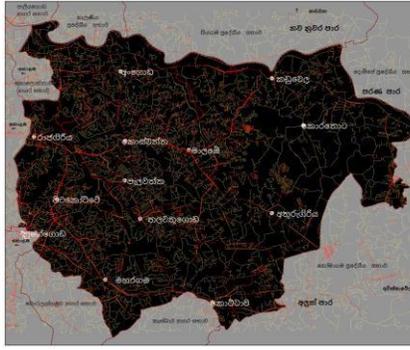
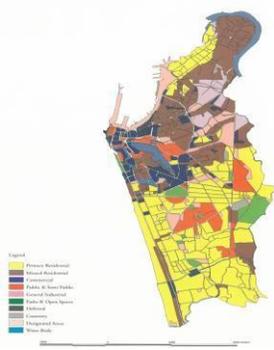


கொழும்பு நகரம் மற்றும் அதனை அண்மித்த பிரதேசங்களுக்கான நுழைவுப் பாதைகளில் வாகன நெரிசலைக் குறைப்பதற்காக உரிய அரச நிறுவனங்களினால் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ள செயலாற்றலை மதிப்பிடல்



செயலாற்றல் பிரிவு: PER/A/LOR/A/2019/TC/03



தேசிய கணக்காய்வு அலுவலகம்



உள்ளடக்கம்

<u>இலக்கம்</u>	<u>விபரம்</u>	<u>பக்கஇலக்கம்</u>
1.	நிறைவேற்றுப் பொழிப்புரை	1
2.	அறிமுகம்	4
2.1	பின்புலம்	4
2.2	கணக்காய்வு நுழைவு	11
2.3	கணக்காய்வின் நோக்கம் மற்றும் மூலப்பிரமாணம்	12
2.4	கணக்காய்வு விடயப் பரப்பு	15
2.5	விடயப் பரப்பினை எல்லைப்படுத்தல்	16
2.6	கணக்காய்விற்கான அதிகார பலம்	17
3.	விரிவான கணக்காய்வு கண்டுபிடிப்புகள்	18
3.1	திட்டமிடல்	18
3.2	திட்டத்தை செயல்படுத்துதல்	26
3.3	இலங்கை பொலிஸாரினால் வாகன நெரிசலைக் குறைப்பதற்காக மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ள வழிமுறைகள்	52
3.4	கொழும்பு நகரசபை	59
3.5	வாகன நெருக்கடியைக் குறைப்பதற்கான நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப் படாததால் ஏற்பட்டுள்ள பொருளாதார, சமூக மற்றும் சுற்றுச்சூழல் தாக்கங்கள்	61
4.	பரிந்துரைகள்	65

1. நிறைவேற்றுப் பொழிப்புரை

நாட்டின் அபிவிருத்திக்கான அத்தியாவசியமான உட்கட்டமைப்பு வசதிகளுள் முறையான வீதி ஒழுங்கமைப்பு என்னும் தேவைப்பாடானது விரிவுபடுத்தப்பட்ட போதுமான மற்றும் தரமான உட்கட்டமைப்பு வசதியாக இருத்தல் வேண்டும். அதே போன்று, நகரத்தினுள் இடம்பெறும் அபிவிருத்தி செயற்பாடுகளுடன் இணைந்து வீதி ஒழுங்கமைப்பும் அபிவிருத்தி அடைதல் வேண்டும். இதற்காக அபிவிருத்தி அடைந்த நாடுகளில் விஞ்ஞான ரீதியாக நிகழ்காலம் மற்றும் எதிர்காலத்திற்கு பொருத்தமான வகையில் வீதி ஒழுங்கமைப்பு உருவாக்கப்பட்டு உள்ள போதிலும் இலங்கை போன்ற அபிவிருத்தி அடைந்து வரும் நாடுகளில் அது இன்னமும் தீர்க்கப்படாத பிரச்சனையாகவே காணப்படுகின்றது. மேல் மாகாணத்தினுள் அது விசேடமாகக் காணப்படுவதற்கு கொழும்பு வணிக நகரமாகவும் மற்றும் ஸ்ரீ ஜயவர்தனபுர கோட்டை தலை நகரமாகவும் இருக்கும் காரணத்தினால் இந்த நகர எல்லைக்குள் மற்றும் அதற்கான நுழைவுகளில் இந்த சிக்கல் மூலமாக சமூக, நிர்வாக, பொருளாதார நடவடிக்கைகள் மற்றும் சுற்றாடல் ரீதியாக தடைகள் ஏற்படுத்தியுள்ள சூழலை உருவாக்கி உள்ளமை ஆகும். காலி வீதி, ஹை லெவல் வீதி, புதிய கண்டி வீதி, லோ லெவல் வீதி, நீர்கொழும்பு வீதி, கண்டி வீதி , மற்றும் ஹொரணை வீதி உள்ளிட்ட 07 நுழைவு வழிகளில் வாகனங்கள் பாரிய எண்ணிக்கையில் இலங்கையின் வணிக நகரமான கொழும்பு நகரை நோக்கி உள்நுழையும் காரணத்தினால் அங்கு நாளாந்தம் பாரிய எண்ணிக்கையில் வாகனங்கள் செலுத்தப்படுகின்றன.

கொழும்பு நகரம் மற்றும் அண்டிய நுழைவு வழிகளில் காணப்படும் அதிக வாகன நெருக்கடியை முகாமைத்துவப்படுத்துவதற்காக குறுகிய கால மற்றும் நீண்டகால தீர்வுகளை வழங்குதல் தொடர்பாக அரசாங்கம் மற்றும் போக்குவரத்து முகாமைத்துவத்திற்கு பொறுப்புக்கூற வேண்டிய நிறுவனங்களினால் நிறைவேற்றப்பட்ட மற்றும் நிறைவேற்றப்பட வேண்டிய பொறுப்புகளின் செயலாற்றுகை மற்றும் உற்பத்தித் திறனை மதிப்பிடுதல் இந்த செயலாற்றுகைக் கணக்காய்வின் முக்கிய நோக்கமாகும். இங்கு தேசிய பௌதிகத் திட்டத்தினைப் போன்றே நகர திட்டம் மற்றும் வீதித் திட்டத்திற்குப் பொருத்தமாக போக்குவரத்து, வாகன முகாமைத்துவம், நகர அபிவிருத்தி மற்றும் வீதி அபிவிருத்தி என்பவை தொடர்பாக அரசு நிறுவனங்களின் பொறுப்புக்களை நிறைவேற்றல் பரீட்சிப்பு செய்யப்பட்டுள்ளது.

வர்த்தமானி அறிவித்தலின் மூலம் நகர அபிவிருத்தி, போக்குவரத்து மற்றும் வீதி அபிவிருத்தி திட்டம் சட்ட ரீதியான ஆவணமாக்கப்படாமை, வாகன நெருக்கடியில் தாக்கத்தினை ஏற்படுத்தும் காரணங்களை தீர்க்கமாக அடையாளம் கண்டு அவற்றை குறைப்பதற்காக எடுக்கப்பட வேண்டிய நடவடிக்கைகள் மற்றும் அவற்றின்

முன்னுரிமைகள் அடையாளம் காணப்படாமை, நகர அபிவிருத்தி, வீதி அபிவிருத்தி மற்றும் போக்குவரத்து போன்ற அனைத்து பிரிவுகளினதும் தொடர்பின் மூலம் அரசு நிறுவனங்களின் பொறுப்புகள் அடையாளம் காணப்படாமை போன்ற சிக்கல்கள் திட்டமிடுதலின் போது அவதானிக்கப்பட்டது. வீதி அபிவிருத்தி திட்டம், தேசிய பெளதீக திட்டம் மற்றும் நகர அபிவிருத்தி திட்டம் போன்ற பிரதான திட்டங்களை நடைமுறைப்படுத்தும் போது பொருளாதாரம், வினைத்திறன் மற்றும் உற்பத்தித் திறன் என்பன குறைவடைதல் இதில் தாக்கத்தை ஏற்படுத்தியுள்ளது என்பது அவதானிக்கப்பட்டது. அதே போன்று போக்குவரத்து மற்றும் வீதி அபிவிருத்தி தொடர்பான தேசிய கொள்கைகள் சட்டவாக்க நிலையிலேயே காணப்படும் காரணத்தினால் வாகன நெருக்கடியைக் குறைப்பதற்கு எடுக்கப்பட்ட வழிவகைகள் ஒரே சீராக இல்லாமை மற்றும் தொடர்ச்சியாக நடைமுறைப்படுத்தப்படாமை என்பன அவதானிக்கப்பட்டது. இந்த முக்கிய திட்டத்துடன் இணைந்ததாகக் குறித்த நிறுவனங்களின் செயற்பாட்டுத் திட்டம் தயாரிக்கப்படவில்லை என்பதும் வீதி நெருக்கடியைக் குறைப்பதற்காக எடுக்கப்பட வேண்டிய வழிவகை அந்த செயல் திட்டத்தின் மூலம் நிறைவேற்றப்படவில்லை என்பதும் அவதானிக்கப்பட்டது.

முறையான சாத்தியக்கூறு ஆய்வு மேற்கொள்ளப்படாத காரணத்தால் 2017 ஆம் ஆண்டு தொடக்கம் செயல்படுத்தப்பட்ட மாநகர திட்டத்தில் முன்மொழியப்பட்டிருந்த பேருந்து முன்னுரிமை வீதி, நெகிழ்வான அலுவலக நேரங்கள், நீர்வழிப் போக்குவரத்து போன்ற செயற்திட்டங்களினால் மற்றும் சஹசர செயற்திட்டத்தினால் எதிர்பார்க்கப்பட்ட நோக்கத்தினை நிறைவேற்றிக் கொள்வதற்கு முடியாது போயிருந்தது. மாலம்பே தொடக்கம் கோட்டை வரையான இலகு ரயில் போக்குவரத்து செயற்றிட்டம் வெளிநாட்டு நிதி உதவியுடன் ஆரம்பிப்பதற்கு திட்டமிடப்பட்டு ஆரம்ப கட்ட வேலைகள் பூர்த்தி செய்யப்பட்டு இருந்ததுடன் மேல் மாகாண வலய ரீதியான இலகு ரயில் போக்குவரத்து செயற்திட்டத்தின் அடிப்படை சாத்தியக்கூறு ஆய்வு பூர்த்தி செய்யப்பட்டு இருந்தது. அவ்வாறு இருந்த போதிலும் தற்போது வரையிலும் இந்த இரு செயற்திட்டங்களும் நிறுத்தப்பட்டு இருந்ததுடன் அதற்கமைய 2019 திசம்பர் 31ஆம் திகதி வரையில் மேற்கொள்ளப்பட்டிருந்த ரூபா.11,537 பில்லியன் செலவு பலனற்று இருந்தது.

அதே போன்று இந்த செயல் திட்டத்துடன் இணைந்து செயற்பட வேண்டிய வாகன தரிப்பிட முகாமைத்துவம், வீதி சந்திகளைக் கட்டுப்படுத்துதல், வாகனப் போக்குவரத்தினைக் கட்டுப்படுத்துதல், முற்கொடுப்பனவு அட்டை பேருந்து கட்டண முறை, ஓட்டுனர் அபிவிருத்திப் புள்ளி முறை மற்றும் நகர மத்திக்குள் நுழையும் வாகனங்களுக்கான கட்டணத்தை அறவிடுதல் போன்ற முன்மொழிவுகள் நடைமுறைப்படுத்தப்படாமை, 2019 ஆம் ஆண்டில் 9 சொகுசு பஸ் வண்டிகள் மட்டுமே கொள்வனவு செய்யக்கூடியதாக இருந்தமை மற்றும் தேவைப்பாடுகளுக்கு அமைவான அலுவலகம் மற்றும் பாடசாலை போக்குவரத்து சேவை முன்னேற்றப்படாமை என்பன அவதானிக்கப்பட்டன. கொழும்பு மற்றும் அண்மித்த பிரதேசங்களில்

இடம்பெறும் அனுமதியற்ற நிர்மாணிப்பு மற்றும் அபிவிருத்தி செயற்பாடுகள் காரணமாக ஏற்படும் வாகன நெருக்கடி மற்றும் அதன் மூலம் ஏற்படும் தாக்கங்கள் (TIA) என்பவற்றை மதிப்பிடுவதற்கான தொடர் நடவடிக்கை ஒன்று பாரிய கொழும்பு பிரதேசத்தில் போதிய அளவு மேற்கொள்ளப்படாமை, வாகன தரிப்பிட வசதிகள் போதுமான அளவில் இல்லாமை என்பன வாகன நெருக்கடி அதிகரிப்பதற்கு காரணமாக உள்ளது. அதே போன்று, கொழும்பு பிரதேசத்திற்கான போக்குவரத்து பொலிஸ் பதவியணியினர் போதிய அளவில் இல்லாமை, பயிற்சி பெறாத போக்குவரத்து போலீஸ் பதவியணியினர் 78 சதவீதத்திற்கும் 86 சதவீதத்திற்கும் இடையில் காணப்படுகின்றமை என்பன வாகன முகாமைத்துவம் தொடர்பில் தாக்கத்தை ஏற்படுத்தியுள்ளது என்பது அவதானிக்கப்பட்டது.

அதனால் வாகன நெருக்கடிக்குக் காரணமாக உள்ள காரணிகள், அதற்காக எடுக்கப்பட வேண்டிய வழிமுறைகளில் முன்னுரிமை, மற்றும் குறித்த நிறுவனங்களில் அது தொடர்பான பொறுப்புகள் சரியாக அடையாளம் காணப்பட்டு அனைத்து நிறுவனங்களும் ஒன்றிணைந்து வாகன நெருக்கடியை குறைப்பதற்குத் தனியான திட்டத்தினைத் தயாரித்து வர்த்தமானி அறிவித்தலின் மூலம் சட்ட ரீதியாக்கப்பட்டு அந்த திட்டத்தை உரிய காலத்தில் நடைமுறைப்படுத்துதல். பயிற்சி பெற்ற போக்குவரத்துப் பொலிஸ் பதவியணியினரை தேவைக்கு அமைய கொழும்பு பிரதேசத்திற்கு இணைத்துக் கொள்ளுதல், ஓட்டுனர் அபிவிருத்திப் புள்ளி முறையை விரைவில் செயல்படுத்துதல், பயணிகள் போக்குவரத்தை அபிவிருத்தி செய்வதற்காக முன்மொழியப்பட்ட செயற்திட்டங்களை உடனடியாக நடைமுறை படுத்துதல், பாடசாலை மற்றும் அலுவலக போக்குவரத்து சேவைக்காக முறையான வேலைத் திட்டத்தை தயாரித்தல், நகர அபிவிருத்தி அதிகார சபை மற்றும் ஏனைய மாகாண சபை நிறுவனங்கள் ஒன்றிணைந்து அனுமதியற்ற நிர்மாணிப்புகள் மேலும் உருவாவதைத் தடுப்பதற்காகத் தொடர் நடவடிக்கை முறைமையினை செயற்படுத்துவதற்கு பரிந்துரை செய்யப்படுகின்றது.

2. அறிமுகம்

2.1 பின்புலம்

மக்களின் வருமான அதிகரிப்புடன் இணைந்ததாக தனியார் வாகன பயன்பாடும் அதிகரித்துள்ளதுடன் அதற்குப் பொது பயணிகள் போக்குவரத்தில் உள்ள வினைத்திறன்ற தன்மையும் முக்கிய காரணமாக உள்ளது. வாகனங்களின் பயன்பாடு அதிகரித்து சென்ற போதிலும் அதற்கமைய ஏனைய உட்கட்டமைப்பு வசதிகள் அதிகரிக்காத காரணத்தால் கொழும்பு நகரம் மற்றும் அண்டிய பிரதேச வீதிகளில் வாகன நெருக்கடி பாரிய சிக்கலாகி உள்ளது. மாநகர திட்டத்திற்கு அமைய வினைத்திறனான போக்குவரத்து ஒழுங்கமைப்பின் கீழ் நகர எல்லைக்குள் வாகனங்களை செலுத்த உகந்த வேகமாக மணிக்கு 20 கிலோ மீட்டர் காணப்பட வேண்டிய போதிலும் அது தற்போது குறைந்த செலுத்தல் வேகமாக உள்ள காரணத்தால் போக்குவரத்து செலவு அதிகரித்தல், பயணிகளின் நேரம் விரயம் ஆகுதல், அதனால் தொழில் சக்தியின் வினைத்திறன் குறைவடைதல் மற்றும் எரிபொருள் விரயமாதல் என்பன இடம் பெறுகின்றது. மேற் கூறிய திட்டத்தில் குறிப்பிட்டுள்ள வகையில் இலங்கை மத்திய வங்கியின் தரவுகளுக்கு அமைய மொத்த தேசிய உற்பத்தியில் போக்குவரத்து செலவு 11.3 சதவீதம் ஆகும். மேற் கூறிய பெறுமதி 10 சதவீதத்தினை விஞ்சி செல்லுதல் பொருளாதாரத்திற்கு அத்துணை உகந்தது அல்ல என்பதும் அதன் காரணமாக நாள் ஒன்றுக்கு பொருளாதார ரீதியில் ஏற்படும் நட்டம் ஆனது சுமார் ரூபா 1 பில்லியன் வரையில் ஆகும்.

2.1.1 தேசிய பௌதீக திட்டம் - 2030

தேசிய பௌதீகத் திட்டமிடல் திணைக்களத்தினால் எதிர்வரும் பத்து ஆண்டு காலத்திலும் மற்றும் அதன் பின்னரும் இலங்கையில் நட்புறவு மற்றும் உலகளாவிய ரீதியில் போட்டி நிறைந்த பொருளாதாரமாக அமைப்பதற்கு பௌதீக சுற்றாடல் வசதிகளை ஏற்படுத்தும் வகையில் புவியியல் ரீதியாக உலகின் மூலோபாய இடத்தில் அமைந்துள்ள ஏற்றத் தாழ்வினை பயன்படுத்துவதற்கு வழிகாட்டலை வழங்குவதை அடிப்படை நோக்காக முன் நிறுத்தி தேசிய பௌதீக திட்டம் நாடு முழுவதும் உள்ளடங்கும் வகையில் நாட்டில் அனைத்து பொருளாதார திட்டங்களை அடிப்படையாகக் கொண்டு தயாரிக்கப்பட்ட ஒரு திட்டமாகும். அதன் ஒரு கூறாக நாட்டில் காணப்படும் நிலப்பரப்பினை சிறந்த முறையில் எவ்வாறு பயன்படுத்துவது என்பது தொடர்பாக வழிகாட்டலை வழங்குவதுடன் அதன் மூலம் நாட்டின் வீதி ஒழுங்கமைப்பில் செய்யப்பட வேண்டிய அபிவிருத்தி தொடர்பிலான பிரேரணைகள் முன்வைக்கப்படும். தேசிய மட்டத்தில் பௌதீக திட்டமொன்று பௌதீக ரீதியில் மிக உயர்ந்த அளவில் தயாரிக்கப்படுவதுடன் அதன் மூலம் நாட்டின் பௌதீக அபிவிருத்தி எவ்வாறு மேற்கொள்ளப்பட வேண்டும் என்பது தொடர்பிலான வழிகாட்டல் வழங்கப்படும் கருதுகோளைக் கொண்ட ஒரு திட்டமாகும்.

2.1.2 மேற்கு வலய மாநகரத் திட்டம்

தற்போது நாட்டினுள் செயற்படும் போக்குவரத்து ஒழுங்கமைப்பு விசேடமாக மேற்கு மேல் மாகாணத்தினுள் அதிகளவு உபாயங்களின் தலையீடு தேவையாக உள்ளதால் மேற்கு வலய மாநகர திட்டத்தில் இதற்காக விசேட கவனம் செலுத்தப்பட்டிருந்தது. இங்கு ஐப்பான் சர்வதேச ஒத்துழைப்பு நிறுவனம் (JICA) 2013 / 2014 ஆம் ஆண்டுகளில் ஏற்படுத்தப்பட்ட ஐய்கா கொம்ட்ரான்ஸ் திட்ட ஆய்வின் அடிப்படையில் கொழும்பு மற்றும் நகர வலயத்திற்கான விரிவான நகர போக்குவரத்து திட்டமொன்று தயாரிக்கப்பட்டிருந்தது.

இந்த போக்குவரத்து திட்டத்தின் மூலம் புகையிரத ஒழுங்கமைப்பு, பேருந்து மற்றும் பெருந் தெருக்கள் என்பவற்றின் அடிப்படையில் காணப்படும் சிக்கல்கள் மற்றும் வாகனக் கட்டுப்பாடு மற்றும் முகாமைத்துவம் தொடர்பான சிக்கல்களும் கீழே குறிப்பிட்டுள்ளவாறு அடையாளம் காணப்பட்டு இருந்தது.

- i. வீதிச் சந்திகளை அண்டிய பிரதேசங்களில் காணப்படும் வாகன நெருக்கடி
- ii. வீதிகளின் இரு பக்கங்களிலும் வாகனங்களை நிறுத்துவதன் காரணமாக வாகன போக்குவரத்து மட்டுப்படுத்தப்படல்
- iii. விரைவில் அதிகரிக்கும் வீதி விபத்துக்கள்

ஐப்பான் ஒத்துழைப்பு நிறுவனம் (JAICA) மற்றும் மேற்கு மாநகர திட்டத்தின் மூலம் பிரதேசத்தினுள் அடையாளம் காணப்பட்டுள்ள போக்குவரத்து சிக்கல்கள் தொடர்பிலான தீர்வுகளை வழங்குதல் பின்வரும் பிரிவு மட்டத்தில் மேற்கொள்ளுவதற்குத் திட்டமிடப்பட்டிருந்தது.

- i. போக்குவரத்துத் தேவை முகாமைத்துவம்
- ii. பொதுப் போக்குவரத்து சேவையினை அபிவிருத்தி செய்தல்
- iii. வீதி உட்கட்டமைப்பு வசதிகளை அபிவிருத்தி செய்தல்
- iv. சுற்றுச்சூழல் நிலைத்திருக்கும் தன்மை

2.1.3. கொழும்பு மற்றும் அண்டிய நுழைவு வீதிகளில் வாகன நெருக்கடியைக் குறைப்பதற்குப் பங்களிப்புச் செய்யும் அரசு நிறுவனங்கள்

கீழே குறிப்பிடப்பட்டுள்ள அரசு நிறுவனங்கள் வாகன நெருக்கடியைக் குறைப்பதற்காக நேரடியாக மற்றும் மறைமுகமாகப் பங்களிப்புச் செய்கின்றன.

- i. போக்குவரத்துச் சேவைமுகாமைத்துவ அமைச்சு
- ii. நகர அபிவிருத்தி, நீர் வழங்கல் மற்றும் வீடமைப்பு வசதிகள் அமைச்சு
- iii. போக்குவரத்து பொலிஸ் தலைமையகம்
- iv. வீதி அபிவிருத்தி அதிகார சபை
- v. நகர அபிவிருத்தி அதிகார சபை
- vi. தேசிய பௌதீக திட்டமிடல் திணைக்களம்

- vii. கொழும்பு மாநகர சபை
- viii. கடுவெல நகரசபை
- ix. ஸ்ரீ ஜயவர்தனபுர கோட்டை நகர சபை
- x. தெஹிவளை நகரசபை
- xi. கொலன்னாவை நகரசபை
- xii. காணி அமைச்சு
- xiii. பிரதேச செயலக அலுவலகம் (திம்பிரிகசியாய, தெகிவளை, ஸ்ரீ ஜெயவர்த்தனபுர, கடுவெல ஆகியவை)
- xiv. மேல் மாகாணசபை
- xv. பயணிகள் போக்குவரத்து அதிகார சபை
- xvi. போக்குவரத்து ஆணைக்குழு
- xvii. பல்கலைக்கழகம் (மொரட்டுவை)
- xviii. மோட்டார் வாகன போக்குவரத்து திணைக்களம்

நேரடியாகப் பங்களிப்புச் செய்யும் அரசு நிறுவனங்களின் முக்கியமான பணிகள் பின்வருமாறு ஆகும்.

(அ) போக்குவரத்து பொலிஸ் தலைமையகம்

கொழும்பு நகரம் மற்றும் அண்டிய நுழைவு வீதிகளில் வாகன நெருக்கடியை முகாமைத்துவம் செய்வதற்காகப் போக்குவரத்து பொலிஸ் தலைமையகம் நேரடியாக பங்களிப்புச் செய்கின்றது.

- **மேற்கொள்ளப்படும் முக்கியமான பணிகள்**
 - i. போக்குவரத்துச் சட்டங்களை செயல்படுத்துதல், போக்குவரத்து நிபந்தனைகளை மீறுவதைத் தடுத்தல் மற்றும் குற்றவாளிகள் மீது வழக்கு தொடுத்தல்
 - ii. வீதி விபத்து விசாரணைகள்
 - iii. பெருந்தெருக்களில் போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாடு
 - iv. மோட்டார் வாகனம் தொடர்பான பல்வேறு சமூக செயற்பாடுகள் மற்றும் விழாக்களுக்கு பொதுமக்களுக்கு ஒத்துழைப்பு வழங்குதல்.
 - v. திட்டமிடலுக்கான தகவல்களை வழங்குதல்
- **போக்குவரத்து முகாமைத்துவம் தொடர்பில் போக்குவரத்து பொலிஸ் தலைமையகத்தினால் நிறைவேற்றப்படும் பணிகள்**
 - i. வாகனங்கள் தொடர்பும் அனைத்து காரணங்களுக்கும் ஆலோசகராக செயல்படுதல்.

- ii. வாகன விபத்து விசாரணை மற்றும் போக்குவரத்து கட்டுப்பாடு என்பவற்றுடன் தொடர்புபடும் பொலிஸ் உத்தியோகத்தர்களைப் பயிற்றுவித்தல்
- iii. பயிற்சிப் பாடசாலை மற்றும் மத்திய திருத்துமிடம் என்பன அமைந்துள்ள பொலிஸ் வாகனப் பாடசாலையை கண்காணித்தல்
- iv. விசேட சந்தர்ப்பங்கள் மற்றும் விழாக்களின் போது போக்குவரத்து முகாமைத்துவம் தொடர்பில் உரிய நிறுவனங்களுக்கு ஆலோசனை வழங்குதல்
- v. ஏதேனும் விசேட வாகன சிக்கல்களை விசாரணை செய்தல் மற்றும் எடுக்கப்பட வேண்டிய நடவடிக்கைகளை பரிந்துரை செய்தல்.
- vi. நகர அபிவிருத்தி அதிகார சபையின் மற்றும் ஏனைய மாகாண நிர்வாக நிறுவனங்களின் கோரிக்கைக்கு அமைய புதிய அபிவிருத்தி நடவடிக்கைகளில் போக்குவரத்தின் தாக்கத்தினை மதிப்பீடு (Traffic Impact Assessment) செய்தல்

(ஆ) போக்குவரத்து அமைச்சு

போக்குவரத்து மற்றும் வாகன முகாமைத்துவம் தொடர்பில் அமைச்சின் பொறுப்புகள் பின்வருமாறு ஆகும்.

- i. போக்குவரத்து விடயத்திற்கு உரிய கொள்கைகள் வேலைத் திட்டங்கள் மற்றும் செயல் திட்டங்கள் என்பவற்றை உருவாக்குதல், தொடர் நடவடிக்கை எடுத்தல் மற்றும் மதிப்பீடு செய்தல்.
- ii. புதிய தொழில்நுட்பங்களைப் பயன்படுத்தி ஒன்றிணைந்த பயணிகள் மற்றும் பண்டங்களுக்கான ரயில் போக்குவரத்து சேவையினை வினைத்திறன் உடையதாக ஆக்குவதற்குத் தேவையான நடவடிக்கை எடுத்தல் மற்றும் புகையிரத உட்கட்டமைப்பு வசதிகளை அபிவிருத்தி செய்தல் மற்றும் புகையிரத சேவையை வழங்குதல்.
- iii. பயணிகள் நிலைய சேவைகளை வழங்குதல்
- iv. பாதுகாப்பான மற்றும் நம்பிக்கையான பயணிகள் போக்குவரத்து சேவையினை வழங்குதல்
- v. சுற்றுச்சூழல் நட்புறவு போக்குவரத்து ஒழுங்கமைப்பினை அறிமுகப்படுத்துதல்
- vi. தனியார் பயணிகள் போக்குவரத்து சேவையினை ஒழுங்குறுத்துதல்
- vii. புதிய ரயில் பாதைகளை நிர்மாணித்தல் மற்றும் ஏற்கனவே இருக்கும் ரயில் பாதைகளை விரிவுபடுத்துதல் மற்றும் அதற்குரிய காணிகளைப் பெற்றுக் கொள்ளுதல்
- viii. மோட்டார் வாகனங்களை பதிவு செய்தல் மற்றும் அனுமதிப்பத்திரங்களை வழங்குதல் மற்றும் சாரதி அனுமதிப் பத்திரம் வழங்குதல்

ix. மோட்டார் வாகனங்களுக்கு உரிய சட்ட திட்டங்கள் மற்றும் வழிகாட்டல்களை வழங்குதல் மற்றும் ஒழுங்குறுத்தல்

(இ) நகர அபிவிருத்தி, நீர் வழங்கல் மற்றும் வீடமைப்பு வசதிகள் அமைச்சு

நகர அபிவிருத்தி தொடர்பில் இந்த அமைச்சினால் பின்வரும் பணிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகின்றது.

- i. நகர பிரதேசங்களில் பொருளாதாரம், சமூகம் மற்றும் பௌதிக அபிவிருத்தி
- ii. தொழில்நுட்ப நகர அபிவிருத்தி செயற்திட்டம் மற்றும் அது சார்ந்த நடவடிக்கைகள்
- iii. தேசிய பௌதீகத் திட்டம் மற்றும் பிரதேச பௌதீகத் திட்டம் என்பவற்றைத் தயாரித்தல்
- iv. ஒன்றிணைந்த நகர அபிவிருத்தியினை உறுதிப்படுத்துவதற்காக தேசிய பௌதீகத் திட்டத்தை அடிப்படையாகக் கொண்டு நிர்மாண நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்ளுதல் மற்றும் ஒழுங்குறுத்தல்

(ஈ) வீதி அபிவிருத்தி அதிகாரசபை

- i. போதிய அளவில் பெருந்தெருக்கள் ஒழுங்கமைப்பினை உருவாக்குதல்
- ii. ஏற்றுக் கொள்ளக்கூடிய மட்டத்தில் வீதிப் பராமரிப்பு
- iii. வீதி பாவனை செலவினைக் (Road user cost) குறைப்பதற்கு நடவடிக்கை எடுத்தல்
- iv. பிரதேச வீதிகள் நிர்மாணிப்பு கைத்தொழிலின் அபிவிருத்திக்கு ஒத்துழைப்பு வழங்குதல்

(உ) நகர அபிவிருத்தி அதிகார சபை

நகர அபிவிருத்தி அதிகார சபையின் 2022 - 2024 இணைந்த திட்டத்திற்கு அமைய திட்ட முறை நோக்கங்களில் அனைத்து நகர பிரதேசங்களில் பௌதிக திட்டத்தினை அபிவிருத்தி செய்தல், திட்டமிடல் உள்ளடக்கப் படுவதுடன் அதனுடன் தொடர்புபட்ட கீழே குறிப்பிடப்பட்டுள்ள பணிகளும் மேற்கொள்ளப்படுகின்றது.

- (i) அறிவிக்கப்பட்ட பிரதேசத்தினுள் ஒன்றிணைந்த திட்டம் மற்றும் பௌதீக அபிவிருத்தியினை மேற்கொள்ளுதல் மற்றும் ஒருங்கிணைத்தல் மற்றும் அபிவிருத்தி செயற்பாடுகள் மற்றும் சேவைகள் தொடர்பான வேலைத் திட்டங்களை நடைமுறைப்படுத்துதல்.
- (ii) பாரிய அபிவிருத்தி செயற்திட்டங்களைப் பூர்த்தி செய்தல்.

- (iii) நகர காணி பயன்பாட்டு கொள்கை ஒன்றைத் தயாரித்தல் மற்றும் நடைமுறைப்படுத்துதல்.
- (iv) சுற்றுச்சூழல் தரத்தினை அபிவிருத்தி செய்தல் மற்றும் சுற்றுச்சூழலை முன்னேற்றுவதற்கான முன்மொழிவு முறைகளை தயாரித்தல்.
- (v) அபிவிருத்திக்கு உரிய கட்டடங்கள், பொறியியலாளர் மற்றும் ஆலோசனை நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்ளுதல்.
- (vi) நகர பிரதேசங்களில் அபிவிருத்தி திட்டத்திற்கு அமைய செயற்திட்டங்களைத் தயாரித்தல் மற்றும் நடைமுறைப்படுத்துதல்.
அங்கீகரிக்கப்பட்ட அபிவிருத்தி செயற்திட்டங்களை முன்னதாக பூர்த்தி செய்தல்.
- (vii) அபிவிருத்தி திட்ட முன்மொழிவுகளை தயாரித்தல், ஒருங்கிணைத்தல், நடைமுறைப்படுத்துதல் மற்றும் கண்காணிப்பு செய்தல்.

2.1.4 இலங்கையில் வாகனப் பதிவு போக்குகள்

2012 ஆம் ஆண்டு தொடக்கம் 2019 ஆம் ஆண்டு வரையில் இலங்கையில் வாகனங்களைப் பதிவு செய்தல் பகுப்பாய்வின்படி தனியார் போக்குவரத்து முறையான மோட்டார் கார், முச்சக்கர வண்டி மற்றும் மோட்டார் சைக்கிள் என்பவற்றைப் பதிவு செய்தல் மொத்த வாகனங்களை பதிவு செய்தலில் 81 சதவீதம் தொடக்கம் 92 சதவீதம் வரையில் அதிகரித்துக் காணப்பட்டது. அது தொடர்பான தகவல்கள் கீழே காட்டப்பட்டுள்ளது.

வாகனங்களை பதிவு செய்தல் புள்ளி விபரம் (அலகுக்கு அமைய)

வருடம்	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
பேருந்து	3,095	1,805	3,851	4,140	2,685	3,331	2,957	1,613
மோட்டார் கார்	31,546	28,380	38,780	105,628	45,172	39,182	80,776	38,232
முச்சக்கரவண்டி	98,815	38,673	79,038	129,547	56,945	23,537	20,063	15,490
இரட்டை நோக்கம்	37,397	24,603	20,799	39,456	26,887	16,742	16,931	13,459
கொண்ட வாகனம்								
மோட்டார் சைக்கிள்	192,284	169,280	272,885	370,889	340,129	344,380	339,763	284,301
பொருட்களை ஏற்றிச்செல்லும் வாகனம்								
தரை வாகனங்கள்	21,892	13,038	9,082	12,105	13,947	13,049	10,282	7,666
வேறு	-	-	-	-	-	-	656	-
மொத்தம்	397,295	326,651	429,556	668,907	493,328	451,653	480,799	365,984

ஆதாரம் - இலங்கை மத்திய வங்கி அறிக்கை - 2019

2.1.5 மாகாண அடிப்படையில் வாகன செயற்பாட்டு அடர்த்தி

2010 ஆம் ஆண்டு தொடக்கம் 2018 ஆம் ஆண்டு வரையில் மாகாண அடிப்படையில் செயற்படும் வாகன அடர்த்தி மற்றும் சதவீத பெறுமதி வீதி அபிவிருத்தி அதிகார சபையின் தேசிய வீதி பிரதான திட்டத்திற்கு (2018 - 2027) அமைய கீழே குறிப்பிடப்பட்டுள்ள வாழ்வு அமையும்.

மாகாண அடிப்படையில் செயற்படும் வாகன சதவீதம் (நூற்றுக்கு)

மாகாணம்	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
மேற்கு	43	40	39	38	38	37	36	36	35	31
மத்திய	8	9	8	8	8	8	8	8	8	9
தெற்கு	12	12	12	12	12	12	13	13	13	13
வடக்கு	2	2	4	6	5	4	5	5	5	5
கிழக்கு	5	7	6	6	6	6	6	7	7	7
வடமேற்கு	15	13	13	14	14	14	13	13	13	14
வடமத்திய	5	7	6	6	7	7	7	7	7	7
ஊவா	4	4	4	4	4	4	5	5	5	5
சப்ரகமுவ	5	6	6	6	7	7	7	6	7	7
நாடு	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
முழுவதும்										

மேலே காட்டப்பட்ட தரவுகளுக்கு அமைய மேல் மாகாணத்தில் செயல்படும் வாகன எண்ணிக்கை ஏனைய 8 மாகாணங்களுடன் ஒப்பிடும்போது அதிக பெறுமதியைக் கொண்டிருப்பதுடன் 2017 ஆம் ஆண்டில் அந்த எண்ணிக்கை 1,763,267 ஆகும். அது சதவீத முறையில் பகுப்பாய்வு செய்யப்பட்டுள்ள முறைக்கு அமைய 35 சதவீதமாக இருந்த போதிலும் 2018 ஆம் ஆண்டில் அது 31 சதவீதமாக இருந்தது.

மேல் மாகாணத்தில் 2020 ஆம் ஆண்டில் வருமான அனுமதிப் பத்திரம் புதுப்பிக்கப்பட்ட மற்றும் புதிய அனுமதிப் பத்திரங்களைப் பெற்றுக் கொண்ட இயங்கும் வாகனங்களுக்கான பகுப்பாய்வை மேற்கொள்ளும்போது கொழும்பு மாவட்டத்தில் மொத்த இயங்கும் வாகனங்களின் எண்ணிக்கை 545,031 ஆகும். அது மேல் மாகாணத்தின் மொத்த வாகன எண்ணிக்கையான 1,757,626 இன் 31 சதவீதம் ஆகும்.

வாகன நெருக்கடியில் பிரதானமாக தாக்கத்தை ஏற்படுத்தும் காரணியாகப் பயணிகள் தமது போக்குவரத்துக்காகப் பொது வாகனங்களுடன் ஒப்பிடும்போது தனியார் வாகனங்களைப் பயன்படுத்துவது அதிகரித்து இருந்ததமை ஆகும். கொழும்பு மாநகர சபையின் வாகன அமைப்பு அறிக்கைக்கு அமைய கொழும்பு நகருக்கான 7 பிரதான நுழைவு வீதிகளில் வாகன போக்குவரத்து இடம்பெறும் முறைமை 2019 ஆம் ஆண்டு முதலாம் காலாண்டில் கீழே குறிப்பிட்டுள்ள வகையில் காணப்பட்டது.

வாகன வகை	மோட்டார் சைக்கிள்	முச்சக்கர வண்டி	கார்	வான்	மத்திய அளவு பேருந்து	பாரிய அளவு பேருந்து
சதவீதம் (நூற்றுக்கு)	24.5	29.7	34.6	3.4	0.6	1.8

மேலே குறிப்பிட்ட தரவுகளுக்கு அமைய 88 சதவீத வாகன எண்ணிக்கை மோட்டார் சைக்கிள், முச்சக்கர வண்டி, கார் போன்ற தனியார் வாகனங்களைக் கொண்டுள்ளதுடன் அதிகளவு எண்ணிக்கையான பயணிகளைக் கொண்டு செல்லக் கூடிய பேருந்து போக்குவரத்துக்கு பங்களிப்பு வழங்கியுள்ள சதவீதம் 2.4 சதவீதமான குறைந்த அளவிலான பெறுமதியாகும். அதற்கமைய இந்தத் தரவுப் பகுப்பாய்வின் போது வெளிப்படுத்தப்பட்ட வகையில் போக்குவரத்து நெருக்கடி அதிகரித்துள்ளதற்குத் தனியார் வாகனங்கள் அதிக எண்ணிக்கையில் கொழும்பு நகரத்திற்கு உள் நுழைவது பிரதான காரணமாக உள்ளது.

2.2 கணக்காய்விற்கான நுழைவு

- (அ) கொழும்பு மாநகர வலயத்தினுள் காணப்படும் வீதிகளின் கொள்ளளவை தாங்கமுடியாத அளவில் வாகனப் பயன்பாடு அதிகரித்து சென்றுள்ள சிக்கல் காரணமாக அதன் நேரடி பெறுபேறாக கொழும்பு நகரம் மற்றும் அதனை அண்டிய நுழைவு வீதிகளில் அதிக வாகன நெருக்கடி ஏற்பட்டுள்ளது. அதன் காரணமாக வினைத்திறான போக்குவரத்து ஒழுங்கமைப்பின் கீழ் நகர எல்லைக்குள் சிறந்த செலுத்தல் வேகம் மணிக்கு 20 கிலோ மீட்டராக உள்ள போதிலும் மேற்கு வலயத்தினுள் அது பேருந்துக்கு மணிக்கு 8 கிலோ மீட்டராகவும் மற்றும் முச்சக்கர வண்டிக்கு அல்லது மோட்டார் வாகனத்திற்கு சாதாரண வேகம் மணிக்கு 16 கிலோ மீட்டராகவும் உள்ளமை.
- (ஆ) அவ்வாறு கொழும்பு நகரத்தில் மற்றும் அதனை அண்டிய பிரதேசங்களில் காணப்படும் வாகன நெருக்கடி இலங்கையின் தொழில் சக்தியின் வினைத்திறனுக்கு போன்றே வளி மாசடைதல் மற்றும் ஒலி மாசடைதல் என்பவற்றிலும் தாக்கத்தினை ஏற்படுத்தி உள்ளது என்பதுடன் அது சமூக, பொருளாதார மற்றும் சுற்றுச்சூழல் சிக்கலாகவும் மாறியுள்ளமை.
- (இ) இலங்கை அரசாங்கத்திற்கு வாகன நெருக்கடியை முகாமைத்துவம் செய்வதற்காகப் பல்வேறு தந்திரோபாயங்களை ஈடுபடுத்துதல் மற்றும் பாரியளவு செலவினை ஏற்க நேரிடல், எரிபொருள் மற்றும் நேரம் விரையமாதல் என்பன காரணமாக நாளொன்றுக்கு பொருளாதாரத்தில் ஏற்படும் நட்டம் சுமார் ரூபா. 1 பில்லியன் என மேற்கு வலய மாநகர திட்டத்தில் குறிப்பிடப்பட்டிருந்த விசேட நிலைமையைக் கருத்தில் கொண்டமை.
- (ஈ) இந்த சிக்கலுக்குத் தீர்வினை வழங்குவதற்காக அரசாங்கத்தினால் பல்வேறு வகையான கொள்கை ரீதியான பல தீர்மானங்கள் எடுக்கப்பட்டிருந்தமை, அது தொடர்பில் பல்வேறு குறுகிய கால மற்றும் நீண்டகால செயற்திட்டங்களை அடையாளம் கண்டு கொண்டமை மற்றும் ஒரு சில செயற்திட்டங்கள்

நடைமுறைப்படுத்தும் நிலைமையில் உள்ளதால் அவற்றின் செயலாற்றல் மட்டத்தினை மதிப்பீட்டிற்கு உட்படுத்துதல் முக்கியமானதாக இருந்தமை.

(உ) இங்கு பொருளாதார, சமூக மற்றும் சுற்றுச்சூழல் சிக்கல்கள் பல எழுந்துள்ளன. இந்த சிக்கல்களுக்கு குறுகிய கால மற்றும் நீண்ட காலத் தீர்வுகளை வழங்குவது தொடர்பில் அரசாங்கம் மற்றும் போக்குவரத்து முகாமைத்துவத்திற்குப் பொறுப்புக்கூற வேண்டிய நிறுவனங்கள் நிறைவேற்றிய மற்றும் நிறைவேற்ற வேண்டிய கடமைப் பொறுப்புகளின் விளைத்திறன் மற்றும் உற்பத்தித்திறனை மதிப்பீடு செய்வதற்காக இந்தத் தலைப்பு தெரிவு செய்யப்பட்டுள்ளது. அதற்காக கொழும்பு நகரத்தில் காணப்படும் அதிக வாகன நெருக்கடியைக் குறைப்பதற்காக அரசு நிறுவனங்கள் கடமைப் பொறுப்புகளை நிறைவேற்றுதல் தொடர்பாகக் கணக்காய்வுப் பரீட்சிப்புக்கு உட்படுத்தப்பட்டுள்ளது.

2.3 கணக்காய்வு நோக்கங்கள் மற்றும் மூலப் பிரமாணங்கள்

அடிப்படைக் கணக்காய்வு நோக்கங்கள்: கொழும்பு நகரம் மற்றும் அதனை அண்டிய நுழைவு வீதிகளில் காணப்படும் அதிக வாகன நெருக்கடியை முகாமைத்துவம் செய்வதற்காக குறுகிய கால மற்றும் நீண்ட காலத் தீர்வுகளை வழங்குதல் தொடர்பில் அரசாங்கம் மற்றும் போக்குவரத்து முகாமைத்துவத்திற்கு பொறுப்புக்கூற வேண்டிய நிறுவனங்களினால் நிறைவேற்றப்பட்ட மற்றும் நிறைவேற்றப்பட வேண்டிய கடமைப் பொறுப்புகளின் விளைத்திறன் மற்றும் உற்பத்தித் திறனை மதிப்பிடல்.

<u>துணை நோக்கங்கள்</u>	<u>மூலப் பிரமாணங்கள்</u>	<u>ஆதாரம்</u>
(அ) கொழும்பு நகரம் மற்றும் அண்டிய நுழைவு வீதிகளில் காணப்படும் அதிக வாகன நெருக்கடியை முகாமைத்துவப் படுத்துவதற்கான திட்டத்தினைத் தயாரிக்கும் செயற்பாட்டின் பொருளாதார தன்மை மற்றும் உற்பத்தித் திறனை மதிப்பிடல்.	i. தற்காலத்தைப் போன்றே எதிர்காலத் தேவைப்பாடுகளையும் அடையாளம் கண்டு மேற்கொள்ளப்படும் திட்டம் மற்றும் திருத்தங்கள்	<ul style="list-style-type: none"> • தேசிய பௌதீக திட்டம், நகர திட்டம் • 2000 இன் 49 ஆம் இலக்க நகர மற்றும் கிராம நிர்மாணிப்பு (திருத்திய) சட்டம் • 1978 இன் 41 ஆம் இலக்க நகர அபிவிருத்தி அதிகார சபை சட்டம் • 1980 இன் 47ஆம் இலக்க தேசிய சுற்றுச்சூழல் சட்டத்தின் 32 ஆம் இலக்க பிரிவு • வீதி அபிவிருத்தி

பிரதான திட்டம்

- | | | |
|--|--|--|
| <p>(ஆ) திட்டத்தை நடைமுறைப்படுத்தும் செயற்பாட்டின் பொருளாதாரத் தன்மை வினைத்திறன் மற்றும் உற்பத்தித்திறன் என்பவற்றை மதிப்பிடல்</p> | <p>i. குறித்த செயற்திட்டங்களின் நிதி மற்றும் பௌதீக முன்னேற்றத்திற்கு அமைய நோக்கத்தினை பூர்த்தி செய்தல்</p> <p>ii. சட்ட ஒழுங்கு விதிகளுக்கு அமைய அபிவிருத்தி நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்ளுதல்</p> | <ul style="list-style-type: none"> • உரிய நிறுவனங்களின் செயற்பாட்டுத் திட்டம் • மேற்கு வலய மாநகரத் திட்டம் • செயற்திட்டங்களின் செயல்பாட்டுத் திட்டம் • நிர்மாணிப்புகளுக்கு வழங்கப்படும் வாகன மதிப்பீட்டு அறிக்கை |
| <p>(இ) போக்குவரத்து நெருக்கடியை முகாமைத்துவம் செய்வதற்கு உரிய பணிகளை செயற்படுத்தும் அரசு நிறுவனங்களின் ஒருங்கிணைந்த செயல்முறைகளின் உற்பத்தித் திறனை மதிப்பிடல்</p> | <p>i. நிறுவனங்களுக்கு இடையிலான ஒருங்கிணைப்பு</p> | <ul style="list-style-type: none"> • ஒருங்கிணைந்த குழுவின் அறிக்கை • வாகனப் போக்குவரத்து குழுவின் பரிந்துரைகள் |
| <p>(ஈ) கொழும்பு நகரில் மற்றும் அதனை அண்டிய பிரதேசங்களில் போக்குவரத்து நெருக்கடியைக் குறைப்பதற்கு வீதிகளில் செலுத்தப்பட்டு கொண்டிருக்கும் ஒழுங்கமைப்பை</p> | <p>i. போக்குவரத்து நெரிசலைக் குறைப்பதற்கான போக்குவரத்துப் பொலிஸின் கடமைப் பொறுப்புகள்</p> <p>ii. சிறந்த தரத்தில் போக்குவரத்துப்</p> | <ul style="list-style-type: none"> • 2017 இன் 18 ஆம் இலக்க மோட்டார் வாகன (திருத்திய) சட்டத்தின் 133 ஆம் இலக்க (அ) மற்றும் (ஆ) துணைப் பிரிவுகள் • அங்கீகரிக்கப்பட்ட பதவியணியினர் |

மேற்கொள்ளும்
 போக்குவரத்துப் பொலிஸ்
 பிரிவின் கடமைப்
 பொறுப்புகளை மதிப்பிடல்
 (உ) போக்குவரத்து நெரிசல் i.
 காரணமாக ஏற்படும்
 சமூக, பொருளாதார
 மற்றும் சுற்றுச்சூழல்
 தாக்கங்களை மதிப்பீடு
 செய்தல்

பொலிஸ் பிரிவின்
 திறன்களை
 ஈடுபடுத்துதல்

நீடித்த அபிவிருத்தி
 நோக்கங்களுக்கு
 அமைய குறித்த
 இலக்கினை நோக்கி
 முன்னேறுதல்.

• செயற்பாட்டுத் திட்டம்
 மற்றும் முன்னேற்ற
 அறிக்கை

• 9 நிலைத்திருக்கும்
 அபிவிருத்தி
 நோக்கங்கள் வலுவான
 உட்கட்டமைப்பு
 வசதிகளை
 கட்டியெழுப்புதல்,
 நிலைத்திருக்கும்
 தொழில் மயமாக்கல்
 மற்றும் புத்தாக்கலை
 ஊக்குவித்தல்

• 11 நிலைத்திருக்கும்
 அபிவிருத்தி
 நோக்கங்கள் நகரம்
 மற்றும் குடியிருப்பு -
 முழுமையான,
 பாதுகாப்பான, வலுவான
 மற்றும் நிலைத்திருக்கக்
 கூடியதாக தயாரித்தல்

• 13 நிலைத்திருக்கும்
 அபிவிருத்தி
 நோக்கங்கள் காலநிலை
 மாற்றம் மற்றும்
 அவற்றின்
 தாக்கங்களுக்கு எதிராக
 உடனடி நடவடிக்கை
 எடுத்தல்

2.4 கணக்காய்வு விடயப் பரப்பு

- (அ) அதிஉன்னத கணக்காய்வு நிறுவனங்களின் சர்வதேச கணக்காய்வுத் தரங்களிற்கு (ISSAI 3000 - 3200) இணங்க இந்தக் கணக்காய்வு மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளது. எமது செயலாற்றுகைக் கணக்காய்வு, கணக்காய்வு நடவடிக்கைகள் தொடர்பான சிரேஷ்ட நிறுவனங்களின் சர்வதேச நிறுவனத்தினால் (இண்டோசாய்) வழங்கப்பட்ட வழிகாட்டல்கள் மற்றும் இலங்கை ஜனநாயக சோசலிசக் குடியரசின் அரசியலமைப்பு சட்டத்தின் 154(1) ஆம் சட்டத்தின் ஒழுங்கு விதிகள் மற்றும் 2018 இன் 19 ஆம் இலக்க தேசிய கணக்காய்வு சட்டத்தின் ஒழுங்கு விதிகள் என்பவற்றின் பிரகாரம் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளது. எமது செயலாற்றுகைக் கணக்காய்வின் அவதானிப்புகள் மற்றும் பரிந்துரைகளின் அடிப்படையில் தீர்மானத்திற்கு வருவதற்காக குறிப்பிடப்பட்டுள்ள நோக்கங்கள் எந்தளவு தூரத்திற்கு எட்டப்பட முடியுமோ, அந்த நோக்கங்களை எட்டுதல் மற்றும் அது தொடர்பான ஆபத்துகள் எவை என்பதைத் தீர்மானிப்பதற்கான அடிப்படையாக நிறுவனம் அவற்றின் செயற்பாட்டு நடவடிக்கைகள் மற்றும் உள்ளகக் கட்டுப்பாட்டு முறைகள் தொடர்பில் எம்மால் புரிதல் பெற்றுக் கொடுக்கப்படும்.
- (ஆ) வரையறுக்கப்பட்ட பதவியணியினர், ஏனைய வளங்கள் மற்றும் இடம் அளிக்கப்பட்ட கால நேரம் என்பவற்றின் அடிப்படையில் வாகன நெருக்கடியை தவிர்த்தல் தொடர்பான கடமைப் பொறுப்பினை நிறைவேற்றும் அரசு நிறுவனங்களில் 2017, 2018 மற்றும் 2019 ஆம் ஆண்டுகளில் மேற்கொள்ளப்பட்டிருந்த பணிகள் கருத்தில் கொள்ளப்பட்டுள்ளது. போக்குவரத்துப் பொலிஸ் தலைமையகத்தில் அடையாளம் காணப்பட்டுள்ள வாகன நெருக்கடி காணப்படும் இடங்கள் இடையே பத்தரமுல்லை நகரம், மருதானை மற்றும் கோட்டை பிரதேசம் தொடர்பில் அதிக கவனம் செலுத்தப்பட்டுள்ளது.
- (இ) போக்குவரத்து நெருக்கடியைக் குறைப்பதற்காக நடைமுறைப்படுத்தப்படும் வேலைத் திட்டங்கள் மற்றும் செயற்திட்டங்கள் இடையே போக்குவரத்து, பெருந் தெருக்கள் மற்றும் நகர அபிவிருத்தி ஆகிய விடயங்களுக்கு பொறுப்பான அமைச்சின் மூலம் அப்போது உள்நாட்டு மற்றும் வெளிநாட்டு நிதியுதவி மூலம் நடைமுறைப்படுத்தப்பட்ட வேலைத் திட்டங்கள் மற்றும் செயற்திட்டங்களின் நோக்கங்களை நிறைவேற்றுதல் மற்றும் அவற்றை நடைமுறைப்படுத்தும் போது ஏற்படும் அடிப்படை சிக்கல்கள் இங்கு அடையாளம் காணப்பட்டுள்ளது.

2.5 விடயப் பரப்பினை மட்டுப்படுத்தல்

- (அ) நமது பணிகள் முன்கூட்டியே திட்டமிடப்பட்டு கணக்காய்வு திட்டத்துடன் இணைக்கப்பட்டுள்ளது. செயலாற்றுகைக் கணக்காய்வின் இடைநடுவில் எமது கண்டுபிடிப்புகளின் பெறுபேற்றின் அடிப்படையில் இது மாற்றமடையக் கூடும். அதற்கமைய எம்மால் கணக்காய்வு விடயப் பரப்பினை புதுப்பித்தல் மற்றும் கணக்காய்விற்காக உள்ள கால நேரம் மற்றும் மனித வளங்கள் என்பவற்றின் அடிப்படையில் செயலாற்றுகைக் கணக்காய்வு அளவானது மாதிரி நடவடிக்கை முறைக்கு எல்லைப்படுத்தப்படும்.
- (ஆ) வாகன ஒழுங்குறுத்தலுக்கு உரியதான நடவடிக்கைகளுடன் தொடர்புடைய நிறுவனங்கள், வீதி செயற்திட்டம் நடைமுறைப்படுத்தும் நிறுவனங்கள் மற்றும் நகர திட்டம் மற்றும் சட்ட ஒழுங்கு விதிகளை நடைமுறைப்படுத்தும் நிறுவனங்கள் என்பவை போக்குவரத்து நெரிசலைக் குறைப்பதற்கு நேரடியாகத் தொடர்புபடும் நிறுவனங்களாக அடையாளம் காணப்பட முடியும். அதே போன்று கொழும்பு நகரம் மற்றும் அதனைச் சூழவுள்ள நுழைவு வீதிகளில் போக்குவரத்து நெரிசலைக் குறைப்பதற்காக மறைமுகமாக நடவடிக்கை மேற்கொள்ளும் நிறுவனங்களாக கடுவெல நகரசபை, ஸ்ரீ ஜயவர்தனபுர கோட்டை நகர சபை, தெகிவளை நகரசபை, கொலன்னாவை நகரசபை என்பவற்றுடன் காணி அமைச்சு பிரதேச செயலக அலுவலகங்கள், மாகாண சபைகள் மற்றும் பயணிகள் போக்குவரத்து அதிகாரசபை என்பன தொடர்புடைய நிறுவனங்களாக அடையாளம் காணக் கூடியதாக உள்ள போதிலும் போக்குவரத்து நெரிசலைக் கட்டுப்படுத்துவதற்காக அந்த நிறுவனங்களின் மூலம் எடுக்கப்பட்டுள்ள வழிமுறைகள் ஆழமான பரீட்சிப்பிற்கு உட்படுத்தப்படவில்லை. மேலும் இலங்கை புகையிரத திணைக்களத்தினால் ரயில் போக்குவரத்து சேவையை அபிவிருத்தி செய்வதற்காக மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ள வழிவகைகள் மற்றும் தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவினால் தனியார் பேருந்து சேவையை ஒழுங்குறுத்தல் செய்வதற்காக எடுக்கப்பட்டுள்ள வழிவகைகள் என்பன இந்தக் கணக்காய்வில் கவனிப்பில் எடுத்துக் கொள்ளப்படவில்லை.
- (இ) அரசு கொள்கைகள் மாற்றமடைவதன் அடிப்படையில் எடுக்கப்பட்ட கொள்கை ரீதியான தீர்மானங்களின் தாக்கங்கள் கவனத்தில் கொள்ளப்படவில்லை..
- (ஈ) உரிய அவதானிப்புகளை உருவாக்கும் போது உரிய தொடர்புடைய நிறுவனங்களின் மூலம் பெற்றுக் கொள்ளப்பட்ட தகவல்கள் மற்றும் உரிய நிறுவனங்களின் மூலம் வெளிப்படுத்தப்பட்ட அறிக்கைகளின் அடிப்படையிலேயே அவதானிப்புகள் கட்டியெழுப்பப்பட்டுள்ளன.

2.6 கணக்காய்விற்கான அதிகார பலம்

இலங்கை ஜனநாயக சோசலிசக் குடியரசின் அரசியலமைப்பின் 154(1) ஆம் சட்டத்தில் உள்ளடக்கப்பட்ட ஒழுங்கு விதிகளின் பிரகாரம் மற்றும் 2018 இன் 19 ஆம் இலக்க தேசிய கணக்காய்வு சட்டத்தின் 3(1) (ஈ), 5(2) மற்றும் 12(ஏ) பிரிவுகளின் பிரகாரம் தலைமையின் கீழ் இந்த செயலாற்றுகைக் கணக்காய்வு மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளது.

3. விரிவான கணக்காய்வு கண்டுபிடிப்புகள்

3.1 திட்டமிடல்

சரியான முறையில் நகர திட்டமிடல் மற்றும் வீதி மற்றும் போக்குவரத்து திட்டமிடல் என்பன போக்குவரத்து நெருக்கடியைக் குறைப்பதற்கு உதவி புரிகின்றன. இலங்கையில் நகரத் திட்டமிடல் தொடர்பில் பரீட்சிப்பு செய்யும் போது தேசிய பௌதீக திட்டக் கொள்கை, தேசிய பௌதீக திட்டம், மேற்கு வலய மாநகரம் மற்றும் நகர அபிவிருத்தி அதிகார சபையின் மாகாண அடிப்படையில் மேற்கொள்ளப்படும் திட்டம் என்பன போன்று வீதி மற்றும் போக்குவரத்து திட்டம் தொடர்பிலும் பரீட்சிப்பு செய்யும் போது வீதிக் கொள்கைகள், போக்குவரத்து கொள்கைகள் மற்றும் வீதி அபிவிருத்தி அதிகார சபையின் பிரதான திட்டம் போன்ற நீண்ட காலத் திட்டங்களுடன் நேரடியாக தொடர்புபட்டு செயற்படும் நிறுவனங்களின் செயல்பாட்டு திட்டம் என்பன தொடர்பில் கவனம் செலுத்தப்பட்டுள்ளது. இது தொடர்பில் கீழே குறிப்பிடப்பட்டுள்ள காரணிகள் அவதானிக்கப்பட்டன.

3.1.1 தற்போதைய தேசிய பௌதீக திட்டம் - 2030

2007 ஆம் ஆண்டு நிறுவப்பட்ட தேசிய பௌதீக திட்டம் 2011 - 2030 பொருளாதார, சமூக மற்றும் சுற்றுச்சூழல் நிலைத்திருக்கக்கூடிய கொள்கைகளை அடிப்படையாகக் கொண்டு தயாரிக்கப்பட்டிருந்ததுடன் அந்த திட்டத்தினை இற்றைப்படுத்தும் நோக்கில் மீண்டும் தயாரிக்கப்பட்ட தேசிய பௌதீக திட்டமானது இலக்கம் 2127/15 கொண்ட வர்த்தமானி அறிவிப்பின் மூலம் 2019 ஜூன் மாதம் 12 ஆம் திகதி பிரசுரிக்கப்பட்டிருந்தது.

தேசிய பௌதீகத் திட்டத்தினை இற்றைப்படுத்துவதற்காக மொத்த மதிப்பிடப்பட்ட செலவு ரூபா 3 பில்லியனாக இருந்ததுடன் அதன் உரிய கால எல்லையாக குறுகியகால எல்லை (2020-2025), மத்தியகால எல்லை (2025-2030) மற்றும் நீண்ட கால எல்லை (2030-2050) என்பதாக அறிமுகப்படுத்தப்பட்டு இருந்தது.

முன்மொழியப்பட்ட திட்டத்தின் மொத்த நோக்கமாக எதிர்வரும் பத்தாண்டு காலத்திற்குள் மற்றும் அதன் பின்னரும் இலங்கைக்கு நட்புறவு மற்றும் உலகின் போட்டி நிறைந்த பொருளாதாரமாக உருவாக்குவதற்குக் பௌதீக சுற்றுச்சூழல் வசதிகளை ஏற்படுத்தும் வகையில் புவியியல் ரீதியாக உலகின் மூலோபாய இடத்தில் அமைவிட திறனைப் பயன்படுத்துவதற்கான வழிகாட்டல்களை வழங்குவதே இதன் அடிப்படை நோக்கமாகும்.

இங்கு 5.22 உப பிரிவின் பிரகாரம் திறனாக ஏற்கக் கூடிய விலையில் மற்றும் நம்பகமான பொதுப் போக்குவரத்து நகர பிரதேச வாழ்வாதாரத்தை முன்னேற்றுவதற்கான அடிப்படைக் காரணி என்பதால் பொதுப் போக்குவரத்தை அபிவிருத்தி செய்வதற்குத் தேசிய பௌதீக திட்டம் 2050 மூலம் முன்மொழியப் பட்டிருந்த நகர கூட்டுக்கள் தொடர்பில் விசேட கவனம் செலுத்தப்பட்டு 2025 ஆம் ஆண்டு அளவில் போக்குவரத்து துறையிலே மறுசீரமைப்பு, போக்குவரத்து ஊடக

கருதுகோள் மற்றும் அந்த துறையினை முறையாக தயாரிப்பதற்கான திட்ட முறைகளை முதலீடு செய்வதன் தேவைப்பாடு அழுத்தமாக தெரிவிக்கப்பட்டு இருந்தது. பெருந் தெருக்களில் ஏற்படும் அபிவிருத்தி காரணமாக முக்கிய வீதிகள் மற்றும் நகர்ப்புற பிரதேசங்களுக்கு போக்குவரத்து நெரிசல் ஏற்படுவதுடன் அந்த வீதிகளில் ஓட்ட வேகமும் குறைக்கப்படும். இந்த சிக்கல்கள் தொடர்பில் நகர அபிவிருத்தி திட்டத்தின் மூலம் மற்றும் பிரதேச மட்டத்தில் நடைமுறைப்படுத்தப்படும் செயற்பாடுகள் நகர அபிவிருத்தி திட்ட முறை மூலம் மேற்கொள்ளப்பட வேண்டியது என்பது அழுத்தமாக தெரிவிக்கப்பட்டு இருந்தது.

அவ்வாறான போதிலும் இலங்கையில் வணிக மற்றும் தலைநகர் உரித்தாகும் பாரிய கொழும்பு. ஸ்ரீ ஜயவர்தனபுர மற்றும் பத்தரமுல்ல ஆகிய அண்டிய பிரதேசங்களில் காணப்படும் போக்குவரத்து நெருக்கடி காரணமாக ஏற்படும் பொருளாதார, சமூக மற்றும் சுற்றுச்சூழல் தாக்கங்கள் கவனத்தில் கொள்ளத்தக்கவை என்பதால் இந்தப் பிரதேசத்தை மையமாகக் கொண்டு புதிய நிர்வாக நகரத்தினை உருவாக்கும் போது வீதி நெருக்கடி தொடர்பான திட்டம் அதற்கு இணையாக உருவாக்கப்பட்டிருக்கவில்லை. மேலும் அதன் பின்னரும் அந்த சிக்கலுக்கு நிலையான தீர்வினைப் பெற்றுக் கொடுப்பதற்கு இது வரையிலும் நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

3.1.2 வேறு உரிய கொள்கைகள் மற்றும் திட்டங்கள்

தேசிய பௌதீக திட்டத்திற்கு மேலதிகமாக போக்குவரத்து நெருக்கடி தொடர்பில் தாக்கத்தினை ஏற்படுத்தும் நகர அபிவிருத்தி, வீதி அபிவிருத்தி மற்றும் போக்குவரத்து என்பவற்றுடன் தொடர்புடைய கொள்கைகள் உரிய அரசு நிறுவனங்களின் செயல்பாட்டு திட்டம் மற்றும் மாநகர மற்றும் மேற்கு அபிவிருத்தி அமைச்சினால் தயாரிக்கப்பட்ட மாநகர திட்டம் செயற்படுத்தப்பட்டு இருந்தது. அது தொடர்பில் கீழே குறிப்பிடப்பட்ட காரணிகள் அவதானிக்கப்பட்டது.

3.1.2.1 மேற்கு வலய மாநகரத் திட்டம்

இலக்கம் 1933/13 கொண்டதும் 2015 செப்டம்பர் 21 ஆம் திகதி இடப்பட்டதுமான அதிவிசேட வர்த்தமானி அறிவித்தலின் மூலம் தாபிக்கப்பட்ட மாநகர மற்றும் மேற்கு அபிவிருத்தி அமைச்சின் மூலம் மேற்கு வலய மாநகர திட்டம் தயாரிக்கப்பட்டு இருந்ததுடன் அதன் ஐந்தாம் பந்தி போக்குவரத்திற்காக ஒதுக்கப்பட்டிருந்தது. அதில் கொழும்பு நகரத்தில் மற்றும் அதனை அண்டிய பிரதேசங்களில் காணப்படும் போக்குவரத்து நெருக்கடி தொடர்பில் கவனம் செலுத்தப்பட்டு இருந்ததுடன் அதன் மூலம் கொழும்பு நகர பிரதேசத்தினுள் உள்ள போக்குவரத்துச் சிக்கல்கள், புகையிரத ஒழுங்கமைப்பு தொடர்பான சிக்கல்கள், பேருந்து உள்ளிட்ட பெருந் தெருக்களை அடிப்படையாகக் கொண்ட பொது போக்குவரத்து சேவைகளில் உள்ள சிக்கல்கள், வீதி ஒழுங்கமைப்பில் காணப்படும் சிக்கல்கள் மற்றும் வாகனக் கட்டுப்பாடு மற்றும் முகாமைத்துவம் தொடர்பான சிக்கல்கள் என்பன அடையாளம் காணப்பட்டிருந்தன.

அவ்வாறு இருந்தபோதிலும் இது தொடர்பில் பின்வரும் காரணிகள் அவதானிக்கப்பட்டன.

(அ) சட்ட ரீதியான பின்புலம்

இந்த மேற்கு வலய மாநகர திட்டம் அமைச்சரவை அனுமதிக்காக சமர்ப்பிக்கப்பட்டு இருக்காதுடன் அதில் குறிப்பிடப்பட்டிருந்த வழிமுறைகளை நடைமுறைப்படுத்தும் செயற்திட்டத்திற்கு குறித்த அனுமதி வழங்கப்பட்டு இருந்தது. அதனால் இந்தத் திட்டம் மிகவும் உற்பத்தித் திறனுடன் செயற்படுவதற்காக வர்த்தமானி அறிவித்தலின் மூலம் பொதுமக்கள் மற்றும் ஏனைய ஆர்வம் காட்டும் தரப்பினர்களைத் தெளிவுபடுத்துவது அவசியமாக இருந்த போதிலும் இந்தத் திட்டம் அவ்வாறு வர்த்தமானி அறிவித்தலின் மூலம் பிரசுரிக்கப்பட்டு இருக்கவில்லை.

அதே போன்று எந்தத் திட்டத்திலும் அது உரித்தாகும் தீர்மானிக்கப்பட்ட காலப் பகுதி ஒன்று இருத்தல் மிகவும் முக்கியமான போதிலும் இந்த மாநகரத் திட்டத்தின் மூலம் மேலே குறிப்பிடப்பட்ட முறைமைகளை நடைமுறைப்படுத்துவதற்காகத் தீர்மானிக்கப்பட்ட காலப் பகுதி ஒன்று முன்வைக்கப்பட்டு இருக்கவில்லை.

(ஆ) உரிய நிறுவனங்களுடனான ஒருங்கிணைப்பு

திட்டத்தின் மூலம் சமர்ப்பிக்கப்பட்ட முறைமைகள் வினைத் திறனுடனும் மற்றும் உற்பத்தித் திறனுடனும் நடைமுறைப்படுத்துவதற்கு வீதி அபிவிருத்தி அதிகாரசபை, இலங்கை புகையிரதத் திணைக்களம், மோட்டார் வாகன போக்குவரத்து திணைக்களம், இலங்கை போக்குவரத்து சபை, இலங்கை பொலிஸ், தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு, உரிய மாகாண சபை நிறுவனங்கள், போக்குவரத்து அமைச்சு மற்றும் பெருந்தெருக்கள் அபிவிருத்தி அமைச்சு ஆகிய நிறுவனங்களின் குறுகிய கால மற்றும் நீண்டகால திட்டங்கள் மேற்கு மாநகர திட்டத்துடன் நேரடியாக தொடர்புபட்டிருக்கவில்லை என்பது அவதானிக்கப்பட்டது. அதே போன்று இந்த திட்டத்தில் முன்மொழியப் பட்டிருந்த பரிந்துரைகளுடன் மேலே குறிப்பிடப்பட்ட நிறுவனங்களின் பணிகள் மற்றும் பொறுப்புகள் என்பனவும் தீர்மானமாகக் குறிப்பிடப்பட்டு இருக்கவில்லை. அதற்கமைய இந்த நிறுவனங்களின் இலக்குகள் மற்றும் இலக்குகளை அடைவதற்கான காலப் பகுதிகள் என்பன குறிப்பிடப்பட்டு இருக்கவில்லை. மேலும் குறித்த நிறுவனங்களின் செயல்களை ஒருங்கிணைப்பதற்காக ஒருங்கிணைப்பு வழிமுறையும் தயாரிக்கப்பட்டு இருக்கவில்லை.

அதனால் மாநகரத் திட்டத்தின் மூலம் பல்வேறு துறைகளை உள்ளடக்கி அதன் கீழ் பல்வேறு நிறுவனங்களினால் நிறைவேற்றப்பட வேண்டிய வழிமுறைகள் தொடர்பில் அழுத்தமாக தெரிவிக்கப்பட்டிருந்த போதிலும் அவற்றை நடைமுறைப்படுத்துவதற்குத் தீர்மானமான முறைமை ஒன்று இல்லாததால் ஒன்றுக்கொன்று இணைந்து செயற்படுத்தப்பட வேண்டிய பரிந்துரைகள் தேவையான காலத்தில் நிறைவேற்றப்பட்டிருக்கவில்லை என்பது அவதானிக்கப்பட்டது.

(இ) வலியுறுத்தல்

அரசு வரவு செலவு மதிப்பீட்டிற்கு அமைய இந்த திட்ட செயற்திட்டத்திற்காக 2016 மற்றும் 2017 ஆம் ஆண்டுகளுக்காக முறையே ரூபா 87,401,000 மற்றும் ரூபா 200,000,000 நிதி ஒதுக்கப்பட்டிருந்தது. எவ்வாறு இருந்த போதிலும் 2016 – 2019 ஆம் ஆண்டு வரையான காலப் பகுதியில் இந்த திட்டம் நடைமுறைப்படுத்தப்பட்ட போதிலும் 2019 ஆம் ஆண்டில் அரசு கொள்கைத் தீர்மானத்தின் அடிப்படையில் அது நிறுத்தப்பட்ட காரணத்தால் அது பலனற்ற செலவாக இருந்ததுடன் தற்போது இந்த திட்டம் செயற்படும் நிலையில் இல்லை என்பதும் அவதானிக்கப்பட்டது.

3.1.2.2 வீதி மற்றும் போக்குவரத்துக் கொள்கைகள்

(அ) வீதி அபிவிருத்திக் கொள்கை

இலங்கையில் வீதி அபிவிருத்தியை ஒழுங்குபடுத்துவதற்காக துறை சார் வீதிக் கொள்கை ஒன்று தயாரிக்கப்பட்டு வருவதுடன் அது வரைவு மட்டத்திலே காணப்படுகின்றது என்பதும் அவதானிக்கப்பட்டது. ஐக்கிய நாடுகள் சபையில் 2030 நிகழ்ச்சி நிரலுக்கு அமைய நிலைத்திருக்கும் அபிவிருத்தி நோக்கம் 9 (வலுவான உட்கட்டமைப்பு வசதிகளை உருவாக்குதல், முழுமையான மற்றும் நிலைத்திருக்கும் தொழில்மயமாக்கலை முன்னேற்றி புத்தாக்கலை ஊக்குவித்தல்), நிலைத்திருக்கும் அபிவிருத்தி நோக்கம் 11 (நகரசபை குடியிருப்புகளை முழுமையாக, பாதுகாப்பாக, வலுவாக மற்றும் நிலைத்திருக்கக் கூடியதாக உருவாக்குதல்), நிலைத்திருக்கும் அபிவிருத்தி நோக்கம் 12 நிலைத்திருக்கும் நுகர்வு மற்றும் உற்பத்தி முறைகளை உறுதி செய்தல், நிலைத்திருக்கும் அபிவிருத்தி நோக்கம் 13 காலநிலை மாற்றம் மற்றும் அவற்றின் தாக்கங்களுக்கு எதிராக உடனடியாக செயற்படுதல் மற்றும் வீதி அபிவிருத்திக்கு உரிய இலக்குகளை நிறைவேற்றிக் கொள்வதற்கான பங்களிப்பு என்பன அடையாளம் காணப்பட்டிருக்கவில்லை என்பது அவதானிக்கப்பட்டது.

(ஆ) தேசிய போக்குவரத்துக் கொள்கை

1991 நவம்பர் மாதம் 27 ஆம் திகதி அமைச்சரவை அங்கீகாரம் வழங்கப்பட்ட போக்குவரத்து கொள்கை 2009 ஒக்டோபர் 14 ஆம் திகதி திருத்தப்பட்டு இருந்தது. அதனை இற்றைப்படுத்தும் நோக்கில் வேலைத் திட்டங்களை நடாத்துதல், குறுகியகால ஆலோசனைக் கட்டணம், பொது மக்கள் விசாரணை மாநாடு, பத்திரிகை விளம்பரம் என்பவை உள்ளிட்ட கொள்கை தயாரிக்கும் செயன்முறைகளுக்காகத் தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவில் தற்போது உள்ள நிதியில் ரூபா.2.5 பில்லியன் ஒதுக்கப்பட்டிருந்தது. அவ்வாறு இருந்த போதிலும் தேசிய போக்குவரத்துக் கொள்கை வரைவுக்காக பொதுமக்களின் கருத்துக்களைப் பெற்றுக் கொள்ளுதல், பத்திரிகை விளம்பரங்களை பிரசுரித்தல் மற்றும் அதன் மொழிபெயர்ப்புக் கட்டணமாக ரூபா.334,735 செலவிடப்பட்டு இருந்தது. அதற்கமைய 2009 ஆண்டு தொடக்கம் 2022 ஜூலை 18 ஆம் திகதி வரையிலுமான 12 வருடங்களுக்கும் அதிகமான காலம் கொள்கையினை இற்றைப்படுத்துவதற்காக செலவிடப்பட்டிருந்த போதிலும் தேசிய போக்குவரத்துக் கொள்கை இன்னமும் வரைவு மட்டத்திலேயே காணப்படுகின்றது என்பது அவதானிக்கப்பட்டது. நாட்டின் முன்னேற்றத்தின் பக்கத்திலே ஏற்படுத்தும் முக்கியமான உட்கட்டமைப்பு வசதியாக கருதக்கூடிய போக்குவரத்து ஒழுங்கமைப்பு என்பது தொடர்புடைய நிறுவனங்களுடன் சிறந்த தொடர்புடன் செயல்படவேண்டிய போதிலும் போக்குவரத்து கொள்கையின் தேவைப்பாடு நிறைவேற்றப்படாததால் அந்த நிலைமையை உருவாக்குவதற்கு அது தடையாக உள்ளது என்பது இதற்கமைய தெளிவாக காண முடிகின்றது. அதனால் தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு குழுவினால் மேற்கொள்ளப்பட்டிருந்த செலவுகள் பல நச்சு இருந்ததுடன் போக்குவரத்து நெருக்கடி குறைப்பதற்காக எடுக்கப்பட்ட நடவடிக்கைகள் சீராக இல்லாமலும் மற்றும் தொடர்ச்சியாக செய்யப்படாமலும் இருந்தது என்பதும் அவதானிக்கப்பட்டது.

3.1.2.3 வீதி அபிவிருத்தி அதிகார சபையின் பிரதான திட்டம்

முன்னர் காணப்பட்ட தேசிய வீதித் திட்டம் 2007 - 2017 இல் உள்ளடக்கப்பட்ட காரணிகள் மீளாய்வு, பகுப்பாய்வு மற்றும் அதில் உள்ளடக்கப்படாத புதிய தேவைப்பாடுகளை அறிந்துகொள்வதற்காகத் தேசிய வீதி பிரதான திட்டம் 2018 - 2028 தயாரிக்கப்பட்டு இருந்தபோதிலும் இந்த திட்டமானது வரைவு மட்டத்திலேயே உள்ளது என்பது அவதானிக்கப்பட்டது.

இந்தத் திட்டத்தில் போக்குவரத்து நெருக்கடி முக்கிய சிக்கலாக உள்ளது என்பதும் வாகன பயன்பாடு அதிகரித்தல் போக்குவரத்து நெருக்கடி காரணமாக உள்ளது என்பதும் அடையாளம் காணப்பட்டு இருந்தது. அதற்கான தீர்வாக உயர் வாகன முகாமைத்துவம் ஒழுங்கமைப்பின் தாபித்தல், வீதி வலையமைப்பின்

வினைத்திறனுக்குத் தேவையான தொடர்பினை அபிவிருத்தி செய்தல், பொதுப் போக்குவரத்தினை முன்னேற்றுவதில், போக்குவரத்துக் கேள்வியினை முகாமைத்துவப்படுத்துதல் என்பன முன்மொழியப் பட்டிருந்தன. அவ்வாறு வீதி அபிவிருத்தி அதிகார சபையின் விடயப் பரப்பிற்கு அப்பாற்பட்ட முறைமைகளும் முன்மொழியப்பட்டு இருந்தபோதிலும், அவ்வாறான முறைமைகளை பின்பற்றுவதற்கு உரியதான ஏனைய நிறுவனங்களுடன் ஒருங்கிணைக்கும் முறைகள் தொடர்பில் குறிப்பிடப்பட்டிருக்கவில்லை. இவ்வாறு வீதி அபிவிருத்தியுடன் இணைந்து இடம் பெற வேண்டிய பணிகள் அடையாளம் கண்டு கொள்ளப்பட்டிருந்த போதிலும் வீதி அபிவிருத்தி அதிகார சபையின் விடயப் பரப்பிற்கு அப்பாற்பட்ட பணிகளாக இருந்ததனால் அவை நிறைவேற்றப்படாது நிறைவேற்றப்பட்ட வீதி அபிவிருத்தியுடன் இணைந்து மேலே குறிப்பிடப்பட்டுள்ள முறைமைகளும் நடைமுறைப்படுத்தப்படவில்லை என்பது அவதானிக்கப்பட்டது. இந்த தேசிய வீதி பிரதான திட்டத்தினைத் தயாரிப்பதற்காக ரூபா. 11,579,281 மற்றும் ஐ.அ.டொலர் 124,822 ஆன செலவினம் மேற்கொள்ளப்பட்டிருந்தது. இவ்வாறு தேசிய வீதி பிரதான திட்டம் சரியான முறையில் நடைமுறைப்படுத்தப்படாததால் அதற்காக மேற்கொள்ளப்பட்ட செலவு பயனற்று காணப்பட்டது.

3.1.2.4 போக்குவரத்துச் சேவை முகாமைத்துவ அமைச்சு மற்றும் அதன் கீழுள்ள நிறுவனங்களின் செயல்பாட்டுத் திட்டம்

2019 ஆம் ஆண்டிற்கான போக்குவரத்து சேவை முகாமைத்துவ அமைச்சின் செயல்பாட்டு திட்டத்திற்கு அமைய பொதுப் போக்குவரத்தினை அபிவிருத்தி செய்வதற்காக நிலைத்திருக்கும் அபிவிருத்தி நோக்கம் மற்றும் இலக்கு தொடர்பில் கவனத்தில் கொள்ளப்பட்டு பல்வேறு வழிமுறைகள் மேற்கொள்ளப்பட்டிருந்தன. அவற்றை நடைமுறைப் படுத்துவதற்காக இலங்கை புகையிரத திணைக்களம், இலங்கை போக்குவரத்து சபை, தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு, மோட்டார் வாகன போக்குவரத்துத் திணைக்களம் போன்ற நிறுவனங்களின் செயல்பாட்டுத் திட்டங்கள் தொடர்பிலான பரீட்சிப்பின் போது கீழே குறிப்பிடப்பட்டுள்ள காரணிகள் அவதானிக்கப்பட்டன.

(அ) போக்குவரத்து சேவை முகாமைத்துவ அமைச்சு

பொதுப் போக்குவரத்து சேவையினை முன்னேற்றுவதற்காகப் பேருந்து, புகையிரதம் போன்றே நீர் போக்குவரத்தினையும் அபிவிருத்தி செய்தல் தொடர்பாக மாநகரத் திட்டத்தில் குறிப்பிடப்பட்டிருந்தது. அதற்கமைய போக்குவரத்து சேவை முகாமைத்துவ அமைச்சின் செயல்பாட்டுத் திட்டத்திற்காக இந்த மூன்று போக்குவரத்து ஊடகம் தொடர்பாகவும் கவனம் செலுத்தப்பட்டிருக்க வேண்டும். அவ்வாறு இருந்த போதிலும் அமைச்சின் 2019 ஆம் ஆண்டுக்கான செயல்பாட்டுத் திட்டத்தில் முக்கியமாக

கொழும்பு நகராந்த புகையிரத வீதி திட்டம் மற்றும் புகையிரத வீதியின் வினைத்திறனை அதிகரிக்கும் செயற்திட்டம் என்பன மட்டுமே குறிப்பிடப்பட்டிருந்தது. பேருந்து மற்றும் நீர் போக்குவரத்து தொடர்பாக எதிர்காலத்தில் எடுக்கும் நடவடிக்கை பற்றிக் குறிப்பிடப்பட்டிருக்காததுடன் பயணிகள் நீர் போக்குவரத்து வழிகாட்டித் திட்டத்தினை நகர அபிவிருத்தி அமைச்சின் கீழ் உள்ள நில மீட்பு மற்றும் அபிவிருத்திக் கூட்டுத்தாபனத்தினால் மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகின்றது என்பது அவதானிக்கப்பட்டது. அவ்வாறு இருந்த போதிலும் தற்போது அந்த செயல்திட்டமும் இடைநடுவில் நிறுத்தப்பட்டு உள்ளது என்பதால் ஒவ்வொரு நிறுவனத்திடமும் ஒப்படைக்கப்பட்டுள்ள தீர்மானிக்கப்பட்ட பணிகளுக்கு மேலதிகமான பணியாக இருந்ததாலும் அது பயணிகள் போக்குவரத்து கடமையை ஒழுங்கு படுத்த வேண்டிய பிரதான நிறுவனமான போக்குவரத்து சேவை முகாமைத்துவ அமைச்சிற்கு புறம்பாக செய்யப்பட்ட செயல்திட்டமாக இருந்ததும் செயற்திட்டம் தோல்வி அடைந்தமையில் செல்வாக்கு செலுத்தி உள்ளது எனும் முடிவினை எட்டுவதைத் தவிர்க்க முடியாது என்பது அவதானிக்கப்பட்டது.

(ஆ) இலங்கை போக்குவரத்துச் சபை

2011 - 2020 தேசிய பௌதீக திட்டத்திற்கு அமைய சுற்றுச்சூழலுக்கு உகந்த மற்றும் வசதியான போக்குவரத்து சேவையினை வழங்கக் கூடிய பேருந்துகளை பொதுப் போக்குவரத்து சேவைக்காக ஈடுபடுத்தப்பட வேண்டும். பயணிகள் போக்குவரத்து முகாமைத்துவ அமைச்சிடம் சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருந்த இலங்கைப் போக்குவரத்து சபையின் செயல்பாட்டுத் திட்டத்திற்கு அமைய அவ்வாறான 327 பேருந்துகளுக்காக ஒதுக்கப்பட்ட நிதி ரூபா 3,695 பில்லியன் ஆகும். அதில் கொள்வனவு செய்வதற்கு எதிர்பார்க்கப்பட்ட மொத்த பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை 28 சதவீதமாக உள்ளதுடன் மீதி 72 சதவீதத்திற்கு சாதாரண பேருந்துகளைக் கொள்வனவு செய்வதற்கு திட்டமிடப்பட்டிருந்தது. அவ்வாறு இருந்த போதிலும் பின்னர் பயணிகள் தனியார் போக்குவரத்தில் இருந்து பொதுப் போக்குவரத்துக்கு ஈர்த்துக் கொள்ளும் நோக்கில் திருத்தப்பட்ட செயல்பாட்டுத் திட்டத்திற்கு அமைய 4089 வசதியான பேருந்துகளும் மற்றும் 925 சாதாரண பேருந்துகளும் கொள்வனவு செய்வதற்கு எதிர்பார்க்கப்பட்டு இருந்தது. அவ்வாறு இருக்கையில் வசதியான பேருந்துகளை கொள்வனவு செய்வதற்கு திட்டமிடப்பட்டிருந்த 11 செயற்திட்டங்களில் 2 செயற்திட்டங்களை மட்டுமே செயற்படுத்தக் கூடியதாக இருந்தது. அதில் 250 பேருந்துகளை மட்டும் நகர்புறத்தில் ஈடுபடுத்துவதற்கு தீர்மானிக்கப்பட்டு இருந்ததுடன் அதன் மூலம் மேல் மாகாணத்தினுள்ளும் பேருந்து தொகையினை செலுத்துவதற்கு திட்டமிடப்பட்டிருந்தது. இவ்வாறு அவ்வப்போது செயல்பாட்டுத் திட்டம் திருத்தப்படுதல் மற்றும் இலக்காகக் கொண்ட பேருந்து எண்ணிக்கை

சாத்தியப்படாமை என்பன காரணமாக எதிர்பார்க்கப்பட்ட இலக்கினை எட்டுவதற்கு முடியாது இருந்ததுடன் 2019 ஆம் ஆண்டில் 9 சொகுசு பேருந்துகளை மட்டுமே கொள்வனவு செய்யக்கூடியதாக இருந்தது.

3.1.2.5 தலைநகர் மற்றும் வணிக நகர்த் திட்டம்

2020 - 2050 தேசிய பௌதீக திட்டத்திற்கு ஏற்ப, நகர அபிவிருத்தி அதிகார சபையினால் இலங்கையின் தலைநகரமான ஸ்ரீ ஜயவர்தனபுர கோட்டை மற்றும் அதனைச் சூழவுள்ள பிரதேசங்கள் மற்றும் வணிக நகரமான கொழும்பு மற்றும் அதனை சூழவுள்ள பிரதேசங்கள் என்பவற்றைத் தீர்மானமாக அடையாளம் கண்டு அந்தப் பிரதேசங்களுக்கு வெவ்வேறான திட்டங்களைத் தயாரித்து இருந்ததுடன் போக்குவரத்து நெருக்கடி முக்கியமான சிக்கலாக அடையாளம் காணப்பட்டு இருந்தது. இது தொடர்பாகக் கீழே குறிப்பிடப்பட்டுள்ள காரணிகள் அவதானிக்கப்பட்டன.

(அ) சட்டரீதியான பின்புலம்

கொழும்பு வணிக நகர் மற்றும் தலைநகர் திட்டங்கள் என்பன இலங்கை ஜனநாயக சோசலிசக் குடியரசின் வர்த்தமானி இலக்கம் 2129/94 கொண்ட 2019 ஜூன் மாதம் 28 ஆம் திகதி இடப்பட்ட வர்த்தமானி அறிவித்தலின் மூலம் பிரசுரிக்கப்பட்டு இருந்த போதிலும், இந்த இரண்டு திட்டங்களினதும் விதிமுறைகள் உள்ளடக்கப்பட்டுள்ள II ஆம் பகுதியைப் பிரசுரிப்பதற்கு 1 1/2 வருடங்களுக்கும் அதிகமான தாமதம் ஏற்பட்டிருந்தது. அதனால் திட்டங்கள் மற்றும் கட்டட விதிமுறைகள் இற்றைப் படுத்தப்படாத காரணத்தால் முன்னர் பயன்படுத்தப்பட்ட திட்டங்கள் மற்றும் கட்டட விதிமுறைகளின் பிரகாரம் பயன்படுத்துவதற்கு நேரிட்டுள்ளது. அதே போன்று அப்போது காணப்பட்ட அபிவிருத்திகள் இந்தத் திட்டங்களுக்கு மேலதிகமாக மேற்கொள்ளப்பட்டிருந்தது.

(ஆ) கொழும்பு வணிக நகர் திட்டம்

கொழும்பு நகரம் இலங்கையின் வணிக நகரமாக இருப்பதனால் வீதித் தொடர்புகளுக்கு அமைய நீர்கொழும்பு, கண்டி, லோ லெவல் வீதி, மாலபே, ஹை லெவல் வீதி, ஹொரணை மற்றும் காலி போன்ற பிரதேசங்களுக்கு ஏழு முக்கிய நுழைவுகளில் கொழும்பு முக்கியமாக இணைக்கப்படும் மற்றும் தூர பிரதேசங்களுடன் இணைக்கப்படும் உள்ளது. மாறுபடும் அபிவிருத்திப் போக்குகளின் காரணமாக ஏற்படும் சிக்கல்களாக நிலவும் உட்கட்டமைப்பு வசதிகள் தொடர்பில் கவனத்தில் கொள்ளாது கொழும்பு வணிக நகர் எல்லைக்குள் சுயாதீன நிகழ்வுகளாக இடம்பெறும் அதிக அடர்த்தி கொண்ட

அபிவிருத்தி, தற்போதைய அபிவிருத்தி போக்குகள் மூலம் தற்போது காணப்படும் வலய ரீதியை அடிப்படையாகக் கொண்ட திட்டங்கள் மற்றும் கட்டட விதிமுறைகளை சவால்களுக்கு உட்படுத்துதல் மற்றும் முக்கிய வீதிகளைச் சூழ நெருக்கடி நேரங்களின் போது ஏற்படும் வாகன நெருக்கடி காரணமாக பொதுமக்களுக்கு ஏற்படும் சிரமங்கள் மற்றும் பொருளாதார ரீதியான நட்டங்கள் என்பன அடையாளம் காணப்பட்டு இருந்தன.

போக்குவரத்து முகாமைத்துவத்தில் ஈடுபட்டிருக்கும் போக்குவரத்துப் பொலிஸ் பிரிவினால் அனுமதியற்ற நிர்மாணிப்புகள், நடைபாதையில் வியாபாரம் செய்தல், போதிய அளவில் வாகனத் தரிப்பிட வசதிகள் இல்லாமை போன்ற காரணிகள் காரணமாக வாகன நெருக்கடி ஏற்படுகின்றது என கண்டறியப்பட்டு இருந்தது. அவ்வாறு இருந்த போதிலும் பெருந் தெருக்களில் வாகன நடமாட்டத்தை நடைமுறையில் கையாளும் போக்குவரத்துப் பொலிஸ் பிரிவுடன் முறையான தொடர்பினைப் பேணாத காரணத்தால் வணிக நகர திட்டம் தயாரிக்கும் போது மேலே கூறப்பட்ட காரணிகள் போக்குவரத்து நெருக்கடிக்கு காரணமான காரணியாக அடையாளம் காணப்பட்டு இருக்கவில்லை. அதனால் இந்த சிக்கலுக்குத் தீர்வினைக் கண்டறிதல் அவசியமாக இருந்த போதிலும் இந்தத் திட்டத்தின் மூலம் அது கைவிடப்பட்டு இருந்தது.

3.2 திட்டத்தினை நடைமுறைப்படுத்துதல்

3.2.1 பொதுப் போக்குவரத்து சேவைக்கான அரசின் பங்களிப்பு

தற்போதைய தேசிய பௌதீகத் திட்டத்தின் பிரகாரம் நகரங்களுக்கு இடையிலான மற்றும் உள்ளக நகர தொடர்பினை முன்னேற்றுவதற்குப் பேருந்து வலையமைப்பினை அபிவிருத்தி செய்தல் மற்றும் புகையிரத வீதி வலையமைப்பை அபிவிருத்தி செய்தல் என்பன முன்மொழியப்பட்டு இருந்த போதிலும் கீழே குறிப்பிடப்பட்டுள்ள அட்டவணையின் பிரகாரம் 2016 ஆம் ஆண்டு தொடக்கம் 2021 ஆம் ஆண்டு வரையான காலப் பகுதியில் பொதுப் போக்குவரத்துச் சேவையில் கருத்தில் கொள்ளத் தக்க அதிகரிப்பு ஏற்பட்டு இருக்கவில்லை எனவும் 2016 ஆம் ஆண்டு தொடக்கம் 2021 ஆம் ஆண்டு வரையான காலப் பகுதியில் ஒரு பின்னடைவு ஏற்பட்டுள்ள போதிலும் கட்டணத் திருத்தத்துடன் தற்போது இந்த நிலைமையில் ஒரு மாற்றத்தினை எதிர்பார்க்க முடியும்.

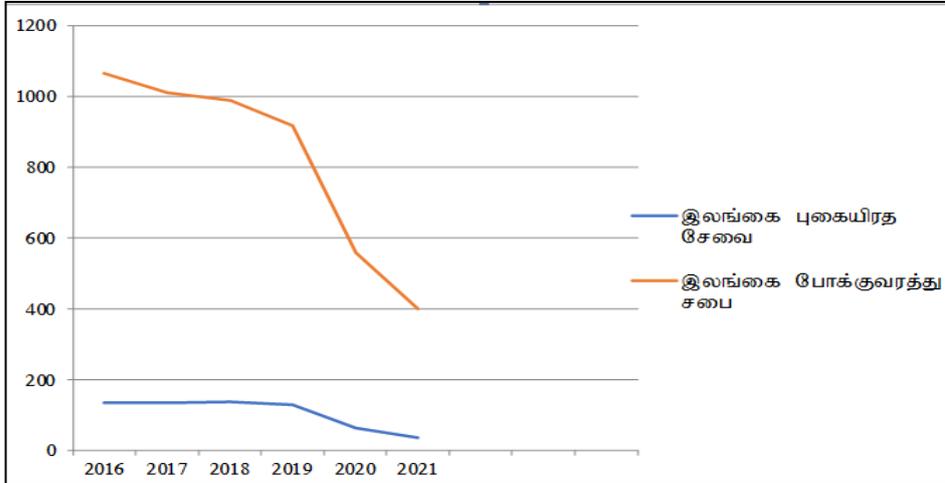
ஆண்டு

இலங்கை புகையிரத சேவை

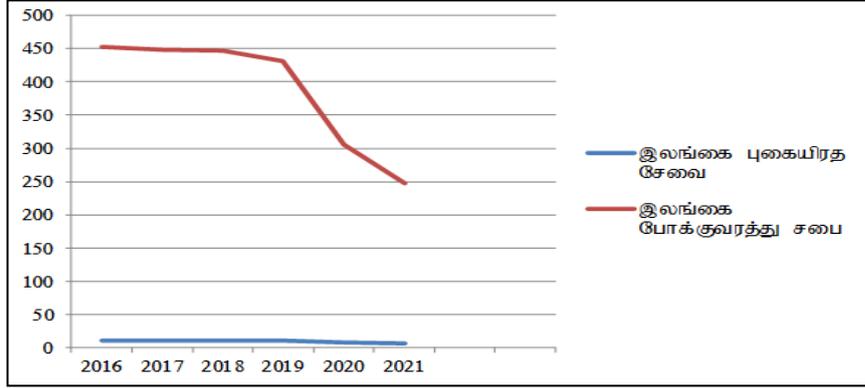
இலங்கை போக்குவரத்து சபை

	நடைமுறை ப்படுத்தப்பட் ட பயணிகள் போக்குவரத் து கிலோ மீட்டர்	பயணிகள் எண்ணிக்கை க	நடைமுறைப் படுத்தப்பட்டு பொருட்கள் போக்குவரத் து கிலோ மீட்டர்	பொருட்க ளின் தொகை டொன்	நடைமுறைப்படு த்தப்பட்ட கிலோ மீட்டர்	பயணிகள் எண்ணிக்கை
	(பில்லியன்)	(பில்லியன்)	(பில்லியன்)	(பில்லியன்)	(பில்லியன்)	(பில்லியன்)
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

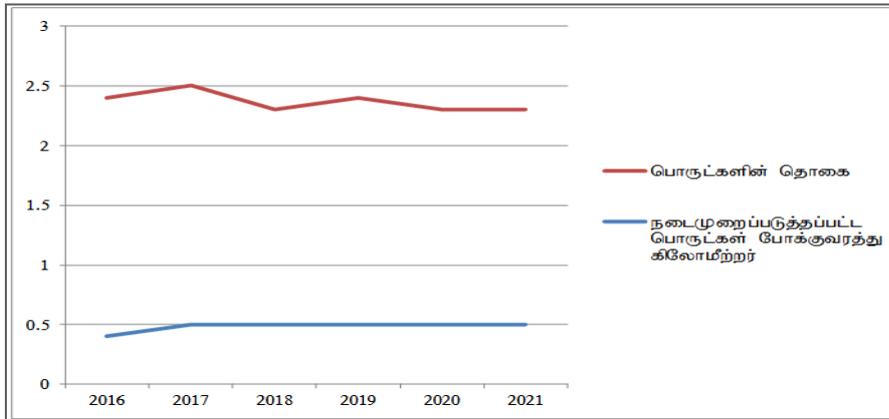
பயணம் செய்த பயணிகளின் எண்ணிக்கை



நடைமுறைப்படுத்தப்பட்ட கிலோமீட்டர் எண்ணிக்கை



புகையிரத பொருட்கள் போக்குவரத்து சேவை



3.2.2 புகையிரத வீதி செயற்திட்டம்

3.2.2.1 கொழும்பு நகரை அண்டிய புகையிரத செயற்திட்டம்

(அ) போக்குவரத்து செயற்திட்டத்திற்கான தயாரிப்பு (Transport Project Preparatory Facility)

புகையிரத சேவையினை வினைத்திறனானதாக ஆக்கும் நோக்கத்தில் கொழும்பு நகரை அண்டிய பிரதேசங்களில் பயணிகள் புகையிரத சேவையினைத் தாபிப்பதற்கான முன்முயற்சி பணிகளுக்கு ஆசிய அபிவிருத்தி வங்கி கடன் நிதியில் இருந்து மற்றும் அரசின் ஒன்றிணைந்த நிதியில் இருந்து முறையே ரூபா. 1,456.5 பில்லியன் மற்றும் ரூபா. 9,798.4 பில்லியன் நிதி ஈடுபடுத்தப்பட்டு 6 வருடங்களில் பூர்த்தி செய்வதற்காக இந்த செயல் திட்டம் 2016 ஆம் ஆண்டில் ஆரம்பிக்கப்பட்டு இருந்தது. இந்த ரூபா. 11,254.9 பில்லியன் தொகை செலவிடப்பட்டு இருந்தது கொழும்பு நகரை அண்டிய பிரதேசத்தில் பயணிகள் போக்குவரத்து சேவையினைத் தாபிப்பதற்கான சாத்தியக்கூறு ஆய்வு அறிக்கையை தயாரிப்பதற்கு மட்டுமே ஆகும். இந்த சாத்தியக்கூறு ஆய்வு அறிக்கையில் முன்மொழியப்பட்டிருந்த புகையிரத வீதி நிர்மாணிப்பதற்குத் தேவையான நடவடிக்கைகளை உடனடியாக ஆரம்பித்தல் மிகவும் பயனுள்ளதாக இருந்தபோதிலும் அந்த புகையிரத வீதியை நிர்மாணிப்பதற்குத் தேவையான நடவடிக்கைகள் சரியான முறையில் ஆரம்பிக்கப்படாததால் இந்த செயல் திட்டத்திற்காகச் செலவிடப்பட்டிருந்த ரூபா. 4,327,350,000 பயனற்ற செலவாக அவதானிக்கப்பட்டு இருந்தது..

2017 ஆம் ஆண்டு தொடக்கம் 2020 ஆம் ஆண்டு வரையில் செலவிடப்பட்ட உண்மையான செலவுகள் கீழே குறிப்பிடப்பட்டுள்ள வகையில் அமையும்.

ஆண்டு	ஆசிய அபிவிருத்தி வங்கி கடன் ரூபா.(000')	ஒன்றிணைந்த நிதியம் ரூபா.(000')	மொத்தம் ரூபா.(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
மொத்தம்	1,364,520	2,962,830	4,327,350

(ஆ) புகையிரத செயல்திறனை மேம்படுத்துவதற்கான செயற்திட்டம் (Railway efficiency improvement project)

இருக்கும் புகையிரத சேவையினை மேம்படுத்துவதற்கான நோக்கில் 17 துணை செயற்திட்டங்களை நடைமுறைப்படுத்துவதற்காக ஆசிய அபிவிருத்தி வங்கி கடன் நிதியத்தில் இருந்து மற்றும் அரசு ஒன்றிணைந்த நிதியத்தில் இருந்து முறையே ரூபா. 28,232 பில்லியன் மற்றும் ரூபா. 5,646.4 பில்லியன் நிதி ஈடுபடுத்தப்பட்டு 5 வருடங்களில் பூர்த்தி செய்வதற்காக இந்த

செயற்றிட்டம் 2019 ஆம் ஆண்டில் ஆரம்பிக்கப்பட்டு இருந்தது. இதன் கீழ் 32 அபிவிருத்திப் பணிகளை நிறைவேற்றுவதற்கு எதிர்பார்க்கப்பட்டு இருந்ததுடன் 2020 திசம்பர் 31 ஆம் திகதியில் 5 துணைச் செயற்திட்டங்கள் மட்டுமே நடைமுறைப்படுத்துவதற்காக நடவடிக்கைகள் ஆரம்பிக்கப்பட்டு இருந்தது என்பது அவதானிக்கப்பட்டது.

2019 ஆம் ஆண்டு தொடக்கம் 2020 ஆம் ஆண்டு வரையில் ஆசிய அபிவிருத்தி வங்கிக் கடன் மற்றும் ஒன்றிணைந்த நிதியம் என்பவற்றிலிருந்து ரூபா. 505,220,000 செலவிடப்பட்டிருந்தது. விபரங்கள் கீழே குறிப்பிட்டவாறு ஆகும்.

ஆண்டு	ஆசிய அபிவிருத்தி வங்கி	ஒன்றிணைந்த நிதியம்
	கடன்	
	ரூபா.(000')	ரூபா.(000')
2019	84,030,000	1,640,000
2020	409,990,000	9,560,000
மொத்தம்	494,020,000	11,200,000

3.2.2.2 இலகு ரயில் போக்குவரத்து செயற்திட்டம்

மாநகரப் போக்குவரத்து பிரதான திட்டத்தில் போக்குவரத்தை அபிவிருத்தி செய்வதற்காக இலகு ரயில் போக்குவரத்து ஒழுங்கமைப்பு அறிமுகப்படுத்தப்பட்டு இருந்ததுடன் இலங்கையில் இலகு ரயில் போக்குவரத்து செயற்திட்டத்தினை ஆரம்பிக்கும் முதலாவது கட்டமாக மாலம்பே தொடக்கம் கோட்டை வரையிலான இலகு ரயில் போக்குவரத்து ஒழுங்கமைப்பினைத் தாபிப்பதற்கு 2019 மார்ச் 11 ஆம் திகதி ஜப்பான் சர்வதேச ஒத்துழைப்பு நிறுவனத்துடன் கடன் உடன்படிக்கைக்கு அப்போதைய மாநகரம் மற்றும் மேற்கு அபிவிருத்தி அமைச்சின் செயலாளருடன் உடன்படிக்கை செய்யப்பட்டு இருந்தது. செயற்திட்டத்திற்கான காலப்பகுதி 2019 ஏப்ரல் 01 ஆம் திகதி தொடக்கம் 2026 நவம்பர் 01 ஆம் திகதி வரையில் ஆகும். அந்த திட்டத்தின் மொத்த மதிப்பு செலவு ரூபா. 4,381,519,957 ஆகும். அந்த செயல் திட்டத்திற்காக பெற்றுக்கொள்ளப்பட்ட மொத்த கடன் தொகை ரூபா. 4,886,754,141 ஆக உள்ளதுடன் 12 வருட காலம் உள்ளிட்ட 40 வருட கடன் எல்லையைக் கொண்டதாகும். அதனை இரண்டு கட்டங்களாக மீளச் செலுத்துவதற்கு கடன் உடன்படிக்கையின் பிரகாரம் இலங்கை அரசாங்கம் உடன்பட்டு இருந்தது. அதே போன்று கடன் பெற்றுக்கொண்டவர் வருடாந்தம் நவம்பர் மாதம் 20 ஆம் திகதி அல்லது மே மாதம் 20 ஆம் திகதி 0.01 சதவீத வருடாந்த வீதத்திற்கு அமைய ஜப்பான் சர்வதேச ஒத்துழைப்பு நிறுவனத்திற்கு அரையாண்டுக்கு உரிய வட்டியினை செலுத்துதல் வேண்டும். அவ்வாறு இருந்த போதிலும் 12 வருட சலுகைக் காலம் காணப்படுவதனால் இதுவரையிலும் எதுவிதமான தவணைப் பணமும் செலுத்தப்பட்டிருக்கவில்லை. இது வரையிலும் எதுவிதமான வட்டித் தொகையையும் செலுத்தப்பட்டு இருக்காததுடன் 06 மாதத்துக்கு ஒரு தடவை குறித்த வட்டித்

தொகையானது பெற்றுக் கொண்ட கடன் தொகையுடன் சேர்க்கப்பட்டு இருந்தது. இது தொடர்பாக கீழே குறிப்பிடப்பட்டுள்ள காரணிகள் அவதானிக்கப்பட்டன.

(அ) மாலம்பே தொடக்கம் கோட்டை வரையிலான ரயில் வீதி செயற்திட்டத்தின் வீதித் திட்டம்

16 கிலோ மீட்டர் நீளமான இலகு ரயில் போக்குவரத்து வீதியில் 16 நிறுத்துமிடங்கள் திட்டமிட்டிருந்தன. மாலம்பே தொடக்கம் கோட்டை வரையிலான பிரதான வீதிக்கு மேலாக இந்த போக்குவரத்து வீதி திட்டமிடப்பட்டு இருந்ததுடன் செத்சிரிய நிறுத்துமிடம் தொடக்கம் ராஜகிரிய வரையில் தியவன்னா ஓயாவுக்கு மேலாக இந்த போக்குவரத்து வீதி திட்டமிடப்பட்டிருந்தது. இது தொடர்பாக பின்வரும் காரணிகள் அவதானிக்கப்பட்டன.

i. மேலே குறிப்பிடப்பட்ட பெறுமதியினைக் கொண்ட பிரதேசத்தில் காணியினைக் கையகப்படுத்துவதற்காக பாரிய அளவு செலவிடப்பட வேண்டி இருந்தமையும் தற்போதும் இந்த பிரதேசத்தில் அதிகளவு சன நெருக்கடி இருக்கும் காரணத்தாலும் பிரதான வீதிக்கு மேலாக பயணிப்பதற்காக இந்த வீதி திட்டமிடப்பட்டிருந்தது. அதற்காக குறைந்தபட்சம் 2.5 சதுர மீட்டர் அளவில் பிரதான வீதியில் ஒதுக்கப்பட வேண்டி இருந்ததால் சந்திரிகா குமாரதுங்க மாவத்தை சந்தியிலிருந்து கொஸ்வத்தை வரையான வீதியினை அகலப்படுத்துவதற்கு வீதி அபிவிருத்தி அதிகாரசபையின் மூலம் திட்டமிடப்பட்டு இருந்ததுடன் இந்த வீதியின் மீதிப் பகுதிகளில் வாகன போக்குவரத்திற்கு தேவையான இடத்தினை பெற்றுக் கொள்வதற்கு தேவையான இடங்களில் மட்டும் வீதியை அகலப்படுத்துவதற்குத் தேவையான நடவடிக்கைகள் திட்டமிடப்பட்டிருந்தன. அவ்வாறு இருந்த போதிலும் குறித்த காலத்திற்குள் செயற்படுத்தப்பட்டு இருக்கவில்லை என்பது அவதானிக்கப்பட்டது.

ii. மக்களுக்கு 16 நிறுத்துமிடங்களில் நுழைவதற்குத் தேவையான கட்டடங்கள் மற்றும் வாகனங்களை நிறுத்தும் வசதிகளுக்காக கவனத்தில் கொள்ளத்தக்க அளவிலான காணி தேவையான போதிலும் அதற்குத் தேவையான இடவசதிகள் சாத்தியக்கூறு ஆய்வு அறிக்கையில் தீர்மானமாக குறிப்பிடப்பட்டு இருக்கவில்லை.

(ஆ) செயற்திட்டத்தின் பெறுபேற்றினை அதிகரித்தல்

இந்த செயற்திட்டத்தின் மூலம் பொதுப் போக்குவரத்தினை மிகவும் வினைத்திறனாக பொதுமக்களுக்கு வழங்குவதுடன் அதற்குப் பொதுமக்களை ஈர்த்துக் கொள்வது அத்தியாவசியமாகும். இல்லையேல் இந்த

செயற்திட்டத்தின் மூலம் நிறைவேற்றிக் கொள்வதற்கு எதிர்பார்க்கப்பட்ட நோக்கத்தினை சாதித்துக் கொள்ள முடியாது போவதுடன், அதற்காக செலவிடப்பட்ட தொகையுடன் ஒப்பிட்டளவிலான பெறுபேற்றினைப் பெற்றுக்கொள்ள முடியாது இருக்கும்.

தெரிவு செய்யப்பட்டுள்ள 16 நிறுத்துமிடங்கள் மிகவும் சன அடர்த்தி கொண்டதும் மற்றும் தற்போது கவனத்தில் கொள்ளத்தக்க எண்ணிக்கையில் கட்டடங்கள் நிர்மாணிக்கப்பட்டு உள்ளதும் மற்றும் நிர்மாணிக்கப்பட்டு வருவதுமான பிரதேசமாகும். வாகனங்களை நிறுத்தி வைக்கக்கூடிய இடமாக மாலம்பே சந்தி மற்றும் மாலம்பே தகவல் தொழில்நுட்ப பூங்கா ஆகிய புகையிரத நிறுத்துமிடங்கள் மட்டும் அடையாளம் காணப்பட்டு உள்ளது என்பதால் அவற்றிற்கு அண்மையில் வாகனத் தரிப்பிடங்களை அமைப்பதற்குத் தனியார் காணி உரிமையாளர்களின் ஒத்துழைப்பைப் பெற்றுக் கொள்வதற்கு கலந்துரையாடப்பட்டுள்ளது என்பதும் அவதானிக்கப்பட்டது. ஏனைய நிறுத்துமிடங்களுக்கு வாகன தரிப்பிட வசதிகள் அவசியம் இல்லை என்பதும் அடையாளம் காணப்பட்டு இருந்தது.

(ஆ) தற்போதைய நிலைமை

இலக்கம் MUD&H/P&M/Audit கொண்டதும் 2022 ஓகஸ்ட் 15 ஆம் திகதியிடப்பட்டதுமான நகர அபிவிருத்தி மற்றும் வீடமைப்பு அமைச்சு செயலாளரின் கடிதத்துக்கு அமைய அரசு கொள்கைத் தீர்மானத்திற்கு அமைய தற்போது இந்த செயற்றிட்டம் நிறுத்தப்பட்டுள்ளது. அதனால் செயல் திட்டத்தினை இடைநடுவில் நிறுத்திய காரணத்தால் ஏற்பட்ட நட்டத்திற்காக JICA மற்றும் OCGJV ஆகிய நிறுவனங்களுக்கு நட்ட ரூ. வழங்குதல் தொடர்பில் 2022 ஜூன் 28 ஆம் திகதியிடப்பட்ட அமைச்சரவைப் பத்திரம் அமைச்சரவைக்குச் சமர்ப்பிக்கப்பட்டது. செயற்திட்டத்தினை இரத்துச் செய்யும் தீர்மானத்தினை மேற்கொண்ட சந்தர்ப்பத்தில் இந்த செயற் திட்டத்திற்காக ரூபா. 10,677,819,370 செலவிடப்பட்டு இருந்ததுடன் அந்த செலவு விரயமானதாக இருந்தது. அதே போன்று செயற் திட்டத்தின் மொத்த மதிப்பீட்டுச் செலவினை விஞ்சி ரூபா. 6,296,299,413 செலவிடப்பட்டு இருந்தது. அந்த செலவுகள் பின்வருமாறு ஆகும்.

விபரம்	பெறுமதி ரூபா.
கொள்வனவு - மூலதனம்	5,998,781
- மீண்டெழும்	5,335,914,607
ஆலோசனைக் கட்டணம்	4,940,174,321
ஊழியர் சம்பளம்	196,703,291
வேறு	199,028,370

3.2.2.3 மேற்கு வலய இலகு ரயில் போக்குவரத்து செயற்திட்டம்

மாலம்பே - புறக்கோட்டை இலகு ரயில் வீதிக்கு மேலதிகமாக மேற்கு வலயத்தில் இலகு ரயில் வீதி செயற்திட்டமானது நகர அபிவிருத்தி, நீர் வழங்கல் மற்றும் வீடமைப்பு வசதிகள் அமைச்சின் கீழ் உள்ள போக்குவரத்து அபிவிருத்தி திட்டத்தின் மூலம் செயல்படுத்தப்பட்டு வருவதுடன் சாத்தியக்கூறு ஆய்வின் மூலம் கீழே குறிப்பிடப்பட்டுள்ள 03 வீதிகள் அடையாளம் காணப்பட்டு இருந்தன.

i. சிவப்பு வீதி

இராகமை தொடக்கம் கடவத்தை, கிரிபத்கொடை, களனிய, பேலியகொடை, கோட்டை, கொம்பனி வீதி, கொள்ளுப்பிட்டி ஊடாக கிருலப்பனை வரை

ii. பசுமை வீதி

மொரட்டுவை தொடக்கம் கட்டுபத்த, பிலியந்தலை, பொரலஸ்கமுவை, நாரஹேன்பிட்டி, நுகேகொடை, பொரளை ஊடாக தெமட்டகொடை வரை

iii. நீல வீதி

கொட்டாவை தொடக்கம் பன்னிபிட்டிய, தலவத்துகொடை , இசுருபாய, கொஸ்வத்தை ஊடாக மாணெல்கம வரை

இலக்கம் WRTDP/PRO/VEH/2019 கொண்டதும் 2020 பிப்ரவரி 10 ஆம் திகதி இடப்பட்டதுமான கடிதத்தின் படி இந்த 03 இலகு ரயில் வீதிகளும் அரசாங்கம் மற்றும் தனியார் முதலீட்டாளர்கள் இணைந்து மேற்கொள்ள வேண்டிய கடமையாக கருதி அதற்குரிய முன்மொழிவுகளைக் கோருதல் மேற்கொள்ளப்பட்டிருந்ததுடன் சுற்றுச்சூழல் மதிப்பீட்டு அறிக்கை மற்றும் சமூக மதிப்பீட்டு அறிக்கை என்பன இறுதிக் கட்டத்தில் காணப்பட்டன..

அவ்வாறு இருந்தபோதிலும் கொள்கை ரீதியான தீர்மானத்திற்கு அமைய 2022 மார்ச் 31 ஆம் திகதியின் பின்னர் இந்த செயற் திட்டம் இடைநிறுத்தப்பட்டு இருந்ததுடன் அந்த திகதி வரையிலும் ரூபா. 860,356,179 செலவிடப்பட்டு இருந்தது. அந்த செலவானது விரைய செலவாகவே இருந்தது. விபரங்கள் பின்வருமாறு ஆகும்.

விபரம்	பெறுமதி ரூபா.
கொள்வனவு - மூலதனம்	5,632,604
- மீண்டெழும்	2,253,392
ஆலோசனைக் கட்டணம்	472,635,020
ஊழியர் சம்பளம்	151,816,141
வேறு (எரிபொருள், போக்குவரத்து போன்ற வேறு செலவுகள்)	228,019,022

3.2.3 நகர அபிவிருத்தி, நீர் வழங்கல் மற்றும் வீடமைப்பு வசதிகள் அமைச்சு

பொதுப் போக்குவரத்தினை மேம்படுத்துவதன் மூலம் வணிக நகர் கொழும்பு மற்றும் தலை நகரத்தில் ஏற்படும் போக்குவரத்து நெருக்கடியை குறைக்கும் நோக்கில் இலகு ரயில் போக்குவரத்து செயற் திட்டத்திற்கு மேலதிகமாக மாநகர திட்டத்திற்கு

அமைய நெகிழ்வான அலுவலக நேரங்களை உருவாக்குதல், நீர் போக்குவரத்தினை அமைத்தல், பல்வடிவ மத்திய நிலையங்களை அமைத்தல் போன்ற செயற்திட்டங்கள் ஆரம்பிக்கப்பட்டு இருந்தன. இது தொடர்பாக கீழே குறிப்பிடப்பட்டுள்ள காரணிகள் அளிக்கப்பட்டன.

(அ) நெகிழ்வான அலுவலக நேர ஒழுங்குறுத்தல் செயற்திட்டம்

கொழும்பு நகர் மற்றும் அதனை அண்டிய பிரதேசங்களில் நெருக்கடியான நேரங்களில் காணப்படும் போக்குவரத்து நெருக்கடியைக் குறைப்பதற்கான ஒழுங்குமுறை செயல்திட்டமாக நெகிழ்வான அலுவலக நேரங்கள் பத்தரமுல்லை பிரதேசத்தில் அமைந்துள்ள அரச நிறுவனங்களில் 2017 திசெம்பர் 17 ஆம் திகதி தொடக்கம் 06 மாத காலத்திற்கு நடைமுறைப்படுத்தப்பட்டு இருந்தது . போக்குவரத்து நெருக்கடி அதிகமான நெருக்கடியான நேரங்களில் வாகனங்களின் சாதாரண வேகத்தினை மணிக்கு 10 கிலோ மீட்டர் தொடக்கம் மணிக்கு 25 கிலோ மீட்டர் வரை அதிகரித்தல் இந்த செயல் திட்டத்தின் நோக்கமான போதிலும் கீழே குறிப்பிடப்பட்டுள்ள காரணிகள் காரணமாக எதிர்பார்க்கப்பட்ட பெறுபேற்றினைப் பெற்றுக் கொள்ள முடியாதிருந்தது.

- (i) தனியார் வாகனங்களைப் பயன்படுத்தும் உத்தியோகத்தர்களின் ஓயாத வேலைச்சுமையின் அடிப்படையில் நெகிழ்வான அலுவலக வேலைக்கான உடன்பாடு எதிர்பார்த்த வகையில் கிடைக்காமை.
- (ii) அரச நிர்வாக சுற்றறிக்கைக்கு அமைய 06 மணித்தியாலம் அனைத்து உத்தியோகத்தர்களும் ஒரே நேரத்தில் கடமையில் ஈடுபடக் கூடிய வகையில் நெகிழ்வான அலுவலக நேரங்களுக்கு குறித்த வீச்சு மட்டுப்படுத்தப்படல்.
- (iii) நிறுவனங்களில் நிர்வாக உத்தியோகத்தர்களுக்கு ஊழியர்களின் வரவிற்கு ஏற்ப மேற்பார்வை நடவடிக்கைகளை நடாத்திச் செல்வதற்கு சிரமமாக இருத்தல்.

இதில் தனியார் வாகனங்களைப் பயன்படுத்தும் அரச உத்தியோகத்தர்களை இலக்காக கொண்ட போதிலும் இதற்காக அதிகளவு உடன்பாட்டினைத் தெரிவித்திருந்தது பொது வாகனங்களைப் பயன்படுத்தும் உத்தியோகத்தர்களாக இருந்த காரணத்தால் அவ்வாறு எதிர்பார்க்கப்பட்ட நோக்கினை பூர்த்தி செய்துகொள்வதற்கு முடியாதிருந்தது என்பது அந்த செயற்திட்டத்தின் மூலம் தெரிவிக்கப்பட்டிருந்தது. அதனால் நெருக்கடியை குறைத்துக் கொள்வதற்கான வழிமுறையாக மாநகர திட்டத்தில் நெகிழ்வான அலுவலக நேரம் குறிப்பிடப்பட்டிருந்த போதிலும் அது உற்பத்தித் திறனான செயற்பாடு அல்ல என்பது அவதானிக்கப்பட்டது.

(ஆ) உள்நாட்டு நீர் நிலைகளில் பயணிகள் போக்குவரத்து சேவை

தனியார் துறையின் முதலீட்டைப் பெற்றுக் கொள்ளும் நோக்கில் நடாத்தப்பட்ட விலை மனுக்கோரல் தோல்வி அடைந்த காரணத்தால் அரசாங்கத்தினால் உள்நாட்டு நீர் நிலைகளில் பயணிகள் போக்குவரத்து சேவையினை ஆரம்பிப்பதற்கு இலக்கம் 2018/NC/20 கொண்டதும் 2018 ஜூலை 30 ஆம் திகதி இடப்பட்டதுமான அமைச்சரவைக் குறிப்பிற்கு அமைய தீர்மானிக்கப்பட்டிருந்தது. இதன் பிரதான நோக்கமாக கொழும்பு மற்றும் பத்தரமுல்லை நகரங்களில் வாகன நெருக்கடியைக் குறைத்தல் குறிப்பிடப்பட்டிருந்தது. இலங்கைக் கடற்படையினரின் ஒத்துழைப்புடன் பயணம் செய்தல் மற்றும் உயிர்காப்பு சேவைகள் என்பவை உள்ளிட்ட பேர வாவினின்

ஊடாக கோட்டை தொடக்கம் யூனியன் ப்ளேஸ் வரையான மாதிரித் திட்டமாக 02 வருட காலங்களுக்கு நடைமுறைப்படுத்துவதற்காக இலங்கை நில மீட்பு மற்றும் அபிவிருத்திக் கூட்டுத்தாபனத்திடம் ஒப்படைக்கப்பட்டிருந்தது. இது தொடர்பாக கீழே குறிப்பிடப்பட்ட காரணிகள் அவதானிக்கப்பட்டன.

- i. இந்த செயல் திட்டத்தினை நடைமுறைப்படுத்துவதற்கு செயற்திட்ட செலவு உள்ளிட்ட படகுகளுக்காக ரூபா.18,896,775 ம் மற்றும் போக்குவரத்து செலவுக்காக ரூபா.2,361,770 ம் செலவிடப்பட்டு இருந்த போதிலும் பொது மக்களிடையே போதியளவு பிரபலம் அடையாத காரணத்தால் திட்டத்தினால் எதிர்பார்க்கப்பட்ட நோக்கினை எட்டுவதற்கு முடியாது போயிருந்தது. 2020 ஆம் ஆண்டு ஜனவரி மாதம் 01 ஆம் திகதி தொடக்கம் 11 ஆம் திகதி வரையில் போக்குவரத்தினை மேற்கொண்ட பயணிகளின் எண்ணிக்கை பொதுவாக 37 ஆக இருந்ததுடன் அதற்கமைய நாள் ஒன்றுக்கான வருமானம் ரூபா. 1,110 ஆக இருந்தது. ஒரு நாளுக்கான செலவு ரூபா. 25,000 ஆகும். அதனால் இந்த செயல் திட்டத்தின் ஒரு நாளுக்கான செலவில் 0.04 சதவீதத்தை மட்டும் ஈடுகட்டக் கூடியதாக இருந்தது என்பதுடன் படகு மற்றும் ஏனைய உட்கட்டமைப்பு வசதிகள் குறை பயன்பாட்டுடன் காணப்பட்டன.
- ii. Infoconsult Inc (2004) இனால் தயாரிக்கப்பட்ட கால்வாய் வழிப் பயணிகள் போக்குவரத்துச் செயற்திட்டத்தின் முன் சாத்தியக்கூறு ஆய்வு அறிக்கையை அடிப்படை ஆவணமாக கொண்டு இந்த செயல் திட்டத்திற்கு உரிய முன் சாத்தியக்கூறு ஆய்வினை இற்றைப்படுத்துதல் மட்டுமே இடம் பெற்றிருந்தது என்பதும் அதன் மூலம் சரியான நிலைமை பிரதிபலிக்கப்படவில்லை என்பதும் அவதானிக்கப்பட்டது.

3.2.4 மேற்கு வலய மாநகர திட்டத்தில் முன்மொழியப்பட்ட ஏனைய வழிமுறைகள்

மேற்கு வலய மாநகர திட்டத்தின் மூலம் போக்குவரத்தினை முகாமைத்துவம் செய்வதற்கான வழி வகையாக வாகன தரிப்பிட முகாமைத்துவம், வீதி சந்திப்பைக் கட்டுப்பாடு செய்தல், வாகன போக்குவரத்தினைக் கட்டுப்பாடு செய்தல், நகரத்திற்குள் நுழையும் வாகனங்களுக்கான கட்டணத்தினை அறவிடல் என்பன முன்மொழியப்பட்டு இருந்தன. அவ்வாறு இருந்த போதிலும், அந்த வழிவகைகளை நடைமுறைப்படுத்துவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு இருக்கவில்லை.

3.2.5 அலுவலகம் மற்றும் பாடசாலைப் போக்குவரத்து சேவையினை மேம்படுத்துதல்

போக்குவரத்து பொலிஸ் அறிக்கைக்கு அமைய பாடசாலை ஆரம்பிக்கும் மற்றும் முடியும் நேரங்களில் வாகன நெருக்கடி அதிகரிக்கின்றது என்பதும் அதற்கு பிரதான காரணமாகப் பாடசாலைப் பிள்ளைகள் தனியார் வாகனம் மூலம் பாடசாலைக்கு அழைத்து வரப்படுவதே என்பதும் அவதானிக்கப்பட்டது. இது தொடர்பாக அரசு நிறுவனத்தினால் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ள வழிவகைகளை பரீட்சிப்பு செய்யும் போது கீழே குறிப்பிடப்பட்டுள்ள காரணிகள் அவதானிக்கப்பட்டது.

- (அ) இலங்கையில் பாடசாலை பிள்ளைகளின் போக்குவரத்திற்காகத் தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவினால் “சிசு சரிய” அறிமுகப்படுத்தப்பட்டிருந்தது. கணக்காய்விற்காக உள்ளடக்கப்பட்டுள்ள கொழும்பு மற்றும் அதனை அண்டிய பிரதேசங்கள் உள்ளடங்கும் 2020 ஆம் ஆண்டில் கொழும்பு பாடசாலை

வலயத்தில் 124 அரசு பாடசாலைகள் 2020 வருடாந்த பாடசாலை கணக்கெடுப்பு அறிக்கைக்கு அமைய உள்ளதுடன் சிசு சரிய வேலைத் திட்டத்தின் மூலம் உள்ளடங்கும் பாடசாலைகளின் எண்ணிக்கை 47 மட்டுமேயாகும். அதாவது 38 சதவீதம் மட்டுமே ஆகும். இலங்கை போக்குவரத்து சபை மற்றும் தனியார் பிரிவினால் 2017, 2018, 2019, 2020 மற்றும் 2021 ஆம் ஆண்டுகளில் இந்த சேவைக்காக ஈடுபடுத்தப்பட்ட பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை முறையே 199, 205, 151, 164 மற்றும் 157 ஆக உள்ளதுடன் இந்த வேலைத் திட்டத்திற்காக 2017 ஆம் ஆண்டு தொடக்கம் 2022 ஆம் ஆண்டு வரையில் வரவு செலவு ஒதுக்கீடு கிடைத்திருக்கவில்லை. பாடசாலை அதிபர்கள் மற்றும் மாணவர்களின் பெற்றோர்களின் கோரிக்கைக்கு அமைய பாடசாலைப் போக்குவரத்து சேவைகளை வழங்கும் இந்த சேவை வெற்றி அளிக்குமாயின் தனியார் வாகனங்களின் எண்ணிக்கையை ஓரளவில் குறைத்துக்கொள்ள கூடியதாக இருக்கும் எனினும் பாடசாலை உள்ளடக்கப்படும் எண்ணிக்கை மற்றும் தேவையான நிதி மற்றும் நிதி குறைபாடுகள் என்பன காரணமாக வேலைத் திட்டத்தினை அதிகபட்ச வெற்றியை அடையச் செய்வதற்கு உள்ள தடை இந்த சிக்கலுக்கு தாக்கத்தினை ஏற்படுத்துவதற்கு இடமளித்து உள்ளது. அதனால் பாடசாலை போக்குவரத்து சேவையினை மேம்படுத்தும் நோக்கில் தேவை பாட்டிக்கு ஏற்ற வகையில் இடம்பெற்றிருக்கவில்லை என்பது அவதானிக்கப்பட்டது.

- (ஆ) போக்குவரத்து நெருக்கடி அதிகமாக உள்ள பாரிய கொழும்பு பிரதேசத்தில் 124 அரசு பாடசாலைகள் உள்ளதுடன் இதற்கு மேலதிகமாக 34 தனியார் பாடசாலைகள் மற்றும் 48 சர்வதேச பாடசாலைகள் பிரதான வீதிக்கு அண்மையில் அமைந்துள்ளது. (கொழும்பு வணிக நகர் அபிவிருத்தி திட்டம் 2019 - 2030). 2019 நவம்பர் 14 ஆம் திகதியிடப்பட்ட கறுவாத் தோட்ட பொலிஸ் நிலைய பொறுப்பதிகாரியின் (போக்குவரத்து) கடிதத்தின் பிரகாரம் கறுவாத் தோட்டப் பிரிவினாள் உள்ள 05 அரசு பாடசாலைகளுக்கான மாணவர்கள் மற்றும் ஆசிரியர்களுடன் காலையில் வருகை தரும் வாகனங்களின் எண்ணிக்கை 1100 - 4000 ஆக இருப்பதுடன் 08 தனியார் மற்றும் சர்வதேச பாடசாலைகளின் மாணவர்கள் மற்றும் ஆசிரியர்களுடன் காலையில் வருகை தரும் வாகனங்களின் எண்ணிக்கை 750 - 3500 ஆக உள்ளது என்பது அவதானிக்கப்பட்டது. அதற்கமைய இந்த நெருக்கடி நேரங்களில் உருவாகும் போக்குவரத்து நெருக்கடியைக் குறைப்பதற்கு தனியார் வாகனங்களின் மூலம் பாடசாலை மாணவர்கள் பயணிப்பதற்குப் பதிலாக பொதுப் போக்குவரத்து சேவை மூலம் பாடசாலை மாணவர்கள் பயணிப்பதற்காக போக்குவரத்து அமைச்சின் தலையீடு அவசியமாகும். அவ்வாறு இருந்தபோதிலும் போக்குவரத்து அமைச்சின் இலக்கம் MT/04/12/02 கொண்டதும் 2020 ஜூன் 17 ஆம் திகதி இடப்பட்ட கடிதத்தின் பிரகாரம் அமைச்சரவை அனுமதியுடன் போக்குவரத்து அமைச்சின் பங்களிப்பு மற்றும் தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுத் தலைவரின் பங்களிப்புடன் கூடிய குழுவொன்று நியமிக்கப்பட்டு அதன் மூலம் நீண்ட கலந்துரையாடல்களின் பின்னர் பாடசாலைப் பேருந்துக்களை அமைப்பதற்கு எதிர்பார்க்கப்பட்ட ஒழுங்குறுத்தல் அதிகார சபையின் கடமை பொறுப்புகள் மற்றும் தேசிய மட்டத்தில் மற்றும் மாகாண மட்டத்தில் உரிய நிறுவனங்களின் கடமை பொறுப்புகள் தொடர்பாக மூலப்பிரமாணங்கள் தயாரிக்கப்பட்டு இருந்த போதிலும் பாடசாலைப் பேருந்து உரிமையாளர்கள் சங்கங்களின் விருப்பமின்மை காரணமாக இறுதித் தீர்மானத்தினை எட்டுவதற்கு முடியாதிருந்தது எனினும் அதற்காக வேறு மாற்றுத் திட்டங்களிலும் ஈடுபட்டிருக்கவில்லை.

(இ) பத்தரமுல்லை பிரதேச நிறுவனங்களில் கடமையாற்றும் உத்தியோகத்தர்கள் கொழும்பு பிரதான ரயில் நிலையத்திலிருந்து பத்தரமுல்லை வரையில் அலுவலக போக்குவரத்துச் சேவையினை இலங்கை போக்குவரத்து சபையினால் செயல்படுத்துவதன் மூலம் அரசு உத்தியோகத்தர்களின் பயணிப்பது தொடர்பில் தற்போது அதிக போக்கு ஏற்பட்டுள்ளதுடன் அதிவேக வீதிகளைப் போன்றே ஏனைய வீதிகளுக்கும் நிறுவன மட்டத்தில் மற்றும் தனியார் மட்டத்தில் அந்த சேவைகள் ஆரம்பிக்கப்பட்டுள்ளது. சலுகைக் கட்டணங்களை அறவிட்டு மேற்கொள்ளப்படும் இந்த போக்குவரத்து முறையின் மூலம் அலுவலக ஊழியர்களுக்கு வினைத்திறனான சேவையினை வழங்குவதுடன் அது தொடர்பான ஒழுங்குறுத்தல்கள் மூலம் அதனை மேலும் விரிவுபடுத்தும் சாத்தியக்கூறுகள் கவனத்தில் கொள்ளப்பட்டிருக்கவில்லை. மேலும் இந்த சலுகைகள் அலுவலக உத்தியோகத்தர்களைப் போன்றே சேவையினை பெற்றுக் கொள்ளும் பொது மக்களுக்கும் விரிவுபடுத்தக் கூடிய சாத்தியக்கூறுகள் தொடர்பில் கவனத்தில் கொள்ளப்பட்டிருக்கவில்லை.

3.2.6 முன்னுரிமைப் பேருந்து பாதை அறிமுகப்படுத்தும் வேலைத்திட்டம்

அப்போதைய மாநகர மற்றும் மேற்கு அபிவிருத்தி அமைச்சினால் பொதுப் போக்குவரத்து சேவையை மேம்படுத்தும் நோக்கத்தில் பேருந்து முன்னுரிமைப் பாதை செயற்திட்டம் காலி வீதி, பாராளுமன்ற வீதி, தேர்ஸ்டன் வீதி, கொம்பனி வீதி, கோட்டை தொடக்கம் புறக்கோட்டையை உள்ளடக்கி 40 கிலோ மீட்டர் தூரத்தினைக் கொண்ட வீதிகளுக்கு 2017 ஆம் ஆண்டு தொடக்கம் நடைமுறைப்படுத்தப் பட்டிருந்தது. அந்த வீதிகளை 06 வரை மேம்படுத்துவதற்கும் பேருந்து நிறுத்துமிடங்கள் அமைத்து சமிக்ஞைப் பலகைகளை பொருத்துதல் போன்ற காரணிகளுக்காக ரூபா. 421,455,843 செலவிடப்பட்டு இருந்ததுடன் ஆலோசனை கட்டணமாக ரூபா. 8,169,266 நகர அபிவிருத்தி மற்றும் வீடமைப்பு அமைச்சினால் செலவிடப்பட்டு இருந்தது.

நகர அபிவிருத்தி மற்றும் வீடமைப்பு அமைச்சினால் இந்த செயற்திட்டம் மாதிரி செயல் திட்டமாக நடைமுறைப்படுத்தப்பட்டு மேலதிக நடவடிக்கைகளுக்காகப் போக்குவரத்து அமைச்சிடம் ஒப்படைக்கப்பட்டிருந்தது. மேற்கொள்ளப்பட்ட பரீட்சிப்புக்கு அமைய பாராளுமன்ற வீதியில் இந்த முன்னுரிமை பாதை முறை நடைமுறைப்படுத்தப்படவில்லை என்பதும் பாராளுமன்ற சுற்றுவட்டம் தொடக்கம் ஆயர்வேத சுற்றுவட்டம் வரையில் இந்த செயற்திட்டம் நடைமுறைப்படுத்துவதற்காக பொருத்தப்பட்டிருந்த சமிக்ஞைப் பலகை தற்போதும் அவ்வாறே இருந்த போதிலும் வாகன ஓட்டுனர்கள் அதனூடாகத் தவறாக செல்லும் நிலைமை ஏற்பட்டுள்ளது என்பதும் அவதானிக்கப்பட்டது.

3.2.7 பொதுப் போக்குவரத்து வசதிகளை உயர்த்தும் சஹசர செயற்திட்டம்

நவீன மற்றும் வினைத்திறனான பேருந்து சேவையினைப் பொது மக்களுக்கு வழங்குதல், போக்குவரத்து நெருக்கடியைக் குறைத்தல், வினைத்திறனான சொகுசான மற்றும் லாபகரமான தனியார் மற்றும் அரசு போக்குவரத்து ஒழுங்கமைப்பை சிறந்த தரத்தில் அமைத்தல், ஊழியர் பாதுகாப்பு மற்றும் கௌரவமான பேருந்து தொழிலினை மேம்படுத்துதல், பேருந்து சேவையின் தன்மப்பிக்கையை வளர்த்தல், பொதுப் போக்குவரத்து சேவைக்கு இடம்பெயர்வதற்குப் பேருந்து குழுவை ஈடுபடுத்த ஊக்குவித்தல் போன்ற காரணிகளை இலக்காகக் கொண்டு இலங்கையில் பொதுப் போக்குவரத்தை மேம்படுத்துவதற்காகப் பேருந்து சேவையினை முன்னேற்றுவதல் எனும் தலைப்பின் கீழ்

இலக்கம் 17/0718/724/024 கொண்ட அமைச்சரவை பத்திரம் மற்றும் ஜனாதிபதி அவர்களின் 2017 ஓகஸ்ட் 23 ஆம் திகதி இடப்பட்ட கடிதத்தின் மூலம் சஹசர எனும் பெயரில் செயற்திட்டம் ஒன்றை தேசிய மட்டத்தில் நடைமுறைப்படுத்துவதற்கு போக்குவரத்து அமைச்சு மற்றும் மாநகர மற்றும் மேற்கு நகர அபிவிருத்தி அமைச்சிடம் பொறுப்புகள் ஒப்படைக்கப்பட்டு இருந்தது. இது தொடர்பாகக் கீழே குறிப்பிடப்பட்டுள்ள காரணிகள் அவதானிக்கப்பட்டன.

- (அ) 2018 செப்டம்பர் 7 ஆம் திகதியிடப்பட்டதும் இலக்கம் 2018/சீபீ/94 கொண்டதுமான அமைச்சரவைப் பத்திரத்தின் மூலம் சஹசர செயற்திட்டத்தைத் தேசிய மட்டத்தில் நடைமுறைப்படுத்துவதற்கு முன்மொழிய பட்டிருந்த போதிலும், இது தொடர்பில் தேவையான அங்கீகாரங்கள் மத்திய மற்றும் மேற்கு மாகாணசபைகளுக்கு மட்டுமே பெற்றுக்கொள்ளப்பட்டிருந்தது. இதற்கமைய செயற்திட்டத்தினை நடைமுறைப்படுத்துவதில் காலதாமதம் காணப்படுகின்றது என்பது அவதானிக்கப்பட்டது.
- (ஆ) பேருந்து மற்றும் புகையிரதம் ஆகிய போக்குவரத்துச் சேவைகள் இரண்டிற்கும் பயன்படுத்தக் கூடிய தொழில்நுட்ப அடிப்படையிலான பல்லின அட்டைகளை வழங்கும் வசதிகளைக் கொண்ட தேசிய அசைவு அட்டை முறையினை மத்திய வங்கியின் ஒழுங்குறுத்தல் அதிகார பலத்தின் கீழ் பொருத்தமான போட்டி நிறுவன அமைப்பின் மூலம் செயற்படுத்தப்பட வேண்டும் எனத் தீர்மானிக்கப்பட்டு இருந்ததுடன் 2018 ஆம் ஆண்டுக்காக ஒரு பில்லியன் நிதி ஒதுக்கப்பட்டிருந்தது. அவ்வாறு இருந்த போதிலும் அதன் முன்னேற்றம் இதுவரையிலும் அறிக்கையிடப்பட்டு இருக்கவில்லை.
- (இ) பேருந்து மறுசீரமைப்பு மதிப்பீடு மொத்த செலவு ரூபா. 26,861 பில்லியன் ஆகும். செயற்திட்டத்திற்காக 2019 ஆம் ஆண்டுக்கு ரூபா. 1,000 பில்லியன் நிதி வரவு செலவு திட்டத்தின் மூலம் பெற்றுக் கொடுக்கப்பட்டிருந்தது. மீதி நிதியினை எவ்வாறு பெற்றுக் கொள்ளுவது என்பது தொடர்பில் செயற்திட்ட அறிக்கையில் குறிப்பிடப்பட்டு இருக்கவில்லை.
- (ஈ) இலங்கையில் பொதுப் போக்குவரத்து சேவை ஒழுங்கமைப்பு முகம் கொடுத்துள்ள சிக்கல்களைக் குறைத்து பொதுப் போக்குவரத்து சேவை வசதிகளை அபிவிருத்தி செய்யும் முன்னோடி செயற்திட்டமொன்று ஜனாதிபதி அலுவலகம் மற்றும் மத்திய மாகாண போக்குவரத்து அமைச்சின் மூலம் 2016 ஓகஸ்ட் 2 ஆம் திகதி தொடக்கம் 3 மாத காலத்திற்கு கண்டி மாவட்டத்தில் தெரிவு செய்யப்பட்ட 46 போக்குவரத்து வீதிகளுக்கு உரியதான 350 பேருந்துகளைப் பயன்படுத்தி “சஹசர முன்னோடி செயல் திட்டம்” எனும் பெயரில் நடைமுறைப் படுத்தப்பட்டிருந்தது. அதன் பிரதான தரப்பினராகப் பேருந்து உரிமையாளர்கள், பேருந்து ஊழியர்கள், பயணிகள் மற்றும் வீதிப் போக்குவரத்து அதிகார சபையின் உத்தியோகத்தர்கள் ஆகியோரின் பங்களிப்புடன் இலக்காகக் கொண்ட மாதிரி முறையின் கீழ் முன்னோடி செயற்திட்டத்தின் மதிப்பீட்டிற்காக ஆய்வு நிறுவனத்தினால் மேற்கொள்ளப்பட்ட ஆய்வில் அந்த செயற்திட்டத்தின் பலவீனமான சந்தர்ப்பங்கள் அடையாளம் காணப்பட்டு இருந்தது.
- (உ) மேலே கூறப்பட்ட அவதானிப்புகளைக் கருத்தில் கொள்ளும்போது செயற்திட்டத்தினை நடைமுறைப்படுத்துகையில் செயற்திட்டம் சரியான முறையில் முகாமைத்துவப்படுத்தப்படாத காரணத்தால் 2018 ஆம் ஆண்டு தொடக்கம் 2020 ஆம் ஆண்டு வரையில் ரூபா. 123,716,000 தொகை இந்தச் செயற்திட்டத்திற்காக செலவிடப்பட்டு இருந்த போதிலும் அதன் நோக்கங்கள் நிறைவேற்றப்பட்டு இருக்கவில்லை.

3.2.8 வீதி அபிவிருத்தி அதிகாரசபை

(அ) மேம்படுத்தப்பட்ட போக்குவரத்து முகாமைத்துவ ஒழுங்கமைப்பு செயற்திட்டம் (Advanced Traffic Management System Project)

அதிக போக்குவரத்து நெருக்கடி காணப்படும் 132 வீதி சந்திகள் உள்ள பிரதேசத்தின் கேந்திர திட்டத்திற்கு அமைய அபிவிருத்தி செய்யப்பட்டு மின் சமிக்ஞை ஒழுங்கமைப்பு, கேமரா மற்றும் ஓட்டுனர்களை தெளிவுபடுத்தும் சமைக்கைப் பலகை (variable message signs boards) அமைக்கப்பட்டு, போக்குவரத்து முகாமைத்துவ மத்திய நிலைய தொடர்பாடல் வலையமைப்பு மூலம் இணைக்கப்பட்டதன் பின்னர் போக்குவரத்தினை முகாமைத்துவம் செய்வதை நோக்காகக் கொண்டு Advanced Traffic Management System Project என்னும் செயற்திட்டம் ஆரம்பிக்கப்பட்டு இருந்தது. அதற்கமைய 2010 ஆம் ஆண்டில் ஐப்பான் சர்வதேச ஒத்துழைப்பு நிறுவனத்தின் மூலம் மேற்கொள்ளப்பட்ட ஆய்வில் பெற்றுக் கொடுக்கப்பட்டிருந்த பரிந்துரைகளின் அடிப்படையில் KOICA நிறுவனம் 2014 ஆம் ஆண்டில் வழங்கியிருந்த 2.5 பில்லியன் நிதி உதவியின் மூலம் இந்த செயற்திட்டத்தின் தொழில்நுட்பத் திட்டங்கள் 2017 ஆம் ஆண்டில் பெப்ரவரி மாதத்தில் பூர்த்தி செய்யப்பட்டு இருந்தது. எவ்வாறு இருந்த போதிலும், கொரியா அரசாங்கத்தின் மூலம் இந்த செயற்திட்டத்தின் நிர்மாணிப்புப் பணிகளுக்கு நிதி உதவி பெற்றுக் கொடுக்காத காரணத்தால் இடைநடுவில் நிறுத்தப்பட்டிருந்தது. அதனை நடைமுறைப்படுத்துவதற்குத் தேவையான நிதி ஒதுக்கீடுகளுக்கான கோரிக்கை தேசிய திட்டமிடல் திணைக்களத்திடம் சமர்ப்பிக்கப்பட்டு இருந்தபோதிலும் தேவையான நிதி கிடைக்காத காரணத்தால் இலங்கைக்கு கிடைத்த உதவித்தொகையில் மேற்கொள்ளப்பட்டிருந்த 2.5 பில்லியன் டொலர் செலவு விரயமாகி உள்ளது என்பது அவதானிக்கப்பட்டது.

(ஆ) போக்குவரத்து நெருக்கடியைக் குறைப்பதற்காக அண்மைக் காலங்களில் மேற்கொள்ளப்பட்டிருந்த நடவடிக்கைகளின் முன்னேற்றம்

வீதி அபிவிருத்தி அதிகார சபையால் தயாரிக்கப்பட்டிருந்த தேசிய வீதி பிரதான திட்டத்திற்கு (2007 - 2017) அமைய போக்குவரத்து நெருக்கடியைக் குறைப்பதற்காக வீதிச் சந்திகளை மேம்படுத்துதல், வெளிச்ச சமிக்ஞை ஒழுங்கமைப்பினைத் தாபித்தல், உள் வீதிகளை நிர்மாணித்தல் மற்றும் மேம்பால விதிகளை நிர்மாணித்தல் ஆகிய செயற்திட்டங்கள் திட்டமிடப்பட்டிருந்த எண்ணிக்கை மற்றும் பூர்த்தி செய்யப்பட்டிருந்த எண்ணிக்கை என்பன பின்வருமாறு ஆகும்.

அபிவிருத்தி செயற்திட்டங்கள்	திட்டமிடப்பட்ட எண்ணிக்கை	பூர்த்தி செய்த எண்ணிக்கை	வேறுபாடு
வீதிச் சந்தி	33	9	-72.7%
அபிவிருத்தி வீதிச் சமிக்ஞை	33	24	-27.3%
உள் வீதிகள்	25	5	-80.0%
மேம்பாலம்	20	6	-70.0%
பாலங்கள் அபிவிருத்தி	261	583	123.4

மேலே கூறப்பட்ட தரவுகளுக்கு அமைய, பாலங்களை அபிவிருத்தி செய்தல் தவிர ஏனைய செயற்திட்டங்களை நடைமுறைப்படுத்துவதிலான முன்னேற்றம் குறைந்த மட்டத்திலேயே காணப்பட்டதனால் வாகன நெருக்கடியை குறைப்பதற்கு வீதி ஒழுங்கமைப்பில் அபிவிருத்தி செய்யப்பட வேண்டிய தேவைப்பாடுகள் முதன்மையானதாக உள்ளதுடன் அது தொடர்பிலான முன்னேற்றம் மகிழ்ச்சிகரமானதாக இல்லை என்பதும் இந்தச் செயற்திட்டத்தின் மூலம் போக்குவரத்து நெருக்கடியைக் குறைப்பதற்காக எடுக்கக் கூடியதாக இருந்த பங்களிப்பு கிடைத்திருக்கவில்லை.

3.2.9 ஓட்டுனர் முன்னேற்ற புள்ளி முறையை நடைமுறைப்படுத்துதல்

இலங்கை பொலிஸ் திணைக்களத்தின் அறிக்கைக்கு அமைய 2016 ஆம் ஆண்டு தொடக்கம் 2018 ஆம் ஆண்டு வரையான காலப் பகுதியில் தொடுக்கப்பட்டுள்ள வழக்குகளின் எண்ணிக்கையில் 73 சதவீதமானவை வீதிகள் தடைப்படும் வகையில் வாகனங்களை செலுத்தியமையால் ஏற்பட்ட தவறுகள் ஆகும். அதற்கமைய போக்குவரத்து நெருக்கடி ஏற்படுவதற்கு வாகனங்களை செலுத்துவதில் உள்ள தவறுகளே காரணமாக இருந்தன. அதனால் வாகனங்களை செலுத்தும் போது ஏற்படும் சிக்கல்களைக் குறைத்துக் கொள்வதற்காகவும் மற்றும் வினைத்திறான ஓட்டுனர்களை உருவாக்குவதற்காகவும் ஓட்டுநர் முன்னேற்றப் புள்ளி முறையை நடைமுறைப்படுத்துவதற்கு இலக்கம் 1726/12 கொண்டதும் 2011 ஜனவரி 5 ஆம் திகதியிடப்பட்டதுமான அதிவிசேட வர்த்தமானி அறிவித்தலுக்கு இணங்க ஆரம்பிக்கப்பட்டு இருந்தது. இந்த முன்னேற்ற புள்ளியிடல் முறைக்கு பதிலாக நேரடியான புள்ளியிடல் முறையாக திருத்தப்பட்டு உள்ளதுடன் மோட்டார் வாகன சட்டத்தில் தேவையான சட்ட ரீதியான ஏற்பாடுகளைத் தயாரிப்பதற்கு நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்பட்டிருந்தன. இந்த செயல் திட்டத்திற்கு 09 வருடங்கள் கடந்து விட்டிருந்ததுடன் மோட்டார் வாகன போக்குவரத்து சட்டத்தில் அதற்கான திருத்தங்களைச் செய்தல் பூர்த்தி செய்யப்பட்டு இல்லாத போதிலும் அந்த செயல் திட்டத்தினை நடைமுறைப்படுத்துவதற்கு தேவையான உபகரணங்களைக் கொள்வனவு செய்யும் நடவடிக்கைகள் ஆரம்பிக்கப்பட்டு இருந்தன என்பது அவதானிக்கப்பட்டது.

3.2.10 நகர அபிவிருத்தி அதிகார சபை

திட்டமிடல் மற்றும் கட்டட ஒழுங்கு விதிகளை வழங்குதல் நகர மற்றும் அபிவிருத்தி அதிகார சபையின் முக்கிய கடமையாகும். அபிவிருத்திப் பணியினை மேற்கொள்வதற்காக அனுமதிப் பத்திரத்தைப் பெற்றுக் கொள்ளும் நோக்கில் விண்ணப்பப் பத்திரத்துடன் சமர்ப்பிக்கப்படும் அனைத்து திட்டங்களின் மூலமும் கட்டடத்தினை அமைக்கும் தளத்திலேயே அல்லது அதிகாரசபையினால் ஏற்றுக்கொள்ளக் கூடிய இடத்தில் தேவையான வாகனத் தரிப்பிட எண்ணிக்கை தீர்மானிக்கப்பட்டுள்ளது. நகர அபிவிருத்தி அதிகார சபையின் ஒழுங்கு விதிகளுக்கு அமைய மாநகரசபை, நகரசபை, பிரதேச சபை என்பவற்றுக்காகத் தயாரிக்கப்பட்ட அபிவிருத்தித் திட்டத்தில் 3.7.2 “4” நிபந்தனைகளுக்கு இணங்க அந்த வாகனங்களை நிறுத்துதல் மற்றும் வாகன போக்குவரத்து கட்டுப்பாட்டு வேலைத்திட்டங்களை அங்கீகரித்தல் என்பவற்றுக்காக வாகனப் போக்குவரத்துக் குழுவொன்று நியமிக்கப்பட்டுள்ளதுடன் அதன் மூலம் அபிவிருத்தியாளரினால் அபிவிருத்தி செயற்திட்டத்திற்கு அல்லது அதன் வழியில் உள்ள போக்குவரத்து வீதி ஒழுங்கமைப்பிற்கு மற்றும் பிரபல போக்குவரத்து வசதிகளுக்கு எவ்வாறு தாக்கத்தினை ஏற்படுத்தும் என்பது தொடர்பில் முழுமையான மற்றும் விரிவான மதிப்பீட்டை வழங்குதல் வேண்டும். அதற்கமைய அபிவிருத்திப் பணிகளை மேற்கொள்வதற்கு அனுமதிப் பத்திரத்தை பெற்றுக் கொடுத்தல் தீர்மானிக்கப்படும். இது தொடர்பாக கீழே குறிப்பிடப்பட்டுள்ள காரணிகள் அவதானிக்கப்பட்டன.

(அ) வாகனப் போக்குவரத்துக் குழுவினை அமைத்தல்

அதிகார சபையினால் அறிவிக்கப்பட்டுள்ள பிரதேசங்களில் அனைத்து அபிவிருத்தி நடவடிக்கைகளுக்கும் நகர அபிவிருத்தி அதிகாரசபைத் திட்டம் மற்றும் கட்டட ஒழுங்கு விதிகளுக்கு இணங்க வேண்டியதுடன் அந்த அபிவிருத்தித் திட்டங்கள் அனைத்தும் திட்டமிடல் குழுவின் மூலம் அங்கீகரிக்கப்படல் வேண்டும். அதற்கமைய பரிந்துரைகளைப் பெற்றுக் கொள்ளும் போது முக்கியமாக 50 வாகன நிறுத்துமிடங்களை விட அதிகமாகத் தேவையான அபிவிருத்தி நடவடிக்கைகள் மற்றும் ஏதேனும் அபிவிருத்தி நடவடிக்கை காரணமாக அணுகல்தன்மை பாதைக்கு தாக்கத்தினை ஏற்படுத்தும் என்றும் மற்றும் அது அவசியமானது என்றும் திட்டமிடல் குழு கருதுமாயின் குறித்த அபிவிருத்திக்கான போக்குவரத்து மதிப்பீட்டு அறிக்கையினைக் குறித்த குழுவின் பரிந்துரையைப் பெற்று சமர்ப்பிக்குமாறு தெரிவிக்கத் திட்டமிடல் குழுவிற்கு அதிகாரம் வழங்கப்பட்டுள்ளது. 2017 ஆம் ஆண்டு தொடக்கம் 2019 ஜூலை மாதம் வரையில் வாகனப் போக்குவரத்து தாக்கங்களை மதிப்பீட்டு செய்யும் அறிக்கையை பரீட்சிக்கும்போது அதிக போக்குவரத்து நெருக்கடி உள்ள கொழும்பு மாநகரத்தினுள் முறையே 185, 196 மற்றும் 127 என பல்வேறு அபிவிருத்தி செயற்பாடுகளுக்காக வாகனப் போக்குவரத்துக் குழுவின் பரிந்துரையை பெற்றுக் கொள்வதற்கு தெரிவிக்கப்படவில்லை என்பது அவதானிக்கப்பட்டது என்பதால் அதன்மூலம் எதிர்பார்க்கப்பட்ட நோக்கம் தொடர்பில் கவனம் செலுத்தப்பட்டிருக்கவில்லை.

(ஆ) வாகனப் போக்குவரத்து தாக்க மதிப்பீட்டிற்கான நிபந்தனைகள் (Terms of Reference for Traffic Impact Assessment)

திட்டமிடல் குழுவின் மூலம் போக்குவரத்து மதிப்பீட்டு அறிக்கை சமர்ப்பிக்கப்பட வேண்டும் எனப் பரிந்துரை செய்யப்பட்டதன் பின்னர் தகைமை கொண்ட நபரின் மூலம் சமர்ப்பிக்கப்படும் அறிக்கையுடன் ரூபா 50,000 தொகை நிர்வாக நடவடிக்கைகளுக்காக செலுத்தப்பட வேண்டும். வாகனங்களை நிறுத்தும் குடில்களின் ஆகக் குறைந்த வடிவமைப்பு பரிமாணம், இடைவெளிகளின் ஆகக் குறைந்த அகல எல்லை, அந்த இடத்திலுள்ள நுழைவின் ஆகக் குறைந்த எல்லை, வாகனங்களைத் திருப்புவதற்கு உள்ள வசதிகள், வாகனங்கள் மாறுவதற்கு உள்ள இட வசதிகள், பாதைக்குள் நுழையும்போது மற்றும் வெளியே வரும் போது உள்ளே மற்றும் வெளியே திருப்பக் கூடிய அரை வட்டம் போன்ற விவரக்குறிப்புகள் அந்த படிவத்தில் உள்ளடக்கப்பட வேண்டும். அதனால் அந்த படிவத்தினைப் பூர்த்தி செய்தல் போக்குவரத்துப் பொறியியல் அல்லது போக்குவரத்துத் திட்டமிடல் தொடர்பான விடய அறிவினைக் கொண்ட ஆலோசகரினால் மேற்கொள்ளப்படுதல் அவசியமாகும். அதற்காக இந்த ஆலோசகருக்கு குறித்த அபிவிருத்திப் பணியினை மேற்கொள்ளும் அபிவிருத்தியாளரினால் கட்டணம் செலுத்தப்படும் என்பதால் அந்த ஆலோசகரின் அறிக்கையை அடிப்படையாகக் கொண்டு வாகனப் போக்குவரத்து குழுவின் பௌதீகப் பரீட்சிப்பை மேற்கொள்ளுவதற்கு அதன் மூலம் இடமளிக்கப்படும்.

(இ) வாகனப் போக்குவரத்துக் குழுக் கூட்டங்கள்

அதிகார சபையினால் திட்டமிடல் குழுவினால் சமர்ப்பிக்கப்படும் எந்த ஒரு அபிவிருத்திக்காகவும் வாகனங்களை நிறுத்தும் மற்றும் போக்குவரத்து கட்டுப்பாடு ஒப்பந்தங்களை அங்கீகரிப்பதற்கு மதிப்பிடுவதற்கு மற்றும் பரிந்துரை செய்வதற்கு அனைத்து சமூக அபிவிருத்திக்காகவும் போக்குவரத்துத் திட்டக் குழு ஒன்று நியமிக்கப்பட வேண்டும்.

கணக்காய்விற்குச் சமர்ப்பிக்கப்பட்ட இலக்கம் DDG/P/1/10 கொண்டதும் 2020 ஜனவரி மாதம் 02 ஆம் திகதி இடப்பட்டதுமான பிரதிப் பணிப்பாளர் நாயகத்தின் கடிதத்திற்கு அமைய திட்டமிடல் வாகனப் போக்குவரத்து குழுவானது, பிரதிப் பணிப்பாளர் நாயகம் திட்டமிடலின் தலைமையில் கீழே குறிப்பிடப்பட்டுள்ள உத்தியோகத்தர்களை உள்ளடக்கியதாகும்.

- போக்குவரத்து போலீஸ் தலைமையகத்தின் பணிப்பாளர் அல்லது பிரதிநிதி
- கொழும்பு மாநகரசபையின் போக்குவரத்து பணிப்பாளர் அல்லது பிரதிநிதி
- வீதி அபிவிருத்தி அதிகார சபையின் பணிப்பாளர் நாயகம் அல்லது பிரதிநிதி
- உரிய பொலிஸ் நிலையத்தின் பொறுப்பதிகாரி அல்லது பிரதிநிதி
- தேவைப்பட்டதற்கு அமைய குறித்த மாகாணசபை நிறுவனத்தின் பிரதிநிதி
- மாகாணப் பணிப்பாளர் அல்லது பிரதிநிதி
- ஆய்வு மற்றும் அபிவிருத்தி பணிப்பாளர்
- கணக்காய்வு மற்றும் கண்காணிப்பு அலகு பிரதிநிதி
- பாரிய கொழும்பு பணிப்பாளர்
- பிரதிப் பணிப்பாளர் நாயகம் திட்டமிடல் அலுவலகத்தின் உத்தியோகத்தர்
- ஏனைய நிறுவனங்களுக்கு உரிய பிரதிநிதிகள்
- பிரதி பணிப்பாளர் நாயகம் திட்டமிடலினால் நியமிக்கப்பட்ட வசதிகளை வழங்கும் உத்தியோகத்தர்

இது தொடர்பில் பின்வரும் காரணிகள் வெளிப்படுத்தப்பட்டன.

- i. 2018 ஆம் ஆண்டில் 38 வாகனப் போக்குவரத்துக் குழுக் கூட்டங்கள் நடைபெற்றுள்ளதுடன் கணக்காய்வுக்குச் சமர்ப்பிக்கப்பட்ட அந்த கூட்ட அறிக்கை பிரதிகள் 13 இல் 8 அறிக்கைகள் பாரிய கொழும்பு நகர எல்லைக்குரிய அபிவிருத்திச் செயற்பாடுகளுக்கு உரியவை என்பதுடன் அதில் 6 கூட்டங்களுக்கு கொழும்பு மாநகர சபையின் போக்குவரத்துப் பிரிவு கலந்து கொண்டிருக்கவில்லை என்பது அவதானிக்கப்பட்டது.
- ii. இந்தக் கூட்டங்களுக்கு மாகாண சபை நிறுவனங்களின் பங்களிப்பு மிகவும் முக்கியமானது என்பதைப் போன்றே அந்த மாகாண சபை நிறுவனம் குழு பிரதிநிதியாகவும் உள்ளதுடன் கணக்காய்விற்குச் சமர்ப்பிக்கப்பட்ட 27

இது தொடர்பில் பின்வரும் காரணிகள் அவதானிக்கப்பட்டன.

- i. கொழும்பு நகர எல்லைக்குள் குறுக்கு வீதிகளின் ஊடாகவும் போக்குவரத்து நெருக்கடி ஏற்படுவதுடன் அந்த எல்லைக்குள்ளும் நிர்மாண நடவடிக்கைகளுக்காக அனுமதியினைப் பெற்றுக்கொள்வதற்கு கிடைத்திருந்த விண்ணப்பங்களில் 2017, 2018, 2019 ஆம் ஆண்டுகளில் முறையே 1 சதவீதம், 11 சதவீதம் மற்றும் 9 சதவீதம் மட்டுமே வாகனப் போக்குவரத்து மதிப்பீட்டு (TIA) அறிக்கையைப் பெற்றுக் கொள்ளுவதற்குத் திட்டமிடல் குழுவினால் பரிந்துரை செய்யப்பட்டிருந்தது.
- ii. கடுவெல மாநகர சபை பிரதேசத்தினுள் நகர மயமாக நிர்மானிக்கப்பட்ட நிர்மாணிப்புகளும் போக்குவரத்து நெருக்கடி ஏற்படக் காரணமாகும். எனினும் அந்தப் பிரதேசத்தினுள் இடம்பெறும் நிர்மாணிப்புகளில் 1 சதவீதம் தொடக்கம் 12 சதவீதத்திற்கு இடைப்பட்ட வீச்சில் வாகன போக்குவரத்து மதிப்பீட்டு அறிக்கையை (TIA) பெற்றுக் கொள்ளுவதற்கு அனுப்பப்பட்டுள்ளது என மேலே குறிப்பிடப்பட்ட தரவுகளின் மூலம் அவதானிக்கக்கூடியதாக உள்ளது. கோட்டை நகர சபையில் கட்டட அனுமதிப் பத்திரத்திற்காகக் கிடைக்கப் பெற்றிருந்த விண்ணப்பங்களின் எண்ணிக்கை தொடர்பான தகவல்கள் கணக்காய்விற்குச் சமர்ப்பிக்கப்பட்டு இருக்காததுடன் 2017 மற்றும் 2019 ஆகிய ஆண்டுகளுக்கான TIA அறிக்கைகள் கோரப்பட்டு இருக்காததுடன் 2018 ஆம் ஆண்டில் அந்தக் கோரிக்கைகள் 02 மட்டுமே கிடைக்கப் பெற்றிருந்தது.
- iii. கொழும்பு மாநகர சபைக்குச் சொந்தமான பிரதேசத்தினுள் அபிவிருத்தித் திட்டங்களுக்காக கட்டட அனுமதி பத்திர விண்ணப்பங்கள் 2017, 2018 மற்றும் 2019 ஆம் ஆண்டுகளுக்காக முறையே 188, 221 மற்றும் 139 ஆக இருந்ததுடன் அடுக்கு மாடி வீடுகளை நிர்மாணிப்பதற்கான அபிவிருத்திப் பணிகளுக்கான அனுமதிப் பத்திர விண்ணப்பங்களின் சதவீதம் முறையே 33 சதவீதம், 22 சதவீதம் மற்றும் 35 சதவீதம் ஆகும். இந்தப் பிரதேசம் இலங்கையின் வணிக நகராக கருதப்பட்ட போதிலும் இவ்வாறான அடுக்குமாடி வீடுகளுக்கு அதிக சதவீதத்தினை முதலீடு செய்வதனால் கொழும்பு நகரில் மேலும் போக்குவரத்து நெருக்கடி அதிகரிப்பில் தாக்கத்தினை ஏற்படுத்தக் கூடும் என்பது அவதானிக்கப்பட்டது.

(உ) வாகனப் போக்குவரத்துத் தாக்க மதிப்பீட்டின் பின்னர் அனுமதி வழங்கப்பட்ட கட்டட நிர்மாணிப்புகள்

வாகனப் போக்குவரத்து மதிப்பீட்டின் பின்னர் அனுமதி வழங்கப்பட்ட கட்டட நிர்மாணிப்பு தொடர்பிலான தகவல்கள் கணக்காய்வினால் மேற்கொள்ளப்பட்ட பௌதீகப் பரீட்சிப்பின் போது வெளிப்படுத்தப்பட்டதுடன் வாகனப் போக்குவரத்துத் தாக்க மதிப்பீட்டின் பின்னர் அனுமதி வழங்கப்பட்ட மற்றும் அனுமதி வழங்கப்படாத கட்டட நிர்மாணிப்பு தொடர்பில் பின்வரும் காரணிகள் அவதானிக்கப்பட்டன.

- i. கொழும்பு 6 பிரான்சிஸ் வீதியில் நிர்மாணிப்புப் பணிகள் நடைபெற்று வரும் கென் ஹோம் புரோபர்டி டெவலப்மென்ட் நிறுவனத்தின் முன்மொழியப்பட்ட கென் டவர்ஸ் வீடமைப்புத் தொகுதியைப் பௌதீகப் பரீட்சிப்பு செய்த போது அங்கு நிர்மாணிப்பு நடவடிக்கைகள் இடம்பெற்று வந்துள்ளது. அதிக அளவிலான போக்குவரத்து நெருக்கடி காணப்படும் காலி வீதி மற்றும் மெரின் டிரைவ் வீதி என்பவற்றுக்கு இடையில் உள்ள 4.7 மீட்டர் அகலம் கொண்ட ஒரு பக்கத்தில் மட்டும் வாகனங்கள் செலுத்தப்படும் வீதியான பிரான்சிஸ் வீதியுடன் இணைந்து நிர்மாணிக்கப்பட்டு வரும் 11 மாடிகளைக் கொண்ட இந்தக் கட்டடத்தினால் போக்குவரத்து நெருக்கடி அதிகரிப்பில் தாக்கம் ஏற்படக் கூடும் என்பது அவதானிக்கப்பட்டது. கொழும்பு மாநகர சபைக்கு வழங்கும் போது ஏற்படும் சட்ட ரீதியான சிக்கல் காரணமாக அதிகார சபையில் காணப்படும் போக்குவரத்து மதிப்பீட்டு விவரம் உள்ளடக்கப்படுதல் மற்றும் அதன் மூலம் கோவைக்கு உரிய நடவடிக்கைகள் தாமதமடைந்து இருந்தது.

		
நிர்மாணிப்பு பாதைகள் முறை	தொடர்பான வைக்கப்பட்டுள்ள	இணைந்த வீதியாக அருகில் கொண்ட அமைக்கப்பட்டுள்ளமை
		வீதி குறுகிய உள்ளமை மற்றும் பல அடுக்குகளைக் கொண்ட கட்டடங்கள்
		நிர்மாணிப்பு நடவடிக்கைகள் இடம்பெற்று வருகின்றமை

- ii. 2018 ஆம் ஆண்டில் வாகனப் போக்குவரத்துத் தாக்க மதிப்பீட்டுக் குழுவின் அனுமதி வழங்கப்பட்ட ராஜகிரிய நாவல வீதியில் சுவர்ண பிளேசில் நிர்மாணிப்பதற்கு முன்மொழியப்பட்ட தலைமைக் காரியாலயக் கட்டடத் தொகுதியின் நிர்மாணிப்புப் பணிகள் தற்போது வரையிலும் ஆரம்பிக்கப்பட்டு இருக்கவில்லை என்பதும் அது வாகனத் தரிப்பிடமாகப் பயன்படுத்தப்பட்டு வருகின்றது என்பதும் அவதானிக்கப்பட்டது.



- iii. கொழும்பு 6 ஹவ்லொக் வீதியில் நிர்மாணிப்பதற்காக முன்மொழியப்பட்ட 8 மாடிகளைக் கொண்ட 23 வீடுகளைக் கொண்ட நிர்மாணிப்பிற்கு முன்மொழியப்பட்ட 23 வீட்டுத் தொகுதி வாகனங்களை நிறுத்துவதற்குத் தரைத்தளம் மற்றும் விருந்தினர்களுக்கு 02 வாகனங்களை நிறுத்துவதற்கு கட்டட காணியில் இடம் ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது என இலக்கம் டீஆர்/டிஆர்/ஓபுடி/2500/2018 கொண்டதும் 2018 ஒக்டோபர் 01 ஆம் திகதியிடப்பட்டதுமான போக்குவரத்துப் பொலிஸ் தலைமையகக் கடிதத்தின் பிராகாரம் குறிப்பிடப்பட்டிருந்தது. நிர்மாண நடவடிக்கைகள் காரணமாக இந்த வீடமைப்புத் தொகுதியுடன் இணைந்து அமைந்துள்ள வீடமைப்பு தொகுதிக்கு சொந்தமான வாகனங்களை நிறுத்துவதற்கு நுழைவு வீதி பயன்படுத்தப்பட்டுள்ளது என அந்த நிறுவன ஊழியர்கள் தெரிவித்திருந்தனர்.



முன்மொழியப்பட்ட கட்டிடம் நிர்மாணிக்கப்பட்டு வருகின்றமை

(ஊ) கட்டிட நிர்மாண தொடர் நடவடிக்கை

கணக்காய்வினால் 2012 தொடக்கம் 2019 ஜூலை மாதம் வரையில் பாரிய கொழும்பு, ஸ்ரீ ஜயவர்த்தனபுர கோட்டை மற்றும் கடுவெல ஆகிய நகர எல்லைக்குள்ளான பிரதேசங்களுக்கு உரிய கட்டிட அனுமதிப் பத்திரம் வழங்குதல் தொடர்பான தகவல்கள் மற்றும் அந்தப் பிரதேசங்களில் இணக்கச் சான்றிதழ் பெற்றுக் கொள்ளப்படாத அரசு நிறுவனங்களுக்கு உரிய நிர்மாணிப்பு தொடர்பான தகவல்களை விசாரிக்கையில் அந்த தகவல்களைப் பெற்றுக் கொடுப்பதற்கு அதிகாரசபை தவறி இருந்தது. அதனால் அனுமதியற்ற நிர்மாணிப்புகளைத் தவிர்ப்பதற்காக மேற்கொள்ளப்படும் அபிவிருத்தி நடவடிக்கைகளை தொடர் நடவடிக்கை மேற்கொள்ளும் போது நிர்மாணிப்புகளுக்கு உரிய அனைத்து தகவல்களையும் பெற்றுக்கொள்ளக் கூடிய திறன் அதிகார சபையிடம் இல்லை என்பது அவதானிக்கப்பட்டது.

3.2.11 தற்போது நிலவும் போக்குவரத்து நெருக்கடிக்கு காரணமான வேறு காரணிகள்

(அ) பார ஊர்திகள் மூலம் ஏற்படும் போக்குவரத்து நெருக்கடி

வீதி அபிவிருத்தி அதிகார சபையின் பிரதான திட்டத்தில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள வகையில் தரை வாகனங்கள் மற்றும் பொருட்களைக் கொண்டு செல்லும் வாகனங்கள் என்பன இலங்கையின் மொத்த வாகன எண்ணிக்கையில் 2017 ஆம் ஆண்டில் 07 சதவீதம் ஆகும். போக்குவரத்து நெருக்கடி அதிகமாக காணப்படும் 3 வேளைகளாக முற்பகல் 7.00 தொடக்கம் முற்பகல் 8.00 வரையும் பிற்பகல் 1.00 தொடக்கம் பிற்பகல் 3.00 வரையும் பிற்பகல் 5.00 தொடக்கம் பிற்பகல் 7.00 வரையுமான நேர எல்லைகள் கொழும்பு வணிக நகர் திட்டத்தின் மூலம் அடையாளம் காணப்பட்டு இருந்தன. இந்த நேரங்களின் போது எண்ணெய் பெளசர்கள் மற்றும் கொள்கலன் வாகனங்கள் (கண்டைனர் டிரக்) கொழும்பு நகரத்தினுள் செலுத்தப்படும் காரணத்தால் அதிக போக்குவரத்து நெருக்கடி ஏற்படுகின்றது என்பது அவதானிக்கப்பட்டது. இவ்வாறான வாகனப் போக்குவரத்து கட்டுப்படுத்துதல் தொடர்பாக முறையான முகாமைத்துவம் அவசியமான போதிலும் அதற்குரிய பொறுப்புக்கூற வேண்டிய நிறுவனங்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வரப்படவில்லை என்பது அவதானிக்கப்பட்டது.

		
நெருக்கடி நேரத்தில் எண்ணெய் பெளசர் பயணிக்கும் காரணத்தால் கொலன்னாவை வீதியில் ஏற்பட்டுள்ள போக்குவரத்து நெருக்கடி - 2020.01.09 முற்பகல் 8.00	நெருக்கடி நேரத்தில் எண்ணெய் பெளசர் மற்றும் கொள்கலன் வாகனம் பயணிக்கும் காரணத்தால் ஒபேசேகரபுர வீதியில் ஏற்பட்டுள்ள போக்குவரத்து நெருக்கடி - 2020.01.09 முற்பகல் 8.15	நெருக்கடி நேரத்தில் எண்ணெய் பெளசர் பயணிக்கும் காரணத்தால் ராஜகிரிய மேம்பாலம் அருகில் வாகன நெருக்கடி - 2020.01.09 முற்பகல் 8.45

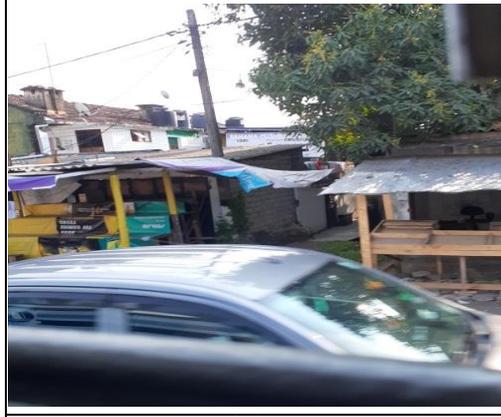
(ஆ) அதிக மழை நாட்களில் ஏற்படும் வாகன நெருக்கடி

அனுமதியற்ற நிர்மாணிப்புகள், வடிகால் ஒழுங்கமைப்பின் அடைப்புகள் மற்றும் வீதியில் காணப்படும் குறைபாடுகள் என்பன காரணமாக அதிக மழை நாட்களில் நீர் பெருக்கெடுப்பு ஏற்படுகின்றது என்பதும் அதன் மூலம் அதிக போக்குவரத்து நெருக்கடி ஏற்படுகின்றது என்பதும் அவதானிக்கப்பட்டது. இவ்வாறான இடங்களை அடையாளம் கண்டு உடனடியாகத் தேவையான நடவடிக்கைகள் உரிய மாகாணசபை நிறுவனங்கள் அல்லது வீதி அபிவிருத்தி அதிகார சபையினால் மேற்கொள்ளப்பட வேண்டிய போதிலும், அவ்வாறான 31 இடங்கள் கொழும்பு நகரில் காணப்படுகின்றது என்பது மாதிரி கணக்காய்வில் வெளிப்படுத்தப்பட்டுள்ளது என்பதால் கொழும்பில் போக்குவரத்து நெருக்கடி அதிகரிப்பிற்கு அது காரணமாக உள்ளது.

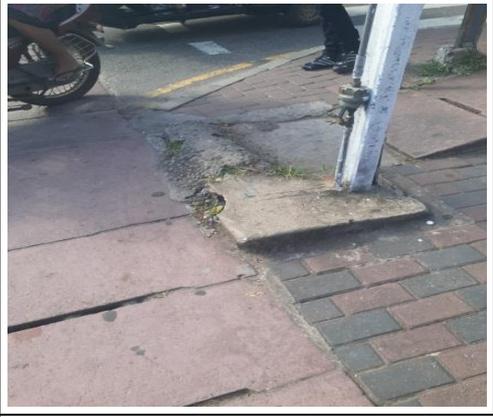


கொழும்பு 14 ஆமர் பாபர் வீதி மழை நீரில் மூழ்கியுள்ளமை

(இ) தற்போது மாலம்பே, சிலாபம், பத்தரமுல்லை, செத்சிரிபாய, பொரளை, தேசிய வைத்தியசாலை மற்றும் கோட்டை போன்ற பிரதான நிறுத்துமிடங்களை அண்மித்த பிரதேசங்களில் இடவசதி மட்டுப்படுத்தப்படல், பெரும்பாலான நடைபாதைகளில் கற்கள் அகற்றப்பட்டு உள்ளமை போன்றவையால் நடைபாதையில் நடந்து செல்லுதல் பாதுகாப்பற்ற சந்தர்ப்பங்களாக இருத்தல் மற்றும் நடைபாதை மீது வியாபாரம் செய்தல் போன்ற காரணங்களால் பாதசாரிகள் நடைபாதையை விட்டு வெளியே நடந்து செல்லுவது அவதானிக்கப்பட்டது.



புஞ்சி பொரளை சந்தியில் நடைபாதையின் மீது தற்காலிக விற்பனை கூடங்கள் அமைக்கப்பட்டுள்ளமை



சுஹுருபாய அருகில் பாதசாரிகளுக்கு விபத்து ஏற்படக்கூடிய ஒரு இடம்

(ஈ) பேருந்துகளை நிறுத்தி வைத்தல்

புறக்கோட்டை அரசு மரத்திற்கு முன்னால் பிரதான வீதியில் வலது பக்க ஓரத்தில் 120 ஆம் இலக்க பேருந்து வீதியில் பேருந்துகள் தமது முறை வரும் வரையில் பேருந்துகளை நிறுத்தி வைக்கப்பட்டுள்ளது என்பது அவதானிக்கப்பட்டது.



புறக்கோட்டை பேருந்து பிரதான வீதியில் 120 ஆம் இலக்க பேருந்து வீதியில் பேருந்துகள் நிறுத்தி வைக்கப்படுவதனால் ஏற்படும் போக்குவரத்து நெருக்கடி

(உ) பத்தரமுல்லை நகரில் போக்குவரத்து நெருக்கடி

பத்தரமுல்லை பிரதேசத்தில் அரசு நிறுவனங்களில் சேவையாற்றும் உத்தியோகத்தர்களில் பெரும்பான்மையானவர்கள் கொழும்பு நகருக்கு வெளியில் உள்ள பிரதேசங்களில் இருந்து பத்தரமுல்லை நகருக்கு வருபவர்களாக இருப்பதுடன், பெரும்பாலானவர்கள் தனியார் அலுவலகப் போக்குவரத்து சேவையினையே பயன்படுத்துகின்றனர். அந்த தனியார் போக்குவரத்துச் சேவை வாகனங்களை நிறுத்துவதற்காக ஒழுங்கான முறைமை ஒன்று இல்லை என்பதால் பொல்துவ வீதி ஓரங்களில் அவை நிறுத்தப்பட்டுள்ள முறையும் அலுவலகம் ஆரம்பிக்கும் போதும் மற்றும் முடியும்போதும் உத்தியோகத்தர்களை இறக்கி விடுதல் மற்றும் ஏற்றிக்

கொள்ளுதல் என்பன பத்தரமுல்லை பிரதான வீதியிலே இடம்பெறுவதால் அலுவலகம் ஆரம்பிக்கும் மற்றும் முடியும் நேரங்களில் போக்குவரத்து நெருக்கடி காணப்படுவதற்கு காரணமான ஒரு காரணியாக இது உள்ளது என்பது அவதானிக்கப்பட்டது.

<p>தனியார் போக்குவரத்துச் சேவைகளில் வாகனங்களை நடைபாதைகளின் மீது நிறுத்தி உத்தியோகத்தர்களை ஏற்றிக் கொள்ளுதல்</p>	<p>அந்த தனியார் போக்குவரத்துச் சேவை வாகனங்கள் பொல்துவ வீதி ஓரத்தில் நிறுத்தப்பட்டுள்ள முறைகள்</p>

3.3 இலங்கை பொலீஸினால் போக்குவரத்து நெருக்கடியைக் குறைப்பதற்காக மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ள வழிமுறைகள்

3.3.1 வாகனங்களைச் செலுத்தும் போது வீதி தடைப்படும் வகையில் இடம் பெறும் தவறுகள்

கொழும்பு நகரம் மற்றும் ஏனைய நகரங்களில் போக்குவரத்து நெருக்கடியைக் குறைப்பதற்காக 2013 ஜூன் மாதம் 19 ஆம் திகதியிடப்பட்ட பொலிஸ்மா அதிபர் சுற்றறிக்கை இலக்கம் 2435/2013 மற்றும் போக்குவரத்து சுற்றறிக்கை இலக்கம் 137/2013 ஆகிய 02 சுற்றறிக்கைகள் இலங்கை பொலிஸினால் வழங்கப்பட்டிருந்தது. பிரதான நகரங்களில் போக்குவரத்து நெருக்கடியில் தாக்கத்தினை ஏற்படுத்தியுள்ள 08 காரணங்களை அடையாளம் கண்டு இந்த சுற்றறிக்கைகளில் உள்ளடக்கப்பட்டிருந்தன.

கொழும்பு நகர் மற்றும் அதனை அண்டிய பிரதேசங்களில் வாகனங்களைச் செலுத்தும் போது ஏற்படும் தவறுகளும் போக்குவரத்து நெருக்கடியில் தாக்கத்தினை ஏற்படுத்தும் முக்கிய காரணியாகும். 2016 - 2018 காலப் பகுதியினுள் போக்குவரத்து நெருக்கடியில் தாக்கத்தினை ஏற்படுத்தியுள்ள போக்குவரத்துத் தவறுகள் தொடர்பாக கொழும்பு மற்றும் அதனை அண்டிய 05 பொலீஸ் பிரிவுகளில் இருந்து பெற்றுக் கொள்ளப்பட்ட வழக்குகளின் எண்ணிக்கை தொடர்பான தகவல்களுக்கு அமைய 2016 ஆம் ஆண்டில் 370,173 வழக்குகளும் 2017 ஆம் ஆண்டில் 426,182 வழக்குகளும் மற்றும் 2018 ஆம் ஆண்டில் 330,208 வழக்குகளாக மொத்த வழக்குகளின் எண்ணிக்கை 1,126,633 ஆகும். விபரங்கள் கீழே குறிப்பிடப்பட்டுள்ள வகையில் அமையும்.

பொலிஸ் பிரிவு	ஆண்டு			மொத்தம்
	2016	2017	2018	
மத்திய கொழும்பு	109,102	127,223	101,206	337,531
கொழும்பு தெற்கு	123,396	134,662	106,618	364,676
கொழும்பு வடக்கு	63,712	66,219	48,131	177,062
அவசர அழைப்புப் பிரிவு	30,843	36,200	34,524	101,567
நகர போக்குவரத்துப் பிரிவு	44,190	61,878	39,729	145,797
	370,173	426,182	330,208	1,126,633

மோட்டார் வாகன சட்டத்தில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள ஓட்டுனர்களினால் இடம்பெறும் தவறுகள் தொடர்பாக வீதி தடைப்படும் வகையில் வாகனங்களை ஓட்டுவதால் போக்குவரத்து நெரிசலுக்கு காரணமான 15 தவறுகளுக்கு உரியதாகக் கடந்த மூன்று வருடங்களில் கொழும்பு நகரின் பொலீஸ் பிரிவு தகவல்களுக்கு அமைய வீதி சட்டங்களை மீறுதல் தொடர்பிலான 1,126,633 வழக்குகளில் வீதி சட்டத்தை மீறியமை, வாகனங்களை நிறுத்தும் போதுசெய்த தவறுகள், ஒழுங்கை மாற்றி வாகனங்களை செலுத்தியதால் தடைகளை ஏற்படுத்தியமை ஆகிய 3 குற்றங்களுக்கு உரியதாகத்

தொடுக்கப்பட்டிருந்த வழக்குகளின் எண்ணிக்கை 826,145 ஆகும். அது வீதி தடைப்படும் வகையில் வாகனங்களை செலுத்துவதால் இடம்பெற்ற தவறுகள் தொடர்பான மொத்த எண்ணிக்கையில் 73 சதவீதம் ஆகும்.

போக்குவரத்து நெருக்கடிக்கு வழிவகுக்கும் தவறுகள்	தொடரப்பட்ட 2016	வழக்குகளின் எண்ணிக்கை 2017	எண்ணிக்கை 2018	மொத்தம்
வீதி சட்டங்களை மீறுதல்	139,014	173,409	105,764	418,187
வாகனங்களை நிறுத்தும் போது செய்யும் தவறுகள்	58,183	68,209	60,428	186,820
ஒழுங்கை மாற்றி வாகனம் செலுத்தும்போது தடைகளை ஏற்படுத்துதல்	88,270	87,532	45,336	221,138
மொத்தம்	285,467	329,150	211,528	826,145

3.3.2 பதவியணி

(அ) போதிய அளவிலான பதவியணியினர்

போக்குவரத்துப் பிரிவில் கடமைகள் அதிகமாக உள்ள போதிலும் அந்தக் கடமைகளை நிறைவேற்றுவதற்குப் போதுமான அளவு பதவியணியினர் பொலிஸில் இல்லை என்பது கீழே குறிப்பிடப்பட்டுள்ள தகவல்களின் மூலம் உறுதிப்படுத்தப்பட்டுள்ளது.

i. கொழும்பு, நகரப் போக்குவரத்து பிரிவுப் பணிப்பாளரினால் அனைத்து போக்குவரத்துப் பொறுப்பதிகாரிகளையும் விளிக்கும் 2019 ஜூலை 15 திகதியிடப்பட்ட இலக்கம் டி1/7/3536/2019 கொண்ட கடிதத்திற்கு அமைய தற்போது பொலிஸ் போக்குவரத்துப் பிரிவுகளுக்கு இணைக்கப்பட்டுள்ள உத்தியோகத்தர்களின் எண்ணிக்கை தொடர்பில் பின்வரும் காரணி குறிப்பிடப்பட்டிருந்தது.

“தற்போது உங்கள் நிலையங்களில் போக்குவரத்துப் பிரிவுகளுக்கு இணைக்கப்பட்டுள்ள உத்தியோகத்தர்களின் எண்ணிக்கை இதற்கு முந்தைய இரண்டு ஆண்டுகள் அல்லது அதற்கு முன்பு இருந்த உத்தியோகத்தர் எண்ணிக்கையுடன் ஒப்பிடும்போது அந்த நாட்களை விட உத்தியோகத்தர்கள் சரி பாதி குறைவாகவே தற்போது உங்கள் பிரிவுகளில் இணைக்கப்பட்டு உள்ளனர். அதே போன்று உத்தியோகத்தர்கள் குறைவான போதிலும் தற்போது ஏற்பட்டுள்ள உங்கள் கடமை பொறுப்புகள் அதிகரித்துள்ளன.” அதற்கமைய போக்குவரத்துப் பிரிவு

பதவியினையினருக்கான தேவைப்பாட்டினைப் பூர்த்தி செய்தல் நிறைவேற்றப்படவில்லை என்பது அவதானிக்கப்பட்டது.

ii. பொரளை, கருவாத் தோட்டம், புறக்கோட்டை, மருதானை ஆகிய பொலீஸ் நிலையங்களில் போக்குவரத்துக் கடமை நடவடிக்கைகளுக்கான பொலீஸ் உத்தியோகத்தர்கள் முறையே 35, 46, 22, 37 பேர் குறைவாக காணப்படுகின்றனர் என்பது அவதானிக்கப்பட்டது. விபரங்கள் பின்வருமாறு ஆகும்.

பொலீஸ் நிலையம்		போக்குவரத்துக் கடமைகளுக்குத் தேவையான மொத்த உத்தியோகத்தர்களின் எண்ணிக்கை	போக்குவரத்து கடமைகளில் ஈடுபட்டு இருக்கும் உத்தியோகத்தர்களின் எண்ணிக்கை	குறைபாடு
கருவாத்	தோட்ட	125	79	46
பொலீஸ்				
புறக்கோட்டை		50	28	22
பொலிஸார்				
மருதானை	பொலீஸ்	76	39	37

iii. இவ்வாறு போக்குவரத்துப் பிரிவுகளுக்கு உரிய உத்தியோகத்தர்கள் தொடர்ந்தும் குறைந்து வருவதனால் மற்றும் இருக்கும் உத்தியோகத்தர்களுக்கு மேலதிக கடமைகளை ஒப்படைப்பதன் அடிப்படையில் 2018 ஆம் ஆண்டில் மற்றும் 2019 ஆம் ஆண்டில் முதல் 06 மாத காலத்தினுள் போக்குவரத்துக் குற்றங்களுக்கு உரிய வழக்குகளைப் பெற்றுக் கொள்ளும் எண்ணிக்கை கடந்த ஆண்டுகளுடன் ஒப்பிடும்போது கீழே குறிப்பிடப்பட்டுள்ள வகையில் குறைவாக இருந்தது.

வழக்கு இலக்கம்	பொலிஸ் பிரிவு	வீதிச் சட்டங்களை மீறுதல்				ஒழுங்கையை மாற்றி வாகனங்களைச் செலுத்தி தடைகளை ஏற்படுத்தல்			
		2016	2017	2018	2019 முதல் 06 மாதம்	2016	2017	2018	2019 முதல் 06 மாதம்
1	கொழும்பு மத்தி பிரிவு	33,977	43,994	25,982	4,565	14,297	17,462	7,872	2,714
2	கொழும்பு தெற்கு பிரிவு	40,929	43,654	28,864	7,815	35,906	38,035	19,462	5,334
3	கொழும்பு வடக்கு பிரிவு	31,245	31,766	15,542	2,416	12,678	8,584	7,588	2,215
4	அவசர அழைப்பு பிரிவு	15,838	20,211	16,043	735	10,060	9,181	5,714	374
5	நகர போக்குவரத்து பிரிவு	17,025	33,784	19,333	1,989	15,329	14,270	4,700	1,363
	மொத்தம்	139,014	173,409	105,764	17,520	88,270	87,532	45,336	12,000

இந்த உத்தியோகத்தர்கள் வேறு கடமைகளில் ஈடுபடுவதனால் ஓட்டுனர்களினால் ஏற்படும் தவறுகளை பிடிக்க முடியாது உள்ளது என்பதால் அது போக்குவரத்து நெருக்கடி அதிகரிப்பில் தாக்கத்தினை ஏற்படுத்தும் காரணமாக அடையாளம் காண முடியும்.

(ஆ) உத்தியோகத்தர்களுக்கான போதிய அளவு பயிற்சி

போக்குவரத்தினைக் கையாளுதல் தொடர்பில் உத்தியோகத்தர்களுக்கு கனிஷ்ட பாடநெறி மற்றும் சிரேஷ்ட பாடநெறியாக மூன்று கிழமைகள் வீதமான பாடநெறி போக்குவரத்துத் தலைமையகத்தில் நடாத்தப்படும். 2019.02.10 ஆம் திகதியில் கொழும்பு நகரம் மற்றும் அதனை அண்டிய ஐந்து பொலீஸ் பிரிவுக்குரிய பொலிஸ் நிலையங்களில் போக்குவரத்துப் பிரிவுகளுக்கு இணைக்கப்பட்டுள்ள உத்தியோகத்தர்கள் போக்குவரத்து பாடநெறியினைப் பூர்த்தி செய்தல் தொடர்பான தகவல்கள் கீழே குறிப்பிடப்பட்டுள்ளன. அதற்கமைய ஐந்து பொலீஸ் பிரிவுகளில் 73 சதவீதம் தொடக்கம் 86 சதவீதம் வரையான வீச்சிலானோர் குறித்த பாடநெறியினைப் பின்பற்றவில்லை என்பது அவதானிக்கப்பட்டது. அதற்கமைய போக்குவரத்து நெருக்கடியை முகாமைத்துவம் செய்யும்போது பயிற்சி பெற்ற உத்தியோகத்தர்களின் பங்களிப்பினை பெற்றுக் கொள்ளுதல் இதன் மூலம் தவற விடப்பட்டிருந்தது.

பொலீஸ் பிரிவு	போக்குவரத்துப் பிரிவுக்கு இணைக்கப்பட்டுள்ள உத்தியோகத்தர்களின் எண்ணிக்கை	போக்குவரத்துப் பாடநெறியை (சிரேஷ்ட/கனிஷ்ட) பின்பற்றி உள்ள உத்தியோகத்தர்களின் எண்ணிக்கை	போக்குவரத்துப் பாடநெறியை (சிரேஷ்ட/கனிஷ்ட) பின்பற்றாத உத்தியோகத்தர்களின் எண்ணிக்கை	பாடநெறியினைப் பின்பற்றாத சதவீதம்
கொழும்பு வடக்கு	121	32	89	73%
கொழும்பு தெற்கு	319	42	277	86%
கொழும்பு மத்தி	195	32	163	83%
நுகேகொடை	241	52	189	78%
கல்கிஸ்சை	174	37	137	78%
மொத்தம்	1050	195	855	81%

(இ) உத்தியோகத்தர்களின் ஆரோக்கிய நிலைமை

பொலிஸ் நிலையங்களில் போக்குவரத்துப் பிரிவுக்கு இணைக்கப்பட்டுள்ள உத்தியோகத்தர்கள் நெருக்கடியான நேரங்களில் வாகன போக்குவரத்து முகாமைத்துவ நடவடிக்கைகளில் ஈடுபடும்போது முகக் கவசம் பயன்படுத்தாத காரணத்தால் பல்வேறு சுவாச நோய்களுக்கு உட்படுகின்றனர் என்பது அவதானிக்கப்பட்டது. இது தொடர்பாக பொலிஸ் திணைக்களம் கவனத்தினை

செலுத்தியிருக்க வேண்டிய போதிலும் உத்தியோகத்தர்களின் ஆரோக்கிய நிலைமை தொடர்பாக எதுவிதமான விசாரிப்புகளும் இடம் பெறவில்லை என்பது அவதானிக்கப்பட்டது.

3.3.3 பொலீஸ் நெருக்க கண்காணிப்பு கமரா (CCTV) பிரிவின் தொழில்நுட்ப உதவி தற்காலத்திற்குப் பொருந்தாமை

இலக்கம் 1701 கொண்டதும் 2011 ஏப்ரல் 13 ஆம் திகதி புதன்கிழமை திகதியிடப்பட்ட வர்த்தமானி மூலம் 2010.12.29 ஆம் திகதி பொலீஸ் நெருக்கக் கண்காணிப்பு கமரா பிரிவு தாபிக்கப்பட்டுள்ளது. இந்தப் பிரிவினைத் தாபிக்கும் நோக்கங்களுள் பின்வரும் நோக்கங்கள் முக்கியமானவை ஆகும்.

- i. வீதிச் சட்டங்களை மீறுவதை அவதானித்து குற்றவாளிகளுக்கு சட்டத்தின் மூலம் நடவடிக்கை எடுப்பதனுடாக ஓட்டுனர்களால் இடம் பெறும் வீதிச் சட்ட மீறல்களைக் குறைத்தல்.
- ii. மொரட்டுவை பல்கலைக்கழகத் தகவல் தொழில் நுட்ப பீடத்தின் மூலம் மேற்கொள்ளப்படும் ஆய்வுகளுக்கு சிசிடிவி காட்சிகளை வழங்கி தேவையான ஒத்துழைப்பைப் பெற்றுக் கொடுத்தல்.
- iii. நாளாந்தம் கொழும்பு நகரில் வீதி தடைபடுதல் / வீதி விபத்துக்களினால் ஏற்படும் தடைகள், இடைஞ்சல்களினால் ஏற்படும் கடைகள் என்பன அவதானிக்கப்பட்டு அது தொடர்பில் கட்டுப்பாட்டு நிலையத்திற்குத் தகவல் தெரிவித்து அந்த தடைகளைத் தவிர்த்துக் கொள்ளுதல்.
- iv. சிசிடிவி நடமாடும் வாகனங்கள் கொழும்பு நகரத்தின் நடமாடுவதன் மூலம் வீதிச் சட்டங்களை மீறும் ஓட்டுநர்களுக்கு எதிராக சட்ட ரீதியான நடவடிக்கை எடுத்தல் மற்றும் பொதுமக்களைத் தெளிவுபடுத்துதல்.
- v. சிசிடிவி நடமாடும் வாகனங்கள் மூலம் அவதானிக்கப்படும் காட்சிகளை நேரடி ஒளிபரப்பாக பொலிஸ் தலைமையகத்தில் பொலிஸ்மா அதிபரின் செயற்பாட்டுக் கூடத்திற்கு 3G தொழில் நுட்பத்தின் மூலம் ஒளிபரப்பு செய்தல்.

இது தொடர்பான அவதானிப்புகள் பின்வருமாறு ஆகும்.

(அ) நெருக்க கண்காணிப்பு கமரா பிரிவின் கமரா ஒழுங்கமைப்பில் காணப்படும் தொழில்நுட்பக் குறைபாடுகள்

பொலீஸ் கண்காணிப்பு கமரா பிரிவில் பயன்படுத்தப்பட்டு வரும் கமரா ஒழுங்கமைப்புகளில் காணப்படும் தொழில்நுட்பங்கள் சரியான முறையில் இற்றைப்படுத்தப்படாத காரணத்தால் ஒழுங்கமைப்பின் செயற்பாட்டிற்கு தடையாக உள்ளது. அதனைத் திருத்துவதற்கு இது வரையிலும் நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு இருக்கவில்லை. இந்தப் பிரிவிற்குப் பல சிக்கலான நிலைமைகளுக்கு முகம் கொடுப்பதற்கு நேரிட்டுள்ளதுடன் விபரங்கள் பின்வருமாறு ஆகும்.

- i. அனலொக் தொழில்நுட்பத்தைக் கொண்ட பல வருடங்கள் பழமை வாய்ந்த தொழில்நுட்பத்தை அடிப்படையாகக் கொண்டு செயற்படும் கமரா ஒழுங்கமைப்பில் எந்த விதமான தானியங்கி தரவு பகுப்பாய்வுகளும் செய்யக்கூடிய வசதிகள் இல்லாமை.
- ii. மொரட்டுவை பல்கலைக்கழகத்தின் ஆலோசனைகளின் அடிப்படையில் தாபிக்கப்பட்ட ஒழுங்கமைப்பில் 02 இடங்களில் தானியங்கி இலக்கத் தகடுகளை அடையாளம் காணுதல் மற்றும் தானியங்கி குற்றவாளிகளின் முகங்களை அடையாளம் காணும் தொழில்நுட்பத்தினைப் பயன்படுத்துவதற்கு முன்மொழியப்பட்டு இருந்த போதிலும் அது செயல்படுத்தப்படாமை.
- iii. தரவுகளைக் களஞ்சியப்படுத்தும் முறைமை பழைய தொழில்நுட்பத்திற்கமைய உள்ளது என்பதால் தரவுகளைக் களஞ்சியப்படுத்தும் திறன் 5 நாட்களுக்கு மட்டுமே மட்டுப்படுத்தப்பட்டுள்ளது.
- iv. 20 கமராக்களின் காணொளிகளை ஒரு உத்தியோகத்தருக்கு 08 மணித்தியாலத்திற்குள் ஒளிபரப்பி ஆபத்தான நிலைமையை கண்டறிவது அல்லது போக்குவரத்துக் குற்றங்களை அடையாளம் காண்பது நடைமுறையில் சாத்தியப்படாமை.
- v. இரவு வேளைகளில் ஒளிபரப்பு நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்வதற்கு முடியாதிருத்தல்.
- vi. வாகனங்களின் முகப்பு விளக்குகள் ஒளிரும் போது கமரா மூலம் ஒளிபரப்பு செய்வதில் சிரமங்கள் காணப்படுதல்.

இதனால் பொலீஸ் சிசிடிவி பிரிவில் கமரா ஒழுங்கமைப்பினை நவீனதொழில்நுட்பத்தில் பொருத்தமான வகையில் மாற்றங்களை மேற்கொள்ள வேண்டியதுடன் அதன் மூலம் தரவு பகுப்பாய்வு திறன், காணொளி தரவுகளின் தெளிவு தன்மை, தரவுகளை ஒளிபரப்பும் திறன், தரவுகளைக் களஞ்சியப்படுத்தும் கொள்ளளவை அதிகரித்துக் கொள்ளும் திறன், வெற்றுக் கண்ணால் வீடியோ சேனலைப் பார்ப்பதற்குப் பதிலாக தேவையான விசேட தருணங்களைத் திரையின் மீது தானாகவே சுட்டிக்காட்டும் திறன் போன்ற நடவடிக்கைகளில் வினைத்திறன் மற்றும் உற்பத்தித் திறனை மேலும் மேலும் அதிகரித்துக் கொள்ளக்கூடியதாக இருக்கும்.

அதற்கமைய சுமார் 10 வருடங்கள் பழமையான கமரா ஒழுங்கமைப்பிற்குப் பதிலாக நாளுக்குநாள் தொழில்நுட்பத்தில் முன்னேறிச் செல்லும் நவீன உலகில் காலாவதியான தொழில்நுட்பத்தைக் கொண்ட மென்பொருள் மற்றும் வன்பொருள்களைக் கொண்ட புதிய தொழில்நுட்பத்திற்குப் பொருத்தமான கமரா ஒழுங்கமைப்பின் தேவைப்பாடு கடுமையாக ஏற்பட்டுள்ளது என்பது கணக்காய்வில் அவதானிக்கப்பட்டது.

பதவி	அங்கீகரிக்கப்பட்ட எண்ணிக்கை	உண்மையான எண்ணிக்கை	வெற்றிட எண்ணிக்கை
ச.பொ.அ	01	-	01
பி.பொ.ப	01	-	01
பொ.அ/உ.பொ.அ.	06	05	01
பொ.ஆ.	60	26	34
மொத்தம்	68	31	37

இந்த வெற்றிடங்கள் நிலவும் காரணத்தால் குறித்த ஒழுங்கமைப்பு நடைமுறையில் உள்ள போது கீழே குறிப்பிடப்பட்ட சிக்கல் நிலைமைகளை அவதானிக்கக் கூடியதாக உள்ளது.

- i. இணைப்பு செயற்பாட்டாளர்கள் விடுமுறை சுகயீன விசேட கடமை பாடநெறி போன்றவற்றில் ஈடுபடுத்தும் போது 05 இணைப்புகளுக்கும் உத்தியோகத்தர்களை ஈடுபடுத்துவதில் உள்ள சிரமங்கள்.
- ii. பிரிவின் கடமைப்பொறுப்பு உத்தியோகத்தராக 24 மணி நேரத்தையும் உள்ளடக்கக் கூடிய வகையில் பரீட்சிப்பு தரத்திலான உத்தியோகத்தர் ஒருவரை கடமையில் ஈடுபடுத்துவதற்கு முடியாது உள்ளமை.
- iii. ஒழுங்கமைப்பின் நாளாந்த பராமரிப்பு நடவடிக்கைகளை நிறைவேற்றுவதற்குப் போதுமான உத்தியோகத்தர்கள் இல்லாமை.
- iv. நடமாடும் சேவை உத்தியோகத்தர்களுக்கான குறைபாடு நிலவுகின்றமை.
- v. பிற இடங்களில் இருந்து அல்லது விசேட பிரிவுகளில் இருந்து மேற்கொள்ளப்படும் விசாரணைகளுக்கு உரியதான காட்சிகளைப் பெற்றுக் கொள்வதற்காகக் கிடைக்கும் விண்ணப்பங்கள் தொடர்பான நடவடிக்கைகளில் ஈடுபடுத்துவதற்குப் போதுமான உத்தியோகத்தர்கள் இல்லாமை.
- vi. அலுவலகக் கடமைகளுக்குப் போதியளவு உத்தியோகத்தர்கள் இல்லாமை.
- vii. தொழில்நுட்பப் பிரிவில் பயிற்சி பெற்ற உத்தியோகத்தர்களின் குறைபாடு நிலவுகின்றமை.

(இ) நடமாடும் சேவை வாகனங்களின் எண்ணிக்கை போதிய அளவில் இல்லாமை

அந்த பிரிவுக்கு சொந்தமான NA7778, NA7795 மற்றும் NA7796 ஆகிய 3 நடமாடும் வாகனங்கள் தற்போது காணப்படுவதுடன் அவற்றின் மூலம் பெற்றுக் கொண்டுள்ள போக்குவரத்து வழக்குகளின் எண்ணிக்கை 2011 ஆம் ஆண்டு தொடக்கம் தற்போது வரையிலும் 30,192 ஆகும். ஆயினும் தற்போது அதில் NA7778 மற்றும் NA7795 ஆகிய நடமாடும் வாகனங்களின் கமரா ஒழுங்கமைப்பு செயற்படாத நிலையில் காணப்படுகின்றது என்பதால் அந்த நடமாடும் வாகனங்களில் இருந்து எதிர்பார்க்கப்பட்ட கடமைகளை சரியான முறையில் மேற்கொள்ள முடியாது என்பது கணக்காய்வில் அவதானிக்கப்பட்டது.

3.4 கொழும்பு நகரசபை

3.4.1 வாகனத் தரிப்பிட வசதிகளை ஏற்படுத்துதல்

திட்டமிடல் மற்றும் கட்டட ஒழுங்கு விதிகள் 3(ii) இன் பிரகாரம் வாகனங்களை நிறுத்தக் கூடிய இட வசதிகளை வழங்குதல் நடைமுறையில் சாத்தியமற்ற சந்தர்ப்பங்களில் திட்டமிடல் குழு தீர்மானிக்கும் வகையில் ஐந்தாவது அட்டவணையில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள முறையில் சேவைக் கட்டணம் அறவிடப்பட வேண்டும். அதற்கமைய கொழும்பு அபிவிருத்தித் திட்டம் (திருத்தப்பட்ட) - 2008 இன் இலக்கம் 7.29 மற்றும் அட்டவணை i(A) இன் இலக்கம் 07 என்பவற்கு இணங்க 2017, 2018 மற்றும் 2019 ஆம் ஆண்டுகளில் திட்டங்களை அங்கீகரிக்கும் போது கொழும்பு மாநகர சபையினால் கீழே குறிப்பிடப்பட்ட வகையில் கட்டணங்கள் அறவிடப்பட்டு இருந்தன.

விபரம்	2017	2018	2019
அங்கீகரிக்கப்பட்ட திட்டங்களின் எண்ணிக்கை	06	04	01
அறவிடப்பட்ட மொத்த சேவைக் கட்டணத்தின் பெறுமதி (ரூபா)	6,500,000	4,000,000	1,000,000

இந்த அறவீடுகள் மூலம் அங்கீகரிக்கப்பட்ட கட்டிடங்களுக்கான வாகனங்களை நிறுத்தும் வசதிகளை வழங்குதல் கொழும்பு மாநகர சபையின் பொறுப்பாக இருந்த போதிலும், அதன் வைப்புக் கணக்கில் இந்த அறவீடுகள் நீண்ட காலம் தொட்டு பேணப்பட்டு வருகின்றது என்பது அவதானிக்கப்பட்டது. 2017 தொடக்கம் 2019 ஆம் ஆண்டு வரையிலான இவ்வாறான அறவீடுகளின் மொத்தத் தொகை ரூபா 11,500,000 ஆக இருந்த போதிலும், இந்த அறவீட்டினைப் பயன்படுத்தி வாகன தரிப்பிடங்கள் நிர்மாணிக்கப்பட்டிருக்கவில்லை என்பதும் பிரதான வீதிகளில் கவனத்தில் கொள்ளத்தக்க அளவில் வாகன தரிப்பிடங்களுக்கான அனுமதி வழங்கப்பட்டு அதற்கான கட்டண அறவீடு மேற்கொள்ளப்படுகின்றது என்பதும் அவதானிக்கப்பட்டது.



இலங்கை பொலிஸ் தலைமையகம் மற்றும் துறைமுக அதிகாரசபையுடன் இணைந்ததாக அமைந்துள்ள பிரதான வீதியின் 02 ஓரங்களிலும் வாகனங்களை நிறுத்துவதற்கு அனுமதி வழங்கப்பட்டுள்ள முறை

3.4.2 கொழும்பு நகர சபை அதிகார பிரதேசத்தில் காணப்படும் வாகனத் தரிப்பிடங்கள் மற்றும் முச்சக்கரவண்டி தரிப்பிடங்கள்

நகரசபை எல்லைக்குள் 17 பொலீஸ் பிரிவில் அனுமதி வழங்கப்பட்ட 339 முச்சக்கர வண்டி நிறுத்தும் இடங்கள் மற்றும் வீதியின் இரு பக்கங்களிலும் வாகனங்களை நிறுத்துவதற்கு அனுமதி வழங்கப்பட்டுள்ள 76 வீதிகளில் 4,322 எண்ணிக்கையான வாகனங்களை நிறுத்த முடியும். இந்த தகவல்களுக்கு அமைய அந்த வீதிகள் மற்றும் அவற்றுக்குரிய பொலிஸ் நிலையங்கள் பலவற்றில் இருந்து பெற்றுக்கொள்ளப்பட்ட தகவல்களுக்கு அமைய பின்வரும் காரணிகள் வெளிப்படுத்தப்பட்டது.

(அ) அனுமதி வழங்கப்பட்ட முச்சக்கரவண்டி தரிப்பிடங்களுக்கு மேலதிகமாக அனுமதியற்ற முச்சக்கர வண்டி பராமரிக்கப்படும் இடங்கள் இருக்கின்றது என பொலிஸ் பிரிவின் மூலம் சமர்ப்பிக்கப்பட்ட தகவல்களுக்கு அமைய வெளிப்படுத்தப்பட்டுள்ளது. அதற்கமைய பொரளை பொலிஸ் பிரிவினால் 85 முச்சக்கரவண்டி தரிப்பிடங்கள் பராமரிக்கப்படுகின்றது எனவும் மற்றும் அதனை 1029 முச்சக்கர வண்டிகள் பயன்படுத்துகின்றன எனவும் தெரிவிக்கப்பட்டுள்ளது. எனினும் அந்த பொலிஸ் பிரிவில் பதிவு செய்யப்பட்ட முச்சக்கர வண்டிகளின் எண்ணிக்கை 29 ஆகும். அதற்கமைய அனுமதியை பெற்றுக் கொள்ளாது 56 முச்சக்கரவண்டி தரிப்பிடங்கள் காணப்படுகின்றது என அந்த எண்ணிக்கை முறையான பதிவு செய்தலின்றி பரிாமரிக்கப்பட்டு வரும் இடமாகும். நேரடியாக அதன் செயற்பாடு வீதித் தடைக்கு காரணமாக உள்ளது.

(ஆ) அதே போன்று அந்த தகவல்களுக்கு அமைய அந்த பொலிஸ் பிரிவில் அமைந்துள்ள பிரதான வீதி, பேஸ் லைன் வீதி, கொட்டா வீதி (மருதாணை வீதி) போன்ற வீதிகளில் 20 முச்சக்கரவண்டி தரிப்பிடங்கள் பராமரிக்கப்பட்டு வருகின்றது என்பது அவதானிக்கப்பட்டது. அந்த வீதிகள் வாகனப் போக்குவரத்து அதிகமான, வீதி தடை ஏற்படும் வீதிகளாக உள்ளன.

- (இ) அதே போன்று அனுமதி வழங்கப்பட்ட மற்றும் அனுமதி வழங்கப்படாது பராமரிக்கப்பட்டு வரும் முச்சக்கரவண்டி தரிப்படங்களில் 50 தரிப்பிடங்கள் உடனடியாக அகற்றப்பட வேண்டும் என்பதற்கு அதனால் பாதசாரிகளுக்கு மற்றும் வாகன போக்குவரத்திற்கு ஏற்படும் தடைகள் காரணமாக கொழும்பு மாவட்ட போக்குவரத்து பொறுப்பதிகாரிகளிடம் இருந்து கோரப்பட்ட அறிக்கையில் காரணங்கள் தெரிவிக்கப்பட்டு இருந்தன.
- (ஈ) நகர எல்லைக்குள் பிரவேசிக்கும் வாகனங்களை நிறுத்தும் பொதுத் தரிப்பிடங்கள் போதுமான அளவில் இல்லை என்பதால் வீதியின் இரு பக்கங்களிலும் வாகனங்களை நிறுத்துவதற்கு அனுமதி வழங்கப்பட்டுள்ளது. அந்த வீதிகள் நகர மத்தியில் உள்ள பிரதான வீதிகளைப் போன்று நெருக்கடி மிக்க வீதிகள் ஆகும். வீதியில் காணப்படும் இடங்களை ஒதுக்கி வாகனங்களை நிறுத்துவதற்கு இடவசதி ஏற்படுத்தப்பட்டுள்ளமையும் இந்த வீதிகள் மற்றும் அதற்காகப் பயன்படுத்தப்பட்டுள்ள மாற்று வீதிகளில் வீதித் தடை ஏற்படுவதற்கு காரணமாக உள்ளது.

3.5 போக்குவரத்து நெருக்கடியைக் குறைப்பதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்படாததால் ஏற்படும் பொருளாதார, சமூக மற்றும் சுற்றுச்சூழல் தாக்கங்கள்

3.5.1 பொருளாதாரத் தாக்கம்

- (அ) போக்குவரத்து நெருக்கடியினால் இலங்கையில் பொருளாதாரத்திற்கு பாரிய தாக்கம் ஏற்படுகின்றது. போக்குவரத்து நெருக்கடியில் பொருளாதார செலவினை மதிப்பீடு செய்தல் (Measuring the economic Costs & Traffic Congestion) எனும் தலைப்பின் கீழ் 2017 ஆம் ஆண்டில் வெளியிடப்பட்ட ஆய்வு அறிக்கைக்கு (S.A.C.S. ஜெயசூரிய மற்றும் யாபா எம் பண்டார) அமைய பொருளாதாரத்தில் ஏற்படும் நட்டம் வருடாந்தம் ரூபா. 32 பில்லியன் என மதிப்பிடப்பட்டுள்ளதுடன் இலங்கையின் மொத்த தேசிய உற்பத்தியில் அண்ணளவாக அந்தப் பெறுமதி 1.5 சதவீதம் என குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது. அதே போன்று தலைநகர் அபிவிருத்தி திட்டம் 2019 - 2030 இற்கு அமையவும் போக்குவரத்து நெருக்கடியினால் இலங்கை பொருளாதாரத்தில் வருடாந்தம் மொத்தத் தேசிய உற்பத்தித் தொகையில் 1.8 சதவீதத்தினை இழக்கின்றது என மதிப்பீடு செய்யப்பட்டுள்ளது.
- (ஆ) நாளாந்தம் நெருக்கடியான நேரங்களில் கொழும்பு நகரத்தில் இருந்து கொழும்பு துணை நகரங்களுக்கு செல்லுவதற்கான வாகன போக்குவரத்து வேகம் மணிக்கு 28 கிலோ மீட்டர் தொடக்கம் மணிக்கு 9 கிலோ மீட்டர் வரையில் குறைந்துள்ளது என 1997-2001 காலப் பகுதியில் மேற்கொள்ளப்பட்ட ஆய்வின் மூலம் தெளிவாகின்றது என நிபுணர்கள் குறிப்பிட்டுள்ளனர். இதற்கமைய பயணிகள் மற்றும் தனியார் மோட்டார் வாகன ஓட்டுனர்கள் பெருமளவு மேலதிக நேரத்தினைப் போக்குவரத்திற்காக செலவிடுதல்,

போக்குவரத்து மொத்த செலவில் 21 சதவீதத்தை எரிபொருளுக்காக செலவிட நேரிடுகின்றது. இந்தியா, தாய்லாந்து மற்றும் மலேசியா போன்ற அண்டை அரசுகளுடன் ஒப்பிடும்போது இலங்கை போக்குவரத்தில் எரிபொருளுக்காக அதிக சதவீதத்தினை செலவிடும் நாடாக அவற்றைவிட முன்னணியில் உள்ளது என்பது அவதானிக்கப்பட்டது.

(இ) காலி கொரிடோவை (மொரட்டுவை தொடக்கம் புறக்கோட்டை வரை) அடிப்படையாகக் கொண்டு மேற்கொள்ளப் பட்டிருந்த அறிக்கைக்கு அமைய போக்குவரத்து நெருக்கடி காரணமாக ஏற்படும் பொருளாதார செலவு கீழே குறிப்பிடப்பட்டுள்ளவாறு பகுப்பாய்வு செய்யப்பட்டிருந்தது. அதிக செலவு பேருந்து மற்றும் வான் என்பவற்றினால் ஏற்படுவதுடன் மோட்டார் வாகனம், மோட்டார் சைக்கிள் மற்றும் முச்சக்கர வண்டி என்பவற்றின் மூலம் அதை விட குறைந்த ஆயினும் கவனத்தில் கொள்ளத்தக்க செலவு ஏற்படுகின்றது என்பது அவதானிக்கப்பட்டது.

போக்குவரத்து ஊடகம்	பேருந்து	மோட்டார் வாகனம்	வான்	மோட்டார் சைக்கிள்	முச்சக்கர வண்டி
காலச் செலவு	3.12	2.00	7.40	0.21	0.22
எரிபொருள் செலவு	4.73	0.65	0.65	0.10	0.03
நாள் ஒன்றுக்கான மொத்த செலவு	7.85	2.65	8.05	0.32	0.25
வருடாந்த மொத்த செலவு	2865.25	967.25	2938.25	116.80	90.16

3.5.2 சமூகத் தாக்கங்கள்

விபரங்கள் பின்வருமாறு ஆகும்.

(அ) கொழும்பு வணிக நகர் அபிவிருத்தி திட்டத்தில் 2019 - 2030 சுட்டிக்காட்டப்பட்டுள்ள வகையில் போக்குவரத்து நெருக்கடி காரணமாக சமூக ரீதியான தாக்கங்களில் பிரதானமாக தீங்கு விளைவிக்கும் தாக்கமானது சுகாதாரம் தொடர்பான சிக்கல்கள் ஆகும். வளி மாசடைதல் காரணமாக ஏற்படும் முக்கியமான சுகாதார சிக்கலாக சுவாச நோய்களுக்கு உட்படுதல் உள்ளது. போக்குவரத்து நெருக்கடி அதிகமாக உள்ள சந்தர்ப்பங்களில் கொழும்பு நகரில் வளியின் தரச் சுட்டி தீங்கான நிலைமை நோக்கி பயணிப்பதால் மக்கள் நோய்களுக்கு ஆட்படக்கூடிய ஆபத்து காணப்படுகின்றது.

(ஆ) கொழும்பு நகர எல்லைக்குள் மெதுவான மற்றும் திருப்தியற்ற போக்குவரத்து ஒழுங்கமைப்பு காரணமாக அதனை பயன்படுத்துபவர்களுக்கு ஏமாற்றம், மன அழுத்தம் என்பன ஏற்படுவதற்கு அது காரணமாக உள்ளது. அதனால் கொழும்பில் வசிப்பவர்கள் மற்றும் நாளாந்தம் கொழும்பிற்கு வருகை தரும்

மக்கள் நீண்டகால ரீதியிலான சுகாதார சிக்கல்களுக்கு உட்படக் கூடிய ஆபத்து காணப்படுகின்றது.

- (இ) சேவைக்கு வருகை தருவதற்கு மற்றும் திரும்பிச் செல்லுவதற்கு அதிகம் நேரம் செலவிடப்படுவதனால் ஏனைய சமூக தொடர்புகளைப் பேணுவதற்கு அல்லது தமது தனிப்பட்ட திருப்திக்காக ஈடுபடுத்துவதற்கு உள்ள நேரம் குறைவடைவதற்கு காரணமாக உள்ளதுடன் அலுவலக ஊழியர்களின் சேவை உற்பத்தித் திறன் குறைவடைவதற்கு இந்த சிக்கல் பல வழிகளிலும் தாக்கத்தினை ஏற்படுத்தக் கூடும்.

3.5.3 சுற்றுச்சூழல் தாக்கங்கள்

- (அ) இலங்கையில் வளி மாசடைதலில் தாக்கத்தினை ஏற்படுத்தும் பிரதான காரணியானது போக்குவரத்தின் மூலம் வெளிப்படும் புகையே ஆகும். நாளுக்கு நாள் அதிகரிக்கும் வாகன எண்ணிக்கையைப் போன்றே வாகன பராமரிப்பு திருப்திகரமான மட்டத்தில் இல்லாமை வளி மாசடைதல் அதிகரிப்பில் செல்வாக்கு செலுத்துகின்றது. நகர பிரதேசங்களில் காணப்படும் அதிக போக்குவரத்து நெருக்கடி, போதிய அளவு பெருந்தெருக்கள் இல்லாமை மற்றும் அதன் பராமரிப்பு முறையாக இடம் பெறாமை என்பன இதற்கு காரணமாக உள்ளது. ஐக்கிய நாடுகள் சுற்றாடல் பாதுகாப்பு நிறுவனத்தினால் தயாரிக்கப்பட்ட வளி நிலைமை சுட்டிக்கு அமைய கொழும்பு நகரின் வளி அடர்த்தி சுட்டி (AQI) 51-100 இற்கு இடையில் நடுத்தர மட்டத்தில் அமைந்துள்ளது. திங்கட்கிழமைகளில் கொழும்பு நகருக்கு வருகை தரும் வாகனங்களின் எண்ணிக்கை அதிகரிக்கும்போது ஒப்பீட்டளவில் குறைந்த மட்டத்தை கொண்டுள்ளதுடன் அது ஆரோக்கியத்திற்கு கேடு விளைவிக்கும் நிலைமையாகவும் உள்ளது.

- (ஆ) நெருக்கடிக்கு உள்ளான வீதிகளில் வளி மாசு மற்றும் ஒலி மாசு என்பவை கேடு விளைவிக்கும் வகையில் தாக்கத்தினை ஏற்படுத்தியுள்ளதுடன் மோட்டார் வாகனங்களில் ஏற்படும் புகை வெளியீடு இலங்கையில் அதிக அளவு வளி மாசடைவதற்கான ஒரு ஆதாரமாக உள்ளதுடன் அதில் 60 சதவீதத்திற்கும் அதிகமான தொகை கொழும்பு நகரை அண்டியே இடம் பெறுகின்றது. கொழும்பு வணிக நகர் திட்டத்தில் (2019 – 2030) சுட்டிக்காட்டப்பட்டுள்ள வகையில் நைட்ரஜன் டயோக்சைட் மற்றும் சல்பர் டை டயோக்சைட் மற்றும் கார்பன் டயோக்சைட் போன்ற வாயுக்களின் அடர்த்தி நெருக்கடியான நேரங்களில் அதிகரித்துச் செல்லும் போக்கினை கொண்டுள்ளது என்பது உறுதிப்படுத்தப்பட்டுள்ளதுடன் அதன் மூலம் வீதியின் இரு பக்கங்களிலும் வளியியல் நிலைமை மிகவும் கேடு விளைவிக்கக் கூடியதாக உள்ளது என்பதை ஊகிக்க முடியும் என்பது சுட்டிக் காட்டப்பட்டுள்ளது.

(இ) கொழும்பு வணிக நகர் திட்டத்தில் சுட்டிக் காட்டப்பட்டுள்ள வகையில் மோட்டார் சைக்கிள் மற்றும் முச்சக்கரவண்டி போன்ற பெட்ரோல் பயன்படுத்தப்படும் வாகனங்களினால் உருவாகும் ஹைட்ரோ கார்பன் அளவு சுமார் 90 சதவீத பங்களிப்பை வழங்குவதுடன் பேருந்து மற்றும் லொரி என்பவற்றின் மூலம் டீசல் பயன்படுத்தப்படும் வாகனங்களினால் உருவாகும் நைட்ரஜன் ஓக்ஸைட் தொகுதிக்கு உரிய வாயுக்கள் மற்றும் சிறு துணிக்கைகளில் 60 சதவீதத்திற்கும் 70 சதவீதத்திற்கும் இடையிலான வெளியேற்றத்திற்கு பங்களிப்பை வழங்குகின்றது என்பது மேலும் சுட்டிக்காட்டப்பட்டுள்ளது. பொதுவாக நகரத்தின் மொத்த PM 10 பெறுமதியில் 50 சதவீதத்திற்கும் 60 சதவீதத்திற்கும் இடைப்பட்ட எண்ணிக்கை PM 2.5 ஆகும். கொழும்பு நகரத்தில் திங்கட்கிழமைகளில் உயர்ந்த பெறுமதியை பெற்றுக் கொள்ளுவது திங்கள் கிழமைகளில் கொழும்புக்கு வருகை தரும் வாகனங்களின் எண்ணிக்கை அதிகம் என்பதாலேயே ஆகும். கொழும்பு நகரத்தில் அதிக போக்குவரத்து நெருக்கடி காணப்படுவது முற்பகல் 7.00 – 8.00 இற்கு இடையிலும் மற்றும் மதியம் 1.00 – 3.00 இற்கு இடையிலும் மற்றும் மாலை 5.00 – 7.00 இற்கு இடையிலும் ஆகும். இந்த நேரங்களில் அதிக போக்குவரத்து நெருக்கடி காரணமாக வாகனங்களில் இருந்து வெளிவரும் புகை காரணமாக அந்த நேரங்களில் QUI பெறுமதி அதிக பெறுமானத்தை கொண்டுள்ளது எனக் குறிப்பிடப்பட்டிருந்தது.

4. பரிந்துரைகள்

- 4.1 தேசிய போக்குவரத்து கொள்கை ஒன்றின் தேவைப்பாடு சரியான முறையில் அடையாளம் காணப்படுவதன் மூலம் பல்வேறு பிரிவுகளை உள்ளடக்கி நிலைத்திருக்கக்கூடிய போக்குவரத்து ஒழுங்கமைப்பினை நோக்காகக் கொண்டு பொருத்தமான போக்குவரத்துக் கொள்கையினை உடனடியாக அங்கீகாரம் செய்தல்.
- 4.2 தேசிய பௌதீக சட்டத்துக்கு இணங்க நகர போக்குவரத்து மற்றும் பெருந் தெருக்கள் போன்ற துறைகளில் உள்ள திட்டங்களைப் போன்றே அந்த துறைகளுக்கு உரிய மாகாணசபை நிறுவனங்களின் திட்டங்களும் ஒன்றுக்கொன்று இணைக்கப்பட்டு வர்த்தமானி அறிவித்தலின் மூலம் சட்ட மயமாக்கப்பட்டு அந்தத் திட்டங்களை ஒன்றாக சரியான நேரத்தில் நடைமுறைப்படுத்துவதற்கு தேவையான நடவடிக்கைகளை எடுத்தல்.
- 4.3 உரிய தேசிய திட்டப் பயன்பாட்டிற்காக தயாரிக்கப்படும் ஆய்வுகளை மேற்கொள்ளும்போது அதற்காக ஒரு சில பிரிவுகளில் ஏற்படும் தாக்கங்களை மிகவும் பரந்த முறையில் பரிசீலனை செய்யப்பட்டு மதிப்பீடு செய்யப்படுதல்.
- 4.4 உரிய செயற்திட்டங்களைச் சரியான முறையில் நடைமுறைப் படுத்துவதற்காகத் தயாரிக்கப்படும் ஆய்வு மற்றும் ஆலோசனை சேவைகளைப் பெற்றுக் கொள்வதற்காக செலவிடப்படும் அதிக தொகையுடன் ஒப்பிடும்போது அவற்றின் மூலமான உற்பத்தி திறனை சரியான முறையில் பரிசீலனை செய்தல் அல்லது கடன் நிபந்தனைகள் தொடர்பிலான பகுப்பாய்வைப் பரிசீலனை செய்தல்.
- 4.5 போக்குவரத்து நெருக்கடியை குறைத்தல் மற்றும் வினைத்திறனான போக்குவரத்து ஒழுங்கமைப்பை நோக்காகக் கொண்ட செயற்திட்டத்தினைச் சரியான ஆய்வு மற்றும் மதிப்பீட்டிற்கு உட்படுத்தி நடைமுறைப்படுத்துதல் மற்றும் அது தொடர்பான தீர்மானங்களை நியாயமற்ற முறையில் மாற்றங்களுக்கு உட்படுவதைத் தவிர்ப்பதற்குத் தேசிய தேவைப்படின அடிப்படையே தேசிய திட்டத்தினைத் தொகுத்து நடைமுறைப்படுத்துதல்.
- 4.6 தேசிய போக்குவரத்து ஒழுங்கமைப்புடன் தொடர்புபட்ட பிற நிறுவனங்களின் ஒன்றிணைப்பைத் திடப்படுத்தல்.
- 4.7 போக்குவரத்துப் பொலிஸ் பிரிவு உத்தியோகத்தர்களின் போக்குவரத்து முகாமைத்துவம் தொடர்பான பயிற்சிகளை அதிகரித்து போக்குவரத்து நெருக்கடி அதிகமாக இருக்கும் பிரிவுகளை அடையாளம் கண்டு அந்தப் பிரிவுகளுக்குத் தேவையான எண்ணிக்கையிலான உத்தியோகத்தர்களை இணைத்தல், தேவையான வசதிகளை வழங்குதல் மற்றும் அந்த உத்தியோகத்தர்களின் சுகாதார நிலைமையில் ஏற்படும் தீங்கான தாக்கங்களைக் குறைப்பதற்குத் தேவையான நடவடிக்கைகளை வழங்குதல்.

- 4.8 முன்மொழியப்பட்ட அனைத்து செயற் திட்டங்கள் தொடர்பிலும் பெற்றுக் கொள்ளப்பட வேண்டிய அங்கீகாரங்களை உடனடியாகப் பெற்றுக் கொள்வதற்கு நடவடிக்கை எடுத்தல்.
- 4.9 பத்தரமுல்லை பிரதேசத்தில் அரசு நிறுவனங்களின் உத்தியோகத்தர்கள் மற்றும் அந்த நிறுவனங்களில் சேவையைப் பெற்றுக் கொள்வதற்காக வருகை தரும் பொதுமக்களுக்காக பிரதான ரயில் நிலையங்களில் இருந்து பத்தரமுல்லை வரையில் பொதுப் பயணிகள் போக்குவரத்துச் சேவையைத் தாபித்தல் மற்றும் வசதிகளை அபிவிருத்தி செய்தல்.
- 4.10 நவீன தொழில்நுட்ப முறைகளை பயன்படுத்துதல் மற்றும் அலுவலக நடவடிக்கைகளை முறைப்படுத்துதல் என்பவற்றின் மூலம் பொதுமக்கள் அரசு நிறுவனங்களில் இருந்து சேவையை பெற்றுக் கொள்வதற்காக வருகை தருவதைக் குறைத்தல்.
- 4.11 கொழும்பு நகரில் மற்றும் பத்தரமுல்ல நகரில் வாகனங்களை நிறுத்துவதற்குப் பொருத்தமான இடங்களை ஒதுக்குதல் மற்றும் கொழும்பு நகருக்குள் வாகனங்கள் பிரவேசிப்பதை அர்த்தமுள்ள வகையில் கட்டுப்படுத்துவதற்குத் தேவையான மாற்று வழிகளை கவனத்தில் கொள்ளுதல்.
- 4.12 வாகனங்களைச் செலுத்தும் போது ஏற்படும் புகை வெளியேற்றத்தை தடுப்பதற்காகப் பொதுப்பயணிகள் போக்குவரத்திற்கு சூரிய மற்றும் மின் சக்தியில் செயல்படும் வாகனங்களை ஈடுபடுத்துவதை ஊக்கமளித்தல்.
- 4.13 பயணிகள் போக்குவரத்திற்காக உயரம் குறைந்த படுக்கையுடன் (LOW bed) கூடிய, அதிக கொள்ளளவு கொண்ட குளிரூட்டப்பட்ட பேருந்துகளை அறிமுகப்படுத்துதல். (நீண்ட தூர பேருந்துகளைப் போன்றே குறுகிய தூர பேருந்துகளிலும் வசதிகளை ஏற்படுத்துதல்.)
- 4.14 குறுகிய தூர சேவையில் ஈடுபடும் பேருந்துகள் சரியான கால எல்லைக்குள் ஒழுங்காக தொடர்ச்சியாக செயற்படுதல்.
- 4.15 மொரட்டுவை தொடக்கம் நீர்கொழும்பு வரையான வலயத்தினை உள்ளடக்கும் வகையில் கால்வாய் வழி மற்றும் கடலைப் பயன்படுத்தி பயணிகள் போக்குவரத்தை விரிவுபடுத்துதல்.
- 4.16 போக்குவரத்து நெருக்கடி அதிகமாக உள்ள அண்மித்த பிரதேசங்களில் நிர்மாணங்களில் பல மாடிகளைக் கொண்டுள்ளமை மற்றும் அவற்றில் வாகனங்களை நிறுத்தி வைக்கும் மாடிகள் தேவையான அளவில் கட்டட திட்டங்களில் உள்ளடக்கப்படுவதன் தேவைப்பாட்டினை கவனத்தில் கொள்ளுதல் மற்றும் பின்னர் அந்த மாடிகளை மாற்றி வேறு தேவைகளுக்காகப் பயன்படுத்திக் கொள்ளுவதால் அவற்றைத் தவிர்ப்பதற்கு நடவடிக்கை எடுத்தல்.

4.17 நகர்ப்புற சுற்றுச்சூழலுக்கு வெளிப்படும் போது ஏற்படும் சிக்கல்களைக் குறைத்துக் கொள்ளுதல் மற்றும் சுத்தமான வளியினை உருவாக்குவதற்குப் பின்வரும் வழிவகைகளை மேற்கொள்ளுதல்.

(அ) மின் சக்தியில் / சூரிய சக்தியில் இயங்கும் வாகனங்களை அறிமுகப்படுத்துதல்.

(ஆ) மின்சார வாகனங்களுக்குத் தேவையான மின்னேற்றல் நிலையங்களை நிர்மாணித்தல்.

(இ) நகரத்துக்கு வருகை தரும் பொதுமக்கள் குறுந்தூர பயண நடவடிக்கைகளுக்கு நியாயமான கட்டணத்தினைக் கொண்ட வாடகை வாகன வசதிகளை ஏற்படுத்துதல் மற்றும் மின் சக்தி / சூரிய சக்தியைப் பயன்படுத்தும் வாடகை வாகனப் பாவனையை அதிகரித்தல்.

4.18 நகர அபிவிருத்தி அதிகார சபையின் மூலம் தயாரிக்கப்பட்டுள்ள வலய ரீதியான திட்டத்தினை மீண்டும் பரிசீலனை செய்து கடலிலிருந்து நிலத்தை நோக்கி வீசும் காற்றின் மூலம் நகரத்து வாகனங்களில் இருந்து வெளியேறும் அசுத்தமான வளியை மீண்டும் வெளியேற்றும் வகையில் கட்டட அடர்த்தியை திருத்தம் செய்தல்.

4.19 நகர அபிவிருத்தி அதிகார சபை மற்றும் ஏனைய மாகாண சபை நிறுவனங்கள் ஒன்றிணைந்து அனுமதியற்ற நிர்மாணிப்புகள் ஏற்படுவதைத் தவிர்ப்பதற்காகத் தொடர் நடவடிக்கை முறைமையை உருவாக்குதல் மற்றும் முன்னேற்றத்தினைக் காலத்திற்கு காலம் மதிப்பீடு செய்தல்.

தலைவர்/டபிள்யூ.பி.சி.விக்கிரமரத்ன
கணக்காய்வாளர் தலைமை

டபிள்யூ.பி.சி.விக்கிரமரத்ன

கணக்காய்வாளர் தலைமை அதிபதி

2022 நவம்பர் 17 ஆந் திகதி

