

ශ්‍රී ලංකාවේ දුරගමන් සේවාවල යෙදෙන අර්ධ සුබෝපහෝගී බස් රථ සේවය



වාර්තාවේ අංකය : පීරීආර්/එස්එල්බී/2017/01



ජාතික විගණන කාර්යාලය
කාර්යසාධන විගණන අංශය



පටුන

		පිටු අංක
01.	විධායක සාරාංශය	1
02	හැඳින්වීම	
2.1	පසුබිම	3
2.2	විගණනය සඳහා අධිකාර බලය	4
2.3	විගණනය සඳහා මාතෘකාව තෝරාගැනීම	4
2.4	විගණන ප්‍රවේශය	5
2.5	විගණන අරමුණ	5
2.6	විගණන විෂය පථය	5
03.	විස්තරාත්මක විගණන සොයාගැනීම්, නිර්දේශ සහ ආයතනයේ අදහස් දැක්වීම	
3.1	අර්ධ සුබෝපභෝගී බස් රථ සඳහා අවසර පත් නිකුත් කිරීම	6
3.2	ජංගම පරීක්ෂණ ඒකකය මගින් සිදුකරනු ලබන පරීක්ෂණ	6
3.3	මගී සේවා අවසර පත්‍ර නොමැතිව ධාවනය වන පෞද්ගලික බස් රථ	7
3.4	මහජන පැමිණිලි	8
3.5	මහජනතාව පෞද්ගලික ප්‍රවාහන සේවය වෙත අවතීර්ණ වීම	9
3.6	මගී සේවා අවසර පත්‍රයේ කොන්දේසි පැහැර හරින අවස්ථාවල දී පරිපාලන ගාස්තු අය කිරීම	10
3.7	නීති, රීති ලිහිල් කිරීම	10
3.8	G.P.S තාක්ෂණය බස් රථ පාලනය සඳහා යොදා ගැනීම	12
3.9	බස් රථ භෞතිකව පරීක්ෂාව	12
3.10	ඒකාබද්ධ කාලසටහන් සකස් කිරීම	13
04.	නිර්දේශ	14
05.	නිගමනය	15

01. විධායක සාරාංශය

රටක ආර්ථික සංවර්ධන ඉලක්ක ළඟාකර ගැනීමේදී පොදු මගී ප්‍රවාහනය ඉතා වැදගත් අංශයක් වන බැවින් එම අංශය ගුණාත්මකව, කාර්යක්ෂමව හා ආරක්ෂාකාරීව ක්‍රියාත්මක විය යුතුය. ශ්‍රී ලංකාවේ කාර්යක්ෂම බස් සේවයක් ක්‍රියාත්මක කිරීම ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව සහ ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය යන ආයතනවල කාර්යභාරය වේ. ඒ සඳහා ක්‍රියාත්මක වන බස් සේවාවක් වන අර්ධ සුබෝපහෝගී බස් සේවාවේ අරමුණ වන්නේ සාමාන්‍ය බස් රථ ගාස්තුව මෙන් එක හමාරක (1.5) බස් ගාස්තුවක් අයකර ආසන ගත මගීන් පමණක් රැගෙනයාම, මගීන්ට සුව පහසු ආකාරයට ගමන් කළ හැකි වීම හා අනුමත බස් නැවතුම්පොළවල පමණක් නතර කිරීම යන කොන්දේසි අනුගමනය කිරීමෙන් දුර ගමන් සේවා මගීන්ට සුව පහසු ලෙස ගමනාන්ත කරා යාමට අවස්ථාව උදා කිරීම වේ.

ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව යටතේ පවත්නා අර්ධ සුබෝපහෝගී බස් රථ සේවාවෙන් මගී ජනතාවට කාර්යක්ෂම හා ඵලදායී සේවාවක් ඉටුවේද යන්න ඇගයීම සිදු කරන ලද විගණනයේ අරමුණ විය. 1991 අංක 37 දරන ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා පනත මගින් ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව පිහිටුවා ඇති අතර පෞද්ගලික බස් සේවාව එමගින් නියාමනය වේ. අන්තර් පළාත් අර්ධ සුබෝපහෝගී පෞද්ගලික බස් රථ සඳහා මගී සේවා අවසර පත්‍ර නිකුත් කිරීම ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව විසින් සිදු කරන අතර එම අවසර පත්‍රයේ වූ කොන්දේසි පැහැර හැර ඇති විට ඒ අවසර පත්‍ර අවලංගු කළ හැකි වේ. පැහැර හැරීමේ ස්වාභාවය අනුව පරිපාලන ගාස්තු අය කිරීම සිදු කළ ද ඉහත පනතේ ඊට අදාළ ප්‍රතිපාදන නොමැති බව නිරීක්ෂණය විය. මහජන පැමිණිලි පරීක්ෂාවේදී අනාවරණය වූයේ අර්ධ සුබෝපහෝගී බස් සේවාව මගින් අපේක්ෂා කෙරෙන ගුණාංග ප්‍රමාණවත් පරිදි නොලැබෙන බවයි. එසේම අනුමත බස් නැවතුම්පොළවලට අමතරව වෙනත් බස් නැවතුම්පොළවල බස් රථ නැවැත්වීම, ආසන ප්‍රමාණය ඉක්මවා මගීන් රැගෙන ගිය අවස්ථා පැවතීම, එම වැරදි සම්බන්ධයෙන් පියවර ගැනීමට කාල ප්‍රමාදයක් සිදුවීම හා වලංගු මගී අවසර පත්‍රයක් නොමැතිව බස් රථ ධාවනය වන බව නිරීක්ෂණය කරන ලදී. 2017 වර්ෂයේ මුල් මාස 04 තුළ දී ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව වෙත ලැබී ඇති මහජන පැමිණිලිවලින් සියයට 47 ක් අර්ධ සුබෝපහෝගී බස් රථ සම්බන්ධයෙන් විය. විගණනය විසින් අර්ධ සුබෝපහෝගී බස් රථ 08 ක මගීන් 142 දෙනෙකු සම්බන්ධයෙන් කරන ලද අහඹු පරීක්ෂාවේදී මගීන් 51 දෙනෙකුම අර්ධ සුබෝපහෝගී බස් රථයක් බව හඳුනා නොගෙන බස් රථයට නැග ඇති බව නිරීක්ෂණය විය.

අන්තර් පළාත් බස් රථ සඳහා ගෝලීය ස්ථාන ගතකිරීමේ පද්ධතියක් (GPS) හඳුන්වා දී තිබුණ ද එය අර්ධ සුබෝපහෝගී බස් රථ 448 න් බස් රථ 08 කට පමණක් හඳුන්වා දී තිබුණි. 2009

වර්ෂයේ සිට 2015 වර්ෂය දක්වා වූ කාල පරිච්ඡේදයේදී පෞද්ගලික වාහන සියයට 67 කින් වැඩි වුවද පොදු ප්‍රවාහනය සඳහා යොදා ගනු ලබන බස් රථ වැඩිවීම සියයට 16 ක් විය.

අර්ධ සුබෝපහෝගී බස් සේවයේ නියැලෙන පෞද්ගලික බස් රථ මගීන් සිදුවන මගී සේවා අවසර පත්‍රයේ වූ කොන්දේසි පැහැර හැරීම් වළක්වා ගැනීම සඳහා පෞද්ගලික බස් රථ හිමියන්ගෙන් දඩ ගාස්තු අයකර ගැනීම සම්බන්ධව විධිවිධාන ඇතුළත් කර පනතේ සංශෝධනයන් සිදු කිරීම හා වලංගු මගී අවසර පත්‍රයක් නොමැතිව අර්ධ සුබෝපහෝගී බස් සේවයේ යෙදී සිටින බස් රථ සම්බන්ධයෙන් අවශ්‍ය නීතිමය පියවර කඩිනමින් ගැනීම අත්‍යවශ්‍ය බවට නිර්දේශ කරනු ලැබේ. එමෙන්ම, අර්ධ සුබෝපහෝගී බස් සේවය කාර්යක්ෂමව හා ගුණාත්මක බස් සේවාවක් බවට පත්කිරීම සඳහා එම බස් රථ සේවයේ බස් රථයක් ධාවනය කිරීමේ දී සපුරා තිබිය යුතු කොන්දේසි ක්‍රියාත්මක කරන්නේ ද යන්න නිසි අධීක්ෂණයට ලක්කිරීම, එම කොන්දේසි පිළිබඳව හා ඒවා පිළිපැදීමේ වැදගත්කම පිළිබඳව කොන්දේසි කඩකරන බස් රථ හිමියන්, රියදුරන් හා කොන්දොස්තරවරුන් දැනුවත් කිරීම, කොන්දේසි කඩකරන්නන් සම්බන්ධව කඩිනමින් නීත්‍යානුකූල පියවර ගැනීම, ජංගම පරීක්ෂණ සේවයේ පරීක්ෂණ කටයුතු පුළුල් කිරීම හා ඒකාබද්ධ කාල සටහනකට අනුව බස් රථ ධාවනයේ යෙදීම නිර්දේශ කරනු ලැබේ.

2. හැඳින්වීම

2.1 පසුබිම

ප්‍රවාහන මාධ්‍යන් අතුරින් ඉහල දායකත්වයක් ලබාදෙන පෞද්ගලික බස් රථ සේවාව කළමනාකරණය සඳහා ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව 1991 අංක 37 දරන ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා පනත යටතේ පිහිටුවා ඇත. මෙම ආයතනය මගින් පොදු මගී ප්‍රවාහන බස් රථ සේවාව සඳහා වන ව්‍යවස්ථාපිත කාර්යයන් සම්පාදනය කරමින් සමස්ත ශ්‍රී ලාංකික මගී ප්‍රජාවගේ ප්‍රවාහන අවශ්‍යතා නිසි ලෙස සපයාදීමේ අරමුණින් විවිධ ව්‍යාපෘතීන් රැසක් ක්‍රියාත්මක කරනු ලැබේ. ඒ අතරින් අර්ධ සුබෝපහෝගී බස් රථ සේවාව ඇති කිරීම එවැනි එක් අවස්ථාවක් විය. ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ සභාපතිගේ 2017 මැයි 16 දිනැති හා අංක ජාගකොස/ධා/පොදු/35 දරන ලිපිය පරිදි සාමාන්‍ය බස් ගාස්තුව මෙන් එකහමාරක(1.5) ගාස්තුවක් අයකරන බවත් වෙනත් මගී බස් සේවාවන් අතුරින් මෙම බස් සේවාවේ සුවිශේෂී වෙනස්කම් කිහිපයක් ඇතිකර තිබෙන බවත් පැහැදිලි කර තිබුණි. ඒවා නම්,

- සීමිත නැවතුම් ස්ථාන වල පමණක් මෙම බස් රථ නැවැත්වීම.
- බස් රථයේ ජනලේ සඳහා තිර රෙදි තිබීම.
- ආසනගත ප්‍රමාණයට පමණක් මගීන් පැටවීම
- මෙම බස් සේවාව පහසුවෙන් ජනතාවට හඳුනාගැනීම සඳහා නිල් පාට ගමනාන්ත පුවරු ලබා දීම.

අන්තර් පළාත් පුද්ගලික මගී බස් රථ ප්‍රවාහන සේවාවේ නියාමන කටයුතු ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව විසින් සිදු කරන අතර රාජ්‍ය අංශයට අයත් බස් රථවල නියාමන කටයුතු ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය විසින් සිදු කරනු ලැබේ. ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය මගින් අර්ධ සුබෝපහෝගී බස් රථ සේවයේ පැවතිය යුතු ගුණාංග පිළිබඳ විස්තර 2016 ජනවාරි 12 දිනැති අංක 2016/1 දරන මෙහෙයුම් චක්‍රලේඛය මගින් හඳුන්වාදී තිබුණි. මෙම ආයතන දෙකට සහයෝගය ලබාදීම සඳහා මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව, ජාතික ප්‍රවාහන වෛද්‍ය ආයතනය සහ ලංකා ජර්මානු තාක්ෂණික පුහුණු ආයතනය යන නියෝජිත ආයතන කිහිපයක දායකත්වය ලැබී තිබුණි. ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව විසින් නිකුත් කරන ලද 2016 වර්ෂයේ ජාතික ප්‍රවාහන සංඛ්‍යාලේඛන වාර්තාවේ 2016 දත්ත අනුව ශ්‍රී ලංකාවේ මුළු මාර්ග ජාලය කිලෝ මීටර් 31, 280ක් පමණ වන අතර එය ජාතික මහා මාර්ග (A හා B පන්තියේ මාර්ග), පළාත් බඳ මාර්ග (C, D හා E පන්තියේ මාර්ග), පළාත් පාලන අධිකාරීන්ට අයත් වර්ගීකරණය නොකරන ලද මාර්ගවලින් සමන්විත වේ. එමෙන්ම, එම දත්තවලට අනුව 2015 වර්ෂය වන විට ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය සතු මුළු බස් රථ

සංඛ්‍යාව 8,046 ක් වන අතර එයින් මාර්ග 4 ක පමණක් අර්ධ සුබෝපහෝගී බස් රථ ධාවනයේ යොදවා ඇත. ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව විසින් නියාමනය කරනු ලබන මුළු අන්තර් පළාත් සුද්ගලික බස් රථ සංඛ්‍යාව 2015 වර්ෂයේදී 3,118 ක් වන අතර එයින් අර්ධ සුබෝපහෝගී බස් රථ සංඛ්‍යාව 448කි.

2017 වර්ෂය වන විට අර්ධ සුබෝපහෝගී බස් රථ ලෙස පෞද්ගලික අංශයේ බස් රථ 450 ක් නගර 108 ක් අතර ප්‍රවාහන කටයුතු සිදුකරමින් පැවති අතර ශ්‍රී ලංකා ගමනා ගමන මණ්ඩලය විසින් මාර්ග 4 ක මෙම බස් රථ ධාවනය සිදුකරමින් පැවතුණි. එම මාර්ග නම් කොළඹ-හැටන්, කොළඹ-බදුල්ල, කොළඹ-වවුනියාව සහ කොළඹ-යාපනය යන මාර්ග විය.

වසර 08 ක කාලය තුළදී ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව යටතේ ඇති අන්තර් පළාත් පෞද්ගලික බස් රථ ධාවනය වූ ආකාරය පහත දැක්වේ.

අන්තර් පළාත් පෞද්ගලික බස් රථ ධාවනය වූ ආකාරය

බස් රථ වර්ගය	වර්ෂය							
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
අධි සුබෝපහෝගී	4	5	6	23	46	51	40	96
සුබෝපහෝගී	793	690	667	667	643	624	593	525
අර්ධ සුබෝපහෝගී	324	299	321	438	479	484	463	448
සාමාන්‍ය බස් රථ	2115	1989	1972	2048	2059	2071	2052	2049
සේවය								

මූලාශ්‍රය :- ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව- ජාතික ප්‍රවාහන සංඛ්‍යාලේඛණ වාර්තාව 2016

2.2 විගණනය සඳහා අධිකාර බලය

ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ 154 (1) ව්‍යවස්ථාවෙහි ඇතුළත් විධි විධාන ප්‍රකාරව මාගේ විධානය යටතේ විගණනය කරන ලදී.

2.3 විගණනය සඳහා මාතෘකාව තෝරාගැනීම

මගේ ජනතාවට අවශ්‍ය පරිදි සේවාවන් නොලැබෙන බවට වරින් වර විවිධ මාධ්‍යන් මගින් වාර්තා කිරීම හේතුවෙන්, අර්ධ සුබෝපහෝගී බස් රථ සේවාවන්ගෙන් මගේ ජනතාවට අවශ්‍ය පරිදි සේවාවන් ලැබේද යන්න ඇගයීම පිණිස මෙම මාතෘකාව තෝරාගන්නා ලදී.

2.4 විගණන ප්‍රවේශය

බස් රථ අධීක්ෂණය සඳහා පිහිටුවා ඇති **GPS** අංශය හා මහජන පැමිණිලි අංශය පරීක්ෂා කල අතර ජාතික සභාවේ කලමණාකරන තීරණ අවධානයට ලක් කරන ලදී. වර්ෂ 3 ක ජංගම පරීක්ෂණ වාර්තා පරීක්ෂාවට ලක් කරන ලද අතර එම වර්ෂවල මුල් කාර්තුවේ වූ ආසනගත ප්‍රමාණය ඉක්මවා මගීන් රැගෙන යන ලද අවස්ථා වැඩි දුරටත් පරීක්ෂාවට ලක් කරන ලදී.

එසේම අර්ධ සුබෝපහෝගී බස් රථවල ගමන් ගන්නා මගී ජනතාවගේ අදහස් ලබාගැනීම සඳහා යාපනය, කිලිනොච්චිය, අනුරාධපුරය වැනි බස් සේවා ක්‍රියාත්මක වන කොළඹ-පුත්තලම මාර්ගය හා කොළඹ-බදුල්ල මාර්ගය තෝරාගන්නා ලද අතර සකස් කල ප්‍රශ්නාවලියක් මගින් තොරතුරු රැස්කර ගන්නා ලදී.

2.5 විගණන අරමුණ

ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව යටතේ පවත්නා අර්ධ සුබෝපහෝගී බස් රථ සේවාවෙන් මගී ජනතාවට කාර්යක්ෂම හා ඵලදායී සේවාවක් ඉටුවේද යන්න ඇගයීම.

2.6 විගණන විෂය පථය

මා විසින් උත්තරීතර විගණන ආයතනයන්ගේ ජාත්‍යන්තර විගණන ප්‍රමිතීන්ට(ISSAI 3000-3200) අනුරූපව මගේ විගණනය සිදු කරන ලදී.

විගණන විෂය පථය ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව යටතේ ලියාපදිංචි මෙහෙයුම් කටයුතු සිදුකරනු ලබන අර්ධ සුබෝපහෝගී බස් රථ සේවය මගින් මහජනතාව වෙත සැලසෙන සේවය සම්බන්ධව ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව සතු තොරතුරු විගණනය සඳහා යොදා ගන්නා ලදී.

ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය විසින් මාර්ග හතරක පමණක් අර්ධ සුබෝපහෝගී බස් රථ සේවය පවත්වාගෙන යන බැවින් අපගේ විෂය පථයට එම ආයතනය මගින් කරගෙන යනු ලබන සේවය ඇතුළත් කර නොගන්නා ලදී.

3. විස්තරාත්මක විගණන නිරීක්ෂණ, නිර්දේශ සහ ආයතනයේ අදහස් දැක්වීම

3.1 අර්ධ සුබෝපහෝගී බස් රථ සඳහා අවසර පත්‍ර නිකුත් කිරීම

ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව 1991 අංක 37 දරන පනතින් පිහිටුවන ලදී. එහෙත් 1991 සිට 1994 දක්වා ශ්‍රී ලංකා ගමනා ගමන මණ්ඩලයේ කාර්ය මණ්ඩලය යොදවාගෙන ජාතික ගමනා ගමන කොමිෂන් සභාව මගී සේවා අවසර පත්‍ර නිකුත් කිරීම ආරම්භ කර තිබුණි. වර්ෂ 1991ට පෙර සිට ශ්‍රී ලංකා ගමනා ගමන මණ්ඩලය විසින් අර්ධ සුබෝපහෝගී බස් රථ සේවා සඳහා මගී සේවා අවසර පත්‍ර නිකුත් කර ඇති අතර, අර්ධ සුබෝපහෝගී බස් රථ සේවාව අනෙකුත් බස් රථ සේවාවන්ගෙන් වෙනස්වීම සම්බන්ධයෙන් පදනම් වූ ලිඛිත අනුමැතියක් ජාතික ගමනාගමන කොමිෂම විසින් විගණනයට ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.

3.2 ජංගම පරීක්ෂණ ඒකකය මගින් සිදුකරනු ලබන පරීක්ෂණ

1991 අංක 37 දරන ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා පනත ප්‍රකාරව ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව වෙත පැවරී ඇති බලතල අනුව අන්තර් පළාත් මගී ප්‍රවාහන පෞද්ගලික බස් රථ සඳහා අවසර පත්‍ර නිකුත් කරනු ලබන අතර මගීන්ට ගුණාත්මක බස් සේවාවක් සැලසීම සඳහා එම අවසර පත්‍ර යටතේ ධාවනය වන බස් රථ වෙනුවෙන් කොන්දේසි මාලාවක් පනවා තිබුණි. එම කොන්දේසි පිළිපැදීම පිළිබඳව පරීක්ෂා කිරීම ජංගම පරීක්ෂණ ඒකකය මගින් සිදු කරනු ලබන අතර එම පරීක්ෂණවලදී බස් රථයක් අවසර පත්‍රයේ සඳහන් කොන්දේසි උල්ලංඝනය කරමින් අන්තර් පළාත් මාර්ගයන්හි ධාවනය කරන විට එම බස් රථ සම්බන්ධයෙන් විමර්ශනය කර අවශ්‍ය ක්‍රියාමාර්ග ගැනීම මෙම ඒකකයේ කාර්යභාරය වේ. එම ඒකකය ලබාදෙන වාර්තා පදනම් කරගෙන කොන්දේසි කඩකරන රියදුරු සහ කොන්දොස්තර මහත්වරුන් සම්බන්ධයෙන් ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව විසින් ගෙන ඇති පියවරයන් සම්බන්ධයෙන් වූ නිරීක්ෂණ පහත දැක්වේ.

3.2.1 ආසනගත ප්‍රමාණය ඉක්මවා මගීන් රැගෙන යාම අධෛර්යමත් කිරීම සම්බන්ධයෙන් ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව විසින් බස් රථ හිමියන්ගෙන් පරිපාලන ගාස්තුවක් අයකල ද බස් රථ 08ක් එකම වරද නැවත වාර කිහිපයක් සිදුකරන ලද අවස්ථා 28ක් 2015 වර්ෂයේදී නිරීක්ෂණය විය.

3.2.2 ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව විසින් නිකුත් කර ඇති 2015/8/20 iii දරන කළමනාකරණ තීරණය ප්‍රකාරව ඉහත වරද 3 වන අවස්ථාවේදී සිදුකර ඇති විට බලපත්‍රය අවලංගු කර වරද කළ බස් රථය සාමාන්‍ය බස් රථ සේවාවකට පරිවර්තනය කළයුතු වුවත් කොමිෂන් සභාව විසින් එසේ නොකිරීම හේතුවෙන් හතර සහ පස්වන අවස්ථාවන් දක්වා නැවත නැවත එම වරද කරන ලද බස් රථ 3 ක් ජංගම පරීක්ෂණ මගින් හඳුනාගෙන තිබුණි.

3.2.3 ජංගම පරීක්ෂණ ඒකකය විසින් සිදු කරන ලද පරීක්ෂණවල දී අනාවරණය වන වැරදි සම්බන්ධයෙන් පරීක්ෂණ කටයුතුවලට සහභාගිවීම සඳහා රියදුරු සහ කොන්දොස්තර මහත්වරුන් පැමිණිය යුතු දිනය ජංගම පරීක්ෂණ නිලධාරීන් විසින් තීරණය කරනු ලබන අතර ඔවුන් නියමිත දින නොපැමිණෙන අවස්ථා සහ එම වැරදි සඳහා අවසන් තීරණ ගැනීමේ ප්‍රමාදයන් නිරීක්ෂණය විය. මේ අනුව 2015, 2016 හා 2017 වර්ෂවල ජනවාරි, පෙබරවාරි සහ මාර්තු මාසයන්හිදී මාස 2 සිට මාස 11 දක්වා වූ එවැනි කාල ප්‍රමාදවීම් 48ක් නිරීක්ෂණය විය.

3.3 මගී සේවා අවසර පත්‍ර නොමැතිව ධාවනය වන පෞද්ගලික බස් රථ

අර්ධ සුබෝපහෝගී බස් රථවල මගී සේවා අවසර පත්‍රයේ වූ කොන්දේසි කඩකිරීම සඳහා බස් රථ හිමියන්ගෙන් පරිපාලන ගාස්තු අයකිරීම සම්බන්ධව 2015 වර්ෂයේ සිට 2017 වර්ෂය දක්වා ජනවාරි, පෙබරවාරි සහ මාර්තු මාස වලදී ලබාගත් නියැදිය පදනම් කරගෙන සිදු කළ විගණන පරීක්ෂාවේදී අනාවරණය වූ කරුණු සලකා බැලීමේ දී පහත කරුණු නිරීක්ෂණය විය.

3.3.1 මගී සේවා අවසර පත්‍රය අවලංගු කිරීමට නිර්දේශ කර තිබියදීත් මගී ප්‍රවාහන සේවයේ යෙදීම

2017 ජනවාරි 30 වන දින බලපත්‍ර අංක NTC 13931 දරන බස් රථයේ මගී සේවා අවසර පත්‍රය අවලංගු කිරීමට නිර්දේශ කර ඇති අතර එම අවසර පත්‍රය යාවත්කාලීන කරගැනීමට ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි. එසේ වුවද අවසර පත්‍රය අවලංගු කිරීමට නිර්දේශ කල දින එනම් 2017 ජනවාරි 30 දින සිට 2018 මාර්තු 20 වන දින දක්වා වූ කාල පරිච්ඡේදයේ දී දින 12 කදී වලංගු මගී අවසර පත්‍රයක් නොමැතිව ධාවනය කිරීම ඇතුළුව වැරදි සිදු කල අවස්ථා 39 ක් ඇති බව ජංගම පරීක්ෂණ වාර්තාවල සටහන් වී තිබුණි. එබැවින් මෙම බස් රථය කොමිෂන් සභාවේ කොන්දේසි වලට යටත් නොවී මගී ප්‍රවාහනයේ යෙදී ඇති බව නිරීක්ෂණය විය.

3.3.2 මගී අවසර පත්‍ර නොමැතිව ධාවනය කිරීම හේතුවෙන් අධිකරණ ක්‍රියා මාර්ග ගැනීම

විගණනය විසින් ලබා ගත් නියැදිය ඇතුළත වූ ඉහත අංක 3.3.1හි සඳහන්ව ඇති බස් රථය ඇතුළුව බස් රථ 08ක් මගී අවසර පත්‍ර නොමැතිව ධාවනය කිරීම හේතුවෙන් අධිකරණ ක්‍රියා මාර්ග ගැනීමට යොමු කරන බව දක්වා තිබුණි.

3.3.3 අමාත්‍යාංශය වෙත අභියාචනා ඉදිරිපත් කර ඇති බස් රථ

එකම හිමිකරුවකුට අයිති වූ බස් රථ 2 ක් සම්බන්ධව 2013 වර්ෂයේ සිට 2016 වර්ෂය දක්වා සිදුකළ කොන්දේසි කඩකිරීම් සඳහා අයවිය යුතු රු.1,711,750 ක පරිපාලන ගාස්තුව ගෙවීමට නොහැකි බව පවසා ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ ලේකම් වෙත අභියාචනයක් ඉදිරිපත් කර තිබුණු අතර ඉහත පරිපාලන ගාස්තුව වාරික වශයෙන් ගෙවීමේ

පදනමට යටත්ව එම මගී සේවා අවසර පත්‍ර දෙක යාවත්කාලීන කිරීමට 2018 ජනවාරි 25 වන දින අමාත්‍යාංශයේ අනුමැතිය ලැබී තිබුණි. එසේ වුවද එම බස් රථ සඳහා මගී සේවා අවසර පත්‍ර ලබා ගැනීමට ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි. විස්තර පහත දැක්වේ.

<u>බලපත්‍ර අංකය</u>	<u>අයවිය යුතු පරිපාලන ගාස්තු</u>
	රු.
NTC 12665	705,000
NTC12743	1,006,750

	1,711,750
	=====

අංක NTC12743 දරන අවසර පත්‍රය හිමි බස් රථය ඉහත පරිපාලන ගාස්තු අය කර ගැනීමට නිර්දේශ කිරීමෙන් පසුද මගී සේවා අවසර පත්‍රයක් නොමැතිව ධාවනය කර තිබුණු බව ලිපි ගොණු පරීක්ෂාවේ දී නිරීක්ෂණය විය.

3.4 මහජන පැමිණිලි

පොදු බස් රථ සේවාව භාවිතා කරන මගී ජනතාවට අදාළ සේවාවන් ඉටු නොවන අවස්ථාවලදී හා මගීන්ට සිදුවන අපහසුතා දන්වා පැමිණිලි ඉදිරිපත් කිරීමට හැකිවන පරිදි දවසේ පැය 24 පුරා ක්‍රියාත්මක වන ක්ෂණික ඇමතුම් පහසුකම් සහිත පැමිණිලි ඒකකයක් ආයතනයේ පිහිටුවා ඇති අතර එහි දුරකථන අංකය 1955 විය. තවද සෘජු දුරකථන අංකයක් වන 011 2895555 මගී ජනතාවගේ පැමිණිලි ලබාදීම සඳහා යොදවා තිබුණි. මීට අමතරව විද්‍යුත් තැපෑල හා ලිපි මගින්ද මහජනතාවට පැමිණිලි ඉදිරිපත් කිරීමට හැකිව තිබුණි.

අධි සුබෝපහෝගී, සුබෝපහෝගී, අර්ධ සුබෝපහෝගී බස් රථවලට ආසනගත ප්‍රමාණයට වඩා මගීන් නංවා ගැනීම සම්බන්ධ මහජන පැමිණිලි 2015 හා 2016 යන වර්ෂ දෙකෙහි සහ 2017 ජනවාරි 01 දින සිට මාර්තු 31 දින දක්වා ලැබී ඇති ප්‍රමාණයන් පිළිවෙලින් පැමිණිලි 418, 393 සහ 75 විය. 2017 මාර්තු 31 දින දක්වා ලැබී තිබුණු පැමිණිලි 75 අතුරින් පැමිණිලි 35 ක් හෙවත් සියයට 47ක් අර්ධ සුබෝපහෝගී බස් රථ සම්බන්ධයෙන් වූ අතර ආසන සංඛ්‍යාවට සමාන මගීන් ප්‍රමාණයක් රැගෙන යා යුතුය යන අවසර පත්‍ර කොන්දේසි කඩවීම මත මෙම පැමිණිලි ලැබී ඇති බව නිරීක්ෂණය වේ. මෙම ලැබී ඇති පැමිණිලි 7ක් සම්බන්ධයෙන් පමණක් ක්‍රියාමාර්ග ගෙන තිබූ අතර අනෙකුත් පැමිණිලි සම්බන්ධයෙන් අවවාද කිරීම පමණක් සිදුකර ඇති බව නිරීක්ෂණය විය. එක් වරක් අවවාද කිරීමෙන් බස් රථ දෙකක් නැවතත් එම වරදම සිදුකර ඇති බැවින් එසේ අවවාද කිරීම ප්‍රමාණවත් නොවන බව නිරීක්ෂණය විය.

කොමිෂන් සභාවේ අදහස් දැක්වීම

පැමිණිලි කරන්නන්ගෙන් සියයට 90 ක්ම අදාළ පරීක්ෂණ වලට සහභාගී නොවන බවත් බොහෝ අවස්ථා වල පරීක්ෂණ සඳහා අත්‍යාවශ්‍ය වන ප්‍රවේශ පත්‍රයද මහජන පැමිණිලි ඒකකය වෙත ඉදිරිපත් නොකරන බවත් පැමිණිලිකරු සහභාගී වන විමර්ෂණ කටයුතු වලදී පමණක් පරිපාලන ගාස්තුවක් අයකිරීම හෝ සේවක කණ්ඩායම නැවත පුහුණු වීම සඳහා යොමු කිරීම මෙන්ම ඔවුන්ගේ ප්‍රවීණතා කාඩ්පත් අත්හිටුවීම වැනි විනය ක්‍රියාමාර්ගයන් සඳහා යොමු කරන බවත් එසේ නොවන අවස්ථාවලදී බස් හිමිකරුට අවවාද කිරීමෙන් පමණක් පැමිණිලි අවසන් කරන බවත් සඳහන් කර තිබුණි.

3.5 මහජනතාව පෞද්ගලික ප්‍රවාහන සේවය වෙත අවතීර්ණ වීම

මගී ජනතාවට කාර්යක්ෂම ප්‍රවාහන සේවයක් ඇති කිරීම ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ ප්‍රධාන අරමුණ වුවත්, ලැබෙන පැමිණිලි විමර්ශන වාර්තා අනුව බස් රථ හිමිකරුවන්, රියදුරු මහතුවන් හා කොන්දොස්තර මහතුවන් බහුතරයක් බස් රථ සේවයේ තිබිය යුතු ගුණාංග හා ප්‍රමිතීන් ගැන සැලකිල්ලක් නොදැක්වීම නිසා මගී ජනතාවට ප්‍රමාණවත් සේවයක් නොලැබෙන තත්ත්වයක් නිරීක්ෂණය විය. මහජනතාව පෞද්ගලික ප්‍රවාහන සේවය වෙත අවතීර්ණ වීමට මෙම තත්ත්වය ද හේතුවක් වී තිබුණි. පෞද්ගලික වාහන ලියාපදිංචි වී ඇති ප්‍රමාණයේ සාපේක්ෂ වැඩිවීම පහත දැක්වේ.

වාහන වර්ගය	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2010 වර්ෂයට සාපේක්ෂව 2015 වර්ෂයේ රථවාහන වැඩිවීම ප්‍රතිශතයක් ලෙස
පෞද්ගලික ප්‍රවාහනය සඳහා යොදා ගනු ලබන වාහන							
• මෝටර් කාර්	410,282	468,168	499,714	528,094	566,874	672,502	64
• ත්‍රිචලර්	529,543	667,969	766,784	850,457	929,495	1,059,042	100
• යතුරු පැදි	2,100,832	2,354,163	2,546,447	2,715,727	2,988,612	3,359,501	60
• ද්විත්ව කාර්ය වාහන	209,228	242,746	280,143	304,746	325,545	365,001	74
පොදු ප්‍රවාහනය සඳහා යොදා ගනු ලබන බස් රථ	84,280	88,528	91,623	93,428	97,279	101,419	20
එකතුව	3,334,165	3,821,574	4,184,711	4,492,452	4,907,805	5,557,465	67

(මූලාශ්‍රය - ජාතික ප්‍රවාහන සංඛ්‍යා ලේඛන වාර්තාව 2016 වර්ෂය)

ඉහත දත්ත අනුව 2010 වර්ෂයේ සිට 2015 වර්ෂය දක්වා ප්‍රවාහනය සඳහා යොදා ගනු ලබන වාහන සංඛ්‍යාව සියයට 67කින් වැඩි වී ඇතත් පොදු ප්‍රවාහනය සඳහා යොදා ගනු ලබන බස් රථ වැඩි වී ඇත්තේ සියයට 20ක ප්‍රමාණයකිනි. එමෙන්ම මෙම කාලපරිච්ඡේදය තුළ මුළු වාහන සංඛ්‍යාවෙන් මුළු බස් රථ සංඛ්‍යාව ප්‍රතිශතයක් ලෙස සියයට 2 න් 3 න් අතර පරාසයක විය.

3.6 මගී සේවා අවසර පත්‍රයේ කොන්දේසි පැහැර හරින අවස්ථාවල දී පරිපාලන ගාස්තු අය කිරීම.

1991 අංක 37 දරන ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා පනතේ 31 වගන්තියේ 1 (ඇ) උප වගන්තිය පරිදි මගී සේවා අවසර පත්‍රයක් දරන්නා විසින් එම අවසර පත්‍රයේ සඳහන්ව ඇති කොන්දේසි කිසිවක් අනුව ක්‍රියා කිරීම පැහැර හැර ඇති බවට කොමිෂන් සභාව සැහීමට පත්වන්නේ නම්, කොමිෂන් සභාව විසින් ඒ මගී සේවා අවසර පත්‍රය අවලංගු කරනු ලැබිය හැකිය. පහත සඳහන් පරිදි වරින් වර සිදුකෙරෙන කළමනාකරණ තීරණයන් අනුව මගී සේවා අවසර පත්‍රයක් දරන්නා විසින් එම අවසර පත්‍රයේ වූ කොන්දේසි පැහැර හැර ඇති විට එම වරදේ ස්වභාවය හා සිදුවන වාර ගණන පදනම්ව එම මගී සේවා බලපත්‍රය අවලංගු කිරීම හෝ අත්හිටුවීම හෝ පරිපාලන ගාස්තුවක් අයකිරීම හෝ අවවාද කිරීම හෝ සිදුකරනු ලබයි.

කළමනාකරණ තීරණයට අදාළ අංකය	ක්‍රියාත්මක වූ දිනය
NTC/DG/02 (2002)	2002/05/01
ජාගකොස/ඩීජී/2007/01	2007/02/15
-	2009/08/10
53/2013	2013/06/04
2015/08/20 iii	2015/08/20
	2016/08/01

2005 සැප්තැම්බර් 13 වන දිනැති හා අංක ඊ/223/05 දරන නීතිපතිගේ ලිපිය පරිදි 1991 අංක 37 දරන ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා පනතේ ප්‍රතිපාදන අනුව, පනත උල්ලංඝනය කිරීම සම්බන්ධව දඩ මුදල් පැනවීම හෝ අයකිරීමට කොමිෂන් සභාවට නෛතික බලයක් නොමැති බව නිරීක්ෂණය විය.

3.7 නීති, රීති ලිහිල් කිරීම

ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ සභාපතිගේ 2017 මැයි 16 දින එවන ලද අංක ජාගකොස/ධා/පොදු/35 දරන ලිපිය අනුව අර්ධ සුබෝපහෝගී බස් රථ සේවා සඳහා අවසර පත්‍ර ලබාදීමේදී අනුගමනය කළ යුතු එක් ප්‍රධාන කොන්දේසියක් වන්නේ ආසනගතව මගීන් රැගෙන යාම වේ. මෙහිදී ආසනගතව පමණක් මගීන් රැගෙන යාම මගීන් බස් රථ හිමිකරුට

විය හැකි අලාභය ආවරණය කර ගැනීම සඳහා ආසනගතව ගමන් කරන මගීන් ගෙන් සාමාන්‍ය බස් ගාස්තුව මෙන් 1.5 ගුණයක් අයකිරීමට අවසර ලබාදී තිබේ.

ඉහත පරිදි ආසනගතව පමණක් මගීන් රැගෙන යාමට දී ඇති අවසරය කඩ කිරීම ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව විසින් නිකුත් කර ඇති 2015/08/20 iii දරන කළමනාකරණ තීරණය ප්‍රකාරව ප්‍රධාන වරදක් වන අතර ඒ හේතුවෙන් ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව විසින් අයකල පරිපාලන ගාස්තු පිළිවෙලින් 2015, 2016 හා 2017 වර්ෂයේ ජනවාරි, පෙබරවාරි මාස දෙකෙහි පමණක් පිළිවෙලින් රු.4,214,375 ක්, රු.2,463,750 ක් හා රු.59,100 ක් වී තිබුණි. බස් හිමියන්ගේ ඉල්ලීම් අනුව වර්ෂයෙන් වර්ෂයට අයකරන පරිපාලන ගාස්තු අඩුකර ඇති ආකාරය සහ අර්ධ සුබෝපහෝගී බස් රථ ධාවනය සඳහා ලබාදී ඇති අවසර පත්‍රය සමාන්‍ය බස් රථ අවසර පත්‍රයක් බවට පත් කිරීම 2015 වර්ෂයේ දී වරද සිදුකරනු ලබන තුන්වන අවස්ථාවේ දී ක්‍රියාත්මක වුව ද 2016 වර්ෂයේ දී වරද සිදුකරනු ලබන හතරවන අවස්ථාවේ දී ක්‍රියාත්මක කිරීමට තීරණය වී ඇති ආකාරය පහත දැක්වේ.

වරද සිදුකරනු ලබන අවස්ථාව	2015/08/20(iii) දරන කළමනාකරණ තීරණ අනුව ආසනගත ප්‍රමාණයට වඩා මගීන් නංවා ගැනීම නිසා අය කරන පරිපාලන ගාස්තු හා දඩුවම්	
	(2015 අගෝස්තු 20 සිට)	(2016 අගෝස්තු 01 දින සිට)
පලමු අවස්ථාව	i. සිටගෙන සිටින එක් මගියෙකුට රු.2,000 බැගින් ii. කොන්දොස්තරට හා රියදුරාට අවවාද කිරීම	i. සිටගෙන සිටින මගීන් ගණනට සමාන දින ගණනකට බලපත්‍රය අවලංගු කිරීම ii. සිටගෙන සිටින මගීන් එක් අයෙකුට රු.100 බැගින් පරිපාලන ගාස්තුවක් අය කිරීම
දෙවැනි අවස්ථාව	i. සිටගෙන සිටින එක් මගියෙකුට රු.4,000 බැගින් ii. රියදුරාට හා කොන්දොස්තර යන දෙදෙනාටම පුහුණුව ලබාදීම. (දින 20ක)	i. රු. 250 බැගින් වැඩිපුර සිටින මගීන් ගණනට සමානව පරිපාලන ගාස්තුව අය කිරීම. ii. වැඩිපුර සිටගෙන සිටින මගීන් සංඛ්‍යාව මෙන් දෙගුණයකට සමාන දින ගණනකින් මාර්ග බලපත්‍ර අවලංගු කිරීම
තුන්වන අවස්ථාව	i. NTC ආයතනය විසින් අර්ධ සුබෝපහෝගී බස් රථ ධාවනය සඳහා ලබාදී ඇති මාර්ග බලපත්‍රය සාමාන්‍ය ගාස්තු අයකර බස් රථයක් බවට පරිවර්ථනය කිරීම හා කොන්දොස්තර හා රියදුරා NTC ආයතනය විසින් ලබා දී ඇති හැඳුනුම්පත් අවලංගු කිරීම	i. වැඩිපුර සිටගෙන සිටින මගීන් සංඛ්‍යාව මෙන් දෙගුණයකට සමාන දින ගණනකින් බලපත්‍රය අවලංගු කිරීම ii. වැඩිපුර සිටගෙන සිටින එක් මගියෙකුගෙන් රු. 500 බැගින් පරිපාලන ගාස්තුවක් අය කිරීම
හතරවැනි අවස්ථාව	-	i. කාර්යමණ්ඩල බලපත්‍රය අසාදු ලේඛනගත කිරීම. ii. අර්ධ සුබෝපහෝගී බස් රථ ධාවනය සඳහා ලබාදී ඇති බලපත්‍රය සමාන්‍ය බස් රථ බලපත්‍රයක් බවට පත් කිරීම.

3.8 G.P.S තාක්ෂණය බස් රථ පාලනය සඳහා යොදා ගැනීම

බස් සේවයේ අභියෝගාත්මක ගැටළු විසඳීම පාදක කර ගනිමින් ගුණාත්මක මෙන්ම ආරක්ෂිත පොදු ප්‍රවාහන සේවාවක් ස්ථාපනය කිරීම උදෙසා ගුණාත්මකභාවය වැඩි දියුණු කිරීමට තිබෙන තොරතුරු මත සන්නිවේදන තාක්ෂණය යොදා ගැනීමක් ලෙස ජී.පී.එස් (GPS) තාක්ෂණය හා අනෙකුත් තාක්ෂණ විධි බද්ධ කර ගනිමින් අන්තර් පලාත් බස් රථ නියාමනය කිරීම සඳහා මෙම ව්‍යාපෘතිය හඳුන්වා දී තිබුණි. මේ මගින් ධාවනය වන බස් රථවල වේගය පාලනය කරමින් අනතුරු ඇඟවීමේ සංඥාවක් බස් රථය තුළ දී නාදවීමට සලස්වා තිබුණි. ඊට අමතරව මහජන පැමිණිලි ලැබෙන අවස්ථාවේදී මෙම පද්ධතියට සම්බන්ධ බස් රථයක් නම් එම අවස්ථාවේදීම දුරකතන ඇමතුම් ලබාදීම මගින් වැරදි ක්‍රියාවන් පාලනය කිරීමට හා විසඳුම් ලබාදීමට මෙම ක්‍රමවේදය තුළින් හැකියාව සලසා තිබුණි. ආයතනයෙන් ලබාගත් තොරතුරු අනුව 2017 මැයි 19 දිනට බස් රථ 440ක් මෙම තාක්ෂණයට සම්බන්ධ කර තිබුණි. ඒ අතුරින් අර්ධ සුබෝපහෝගී බස් රථ 08ක පමණක් මෙම උපකරණය සවිකර ආයතනයේ පාලනයට සම්බන්ධ කර ගෙන තිබුණු අතර දැනට ධාවනය වන අර්ධ සුබෝපහෝගී බස් රථ 448ක ප්‍රමාණයෙන් බස් රථ 08ක් පමණක් මෙම තාක්ෂණය උපයෝගී කර ගැනීම ප්‍රමාණවත් නොවන අතර අර්ධ සුබෝපහෝගී බස් රථ ධාවකයින් සිදුකරනු ලබන ප්‍රධානතම වරද වන ආසනගත ප්‍රමාණයට වඩා මගීන් නංවාගැනීම අධීක්ෂණය කිරීමට මෙම ක්‍රමය මගින් පහසුකම් සපයා නොමැති බව අනාවරණය විය.

3.9 බස් රථ භෞතිකව පරීක්ෂාව

(අ) 2017 වර්ෂයේ මැයි මස 2 හා 3 දිනවල කරන ලද අහඹු පරීක්ෂාවේදී බස් රථ 8 ක මගීන් 142 දෙනෙකු සම්බන්ධ නිරීක්ෂණ පහත පරිදි වේ.

මගීන් වර්ගය	සංඛ්‍යාව
- ගාස්තු වැඩිපුර අයකරන බව දැනගෙන බස් රථයට නැගීම	88
- ගාස්තු වැඩිපුර අයකරන බව නොදැන බස් රථයට නැගීම	51
- සාමාන්‍ය ගාස්තු අයකරන බස් රථ මාර්ගයේ නොමැති නිසා බස් රථයට නැගීම	45
- වැඩිපුර ගාස්තු ගෙවීමට අකමැති වූ සංඛ්‍යාව	52
- සාමාන්‍ය බස් රථයක් නවත්වන ආකාරයට නවත්වා මගීන් නංවා ගැනීම	57

- (ආ) ඉහත කරුණු අනුව සමීක්ෂණයට භාජනය වූ මගීන් 142 න් මෙම සේවාව පිළිබඳ නොදැන බස් රථයට නැග ඇති සංඛ්‍යාව මුළු මගීන්ගෙන් සියයට 36කි. මගී බස් රථ සේවාව ප්‍රාථමික අවධියේ පැවති කාල වකවානුවේදී මගී ජනතාවට යම් සහනයක් ලබාදීමේ පරමාර්ථයෙන් බස් රථවල පවතින පහසුකම් වැඩිකරමින් අර්ධ සුබෝපහෝගී බස් සේවය ආරම්භ කළද පසුකාලීනව සාමාන්‍ය බස් රථ සේවාවේ හා මෙම බස් රථ සේවාවේ ඇති පහසුකම් එක සමාන තත්ත්වයට පත්වී ඇත.
- (ඇ) සාමාන්‍ය බස් ගාස්තු අය කරන බස් රථයක ආසන සවිකර ඇති ආකාරය අනුව මගීන් ආසනගත ප්‍රමාණයට වඩා නංවා ගැනීම මගීන්ට අවහිරයක් නොවූවද අර්ධ සුබෝපහෝගී බස් රථයක ආසන සවිකර ඇත්තේ එක පෙළකට ආසන 5ක් (ආසන 2+ආසන 3) වශයෙනි. ඒ අනුව බස් රථය තුළදී මගීන්ට ගමන් කිරීමට ඇති ඉඩ ප්‍රමාණය ඉතා අඩු නිසා ආසනගත ප්‍රමාණයට වඩා මගීන් නංවා ගැනීමේදී එම මගීන්ට හිරිහැරයක් මෙන්ම ආසනමත වාඩි වී සිටින මගීන්ට ද විශාල හිරිහැරයක් සිදුවන අවස්ථා පවතින බව නිරීක්ෂණය විය.
- (ඈ) අර්ධ සුබෝපහෝගී බස් රථයක් යන මාර්ගයේ නතර කල හැකි බස් නැවතුම් ස්ථාන මොනවාද යන්න පැහැදිලිව සඳහන් කර තිබුණද එම නීතිය උල්ලංඝනය කරමින් අතරමග මගීන් නංවා ගැනීම හා බැස්සවීම සිදුකරනු ලබන බව නිරීක්ෂණය විය. එලෙස අනුමත නැවතුම් ස්ථානවලට අමතර නැවතුම් ස්ථානවල නතර කර බස් රථයට මගීන් නංවා ගැනීමට යන අමතර කාලය කළමනාකරණය කිරීම සඳහා අවස්ථාව උදා වූ විගස අධික වේගයෙන් ධාවනය වීම මාර්ග අනතුරු ඇති වීමට හේතු වේ.

3.10 ඒකාබද්ධ කාලසටහන් සකස් කිරීම

ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව සහ ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය බස් රථ ධාවනය සම්බන්ධයෙන් ඇතැම් මාර්ග සඳහා ඒකාබද්ධ කාල සටහන් සකස් කර ප්‍රායෝගිකව ක්‍රියාත්මක නොකිරීම නිසා පෞද්ගලික අංශයේ බස් රථ හා ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ බස් රථ අතර දැඩි තරඟයක් පවතින අතර එය දෙපාර්ශවයේ ආදායම අඩුවීමටත් බස් රථ අනතුරු වර්ධනයවීමටත් හේතු වේ.

4. නිර්දේශ

- i. 1991 අංක 37 දරන ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා පනතට සිදුකරන සංශෝධනයක් මගින් මගී සේවා අවසර පත්‍රයේ කොන්දේසි කඩකරන්නන්ගෙන් කොමිෂන් සභාව විසින් අයකරන ගාස්තු අයකිරීම නීතිගත කිරීම
- ii. වලංගු මගී සේවා අවසර පත්‍ර නොමැතිව ධාවනය වන බස් රථ හඳුනාගෙන එවැනි බස් රථ සඳහා ඉතා ඉක්මනින් නීතිමය පියවර ගැනීමට කටයුතු කිරීම
- iii. අදාළ විමර්ශන සඳහා නියමිත දිනට සහභාගී නොවන බස් රථ හිමිකරුවන්, රියදුරු හා කොන්දොස්තර මහතුවන් මගී සේවා අවසර පත්‍රයේ කොන්දේසි පිළිබඳව හා ඒවා පිළිපැදීමේ වැදගත්කම පිළිබඳව දැනුවත් කරන වැඩසටහන් සඳහා යොමු කිරීම හා ප්‍රමාද වී පරිපාලන ගාස්තු ගෙවීමේදී ප්‍රමාද වූ දින සඳහා දඩ මුදලක් නියම කිරීම.
- iv. මගී සේවා අවසර පත්‍රයේ කොන්දේසි කඩකිරීම අධෛර්යමත් වන ආකාරයට කොමිෂන් සභාව විසින් කොන්දේසි කඩකරන්නන්ගෙන් අයකරන ගාස්තුව තීරණය කිරීම.
- v. අර්ධ සුබෝපහෝගී බස් රථ ඒකාබද්ධ කාලසටහන්වලට අනුකූලව ධාවනය කරන්නේ ද යන්න නිසි අධීක්ෂණයට ලක් කිරීම.
- vi. මහජන පැමිණිලි වරින් වර පරීක්ෂාවට ලක්කර කොන්දේසි කඩ කිරීමට වැඩි අවධානයක් ඇති බස් රථ, මාර්ග අංක හා කාල පරිච්ඡේදයන් හඳුනාගෙන ඒවා ද අවධානයට යොමු කර ජංගම පරීක්ෂණ ඒකකයේ වාර්ෂික සැලැස්ම සකස් කිරීම.
- vii. එකම වරද කිහිප අවස්ථාවක් සිදුකර ඇති බස් රථවල මගී සේවා අවසර පත්‍රය අවලංගු කිරීමට මෙන්ම අර්ධ සුබෝපහෝගී බස් රථ සේවාව සඳහා ලබාදී ඇති මගී සේවා අවසර පත්‍රය සාමාන්‍ය ගාස්තු අයකර ගන්නා බස් රථ සේවයට පරිවර්තනය කිරීමට කොමිෂන් සභාව වෙත පැවරී ඇති බලය ක්‍රියාත්මක කිරීම.

- viii. සියළුම අර්ධ සුබෝපහෝගී බස් රථ GPS තාක්ෂණය හා සම්බන්ධ කර අනුමත නැවතුම් ස්ථානවලට අමතර නැවතුම් ස්ථානවල නතර කර බස් රථයට මගීන් නංවා ගැනීම, ඒකාබද්ධ කාලසටහන්වලට අනුකූලව ධාවනය නොකිරීම හා අධික වේගයෙන් ධාවනය කිරීම සිදු වන අවස්ථා හඳුනාගැනීම.
- ix. මෙම බස් සේවාව ජනතාවට පහසුවෙන් හඳුනාගත හැකිවන පරිදි ගමනාන්ත පුවරුවේ අර්ධ සුබෝපහෝගී යන්ත මගීන්ට පැහැදිලිව හඳුනාගත හැකි ආකාරයට සඳහන් කිරීම.

5. නිගමනය

- i. මගී සේවා අවසර පත්‍රයේ කොන්දේසි පැහැර හැර ඇති අවස්ථාවලදී ඒවායේ ස්වභාවය හා සිදුවන වාර ගණන පදනම්ව අවසර පත්‍ර ලාභියාගෙන් පරිපාලන ගාස්තු අයකළ ද ඒ සඳහා 1991 අංක 37 දරන ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා පනතේ ප්‍රතිපාදන නොමැති බවත් එවැනි දඩ අයකිරීම සඳහා පනතේ සංශෝධනයන් කඩිනමින් සිදු කිරීම අත්‍යවශ්‍ය වන බවත් නිගමනය කරනු ලැබේ.
- ii. වලංගු මගී සේවා අවසර පත්‍රයක් නොමැතිව පෞද්ගලික බස් රථ අර්ධ සුබෝපහෝගී බස් සේවයේ යෙදී තිබුණු බවත් එවැනි බස් රථ හඳුනාගෙන කඩිනමින් නීතිමය පියවර ගැනීමට කටයුතු කළ යුතු බවත් නිගමනය කරනු ලැබේ.
- iii. අර්ධ සුබෝපහෝගී බස් රථ මගීන් මගී සේවා අවසර පත්‍රයේ කොන්දේසි පැහැර හැර ඇති අවස්ථා වැඩි සංඛ්‍යාවක් හා එකම වරද නැවත වාර කිහිපයකදී සිදුවන බව ජංගම පරීක්ෂණ මගින් හඳුනාගෙන ඇති බැවින් හා අදාළ පරීක්ෂණ කටයුතු අදාළ පාර්ශවයන් කැඳවූව ද ඒ පිළිබඳ නොසලකා අවසර පත්‍රය අළුත් කිරීමේ දී පමණක් පැමිණෙන බැවින් අවසර පත්‍රයේ කොන්දේසි කෙරෙහි ඔවුන්ගේ අවධානය ඉතා අඩු බවත් නිගමනය කරනු ලැබේ.
- iv. අර්ධ සුබෝපහෝගී බස් සේවාවේ තිබිය යුතු ගුණාංග අපේක්ෂිත මට්ටමෙන් නොමැති බවත් එම සේවාව සම්බන්ධ ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව මගින් සිදුකරනු ලබන අධීක්ෂණ කටයුතුවල සඵලත්වය ප්‍රමාණවත් නොවන බවත් අදාළ නීතිරීති පිළිබඳව හා සේවාවේ තිබිය යුතු ගුණාංග පිළිබඳව අවසර පත්‍ර ලාභීන්, රියදුරු හා කොන්දොස්තර මහතන් දැනුවත් වීම අඩු බවත් නිගමනය කරනු ලැබේ.
- v. වර්තමානයේදී යොදා ගනු ලබන ගමනාන්ත පුවරුව මගින් අර්ධ සුබෝපහෝගී බස් රථයක් යන්න පහසුවෙන් හඳුනාගැනීමට නොහැකි වීමෙන් හා ඒකාබද්ධ කාලසටහන් අනුව බස් රථ ධාවනය නොවීමෙන් මගීන් අපහසුතාවයන්ට පත්වන බව නිගමනය කරනු ලැබේ.