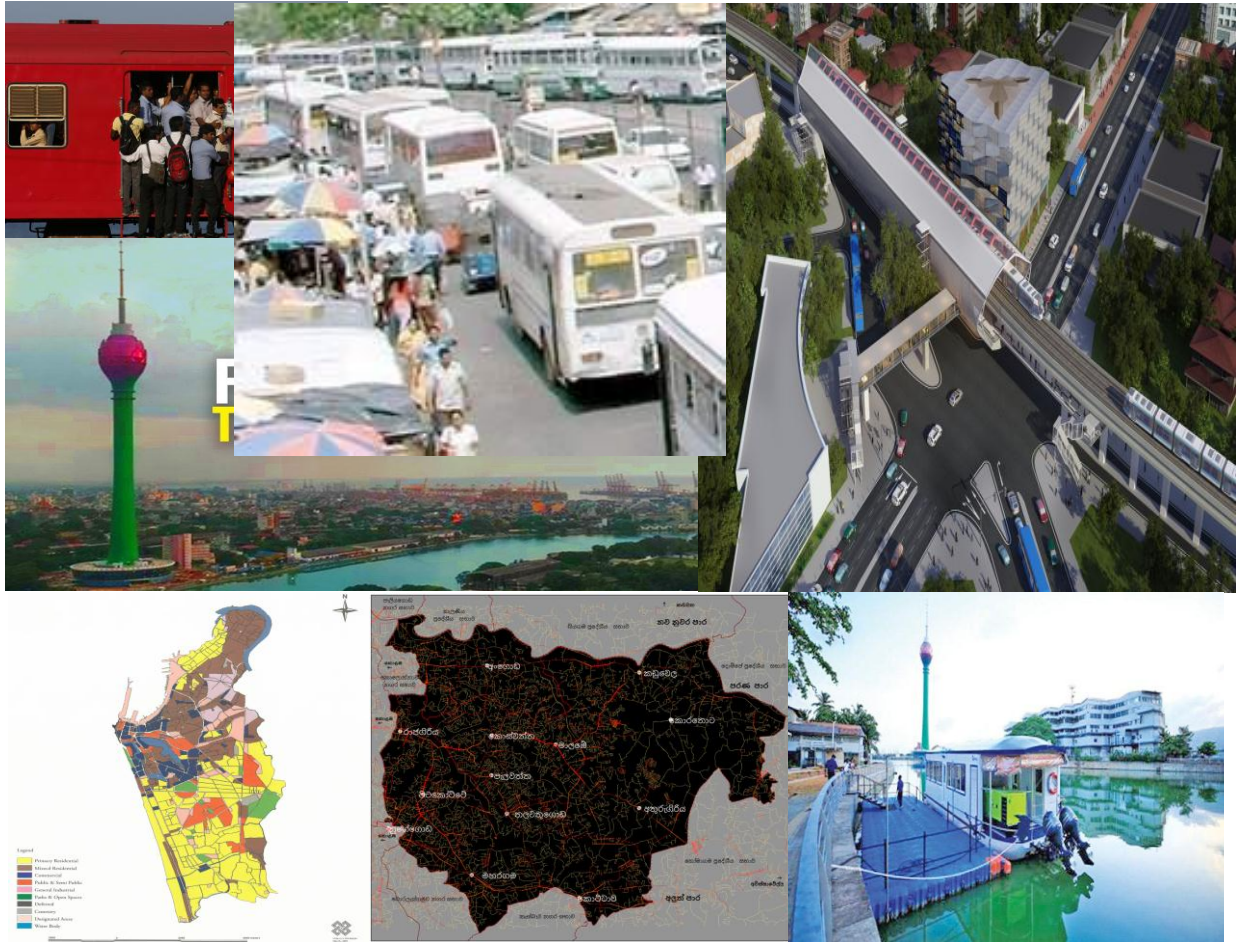


කොළඹ නගරය සහ අවට ප්‍රවේශ මාර්ගයන්හි රථවාහන තදබදය අවම කිරීම සඳහා අදාළ රාජ්‍ය ආයතනයන් විසින් සිදුකරන කාර්යභාරය ඇගයීම



වාර්තාවේ අංකය : PER/LOR/A/2019/TC/03



ජාතික විගණන කාර්යාලය



අනු අංකය -----	පටුන විස්තරය -----	පිටු අංකය -----
1.	විධායක සාරාංශය	1
2.	හැඳින්වීම	3
2.1	පසුබිම	3
2.2	විගණන ප්‍රවේශය	09
2.3	විගණන අරමුණු හා නිර්ණායක	10
2.4	විගණන විෂය පථය	12
2.5	විෂය පථය සීමාවීම්	13
2.6	විගණනය සඳහා අධිකාර බලය	14
3.	විස්තරාත්මක විගණන සොයා ගැනීම්	15
3.1	සැලසුම් කිරීම	15
3.2	සැලසුම් ක්‍රියාත්මක කිරීම	22
3.3	ශ්‍රී ලංකා පොලිසිය විසින් රථ වාහන තදබදය අවම කිරීම සඳහා ගෙන ඇති ක්‍රියාමාර්ග	46
3.4	කොළඹ නගර සභාව	52
3.5	රථ වාහන තදබදය අවම කිරීම සඳහා පියවර නොගැනීමෙන් සිදුවන ආර්ථික, සමාජීය හා පාරිසරික බලපෑම	54
4.	නිර්දේශ	58

1. විධායක සාරාංශය

රටක සංවර්ධනය උදෙසා අත්‍යවශ්‍ය යටිතල පහසුකම් අතරින් විධිමත් මාර්ග පද්ධතියක් යනු අවශ්‍යතා අනුව ව්‍යාප්ත වූ ප්‍රමාණවත් හා ගුණත්වයෙන් යුතු යටිතල පහසුකමක් විය යුතුය. එමෙන්ම, නගරය තුළ සිදුවන සංවර්ධන කාර්යයන්ට සමගාමීව මාර්ග පද්ධතිය වැඩි දියුණු විය යුතුය. මේ සඳහා දියුණු රටවල විද්‍යාත්මක පදනමින් වර්තමානය හා අනාගතයට ගැලපෙන පරිදි මාර්ග පද්ධති සකස්වී ඇති නමුදු ශ්‍රී ලංකාව වැනි දියුණු වෙමින් පවතින රටවල එය තවදුරටත් නොවිසිඳුණු ගැටළුවක් පවතී. බස්නාහිර පළාත තුළ එය සුවිශේෂී වන්නේ කොළඹ වාණිජ නගරය හා ශ්‍රී ජයවර්ධනපුර කෝට්ටේ අග නගරය වීම හේතුවෙන් මෙම නගර සීමාව ඇතුළත හා එයට ඇති ප්‍රවේශයන් තුළ මෙකී ගැටලුව මඟින් සමාජීය, පරිපාලනය, ආර්ථික කටයුතු හා පාරිසරික වශයෙන් බාධා ඇති කරන පරිසරයක් ගොඩනැගී තිබීමයි. ගාලු පාර, හයිලෙවල් පාර, නව නුවර පාර, ලෝලෙවල් පාර, මීගමු පාර, නුවර පාර හා හොරණ පාර ඇතුළත් පිවිසුම් මාර්ග 07 කින් රථවාහන විශාල සංඛ්‍යාවක් ශ්‍රී ලංකාවේ වාණිජ නගරය වන කොළඹ නගරය දෙසට ඇතුළුවීම හේතුවෙන් එහි දෛනිකව විශාල රථවාහන සංඛ්‍යාවක් ධාවනය වේ.

කොළඹ නගරය සහ අවට ප්‍රවේශ මාර්ගයන්හි පවතින අධික රථ වාහන තදබදය කළමනාකරණය කිරීම සඳහා කෙටිකාලීන හා දිගුකාලීන විසඳුම් සැපයීම සම්බන්ධව රජය හා ප්‍රවාහන කළමනාකරණයට වගකිවයුතු ආයතන ඉටු කරනු ලබන හා ඉටු කළ යුතු කාර්යභාරයෙහි කාර්යක්ෂමතාවය හා ඵලදායීතාව ඇගයීම මෙම කාර්යසාධන විගණනයේ ප්‍රධාන අරමුණ විය. මෙහිදී ජාතික භෞතික සැලැස්ම මෙන්ම නාගරික සැලසුම් හා මාර්ග සැලසුම්වලට අනුකූලව ප්‍රවාහන, රථවාහන කළමනාකරණය, නාගරික සංවර්ධනය හා මාර්ග සංවර්ධනය සම්බන්ධ වන රජයේ ආයතනවල කාර්යභාරය ඉටුකිරීම් පරීක්ෂා කරන ලදී.

ගැසට් නිවේදන මගින් නාගරික සංවර්ධනය, ප්‍රවාහනය හා මාර්ග සංවර්ධන සැලසුම් නීතිමය ලියවිලි බවට පත් නොකිරීම, රථවාහන තදබදයට බලපාන හේතු නිශ්චිතව හඳුනා ගෙන ඒවා අවම කිරීම සඳහා ගත යුතු පියවර හා ඒවායේ ප්‍රමුඛතාවය හඳුනා නොගැනීම, නාගරික සංවර්ධනය, මාර්ග සංවර්ධනය හා ප්‍රවාහනය යන සියළුම අංශ සම්බන්ධීකරණය මගින් රාජ්‍ය ආයතනවල වගකීම් හඳුනා නොගැනීම යන ගැටලු සැලසුම්කරණයේදී නිරීක්ෂණය විය. මාර්ග සංවර්ධන සැලසුම, ජාතික භෞතික සැලසුම හා නාගරික සංවර්ධන සැලසුම යන ප්‍රධාන සැලසුම් ක්‍රියාත්මක වීමේ ආර්ථිකභාවය, කාර්යක්ෂමතාවය හා ඵලදායකත්වය අවම වීම මේ සඳහා බලපා ඇති බව නිරීක්ෂණය විය. එමෙන්ම ප්‍රවාහනය හා මාර්ග සංවර්ධනය සම්බන්ධ ජාතික ප්‍රතිපත්තීන් කෙටුම්පත් අවධියේ පැවතීම හේතුවෙන් රථවාහන තදබදය අවම කිරීම සඳහා ගනු ලබන ක්‍රියාමාර්ග ඒකාකාරී නොවීම සහ අඛණ්ඩව ක්‍රියාත්මක නොවීම නිරීක්ෂණය විය. මෙම ප්‍රධාන සැලසුම් හා සමගාමීව අදාළ ආයතනවල ක්‍රියාකාරී සැලසුම් සකස් නොවන

බවත් මාර්ග තදබදය අවම කිරීම සඳහා ගත යුතු ක්‍රියාමාර්ග එම ක්‍රියාකාරී සැලසුම් මගින් ආවරණය වී නොතිබුණු බවත් නිරීක්ෂණය විය.

නිසි ශක්‍යතා අධ්‍යයනයක් සිදු නොකිරීම හේතුවෙන් 2017 වර්ෂයේ සිට ක්‍රියාත්මක වූ මහ නගර සැලැස්මේ යෝජිත බස් ප්‍රමුඛතා මංකීරු, නමාශීලී කාර්යාල වේලාවන්, ජලාශ්‍රිත ප්‍රවාහන වැනි ව්‍යාපෘතිවල හා සහසර ව්‍යාපෘතියේ අපේක්ෂිත අරමුණු ඉටුකර ගැනීමට නොහැකි වී තිබුණි. මාලමේ සිට කොටුව දක්වා වූ සැහැල්ලු දුම්රිය සංක්‍රමණ ව්‍යාපෘතිය විදේශීය මූල්‍යමය සහායෙන් ආරම්භ කිරීමට සැලසුම් කර මූලික වැඩ කොටස් නිම කර තිබුණු අතර බස්නාහිර කලාපීය සැහැල්ලු දුම්රිය මාර්ග ව්‍යාපෘතියේ මූලික ශක්‍යතා අධ්‍යයනයන් නිම කර තිබුණි. එසේ තිබියදී වර්තමානය වන විට මෙම ව්‍යාපෘති දෙක නතර කර ඇති අතර ඒ අනුව 2019 දෙසැම්බර් 31 දින තෙක් දරන ලද රු.මිලියන 11,537 ක වියදම නිශ්කාර්ය වී තිබුණි.

එමෙන්ම මෙම ව්‍යාපෘති හා සමගාමීව ක්‍රියාත්මක විය යුතු රථගාල් කළමනාකරණය, මංසන්ධි පාලනය කිරීම, රථවාහන ගමනාගමනය පාලනය කිරීම, පෙර ගෙවුම් කාඩ්පත් බස් රථ ගාස්තු ක්‍රමය, රියදුරු අභිවෘද්ධි ලකුණු ක්‍රමය හා නගර මධ්‍යයට පිවිසෙන වාහන සඳහා ගාස්තු අයකිරීම වැනි යෝජනා ක්‍රියාත්මක නොවීම, 2019 වසරේදී සුබෝපහෝගී බස් රථ 9 ක් පමණක් මිලදී ගැනීමට හැකි වී තිබීම සහ අවශ්‍යතාවය අනුව කාර්යාල හා පාසල් ප්‍රවාහන සේවා වැඩි දියුණු නොවීම නිරීක්ෂණය විය. කොළඹ හා අවට තදාසන්න ප්‍රදේශ වල සිදුවන අනවසර ඉදිකිරීම් හා සංවර්ධන කාර්යයන් නිසා ඇතිවන රථ වාහන තදබදය හා එමඟින් සිදුවන බලපෑම (TIA) ඇගයීම සඳහා පසු විපරමක් මඟ කොළඹ ප්‍රදේශයේ ප්‍රමාණවත්ව සිදු නොවීම, රථගාල් පහසුකම් ප්‍රමාණවත් නොවීම රථවාහන තදබදය අධික වීමට හේතු වී තිබුණි. එමෙන්ම, කොළඹ ප්‍රදේශය සඳහා රථවාහන පොලිස් කාර්යමණ්ඩලය ප්‍රමාණවත් නොවීම, පුහුණු නොවූ රථ වාහන පොලිස් කාර්ය මණ්ඩලය සියයට 78 ක් සියයට 86 ක් අතර වීම රථ වාහන කළමනාකරණය කෙරෙහි බලපා තිබුණු බව නිරීක්ෂණය විය.

එබැවින් රථ වාහන තදබදයට හේතු වන සාධක, ඒ සඳහා ගත යුතු ක්‍රියාමාර්ග වල ප්‍රමුඛතාවය හා අදාල ආයතනවල ඒ සම්බන්ධයෙන් වූ වගකීම නිවැරදිව හඳුනාගෙන සියලු ආයතන ඒකාබද්ධ වී රථ වාහන තදබදය අවම කිරීම සඳහා තනි සැලැස්මක් සකස් කර ගැසට් නිවේදනයක් මගින් නීතිගත කර එම සැලසුම් නිසි කලට ක්‍රියාත්මක කිරීම. පුහුණු රථවාහන පොලිස් කාර්යමණ්ඩලයක් අවශ්‍යතාවය අනුව කොළඹ ප්‍රදේශයට අනුයුක්ත කිරීම, රියදුරු අභිවෘද්ධි ලකුණු ක්‍රමය කඩිනමින් ක්‍රියාත්මක කිරීම, මගී ප්‍රවාහනය වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා යෝජනා වූ ව්‍යාපෘති කඩිනමින් ක්‍රියාත්මක කිරීම, පාසල් හා කාර්යාල ප්‍රවාහන සේවා සඳහා විධිමත් වැඩපිළිවෙලක් සකස් කිරීම, නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය හා අනෙකුත් පළාත් පාලන ආයතන ඒකාබද්ධ වී අනවසර ඉදිකිරීම් තවදුරටත් ඇති වීම වැලැක්වීම සඳහා පසු විපරම් ක්‍රමවේදයක් ක්‍රියාත්මක කිරීමට නිර්දේශ කරනු ලැබේ.

2. හැඳින්වීම

2.1 පසුබිම

ජනතාවගේ ආදායම වැඩිවීමත් සමඟ පෞද්ගලික වාහන පරිභෝජනය වැඩි වී ඇති අතර ඒ සඳහා පොදු මගී ප්‍රවාහනයේ ඇති අකාර්යක්ෂමතාවයද ප්‍රධාන හේතුවක් වී ඇත. රථ වාහන භාවිතය ඉහළ ගියද ඒ අනුව අනෙකුත් යටිතල පහසුකම් ඉහළ නොයාම හේතුවෙන් කොළඹ නගරය සහ අවට ප්‍රවේශ මාර්ගයන්හි රථවාහන තදබදය බරපතල ගැටලුවක් වී ඇත. මහනගර සැලසුම අනුව කාර්යක්ෂම ප්‍රවාහන පද්ධතියක් යටතේ නාගරික සීමාව තුළ ප්‍රශස්ථ ධාවන වේගයක් ලෙස පැයට කි.මී 20 ක් පැවතිය යුතු වුවද එය වර්තමානයේ අවම ධාවන වේගයක් වීම හේතුවෙන් ප්‍රවාහන පිරිවැය ඉහළ යාම, මගීන්ගේ කාලය අපතේ යාම, එමගින් ශ්‍රම බලකායේ කාර්යක්ෂමතාවය අඩුවීම සහ ඉන්ධන අපතේ යාම සිදුවේ. ඉහත සැලැස්මේ දක්වා ඇති පරිදි ශ්‍රී ලංකා මහ බැංකු දත්ත අනුව දළ ජාතික නිෂ්පාදනයෙන් ප්‍රවාහන පිරිවැය සියයට 11.3 ක් වේ. ඉහත අගය සියයට 10 ක් ඉක්මවා යාම ආර්ථිකයට එතරම් යහපත් නොවන බවත් ඒ හේතුවෙන් දිනකට ආර්ථික වශයෙන් සිදුවන අලාභය රු.බිලියන 1 ක් පමණ වේ.

2.1.1 ජාතික භෞතික සැලැස්ම - 2030

ජාතික භෞතික සැලසුම් දෙපාර්තමේන්තුව විසින් ඉදිරි දශකය තුළ හා ඉන් පසුවද ශ්‍රී ලංකාවේ සුහුරු දැයක් හා ලෝකයේ තරඟකාරී ආර්ථිකයක් බවට පත්වීමට භෞතික පරිසර පහසුකම් සලසන පරිදි භූගෝලීය වශයෙන් ලෝකයේ උපාය මාර්ගික ස්ථානයක පිහිටීමේ විෂමතාවය උකහාගැනීම සඳහා මාර්ගෝපදේශකත්වය සැපයීම යන මූලික අරමුණු පෙරදැරි කරගෙන ජාතික භෞතික සැලැස්ම මුළු රටම ආවරණය වන පරිදි රටේ සියලුම ආර්ථික සැලසුම් පදනම් කරගෙන පිළියෙල කරනු ලබන සැලසුමකි. එහි එක් සංරචකයක් ලෙස රටේ පවත්නා භූමිය ප්‍රශස්ත ලෙස භාවිතා කරන්නේ කෙසේද යන්න පිළිබඳව මගපෙන්වීමක් ලබා දෙන අතර එමගින් රටේ මාර්ග පද්ධතිය සංවර්ධනය විය යුතු ආකාරය පිළිබඳ යෝජනා ඉදිරිපත් කරනු ලැබේ. ජාතික මට්ටමේ භෞතික සැලසුමක් භෞතික වශයෙන් ඉතා ඉහළ පරිමාණයකින් සකස් කරනු ලබන අතර, මෙමගින් රටක භෞතික සංවර්ධනය කෙසේ සිදු විය යුතුද යන්න පිළිබඳව මාර්ගෝපදේශයක් සපයනු ලබන සංකල්පමය සැලසුමක් වේ.

2.1.2 බස්නාහිර කලාපීය මහා නගර සැලසුම

දැනට රටතුළ ක්‍රියාත්මක ප්‍රවාහන පද්ධතිය විශේෂයෙන්ම බස්නාහිර පළාත තුළ දැඩි ක්‍රමෝපායික මැදිහත් වීමක් අවශ්‍යව ඇති හෙයින් බස්නාහිර කලාපීය මහා නගර සැලැස්මෙන් මේ සඳහා විශේෂ අවධානයක් යොමු කර තිබේ. මෙහිදී ජපාන ජාත්‍යන්තර සහයෝගීතා ඒජන්සිය (JICA) 2013/2014 වර්ෂවලදී දී සිදුකරන ලද ජයිකා කොමිට්‍රාන්ස් සැලසුම් අධ්‍යයනය මත පදනම් වෙමින් කොළඹ හා නාගරික කලාපය සඳහා පුළුල් නාගරික ප්‍රවාහන සැලැස්මක් සකස් කර තිබුණි.

මෙම ප්‍රවාහන සැලසුම මගින් දුම්රිය පද්ධතිය, බස්රථ හා මහා මාර්ග මත පදනම් වූ ගැටළු සමඟ මාර්ග පද්ධතියේ පවතින ගැටලු හා රථ වාහන පාලනය හා කළමනාකරණය සම්බන්ධ ගැටලුද පහත පරිදි හඳුනාගෙන තිබුණි.

- i. මංසන්ධි ආශ්‍රිතව පවතින රථවාහන තදබදය
- ii. මාර්ග දෙපස වාහන ගාල් කිරීම හේතුවෙන් රථවාහන ගමනාගමනයේ ධාරිතාවය සීමා වීම
- iii. සීඝ්‍රයෙන් වැඩිවන මාර්ග අනතුරු

ජපාන සහයෝගීතා ඒජන්සිය (JAICA) හා බස්නාහිර මහා නගර සැලැස්ම මගින් ප්‍රදේශය තුළ හඳුනාගෙන තිබෙන ප්‍රවාහන ගැටලු පිළිබඳව විසඳුම් සැපයීම පහත අරමුණු අංශ මට්ටමින් සිදුකිරීමට සැලසුම් කර තිබුණි.

- i. ප්‍රවාහන ඉල්ලුම කළමනාකරණය
- ii. පොදු ප්‍රවාහන සේවා වැඩි දියුණු කිරීම
- iii. මාර්ග යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය කිරීම
- iv. පාරිසරික තිරසර බව

2.1.3 කොළඹ සහ අවට ප්‍රවේශ මාර්ගවල රථවාහන තදබදය අවම කිරීම සඳහා දායක වන රාජ්‍ය ආයතනයන්

පහත සඳහන් රාජ්‍ය ආයතන රථවාහන තදබදය අවම කිරීම සඳහා සෘජුව හා වක්‍රව දායක වේ.

- i. ප්‍රවාහන සේවා කළමනාකරණ අමාත්‍යාංශය
- ii. නාගරික සංවර්ධන, ජල සම්පාදන හා නිවාස පහසුකම් අමාත්‍යාංශය
- iii. රථවාහන පොලිස් මූලස්ථානය
- iv. මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය
- v. නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය
- vi. ජාතික භෞතික සැලසුම් දෙපාර්තමේන්තුව
- vii. කොළඹ මහ නගර සභාව
- viii. කඩුවෙල නගර සභාව
- ix. ශ්‍රී ජයවර්ධනපුර කෝට්ටේ නගර සභාව
- x. දෙහිවල නගර සභාව
- xi. කොලොන්නාව නගර සභාව
- xii. ඉඩම් අමාත්‍යාංශය
- xiii. ප්‍රාදේශීය ලේකම් කාර්යාල (තිඹිරිගස්සාය, දෙහිවල, ශ්‍රී ජයවර්ධනපුර, කඩුවෙල යනාදිය ...)
- xiv. බස්නාහිර පළාත් සභාව
- xv. මගී ප්‍රවාහන අධිකාරිය
- xvi. ගමනාගමන කොමිෂම
- xvii. විශ්ව විද්‍යාලය(මොරටුව)
- xviii. මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව

සෘජුව දායක වන රාජ්‍ය ආයතනවල ප්‍රධාන කාර්යයන් පහත පරිදි වේ.

(අ) රථවාහන පොලිස් මූලස්ථානය

කොළඹ නගරය සහ අවට ප්‍රවේශ මාර්ගයන්හි රථවාහන තදබදය කළමනාකරය කිරීම සඳහා රථවාහන පොලිස් මූලස්ථානය සෘජුව දායක වේ.

- **ඉටු කරනු ලබන ප්‍රධාන කාර්යයන්**
 - i. රථවාහන නීති ක්‍රියාත්මක කරවීම, රථවාහන කොන්දේසි කඩකිරීම් වැලැක්වීම සහ වැරදිකරුවන් සඳහා නඩු පැවරීම
 - ii. මාර්ග අනතුරු විමර්ශනය
 - iii. මහා මාර්ගවල රථවාහන පාලනය
 - iv. මෝටර් රථ සම්බන්ධ වන විවිධ සමාජ ක්‍රියාකාරකම් හා උත්සව සඳහා මහජනතාවට සහාය වීම.
 - v. සැලසුම් සඳහා තොරතුරු සැපයීම

- **රථ වාහන කළමනාකරණය සම්බන්ධයෙන් රථවාහන පොලිස් මූලස්ථානය විසින් ඉටු කරනු ලබන කාර්යයන්**
 - i. රථවාහන සම්බන්ධ වන සියලු කාරණාවන් සඳහා උපදේශකයෙකු ලෙස කටයුතු කිරීම.
 - ii. රථවාහන අනතුරු විමර්ශනය හා රථ වාහන පාලනය සඳහා සම්බන්ධ වන පොලිස් නිලධාරීන් පුහුණු කිරීම
 - iii. පුහුණු පාසලේ හා මධ්‍යම ගරාජයේ පිහිටුවා ඇති පොලිස් රථවාහන පාසල් අධීක්ෂණය
 - iv. විශේෂ අවස්ථා හා උත්සව වලදී රථවාහන කළමනාකරණය සම්බන්ධයෙන් අදාළ ආයතනවලට උපදෙස් දීම
 - v. ඕනෑම විශේෂ රථවාහන ගැටළු විමර්ශනය කිරීම සහ ගතයුතු ක්‍රියාමාර්ග යෝජනා කිරීම.
 - vi. නාගරික සංවර්ධන අධිකාරියේ හා අනෙකුත් පළාත් පාලන ආයතනවල ඉල්ලීම මත නව සංවර්ධන කටයුතු සඳහා රථවාහන බලපෑම් ඇගයීමක් (Traffic Impact Assessment) සිදු කිරීම

(ආ) ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය

ප්‍රවාහනය හා රථවාහන කළමනාකරණය සම්බන්ධයෙන් අමාත්‍යාංශයේ කාර්යභාරය පහත පරිදි වේ.

- i. ප්‍රවාහන විෂයයට අදාළ ප්‍රතිපත්ති වැඩසටහන් හා ව්‍යාපෘති සම්පාදනය කිරීම, පසු විපරම් කිරීම සහ ඇගයීම.
- ii. නව තාක්ෂණය යොදා ගනිමින් ඒකාබද්ධ මගී සහ භාණ්ඩ දුම්රිය ප්‍රවාහන සේවා කාර්යක්ෂම කිරීම සඳහා අවශ්‍ය පියවර ගැනීම සහ දුම්රිය යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය හා දුම්රිය සේවා සැපයීම.
- iii. මගී තොටුපල සේවාවන් සැපයීම
- iv. ආරක්ෂාකාරී සහ විශ්වසනීය මගී ප්‍රවාහන සේවාවන් සැපයීම
- v. පරිසර හිතකාමී ප්‍රවාහන පද්ධතියක් හඳුන්වාදීම
- vi. පෞද්ගලික මගී ප්‍රවාහන සේවාවන් නියාමනය කිරීම
- vii. නව දුම්රිය මාර්ග ඉදිකිරීම හා පවතින දුම්රිය මාර්ග පුළුල් කිරීම හා ඊට අදාළ ඉඩම් පවරා ගැනීම
- viii. මෝටර් රථ වාහන ලියාපදිංචි කිරීම සහ බලපත්‍ර නිකුත් කිරීම සහ රියදුරු බලපත්‍ර නිකුත් කිරීම
- ix. මෝටර් රථ වාහනවලට අදාළ නීති රීති සහ මාර්ගෝපදේශ නිකුත් කිරීම සහ නියාමනය කිරීම

(ඇ) නාගරික සංවර්ධන, ජල සම්පාදන හා නිවාස පහසුකම් අමාත්‍යාංශය

නාගරික සංවර්ධනය සම්බන්ධයෙන් මෙම අමාත්‍යාංශය විසින් පහත කාර්යයන් සිදු කරනු ලබයි.

- i. නාගරික ප්‍රදේශවල ආර්ථික, සාමාජීය සහ භෞතික සංවර්ධනය
- ii. තාක්ෂණික නගර සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය හා ඒ ආශ්‍රිත කටයුතු
- iii. ජාතික භෞතික සැලසුම් හා ප්‍රාදේශීය භෞතික සැලසුම් පිළියෙල කිරීම
- iv. ඒකාබද්ධ නාගරික සංවර්ධනයක් සහතික කිරීම සඳහා ජාතික භෞතික සැලසුම් පදනම් කරගෙන ඉදිකිරීම් කටයුතු මෙහෙයවීම හා නියාමනය කිරීම

(ඈ) මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය

- i. ප්‍රමාණවත් මහා මාර්ග පද්ධතියක් ඇති කිරීම
- ii. පිළිගත හැකි මට්ටමින් මාර්ග නඩත්තුව
- iii. මාර්ග භාවිත පිරිවැය (Road user cost) අවම කිරීම සඳහා කටයුතු කිරීම
- iv. ප්‍රාදේශීය මාර්ග ඉදිකිරීම් කර්මාන්තයේ සංවර්ධනය සඳහා සහාය වීම

(ඉ) නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය

නාගරික සංවර්ධන අධිකාරියේ 2022-2024 සංයුක්ත සැලැස්ම අනුව උපාය මාර්ගික ඉලක්ක තුළ සියලුම නාගරික ප්‍රදේශ වල භෞතික සැලසුම් සංවර්ධනය, සැලසුම් කිරීම ඇතුළත් වන අතර ඒ හා සම්බන්ධව පහත සඳහන් කාර්යයන් සිදු කරනු ලබයි.

- (i) ප්‍රකාශිත ප්‍රදේශ තුළ ඒකාබද්ධ සැලසුම් සහ භෞතික සංවර්ධනය සිදු කිරීම සහ සම්බන්ධීකරණය කිරීම සහ සංවර්ධන ක්‍රියාකාරකම් හා සේවා සම්බන්ධ වැඩසටහන් ක්‍රියාත්මක කිරීම.
- (ii) විශාල සංවර්ධන ව්‍යාපෘති සම්පූර්ණ කිරීම
- (iii) නාගරික ඉඩම් පරිහරණ ප්‍රතිපත්තියක් සකස් කිරීම සහ ක්‍රියාත්මක කිරීම
- (iv) පාරිසරික ප්‍රමිතීන් සංවර්ධනය කිරීම සහ පාරිසරික වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා යෝජනා ක්‍රම සකස් කිරීම
- (v) සංවර්ධනයට අදාළව ගොඩනැගිලි, ඉංජිනේරු සහ උපදේශන මෙහෙයුම් සිදු කිරීම
- (vi) නාගරික ප්‍රදේශ වල සංවර්ධන සැලසුම් අනුව ව්‍යාපෘති සැලසුම් කිරීම සහ ක්‍රියාත්මක කිරීම
අනුමත සංවර්ධන ව්‍යාපෘති පෙරනිමියෙන් නිම කිරීම
- (vii) සංවර්ධන සැලසුම් යෝජනා සකස් කිරීම, සම්බන්ධීකරණය, ක්‍රියාත්මක කිරීම සහ අධීක්ෂණය කිරීම

2.1.4 ශ්‍රී ලංකාවේ වාහන ලියාපදිංචි කිරීමේ ප්‍රවණතාවය

2012 වර්ෂයේ සිට 2019 වර්ෂය දක්වා ශ්‍රී ලංකාවේ වාහන ලියාපදිංචි කිරීම විශ්ලේෂණයේදී පෞද්ගලික ප්‍රවාහන ක්‍රම වන මෝටර් කාර්, ත්‍රීරෝද රථ සහ යතුරු පැදි නව ලියාපදිංචි කිරීම් මුළු වාහන ලියාපදිංචි කිරීම් වලින් ප්‍රතිශතයක් ලෙස සියයට 81 සිට සියයට 92 දක්වා වැඩි වී තිබුණි. ඒ පිළිබඳ විස්තර පහත දැක්වේ.

වාහන ලියාපදිංචි කිරීමේ සංඛ්‍යා ලේඛන (ඒකක අනුව)

වර්ෂය	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
බස්	3,095	1,805	3,851	4,140	2,685	3,331	2,957	1,613
මෝටර් කාර්	31,546	28,380	38,780	105,628	45,172	39,182	80,776	38,232
ත්‍රී රෝද රථ	98,815	83,673	79,038	129,547	56,945	23,537	20,063	15,490
ද්විත්ව කාර්ය	37,397	24,603	20,799	39,456	26,887	16,742	16,931	13,459
වාහන								
යතුරු පැදි	192,284	169,280	272,885	370,889	340,129	344,380	339,763	284,301
භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය	12,266	5,872	5,121	7,142	7,563	11,432	9,371	5,223
සිදු කරන රථ								
වාහන								
ඉඩම් වාහන	21,892	13,038	9,082	12,105	13,947	13,049	10,282	7,666
වෙනත්	-	-	-	-	-	-	656	-
එකතුව	<u>397,295</u>	<u>326,651</u>	<u>429,556</u>	<u>668,907</u>	<u>493,328</u>	<u>451,653</u>	<u>480,799</u>	<u>365,984</u>

ප්‍රභවය - ශ්‍රී ලංකා මහ බැංකු වාර්තාව- 2019

2.1.5 පළාත් අනුව වාහන ක්‍රියාකාරී ගහණය

2010 වර්ෂයේ සිට 2018 වර්ෂය දක්වා පළාත් අනුව ක්‍රියාකාරී වාහන සංඛ්‍යාවේ සහ ප්‍රතිශත අගය මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ ජාතික මාර්ග ප්‍රධාන සැලසුම (2018-2027) අනුව පහත සඳහන් පරිදි විය.

පළාත් අනුව ක්‍රියාකාරී වාහන ගහණය ප්‍රතිශතය (සියයට)

පළාත	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
බස්නාහිර	43	40	39	38	38	37	36	36	35	31
මධ්‍යම	8	9	8	8	8	8	8	8	8	9
දකුණ	12	12	12	12	12	12	13	13	13	13
උතුර	2	2	4	6	5	4	5	5	5	5
නැගෙනහිර	5	7	6	6	6	6	6	7	7	7
වයඹ	15	13	13	14	14	14	13	13	13	14
උතුරු මැද	5	7	6	6	7	7	7	7	7	7
ඌව	4	4	4	4	4	4	5	5	5	5
සබරගමුව	5	6	6	6	7	7	7	6	7	7
මුළු දිවයින	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

ඉහත දත්ත අනුව බස්නාහිර පළාතේ ක්‍රියාකාරී වාහන ජරමාණය අනෙකුත් පළාත් 8 සමග සංසන්දනය කරන විට විශාල අගයක් පෙන්වුම් කරන අතර 2017 වර්ෂයේ එම සංඛ්‍යාව 1,763,267 කි. එය ප්‍රතිශතයක් ආකාරයෙන් විශ්ලේෂණය කර ඇති ආකාරය අනුව සියයට 35 ක් වුවද 2018 වර්ෂයේදී එය සියයට 31 ක් වී තිබුණි.

බස්නාහිර පළාතේ 2020 වර්ෂයේදී අදායම් බලපත්‍ර අලුත් කරන ලද හා නව බලපත්‍ර ලබාගත් ක්‍රියාකාරී වාහන විශ්ලේෂණය කිරීමේදී කොළඹ දිස්ත්‍රික්කයේ මුළු ක්‍රියාකාරී වාහන සංඛ්‍යාව වන 545,031 ක් විය. එය බස්නාහිර පළාතේ මුළු වාහන සංඛ්‍යාව වන 1,757,626 න් ප්‍රතිශතයක් ලෙස සියයට 31 ක් විය.

රථ වාහන තදබදයට ප්‍රධාන වශයෙන් බලපාන හේතුවක් ලෙස මගී ගමනාගමනය සඳහා පොදු වාහන වලට සාපේක්ෂව පෞද්ගලික වාහන භාවිතය වැඩි වී තිබුණි. කොළඹ මහ නගර සභාවේ වාහන සංයුතිය සම්බන්ධ වාර්තා අනුව කොළඹ නගරය සඳහා ප්‍රධාන පිවිසුම් මාර්ග 7 කින් වාහන ගමනාගමනය සිදුවන ආකාරය 2019 පළමු කාර්තුව සඳහා පහත සඳහන් පරිදි වේ.

වාහන වර්ගය	මෝටර් බයිසිකල්	ත්‍රී වීල්	කාර්	වෑන්	මධ්‍යම බස් රථ	විශාල බස් රථ
ප්‍රතිශතය (සියයට)	24.5	29.7	34.6	3.4	0.6	1.8

ඉහත දත්ත අනුව සියයට 88 වාහන ප්‍රමාණයක් මෝටර් සයිකල්, ත්‍රීවීල්, කාර් වැනි පෞද්ගලික වාහන වලින් සමන්විත අතර මගීන් විශාල සංඛ්‍යාවක් රැගෙන යා හැකි බස් ගමනා ගමනය සඳහා දායක වී ඇති ප්‍රතිශතය 2.4 ක් වැනි අවම අගයකි. ඒ අනුව මෙම දත්ත විශ්ලේෂණයේදී අනාවරණය වන පරිදි රථවාහන තදබදය වැඩිවීම සඳහා පෞද්ගලික වාහන වැඩි සංඛ්‍යාවක් කොළඹ නගරයට ඇතුළු වීම ප්‍රධාන හේතුවක් වී තිබුණි.

2.2 විගණන ප්‍රවේශය

(අ) කොළඹ මහ නගර කලාපය තුළ පවතින මාර්ග වල ධාරිතාවයට ඕරොක්තු නොදෙන පරිදි වාහන භාවිතය ඉහළ යාමේ ගැටලුව හේතුවෙන් එහි සෘජු ප්‍රතිඵලයක් ලෙස කොළඹ නගරය සහ අවට ප්‍රවේශ මාර්ගයන්හි අධික රථ වාහන තදබදයක් ඇති වී තිබේ. ඒ හේතුවෙන් කාර්යක්ෂම ප්‍රවාහන පද්ධතියක් යටතේ නාගරික සීමාව තුළ ප්‍රශස්ථ ධාවන වේගය පැයකට කි.මී 20 ක් වුවද බස්නාහිර කලාපයේ එය බස් රථයකට පැයට කි.මී 8 ක් හා ත්‍රී රෝද රථයක හෝ මෝටර් රථයක සාමාන්‍ය වේගය පැයට කි.මී 16 ක් වී තිබීම.

- (ආ) එලෙස කොළඹ නගරයේ හා තදාසන්න ප්‍රදේශවල පවතින රථවාහන තදබදය ශ්‍රී ලංකාවේ ශ්‍රම බලකායේ කාර්යක්ෂමතාවයට මෙන්ම වායු දූෂණය හා ශබ්ද දූෂණයටද බලපෑමක් ඇති කරන බැවින් එය සමාජ ආර්ථික හා පාරිසරික ගැටලුවක් බවට පත්ව තිබීම.
- (ඇ) ශ්‍රී ලංකා රජයට රථ වාහන තදබදය කළමනාකරණය කර ගැනීම සඳහා විවිධ ක්‍රමෝපායන් වෙත යොමු වීම හා විශාල වැය බරක් දැරීමට සිදුවීම, ඉන්ධන හා කාලය අපතේ යාම හේතුවෙන් දිනකට ආර්ථිකයට සිදුවන අලාභය රුපියල් බිලියන 1 ක් පමණ වන බවට බස්නාහිර කලාපය මහනගර සැලසුමේ සඳහන් කර තිබූ විශේෂ තත්ත්වය සැලකිල්ලට ගැනීම.
- (ඈ) මෙම ගැටලුවට පිළියම් යෙදීම සඳහා රජය මගින් විවිධ වූ ප්‍රතිපත්තිමය තීරණ ගණනාවක් ගෙන තිබීම, ඒ සම්බන්ධ විවිධ වූ කෙටිකාලීන හා දිගු කාලීන ව්‍යාපෘති හඳුනාගෙන තිබීම සහ ඇතැම් ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක තත්ත්වයේ පවතින බැවින් ඒවායේ කාර්යසාධන මට්ටම ඇගයීමට ලක්කිරීම වැදගත් වීම.
- (ඉ) මෙහිදී ආර්ථික, සමාජීය හා පාරිසරික ප්‍රශ්න ගණනාවක් පැන නැගී ඇත. මෙම ප්‍රශ්නයට කෙටිකාලීන හා දිගුකාලීන විසඳුම් සැපයීම සම්බන්ධව රජය හා ප්‍රවාහන කළමනාකරණයට වගකිවයුතු ආයතන ඉටු කරනු ලබන හා ඉටු කළ යුතු කාර්යභාරයෙහි කාර්යක්ෂමතාවය හා ඵලදායීතාව ඇගයීම සඳහා මෙම මාතෘකාව තෝරා ගන්නා ලදී. ඒ සඳහා කොළඹ නගරය තුළ පවතින අධික රථවාහන තදබදය අවම කර ගැනීම සඳහා රාජ්‍ය ආයතනයන්ගේ කාර්යභාරය ඉටුවීම පිළිබඳව විගණන පරීක්ෂාවට ලක් කර ඇත.

2.3 විගණන අරමුණු හා නිර්ණායක

මූලික විගණන අරමුණ : කොළඹ නගරය සහ අවට ප්‍රවේශ මාර්ගයන්හි පවතින අධික රථ වාහන තදබදය කළමනාකරණය කිරීම සඳහා කෙටිකාලීන හා දිගුකාලීන විසඳුම් සැපයීම සම්බන්ධව රජය හා ප්‍රවාහන කළමනාකරණයට වගකිවයුතු ආයතන ඉටු කරනු ලබන හා ඉටු කළ යුතු කාර්යභාරයෙහි කාර්යක්ෂමතාවය හා ඵලදායීතාව ඇගයීම.

<u>උප අරමුණු</u>	<u>නිර්ණායක</u>	<u>මූලාශ්‍ර</u>
(අ) කොළඹ නගරය හා අවට ප්‍රවේශ මාර්ගයන්හි පවතින අධික රළු වාහන තදබදය කළමනාකරණය කිරීම සඳහා සැලසුම් සකස් කිරීමේ ක්‍රියාවලියේ ආර්ථිකභාවය හා ඵලදායිතාවය ඇගයීම.	i. වර්තමාන මෙන්ම අනාගත අවශ්‍යතාවයන් හඳුනාගෙන කරන ලද සැලසුම් හා සංශෝධන	<ul style="list-style-type: none"> • ජාතික භෞතික සැලසුම, නගර සැලසුම් • 2000 අංක 49 දරන නගර හා ග්‍රාම නිර්මාණ (සංශෝධිත) පනත • 1978 අංක 41 දරන නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය පනත • 1980 අංක 47 දරන ජාතික පාරිසරික පනතේ අංක 32 වගන්තිය • මාර්ග සංවර්ධන ප්‍රධාන සැලැස්ම • අදාළ ආයතනවල ක්‍රියාකාරී සැලසුම් • බස්නාහිර කලාපය මහ නගර සැලසුම
(ආ) සැලසුම් ක්‍රියාත්මක කිරීමේ ක්‍රියාවලියේ ආර්ථිකමයභාවය කාර්යක්ෂමතාවය හා ඵලදායිතාවය ඇගයීම	i. අදාළ ව්‍යාපෘතිවල මූල්‍ය හා භෞතික ප්‍රගතිය අනුව ඉලක්ක සපුරාලීම ii. නීති රෙගුලාසි වලට අනුකූලව සංවර්ධන කටයුතු සිදු කිරීම	<ul style="list-style-type: none"> • ව්‍යාපෘති වල ක්‍රියාකාරී සැලසුම් • ඉදිකිරීම් සඳහා ලබාදෙන රළු වාහන ඇගයීම් වාර්තාව
(ඇ) මාර්ග තදබදය කළමනාකරණය කිරීමට අදාළ කාර්යයන් ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන රාජ්‍ය ආයතනවල සම්බන්ධීකරණ ක්‍රියාවලියේ ඵලදායිතාවය ඇගයීම	i. ආයතන අතර සම්බන්ධීකරණය	<ul style="list-style-type: none"> • සම්බන්ධීකරණ කමිටු වාර්තා • රළු වාහන ගමනා ගමන කමිටු නිර්දේශ

- | | | |
|--|---|---|
| <p>(ඇ) කොළඹ නගරයේ හා තදාසන්න ප්‍රදේශවල මාර්ග තදබදය අවම කිරීම සඳහා මාර්ග වල ධාවනය වෙමින් පවතින රථවාහන හැසිරවීම සිදු කරනු ලබන රථ වාහන පොලිස් අංශයේ කාර්යභාරය ඇගයීම</p> | <p>i. රථ වාහන තදබදය අවම කිරීම සඳහා රථ වාහන පොලිසියේ කාර්යභාරය</p> <p>ii. ප්‍රශස්ත මට්ටමින් රථවාහන පොලිස් අංශයේ ධාරිතාවන් යොදා ගැනීම</p> | <ul style="list-style-type: none"> • 2017 අංක 18 දරන මෝටර් රථ වාහන (සංශෝධිත) පනතේ අංක 133 (අ) සහ (ආ) උප වගන්ති • අනුමත කාර්ය මණ්ඩලය • ක්‍රියාකාරී සැලසුම් හා ප්‍රගති වාර්තා |
| <p>(ඉ) මාර්ග තදබදය හේතුවෙන් සිදු වන සමාජීය, ආර්ථික හා පාරිසරික බලපෑම ඇගයීම.</p> | <p>i. තිරසර සංවර්ධන අරමුණු අනුව අදාළ ඉලක්ක කරා ළඟාවීම.</p> | <ul style="list-style-type: none"> • තිරසර සංවර්ධන අරමුණු 9 සවිමත් යටිතල පහසුකම් ගොඩනැගීම, තිරසර කාර්මීකරණය හා නව්‍යකරණය දිරි ගැන්වීම • තිරසර සංවර්ධන අරමුණු 11 නගර සහ ජනාවාස -පරිපූණ, ආරක්ෂිත, සවිමත් සහ තිරසර ලෙස සකස් කිරීම • තිරසර සංවර්ධන අරමුණු 13 දේශගුණික විපර්යාස සහ ඒවායේ බලපෑම් වලට එරෙහිව කඩිනමින් ක්‍රියාත්මක වීම |

2.4 විගණන විෂය පථය

(අ) උත්තරීතර විගණන ආයතනයන්ගේ ජාත්‍යන්තර විගණන ප්‍රමිතීන්ට (ISSAI 3000-3200) අනුකූලව මෙම විගණනය සිදුකරන ලදී. අපගේ කාර්ය සාධන විගණනය, විගණන කටයුතු පිළිබඳ ශ්‍රේෂ්ඨ ආයතනවල අන්තර්ජාතික ආයතනය (ඉන්ටෝසායි) විසින් නිකුත් කරන ලද මාර්ගෝපදේශයන් සහ ශ්‍රී ලංකා ජරජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ 154(1) ව්‍යවස්ථාවේ ප්‍රතිපාදනයන් සහ 2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ විධිවිධාන ප්‍රකාරව සිදු කරනු ලැබේ. අපගේ කාර්යසාධන විගණනයේ නිරීක්ෂණයන් හා නිර්දේශයන් මත නිගමනයකට එළඹීම සඳහා සඳහන් කරන ලද අරමුණු කොතරම් දුරකට ළඟාකර ගත හැකිද, එම අරමුණු ළඟාකර ගැනීම හා සම්බන්ධ අවදානම් මොනවද යන්න තීරණය කිරීම සඳහා පදනමක් ලෙස ආයතනය ඒවායේ මෙහෙයුම් කටයුතු සහ අභ්‍යන්තර පාලන ක්‍රම පිළිබඳව අප විසින් අවබෝධයක් ලබාගනු ලැබේ.

(ආ) සීමිත කාර්යමණ්ඩලය, අනෙකුත් සම්පත් සහ ඉඩදී ඇති කාල වේලාවන් මත රථවාහන තදබදය වැළැක්වීම සම්බන්ධයෙන් වූ කාර්යභාරයන් ඉටු කරනු ලබන රජයේ ආයතනවල 2017, 2018 හා 2019 වර්ෂවල සිදුකර ඇති කාර්යයන් සැලකිල්ලට ගෙන ඇත. මෙහිදී රථවාහන පොලිස් මූලස්ථානය විසින් හඳුනාගනු ලැබූ රථවාහන තදබදය පවතින ස්ථාන අතර බත්තරමුල්ල නගරය, මරදාන හා කොටුව ප්‍රදේශ සම්බන්ධයෙන් වැඩි අවධානයන් යොමු කර තිබුණි.

(ඇ) රථ වාහන තදබදය අවම කිරීම සඳහා ක්‍රියාත්මක වැඩසටහන හා ව්‍යාපෘති අතරින් ප්‍රවාහන, මහා මාර්ග හා නාගරික සංවර්ධන යන විෂය භාර අමාත්‍යාංශයන් මගින් එවකට දේශීය හා විදේශීය අරමුදල් මගින් ක්‍රියාත්මක වැඩසටහන් හා ව්‍යාපෘති වල අරමුණු ඉටුවීම හා ඒවා ක්‍රියාත්මක කිරීමේදී ඇතිවන මූලික ගැටළු මෙහිදී හඳුනා ගන්නා ලදී.

2.5 විෂය පථය සීමාවීම්

(අ) අපගේ කාර්යයන් පූර්වයෙන් සැලසුම් කොට විගණන සැලසුමට සම්බන්ධ කොට තිබේ. කාර්යසාධන විගණනය අතරතුරේදී අපගේ සොයාගැනීම් වල ප්‍රතිඵල මත මෙය වෙනස්විය හැක. ඒ අනුව අප විසින් විගණන විෂය පථය නව්‍යකරණය සහ විගණනය සඳහා පවත්නා කාල වේලාවන් සහ මානව සම්පත් මත කාර්යසාධන විගණනයේ ප්‍රමාණය නියැදි පටිපාටීන්ට සීමා කරනු ලැබේ.

(ආ) රථ වාහන නියාමනයට අදාළ වන කටයුතු වලට සම්බන්ධ වන ආයතන, මාර්ග ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මය කරන ආයතන සහ නාගරික සැලසුම් හා නීති රෙගුලාසි ක්‍රියාත්මක කරන ආයතන රථ වාහන තදබදය අවම කිරීම සඳහා සෘජුව සම්බන්ධ වන ආයතන ලෙස හඳුනා ගත හැකිය. එමෙන්ම කොළඹ නගරය හා අවට ප්‍රවේශ මාර්ගයන්හි රථවාහන තදබදය අවම කිරීම සඳහා වක්‍රව කටයුතු කරනු ලබන ආයතන වන කඩුවෙල නගර සභාව, ශ්‍රී ජයවර්ධනපුර කෝට්ටේ නගර සභාව, දෙහිවල නගර සභාව, කොළොන්නාව නගර සභාව මෙන්ම ඉඩම් අමාත්‍යාංශය, ප්‍රාදේශීය ලේකම් කාර්යාල, පළාත් සභාව සහ මගී ප්‍රවාහන අධිකාරිය සම්බන්ධිත ආයතන ලෙස හඳුනාගත හැකි වුවද රථවාහන තදබදය පාලනය කිරීම සඳහා එම ආයතන මගින් ගෙන ඇති ක්‍රියාමාර්ග ගැඹුරින් පරීක්ෂාවට ලක්කර නොමැත. තවද ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව විසින් දුම්රිය ප්‍රවාහන සේවය වැඩිදියුණු කිරීම වෙනුවෙන් ගෙන ඇති ක්‍රියාමාර්ග සහ ජාතික ගමනා ගමන කොමිසම විසින් පෞද්ගලික බස් රථ සේවය නියාමනය කිරීම සඳහා ගෙන ඇති ක්‍රියාමාර්ග මෙම විගණනයට භාජනය වී නොමැත.

- (ඇ) රාජ්‍ය ප්‍රතිපත්ති වෙනස් වීම මත ගනු ලැබූ ප්‍රතිපත්තිමය තීරණ වල බලපෑම සැලකිල්ලට නොගැනුණි.
- (ඈ) අදාළ නිරීක්ෂණ ගොඩනැගීමේදී අදාළ සම්බන්ධිත ආයතන මගින් ලබාගත් තොරතුරු හා අදාළ ආයතන මගින් ප්‍රකාශයට පත්කළ වාර්තා මත පදනම්ව නිරීක්ෂණ ගොඩ නගා ඇත.

2.6 විගණනය සඳහා අධිකාර බලය

ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ 154 (1) ව්‍යවස්ථාවෙහි ඇතුළත් විධිවිධාන ප්‍රකාරව හා 2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ 3(1) (ඈ), 5(2) හා 12(ඌ) වගන්ති ප්‍රකාරව මාගේ විධානය යටතේ මෙම කාර්යසාධන විගණනය සිදු කරන ලදී.

3. විස්තරාත්මක විගණන සොයා ගැනීම්

3.1 සැලසුම් කිරීම

නිසි පරිදි නගර සැලසුම් කිරීම සහ මාර්ග හා ප්‍රවාහන සැලසුම් කිරීම රටවාහන තදබදය අවම කර ගැනීම සඳහා ඉවහල් වේ. ශ්‍රී ලංකාවේ නගර සැලසුම් කිරීම සම්බන්ධව පරීක්ෂා කිරීමේදී ජාතික භෞතික සැලසුම් ප්‍රතිපත්තිය, ජාතික භෞතික සැලැස්ම, බස්නාහිර කලාපීය මහ නගර සැලසුම හා නාගරික සංවර්ධන අධිකාරියේ පළාත් අනුව සිදු කරනු ලබන සැලසුම් මෙන්ම මාර්ග හා ප්‍රවාහන සැලසුම් සම්බන්ධව පරීක්ෂා කිරීමේදී මාර්ග ප්‍රතිපත්තිය, ප්‍රවාහන ප්‍රතිපත්තිය හා මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ ප්‍රධාන සැලැස්ම වැනි දිගුකාලීන සැලසුම් සමඟ සාප්‍රච සම්බන්ධ වී ක්‍රියාත්මක කිරීමේ ආයතනවල ක්‍රියාකාරී සැලසුම් ආදිය පිළිබඳ අවධානය යොමු කරන ලදී. මේ සම්බන්ධව පහත කරුණු නිරීක්ෂණය විය.

3.1.1 වත්මන් ජාතික භෞතික සැලැස්ම -2030

2007 වර්ෂයේදී, ස්ථාපිත ජාතික භෞතික සැලැස්ම 2011 - 2030 ආර්ථික, සාමාජීය හා පාරිසරික තිරසර මූලධර්මයන් පාදක කරගෙන සකස් කර තිබුණු අතර එම සැලැස්ම යාවත්කාලීන කිරීමේ අරමුණින් නැවත සකස් කරන ලද ජාතික භෞතික සැලැස්ම අංක 2127/15 දරන ගැසට් නිවේදනය මගින් 2019 ජූනි මස 12 වෙනි දින ප්‍රසිද්ධ කර තිබුණි.

ජාතික භෞතික සැලැස්ම යාවත්කාලීන කිරීම සඳහා මුළු ඇස්තමේන්තු ගත පිරිවැය රු.මිලියන 3 ක් වූ අතර එහි අදාළ කාලසීමාව ලෙස කෙටි කාලීන කාල සීමාව (2020-2025) , මධ්‍ය කාලීන කාල සීමාව (2025-2030) හා දීර්ඝ කාලීන කාලසීමාව (2030-2050) ලෙස හඳුන්වා දී තිබුණි. යෝජිත සැලැස්මේ සමස්ත අරමුණ ලෙස ඉදිරි දශකය තුළ හා ඉන් පසුවද ශ්‍රී ලංකාවට සුහුරු දැයක් හා ලෝකයේ තරඟකාරී ආර්ථිකයක් බවට පත්වීමට භෞතික පරිසර පහසුකම් සලසන පරිදි භූගෝලීය වශයෙන් ලෝකයේ උපාය මාර්ගික ස්ථානයක පිහිටීමේ විභවතාවය උකහාගැනීම සඳහා මාර්ගෝපදේශකත්වය සැපයීම මෙහි මූලික අරමුණ විය. එහි 5.22 උප වගන්තිය ප්‍රකාරව කාර්යක්ෂම මිලක් දැරිය හැකි හා විශ්වාසවන්ත පොදු ප්‍රවාහනය නාගරික ප්‍රදේශයක ජීවනෝචිත බව වැඩි දියුණු කිරීම සඳහා වන මූලික සාධකයක් බැවින් පොදු ප්‍රවාහනය වැඩිදියුණු කිරීමට ජාතික භෞතික සැලසුම් 2050 මගින් යෝජනා කරනු ලබන නාගරික සාමූහිකයන් වෙත විශේෂ අවධානයක් යොමු කරමින් 2025 වසර වන විට ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ ප්‍රතිසංවිධානය, ප්‍රවාහනය මාධ්‍ය සංකලනය හා එම ක්ෂේත්‍රය ක්‍රමානුකූලව සකස් කිරීම සඳහා උපාය මාර්ගික ආයෝජනයක් කිරීමේ අත්‍යවශ්‍යතාවය අවධාරණය කර තිබුණි. මහාමාර්ග දිගේ ඇති වන සංවර්ධනය හේතුවෙන් ප්‍රධාන වීථි හා නාගරික ප්‍රදේශ වල රටවාහන තදබදය ඇතිවන අතර එම මාර්ග වල ගලායාමේ වේගයද අඩු කරනු ලැබේ. මෙම ගැටලුව

පිළිබඳව නාගරික සංවර්ධන සැලසුම් මගින් හා ප්‍රදේශීය මට්ටමින් ක්‍රියාත්මක වන ක්‍රියාකාරී නාගරික සංවර්ධන උපාය මාර්ග මගින් කළයුතු බව අවධාරණය කර තිබුණි.

එසේ වුවද ශ්‍රී ලංකාවේ වානිජ හා අගනගර අයත් වන මහ කොළඹ, ශ්‍රී ජයවර්ධනපුර සහ බත්තරමුල්ල යන තදාසන්න ප්‍රදේශ වල පවතින රථවාහන තදබදය නිසා සිදුවන ආර්ථික, සමාජීය හා පාරිසරික බලපෑම සැලකිය යුතු තරම් වන බැවින් මෙම ප්‍රදේශය කේන්ද්‍ර කර ගනිමින් නව පරිපාලන නගරය ස්ථාපිත කිරීමේදී මාර්ග තදබදය පිළිබඳ සැලසුම් ඊට සමගාමීව ඇතිකර නොතිබුණි. තවද ඉන් අනතුරුව වුවද එම ගැටලුව සඳහා ස්ථිරසාර විසඳුමක් ලබා ගැනීමට මේ දක්වා කටයුතු කර නොතිබුණි.

3.1.2 වෙනත් අදාළ ප්‍රතිපත්තීන් හා සැලසුම්

ජාතික භෞතික සැලැස්මට අමතරව රථවාහන තදබදය කෙරෙහි බලපාන නාගරික සංවර්ධනය, මාර්ග සංවර්ධනය හා ප්‍රවාහනය හා සම්බන්ධ ප්‍රතිපත්තීන් අදාළ රජයේ ආයතනවල ක්‍රියාකාරී සැලැසුම් සහ මහනගර සහ බස්නාහිර සංවර්ධන අමාත්‍යාංශය විසින් සකස් කරන ලද මහනගර සැලැස්ම ක්‍රියාත්මක වී තිබුණි. ඒ සම්බන්ධයෙන් පහත කරුණු නිරීක්ෂණය විය.

3.1.2.1 බස්නාහිර කලාපීය මහ නගර සැලසුම

අංක 1933/13 හා 2015 සැප්තැම්බර් 21 දිනැති අතිවිශේෂ ගැසට් නිවේදනය මගින් ස්ථාපිත කරන ලද මහනගර සහ බස්නාහිර සංවර්ධන අමාත්‍යාංශය මගින් බස්නාහිර කලාපීය මහ නගර සැලසුම සකස් කර ඇති අතර එහි පස්වන පරිච්ඡේදය ප්‍රවාහනය සඳහා වෙන් වී තිබුණි. එහි කොළඹ නගරයේ හා තදාසන්න ප්‍රදේශවල පවතින රථවාහන තදබදය කෙරෙහි අවධානය යොමු කර තිබුණු අතර එමගින් කොළඹ නාගරික ප්‍රදේශය තුළ ප්‍රවාහන ගැටළු, දුම්රිය පද්ධතිය ආශ්‍රිත ගැටළු බස්රථ ඇතුළු මහාමාර්ග මත පදනම් වූ පොදු ප්‍රවාහන සේවා වල ගැටළු, මාර්ග පද්ධතියේ පවතින ගැටළු සහ රථ වාහන පාලනය හා කළමනාකරණය සම්බන්ධ ගැටළු හඳුනාගෙන තිබුණි. එසේ වුවද මේ සම්බන්ධයෙන් පහත කරුණු නිරීක්ෂණය විය.

(අ) නෛතික පසුබිම

මෙම බස්නාහිර කලාපීය මහනගර සැලසුම සඳහා අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතිය සඳහා ඉදිරිපත් කර නොතිබුණු අතර එහි සඳහන්ව තිබූ ක්‍රියාමාර්ග ක්‍රියාත්මක කෙරෙන ව්‍යාපෘති සඳහා අදාළ අනුමැතීන් ලැබී තිබුණි. එබැවින් මෙම සැලැස්ම වඩා ඵලදායීව ක්‍රියාත්මක වීම සඳහා ගැසට් නිවේදනයක් මගින් මහ ජනතාව හා අනෙකුත් උනන්දුවක් දක්වන පාර්ශවයන් දැනුවත් කිරීම අත්‍යවශ්‍ය වුවද මෙම සැලැස්ම ඵලදායීව ගැසට් නිවේදනයක් මගින් ප්‍රකාශයට පත් කර නොතිබුණි.

එමෙන්ම කිසියම් සැලැස්මක එය අදාළ වන නිශ්චිත කාල පරිච්ඡේදයක් තිබීම ඉතා වැදගත් වුවද මෙම මහා නගර සැලැස්ම මගින් ඉහත සඳහන් ක්‍රමවේදයන් ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා වූ නිශ්චිත කාලපරිච්ඡේදයක් ඉදිරිපත් වී නොතිබුණි.

(ආ) අදාළ ආයතන සමග සම්බන්ධීකරණය

සැලැස්ම මගින් ඉදිරිපත් කෙරෙන ක්‍රමවේදයන් කාර්යක්ෂමව හා ඵලදායීව ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය, ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව, මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව, ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය, ශ්‍රී ලංකා පොලිසිය, ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව, අදාළ පළාත් පාලන ආයතන, ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය හා මහාමාර්ග සංවර්ධන අමාත්‍යාංශය යන ආයතනවල කෙටි කාලීන හා දිගු කාලීන සැලසුම් බස්නාහිර කලාපීය මහ නගර සැලසුම හා සෘජුව සම්බන්ධතාවයක් නොමැති බව නිරීක්ෂණය විය. එමෙන්ම මෙම සැලැස්මේ යෝජනා කර ඇති නිර්දේශයන් සමඟ ඉහත සඳහන් ආයතනයන්ගේ කාර්යයන් හා වගකීම නිශ්චිතව දක්වා නොතිබුණි. ඒ අනුව එම ආයතනයන්ට ඉලක්කයන් හා ඉලක්ක සපුරා ගත යුතු කාල පරිච්ඡේදයන් දක්වා නොතිබුණි. තවද අදාළ ආයතනයන්ගේ කාර්යයන් සම්බන්ධීකරණය කිරීම සඳහා සම්බන්ධීකරණ ක්‍රමවේදයක් සකස් කර නොතිබුණි.

එබැවින් මහ නගර සැලැස්ම මගින් විවිධ ක්ෂේත්‍ර ආවරණය කරමින් ඒ යටතේ විවිධ ආයතනයන් විසින් ඉටු කළ යුතු ක්‍රමවේදයන් පිළිබඳව අවධාරණය කළද ඒවා ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා නිශ්චිත ක්‍රමවේදයක් නොමැති වීමෙන් එකිනෙකට සමගාමීව ක්‍රියාත්මක කළ යුතු නිර්දේශයන් අවශ්‍ය කාලය ඉටු වී නොමැති බව නිරීක්ෂණය විය.

(ඇ) බලපැවැත්වීම

රජයේ අයවැය ඇස්තමේන්තුව අනුව මෙම සැලසුම් ව්‍යාපෘතිය වෙනුවෙන් 2016 හා 2017 වර්ෂ සඳහා ප්‍රතිපාදන පිළිවෙලින් රු.87,401,000 ක් හා රු. 200,000,000 ක් වෙන් කර තිබුණි. එසේ වුවද 2016-2019 දක්වා කාලය තුළ මෙම සැලැස්ම ක්‍රියාත්මක වුවද 2019 වර්ෂයේදී රජයේ ප්‍රතිපත්තිමය තීරණයක් මත එය නවතා දැමීම හේතුවෙන් එය නිශ්කාර්ය වියදමක් වී තිබූ අතර වර්තමානයේ මෙම සැලසුම ක්‍රියාත්මක තත්ත්වයේ නොමැති බව නිරීක්ෂණය විය.

3.1.2.2 මාර්ග හා ප්‍රවාහන ප්‍රතිපත්ති

(අ) මාර්ග සංවර්ධන ප්‍රතිපත්තිය

ශ්‍රී ලංකාවේ මාර්ග සංවර්ධනය විධිමත් කිරීම සඳහා ආංශික මාර්ග ප්‍රතිපත්තියක් සකස් වෙමින් පවතින අතර එය කෙටුම්පත් අවධියේ පවතින බව නිරීක්ෂණය විය. එහිදී එක්සත් ජාතීන්ගේ සංවිධානයේ 2030 න්‍යාය පත්‍රය අනුව තිරසර සංවර්ධන අරමුණු 9 (සවිමත් යටිතල පහසුකම් ගොඩනැගීම, පරිපූර්ණ හා තිරසර කාර්මීකරණය ප්‍රවර්ධනය කර නවාකරණය දිරිගැන්වීම) තිරසර සංවර්ධන අරමුණු 11 (නගර සහා ජනාවාස පරිපූර්ණ , ආරක්ෂිත සවිමත් සහ තිරසර ලෙස සකස් කිරීම), තිරසර සංවර්ධන අරමුණු 12 තිරසර පරිභෝජන සහ නිෂ්පාදන රටාවන් සහතික කිරීම, තිරසර සංවර්ධන අරමුණු 13 දේශගුණික විපර්යාස සහ ඒවායේ බලපෑම් වලට එරෙහිව කඩිනමින් ක්‍රියාත්මක වීම හා මාර්ග සංවර්ධනයට අදාල ඉලක්කයන් ඉටු කර ගැනීම සඳහා වූ දායකත්වය හඳුනාගෙන නොතිබුණු බව නිරීක්ෂණය විය.

(ආ) ජාතික ප්‍රවාහන ප්‍රතිපත්තිය

1991 නොවැම්බර් මාසයේ 27 වන 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 දැනට තිබෙන අරමුදල් වලින් රුපියල් මිලියන 2.5 ක් වෙන්කර තිබුණි. එසේ වුවද ජාතික ප්‍රවාහන ප්‍රතිපත්තිය කෙටුම්පත් සඳහා මහජන අදහස් ලබා ගැනීම, පුවත්පත් දැන්වීම් එල කිරීම හා එහි පරිවර්ථන ගාස්තු වෙනුවෙන් රු.334,735 ක් වැය වී තිබුණි. ඒ අනුව 2009 වර්ෂයේ සිට 2022 ජූලි 18 දින වන විටත් වසර 12 කට අධික කාලයක් ප්‍රතිපත්ති යාවත්කාලීන කිරීම සඳහා ගත වී තිබුණද ජාතික ප්‍රවාහන ප්‍රතිපත්තිය තවදුරටත් කෙටුම්පත් අවධියේ පවතින බව නිරීක්ෂණය විය. රටේ ප්‍රගමනය වෙනුවෙන් බලපාන ප්‍රධාන යටිතල පහසුකමක් වශයෙන් සැලකිය හැකි ප්‍රවාහන පද්ධතිය අනෙකුත් සම්බන්ධිත ආයතන සමඟද මනා සම්බන්ධතාවයකින් ක්‍රියාත්මක විය යුතු වුවද ප්‍රවාහන ප්‍රතිපත්තියක අවශ්‍යතාවය ඉටු නොවීම නිසා එම තත්ත්වය ඇති කිරීමට එයද බාධාවක් බව මේ අනුව පෙනී යයි. එබැවින් ජාතික ගමනා ගමන කොමිෂන් සභාව දරන ලද වැය බර නිශ්කාර්යය වී තිබුණු අතර රථ වාහන තදබදය අවම කිරීම සඳහා ගනු ලබන ක්‍රියාමාර්ග ඒකාකාරී නොවීම සහ අඛණ්ඩව ක්‍රියාත්මක නොවීම නිරීක්ෂණය විය.

3.1.2.3 මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ ප්‍රධාන සැලැස්ම

පෙර පැවති ජාතික මාර්ග සැලැස්ම 2007-2017 හි අඩංගු කරුණු සමාලෝචනය, විශ්ලේෂණය හා එහි ඇතුළත් නොවූ නව අවශ්‍යතා හඳුනා ගැනීම සඳහා ජාතික මාර්ග ප්‍රධාන සැලැස්ම 2018-2028 සකස් කර තිබුණද මෙම සැලැස්ම කෙටුම්පත් තත්ත්වයේ පවතින බව විගණනයට නිරීක්ෂණය විය.

එම සැලැස්මෙහි රචවාහන තදබදය ප්‍රධාන ගැටලුවක් වන බවත් රථ වාහන භාවිතය වැඩි වීම රචවාහන තදබදයට හේතු ලෙසත් හඳුනා ගෙන තිබුණි. ඒ සඳහා විසඳුම් ලෙස උසස් රථ වාහන කළමනාකරණ පද්ධතියක් ස්ථාපිත කිරීම, මාර්ග ජාලයේ කාර්යක්ෂමතාවය සඳහා අවශ්‍ය සම්බන්ධතා සංවර්ධනය කිරීම, පොදු ප්‍රවාහනය වැඩිදියුණු කිරීම, ප්‍රවාහන ඉල්ලුම කළමනාකරණය කිරීම යෝජනා කර තිබුණි. එලෙස මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ විෂය පථයට පරිබාහිර වූ ක්‍රමවේදයන්ද යෝජනා කර තිබුණද, එවැනි ක්‍රමවේදයන් අනුගමනය කිරීම සඳහා අදාළ වන අනෙකුත් ආයතන සමග සම්බන්ධීකරණය වන ආකාරය පිළිබඳව සඳහන් කර නොතිබුණි. මෙලෙස මාර්ග සංවර්ධනය හා සමගාමීව සිදුවිය යුතු කාර්යයන් හඳුනාගෙන තිබුණද මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ විෂය පථයට බාහිර කාර්යයන් වන බැවින් ඒවා ඉටු නොවීමෙන් ඉටු කරනු ලබන මාර්ග සංවර්ධනයන්ට සමගාමීව ඉහත සඳහන් කර ඇති ක්‍රමවේදයන්ද ක්‍රියාත්මක නොවන බව නිරීක්ෂණය විය. මෙම ජාතික මාර්ග ප්‍රධාන සැලැස්ම සකස් කිරීම සඳහා රු.11,579,281 ක හා ඇ.ඩො 124,822 ක වියදමක් දරා තිබුණි. මෙලෙස ජාතික මාර්ග ප්‍රධාන සැලැස්ම නිසි පරිදි ක්‍රියාත්මක නොවීමෙන් ඒ සඳහා දරන ලද වැය බර නිශ්කාර්යය වී තිබුණි.

3.1.2.4 ප්‍රවාහන සේවා කළමනාකරණ අමාත්‍යාංශයේ හා ඒ යටතේ ඇති ආයතන වල ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම

2019 වර්ෂය සඳහා වූ ප්‍රවාහන සේවා කළමනාකරණ අමාත්‍යාංශයේ ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම අනුව පොදු ප්‍රවාහනය වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා තිරසර සංවර්ධන අරමුණු හා ඉලක්ක පිළිබඳව අවධානයට ලක් කරමින් විවිධ ක්‍රියාමාර්ගයන් ගෙන තිබුණි. ඒවා ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව, ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය, ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව, මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව යන ආයතන වල ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම පිළිබඳ පරීක්ෂාවේදී පහත කරුණු නිරීක්ෂණය විය.

(අ) ප්‍රවාහන සේවා කළමනාකරණ අමාත්‍යාංශය

පොදු ප්‍රවාහනය වැඩි දියුණු කිරීම සඳහා බස් රථ, දුම්රිය මෙන්ම ජල ප්‍රවාහනය වැඩිදියුණු කිරීම පිළිබඳව මහ නගර සැලැස්මේ දක්වා තිබුණි. ඒ අනුව ප්‍රවාහන සේවා කළමනාකරණ අමාත්‍යාංශයේ ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම සඳහා මෙම ප්‍රවාහන මාධ්‍ය තුනම පිළිබඳව අවධානය යොමුකළ යුතුය. එසේ වුවද අමාත්‍යාංශයේ 2019 වර්ෂය සඳහා වූ ක්‍රියාකාරී සැලැස්මේ ප්‍රධාන වශයෙන්ම කොළඹ නගරබද දුම්රිය මාර්ග ව්‍යාපෘතිය සහ දුම්රිය මාර්ග කාර්යක්ෂමතා වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය පමණක් සඳහන් වී තිබුණි. බස් රථ හා ජල ප්‍රවාහනය සම්බන්ධව ඉදිරි ක්‍රියාමාර්ග ගැනීම් සඳහන් වී නොතිබුණු අතර මගී ජල ප්‍රවාහනය නියමු ව්‍යාපෘතිය නාගරික සංවර්ධන අමාත්‍යාංශය යටතේ වූ ඉඩම් ගොඩකිරීමේ හා සංවර්ධනය කිරීමේ සංස්ථාව විසින් සිදු කරගෙන යන බව නිරීක්ෂණය විය. එසේ වුවද වර්තමානය වන විට එම ව්‍යාපෘතියද අතර මග නවතා දමා ඇති බැවින් එක් එක් ආයතන වෙත පැවරී ඇති නිශ්චිත කාර්යයන්ට අමතර කාර්යයක් වීමෙන් එය මගී ප්‍රවාහන කාර්යය නියාමනය විය යුතු ප්‍රධාන ආයතනය වන ප්‍රවාහන සේවා කළමනාකරණ අමාත්‍යාංශයට පරිභාහිරව ක්‍රියාත්මක වූ ව්‍යාපෘතියක් වීම ව්‍යාපෘතිය අසාර්ථක වීමට බලපා ඇති බවට නිගමනය කළ හැකි වීම බැහැර කළ නොහැකි බව නිරීක්ෂණය විය.

(ආ) ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය

2011-2020 ජාතික භෞතික සැලසුම අනුව පරිසර හිතකාමී හා සුව පහසු ප්‍රවාහන සේවයක් සැපයිය හැකි බස් රථ පොදු ප්‍රවාහන සේවය සඳහා යොදා ගත යුතුය. මගී ප්‍රවාහන කළමනාකරණ අමාත්‍යාංශය වෙත ඉදිරිපත් කරන ලද ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම අනුව එවැනි බස්රථ 327 ක් සඳහා වෙන් කළ ප්‍රතිපාදනය රු.මිලියන 3695 ක් විය. එය මිලදී ගැනීමට අපේක්ෂිත මුළු බස් රථ සංඛ්‍යාවෙන් සියයට 28 ක් වූ අතර ඉතිරි සියයට 72 ම සාමාන්‍ය බස්රථ මිලදී ගැනීමට සැලසුම් කර තිබුණි. එසේ වුවද පසුව මගීන් පෞද්ගලික ප්‍රවාහනයෙන් පොදු ප්‍රවාහනය සඳහා ආකර්ශණය කර ගැනීමේ අරමුණින් සංශෝධනය වූ ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම අනුව සුවපහසු බස්රථ 4089 ක් හා සාමාන්‍ය බස්රථ 925 ක් මිලදී ගැනීමට අපේක්ෂා කර තිබුණි. එසේ තිබියදී සුවපහසු බස්රථ මිලදී ගැනීමට යෝජනා වූ ව්‍යාපෘති 11කින් ක්‍රියාත්මක කළහැකි වූයේ ව්‍යාපෘති 2ක් පමණකි. ඉන් බස් රථ 250 ක් පමණ නාගරිකව යෙදවීමට තීරණය වී තිබූ අතර එමඟින් බස්නාහිර පළාත තුළද බස් රථ සංඛ්‍යාවක් ධාවනය කරවීම සැලසුම් විය. මෙලෙස වරින් වර ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම

සංශෝධනය වීම හා ඉලක්ක කරන ලද බස් රථ සංඛ්‍යාව ප්‍රායෝගික නොවීම හේතුවෙන් අපේක්ෂා කරන ලද ඉලක්කය වෙත ළඟා වීමට නොහැකි වී තිබුණු අතර 2019 වසරේදී සුබෝපහෝගී බස් රථ 9 ක් පමණක් මිලදී ගැනීමට හැකි වී තිබුණි.

3.1.2.5 අගනගර හා වාණිජ නගර සැලසුම්

ජාතික භෞතික සැලැස්ම 2020-2050 ට අනුකූලව, නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය විසින් ශ්‍රී ලංකාවේ අගනගරය වන ශ්‍රී ජයවර්ධනපුර කෝට්ටේ හා ඒ ආශ්‍රිත ප්‍රදේශය සහ වාණිජ නගරය වන කොළඹ හා ඒ ආශ්‍රිත ප්‍රදේශය නිශ්චිතව හඳුනාගෙන එම ප්‍රදේශයන් සඳහා වෙන්වෙන්ව සැලසුම් සකස් කර තිබුණු අතර මාර්ග තදබදය ප්‍රධාන ගැටළුවක් ලෙස හඳුනාගෙන තිබුණි. මේ සම්බන්ධයෙන් පහත කරුණු නිරීක්ෂණය විය.

(අ) නෛතික පසුබිම

කොළඹ වාණිජ නගර හා අගනගර සැලසුම් ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයෙහි ගැසට් පත්‍ර අංක 2129/94 හා 2019 ජූනි මස 28 දිනැති ගැසට් නිවේදනය මගින් ප්‍රකාශයට පත් කර තිබුණද, මෙම සැලසුම් දෙකෙහිම රෙගුලාසි ඇතුළත් වී ඇති II කොටස ප්‍රකාශයට පත් කිරීම සඳහා වසර 1 ½ කට වඩා ප්‍රමාද වී තිබුණි. එබැවින් සැලසුම් හා ගොඩනැගිලි රෙගුලාසි යාවත්කාලීන නොවීම නිසා පෙර භාවිතා කළ සැලසුම් හා ගොඩනැගිලි රෙගුලාසි ඒ අයුරින්ම භාවිතා කිරීමට සිදු වී තිබුණි. එමෙන්ම එවකට පැවති සංවර්ධනය කිරීම් මෙම සැලසුම් වලට පරිහානිතව සිදු වී තිබුණි.

(ආ) කොළඹ වාණිජ නගර සැලැස්ම

කොළඹ නගරය ශ්‍රී ලංකාවේ වාණිජ නගරය වන බැවින් මාර්ග සම්බන්ධතා අනුව මීගමුව, මහනුවර, ලෝලෙවල් පාර, මාළඹේ, හයිලෙවල් පාර, හොරණ හා ගාල්ල වන ප්‍රදේශ වලට ප්‍රධාන ප්‍රවේශ හතකින් කොළඹ ප්‍රධාන වශයෙන් යාබද හා දුරස්ථ ප්‍රදේශ සමග සම්බන්ධ වී ඇත. වෙනස් වන සංවර්ධන ප්‍රවණතා නිසා ඇතිවන ගැටළු ලෙස පවතින යටිතල පහසුකම් පිළිබඳ නොසලකමින් කොළඹ වාණිජ නගර සීමාව තුළ ස්වයං සිද්ධි ලෙස සිදුවන අධි ඝණත්වයකින් යුතු සංවර්ධනය, වර්තමාන සංවර්ධන ප්‍රවණතා මගින් දැනට පවතින කලාපීයකරණය මත පදනම් වූ සැලසුම් හා ගොඩනැගිලි රෙගුලාසි අභියෝගයට ලක් කිරීම හා ප්‍රධාන මාර්ග ආශ්‍රිතව කාර්යබහුල වෙලාවන් හිදී ඇති රථ වාහන තදබදය නිසා මහජනතාවට සිදුවන අපහසුතා හා ආර්ථිකමය අලාභ හඳුනාගෙන තිබුණි.

රටවාහන කළමනාකරණයේ නියැලී සිටින රටවාහන පොලිස් අංශය විසින් අනවසර ඉදිකිරීම්, පදික වේදිකා මත වෙළඳාම් කිරීම්, ප්‍රමාණවත් පරිදි රථ ගාල් නොමැති වීම වැනි කරුණු හේතු කොටගෙන රථ වාහන තදබදය සිදුවන බව හඳුනාගෙන තිබුණි. එසේ වුවද මහා මාර්ග වල රථ වාහන හැසිරවීම ප්‍රායෝගිකව සිදු කරනු ලබන රථ වාහන පොලිස් අංශය සමඟ නිසි සම්බන්ධීකරණයක් පවත්වා නොගැනීම හේතුවෙන් වාණිජ නගර සැලැස්ම සකස් කිරීමේදී ඉහත කරුණු රටවාහන තදබදය සඳහා හේතුවන කරුණු ලෙස හඳුනාගෙන නොතිබුණි. එබැවින් එම ගැටළු සඳහා විසදුම් හඳුනාගැනීම අත්‍යවශ්‍ය වුවත් මෙම සැලැස්ම මගින් එය මග හැරී තිබුණි.

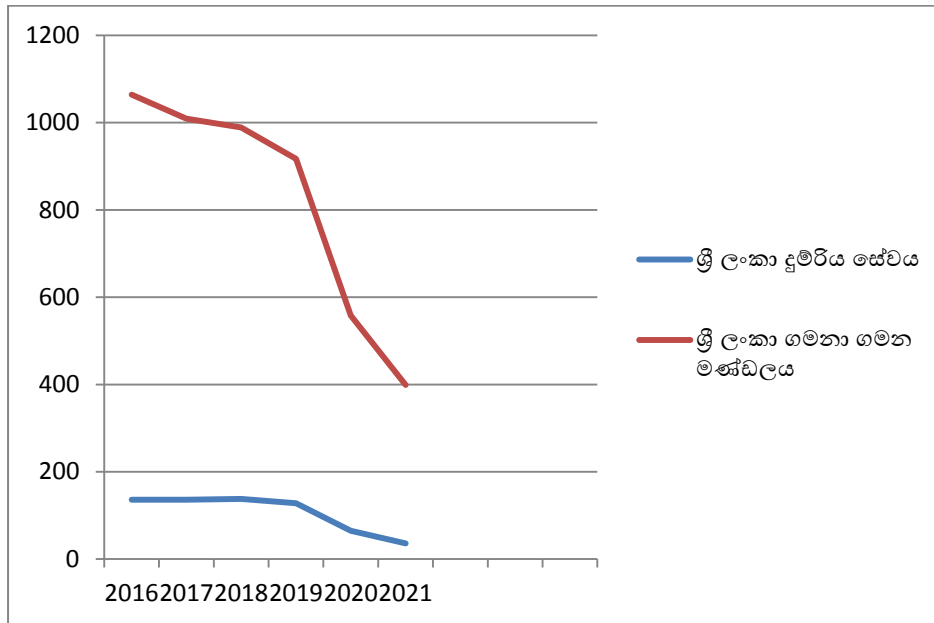
3.2 සැලසුම් ක්‍රියාත්මක කිරීම

3.2.1 පොදු ප්‍රවාහන සේවය සඳහා රජයේ දායකත්වය

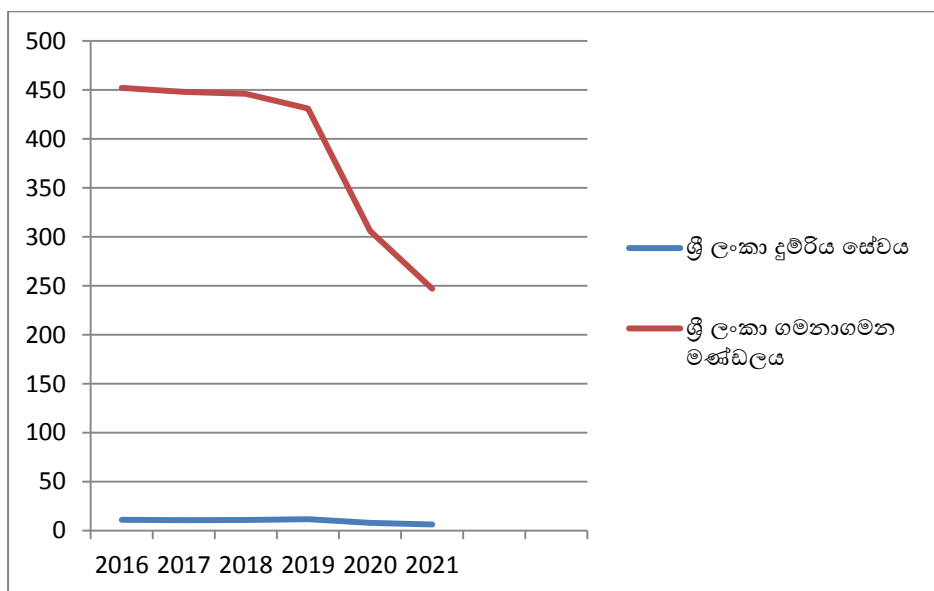
වත්මන් ජාතික භෞතික සැලැස්ම පරිදි අන්තර් නගර හා ඇතුළාන්ත නගර සම්බන්ධතාවය වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා බස්රථ ජාලය සංවර්ධනය කිරීම හා දුම්රිය මාර්ග ජාලය දියුණු කිරීම යෝජනා කර තිබුණද පහත දැක්වෙන වගුව පරිදි 2016 සිට 2021 දක්වා කාලපරිච්ඡේදය තුළ පොදු ප්‍රවාහන සේවයේ සැලකිය යුතු වර්ධනයක් සිදු වී නොමැති බවත් 2016 සිට 2021 වර්ෂය දක්වා වූ කාලපරිච්ඡේදය තුළ යම් පසු බෑමක් සිදු වී ඇති නමුත් ගාස්තු සංශෝධනයන් සමඟ වර්තමානයේදී මෙම තත්ත්වයේ වෙනසක් අපේක්ෂා කළ හැකිය.

වර්ෂය	ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය සේවය			ශ්‍රී ලංකා ගමනා ගමන මණ්ඩලය		
	කර්යාත්මක වූ මගී ප්‍රවාහන කිලෝමීටර් (මිලියන)	මගීන් සංඛ්‍යාව (මිලියන)	ක්‍රියාත්මක වූ භාණ්ඩ ප්‍රවාහන කිලෝමීටර් (මිලියන)	භාණ්ඩ ප්‍රමාණය ටොන් (මිලියන)	ක්‍රියාත්මක වූ කිලෝමීටර් (මිලියන)	මගීන් සංඛ්‍යාව (මිලියන)
2016	11.1	136	0.4	2.0	452	1,064
2017	10.7	136	0.5	2.0	448	1,009
2018	10.8	138	0.5	1.8	446	989
2019	11.7	128	0.5	1.9	431	917
2020	8.0	65	0.5	1.8	306	558
2021	6.3	36	0.5	1.8	247	399

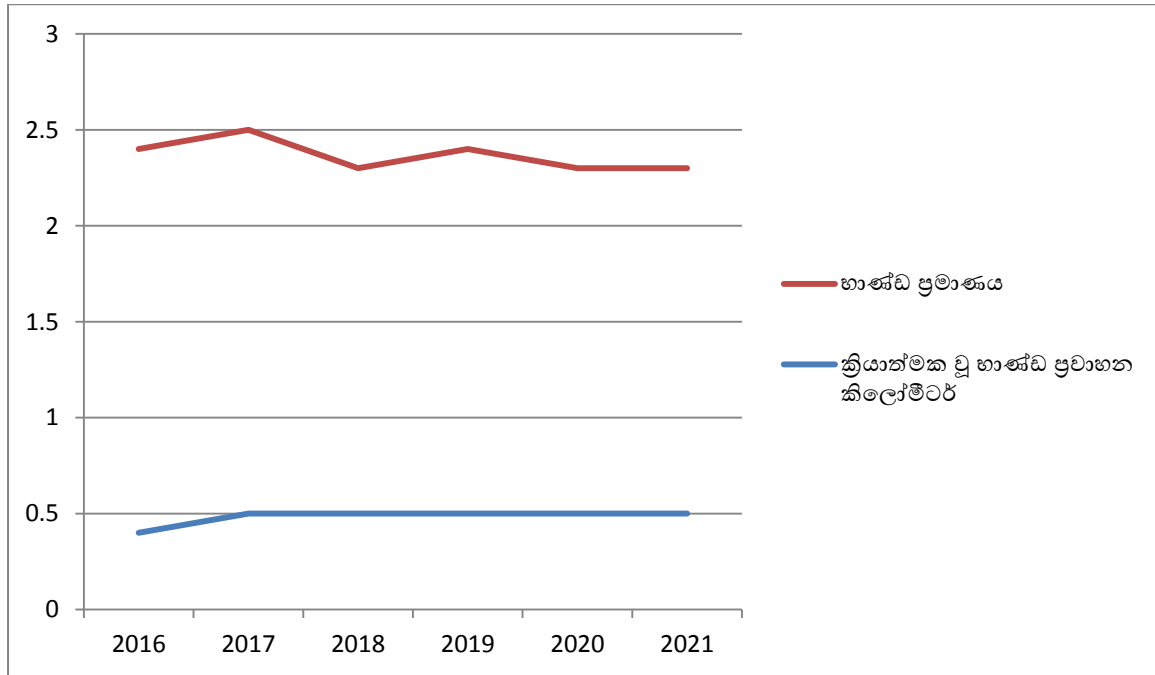
ගමන් ගත් මගීන් සංඛ්‍යාව



ක්‍රියාත්මක වූ කිලෝමීටර් ගණන



දුම්රිය භාණ්ඩ ප්‍රවාහන සේවය



3.2.2 දුම්රිය මාර්ග ව්‍යාපෘතිය

3.2.2.1 කොළඹ නගරාසන්න දුම්රිය ව්‍යාපෘතිය

(අ) ප්‍රවාහන ව්‍යාපෘතිය සඳහා සුදානම් වීම (Transport Project Preparatory Facility)

දුම්රිය සේවය කාර්යක්ෂම කිරීමේ අරමුණින් කොළඹ නගරාසන්න ප්‍රදේශයේ මගී දුම්රිය සේවයක් ස්ථාපිත කිරීම සඳහා මුලපිරීමේ කාර්යයන් සඳහා ආසියානු සංවර්ධන බැංකු ණය අරමුදලෙන් හා රජයේ ඒකබද්ධ අරමුදලින් පිළිවෙලින් රු.මිලියන 1,456.5 ක හා රු.මිලියන 9,798.4 ක අරමුදල් යොදාගෙන වසර 06 ක් ඇතුළත නිම කිරීම සඳහා මෙම ව්‍යාපෘතිය 2016 වර්ෂයේදී ආරම්භ කර තිබුණි. මෙම රු.මිලියන 11,254.9 වැයබර දරනු ලබන්නේ කොළඹ නගරාසන්න ප්‍රදේශයේ මගී දුම්රිය සේවයක් ස්ථාපිත කිරීම සඳහා ශක්‍යතා අධ්‍යයන වාර්තාවක් සකස් කිරීම පමණක් විය. මෙම ශක්‍යතා අධ්‍යයන වාර්තාවේ යෝජිත දුම්රිය මාර්ග ඉදිකිරීමට අවශ්‍ය කටයුතු කඩිනමින් ආරම්භ කිරීම වඩා ඵලදායක වුව ද එම දුම්රිය මාර්ග ඉදිකිරීමට අවශ්‍ය කටයුතු නිසි කළ ආරම්භ නොකිරීමෙන් මෙම ව්‍යාපෘතිය සඳහා දරන ලද රු.මිලියන 4,327 වියදම නිෂ්කාර්ය වන බව නිරීක්ෂණය විය.

2017 වර්ෂයේ සිට 2020 වර්ෂය දක්වා දරන ලද තරාස පිරිවැය පහත පරිදි වේ.

වර්ෂය	ආසියානු සංවර්ධන බැංකු ණය රු.(000')	ඒකාබද්ධ අරමුදල රු.(000')	එකතුව රු.(000')
2017	115,070	88,470	203,540
2018	371,390	693,450	1,064,840
2019	368,910	784,910	1,153,820
2020	509,150	1,396,000	1,905,150
එකතුව	1,364,520	2,962,830	4,327,350

(ආ) කාර්යක්ෂමතාව වැඩි දියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය (Railway efficiency improvement project)

පවතින දුම්රිය සේවය වැඩි දියුණු කිරීමේ අරමුණින් උප ව්‍යාපෘති 17ක් ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා ආසියානු සංවර්ධන බැංකු ණය අරමුදලෙන් හා රජයේ ඒකාබද්ධ අරමුදලින් පිළිවෙලින් රු.මිලියන 28,232 ක හා රු.මිලියන 5,646.4 ක අරමුදල් යොදාගෙන වසර 05 ක් ඇතුළත නිම කිරීම සඳහා මෙම ව්‍යාපෘතිය 2019 වර්ෂයේදී ආරම්භ කර තිබුණි. මේ යටතේ සංවර්ධන කාර්යයන් 32 ක් ඉටුකිරීමට අපේක්ෂා කළ අතර 2020 දෙසැම්බර් 31 වන විට උප ව්‍යාපෘති 5ක් පමණක් ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා කටයුතු ආරම්භ කර ඇති බවත් නිරීක්ෂණය විය.

2019 වර්ෂයේ සිට 2020 වර්ෂය දක්වා ආසියානු සංවර්ධන බැංකු ණය හා ඒකාබද්ධ අරමුදලින් රු. මිලියන 505 ක පිරිවැයක් දරා තිබුණි. විස්තර පහත පරිදි වේ.

වර්ෂය	ආසියානු සංවර්ධන බැංකු ණය රු.(000')	ඒකාබද්ධ අරමුදල රු.(000')
2019	84,030,000	1,640,000
2020	409,990,000	9,560,000
එකතුව	494,020,000	11,200,000

3.2.2.2 සැහැල්ලු දුම්රිය සංක්‍රමණ ව්‍යාපෘතිය

මහනගර ප්‍රවාහන ප්‍රධාන සැලැස්මේ පොදු ප්‍රවාහනය වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා සැහැල්ලු දුම්රිය සංක්‍රමණ පද්ධතිය හඳුන්වා දී තිබුණු අතර ශ්‍රී ලංකාවේ සැහැල්ලු දුම්රිය සංක්‍රමණ ව්‍යාපෘතිය ආරම්භ කිරීමේ පළමු පියවර ලෙස මාලබේ සිට කොටුව දක්වා සැහැල්ලු දුම්රිය සංක්‍රමණ පද්ධතියක් පිහිටුවීම සඳහා 2019 මාර්තු 11 වන දින ජපන් ජාත්‍යන්තර සහයෝගීතා නියෝජිතායතනය සමග ණය ගිවිසුමකට එකල පැවති මහනගර හා බස්නාහිර සංවර්ධන

අමාත්‍යාංශයේ ලේකම් සමග එළඹ තිබුණි. ව්‍යාපෘති කාල පරිච්ඡේදය 2019 අප්‍රේල් 01 දින සිට 2026 නොවැම්බර් 01 දින දක්වා විය. එහි ව්‍යාපෘතියේ මුළු ඇස්තමේන්තු පිරිවැය රු.මිලියන 4,381 ක් විය. එම ව්‍යාපෘතිය සඳහා ලබා ගත් මුළු ණය මුදල රු.මිලියන 4,886 ක් වූ අතර වසර 12 ක කාලයක් ඇතුළත්ව වසර 40 ක ණය කාල සීමාවකින් යුක්ත විය. එය කොටස් දෙකකින් නැවත ගෙවීමට ණය ගිවිසුම් ප්‍රකාරව ශ්‍රී ලංකා ආණ්ඩුව එකඟ වී තිබුණි. එමෙන්ම ණය ගැනුම්කරු වාර්ෂිකව නොවැම්බර් මස 20 වන දින හා මැයි මස 20 වන දින සියයට 0.01 ක වාර්ෂික අනුපාතයට අනුව ජපන් ජාත්‍යන්තර සහයෝගීතා නියෝජිතායතනයට අර්ධ වාර්ෂිකව අදාළ පොලිය ගෙවිය යුතුය. එසේ වුවද වසර 12 ක සහන කාලයක් පවතින හෙයින් මෙතෙක් කිසිදු වාරිකයක් ගෙවා නොතිබුණි. මෙතෙක් කිසිදු පොලී වටිනාකමක්ද ගෙවා නොමැති අතර මාස 06 කට වරක් අදාළ පොලී වටිනාකම ලබා ගත් ණය මුදලට එකතු කර තිබුණි. මේ සම්බන්ධයෙන් පහත කරුණු නිරීක්ෂණය විය.

(අ) මාලෛඕ සිට කොටුව දක්වා වූ සැහැල්ලු දුම්රිය මාර්ග ව්‍යාපෘතියේ මාර්ග සැලැස්ම

කිලෝමීටර් 16 ක් දිගැති සැහැල්ලු දුම්රිය ගමන් මාර්ගයේ නැවතුම් මධ්‍යස්ථාන 16 ක් සැලසුම් කර තිබුණි. මාලෛඕ සිට කොටුව දක්වා වූ ප්‍රධාන මාර්ගයට ඉහළින් මෙම ගමන් මාර්ගය සැලසුම් කර තිබුණු අතර සෙත්සිරිපාය නැවතුම් ස්ථානයේ සිට රාජගිරිය දක්වා දියවන්නා ඔයට ඉහළින් මෙම ගමන් මාර්ගය සැලසුම් කර තිබුණි. මේ සම්බන්ධව පහත කරුණු නිරීක්ෂණය විය.

- i. ඉහල වටිනාකමකින් යුත් මෙම ප්‍රදේශයේ ඉඩම් අත්පත් කර ගැනීම සඳහා විශාල වැය බරක් දැරිය යුතු වීමත් දැනටමත් මෙම ප්‍රදේශ අධික ලෙස ජනාකීර්ණ වී තිබීමත් හේතුවෙන් ප්‍රධාන මාර්ගයට ඉහළින් ගමන් කිරීම සඳහා මෙම මාර්ගය සැලසුම් කර තිබුණි. එහි කණු සඳහා අවම වශයෙන් වර්ග මීටර් 2.5 ක් පමණ ප්‍රධාන පාරෙන් වෙන් කළයුතු බැවින් වන්දිකා කුමාරතුංග මාවත හංදියේ සිට කොස්වත්ත දක්වා මාර්ගය පුළුල් කිරීමට මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය මගින් සැලසුම් කර තිබුණු අතර මෙම මාර්ගයෙහි ඉතිරි කොටස් වල වාහන ගමනා ගමනය සඳහා අවශ්‍ය වන ඉඩකඩ ලබා ගැනීම සඳහා අවශ්‍ය ස්ථාන වලදී පමණක් මාර්ගය පුළුල් කිරීමට අවශ්‍ය කටයුතු සැලසුම් කර තිබුණි. එසේ වුවද ඒවා නිසි කාලයන් තුළ ක්‍රියාත්මක වී නොමැති බව නිරීක්ෂණය විය.
- ii. මගීන් සඳහා නැවතුම් ස්ථාන 16 ට ප්‍රවේශ වීම සඳහා අවශ්‍ය ගොඩනැගිලි හා රථගාල් කිරීමේ පහසුකම් සඳහා යම් සැලකිය යුතු ඉඩම් ප්‍රමාණයක් අවශ්‍ය වුවද ඒ සඳහා අවශ්‍ය වන ඉඩකඩ ශක්‍යතා අධ්‍යයන වාර්තාවේ නිශ්චිතව සඳහන් වී නොතිබුණි.

(ආ) ව්‍යාපෘතියේ ඵලදායීතාවය වැඩිකිරීම

මෙම ව්‍යාපෘතිය මගින් පොදු ප්‍රවාහනය වඩාත් කාර්යක්ෂමව මහජනතාවට සැපයෙන අතර ඒ සඳහා මහජනතාව ආකර්ශනය කර ගැනීම අත්‍යවශ්‍ය වේ. නැතහොත් මෙම ව්‍යාපෘතිය මගින් ඉටු කර ගැනීමට අපේක්ෂිත අරමුණු සාක්ෂාත් කර ගත නොහැකි වන අතර, ඒ සඳහා දරන ලද වියදමට සාපේක්ෂව ප්‍රතිඵලයක් ලබා ගත නොහැකි වේ.

තෝරා ගෙන ඇති නැවතුම් ස්ථාන 16 ඉතා ජනාකීර්ණ හා දැනටමත් ගොඩනැගිලි සැලකිය යුතු සංඛ්‍යාවක් ඉදිකර ඇති හා ඉදි වෙමින් පවතින ප්‍රදේශ වේ. වාහන ගාල් කර තැබිය යුතු ස්ථාන ලෙස මාලමේ හංදිය සහ මාලමේ තොරතුරු තාක්ෂණ උද්‍යානය යන දුම්රිය නැවතුම්පළවල් පමණක් හඳුනාගෙන ඇති බවත් ඒවා අසල රථ ගාල් ඇති කිරීම සඳහා පුද්ගලික ඉඩම් හිමියන්ගේ සහාය ලබා ගැනීමට සාකච්ඡා කර ඇති බවත් නිරීක්ෂණය විය. අනෙකුත් නැවතුම්පළවල් සඳහා රථ ගාල් කිරීමේ පහසුකම් අවශ්‍ය නොවන බවට හඳුනාගෙන තිබුණි.

(ඇ) වර්තමාන තත්වය

MUD&H/P&M/Audit අංක දරන හා 2022 අගෝස්තු 15 දිනැති නාගරික සංවර්ධන හා නිවාස අමාත්‍යාංශ ලේකම්ගේ ලිපිය පරිදි රජයේ ප්‍රතිපත්තිමය තීරණයක් අනුව වර්තමානයේදී මෙම ව්‍යාපෘතිය නතර කර තිබුණි. එබැවින් ව්‍යාපෘතිය අතරමග නවතා දැමීම හේතුවෙන් පාඩු ලැබීම වෙනුවෙන් JICA සහ OCGJV යන ආයතන වලට වන්දි ගෙවීම සම්බන්ධව 2022 ජූනි 28 දිනැති අමාත්‍ය මණ්ඩල පත්‍රිකාව අමාත්‍ය මණ්ඩලය වෙත ඉදිරිපත් කර තිබුණි. ව්‍යාපෘතිය අවලංගු කිරීමේ තීරණය ගනු ලබන අවස්ථාව වන විට මෙම ව්‍යාපෘතිය වෙනුවෙන් රු. මිලියන 10,677 ක් දරා තිබුණු අතර එම වියදම නිෂ්කාර්යය වී තිබුණි. එසේම ව්‍යාපෘතියේ මුළු ඇස්තමේන්තු පිරිවැය ඉක්මවා රු.මිලියන 6,296 ක් වැය කර තිබුණි. එම වියදම පහත පරිදි වේ.

විස්තරය	වටිනාකම රු.
මිලදී ගැනීම් - ප්‍රාග්ධන	5,998,781
- පුනරාවර්තන	5,335,914,607
උපදේශන ගාස්තු	4,940,174,321
සේවක පඩිනඩි	196,703,291
වෙනත්	199,028,370

3.2.2.3

බස්නාහිර කලාපීය සැහැල්ලු දුම්රිය මාර්ග ව්‍යාපෘතිය

මාලඹේ පිටකොටුව සැහැල්ලු දුම්රිය මාර්ගයට අමතරව බස්නාහිර කලාපයේ සැහැල්ලු දුම්රිය මාර්ග ව්‍යාපෘතිය නාගරික සංවර්ධන, ජල සම්පාදන හා නිවාස පහසුකම් අමාත්‍යාංශය යටතේ ඇති ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය මගින් ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන අතර මේ යටතේ ශක්‍යතා අධ්‍යයනයක් මගින් පහත පරිදි මාර්ග 03 ක් හඳුනාගෙන තිබුණි.

i. රක්ත මාර්ගය

රාගම සිට කඩවත, කිරිඳිගොඩ, කැලණිය, පැලියගොඩ, කොටුව, කොම්පස්සේවිදිය, කොල්ලුපිටිය හරහා කිරුළපන දක්වා

ii. හරිත මාර්ගය

මොරටුව සිට කටුබැද්ද, පිළියන්දල, බොරලැස්ගමුව, නාරාහේන්පිට, නුගේගොඩ, බොදුල්ල හරහා දෙමටගොඩ දක්වා

iii. නීල මාර්ගය

කොට්ටාව සිට පන්තිපිටිය, තලවතුගොඩ, ඉසුරුපාය, කොස්වත්ත හරහා මානෙල්ගම දක්වා

අංක WRTDP/PRO/VEH/2019 දරන 2020 පෙබරවාරි 10 දිනැති ලිපියේ පරිදි මෙම සැහැල්ලු දුම්රිය මාර්ග 03 රජය හා පෞද්ගලික ආයෝජකයන් එක්ව සිදු කළ යුතු කාර්යයන් ලෙස සලකා ඊට අදාළ යෝජනා කැඳවීම සිදු කර ඇති අතර පාරිසරික ඇගයීම් වාර්තාව සහ සමාජීය ඇගයීම් වාර්තාව අවසන් අදියරේ පැවතුණි.

එසේ වුවද රජයේ ප්‍රතිපත්තිමය තීරණයක් අනුව 2022 මාර්තු 31 දිනෙන් පසුව මෙම ව්‍යාපෘතිය නවතා දමා ඇති අතර එම දින තෙක් රු. මිලියන 860 ක පිරිවැයක් දරා තිබුණි. එම වියදම නිශ්කාර්යය වී තිබුණි. විස්තර පහත පරිදි වේ.

විස්තරය	වටිනාකම රු.
මිලදී ගැනීම් - ප්‍රාග්ධන	5,632,604
- පුනරාවර්තන (ලිපි ද්‍රව්‍ය)	2,253,392
උපදේශන ගාස්තු	472,635,020
සේවක පඩිනඩි	151,816,141
වෙනත් (ඉන්ධන, ප්‍රවාහන ආදී වෙනත් වියදම්)	228,019,022

3.2.3 නාගරික සංවර්ධන, ජල සම්පාදන හා නිවාස පහසුකම් අමාත්‍යාංශය

පොදු ප්‍රවාහනය දියුණු කිරීම මගින් කොළඹ වාණිජ නගරය හා අග නගරය තුළ සිදුවන රථවාහන තදබදය අවම කිරීමේ අරමුණින් සැහැල්ලු දුම්රිය සංක්‍රමණ ව්‍යාපෘතියට අමතරව මහනගර සැලැස්ම අනුව නම්‍යශීලී කාර්යාල වේලාවන් ඇති කිරීම, ජල ප්‍රවාහනය ඇති කිරීම, බහුමාදිලි කේන්ද්‍ර ඇති කිරීම වැනි ව්‍යාපෘති ආරම්භ කර තිබුණි. මේ සම්බන්ධව පහත කරුණු නිරීක්ෂණය විය.

(අ) නම්‍යශීලී කාර්යාල වේලාවන් නියාමක ව්‍යාපෘතිය

කොළඹ නගරය හා තදාසන්න ප්‍ර දේශ වල කාර්ය බහුල වේලාවන්හි පවතින රථවාහන තදබදය අවම කිරීම සඳහා නියාමක ව්‍යාපෘතියක් ලෙස නම්‍යශීලී කාර්යාල වේලාවන් බත්තරමුල්ල ප්‍රදේශයේ වූ රාජ්‍ය ආයතනවල 2017 දෙසැම්බර් 17 සිට මාස 06 ක කාලයක් ක්‍රියාත්මක වී තිබුණි. රථ වාහන තදබදය අධික වන කාර්යබහුල වේලාවන්හි රථ වාහනවල සාමාන්‍ය වේගය පැයට කිලෝමීටර් 10 සිට පැයට කිලෝමීටර් 25 දක්වා වැඩි කිරීම, මෙම ව්‍යාපෘතියේ අරමුණ වුවද, පහත කරුණු හේතුවෙන් අපේක්ෂිත ප්‍රතිඵලය ලබා ගත නොහැකි වී තිබුණි.

- (i) පෞද්ගලික වාහන භාවිතා කරනු ලබන නිලධාරීන්ගේ කාර්යබහුලත්වය මත නම්‍යශීලී කාර්යාල වේලාවන් සඳහා එකඟතාවය බලාපොරොත්තු වූ පරිදි නොලැබීම.
- (ii) රාජ්‍ය පරිපාලන චක්‍රලේඛනයට අනුව පැය 6 ක කාලයක් සියලුම නිලධාරීන් එක් වේලාවක රාජකාරියේ නියුතු බැවින් නම්‍යශීලී කාර්යාල වේලාවන් වලට අදාළ පරාසය සීමා වීම.
- (iii) ආයතනවල පරිපාලන නිලධාරීන්ට සේවකයන්ගේ පැමිණීමට අදාළ අධීක්ෂණ කටයුතු පවත්වාගෙන යාමට ඇති අපහසුතාවය.

මෙහි පෞද්ගලික වාහන භාවිතා කරන රජයේ නිලධාරීන්ව ඉලක්ක කළද මේ සඳහා වැඩිපුර එකඟතාවය එලකර ඇත්තේ පොදු ප්‍රවාහනය භාවිතා කරන නිලධාරීන් වීම හේතුකොට ගෙන එම අපේක්ෂා කළ ඉලක්ක සපුරා ගැනීමට නොහැකි වූ බව, එම ව්‍යාපෘතිය මගින් ප්‍රකාශ කර තිබුණි. එබැවින් තදබදය අවම කිරීම සඳහා ක්‍රියාමාර්ගයක් ලෙස මහ නගර සැලසුමේ නම්‍යශීලී කාර්යාල වේලාවන් දක්වා තිබුණද එය එලදායි ක්‍රියාමාර්ගයක් නොවන බව නිරීක්ෂණය විය.

(ආ) දේශීය ජල මූලාශ්‍ර ආශ්‍රිතව මගී ප්‍රවාහන සේවය

පෞද්ගලික අංශයේ ආයෝජනය ලබා ගැනීමේ අරමුණින් පවත්වන ලද ටෙන්ඩරය අසාර්ථක වී තිබීම හේතුවෙන් රජය විසින්ම දේශීය ජල මූලාශ්‍ර ආශ්‍රිතව මගී ප්‍රවාහන සේවය ආරම්භ කිරීමට 2018/NC/20 හා 2018 ජූලි 30 දිනැති අමාත්‍ය මණ්ඩල පත්‍රිකාව අනුව තීරණය වී තිබුණි. මෙහි ප්‍රධාන අරමුණක් ලෙස කොළඹ සහ බත්තරමුල්ල නගර ආශ්‍රිතව වාහන තදබදය අවම කිරීම දක්වා තිබුණි. ශ්‍රී ලංකාවේ නාවික හමුදාවේ සහය ඇතිව යාත්‍රා කිරීමේ සහ ජීවිත බේරා ගැනීමේ සේවාවන්ද ඇතුළුව බේරේ වැව හරහා කොටුවේ සිට යුනියන් පෙදෙස දක්වා නියමු ව්‍යාපෘතියක් වශයෙන් වසර 02 ක කාලයක් සඳහා ක්‍රියාත්මක කිරීම පිණිස ශ්‍රී ලංකා ඉඩම් ගොඩකිරීමේ සහ සංවර්ධනය කිරීමේ සංස්ථාව වෙත පවරා තිබුණි. මේ සම්බන්ධයෙන් පහත කරුණු නිරීක්ෂණය විය.

- i. මෙම ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා ව්‍යාපෘති පිරිවැය ඇතුළු යාත්‍රා සඳහා රු.මිලියන 18.9 ක් හා ප්‍රචාරක වියදම් සඳහා රු.මිලියන 2.36 ක් වැය කළද මහජනයා අතර එතරම් ප්‍රචලිත නොවීම නිසා ව්‍යාපෘතියෙන් අපේක්ෂිත අරමුණු ළඟා කර ගැනීමට නොහැකි වී තිබුණි. 2020 වර්ෂයේ ජනවාරි මස 1 සිට 11 දින දක්වා ප්‍රවාහනය කරන ලද මගීන්ගේ සාමාන්‍යය 37 ක් වූ අතර ඒ අනුව දිනක ආදායම රු. 1,110 ක් විය. දිනක පිරිවැය 25,000ක් විය. එබැවින් මෙම ව්‍යාපෘතියේ දිනක පිරිවැය සියයට 0.04 ක් පමණක් ආවරණය කරගත හැකිව තිබූ බවත් යාත්‍රා සහ වෙනත් යටිතල පහසුකම් ඌන උපයෝජිතව පැවතුණි.
- ii. Infoconsult Inc (2004) විසින් සකස් කරන ලද ඇල මාර්ග ආශ්‍රිත මගීන් ප්‍රවාහන ව්‍යාපෘතියේ පූර්ව ශක්යතා අධ්‍යයන වාර්තාව මූලික ලේඛනයක් වශයෙන් පාදක කොට ගෙන මෙම ව්‍යාපෘතියට අදාළව පූර්ව ශක්‍යතා අධ්‍යයනය යාවත්කාලීන කිරීම පමණක් සිදුවී ඇති බවත් එමගින් නිවැරදි තත්ත්වයක් පිළිබිඹු වී නොමැති බවත් නිරීක්ෂණය විය.

3.2.4 බස්නාහිර කලාපීය මහ නගර සැලැස්මේ යෝජිත අනෙකුත් ක්‍රියාමාර්ග

බස්නාහිර කලාපීය මහ නගර සැලැස්ම මගින් ප්‍රවාහන කළමනාකරණය කිරීම සඳහා ක්‍රියාමාර්ග ලෙස රථ ගාල් කළමනාකරණය , මංසන්ධි පාලනය කිරීම , රථ වාහන ගමනාගමනය පාලනය කිරීම නගර මධ්‍යයට පිවිසෙන වාහන සඳහා ගාස්තු අය කිරීම යෝජනා කර තිබුණි. එසේ වුවද, එම ක්‍රියාමාර්ග ක්‍රියාත්මක කිරීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.

3.2.5 කාර්යාල හා පාසල් ප්‍රවාහන සේවා වැඩිදියුණු කිරීම

රථ වාහන පොලිස් වාර්තා අනුව පාසල් ආරම්භ කිරීමේ හා අවසන් කිරීමේ වේලාවන්හි රථවාහන තදබදය අධික වන බවත් එයට ප්‍රධාන හේතුව ලෙස පාසල් දරුවන්ව පෞද්ගලික වාහන මගින් පාසල වෙත රැගෙන ඒම බව නිරීක්ෂණය විය. මේ සම්බන්ධව රාජ්‍ය ආයතන විසින් ගෙන ඇති ක්‍රියාමාර්ග පරීක්ෂා කිරීමේදී පහත කරුණු නිරීක්ෂණය විය.

(අ) ශ්‍රී ලංකාවේ පාසල් දරුවන් ප්‍රවාහනය කිරීම සඳහා ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව විසින් “සිසු සැරිය” හඳුන්වා දී තිබුණි. විගණනය සඳහා ආවරණය වන කොළඹ හා තදාසන්න ප්‍රදේශ ඇතුළත් වන 2020 වර්ෂය තුළ කොළඹ පාසල් කලාපයේ රජයේ පාසල් 124 ක් 2020 වාර්ෂික පාසල් සංගණනය වාර්තාව අනුව ඇති අතර සිසු සැරිය වැඩසටහන මගින් ආවරණය වන පාසල් සංඛ්‍යාව 47 ක් විය. එනම් සියයට 38 ක් පමණි. ශ්‍රී ලංකා ගමනා ගමන මණ්ඩලය හා පෞද්ගලික අංශය විසින් 2017,2018,2019,2020 හා 2021 වර්ෂ වලදී මෙම සේවාව සඳහා ධාවනය කරන ලද බස් රථ සංඛ්‍යාව පිළිවෙලින් 199,205,151,164 හා 157 ක් වූ අතර මෙම වැඩසටහන සඳහා 2017 සිට 2022 දක්වා අයවැය ප්‍රතිපාදන ලැබී නොතිබුණි. පාසල් විදුහල්පති වරුන් හා සිසු දරුවන්ගේ දෙමව්පිය ඉල්ලීම් මත පාසල් ප්‍රවාහන සේවාවන් ලබා දෙනු ලබන මෙම සේවාව සාර්ථක වීමෙන් පෞද්ගලික වාහන යම් ප්‍රමාණයකින් අඩු කර ගැනීමට හැකියාව ඇති නමුත් පාසල් ආවරණය වීමේ සංඛ්‍යාව හා අවශ්‍ය ප්‍රතිපාදන හා මූල්‍ය අඩුපාඩු නිසා වැඩසටහන උපරිම අන්දමින් සාර්ථක කර ගැනීමට ඇති බාධාව මෙම ගැටලුවටද බලපෑමක් ඇති කිරීමට ඉඩකඩ ලැබී තිබුණි. එබැවින් පාසල් ප්‍රවාහන සේවාව වැඩිදියුණු කිරීම උදෙසා අවශ්‍යතාවයට සරිලන පරිදි සිදු නොවන බව නිරීක්ෂණය විය.

(ආ) රථ වාහන තදබදය අධික මහ කොළඹ ප්‍රදේශය තුළ රජයේ පාසල් 124 ක් ඇති අතර ඊට අමතරව පෞද්ගලික පාසල් 34 ක් හා ජාත්‍යන්තර පාසල් 48 ක් ප්‍රධාන මාර්ග ආශ්‍රිතව පිහිටා ඇත (කොළඹ වාණිජ නගර සංවර්ධන සැලැස්ම 2019-2030). 2019 නොවැම්බර් 14 දිනැති කුරුඳුවත්ත පොලිස් ස්ථානයේ ස්ථානාධිපති (රථවාහන) ගේ ලිපිය පරිදි කුරුඳුවත්ත පොලිස් වසම තුළ රජයේ පාසල් 05 ක් සඳහා ශිෂ්‍යයින් සහ ගුරුවරුන් කැටුව පෙරවරුවේ පැමිණෙන වාහන සංඛ්‍යාව 1100 – 4000 ක් වූ අතර පෞද්ගලික හා ජාත්‍යන්තර පාසල් 08 ක් සඳහා ශිෂ්‍යයින් සහ ගුරුවරුන් කැටුව පෙරවරුවේ පැමිණෙන වාහන සංඛ්‍යාව 750 – 3500 ක් වූ බව නිරීක්ෂණය විය. ඒ අනුව මෙම කාර්යබහුල වේලාවන්හිදී ඇතිවන තදබදය අවම කිරීම සඳහා පෞද්ගලික

රට වාහන මගින් පාසල් දරුවන් ප්‍රවාහනය කිරීම වෙනුවට පොදු ප්‍රවාහන සේවා මගින් පාසල් දරුවන් ප්‍රවාහනය කිරීම සඳහා ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශයේ මැදිහත් වීම අත්‍යවශ්‍ය වේ. එසේ වුවද ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශයේ අංක MT/04/12/02 හි 2020 ජූනි 17 දිනැති ලිපිය පරිදි අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතිය සහිතව ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශයේ සහභාගිත්වය හා ජාතික ප්‍රවාහන කොමිෂන් සභාවේ සභාපතිගේ සහභාගිත්වයෙන් යුතුව කමිටුවක් පත්කර එමගින් දීර්ඝ සාකච්ඡා කිරීම් වලින් පසුව පාසල් බස් රථ සඳහා පිහිටුවීමට අපේක්ෂිත නියාමන අධිකාරියේ කාර්යභාරය සහ ජාතික මට්ටමේ හා පළාත් මට්ටමේ අදාළ ආයතනවල කාර්යභාරය පිළිබඳව නිර්ණායකයන් සකස් කර තිබුණද පාසල් බස් රථ හිමියන්ගේ සංගම්වල අකමැත්ත හේතුවෙන් අවසාන තීරණයකට එළඹීමට නොහැකි වී තිබූ නමුත් ඒ සඳහා වෙනත් විකල්පයක් වෙත යොමු වී නොතිබුණි.

(ඇ) බත්තරමුල්ල ප්‍රදේශයේ ආයතනවල සේවය කරන නිලධාරීන් කොළඹ ප්‍රධාන දුම්රිය ස්ථාන සිට බත්තරමුල්ල දක්වා කාර්යාල ප්‍රවාහන සේවාවක් ශ්‍රී ලංකා ගමනා ගමන මණ්ඩලය විසින් ක්‍රියාත්මක කිරීම මගින් රජයේ නිලධාරීන් ප්‍රවාහනය කිරීම සම්බන්ධයෙන් වර්තමානයේ වැඩි ප්‍රවණතාවයක් ඇති වී තිබෙන අතර අධි වේගී මාර්ගවල මෙන්ම අනෙකුත් මාර්ග සඳහා ආයතනික මට්ටමින් හා පෞද්ගලික මට්ටමින් එම සේවාවන් ආරම්භ කර ඇත. සහනදායී ගාස්තු අයකරමින් සිදු කෙරෙන මෙම ප්‍රවාහන ක්‍රමය මගින් කාර්යාල සේවකයන් සඳහා කාර්යක්ෂම සේවාවක් සැපයෙන නමුදු ඒ පිළිබඳ නියාමනයක් තුලින් එය තවදුරටත් පුළුල් කිරීමේ හැකියාව සැලකිල්ලට ගෙන නොතිබුණි. තවද මෙම සේවාව කාර්යාල සේවකයින්ට මෙන්ම සේවා සපයා ගනු ලබන ජනතාව සඳහාද ව්‍යාජිත කිරීමේ හැකියාව සැලකිල්ලට ගෙන නොතිබුණි.

3.2.6 ප්‍රමුඛතා බස් මංතීරු හඳුන්වාදීමේ වැඩසටහන

එවකට මහ නගර හා බස්නාහිර සංවර්ධන අමාත්‍යාංශය විසින් පොදු ප්‍රවාහන සේවා වැඩිදියුණු කිරීමේ අරමුණින් බස් ප්‍රමුඛතා මංතීරු ව්‍යාපෘතියක් ගාලුපාර, පාර්ලිමේන්තු පාර, තර්ස්ටන් පාර, කොම්පක්ස්වීදිය, කොටුව සිට පිටකොටුව ආවරණය කරමින් කිලෝ මීටර් 40 ක දුරකින් යුත් මාර්ග සඳහා 2017 වර්ෂයේ සිට ක්‍රියාත්මක කර තිබුණි. එම මාර්ග මංතීරු 06 දක්වා වැඩි දියුණු කිරීමටත් බස් රථ නැවතුම්පොළවල් නිර්මාණය කොට සංඥා පුවරු සවි කිරීම වැනි කරුණු සඳහා රු.මිලියන 421.4 ක වියදමක් දරා තිබුණු අතර උපදේශන ගාස්තු සඳහා රු. මිලියන 8.1 ක් නාගරික සංවර්ධන හා නිවාස අමාත්‍යාංශය විසින් දරා තිබුණි.

නාගරික සංවර්ධන හා නිවාස අමාත්‍යාංශය විසින් මෙම ව්‍යාපෘතිය නියමු ව්‍යාපෘතියක් වශයෙන් ක්‍රියාත්මක කර ඉදිරි කටයුතු සඳහා ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය වෙත භාර දී ඇත. සිදුකළ පරීක්ෂාව අනුව පාර්ලිමේන්තු පාර තුළ මෙම ප්‍රමුඛතා මංකීරු ක්‍රමය ක්‍රියාත්මක නොවන බවත් පාර්ලිමේන්තු වට රවුමේ සිට ආයුර්වේද වට රවුම දක්වා මෙම ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා සවි කර තිබූ සංඥා පුවරු වර්තමානයේදී එසේම පැවතියද රථ වාහන රියදුරන් එමගින් නොමග යවන සුළු තත්ත්වයක් ඇතිව තිබූ බවත් නිරීක්ෂණය විය.

3.2.7 පොදු ප්‍රවාහන පහසුකම් ඉහළ නැංවීමේ සහසර ව්‍යාපෘතිය

නවීන සහ කාර්යක්ෂම බස් සේවාවක් මහජනතාව වෙත සැපයීම, රථ වාහන තදබදය අඩු කිරීම, කාර්යක්ෂමව සැප පහසුව සහ ලාභදායීත්වය පෞද්ගලික සහ රාජ්‍ය ප්‍රවාහන පද්ධතිය ප්‍රශස්ථ තත්ත්වයකට පත් කිරීම, සේවක ආරක්ෂාව සහ ගරුත්වය බස් සේවා වෘත්තීය වර්ධනය කිරීම, බස් සේවාවේ ස්වභාවිකත්වය වර්ධනය කිරීම, පොදු ප්‍රවාහන සේවයට විතැන්වීම සඳහා බස් බලඇණිය ධෛර්යමත් කිරීම යන කරුණු අරමුණුගත කරමින් ශ්‍රී ලංකාවේ පොදු ප්‍රවාහනය ප්‍රවර්ධනය කිරීම සඳහා බස් රථ සේවාව වැඩිදියුණු කිරීම යන ශීර්ෂය යටතේ අංක 17/0718/724/024 දරන අමාත්‍ය මණ්ඩල පත්‍රිකාව සහ ජනාධිපතිතුමාගේ 2017 අගෝස්තු 23 දිනැති ලිපිය මගින් සහසර නමින් ව්‍යාපෘතියක් ජාතික මට්ටමින් ක්‍රියාත්මක කිරීමට ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය සහ මහනගර හා බස්නාහිර නගර සංවර්ධන අමාත්‍යාංශය වෙත වගකීම පවරා තිබුණි. මේ සම්බන්ධයෙන් පහත කරුණු නිරීක්ෂණය විය.

- (අ) 2018 සැප්තැම්බර් 07 දිනැති 2018/සීපී/94 දරන අමාත්‍ය මණ්ඩල සංදේශය මගින් සහසර ව්‍යාපෘතිය ජාතික මට්ටමින් ක්‍රියාත්මක කිරීමට යෝජනා කර තිබුණද, මේ සම්බන්ධ අවශ්‍ය අනුමත කිරීම් ලබා ගෙන තිබුණේ මධ්‍යම සහ බස්නාහිර පළාත් සභා සඳහා පමණි. මේ අනුව ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මකවීමේ කාල පරාසයක් පවතින බව නිරීක්ෂණය විය.
- (ආ) බස් රථ හා දුම්රිය යන ප්‍රවාහන සේවා දෙකටම යොදා ගත හැකි තාක්ෂණය පදනම් වූ බහුවිධ කාඩ් පත් නිකුත් කිරීමේ පහසුකම් සහිත වන ජාතික සංචලන කාඩ් ක්‍රමයක් මඟ බැංකුවේ නියාමන අධිකාරී බලය යටතේ යෝග්‍ය තරඟකාරී ආයතන ව්‍යුහයක් මගින් ක්‍රියාත්මක කළ යුතු බව තීරණය කර තිබුණු අතර 2018 වර්ෂය සඳහා මිලියන එකක ප්‍රතිපාදන වෙන් කර තිබුණි. එසේ වුවද එහි ප්‍රගතියක් මෙතෙක් වාර්තා වී නොතිබුණි.

- (ඇ) බස් ප්‍රතිසංස්කරණ ඇස්තමේන්තුගත පිරිවැය රු. මිලියන 26,861 කි. ව්‍යාපෘතිය සඳහා 2019 වර්ෂය සඳහා රු. මිලියන 1,000 ක ප්‍රතිපාදන අයවැය මගින් ලබාදී තිබුණි. ඉතිරි ප්‍රතිපාදන ලබා ගැනීම සිදු කරන්නේ කෙසේද යන්න පිළිබඳ ව්‍යාපෘති වාර්තාවේ සඳහන් කර නොතිබුණි.
- (ඈ) ශ්‍රී ලංකාවේ පොදු ප්‍රවාහන සේවා පද්ධතිය මුහුණ දී සිටින ගැටළු අවම කර පොදු ප්‍රවාහන සේවා පහසුකම් සංවර්ධනය කිරීමේ නියමු ව්‍යාපෘතියක් ජනාධිපති කාර්යාලය සහ මධ්‍යම පළාත් ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය මගින් 2016 අගෝස්තු 02 සිට මාස 03 ක කාලයක් සඳහා මහනුවර දිස්ත්‍රික්කයේ තෝරා ගත් ගමන් මාර්ග 46 කට අදාළව බස් රථ 350 ක් උපයෝගී කරගෙන “සහසර නියමු ව්‍යාපෘතිය” නමින් ක්‍රියාත්මක කර තිබුණි. එහි ප්‍රධාන පාර්ශවකරුවන් වූ බස් රථ හිමියන්, බස් රථ සේවකයන්, මහින් සහ මාර්ගස්ථ ප්‍රවාහන අධිකාරියේ නිලධාරීන්ගේ සහභාගිත්වයෙන් අරමුණුගත නියැදි ක්‍රමය යටතේ නියමු ව්‍යාපෘතිය ඇගයීම සඳහා පර්යේෂණ ආයතනයක් විසින් සිදු කරන ලද පර්යේෂණයෙන් එම ව්‍යාපෘතියේ දුර්වලතා හා අවස්ථාවන් හඳුනා ගෙන තිබුණි.
- (ඉ) ඉහත නිරීක්ෂණ සැලකිල්ලට ගැනීමේදී ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක කිරීමේදී ව්‍යාපෘතිය නිසි පරිදි කළමනාකරණය නොවීම නිසා 2018 වර්ෂයේ සිට 2020 වර්ෂය දක්වා රු.මිලියන 123.7 ක වියදමක් මෙම ව්‍යාපෘතිය සඳහා දැරූ තිබුණ ද එහි අරමුණ ඉටු වී නොතිබුණි.

3.2.8 මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය

(අ) උසස් රථ වාහන කළමනාකරණ පද්ධති ව්‍යාපෘතිය (Advanced Traffic Management System Project)

අධික රථවාහන තදබදයක් පවතින මංසන්ධි 132 ක් පවතින ප්‍රදේශ ජ්‍යාමිතික සැලසුම් අනුව සංවර්ධනය කර විදුලි සංඥා පද්ධති, කැමරා සහ රියදුරන් දැනුවත් කිරීමේ සංඥා පුවරු (variable message signs boards) ඉදිකර, රථවාහන කළමනාකරණ මධ්‍යස්ථානයකට සන්නිවේදන ජාලයක් මගින් සම්බන්ධ කිරීමෙන් අනතුරුව රථවාහන කළමනාකරණය කිරීම අරමුණු කොට ගෙන (Advanced Traffic Management System Project) යන ව්‍යාපෘතිය ආරම්භ කර තිබුණි. ඒ අනුව 2010 වර්ෂයේදී ජපන් ජාත්‍යන්තර සහයෝගීතා නියෝජිත ආයතනය මගින් කරන ලද අධ්‍යයනයක ලබාදී ඇති නිර්දේශ මත (KOICA) ආයතනය 2014 වර්ෂයේදී ලබා දුන් ඩොලර් මිලියන 2.5 ක ප්‍රදානය මගින් මෙම ව්‍යාපෘතියේ තාක්ෂණික සැලසුම් 2017 වර්ෂයේ පෙබරවාරි මාසයේදී නිම කර තිබුණි. එසේ වුවද, කොරියානු රජය මගින් මෙම

ව්‍යාපෘතිය ඉදිකිරීම් කටයුතු සඳහා ප්‍රතිපාදන ලබා නොදීම හේතුවෙන් අතරමඟ නැවති තිබුණි. එය ක්‍රියාත්මක කිරීමට අවශ්‍ය මූල්‍ය ප්‍රතිපාදන සඳහා ඉල්ලීම ජාතික සැලසුම් දෙපාර්තමේන්තුව වෙත ඉදිරිපත් කර තිබුණ ද අවශ්‍ය ප්‍රතිපාදන නොලැබීම හේතුවෙන් ශ්‍රී ලංකාවට ලැබුණු ප්‍රදානයෙන් දරන ලද ඩොලර් මිලියන 2.5 ක වියදම නිෂ්කාර්ය වී ඇති බව නිරීක්ෂණය විය.

(ආ) වාහන තදබදය අවම කිරීම සඳහා මෑත කාලීනව ගෙන ඇති ක්‍රියාමාර්ගවල ප්‍රගතිය

මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය පිළියෙල කරන ලද ජාතික මාර්ග ප්‍රධාන සැලැස්ම (2007-2017) අනුව වාහන තදබදය අවම කිරීම සඳහා මංසන්ධි වැඩිදියුණු කිරීම, ආලෝක සංඥා පද්ධති ස්ථාපිත කිරීම, අතුරු මාර්ග ඉදිකිරීම සහ ඉහළින් වූ පාලම් මාර්ග ඉදිකිරීම යන ව්‍යාපෘති සැලසුම් කරන ලද සංඛ්‍යාව සහ නිම කරන ලද ප්‍රමාණය පහත පරිදි විය.

සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය	සැලසුම් කළ ගණන	සම්පූර්ණ කළ ගණන	වෙනස
මංසන්ධි සංවර්ධනය	33	9	-72.7%
මාර්ග සංඥා	33	24	-27.3%
අතුරු මාර්ග	25	5	-80.0%
ගුවන් පාලම්	20	6	-70.0%
පාලම් සංවර්ධනය	261	583	123.4

ඉහත දත්ත අනුව, පාලම් වැඩිදියුණු කිරීම හැර අනෙකුත් ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක කිරීමේ ප්‍රගතිය අවම මට්ටමක පැවතීම නිසා වාහන තදබදය අවම කිරීම සඳහා මාර්ග පද්ධතිය තුළ සංවර්ධනය විය යුතු අවශ්‍යතාවයන් මූලික වන අතර ඒ සම්බන්ධව වන ප්‍රගතිය සතුටුදායක නොවන බැවින් මෙම ව්‍යාපෘතිය මගින් මාර්ග තදබදය අවම කර ගැනීමට ගත හැකිව තිබූ දායකත්වය නොලැබී ඇත.

3.2.9 රියදුරු අභිවෘද්ධි ලකුණු ක්‍රමය ක්‍රියාත්මක කිරීම

ශ්‍රී ලංකා පොලිස් දෙපාර්තමේන්තුවේ වාර්තා අනුව 2016 සිට 2018 වර්ෂ දක්වා කාල පරිච්ඡේදයේදී පවරා ඇති නඩු සංඛ්‍යාවෙන් සියයට 73 ක් මාර්ග අවහිර වන පරිදි රිය ධාවනය කිරීමෙන් ඇති වන වැරදි විය. ඒ අනුව රථ වාහන තදබදය ඇති වීමට රිය ධාවනයේ වැරදි හේතු වී තිබුණි. එබැවින් රිය ධාවනයේදී ඇති වන ගැටලු අවම කර ගැනීම සඳහා හා විනයානුකූල රියදුරන් බිහිකිරීම සඳහා රියදුරු අභිවෘද්ධි ලකුණු ක්‍රමය ක්‍රියාත්මක කිරීමට අංක 1726/12 හා 2011 ජනවාරි 05 වන දිනැති අති විශේෂ ගැසට් පත්‍රයට අනුකූලව ආරම්භ කර තිබුණි. මෙම අභිවෘද්ධි ලකුණු ක්‍රමය වෙනුවට සෘණ ලකුණු ක්‍රමය ලෙස සංශෝධනය කර ඇති අතර මෝටර් වාහන පනතේ අවශ්‍ය නීතිමය ප්‍රතිපාදන සකස් කිරීම සඳහා කටයුතු යොදා තිබුණි.

මෙම ව්‍යාපෘතිය සඳහා වසර 09 ක් ගත වී ඇති අතර මෝටර් රථ වාහන පනත ඒ සඳහා සංශෝධනය කිරීම අවසන් වී නොතිබුණද එම ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා අවශ්‍ය කරන උපකරණ මිලදී ගැනීමේ කටයුතු ආරම්භ කර තිබුණු බව නිරීක්ෂණය විය.

3.2.10 නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය

සැලසුම් හා ගොඩනැගිලි රෙගුලාසි නිකුත් කිරීම නාගරික හා සංවර්ධන අධිකාරියේ ප්‍රධාන කාර්යයකි. සංවර්ධන කාර්යයක් කරගෙන යාම සඳහා අවසර පත්‍රයක් ලබා ගැනීමේ පරමාර්ථයෙන් අයදුම් පත්‍රය සමඟ ඉදිරිපත් කරනු ලබන සෑම සැලැස්මක් මගින්ම ගොඩනැගිලි තැනුම් පොළ තුළම හෝ අධිකාරියට පිළිගත හැකි ස්ථානයක අවශ්‍ය වාහන නතර කිරීමේ ඉඩකඩ සංඛ්‍යාව නියම කර ඇත. නාගරික සංවර්ධන අධිකාරි රෙගුලාසි අනුව මහ නගර සභා, නගර සභා, ප්‍රාදේශීය සභා සඳහා සකස් කරන ලද සංවර්ධන සැලැස්මෙහි 3.7.2 “4” කොන්දේසියට අනුකූලව එම වාහන නතර කිරීමෙන් හා වාහන ගමනාගමන පාලන වැඩපිළිවෙල අනුමත කිරීම සඳහා රථවාහන ගමනාගමන කමිටුවක් පත් කරනු ලබන අතර, එමගින් සංවර්ධකයා විසින් සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියට හෝ ඉන් පිටතට වන ගමන් ප්‍රසිද්ධ මාර්ග ජාලයට සහ ප්‍රසිද්ධ ප්‍රවාහන පහසුවට බලපාන්නේ කෙසේද යන්න පිළිබඳව සම්පූර්ණ හා සවිස්තරාත්මක තක්සේරුවක් සැපයිය යුතුය. ඒ අනුව සංවර්ධන කාර්යය කරගෙන යාම සඳහා අවසර පත්‍රය ලබාදීම තීරණය කරනු ලබයි. මේ සම්බන්ධව පහත කරුණු නිරීක්ෂණය විය.

(අ) රථවාහන ගමනාගමන කමිටු පිහිටුවීම

අධිකාරිය විසින් ප්‍රකාශයට පත් කර ඇති ප්‍රදේශ වල සෑම සංවර්ධන කටයුත්තක් සඳහාම නාගරික සංවර්ධන අධිකාරි සැලසුම් සහ ගොඩනැගිලි රෙගුලාසි වලට අනුකූල විය යුතු අතර එම සංවර්ධන සැලසුම් සියල්ල සැලසුම් කමිටුව මගින් අනුමත කළ යුතුය. ඒ අනුව නිර්දේශ ලබා දීමේදී ප්‍රධාන වශයෙන් රථ වාහන නැවතුම් ස්ථාන 50 කට වඩා වැඩියෙන් අවශ්‍ය සංවර්ධන කටයුතු සහ යම් කිසි සංවර්ධන කටයුත්තක් හේතුවෙන් ප්‍රවේශකත්වය ගනු ලබන මාර්ගය සඳහා බලපෑමක් වේ යැයි සහ එය අවශ්‍ය යැයි සැලසුම් කමිටුවට හැඟේ නම් අදාළ සංවර්ධන සඳහා රථවාහන ඇගයීම් වාර්තාවක් එහි අදාළ කමිටුවේ නිර්දේශය ලබා ඉදිරිපත් කරන ලෙස දැන්වීම් සැලසුම් කමිටුවට බලය පවරා ඇත. 2017 වර්ෂයේ සිට 2019 ජූලි මස තෙක් රථවාහන ගමනාගමන බලපෑම් තක්සේරු කිරීමේ වාර්තා පරීක්ෂාවේදී අධික රථවාහන තදබදයක් ඇති කොළඹ මහ නගරය ඇතුළත පිළිවෙලින් 185 ක්, 196 ක් හා 127 ක් වූ විවිධ සංවර්ධන කාර්යයන් සඳහා රථවාහන ගමනාගමන කමිටුවේ නිර්දේශය ලබා ගැනීමට දන්වා නොමැති බව නිරීක්ෂණය වූ බැවින් ඉන් අපේක්ෂිත පරමාර්ථ පිළිබඳ අවධානය යොමුකර නොතිබුණි.

(ආ) රථවාහන ගමනාගමන බලපෑම් තක්සේරු කිරීමේ කොන්දේසි (Terms of Reference for Traffic Impact Assessment)

සැලසුම් කමිටුව මගින් රථවාහන ඇගයීම් වාර්තාවක් ඉදිරිපත් කළ යුතු බවට නිර්දේශ කිරීමෙන් පසු සුදුසුකම් ලත් තැනැත්තකු මගින් ඉදිරිපත් කරනු ලබන වාර්තාවක් සමඟ රු.50,000 ක මුදලක් පරිපාලන කටයුතු සඳහා ගෙවිය යුතුය. රථවාහන නතර කිරීමේ කුට්ටි අවම සැලසුම් මානයන්, පරතර ඉඩකඩවල අවම පළල සීමාවන්, එම ස්ථානවලට ඇති ප්‍රවේශයේ අවම සීමාවන්, වාහන හැරවීමට ඇති පහසුකම් වාහන මාරුවීමට ඇති ඉඩකඩ, විදියකට ඇතුල්වීමේදී හා පිටවීමේදී ඇතුළත හා පිටත හැරවුම් අර්ධ විෂ්කම්භය වැනි පිරිවිතරයන් එම ආකෘති පත්‍රයට ඇතුළත් කළ යුතුය. එබැවින් එම ආකෘති පත්‍රය සම්පූර්ණ කිරීම රථවාහන ඉංජිනේරු ශිල්පය හෝ ප්‍රවාහන සැලසුම්කරණය පිළිබඳ විෂය දැනුමකින් යුක්ත උපදේශකයෙකු විසින් සිදුකිරීම අවශ්‍ය වේ. ඒ සඳහා එම උපදේශකට අදාළ සංවර්ධන කාර්යය සිදුකරනු ලබන සංවර්ධනකරුගෙන් ගෙවීමක් ලැබෙන බැවින් එම උපදේශකගේ වාර්තාව පදනම්ව රථ වාහන ගමනා ගමන කමිටුවේ භෞතික පරීක්ෂාවන් සිදු කිරීමට එමඟින් ඉඩ ප්‍රස්ථාව ලැබේ.

(ඇ) රථවාහන ගමනාගමන කමිටු රැස්වීම්

අධිකාරිය විසින් සැලසුම් කමිටුව විසින් යොමු කරනු ලබන ඕනෑම සංවර්ධනයක් සඳහා වාහන නැවැත්වීමේ සහ රථවාහන පාලන ගිවිසුම් අනුමත කිරීම සඳහා ඇගයීමට සහ නිර්දේශ කිරීම සඳහා සෑම සමාජීය සංවර්ධනයක් සඳහාම රථවාහන සැලසුම් කමිටුවක් පත් කළ යුතුය.

විගණනය වෙත ඉදිරිපත් කරන ලද අංක DDG/P/1/10 හා 2020 ජනවාරි මස 02 දිනැති නියෝජ්‍ය අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්ගේ ලිපිය පරිදි සැලසුම් රථවාහන ගමනාගමන කමිටුව, නියෝජ්‍ය අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් සැලසුම්ගේ සහාපතීත්වයෙන් යුතු පහත සඳහන් නිලධාරීන්ගෙන් සමන්විත වේ.

- රථවාහන පොලිස් මූලස්ථානයේ අධ්‍යක්ෂක හෝ නියෝජිතයෙක්
- කොළඹ මහ නගර සභාවේ රථවාහන අධ්‍යක්ෂක හෝ නියෝජිතයෙක්
- මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් හෝ නියෝජිතයෙක්

- අදාළ පොලිස් ස්ථානයේ ස්ථානාධිපති හෝ නියෝජිතයෙක්
- අවශ්‍යතාවය අනුව අදාළ පළාත් පාලන ආයතනයේ නියෝජිතයෙක්
- පළාත් අධ්‍යක්ෂක හෝ නියෝජිතයෙක්
- සමීක්ෂණ හා සංවර්ධන අධ්‍යක්ෂක
- විගණන හා අධීක්ෂණ ඒකකයේ නියෝජිතයෙක්
- මහ කොළඹ අධ්‍යක්ෂක
- නියෝජ්‍ය අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් සැලසුම් කාර්යාලයේ නිලධාරියෙක්
- අනෙකුත් ආයතනවල අදාළ නියෝජිතයන්
- නියෝජ්‍ය අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් සැලසුම් පත් කරනු ලබන පහසුකම් සලසනු ලබන නිලධාරියෙක්

මේ සම්බන්ධයෙන් පහත කරුණු අනාවරණය විය.

- i. 2018 වර්ෂයේ රථවාහන ගමනාගමන කමිටු රැස්වීම් 38 ක් පවත්වා ඇති අතර විගණනයට ඉදිරිපත් කරන ලද එම රැස්වීම් වාර්තා පිටපත් 13 කින් 08 ක් මහ කොළඹ නගර සීමාවට අදාළ සංවර්ධන කාර්යයන් වුවද ඉන් රැස්වීම් 06 කට කොළඹ මහනගර සභාවේ රථ වාහන අංශය සහභාගී වී නොමැති බව නිරීක්ෂණය විය.
- ii. මෙම රැස්වීම් සඳහා අදාළ පළාත් පාලන ආයතනයේ සහභාගීත්වය ඉතා වැදගත් වීම මෙන්ම එම පළාත් පාලන ආයතන කමිටුවේ සාමාජිකයෙක්ද වන අතර විගණනයට ඉදිරිපත් වූ කමිටු වාර්තා 27 න් පළාත් පාලන ආයතන වල සහභාගීත්වය 14 ක් විය. ඒ අනුව කමිටු රැස්වීම් සඳහා පළාත් පාලන ආයතනවල සහභාගීත්වය සියයට 52 ක් වන බව නිරීක්ෂණය වන බැවින් කමිටු වලින් අපේක්ෂිත කාර්යභාරය ඉටු නොවීම පිළිබඳ ගැටළුවක් පවතී.

(ඇ) කොළඹ,කඩුවෙල හා කෝට්ටේ මහ නගර සභා වල සිදුවන සංවර්ධන කාර්යයන්

කොළඹ,කඩුවෙල හා කෝට්ටේ මහ නගර සභා වලට අයත් ප්‍රදේශ තුළ 2017,2018,2019 වර්ෂ වල ඉදි කිරීම් හා සංවර්ධන කටයුතු සඳහා නාගරික සංවර්ධන අධිකාරියෙන් අවසර ලබා ගැනීම් පිළිබඳව එම අධිකාරිය විසින් ඉදිරිපත් කරන ලද තොරතුරු පහත වගුවේ දැක්වේ.

	2017	2018	2019
කොළඹ මහ නගර සභාව			
ගොඩනැගිලි අවසර පත් සඳහා ලද අයදුම් පත් ගණන	188	221	139
TIA වාර්තා - ඉල්ලුම් කිරීම්	3	25	12
නිකුත් කිරීම්	2	13	4
ගොඩනැගිලි අයදුම්පත් වලින් TIA වාර්තා ඉල්ලුම් කිරීමේ ප්‍රතිශතය	1%	11%	9%
ගොඩනැගිලි අවසර පත් නිකුත් කිරීම්	41	69	47
කඩුවෙල මහ නගර සභාව			
ගොඩනැගිලි අවසර පත් සඳහා අයදුම්පත් ලැබීම්	106	81	25
TIA වාර්තා - ඉල්ලුම් කිරීම්	1	4	3
නිකුත් කිරීම්	-	1	2
ගොඩනැගිලි අයදුම්පත් වලින් TIA වාර්තා ඉල්ලුම් කිරීමේ ප්‍රතිශතය	1%	5%	12%
ගොඩනැගිලි අවසර පත් නිකුත් කිරීම්	112	145	106
කෝට්ටේ මහ නගර සභාව			
ගොඩනැගිලි අවසර පත් සඳහා ලද අයදුම්පත්	තොරතුරු විගණනයට ඉදිරිපත් කර නැත.		
TIA වාර්තා - ඉල්ලුම් කිරීම්	-	2	-
නිකුත් කිරීම්	-	2	-
අවසර පත් නිකුත් කිරීම්	4	38	60

මේ සම්බන්ධයෙන් පහත කරුණු නිරීක්ෂණය විය.

- i. කොළඹ නගර සීමාව තුළ අතුරු මාර්ග මගින්ද මාර්ග තදබදය ඇති වන අතර එම සීමාව තුළ වුවද ඉදිකිරීම් කටයුතු සඳහා අවසර ලබා ගැනීමට ලැබෙන අයදුම්පත් වලින් 2017,2018,2019 වර්ෂවල පිළිවෙලින් සියයට 1, සියයට 11 ක් හා සියයට 9 ක් සඳහා පමණක් රථ වාහන ගමනා ගමන ඇගයීම් (TIA) වාර්තා ලබා ගැනීමට සැලසුම් කම්පුච විසින් යොමු කර තිබුණි.

ii. කඩුවෙල මහ නගර සභා ප්‍රදේශ තුළද නාගරිකව ඉදිකරනු ලබන ඉදිකිරීම් රථවාහන තදබදයට හේතු විය හැක. එහෙත් එම ප්‍රදේශ තුළ සිදුකරනු ලබන ඉදිකිරීම් වලින් සියයට 1 ක් සියයට 12 ක් අතර පරාසයක රථ වාහන ගමනා ගමන ඇගයීම් (TIA) වාර්තා ලබා ගැනීමට යොමු කර තිබූ බව ඉහත දත්ත මගින් නිරීක්ෂණය විය. කෝට්ටේ නගර සභාවේ ගොඩනැගිලි අවසර පත්‍ර සඳහා ලද අයදුම්පත්‍ර සංඛ්‍යාව පිළිබඳ තොරතුරු විගණනයට ඉදිරිපත් නොවුණු අතර 2017 හා 2019 යන වර්ෂ සඳහා TIA වාර්තා ඉල්ලුම් කර නොතිබුණු අතර 2018 වර්ෂයේදී එම ඉල්ලුම් කිරීම් 02 ක් පමණ විය.

iii. කොළඹ මහ නගර සභාවට අයත් ප්‍රදේශය තුළ සංවර්ධන ව්‍යාපෘති සඳහා ගොඩනැගිලි අවසර පත්‍ර ඉල්ලුම් කිරීම් 2017, 2018 හා 2019 වර්ෂ සඳහා පිළිවෙලින් 188 ක් , 221 ක් හා 139 ක් වූ අතර මහල් නිවාස ඉදිකිරීම් සඳහා වූ සංවර්ධන කාර්යයන් සඳහා අවසර පත්‍ර ඉල්ලුම් කිරීමේ ප්‍රතිශතය පිළිවෙලින් සියයට 33 ක්, සියයට 22 ක් හා සියයට 35 ක් විය. මෙම ප්‍රදේශය ශ්‍රී ලංකාවේ වාණිජ නගරය ලෙස සැලකුවද මෙලෙස මහල් නිවාස සඳහා වැඩි ප්‍රතිශතයක් ආයෝජනය කිරීමෙන් කොළඹ නගරයේ තවදුරටත් රථවාහන තදබදය අධික වීමට බලපෑ හැකි බව නිරීක්ෂණය විය.

(ඉ) රථවාහන ගමනාගමනය බලපෑම් ඇගයීමෙන් පසුව අනුමැතිය ලද ගොඩනැගිලි ඉදිකිරීම්

රථවාහන ගමනාගමනය බලපෑම් ඇගයීමෙන් පසුව අනුමැතිය ලද ගොඩනැගිලි ඉදිකිරීම් සම්බන්ධ තොරතුරු විගණනය විසින් සිදු කරන ලද භෞතික පරීක්ෂාවේදී අනාවරණය වූ අතර රථවාහන ගමනාගමනය බලපෑම් ඇගයීමෙන් පසුව අනුමැතිය ලද හා අනුමැතිය නොලැබූ ගොඩනැගිලි ඉදිකිරීම් සම්බන්ධ පහත කරුණු නිරීක්ෂණය විය.

i. කොළඹ 06 ග්‍රාන්ඝස් පාරේ ඉදි කෙරෙමින් පවතින කෙන් හෝම් ප්‍රොපටි ඩිවලොපර්ස් සමාගමේ යෝජිත කෙන් ටවර්ස් නිවාස සංකීර්ණය භෞතික පරීක්ෂාවේදී ඉදිකිරීම් සිදු කරමින් පැවතුණි. අධික රථවාහන තදබදයක් පවතින ගාලු පාර හා මැරයින්ඩ්‍රයිව් පාර අතර, පවතින මීටර් 4.7 ක පළලකින් යුත් එක් පැත්තකට පමණක් ධාවනය වන පාරක් වන ග්‍රාන්ඝස් පාරට යාබදව ඉදි කෙරෙන තට්ටු 11 කින් යුක්ත මෙම ගොඩනැගිල්ලෙන් රථවාහන තදබදය ඉහළ යාමට බලපෑ හැකි බව නිරීක්ෂණය විය. කොළඹ මහ නගර සභාවට ප්‍රදානය කිරීමේදී ඇති වන නීතිමය ගැටලුවක් හේතුවෙන් අධිකාරියේ පවතින රථවාහන ඇගයීම් විස්තර ඇතුළත් වීම හා එමඟින් ගොනුවට අදාල කටයුතු ප්‍රමාද වී තිබුණි.



ii. 2018 වර්ෂයේදී රථවාහන ගමනාගමන බලපෑම් ඇගයීමේ කමිටුවේ අනුමැතිය ලද රාජගිරිය නාවල පාරේ ස්වර්ණ පෙදෙසේ ඉදිකිරීමට යෝජිත මූලස්ථාන කාර්යාල ගොඩනැගිලි සංකීර්ණයේ ඉදිකිරීම් මේ වන තෙක් ආරම්භ කර නොමැති බවත් එය රථ ගාලක් ලෙස භාවිතා වන බවත්, නිරීක්ෂණය විය.



iii. කොළඹ 06 හැව්ලොක් පාරේ ඉදිකිරීමට යෝජිත මහල් 08 කින් යුත් නිවාස 23 ක් සහිතව ඉදිකිරීමට යෝජිත නිවාස සංකීර්ණය රචවාහන 23 ක් ගාල් කිරීම සඳහා බිම් මහල හා අමුත්තන් සඳහා වාහන 02 ක් ගාල් කිරීමට ගොඩනැගිලි භූමියේ ඉඩ වෙන් කර ඇති බව අංක ඩීආර්/ටීආර්/ඕයූටී/2500/2018 හා 2018 ඔක්තෝබර් 01 වන දිනැති රචවාහන පොලිස් මූලස්ථානයේ ලිපිය පරිදි දක්වා තිබුණි. ඉදිකිරීම් කටයුතු හේතුවෙන් එම නිවාස සංකීර්ණයට යාබදව පිහිටි නිවාස සංකීර්ණයට අයත් වාහන ගාල් කිරීම සඳහා ප්‍රවේශ මාර්ගය යොදා ගෙන ඇති බව එම ආයතනයේ සේවකයන් ප්‍රකාශ කරන ලදී.



යෝජිත ගොඩනැගිල්ල ඉදිකරමින් පැවතීම

(ඊ) ඉදිකිරීම් පසු විපරම් කිරීම

විගණනය විසින් 2012 සිට 2019 ජූලි මස තෙක් මහ කොළඹ ශ්‍රී ජයවර්ධනපුර කෝට්ටේ හා කඩුවල යන නගර සීමා තුළ වූ ප්‍රදේශ වලට අදාළව ගොඩනැගිලි අවසර පත්‍ර ලබා ගැනීම සම්බන්ධ තොරතුරු හා එම ප්‍රදේශ වල අනුකූලතා සහතිකය ලබාගෙන නොමැති රාජ්‍ය ආයතන වලට අදාළ ඉදිකිරීම් සම්බන්ධ තොරතුරු විමසුවද එම තොරතුරු ලබා දීමට අධිකාරිය අසමත් වී තිබුණි. එබැවින් අනවසර ඉදිකිරීම් වලක්වාලීම සඳහා සිදුවන සංවර්ධන කටයුතු පසු විපරම් කිරීමේදී ඉදිකිරීම් වලට අදාළ සියලු තොරතුරු ලබා ගැනීමේ හැකියාව අධිකාරිය සතු නොවන බව නිරීක්ෂණය විය.

3.2.11 වර්තමානයේ පවතින රථ වාහන තදබදයට හේතුවන වෙනත් සාධක

(අ) බර වාහන මගින් සිදුවන රථවාහන තදබදය

මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ ප්‍රධාන සැලැස්මේ සඳහන්ව ඇති පරිදි ඉඩම් වාහන හා භාණ්ඩ ප්‍රවාහන සිදු කෙරෙන රථවාහන ශ්‍රී ලංකාවේ මුළු රථවාහන සංඛ්‍යාවෙන් 2017 වර්ෂයේදී සියයට 07 ක් විය. රථවාහන තදබදය බහුලව පවතින වේලාවන් 03 ක් ලෙස පෙ. ව. 7.00 සිට පෙ. ව. 8.00 දක්වා ප. ව. 1.00 සිට ප. ව. 3.00 දක්වාත් ප. ව. 5.00 සිට ප. ව. 7.00 දක්වාත් කාල සීමාවන් කොළඹ වාණිජ නගර සැලසුම මගින් හඳුනා ගෙන තිබුණි. මෙම වේලාවන්හිදී තෙල් බඩුසර් හා බහලුම් රථ (කන්ටේනර් ට්‍රැක්) කොළඹ නගරය තුළ ධාවනය වීම හේතුවෙන් අධික රථවාහන තදබදයක් ඇති වන බව නිරීක්ෂණය විය. මෙවැනි රථවාහන ගමනාගමනය පාලනය සම්බන්ධයෙන් නිසි කළමනාකරණයක් අවශ්‍ය වුවද, ඒ සඳහා අදාළ වගකිව යුතු ආයතනවල අවධානයට යොමු වී නොමැති බව නිරීක්ෂණය විය.

<p>කාර්යබහුල වේලාවන්හිදී තෙල් බඩුසර් ගමන් කිරීම හේතුවෙන් කොළොන්නාව පාරේ සිදු වූ රථ වාහන තදබදය - 2020.01.09 පෙ.ව 8.00</p>	<p>කාර්යබහුල වේලාවන්හිදී තෙල් බඩුසර් හා බහලුම් රථ ගමන් කිරීම හේතුවෙන් ඔබේසේකරපුර පාරේ සිදු වූ රථ වාහන තදබදය - 2020.01.09 පෙ.ව 8.15</p>	<p>කාර්යබහුල වේලාවන්හිදී තෙල් බඩුසර් ගමන් කිරීම හේතුවෙන් රාජගිරිය ගුවන් පාලම අසල සිදු වූ රථ වාහන තදබදය - 2020.01.09 පෙ.ව 8.45</p>

(ආ) අධික වැසි දිනවල සිදුවන රථවාහන තදබදය

අනවසර ඉදිකිරීම්, කාණු පද්ධතිය අවහිරවීම් හා මාර්ගයේ පවතින අඩුපාඩු හේතුවෙන් අධික වැසි දිනවල ජල ගැලීම් සිදුවන බවත්, එමගින් අධික රථවාහන තදබදයක් සිදුවන බවත්, නිරීක්ෂණය විය. මෙවැනි ස්ථාන හඳුනාගෙන කඩිනමින් අවශ්‍ය පියවර අදාළ පළාත් පාලන ආයතනය හෝ මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය විසින් ගත යුතු වුවත්, එවැනි ස්ථාන 31 ක් කොළඹ නගරයේ පවතින බව නියැදි විගණනයේදී අනාවරණය වන බැවින් කොළඹ රථවාහන තදබදය වැඩිවීමට එය හේතු වී තිබුණි.



කොළඹ 14 ආමර් බාබර් විදිය වැසි ජලයෙන් යටවී තිබීම

(ඇ) වර්තමානයේදී මාලබේ, තලාහේන, බත්තරමුල්ල, සෙන්සිරිපාය, බොරැල්ල, ජාතික රෝහල හා කොටුව වැනි ප්‍රධාන නැවතුම් මධ්‍යස්ථාන ආශ්‍රිත ප්‍රදේශවල ඉඩකඩ සීමිතවීම, බොහෝ පදික වේදිකාවල ගල් ඉවතට පැන තිබීම වැනි පදික වේදිකාවේ ඇවිද යාම අනාරක්ෂිත වූ අවස්ථා තිබීම සහ පදික වේදිකා මත වෙළඳාම් කිරීම් හේතුවෙන් පදිකයන් පදික වේදිකාවෙන් පිටත ගමන් කිරීම නිරීක්ෂණය විය.



පුංචි බොරැල්ල මංසන්ධියේ පදික වේදිකාව මත නාවකාලික වෙළඳ කුටි සකස් කර තිබීම



සුභුරුපාය අසල පදිකයින්ට අනතුරු ඇතිවිය හැකි ස්ථානයක්

(ඇ) බස් රථ ගාල් කිරීම

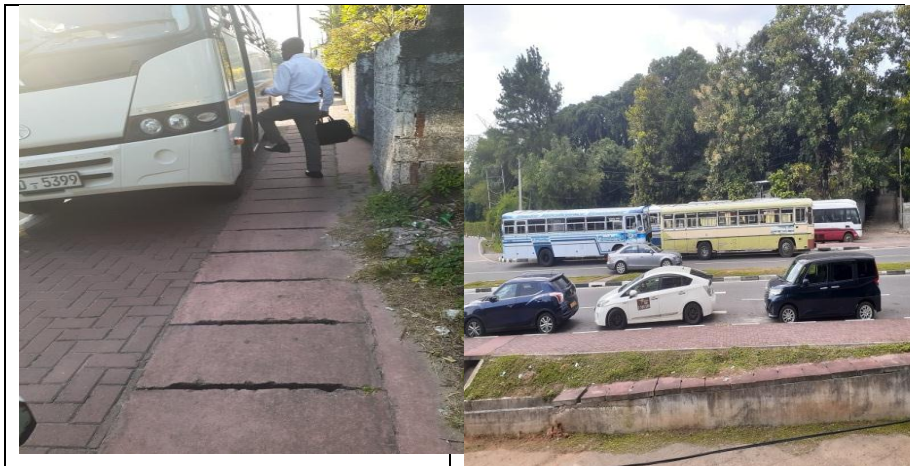
පිටකොටුව බෝ ගස ඉදිරියේ ප්‍රධාන මාර්ගයේ වම්පස මංතීරුවක 120 බස් මාර්ගයේ බස් රථ තම වාරය පැමිණෙන තුරු බස් රථ ගාල් කරන බව නිරීක්ෂණය විය.



පිටකොටුව බස් ප්‍රධාන මාර්ගයේ මං තීරුවක 120 බස් මාර්ගයේ බස් රථ ගාල් කිරීම නිසා සිදුවන රථ වාහන තදබදය

(ඉ) බත්තරමුල්ල නගරයේ රථවාහන තදබදය

බත්තරමුල්ල ප්‍රදේශයේ රජයේ ආයතනවල සේවය කරන නිලධාරීන්ගෙන් බහුතරයක් කොළඹ නගරයෙන් බැහැර ප්‍රදේශවල සිට දිනපතා බත්තරමුල්ල නගරයට පැමිණෙන අතර, බොහෝ පිරිසක් පෞද්ගලික කාර්යාල ප්‍රවාහන සේවා යොදා ගනු ලබයි. එම පෞද්ගලික ප්‍රවාහන සේවාවල වාහන ගාල් කිරීම සඳහා ක්‍රමවේදයක් නොමැති බැවින් පොල්දූව පාරේ මං තීරුවල ගාල් කර ඇති ආකාරයත් කාර්යාල ආරම්භයේ හා අවසානයේ නිලධාරීන්ව බැස්සවීම හා නංවා ගැනීම බත්තරමුල්ල ප්‍රධාන පාරේම සිදුවීමෙන් කාර්යාල ආරම්භ කිරීමේ හා අවසන් කිරීමේ කාල වේලාවන්වලදී රථවාහන තදබදයක් සිදුවීමට හේතුවන කාරණයක් බව නිරීක්ෂණය විය.



පෞද්ගලික ප්‍රවාහන සේවාවල වාහන පදික වේදිකා මත නවතා නිලධාරීන්ව නංවා ගැනීම

එම පෞද්ගලික ප්‍රවාහන සේවාවල වාහන පොල්දූව පාරේ මං තීරුවල ගාල් කර ඇති ආකාරයත්

3.3 ශ්‍රී ලංකා පොලිසිය විසින් රථවාහන තදබදය අවම කිරීම සඳහා ගෙන ඇති ක්‍රියාමාර්ග

3.3.1 වාහන ධාවනයේදී මාර්ග අවහිර වන පරිදි සිදුකරන වැරදි

කොළඹ නගරය සහ අනෙකුත් නගරයන්හි රථවාහන තදබදය අවම කිරීම සඳහා 2013 ජූනි මස 19 වැනි දිනැති පොලිස්පති චක්‍රලේඛ අංක 2435/2013 හා රථවාහන චක්‍රලේඛ අංක 137/2013 යන චක්‍රලේඛ 02 ක් ශ්‍රී ලංකා පොලිසිය විසින් නිකුත් කර තිබුණි. ප්‍රධාන නගරයන්හි රථවාහන තදබදයට බලපා ඇති හේතු 08 ක් හඳුනාගෙන මෙම චක්‍රලේඛ වලට ඇතුළත් කර තිබුණි.

කොළඹ නගරය හා අවට රථවාහන ධාවනයේදී සිදුවන වැරදිද මාර්ග තදබදයට බලපාන ප්‍රධාන කරුණකි. 2016-2018 කාල පරිච්ඡේදය තුළ මාර්ග තදබදයට බලපාන රථවාහන වැරදි පිළිබඳව කොළඹ හා අවට පොලිස් කොට්ඨාශ 05 ක් විසින් ලබාගත් නඩු සංඛ්‍යාව පිළිබඳ තොරතුරු අනුව 2016 වර්ෂයේදී නඩු 370,173 ක්ද 2017 වර්ෂයේදී නඩු 426,182 ක් හා 2018 වර්ෂයේ නඩු 330,208 ක්ද වශයෙන් මුලු නඩු සංඛ්‍යාව 1,126,633 ක්ද විය. විස්තර පහත පරිදි විය.

පොලිස් කොට්ඨාශය	වර්ෂය			එකතුව
	2016	2017	2018	
කොළඹ මධ්‍යම	109,102	127,223	101,206	337,531
කොළඹ දකුණ	123,396	134,662	106,618	364,676
කොළඹ උතුර	63,712	66,219	48,131	177,062
හදිසි ඇමතුම්	30,843	36,200	34,524	101,567
කොට්ඨාශය				
නාගරික රථවාහන	44,190	61,878	39,729	145,797
කොට්ඨාශය				
	370,173	426,182	330,208	1,126,633

මෝටර් වාහන පනතේ සඳහන් රියදුරන් විසින් සිදුකරනු ලබන වැරදි සම්බන්ධව මාර්ගය අවහිර වන පරිදි රිය ධාවනය නිසා රථ වාහන තදබදයට හේතු වන වැරදි 15 කට අදාළ ඉකුත් වර්ෂ තුන තුළදී කොළඹ නගරයේදී පොලිස් කොට්ඨාශ තොරතුරු අනුව මාර්ග නීති කඩකිරීම් සම්බන්ධව නඩු 1,126,633 න් මාර්ග නීති උල්ලංඝනය කිරීම, වාහන නතර කිරීමේදී කරන වැරදි, තීරු මාරු කර ධාවනය කිරීමෙන් අවහිර කිරීම යන වැරදි 03 කට අදාළ නඩු පවරා තිබූ සංඛ්‍යාව 826,145 ක් විය. එය මාර්ග අවහිර වන පරිදි රිය ධාවනය කිරීමෙන් සිදුකල වැරදි සම්බන්ධව එකතුවෙන් සියයට 73 ක ප්‍රතිශතයක් විය.

රථ වාහන තදබදය ඇති කිරීමට ඉවහල් වන වැරදි	පවරන ලද නඩු සංඛ්‍යාව			එකතුව
	2016	2017	2018	
මාර්ග නීති උල්ලංඝනය කිරීම	139,014	173,409	105,764	418,187
වාහන නතර කිරීමේදී කරන වැරදි	58,183	68,209	60,428	186,820
තීරු මාරුකර ධාවනය කිරීමෙන් අවහිර කිරීම	88,270	87,532	45,336	221,138
එකතුව	285,467	329,150	211,528	826,145

3.3.2 කාර්යමණ්ඩලය

(අ) කාර්යමණ්ඩලය ප්‍රමාණවත් වීම

රථවාහන අංශයේ රාජකාරී වැඩිවී තිබුණද එම රාජකාරී ඉටු කිරීම සඳහා ප්‍රමාණවත් කාර්යමණ්ඩලයක් පොලිසිය සතු නොවන බව පහත සඳහන් තොරතුරු වලින් තහවුරු වේ.

- i. කොළඹ, නාගරික රථවාහන කොට්ඨාශයේ අධ්‍යක්ෂ විසින් සියළුම රථවාහන ස්ථානාධිපතිවරුන් අමතන ලද 2019 ජූලි 15 දිනැති අංක 01/7/3536/2019 ලිපියට අනුව වර්තමානයේ පොලිස් රථවාහන අංශවලට අනුයුක්තව සිටින නිලධාරීන් ප්‍රමාණය සම්බන්ධයෙන් පහත කරුණ දක්වා තිබුණි.

“දැනට ඔබ ස්ථානවල රථවාහන අංශවලට අනුයුක්තව සිටින නිලධාරීන් සංඛ්‍යාව මීට වර්ෂ දෙකකට හෝ ඊට පෙර සිටි නිලධාරීන් සංඛ්‍යාව හා සංසන්දනය කල විට එම දිනවලට වඩා නිලධාරීන් හරි අඩක් අඩුවෙන් දැනට ඔබ අංශවලට අනුයුක්තව සිටී. එමෙන්ම නිලධාරීන් අඩුවුවද වර්තමානයේ ඇති වී තිබෙන ඔබගේ රාජකාරී කාර්යභාරයන් වැඩිවී ඇත.” ඒ අනුව රථ වාහන අංශය කාර්යමණ්ඩල අවශ්‍යතා සම්පූර්ණ කර ගැනීම ඉටු වී නොමැති බව නිරීක්ෂණය විය.

- ii. බොරැල්ල, කරුදුවත්ත, පිටකොටුව, මරදාන යන පොලිස් ස්ථාන සඳහා රථවාහන රාජකාරී කටයුතු සඳහා පිළිවෙලින් පොලිස් නිලධාරීන් 35 ක්, 46 ක්, 22 ක්, 37 ක ඌනතාවයක් බවතින බව නිරීක්ෂණය විය. විස්තර පහත පරිදි වේ.

පොලීස් ස්ථානය	රථවාහන රාජකාරී සඳහා අවශ්‍ය මුළු නිලධාරීන් සංඛ්‍යාව	රථවාහන රාජකාරී සඳහා සිටින නිලධාරීන් සංඛ්‍යාව	ඌනතාව
කුරුඳුවත්ත පොලීසිය	125	79	46
පිටකොටුව පොලීසිය	50	28	22
මරදාන පොලීසිය	76	39	37

iii. මෙලෙස රථවාහන අංශවලට අයත් නිලධාරීන් දිගින් දිගටම අඩුවීම නිසා හා සිටින නිලධාරීන් වෙතද අමතර රාජකාරී පැවරීම මත 2018 වර්ෂයේදී හා 2019 වර්ෂයේ මුල් මාස 06 කුල රථවාහන වැරදි වලට අදාළ නඩු ලබා ගැනීම් ප්‍රමාණය පසුගිය වසරවලට සාපේක්ෂව පහත පරිදි අඩුවී තිබුණි.

අනු අංකය	පොලීස් කොට්ඨාශය	මාර්ග නීති උල්ලංචනය කිරීම				නිරු මාරුකර ධාවනය කිරීමෙන් අවහිර කිරීම			
		2016	2017	2018	2019 මුල් මාස 06	2016	2017	2018	2019 මුල් මාස 06
1	කොළඹ මධ්‍යම කොට්ඨාශය	33,977	43,994	25,982	4,565	14,297	17,462	7,872	2,714
2	කොළඹ දකුණ කොට්ඨාශය	40,929	43,654	28,864	7,815	35,906	38,035	19,462	5,334
3	කොළඹ උතුර කොට්ඨාශය	31,245	31,766	15,542	2,416	12,678	8,584	7,588	2,215
4	හදිසි ඇමතුම් කොට්ඨාශය	15,838	20,211	16,043	735	10,060	9,181	5,714	374
5	නාගරික රථවාහන කොට්ඨාශය	17,025	33,784	19,333	1,989	15,329	14,270	4,700	1,363
	එකතුව	139,014	173,409	105,764	17,520	88,270	87,532	45,336	12,000

මෙම නිලධාරීන් වෙනත් රාජකාරී කටයුතු වල නිරතවීම නිසා රියදුරන්ගෙන් සිදුවන වැරදි හසුකර ගැනීමට නොහැකි වී ඇති බැවින් එයද මාර්ග තදබදය වැඩිවීමට බලපාන හේතුවක් ලෙස හඳුනාගත හැක.

(ආ) නිලධාරීන්ගේ පුහුණුව ප්‍රමාණවත්වීම

රථවාහන හැසිරවීම සම්බන්ධයෙන් පොලිස් නිලධාරීන් සඳහා කණිෂ්ඨ පාඨමාලාව හා ජ්‍යෙෂ්ඨ පාඨමාලාව වශයෙන් සති තුන බැගින් වූ පාඨමාලා රථවාහන මූලස්ථානයේ පවත්වනු ලැබේ. 2019.02.10 දිනට කොළඹ නගරය හා ඒ අවට පොලිස් කොට්ඨාශ පහකට අයත් පොලිස් ස්ථානයන්හි රථවාහන අංශයට අනුයුක්ත නිලධාරීන් රථවාහන පාඨමාලා හදාරා තිබීම පිළිබඳ තොරතුරු පහත දැක්වේ. ඒ අනුව පොලිස් කොට්ඨාශ 5 ක සියයට 73 සිට සියයට 86 දක්වා පරාසයක පිරිවැයක් අදාළ පාඨමාලා හදාරා නොමැති බව නිරීක්ෂණය විය. ඒ අනුව රථ වාහන තදබදය කළමනාකරණය කිරීමේදී පුහුණු නිලධාරීන්ගේ දායකත්වය ලබා ගැනීම මෙමඟින් මගහැරී තිබුණි.

පොලිස් කොට්ඨාශය	රථවාහන අංශයට අනුයුක්ත නිලධාරීන් සංඛ්‍යාව	රථවාහන පාඨමාලාව (ජ්‍යෙෂ්ඨ/කණිෂ්ඨ) හදාරා ඇති නිලධාරීන් සංඛ්‍යාව	රථවාහන පාඨමාලාව (ජ්‍යෙෂ්ඨ/කණිෂ්ඨ) හදාරා නැති නිලධාරීන් සංඛ්‍යාව	පාඨමාලා හදාරා නැති ප්‍රතිශතය
කොළඹ උතුර	121	32	89	73%
කොළඹ දකුණ	319	42	277	86%
කොළඹ මධ්‍යම	195	32	163	83%
නුගේගොඩ	241	52	189	78%
ගල්කිස්ස	174	37	137	78%
එකතුව	1050	195	855	81%

(ඇ) නිලධාරීන්ගේ සෞඛ්‍ය තත්ත්වය

පොලිස් ස්ථානයන්හි රථවාහන අංශයට අනුයුක්ත නිලධාරීන් කාර්ය බහුල වේලාවන්හිදී රථ වාහන කළමනාකරණ කටයුතු වල නියැලීමේදී මුඛ ආවරණ භාවිතා නොකිරීම හේතුවෙන් විවිධ ස්වසන ආබාධයන්ට ලක්වන බව නිරීක්ෂණය විය. මේ සම්බන්ධව පොලිස් දෙපාර්තමේන්තුවේ විශේෂ අවධානය යොමු විය යුතු වුවත් නිලධාරීන්ගේ සෞඛ්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳව සොයා බැලීමක් සිදු නොවන බව නිරීක්ෂණය විය.

3.3.3 පොලිස් සමීප රූප අවේක්ෂණ කැමරා කොට්ඨාශයේ (CCTV) තාක්ෂණික සහාය වර්තමානයට නොගැලපීම

අංක 1701 - දරණ සහ 2011 අප්‍රේල් මස 13 වැනි බදාදා දිනැති ගැසට් පත්‍රය මගින් 2010.12.29 දින පොලිස් සමීප රූප අවේක්ෂණ කැමරා කොට්ඨාශය පිහිටුවා ඇත. මෙම කොට්ඨාශය පිහිටුවීමේ අරමුණු අතර පහත අරමුණු ප්‍රධාන වේ.

- i. මාර්ගනීති උල්ලංගනය කිරීම් නිරීක්ෂණය කර වැරදිකරුවන්ට නීති මගින් කටයුතු කිරීම තුළින් රියදුරන් සිදුකරන මාර්ග නීති උල්ලංඝනය කිරීම අවම කිරීම.
- ii. මොරටුව විශ්ව විද්‍යාලයේ තොරතුරු තාක්ෂණ පීඨය මගින් සිදු කරනු ලබන පර්යේෂණයක් සඳහා සිසිටීවී දර්ශන ලබාදී අවශ්‍ය සහාය ලබා දීම.
- iii. දෛනිකව කොළඹ නගරයේ මාර්ග අවහිර වීම් / මාර්ග රිය අනතුරු වලින් සිදුවන අවහිරතා වෙනත් බාධක නිසා සිදුවන අවහිරතා නිරීක්ෂණය කර ඒ සම්බන්ධව පාලකස්ථානය දැනුවත් කර එම අවහිරතා මග හරවා ගැනීම.
- iv. සිසිටීවී ජංගම රථ කොළඹ නගරය තුළ සංචාරය තුළින් මාර්ග නීති උල්ලංඝනය කරන ලද රියදුරන්ට විරුද්ධව නීති මාර්ගයෙන් කටයුතු කිරීම හා මහජනයා දැනුවත් කිරීම.
- v. සිසිටීවී ජංගම රථ මගින් නිරීක්ෂණය කරනු ලබන දර්ශන සජීවී ලෙස පොලිස් මූලස්ථානයේ පොලිස්පතුමාගේ මෙහෙයුම් මැදිරිය වෙත 3G තාක්ෂණය මගින් සම්ප්‍රේෂණය කිරීම

මේ සම්බන්ධයෙන් වන නිරීක්ෂණ පහත පරිදි විය.

(අ) සම්ප රූප අවේක්ෂණ කැමරා කොට්ඨාශයේ කැමරා පද්ධතියේ පවතින තාක්ෂණික දුර්වලතා

පොලිස් ආවේක්ෂණ කැමරා කොට්ඨාශයේ භාවිතා කරනු ලබන කැමරා පද්ධතීන්වල පවත්නා තාක්ෂණය නිසිපරිදි යාවත්කාලීන නොවීම හේතුවෙන් පද්ධතියේ ක්‍රියාකාරිත්වය බාධාවක් වී තිබුණි. එය නිවැරදි කිරීමට මෙතෙක් පියවර ගෙන නොතිබුණි. මෙම අංශයට බොහෝ ගැටළුකාරී තත්ත්වයන්ට මුහුණපෑමට සිදුව ඇති අතර විස්තර පහත පරිදි වෙයි.

- i. ඇනලොග් තාක්ෂණයෙන් යුත් වසර ගණනාවකට පමණ පැරණි තාක්ෂණ ක්‍රියාත්මක වන කැමරා පද්ධතියෙහි කිසිදු දත්ත විශ්ලේෂණයක් ස්වයංක්‍රීයව කිරීමේ හැකියාවක් නොමැතිවීම.
- ii. මොරටුව විශ්ව විද්‍යාලයේ උපදේශකත්වය මත ස්ථාපිත පද්ධතිය තුළ ස්ථාන 02 ක ස්වයංක්‍රීය අංක තහවුම් හඳුනා ගැනීම සහ ස්වයංක්‍රීය අපරාධ කරුවන්ගේ මුහුණු හඳුනා ගැනීමේ තාක්ෂණය භාවිතා කිරීමට යෝජිතව තිබුණද එය ක්‍රියාත්මක නොවීම.

- iii. දත්ත ගබඩා කිරීමේ ක්‍රම වේදය පැරණි තාක්ෂණයට අනුව වන නිසා දත්ත ගබඩා කිරීමට හැකියාව ඇත්තේ දින 05 කට පමණක් සීමාවීම.
- iv. කැමරා 20 ක විඛියෝ එක් නිලධාරියෙකුට පැය 08 ක් තුළ ආවේක්ෂණය කර අවදානම් තත්වයක් හඳුනා ගැනීමට හෝ රචවාහන වැරදි හඳුනා ගැනීම ප්‍රායෝගික නොවීම.
- v. රාත්‍රී කාලයේ ආවේක්ෂණ කටයුතු කිරීමට නොහැකි වීම.
- vi. වාහන වල ප්‍රධාන ලාම්පු දැල්වෙන විට කැමරා මගින් ආවේක්ෂණය කිරීමේ අපහසුතා පැවතීම.

මේ නිසා පොලිස් සිසිටීව් කොට්ඨාශයේ කැමරා පද්ධතිය නවීන තාක්ෂණයට ගැලපෙන පරිදි පරිවර්තනයක් සිදුකල යුතු අතර එමගින් දත්ත විශ්ලේෂණ හැකියාව විඛියෝ දත්තවල පැහැදිලි භාවය, දත්ත සම්ප්‍රේෂන හැකියාව, දත්ත ගබඩා කිරීමේ ධාරිතාවය වැඩි කර ගැනීමේ හැකියාව, පියවි ඇසින් විඛියෝ වැනලය වෙත නෙන් යොමා සිටීම වෙනුවට අවශ්‍ය විශේෂිත වූ අවස්ථා ස්වයංක්‍රීයව තිර මත පෙන්වා දීමේ හැකියාව වැනි කටයුතු වල කාර්යක්ෂමතාවය හා ඵලදායිකත්වය තව තවත් වැඩිදියුණු කර ගත හැකි වේ.

ඒ අනුව වසර 10 පමණ පැරණි කැමරා පද්ධති වෙනුවට නවීන ලෝකයේ තාක්ෂණය සහිත මෘදුකාංග හා දෘඩාංගවලින් යුත් නව තාක්ෂණයට ගැලපෙන කැමරා පද්ධතියක අවශ්‍යතාවය දැඩිව ඇති වී තිබෙන බව විගණනයට නිරීක්ෂණය විය.

(ආ) පොලිස් සමීප රූප අවේක්ෂණ කැමරා කොට්ඨාශය සතුව ප්‍රමාණවත් කාර්යමණ්ඩලයක් නොමැතිවීම

එම කොට්ඨාශය සතුව 2019 අගෝස්තු 31 වන විට කාර්යමණ්ඩලයේ පුරප්පාඩු 37 ක් පැවති අතර විස්තර පහත පරිදි වෙයි.

තනතුර	අනුමත සංඛ්‍යාව	තථ්‍ය සංඛ්‍යාව	පුරප්පාඩු සංඛ්‍යාව
ස.පො.අ.	01	-	01
ප්‍ර.පො.ප	01	-	01
පො.ප./උ.පො.ප.	06	05	01
පො.කො.	60	26	34
එකතුව	68	31	37

මෙම පුරප්පාඩු පැවතීම හේතුවෙන් අදාළ පද්ධතිය ක්‍රියාත්මක වී තිබියදී පහත සඳහන් ගැටළුකාරී තත්වය නිරීක්ෂණය කළ හැක.

- i. කොන්සෝල් ක්‍රියාකරුවන් නිවාඩු/අසනීප/විශේෂ රාජකාරි/පාඨ මාලා සඳහා යොමු කිරීමේදී කොන්සෝල් 05 සඳහාම නිලධාරීන් යෙදවීමට ඇති අපහසුව.
- ii. කොට්ඨාශයේ කාර්යභාර නිලධාරීන් ලෙස පැය 24 ම ආවරණය වන පරිදි පරීක්ෂක ශ්‍රේණියේ නිලධාරියෙක් රාජකාරි යෙදවීමට නොහැකි වීම.
- iii. පද්ධතියේ දෛනික නඩත්තු කටයුතු ඉටු කිරීමට ප්‍රමාණවත් නිලධාරීන් නොමැතිකම.
- iv. ජංගම සංචාර සඳහා නිලධාරීන්ගේ ඌණතාවයක් පැවතීම.
- v. පිට ස්ථානවලින් හා විශේෂ අංශවලින් සිදුකරනු ලබන විමර්ශනයන් වලට අදාළ දර්ශන ලබා ගැනීමට ලැබෙන ඉල්ලීම් සඳහා යොමු කිරීමට ප්‍රමාණවත් නිලධාරීන් නොමැතිකම.
- vi. කාර්යාල රාජකාරි සඳහා ප්‍රමාණවත් නිලධාරීන් නොමැතිවීම.
- vii. තාක්ෂණ අංශය සඳහා පුහුණු නිලධාරීන්ගේ ඌණතාවයක් පැවතීම.

(ඇ) ප්‍රමාණවත් ජංගම රථ සංඛ්‍යාවක් නොමැතිවීම

එම කොට්ඨාශය සතුව NA 7778, NA 7795 සහ NA 7796 යන ජංගම රථ 3 ක් මේ වන විට පවතින අතර ඒවා මගින් ලබාගෙන ඇති රථවාහන නඩු සංඛ්‍යාව 2011 වර්ෂයේ සිට මේ දක්වා 30,192 කි. නමුත් වර්ථමානයේ ඉන් NA 7778 සහ NA 7795 යන ජංගම රථවල කැමරා පද්ධතිය අක්‍රියව පවතින බැවින් එම ජංගම රථවල අපේක්ෂිත කාර්ය භාරය නිසිපරිදි සිදු නොවන බව විගණනයට නිරීක්ෂණය විය.

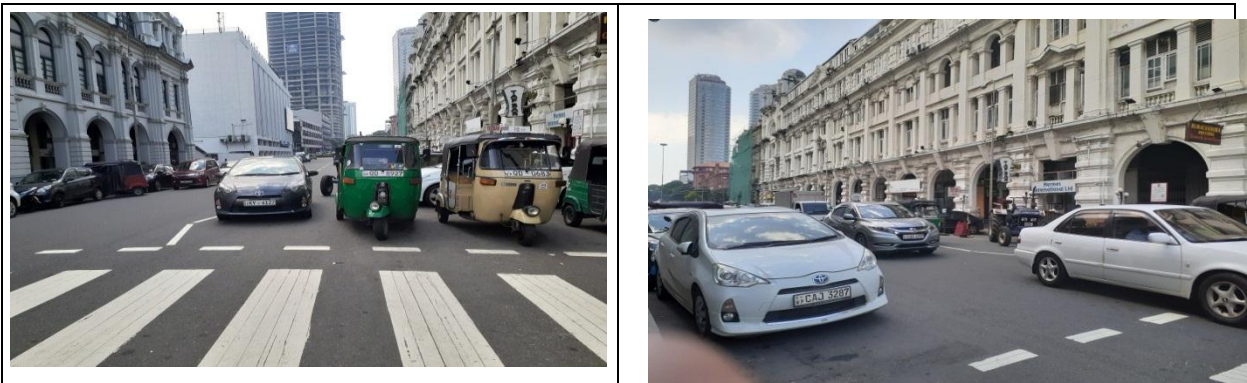
3.4 කොළඹ නගර සභාව

3.4.1 රථගාල් පහසුකම් සැලසීම

සැලසුම් හා ගොඩනැගිලි රෙගුලාසි 3 (ii) පරිදි වාහන නතර කිරීමේ ඉඩකඩ සැපයීම ප්‍රායෝගික නොවන අවස්ථාවලදී සැලසුම්කරණ කමිටුව තීරණය කරන පරිදි පස්වන උපලේඛනයේ සඳහන් ආකාරයට සේවා ගාස්තු අය කළ යුතු වේ. ඒ අනුව කොළඹ සංවර්ධන සැලැස්ම (සංශෝධිත) – 2008 හි අංක 7.29 හා ලේඛන i (A) හි අංක 07 ට අනුකූලව 2017, 2018 හා 2019 වර්ෂයන්හිදී සැලසුම් අනුමත කිරීමේදී කොළඹ මහ නගර සභාව විසින් පහත පරිදි ගාස්තු අය කර ගෙන තිබුණි.

විස්තරය	2017	2018	2019
සැලසුම් අනුමත කිරීම් සංඛ්‍යාව	06	04	01
අය කරන ලද මුළු සේවා ගාස්තු වටිනාකම (රු.)	6,500,000	4,000,000	1,000,000

මෙම අයකිරීම් මගින් අනුමත කරන ලද ගොඩනැගිලි සඳහා රථගාල් කිරීමේ පහසුකම් සැලසීම කොළඹ මහ නගර සභාවේ වගකීම වුවද, එහි තැන්පතු ගිණුමක එම අයකිරීම් දීර්ඝ කාලයක සිට පවත්වා ගෙන යන බව නිරීක්ෂණය විය. 2017 සිට 2019 දක්වා මෙවැනි අයකිරීම්වල එකතුව රු.11,500,000 ක් වුවද, මෙම අයකිරීම් යොදා ගෙන රථ ගාල් ඉදිකර නොමැති බවත් ප්‍රධාන මාර්ග වල සැලකිය යුතු ප්‍රමාණයක් රථ ගාල් සඳහා අවසර ලබා දී ඒ සඳහා ගාස්තු අය කිරීමක් සිදුවන බවත් නිරීක්ෂණය විය.



ශ්‍රී ලංකා පොලිස් මූලස්ථානය හා වරාය අධිකාරියට යාබදව පිහිටි ප්‍රධාන මාර්ගයේ මංකීරු 02 ක්ම රථවාහන ගාල් කිරීම සඳහා අවසර දී ඇති ආකාරය

3.4.2 කොළඹ නගර සභා බල ප්‍රදේශය තුළ පවතින රථගාල් හා ත්‍රිරෝද රථගාල්

නගරසභා සීමාව තුළ පොලිස් වසම් 17 ක අවසර ලත් ත්‍රිරෝද රථගාල් 339 ක් හා මාර්ග දෙපස වාහන නතර කිරීම සඳහා අවසර ලබා දී ඇති මාර්ග 76 ක වාහන සංඛ්‍යාව 4,322 ක් සඳහා රථ ගාල් කළ හැක. මෙම තොරතුරු අනුව එම මාර්ග හා එයට අයත් පොලිස් ස්ථාන කිහිපයකින් ලබා ගත් තොරතුරු අනුව පහත කරුණු අනාවරණය විය.

- (අ) අනුමත ත්‍රිරෝද රථගාල්වලට අමතරව අනුමැතිය රහිතව ත්‍රිරෝද රථ පවත්වාගෙන යන ස්ථාන පවතින බව පොලිස් වසම් මගින් ඉදිරිපත් කළ තොරතුරු අනුව අනාවරණය විය. ඒ අනුව බොරැල්ල පොලිස් වසම තුළ ත්‍රිවිල් රථගාල් 85 ක් පවත්වාගෙන යන බව හා එහි ත්‍රිවිල් රථ 1029 ක් යොදවා තිබුණි. එහෙත් එම පොලිස් වසමේ ලියාපදිංචි ත්‍රිවිල් රථ ගාල් සංඛ්‍යාව 29 ක් විය. ඒ අනුව අවසර නොලැබූ ත්‍රිවිල් රථගාල් 56 ක් පවතින බව එම ප්‍රමාණය විධිමත් ලියාපදිංචියකින් බැහැරව පවත්වාගෙන යන ස්ථාන විය. සෘජුවම එහි ක්‍රියාකාරීත්ව මාර්ග අවහිරතාවය හේතු වී ඇත.

- (ආ) එමෙන්ම එම තොරතුරු අනුව එම පොලිස් වසමේ පිහිටි ප්‍රධාන මාර්ග බේස් ලයින් පාර, කොටා පාර (මරදාන පාර) යන මාර්ගවල ත්‍රිරෝද රථගාල් 20 ක් පමණ පවත්වාගෙන යන බව නිරීක්ෂණය විය. එම මාර්ග වාහන ගමනා ගමනය වැඩි, මාර්ග අවහිරතා ඇතිවන මාර්ග වන්නේය.
- (ඇ) එමෙන්ම අනුමැතිය ලබා දුන් හා අනුමැතිය රහිතව පවත්වාගෙන යන ත්‍රීවීල් රථගාල් අතරින් 50 ක් කඩිනමින් ඉවත්කළ යුතු බවට එම නිසා පදිකයින්ට හා වාහන ගමනා ගමනයේදී ඇතිවන අවහිරතාවයන් නිසා කොළඹ දිසාවේ රථවාහන ස්ථානාධිපතිවරුන් විසින් කැඳවන ලද වාර්තාවේ කරුණු සඳහන් කර තිබුණි.
- (ඈ) නගර සීමාවට පිවිසෙන රථවාහන නැවැත්වීමේ පොදු රථගාල් ප්‍රමාණවත් නොවන බැවින් මාර්ග දෙපස වාහන නතර කිරීමට අවසර ලබාදී තිබුණි. එම මාර්ග නගර මධ්‍යයේ ප්‍රධාන මාර්ගයන් මෙන්ම කාර්ය බහුල අනෙකුත් මාර්ගයන් විය. මාර්ගයේ පවතින ඉඩකඩ වෙන්කර වාහන නතර කිරීමට ඉඩපහසුකම් වෙන් කර තිබීමද මෙම මාර්ගය හා ඒ සඳහා යොදවා ගනු ලබන විකල්ප මාර්ග වල මාර්ග අවහිරතා ඇතිවීමට හේතු වී තිබුණි.

3.5 රථ වාහන තදබදය අවම කිරීම සඳහා පියවර නොගැනීමෙන් සිදුවන ආර්ථික, සමාජීය හා පාරිසරික බලපෑම

3.5.1 ආර්ථික බලපෑම

- (අ) රථවාහන තදබදය නිසා ශ්‍රී ලංකාවේ ආර්ථිකයට විශාල බලපෑමක් සිදුවෙයි. රථවාහන තදබදයේ ආර්ථික පිරිවැය අගය කිරීම (Measuring the economic Costs & Traffic Congestion) යන මාතෘකාව යටතේ 2017 වර්ෂයේ ප්‍රසිද්ධ කරන ලද පර්යේෂණ වාර්තාව (S.A.C.S. ජයසූරිය සහ යාපා එම් බණ්ඩාර) අනුව ආර්ථිකයට වන හානිය වාර්ෂිකව රුපියල් බිලියන 32 ක් වශයෙන් ඇස්තමේන්තු කරන අතර ශ්‍රී ලංකාවේ දළ දේශීය නිෂ්පාදනයෙන් දළ වශයෙන් එම අගය 1.5% සඳහන් කරයි. එමෙන්ම අගනගර සංවර්ධන සැලැස්ම 2019-2030 අනුවද ප්‍රවාහන තදබදය නිසා ශ්‍රී ලංකා ආර්ථිකයේ වාර්ෂිකව දළ ජාතික නිෂ්පාදන ප්‍රමාණයෙන් සියයට 1.8 අහිමි වී යන බව ඇස්තමේන්තු කර තිබේ.

(ආ) දෛනික කාර්ය බහුල පැය වලදී කොළඹ නගරයේ සිට කොළඹ උප නගරවලට යාම සඳහා වාහන ගමනා ගමන වේගය පැයට කිලෝමීටර් 28 සිට පැයට කිලෝමීටර් 9 දක්වා අඩු වී ඇති බව 1997-2001 කාල පරිච්ඡේදයේ කරන ලද සමීක්ෂණ මගින් පැහැදිලි වන බව විශේෂඥයන් සඳහන් කරයි. මේ අනුව මගීන් සහ පෞද්ගලික මෝටර් රථ පදවන්නන් විශාල අමතර කාලයක් ගමනාගමනය සඳහා ගත කිරීම ප්‍රවාහන පිරිවැයෙන් සියයට 21 ක ප්‍රතිශතයක් ඉන්ධන සඳහා දැරීමට සිදුවෙයි. ඉන්දියාව, තායිලන්තය හා මැලේසියාව වැනි අසල්වැසි රාජ්‍යයන් හා සැසඳීමේදී ශ්‍රී ලංකාව ප්‍රවාහනයේදී ඉන්ධන සඳහා වැඩි ප්‍රතිශතයක් දරන රටක් ලෙස ඒවාට වඩා ඉදිරියෙන් සිටින බව නිරීක්ෂණය විය.

(ඇ) ගාල්ල කොරිඩෝව (මොරටුව සිට පිටකොටුව දක්වා) පදනම් කරගෙන සිදුකර තිබූ පර්යේෂණ වාර්තා අනුව මාර්ග තදබදය නිසා ඇතිවන ආර්ථික පිරිවැය පහත පරිදි විශ්ලේෂණය කර තිබුණි. ඒ අනුව වැඩි පිරිවැයක් බස් රථ හා වෑන් රථ වලින් ඇති කරන අතර මෝටර් රථ, යතුරු පැදි හා ත්‍රීරෝද රථ මගින් ඊට අඩු එහෙත් සැලකිය යුතු පිරිවැයක් ඇති කරන බව නිරීක්ෂණය විය.

ප්‍රවාහන මාධ්‍යය	බස්	මෝටර් රථ	වෑන්	යතුරු පැදි	ත්‍රී රෝද රථ
ආවස්ථික පිරිවැය	3.12	2.00	7.40	0.21	0.22
ඉන්ධන පිරිවැය	4.73	0.65	0.65	0.10	0.03
දිනක මුළු පිරිවැය	7.85	2.65	8.05	0.32	0.25
වාර්ෂික මුලු පිරිවැය	2865.25	967.25	2938.25	116.80	90.16

3.5.2 සමාජීය බලපෑම

විස්තර පහත පරිදි විය.

(අ) කොළඹ වාණිජ නගර සංවර්ධන සැලැස්ම 2019-2030 පෙන්වා දෙන පරිදි රථවාහන තදබදය හේතුවෙන් සමාජීය වශයෙන් බලපාන ප්‍රධාන අහිතකර බලපෑම සෞඛ්‍ය ආශ්‍රිත ප්‍රශ්න වේ. වායු දූෂණය හේතුවෙන් ඇති වන ප්‍රධානතම සෞඛ්‍ය ගැටලුවක් වනුයේ ස්වසන රෝග වලට ගොදුරු වීමයි. රථවාහන තදබදය වැඩි අවස්ථා වලදී කොළඹ නගරයේ වායු ගුණත්ව දර්ශකය අහිතර තත්ත්වය දක්වා ගමන් කිරීමෙන් මිනිසුන් ලෙඩ රෝග වලට ගොදුරු වීමේ අවධානමක් පවතී.

- (ආ) කොළඹ නගර සීමාව තුළ මන්දගාමී සහ සතුටුදායක නොවන ප්‍රවාහන පද්ධතිය නිසා එය භාවිතා කරන්නන්ට කලකිරීම්, මානසික ආතතිය ආදියද ඇති වීමට එය හේතු වේ. මේ නිසා කොළඹ පදිංචිකරුවන් හා දිනපතා කොළඹට පැමිණෙන ජනයා දිගුකාලීන වශයෙන් සෞඛ්‍ය ගැටලුවලට ගොදුරු වීමේ අවධානමක් පවතී.
- (ඇ) සේවයට පැමිණීමට හා ආපසු යාමට වැඩි කාලයක් ගතකල විට අනෙකුත් සමාජීය අන්තර් සම්බන්ධතා පැවැත්වීමට හෝ තමන්ගේ පෞද්ගලික තෘප්තිය සඳහා යෙදවීමට ඇති කාලය අඩු වීම ද හේතු වන අතර කාර්යාල සේවකයින්ගේ සේවා ඵලදායීත්වය අඩු කිරීමට මෙම ගැටළුව නන් අයුරින් බලපෑ හැකිය.

3.5.3 පාරිසරික බලපෑම

- (අ) ශ්‍රී ලංකාවේ වායු දූෂණය සඳහා බලපාන ප්‍රධානතම සාධකයක් වන්නේ රථවාහන මගින් පිටවන දුමාරයන්ය. දිනෙන් දින වැඩිවන රථවාහන ප්‍රමාණය මෙන්ම රථවාහන නඩත්තු කිරීම සතුටුදායක මට්ටමක නොතිබීම වායු දූෂණය ඉහළ යාමට බලපායි. නාගරික ප්‍රදේශ වල පවත්නා දැඩි රථවාහන තදබදය ප්‍රමාණවත් මහා මාර්ග නොතිබීම හා එහි නඩත්තුව නිසි ලෙස සිදු නොවීම මෙයට හේතුවී තිබේ. එක්සත් ජනපද පරිසර ආරක්ෂණ නියෝජිත ආයතන විසින් සකස් කරන ලද වායු තත්ත්ව දර්ශකයන්ට අනුව කොළඹ නගරය තුළ වායු සනත්ව දර්ශකය (AQI) 51-100 ත් අතර මධ්‍යස්ථ මට්ටමක පිහිටයි. සඳුදා දිනයන්හිදී කොළඹ නගරයට පැමිණෙන වාහන සංඛ්‍යාව අධික වන විට දර්ශකය සාපේක්ෂ වශයෙන් පහළ අගයක් ගන්නා අතර එය සෞඛ්‍යයට හානි දායක තත්ත්වයක් වේ.
- (ආ) තදබදයට ලක් වූ මාර්ග වායු දූෂණය හා ශබ්ද දූෂණයටද අහිතකර ලෙස බලපාන අතර මෝටර් රථවලින් සිදුවන වායු විමෝචනය ශ්‍රී ලංකාවේ වැඩිම වායු දූෂක ප්‍රභවයන්ගෙන් එකක් වන අතර එයින් සියයට 60 කට වඩා වැඩි ප්‍රමාණයක් කොළඹ නගරය ආශ්‍රිතව සිදු වේ. කොළඹ වාණිජ නගර සැලැස්මේ (2019-2030) දැක්වෙන ආකාරයටම නයිට්‍රජන් ඩයොක්සයිඩ් සහ සල්ෆර් ඩයොක්සයිඩ් හා කාබන් ඩයොක්සයිඩ් වැනි දෘෂ්‍යාකාරක වායුවලට සනත්වය කාර්යබහුල වේලාව තුළ ඉහළ යාමේ ප්‍රවණතාවයක් පවතින බව තහවුරු වී ඇති අතර එමගින් මාර්ගයන් දෙපස වායු ගෝලීය තත්ත්වය වඩාත් අහිතකර විය හැකි බවට අනුමාන කල හැකි බව පෙන්වා දෙයි.

(ඇ) කොළඹ වාණිජ නගර සැලැස්මේ දැක්වෙන ආකාරයටම මෝටර් සයිකල් හා ත්‍රිරෝද රථ වැනි පෙට්‍රල් භාවිතා කරන වාහන වලින් නිකුත් කරන හයිඩ්‍රොකාබන් ප්‍රමාණයෙන් සියයට 90 කට පමණ දායකත්වය සපයන අතර බස්රථ හා ලොරි රථ මගින් ඩීසල් භාවිතා කරන වාහන වලින් නිකුත් කරන නයිට්‍රජන් ඔක්සයිඩ් කාණ්ඩයට අයත් වායූන් සහ අංශුමය කොටස් වලින් සියයට 60 ක් සියයට 70 ක් අතර විමෝචනයකට දායකත්වය සපයන බව තවදුරටත් පෙන්වා දෙයි. සාමාන්‍යයෙන් නගරයක මුළු PM 10 අගයෙන් සියයට 50 ක් සියයට 60 ක් අතර ප්‍රමාණයක් PM 2.5 වේ. කොළඹ නගරය තුළ සඳුදා දිනයන්හිදී ඉහල අගයක් ගනු ලබන්නේ සඳුදා දිනයන්හිදී කොළඹට පැමිණෙන වාහන ප්‍රමාණය වැඩි වන හෙයිනි. කොළඹ නගරයේ වැඩිම වාහන තදබදයක් පවතින්නේ පෙ.ව7.00 – 8.00 අතර හා දහවල් 1.00-3.00 හා සවස 5.00-7.00 අතර වේ. මෙම වේලාවන්හිදී අධික රථවාහන තදබදය හේතුවෙන් වාහන වලින් පිටවන වායූන් හේතුවෙන් එම වේලාවන්හිදී QUI අගය ඉහල අගයක් ගන්නා බව දක්වා තිබුණි.

4. නිර්දේශ

- 4.1 ජාතික ප්‍රවාහන ප්‍රතිපත්තියක අවශ්‍යතාවය නිසි පරිදි හඳුනා ගැනීමෙන් බහු විධ අංශ ඇතුළත් තිරසාර ප්‍රවාහන පද්ධතියක් උදෙසා සුදුසු ප්‍රවාහන ප්‍රතිපත්තියක් කඩිනමින් අනුමත කිරීම.
- 4.2 ජාතික භෞතික සැලැස්මට අනුකූලව නාගරික ප්‍රවාහන හා මහා මාර්ග යන ක්ෂේත්‍ර වල සැලසුම් මෙන්ම එම ක්ෂේත්‍රයන්ට අදාළ පළාත් පාලන ආයතනවල සැලසුම් එකිනෙක ඒකාබද්ධ කර ගැසටි නිවේදනයක් මගින් නීතිගත කර, එම සැලසුම් සමගාමීව නිසි කලට ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා අවශ්‍ය පියවර ගැනීම
- 4.3 අදාළ ජාතික සැලසුම් භාවිතයට සකසන අධ්‍යයනයන් සිදුකිරීමේදී ඒ සඳහා සෙසු අංශ කෙරෙහි වන බලපෑම ඉතා පුළුල් අන්දමින් සැලකිල්ලට ගෙන ඇගයීමට ලක් කිරීම.
- 4.4 අදාළ ව්‍යාපෘති නිසි පරිදි ක්‍රියාත්මක කිරීමට සකස්කරන අධ්‍යයන හා උපදේශන සේවා ලබා ගැනීම වෙනුවෙන් දරනු ලබන අධික වියදමට සාපේක්ෂව ඒවායේ ඵලදායිතාවය නිසි ලෙස සැලකිල්ලට ගැනීම හා ණය කොන්දේසි පිලිබඳ විශ්ලේෂනය සලකා බැලීම.
- 4.5 මාර්ග තදබදය අවම කිරීම හා කාර්යක්ෂම ප්‍රවාහන පද්ධතියක් උදෙසා වන ව්‍යාපෘති නිසි අධ්‍යයනයට හා ඇගයීමට ලක් කර ක්‍රියාත්මක කිරීම සහ ඒ පිලිබඳ තීරණ සහේතුක නොවන පරිදි වෙනස්වීම් වලට හාජනය වීම වැළැක්වීම සඳහා ජාතික අවශ්‍යතා පදනම්ව ජාතික සැලසුම් සම්පාදනය කර ක්‍රියාත්මක කිරීම.
- 4.6 ජාතික ප්‍රවාහනය පද්ධතියකට සම්බන්ධවන සෙසු ආයතන වල සම්බන්ධීකරණය ශක්තිමත් කිරීම.
- 4.7 රථවාහන පොලිස් අංශවල නිලධාරීන්ගේ රථවාහන කළමනාකරණය සම්බන්ධ පුහුණුවීම් වැඩි කර රථවාහන තදබදය අධික වන පොලිස් කොට්ඨාශ හඳුනා ගෙන එම කොට්ඨාශ සඳහා අවශ්‍ය වන නිලධාරීන් සංඛ්‍යාව අනුයුක්ත කිරීම, අවශ්‍ය පහසුකම් සැලසීම හා එම නිලධාරීන්ගේ සෞඛ්‍ය තත්ත්වයට සිදුවන අහිතකර බලපෑම අවම කිරීම සඳහා අවශ්‍ය කටයුතු සම්පාදනය කිරීම.
- 4.8 යෝජිත සියළු ව්‍යාපෘතීන් සම්බන්ධව ගත යුතු අනුමැතීන් කඩිනමින් ලබා ගැනීමට කටයුතු කිරීම.

- 4.9 බත්තරමුල්ල ප්‍රදේශයේ රජයේ ආයතනවල නිලධාරීන් හා එම ආයතනවල සේවය ලබා ගැනීම සඳහා පැමිණෙන මහජනතාව ප්‍රධාන දුම්රිය පොළවල්වල සිට බත්තරමුල්ල දක්වා පොදු මගී ප්‍රවාහන සේවා ස්ථාපිත කිරීම හා පහසුකම් වැඩිදියුණු කිරීම.
- 4.10 නව තාක්ෂණ ක්‍රම යොදා ගැනීම හා කාර්යාල කටයුතු ක්‍රමවත් කිරීමෙන් මහජනතාව රජයේ ආයතනවලින් සේවා ලබා ගැනීමට පැමිණීම අවම කිරීම.
- 4.11 කොළඹ නගරයේ හා බත්තරමුල්ල නගරයේ රථවාහන ගාල් කිරීම සඳහා සුදුසු ස්ථාන වෙන් කිරීම හා කොළඹ නගරයට රථ වාහන ඇතුළු වීම අර්ථවත් ලෙස පාලනය කිරීමට අවශ්‍ය විකල්පයන් සැලකිල්ලට ගැනීම.
- 4.12 රථ වාහන ධාවනයේදී සිදුවන වායු විමෝචනය වැළැක්වීම සඳහා පොදු මගී ප්‍රවාහන සඳහා සූර්ය සහ විදුලි බලයෙන් ක්‍රියාත්මක වන වාහන යොදා ගැනීම බෙදාහැරීම කිරීම.
- 4.13 මගී ප්‍රවාහනය සඳහා උසින් අඩු පාපුවරු (LOW bed) සහිත, ඉහළ ධාරිතාවයෙන් යුතු, වායුසමානුකූල කරන ලද බස් රථ හඳුන්වාදීම. (දුර ගමන් බස් රථ මෙන් කෙටි ගමන් බස් රථ වලද පහසුකම් සලසා දීම.)
- 4.14 කෙටි දුර ධාවන බස් රථ නියමිත කාල සීමාවකට විධිමත්ව අඛණ්ඩව ක්‍රියාත්මක කිරීම.
- 4.15 මොරටුව සිට මීගමුව දක්වා කලාපය ආවරණය වන පරිදි ඇල මාර්ග සහ සාගර උපයෝගී කරගෙන මගී ප්‍රවාහනය පුළුල් කිරීම.
- 4.16 රථ වාහන තදබදය වැඩි තදාසන්න ප්‍රදේශවල ඉදිකිරීම් වලදී බහු මහල් සහිතවීම හා ඒවායේ වාහන නවතා තැබීමේ මහල් අවශ්‍ය ප්‍රමාණයට ගොඩනැගිලි සැලසුම්වලට ඇතුළත් කිරීමේ අවශ්‍යතාවය සැලකිල්ලට ගැනීම හා පසුව එම මහල් වෙනත් අවශ්‍යතාවයන් සඳහා යොදා ගන්නා බැවින් එය වැළැක්වීමට කටයුතු කිරීම.
- 4.17 නගර පරිසරයට නිරාවරණය වීමේදී ඇතිවන ගැටළු අවම කිරීම හා පිරිසිදු වාතය ඇති කිරීම සඳහා පහත ක්‍රියාමාර්ග ගැනීම.
- (අ) විදුලි බලයෙන්/ සූර්ය බලයෙන් ක්‍රියාකරන වාහන හඳුන්වා දීම.
 - (ආ) විදුලි වාහන සඳහා අවශ්‍ය ආරෝපණ කුටි ඉදි කිරීම.
 - (ඇ) නගරයට පැමිණෙන ජනතාවට කෙටිදුර ගමනා ගමන කටයුතු සඳහා සාධාරණ ගාස්තුවකින් යුත් කුලී රථ පහසුකම් ඇති කිරීම හා විදුලි බලය/ සූර්ය බලය යොදා ගන්නා කුලී රථ භාවිතය වැඩි කිරීම.

4.18 නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය මගින් සකස් කර ඇති කලාපකරණ සැලසුම නැවත සලකා බලා සාගරය දෙසින් ගොඩබිමට එන සුළං මගින් නගරයේ රථ වාහන වලින් පිටවන අපිරිසිදු වාතය නැවත පිටවන ලෙස ගොඩනැගිලි සනත්වය සංශෝධනය කිරීම.

4.19 නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය හා අනෙකුත් පළාත් පාලන ආයතන ඒකාබද්ධ වී අනවසර ඉදිකිරීම් ඇතිවීම වැළැක්වීම සඳහා පසු විපරම් ක්‍රමවේදයක් ඇතිකිරීම හා ප්‍රගතිය කාලීනව ඇගයීම.


ඩබ්ලිව්.පී.සී.වික්‍රමරත්න
විගණකාධිපති

2022 නොවැම්බර් 17 දින