

இலங்கை போக்குவரத்துச் சபையின் பஸ்கள்
தொகுதியை உச்ச இயலளவில் பயன்படுத்தும்
செயலாற்றல



அறிக்கையின் இலக்கம்:- சீஒரீ/ஏ/எஸ்எல்ரீபி/பீஈஆர் /2022/01



தேசிய கணக்காய்வு அலுவலகம்



உள்ளடக்கம்

தொடர் இலக்கம்	விபரம்	பக்க இலக்கம்
1	நிறைவேற்று பொழிப்பு	01
2	அறிமுகம்	04
2.1	பின்னணி	04
2.2	தொடர்புபட்ட நிறுவனங்கள், அவற்றின் தூரநோக்கு, செயற்பணி மற்றும் குறிக்கோள்கள்	08
2.3	கணக்காய்வு நுழைவுகள்	11
2.4	கணக்காய்வின் குறிக்கோள்களும் வரையறைகளும்	12
2.5	கணக்காய்வின் நோக்கெல்லை	15
2.6	நோக்கெல்லையின் மட்டுப்பாடுகள்	15
2.7	கணக்காய்விற்கான அதிகாரம்	15
2.8	கணக்காய்வு நடைமுறைகள்	15
3	விபரமான கணக்காய்வு காண்புகள்	16
3.1	பஸ் தொகுதியின் பயன்பாட்டினை திட்டமிடுதல்	16
3.1.1	போக்குவரத்து மற்றும் பெருந்தெருக்கள் அமைச்சின் கொள்கை	16
3.1.2	தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவின் கொள்கை	16
3.1.3	இலங்கை போக்குவரத்துச் சபையின் கொள்கையும் திட்டங்களும்	17
3.1.4	அமைச்சரவையின் கொள்கை	22
3.2	பஸ் தொகுதியை பயன்படுத்தும் போது உருவாகியுள்ள செயற்பாட்டு சிக்கல்கள்	23
3.3	பஸ் தொகுதியை பயன்படுத்தும் போது உருவாகியுள்ள பொறியியல் சார்ந்த சிக்கல்கள்	25
3.4	பஸ் தொகுதியை பயன்படுத்தும் போது உருவாகின்ற சுற்றாடல் சிக்கல்கள்	26
4.	சிபாரிசுகள்	28
	பின்னிணைப்பு	30

01. நிறைவேற்றுப் பொழிப்பு

இலங்கையின் அபிவிருத்திச் செயற்பாடுகளுக்கு அனைத்து வகையிலும் போக்குவரத்து ஊடகங்கள் சந்தேகமின்றி அத்தியாவசியமானதாகும். நாட்டில் நகர மற்றும் கிராமிய தொடர்புகளை பேணும் வகையில் பஸ் சேவைகள் முக்கியமான செயற்பணியை நிறைவேற்றுகின்றது. நாட்டின் சமூக பொருளாதார அபிவிருத்திக்காக நாடு முழுவதும் பரவலாக போக்குவரத்துச் சேவைகளைப் பேணுதல் இலங்கை போக்குவரத்துச் சபையின் மூலம் மேற்கொள்ளப்படுகின்றது. 1987 இன் 23 ஆம் இலக்க அரசாங்க கூட்டுத்தாபனம் அல்லது அரசாங்கத்தின் தொழில்முயற்சிகளை பொதுக் கம்பனியாக மாற்றும் அதிகாரச் சட்டத்தின் கீழ் 93 போக்குவரத்துச் சபை டிப்போக்கள் வரையறுத்த கம்பனிகளாக மாற்றப்பட்டதுடன் அக்கம்பனிகளின் பங்குகளில் அரைவாசி ஊழியர்களுக்கு வழங்கப்பட்டு மிகுதிப் பங்குகள் பொதுத்திறைசேரிக்கு உரியதாக்கப்பட்டது. பின்னர் 1991 இன் 37 ஆம் இலக்க தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு அதிகாரச் சட்டத்தினை திருத்தியதன் மூலம் மேலே குறிப்பிட்ட டிப்போக்கள் ஒன்றிணக்கப்பட்டு கொத்தணி பஸ் கம்பனிகள் தோற்றுவிக்கப்பட்டன. பின்னர் 2005 இன் 27 ஆம் இலக்க போக்குவரத்துச் சபை அதிகாரச் சட்டத்தின் 07 ஆம் பிரிவின் மூலம் மற்றும் 1415/15 ஆம் இலக்க 2005 ஒக்தோபர் 19 ஆந் திகதிய அதிவிசேட வர்த்தமானி அறிவித்தலின் மூலம் மீண்டும் இலங்கை போக்குவரத்துச் சபை தோற்றுவிக்கப்பட்டது.

இந்த செயலாற்றல் கணக்காய்வு அறிக்கையின் குறிக்கோளாவது இலங்கை போக்குவரத்துச் சபையின் பஸ் தொகுதியை உச்ச இயலாளவில் பயன்படுத்தி பொதுமக்களுக்கு பாதுகாப்பான நம்பகமான மற்றும் செளகரியமான பணிகள் போக்குவரத்து சேவையை வழங்கும் செயற்பாட்டின் செயலாற்றலினை மதிப்பீடு செய்வதாகும். இச் செயலாற்றலினை மதிப்பீடு செய்யும் போது இலங்கை போக்குவரத்துச் சபையின் பஸ் தொகுதியை (Fleet) உச்ச இயலாளவில் பயன்படுத்துவதற்காக உரிய நிறுவனங்களை ஒருங்கிணைப்புச் செய்வதன் மூலம் இலக்குகளை நோக்கி பயணித்த முறைமைகளின் பரீட்சிப்பின் போது 1991 நவம்பர் 27 ஆந் திகதி அமைச்சரவையினால் அங்கீகரித்த தேசிய போக்குவரத்து கொள்கை பின்னர் 2009 ஒக்தோபர் 14 அந் திகதி திருத்தம் செய்யப்பட்டிருந்த போதிலும் 2023 மார்ச் மாதம் வரை (15 ஆண்டுகள்) அமைச்சரவையினால் அங்கீகரிக்கப்படாததனால் வரைபு நிலையில் காணப்படுதல், 2009 மார்ச் 13 ஆந் திகதிய அமைப/09/0300/358/009 ஆம் இலக்க அமைச்சரவைத் தீர்மானத்தின் பிரகாம் கால அட்டவணை தயாரிக்கப்படுகின்ற பயணிக்கும் வீதிகளில் உள்ள சந்தைப் பங்கில் 40 % இனை இலங்கை போக்குவரத்துச் சபைக்கு வழங்குதல் அரசாங்கத்தின் கொள்கையாக இருந்த போதிலும் அது தொடர்பாக நடவடிக்கைகள் பின்பற்றப்படவில்லை என அவதானிக்கப்பட்டது.

1991 இன் 37 ஆம் இலக்க போக்குவரத்து ஆணைக்குழு அதிகாரச் சட்டத்தின் முன்னுரிமையின் (அ) பிரிவின் பிரகாரம் விஞ்ஞான ரீதியாக தீர்மானிக்கப்படுகின்ற பொது கால அட்டவணையானது அரசாங்க மற்றும் தனியார் பஸ் சேவைகளுக்காக தயாரிக்கப்படாமை, (ஆ) பிரிவின் பிரகாரம் பஸ்சேவையை இலங்கை முழுவதும் நியாயமாக பரவச் செய்ய வேண்டிய போதிலும் அதற்காக முறையான வேலைத்திட்டம் தயாரிக்கப்படாமை (இ) பிரிவின் பிரகாரம் சேவை வழங்குபவர்களுக்கு மத்தியில் சிறந்த ஒரு போட்டியை உருவாக்கி வழமைக்கு மாற்றமான மற்றும் இலாபம் கிடைக்காத ஒரு வேலைத்திட்டம் தயாரிக்கப்பட்டிருக்காமை, (உ) பிரிவின் பிரகாரம் பஸ்கள் பாதுகாப்பான, செளகரியமான சேவை என்பதனை உறுதிப்படுத்துவதற்காக முறையான வேலைத்திட்டம் தயாரிக்கப்படவில்லை எனவும் அவதானிக்கப்பட்டது.

இலங்கை போக்குவரத்துச் சபையின் செயலாற்றலினை உச்சப்படுத்துவதற்காக எடுக்கப்பட்டுள்ள நடவடிக்கைகளின் பரீட்சிப்பின் போது 2005 இன் 27 ஆம் இலக்க இலங்கை போக்குவரத்துச் சபை அதிகாரச் சட்டத்தின் 10(i)(அ) பிரிவின் பிரகாரம் தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு மற்றும் உரிய மாகாண போக்குவரத்து அதிகார சபையினை விசாரித்து பாதீட்டினை உள்ளடக்கி வருடாந்த செயல் நடவடிக்கைத் திட்டம் தயாரிக்கப்படாமை 10.1 (இ) பிரிவின் பிரகாரம் செயற்பாட்டு நடவடிக்கைகளை உச்சப்படுத்தலுக்கு கொண்டுவராமை (பஸ்கள் குறைவடைதல் 16

சதவீதம் மற்றும் ஓடுதல் கிலோமீற்றர் அளவு 31 சதவீதமாக வீழ்ச்சியடைதல்), 10(i)(ஈ) பிரிவின் பிரகாரம் போக்குவரத்து துறையின் பிரேரணைகள் செயல் நடவடிக்கைத் திட்டத்தில் உள்ளடக்கப்பட்டிருந்தும் அவை அமுல்படுத்தப்பட்டிருக்காமை, 2022 ஆம் ஆண்டிற்கான செயல் நடவடிக்கைத் திட்டத்தினைப் பரீட்சித்த போது புதிய வீதிகளில் பஸ்களை ஈடுபடுத்துவதற்கு, ஓடுவதிலிருந்து நீக்கப்பட்டுள்ள கிராமிய வீதிகளுக்கு பஸ்களை ஈடுபடுத்துவதற்கு, தபால் திணைக்களத்துடன் தொடர்புகொண்டு புதிய பொருட்களை அனுப்பும் (Courier) சேவைகளை ஆரம்பிப்பதற்கு, புதிய அலுவலக பஸ் சேவைகளை ஆரம்பிப்பதற்கு எதிர்பார்க்கப்பட்டிருந்தும் உரிய நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டிருக்கவில்லை என்பது அவதானிக்கப்பட்டது.

பஸ்கள் தொகுதியை (Fleet) உச்ச அளவில் ஓடும் நிலையில் பேணுவதற்காக 2022 ஆம் ஆண்டில் திறைசேரி மற்றும் இலங்கை போக்குவரத்துச் சபை நிதி ஏற்பாட்டினைப் பயன்படுத்தி இன்ஜினை திருத்தம் செய்து ஓடுவதற்கு சேர்த்துக்கொள்ளும் சதவீதம் 28 சதவீதமாக காணப்படல், பழைய கியர் பெட்டிகளை திருத்தம் செய்தல் 19 சதவீதமாக இருத்தல், பஸ் பொட்டியினை திருத்தம் செய்தல் 56 சதவீதமாக இருத்தல், செயற்பாட்டிலுள்ள பஸ்களை மீண்டும் ஓடச் செய்தல் 3 சதவீதமாக இருத்தல், மீள் தயாரிப்பு டயர் உற்பத்தி 62 சதவீதமாக இருத்தல், கட்டளையிட்ட பஸ்களின் அளவில் கிடைத்த அளவு 21 சதவீதமாக இருத்தல், ஒரு பஸ்ஸினை திருத்தம் செய்தல் மற்றும் பராமரித்தல் செலவு வருடாந்தம் அண்ணளவாக ரூபா 359,665 ஆக இருந்ததுடன் ஒரு பிரயாணிக்கு ஒரு கிலோ மீற்றருக்கு எரிபொருள் கிரயம் அண்ணளவாக ரூபா 105 ஆக இருந்தது. பஸ்ஸினை ஓடுவதற்கு சாரிதிகள் மற்றும் நடத்துனர்கள் பற்றாக்குறையாக இருத்தல், முறையான நடைமுறையின் பிரகாரம் கடமை சுழற்சி தயாரிக்கப்பட்டிருக்காமை, கட்டுப்பாடின்றி விடுமுறை பெற்றுக்கொள்ளல், ஓடுவதற்கு எடுத்துக்கொள்ள முடியாத 1,105 பஸ்கள் டிப்போக்களில் காணப்படல், மற்றும் அவற்றின் நிலைப்பாட்டு, அறிக்கையினைக் கொண்டு திருத்தம் செய்தல் அல்லது கைதவிர்ப்புச் செய்வதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்படாமை, பஸ்களை புனரமைப்பதற்காக 2022 ஆம் ஆண்டின் போது பொதுத்திறைசேரி வழங்கிய ரூபா 750 மில்லியனும், 2023 ஆம் ஆண்டின் போது வழங்கிய ரூபா 2,020 மில்லியனும் மீண்டுவரும் செலவாக செலவு செய்யப்படல் மற்றும் அந்த பஸ்களை புனரமைப்புச் செய்து ஓடுவதற்கு சேர்த்துக்கொள்வது தொடர்பான ஒரு அறிக்கை ஒவ்வொரு மாதமும் போக்குவரத்து அமைச்சினூடாக அரசாங்க தொழில் முயற்சிகள் திணைக்களத்திற்கு அனுப்பிவைக்கப்படாமை, டிப்போ பொறியியலாளரால் பஸ் கோளாறுகள் மற்றும் திருத்தம் செய்தல் தொடர்பாக கால அட்டவணையை உள்ளடக்கி ஒரு அறிக்கை தயாரிக்கப்படாமை, பொறியியலாளர் பிரிவு, டிப்போ, பிராந்திய அலுவலகங்கள் என்பவற்றுக்கிடையே மத்தியப்படுத்தப்பட்ட ஒரு தகவல் முறைமை இருக்காமை என்பன அவதானிக்கப்பட்டது.

பஸ் செயற்பாட்டினை சுற்றாடலுக்குச் சாதகமாக (Environment Friendly) மேற்கொள்வதற்காக சுற்றாடல் அனுமதிப்பத்திரமானது 111 டிப்போக்களில் 51 டிப்போக்கள் மத்திய சுற்றாடல் அதிகார சபையிடமிருந்து பெற்றுக்கொண்டிருக்கவில்லை. புகைவெளியேற்றத்தின் மூலம் வளி மண்டலத்திற்கு ஏற்படும் பாதிப்பினைக் குறைப்பதற்காக தெரிவுப்பரிசோதனைக்கு உட்பட்ட 07 டிப்போக்களின் 566 பஸ்களில் 226 பஸ்கள் புகைவெளியேறல் சான்றிதழினைப் பெற்றுக்கொண்டிருக்காமை, திருத்தம் செய்து புதிய பஸ்களை ஓட்டுதல் 11 சதவீதமாக இருத்தல், இலங்கை போக்குவரத்துச் சபையின் 2022 ஆம் ஆண்டில் 14 செயற்பாட்டுப் பிரிவில் செயற்படுத்துவதற்கு உத்தேசிக்கப்பட்ட பஸ்கள் மற்றும் உள்ளபடியாக செயற்படுத்தப்பட்ட பஸ்களின் அளவு 16 சதவீதமாக இருந்ததுடன் உத்தேச செயற்பாட்டு கிலோ மீற்றரின் அளவு மற்றும் உள்ளபடியாக செயற்பட்ட கிலோ மீற்றரின் அளவில் குறைவடைதல் 31 சதவீதமாகும். அவ்வாறே வீதி பதிவேட்டு வருமானம் மற்றும் உள்ளபடியான வருமானத்தின் அதிகரித்தல் 304 சதவீதமாக இருந்த போதிலும் அதற்கு பிரதான காரணம் 2022 ஆம் ஆண்டின் போது பஸ் கட்டணம் 300 சதவீததால் அதிகரித்தலாகும்.

மேற்கூறிய அவதானிப்புக்கள் சம்பந்தமாக 1991 நவம்பர் மாதம் அங்கீகரித்து 2009 ஒக்தோபர் மாதம் திருத்தப்பட்ட தேசிய போக்குவரத்து கொள்கையை தயாரித்தலினை துரிதப்படுத்துதல், 1991 இன் 37 ஆம் இலக்க போக்குவரத்து ஆணைக்குழு அதிகாரச்சட்டத்தின் பிரகாரம் உரிய

செயற்பாடுகளை மேற்கொள்ளல், பொது போக்குவரத்துச் சேவையின் தரத்தினை மேம்படுத்தும் வகையில் பஸ் தொகுதியை (Fleet) பயன்படுத்தக்கூடியவாறு பிரேரணைகளை அமுல்படுத்துதல், 2005 இன் 27 ஆம் இலக்க போக்குவரத்துச் சபை அதிகாரச் சட்டத்தின் 10.1 (அ) பிரிவின் பிரகாரம் தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு மற்றும் உரிய மாகாண போக்குவரத்து அதிகாரசபை மற்றும் போக்குவரத்துச் சபையின் பிரேரணைகளையும் உள்ளடக்கிய வருடாந்த செயல் நடவடிக்கைத் திட்டத்தினை தயாரித்தல், தற்பொழுது செயற்படுகின்ற பயண நிலையங்களின் பஸ்சேவைகளை ஆக்கபூர்வமாகத் திருத்தம் செய்து இனங்காணப்பட்ட புதிய வீதிகளில் பஸ்களை செயற்படுத்துதல், தபால் சேவை மற்றும் கூரியர் சேவைகளை ஆரம்பித்தல், புதிய அலுவலக பஸ்சேவைகளை அறிமுகப்படுத்துதல், நிதிக்கொள்கைகளை முறைப்படியாகப் பயன்படுத்தி பிராந்திய வேலைத்தளங்கள் மற்றும் டிப்போக்களின் மூலம் பழைய உதிரிப்பாகங்கள் மற்றும் பழைய பஸ்களை திருத்தம் செய்தல் மற்றும் தொழில்நுட்ப பிரிவின் ஆளணியை முறைப்படியாக பயன்படுத்துதல், டயர்களை மீள் நிரப்புதல் தொழிற்சாலையின் இயலாவினை அதிகரித்து பஸ் தொகுதிக்கு தேவையான டயர்களை மீள் உருவாக்கல் (Rebuild) மற்றும் மீள் தொகுத்தல் (Recap) செய்வதற்காக நடவடிக்கை எடுத்தல், தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவினால் பயணிகள் போக்குவரத்து தேவைப்பாட்டினை நிறைவேற்றும் வகையிலர் விஞ்ஞான ரீதியான தீர்மானம் எடுக்கின்ற பொதுவான கால அட்டவணையின் அடிப்படையில் பயணிகள் போக்குவரத்து தேவைப்பாட்டினை நிறைவேற்றுதல், அமைச்சரவை கொள்கை தீர்மானத்திற்கு இணங்க பயணிகளுக்கு பாதுகாப்பும் வசதிகளும் வழங்கும் வகையில் அரசாங்கம் மற்றும் தனியார் ஆகிய இரண்டு துறைகளுக்குமான பஸ்களுக்கான சுழற்சி கால அட்டவணையைத் தயாரித்தல், கால அட்டவணை தயாரிக்கப்படுகின்ற செயற்படும் வீதிகளின் மொத்த சந்தைப் பங்கில் 40 சதவீதம் அளவானவற்றை சபையின் மூலம் உள்ளடக்குவதற்காக உரிய நடவடிக்கை எடுத்தல், பஸ்களின் எரிபொருள் நுகர்வு தொடர்பாக சோதனையை தொடர்ச்சியாக மேற்கொள்ளல், சாரதிகள் மற்றும் நடத்துனர்களின் பற்றாக்குறையினைப் போக்கி முறைப்படியாக கடமை சுழற்சியினைத் தயாரித்தல், பஸ்கள் திருத்த நடவடிக்கைகளுக்காக வருகின்ற சந்தர்ப்பங்களின் போது டிப்போ பொறியிலாளர்களினால் பஸ்களின் தரம் தொடர்பாக தர அறிக்கையினை வைத்திருத்தல், திருத்த வேலைகளை மேற்கொண்டு மீண்டும் செயற்பாட்டிற்கு ஈடுபடுத்தும் போது அந்த பஸ்கள் செயற்பாட்டிற்கு பொருத்தமான நிலையில் இருக்கின்றதா என்பதனைப் பரீட்சித்தல், பஸ்களுக்கு சேவை செய்தல் மற்றும் கிரீஸ் இடுதல், நடவடிக்கையினை காலரீதியாக மேற்கொள்ளல், பஸ்களுக்குத் தேவையான உதிரிப்பாகங்களை டிப்போக்களின் மூலம் கொள்வனவு செய்வதற்குப் பதிலாக மத்தியப்படுத்தப்பட்ட வழங்கல் நடவடிக்கைக்காக முறையான ஒரு நடைமுறையினை அறிமுகப்படுத்துதல், அதிக பெறுமதியுள்ள பொருட்களான டேர்போ சாஜர், ரேடியேடர், ஸ்டாடர், மோட்டார், டயர், மீளமைத்தல் டயர், பெற்றற்றரி, எரிபொருள் பம்பி போன்ற உரிதிப்பாகங்கள், மற்றும் இன்ஜின் ஓயில் என்பவற்றை டிப்போ மட்டத்தில் கொள்வனவு செய்வதனை கைவிட்டு போதியளவு மட்டத்தை பெற்றுக்கொளக்கூடிய வகையில் திறந்த விலை கோருவதன் மூலம் தேவையான இருப்புக்களை கொள்வனவு செய்து டிப்போக்களுக்கு பகிர்நதளிப்பதற்கு நடவடிக்கை எடுத்தல், பஸ்களுக்கு புகைப்பரிசோதனை அறிக்கைகள் மற்றும் சுற்றாடல் அனுமதிப்பத்திரத்தினை காலரீதியாக பெற்றுக்கொள்ளல், உரிய நிறுவனங்களுக்கிடையே சிறந்த ஒருங்கிணைப்பின் மூலம் பொது மக்களுக்கு இலாபகரமான, நம்பகரமான மற்றும் செளகரியமான போக்குவரத்து சேவைக்காக இலங்கை போக்குவரத்து சபையின் பஸ் தொகுதியை (Fleet) சிக்கனமாக, வினைத்திறனாக மற்றும் ஆக்கபூர்வமாக பயன்படுத்த வேண்டும் என சிபாரிசு செய்யப்படுகின்றது.

02. அறிமுகம்

2.1 பின்னணி

இலங்கையில் 1200 வீதிகளுக்கு முழுமையாக பஸ்கள் செயற்படுத்தப்பட்டதானது 80 பஸ் செயற்படுத்துதளர்களின் மூலம் நாடுமுழுவதும் செயற்படுவதற்கு வழங்கப்பட்ட பஸ் சேவைகளுக்காக 1957 இன் 48 ஆம் இலக்க மோட்டார் வாகன போக்குவரத்து அதிகாரச் சட்டத்தின் கீழ் மக்கள் மயப்படுத்தப்பட்ட பதிவு செய்த பஸ்கள் 3,532 ஆக இருந்ததுடன் 1958 சனவரி 01 ஆந் திகதியிலிருந்து இலங்கை போக்குவரத்து சபை அமல்படுத்தப்பட்டது. அப்போதிலிருந்து 1977 ஆம் ஆண்டு வரை வீதிப் பயணிகள் போக்குவரத்து சமடபந்தமாக தனியுரிமையானது இலங்கை போக்குவரத்து சபையிடம் காணப்பட்டது. 1978 இன் 19 ஆம் இலக்க போக்குவரத்து சபை நியதிச்சட்டத்திற்கு இணங்க மத்திய போக்குவரத்துச் சபையின் மூலம் ஒருங்கிணைப்புச் செய்யப்படுகின்ற 10 பிராந்திய போக்குவரத்துச் சபைகள் தோற்றுவிக்கப்பட்டு 1978 ஆம் ஆண்டின் போது இலங்கை போக்குவரத்துச் சபை பன்முகப்படுத்தப்பட்டது. பிராந்தியத்தின் மற்றும் மாகாணத்தின் தேவைப்பாடு தொடர்பாக அதிகளவிலான புறத்தூண்டுதலுக்கு உள்ளாகி பிராந்தியத்தின் போக்குவரத்து சிக்கலுக்கான உடனடித் தீர்வுகளை வழங்குவதற்கு சிறிய பிரிவுகளுக்கு முடியுமாக இருக்கும் என்ற எதிர்பார்ப்பிலும் மற்றும் பன்முகப்படுத்துவதன் மூலமும் பயணிகளின் தேவைப்பாட்டினை மிகவும் வினைத்திறனாகவும் ஆக்கபூர்வமாகவும் நிறைவேற்றுவதற்கு முடியுமாக இருக்கும் என்ற எதிர்பார்ப்பிலும் நடவடிக்கை எடுத்திருந்தும் பயன்முகப்படுத்தப்பட்டதன் பின்னர் இலங்கை போக்குவரத்துச் சபை தொடர்ச்சியாக நட்டம் அடைந்திருந்ததனாலும் திறந்த பொருளாதாரம் தொடர்பான புதிய கருதுகோலினாலும் தொடர்ச்சியாக அதிகரித்துக் காணப்படும் பயணிகளின் வேண்டுகோலை நிறைவேற்ற முடியாததனாலும் பயணிகளின் போக்குவரத்திற்காக தனியார் துறைக்கும் அனுமதி வழங்கப்பட்டது.

1987 இன் 23 ஆம் இலக்க அரசாங்க கூட்டுத்தாபனம் அல்லது அரசாங்கத்தின் தொழில் முயற்சிகளை பொதுக் கம்பனிகளாக மாற்றும் அதிகாரச் சட்டத்தின் கீழ் இலங்கை போக்குவரத்துச் சபையானது மக்கள் மயப்படுத்துவதற்கு உள்ளாகியிருந்தது. மக்கள் மயப்படுத்தல் மேற்கொண்ட சந்தர்ப்பத்தின் போது காணப்பட்ட 93 போக்குவரத்துச் சபை டிப்போக்கள் தனித்தனியாக வரையறுத்த கம்பனிகளாக மாற்றப்பட்டிருந்ததுடன் அக்கம்பனிகளை நிருவகிப்பதற்காக ஊழியர்களுக்கு மத்தியில் பணிப்பாளர் சபை தெரிவுசெய்யப்பட்டது. அக்கம்பனியின் முழுமையான பங்குகளில் அரைவாசி ஊழியர்களுக்கு வழங்கப்பட்டதுடன் மிகுதிப் பங்குகள் திறைசேரிக்கு உரியதாகும். மக்கள் மயப்படுத்தலானது முறையற்ற வகையில் அமல்படுத்தப்பட்டதனால் அது 1990 ஆம் ஆண்டு ஆரம்பிக்கப்பட்டு 1993 ஆம் ஆண்டின் போது முடிவுக்கு கொண்டு வரப்பட்டது.

மக்கள் மயப்படுத்தலின் மூலம் எதிர்பார்த்த பெறுபேறுகளைப் பெற்றுக்கொள்வதற்கு முடியாமையின் அடிப்படையில் 1991 இன் 37 ஆம் இலக்க தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு அதிகாரச் சட்டத்தினை திருத்தியதன் மூலம் மேலே குறிப்பிட்ட டிப்போக்கள் ஒன்றிணைக்கப்பட்டு கொத்தணி பஸ் கம்பனிகள் தோற்றுவிக்கப்பட்டன. ஊழியர் மிகை, வினைத்திறனின்மை, ஒழுக்கம் பாரிய அளவில் வீழ்ச்சியடைதல், வழமைக்கு மாற்றமான தனியார் துறையும் போட்டித்தன்மையும், பாடசாலை சேவைகளை நடாத்துதல், சிக்கனமற்ற சேவைகளை நடாத்துதல், சமூகத்தின் பொறுப்புக்கள் வீழ்ச்சியடைதல், தொழில்சார் அறிவுள்ள நபர்களின் பற்றாக்குறை, செயற்படுத்துதல் செலவு அதிகரித்தல், அரசியல் மற்றும் தொழில்சங்கங்களின் முறையற்ற பலவந்தப்படுத்தல், மற்றும் பரவியுள்ள ஊழல்கள், கொத்தணி பஸ் கம்பனிகள் வெற்றயளிக்காமைக்கு காரணமாகும். இவற்றிற்கான தீர்வாக 2005 இன் 27 ஆம் இலக்க இலங்கை போக்குவரத்துச் சபை அதிகாரச் சட்டத்தின் 07 ஆம் பிரிவின் மூலம் மற்றும் 1415/15 ஆம் இலக்க 2005 ஒக்தோபர் 19 அந் திகதிய அதிவிசேட வர்த்தமானி அறிவித்தலின் மூலம் மீண்டும் இலங்கை போக்குவரத்துச் சபை தோற்றுவிக்கப்பட்டது.

தற்பொழுது இலங்கை போக்குவரத்துச் சபை நாடளாவியரீதியில் பரவிக் காணப்படுவதுடன் பயணிகள் போக்குவரத்து சேவையை நிறைவேற்றுவதற்காக சபையின் நடவடிக்கைகளை

பயன்முக்கப்படுத்தவதனை முன்னிட்டு 12 பிராந்திய அலுவலகங்களைத் தோற்றுவிப்பதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டுள்ளது. அந்த பிராந்திய அலுவலகங்களின் கீழ் 114 டிப்போக்கள் தோற்றுவிக்கப்பட்டன. மேலும் பஸ்களை திருத்தம் செய்தல் மற்றும் பராமரித்தல் நடவடிக்கைகளுக்காக 11 பிராந்திய வேலைத்தளங்களும் 07 சாரதி பயிற்சிக் கல்லூரிகளும் சபையின் கீழ் தோற்றுவிக்கப்பட்டுள்ளன.

பஸ் தொகுதி

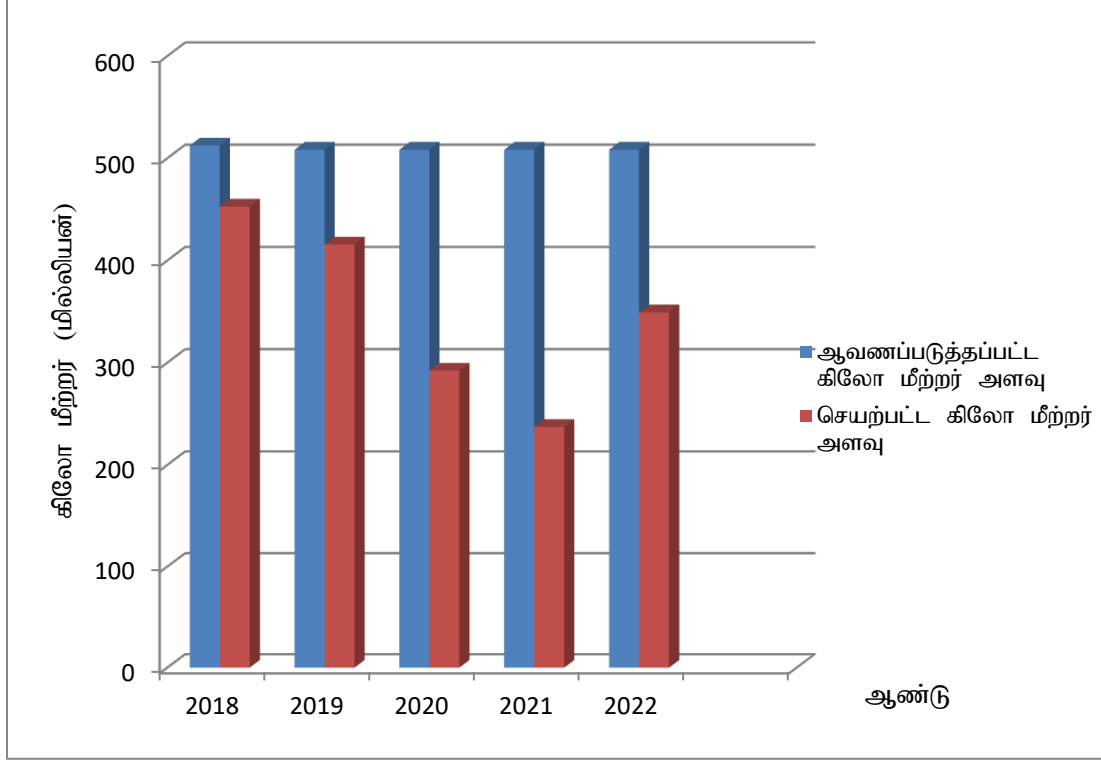
2022 திசெம்பர் 31 இல் உள்ளவாறு பஸ் தொகுதியில் 6951 பஸ்கள் உள்ளதுடன் செயற்பட வேண்டிய மொத்த செயற்படும் கால அட்டவணைகளின் எண்ணிக்கை 7,339 ஆகும். வழங்கப்பட்டுள்ள இலக்குகளின் பிரகாரம் 5,050 பஸ்கள் செயற்பட்டிருந்ததுடன் அது 84 சதவீதமானக இருந்தது (பின்னிணைப்பு 01)

செயற்படும் கிலோ மீற்றர் எண்ணிகையும் அதன் செயல்முன்னேற்றமும்

2022 ஆம் ஆண்டின் போது சபையின் 12 பிராந்தியங்களின் ஒட்டுமொத்த செயற்பாட்டு அறிக்கையின் பிரகாரம் செயற்பட வேண்டிய கிலோ மீற்றர் அளவு 513,479,007 கிலோ மீற்றர்களாக இருந்த போதிலும் செயற்பட்டிருந்த அளவு 349,194,082 கிலோ மீற்றர்களாகும். அதற்கிணங்க அடைந்துகொள்ளப்பட்டுள்ள செயற்படும் இலக்கு சதவீதமாக 68 சதவீதம் அளவில் இருந்தது. (பின்னிணைப்பு 02)

இதற்கு மேலதிகமாக கடந்த ஐந்து ஆண்டுகள் காலத்தில் செயற்பட்ட கிலோ மீற்றர் அளவும் அதன் முரண்களும் பின்வரும் அட்டவணையில் மற்றும் சலாகை வரை படத்தில் காட்டப்படுகின்றன.

ஆண்டு	செயற்பட்ட கிலோ மீற்றர் (மில்லியன்)
2018	452.67
2019	415.61
2020	292.21
2021	237.24
2022	349.19



செயற்பட்ட கிலோ மீற்றர் அளவு 2018 ஆம் ஆண்டிலிருந்து 2021 ஆம் ஆண்டு வரை படிப்படியாக குறைவடைதலினை சுட்டிக்காட்டியிருந்ததுடன் 2022 ஆம் ஆண்டின் போது ஒப்பீட்டளவில் அதிகரித்தும் 2018 ஆம் ஆண்டுடன் ஒப்பிடுகையில் அது 22.86 சதவீதத்தால் வீழ்ச்சியடைந்திருந்தது.

வினைத்திறனான செயற்பாட்டிற்காக ஊழியர்களை ஈடுபடுத்துதல்

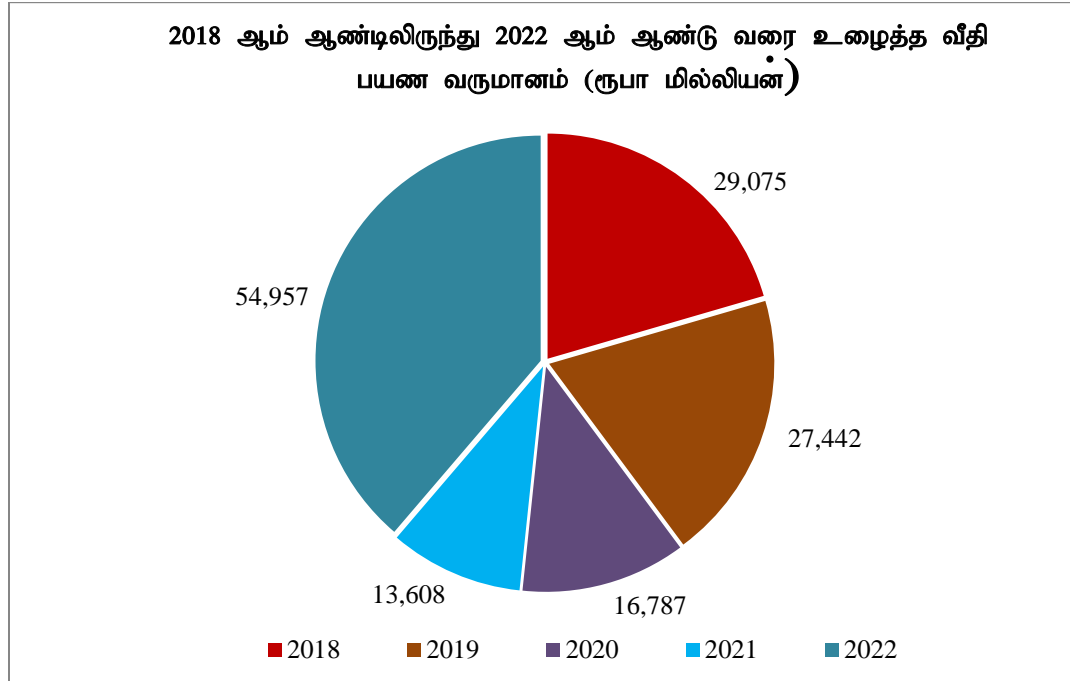
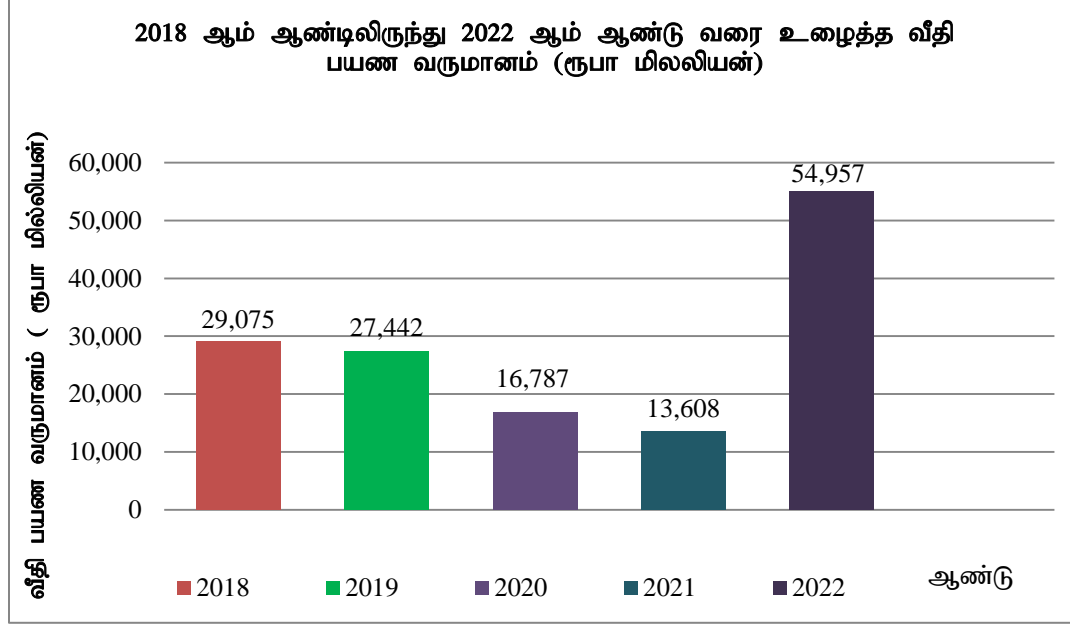
2022 திசம்பர் 31 இல் உள்ளவாறு வினைத்திறனான செயற்பாடுகளின் எண்ணிக்கை 7,005 அளவில் காணப்பட்டதுடன் அச்செயற்பாடுகளின் முன்னேற்றத்திற்காக 19,574 சாரதிகளும் நடாத்துனர்களும் தேவைப்பட்டிருந்த போதிலும் அத்திகதியில் உள்ளவாறான சாரதிகள் மற்றும் நடாத்துனர்களின் எண்ணிக்கை முறையே 7,786 மற்றும் 7,768 நபர்களாகும். அதற்கிணங்க 2,001 சாரதிகள் மற்றும் 2019 நடத்துனர்கள் வெற்றிடமாகக் காணப்பட்டனர். அதற்கிணங்க பற்றாக்குறை 21 சதவீதமாகும். (பின்னிணைப்பு 03)

பஸ் செயற்பாட்டின் செயல்முன்னேற்றம்

2022 ஆம் ஆண்டில் நேர அட்டவணை தேவைப்பாட்டின் அடிப்படையில் செயற்பட வேண்டிய பஸ் தவணைகளின் எண்ணிக்கை 1,924,280 ஆக இருந்ததுடன் நேர அட்டவணை தேவைப்பாட்டின் அடிப்படையில் செயற்பட்ட பஸ் தவணைகளின் எண்ணிக்கை 1,552,820 ஆகும். மேலும் இராணுவத்தின் மற்றும் பொலிசின் செயற்பாட்டு தேவைப்பாட்டிற்காக 5,475 பஸ் தவணைகளுக்கும் விசேட பயணத்திற்காக 23,725 பஸ் தவணைகளும் செயற்பட்டிருந்ததுடன் அந்த ஆண்டின் போது செயற்பாட்டு ரீதியான சிக்கலின் அடிப்படையில் 342,260 பஸ் தவணைகள் செயற்படாது காணப்பட்டது. (பின்னிணைப்பு 04)

வீதி பயண வருமானம்

2018 ஆம் ஆண்டிலிருந்து 2022 ஆம் ஆண்டு வரை உழைத்த வீதி பயண வருமானம் கீழே தரப்படுகின்றன. இதற்கிணங்க வீதி பயண வருமானம் 2018 ஆம் ஆண்டிலிருந்து 2022 ஆம் ஆண்டுவரை படிப்படியாக குறைவடைந்திருந்ததுடன் 2022 ஆம் ஆண்டின் போது அது குறிப்பிடத்தக்க அளவில் அதிகரித்திருந்தது. 2022 ஆம் ஆண்டின் போது பஸ் கட்டணம் 300 சதவீதினால் அதிகரித்தல் இதற்கு காரணமாக இருந்தது.



2.2 தொடர்புபட்ட நிறுவனங்கள், அவற்றின் தூர நோக்கு, செயற்பணி மற்றும் குறிக்கோள்கள்

(அ) போக்குவரத்து மற்றும் பெருந்தொருக்கள் அமைச்சு

தூரநோக்கு - இலங்கை வலயத்தில் முன்னணியான பொது மக்களை நிலைப்படுத்திய போக்குவரத்து முறைமையுடனான நாடாக மாற்றுதல்

செயற்பணி - பொதுமக்களின் வாழ்கை நிலைமையை, மேம்படுத்தலினை முன்னிட்டு நவீன தொழில்நுட்ப நுட்பங்களைப் பயன்படுத்தி மிகவும் உயர்ந்த தரமுள்ள போக்குவரத்து உட்கட்டமைப்பு வசதிகளை அமுல்படுத்துதல், அபிவிருத்தி செய்தல் மற்றும் நிலையாகப் பேணுதல்.

போக்குவரத்து மற்றும் பெருந்தொருக்கள் அமைச்சின் குறிக்கோளும் நோக்கங்களும்

- (i) பாதுகாப்பான மற்றும் நம்பகமான போக்குவரத்து முறைமையை அறிமுகப்படுத்துதல்.
- (ii) சுற்றாடலுக்கு சாதகமான போக்குவரத்து முறைமையை அறிமுகப்படுத்துதல்
- (iii) வாகன நெரிசலினை குறைப்பதற்காக வாகன நிலையத்தை தோற்றுவித்தல்
- (iv) தனியார் போக்குவரத்து சேவைகளை முங்குபடுத்துதல்
- (v) பஸ்களை தயாரித்தல் மற்றும் போக்குவரத்து துறைக்குரிய உள்நாட்டு கைத்தொழில் முறைமையை கட்டியெழுப்புதல்
- (vi) பசுமையான புகை வெளியேற்றத்தினை குறைப்பதற்காக போக்குவரத்து துறையின் பங்களிப்பினை முன்னிட்டு தந்திரோபாய வழி நிகழ்ச்சித்திட்டங்களை அமுல்படுத்துதல்.

(ஆ) தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு

தூரநோக்கு- நாட்டில் சமூக பொருளாதார அபிவிருத்தியினை உருவாக்குவதற்காக தரமான, கிரய வினைத்திறனான மற்றும் பாதுகாப்பான ஒருங்கிணைந்த போக்குவரத்து முறைமை மற்றும் சேவையின் மூலம் இலங்கையிலுள்ள அனைத்து பிரசைகளினதும் பல்வேறு போக்குவரத்து தேவைப்பாட்டினை நிறைவேற்றுவதனை உறுதிப்படுத்துதல்.

செயற்பணி- பயணிகள் போக்குவரத்திற்குரிய தேசிய கொள்கைகள் தொடர்பாக இலங்கை அரசாங்கத்திற்கு ஆலோசனை வழங்குதல் மற்றும் பொது மக்களின் போக்குவரத்து தேவைப்பாட்டினை நிறைவேற்றுவதற்காக ஆக்கபூர்வமான பஸ் போக்குவரத்து முறைமை அமுல்படுத்தப்படுகின்றது. என்பதனை சான்றுபடுத்துவதற்காக தேவையான ஒழுங்குபடுத்தல் கட்டமைப்பினை தயாரித்தல்.

தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவின் கடமைகள், குறிக்கோள்கள் மற்றும் நோக்கங்கள்

பஸ்களின் மூலம் பயணிகள் போக்குவரத்து செய்வதற்குரிய தேசிய கொள்கை தொடர்பாக அரசாங்கத்திற்கு ஆலோசனை வழங்குதல் மற்றும் அக்கொள்கைகள் தொடர்பாக கவனத்தில் கொண்டு,

- (i) பொது மக்களின் பயணிகள் போக்குவரத்து தேவைப்பாட்டினை நிறைவேற்றும் வகையில் ஏற்றுக்கொள்ளக்கூடிய தரத்தினைக் கொண்ட பஸ் சேவை

காணப்படுகின்றதா என்பதனை கவனித்துப்பார்த்தல் மற்றும் அச்சேவை பேணப்பட வேண்டிய ஆகக் குறைந்த மட்டத்தினை தீர்மானித்தல்

- (ii) வெவ்வேறு கட்டண அடிப்படையில் பயணிகளைக் கொண்டு வருவதற்காக பஸஸினை ஈடுபடுத்துவதற்கு அதிகாரம் அளிக்கின்ற பஸ்கள் ஓடும் அனுமதிப்பத்திரம் அல்லது வேறு அதிகாரம் பெற்ற நபர்களினால் வழங்குதல் அல்லது புதுப்பிக்கக்கூடியதாக இருக்குமாயின் நிபந்தனைகளுக்கு உட்பட்டு அந்த நிபந்தனைகளை குறிப்பிடல்.
- (iii) அதிகாரம் பெற்ற நபரினால் பயணிகள் சேவை அனுமதிப்பத்திரம் வழங்குதல் அல்லது புதுப்பிப்பதற்காக அறவிடப்பட வேண்டிய கட்டணத்தை நிர்ணயித்தல்.
- (iv) தபால்களை எடுத்துச் செல்லல், பாடசாலை மாணவர்களுக்காக மற்றும் பல்கலைக்கழகங்கள், தொழில்நுட்ப நிறுவனங்கள் மற்றும் அதற்குச் சமனான ஏனைய நிறுவனங்களின் மாணவர்களுக்காக சலுகைக் கட்டண அடிப்படையில் சேவகளை வழங்குதல்.
- (v) நிர்ணயிக்கப்பட்ட பிரதேசங்களில் சேவைக்காக பயணிகள் சேவை அனுமதிப்பத்திரத்தினை வழங்குதல்.
- (vi) பஸ் சேவைகளை வழங்குவதற்காக போட்டி வேண்டுகலை கவனித்துப் பார்த்ததன் பின்னர் நபர்களுடன் உடன்படிக்கை செய்வதன் மூலம் இலாபம் ஈட்டாத வீதிகளில் பஸ் சேவைகள் வழங்கப்படுகின்றதா என்பதற்கான பொறுப்பினை ஏற்றுக்கொள்ளல் மற்றும் தேவைப்படுகையில் அவ்வாறான சேவைகளை வழங்கும் நபர்களுக்கு நிதி உதவியினை வழங்குவதனை சான்றுபடுத்துதல் மற்றும் வழங்கப்படுகின்ற சேவைகளின் தன்மை தொடர்பாக கவனித்து அந்த நபரினால் அறவிடக்கூடிய கட்டணத்தை நிர்ணயித்தல்.
- (vii) மாகாணங்களுக்கிடையே பஸ் சேவைகளை வழங்குதலும் அது சம்பந்தமாக பயணிகள் சேவை அனுமதிப்பத்திரத்தினை வழங்குவதற்காக யாராவது ஒரு நபருடன் உடன்படிக்கை செய்து கொள்ளல்
- (viii) அதிகாரம் பெற்ற நபர்களுக்கு முகாமைத்துவ நிபுணர் உதவி மற்றும் பஸ் சேவைகளை வழங்குவது தொடர்பாக அதிகாரம் பெற்ற நபர்களின் கடமைகளை முறைப்படியாக நிறைவேற்றுவதற்காக அவர்களுக்குத் தேவைப்படக்கூடிய வேறு ஏதாவது உதவி அல்லது ஆலோசனைகளை வழங்குதல்.

(இ) இலங்கை போக்குவரத்துச் சபையின்

தூரநோக்கு - வலயத்தின் விசேடத்துவமான பயணிகள் போக்குவரத்தாளராக இருத்தல்

செயற்பணி - பொது மக்களுக்கு பாதுகாப்பான, நம்பகமான மற்றும் செளகரியமான வீதிப் பயணிகள் சேவையினை நியாயமான கட்டண முறைமையின் கீழ் சேவைக்கு அர்ப்பணிப்புள்ள வினைத்திறனான ஆளணியின் மூலம் பொதுமக்களுக்கு நிறுவனத்தின் அனைத்து வளங்களையும் உச்ச அளவு செயற்திறனாக பயன்பாட்டிற்கு எடுத்து பொருளாதார ரீதியாக ஒப்பீட்டுத் தன்மையினைப் பேணுதல்.

இலங்கை போக்குவரத்துச் சபையின் குறிக்கோள்களும் நோக்கங்களும்

- (i) 12 பிராந்திய அலுவலகங்களின் மூலம் டிப்போக்களுக்கு அறிவுறுத்தல்களை வழங்கி தலைமை அலுவலகத்துடன் ஒருங்கிணைப்புச் செய்வதன் மூலம் தரமான மற்றும்செயற்திறனானதும் ஆக்கபூர்வமானதுமான பஸ் சேவைகளை வழங்கும் வகையில் நடவடிக்கைகளை மேம்படுத்துதல்.
- (ii) பாடசாலை மாணவர்களுக்கு திருப்திகரமான பஸ் சேவையை வழங்குதல்.
- (iii) நிதிசார் பிரதிபலன்கள் இல்லாமையின் காரணமாக தனியார் பஸ்களை செயற்படுத்துபவர்களால் கைவிடப்பட்டுள்ள வருமானம் கிடைக்காத வீதிகளில் பஸ் சேவைகளை ஈடுபடுத்துதல்.
- (iv) கோட்டை மத்திய பஸ் தரிப்பிடத்திலிருந்து தூர பிரதேசங்களுக்கு தூரமான பயணச் சேவைகளை வழங்குதல்.
- (v) அரசாங்க மற்றும் தனியார் துறையின் போக்குவரத்து முகவர் நிறுவனங்களை ஒருங்கிணைப்புச் செய்தல்
- (vi) விழாக்கள், விசேட சந்தர்ப்பங்கள், பாராளுமன்ற மற்றும் மாகாண சபைத் தேர்தல்கள் போன்ற சந்தர்ப்பங்களில் பஸ் சேவைகளை ஒருங்கிணைப்புச் செய்தல்
- (vii) தபால் மற்றும் பத்திரிகைகளை எடுத்துச் செல்லல்.
- (viii)பஸ் செயற்பாடு சம்பந்தமாக பொதுத்திறைசேரி, தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு, மாகாண சபைகள், உரிய அமைச்சுக்கள் மற்றும் ஏனைய உரிய முகவர் நிறுவனங்களுடன் ஒருங்கிணைப்புச் செய்தல்.
- (ix) சபையின் சாரதிப் பயிற்சிப் பாடசாலைகளிலிருந்து சிறப்பாக பயிற்சி பெற்ற ஒழுக்கமுள்ள சாரதிகளை வழங்குதல்.
- (x) சாரதிகள், நடத்துனர்கள் இயந்திர தொழில்நுட்பவியலாளர்கள் மற்றும் நீதிமன்ற ஊழியர்களுக்கு கருத்தரங்குகளை நடாத்துதல்.
- (xi) பிராந்திய வேலைத்தளங்களிலிருந்து உற்பத்தி செய்யப்படுகின்ற தொகுதிகள்/ உப தொகுதிகளை டிப்போக்களுக்கு வழங்குதல்.
- (xii) கவர்ச்சிகரமான குறைக்கப்பட்ட விலைகளுக்கு முதியோர்கள் மற்றும் மாணவர்களுக்கு பருவகால அனுமதிப்பத்திரங்களை வழங்குதல்.
- (xiii) மாகாண வேலைத்தளங்களுக்காக மிகவும் முக்கியமான உதிரிப்பாகங்களை வழங்குவதற்காக நாரஹேன்பிடவிலுள்ள சபையின் தலைமை அலுவலகத்தின் இணையவழிப்படுத்திய களஞ்சியத்தை செயற்படுத்துதல்.
- (xiv) டிப்போக்களின் பஸ் செயற்பாடு சம்பந்தமாக பாதுகாப்பு புலனாய்வு, திடீர் சுற்றிவளைப்பு பரிசொதனைகள் முதலியவற்றை நடாத்துதல்.

(ஈ) வீதிப் பயணிகள் போக்குவரத்து அதிகார சபை

தூரநோக்கு- வினைத்திறனான, பாதுகாப்பான, தரம்வாய்ந்த, கிரயப் பயனுறுதியான போக்குவரத்து சேவையை வழங்குதல்

செயற்பணி- போக்குவரத்து சேவையை வழங்குவதற்குரிய திட்டங்களைத் தயாரித்து உரிய உபகட்டமைப்பு வசதிகளை வழங்கி பஸ்கள் மற்றும் மாற்று பயணிகள் போக்குவரத்து சேவைகளை தொழில் முயற்சியாளர்களின் மூலம் மாகாணத்திலுள்ள மக்களுக்கு வினைத்திறனாக பாதுகாப்பாக தரம் வாய்ந்ததாக கிரயப்பயனுறுதியாக பொதுப்போக்குவரத்து சேவைகளை வழங்குதல், ஒழுங்குபடுத்துதல், பஸ்கள் மற்றும் மாற்று பயணிகள் போக்குவரத்து சேவைகளை தொழில் முயற்சியாளர்களுக்கு தொழில்முயற்சிகளை நிலையாக்கிக் கொள்வதற்கு வழிகாட்டிகளை வழங்குதல்.

2.3 கணக்காய்வு அணுகுதல்கள்

இலங்கை போக்குவரத்து சபையின் 2022 ஆம் ஆண்டின் போது 12 பிராந்தியங்களின் ஒட்டுமொத்த செயற்பாட்டு இயலளவு அறிக்கையின் பிரகாரம் 513,479,007 கிலோ மீற்றர் அளவு செயற்பட வேண்டுமெனத் திட்டமிடப்பட்டிருந்ததுடன் செயற்பட்ட அளவு 349,194,082 கிலோ மீற்றர்களாகும். அதற்கிணங்க மொத்த செயற்பட்ட கிலோ மீற்றரின் அளவு 32 சதவீதத்தினால் வீழ்ச்சியடைந்தமைக்கு தாக்கமளித்திருந்த பின்வரும் அடிப்படை சிக்கலினால் இக்கணக்காய்விற்காக சிக்கல் அணுகுதல் பயன்படுத்தப்பட்டது.

- (அ) 12 பிராந்திய அலுவலகங்களை உள்ளடக்கி 114 டிப்போக்கள் 11 பிராந்திய வேலைதளங்கள் 07 சாரதி பயிற்சிக் கல்லூரிகள் மற்றும் தலைமை அலுவலகத்திற்கிடையே உள்ளகத் தொடர்புகள் இல்லாமையும் ஒருங்கிணைந்த கணக்கு முறைமை இல்லாமையும்.
- (ஆ) பஸ் தொகுதியை உச்ச இயலளவில் பயன்படுத்தக்கூடிய வகையில் பஸ்களின் பராமரிப்பு நடவடிக்கைகள் மற்றும் திருத்தம் செய்யும் நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்வதற்காக முறையான கடமை சுழற்சியுடன் ஒரு முறைமை ஸ்தாபிக்கப்பட்டிருக்காமை.
- (இ) பஸ்களுக்குத் தேவையான உதிரிப்பாகங்கள் (Spare parts) மற்றும் உபகரணங்களைக் கொள்வனவு செய்வதற்காக முறையான பெறுகை நடைமுறைகள் உள்ளடங்கலாக ஒழுங்கான முறைமை ஸ்தாபிக்கப்பட்டிருக்காமை.
- (ஈ) முன்னுரிமை நடைமுறைகளை அறிமுகப்படுத்தி பஸ்களை செயற்படுத்துவதற்காக உள்ளகத் தொடர்பு நேர அட்டவணை கட்டமைப்பு ஸ்தாபிக்கப்பட்டிருக்காமை
- (உ) ஊழியர் பற்றாக்குறையினைத் தவிர்ப்பதற்கு மற்றும் ஊழியர் விருப்பினை ஏற்படுத்தும் வகையில் டிப்போக்களில் தேவையான வசதிகள் ஸ்தாபிக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.
- (ஊ) பல்வேறு வகையான ஆளணியினருக்காக நடத்தை ரீதியான மாற்றங்களுக்காக ஒரு வேலைத்திட்டம் தயாரிக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.
- (எ) பஸ்களை செயற்படுத்துவது சம்பந்தமாக பெர்துத்திறைசேரி, தேசிய போக்குவரத்து ஆணக்குழு, மாகாண சபைகள், உரிய அமைச்சுக்கள் மற்றும் ஏனைய உரிய நிறுவனங்களுடன் முறையான ஒருங்கிணைப்புச் செய்யப்பட்டிருக்காமை.

2.4 கணக்காய்வின் குறிக்கோள்களும் வரையறைகளும்

பிரதான குறிக்கோள் - இலங்கை போக்குவரத்துச் சபையின் பஸ் தொகுதிகளை உச்ச இயலளவில் பயன்படுத்தி பொது மக்களுக்கு பாதுகாப்பான, நம்பகமான மற்றும் சௌகரியமான பயணிகள் போக்குவரத்து சேவையை வழங்கும் செயலாற்றலினை மதிப்பீடு செய்தல்.

உபகுறிக்கோளும் வரையறைகளும்.

தொடர் இலக்கம்	உபகுறிக்கோள்	வரையறைகள்	மூலம்
01	பஸ் தொகுதியை உச்ச இயலளவில் பயன்படுத்துவதற்காக காணப்படும் சட்ட விதிகளின் போதிய தன்மையை மதிப்பீடு செய்தல்	2005 செப்டெம்பர் 15 ஆந்திகதிய 2005 இன் 27 ஆம் இலக்க இலங்கை போக்குவரத்து சபை அதிகாரச் சட்டத்தின் பிரகாரம் பஸ் தொகுதியை உச்ச இயலளவில் செயற்படுத்துவதற்கான வழிகாட்டிக் கோவைகள் காணப்படல்.	2005 இன் 27 ஆம் இலக்க இலங்கை போக்குவரத்துச் சபை அதிகாரச் சட்டத்தின் 10.1(அ) பிரிவு மற்றும் 10.1(இ) பிரிவு
02	பஸ் தொகுதியை உச்ச இயலளவில் பயன்படுத்துவதற்காக காணப்படுகின்ற நிறுவனங்களுக்கிடையே யான ஒருங்கிணைப்பினை மதிப்பீடு செய்தல்.	இலங்கை போக்குவரத்துச் சபை தொடர்புபட்ட நிறுவனங்களுக்கிடையே ஒருங்கிணைப்புச் செய்யும் நடைமுறை காணப்படல்.	இலங்கை போக்குவரத்துச் சபையின் கறிக்கோள்கள் மற்றும் நோக்கங்களுக்கு (viii) இணங்க தோற்றுவிக்கப்பட்ட ஒருங்கிணைப்பு குழு அறிக்கை.
03	காணப்படுகின்ற பஸ் தொகுதியை பஸ் நேர அட்டவணைக்கு இணங்க செயற்பாட்டில் ஈடுபடுத்துதல் மற்றும் அதன் விளைத்திறனை மதிப்பீடு செய்தல்.	(i) அங்கீகரிக்கப்படுகின்ற நேர அட்டவணைகள், செயலாற்றல் குறிகாட்டிகள் காணப்படல். (ii) ஏற்றுக்கொள்ளக்கூடிய தரத்தினைக் கொண்ட பஸ் சேவைகள் காணப்படுகின்றதா என்ற பொறுப்பினைக் கவனித்துப் பார்த்தல் மற்றும் அச்சேவைகள் பேணப்பட வேண்டிய ஆகக் குறைந்த மட்டம் சம்பந்தமாக சட்ட விதிகளைப் பேணுதல்.	(i) வருடாந்த திட்டம் (2022) (ii) தேசிய போக்குவரத்து எண் தரவு ஆவணம் (2019-2021) (iv) 1991 இன் 37 ஆம் இலக்க போக்குவரத்து ஆணைக்குழு அதிகாரச் சட்டம் உள்ளக சுற்றறிக்கை (நேர அட்டவணை, செயலாற்றல் குறிகாட்டி)

04	<p>பஸ் தொகுதியினால் சிறந்த மட்டத்தில் செயற்படுத்துவதற்காக காணப்படுகின்ற வளங்களை உச்ச இயலளவில் பயன்படுத்தும் செயலாளற்றலினை மதிப்பீடு செய்தல்</p>	<p>(i) தேவையான நிதி வளங்களை பெற்றுக்கொள்ளும் நடைமுறையும் காணப்படல் (ii) கூட்டிணைந்த மற்றும் செயல் நடவடிக்கைத் திட்டங்களுக்குரிய இலக்குகள் காணப்படல். (iii) பெறுகை வழிகாட்டிக் கோவை மற்றும் பெறுகைத் திட்டத்தின் பிரகாரம் பெறுகை மேற்கொள்ளும் நடவடிக்கை காணப்படல் (v) இருப்பு போதியளவில் பேணப்படுகின்றது என முகாமைத்துவ நடைமுறை காணப்படல். (vi)</p>	<p>நிதி திறைசேரி நிதி ஏற்பாட்டு அறிக்கை 2005 இன் 27 ஆம் இலக்க இலங்கை போக்குவரத்துச் சபை அதிகாரச் சட்டம் பாதீடு செயற்பாட்டு வருமான அறிக்கை கூட்டிணைந்த திட்டம் செயல் நடவடிக்கைத் திட்டம் வழிகாட்டி கோவை பராமரிப்பு வழிகாட்டி கோவை பெறுகை வழிகாட்டிக் கோவை சொத்துக்கள் பதிவேடு</p>
05	<p>புதிய வீதிகளை இனங்காணல் மற்றும் சிக்கனமற்ற வீதிகளை பொருளாதார ரீதியாகவும் வினைத்திறனாகவும் செயற்படுத்துவது தொடர்பாக மதிப்பீடு செய்தல்.</p>	<p>• 1991 இன் 37 ஆம் தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு அதிகாரச் சட்டத்தின் பிரகாரம் நிதி ஏற்பாடு க்காணப்படல். • போக்குவரத்து கொள்கையின் (2021 வரைபு) பிரகாரம் புதிய வீதிகளை இனங்காணும் நடைமுறை காணப்படல். • பயணிகளை மதிப்பீடு செய்யும் நடைமுறை காணப்படல்.</p>	<p>(i) நேர அட்டவணை (ii) பயணிகள் மதிப்பீடு (iii) பயணிகளின் வேண்டுகல் (iv) வீதிகள் மற்றும் வருமானங்கள் பகுப்பாய்வு அறிக்கை (v) 2009 மார்ச் 13 ஆந் திகதிய அமைப/09/0300/358 /009 ஆம் இலக்க மாகாணங்களுக்கியி லான பஸ் சேவைகளுக்காக நேர அட்டவணைகளைத்</p>

	<p>(i) அரசாங்கம், தனியார் ஆகிய இரண்டு துறைகளுள் னதும் பஸ்களுக்கு உரியதான வகையில் சுழற்சி கால அட்டவணை யினை தயாரித்தல், வழங்குதல் மற்றும் அமுல்படுத்தல் நடைமுறை காணப்படல்.</p>		<p>தயாரிக்கும் போது பின்பற்ற வேண்டிய கொள்கைகள் மற்றும் செயற்பாட்டு நடைமுறைகள் என்ற தலைப்பிலான அமைச்சரவை பத்திரம் தயாரிக்கும் போது பின்பற்றப்பட வேண்டிய கொள்கைகள் மற்றும் செயற்பாட்டு நடைமுறைகள் என்றதலைப்பிலான அமைச்சரை பத்திரம்</p> <ul style="list-style-type: none"> • இனங்காணப்பட்ட புதிய வீதிகள் தொடர்பான தகவல்கள்
	<p>(ii) பிரதான வீதிகளின் மொத்த சந்தைப் பங்கில் 40% இனை வழங்குவதற்கு இலங்கை போக்குவரத்துச் சபைக்கு வழங்குதல்.</p>		<ul style="list-style-type: none"> • திருத்திய நேர அட்டவணை தொடர்பான தகவல்கள் • சிக்கனமற்ற வீதிகள் தொடர்பான தகவல்கள் • புதிய பிரேரணை தொடர்பான தகவல் நேர அட்டவணை
	<p>(iii) வழங்கப்பட்டுள்ள பயணிகள் அனுமதிப்பத்திரத்தின் எண்ணிக்கையை இனங்காணல் மற்றும் உரிய சேவைகளை வழங்குவதற்காக ஈடுபடுத்தப்பட்டுள்ள பஸ்களின் எண்ணிக்கையை இனங்காணும் ஒரு நடைமுறை காணப்படல்.</p>		
06	<p>பஸ் செயற்பாட்டிலான சுற்றாடல் பாதிப்பினை குறைக்கும் நடைமுறையினை மதிப்பீடு செய்தல்.</p>	<p>பஸ் செயற்பாட்டின் மூலம் ஏற்படுகின்ற சுற்றாடல் பாதிப்பு, வளி மாசடைதலினை குறைப்பதற்காக அங்கீகரித்த சட்டவிதிகள் காணப்படுதல் வேண்டும்.</p>	<p>i. 1980 இன் 47 ஆம் இலக்க சுற்றாடல் அதிகாரச் சட்டம். ii. 2008 சனவரி 25 ஆந் திகதிய 1533/16 ஆம் இலக்க வர்த்தமானி</p>

2.5 கணக்காய்வின் நோக்கெல்லை.

இலங்கை போக்குவரத்துச் சபையின் பஸ் தொகுதியை உச்ச இயலளவில் போக்குவரத்திற்காக காணப்படுகின்ற சட்டவிதிகள் மற்றும் பிரமாணங்களின் பிரகாரம் 12 பிராந்தியங்களில் 08 பிராந்தியங்களை பிரதிநிதித்துவப்படுத்தும் வகையில் 20 டிப்போக்கள் மாதிரிகளின் கொடுக்கல் வாங்கல்கள் 2018 ஆம் ஆண்டிலிருந்து 2023 சனவரி 31 ஆந் திகதி வரை பரீட்சித்தல் மற்றும் கிடைத்துள்ள முறைப்பாடுகள் மற்றும் கருத்துக்களை மீளாய்வு செய்தல் மாத்திரம் இக்கணக்காய்வின் போது பரீட்சிக்கப்பட்டது.

2.6 நோக்கெல்லையின் மட்டுப்பாடுகள்

பிராந்திய அலுவலகங்களில் காணப்படுகின்ற ஆளணித் தட்டுப்பாடு மற்றும் காணப்படுகின்ற சிக்கல்களின் காரணமாக முகாமைத்துவத்தின் உறுதிப்படுத்தல்கள் மற்றும் உள்ளபடியான காலரீதியான தரவுகளைப் (Real Time Data) பெற்றுக்கொள்வதற்கு முடியாமையும் பெற்றுக்கொள்ளப்பட்ட தரவுகளுக்கிடையே முரண்பாட்டுக்கு சந்தர்ப்பம் காணப்பட்டன.

2.7 கணக்காய்விற்கான அதிகாரம்

இலங்கை சனநாயக சோசலிசக் குடியரசின் அரசியலமைப்பின் 154 (1) ஆம் உறுப்புரை மற்றும் 2018 இன் 19 ஆம் இலக்க தேசிய கணக்காய்வு அதிகாரச் சட்டத்தில் உள்ளடக்கப்பட்ட ஏற்பாடுகளின் பிரகாரம் எனது ஏற்பாடுகளின் கீழ் இச்செயலாற்றல் கணக்காய்வு மேற்கொள்ளப்பட்டது.

2.8 கணக்காய்வு நடைமுறை

(அ) ஆவணரீதியான சான்றுகளைப் பெற்றுக்கொள்ளல் பின்வரும் மூலங்களிலிருந்து உரிய சான்றுகளைப் பெற்றுக்கொள்ளல் மேற்கொள்ளப்பட்டது.

- கோவைகளைப் பரீட்சித்தல்
- பத்திரிகை கடிதங்கள் மற்றும் சஞ்சிகைகளை ஆய்வுசெய்தல்.
- இணைய தளத்தினூடாக தகவல்களைப் பெற்றுக்கொள்ளல்
- ஆராய்ச்சிப் பத்திரிகைகளை ஆய்வுசெய்தல்.
- நேர அட்டவணைகளை ஆய்வுசெய்தல்.

(ஆ) ஏனைய சான்று மூலங்கள்

- நிறுவன ரீதியான நபர்களிடமிருந்து விடயங்களை விசாரித்தல்
- மூன்றாந் தரப்பினர்களிடமிருந்து உரிய தகவல்களைப் பெற்றுக்கொள்ளல்
- பொதுமக்களின் முறைப்பாடுகளின் மூலம் தேவையான தகவல்களைப் பெற்றுக்கொள்ளல்.
- பௌதீக பரீட்சிப்புக்களின் மூலம் தேவையான தகவல்களைப் பெற்றுக்கொள்ளல்
- ஊடக நிகழ்ச்சித்திட்டங்களின் மூலம் வெளியிடப்பட்ட பல்வேறு செய்தி ரீதியான விடயங்களை சேகரித்தலும் அவற்றினை உறுதிப்படுத்தலும்.

3. விபரமான கணக்காய்வு காண்புகள்

3.1 பஸ் தொகுதியை பயன்படுத்துவதனை திட்டமிடல்

இலங்கை போக்குவரத்துச் சபையின் பஸ் தொகுதியை உச்ச இயலளவில் பயன்படுத்துவதன் மூலம் மக்களுக்கு பாதுகாப்பான, நம்பகமான, சௌகரியமான மற்றும் வினைத்திறமான பயணிகள் போக்குவரத்து சேவையை நியாயமான கட்டண முறைமையின் கீழ் பேணக்கூடியதாக இருக்கும். பஸ் தொகுதியை உச்ச இயலளவில் பயன்படுத்துவதனை திட்டமிடுவது சம்பந்தமாக பரீட்சித்த போது போக்குவரத்து அமைச்சின் தேசிய கொள்கை மற்றும் திட்டங்கள் தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவின் குறிக்கோள்கள், நோக்கங்கள் மற்றும் கொள்கைகள், பயணிகள் போக்குவரத்து அதிகார சபையின் போக்குவரத்து கொள்கை போன்ற நீண்டகால திட்டங்களுடன் நேரடி தொடர்புபட்டு அமுல்படுத்தும் நிறுவனங்களின் செயல்நடவடிக்கைத் திட்டம் முதலியவை தொடர்பாக கவனம் செலுத்தப்பட்டது. இது சம்பந்தமாக பின்வரும் விடயங்கள் அவதானிக்கப்பட்டன.

3.1.1 போக்குவரத்து மற்றும் பெருந்தெருக்கள் அமைச்சின் கொள்கை

1991 நவம்பர் 27 ஆந் திகதி அமைச்சரவையினால் அங்கீகரித்த போக்குவரத்து கொள்கை 2009 ஒக்தோபர் 14 ஆந் திகதி திருத்தம் செய்யப்பட்டிருந்தது. அதனை நாளதுவரையாக்கும் குறிக்கோளில் கருத்தரங்குகளை நடாத்துதல், குறுங்கால ஆலோசனைக் கட்டணங்கள், பொதுமக்கள் முறைப்பாடுகள், கருத்தரங்குகள், பத்திரிகைகள், அறிவித்தல்கள் முதலியவற்றினை உள்ளடக்கிய கொள்கையை தயாரிக்கும் நடைமுறைக்காக தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவின் கீழ் காணப்படும் நிதிகளிலிருந்து ரூபா 2.5 மில்லியன் ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டிருந்தது. அந்த நிதிகளிலிருந்து மேற்கூறிய விடயங்களுக்காக ரூபா 334,135 செலவு செய்யப்பட்டிருந்தும் 2009 ஆம் ஆண்டிலிருந்து 2023 மார்ச் 01 ஆந் திகதி வரை 15 ஆண்டுகள் காலம் கடந்திருந்தும் தேசிய போக்குவரத்து கொள்கையானது இன்னும் வரையு நிலையில் காணப்படுகின்றது என அவதானிக்கப்பட்டது.

3.1.2 தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவின் கொள்கைகள்

- (அ) 1991 இன் 37 ஆம் இலக்க தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு அதிகாரச் சட்டத்தின் 08 ஆம் பிரிவின் பிரகாரம் பஸ்களின் மூலம் பயணிகள் போக்குவரத்து சேவைகளுக்குரிய தேசிய கொள்கைகள் தொடர்பாக அரசாங்கத்திற்கு ஆலோசனை வழங்குதல் மற்றும் அக்கொள்கைகள் பற்றி கவனம் செலுத்தி பொது மக்களின் பயணிகள் போக்குவரத்து தேவைப்பாட்டினை நிறைவேற்றும் வகையில் ஏற்றுக்கொள்ளக்கூடிய நிலைமையுடனான பஸ் சேவைகள் காணப்படுகின்றதா என்பதனை கவனித்துப் பார்த்தல் மற்றும் அச்சேவைகளை பேண வேண்டிய ஆகக் குறைந்த மட்டம் தீர்மானிக்கப்பட வேண்டிய போதிலும் தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவினால் அது நிறைவேற்றப்பட்டிருக்கவில்லை.
- (ஆ) மேற்கூறிய அதிகாரச் சட்டத்தின் முகவுரையின் (அ) பிரிவின் பிரகாரம் போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவினால் விஞ்ஞான ரீதியாக தீர்மானிக்கப்படுகின்ற பொது நேர அட்டவணையின் அடிப்படையில் உள்ளபடியான பயணிகள் வேண்டுகோளை நிறைவேற்றுவதற்காக சிறப்புத்தேர்ச்சி பெற்ற அரசாங்க பஸ் சேவையினை அல்லது தனியார் பஸ் சேவையினைப் பெற்றுக்கொள்வதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட வேண்டிய போதிலும் இன்றுவரை அச் செயற்பாட்டினை நிறைவேற்றுவதற்கு சபைக்கு முடியாதிருந்தது.
- (இ) அதிகாரச் சட்டத்தின் முகவுரையின் (ஆ) பிரிவின் பிரகாரம் நிறைவேற்றுவதற்குத் தேவையான அளவிற்கு மற்றும் தரத்திற்கு பஸ்களின் மூலம் பயணிகள் போக்குவரத்திற்குரிய சேவைகளை முன்னேற்றுகரமான நிலைமைக்கு மேம்படுத்துதல் மற்றும் அச்சேவைகளை இலங்கை முழுவதிலும் நியாயமாக விரிவுபடுத்துவதற்கு

நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டிய போதிலும் ஆணைக்குழுவினால் அதற்காக முறையான ஒரு வேலைத்திட்டம் நடைமுறைப்படுத்தப்படவில்லை.

(ஈ) அதிகாரச் சட்டத்தின் முகவுரையின் (இ) பிரிவின் பிரகாரம் சமூக ரீதியாக அத்தியவசியமான எனினும் இலாபம் கிடைக்காத பயண வழிச் சேவை மற்றும் பயண தவணை பஸ்களின் மூலம் பயணிகள் போக்குவரத்து தொடர்பாக போதியளவான பஸ் சேவைகளை செயற்படுத்துவதற்கான ஏற்பாடுகளை வழங்குவதற்கும் அச்சேவைகளை வழங்குவதற்குக்கிடையே சிறந்த போட்டியை உருவாக்கி நியாயமற்ற மற்றும் இலாபம் கிடைக்காத போட்டித் தன்மையை தவிர்ப்பதற்குத் தேவையான நடவடிக்கை மற்றும் வேலைத்திட்டம் தயாரிக்கப்பட வேண்டிய போதிலும் ஆணைக்குழுவினால் அதற்காக நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

(உ) அதிகாரச் சட்டத்தின் முகவுரையின் (உ) பிரிவின் பிரகாரம் பொதுமக்களுக்கு பஸ்களின் மூலம் பாதுகாப்புடனான மற்றும் சௌகரியமான போக்குவரத்து சேவை வழங்கப்படுகின்றது என்பது உறுதிப்படுத்தப்பட வேண்டிய போதிலும் ஆணைக்குழுவினால் அதற்காக முறையான வேலைத்திட்டத்தினை அமுல்படுத்தி அதன் மூலம் மக்களுக்கு நிவாரணம் வழங்குவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

3.1.3 இலங்கை போக்குவரத்துச் சபையின் கொள்கைகளும் திட்டங்களும்

(அ) 2005 இன் 27 ஆம் இலக்க இலங்கை போக்குவரத்து அதிகாரச் சட்டத்தின் 10.1 (அ) பிரிவு மற்றும் 10.1(இ) பிரிவின் பிரகாரம் தேசிய போக்குவரத்து அதிகார சபையினை விசாரித்து பொருளாதார ஸ்திரத்தன்மையை உருவாக்கி செயற்திறனான மற்றும் வினைத்திறனான முறையான பஸ் சேவையை வழங்குவதற்காக சபையின் பிரேரணையை உள்ளடக்கி மற்றும் அமுல்படுத்த வேண்டிய முறைமையினை இனங்கண்டு மற்றும் நானாவித பிரேரணைகளுக்காக பொறுப்புக்கூற வேண்டிய உரிய பந்தயம் கட்டுபவர்களை இனங்கண்டும் முழுமையான திட்டத்தினை அமுல்படுத்தும் போதும் எடுப்பதற்கு இடமளித்துள்ள கால எல்லையையும் பாதித்திணையும் உள்ளடக்கிய வருடாந்த திட்டம் தயாரிக்கப்பட வேண்டிய போதிலும் போக்குவரத்துச் சபையின் வருடாந்த செயல் நடவடிக்கைத் திட்டம் அவ்வாறு உரிய தரப்பினர்களை விசாரித்து தயாரிக்கப்பட்ட ஒரு செயல் நடவடிக்கைத் திட்டம் இல்லை என அவதானிக்கப்பட்டது.

(ஆ) அதிகாரச் சட்டத்தின் 10.1 (இ) பிரிவின் பிரகாரம் போக்குவரத்துச் சபையின் செயற்பாட்டு நடவடிக்கைகளின் பிரபல்யம் உச்ச அளவானது என்பதனை சான்றுபடுத்துவதற்காக அச்செயற்பாட்டு கைகள் பேணப்பட வேண்டிய முறைமையில் சபையின் நடவடிக்கைகள் பேணப்பட வேண்டிய போதிலும் பஸ்களின் செயற்பாட்டு நடவடிக்கைகள் 25 சதவீதம் அளவில் வீழ்ச்சியடைந்துள்ளது என அவதானிக்கப்பட்டது.

(இ) அதிகாரச் சட்டத்தின் 10.1 (ஈ) பிரிவின் பிரகாரம் பொது போக்குவரத்துச் சேவையின் தரத்தினை மேம்படுத்தும் வகையில் போக்குவரத்து துறையிலுள்ள ஏனைய திட்டங்கள் அல்லது சேவைகளை அமுல்படுத்துவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட வேண்டிய போதிலும் சபையினால் அதற்கான பிரேரணைகளை செயல் நடவடிக்கைத் திட்டத்தில் உள்ளடக்கியிருந்தும் அவை நடைமுறைப்படுத்தப்பட்டிருக்கவில்லை.

(ஈ) இலங்கை போக்குவரத்துச் சபையின் தொழில்நுட்ப பிரிவின் மூலம் பிராந்தியங்களினூடாக 5,918 பஸ்களும் மத்திய பஸ் அலுவலகத்தினதும் அதி சொகுசு சுற்றுலா போக்குவரத்து சேவையின் 85 பஸ்களுமாக மொத்தமாக 6,003 பஸ்களை நாளாந்தம் சேவைக்கு வழங்குவதற்கு திட்டமிட்டிருந்தும் தொழில்நுட்ப பிரிவின் மூலம் செயற்படுத்துவதற்கு வழங்குவதற்கு முடியுமாக உள்ள பஸ்களின் அளவு 5,118 அதாவது 85.26 சதவீதம் என அவதானிக்கப்பட்டது.

- (உ) பிரதான நகரங்களிலிருந்து செயற்படும் பஸ்களின் அத்தியவசியமான பயண முனையங்களை இனங்கண்டு தற்பொழுது செயற்படுகின்ற பயண முனையங்களை வினைத்திறனாக திருத்தம் செய்து இனங்காணப்பட்ட புதிய வீதிகளில் 120 பஸ்களை ஈடுபடுத்துவதற்கும் செயற்படுத்துவதிலிருந்து நிக்கப்பட்டுள்ள சகிராமிய வீதிகளுக்காக 200 பஸ்களை ஈடுபடுத்துவதற்கும் திட்டமிடப்பட்டிருந்ததுடன் அதன் மூலம் பஸ்களில் பயணம் செய்யும் பிரயாணிகளுக்காக வினைத்திறனான, சௌகரியமான பயணிகள் போக்குவரத்து சேவையை வழங்குவதற்கும் வருமானத்தை அதிகரிப்பதற்கும் திட்டமிடப்பட்டிருந்த போதிலும் 2022 ஆம் ஆண்டில் அந்த இலக்குகளை அடைந்து கொள்வதற்கு முடியாதிருந்தது.
- (ஊ) தற்பொழுது செயற்படுகின்ற பஸ்களை பயன்படுத்தி தபால் திணைக்களத்துடன் ஒருங்கிணைந்து நாளாந்தம் கிடைக்கின்ற பொருட்களை இரண்டு நாட்களுக்குள் கூரியர் மேற்கொள்ளும் கூரியர் சேவையினை ஆரம்பிப்பதற்கும் புதிய அலுவலக பஸ் சேவைகளை அறிமுகப்படுத்தி புதிய அலுவலக பஸ் சேவைகளை அறிமுகப்படுத்தி அச்சேவையை அலுவலக போக்குவரத்திற்கான கவர்ச்சிகரமான ஒரு நடைமுறையாக மாற்றுவதற்காக 100 பஸ்களை ஈடுபடுத்துவதும் அதன் மூலம் வருமானத்தை அதிகரிப்பதற்குத் திட்டமிடப்பட்டிருந்தும் அந்த நடைமுறையினை அமுல்படுத்துவதற்கு சபைக்கு முடியாதிருந்தது.
- (எ) இலங்கை போக்குவரத்து சபையின் செயற்பாட்டு பிரிவின் மூலம் 2022 ஆம் ஆண்டின் போது பின்வருமாறு பஸ் தொகுதியை பயன்படுத்துவதற்கு திட்டமிடப்பட்டிருந்தது.

செயற்பாட்டு வலயம்	செயற்படுத்துவதற்கு உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ள மற்றும் உள்ளபடியான பஸ்களின் அளவு		உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ள மற்றும் உள்ளபடியான செயற்பாட்டு கிலோ மீற்றர்களின் அளவு		பயணவழி வருமானம் (ரூபா மில்லியன்)	
	உத்தேசித்த வை	உள்ளபடியானவை	உத்தேசித்தவை	உள்ளபடியானவை	உத்தேசித்த வை	உள்ளபடியானவை
கொழும்பு	220,460	209,393	45.86	31.81	7,281.61	5,914.10
கம்பஹா	126,290	125,399	31.45	21.66	4,642.84	3,577.59
களுத்துரை	96,360	97,036	21.58	15.54	2,770.96	2,255.71
வட மேல்	214,985	191,661	54.82	41.11	6,481.89	5,964.17
கண்டி	148,920	145,481	29.34	23.95	4,342.15	4,220.82
சப்ரகமுவ	212,065	200,530	40.72	32.73	5,672.13	5,350.74
ருஹ்ன	177,025	167,609	46.38	34.92	6,038.45	4,934.53
ரஜரட	154,395	145,847	42.77	33.69	5,029.57	4,842.88
நுவரெலியா	134,685	125,535	28.01	22.86	4,573.09	4,179.50
கிழக்கு	104,390	96,272	31.94	24.57	3,917.34	3,821.13
வடக்கு	90,520	84,223	27.43	21.18	3,321.03	2,891.41
ஊவா	208,780	179,000	49.90	37.70	6,847.00	5,951.10
மத்திய பஸ் அலுவலகம்	9,855	6,473	3.45	1.63	-	-
SLTTS	25,550	18,190	9.96	5.85	2,229.50	1,053.10
மொத்தம்	1,924,280	1,792,649	463.61	349.20	63,147.56	54,956.78

மேற்கூறிய தரவுகளின் பிரகாரம் 2022 ஆம் ஆண்டில் செயற்படுத்துவதற்கு உத்தேசித்துள்ள பஸ்களின் அளவு மற்றும் உத்தேச செயற்படும் கிலோ மீற்றர் அளவுடன் ஒப்பிடுகையில் செயற்பட்ட உள்ளபடியான பஸ்களின் அளவுக்கு இணங்க செயற்பட வேண்டியிருந்த உள்ளபடியான கிலோ மீற்றரின் அளவு 430,415,606 கிலோ மீற்றர்களாகும். இதற்கிணங்க 2022 ஆம் ஆண்டின் போது செயற்பட்ட உள்ளபடியான கிலோ மீற்றரின் அளவு 81,216,890 கிலோ மீற்றர்களால் குறைவடைந்திருந்ததுடன் அது சதவீதமாக 23 சதவீதமாகும். அவ்வாறே செயற்படுத்துவதற்கு உத்தேசித்துள்ள பஸ்களின் அளவினை உத்தேச பயணவழி வருமானத்துடன் ஒப்பிடுகையில் செயற்பட்ட உள்ளபடியான பஸ்களின் அளவுக்கு இணங்க உள்ளபடியான வருமானம் ரூபா 3,331,535,370 ஆல் அதாவது 06 சதவீதத்தால் குறைவடைந்துள்ளது என அவதானிக்கப்பட்டது.

(ஏ) வாகனத் தொகுதியை செயற்படும் நிலையில் பேணுவதற்காக 2022 ஆம் ஆண்டின் போது பொதுத்திறைசேரியின் மற்றும் இலங்கை போக்குவரத்துச் சபையின் நிதி ஏற்பாட்டினைப் பயன்படுத்தி பிராந்திய வேலைத்தளங்கள் மற்றும் டிப்போக்களின் மூலம் பழைய இன்ஜின்களை திருத்தம் செய்து செயற்படுத்துவதற்கு சேர்த்துக்கொள்ளுதலானது பின்வருமாறு திட்டமிடப்பட்டிருந்த போதிலும் எதிர்பார்த்த பூர்த்தியான அலகு இலக்குகளில் 28 சதவீதம் அளவானவை அடைந்து கொள்ளப்பட்டிருந்தது.

பிராந்திய வேலைத்தளம்	பூர்த்தியாக்கல் இலக்கு (அலகுகள்)	பூர்த்தியானவை (அலகு)	ஒதுக்கீடு செய்த பணம் (ரூபா மில்லி)	பயன்படுத்திய பணம் (ரூபா மில்)	ஒதுக்கீடு செய்த பணத்தில் பயன்படுத்திய பணம் சதவீதமாக
குருனாகல்	240	60	189	20.3	11%
யடிநுவர	240	75	189	21.8	11%
கிந்தோட்டை	180	45	142	19.1	13%
மதவாச்சி	180	53	142	25.0	18%
மொத்தம்	840	233	662	86.2	13%

(ஐ) வாகன தொகுதியின் செயற்படும் நிலைமையினை அதிகரிப்பதற்காக இலங்கை போக்குவரத்துச் சபையின் தொழில்நுட்ப பிரிவின் ஆளணியினைப் பயன்படுத்தி பழைய கியர் பெட்டியை திருத்தம் செய்து பஸ்களுக்கு ஈடுபடுத்துவதற்காக 2022 ஆம் ஆண்டின் போது பின்வருமாறு திட்டமிடப்பட்டிருந்த போதிலும் எதிர்பார்த்த பூர்த்தியான அலகு இலக்குகளில் 19 சதவீதம் அளவானவை அடைந்துகொள்ளப்பட்டிருந்தது.

பிராந்திய வேலைத்தளம்	பூர்த்தியாக்கல் இலக்கு (அலகுகள்)	பூர்த்தியானவை (அலகு)	ஒதுக்கீடு செய்த பணம் (ரூபா மில்லி)	பயன்படுத்திய பணம் (ரூபா மில்)	ஒதுக்கீடு செய்த பணத்தில் பயன்படுத்திய பணம் சதவீதமாக
குருனாகல்	180	17	35.10	1.7	5%
யடிநுவர	240	54	46.80	4.9	10%
கம்பஹா	300	67	58.50	8.5	14%
மொத்தம்	720	138	140.40	15.1	11%

(ஓ) பிராந்திய வேலைத்தளங்களில் இருக்கின்ற தொழில்நுட்பவியலாளர்கள் மற்றும் நிறப்பூச்சாளர்களைப் பயன்படுத்தி பழைய மற்றும் உக்கிப் போய் இருக்கும் பஸ் பொடியை திருத்தம் செய்து செயற்படுத்துவதற்காக சேர்த்துக்கொள்வதற்கு 2022 ஆம் ஆண்டின் போது பின்வருமதாறு திட்டமிடப்பட்டிருந்ததுடன் அதற்காக ரூபா 238.50 மில்லியன் தொகை ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டிருந்த போதிலும் போதியளவான பஸ்களை வர்ணம் பூசி பூர்த்தியாக்கும் இலக்கினை அடைந்துகொள்ளல் 56 சதவீதம் என அவதானிக்கப்பட்டது.

பிராந்திய வேலைத்தளம்	பூர்த்தியாக்கல் இலக்கு (அலகுகள்)	பூர்த்தியானவை (அலகு)	ஒதுக்கீடு செய்த பணம் (ரூபா மில்லி)	பயன்படுத்திய பணம் (ரூபா மில்)	ஒதுக்கீடு செய்த பணத்தில் பயன்படுத்திய பணம் சதவீதமாக
குருனாகல்	48	17	38.16	9.16	24%
மதவாச்சி	12	12	9.54	4.11	43%
களுதாவளை	96	52	76.32	27.69	36%
பண்டாரவளை	48	21	38.16	9.70	25%
பதுளை	72	51	57.24	14.30	24%
உடுபத்தாவ	24	16	19.08	5.14	27%
மொத்தம்	300	169	238.50	70.10	29%

(ஓ) பின்வரும் இன்ஜின் பாகங்களின் பற்றாக்குறை காரணமாக செயற்பாடற்றிருந்த பஸ்களை செயற்படுத்துவதற்கு சேர்த்துக்கொள்வதற்காக 2022 ஆம் ஆண்டின் போது ரூபா 180 மில்லியன் பணம் ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டிருந்த போதிலும் அப்பணத்தை பயன்படுத்தி எதிர்பார்த்த பூர்த்தியாக்கல் இலக்கினை நிறைவேற்றுதல் 03 சதவீதம் என அவதானிக்கப்பட்டது.

இன்ஜின் பாகங்களின் வகை	பூர்த்தியாக்கல் இலக்கு (அலகுகள்)	பூர்த்தியானவை (அலகு)	ஒதுக்கீடு செய்த பணம் (ரூபா மில்லி)	பயன்படுத்திய பணம் (ரூபா மில்)	ஒதுக்கீடு செய்த பணத்தில் பயன்படுத்திய பணம் சதவீதமாக
ஸ்டாடர்	2,040	91	61.50	2.18	3%
மோட்டார்					
ஓல்ட்னேடர்	1,200	74	40.50	1.46	4%
எரிபொருள் பம்பி	1,080	12	61.50	0.57	0.9%
எரிபொருள் பாய்ச்சி	3,000	48	16.50	0.77	5%
மொத்தம்	7,320	225	180.00	4.98	3%

(ஓஎ) வாகன தொகுதியை பேணுவதற்காக வருடாந்தம் 195,904 டயர்கள் அளவில் தேவைப்படுவதுடன் அத்தேவைப்பாட்டினை நிறைவேற்றுவதற்காக மீள் உருவாக்கல் டயர்கள் பயன்படுத்தப்படுவதுடன் அதற்காக இலங்கை

போக்குவரத்துச் சபையினால் பேணப்படுகின்ற மீள் உருவாக்கல் டயர் தொழிற்சாலைகளிலிருந்து 2022 ஆம் ஆண்டிற்காக 14,400 டயர்களை உற்பத்தி செய்வதற்கு திட்டமிடப்பட்டிருந்ததுடன் அதற்காக ரூபா 113.20 மில்லியன் நிதி ஏற்பாடு ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டிருந்தது. எனினும் 2022 ஆம் ஆண்டில் உற்பத்தி செய்யப்பட்ட மீள் உருவாக்கல் டயர்களின் அளவு 8,997 ஆக இருந்ததுடன் அதற்காக செலவு செய்யப்பட்ட பணம் ரூபா 107.64 மில்லியனாகும். அவ்வாறே இந்த மீள் உருவாக்கல் டயர் தொழிற்சாலையின் இயலாவினை விரிவுபடுத்துவதற்காக 2022 ஆம் ஆண்டின் போது ரூபா 50 மில்லியன் ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டிருந்த போதிலும் அப்பணத்திலிருந்து எந்தப் பணமும் செலவு செலவு செய்யப்பட்டிருக்காத போதிலும் இந்த முதலீட்டினூடாக எதிர்பார்த்த பூர்த்தியாக்கல் இலக்கு எவ்வளவு என்பதுவும் குறிப்பிடப்பட்டிருக்கவில்லை. 2022 ஆம் ஆண்டிற்கான டயர் உற்பத்தி இலக்கினை அடைந்து கொள்ளலானது 62 சதவீதமாகும்.

- (க) பஸ்களின் பஸ் பெட்டியை திருத்தம் செய்வதற்காக கிந்தோட்டையில் இருந்த பிராந்திய வேலைத்தளம் 2020 மே மாதம் 18 ஆந் திகதி கொக்கல கடலுக்கு அருகாமையிலுள்ள ஒரு இடத்தில் ஸ்தாபிக்கப்பட்டிருந்ததுடன் அந்த வேலைத்தளத்திற்கு ஒரு பொறியியலாளரினை உள்ளடக்கி 16 தொழிநுட்பவியாளர்களும் பாதுகாப்பாளர்களை ஏனைய ஆளணியினர்களும் மொத்தமாக 29 நபர்கள் இணைத்துக் கொள்ளப்பட்டிருந்ததுடன் இந்த வேலைத்தளத்தில் வருடாந்த பூர்த்தியாக்கல் இலக்கு 36 பஸ்களாகும். எனினும் ஆரம்பத்திலிருந்து 2023 யூன் 30 ஆந் திகதி வரை 03 ஆண்டுகள் காலத்தினுள் அந்த வேலைத்தளத்தில் திருத்த வேலைகள் செய்து ஒருவதற்கு சேர்த்துக்கொள்ளப்பட்டிருந்த பஸ்களின் எண்ணிக்கை 12 என்பதனால் பூரணப்படுத்தப்பட்டுள்ள இலக்கு 11 சதவீதம் என அவதானிக்கப்பட்டது. மேலும் இந்த வேலைத்தளம் கடலுக்கு அருகாமையில் திறந்த பிரதேசத்தில் அமைந்துள்ளதனால் கடல் காற்றின் காரணமாக திருத்தம் செய்யும் நடவடிக்கைக்காக கழட்டப்பட்ட பஸ்கள் துருப்பிடிக்கும் ஆபத்து உள்ளது எனபது அவதானிக்கப்பட்டது.



- (கா) இந்திய கடன் வசதிகளின் கீழ் 30-35 ஆசனங்களைக் கொண்ட 500 புதிய பஸ்களும் 42-45 ஆசனங்களைக் கொண்ட 100 புதிய பஸ்களுமாக மொத்தமாக 600 பஸ்களை பஸ் தொகுதிக்கு சேர்த்துக்கொள்வதற்கு திட்டமிடப்பட்டிருந்ததுடன் இதற்காக 2022 ஆம் ஆண்டின் போது ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்ட பணம் ரூபா 2,796.50 மில்லியன்களாகும். எனினும் 500 பஸ்களுக்கான 20 சதவீத முற்பணமாக USD 2,666,250 தொகை செலுத்தப்பட்டிருந்ததுடன் 125 பஸ்கள் கிடைத்துள்ளன. அதற்காக ரூபா 271,102,287 பணம் சுங்க கட்டணம் மற்றும் வங்கி கட்டணத்திற்காகச் செலுத்தப்பட்டமை திட்டமிடப்பட்ட பஸ்களின் அளவில் கிடைத்த பஸ்களின் அளவு 21 சதவீதமாகும்.

3.1.4 அமைச்சரவை கொள்கை

(அ) 2009 மார்ச் 13 ஆந் திகதிய அமைப/09/0300/358/009 ஆம் இலக்க அமைச்சரவை பத்திரத்தின் பிரகாரம் தனியான கட்டணத்தின் கீழ் பயணிகள் போக்குவரத்துச் செய்யும் வகையில் தொடர்ச்சியான சேவையை பேணுவதற்காக ஒரு பஸ்ஸினை ஈடுபடுத்துவதற்கு அதிகாரத்தினை வழங்கி பயணிகள் சேவை அனுமதிப்பத்திரத்தினை வழங்குவதற்கு எழுத்திலான சட்டத்தின் மூலம் அதிகாரம் ஒப்படைக்கப்பட்டுள்ள ஒரு நபருக்கு பஸ்களை செயற்படுத்துவதற்கு நியாயம் நிறைவேற்றப்படும் வகையில் அதே போல் பயணிகளுக்கு பாதுகாப்பினையும் வசதிகளையும் வழங்கும் வகையில் அரசாங்கம் மற்றும் தனியார் ஆகிய இரண்டு துறைகளும் பஸ்களுக்கு உரிவவாறான வகையில் ஒழுங்குபடுத்தப்பட்ட மற்றும் சுழற்சியான நேர அட்டவணையை தயாரித்தல், வழங்குதல் மற்றும் அமுல்படுத்துதல் செய்யப்பட வேண்டியதுடன் நேர அட்டவணை தயாரிக்கப்படும் செயற்படும் வீதியின் மற்றும் செயற்படும் வீதிகளின் மொத்த சந்தைப் பங்கில் 40 சதவீதத்தை இலங்கை போக்குவரத்து சபைக்கு வழங்க வேண்டியிருந்தல் அரசாங்கத்தின் கொள்கையாகும். எனினும் போக்குவரத்து அமைச்சினால் அதற்காக பொறுப்புக்கூற வேண்டிய தரப்பினர்கள் தலையிட்டு அச்செயற்பாட்டினை சரியாக நிறைவேற்றுவதற்கு தேவையான நடவடிக்கை மேற்கொள்ளப்பட்டிருக்கவில்லை.

(ஆ) முறையான பஸ் சேவையை பேணுவதற்காக பஸ்களை ஈடுபடுத்துவதற்கு அதிகாரத்தினை வழங்கி பயணிகள் சேவை அனுமதிப்பத்திரத்தினை வழங்குவதற்கான எழுத்துமூல சட்டத்தின் கீழ் அதிகாரம் பெற்ற அனைத்து நபர்களினால் செயற்பாட்டு நேர அட்டவணை சம்பந்தமான அரசாங்கத்தின் கொள்கை கண்டிப்பாக பின்பற்றப்படுகின்றது என சான்றுபடுத்தப்படும் வகையில் பின்வரும் நடைமுறை பின்பற்றப்பட வேண்டியிருந்தது.

- வீதியின் தூரம், பயணத்திற்கு எடுக்கும் காலம் மற்றும் அதில் மாற்றங்கள், கட்டண வழியிலுள்ள பஸ் நிறுத்துமிடங்கள் முதலியவற்றை சரியாக அளவை செய்தல்,
- மோட்டார் வாகன போக்குவரத்து அதிகாரச் சட்டத்தின் பிரகாரம் சேவையில் ஈடுபடுத்தப்பட்டுள்ள பஸ்களுக்காக நிறுத்தும் இடங்கள் மற்றும் பஸ்பயண முனையங்களில் நிறுத்திவைக்க வேண்டிய நேரங்களை உள்ளடக்குதல்,
- வழங்கப்பட்டுள்ள பயணிகள் சேவை அனுமதிப்பத்திரத்தின் எண்ணிக்கையை இனங்காணல் மற்றும் உரிய சேவைகளை வழங்குவதற்காக வீதிகளில் உறுதியாக செயற்பாட்டில் ஈடுபடுத்தப்பட்டுள்ள பஸ்களின் எண்ணிக்கையை இனங்காணல்.
- காணப்படுகின்ற பஸ் போக்குவரத்து நாட்களின் பரவல் மற்றும் வாரத்திற்குள் இடம்பெறுகின்ற மாற்றங்கள் மற்றும் ஏனைய சம்பவங்களை இனங்காணல்.
- வீதிகளில் செயற்படுகின்ற பஸ்களின் எண்ணிக்கை மற்றும் அந்த பஸ்களில் பயணம் செய்யும் பயணிகளின் எண்ணிக்கையை கணிப்பீடு செய்தல். இக்கணிப்பீடானது வேலைப்பழு உள்ள ஒரு நாளைக்கு குறையாத காலத்தில் இரண்டு திசைகளுக்கும் பயணம் செய்கின்ற பஸ்களை உள்ளடக்கும் வகையில் மேற்கொள்ளப்பட வேண்டியதுடன் இக்கணிப்பீட்டினை மேற்கொள்ளும் இடங்களுக்கிடையிலான வித்தியாசம் 80 கிலோ மீற்றர்களுக்கு குறையாதிருத்தல் வேண்டும்.
- பஸ் போக்குவரத்துச் செய்யும் திகதி மற்றும் அதில் மாற்றங்கள் காணப்படும் சந்தர்ப்பங்களையும் உள்ளடக்கும் வகையில் அச்சேவைகள் உரிய வீதிகளில் இரண்டு திசைகளுக்கும் மேற்கொள்ளப்படுகின்ற பயணத் தவணைகளை கருத்தில் கொண்டு நாளாந்தம் மேற்கொள்கின்ற பயணத் தவணைகளின் அளவு ஆகக் குறைந்தது 10 சதவீதம் அளவிற்காகவும் பஸ்களில் ஏற்றுக்கின்ற மற்றும் பஸ்ஸிலிருந்து இறக்குகின்ற பயணிகளின் எண்ணிக்கை தொடர்பாக பகுப்பாய்வு செய்தல்.
- வேண்டுகூறல் அட்டவணையினை உருவாக்குதல் மற்றும் வேண்டுகூறல் அதிகமாகக் காணப்படுகின்ற திசைகள், பஸ் பயணத் திகதியில் செய்யப்பட வேண்டிய மாற்றங்கள் முதலியவற்றை கணிப்பீடு செய்தல்

- நேர அட்டவணை தயாரிக்கப்படுகின்ற சந்தர்ப்பம் வரை செயற்படுத்துவதற்காக பட்டியல்படுத்தப்பட்டுள்ள அனைத்து பஸ்களுக்காகவும் செயற்படும் சந்தர்ப்பங்களை வழங்குதல் அல்லது இணங்காணப்பட்ட அனைத்து வெளியேறுதல்களிலும் 40 சதவீதினை இலங்கை போக்குவரத்து சபையின் மூலம் செயற்படுத்துவதற்கு அனுமதி வழங்குதல்.
- நேர அட்டவணைக்கு இணங்க அனுமதி வழங்கப்பட்டுள்ள வெளிச்செல்லும் அளவினை உரிய வீதியின் சந்தைப் பங்கில் 40 சதவீதினைவிட குறைந்த மட்டத்தில் காணப்படுமாகவிருந்தால் 40 சதவீத மட்டம் வரை எதிர்காலத்தில் ஏற்படும் அனைத்து வேண்டுகல் அளவினை இலங்கை போக்குவரத்துச் சபைக்கு வழங்கப்படுதல் வேண்டும்.
- வேண்டுகலினை நிறைவேற்றுவதற்காக கணனி மென்பொருளின் உதவியில் பட்டியல்படுத்துவதற்கு பஸ்களை ஈடுபடுத்துவது தொடர்பாக கவனம் செலுத்துதல்.

எனினும் போக்குவரத்துச் சபை, போக்குவரத்து அமைச்சு மற்றும் ஆணைக்குழு என்பவற்றை உள்ளடக்கி தொடர்புபட்ட அனைத்து தரப்பினர்களையும் மேற்கூறிய அரசாங்கத்தின் கொள்கையை முறையாக நடைமுறைப்படுத்துவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

3.2 பஸ் தொகுதியை பயன்படுத்தும் போது உருவாகியுள்ள செயற்பாட்டு ரீதியான சிக்கல்கள்

3.2.1 2023 சனவரி 31 ஆந் திகதியில் உள்ளவாறு இலங்கை போக்குவரத்துச் சபையின் செயற்பாட்டுத்தர நிலை விபரத்திற்கு இணங்க போக்குவரத்துச் சபையிடம் 6,998 பஸ்கள் காணப்படுவதுடன் இந்த பஸ்களின் எண்ணிக்கையில் செயற்படும் நிலையில் காணப்பட்ட பஸ்களின் எண்ணிக்கை 5094 ஆகும். இதற்கிணங்க 1,904 பஸ்கள் செயற்படும் நிலையில் இல்லை என அவதானிக்கப்பட்டது. இந்த 1,904 பஸ்களில் 1,240 பஸ்களின் ஆயுள் காலம் 12 ஆண்டுகளை மிகைத்திருந்ததுடன் 1,105 பஸ்களின் ஆயுள் காலம் 15 ஆண்டுகளை மிகைத்திருந்தது என மேலும் அவதானிக்கப்பட்டது.

ஆயுட்காலம்	செயற்படும் நிலைமை	பஸ்களின் வகை			மொத்தம்
		லாடா	லேலன்ட்	ஏனையவை	
02	செயற்படுபவை	-	84	01	85
ஆண்டுகளுக்கு குறைவானவை	செயற்படாதவை	-	07	-	07
02-05	செயற்படுபவை	-	290	06	296
ஆண்டுகளுக்கு இடைப்பட்டவை	செயற்படாதவை	-	45	-	45
05-10	செயற்படுபவை	01	1,992	35	2,028
ஆண்டுகளுக்கும் இடைப்பட்டவை	செயற்படாதவை	-	384	34	418
10-12	செயற்படுபவை	41	534	-	575
ஆண்டுகளுக்கு இடைப்பட்டவை	செயற்படாதவை	09	185	-	194
12-15	செயற்படுபவை	147	299	03	449
ஆண்டுகளுக்கும் இடைப்பட்டவை	செயற்படாதவை	55	79	01	135
15	செயற்படுபவை	811	823	27	1,661
ஆண்டுகளுக்கு மேற்பட்டவை	செயற்படாதவை	630	425	50	1,105
மொத்தம்		1,694	5,147	157	6,998

- 3.2.2 6,998 பஸ்களக் கொண்ட இந்த பஸ் தொகுதியை பராமரிப்பதற்காக 2022 ஆம் ஆண்டில் ரூபா 2,516,932,153 பணம் செலவு செய்யப்பட்டது. அதற்கிணங்க ஒரு பஸ்ஸினை திருத்தம் செய்தல் மற்றும் பராமரிக்கும் செலவு அண்ணளவாக ரூபா 359,665 என அவதானிக்கப்பட்டது.
- 3.2.3 இந்த பஸ் தொகுதியை செயற்பாட்டில் ஈடுபடுத்துவதற்காக 2022 ஆம் ஆண்டின் போது மேற்கொள்ளப்பட்ட எரிபொருள் செலவு ரூபா 36,675,482,191 ஆகும். எனினும் 2022 ஆம் ஆண்டின் போது செயற்பட்டுள்ள பஸ்களின் எண்ணிக்கை மற்றும் செயற்பட்ட கிலோ மீற்றரின் எண்ணிக்கை முறையே 1,792,649 மற்றும் 349,198,715 என அவதானிக்கப்பட்டது. இதற்கிணங்க நுகரப்பட்ட எரிபொருளின் பெறுமதி ஒரு கிலோமீற்றருக்கு ரூபா 105 என அவதானிக்கப்பட்டது.
- 3.2.4 செயற்படுத்துவதற்கு சேர்த்துக்கொள்ளப்பட்டுள்ள 6,998 பஸ்களில் 75 சதவீதமானவற்றின் மைலோ மீற்றர்கள் செயற்படாது உள்ளதனால் செயற்பட்டுள்ள கிலோ மீற்றர்களின் அளவாகக் காட்டப்பட்டு அளவான 349,198,715 கிலோ மீற்றர்கள் தொடர்பாக திருப்தி கொள்வதற்கு முடியாதிருந்ததுடன் பயணிகள் ஒரு கிலோ மீற்றருக்கு நுகரப்பட்ட எரிபொருளின் அளவு தொடர்பாக திருப்திகொள்வதற்கு முடியாதிருந்தது.
- 3.2.5 செயற்பாட்டிற்கு சேர்த்துக்கொள்ளப்பட்டுள்ள பஸ் தொகுதியில் காணப்படுகின்ற பஸ்களின் எரிபொருள் நுகர்வு தொடர்பாக தரப்பரிசோதனை மேற்கொள்ளப்படாமையின் காரணமாக ஒவ்வொரு பஸ்ஸின் மூலம் ஒரு கிலோ மீற்றருக்கு நுகரப்படுகின்ற எரிபொருளின் அளவு தொடர்பாக சரியான மதிப்பீட்டினைப் பெற்றுக்கொள்ள முடியாதிருந்தது. இதன் காரணமாக வருடாந்தம் எரிபொருளுக்காக செலவு செய்யப்படுகின்ற பணம் அதாவது ரூபா 36,675 மில்லியன் அளவான பணம் சம்பந்தமாக கணக்காய்வின் போது திருப்தி கொள்ள முடியாதிருந்தது.
- 3.2.6 பஸ் தொகுதியை முழுமையாக செயற்பாட்டில் ஈடுபடுத்துவதற்கு பிரதான தடை என்பதற்கு சபையில் காணப்பட்ட சாரதிகளின் அளவு 7,786 மற்றும் நடத்துனர்களின் அளவு 7,768 தாக்கமளித்துள்ளது என்பது அவதானிக்கப்பட்டது. நீண்டகாலமாக சாரதிகள் மற்றும் நடத்துனர்கள் புதிதாக சேர்த்துக்கொள்ளாமை இந்நிலைமைக்கு காரணமாக உள்ளது என்பது மேலும் அவதானிக்கப்பட்டது.
- 3.2.7 முறையான நடைமுறைக்கு இணங்க கடமை சுழற்சியினைத் தயாரித்து அதற்கிணங்க சாரதிகள் மற்றும் நடத்துனர்களை பஸ்களை செயற்படுத்துவதற்கு ஈடுபடுத்தாமை, கட்டுப்பாடின்றி விடுமுறையைப் பெற்றுக்கொள்ளல், சாரதிகளும் நடத்துனர்களும் நிர்ணயிக்கப்பட்ட கடமைகள் இன்றி அலுவலக கடமைகளுக்காக ஈடுபடுத்தல் போன்ற விடயங்கள் வாகன தொகுதியை உச்ச அளவு வினைத்திறனாக செயற்பாட்டில் ஈடுபடுத்துவதற்கு தடையாக இருந்ததுடன் மேலதிக சாரதிகள் மற்றும் நடத்துனர்களை ஆளணியினர் ஆகக் குறைந்த வலயங்களுக்கு இடையே பரிமாற்றம் செய்து பஸ்களை செயற்படுத்துவதற்காக சேர்த்துக்கொள்வதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.
- 3.2.8 காணப்படுகின்ற பஸ் தொகுதியில் ஆயுட்காலம் 15 ஆண்டுகளை மிகைத்து செயற்படாதுள்ள டாடா வகையான 630 பஸ்கள், லேலன்ட் வகையான 425 பஸ்கள், ஏனைய வகையான 50 பஸ்கள் என்பனவாக 1,105 பஸ்கள் காணப்படுவதுடன் இந்த பஸ்களில் எதுவும் பாதுகாப்பு நடைமுறையின்றி டிப்போக்களில் நிறுத்திவைக்கப்பட்டிருந்தன. இந்த பஸ்களில் செயற்பாட்டிற்கு சேர்த்துக்கொள்ளக்கூடிய பஸ்கள் எவை என்பது தொடர்பாக ஆராய்ந்து பார்த்து அவற்றின் தர அறிக்கையைப் பெற்று திருத்தம் செய்யும் நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்வதற்கு அல்லது பயன்பாட்டிற்கு எடுத்துக்கொள்ள முடியாததாக ஒதுக்கிவைக்கப்பட்ட பஸ்களை கைதவிர்ப்புச் செய்வதற்கு எந்த நடவடிக்கையும் எடுக்கப்பட்டிருக்கவில்லை என அவதானிக்கப்பட்டது.
- 3.2.9 பஸ்களை புனரமைப்புச் செய்வதற்காக 2022 ஆம் ஆண்டில் பொதுத்திறைசேரியினால் ரூபா 750 மில்லியன் வழங்கப்பட்டிருந்ததுடன் இப்பணத்தைப் பயன்படுத்தி புனரமைப்புச் செய்து செயற்பாட்டிற்கு சேர்த்துக்கொள்ளப்பட்ட பஸ்கள் தொடர்பான எந்த அறிக்கையும் சபையிடம்

இல்லாததுடன் அப்பணத்தில் ரூபா 606.31 மில்லியன் போக்குவரத்துச் சபையினால் மற்றும் ரூபா 143 மில்லியன் லக்திவ பொறியியலாளர் நிறுவனத்தின் மூலமும் செலவு செய்யப்பட்டிருந்த போதிலும் தயாரிப்பாக புனரமைப்புச் செய்யப்பட்ட பஸ்கள் செயற்பாட்டிற்கு சேர்த்துக்கொள்ளப்பட்டிருக்கவில்லை. திறைசேரியின் மூலம் பஸ்களை புனரமைப்புச் செய்வதற்காக வழங்கப்பட்ட ரூபா 750 மில்லியன் பணம் சபையும் லக்திவ பொறியியலாளர் நிறுவனமும் இணைந்து புனரமைப்புச் செலவுகளுக்காக செலவு செய்துள்ளது என அவதானிக்கப்பட்டது.

3.2.10 2023 ஆம் ஆண்டிற்காகவும் பொதுத்திறைசேரியினால் ரூபா 2020 மில்லியன் பணம் பஸ்களை புனரமைப்புச் செய்வதற்காக ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டிருந்தும் அப்பணத்தைப் பயன்படுத்தி புனரமைப்புச் செய்து செயற்பாட்டிற்கு சேர்த்துக்கொள்ளப்பட்ட பஸ்கள் தொடர்பான அளவினை உள்ளடக்கிய விபரம் மற்றும் அப்பணத்திலிருந்து முற்பணங்களைப் பெற்றுக்கொள்ளல் தொடர்பான மாதாந்த அறிக்கை அமைச்சினூடாக பொது முயற்சிகள் திணைக்களத்திற்கும் திறைசேரிகள் செயற்பாட்டு திணைக்களத்திற்கும் அனுப்பப்பட்டிருக்கவில்லை. தற்பொழுது இப்பணம் பஸ்களை புனரமைப்புச் செய்வதற்காக இல்லாது மீண்டுமும் செலவுகளுக்காக பயன்படுத்தப்பட்டது என அவதானிக்கப்பட்டது. இதன் காரணமாக 2023 ஆம் ஆண்டில் செயற்பாட்டிற்கு சேர்த்துக்கொள்ளப்பட்ட பஸ் தொகுதி தொடர்பான உள்ளபடியான தகவல்களைப் பெற்றுக்கொள்ளும் இயலாமை உருவாகியுள்ளது.

3.3 பஸ் தொகுதியை பயன்படுத்தும் போது உருவாகியுள்ள பொறியியல் ரீதியான சிக்கல்கள்

3.3.1 இடர்பாட்டிற்கு உள்ளாகியுள்ள மற்றும் குறைபாடுகளுடனான பஸ்களை திருத்தம் செய்யும் நடவடிக்கைகளுக்காக டிப்போக்களுக்கு வருகை தந்த சந்தர்ப்பத்திலிருந்து அந்த பஸ்களை திருத்தம் செய்து செயற்பாட்டிற்கு மீண்டும் ஈடுபடுத்தும் வரை இடம்பெறுகின்ற நடைமுறை தொடர்பாக சரியாக ஆவணப்படுத்தப்பட்டிருக்கவில்லை. டிப்போ பொறியியலாளரால் பஸ்களில் காணப்படும் குறைபாடுகள் மற்றும் செய்யப்பட வேண்டிய திருத்தங்கள் தொடர்பாகவும் அதற்கான கால அட்டவணையை உருவாக்கி ஒரு அறிக்கை தயாரிக்கப்படவில்லை என அவதானிக்கப்பட்டது.

3.3.2 டிப்போ பொறியியல் பிரிவினால் மேற்கொள்ளப்படுகின்ற செயற்பாடுகளும் அதற்காக இணைத்துக்கொள்ளப்பட்ட ஆளணியும் தொடர்பான சரியான தகவல்கள் மத்தியப்பட்டிருக்காததுடன் டிப்போ மட்டத்தில் அல்லது பிராந்திய மட்டத்தில் அத்தகவல்கள் பேணப்பட்டது என்பது அவதானிக்கப்படவில்லை.

3.3.3 பரீட்சிப்பிற்கு உட்படுத்தப்பட்ட பருத்தித்துறை டிப்போவின் பஸ் தொகுதி 51 பஸ்களாக இருந்த போதிலும் அவற்றில் 19 பஸ்கள் செயற்பாட்டிற்காக ஈடுபடுத்தப்பட்டிருக்கவில்லை. பொறியியல் ரீதியான குறியீட்டு முறைமைக்கு இணங்க B மற்றும் B+ வகுப்பின் திருத்த வேலைகளுக்காக அவற்றில் 10 பஸ்கள் வகைப்படுத்தப்பட்டிருந்ததுடன் மிகுதியான 09 பஸ்கள் சாதாரண திருத்தங்களாக வகைப்படுத்தப்பட்டிருந்தன. எனினும் இந்த பஸ்கள் 01 மாதத்திலிருந்து 09 மாதங்கள் வரையான காலம் போகும் வரை திருத்தம் செய்யும் நடவடிக்கை மேற்கொண்டு செயற்பாட்டிற்கு ஈடுபடுத்துவதற்கான ஒரு வேலைத்திட்டம் நடைமுறைப்படுத்தப்பட்டிருக்கவில்லை.

3.3.4 பஸ்களை சேவை செய்தல் மற்றும் கிறீஸ் போடுதல் முறைப்படியாக செய்யப்படாமையானது பஸ் தொகுதியை தொடர்ச்சியாக செயற்பாட்டிற்காக சேர்த்துக்கொள்வதற்கு தடையாக இருந்ததுடன் பருத்தித்துறை டிப்போவின் கணக்காய்வு பரீட்சிப்பு சந்தர்ப்பம் வரை 15 பஸ்களை சேவை செய்தலானது நிர்ணயிக்கப்பட்ட திகதியில் மேற்கொள்ளப்படாமையின் காரணமாக நிர்ணயிக்கப்பட்ட பயண தவணைகளுக்கு சேவையில் ஈடுபட முடியாதிருந்ததுடன் இன்னும் 09

பஸ்கள் நிர்ணயிக்கப்பட்டவாறு உரிய திகதிகளில் கிரீஸ் போடும் நடவடிக்கை மேற்கொள்ளப்பட்டிருக்கவில்லை என அவதானிக்கப்பட்டது.

3.3.5 பஸ்களுக்கு வர்ணம் பூசும் நடவடிக்கைகளுக்காக தேவையான மைகளை பிராந்தியங்களுக்கு வழங்குவதற்கு முடியாத சந்தர்ப்பங்களில் அவற்றினை தலைமை அலுவலகத்தின் களஞ்சியத்திலிருந்து பெற்றுக்கொள்வதற்கு முடியுமாக இருந்த போதிலும் நிறப்பூச்சுக்கு தேவையான மைகளைப் பெற்றுக்கொள்வதற்கு நடவடிக்கை எடுக்காமையின் காரணமாக பருத்தித்துறை டிப்போவின் பஸ்களுக்கு வர்ணம் பூசும் நடவடிக்கை நிறுத்தப்பட்டிருந்தது என அவதானிக்கப்பட்டது. மேலும் டிப்போவிடம் பஸ்களை கழுவுவதற்காக கொம்பிரேஸர் இயந்திரம் காணப்பட்டிருந்தும் அதனை நிர்ணயிக்கப்பட்ட இடத்தில் ஸ்தாபிக்காமையின் காரணமாக பஸ்களை கழுவுதல் மற்றும் துப்பரவு செய்யும் நடவடிக்கை முறைப்படியாக மேற்கொள்ளப்படவில்லை என அவதானிக்கப்பட்டது.

3.3.6 நாவலபிடிய டிப்போவில் இருந்த B மற்றும் D வடிவமைப்பின் மற்றும் 61, 62 மற்றும் 63 ஆம் குழுவின் 11 பஸ்களை பஸ் தொகுதியிலிருந்து நீக்குவதற்கு உத்தேசிக்கப்பட்டிருந்ததுடன் செயற்பாட்டிற்குப் பொருத்தமான பஸ்களில் 09 பஸ்களின் இன்ஜின் கோளாறு, கிளச் குறைபாடு, விபத்துக்கள் இடம்பெற்றிருத்தல் முதலிய காரணத்தின் அடிப்படையில் பஸ் தொகுதியிலிருந்து நீக்கப்பட்டிருந்தது. அவ்வாறே NB-6449 ஆம் இலக்க பஸ்ஸினை திருத்தம் செய்யும் நடவடிக்கைக்காக இலங்கை ஜேர்மன் தொழில்நுட்ப நிறுவனத்திற்கு அனுப்பி 1 ½ ஆண்டுகள் காலம் கடந்திருந்தும் திருத்தம் செய்யும் நடவடிக்கையை பூர்த்தி செய்து அந்த பஸ்ஸை தொகுதியில் சேர்த்துக்கொள்வதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

3.3.7 அவிசாவளை டிப்போவில் வாகன தொகுதியின் 20 பஸ்கள் பொறியியல் ரீதியான காரணத்தின் அடிப்படையில் செயற்படுவதிலிருந்து நீக்கப்பட்டிருந்ததுடன் இன்ஜின் கியர் பெட்டி ரேடியேடர், டயர், டியூப் ஸ்டாடர் மோட்டர் மற்றும் உதிரிப் பாகங்கள் என்பவற்றின் தட்டுப்பாட்டினால் NA, GE மற்றும் 63 ஆம் தொகுதியின் 11 பஸ்கள் செயற்படுவதிலிருந்து நீக்கப்பட்டிருந்தது. மேலும் டிப்போவின் பொறியியல் பிரிவிற்கு பஸ்களை திருத்தம் செய்வதற்குத் தேவையான கருவிகள் மற்றும் உபகரணங்களின் 24 பாகங்கள் தட்டுப்பாடாகக் காணப்பட்டதுடன் தேவையான உபகரணங்கள் மற்றும் உதிரிப்பாகங்களின் தட்டுப்பாட்டிற்கான காரணம் பெறுகை நடைமுறையிலுள்ள பலவீனங்கள் மற்றும் ஒழுங்கீனங்கள் என அவதானிக்கப்பட்டது.

3.3.8 2022 மே மாதம் 31 ஆந் திகதி வரை நாடு முழுவதிலுமுள்ள 09 பிராந்திய அலுவலகங்களின் பஸ்களுக்காக பயன்படுத்துகின்ற பற்றிகள் இல்லாமையின் காரணமாக 314 பஸ்கள் செயற்படுவதிலிருந்து நீக்கப்பட்டிருந்ததுடன் இந்த 314 பஸ்களை செயற்படுத்துவதற்காக 628 பெற்றிகள் தேவைப்பட்டிருந்தன. இந்த ஒரு பெற்றியின் விலை ரூபா 5,7098 என்கபதனால் 628 பெற்றிகளைக் கொள்வனவு செய்வதற்காக ரூபா 35,857,952 தொகை செலவு செய்யப்பட்டது. 6000 பெற்றிகளைக் கொள்வனவு செய்வதற்காக சமர்ப்பிக்கப்பட்ட கேள்வியின் பிரகாரம் பெற்றிகளைக் கொள்வனவு செய்வதற்கு நடவடிக்கை எடுக்காமையே இந்நிலைமைக்கு காரணமாக இருந்தது என அவதானிக்கப்பட்டது.

3.4 பஸ் தொகுதியை பயன்படுத்தும் போது உருவாகின்ற சுற்றாடல் சிக்கல்

3.4.1 போக்குவரத்து சபையின் அனைத்து டிப்போ வளவுகளில் மற்றும் பிராந்திய வேலைத்தளங்களில் உள்ள நிலையங்களின் எரிபொருள் மற்றும் உராய்வு நீக்கி எண்ணைக் கழிவுகளை வெளியேற்றுவதற்காக ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்ட அங்கீகரித்த நடைமுறை பின்பற்றப்பட வேண்டியதுடன் அதற்காக 2008 சனவரி 25 ஆந் திகதிய 1533/16 ஆம் இலக்க அதிவிசேட வர்த்தமானியின் மூலம் மற்றும் 1980 இன் 47 ஆம் இலக்க தேசிய சுற்றாடல் அதிகாரச் சட்டத்திற்கு இணங்க மத்திய சுற்றாடல் அதிகாரசபையிடமிருந்து அதிகாரப் பத்திரத்தினை

பெற்றுக்கொள்ள வேண்டியுள்ளது. எனினும் சபையின் 12 பிராந்தியங்களின் தரவுகளுக்கு இணங்க மேற்கூறிய பிராந்தியங்களுக்குரிய 111 டிப்போக்கள் மற்றும் வேலைத்தளங்களில் 51 டிப்போக்கள் மற்றும் வேலைத் தளங்கள் சுற்றாடல் அதிகாரப் பத்திரத்தினை பெற்றுக்கொண்டிருக்காததுடன் கழிவுப் பொருட்களை சுற்றாடலுக்கு பாதிப்பு ஏற்படாத வகையில் வெளியேற்றுவதும் இடம்பெற்றிருக்கவில்லை.

3.4.2 போக்குவரத்து சபையின் பஸ் தொகுதியில் அதிக எண்ணிக்கையானவை வருமான அனுமதிப்பத்திரத்தினைப் பெற்றுக்கொள்ளும் போது சமர்ப்பிக்க வேண்டிய புகை வெளியேற்றல் சான்றிதழினைப் (புகைப் பரிசோதனை சான்றிதழ்) பெற்றுக்கொண்டிருக்காததுடன் பரீட்சிப்பிற்கு உட்பட்ட கண்டி பிராந்தியத்திலுள்ள 07 டிப்போக்களின் 566 பஸ்களில் 226 பஸ்களுக்காக புகை வெளியேற்றல் சான்றிதழ் பெற்றுக்கொள்ளப்பட்டிருக்கவில்லை. உரிய முறைப்படி புகைப்பரிசோதனை சான்றிதழினைப் பெற்றுக்கொள்ளாமையின் அடிப்படையில் பஸ்களினால் நுகரப்படுகின்ற எரிபொருட்களின் மூலம் வெளியாகின்ற பாதகமான புகை அதாவது Co,S போன்ற ஈயத்தாது சுற்றாடலில் ஒன்று சேர்வதன் மூலம் மற்றும் புகை வெளியேறுவதன் மூலம் சுற்றாடல் மாசடைதல் ஏற்படலாம் என அவதானிக்கப்பட்டது.

4. சிபாரிசுகள்

பின்வரும் அவதானிப்புக்கள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

- 4.1 1991 நவம்பர் மாதம் அங்கீகரிக்கப்பட்டு 2009 ஒக்தோபர் மாதம் திருத்தப்பட்ட தேசிய போக்குவரத்து கொள்கையை தயாரிப்பதனை துரிதப்படுத்துதல்.
- 4.2 1991 இன் 37 ஆம் இலக்க போக்குவரத்து ஆணைக்குழு அதிகாரச் சட்டத்தின் பிரகாரம் உரிய செயற்பாடுகளை மேற்கொள்ளல்
- 4.3 பொது போக்குவரத்து சேவையின் தரத்தினை மேம்படுத்தும் வகையில் பஸ் தொகுதியினைப் பயன்படுத்தக்கூடிய முறைமையில் பிரேரணைகளை அமுல்படுத்துதல்.
- 4.4 2005 இன் 27 ஆம் இலக்க போக்குவரத்து சபை அதிகாரச் சட்டத்தின் 10.1 (அ) பிரிவின் பிரகாரம் தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு மற்றும் உரிய மாகாண போக்குவரத்து அதிகார சபை மற்றும் போக்குவரத்து சபையின் பிரேரணைகளை உள்ளடக்கி பாதி உள்ளடங்கலாக வருடாந்த செயல் நடவடிக்கைத் திட்டத்தினை தயாரித்தல்.
- 4.5 தற்பொழுது செயற்படுகின்ற பயண முனைய சேவைகளை வினைத்திறனாக திருத்தம் செய்து இனங்காணப்பட்ட புதிய வீதிகளில் பஸ்களை செயற்படுத்துதல், தபால் சேவைகள் மற்றும் கூரியர் சேவைகளை ஆரம்பித்தல் மற்றும் புதிய அலுவலக பஸ் சேவைகளை அறிமுகப்படுத்துதல்.
- 4.6 நிதி ஏற்பாடுகளை முறையாக பயன்படுத்தி பிராந்திய வேலைத்தளங்கள் மற்றும் டிப்போக்களின் மூலம் பழைய உதிரியாகங்கள் மற்றும் பஸ்களை திருத்தம் செய்தல் மற்றும் தொழில்நுட்ப பிரிவின் ஆளணியை முறையாக பயன்படுத்துதல்.
- 4.7 டயர்களை மீள்நிரப்பும் தொழிற்சாலையின் இயலாவினை அதிகரித்து சபையின் பஸ் தொகுதிக்கான டயர்களை மீள் நிரப்பதல் (Rebuild) மற்றும் மீள் உருவாக்கல் (Recap) செய்வதற்காக நடவடிக்கை எடுத்தல்.
- 4.8 தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவினால் பயணிகள் போக்குவரத்து தேவைப்பாட்டினை நிறைவேற்றும் வகையில் விஞ்ஞான ரீதியாக தீர்மானம் எடுக்கின்ற போது நேர அட்டவணையின் அடிப்படையில் பயணிகள் போக்குவரத்து தேவைப்பாட்டினை நிறைவேற்றுதல்.
- 4.9 அமைச்சரவை கொள்கை தீர்மானத்தின் பிரகாரம் பயணிகளுக்கு பாதுகாப்பு மற்றும் சௌகரியத்தினை வழங்கும் வகையில் அரசாங்கம் மற்றும் தனியார் ஆகிய இரண்டு துறைகளினதும் பஸ்களுக்கு உரியவாறு சுழற்சி நேர அட்டவணையை தயாரித்தல், நேர அட்டவணை தயாரிக்கின்ற செயற்படும் வீதியின் அல்லது செயற்படும் வீதிகளின் மொத்த சந்தைப் பங்கில் 40% ஆன அளவினை சபையின் மூலம் உள்ளடக்குவதற்காக உரிய நடவடிக்கை எடுத்தல்.
- 4.10 பஸ்களின் எரிபொருள் நுகர்வு தொடர்பான தரப் பரிசோதனையை தொடர்ச்சியாக மேற்கொள்ளல் மற்றும் சாரதிகளினதும் நடத்துனர்களினதும் பற்றாக்குறையை தவிர்த்து முறைப்படியாக கடமைச் சுழற்சியினைத் தயாரித்தல்.
- 4.11 பஸ்கள் திருத்தம் செய்யும் நடவடிக்கைகளுக்காக வருகின்ற சந்தர்ப்பத்தில் டிப்போ பொறியியலாளரினால் உரிய பஸ்களின் தரம் தொடர்பான தர அறிக்கையினைப் பெற்றுக்கொள்ளல், திருத்தங்கள் தொடர்பாகவும் மீண்டும் செயற்பாட்டிற்கு ஈடுபடுத்தும் போதும் அந்த பஸ்கள் செயற்பாட்டிற்கு பொருத்தமான நிலையில் இருக்கின்றதா என்பதனைப் பரிசீலித்தல் பஸ்களின் சேவை செய்தல் மற்றும் கிரீஸ் இடுதல் நடவடிக்கைகளை உரிய காலத்தில் மேற்கொள்ளல்.

- 4.12 பஸ்களுக்குத் தேவையான உதிரிப்பாகங்களை டிப்போக்களின் மூலம் கொள்வனவு செய்வதற்கு பதிலாக மத்தியப்படுத்தப்பட்ட வழங்கல் நடவடிக்கைகளுக்காக முறையான நடைமுறையினை அறிமுகப்படுத்தல்.
- 4.13 அதிக பெறுமதியினைக் கொண்ட பொருட்களுக்கான டேர்போசாஜர், ரேடியேடர், ஸ்டாடர் மோட்டார், டயர், மீள் உருவாக்கல் டயர், பெற்றரி எரிபொருள் பம்பி போன்ற உதிரிப்பாகங்கள் மற்றும் இன்ஜின் ஓயில்களை டிப்போ மட்டத்தில் கொள்வனவு செய்வதனைக் கைவிட்டு கழிவுகள் பெற்றுக்கொள்ளக்கூடிய வகையில் திறந்த விலை கோரலின் மூலம் தேவையான இருப்புக்களை கொள்ளவு செய்து டிப்போக்களுக்கு பகிர்ந்தளிப்பதற்கு நடவடிக்கை எடுத்தல்.
- 4.14 பஸ்களுக்கு புகைப்பரிசோதனை அறிக்கைகளையும் சுற்றாடல் அதிகாரப் பத்திரத்தினையும் உரிய காலத்தில் பெற்றுக்கொள்ளல்.
- 4.15 உரிய நிறுவனங்களுக்கிடையிலான சிறந்த ஒருங்கிணைப்பின் மூலம் பொதுமக்களுக்கு இலாபகரமான, நம்பகமான மற்றும் சௌகரியமான போக்குவரத்து சேவையை வழங்குவதற்காக இலங்கை போக்குவரத்து சபையின் பஸ் தொகுதியை (Fleet) சிக்கனமாக, செயற்திறனாக மற்றும் பயனுறுதியாக பயன்படுத்துதல்.

**ஓப்பம்./டபிள்யூ. பி. சி. விக்கிரமரத்ன.
கணக்காய்வாளர் தலைமை அிதிபதி**

டபிள்யூ.பி.சி. விக்கிரமரத்ன

கணக்காய்வாளர் தலைமை அதிபதி.

2023 டிசம்பர் 15 ஆம் திகதி

பின்னிணைப்பு 01

இலங்கை போக்குவரத்துச் சபையின் பஸ் தொகுதி 2022 திசெம்பர் 31 இல் உள்ளவாறு

பிராந்திய டிப்போ	வாகன தொகுதி	நேர அட்டவணை த் தேவைப்பாடு	வழங்கப்பட்ட இலக்கு	செயற்பாட்டிற்கு வழங்கிய பஸ்களின் எண்ணிக்கை	வழங்கிய சதவீதம்
மத்திய பஸ் அலுவலகம் கொழும்பு	34	35	30	20	66.7
கம்பஹா களுத்துறை	858	1,159	773	596	77.1
கண்டி	507	750	459	340	74.1
கிழக்கு	359	480	330	264	80.0
கண்டி	566	655	481	408	84.8
கிழக்கு	406	374	325	268	82.5
வடக்கு	341	302	283	226	79.9
நுவரெலியா	466	384	394	363	92.1
ரஜரட	491	460	440	407	92.5
சப்ரகமுவ	752	717	634	567	89.4
SLTTS	70	70	55	33	60.0
ருஹுண	662	711	563	482	85.6
ஊவா	737	525	600	529	88.2
வடமேல்	702	717	636	547	86.0
மொத்தம்	6,951	7,339	6,003	5,050	84.1

பஸ் செயற்பட்ட கிலோ மீற்றர் எண்ணிக்கை - 2022 ஆம் ஆண்டு

பிராந்திய / டிப்போ	ஆவணப்படுத்தப்பட்ட கிலோ மீற்றர் அளவு	செயற்பட்ட கிலோ மீற்றர் அளவு	செயற்பட்ட கிலோ மீற்றர் அளவு சதவீதமாக
கொழும்பு	67,831,600	31,808,694	47
கம்பஹா	41,219,450	21,658,053	53
களுத்துறை	29,886,200	15,541,430	52
கண்டி	39,456,500	23,952,701	61
கிழக்கு	32,266,000	24,571,109	76
வடக்கு	27,521,000	21,184,032	77
நுவரெலியா	28,497,375	22,855,477	80
ரஜரட	36,182,450	33,678,353	93
சப்ரகமுவ	49,263,794	32,727,994	66
ருஹுண	51,389,262	34,915,771	68
ஊவா	44,238,000	37,705,726	85
வடமேல்	52,888,500	41,110,484	78
மத்திய பஸ் அலுவலகம்	2,874,375	1,629,615	57
SLTTS	9,964,500	5,854,642	58
மொத்தம்	513,479,007	349,194,082	68

பின்னிணைப்பு 03

பஸ்களுக்காக ஊழியர்களை ஈடுபடுத்துதல் - 2022 திசம்பர் 31 ஆந் திகதியில் உள்ளவாறு

பிராந்திய / டிப்போ	செயற்பட்ட செயற்பாடுகளின் எண்ணிக்கை	வினைத்திறனான செயற்பாடுகளின் எண்ணிக்கை	வினைத்திறனான செயற்பாடுகளுக்கான தேவைப்பாடு		உள்ளபடியான ஊழியர்களின் எண்ணிக்கை		பற்றாக்குறை / மிகை	
			சாரதி	நடத்துனர்	சாரதி	நடத்துனர்	சாரதி	நடத்துனர்
கொழும்பு	834	639	1,168	1,168	980	924	-188	-244
கம்பஹா	551	411	771	771	597	544	-174	-227
களுத்துறை	377	292	528	528	423	420	-105	-108
கண்டி	550	422	770	770	540	536	-230	-234
கிழக்கு	405	288	567	567	396	453	-171	-114
வடக்கு	347	261	486	486	362	396	-124	-90
நுவரெலியா	380	355	532	532	475	495	-57	-37
ரஜரட	515	429	721	721	563	510	-158	-211
சப்ரகமுவ	675	588	945	945	783	828	-162	-117
ருஹுண	742	572	1,039	1,039	947	947	-92	-92
ஊவா	735	547	1,029	1,029	781	795	-248	-234
வடமேல்	780	595	1,092	1,092	867	869	-225	-223
மத்திய பஸ் அலுவலகம்	44	20	62	62	41	33	-21	-29
SLTTS	70	33	77	77	31	18	-46	-59
மொத்தம்	7,005	5,452	9,787	9,787	7,786	7,768	-2,001	-2,019

பின்னிணைப்பு 04

பஸ் ஓட்டத்திற்கான முன்னேற்றம் - 2022 ஆம் வருடம்

பிராந்தியம்/ டிப்போ	எதிர்பார்த்த நேர அட்டவணை தேவைப்பாடு	வழங்கப்பட்ட இலக்கு			செயற்பாட் டு சிக்கலின் அடிப்படையில செயற்படாத அளவு
		நேர அட்டவணை த் தேவைப்பாட் டின் அடிப்படை	செயற்பட்ட இராணுவம் மற்றும் பொலிஸ் தேவைப்பாட்டு அடிப்படை	விசேட சுற்றுலா	
கொழும்பு	220,460	163,236	1,095	12,410	43,719
கம்பஹா	126,290	90,623	2,920	5,840	26,907
களுத்துறை	96,360	74,367	-	1,460	20,533
கண்டி	148,920	130,076	-	-	18,844
கிழக்கு	104,390	84,013	-	-	20,377
வடக்கு	90,520	72,138	-	-	18,382
நுவரெலியா	134,685	116,211	365	730	17,379
ரஜரட	154,395	126,736	730	-	26,929
சப்ரகமுவ	212,065	188,048	-	365	23,652
ருஹுண	177,025	142,857	-	2,190	31,978
ஊவா	208,780	171,815	-	730	36,235
வடமேல்	214,985	174,946	365	-	39,674
மத்திய பஸ் அலுவலகம்	9,855	5,460	-	-	4,395
SLTTS	25,550	12,294	-	-	13,256
மொத்தம்	1,924,280	1,552,820	5,475	23,725	342,260

