

ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ මෙහෙයුම් කටයුතු හා

සම්පත් උපයෝජනය



කාර්යසාධන හා පරිසර විගණන අංශය



විගණකාධිපති දෙපාර්තමේන්තුව



පටුන

	පිටු අංක
1. විධායක සාරාංශය	1
2. පසුබිම	
2.1 හැඳින්වීම	2
2.2 විගණනය සඳහා අධිකාරී බලය	3
2.3 විගණනයේ අරමුණ	4
2.4 විෂය පථය	4
3. විස්තරාත්මක විගණන සොයා ගැනීම් සහ නිර්දේශ	
3.1 බස් රථ ධාවනයේ කාර්යසාධනය	5
3.2 මණ්ඩලයේ බස් රථ ධාවනයේදී පෞද්ගලික බස් රථ වලින් ඇති කරන බලපෑම්	8
3.3 මගී බස් රථ ධාවනයේ කාර්යසාධනය	10
3.4 බස් රථවල නඩත්තු කටයුතු	13
3.5 ඉන්ධන පිරිවැය කළමනාකරණය	16
3.6 මණ්ඩලයේ ප්‍රාදේශීය වැඩපොළවල කාර්ය සාධනය	19
3.7 වෙනත් ආදායම් හා පොදු කරුණු	22
3.8 විවිධ ව්‍යාපෘති	28
3.9 මණ්ඩලයේ බස් රථ සඳහා වායු විමෝචන සහතික ලබාගැනීම	32
3.10 මණ්ඩලය සතු ඉඩම්, ගොඩනැගිලි සහ අනෙකුත් දේපළ	33
3.11 සේවක මණ්ඩල කළමනාකරණය	37
4. නිගමනය	43

1. විධායක සාරාංශය

1958 වර්ෂයේ ලංකා ගමනා ගමන මණ්ඩලය ආරම්භ කර ඉන්පසු කලින් කලට විවිධ අරමුණු සඳහා සිදුකළ ව්‍යුහගත වෙනස්කම් ගණනාවකින් පසු මහජනතාව වෙත ඵලදායී ප්‍රවාහන සේවාවක් ඇති කිරීමේ අරමුණින් 2005 වර්ෂයේ දී ශ්‍රී ලංකා ගමනා ගමන මණ්ඩලය ස්ථාපිත කර ඇත. 2012 වර්ෂය ආරම්භයේ ශ්‍රී ලංගම සතු බස් රථ ඇණිය 7,900 ක් පමණ වූ නමුත් මෙයින් තථ්‍ය වශයෙන් ධාවනය කරන ලද බස් රථ ප්‍රමාණය බස් රථ 4,400 ක් හෙවත් සියයට 56 ක් පමණ විය. 2011 වර්ෂයේ දී ප්‍රවේශ පත්‍ර ආදායම රු. මිලියන 15,176 ක් පමණ වූ අතර එම වර්ෂයේ දී භාණ්ඩාගාරයෙන් ලද රු.මිලියන 2,308 ක අරමුදල සැලකිල්ලට ගැනීමෙන් අනතුරුව වුව ද, වර්ෂයේ අලාභය රු මිලියන 5,614 ක් ලෙස වාර්තා කර තිබුණි.

මණ්ඩලය සම්බන්ධයෙන් සිදු කළ මෙම කාර්යසාධන විගණනයේ දී අනාවරණය වූ ධාවන අවශ්‍යතාවයන් සපුරාලීමට ප්‍රමාණවත් බස් රථ ඇණියක් සතු නොවීමත්, තථ්‍ය වශයෙන් ධාවනය කරනු ලබන බස් රථ සංඛ්‍යාව මණ්ඩලයේ බස් රථ ඇණියෙන් සියයට 55 ත් සියයට 60 ත් අතර වීමත්, බස් රථ නිසි පරිදි නඩත්තු නොකිරීම, පෞද්ගලික බස් රථ ධාවනය මගින් මණ්ඩලයට එල්ල වී ඇති බාධාවන්, ප්‍රාදේශීය වැඩපලවල දුර්වල කාර්යසාධනය, ප්‍රශස්ත ලෙස ඉන්ධන පිරිවැය කළමනාකරණය නොකිරීම, අසාර්ථක වූ බස් රථ යථා තත්ත්වයට පත් නොකර ගර්හිත කර අබලි බස් රථ ලෙස ප්‍රසිද්ධ වෙන්දේසියේ විකිණීම, මණ්ඩලයට අමතර කොටස් මිලදී ගැනීමේදී රජයේ ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහයේ විධි විධානයන්ට පටහැනිව කටයුතු කිරීම, මණ්ඩලයට ආදායම් ඉපැයිය හැකි විකල්ප ප්‍රභවයන් පිළිබඳ නිසි අවධානය යොමු නොකිරීම, පාරිසරික කරුණු පිළිබඳව සැලකිලිමත් නොවීම, මණ්ඩලයට අයත් ඉඩම් ගොඩනැගිලි සහ දේපළ වල අයිතිය සම්බන්ධ ගැටළුකාරී අවස්ථා තිබීම සහ ඒවා අවභාවිතයට ඉඩ හැරීම යන නිරීක්ෂණ වලට අමතරව මණ්ඩලයට අනුමත කාර්ය මණ්ඩලයක් නොතිබීම හා බදවා ගැනීම් උසස් කිරීම් හා මාරු කිරීම් සඳහා නිසි පරිපාටියක් නොතිබීම, කාලීනව වැටුප් නොගෙවීම, සේවක අර්ථසාධක අරමුදලට කළ යුතු ව්‍යවස්ථාපිත අයකිරීම් කාලීනව නොගෙවීම, සේවක පාරිතෝෂිත ගෙවීම පමා කිරීම හා ඒ වෙනුවෙන් විශාල මුදලක් වාර්ෂිකව අධිභාර ලෙස ගෙවීමට සිදුවීම යන කරුණු මණ්ඩලයේ කාර්යසාධන මට්ටම අවම වීමට බලපා තිබුණි. තවද මණ්ඩලයේ මෙහෙයුම් කටයුතු සඳහා අවශ්‍ය මෙහෙයුම් වියදම් සඳහා ප්‍රමාණවත් අරමුදල් මණ්ඩලයේ ඩිපෝ වල නොමැති වීම හා ඒ සඳහා භාණ්ඩාගාරයේ ප්‍රතිපාදන නිතර අවශ්‍ය වීම මෙහි දී කැපී පෙනුණු නිරීක්ෂණයන් විය.

මෙහෙයුම් අකාර්යක්ෂමතාවය, අමතර කොටස් මිල දී ගැනීමේ අඩු පාඩු හා විශේෂයෙන් ඉන්ධන සඳහා විශාල වියදමක් දෛනික ආදායමෙන් දැරීමට සිදු වීම හැරුණු විට බස් රථ ඇණිය වර්ධනය කර මනා සේවක කළමනාකරණයක් මගින් මෙම අකාර්යක්ෂමතාවයන් අවම කර ගැනීම කෙරෙහි මණ්ඩලයේ අවධානය යොමු විය යුතු වේ.

2. පසුබිම

2.1 හැදින්වීම

පෞද්ගලික බස් රථ සමාගම් විසින් ධාවනය කරන ලද බස්රථ ජනසතු කිරීමෙන් ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය 1958 ජනවාරි 01 දින සිට ආරම්භ කරන ලද අතර පසුව ප්‍රාදේශීය සහ පළාත් වශයෙන් මගී ප්‍රවාහන අවශ්‍යතා කාර්යක්ෂමව හා ඵලදායීව ඉටුකිරීමේ අරමුණින් ප්‍රාදේශීය ගමනාගමන මණ්ඩල 10 ක් පිහිටුවා වර්ෂ 1978 දී මෙය විමධ්‍යගත කර ඇත.

මණ්ඩලය විසින් දිගින් දිගටම පාඩු ලබන තත්ත්වයන් මත සහ වැඩිවන මගී ඉල්ලුම සපුරාලීමට අපොහොසත් වීම මත පෞද්ගලීකරණය මගින් රාජ්‍ය අංශය ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමේ වැඩපිළිවෙල යටතේ 1987 අංක 23 දරන රාජ්‍ය සංස්ථා හෝ රජය සතු ව්‍යාපාර පොදු සමාගම් බවට පත්කිරීමේ පනතේ විධිවිධාන ප්‍රකාර ඩිපෝ 93 ක් සීමිත සමාගම් බවට පරිවර්තනය කරමින් ජනතාකරණය කරනු ලැබ ඇත. එහෙත් ජනතාකරණය මගින් අපේක්ෂිත ප්‍රතිඵල ලබාකර ගැනීමට අපොහොසත් වීම නිසා 1991 අංක 37 දරන ජාතික ගමනා ගමන කොමිෂන් සභා පනත සංශෝධනය කිරීමෙන් ඉහත ඩිපෝ ඒකාබද්ධ කර පොකුරු බස් සමාගම් ලෙස පිහිටුවා තිබුණි. විවිධ ආකාරයක්ෂමතාවයන් සහ වෙනත් බාහිර ගැටළු වල බලපෑම මත පොකුරු බස් සමාගම් ද අසාර්ථක වූයෙන්, 2005 අංක 27 දරන ශ්‍රී ලංකා ගමනා ගමන මණ්ඩල පනතේ 7 වන වගන්තියට අනුව හා අංක 1415/15 හා 2005 ඔක්තෝබර් 19 දින දරන අති විශේෂ ගැසට්පත්‍රයේ පලකරන ලද නිවේදනය මගින් නැවත ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය පිහිටුවීය.

ශ්‍රී ලංකා ගමනා ගමන මණ්ඩලයේ අරමුණු සහ පරමාර්ථ

- (අ) ප්‍රාදේශීය කාර්යාල 12 මගින් ඩිපෝව සඳහා උපදෙස් දීමත් ප්‍රධාන කාර්යාලය හා සම්බන්ධීකරණය කිරීම මගින් ගුණාත්මක සහ කාර්යක්ෂම හා ඵලදායී බස් සේවාවක් සැපයීම පිණිස කටයුතු ප්‍රවර්ධනය කිරීම.
- (ආ) පාසල් යන ළමයින් සඳහා සතුටුදායක බස් සේවාවක් සැපයීම.
- (ඇ) මූල්‍යමය ප්‍රතිලාභ නොමැති වීම හේතුකොටගෙන පෞද්ගලික බස් රථ ධාවකයින් විසින් අතහැර දමා ඇති ආදායම් නොලබන මාර්ග වල බස් සේවා යෙදවීම.
- (ඈ) කොටුව මධ්‍යම බස් නැවතුම් පොලේ සිට දුර පළාත් වලට දුර ගමන් සේවා සැපයීම.
- (ඉ) රාජ්‍ය හා පෞද්ගලික අංශයේ ප්‍රවාහන නියෝජිත ආයතන සම්බන්ධීකරණය කිරීම.

- (ඊ) උත්සව, විශේෂ අවස්ථා, පාර්ලිමේන්තු පළාත් සභා මැතිවරණ වැනි අවස්ථාවන් වලදී බස් සේවා සම්බන්ධීකරණය කිරීම.
- (උ) තැපැල් සහ පුවත්පත් ප්‍රවාහනය කිරීම.
- (ඌ) බස් ධාවනය සම්බන්ධයෙන් පොකුරු බස් සමාගම්, මහා භණ්ඩාගාරය, ජාතික ප්‍රවාහන කොමිසන් සභාව, පළාත් සභා, අදාළ අමාත්‍යාංශ සහ අනෙකුත් අදාළ නියෝජිත ආයතන සමග සම්බන්ධීකරණය කිරීම.
- (එ) මණ්ඩලයේ රියදුරු පුහුණු පාසල් වලින් මනා පුහුණුව ලැබූ විනය ගරුක රියදුරන් සැපයීම.
- (ඒ) රියදුරන්, කොන්දොස්තරවරුන්, යාන්ත්‍රික ශිල්පීන් සහ අධීක්ෂණ කාර්ය මණ්ඩලය වෙනුවෙන් සම්මන්ත්‍රණ වැඩමුළු පැවැත්වීම.
- (ඔ) ප්‍රාදේශීය වැඩපොළවලින් නිෂ්පාදනය කරනු ලබන කට්ටල / උප කට්ටල ඩිපෝවන් වෙත සැපයීම.
- (ඕ) සිත් ගන්නා සුළු අඩුකළ මිල ගණන් වලට වැඩිහිටියන් සහ ශිෂ්‍යයන් සඳහා වාර ප්‍රවේශපත්‍ර ලබාදීම.
- (ඔආ) පළාත් වැඩ පොළවල් සඳහා ඉතා වැදගත් අමතර කොටස් නිකුත් කිරීම සඳහා නාරාහේන්පිට මණ්ඩලයේ ප්‍රධාන කාර්යාලයේ මාර්ගස්ථ ගබඩාවන් පවත්වාගෙන යාම.
- (ක) ඩිපෝවල බස් ධාවනය සම්බන්ධයෙන් ආරක්ෂක විමර්ශන, හදිසි වැටලීම් සෝදිසි කිරීම් ආදිය පැවැත්වීම.

ඉහත අරමුණු ඉටු කර ගැනීම සඳහා ක්‍රියාත්මක වන මෙම මණ්ඩලය දැනට ප්‍රධාන ඩිපෝ 104 ක් ද උප ඩිපෝ 16 ක් ද ප්‍රධාන කාර්යාලය ඇතුළු ප්‍රාදේශීය කාර්යාල 12 ක් ද ප්‍රාදේශීය වැඩපොළවල් 11 ක් ද රියදුරු පුහුණු පාසල් 07 ක් ද සංචාරක බංගලා 06 ක් ද හා විශ්‍රාම ශාලා 02 ක් ද වශයෙන් විවිධ ඒකක වලින් සමන්විත වේ.

2.2 විගණනය සඳහා අධිකාර බලය

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

2.3 විගණනයේ අරමුණ

මෙම විගණනයේ අරමුණ වූයේ ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ මෙහෙයුම් කටයුතුවල සහ මණ්ඩලය සතු සම්පත් උපයෝජනයේ කාර්ය සාධනය ඇගයීමයි.

2.4 විගණන විෂය පථය

කාර්යය සඳහා ලබාගත හැකි කාලය හා මානව සම්පත් පදනම් කරගෙන කාර්යසාධන විගණනය නියැදි පදනමින් සිදු කරන ලදී. මණ්ඩලයේ බස් රථ වැඩි මෙහෙයුම් සංඛ්‍යාවක් සිදු කරනු ලබන බස්නාහිර පළාතේ ඩිපෝ 25 න් 7 ක්ද මධ්‍යම, සබරගමු සහ වයඹ යන පළාත්වල පිළිවෙලින් ඩිපෝ 15 ක්, 12 ක් සහ 15 ක්වූ සංඛ්‍යාවෙන් එක් ඩිපෝව බැගින්ද උතුරු මැද පළාතේ ඩිපෝ 8 කින් ඩිපෝ 2 ක්ද අදාල පරීක්ෂණ කටයුතු සඳහා නියැදි පදනමින් තෝරාගන්නා ලදී.

3. විස්තරාත්මක විගණන සොයා ගැනීම් සහ නිර්දේශ

මේ සම්බන්ධයෙන් පහත කරුණු නිරීක්ෂණය විය.

3.1 බස් රථ ධාවනයේ කාර්යසාධනය

ඩිපෝ 11 ක් සම්බන්ධයෙන් විගණනය විසින් සිදුකළ නියැදි ක්ෂේත්‍ර පරීක්ෂණවලදී මණ්ඩලයේ බස් රථ ඇණියේ තථ්‍ය වශයෙන් ධාවනය කළ හැකි බස් රථ සංඛ්‍යාවේ සාමාන්‍ය සියයට 59 ක් වූ බව අනාවරණය වී තිබුණි. මෙසේ බස් රථ ඇණිය උපරිම මට්ටමින් ධාවනයේ යෙදවීමට නොහැකිවීමට ඉංජිනේරුමය හා ධාවනමය හේතු බලපා තිබුණි.

3.1.1 බස් රථ ධාවනය සඳහා ඉංජිනේරුමය හේතු බලපෑම

මෙහෙයුම් කාර්යක්ෂමතාවය ඉහළ නැංවීම සඳහා බස් රථවල ඉංජිනේරුමය කාර්යයන් පිළිබඳ සැලකිලිමත් විය යුතු වේ. ඒ අනුව නියැදි පරීක්ෂණයට ලක්කළ ඩිපෝ 11 ක ඉංජිනේරුමය හේතු මත ධාවනයට යොදා නොගත් බස් රථ සංඛ්‍යාවේ සාමාන්‍ය අගය බස් රථ ඇණියෙන් සියයට 40 ක් පමණ විය. එම තත්ත්වය එකී ඩිපෝවල දෛනික ධාවන අවශ්‍යතා සපුරාලීමට අපොහොසත් වීම හා එමඟින් ආදායම් තත්ත්වය අඩු වීමට බලපා තිබූ බව නිරීක්ෂණය විය.

මේ සම්බන්ධයෙන් නිරීක්ෂණ හා අනෙකුත් අඩුපාඩු පහත පරිදි විය.

(අ) නැවත ධාවනයට එක් කළ හැකි බස් රථ අනාරක්ෂිතව ගාල් කර තිබීම

නැවත ධාවනයට එක් කළ හැකි බස් රථ අනාරක්ෂිතව ගාල් කර තිබීම නිසා ඒවායේ ඵලදායී ජීවකාලය අවම වීමට ඉඩකඩ ඇති බවත් ඇතැම් බස් රථ අවුරුදු 15 ක පමණ කාලයක සිට එසේ ධාවනය කර නොතිබූ බවත් නිරීක්ෂණය විය.

(ආ) සුළු අළුත්වැඩියාවන් සඳහා යොමුකළ බස් රථ

නියැදි පරීක්ෂණයට ලක් කළ ඩිපෝ 11 ක සුළු අළුත්වැඩියාවන් සඳහා යොමුකර තිබූ, ධාවන තත්ත්වයේ පවතින බස් රථ සංඛ්‍යාව 17 ත් හා 45 ත් අතර පරාසයක වූ අතර, අමතර කොටස් වල හිඟය නිසා දීර්ඝ කාලයක් ධාවනයට යොදා ගත නොහැකිව පැවතුණි. මෙලෙස නියමිත කාලය තුළ අදාළ අළුත්වැඩියා සිදු නොකිරීම නිසා එම බස් රථ වල තත්ත්වය පිරිහීමට ලක් වී ඒවා අපහරණය කිරීමේ තත්ත්වයට ඉක්මණින් පත්වී තිබුණි.

(ඇ) මහා පරිමාණ අළුත්වැඩියා සඳහා යොමුකළ බස් රථ

නැවත ධාවනයට යොදාගත හැකි බස් රථ අළුත් වැඩියා කිරීමේ නිසි වැඩපිළිවෙලක් නොමැති වීම නිසා එසේ දිගු කාලයක් අනාරක්ෂිත ලෙස නිෂ්ක්‍රීයව පැවතුණි. විශාල අළුත් වැඩියා සඳහා යොමුකර ඇති බස් රථවල ඇතැම් උපාංග ගලවා වෙනත් බස් රථ වලට සවි කිරීමට කටයුතු කිරීම නිසා අළුත්වැඩියා කිරීමට යොමුකළ බස් රථ අවසානයේදී අළුත්වැඩියා කිරීම අපහසු වන අවස්ථා පවතින අතර, ඇතැම්විට ඒවා අපහරණය කිරීමට යොමු කළ අවස්ථාද විය. නියැදි පරීක්ෂණයට ලක් කරන ලද ඩිපෝ 11 ක බස් රථ සංඛ්‍යාව 0-45 ක පරාසයක් වසර 03 ට වැඩි හා වසර 05 ක කාල පරිච්ඡේදයක් තුළද බස් රථ සංඛ්‍යාව 1-23 ක පරාසයක් වසර 05 ට වැඩි හා වසර 10 ක කාල පරිච්ඡේදයක් තුළද අළුත්වැඩියාව සඳහා ගාල් කර තිබුණි. ධාවන අවශ්‍යතාවයන් සපුරාලීමට ප්‍රමාණවත් බස් රථ ඇණයක් නොමැතිව තිබියදී මෙසේ අළුත්වැඩියාව සඳහා බස් රථ දීර්ඝ කාලයක් රඳවා තබා ගැනීමෙන් මණ්ඩලයේ ආදායම අඩුවී තිබුණු අතර, මගීන්ට සැලසිය යුතු සේවාවන් සැපයීම සීමා කර තිබුණි.

3.1.2 බස් රථ ධාවනය සඳහා ධාවනමය හේතු බලපෑම

ඉංජිනේරුමය හේතූන් වලට අමතරව ධාවන හේතු මත ධාවනය නොකළ බස් රථ සම්බන්ධයෙන් විගණනය වෙත ඉදිරිපත් කර ඇති තොරතුරු අනුව, මණ්ඩලයේ සමස්ත බස් රථ ධාවන කාර්යසාධනය පහත පරිදි විය.

	2011	2010	2009
	-----	-----	-----
බස් රථ ඇණිය	7,921	7,746	9,056
ධාවනයට සුදුසු තත්වයේ පවතින බස් රථ සංඛ්‍යාව	5,335	5,478	5,172
ධාවනය කරන ලද බස් රථ සංඛ්‍යාව	4,413	4,495	4,530
බස් රථ ඇණියෙන් ධාවනයට සුදුසු බස් රථ සංඛ්‍යාව	67%	71%	57%
බස් රථ ඇණියෙන් තථ්‍ය වශයෙන් ධාවනය වන බස් රථ සංඛ්‍යාව	56%	58%	50%
ධාවනය කරන ලද බස් රථ සංඛ්‍යාවට, ධාවනයට සුදුසු බස් රථ සංඛ්‍යාවේ ප්‍රතිශතයක් ලෙස	83%	82%	87.1%

මූලාශ්‍රය - මණ්ඩලයේ තොරතුරු පද්ධතිය

මේ අනුව ධාවනයට සුදුසු බස් රථ ප්‍රමාණයෙන් තථ්‍ය වශයෙන් ධාවනය කරනු ලබන බස් රථ ප්‍රමාණයේ පසුගිය වසර තුනක සාමාන්‍යය සියයට 84 ක් විය. ධාවනයට සුදුසු බස් රථ වලින් වාර්ෂිකව සියයට 16 ක පමණ බස් රථ ප්‍රමාණයක් ධාවන හේතු මත ධාවනය සඳහා යොදා නොතිබුණි. විස්තර පහත පරිදි විය.

(අ) ධාවනය නොකිරීමට බලපෑ හේතුවල ස්වභාවය

දෛනික බස් රථ ධාවනය විශාල වශයෙන් අඩු වී තිබූ බව නිරීක්ෂණය වූ අතර අයහපත් කාලගුණ තත්වයන් වැනි සාධක හැරුණුවිට සේවක මණ්ඩල අඩුපාඩු , හදිසි වෙනස්වීම්, අනතුරු හා වෙනත් සේවා වල යෙදීම වැනි කරුණු පාලනය කළ හැකිව තිබූ හේතු බවට හඳුනා ගත හැකි වේ.

(ආ) නියැදි පරීක්ෂා වලට ලක් කරන ලද ඩිපෝවල නිරීක්ෂණ

i. මොරටුව ඩිපෝවේ කරන ලද නියැදි පරීක්ෂාවට අනුව 2012 මැයි 01 දින සිට 2012 මැයි 15 දින දක්වා රියදුරු හා කොන්දොස්තරවරුන්ගේ උෞනතාවය නිසා මොරටුව ඩිපෝවේ ධාවනය නොකෙරුණු බස් රථ ප්‍රමාණය 284 ක් බව නිරීක්ෂණය විය. ඒ අනුව දිනකට ඉංජිනේරු අංශයෙන් බස් රථ 60 – 65 අතර ප්‍රමාණයක් ධාවනයට සුදුසු යැයි නිර්දේශ කළද රියදුරු හා කොන්දොස්තරවරුන් ප්‍රමාණවත් නොවීම නිසා ධාවනය කර තිබුණේ සියයට 40 ත් සියයට 45 ත් අතර බස් රථ ප්‍රමාණයක් බව නිරීක්ෂණය විය.

ii. මේ සම්බන්ධව රත්මලාන ඩිපෝට්ට අදාළව කරන ලද පරීක්ෂාවේදී අනාවරණය වූ පරිදි 2012 මාර්තු මාසයේදී ධාවන හේතු මත ධාවන කිලෝමීටර් 112,542 ක් පමණ අහිමි වී තිබුණි. මේ අතරින් වැඩ වර්ජන හා සේවක අර්බුද, කාර්ය මණ්ඩල අඩුපාඩු, අයහපත් කාලගුණය හෝ වාහන තදබදය සහ නොදන්වා සේවයට නොපැමිණීම යන කරුණු මූලික ඒවා විය.

තවද 2009 වසරේ සිට 2012 මාර්තු දක්වා කාලපරිච්ඡේදය තුළ ඉලක්ක ගත ධාවන කි.මී. සංඛ්‍යාවට සාපේක්ෂව ධාවන හේතුමත අහිමි වූ ධාවන කි.මී. සංඛ්‍යාව ප්‍රතිශතයක් ලෙස සියයට 11 සිට සියයට 15 දක්වා පරාසයක් තුළ විය. 2009 වර්ෂයේ සිට 2012 මාර්තු දක්වා කාලපරිච්ඡේදය තුළ ධාවන හේතු මත අහිමි වූ ධාවන කි.මී ගණන වැඩිවීමේ ප්‍රවණතාවක් පෙන්නුම් කරන අතර 2009 වර්ෂයට සාපේක්ෂව අහිමි වූ ආදායම සියයට 68 කින් වැඩි වී තිබුණි.

(ඇ) මණ්ඩලයේ බස් රථ ධාවනය නොවන මාර්ග

මේ අනුව පරීක්ෂණයට ලක් කරන ලද ඩිපෝ 11 ක මාර්ග සංඛ්‍යාව 01 සිට 26 දක්වා පරාසයක් තුළ මණ්ඩලයේ කිසිදු බස් රථයක් ධාවනය නොකරන බැවින් එම මාර්ග වල මගී අවශ්‍යතා වෙනුවෙන් මණ්ඩලය කිසිදු සේවාවක් සපයනු නොලබන බව අනාවරණය විය. ඒ අනුව එම අවශ්‍යතාවය ඇතැම් ප්‍රදේශවල පෞද්ගලික බස් රථ මගින් සපයනු ලබන බවත් ඇතැම් ප්‍රදේශවල කිසිදු පොදු ප්‍රවාහන සේවයක් ක්‍රියාත්මක කරනු නොලබන බවත් නිරීක්ෂණය විය.

නිර්දේශයන් :-

- i. අවම පිරිවැයකින් හා කඩිනමින් සිදුකළ යුතු අලුත්වැඩියාවන් හඳුනාගෙන ප්‍රමුඛත්වයෙන් කටයුතු කිරීම.
- ii. සුළු අලුත්වැඩියාවන් අනවශ්‍ය කාල ප්‍රමාදයකින් තොරව සිදු කිරීමට අවශ්‍ය මූලික සම්පත් සපයා ගැනීම හා බස් රථ වල උපාංග කෙටිකාලීන පියවරක් ලෙස හුවමාරු කිරීමට කටයුතු නොකිරීම.
- iii. කාර්මික කටයුතු වල නිරත වන කාර්ය මණ්ඩලය විධිමත් ක්‍රමවේදයක් අනුව බඳවා ගැනීම, අනුයුක්ත කිරීම හා උසස් වීම් ලබාදීම.
- iv. ධාවන කාල සටහන්වලට අනුව බස් රථ ධාවනය කරවීමට අත්‍යවශ්‍ය කාර්ය මණ්ඩලය ඩිපෝ මට්ටමින් හඳුනා ගැනීම හා අත්‍යවශ්‍ය ශ්‍රේණිවලට අයත් කාර්ය මණ්ඩලය සඳහා නිවාඩු අනුමත කිරීමේදී වැඩි ආවරණය කිරීමේ පදනමට යටත්ව නිවාඩු අනුමත කිරීම.

- v. විනය ක්‍රියාමාර්ග වලට වැඩි වශයෙන් භාජනය වී ඇත්තේ නොදන්වා සේවයට වාර්තා නොකිරීම හෝ කොන්දොස්තර මහතූන් මුදල් අඩුවෙන් භාරදීම වැනි හේතු නිසා වන බැවින් එම තත්ත්වයන් ඇතිවීම වැළැක්වීමට අවශ්‍ය පරිපාටි ක්‍රියාත්මක කිරීම.

3.2 මණ්ඩලයේ බස් රථ ධාවනයේදී පෞද්ගලික බස් රථ වලින් ඇති කරන බලපෑම්

ඒකාබද්ධ කාල සටහන් ක්‍රියාත්මක කිරීමේදී පෞද්ගලික බස් රථ මගින් මණ්ඩලයට බලපා ඇති අවාසිදායක තත්ත්වයන් හා අන්තර් පළාත් පෞද්ගලික බස් රථ ධාවනය සම්බන්ධයෙන් ඒ සඳහා අවසර ලබාදීමේදී සහ අදාළ කාල සටහන් සැකසීමේදී මණ්ඩලයේ බස් රථ වලට අහිතකර ලෙස බලපාන පරිදි සිදුවී ඇති අවස්ථා නිරීක්ෂණය විය. ඒ සම්බන්ධයෙන් නියැදි පරීක්ෂාවට ලක් කළ මණ්ඩලයේ ඩිපෝ කිහිපයකට අදාළ විස්තරාත්මක නිරීක්ෂණ පහත පරිදි විය.

- i. කැබ්නිගොල්ලුව ඩිපෝවේ මණ්ඩලයේ බස් රථ සඳහා අනුමත බස් රථ කාලසටහන අනුව පළාත තුළ මුල් කාලයේදී ධාවනය කර වූ වේලාවන් මාර්ගස්ථ මගී ප්‍රවාහන අධිකාරිය විසින් පෞද්ගලික බස් රථ හිමියන්ට ලබා දී තිබුණු බැවින් දෛනික ගමන් වාර 6 ක් මණ්ඩලයට අහිමි වී තිබුණි.
- ii. කැබ්නිගොල්ලුව, අවිස්සාවේල්ල හා අනුරාධපුර ඩිපෝ මගින් ඩිපෝවේ වැඩිම ආදායමක් උපයා ගැනුණු අන්තර් පළාත් මාර්ගවල පෞද්ගලික බස් රථ නිශ්චිත කාල වේලාවක් නොමැතිව ධාවනය කරවීම සහ සෑම පෞද්ගලික බස් රථයක්ම මණ්ඩලයේ බස් රථයට පෙර ධාවනය කිරීමට කාල සටහන් සකස් කිරීම නිසා මණ්ඩලයේ බස් රථ ධාවනයට අහිතකර ලෙස බලපා තිබුණි.
- iii. නිට්ටඹුව ඩිපෝවට අයත් බස් රථ මාර්ග 3 ක මාර්ගස්ථ මගී ප්‍රවාහන අධිකාරිය විසින් ලබාදී ඇති ඒකාබද්ධ කාලසටහන් ක්‍රමයට ධාවනය වුවත්, සෑම ගමන් වාරයකදීම මණ්ඩලයේ බස් රථයකට ඉදිරියෙන් ඊට ආසන්නයෙන් පෞද්ගලික බස් රථ ධාවනය වීමට සලසා තිබුණි.
- iv. පිළියන්දල සිට කහපොල මාර්ගයේ රාත්‍රි කාලයේ බස් රථ ධාවනයේදී එහි රියදුරු හා කොන්දොස්තර වරයාට එල්ල වූ තර්ජන හා බිය ගැන්වීම් නිසා රාත්‍රි කාලයේ එම මාර්ගයේ මණ්ඩලයේ බස් රථ ධාවනය යෙදවීමට බාධාවක්ව පැවතුණි.

නිර්දේශයන්

- i. බස් රථ සඳහා කාලසටහන් සැකසීමේදී සියලු පාර්ශව සමග සාකච්ඡා කොට පවතින තරගකාරීත්වය සැලකිල්ලට ගෙන වගකීමෙන් යුතුව සහයෝගීව සියළු පාර්ශවයන් විසින් බස් රථ ධාවනයේ යෙදවීමට නිසි වැඩපිළිවෙලක් සැකසීම.
- ii. මේ සඳහා මැදිහත්වන ජාතික ප්‍රවාහන කොමිෂම, පළාත් මාර්ගස්ථ මගී ප්‍රවාහන අධිකාරිය, පෞද්ගලික ප්‍රවාහන සේවා අමාත්‍යාංශය යන රාජ්‍ය ආයතන සමග සාකච්ඡා කර පෞද්ගලික අංශයට හා මණ්ඩලයට යන දෙපාර්ශවයම සහයෝගීව ධාවනයේ යෙදිය හැකි පරිදි කාල සටහන් සකස් කිරීම.
- iii. බාහිරින් ඇතිවන තර්ජන සම්බන්ධයෙන් පොලිසිය ඇතුළු නීතිය ආරක්ෂා කරන ආයතන වලින් අවශ්‍ය ආරක්ෂාව ලබාගැනීම හා මණ්ඩලයේ පාර්ශවයෙන් ඒවාට ක්‍රියාකාරීව මැදිහත් වීම.
- iv. විශේෂයෙන් කොන්දොස්තරවරු හා රියදුරන්ට රක්ෂණ ක්‍රමයක් ඇති කිරීම.

3.3 මගී බස් රථ ධාවනයේ කාර්යසාධනය

3.3.1 කාලසටහන් අවශ්‍යතාවයට අනුව ධාවනයට යොදවන බස් රථ සංඛ්‍යාව

මේ සම්බන්ධයෙන් නියැදි පදනමින් සිදුකළ පරීක්ෂාවේදී අනාවරණය වූ තොරතුරු පහත පරිදි විය.

(අ) කාල සටහන් අවශ්‍යතාවය අනුව බස් රථ ඇණියේ උන හෝ අධි තත්වය

නියැදි පරීක්ෂණයට ලක්කළ එක් එක් ඩිපෝවල කාල සටහන් අනුව බස් රථවල අවශ්‍යතාවය හා තර්ජන වශයෙන් පැවති බස් රථ ඇණියට අයත් බස් රථ සංඛ්‍යාව අතර සැලකිය යුතු වෙනස්කම් පැවතුණි. කාලසටහන් අවශ්‍යතාවය අනුව බස් රථ සංඛ්‍යාව උන හෝ අධි තත්වයන් නිරීක්ෂණය වූ අතර මෙම තත්වයන් දෙකම එම ඩිපෝවල කාර්ය සාධනයට අහිතකර ලෙස බලපා තිබුණි.

නිව්ටලුව, කඩවත, රත්මලාන සහ අනුරාධපුර යන ඩිපෝවල 2010, 2011 වර්ෂ අවසානයේ සහ 2012 වර්ෂයේ අප්‍රේල් සහ ජූනි අතර කාලපරිච්ඡේදයේදී බස් රථ සංඛ්‍යාව පිළිවෙලින් 33ක්, 40ක් සහ 67 ක් වශයෙන් කාල සටහන් අවශ්‍යතාව අනුව උනව පැවතුණි. (වාර්ෂිකව සිදුකළ යුතු වත්කම් සත්‍යාපණය පිළිබඳ තොරතුරු ඉදිරිපත් නොකිරීමෙන් මෙම තොරතුරු යාවත්කාලීන වූ වාර්තා පදනම් කරගත් තොරතුරු නොවන බව ද අනාවරණය විය.)

(ආ) පොදු මගී අවශ්‍යතාවයන්ට බැහැරව බස් රථ ධාවනයේ යෙදවීම.

මගී අවශ්‍යතාවයට ප්‍රමාණවත් තරම් බස් රථ නොමැතිව තිබියදී විවිධ උත්සව, පෙළපාලි සහ හමුදා රාජකාරි සඳහා මණ්ඩලයේ බස් රථ ලබාදීම නිසා මගී ජනයාට සැලසෙන සේවාවට බලපෑමක් ඇතිවන අතර මණ්ඩලයේ ඩිපෝවල ආදායම් තත්ත්වයට අහිතකර ලෙස බලපාන බව නිරීක්ෂණය විය. විස්තර පහත පරිදි විය.

- i. උත්සව / පෙළපාලි සහ හමුදා සේවා සඳහා බස් රථ ලබා දීමේදී , දෛනික කාලසටහන් අවශ්‍යතාවය පිළිබඳව සැලකිලිමත් නොවීම නිසා අවලංගු කරනු ලබන බස් රථ වාර හේතුවෙන් පෞද්ගලික බස් රථ ධාවනය නොකරන මාර්ගවල මගීන්ට මෙන්ම විශාල තදබදයක් ඇති මාර්ගවල මගී ජනයාට අහිතකර ලෙස බලපා තිබුණි.
- ii. විවිධ රාජ්‍ය උත්සව සඳහා බස් රථ ලබාදීමේ බොහෝ අවස්ථාවන් වලදී බස් රථ සඳහා අයකරනු ලබන ගාස්තුව සෘජුවම අදාළ පාර්ශවයන් විසින් ශ්‍රී ලංගම ප්‍රධාන කාර්යාලයට ගෙවීම නිසා ඩිපෝවට ලැබිය යුතු ආදායම අහිමි වේ. මෙහිදී යොදා ගන්නා බස් රථ වෙනුවෙන් ඉන්ධන, රියදුරු හා කොන්දොස්තර වැටුප්, අතිකාල, ගමන් වියදම්, සංයුක්ත දීමනා මෙන්ම සියලු නඩත්තු වියදම් ඩිපෝව මගින් දැරීමට සිදු වුවද අදාළ ආදායම ඩිපෝවලට අහිමි වී තිබුණි.
- iii. මෙවැනි උත්සව පෙළපාලි සඳහා යොදාගන්නා බස් රථ වලින් අය කරනු ලබන ගාස්තුව තීරණය කිරීමේදී මණ්ඩලයේ නියෝජ්‍ය සාමාන්‍යාධිකාරී (ධාවන) විසින් නිකුත් කොට ඇති අංක ශ්‍රී ලංගම / නිසාධා/ ධාකෝ/ ආප්‍ර/ 2012 හා 2012 ජනවාරි මස 15 දිනැති චක්‍රලේඛය පරිදි දිනකට සාමාන්‍ය බස් රථයක් සඳහා අයකළ යුතු අවම සාමාන්‍ය කුලී ගාස්තු පිළිබඳ තොරතුරු ඇතුළත්ව තිබුණි. නමුත් එම චක්‍රලේඛ විධිවිධාන නිවැරදිව ක්‍රියාත්මක නොවන බව නිරීක්ෂණය විය.
- iv. රත්මලාන ඩිපෝවට අයත් දෙමහල් බස් රථ 03 ක් විශේෂිත අරමුණු වෙනුවෙන් නිර්මාණය කර ධාවනය කිරීමට කටයුතු කර තිබුණි. ඒ අනුව රත්මලාන ඩිපෝවට අයත් 60 – 6640 දරන බස් රථය සංචාරක සමාගමක් වෙත ලබාදී තිබූ අතර ඒ සඳහා අයකළ යුතු ගාස්තු පිළිබඳ අංක ශ්‍රී ලංගම/නිසාධා/ආප්‍ර/03/2010 ලිපියේ පැහැදිලි කර දක්වා තිබුණි. එම බස් රථ ධාවනයේ යෙදවීම වෙනුවෙන් 2010, 2011 හා 2012 වර්ෂවලදී උපයා ඇති ආදායම් පිළිවෙලින් රු.79,000 ක්, රු.1,167,680 ක් හා රු.289,760 ක් විය.
මෙම බස් රථ ඉහත දැක්වූ සංචාරක සමාගම වෙත ලබාදීමේදී රු.10,000 ක ගාස්තුවක් පමණක් ලබාගෙන බස් රථ මුදාහැර තිබුණ ද එම බස් රථ සංචාරක කටයුතු සඳහා යොදාගැනීමේදී අදාළ විධි විධාන යටතේ ගාස්තු අය කිරීම පිණිස එම බස් රථ ධාවනය

කළ දුර ප්‍රමාණය හා රඳවා ගන්නා කාලය පිළිබඳ තරා තොරතුරු ඩිපෝව වෙත වාර්තා නොකරන බව නිරීක්ෂණය විය. තවද මෙම බස් රථයේ රියදුරු හා කොන්දොස්තරවරයා මණ්ඩලයේ ඩිපෝවට අයත් බවත් අදාළ අතිකාල හා ගමන් වියදම් දීමනා ඩිපෝව මගින් ගෙවන බවත් වාර්තා විය. මෙම බස් රථය විශාල ඉල්ලුමක් හා ආකර්ෂණයක් ඇති බස් රථයක් වන බැවින් එමගින් උපයන ආදායම ප්‍රමාණවත් නොවූ අතර ඩිපෝව මගින් විශේෂිත වෙනත් අරමුණු වෙනුවෙන් (පාසල් ළමුන් සඳහා, විනෝද වාරිකා සඳහා) ලබා දෙන බස් රථ ඩිපෝව විසින් පාලනය කරනු ලබන අතර ආදායම් සෘජුවම ඩිපෝව වෙත ලැබෙන බැවින් සාපේක්ෂ වශයෙන් ඉහත කී බස් රථ යෙදවීම වාසිදායක වන බව වාර්තා විය.

3.3.2 ආර්ථික නොවන පරිදි බස්රථ ධාවනය

බස්රථ ධාවනයේදී විවිධ හේතූන් නිසා දිගින් දිගටම පාඩු ලබමින් බස්රථ ධාවනයේ යොදවන බව නිරීක්ෂණය විය. ඒ අනුව, ඇතැම් ඩිපෝවල බස්රථ, ඩිපෝවෙන් පිටත වෙනත් දුර ස්ථානවල ගාල් කිරීම, ඩිපෝවෙන් පිටත ඉන්ධන පිරවුම්හල් වෙත ඉන්ධන පිරවීම සඳහා සැලකිය යුතු දුරක් යාමට සිදුවීම, ඩිපෝ භූමියේ සිට නියමිත ගමන්වාර ස්ථාන වලට මගීන් රහිතව ගමන් කිරීමට සිදුවීම ආදී විවිධ හේතු මත ආර්ථික නොවන අන්දමින් ධාවනය වන බස්රථ සම්බන්ධව මධ්‍යම බස්රථ නැවතුම්පල හා කඩවත ඩිපෝවේ කරන ලද පරීක්ෂාවේදී අනාවරණය වූ අතර ආදායම් නොලබමින් එම හිස් බස්රථ කෙටිදුර ධාවනය කරවීම ඩිපෝවලට අමතර වැය බරක් වී තිබුණි. විස්තර පහත පරිදි විය.

- (අ) මධ්‍යම බස්රථ නැවතුම්පොළට අයත් බස්රථ ඔරුගොඩවත්ත නිල වාහන ඒකකයට ආසන්නයේ ඇති ඉන්ධන පිරවුම්හලක් වෙත ඉන්ධන පිරවීම සඳහා ගෙනයාමට සිදුවීමෙන් අමතරව ධාවනය කරවීමට සිදුවූ දුර වෙනුවෙන් 2012 වර්ෂයේ මාස 04 ක් සඳහා කි.මී 6621 ක් සඳහා අහිමි වූ ආදායම රු.542,532 ක් විය.
- (ආ) කඩවත ඩිපෝව, ගනේමුල්ල - කඩවත පාරේ කි.මී 3.8 ක් ඇතුළත පිහිටි ස්ථානයක් වෙත ගෙනයාම හේතුවෙන් ඒකාබද්ධ කාල සටහනක් යටතේ ධාවනය සිදුවන මෙම මාර්ගයේ පෙරවරු 8.30 ත් පස්වරු 5.00 ත් අතර කාලය තුළ ගමන් සීමා කර ඇති බැවින් දෛනිකව ඩිපෝ භූමියෙන් පිටත්වන සියළු බස්රථ එකතුව කි.මී.600 ක් පමණ වූ මුළු දුරක් ආර්ථික නොවන ලෙස ධාවනය වන බව නිරීක්ෂණය විය. ඩිපෝවේ කිලෝමීටරයකට දළ ආදායම රු.65.52 ක් ලෙස සැලකිල්ලට ගත් විට දිනකට අහිමි වන ආදායම රු.39,312 ක් වී තිබුණි.

නිර්දේශ

- i. මගී ප්‍රවාහන අවශ්‍යතාවය සඳහා ප්‍රමුඛතාවය ලබාදී කටයුතු කිරීම.
- ii. වෙනත් ආයතනවලට බස් රථ ලබාදීමේදී ඒ සඳහා වන වියදම ආවරණය වූ ලාභාන්තිකයක් සහිතව ලබාදීමට කටයුතු කිරීම හා එම ආදායම ඩිපෝව වෙත ලැබීමට කටයුතු කිරීම.
- iii. අදාල ගාස්තු වර්තමානයට ගැලපෙන පරිදි සංශෝධනය කිරීමට කටයුතු කිරීම.
- iv. මෙම බස් රථ ලබාදීමේදී අත්තිකාරම් මුදලක් ලබා ගැනීමට යටත්ව බස් රථ මුදාහැරීම.
- v. හිඟ මුදල් අය කිරීමට හා ඒ සඳහා ප්‍රමාද ගාස්තු අය කර ගැනීමට විධිවිධාන සැලැස්වීම.
- vi. බස් රථ බාහිර පාර්ශවයකට මුදාහැරීමේ සිට ආපසු ලබා ගැනීම දක්වා එම බස් රථ වල ආරක්ෂාව හා වැරදි ලෙස යොදාගැනීම වැළැක්වීමට අවශ්‍ය විධිවිධාන ඇතුළත් කිරීම.
- vii. මධ්‍යම බස් රථ නැවතුම්පොළේ ඉන්ධන පිරවීම හා අනෙකුත් සේවා කටයුතු අවම පිරිවැයක් යටතේ කාර්යක්ෂමව ඉටුකර ගැනීම පිණිස අදාල පහසුකම් එම ස්ථානයේ ඇති කිරීම.
- viii. කඩවත ඩිපෝව සම්බන්ධව කි.මී.4 කට ආසන්න දුරක් එසේ ආදායම් නොලබමින් ධාවනය කිරීමට සිදුවීමේ ගැටලුව සඳහා ගාස්තු අයකිරීම් පදනම යටතේ මගීන් ධාවනය කිරීමට පියවර ගැනීමට කටයුතු කිරීම.

3.4 බස් රථ වල නඩත්තු කටයුතු

බස් රථ වලින් උපරිම සේවාවක් ලබා ගැනීම සඳහා ඒවා නිසි පරිදි නඩත්තු කිරීම හා ඒ සඳහා සෑම බස් රථයක් සම්බන්ධයෙන් වෙන් වශයෙන් නඩත්තු තොරතුරු වාර්තා පවත්වා ගෙන යාම අත්‍යාවශ්‍ය වේ. ඒ සඳහා නිශ්චිත කාල රාමු බස් රථ නිෂ්පාදකයන් විසින්ම තීරණය කර තිබූ අතර විකිණීමෙන් පසු සේවාව නිසි පරිදි ලබා ගැනීම සඳහා මෙම සේවාවන් නිසි පරිදි ඉටු කිරීම අනිවාර්ය වේ. ඒ අනුව ධාවන කිලෝ මීටර් 8800 දී වැසිය සමඟ බස් රථ සම්පූර්ණයෙන් සේදීම, තෙල් ඇල්ලීම, ග්‍රීස් සේවා කටයුතු ඉටුකිරීම සහ අනෙකුත් සිරු මාරු කිරීම් වලින් පසු එන්ජින් තෙල් මාරුව සිදුකළ යුතු කි.මී 16000 දී හා කි.මී 24000 දී ඉහත සඳහන් සේවාවන් ඉටුකිරීමෙන් පසු නියමිත තටාකංගණ සේවා වාරයන් ඉටුකිරීම සහ ඉන්පසු සෑම කි.මී 32000 කට වරක් බස් රථයේ වැසිය සමඟ සම්පූර්ණ පිරිසිදු කිරීමක් කර අධිපීඩන ජලයෙන් සෝදා ඉර 38 වාර්තාවේ සඳහන් පරිදි බස් රථයේ සියලුම අංගයන් ආවරණය වන පරිදි අදාල සේවා කිරීම් මගින් බස් රථ උපරිම ධාවන තත්ත්වයෙන් පවත්වා ගැනීමට කටයුතු කළ යුතු වේ.

මේ අනුව ශ්‍රී ලංගම ඩීපෝ 11 සම්බන්ධයෙන් සිදුකළ නියැදි පරීක්ෂාවේදී අනාවරණය වූ පරිදි බස් රථ සේවා කිරීම්, තෙල් මාරු කිරීම් සහ තටාකංගණ සේවා වාරයන් නිසි පරිදි නියමිත දිනට සිදු නොකරන බව සහ එසේ අතපසු වූ සේවා සහ නඩත්තු කටයුතු වල දීර්ඝ කාල ප්‍රමාදයන් වාර්තා විය. එබැවින් බස් රථවල ධාවන තත්ත්වය පහළ බැස බස් රථවල ඵලදායී ජීව කාලය අඩු වී තිබුණි.

සේවා කිරීම් හා නඩත්තු කටයුතු වල කාල ප්‍රමාදයන් වාර්තා වූ එක් එක් ඩීපෝවට අයත් බස් රථ සංඛ්‍යා පිළිබඳ විස්තර පහත ඡේද වලින් සාකච්ඡා කරනු ලැබේ.

3.4.1 කට්ටල් තෙල් මාරු කිරීම

බස් රථය සඳහා නිසි නඩත්තුවක් පවත්වා ගැනීමේදී කට්ටල් තෙල් මාරු කිරීම හා තටාකංගණ සේවා නිශ්චිත දිනයන්හි සිදුවිය යුතු වුවද එම කාර්යයන් දිගින් දිගටම ප්‍රමාදවී සිදුව තිබූ බව නිරීක්ෂණය විය.

මේ අනුව මාස 06 සිට මාස 12 ඉක්ම වූ කාල පරාසයක් තුළ එසේ කට්ටල් තෙල් මාරු කිරීම් සිදු නොකර ධාවනය වී ඇති අවස්ථා නිරීක්ෂණය විය. තවද නියැදි පරීක්ෂාවට ලක්වූ අවිස්සාවේල්ල ඩීපෝවේ මාස 06 දක්වා කාලයක් තුළ එසේ කට්ටල් තෙල් මාරු නොකරන ලද බස් රථ 77 න් බස් රථ 46 ක සංඛ්‍යාවක් නව බස් රථ වීම ද මෙහිදී කැපී පෙනුණි. තවද ඩීපෝ 03 ක මාස 12 දක්වා කාලයක් තුළ බස් රථ 13 ක් ද, අවිස්සාවේල්ල ඩීපෝවේ තවත් බස් රථ 02 ක් මාස 12 ට වැඩි කාලයක් තුළ ද එසේ කට්ටල් තෙල් මාරු කිරීම නිසි වේලාවට සිදු නොකර ධාවනයේ යොදවා තිබුණි. නියමිත දිනයන්හිදී කට්ටල් තෙල් මාරු කිරීමේ වැඩපිළිවෙලක් ක්‍රියාත්මක නොවීම හා කට්ටල් තෙල් ලබා ගැනීමට අවශ්‍ය මුදල් ප්‍රතිපාදන ඇතැම් ඩීපෝවල නොමැති වීම ද මේ සඳහා බලපා තිබුණි.

ධාවන කිලෝ මීටර් ප්‍රමාණය අනුව අදාළ නඩත්තු කටයුතු කාලීනව සිදු කළ යුතු වුවද එසේ නොකිරීමට ලිහිසි තෙල් සහ ග්‍රීස් තොග අවශ්‍ය වේලාවට අවශ්‍ය ප්‍රමාණයන් ඩීපෝ තුළ පවත්වාගෙන ගොස් නොතිබීම බලපා තිබූ බව නිරීක්ෂණය විය. අවිස්සාවේල්ල ඩීපෝවේ විගණිත දිනය වූ 2012 මැයි මස 29 වන දිනට ආසන්න දිනයන්හි දී කට්ටල් තෙල් තොග (Engine Oil) ශේෂයන් නොතිබූ අවස්ථා 14 ක් නිරීක්ෂණය විය.

3.4.2 බස් රථ සේවා කිරීම හා නඩත්තු කටයුතු යාවත්කාලීනව සිදු කිරීම.

මූල්‍ය දුෂ්කරතා පැවතීම නිසා කට්ටල් හා උප කට්ටල් තෙල් මාරු කිරීම සඳහා අවශ්‍ය වන ලිහිසි තෙල් සහ ග්‍රීස් මිලදී ගැනීමේ දී වරින් වර කුඩා ප්‍රමාණයෙන් මිලදී ගැනීමට සිදුවීමෙන් ඒවා තොග වශයෙන් මිලදී ගැනීම සඳහා වැයවන පිරිවැයට සාපේක්‍ෂව අධික පිරිවැයක් දැරීමට සිදුවී තිබුණි.

මේ සම්බන්ධයෙන් පහත නිරීක්ෂණයන් සිදු කෙරිණි.

- i. 2012 ජනවාරි 01 දින සිට 2012 මැයි 31 දක්වා යටිතුවර ඩිපෝව යටතේ කුඩා ප්‍රමාණයන්ගෙන් තෙල් සහ ලිහිසි තෙල් මිලදී ගැනීම නිසා රු.215,972 ක අලාභයක් සිදුවී තිබුණි.
- ii. කැගල්ල ඩිපෝවේ සිදුකල නියැදි පරීක්ෂාවේදී 2012 වර්ෂයේ ජනවාරි සිට මැයි දක්වා ඩෙලෝ 500 ලිහිසි තෙල් සිල්ලර වශයෙන් මිලදී ගැනීමේ දී සිදු වූ රු. 82,291 ක අලාභයක් අනාවරණය විය.

3.4.3 නව බස් රථ සේවා ස්ථාන (Service Stations) ඇති කිරීම

2008 වර්ෂයේ ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය මගින් “ආයතනික හා කාර්මික වැඩපල ඉදිකිරීම්, සංවර්ධන කටයුතු සඳහා මුදල් ලබාගැනීම” යන වැය විෂය යටතේ රු. මිලියන 34 ක මුදලක් වැයකර මණ්ඩලයේ ඩිපෝ වල බස් රථ සේවා කිරීමේ ස්ථාන පිහිටුවීම සඳහා අවශ්‍ය නව යන්ත්‍රෝපකරණ ලබා දීමට 2009 සහ 2010 වර්ෂ වලදී කටයුතු කර තිබුණි. විගණන පරීක්ෂාවේ දී අනාවරණය වූ පරිදි එම උපකරණ වලින් නිසි ප්‍රයෝජන නොගෙන තිබූ අතර ඇතැම් සේවා ස්ථාන විවෘත නොකර එම උපකරණ නිෂ්ක්‍රීයව හෝ උන උපයෝජන තත්ත්වයක පැවතුණි. මෙලෙස බස් රථවල සේවා කිරීම් තත්ත්වය සතුටුදායක නොවීම බස් රථ ඇණියේ ධාවන තත්ත්වයට අහිතකර ලෙස බලපා තිබුණි.

හෙළි වූ පරිදි නියැදි පරීක්ෂාවට ලක් කළ ඩිපෝ 03 ක මෙසේ නව සේවා උපකරණ කට්ටල ලබාදීමෙන් අනතුරුව වුවද එම සේවා කටයුතු නිසි පරිදි ඉටු නොකිරීමට හේතු වූ කරුණු ලෙස ඒ සඳහා නිශ්චිත ස්ථානයක් නොමැතිවීම, ජලය නොමැතිවීම හා අවශ්‍ය කාර්ය මණ්ඩලය නොමැතිවීම දක්වා තිබුණි.

ඒ අනුව මෙම ඩිපෝ වල බස් රථ වැසිය පමණක් පිටතින් සේදීමට කටයුතු සිදු කරන බව ඩිපෝ කළමනාකරණය විසින් විගණනයට පැහැදිලි කරන ලදී.

මෙම සේවා කිරීම් කටයුතු මගහැරීම හෝ ප්‍රමාදවීම සම්බන්ධයෙන් බලපා තිබූ අනෙක් කරුණු කිහිපයක් පහත පරිදි විය.

- (අ) ධාවන අංශයේ ලොග් පොත් (Log Sheet) ආශ්‍රයෙන් බස් රථ ධාවන කිලෝ මීටර් ප්‍රමාණය ගණනය කර ඉංජිනේරු අංශය වෙත දැන්වීමේ කාල ප්‍රමාදයන් පැවතුණු අතර විගණිත දිනය වූ 2012 ජූනි 07 දිනට කැගල්ල ඩිපෝවේ මාස 04 ක් ඇතුළත බස් රථ 07 ක් එසේ සේවා කිරීම් ප්‍රමාදව පැවතුණි.
- (ආ) කැබිනිගොල්ලුව ඩිපෝවේ බස් රථ සේවා කිරීම් කටයුතු සිදු කිරීමට අවශ්‍ය උපකරණ හා අනෙකුත් පහසුකම් නොමැතිවීම හේතුවෙන් බස් රථ සේවා කිරීම් කටයුතු සිදුකරනු නොලබන බව නිරීක්ෂණ විය.
- (ඇ) කල්බදු පහසුකම් යටතේ අලුතින් ඩිපෝ වෙත ලබා දී තිබූ නව හීනෝ බස් රථ හැර ඩිපෝවල පවතින සම්පූර්ණ බස් රථ ඇණියේ සියලු බස් රථවල මයිලෝ මීටර් නිසි පරිදි ක්‍රියාත්මක නොවීම හා එකිනෙක බස් රථ වල ධාවන කිලෝ මීටර් ප්‍රමාණය කාලීනව හා නිවැරදිව වාර්තා නොවීම හේතුවෙන් කාලීනව සිදුකළ යුතු බස් රථ සේවා කිරීම් කටයුතු ප්‍රමාදවීම් හා අතපසුවීම් සිදුවන බව පොදුවේ නිරීක්ෂණය විය.

නිර්දේශයන් :-

- i. බස් රථ වල තෙල් මාරු කිරීම්, නඩත්තු කිරීම් සහ සේවා කිරීම් සඳහා අවශ්‍ය තෙල්, ග්‍රිස් හා ලිහිසි තෙල් වර්ග මිලදී ගැනීම සඳහා දැරිය යුතු වියදම නිරන්තරයෙන් සහ අත්‍යවශ්‍යයෙන්ම මණ්ඩලයේ ඩිපෝ විසින් දැරිය යුතු වියදමක් වන බැවින් ඒ සඳහා මාසිකව ඩිපෝවක ආදායමෙන් කොටසක් වෙන් කිරීම.
- ii. කුඩා ප්‍රමාණ වලින් මිලදී නොගෙන ප්‍රාදේශීය වශයෙන් තොග පදනමට මිලට ගැනීම හෝ මණ්ඩලයේ ප්‍රධාන ගබඩාව වෙත එන්ජින් තෙල්, ලිහිසි තෙල් හා ග්‍රිස් එකවර මිලදී ගැනීම සිදුකර ඩිපෝ වල අවශ්‍යතාවයන් මත බෙදා හැරීම.
- iii. එක් එක් බසය සඳහා නඩත්තු කටයුතු වෙනුවෙන් වෙන්කළ දිනය දැක්වෙන දැන්වීම් බස් කාර්ය මණ්ඩලයේ දැන ගැනීම සඳහා ප්‍රදර්ශනය කිරීම.
- iv. බස් රථ සේවා කටයුතු සඳහා වගකිය යුතු අය නිශ්චය කර විධිමත් පරිදි අදාල වගකීම් පැවරීම හා පසු විපරම් කටයුතු පුළුල් කිරීම.
- v. දැනට ලබාදී ඇති සේවා කිරීම් උපකරණ ක්‍රමවත්ව පරිහරණය කිරීම සඳහා ඒවා ස්ථාපිත කිරීමට අවශ්‍ය අනෙකුත් සම්පත් සැපයීම හා ඒ පිළිබඳ පසු විපරම් ක්‍රියා මාර්ග ගැනීම.
- vi. අදාල උපකරණ උපරිම ලෙස ප්‍රයෝජනයට නොගැනීමට බලපා තිබූ අනෙකුත් කරුණු අධ්‍යයනය කොට අවශ්‍ය ප්‍රතිකර්ම කටයුතු සිදුකිරීම.

3.5 ඉන්ධන පිරිවැය කළමනාකරණය

ශ්‍රී ලංගම ඩිපෝවල දෛනික ධාවන පිරිවැයෙන් සියයට 60 කට වැඩි ප්‍රතිශතයක් ඉන්ධන සඳහා වැය වන අතර එක් එක් ඩිපෝවේ බස් රථ සඳහා මාසිකව අවශ්‍ය වන ඩීසල් ප්‍රමාණය මත වැය වන ඉන්ධන පිරිවැය ගණනය කර භාණ්ඩාගාරය විසින් ඉන්ධන සඳහා සහනාධාර ලබාදීමේ ක්‍රමයක් මීට ඉහත වසර වලදී ක්‍රියාත්මක කළද වර්තමානයේ එවැනි ක්‍රියාත්මක නොවීමෙන් ඩිපෝ වල වියදම් විශාල වශයෙන් ඉහළ යාම නිසා බොහෝ ඩිපෝ අලාභ සහිතව පවත්ගෙන යාමට සිදුවී තිබුණි. තවද ඉන්ධන සඳහා නිසි කළමනාකරණයක් නොමැති වීමද මෙහිදී නිරීක්ෂණය විය.

3.5.1 ඉන්ධන තොග වශයෙන් මිලදී ගැනීම

ඩිපෝ සඳහා මාසිකව අවශ්‍ය වන ඉන්ධන ප්‍රමාණය බණිජ තෙල් නීතිගත සංස්ථාව වෙතින් සෘජුවම මිලදී ගැනීමේ දී බණිජ තෙල් නීතිගත සංස්ථාවට ලීටර් 6600 ක බවුසරයක් සඳහා රු.750,000 කට ආසන්න විශාල මුදලක් එකවර ගෙවිය යුතු වේ. යම් සතුටුදායක මට්ටමකින් මූල්‍ය තත්ත්වය යහපත්ව පවත්වාගෙන යන පොළොන්නරුව, තලංගම ආදී ඩිපෝ කිහිපයක් හැර අනෙකුත් සෑම ඩිපෝවක්ම පාහේ මූල්‍ය දුෂ්කරතා පැවැතීම හේතුවෙන් වරින් වර අවශ්‍යතාවය පරිදි පෞද්ගලික පිරවුම්හල් වෙතින් ඉන්ධන මිලදී ගැනීම නිසා බණිජ තෙල් නීතිගත සංස්ථාව විසින් මණ්ඩලය වෙත ඩීසල් ලීටරයක් සඳහා ලබාදෙන රු.1.73 ක මිල සහනාධාරය එම ඩිපෝ වෙත අහිමි වී තිබුණි.

අවිස්සාවේල්ල ඩිපෝව ආශ්‍රිතව 2012 මැයි 24 දින සිදුකළ විගණනයේදී අනාවරණය වූ පරිදි බණිජ තෙල් නීතිගත සංස්ථාවෙන් තොග වශයෙන් ලබා නොගෙන පෞද්ගලික ඉන්ධන හල් වලින් ඉන්ධන සිල්ලර වශයෙන් මිලදී ගැනීම නිසා 2012 මුල් අර්ධ වර්ෂය තුළ ඩිපෝව වෙත සාමාන්‍යයෙන් දැරීමට සිදු වූ අලාභය රු. 318, 777 ක් බව අනාවරණය විය.

3.5.2 ඩිපෝවලට අයත් නොමැති වාහන සඳහා ඉන්ධන නිකුත් කිරීම.

මණ්ඩලයේ ඩිපෝ 11 ක සිදු කළ නියැදි විගණනයේ දී, ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ ප්‍රධාන කාර්යාලයේ හා ප්‍රාදේශීය කාර්යාල වල වාහන සඳහා විධිමත් ක්‍රමවේදයකින් තොරව ඉන්ධන සපයා තිබූ බව අනාවරණය විය. නියැදි පරීක්ෂාවට ලක්කළ ඩිපෝ 4 ක 2009, 2010, 2011 සහ 2012 වර්ෂ වලදී ඩිපෝවට අයත් නොවන මණ්ඩලයේ හා වෙනත් වාහන වෙනුවෙන් සපයා තිබූ ඉන්ධන වෙනුවෙන් රු. 2, 798, 440 වැය කර තිබුණි.

3.5.3 ඩිපෝවල ස්ථාපිත ඉන්ධන ටැංකි සහ ඉන්ධන පිරවීමේ කටයුතු

නියැදි පරීක්ෂාවට ලක් වූ ඩිපෝ කිහිපයක නිරීක්ෂණය පහත පරිදි විය.

(අ) මොරටුව ඩිපෝව

- i. මොරටුව ඩිපෝවේ RET – 16343 E – RM – 22207 දරන ඩීසල් පොම්පයේ මෝටරය විගණිත දිනය වූ 2012 මැයි 15 දිනට වසර 02කට වඩා වැඩිකාලයක සිට අක්‍රියව පැවතුණි. ඉන්ධන පොම්පය අක්‍රිය තත්ත්වයට පත්වන විට එම ඉන්ධන ටැංකියේ ඩීසල් ලීටර් 1545 ක් පැවති බව වාර්තා වූ අතර දීර්ඝ කාලයක් තිස්සේ මෙසේ ඉන්ධන තැන්පත්ව තිබීමෙන් මෙම ඉන්ධන පොම්පය නැවත භාවිතා කළ නොහැකි අයුරින් මල බැදීම්, තෙල් මණ්ඩි බැදීම් සිදුව ඇති බව නිරීක්ෂණය විය.
- ii. මීට අමතරව භාවිතයේ පැවති භූගත ඉන්ධන ටැංකිය එක් පැත්තකට ඇලව පිහිටීම නිසා ටැංකියේ පවතින ඉන්ධන ප්‍රමාණය තරා ඉන්ධන ප්‍රමාණයට වඩා වැඩිපුර ප්‍රමාණයක් ගිල්වුම් කෝදුවේ මිම්ම අනුව පෙන්වුම් කරන බව නිරීක්ෂණය විය.

(ආ) කඩවත ඩිපෝව

කඩවත ඩිපෝවේ ඉන්ධන ටැංකියට අයත් I වන පොම්පයේ මීටරය අක්‍රිය වීම පිළිබඳව ලංකා බණිප තෙල් නීතිගත සංස්ථාව වෙත දැනුම් දී 2012 මැයි 30 දිනට මාස 06 කට අධික කාලයක් ගතවී තිබුණි. එය නැවත පිළිසකර කිරීම කළ නොහැකි බව සහ නව ඉන්ධන පොම්පයක් සවිකළ යුතු බවට බණිප තෙල් නීතිගත සංස්ථාවේ නිලධාරීන් පැමිණ සිදුකළ පරීක්ෂාවෙන් පැහැදිලි වී ඇතත්, එය කඩිනමින් ඉටුකරවා ගැනීමට අසමත් වී ඇත.

(ඇ) නිට්ටඹුව ඩිපෝව

විගණිත දිනට මාස 08 ක පමණ කාලයක සිට, ඩිපෝවේ ඉන්ධන ටැංකි 02 න් එක් පොම්පයක් අක්‍රිය තත්ත්වයේ පැවතිය ද එය අළුත්වැඩියා කර නොතිබුණි.

නිර්දේශයන් :-

- i. මණ්ඩලයේ බස්රථ සඳහා අවශ්‍යතාවය අනුව පෞද්ගලික පිරවුම්හල් වලින් ඉන්ධන මිලදී ගැනීමේදී සහනාධාර ක්‍රමයක් ක්‍රියාත්මක කිරීමට ඇති හැකියාව සම්බන්ධයෙන් අදාළ ආයතන සමඟ සාකච්ඡා කිරීම.

- ii. ඉන්ධන තොග වශයෙන් ලබා ගැනීමට හැකිවන පරිදි මණ්ඩලයේ වියදම් බර තැබීමේදී ඉන්ධන වියදම සඳහා වැඩි බරක් ලබාදීම.
- iii. ඩිපෝවල පරිභාහිර වාහන වලට (වෙනත් ඩිපෝවල බස්රථ හැර) ඩිපෝව මඟින් ඉන්ධන නිකුත් කිරීම සම්බන්ධ දැඩි සීමා පැනවීම. (එක් එක් නිලධාරියාගේ තනතුර අනුව උපරිම ඉන්ධන සීමා නිර්ණය කර ඇත.)
- iv. ඉන්ධන ටැංකි සහ ඉන්ධන පොම්ප නිසි පරිදි නඩත්තු කිරීමේ වැඩ පිළිවෙලක් ක්‍රියාත්මක කිරීම හා මේ සම්බන්ධයෙන් ලංකා බණිජ තෙල් නීතිගත සංස්ථාව සම්බන්ධ කොට අවශ්‍ය පියවර ගැනීම.
- v. ඉන්ධන තොග මට්ටම් හා නිවැරදි ඉන්ධන ශේෂ පදනම් කර ගනිමින් ඉන්ධන තොග පාලනය සම්බන්ධයෙන් පරිපාටි හඳුන්වා දීම.
- vi. බස්රථවල මයිලෝ මීටර් හා ඉන්ධන මීටර් බොහෝ විට නිසි පරිදි ක්‍රියාත්මක වන්නේද යන්න සොයා බැලීම හා බස්රථ වලට ඉන්ධන පිරවීමේදී ඉන්ධන මීටර් පදනම් කරගනිමින් සිදු කිරීම.

3.6 මණ්ඩලයේ ප්‍රාදේශීය වැඩපොළවල කාර්ය සාධනය

මණ්ඩලයේ බස් රථ ඇණිය නිසි ලෙස නඩත්තු කිරීමට හා බස් රථ ඇණිය ඉහළ නංවා ගැනීමේ යන අරමුණු සඳහා මුල් අවධියේදී මෙම ප්‍රාදේශීය වැඩපොළවල් ආරම්භ කර තිබුණි. විගණනයේදී නිරීක්ෂණය වූ පරිදි ප්‍රාදේශීය වැඩපොළවල් 11ක් සම්බන්ධයෙන් පසුගිය වසර 03 ක කාර්යසාධන තොරතුරු ලබා ගැනීමට කටයුතු කළ අතර කුරුණෑගල සහ බදුල්ල යන ප්‍රාදේශීය වැඩපොළවල් 02 ට අදාළ තොරතුරු ඉදිරිපත් කර නොතිබූ අතර ඉතිරි ප්‍රාදේශීය වැඩපොළවල් 09 සම්බන්ධයෙන් ලද තොරතුරු අනුව පහත කරුණු නිරීක්ෂණය විය.

3.6.1 නිෂ්පාදන කාර්ය සාධනය

(අ) බස් බොඩි අළුත්වැඩියාව

2009 වර්ෂයේ සිට 2012 මුල් අර්ධ වර්ෂය දක්වා බණ්ඩාරවෙල, මාතලේ, පෙට්ටිගලවත්ත, උඩුබද්දාව හා මැදවව්විය යන මණ්ඩලයේ වැඩපොළවල්වල බස්බොඩි අළුත්වැඩියාවන් සිදුකළ සංඛ්‍යාව පිළිවෙලින් 115 ක්, 242 ක්, 49 ක්, 105ක් හා 44 ක් විය.

විශ්ලේෂණය කිරීමේදී මාතලේ, උඩුබද්දාව, පෙට්ටිගල වත්ත යන ප්‍රාදේශීය වැඩපොළ මඟින් ඉටුකරනු ලබන ප්‍රධාන කාර්යයන් වනුයේ බස් බොඩි නිෂ්පාදනය සහ බස් බොඩි

අලුත්වැඩියාව වන අතර එම ප්‍රාදේශීය වැඩපොළවල් සඳහා වාර්ෂික ඉලක්ක ගත නිමැවුම් ප්‍රමාණය තීරණය කොට නොතිබුණු බව අනාවරණය විය.

මැදවව්විය ප්‍රාදේශීය වැඩපොළෙහි 2009, 2010, 2011 යන වර්ෂවල අපේක්ෂිත නිමැවුම් ඉලක්කය සමග තරා නිමැවුමේ දායකත්වයේ සාමාන්‍ය සැසඳීමේදී එය සියයට 12 ක තරම් පහළ මට්ටමක පැවතුණි.

මණ්ඩලයේ සමස්ත නිෂ්පාදනය හා සැසඳීමේදී 2009 වර්ෂයට සාපේක්ෂව 2010 වර්ෂයේදී බණ්ඩාරවෙල, උඩුබද්දාව සහ මාතලේ යන ප්‍රාදේශීය වැඩපොළවල් වල නිෂ්පාදන කාර්ය සාධනය පිළිවෙලින් සියයට 5.5, සියයට 6.5 සහ සියයට 8 ක් බැගින් වර්ධනය වී ඇති නමුත් පෙට්ටිගලවත්ත සහ මැදවව්විය යන ප්‍රාදේශීය වැඩපොළවල නිෂ්පාදන කාර්යසාධනය 2009 වර්ෂයට සාපේක්ෂව 2010 වර්ෂයේ සියයට 2 කින් පිරිහීමක් දක්නට ලැබුණි. වර්ෂ 2009 සිට වර්ෂ 2010 කාල පරිච්ඡේදය තුළ බණ්ඩාරවෙල, මාතලේ, පෙට්ටිගලවත්ත, උඩුබද්දාව හා මැදවව්විය ප්‍රාදේශීය වැඩපොළවල සාමාන්‍ය කාර්යසාධනය පිළිවෙලින් සියයට 13, සියයට 31, සියයට 7, සියයට 14 හා සියයට 8 ක් විය.

මේ අතර පෙට්ටිගලවත්ත ප්‍රාදේශීය වැඩපොළ 2004 සුනාමි ව්‍යසනයට හසුවීමෙන් පසු ගාල්ල ඩිපෝවේ බස්රථ සෝදන ගොඩනැගිල්ලේ තාවකාලිකව ආරම්භ කර පවත්වාගෙන යනු ලබන නමුත් එය අවම පහසුකම් සහිතව පැවතීම නිසා එහි කාර්යසාධන මට්ටම අඩු මට්ටමක විය.

(ආ) ගියර් පෙට්ටි අලුත්වැඩියාව

2009 වර්ෂයේ සිට 2012 මුල් අර්ධ වර්ෂය දක්වා වූ කාල පරිච්ඡේදය තුළ ගම්පහ, මැදවව්විය, ගිංතොට හා යටිනුවර මණ්ඩලයේ ප්‍රාදේශීය වැඩපොළවල සාමාන්‍ය කාර්යසාධනය පිළිවෙලින් සියයට 32 ක්, සියයට 8.6 ක්, සියයට 8 ක් හා සියයට 34 ක් විය.

(ඇ) එන්ජින් කට්ටල අළුත්වැඩියාව

2009 වර්ෂයේ සිට 2012 මුල් අර්ධ වර්ෂය දක්වා වූ කාල පරිච්ඡේදය තුළ එන්ජින් අලුත්වැඩියාවේදී ද ගිංතොට, යටිනුවර ප්‍රාදේශීය වැඩපොළවල් සියයට 40 ක සහ සියයට 42 ක කාර්ය සාධන මට්ටමක් පවත්වාගෙන ගොස් තිබූ අතර මැදවව්විය ප්‍රාදේශීය වැඩපොළේ නිෂ්පාදනයේ සියයට 29 ක තරම් අවම මට්ටමක පැවතුණි.

(ඇ) ඇක්සල් අළුත්වැඩියාව

පසුපස ඇක්සල් අළුත්වැඩියාව සම්බන්ධයෙන් 2009, 2010 සහ 2011 වර්ෂවල ගිණිතොට සහ මැදවිවිස යන ප්‍රාදේශීය වැඩපොළවල්වල කාර්යසාධනය පරීක්ෂා කිරීමේදී ගිණිතොට ප්‍රාදේශීය වැඩපොළ පමණක් 2010 සහ 2011 වර්ෂවලදී පිළිවෙලින් පසුපස ඇක්සල් 21 සහ 05 ක් අළුත්වැඩියා කර තිබූ අතර එම වර්ෂ වලදී මැදවිවිස හෝ ගිණිතොට වැඩපොළවල ඉදිරිපස ඇක්සල් නිෂ්පාදනයක් සිදු වී නොමැත. අදාළ වර්ෂ වලදී මැදවිවිස, ගිණිතොට ප්‍රාදේශීය වැඩපොළවල ඉදිරිපස ඇක්සල් අළුත්වැඩියා කිරීමේ කටයුතු සම්පූර්ණයෙන්ම පාහේ අඩපණ වී පැවතුණ බව නිරීක්ෂණය විය.

(ඉ) පෙරසවි ටයර් නිෂ්පාදනය

අම්පාර ටයර් කම්හලේ 2009, 2010, 2011 යන වර්ෂ වලදී සහ 2012 මුල් අර්ධ වර්ෂ වලදී පෙරසවි ටයර් නිෂ්පාදනයේ සාමාන්‍ය කාර්යසාධනය පිළිවෙලින් සියයට 27 ක්, සියයට 60 ක්, සියයට 60 ක් හා සියයට 55 ක් විය.

මෙසේ අපේක්ෂිත නිමැවුමට සාපේක්ෂව තරා නිෂ්පාදන අඩුවීමට බලපෑ මූලික හේතුව ලෙස අමුද්‍රව්‍ය ඇතුළු අවශ්‍ය මුදල් ප්‍රතිපාදන ප්‍රමාණය නිසි පරිදි නිසි කළට නොලැබී යාම ලෙස වාර්තා වී තිබුණි. මණ්ඩලයේ නඩත්තුවට අදාළ ටයර්වල අවශ්‍යතාවය මූලික වන අතර ටයර්වල හිඟකම නිසා බස්රථ ඇණිය පූර්ණ වශයෙන් ධාවනය කරවීමට අපොහොසත් වීමට බෙහෙවින් බලපා තිබුණි. ඒ අනුව ටයර් පෙරසවි කිරීමේ කාර්යය පෞද්ගලික අංශයේ ආයතන මගින් ඉටුකර ගනු ලබන බවත්, ඒ සඳහා වාර්ෂිකව විශාල වියදමක් දැරීමට සිදු වී තිබූ බවත් නිරීක්ෂණය විය. එබැවින් ඒ සඳහා ද මුදල් ප්‍රතිපාදන රජයෙන් දැරීමට සිදුවී තිබුණි.

(ඊ) ප්‍රාදේශීය වැඩපොළවල් මඟින් අළුත්වැඩියා ආපසු ඩිපෝ වෙත බස් රථ භාර දීම.

මොරටුව ඩිපෝවෙන් වරින් වර ප්‍රාදේශීය වැඩපොළවල් වෙත යොමු කළ බස් රථ අළුත්වැඩියා කර නැවත ඩිපෝව වෙත නිසි කළට භාර නොදුන් අවස්ථා 5 ක් නිරීක්ෂණ විය.

අළුත්වැඩියාවට යොමුකළ මෙම බස්රථ ඩිපෝවේ බස් රථ ඇණියට ඇතුළත් වී තිබුණද භෞතික වශයෙන් ඒවා ඩිපෝව සතු නොවීම නිසා දීර්ඝ කාලයක් තුළ බස් රථ ඇණිය උපයෝජනය උපරිම මට්ටමින් පවත්වා ගෙන යාමට බාධාවක් වී තිබුණි. ධාවනයට නුසුදුසු මෙම බස්රථ නැවත අලුත්වැඩියාකර ඩිපෝව වෙත ලබා ගැනීමට ප්‍රමාණවත්

පියවර ගෙන නොතිබුණු අතර, මෙම ප්‍රමාදය සඳහා පැහැදිලි හේතු විගණනයට ඉදිරිපත් නොකෙරුණි. සමස්තයක් ලෙස ගත්විට මෙම වැඩපොළවල්වල නිෂ්පාදන කාර්යසාධනය අවම මට්ටමක පැවතීමට බලපා ඇත්තේ ඒවායේ පවතින මානව හා භෞතික සම්පත්වල හිඟතාවය බව නිරීක්ෂණය විය.

3.6.2 ප්‍රාදේශීය වැඩපොළ වල සේවක මණ්ඩල කළමනාකරණය

මේ සම්බන්ධව විස්තර පහත දැක්වේ.

- (අ) ප්‍රාදේශීය වැඩපොළවල කාර්ය මණ්ඩලය ගම්පහ, බණ්ඩාරවෙල, යටිනුවර, ගිංතොට හා මැදවව්විය ප්‍රාදේශීය වැඩපොළවල පිළිවෙලින් 02, 11, 35, 45, 50 වශයෙන් උෞතව පැවතුණි. මෙම උෞතා ගණනය කර ඇත්තේ මණ්ඩලය විසින්ම පිළියෙල කර ඇති සේවක මණ්ඩල අවශ්‍යතාවය ගණනය කරනු ලබන නිර්ණායකයන් සැලකිල්ලට ගනිමිනි. එහෙත් මෙම ගණනය කිරීමේ පදනමෙහි සාධාරණත්වය තහවුරු නොවීය. නියැදි පරීක්ෂණයට ලක්වූ යටිනුවර ප්‍රාදේශීය වැඩපොළේ ඉංජිනේරු කම්කරුවන් 11 ක් වූ අතර වැද්දුම්කරුවෙකු, විදුලි කාර්මිකයෙක්, මැෂින් අංශයේ කම්හල්කරුවෙකු සහ මැෂින් අංශයේ වැද්දුම්කරුවෙකු වශයෙන් අවශ්‍ය පළපුරුද්ද නොමැති සිව් දෙනෙක් ඉංජිනේරු කම්කරුවන් වශයෙන් සේවයේ යෙදී සිටි බව නිරීක්ෂණය විය.
- (ආ) ගිංතොට ප්‍රාදේශීය වැඩපොළේ අනුවිත ලෙස කාර්ය මණ්ඩලය සේවයේ යොදවා තිබූ අතර, කාර්ය මණ්ඩල සාමාජිකයන් හත් දෙනෙකු නිත්‍ය තනතුරින් බාහිරව ඊට ඉහළ මට්ටමේ තනතුරුවල සේවය කිරීම සඳහා අනුවිත ලෙස පත්වීම් ලබා දී තිබුණි. මීට අමතරව ගබඩා පාලකවරු දෙදෙනෙක් සහකාර සම්පාදක නිලධාරී තනතුරේද, ගබඩා ලිපිකරුවෙක් ගබඩා පාලක තනතුරේද රාජකාරි ආවරණය කළ බව වාර්තා විය.
- (ඇ) පෙට්ටිගලවත්ත ප්‍රාදේශීය වැඩපොළේ කම්කරු ශ්‍රේණියේ සේවකයින් දෙදෙනෙක් තහඩු කාර්මික තනතුරේද, ගබඩා කම්කරුවෙක් ලිපිකරුවෙකු වශයෙන්ද, අනුවිත පත්වීම් ලබා රාජකාරි ඉටුකරන බව නිරීක්ෂණය විය.
- (ඈ) උඩුබද්දාව ප්‍රාදේශීය වැඩපොළේ ඉංජිනේරු පරීක්ෂකවරයෙක් පෝමන් තනතුරේද, ලිපිකරු තනතුරේ නිදෙනෙක් ලිපිකරු ආවරණ තනතුරේද, අනුවිත සේවයේ යෙදී සිටි බව නිරීක්ෂණය වීම.

නිර්දේශයන් :-

- i. මණ්ඩලයේ ප්‍රාදේශීය වැඩපොළවලින් ලැබෙන දායකත්වය ප්‍රමුඛ කාරණයක් ලෙස සලකා අවශ්‍ය අමතර කොටස් ඇතුළු අවශ්‍යතා අවශ්‍ය ප්‍රමාණයෙන්, නිසි ගුණාත්මක තත්වයෙන් නිසි කළට වේලාවට ලබා දීම.
- ii. ප්‍රාදේශීය වැඩපලවල්වල ධාරිතාවය උපරිම මට්ටමින් පවත්වා ගැනීමට අවශ්‍ය යටිතල පහසුකම් ලබාදීම.
- iii. පිළිගත් නිර්ණායකයන් යොදාගනිමින් අවශ්‍යතා පදනම් කරගෙන අනුමත කාර්ය මණ්ඩලය තීරණය කිරීම.

3.7 වෙනත් ආදායම් හා පොදු කරුණු

3.7.1 අබලි බස් රථ ප්‍රසිද්ධ වෙන්දේසියේ විකිණීම.

2012 මාර්තු 23 දින ඉදිරිපත් කරන ලද අමාත්‍ය මණ්ඩල සංදේශ අංක 12/0422/538/010 සහ ඒ සම්බන්ධයෙන් 2012 අප්‍රේල් 24 දිනැති අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණ දැනුම් දීමේ අංක අමප/12/0422/538/010 අනුව ගර්භිත කර භාවිතයෙන් ඉවත්කර ඇති බස් රථ 1882 ක් ප්‍රසිද්ධ වෙන්දේසියේ විකිණීමට සහ එමගින් ලැබෙන ආදායමින් දැනට ධාවනයෙහි නිරත බස් රථ ඇණියට අවශ්‍ය නව ටයර්,ටියුබ්, බැටරි සහ අමතර කොටස් මිලදී ගෙන නඩත්තු කිරීම සඳහා අනුමැතිය ලබාදී තිබුණි. මේ සම්බන්ධයෙන් පහත කරුණු නිරීක්ෂණය විය.

(අ) 2012 ශ්‍රී ලංගම අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල පත්‍රිකා අංක 15 මගින් මෙම ගර්භිත බස් රථ වෙන්දේසි කිරීමේ දී එම බස් රථ වල ලියාපදිංචි සහතිකය අවලංගු නොකර ලියාපදිංචි සහතිකය සමග වැසි නොකපා විකිණීමට අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතිය අපේක්ෂා කර තිබුණි.

අමාත්‍ය මණ්ඩල සංදේශයේ හෝ තීරණ දැනුම් දීමේ දී හෝ එසේ ගර්භිත කර භාවිතයෙන් ඉවත් කරන ලද අබලි බස් රථ වෙන්දේසි කර විකිණීමේදී එම බස් රථවල ලියාපදිංචි සහතිකය සමග වෙන්දේසි කිරීම සඳහා අනුමැතියක් ලබාදී නොතිබූ අතර පසුව අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ තීරණයක් මත ලියාපදිංචි සහතිකය සමග වැසි නොකපා ගර්භිත බස් රථ වෙන්දේසි කිරීමට කටයුතු කර තිබුණි.

(ආ) වෙන්දේසිකර විකිණීම සඳහා ඉදිරිපත් කරනුයේ අදාල අළුත්වැඩියාවන් ආර්ථික වශයෙන් ඵලදායී නොවන ලෙසට වර්ගීකරණය කර ඇති සහ දීර්ඝ කාලයක් තිස්සේ ධාවනයෙන් ඉවත්කර ඇති අබලි බස් රථ හෝ ගර්භිත කිරීමට යෝජිත බස් රථ වන බැවින් ඒවා නැවත ධාවන තත්වයට එක් කිරීමට ඉඩකඩක් නොමැති බස් රථ වියහැකිය. මෙසේ වෙන්දේසි කරන බස් රථවල ලියාපදිංචි සහතිකය බාහිර පාර්ශවයක් වෙත වැසිය

නොකපා වැඩි මූල්‍ය ප්‍රතිලාභයක් මත වෙන්දේසි කිරීම මගින් නැවත ධාවනයට නුසුදුසු බවට තීරණය කරන ලද බස් රථවල ලියාපදිංචි සහතික යොදා ගනිමින් වෙනත් අයලා ක්‍රියාවලට යෙදවීමට ඉඩකඩ ඇති බව නිරීක්ෂණය විය.

(ඇ) මෙසේ ලියාපදිංචි සහතිකය සමග වෙන්දේසිය සඳහා ඉදිරිපත් කළ ගර්භිත බස් රථ සම්බන්ධයෙන් සිදුකළ නියැදි විගණන පරීක්ෂාවේදී 2012 ජූනි 18 දිනට ලියාපදිංචි සහතිකය සමග වෙන්දේසිය සඳහා ඉදිරිපත් කළ බස් රථ 42 න් 11 ක් වෙන්දේසියේදී නොවිකිණි ඉතිරි වී තිබීමත් 2012 මැයි 24 දිනට වෙන්දේසි කිරීම අවසන් වූ රත්මලාන, මොරටුව, හොරණ, මතුගම හා හෝමාගම යන ඩිපෝවල වෙන්දේසියේදී නොවිකිණි ඉතිරි වූ බස් රථ සංඛ්‍යාව පිළිවෙලින් 18 ක්, 13 ක්, 27 ක්, 31 ක් සහ 31 ක් වීම හා එහිදී ඇස්තමේන්තු ගත ආදායමට වඩා බස් රථ වෙන්දේසි ආදායම රු.4,638,000 කින් අඩු වීම යන කරුණු සැලකීමේ දී මෙසේ ලියාපදිංචි සහතිකය සමග බස් රථ වෙන්දේසි කිරීමෙන් වැඩි මූල්‍ය ප්‍රතිලාභයක් අරමුණු කිරීම නිෂේද වන බව නිරීක්ෂණය විය.

(ඈ) වෙන්දේසියට ඉදිරිපත් කිරීමෙන් පසු ඉතිරි වන අබලි බස් රථ ඉහත සඳහන් කළ අමාත්‍ය මණ්ඩල සංදේශයට අනුව මුදල් හා ක්‍රමසම්පාදන ඇමතිතුමාගේ නිරීක්ෂණ වල යෝජනා කර ඇති ආකාරයට බස් රථ සැකිලි දිවයින වටා සමුද්‍ර තීරයේ බාදනය වැලැක්වීම සඳහා උපකාරී වන කොරල් පර වර්ධනය වීමට හිතකර පරිසරයක් ඇති කිරීම සඳහා යොදා ගැනීම පිණිස අදාළ ආයතන වෙත ලබාදීමට යෝජනා කර ඇතත් එම තීරණය ක්‍රියාත්මක වී නොතිබුණි.

(ඉ) අමාත්‍ය මණ්ඩල සංදේශයට අනුව මුදල් හා ක්‍රමසම්පාදන ඇමතිතුමාගේ නිරීක්ෂණ මගින් ඉදිරිපත් කළ යෝජනාවෙහි බස් රථ වෙන්දේසියෙන් ලැබෙන ආදායම දැනට ධාවනයෙහි නිරත බස් රථ ඇණියට අවශ්‍ය වන ටයර් ටියුබ්, බැටරි සහ අමතර කොටස් මිලදී ගැනීම සහ නඩත්තු කිරීම සඳහා යෙදවිය යුතු බවට උපදෙස් දී ඇතත්, මණ්ඩලයේ ප්‍රධාන කාර්යාලයෙන් හෝ නියැදි පරීක්ෂාවට ලක්කළ ඩිපෝවලදී හෝ මේ සඳහා විධිමත් සැලසුම් සහගත වැඩපිළිවෙලක් ක්‍රියාත්මක කරන බවට ප්‍රමාණවත් සාක්ෂි විගණනය වෙත ඉදිරිපත් නොවුණි.

(ඊ) ගර්භිත කිරීමට යෝජිත, භාවිතයෙන් ඉවත්කරන ලද බස් රථ ගර්භිත බස් රථ ලෙස වර්ගීකරණය කර අබලි බස් රථ ලෙස ප්‍රසිද්ධ වෙන්දේසියේ විකිණීම සඳහා ඉදිරිපත් කිරීමට අවම වශයෙන් ධාවන කිලෝ මීටර 500,000 ඉක්මවා ධාවනය කර තිබිය යුතු වීම හෝ බස් රථ ලියාපදිංචි දින සිට අවම වශයෙන් වසර 15 ක සක්‍රීය මෙහෙයුම් කාලයක්

සම්පූර්ණකර තිබිය යුතු බවට වූ අනිවාර්ය නිර්ණායකයන් මෙහිදී සලකා බලා නොතිබූ බව නියැදි පරීක්ෂණයට ලක්කළ ඩිපෝවලින් නිරීක්ෂණය විය. විස්තර පහත පරිදිවිය.

- i. නියැදි පරීක්ෂාවට ලක්වූ ඩිපෝ 3 ක වෙන්දේසිය සඳහා ඉදිරිපත් කළ බස් රථ 5 ක ධාවන දුර කි.මී 214,828 සිට 358,517 ක පරාසයක් තුළ වූ අතර මෙහෙයුම් කාලය වර්ෂ 04 සිට වර්ෂ 11 දක්වා වූ කාල පරාසයක් විය.
- ii. ධාවන කාලය වසර 15 ඉක්මවා යෑමට ප්‍රථමයෙන් ධාවනයෙන් ඉවත් කළ බස් රථ 23 ක් ගර්හිත බස් රථ ලෙස වර්ගීකරණය කර තිබුණි.
ඉහත තොරතුරු අනුව ලියාපදිංචි අංකය 61 හෝ 62 කාණ්ඩයට අයත් බස් රථ බොහොමයක් අකාලයේ ගර්හිත තත්වයට පත්ව ඇති අතර ධාවන තත්වයේ පවතින බස් රථ ප්‍රමාණයෙන් සියයට 30 ක් පමණ මෙම කාණ්ඩයට අයත් බස් රථ වන බැවින් හා ඉහත බස් රථ විවිධ ඉංජිනේරු හේතු මත ධාවනයෙන් ඉවත් කළ විට අවශ්‍ය අලුත්වැඩියාවන් කඩිනමින් සිදුකර ධාවන තත්වයට පත්කළ හැකිව තිබිය දී දීර්ඝ කාලයක් නිෂ්ක්‍රීය ලෙස තබා තිබීමෙන් මෙලෙස විශාල වාණිජ වටිනාකමකින් යුතු බස් රථ අකාලයේ ගර්හිත තත්වයට පත්වීමට හේතු වී තිබූ බව නිරීක්ෂණය විය.

3.7.2 මණ්ඩලයේ බස් රථ ප්‍රචාරණ කටයුතු සඳහා යොදාගැනීම

මණ්ඩලයේ බස් රථ ප්‍රචාරණ කටයුතු සඳහා යොදාගැනීම සම්බන්ධයෙන් සිදුකරන ලද නියැදි විගණන පරීක්ෂණයේදී පහත සඳහන් කරුණු නිරීක්ෂණය විය.

- (අ) 2012 වර්ෂය තුළ මණ්ඩලය සතු දේපළ අතර විශේෂයෙන් බස් රථ, ප්‍රචාරණ කටයුතු සඳහා වැඩි වශයෙන් ලබා දී ඇති බවත් මේ සඳහා යොදවන ඉලක්කගත බස් රථ ප්‍රමාණය බස් රථ ඇණියෙන් සියයට 25 කට ආසන්න ප්‍රමාණයක් වූ බවත් නිරීක්ෂණය විය.
- (ආ) පානදුර, අම්බලන්ගොඩ, උඩුගම, රත්මලාන, යාපනය, කුරුණෑගල, වෙන්නප්පුව ඩිපෝවල බස් රථ සඳහා ප්‍රචාරණ ආයතන 05 කින් රු.65,000, රු. 90,000 ක් දක්වා ආදායමක් එක් බස් රථයක් සඳහා 2011/2012 වර්ෂවලදී ලබාගෙන ඇති බව නිරීක්ෂණය විය.
- (ඇ) පෞද්ගලික මූල්‍ය සාමගමක් විසින් ප්‍රචාරණය සඳහා මණ්ඩලයේ බස් රථ යොදා ගැනීම පිළිබඳ සිදු කළ විගණනයේදී පහත කරුණු නිරීක්ෂණය විය.

- i. සන්නම්කරණයට අදාළව ඊට උනන්දුවක් දක්වන පාර්ශයන් තෝරාගැනීම සඳහා පළකළ ප්‍රසිද්ධ දැන්වීම්වල පිටපත් විගණන අවස්ථාවේ ඉදිරිපත් නොකෙරුණි. මේ අනුව රජයේ ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහයේ තෙවන පරිච්ඡේදයේ 3.2.2 පරිදි ප්‍රසිද්ධ පුවත්පතක පළකළ යුතු වුවත් එසේ කටයුතු කර නොතිබුණි.
- ii. සන්නම්කරණයට අදාළව ඉදිරිපත් කර තිබූ මිල කැඳවීම් සහ මෙම ආයතනය තෝරාගත් පදනම පිළිබඳව තොරතුරු විගණනයට ඉදිරිපත් නොකෙරුණි.
- iii. බස් රථයේ දෙපස ප්‍රචාරණ දැන්වීම් වලට යොදාගැනීමට අදාළ කොන්දේසි නමින් දින රහිත පොදු ලියවිල්ලක් විගණනයට ඉදිරිපත් කර තිබුණි. මෙවැනි කොන්ත්‍රාත්තුවකට අත්‍යවශයෙන් ඇතුළත් විය යුතු වැදගත් කරුණු අදාළ පාර්ශවයන් වෙත සන්නිවේදනය වී ඒවා පිළිගෙන නොතිබීම නිසා ගනුදෙනුව අවිධිමත් ගනුදෙනුවක් බව නිරීක්ෂණය විය.
- iv. මණ්ඩලයේ ප්‍රධාන කාර්යාලය මගින් අදාළ දැන්වීම් සඳහා මුදල් අයකරනු ලබන බව පැහැදිලි කර තිබුණු අතර, සන්නම්කරණය සඳහා ලබාගනු ලබන බස් රථ වල අවශ්‍යතාවය පිළිබඳ හා බස් රථ ධාවනය නොවීම හේතුවෙන් අයකරන ගාස්තුව, ස්ටිකරය ඇලවීමට ගත කරන කාලය හා එය ඉවත් කරන දිනය වැනි ඩිපෝ කළමනාකරු විසින් අනිවාර්යයෙන්ම දැනගත යුතු කරුණු පිළිබඳ ඩිපෝ කළමනාකරු දැනුවත් වී නොතිබුණි.
- v. පෞද්ගලික මූල්‍ය සමාගමක් වෙත බස් රථ සන්නම්කරණය සඳහා ලබාදීමට අදාළ වූ ලිපිය මණ්ඩලයේ නියෝජ්‍ය සාමාන්‍යාධිකාරී (ධාවන) මගින් නිකුත් කර ඇත්තේ 2011 සැප්තැම්බර් 09 දිනදීය. එහෙත්, ඊට පෙර බස් රථ ප්‍රචාරණ කටයුතු සඳහා ලබා දී ඇති ඩිපෝ 07 කට අයත් බස් රථ 47 කට අදාළ තොරතුරු හෙළිදරව් විය.
- vi පෞද්ගලික මූල්‍ය සමාගම සමග සිදුකරන මෙම ප්‍රචාරණ ව්‍යාපෘතියට අදාළ බස් රථ 1000 ක් සඳහා ලබාදීමට එකඟ වීමේදී එතෙක් අය කරනු ලැබූ රු.65,000 ක් වූ ගාස්තුව කිසිදු අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල තීරණයකින් තොරව රු.35,000 ක් දක්වා අඩුකර ඇති බවට අදාළ ලිපියේ දක්වා ඇති සටහනට අනුව නිරීක්ෂණය විය. ඊට අමතරව මෙම ව්‍යාපෘතියට අදාළව විධිමත් ගිවිසුමක් අත්සන් කොට නොතිබුණි.

vii. බස් රථ සන්නම්කරණයේදී පිළිගත් සම්මතයක් හඳුනාගෙන නොතිබූ නිසා මණ්ඩලයේ අන්‍යෝන්‍යතාවයට හානිවන අයුරින් ප්‍රචාරණ කටයුතු සඳහා බස් රථ යොදවා ගැනීම හා පිළිගත් සම්මතයන් තුළ වුවද ආදායම් අවස්ථා උපරිම ලෙස යොදාගැනීමට කටයුතු කර තිබුණි.

(ඇ) බස් රථ සන්නම්කරණයේදී නිරීක්ෂණය වූ අඩුපාඩු

මේ සම්බන්ධයෙන් පහත අඩුපාඩු නිරීක්ෂණය විය.

- i. නියැදි පරීක්ෂණයට ලක් වූ තලංගම ඩිපෝවේ බස් රථ සන්නම්කරණය සඳහා ලබා දීමේදී අදාළ ඩිපෝවල නියමිත ආකාරයේ ලිඛිත උපදෙස් ලබාදී නොතිබීමෙන් බස් රථ සන්නම්කරණය දඟවල් කාලයේදී සිදු වී ඇතත් මෙම කාර්යය සඳහා ධාවනය නතර කිරීම වෙනුවෙන් අයකිරීම් සිදු වී නොමැති බව නිරීක්ෂණය විය. ඒ අනුව NA-1267, NA-1259, 63-3329, 62-2378, NA-1260 යන බස් රථ වෙනුවෙන් අයවිය යුතු රු.75,000 ක මුදලක් අයකර ගෙන නොතිබුණි.
- ii. බස් රථ ප්‍රචාරණය සඳහා අලවන ලද දැන්වීම් නියමිත දින වලදී ඉවත් කිරීමට කටයුතු කර නොමැති බවත්, අදාළ දැන්වීම් ඉවත් කිරීමෙන් පසු බස් රථය නැවත ධාවනයට යෙදවීම සඳහා පින්තාරු කිරීම සිදුකළ යුතු වුවත් ඒ සඳහා අදාළ ප්‍රතිපාදන අදාළ ඩිපෝවලට ලැබී නොමැති බවත් නිරීක්ෂණය විය. එසේ දැන්වීම් ඉවත් නොකළ බස් රථ 03 ක් පිළිබඳ විස්තර නියැදි පරීක්ෂණයේදී අනාවරණය විය.

3.7.3 මණ්ඩලයේ ලාංඡනය සහිතව අධිසුබෝධයෙන් බස් රථ ධාවනය කරවීම

මේ සම්බන්ධයෙන් සිදුකළ විගණනයේදී මාර්ග කිහිපයක මණ්ඩලයේ ලාංඡනය සහිත මණ්ඩලය විසින් භාවිතා කරන ප්‍රවේශපත් නිකුත් කරමින් සාමාන්‍ය බස් ගාස්තුව මෙන් දෙගුණයක් වූ ගාස්තුවක් යටතේ විවිධ පෞද්ගලික බස් රථ හිමිකාර සමාගම් මගින් නගරාන්තර අධි සුබෝධයෙන් බස් රථ සේවාවක් පවත්වාගෙන යන බව නිරීක්ෂණය විය. මෙම බස් රථ වල රියදුරු හා කොන්දොස්තර යන දෙදෙනා මණ්ඩලයේ කාර්ය මණ්ඩලයට අයත් වුවද පෞද්ගලික සමාගමේ නිල ලාංඡනය සහිත නිල ඇඳුමකින් සැරසී රාජකාරී කරන බව නිරීක්ෂණය විය. විස්තර පහත පරිදි විය.

පෞද්ගලික සමාගම	බස් රථ මාර්ග අංකය	බස් රථ අංක	බස් රථ සේවා ආරම්භ කළ දිනය
බස් රථ සමාගම I	100	විගණනයට තොරතුරු ඉදිරිපත් නොවුණි.	2011 අගෝස්තු 13
බස් රථ සමාගම II	100,154	NB-2205 NB-2206 NB-2207	2012 අප්‍රේල් 04

මෙම බස් රථ වලින්, අදාළ ඩිපෝව වෙත කිසිදු මුදලක් අයවෙන බවට තොරතුරු ඉදිරිපත් නොකෙරුණි. විස්තර පහත පරිදි විය.

- i. ධාවනය කරන ඉහත මාර්ග මගී තදබදයක් සහිත වූ මාර්ග වන අතර, මාර්ග අංක 100 යටතේ ධාවනය වන බස් රථ සමාගම I ට අයත් මෙවැනි බස් රථයක කිලෝමීටරයට ආදායම රු.118 ක් පමණද අංක 100 හා 154 යන මාර්ග වල ධාවනය වන බස් රථ සමාගම II ට අයත් බස් රථයක කිලෝමීටරයට ආදායම රු.68.50 ක් පමණ වන බවද අනාවරණය විය.
- ii. ඉහත කී අධි සුබෝපහෝගී බස් රථ සේවාව සම්බන්ධයෙන් අදාළ පෞද්ගලික බස් රථ සමාගම් සමඟ ඇති කරගත් ගිවිසුම් වල පිටපත් හෝ මණ්ඩලයේ නිල ලාංඡනය/සන්නම්නාමය තෙවන පාර්ශවයක් වෙත කුලියට, බද්දට දීම හෝ අයිතිය විකිණීම සම්බන්ධයෙන් ඇතිකරගත් ගිවිසුම් ඇත්නම් එම තොරතුරු කිසිවක් විගණනයට ඉදිරිපත් නොකෙරුණි.

නිර්දේශ

- i. ඉතාම අබලන් වූ බස් රථ පමණක් වෙන්දේසි කිරීමට හැකිවන පරිදි කටයුතු කිරීම.
- ii. දැනට අපහරණය කරන බස් රථවල අංක වෙනත් මෝටර් වාහන වෙනුවෙන් යොදාගෙන අයලා ලෙස ධාවනයට එකතු කිරීමේ ඇති ඉඩකඩ ඉවත් කිරීමට වැසිය කපා ලියාපදිංචි සහතිකය රහිතව අබලං වූ ගර්භිත බස් රථ වෙන්දේසි කිරීමට කටයුතු කිරීම.
- iii. හැකි හැම විටම අදාළ බස් රථ වලට ඉහල මිලක් ලැබෙන පරිදි වෙන්දේසි මෙහෙයවීමට අවශ්‍ය මැදිහත්වීම් ඇති කිරීම.

- iv. සන්නම්කරණය සඳහා ඉදිරිපත් වන වෙළඳ ආයතන සමඟ පැහැදිලි කොන්දේසි ඇතුළත් විධිමත් ගිවිසුමක් යටතේ සිදු කිරීමට කටයුතු කිරීම.
- v. සන්නම්කරණය සඳහා බස්රථ ලබාදෙන ඩිපෝවල නිලධාරීන් අදාළ කාරණය සම්බන්ධයෙන් ප්‍රමාණවත් පරිදි දැනුවත් කිරීම හා අදාළ උපදෙස් ලබා දීම.
- vi. මණ්ඩලයේ ලාංඡනය සහිතව බාහිර පාර්ශව වලට ආදායම් ඉපයීමට ලබා දී ඇති අවස්ථාව වෙනුවට මණ්ඩලය විසින්ම අදාළ අත්හදා බැලීම් සිදු කිරීමට කටයුතු කිරීම.

3.8 විවිධ ව්‍යාපෘති

3.8.1 මණ්ඩලයේ අවශ්‍ය අමතර කොටස් මිලදී ගැනීම

පැවති අමතර කොටස් මිලදී ගැනීමේ ක්‍රමවේදයේ විවිධ අකර්මන්‍යතාවයන් පැවතීම නිසා , ඒවා නිවැරදි කිරීම සඳහා 2011 ජූලි මස සිට භාණ්ඩාගාරය විසින් ලබාදෙනු ලබන තීරු බදු සහනය යටතේ අමතර කොටස් ආනයනය කර සහන මිලක් යටතේ ඩිපෝ වෙත ලබාදීම සඳහා පෞද්ගලික සමාගමක් සැපයුම්කරු ලෙස තෝරාගෙන තිබුණි. මේ සම්බන්ධයෙන් පහත කරුණු නිරීක්ෂණය විය.

(අ) ප්‍රසම්පාදන කමිටුවල අධිකාර සීමාවන් තීරණය නොකර කටයුතු කිරීම.

2012 ජූලි 01 සිට 2012 නොවැම්බර් 30 දක්වා මාස 05 ක දී පමණක් මිලදී ගැනීම් වටිනාකම රු. මිලියන 296 ක් වන අතර ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහයේ 2.4 මාර්ගෝපදේශය අනුව අදාළ බලතල හා සීමාවන් ඉක්මවා කටයුතු කර තිබුණි.

(ආ) තීරු බදු සහනය වාසිදායක අයුරින් යොදා නොගැනීම.

මේ සම්බන්ධයෙන් පහත කරුණු නිරීක්ෂණය විය.

- i. ඇතැම් අමතර කොටස් වෙනුවෙන් ඉදිරිපත් වී තිබුණේ සැපයුම්කරුවකු හෝ දෙදෙනෙකු පමණක් වීම නිසා උපදෙස් සංග්‍රහයේ 7.9.2 වගන්තියේ (බ) ඡේදය අනුව කටයුතු කර නොතිබුණි.
- ii. නියැදි පරීක්ෂාවට ලක්කළ කැගල්ල හා අවිස්සාවේල්ල ඩිපෝවල පිළිවෙලින් මිලදී ගත් අමතර කොටස් අයිතම් 4 ක් හා 3 ක් බැගින් විවිධ දෝෂ සහිත වූ අතර නියැදි

පරීක්ෂාවට ලක්කළ ඩිපෝ 3 ක අමතර කොටස් අයිතම් 10 ක සියයට 6 සිට සියයට 148 දක්වා පරාසයන් තුළ බාහිර සැපයුම්කරුවන්ට වඩා මෙම සැපයුම්කරු විසින් සපයනු ලබන අමතර කොටස් වල මිල ගණන් වැඩි තත්ත්වයක් නිරීක්ෂණය විය.

iii. මණ්ඩලයේ බස් රථ ඇණිය ඉහළ නැංවීමට හා ඩිපෝවල පවතින මූල්‍ය දුෂ්කර තත්ත්වයන් සැලකිල්ලට ගෙන එම ඩිපෝවල මෙහෙයුම් පිරිවැය අවම කිරීම මෙම ව්‍යාපෘතියේ එක් විශේෂ අරමුණක් වී තිබුණි. එසේ වුවද එමගින් අපේක්ෂා කරන ලද මූල්‍ය ප්‍රතිලාභය ඩිපෝව වෙත ලැබී නොතිබුණි.

(ඇ) ගිවිසුමේ ඇතුළත් විය යුතු මූලික කොන්දේසි

මෙම ගිවිසුමේ ගිවිසුම් කාලය සඳහන්ව නොමැති අතර මෙම ගනුදෙනුවේ දේශීය නියෝජිතයා අතරමැදියෙකු ලෙස කටයුතු කරන බව මෙම ගිවිසුම්ගත බැඳීම ඉන්දියානු සමාගම සමඟ වීම නිසා තහවුරු වේ. මණ්ඩලයේ ගබඩාවේ මෙම දේශීය නියෝජිතයාගෙන් ප්‍රචාරණ දැන්වීම් පුවරුවක් ද සවි කර තිබුණි. අදාළ ගබඩාව මණ්ඩලයේ දේපලක් වන නමුත් මෙම දේශීය නියෝජිත ආයතනය විසින් සමාගම් ලියාපදිංචිය ඇතුළු අනෙකුත් ලියවිලිවල ලිපිනය ලෙස මෙම ගබඩාවේ ලිපිනය භාවිතා කර තිබුණි. එසේම එහි ගොඩනැගිලිවල වෙනස් කිරීම් කටයුතු ද මෙම නියෝජිත ආයතනයේ අවධානය පරිදි මණ්ඩලය විසින් ඉටු කර දී තිබුණි. තවද මෙම ගබඩා සංකීර්ණයේ විදුලිය හා ජලය වෙනුවෙන් දරන ලද වියදම් අදාළ නියෝජිතයාගෙන් ගෙවිය යුතු වුවද එසේ ගෙවන බව තහවුරු නොවුණි.

(ඈ) සැපයුම්කරු තෝරා ගැනීමේ නිර්ණායකයන්

තෝරා ගත් සැපයුම්කරු ඉදිරිපත් කර තිබූ අමතර කොටස් අයිතම 706 කින් 418 ක අයිතමවල අවම මිල වීම සලකා බලා ඇති නමුත් මිල ගණන් ඉදිරිපත් නොවූ අයිතම වලින් සමස්ත ගනුදෙනුවට වන බලපෑම මෙහිදී සලකා බලා ඇති බව තහවුරු නොවුණි.

උපදෙස් සංග්‍රහයේ 5.3.4 ඡේදය අනුව සැපයුම්කරුගේ පළපුරුද්ද වැනි කරුණු සලකා බැලීම අවධාන වුව ද තෝරා ගත් සැපයුම්කරු උසස් තත්වයේ අමතර කොටස් සපයන ආයතනයක් ද යන්න මෙහිදී සලකා නොතිබුණි.

(ඉ) ගිවිසුම්ගත බැඳීමක් ඇති කර ගැනීමට අධිකාර බලය හා ගිවිසුම් පසුබිම

මෙම ගිවිසුමට එළඹීමේ දී මණ්ඩලයේ පාර්ශවයෙන් මණ්ඩලයේ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරියා සහ පෞද්ගලික නීතිඥවරයෙකු සම්බන්ධ වී තිබුණි. තවද මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහයේ 8.9.3 අනුව අනුගමනය කළ යුතු නිශ්චිත ආකෘතිය සැලකිල්ලටගෙන නොතිබුණි.

(ඊ) ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහයේ අනෙකුත් බැහැර වීම්

ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහයේ අංක 5.3.11, 5.4.8, 5.4.11 , 5.6, 6.3.6, 7.9.2 හා 7.11.1 වගයෙන් පිළිවෙලින් දක්වා ඇති අවශ්‍යතාවයන්ගෙන් බැහැර වී කටයුතු කර තිබුණි.

- i.** ලංසු සුරක්ෂණයක් හෝ කාර්ය සාධන සුරක්ෂණයක් අත්සන් නොකිරීම.
- ii.** අමතර කොටස් පිරිවිතර සම්බන්ධ ප්‍රමාණවත් විස්තර නොසැපයීම
- iii.** ලංසු ඇගයීම් වාර්තා ආකෘතිය ප්‍රකාරව පිළියෙළ නොකිරීම.
- iv.** ලංසු ඇගයීමේ දී අවශ්‍ය උපාය මාර්ග කෙරෙහි අවධානය යොමු නොකිරීම.

(එ) දේශීය නියෝජිතායතනය සම්බන්ධ නිරීක්ෂණ

මෙම සමාගමට අදාළ මතභේදයට තුඩු දෙන නිරීක්ෂණ කිහිපයක් විගණනයේ දී හඳුනාගත් අතර මෙම සැපයුම්කරු තෝරා ගැනීමේ දී එම කිසිදු කාරණයක් සැලකිල්ලට ගෙන නොතිබුණි.

- මෙම දේශීය නියෝජිතායතනය සමාගමක් ලෙස ලියාපදිංචි වී ඇත්තේ මෙම කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුම අත්සන් කිරීමෙන් පසුව වීම.
- ලියාපදිංචි කොටස් ප්‍රාග්ධනයේ වටිනාකම රු. 10ක් පමණක් වීම.
- එහි අයිතිකරුගේ ලිපිනය මණ්ඩලයේ ගබඩාවේ ලිපිනය වීම.
- උපදෙස් සංග්‍රහයේ 7.10 යටතේ දක්වා ඇති සැපයුම්කරුගේ ශක්‍යතාවයට අදාළ අවශ්‍යතාවයන් සම්බන්ධයෙන් කටයුතු කර නොමැති වීම.

(ඒ) අමතර කොටස් ප්‍රවාහනය කර දීම.

අදාළ ගිවිසුම පරිදි අමතර කොටස් මණ්ඩලය වෙත ප්‍රවාහනය කර දීමට ගිවිසුමේ කොන්දේසි ඇතුළත් වන නමුත් එම අවශ්‍යතාවය සැපයුම්කරු වෙතින් ඉටු වී නොතිබුණි.

(උ) තීරු බදු සහනය යටතේ ගෙන්වන ලද අමතර කොටස්වල වටිනාකම

ගිවිසුම ආරම්භයේ සිට ආනයනය කර ඇති අමතර කොටස්වල වටිනාකම හා ලබා දුන් තීරුබදු සහනයේ වටිනාකම ගණනය කිරීමට විගණනයේ දී අවශ්‍ය වූ නමුත් ශ්‍රී ලංකා රේගුව මඟින් තහවුරු කරන ලද නිවැරදි වටිනාකම ලබා ගත නොහැකි විය. ඒ වෙනුවට දේශීය නියෝජිතායතනයේ පොත්පත් වාර්තා අනුව ගණනය කරන ලද අමතර කොටස් වටිනාකම පමණක් විගණනයට ඉදිරිපත් විය.

3.8.2 නව එන්ජින් කට්ටල යොදා ගැනීම මඟින් බස් රථ අලුත් වැඩියාව.

වර්ෂ 2007 සිට 2010 දක්වා වූ කාල පරිච්ඡේදයේදී බස් රථ පුනරුත්ථාපනය සඳහා නව එන්ජින් කට්ටල මිලදී ගෙන එක් එක් ඩිපෝ සඳහා බෙදා දී තිබූ අතර එසේ ලබාදුන් එන්ජින් කට්ටල පිළිබඳව කරන ලද නියැදි පරීක්ෂණයේදී අනාවරණය වූ කරුණු පහත පරිදි විය.

ඩිපෝව	ලබාදී ඇති එන්ජින් කට්ටල සංඛ්‍යාව (2007-2010)	එන්ජින් කට්ටල සවිකල වර්ෂ
අනුරාධපුර	07	2009/2010
මොරටුව	07	2008/2009/2010
කඩවත	04	2009
යටිනුවර	08	2009/2010
කෑගල්ල	08	2007/2008/2009
නිට්ටඹුව	09	2007/2009

2010 ජූලි 09 දින පෞද්ගලික ආයතනයක් වෙතින් එකක් රු.1,344,000 බැගින් එන්ජින් කට්ටල 60 ක් රු.80,640,000 ක වටිනාකමකටද 2010.05.24 දින එන්ජින් කට්ටල 32 ක් රු.43,008,000 වටිනාකමකටද මණ්ඩලය වෙනුවෙන් ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශයේ ප්‍රසම්පාදන කමිටු අනුමැතියක් යටතේ මිලදී ගෙන තිබුණි.

මෙම එන්ජින් කට්ටල ව්‍යාපෘතිය ඉතා සාර්ථක ව්‍යාපෘතියක් බවටත් අලුතින් බස් රථයක් ගැනීමට වඩා අඩු පිරිවැයකින් දැනට ධාවනය කළ නොහැකි බස් රථ යථා තත්ත්වයට පත්කර ගතහැකි බවත් නිරීක්ෂණය විය.

නිර්දේශයන්

- i.** මණ්ඩලය බස් රථ නිෂ්පාදන සමාගම්වල ප්‍රධාන ගනුදෙනුකරුවෙක් වන බැවින් බස් රථ මිලදී ගැනීමේ ගනුදෙනුවලදී එම බස් රථ වලට අවශ්‍ය වන අමතර කොටස් අඛණ්ඩව ලබාගැනීම සඳහා එම නිෂ්පාදන සමාගම් මගින් අමතර කොටස් මිලට ගැනීමට ඇති හැකියාව සොයා බැලීම.
- ii.** ප්‍රසම්පාදන පරිපාටි නිවැරදිව අනුගමනය කරමින් තරඟකාරී තත්ත්වයන් තුළ අමතර කොටස් ලබා ගැනීමට, වඩා සුදුසු සැපයුම්කරුවන් තෝරාගැනීමට කටයුතු කිරීම.

iii. මෙම ව්‍යාපෘතිය සඳහා වැඩි අවධානයක් යොමු කර භාණ්ඩාගාරය සමඟ සාකච්ඡා කර මේ සඳහා ප්‍රමාණවත් මූල්‍ය ප්‍රතිපාදන ඇතිකර ගැනීම.

iv. එන්ජින් කට්ටලේ මිලදී ගැනීම, බෙදා හැරීම, ඒවා සවිකිරීම හා පවත්වාගෙන යාම සම්බන්ධයෙන් පසු විපරම් ක්‍රියාවලියක් ක්‍රියාත්මක කිරීම

3.9 මණ්ඩලයේ බස් රථ සඳහා වායු විමෝචන සහතික ලබාගැනීම

මණ්ඩලයට අයත් බස් රථ ඇණිය 2011 වර්ෂය අවසානය වන විට 7,921 ක් විය. එම බස් රථ සඳහා පරිසර ආරක්ෂණ බලපත්‍ර ලබාගැනීම පිළිබඳව කරන ලද නියැදි පරීක්ෂාවේදී නිරීක්ෂණය වූ කරුණු පහත පරිදි විය.

(අ) මණ්ඩලයේ නියෝජ්‍ය සාමාන්‍යාධිකාරීගේ අංක ශ්‍රී ලංගම/ප්‍රකා/නිසා/කා/2011/1 හා 2011 ඔක්තෝබර් මස 05 වන දිනැති චක්‍රලේඛය සංශෝධිත 1980 අංක 47 දරන ජාතික පාරිසරික පනත හා 1533/17 හා 2008 ජනවාරි 25 දිනැති අති විශේෂ ගැසට් නිවේදනය මඟින් පලකරන ලද 2008 අංක 01 දරන මෝටර් වාහන (වායු විමෝචන පාලනය කිරීමේ සහ සහතික කිරීමේ) නියෝග අනුව පාරිසරික ආරක්ෂණ බලපත්‍රයක් ලබාගත යුතු බවට ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශයේ අධ්‍යක්ෂ (සැලසුම්) විසින් මණ්ඩලයේ සභාපතිතුමා වෙත දැනුම් දී ඇත. ප්‍රාදේශීකයන්ට අයත් සියළුම ඩීසල් සඳහා පරිසර ආරක්ෂණ බලපත්‍ර ලබා ගැනීමට අවශ්‍ය පියවර ගෙන නොපමාව වාර්තා කරන ලෙස දන්වා ඇත.

(ආ) ඩීසල් 10 ක් සම්බන්ධයෙන් සිදු කරන ලද නියැදි පරීක්ෂණයට අනුව, 2012 වර්ෂය අවසාන වන විට මොරටුව හා නිට්ටඹුව ඩීසල් 02 ක පමණක් දුම් සහතික ලබා ගැනීමට කටයුතු කර තිබූ නමුත් එම ඩීසල් මඟින්ද ලබාගෙන තිබූ දුම් සහතික ප්‍රමාණය මුළු බස් රථ ඇණියෙන් පිළිවෙලින් සියයට 38 ක් හා සියයට 13 ක් පමණ විය.

(ඇ) බස් රථ වල තෙල් පෙරණය (Oil Filter) නියමිත ආකාරයෙන් ක්‍රියාත්මක නොවීම දුම් සහතික ලබාගැනීම සඳහා බස් රථ ඉදිරිපත් නොකිරීමට හේතු වී ඇති බව නිරීක්ෂණය විය.

නිර්දේශයන්

- i.** 1980 අංක 47 දරන ජාතික පරිසර පනතේ අවශ්‍යතාවයන්ට හා එය පදනම් කර ගනිමින් නිකුත් කර ඇති අභ්‍යන්තර චක්‍රලේඛ අනුව කටයුතු කිරීම.
- ii.** මේ සඳහා ප්‍රමාණවත් ප්‍රතිපාදන අදාළ ඩිපෝව වෙත ලබාදීම

3.10 මණ්ඩලය සතු ඉඩම්, ගොඩනැගිලි සහ අනෙකුත් දේපළ

මණ්ඩලය සතු ඉඩම් දේපළ සම්බන්ධව සිදු කරනු ලැබූ නියැදි පරීක්ෂණයේදී අනාවරණය වූ කරුණු පහත පරිදි විය.

3.10.1 මණ්ඩලයට අයත් ඉඩම් පිළිබඳ විස්තර

විගණනයේදී නිරීක්ෂණය වූ කරුණු අනුව, ඩිපෝ පිහිටා ඇති ඉඩම්, ප්‍රධාන නගරවල ඇති බස් නැවතුම්පොළවල්, ඩිපෝ රථගාල්, ශ්‍රී ලංගම වැඩපොළවල්, ගබඩා පිහිටි ඉඩම්, ප්‍රධාන කාර්යාලය සතු ඉඩම් හා මණ්ඩලය සතු වෙනත් ඉඩම් කිහිපයක් හඳුනාගත හැකි විය. 1987 අංක 42 දරන පළාත් සභා පනතට අනුව, අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණ මගින් මණ්ඩලයට අයත් ඉඩම් අදාළ පළාත් ආයතනය විසින් පවරාගෙන තිබුණි. මණ්ඩලයේ ඩිපෝ හා වැඩපොළවල ඉඩම් පමණක් සෘජු වශයෙන් මණ්ඩලය පරිහරණය කරනු ලබයි. මණ්ඩලය විසින් පරිහරණය කරනු ලබන ඉඩම්වල ඔප්පු විගණනය වෙත ඉදිරිපත් නොකෙරුණි. එසේ වුවද, විගණනය මගින් තොරතුරු ලබා ගැනීමේදී සෑම ඩිපෝවකින්ම ඉල්ලා සිටි අදාළ තොරතුරු ඉදිරිපත් කරන ලදී.

3.10.2 ඉඩම්වල අයිතිය

මණ්ඩලය සතු සමස්ත ඉඩම් ප්‍රමාණය පිළිබඳ සවිස්තර වාර්තා විගණනයේදී ලබාගත නොහැකි වුවද, විගණන හා කළමනාකරණ කමිටුව වෙත 2012 මාර්තු 31 දින ඉදිරිපත් කරන ලද දිස්ත්‍රික්ක 06 කට අදාළ තොරතුරු පමණක් ඉදිරිපත් කර තිබූ අතර, එම තොරතුරුවල සම්පූර්ණත්වය පිළිබඳ විගණනයේදී සෑහීමකට පත්විය නොහැකි විය. තවද නියැදි පරීක්ෂණයට ලක් කළ ඩිපෝ කිහිපයකින් ලබාගත් තොරතුරු හා මණ්ඩලය මගින් ලබාදුන් එම අසම්පූර්ණ වාර්තාවට අදාළ තොරතුරු පරීක්ෂාවේදී අනාවරණය වූ පරිදි මෙම ඉඩම්වල අයිතිය සම්බන්ධව බොහෝ ගැටළු මතු වී ඇති බව නිරීක්ෂණය වේ.

3.10.3 ඉඩම් පිළිබඳ ඉදිරිපත් කළ තොරතුරුවල අසම්පූර්ණ බව

මණ්ඩලය විසින් විගණන හා කළමනාකරණ කමිටුව වෙත ඉදිරිපත් කර තිබූ ඉඩම් කොටස් 39 කට අදාළව එම ඉඩම් සියල්ලේම විවිධ ගැටළු සහගත තත්ත්වයක් ඇති බවට පහත පරිදි වාර්තා කර තිබුණි.

- i. මණ්ඩලය විසින් පරිහරණය නොකරන හා අත්හැර දමා ඇති ඉඩම්
- ii. විධිමත් පවරා ගැනීමකින් තොරව වෙනත් පාර්ශව විසින් පරිහරණය කරනු ලබන ඉඩම්
- iii. අයිතිය නිරවුල් නැති ඉඩම්
- iv. අනවසරයෙන් පරිහරණය කරන ඉඩම්
- v. ආරක්ෂක අංශ හා පළාත් පාලන ආයතන වෙත පවරා ඇති ඉඩම්

3.10.4 ඉඩම් දේපල හඳුනාගැනීම හා පාලනය

මණ්ඩලයේ නීති අංශය, මණ්ඩලය සතු ඉඩම් පිළිබඳ කටයුතු වලදී සෘජුවම වගකීමට බැඳී තිබුණද මණ්ඩලයට අයත් භූමි ප්‍රමාණය හඳුනාගැනීම හා අවශ්‍ය නම් යළි මිනුම් කොට හෝ ඒවායේ අයිතිය තහවුරු කර ගැනීමට කටයුතු කර නොතිබුණි. මේ අනුව ඉඩම් විස්තර ඇතුළත් ලේඛන වර්ෂ ගණනාවක් තුළ යාවත්කාලීන කිරීමට නොහැකි වී ඇති බැවින් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ඉදිරිපත් කිරීමට නොහැකි වීම නිසා මණ්ඩලය ස්ථාපිත කළ දින සිටම මණ්ඩලයේ වාර්ෂික මූල්‍ය ප්‍රකාශන නිසි පරිදි ඉදිරිපත් කිරීමට නොහැකි වී තිබුණි.

3.10.5 මණ්ඩලයේ මධ්‍යම බස් රථ නැවතුම්පොළට අයත් භූමිය

මේ සම්බන්ධයෙන් පහත කරුණු නිරීක්ෂණය විය.

- i. මණ්ඩලයට අයත් මධ්‍යම බස් නැවතුම්පොළ භූමියේ පිහිටා ඇති කඩ කාමර 37 ක් 1979 වර්ෂයේ සිට බදු පදනම මත ලබා දී තිබූ අතර, එම කඩ කාමර ඉතාම අවම බදු කුලියක් යටතේ පැරණි බදු ගිවිසුම් යටතේම පරිහරණය කරමින් පැවතුණි.
- ii. එම කඩකාමර සම්බන්ධයෙන් වූ ගිවිසුම 1979 වර්ෂයේදී පමණ එළඹී ඒවා වන බැවින්, ඇතැම් කඩකාමර බදු දුන් අය දැනට ජීවතුන් අතර නොමැතිවීම නිසා, ඒවා වෙනත් අය විසින් පරිහරණය කරනු ලබන අතර, ඇතැම් ඉඩම් සඳහා ආරවුල් පැන නැගී ඇති බවද නිරීක්ෂණය විය. එසේම එම කඩකාමර සඳහා වලංගු බදු ගිවිසුමක් හෝ බදු ගිවිසුම කාලය දීර්ඝ කිරීමේ ලිපියක් හෝ බදු ගිවිසුම් වර්තමානයට ගැලපෙන අයුරින්

සංශෝධනය කිරීමක් හෝ කර නොමැති නිසා, මෙම කඩකාමර නිරවුල්ව භුක්ති විඳීම සඳහා අදාළ ව්‍යාපාරිකයින් විසින් මණ්ඩලයට විරුද්ධව නඩු පවරා ඇති අවස්ථා තිබුණි.

iii. මධ්‍යම බස් රථ නැවතුපොළට අයත් භූමියෙහි පිහිටි කඩකාමර වල ගිවිසුම් කාලය අවසන් වී ඇති නමුත් කඩකාමර වල වර්ග අඩි ප්‍රමාණය හා වර්තමාන වෙළඳපොළ වටිනාකමට ගැලපෙන පරිදි බදු කුලිය තක්සේරු කර විධිමත් ක්‍රමයක් යටතේ බදු දීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.

iv. පිටකොටුව ප්‍රදේශයේ වැඩිම මගී ජනගහනයක් ගැවසෙන ප්‍රධාන වෙළඳ මධ්‍යස්ථානයක් ලෙස මෙම භූමිය වෙනත් මහජන උපයෝගීතාවයන් සඳහා සංවර්ධනය කර මගී ජනයාට හා පොදුවේ මහජනයාට උපරිම සේවයක් ලැබෙන අයුරින් භාවිතයට ගැනීම කෙරෙහි අවධානය යොමුවී නොතිබුණු අතර දීර්ඝ කාලීනව සිදුවන මෙම අවිධිමත් ඉඩම් දේපළ පරිභෝජනය නිසා මෙම කඩකාමර සම්බන්ධයෙන් මණ්ඩලයට ඇති අයිතිය ආරක්ෂා කර ගැනීමට නීතිමය පියවර ගැනීමට සිදු වී ඇති බව නිරීක්ෂණය විය.

මණ්ඩලය මුහුණ දෙමින් පවතින මූල්‍ය දුෂ්කරතාවයන්ට පිළියමක් ලෙස මෙවැනි මුදල් උපයාගතහැකි විකල්ප ප්‍රභවයන් පිළිබඳව ප්‍රමාණවත් සැලකිල්ලක් දැක්වීම කළමනාකරණයේ වගකීම වුවද කළමනාකරණය විසින් තම වගකීම ඉටු කිරීම සඳහා එසේ කටයුතු කර නොමැති බව නිරීක්ෂණය විය.

3.10.6 ඩීපෝ වලට අයත් ගොඩනැගිලි නිසි පරිදි නඩත්තු නොකිරීම

මණ්ඩලයේ ඩීපෝවල පිහිටි ගොඩනැගිලි දීර්ඝ කාලයක් මුළුල්ලේ නිසි පරිදි නඩත්තු කටයුතු සිදු නොකිරීම නිසා පරීක්ෂාවට ලක්කළ රත්මලාන, අවිස්සාවෙල්ල, තලංගම හා නිව්ටලුව ඩීපෝවල ඇති ගබඩා ඇතුළු ගොඩනැගිලි අයහපත් තත්ත්වයක පැවතුණි. මෙම අළුත්වැඩියා කටයුතු මණ්ඩලයේ ප්‍රධාන කාර්යාලයේ සිවිල් ඉංජිනේරු අංශය වෙත වරින් වර දැනුම් දී තිබුණද ඒ සම්බන්ධයෙන් නිසි ක්‍රියාමාර්ගයක් ගෙන නොමැති බවත් එම හේතුව නිසා මණ්ඩලයේ ඩීපෝවල ධාවන කටයුතු හා පරිපාලන කටයුතු පවත්වාගැනීමට බාධාවක් වී පැවතුණි.

3.10.7 ගොඩනැගිලි නඩත්තුව

සෑම ඩීපෝවකම පාහේ ඩීපෝ කාර්යාල, ගොඩනැගිලි, ගබඩා , ඉංජිනේරු අංග, වැසිකිලි පද්ධති, කාණු පද්ධති සහ ඩීපෝ භූමිය දීර්ඝ කාලයක් දිස්සේම කිසිදු නඩත්තු කටයුත්තක් හෝ අළුත්වැඩියා කටයුත්තක් සිදු වී නොමැති බව නිරීක්ෂණය විය. දැඩි ලෙස අබලන්වූ ගොඩනැගිලි

වල බිත්ති වලින් දිරාගිය තහඩු හෝ ටකරම් වලින් ආවරණය වූ ජරාජීර්ණ වූ පැරණි ගොඩනැගිලි පැවති බවත් ඩිපෝ භූමිය වලවල් බහුලව පැවති බවත් හා මීට බොහෝ කලක සිට තාර අතුරා නොමැති නිසා සෑම ඩිපෝවක්ම භූමිය ඉතාම රළු බවත් නිරීක්ෂණය විය.

3.10.8 ඩිපෝ භූමිය තුළ පරිසරය

දීර්ඝ කාලයක් තිස්සේ ධාවනයෙන් අත්හැර දමන ලද අබලි බස් රථ හෝ බස් රථ කොටස් සහ ඉවත දමන ලද ටයර් ආදිය ඩිපෝ භූමිය තුළ තැන තැන ගොඩගසා තිබීමෙන් මදුරුවන් බෝවන ස්ථාන ඩිපෝ භූමි තුළ නිර්මාණය වීම, ඉංජිනේරු අංශ සහ බස් රථ සේවා අංශ මගින් නිකුත් කරනු ලබන තෙල් මිශ්‍ර අපවිත්‍ර ජලය බැහැර කිරීමේ විධිමත් කාණු පද්ධතියක් හෝ ක්‍රමවේදයක් නොතිබීම නිසා පාරිසරික හා සෞඛ්‍ය ගැටළු මතු වී ඇති අතර ඒ සඳහා මහජන සෞඛ්‍ය ආරක්ෂාව සම්බන්ධයෙන් කටයුතු කරන නිලධාරීන් විසින් එල්ල කරන වෝදනා සහ මහජන පැමිණිලි සහ ඇතැම්විට අධිකරණ ක්‍රියාමාර්ග වලට පවා යොමුකළ අවස්ථා රත්මලාන, නිට්ටඹුව සහ කඩවත ඩිපෝවලින් නිරීක්ෂණය විය.

නිර්දේශයන්

- i. මණ්ඩලයට අයත් ඉඩම් හා ගොඩනැගිලි හඳුනාගෙන ලේඛනගත කිරීම මගින් විධිමත් පරිදි වත්කම් ලේඛනයක් පිළියෙල කොට පවත්වාගෙන යාම.
- ii. මණ්ඩලයේ අයිතිය සම්බන්ධයෙන් ගැටලු පවතින ඉඩම් දේපල හඳුනාගෙන ඊට අදාළ අයිතිය තහවුරු කර ගැනීමට කටයුතු කිරීම
- iii. සෑම ඉඩම් හෝ ගොඩනැගිලි දේපලක්ම තක්සේරු කර බදු දී ඇති දේපල සඳහා පවතින වටිනාකමට සරිලන බදු මුදලක් ලබා ගැනීමට කටයුතු කිරීම
- iv. දැනට අයිතිය සම්බන්ධ ගැටලු මතු වී ඇති ඉඩම් හා ගොඩනැගිලි දේපල සම්බන්ධයෙන් විධිමත් පරිදි නීතිමය ක්‍රියාමාර්ග ගැනීම.
- v. හිඟ බදු මුදල් අයකර ගැනීමේ වැඩපිළිවෙලක් ක්‍රියාත්මක කිරීම
- vi. මණ්ඩලයේ ඩිපෝ වලට අයත් ගොඩනැගිලි පරිශ්‍රවල නඩත්තු සහ අලුත්වැඩියා කටයුතු හඳුනාගෙන සිවිල් ඉංජිනේරු අංශය විසින් ගොඩනැගිලි පරිශ්‍ර වල නඩත්තු කටයුතු වෙනුවෙන් සැලැස්මක් පිළියෙල කර, ඒවා මූල්‍ය ශක්‍යතාවය මත ප්‍රමුඛතා අනුපිළිවෙලකට කඩිනමින් සිදු කිරීම.

3.11 සේවක මණ්ඩල කළමනාකරණය

සේවක මණ්ඩල කළමනාකරණය සම්බන්ධයෙන් වූ නිරීක්ෂණ පහත පරිදි විය.

3.11.1 අනුමත කාර්යමණ්ඩලයක් නොමැති වීම

කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තු චක්‍රලේඛ අංක 06/2006 අනුව අවශ්‍ය කාර්ය මණ්ඩලයක් තීරණය කර ඒ සඳහා විධිමත් බඳවා ගැනීමේ හා උසස් කිරීමේ පරිපාටි අනුමත කරගතයුතු වේ. මේ අනුව මණ්ඩලයට අදාළව අනුමත කාර්ය මණ්ඩලය නොමැති වීම නිසා සේවක මණ්ඩල තනතුරු තීරණය කිරීම, පත් කිරීම, උසස් කිරීම හා වැටුප් පරිමාවන් තීරණය කිරීම වැනි කරුණු සම්බන්ධයෙන් විධිමත් ක්‍රමවේදයක් අනුගමනය කිරීමට නොහැකි වී තිබුණි. මේ සම්බන්ධයෙන් පහත නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

(අ) බඳවා ගැනීම

ව්‍යවස්ථාපිත ආයතනවල සෑම තනතුරක් සඳහාම බඳවා ගැනීමේ සහ උසස් කිරීමේ පරිපාටින් පිළියෙල කර කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුව වෙතින් අනුමැතිය ලබාගත යුතු වුවද මණ්ඩලය විසින් ඉහත අවශ්‍යතාවයට පටහැනිව බඳවා ගැනීම කර තිබුණි.

(ආ) ස්ථීර පදනමින් විවිධ ශ්‍රේණි සඳහා බඳවා ගැනීම

අනුමත සේවක සංඛ්‍යාවක් නොතිබියදී 2010 වර්ෂයේදී පත්වීම් ලබාදී තිබූ සේවක කණ්ඩායම් අතරින් ප්‍රාදේශික 12 ක් සඳහා රියදුරු තනතුරු 804 ක්ද කොන්දොස්තර තනතුරු 636 ක්ද වෙනත් තනතුරු 31 ක් සඳහා 234 දෙනෙකුද ස්ථීර පදනමින් බඳවා ගෙන තිබුණි. මෙහිදී නියමිත ක්‍රමවේදයක් තුළ මෙම බඳවා ගැනීම් සිදුකර නොතිබුණි.

(ඇ) කොන්ත්‍රාත් පදනම මත බඳවා ගැනීම

මණ්ඩලයේ ප්‍රධාන කාර්යාලයේ අනුමත කාර්ය මණ්ඩලයක් නොමැතිව ප්‍රධාන තනතුරු 6 ක් සඳහා කොන්ත්‍රාත් පදනම යටතේ නිලධාරීන් බඳවාගෙන තිබුණු අතර මෙම බඳවාගැනීම් වලට අදාළ විස්තර විගණනයට ඉදිරිපත් නොකෙරුණි.

3.11.2 සේවක මණ්ඩල අවශ්‍යතාවය සැලසුම් කිරීම

අනුමත කාර්ය මණ්ඩලයක් ශ්‍රී ලංගමයට නොමැති බැවින් ශ්‍රී ලංගම/ප්‍රවනි/10/2011 අංක දරන 2011 ඔක්තෝබර් 10 දිනැති ප්‍රධාන විධායකගේ ලිපිය අනුව 2005 වර්ෂයේ සිට යොදාගත් සේවක අනුපාතය වන බස් රථයකට 5.5 අනුපාතය පදනම් කරගෙන 2012 වර්ෂයේ බස් රථ 7000 ක් සඳහා සිටිය යුතු සේවක සංඛ්‍යාව 38500 ක් ලෙස ගණන් ගත යුතු බව දක්වා තිබුණි.

මෙම අනුපාතයම සැලකිල්ලට ගනිමින් 2009, 2010 හා 2011 වර්ෂ වලදී තථ්‍ය වශයෙන් ධාවනයට සුදුසු බස් රථ සංඛ්‍යාව සඳහා තථ්‍ය වශයෙන් සිටිය යුතු සේවක සංඛ්‍යාව සහ ඒ අනුව වර්තමාන අතිරික්ත කාර්ය මණ්ඩලය පහත පරිදි දැක්විය හැක.

විස්තරය	වර්ෂ		
	2009	2010	2011
ධාවනයට සුදුසු බස් රථ සංඛ්‍යාව	5,172	5,478	5,335
5.5 අනුපාතයට අනුව සිටිය යුතු සේවක සංඛ්‍යාව	28,446	30,129	29,342
තථ්‍ය සේවකයන් ගණන	35,214	34,772	34,263
අතිරික්ත සේවක සංඛ්‍යාව	6,768	4,643	4,921

2009 හා 2010 වර්ෂයන් වලදී විගණන විමසුම් මඟින්ද මණ්ඩලයේ පවතින අතිරික්ත කාර්ය මණ්ඩලය සම්බන්ධව අවස්ථා ගණනාවකදී විමසීම් කර තිබූ නමුත් එම තත්ත්වය නිවැරදි කර නොතිබුණි. මණ්ඩලය ඩිපෝ මට්ටමින් ලබාගත් තොරතුරු වලට අනුව කාර්ය මණ්ඩල අතිරික්ත මෙන්ම ඌනතා පවතින ඩිපෝ සම්බන්ධයෙන් විස්තර වාර්තා වූ අතර මෙම ඌනතා හා අතිරික්ත තුළනය වන ආකාරයට කාර්ය මණ්ඩල අනුයුක්ත කිරීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.

3.11.3 අනෙකුත් දුර්වලතා

සේවක මණ්ඩල කළමනාකරණය සම්බන්ධයෙන් සිදුකළ පරීක්ෂණවල දී අනාවරණය වූ අනෙකුත් දුර්වලතා පහත පරිදි විය.

- i. සේවකයන් බඳවා ගැනීමේදී හා උසස්වීම් ලබාදීමේදී අනුමත ක්‍රමවේදයන් අනුගමනය නොකිරීම.
- ii. අනුගමනය කළ යුතු කළමනාකරණ සේවා චක්‍රලේඛ වලට අනුකූල නොවීම
- iii. පත්වීම් බොහොමයක් දේශපාලන පත්වීම් වීම.
- iv. සේවක අතිරික්ත හා උෞතනාවයන් පවතින ඩිපෝ හඳුනාගෙන එය තුලනය වන ආකාරයෙන් කාර්ය මණ්ඩල ස්ථානගත කිරීම් සිදු නොකිරීම
- v. කාර්මික හේතූන් හැරුණු විට රියදුරන් හා කොන්දොස්තරවරුන් වැටුප් රහිත නිවාඩු යාම නිසා බස් රථ ඇණිය උපරිමයෙන් ධාවනය නොවීම මත ආදායම අහිමි වීම.
- vi. අදාළ විනය කටයුතු දිගින් දිගටම ප්‍රමාද වීම.
- vii. අනුවිත පත්වීම් ලබාදීම මත වැඩි වැටුපක් ගෙවා අවශ්‍ය සේවය නියමිත ගුණාත්මක භාවයෙන් යුක්තව ලබාගත නොහැකි වීම

3.11.4 වැටුප් හා වෙනත් ව්‍යවස්ථාපිත ගෙවීම්

(අ) වැටුප් ගෙවීම

මණ්ඩලයේ ඩිපෝ කිහිපයකට අදාළව සිදුකළ පරීක්ෂාවන්ට අනුව වැටුප් ගෙවීමට අවශ්‍ය මුදල් ප්‍රතිපාදන නොමැතිවීම නිසා වැටුප් ගෙවීම ප්‍රමාදවීම හා සම්පූර්ණ වැටුප් නොගෙවූ අවස්ථා නිරීක්ෂණය වූ අතර, එමඟින් කාර්ය මණ්ඩලයේ රැකියා තෘප්තිය පිරිහී තිබුණි.

ඩිපෝවල වැටුප් ගෙවීම අදියර දෙකක් යටතේ සිදුවන අතර, මූල්‍ය දුෂ්කරතා හේතුවෙන් මාසයේ 08 වන දිනට ගෙවිය යුතු වැටුප කොටසක් වශයෙන් ගෙවීමත් 26 වන දිනට ගෙවිය යුතු වැටුප දින 02 සිට දින 07 දක්වා සාමාන්‍ය කාල ප්‍රමාදයක් සහිතව ගෙවන අවස්ථාත් නිරීක්ෂණය විය.

2012 ජූනි 08 දින යටිනුවර ඩිපෝවේ සිදුකළ පරීක්ෂාවේදී 2012 වර්ෂයේ අප්‍රේල් හා මැයි මස සඳහා පිළිවෙලින් දින 30 ක හා දින 12 ක වැටුප් ගෙවීමේ ප්‍රමාදයන් නිරීක්ෂණය විය.

තවද නිට්ටඹුව ඩිපෝවේ 2012 මැයි 26 දින ගෙවිය යුතු සේවක වැටුප් සම්පූර්ණයෙන් හෝ කොටසක් වශයෙන් හෝ 2012 මැයි 31 දින වන විටත් ගෙවා නොතිබූ බව නිරීක්ෂණය විය.

(ආ) සේවක පාරිතෝෂික ගෙවීම

1983 අංක 12 දරන පාරිතෝෂික ගෙවීම් පනතේ විධිවිධාන අනුව සියලුම රාජ්‍ය සංස්ථා, මණ්ඩල, සමුපකාර හා පෞද්ගලික අංශයේ සේවය කරන වසර 05 ක සේවා කාලයක් සම්පූර්ණ කර ඇති සේවකයන්ට ඔවුන්ගේ මුළු සේවා කාලය වෙනුවෙන් අවුරුද්දකට මාස අඩක වැටුපක් පාරිතෝෂික දීමනා වශයෙන් ගෙවිය යුතු වේ. මෙය මණ්ඩලයේ සේවකයන් සඳහා ඔවුන්ගේ මුළු සේවා කාලය වෙනුවෙන් අවුරුද්දකට මාස 01 ක වැටුපක් පාරිතෝෂික දීමනා වශයෙන් ගෙවිය යුතු ලෙස දැක්වේ. පාරිතෝෂික දීමනා සේවයෙන් ඉවත් වී දින 30 ක් ඇතුළත නොගෙවූ විට විවිධ වූ අධිභාර තත්ත්වයන්ට යටත්වේ.

මෙම අවශ්‍යතා සැලකිල්ලට නොගෙන මණ්ඩලයේ 2011 වර්ෂයට අදාළව ඩිපෝ 15 ක හා ප්‍රාදේශීය කාර්යාල 02 ක ගෙවිය යුතු පාරිතෝෂික මුදලේ එකතුව රු.414,362,323 ක් වී ඇති අතර, ඊට අදාළව ගෙවිය යුතු අධිභාර මුදලේ එකතුව රු.127,463,944 ක් වශයෙන් එකතුව රු.541,826,267 ක් විය

තවද දීර්ඝ කාලීනව මණ්ඩලයේ සේවකයින් හට පාරිතෝෂික නොගෙවීම සම්බන්ධව මතුව ඇති අර්බුදකාරී තත්ත්වය සම්බන්ධයෙන් පනතේ විධිවිධාන ක්‍රියාත්මක කිරීමේ බලධරයා වශයෙන් කම්කරු කොමසාරිස් ජනරාල්වරයාගේ මැදිහත්වීම ප්‍රමාණවත් නොවීම හා ඒ සම්බන්ධයෙන් ඔහු වෙත ලබා දී ඇති බලතල සීමා සහිත වීම මෙම ගැටළු නිරාකරණය කරගත නොහැකි තත්ත්වයක් දක්වා වර්ධනය වීමට බලපා තිබුණි.

(ඇ) අර්ථසාධක අරමුදලට සිදුකරනු ලබන ප්‍රේෂණ

1958 අංක 15 දරන සේවක අර්ථ සාධක අරමුදලේ පනතේ විධිවිධාන යටතේ පිහිටුවනු ලැබූ මණ්ඩලයේ අර්ථසාධක අරමුදල මණ්ඩලයේ සේවකයින් සම්බන්ධයෙන් පමණක් අනුමත පෞද්ගලික මෙන්ම ස්වාධීන අර්ථසාධක අරමුදලකි.

සාමාජිකයාගේ වැටුපෙන් සියයට 10 කට සමාන වූ මුදලක් බැගින් වැටුප් ලැයිස්තුවෙන් අඩුකර අරමුදලට ප්‍රේෂණය කරනු ලැබේ. සේවා යෝජකයා වශයෙන් මණ්ඩලය විසින් සෑම සාමාජිකයෙකුගේම වැටුපෙන් සියයට 12 කට සමාන මුදලකින් අරමුදලට දායක විය යුතු අතර, සෑම සාමාජිකයෙකුගේම වැටුපෙන් සියයට 3 කට සමාන වූ මුදලක් සේවක භාරකාර අරමුදලට ප්‍රේෂණය කළයුතු වේ.

එසේ වුවත් නියැදි පරීක්ෂාවට අනුව 2011 ජනවාරි සිට 2012 ජූනි දක්වා කාල පරිච්ඡේදය තුළ මණ්ඩලයේ ඩීපෝ 18 ක සේවක වැටුපෙන් අඩුකර ගත් එකතුව රු.338,999,954 ක දායක මුදල් අරමුදලේ සාමාජිකයන්ගේ පුද්ගලික ගිණුම් වෙත ප්‍රේෂණය නොකරන ලද අවස්ථා පිළිබඳ නිරීක්ෂණය විය.

අර්ථසාධක අරමුදල් හිමිකම් නියමිත වෙලාවේදී සේවකයින්හට ලබාගැනීමට නොහැකිවීම හා ඒ මත අධිභාර ගෙවීමට මණ්ඩලයට සිදුවී තිබුණි. 2012 අංක 02 දරන සේවක අර්ථසාධක අරමුදල (සංශෝධන) පනත මගින් සංශෝධිත 1958 අංක 15 දරන සේවක අර්ථසාධක අරමුදල් පනතේ විධිවිධාන ප්‍රකාර සාමාජිකයන්ට හිමිවන ජීවිත රක්ෂණ ඔප්පු ක්‍රමය, වෛද්‍ය ප්‍රතිකාර ලබාගැනීම සඳහා වන හිමිකම් හා ණය මුදල් ලබාදීම වැනි අනෙකුත් වරප්‍රසාදයන් සහ අනුග්‍රහයන් ක්‍රියාත්මක වී නොතිබුණි.

නිර්දේශයන්

- i. කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුව විසින් අනුමත කරනු ලබන කාර්ය මණ්ඩලයක් ස්ථාපිත කිරීම.
- ii. අතිරික්ත හා උෞතන පවතින ප්‍රාදේශීය ඩිපෝවල සේවක මණ්ඩල තුළනයක් ඇති කිරීම
- iii. කාර්ය මණ්ඩලයේ විශ්වාසය, රැකියා සුරක්ෂිත භාවය, සේවක අභිප්‍රේරණය ගොඩනැගෙන අයුරින් අදාල බඳවා ගැනීම් මාරුකිරීම් හා උසස් කිරීම් සිදු කිරීමට අවශ්‍ය පටිපාටි හඳුන්වා දීම
- iv. මණ්ඩලයේ සේවයෙන් ඉවත්වන සේවකයින්ට 1983 අංක 12 දරන පාරිතෝෂික ගෙවීම් පනතේ විධිවිධාන පරිදි හිමි පාරිතෝෂික දීමනා ගෙවීම සඳහා 1983 අංක 01 දරන නීති කොට්ඨාශ චක්‍රලේඛය පදනම් කරගෙන විධිමත් කඩිනම් වැඩපිළිවෙලක් හඳුන්වා දී ක්‍රියාත්මක කිරීම.
- v. එම ක්‍රමවේදය යටතේ වර්තමානයේ සේවයෙන් විශ්‍රාම යන සේවකයින් හට යාවත්කාලීනව (සේවයෙන් විශ්‍රාම යන දිනයේදීම) පාරිතෝෂික මුදල් ගෙවීම සිදු කිරීම
- vi. දැනට පාරිතෝෂික ගෙවීම් කර නොමැති නිලධාරීන් නඩු මගට යාම අවම කරගැනීම සඳහා ඔවුන්ගේ එකඟතාවය ලබාගෙන ඔවුන්ට හිමි පාරිතෝෂික මුදල් කොටස් වශයෙන් ගෙවීම් කිරීමේ ක්‍රමවේදයක් හඳුන්වා දීම.
- vii. සේවකයාගේ වැටුපෙන් අයකරන ලද නමුත් මෙතෙක් මණ්ඩලයේ අර්ථසාධක අරමුදලට ප්‍රේෂණය නොකරන ලද හිඟ මුදල් සහ මණ්ඩලය විසින් බැරකළ යුතු දායක මුදලට සමාන හිඟ මුදල් තථ්‍ය වශයෙන් අරමුදලේ සාමාජික ගිණුම් වෙත වහාම බැර කිරීමට කටයුතු කිරීම.

4. නිගමනය

- i. මහජනතාවට ආරක්ෂිත, විශ්වාසදායී සහ සුවපහසු මාර්ගස්ථ මගී ප්‍රවාහන සේවාවක් සාධාරණ ගාස්තු ක්‍රමයක් යටතේ ලබාදීම සඳහා ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය පිහිටුවා ඇත. එසේ වුවද මණ්ඩලය විසින් තම සතු සම්පත් හා කාර්ය මණ්ඩලය උපරිම ලෙස කාර්යක්ෂමව හා ඵලදායීව යොදාගනිමින් කළ යුතු මෙහෙයුම් කටයුතු වල කාර්යසාධනයේ සඵලත්වය ප්‍රමාණවත් නොවන බව නිගමනය කරනු ලැබේ.
- ii. ඉංජිනේරු හා ධාවනමය හේතු මත මණ්ඩලය සතු බස්රථ ඇණිය පොදු ප්‍රවාහන සේවාව සඳහා උපරිම කාර්යක්ෂමතාවයකින් යොදා නොගැනෙන බැවින් සියලු බස්රථ අලුත්වැඩියාවන් ප්‍රමාදයකින් තොරව සිදු කිරීමටත්, බස්රථ සේවා කිරීම් හා නඩත්තු කටයුතු යාවත්කාලීනව කිරීමටත් ඉහත සඳහන් අරමුණු සපුරා ගැනීම සඳහා ප්‍රාදේශීය වැඩපොළ වල හා ඩිපෝවල සතු වත්කම්, කාර්මික අංශ සඳහා මානව සම්පත් කාර්යක්ෂමව කළමනාකරණය කිරීමටත් කඩිනමින් පියවර ගතයුතු බව නිගමනය කරනු ලැබේ.
- iii. ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ වලට පටහැනිව කටයුතු කිරීම නිසා මණ්ඩලයට වාසිදායක වන අයුරින් ප්‍රසම්පාදනයන් සිදු වී නොතිබුණු අතර රජයේ ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ වලට අනුකූලව සියලු ප්‍රසම්පාදනයන් සිදු කිරීම කළයුතු බව නිගමනය කරනු ලැබේ.
- iv. අවශ්‍යතාවයට ප්‍රමාණවත් කාර්යමණ්ඩලයක් පවත්වා නොගැනීම සහ වැටුප් හා වෙනත් ව්‍යවස්ථාපිත ගෙවීම් නිසි පරිදි සිදු කර නොතිබීම හේතුවෙන් සේවක අතෘප්තිය හා සේවය හැර යාමෙන් සේවක කාර්යක්ෂමතාවය අඩු වී තිබුණු අතර රැකියා සුරක්ෂිතභාවය හා සේවක අභිප්‍රේරණය ගොඩනැගෙන අයුරින් මානව සම්පත් කළමනාකරණය සිදු කළ යුතු බව හා සේවකයන්ට කෙරෙන ව්‍යවස්ථාපිත ගෙවීම් නිසි පරිදි කළයුතු බව නිගමනය කරනු ලැබේ.