



## දකුණු පළාත් මාර්ගස්ථ මගී ප්‍රවාහන අධිකාරිය

ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ 13 වන ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ සංශෝධනය මගින් පනවන ලද 1987 අංක 42 දරණ පළාත් සභා පනත යටතේ පිහිටුවන ලද දකුණු පළාත් සභාවේ 1996 අංක 02 දරණ දකුණු පළාත් මාර්ගස්ථ මගී ප්‍රවාහන අධිකාරි ප්‍රඥප්තිය හා 2009 අංක 1 දරණ සංශෝධිත ප්‍රඥප්තිය යටතේ දකුණු පළාත් මාර්ගස්ථ මගී ප්‍රවාහන අධිකාරිය පිහිටුවා ක්‍රියාත්මක වේ.

### දැක්ම

ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රමුඛතම මගී ප්‍රවාහන සේවා පහසුකම් සපයන්නා බවට පත්වීම.

### මෙහෙවර

මගීන්ගේ ප්‍රවාහන අවශ්‍යතා ගුණාත්මකව, ප්‍රමාණාත්මකව හා කාර්යක්ෂමව ඉටු වන පරිදි, සමාජ අවශ්‍යතා පදනමේ සිට සංවර්ධනයට දිරිදෙන හා සාධාරණව ව්‍යාප්ත වූ මගී ප්‍රවාහන සේවාවක් දකුණු පළාත තුළ මිත්‍රශීලී අයුරින් සංවර්ධනය කිරීම.

ගරු ප්‍රධාන අමාත්‍යතුමාගේ සුභ පැතුම් පණිවුඩය..



දකුණු පළාත් මාර්ගස්ථ මගී ප්‍රවාහන අධිකාරියේ 2014 වර්ෂයේ ක්‍රියාකාරිත්වයට අදාලව සංවර්ධන ප්‍රගති පිළිබඳ හා 2015 වර්ෂයේ ක්‍රියාත්මක කිරීමට අපේක්ෂිත සැලසුම් පිළිබඳ සමාලෝචනයක යෙදෙන මේ අවස්ථාවේදී ඒ සම්බන්ධයෙන් සුභ පැතුම් පණිවුඩයක් ලබාදීමට හැකිවීම පිළිබඳව පළාත් ප්‍රධාන අමාත්‍යවරයා වශයෙන් හා ප්‍රවාහන විෂය භාර අමාත්‍යවරයා ලෙස මා ඉමහත් සතුටට පත්වෙමි.

පෙර වර්ෂයේ මෙන්ම 2014 වර්ෂය යටතේද මහින්ද විත්තන ඉදිරි දැක්මෙහි දැක්වෙන දීර්ඝ කාලීන සැලසුම් දකුණු පළාත තුළ යථාර්ථයක් බවට පත් කිරීමට හැකිවී තිබීමත් නව ප්‍රවේශයන් හරහා වේගවත් වෙනසකට භාජනය වන ප්‍රවාහන ජාලය අනාගත

අවශ්‍යතාවයට අනුව සංවර්ධනය කිරීම සඳහා දකුණු පළාත තුළ ප්‍රශස්ථ කාර්ය භාර්යක් ඉටුකිරීමට හැකිවී තිබීම ප්‍රශංසනීය වේ. විශේෂයෙන් ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ ඉදිරි සංවර්ධනය සඳහා භෞතික සම්පත් මෙන්ම සේවාවේ ගුණාත්මකභාවය සඳහා නවීන තාක්ෂණික ක්‍රම උපායන් හඳුන්වාදීමට හැකි වීම ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රය ලැබූ ජයග්‍රහණයක් ලෙස හඳුනාගත හැක. විශේෂයෙන් දකුණු පළාත තුළ ක්‍රියාත්මක කල බොහෝමයක් ව්‍යාපෘති ජාතික මට්ටමින් හා පළාත් සභා මට්ටමින් අනෙකුත් පළාත් සභාවන්ද ක්‍රියාත්මක කිරීමට පෙලඹීම දකුණු පළාත් මාර්ගස්ථ මගී ප්‍රවාහන අධිකාරිය ලැබූ විශිෂ්ඨ ජයග්‍රහණයක් වන අතර, පවතින තත්ත්වය ආරක්ෂා කරමින් ඒ සඳහා කැපවූ අමාත්‍යාංශ ලේකම්තුමා ඇතුළු නිලධාරී මණ්ඩලයටත් ප්‍රවාහන අධිකාරියේ සභාපතිතුමා ප්‍රමුඛ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයටත්, අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් ඇතුළු නිලධාරී මණ්ඩලයටත් සුභ පතමින් 2015 වර්ෂයේදී දකුණු පළාතේ ජනතාව වෙනුවෙන් වැඩි පහසුකම් සහිත සංවර්ධනය වූ ප්‍රවාහන ජාලයක් ගොඩනැගීමට අවශ්‍ය ශක්තිය හා ධෛර්ය ලැබේවායි ප්‍රාර්ථනා කරමි.

මාන විජයලාල් ද සිල්වා,  
දකුණු පළාත් ප්‍රධාන හා ප්‍රවාහන අමාත්‍ය  
දකුණු පළාත

## අමාත්‍යාංශ ලේකම්තුමාගේ පණිවුඩය ..

සෘජුව මහජනතාවට අත්‍යවශ්‍ය සේවාවක් වන ප්‍රවාහන ජාලය නියාමනයට අදාළ අතිශය භාරදුර කාර්යභාරය පැවරී ඇති දකුණු පළාත් මාර්ගස්ථ මගී ප්‍රවාහන අධිකාරියේ 2014 වර්ෂයේ ක්‍රියාකාරිත්වයට අදාළ සංවර්ධන ප්‍රගතිය පිළිබඳ ආවර්ජනයක යෙදෙන අවස්ථාවක ඒ සම්බන්ධයෙන් සුභ පැතුම් පණිවුඩයක් ලබාදීමට හැකිවීම අමාත්‍යාංශ ලේකම්වරයා වශයෙන් අතිශය සතුටට පත් වෙමි.



2014 වර්ෂයේ සැලසුම් ගත කාර්යයන් මෙන්ම වසර මැද නව කාර්යයන් ලෙස දකුණු පළාතේ ප්‍රවාහන සංවර්ධනය දායකවන නව විශේෂ ව්‍යාපෘති ලෙස මූල්‍ය ප්‍රතිපාදන ලැබී ඇති හබරාදුව, අකුරැස්ස, වලස්මුල්ල, ලුණුගම්වෙහෙර බස් නැවතුම්පොල ඉදිකිරීම වැනි විශේෂ ව්‍යාපෘති සැලසුම් ගත මට්ටමින් ක්‍රියාත්මක කිරීමට ලැබීම දකුණු පළාතේ ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රය ලැබූ විශාල ජයග්‍රහණයක් ලෙස සලකමි. විවිධ බාධක හා අභියෝග ජයගනිමින් නිර්මාණශීලී ගමනක යෙදෙන අධිකාරියේ පසුගිය ගමන් මග ප්‍රසංශනීය වේ. මේ සඳහා නායකත්වය දුන් ගරු ප්‍රධාන අමාත්‍ය ෂාන් විජයලාල් ද සිල්වා මැතිතුමාටත් අදාළ කටයුතු මෙහෙයවූ අධිකාරියේ සභාපතිතුමා ඇතුළු අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයටත් මේ සඳහා මග හෙලිපෙහෙලි කළ අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් ප්‍රමුඛ නිලධාරී මණ්ඩලයටත් මාගේ හෘදයාංගම ස්තූතිය පුදකරමි.

සමන් දර්ශන පාඩිකෝරාළ,  
ලේකම්, ප්‍රධාන අමාත්‍යාංශ .....ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශ,  
දකුණු පළාත.

## සභාපතිතුමාගේ පණිවුඩය ...



ගෙවීගිය වසර තුළ දකුණු පළාත් මාර්ගස්ථ මගී ප්‍රවාහන අධිකාරියේ ගමන් මඟ තුළදී ලබාගත් ජයග්‍රහණයන් ගැන බෙහෙවින් සතුටු වෙමි. වේගවත් සංවර්ධනයට සාපේක්ෂව ප්‍රවාහන ජාලයේ සිදු කළ යුතු සංශෝධනයන් අනෙකුත් ප්‍රවාහන අධිකාරීන්ට සාපේක්ෂව බොහෝ ඉදිරියෙන් පවත්වාගෙන යාමට හැකිවීම අප ලබූ විශාල ජයග්‍රහණයක් සේ සලකමි. මෙම ජයග්‍රහණයන් අත්කර ගැනීමේදී ප්‍රවාහන විෂයභාර අමාත්‍යවරයා වශයෙන් ගරු ප්‍රධාන අමාත්‍ය ඡාන් විජයලාල් ද සිල්වා

මැතිතුමා විසින් අපවෙත ලබාදෙන ලද උපදෙස් හා මඟ පෙන්වීමත්, අවශ්‍ය ප්‍රතිපාදන ලබාදෙමින් දෙන ලද මහඟු අතදීම යෝධ ශක්තියක් ලෙස සලකමි.

අනාගත අවශ්‍යතාවයන්ට සාපේක්ෂව පැවති කාලසටහන් විශාල වශයෙන් සංවර්ධනය කරමින් හා සේවාවන්හි ග්‍රණාත්මක බව වර්ධනය සඳහා නවීන තොරතුරු තාක්ෂණය උපරිම අයුරින් උපයෝගී කර ගනිමින් පොදු ප්‍රවාහන සේවාවන්හි සංවර්ධනය උදෙසා 2014 වසරේදී ඉටුකරන ලද මෙහෙය දිවයිනේ සෙසු අධිකාරී වලට තවදුරටත් ආදර්ශයක් වනු ඇති බව මාගේ විශ්වාසයයි. මෙම කටයුතු ඉටුකර ගැනීමේදී ගරු ප්‍රධාන අමාත්‍යතුමාගේ පෞද්ගලික කාර්යමණ්ඩලයෙන් හා දකුණු පළාත් ප්‍රධාන ලේකම්තුමියගෙන් ඇතුළුව ප්‍රවාහන විෂයභාර ලේකම්තුමා ප්‍රමුඛ කාර්ය මණ්ඩලයෙන් ලැබුණු නිබඳ සහය සිහිපත් කිරීමට අවස්ථාවක් කර ගනිමි.

අධිකාරියේ කාර්යයන් සාර්ථක කර ගැනීම සඳහා සහාය වූ සාමාජික මණ්ඩලයේ සියලුම සාමාජිකයින්ට මෙන්ම අධිකාරියේ සියළු අංශ මෙහෙයවමින් ප්‍රවාහන සංවර්ධනය සඳහා කැපවී සිටින අධිකාරියේ අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්වරයා ප්‍රමුඛ විශිෂ්ඨ කාර්ය මණ්ඩලයේ සෑම සාමාජිකයෙක් වෙතම මාගේ ප්‍රශංසාව මෙයින් පුදකරමි.

**ඩී.කපිල ටීරෝන් ද සිල්වා**

සභාපති

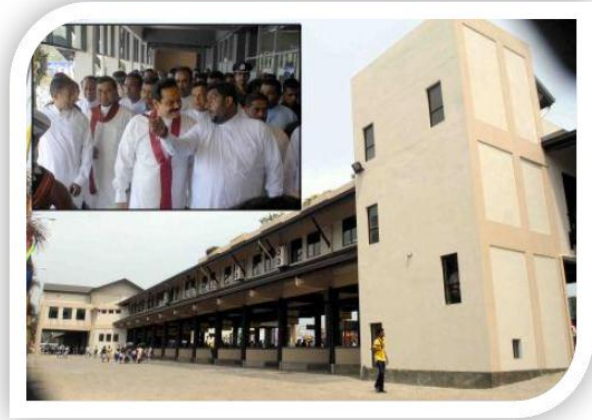
දකුණු පළාත් මාර්ගස්ථ මගී ප්‍රවාහන අධිකාරිය

## 2014 වසරේ අපගේ ගමන් මග ....

අධිකාරියේ දැක්මට අදාළ අරමුණු පරමාර්ථ ළඟාකර ගැනීමේදී ඉටුකළයුතු සමස්ත කාර්යභාරය අතිවිශාල වන අතර ඒ යටතේ දෛනිකව ඉටුකළයුතු අත්‍යවශ්‍ය කාර්යභාරයන් මෙන්ම ප්‍රවාහන සංවර්ධනය සඳහා අත්‍යවශ්‍ය ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක කිරීම අප අධිකාරියේ වගකීමක්ව පවතී.

**1. අධිකාරියේ දෛනික කාර්යභාරයන්:**

✓ අධිකාරියේ ප්‍රධාන කාර්ය භාරයන් යටතේ දකුණු පළාත පුරාවට මාර්ග 536 කට අදාලව පෞද්ගලික බසරට 1337 හා ශ්‍රීලංගම බසරට 601 ක් යටතේ ගමන්වාර 14460 ප්‍රධාන බස්නැවතුම්පොළ 42 ක් යටතේ මෙහෙයමින් මගීන් ලක්ෂ 8 ක් 15 ක් අතර ප්‍රමාණයකට පහසුකම් සැපයීම අධිකාරියේ දෛනික ප්‍රධාන කාර්ය භාරය වේ.



✓ බස්නැවතුම් 42 කට අදාලව විදුලිය,ජලය ආරක්ෂක සේවා සනීපාරක්ෂක හා නඩත්තු සේවා පැවැත්වීම (අදාල සේවා සැපයීමේදී රාජ්‍ය අංශය (ශ්‍රීලංගම) වගකීම් වලින් සම්පූර්ණයෙන් නිදහස් කොට ඇත)

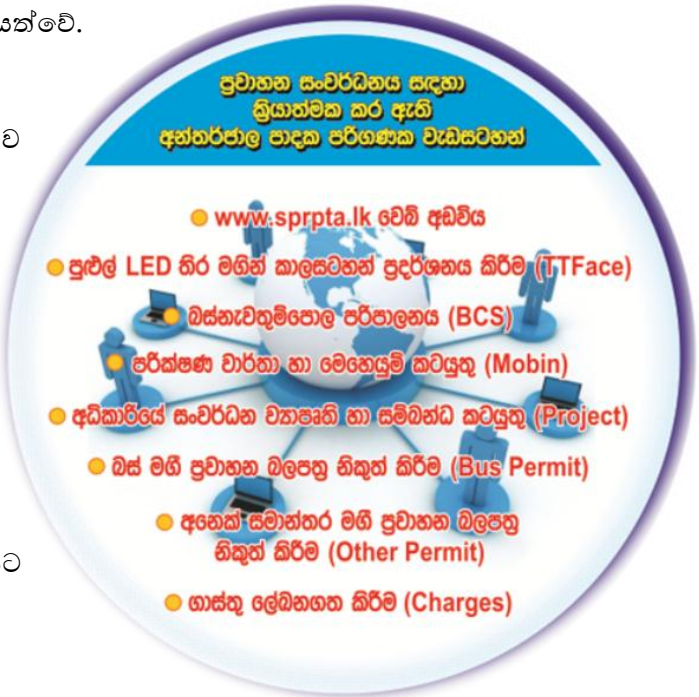
✓ එකී සේවාවන් පැවැත්වීමට අදාලව ක්ෂේත්‍රය පුරා විසිරි පවතින සමස්ථ සේවක සංඛ්‍යාව හා ගාල්ල/මාතර/හම්බන්තොට දිස්ත්‍රික් සහකාර අධ්‍යක්ෂ කාර්යාල මෙහෙයවීම හා පාලනය.

✓ සේවාවේ ගුණාත්මක භාවය සඳහා ජංගම අංශ මෙහෙයවීම හා පරීක්ෂණ පැවැත්වීම.



- ✓ මාසිකව ලැබෙන මගී පැමිණිලි, ජංගම පරීක්ෂණ වාර්තා හා ධාවක පැමිණිලි යටතේ විභාග පැවැත්වීමට ඇති 400 ත් 500 අතර වන පැමිණිලි සම්බන්ධයෙන් විනය ක්‍රියාමාර්ග ගැනීම.
- ✓ පාසැල් සේවා, කාර්යාල සේවා, ගැමිසැරිය හා නිසි සැරිය සේවාවන්ට අදාළව රාජ්‍ය ප්‍රතිලාභ ලබාදෙන සේවා නිසි අධීක්ෂණයකට භාජනය කර වාර්තා කිරීම.
- ✓ මාර්ග බලපත්‍ර යාවත්කාලීන කිරීම, සංශෝධනය කිරීම හා අයිතිය විධිමත් කිරීම.
- ✓ කොන්දොස්තරවරුන් පුහුණු කිරීම හා සේවක විනය පවත්වාගෙන යාම.
- ✓ නව සේවා ආරම්භ කිරීම හා අවශ්‍යතාවන් අනුව සාධාරණ පරිදි ධාවන මාර්ග සංශෝධනය කිරීම.
- ✓ ත්‍රිරෝද රථ වැනි අනෙකුත් ප්‍රවාහන සේවා නියාමනය කිරීම.
- ✓ මගී ප්‍රවාහන තොරතුරු ලබාදීම (LED ප්‍රදර්ශන තිර හා වෙබ් අඩවිය හරහා) හා අදාළ තොරතුරු යාවත්කාලීන කිරීම,
- ✓ පවතින භෞතික සම්පත් අලුත්වැඩියා කිරීම හා පොදු පහසුකම් ප්‍රවර්ධනය
- ✓ විවිධ වැදගත් අවශ්‍යතා මත සංවිධානය වන උත්සව මෙන්ම වාර්ෂිකව දකුණු පළාතේ පැවැත්වෙන සංස්කෘතික හා ආගමික උත්සව සඳහා ප්‍රවාහන පහසුකම් සැපයීම, යන කාර්යන් අධිකාරියේ කාර්ය භාරය යටතට අයත්වේ.

- ✓ දෛනික සේවාවන් අධිශ්චව පවත්වා ගෙන යමින් ප්‍රවාහන සේවාවන්ගේ ගුණාත්මක සංවර්ධනයක් සඳහා භෞතික සම්පත් ගොඩනැගීම හා අලුත්වැඩියා කිරීම අනාගත ප්‍රවණතා හඳුනාගනිමින් විශේෂ ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක කිරීම අධිකාරියේ සමස්ථ කාර්ය භාරයට ඇතුළත් වේ.



## 2. අධිකාරියේ දෛනික කාර්යභාරයට අතිරේකව ප්‍රවාහන සංවර්ධනය සඳහා ක්‍රියාත්මක කර ඇති විශේෂ ව්‍යාපෘති

අදාළ විශේෂ ව්‍යාපෘති ප්‍රධාන ශීර්ෂ හතරක් ලැබෙන ප්‍රතිපාදන මත ක්‍රියාත්මක කරනු ලැබේ.

- I. පළාත් නිශ්චිත ප්‍රතිපාදන යටතේ ගොඩනැගෙන සංවර්ධන ව්‍යාපෘති
- II. උපමාන පාදක ප්‍රතිපාදන යටතේ ගොඩනැගෙන සංවර්ධන ව්‍යාපෘති
- III. පුද්ගලික ප්‍රවාහන සේවා අමාත්‍යාංශය යටතේ ලැබෙන විශේෂ සංවර්ධන ව්‍යාපෘති
- IV. තුලිත පළාත් සංවර්ධන ප්‍රතිපාදන මත ක්‍රියාත්මක කර ඇති විශේෂ ව්‍යාපෘති

### 2.1 පළාත් නිශ්චිත හා උපමාන පාදක මූල්‍ය ප්‍රතිපාදන මූල්‍ය ප්‍රතිපාදන යටතේ 2014 වසර තුළ ක්‍රියාත්මක කර ඇති ව්‍යාපෘති:

පළාත් නිශ්චිත මූල්‍ය ප්‍රතිපාදන යටතේ 2014 වසර තුළ රුපියල් මිලියන 21 ක මුදලක් හා උපමාන පාදක ප්‍රතිපාදන යටතේ රුපියල් මිලියන 10 අනුමතව තිබූ අතර ඒ යටතේ පහත ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක කර ඇත.

#### 2.1.1 බස්නැවතුම්පොළ ඉදිකිරීම:

##### 2.1.1.1 අවිත්තාව බස්නැවතුම්පොළ

වෙන් කරන ලද මුදල රුපියල් මිලියන :- 9.0

භෞතික ප්‍රගතිය :- 90%





**2.1.1.2 උඩුගම බස්නැවතුම්පොල පළමු මහල ඉදිකිරීම**

වෙන් කරන ලද මුදල රුපියල් මිලියන :- 7.86

භෞතික ප්‍රගතිය :- 100%



**2.1.1.3 මාපලගම බස්නැවතුම්පොල ඉදිකිරීම**

වෙන් කරන ලද මුදල රුපියල් මිලියන :- 8.65

ප්‍රගතිය :- 20%

**2.1.2 බස්නැවතුම්පොල අංගන අලුත්වැඩියාව :**

**2.1.2.1 අම්බලන්ගොඩ බස්නැවතුම්පොල අංගනය අලුත්වැඩියාව**

වෙන් කරන ලද මුදල රුපියල් මිලියන :- 0.5

භෞතික ප්‍රගතිය :- 20 %

**2.1.2.2 ඌරගස්මංහන්දිය බස්නැවතුම්පොල අංගනය අලුත්වැඩියාව**

වෙන් කරන ලද මුදල

රුපියල් මිලියන :- 0.5

භෞතික ප්‍රගතිය :- 20%

**2.1.2.3 බටපොල බස්නැවතුම්පොල අංගනය අලුත්වැඩියාව**

වෙන් කරන ලද මුදල

රුපියල් මිලියන :- 0.475

භෞතික ප්‍රගතිය :- 100%



**2.1.2.4 බද්දේගම බස්නැවතුම්පොල අංගනය අලුත්වැඩියාව**

වෙන් කරන ලද මුදල රුපියල් මිලියන :- 0.5

භෞතික ප්‍රගතිය :- 20%

**2.1.2.5 අහංගම බස්නැවතුම්පොල අංගනය අලුත්වැඩියාව**

වෙන් කරන ලද මුදල රුපියල් මිලියන :- 0.1

භෞතික ප්‍රගතිය :- 100%

**2.1.2.6 නෙළුව බස්නැවතුම්පොල අංගනය අලුත්වැඩියාව**

වෙන් කරන ලද මුදල රුපියල් මිලියන :- 0.5

භෞතික ප්‍රගතිය :- 50%



**2.1.2.7 වැලිගම බස්නැවතුම්පොල අංගනය අලුත්වැඩියාව**

වෙන් කරන ලද මුදල රුපියල් මිලියන :- 0.175

භෞතික ප්‍රගතිය :- 100%

**2.1.2.8 වැලිගම බස්නැවතුම්පොල අංගනය අලුත්වැඩියාව**

වෙන් කරන ලද මුදල රුපියල් මිලියන :- 0.175

භෞතික ප්‍රගතිය :- 100%

**2.1.2.9 මීද්දෙනිය බස්නැවතුම්පොල අංගනය අලුත්වැඩියාව**

වෙන් කරන ලද මුදල රුපියල් මිලියන :- 0.4

භෞතික ප්‍රගතිය :- 75%

**2.1.2.10 සූරියවැව බස්නැවතුම්පොල අංගනය අලුත්වැඩියාව**

වෙන් කරන ලද මුදල රුපියල් මිලියන :- 0.8

භෞතික ප්‍රගතිය :- 100%

**2.1.3 CCTV කැමරා පද්ධතිය**

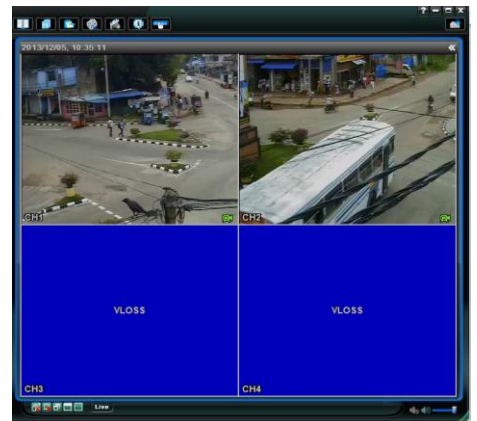
වෙන් කරන ලද මුදල රුපියල් මිලියන :- 1.452

භෞතික ප්‍රගතිය :- 25%

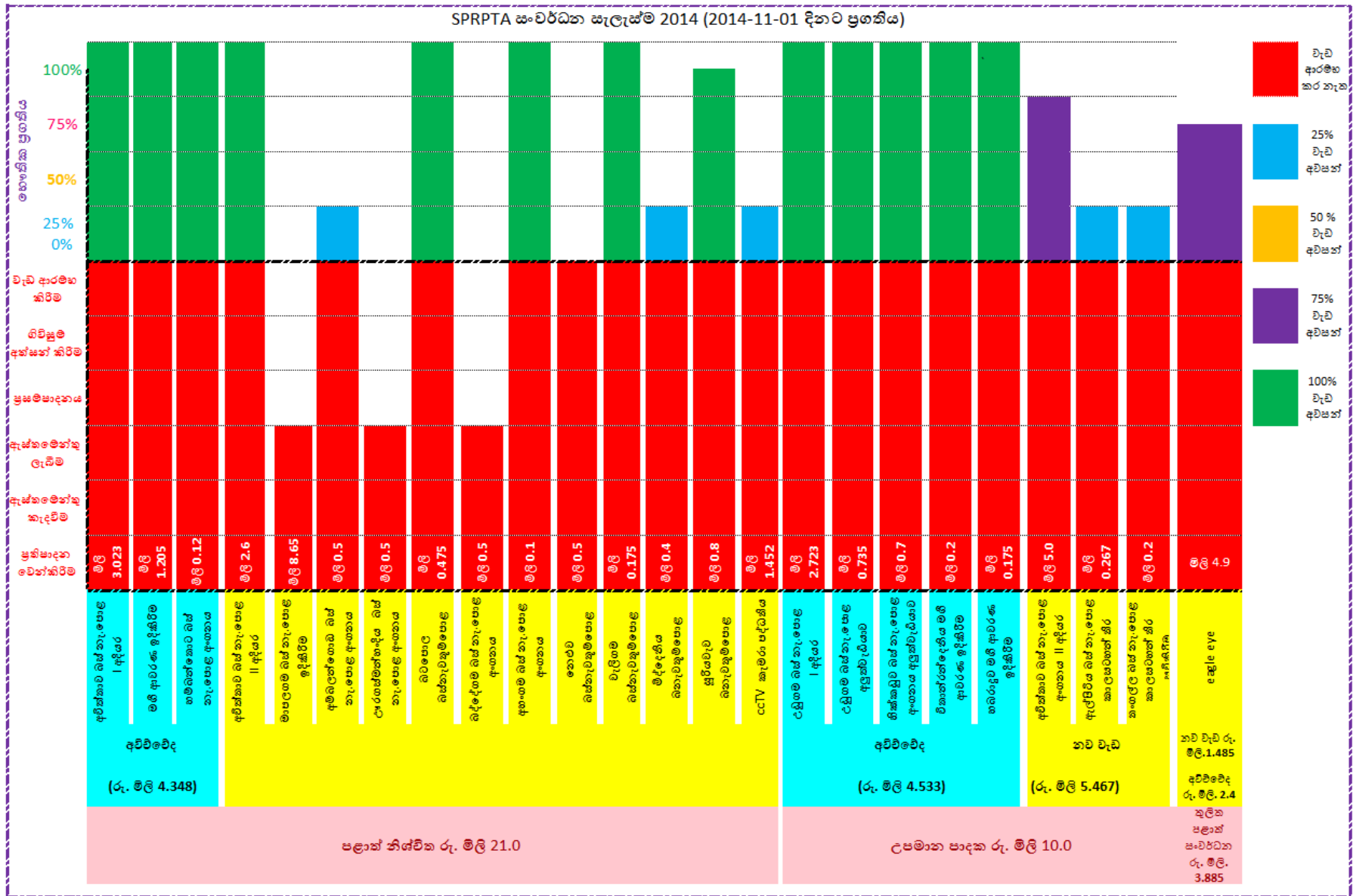
**2.1.4 කාලසටහන් ප්‍රදර්ශන තිර පුළුල් කිරීම**

වෙන් කරන ලද මුදල රුපියල් මිලියන :- 0.467

භෞතික ප්‍රගතිය :- 25%



## 2014 සංවර්ධන සැලැස්මේ ප්‍රගතිය



2.1.5 විධිමත්ව ඉදිකරන ලද මගී ආවරණ

වෙන් කරන ලද මුදල රුපියල් මිලියන :- 3.762

භෞතික ප්‍රගතිය :- 100%

මගී ආවරණය ඉදිකරන ස්ථාන :



- + ගාල්ල බස්නැවතුම්පොල ඉදිරිපිට
- + ගාල්ල - කොළඹ ප්‍රධාන මාර්ගයේ බුස්ස හන්දිය අසල
- + ඇල්පිටිය - අවිත්තාව මාර්ගයේ ගොළුමුල්ල හන්දිය අසල

+ ගාල්ල - මාපලගම මාර්ගයේ නාගොඩ රාජකීය විද්‍යාලය අසල



+ ගාල්ල - මාපලගම මාර්ගයේ වදුරඹ කිබිකන්ද අසල

+ ගාල්ල - මාපලගම මාර්ගයේ නරාවල හන්දිය අසල



+ ඇල්පිටිය - බුලුගහ හන්දිය මාර්ගයේ බුලුගහ හන්දිය අසල



+ උඩුගම - බද්දේගම මාර්ගයේ බාර් හන්දිය ආයුර්වේද මධ්‍යස්ථානය අසල

+ අම්බලන්ගොඩ-බටහොල මාර්ගයේ අම්බලන්ගොඩ ගොවිජනසේවා මධ්‍යස්ථානය අසල



## 2.2. පෞද්ගලික ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශයේ මූල්‍ය ප්‍රතිපාදන යටතේ ඉදිකිරීමට සැලසුම් කර ඇති බස්නැවතුම්පොලවල්

දැනට දකුණු පළාත තුළ විධිමත්ව ඉදිකිරීම් සිදුකර නොමැති පහත සඳහන් බස් නැවතුම්පොලවල් ඉදිකිරීම සඳහා පෞද්ගලික ප්‍රවාහන සේවා අමාත්‍යාංශය යටතේ මූල්‍ය ප්‍රතිපාදන වෙන්කර ඇත.

- ✓ හබරාදුව බස්නැවතුම්පොල සඳහා  
වෙන් කරන ලද මුදල : රුපියල් මිලියන 20
- ✓ අකුරැස්ස බස්නැවතුම්පොල සඳහා  
වෙන් කරන ලද මුදල : රුපියල් මිලියන 40
- ✓ වලස්මුල්ල බස්නැවතුම්පොල සඳහා  
වෙන් කරන ලද මුදල : රුපියල් මිලියන 40
- ✓ ලුණුගම්වෙහෙර බස්නැවතුම්පොල සඳහා  
වෙන් කරන ලද මුදල : රුපියල් මිලියන 30

හබරාදුව හා ලුණුගම්වෙහෙර බස් නැවතුම්පොල මෙම වසරේ දෙසැම්බර් මස ඉදිකිරීම් ආරම්භ කිරීමට නියමිතව ඇති අතර අකුරැස්ස බස්නැවතුම්පොල සඳහා තෝරා ගෙන ඇති භූමිය සංවර්ධනය කිරීම 2015 ජනවාරි මාස වන විට අවසන් කිරීමටද යෝජිතව ඇත.

### 3. අධිකාරිය ක්‍රියාත්මක කර ඇති පර්යේෂණ හා විශේෂ සංවර්ධන ව්‍යාපෘති

අධිකාරියේ දෛනිකව ජනිත වන ඉහතින් දැක්වූ කාර්ය භාරයන් අඛණ්ඩව පවත්වා ගෙන යමින් ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ උන්නතිය හා ආර්ථික සංවර්ධනය යන අරමුණු ලභාකර ගැනීම සඳහා හඳුනාගත් විශේෂ ව්‍යාපෘති හා පර්යේෂණාත්මක ව්‍යාපෘති කිපයක් මෙම වසර තුළ ක්‍රියාත්මක කිරීමට ඉඩකඩ ලැබීම අනෙකුත් ප්‍රවාහන අධිකාරීන්ට සාපේක්ෂව මෙම අධිකාරිය ලැබූ විශේෂ ජයග්‍රහණයක් ලෙස හඳුනා ගත හැකි අතර, එම ව්‍යාපෘති හා හඳුනා ගත් එහි ප්‍රතිලාභ හා ගුණාංග පහතින් ඉදිරිපත් කර ඇත.

#### 3.1 රාජ්‍ය භාෂා ප්‍රතිපත්තියට අනුව දකුණු පළාත් පොදු මගී ප්‍රවාහන බස් රථ වල ගමනාන්ත පුවරු සැකසීම.



අධිකාරියේවෙබ් අඩවිය ([www.sprpta.lk](http://www.sprpta.lk)) හා බස් රථ නැවතුම්පොල තුළ ක්‍රියාත්මක කාලසටහන් ප්‍රදර්ශන තිර රාජ්‍ය භාෂා ප්‍රතිපත්තියට අනුව සම්පූර්ණයෙන්

සිංහල, ඉංග්‍රීසි හා දෙමළ භාෂාවන්ගෙන් සකසා ක්‍රියාත්මක කර ඇති අතර, මෙතෙක් අඩුපාඩුවක්ව පැවති බස් රථවල ගමනාන්ත පුවරු භාෂා ප්‍රතිපත්තියට අනුව සැකසීමේ ව්‍යාපෘතිය ආරම්භ කරන ලදී. මෙම ව්‍යාපෘතිය රාජ්‍ය ප්‍රතිපත්තියට අනුව ආරම්භ වූ අතර ශ්‍රී ලංකාව තුළ විධිමත්ව එම කාර්ය මූලිකම ආරම්භ කරමින් රාජ්‍ය භාෂා දෙපාර්තමේන්තුවට එම වැඩ පිළිවෙල දිවයින තුළ ව්‍යාප්ත කිරීමට රුකුලක් දීමටද මෙම අධිකාරියට හැකිවිය.

##### 3.1.1. මේ තුළින් රාජ්‍ය භාෂා දෙපාර්තමේන්තුවට අපේක්ෂා කළ අරමුණු :

- ✓ ශ්‍රී ලංකාවේ ජාතික ගැටළුවට එක් විසඳුමක් ලෙස යෝජනා කර ඇති රාජ්‍ය භාෂා ප්‍රතිපත්තිය ක්‍රියාත්මක කිරීම. (අකුරු වල ප්‍රමාණයන් පවා සමාන වටිනාකමක් ලබාදීම)
- ✓ එක් එක් මගීයා භාවිතා කරනු ලබන භාෂාවෙන් ගමනාන්ත පුවරු ප්‍රදර්ශනය කිරීමෙන් ඔවුන්ටද සමාන අවස්ථා ලබාදීම හා පහසුකම් සැපයීම.



**3.1.2 මෙම ව්‍යාපෘතිය දකුණු පළාත තුළ ක්‍රියාත්මක කිරීමෙන් අධිකාරිය ලඟා කර ගැනීමට අපේක්ෂිත අරමුණු:**

✚ දකුණු පළාත් ප්‍රවාහනයට අදාළව අන්‍යන්‍ය වූ වර්ණයක් හඳුනාගෙන දකුණු පළාත තුළ එම වර්ණය ක්‍රියාත්මක කිරීම. (දකුණු පළාතට අදාළව තැඹිලි වර්ණය හඳුනාගෙන ක්‍රියාත්මක කර ඇත.)



✚ සියලුම ගමනාන්ත පුවරුවක්ම එකම ආකෘතියක් අනුව සකසා සෑම බස් රථයක් යටතේම ක්‍රියාත්මක කිරීමත් දකුණට අන්‍යන්‍ය වූ ගුණාත්මක භාවයක් ඇති කිරීම.

(දකුණු පළාත තුළ සෑම බස් රථයක් යටතේ එම ගුණාංගය ඉස්මතු වීමෙන් අලංකාරයක්ද විධිමත් භාවයක්ද ජනිතවී තිබේ.)

✚ ඉදිරියට හා පසුපස මෙන්ම මගීන් බස් රථයට ගොඩවන පාපුවරුව ආසන්නයේද ගමනාන්ත පුවරු ප්‍රදර්ශනය කිරීමෙන් ලොකු කුඩා සෑම කෙනෙකුටම ගමනාන්තයට අදාළ නිවැරදි බස් රථය හඳුනා ගැනීමට පහසුකම ඇති කිරීම.

✚ පසුපස බදේ දකුණු පළාත් සභාව යන ස්ටිකරය තුළින් දකුණු පළාත් සභාවේ අන්‍යන්‍යතාවය දකුණු පුරාත් ලංකාව තුළත් ප්‍රචලිත කිරීම.

✚ එක් එක් ධාවකයා අනවසරයෙන් වෙනත් මාර්ගවලට පිවිස ධාවනයට එක්වීම මෙම ස්ටිකර් හේතුවෙන් බොහෝදුරට පාලනය වීම (ගමනාන්ත පුවරුව සම්බන්ධයෙන් එම මාර්ගයේ ධාවකයින් සංවේදී බැවින්)

✚ බලපත්‍රලාභී ධාවකයින් එම සේවාවේ නොයෙදී වෙනත් සේවාවන් පැවැත්වීම යොමුවීම (ඇගපම් සේවා වැනි) බොහෝ දුරට පාලනය වීම (ක්ෂණිකව අනාවරණයක් සිදුවන බැවින් මේ තුළින් බොහෝ මගීන්ගේ අයිතීන් ආරක්ෂා කිරීමට හැකිවී තිබේ)

✚ ඒ අනුව බොහෝ බලපෑම් හා බාධක මැද අදාළ ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීමෙන් භෞතිකව නොපෙනෙන බොහෝ වටිනා ප්‍රතිලාභ දකුණු පළාත් ජනතාවට ලබාදීමට හැකිවීම පිළිබඳ අධිකාරියට නිහතමානි සතුටක් ඇත.

දැනට භාලේල / මාතර / හම්බන්තොට යන දිස්ත්‍රික්ක තුනම ආවරණය වන පරිදි මෙම ව්‍යාපෘතිය ආරම්භ කර ඇති අතර ප්‍රධාන සේවා සියල්ල මෙන්ම අතුරු මාර්ගයන්ගෙන් 90% ක ප්‍රතිශතයන් මේ වන විට අවසන් කර ඇත. ඉතිරි කෙටි ධාවන මාර්ග හා අතුරු මාර්ග සඳහාද 2015 වසර මැද වන විට ගමනාන්ත පුවරු සකසා අවසන් කිරීමට සැලසුම් කර ඇත.

### 3.2 ජනතාවට වැඩි පහසුකම් ජනිත කරමින් කාලසටහන් ප්‍රදර්ශන තිර පුළුල් කිරීමට පරිවර්තනය කිරීම.

මෙම පුළුල් කිරීම සවිකිරීමට ප්‍රථම දකුණු පළාත පුරා දෛනිකව ක්‍රියාත්මක වන ගමන්වාර 14460 කට අදාළ ස්ථානීය දත්ත, දුර අනුව ගාස්තුව, ධාවන වේලාවන් භාෂා තුනෙන්ම ස්ථාන පාලක කුටි තුළ සවිකර තිබූ කුඩා කාලසටහන් තිර යටතේ ප්‍රදර්ශනය කරන ලදී. එම තිර වෙනුවට දකුණු පළාත ආවරණය වන පරිදි විශාල ප්‍රමාණයේ අඟල් 55 LED තිර බස්නැවතුම්පොළ තුළ සවිකිරීම ආරම්භ කිරීම මේ යටතේ සිදු කෙරේ. (අතිගරු ජනාධිපතිතුමන් ගාල්ල බස්නැවතුම්පොළ විවෘත කරනු ලබන අවස්ථාවෙහි ලබාදුන් උපදෙස් ක්‍රියාත්මක කිරීමට ගරු ප්‍රධාන අමාත්‍යතුමන් දුන් උපදෙස් පරිදි)



#### 3.2.1 නව ක්‍රමය ක්‍රියාත්මක කිරීම තුළින් ලගාකර ගැනීමට හැකිවී ඇති විශේෂ වාසි:

- ✚ මෙපමණ කාලසීමාවක් දෛනිකව මගීන් හා සේවකයින් දැනුවත් කිරීමේ ක්‍රමවේදයක් නොතිබුණු අතර ඒ සඳහා මහගු අවස්ථාවක් මේ වන විට අධිකාරියට හිමිවී ඇත.
- ✚ දෛනිකව දේශීය හා විදේශීය සැම පාර්ශවයකටම අවශ්‍ය ප්‍රවාහන දත්ත පහසුවෙන් හා ආකර්ශනීයව ඉදිරිපත් කල හැකි වීම.
- ✚ අනෙකුත් රාජ්‍ය අංශයේ ආයතන සඳහා ශක්තියක් වෙමින් ඔවුන්ගේ ජනතාව දැනුවත් කිරීමේ ප්‍රචාරක මාධ්‍යක් ලෙස භාවිත වීම

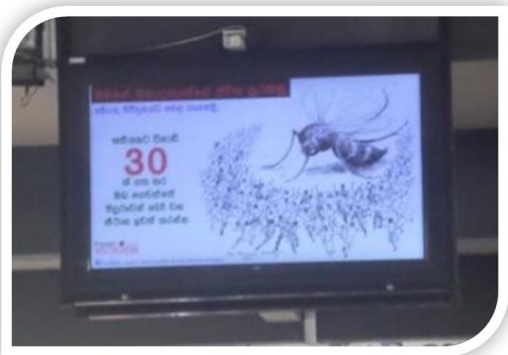




✚ පොදු ස්ථානයක් ලෙස විශාල ජනගහනයක් ගැවසෙන බස් නැවතුම්පොලට ආකර්ශනයක් හා ආලෝකයක් මේ තුළින් ජනිත කල හැකි වීම.

✚ බස් සේවාවන්හි ස්වයං විනයක් ඇතිකිරීමට මෙම තොරතුරු මහජනතාවට ප්‍රදර්ශනය කිරීම තුළින් හැකිවී තිබීම.

✚ පැවති ක්‍රමය යටතේ අදාල උපකරණ නඩත්තුව සඳහා අවශ්‍ය මූල්‍ය ප්‍රතිපාදන හෝ සපයා ගැනීමට වෙළඳ දැනුවීමක් පළකිරීමේ හැකියාව නොතිබුන අතර, වර්තමාන ක්‍රමවේදය තුළ එක් එක් LED පැනල් වෙත වෙනමත්, බස්නැවතුම්පොල සමස්ථයක් වශයෙනුත්, පළාතක් වශයෙනුත් එම තීර පාලනය කල හැකි බැවින් මේ සඳහා වැයවූ පිරිවැයත්, නඩත්තු පිරිවැයත්, මගී ප්‍රවාහනය සඳහා අවශ්‍ය අතිරේක පහසුකම් සැපයීමට අවශ්‍ය යම් මූල්‍ය සම්පත් ප්‍රමාණයක් වෙළඳ දැනුවීම් ආශ්‍රයෙන් උපයා ගැනීමේ හැකියාව ජනිත වී ඇත.



✚ අධි



කාරියට තවත් ශක්තියක් ලබාගත හැකි ස්ථානයක් (බස්නැවතුම්පොල) නිවැරදිව භාවිතා කිරීමටත් මේ තුළින් හැකියාව ලැබී ඇත. ඒ අනුව මෙම ව්‍යාපෘතිය සෑම අතින්ම ප්‍රතිලාභ ලැබෙන ව්‍යාපෘතියක් වේ.

කාලසටහන් පමණක්ව ප්‍රදර්ශනය වීම තුළින් ඒකාකාරී භාවයක් ජනිතවී අඩු අවධානයක් යොමුවේ. රූප රාමු නිතර වෙනස් කිරීම තුළින් ජනතා අවධානය මේ කෙරෙහි යොමු වීම නිසා මෙහි ප්‍රයෝජන වැඩි වී ඇත. මේ තුළින් පැවති ගැටළු නිරාකරණය වී අපේක්ෂිත අරමුණු ලඟාකර ගෙන රාජ්‍ය සම්පත්වල ඵලදායිතාවය සෑම අතින්ම වර්ධනය කලහැකි වේ.

**3.2.2 මේ වන විට පුළුල් තිර සවිකර ඇති බස්නැවතුම්පොල පිළිබඳ විස්තර :**

- ✓ ශාල්ය බස්නැවතුම්පොල තුල - අඟල් 55 තිර 5 ක්
- ✓ අම්බලන්ගොඩ බස්නැවතුම්පොල තුල - අඟල් 47 තිර 1
- ✓ උඩුගම බස්නැවතුම්පොල තුල - අඟල් 55 තිර 1
- ✓ මාතර බස්නැවතුම්පොල තුල - අඟල් 55 තිර 3
- ✓ වැලිගම බස්නැවතුම්පොල තුල - අඟල් 55 තිර 1
- ✓ තිස්සමහරාම බස්නැවතුම්පොල තුල - අඟල් 42 තිර 1
- ✓ බෙලිඅත්ත බස්නැවතුම්පොල තුල - අඟල් 55 තිර 1

**3.2.3 2014 වසර අවසන් වීමට ප්‍රථම පුළුල් තිර සවිකිරීමට සැලසුම් කර ඇති බස්නැවතුම්පොල පිළිබඳ විස්තර :**

- ✓ ඇල්පිටිය බස්නැවතුම්පොල තුල - අඟල් 40 තිර 2
- ✓ අම්බලන්ගොඩ බස්නැවතුම්පොල තුල - අඟල් 42 තිර 1
- ✓ තංගල්ල බස්නැවතුම්පොල තුල - අඟල් 42 තිර 1
- ✓ දික්වැල්ල බස්නැවතුම්පොල තුල - අඟල් 40 තිර 1

එක් ස්ථානයක් යටතේ අන්තර්ජාලය ඔස්සේ විවිධ වූ ස්ථාන යටතේ ස්ථාපිත කර ඇති LED පැහැල පාලනය කල හැකිවීම හා තිර වෙන වෙනම මෙන්ම අවශ්‍යතාවය පරිදි සියලු තිර ඒකාබද්ධවත් ක්‍රියාත්මක කලහැකි වීම මෙහි ඇති විශේෂතාවය වන අතර මෙම තාක්ෂණය ශ්‍රී ලංකාවට හඳුන්වාදෙන පළමු අවස්ථාවද මෙය වේ. එය නව තාක්ෂණය හඳුන්වාදීමේ අවශ්‍යතාව මතම සිදුකර නොමැති අතර ඉන් ලබාගත හැකි අතිවිශාල ප්‍රයෝජන සංඛ්‍යාව මත ක්‍රියාත්මක කර ඇත.

### 3.3 සිසු සැරිය වැඩසටහන යටතේ නව පාසල් සේවා බස්‍රට 35 ක් දකුණු පළාතේ දූවා දරුවන් වෙනුවෙන් ක්‍රියාත්මක කිරීම.

පෞද්ගලික ධාවකයින් යටතේ පාසල් සේවා බස්‍රට 11 ක් දකුණු පළාත පුරා ක්‍රියාත්මක වූ අතර ඒකාබද්ධ කාලසටහන් ක්‍රමය යටතේ මේ සඳහා වැඩි දායකත්වයක් ශ්‍රීලංගම බස්‍රට යටතේ සිදු කල යුතුය යන මූලික සැලසුම් අනුව කාලසටහන් ගොඩනඟා ඇත. එම ප්‍රමාණය සේවා 74 ක් වේ. කෙසේ වෙතත් සිසු සැරිය ජාතික වැඩසටහනක් ලෙස රටපුරා ක්‍රියාත්මක වීමේදී ඒ සඳහාද වැඩි ප්‍රමුඛත්වයක් ලබාදීම සඳහා විශාල බාධක මධ්‍යයේ අධිකාරියට වැයම් දැරීමට සිදුවිය. ඒ යටතේ පාසල් සේවා 35 ක් 2014 වසර තුළ ක්‍රියාත්මක කර ඇත.

#### 3.3.1. මෙම ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීමේදී අනෙකුත් පළාත්වලට සාපේක්ෂව මෙම අධිකාරියට පමණක් ජනිතවූ විශේෂ බාධක :

- ✚ දැනට ක්‍රියාත්මක වක්‍රීය කාලසටහන් (දෛනිකව පුද්ගලයින් වෙනස් වන ක්‍රමය) වෙනුවට නිශ්චිත කාලසටහන් (එකම ධාවකයෙකුට) සිසු සැරිය සඳහා සැකසීමට ධාවකයින් දැඩි විරෝධතා එල්ල කිරීම.
- ✚ නිශ්චිත කාලසටහනක් සැකසීමේදී සිදුකල යුතු සංශෝධනයන්ට ශ්‍රීලංගම දැඩි ලෙස විරෝධය පෑම හා සමස්ථ සේවකයින් ඒ සඳහා පෙළඹීම.
- ✚ වක්‍රීය කාලසටහන් ක්‍රියාත්මක වන අවස්ථාවක එක් ධාවකයෙකු තේරීම විශාල ගැටළුකාරී වීම හා ඒ පිළිබඳ වෝදනාවන්ට ලක්වීමට සිදුවීම.
- ✚ මාර්ග කීපයක් පාලනය වන ඉතා සංකීර්ණ ඒකාබද්ධ කාලසටහන් වෙනස් කිරීම අතිශය ගැටළුකාරී වන අතර සුළු වෙනසකින් ඇතැම් ධාවකයින්ගේ ආදායම්වලට දැරිය නොහැකි වෙනස්වීම් සිදුවිය හැකි වීම. (ගමන්වාර කීපයකට එය බලපැවැත්වෙන බැවින්)

කෙසේ වෙතත් සංකීර්ණතා හා බලපෑම් මධ්‍යයේ දකුණු පළාතේ දූවා දරුවන්ගේ අවශ්‍යතා සඳහා පාසල් සේවා බස්‍රට 35 ක් 2014 වසර තුළ ක්‍රියාත්මක කිරීමට හැකියාව ලැබීම අධිකාරියක් ලෙස මෙන්ම පළාතක් ලෙස දකුණු පළාතේ ජනතාවට ලැබූ විශාල ජයග්‍රහණයක් වේ.

3.3.2 දැනට ක්‍රියාත්මක පාසල් සේවාවන් පිලිබඳ විස්තර :

3.3.2.1 ගාල්ල දිස්ත්‍රික්කය තුළ ක්‍රියාත්මක පාසල් සේවා :

අනු අංකය	මාර්ග අංකය	සේවාව	බස් රථ අංකය	සේවාව ලබන ප්‍රධාන පාසල්
1	370	ගාල්ල - බද්දේගම	ND-6802	සංසම්පන්න බාලිකා විදුහල/මහින්ද විද්‍යාලය/සවුන්ලන්ඩ් විද්‍යාලය
2	381	මිලිද්දුව - ගාල්ල	NC-2090	සංසම්පන්න බාලිකා විදුහල/මහින්ද විද්‍යාලය/සවුන්ලන්ඩ් විද්‍යාලය
3	382	යක්කලමුල්ල - ගාල්ල	ND-6138	සංසම්පන්න බාලිකා විදුහල/මහින්ද විද්‍යාලය/සවුන්ලන්ඩ් විද්‍යාලය
4	396	බටපොල - අම්බලන්ගොඩ	NB-2475	ධර්මාශෝක විදුහල/දෙවනන්ද විදුහල
5	514	ගාල්ල - වක්වැල්ල	NC-7989	සංසම්පන්න බාලිකා විදුහල/මහින්ද විද්‍යාලය/සවුන්ලන්ඩ් විද්‍යාලය
6	391/1	බද්දේගම - අලුත්වල - අම්බලන්ගොඩ	ND-5657	දෙවනන්ද විදුහල/ප්‍රජාපති විදුහල කුලරත්න විදුහල/ධර්මාශෝක
8	767/2	අම්බලන්ගොඩ - ආරච්චිකන්ද රෝහල	NB-3117	බෙරතුඩුව කණිටු විදුහල, වුඩ්ලන්ඩ් වත්ත විදුහල, සාරාලංකාර විදුහල
9	569/1	ඉමදුව - මලල්ගොඩ - අහංගම	61-0268	අහංගම රෝහණ විදුහල / අහංගම ශාරිපුත්‍ර විදුහල
10	375/6	10 කණුව - පුස්වැල්කඩ - ගාල්ල	63-1692	දොරපේ විදුහල, පිලාන විදුහල, කලහේ විදුහල, අනුලාදේවී විදුහල
11	569/1	අහංගම - මලල්ගොඩ - ඉමදුව	61-4532	බට්ටිමුල්ල ජාතික පාසල, නලන්දා විදුහල
12	521/1	ගාල්ල - වංචාවල - වලහන්දුව වත්ත - කදිරගාමර් ගම්මානය	60-9720	මානවිල උපනන්ද මහා විදුහල/ ජනාධිපති බාලිකා මහා විදුහල

3.3.2.2 හම්බන්තොට දිස්ත්‍රික්කය තුළ ක්‍රියාත්මක පාසල් සේවා :

අනු අංකය	මාර්ග අංකය	සේවාව	බස් රථ අංකය	සේවාව ලබන ප්‍රධාන පාසල්
1	345/3	හක්මන - තංගල්ල	ND-5599	තංගල්ල බාලිකා විද්‍යාලය/තංගල්ල මහ විදුහල/රුහුණු විජයභා පාසල
2	415/2	බෙලිඅත්ත - අරන්වල - නලගම	JQ-4042	තංගල්ල බාලිකා විද්‍යාලය/තංගල්ල මහ විදුහල/රුහුණු විජයභා පාසල
3	342/1	මීද්දේණිය - අගුණකොළපැලැස්ස - හුංගම	NC-6190	හුංගම විජයබා විදුහල
4	340/3	වලස්මුල්ල - ජලම්පිටිය - මීද්දේණිය	ND-2950	මීද්දේණිය මහ විදුහල
5	572/3	රන්ත - තළන්ත - විරකැටිය	NB-2584	රාජපක්ෂ මධ්‍යම මහ විදුහල
6	502	තංගල්ල - කුඩාවැල්ල - දික්වැල්ල	JF-9682	මෙතෝදිස්ත කණිටු විදුහල/විජිත මධ්‍යම මහ විදුහල/කුඩාවැල්ල ගාමිණී විදුහල
7	445	තංගල්ල - රැකව - රන්ත	ND-5164	රන්ත මහ විදුහල, කහදාව කණිටු විදුහල, හුංගම විජයභා විදුහල
8	333/3	හම්බන්තොට - තංගල්ල - බෙලිඅත්ත	ND-7712	තංගල්ල බාලිකා විද්‍යාලය/තංගල්ල මහ විදුහල
9	338/3	රුක්මල්පිටිය - කටුවන - ජලම්පිටිය - ගල්පොත්තිය - මීද්දේණිය	NA-8176	කටුවන මධ්‍ය මහ විද්‍යාලය/කටුවන ප්‍රාභූමික විදුහල
10	457/1	සූරියවැව - 550 යාය - උණුදියපොකුණ	HU-1829	සූරියවැව මධ්‍ය මහ විදුහල/විහාරගල 550 කණිටු විදුහල

3.3.2.3 මාතර දිස්ත්‍රික්කය තුළ ක්‍රියාත්මක පාසල් සේවා :

අනු අංකය	මාර්ග අංකය	සේවාව	බස් රථ අංකය	සේවාව ලබන ප්‍රධාන පාසල්
1	345/2	හක්මණ - මාතර	NA-3011	රාහුල විද්‍යාලය/ශාන්ත තෝමස් කුමර විදුහල (සිසුන් සඳහා පමණි)
2	345/2	හක්මන - මාතර	ND-5566	සුජාතා විද්‍යාලය (සිසුවියන් සඳහා පමණි)
3	346/2	වැලිගම - මාතර	NC-9495	රාහුල විද්‍යාලය/සුජාතා විද්‍යාලය
4	375/1	මොරවක - දෙනියාය	NA-6117	දෙනියාය මධ්‍යම මහා විදුහල/මැතිවුස් විද්‍යාලය
5	384/2	බෙලිඅත්තකුඹුර - දෙනියාය	ND-6442	දෙනියාය මධ්‍යම මහා විදුහල/මැතිවුස් විද්‍යාලය
6	359	ඌරුවොක්ක - තලපලකන්ද - දෙනියාය	NB-2745	දෙනියාය මධ්‍යම මහා විදුහල/මැතිවුස් විද්‍යාලය
7	346/1	දික්වැල්ල - මාතර	NC-3694	රාහුල විද්‍යාලය/සුජාතා විද්‍යාලය
8	346/1	මාතර - දික්වැල්ල	NA-3594	දික්වැල්ල විජිත මහා විද්‍යාලය
9	360/1	අකුරුස්ස - මාතර	NB-0613	රාහුල විද්‍යාලය/සුජාතා විද්‍යාලය
10	357/1	කඹුරුපිටිය - උල්ලල - යෙවුන්ගම - කහගල - කඹුරුපිටිය	JB-7671	කඹුරුපිටිය මහ විදුහල/කඹුරුපිටිය ජාතික පාසල
11	353/7	දෙයියන්දර - සිනිපැල්ල - කඹුරුපිටිය	NA-0222	කඹුරුපිටිය මහ විදුහල/කඹුරුපිටිය ජාතික පාසල
12	348/3	යටියන - හිගුරුපත්තල - ලෝලංආර - රත්මලේ - බතිගම - දික්වැල්ල	61-1965	මෙතෝදිස්ත කණ්ඩු විදුහල/විජිත මධ්‍යම මහ විදුහල
13	384/1	අඬාරදෙනිය - විහාරහේන - දෙනියාය	61-1440	දෙනියාය රජපක්ෂ මහ විදුහල/දෙනියාය මධ්‍ය මහ විදුහල/දෙනියාය ශාන්ත මැතිවි විදුහල

**3.4. පොදු ප්‍රවාහන සේවා පරිපාලනය සඳහා CCTV කැමරා පද්ධතියක් දකුණේ ස්ථාපිත කිරීම.**

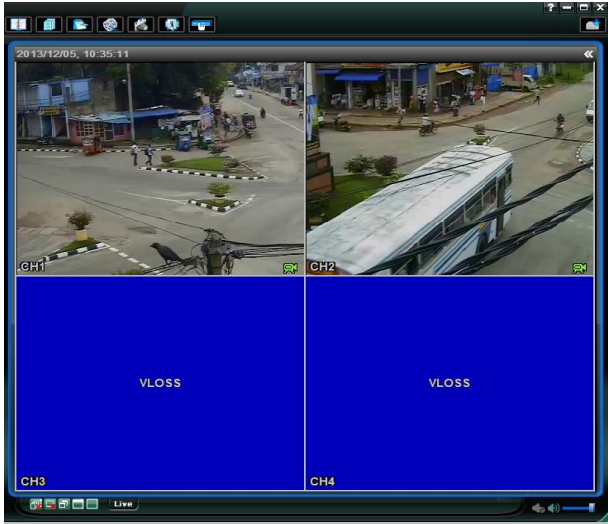
පොදු ප්‍රවාහන සේවා නියාමනය සඳහා CCTV කැමරා දකුණු පළාත පුරා ප්‍රධාන මාර්ග හා අත්‍යවශ්‍ය ස්ථාන පදනම්ව ස්ථාපිත කිරීම 2013 වසරේදී ආරම්භ කරන ලද අතර එය ශ්‍රී ලංකාව තුළ පොදු ප්‍රවාහන සේවා පරිපාලනය කිරීම සඳහා කැමරා පද්ධති ක්‍රියාත්මක වන ප්‍රථම අවස්ථාවද මෙය වේ. මෙය දැනට බස් සේවා පරිපාලනයට ක්‍රියාත්මක තාක්ෂණික ක්‍රමවේදයන්, ප්‍රායෝගික තත්වයන්ද හා සේවාවේ අවශ්‍යතාවන්ද පුළුල් ලෙස සලකා බලා ක්‍රියාත්මක කරන ලද ව්‍යාපෘතියක් වේ.

දකුණු පළාත පුරාවට ඒකාබද්ධ කාලසටහන් ක්‍රමය සෑම බස්නැවතුම්පොලක් යටතේම ක්‍රියාත්මක වන අතර, කාලසටහනකට අනුව බස්නැවතුම්පොලකින් සේවා ආරම්භ කිරීම හා අවසන් කිරීම සිදු කෙරේ. කෙසේ වෙතත් බස්නැවතුම්පොලින් පරිබාහිරව මාර්ගය තුළදී නියමිත කාලසටහනට අනුව ධාවනය කරන්නේද යන්න ගැටළුකාරී වන අතර ඉදිරිපත් වන අතිවිශාල මගී පැමිණිලි ධාවක පැමිණිලි සේවක අඩදබර මෙන්ම ඔවුනොවුන් එකිනෙකට වෝදනා කර ගැනීම් තුළින් එය පැහැදිලිව නිරූපනය වේ.



**3.4.1. බස් රථ අතරමග ප්‍රමාද කර ධාවනය කිරීම නිසා ජනිතවී ඇති ගැටළු :**

- ✚ අතරමග ප්‍රමාදකර ධාවනය හා ගමන අවසනායෙහි අධි ධාවනයක යෙදීම හෝ ප්‍රමාවීම.
- ✚ මගීන්ගේ වටිනා කාලය අපතේ යාම හා ඔවුන් නිතර ඒ සම්බන්ධයෙන් පැමිණිලි කිරීම.
- ✚ අසරණ ධාවකයින්ගේ කාලය ශක්තිමත් ධාවකයින් පැහැර ගැනීම හා ඔවුන්ගේ ආදායමින් විශාල ප්‍රමාණයක් මේ හේතුවෙන් අනිසි ලෙස ලබා ගැනීම.
- ✚ නිතර ධාවක පැමිණිලි ඉදිරිපත් වීම. ඒ සම්බන්ධයෙන් නීතිය ක්‍රියාත්මක කිරීමේදී නිවැරදි දත්ත ඉදිරිපත් කිරීමට අපහසුවීම.
- ✚ සේවකයින් අතර නිතර ගැටුම් ඇතිවීම.
- ✚ ශ්‍රීලංගම හා පෞද්ගලික ධාවකයින් අතින් සිදුවන වැරදි සම්බන්ධයෙන් ඔවුන් එකිනෙකාට වරද පැටවීම.



මෙම තත්වය පාලනයට ජංගම පරීක්ෂණ කණ්ඩායම් යොදවා තිබුණද ඔවුන්ට පරීක්ෂා කිරීම සඳහා පවතින සේවා සංඛ්‍යාව අති විශාල වන බැවින් එය දෛනිකව කළ නොහැකි වේ. දකුණු පළාත තුළ දෛනික ගමන්වාර 14460 පවතින අතර එක් අවස්ථාවක පරීක්ෂා කිරීමකින් පසු නැවත පරීක්ෂා කිරීමට මාස ගණනක් ගතවේ. මෙම තත්වය තුළ පරීක්ෂණ අවස්ථාවෙහි පමණක් සේවාවේ ගුණාත්මක බව ආරක්ෂා වන අතර ඉන් පසු මාර්ගය තුළ ධාවනය

පරීක්ෂා නොවන බැවින් පෙර තත්වය නැවත වර්ධනය වේ.

### 3.4.2. දකුණේ පොදු ප්‍රවාහන සේවා පරිපාලනය සඳහා CCTV කැමරා පද්ධතිය 2014 වර්ෂය තුළ තව තවත් ව්‍යාප්ත කිරීම.

CTV කැමරා පද්ධතියක් පොදු ප්‍රවාහන සේවා නියාමනය සඳහා ලංකාව තුළ ප්‍රථම වතාවට අත්හදා බැලීම දකුණු පළාත් මාර්ගස්ථ මගී ප්‍රවාහන අධිකාරිය විසින් 2013 වසර තුළ සිදුකළ අතර, එම ව්‍යාපෘතිය තුළින් අපේක්ෂිත ප්‍රතිලාභ හා බලාපොරොත්තු නොවූ යහපත් ප්‍රතිලාභ ජනිත වීමත් සමග අනෙකුත් ප්‍රවාහන අධිකාරී වල මෙන්ම ජාතික



ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව හා පුද්ගලික ප්‍රවාහන සේවා අමාත්‍යාංශයද මෙම ක්‍රමවේදය අනුගමනය කිරීමට මේ වන විට සැලසුම් ඉදිරිපත් කර තිබීම අප ලැබූ ජයග්‍රහනයක් ලෙස සලකමි. මීට පෙර පොදු ප්‍රවාහන සේවා නියාමනයට GPS තාක්ෂණය කෙරෙහි පමණක්ම රටේ අවධානය යොමු වී තිබූ අතර එය සේවා විශාල සංඛ්‍යාවක් ඇති පළාත් ප්‍රවාහනයට නොගැලපෙන බව නිවරදිව අප අධිකාරියට හඳුනා ගත හැකි වීම මෙම ජයග්‍රහනයට හේතු වී ඇත. අප මෙම අංශයෙන් ලබා ඇති සාර්ථකත්වය සඳහා හේතු සාධක වී ඇති කරුණු කිහිපයක් පහසුවෙන් හඳුනාගත හැකි වේ.



**3.4.3. CCTV කැමරා අංශයෙන් තුලින් අත්කරගත් සාර්ථකත්වයන් :**

- ✓ දශක ගනනාවක් තිස්සේ පැවති හා දිනකට අති විශාල වශයෙන් බස් රථ ප්‍රමාද කරන ලද මාර්ගයන් හි කැමරා සවිකොට අධීක්ෂණය ආරම්භ කල දිනයේ සිට එය පාලනය කල හැකි වීම.
 

උදා- පෝද්දල, වීරකැටිය පස්මන් හන්දිය වැනි ස්ථානයන් හි සිදුවූ අතිවිශාල ප්‍රමාදය මේ වන විට නතර වී ඇති අතර, ඒ යටතේ ඉතිරි වී ඇති මිනිස් පැය සංඛ්‍යාව මේ වන විට අපගේ ගණනය කිරීම් අනුව මිලියන සියයකට අධික අගයක් ගෙන ඇත. එය සාමාන්‍ය මගී පරිහරණය අනුව සැලකීමේදී මෙම අගය මේ හා කිහිප ගුණයක් විය හැක.
- ✓ කැමරා සවිකරන ලද මාර්ගයන් හි පැවති මගී පැමිණිලි, ධාවක පැමිණිලි හා සේවක පැමිණිලි 90% කට වඩා වැඩි ප්‍රතිශතයකින් අවම වී තිබීම.
- ✓ රාජ්‍ය ධාවකයා වන ශ්‍රී ලංගම පැවති තත්වයට සාපේක්ෂව මෙම ක්‍රමය යටතේ ආරක්ෂා වී ඇති බව ශ්‍රී ලංගම පිලිගෙන තිබීම.
- ✓ වැරදි කරන ධාවකයින්ගේ චෝදනා පැහැදිලිව ඔප්පුකොට පෙන්විය හැකි බැවින් ගනුලබන විනය ක්‍රියාමාර්ගයන්ට ධාවකයාගේ විරෝධතාවයක් ඇති නොවීම.
- ✓ අනෙක් මාර්ග වල ධාවකයින්ද තම වියදමින් ඔවුන්ගේ මාර්ගයන් හි කැමරා සවිකිරීමට ඉදිරිපත්වීම.
- ✓ කැමරා සවිකිරීමට ප්‍රථමයෙන් අදාල මාර්ගයන් හි පරීක්ෂණ පවත්වා අයකල දඩ මුදල් සියල්ල අධිකාරියට අහිමි වී තිබීමෙන් (අධිකාරියට මූල්‍ය පාඩුවක් වුවත් ) ගුණාත්මක බව වර්ධනය වී ඇති බව පැහැදිලි වීම.
- ✓ ජංගම අංශය සීමිතව එක් ස්ථානයකට පමණක් යොමුකල හැකිවූවත් CCTV කැමරා මගින් පළාත පුරා එකම අවස්ථාවක අධීක්ෂණයක් කලහැකි වීම.



**3.4.4 මේ වන විට CCTV කැමරා ක්‍රියාත්මක කර ඇති ස්ථාන:**

- ✓ ඇල්පිටිය - ගාල්ල මාර්ගයේ ගෙනපිටුවල හන්දිය ආසන්නයේ - කැමරා 02
- ✓ ගාල්ල - බද්දේගම මාර්ගයේ පෝද්දල හන්දිය ආසන්නයේ - කැමරා 02
- ✓ වීරකැටිය පස්මංහන්දිය තුල - කැමරා 02
- ✓ හම්බන්තොට පරිපාලන සංකීර්ණය අසල - කැමරා 02
- ✓ හම්බන්තොට පරිපාලන සංකීර්ණයට හැරෙන සැමරන් හෝටලය අසල - කැමරා 02

**3.4.5 බස් නැවතුම්පොළ තුළ CCTV කැමරා පද්ධතියක් ස්ථාපනය කිරීම**

2014 වසර අවසන් වීමට ප්‍රථම ප්‍රධාන ප්‍රධාන බස් නැවතුම්පොළ කිහිපයක් තුළ කැමරා පද්ධති සවිකිරීමට අපේක්ෂා කරනු ලබන අතර මේ තුළින් ලඟා කර ගැනීමට අපේක්ෂා කරනු ලබන අරමුණු පහතින් දැක්වේ :

- ✚ ස්ථානපාලක මහතුවන් නොමැති අවස්ථාවන්හි අත්‍යාවශ්‍ය රාත්‍රී හා උදෑසන ගමන්වාර ධාවනය සිදුවේදැයි අධීක්ෂණය කිරීම.
- ✚ අත්‍යාවශ්‍ය ගමන්වාර ධාවනය නොකොට රජයේ සහනාධාර ලබාගන්නා බස් රථ පිළිබඳ විනය ක්‍රියාමාර්ග ගැනීම.
- ✚ නිලධාරීන් අවම අවස්ථාවන්හිදී ද ඒකාබද්ධ කාලසටහන් ක්‍රියාත්මක වීම තහවුරු කරගැනීම.
- ✚ කප්පම් ගැනීම හා දීම සම්බන්ධයෙන් රාජ්‍ය නිලධාරීන්ට හා ධාවකයින්ට ඇති චෝදනා පිළිබඳ අධීක්ෂණය කිරීම හා එම තත්වයන් පාලනය කිරීම.
- ✚ මගීන්ගේ හා දේපල වල ආරක්ෂාව පවතින තත්වයට සාපේක්ෂව තහවුරු කිරීම.
- ✚ බස් පරිපාලනයේදී ධාවකයින් නගන චෝදනා හවරු කරගැනීම හා ඒවා පාලනය කිරීම.
- ✚ අධිකාරියේ නිලධාරීන් සේවයේ යෙදීම පිළිබඳ නිරන්තර අධීක්ෂණය කිරීම.
- ✚ ස්ථානයක් ලෙස වැඩිම ජනගහනයක් ගැවසෙන බස්නැවතුම්පොළ තුළ සිදුවන අසාධාරණ ක්‍රියාවන් පිළිබඳ ආරක්ෂක අංශ වෙත නිවැරදි තොරතුරු ලබාදීම.



### 3.4.6 2014 වසර තුළදී CCTV කැමරා ස්ථාපනය කරනු ලබන බස්

#### නැවතුම්පොලවල් හා අතරමග ස්ථාන

- ✓ ගාල්ල බස් නැවතුම්පොල තුළ - කැමරා 08
- ✓ අම්බලන්ගොඩ බස් නැවතුම්පොල තුළ - කැමරා 08
- ✓ මාතර බස් නැවතුම්පොල තුළ - කැමරා 08
- ✓ බෙලිඅත්ත බස් නැවතුම්පොල තුළ - කැමරා 08
- ✓ මාතර කැකණදුර හන්දිය ආසන්නයේ - කැමරා 02
- ✓ ඉසදීන් නගරය ආසන්නයේ - කැමරා 02
- ✓ තෙලිප්පවිල හන්දිය ආසන්නයේ - කැමරා 02
- ✓ හික්කඩුව නගරය ආසන්නයේ - කැමරා 02
- ✓ කලේගාන හන්දිය ආසන්නයේ - කැමරා 02

### 3.4.7 CCTV කැමරා පද්ධතිය තුළින් ජනිත වන වාසි :

- ✚ අතිවිශාල ගමන්වාර සංඛ්‍යාවක් පාලනය කල හැකිවීම හා යන්ත්‍ර ධාවකයාගේ පාලනයෙන් බැහැරවීම.
- ✚ වැරදි කරනු ලබන ධාවකයින් සම්බන්ධයෙන් පරිගනවු දත්ත මත පරීක්ෂණ පැවැත්විය හැකිවීම.
- ✚ මෙම ක්‍රමය තුළ ශ්‍රීලංගමයද අධීක්ෂණ කල හැකිවීම හා එකිනෙකට චෝදනා කල නොහැකිවීම
- ✚ මාර්ගය සෑම විටම අධීක්ෂණය වන බැවින් වැරදි අනාවරණය වේය යන ආකල්පය මත නිවැරදි ධාවනයට ධාවකයා පෙළඹීම.
- ✚ චෝදනාව ධාවකයාට සනාථ කරගත හැකිවීම.
- ✚ සාපේක්ෂ පිරිවැය හා නඩත්තු පිරිවැය අවම වීම.
- ✚ මෙම තොරතුරු හා මාර්ග ආශ්‍රිත දත්ත ආරක්ෂක අංශයන්ට පරීක්ෂා කල හැකි බැවින් සමාජ ආරක්ෂාවක් ජනිත කල හැකිවීම.
- ✚ සේවාවේ ගුණාත්මකභාවය යම් ප්‍රමාණයකින් ආරක්ෂා කල හැකිවීම හා මගීන්ගේ ගැටළු යම් ප්‍රමාණයක් විසදිය හැකි වීම.

**3.4.8 CCTV කැමරා පද්ධතිය මගින් පරීක්ෂා කරන මාර්ග කිහිපයක මූලික දත්ත.**

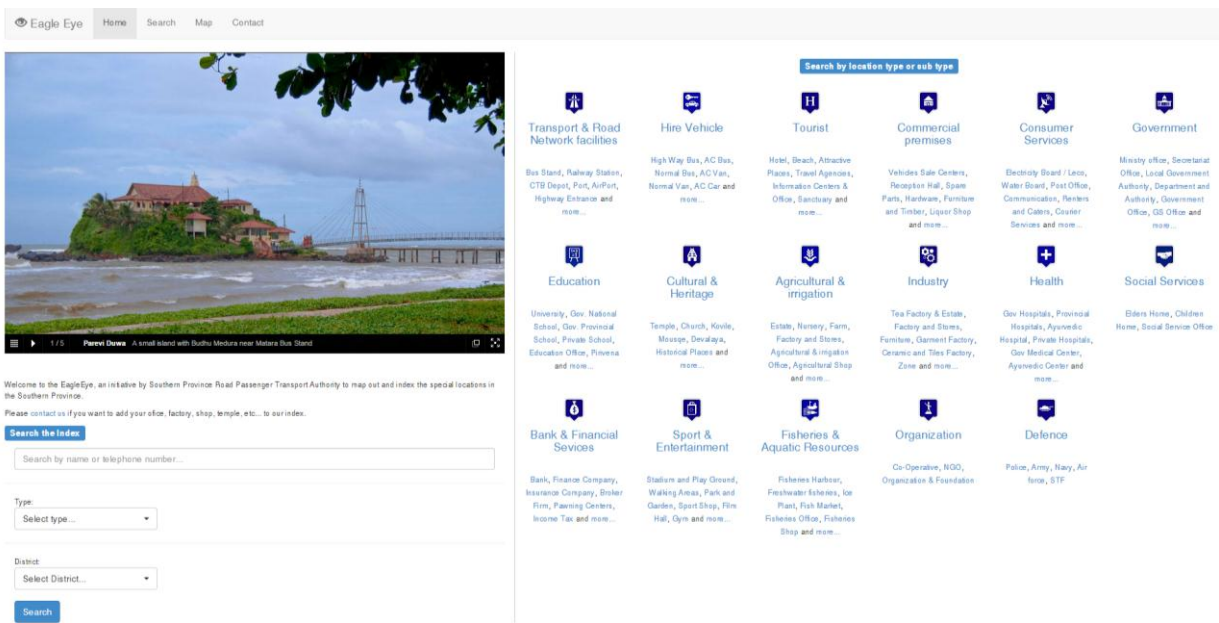
2014 වර්ෂයට අදාළ මාසය	මාර්ග අංකය	විනාඩි 05 කට වඩා ප්‍රමාද කරන ලද බස් රථ සංඛ්‍යාව			මේ යටතේ පහසුකම් ලද මගී සංඛ්‍යාව දළ වශයෙන්	ඉතිරි වන ලද අවම මිනිස් පැය සංඛ්‍යාව
		CTB	PVT	මුළු එකතුව		
පෙබරවාරි	370	0	5	5	ගමන්වාර සංඛ්‍යාව බස් රථයක අවම පැටවුම් සාධකයෙන් වැඩිකොට පරීක්ෂණ දින ගණනින් වැඩි කිරීම	පරීක්ෂණ කුලීන් ඉතිරි වන මුළු විනාඩි සංඛ්‍යාව පැය වලට පරිවර්තනය කොට මෙම අගය දක්වා ඇත.
මාර්තු	370	3	9	12		
අප්‍රේල්	370	6	17	23		
මැයි	370	8	14	22		
ජූනි	370	3	7	10		
ජූලි	370	8	44	52		
අගෝස්තු	370	16	27	43		
සැප්තැම්බර්	370	10	17	27		
ඔක්තෝම්බර්	370	15	17	32		
එකතුව		69	157	226		

පරීක්ෂා කරන ලද කාලය	මාර්ග අංකය	පරීක්ෂා කරන ලද බස් රථ සංඛ්‍යාව	මේ යටතේ පහසුකම් ලද මගී සංඛ්‍යාව දළ වශයෙන්
2014 වර්ෂයේ පෙබරවාරි සිට ඔක්තෝම්බර් දක්වා	338/2 333/3 334/1	7740	1811160

### 3.5 විශේෂ ව්‍යාපෘතියක් ලෙස eagleeye තොරතුරු පද්ධතිය ගොඩනැගීම.

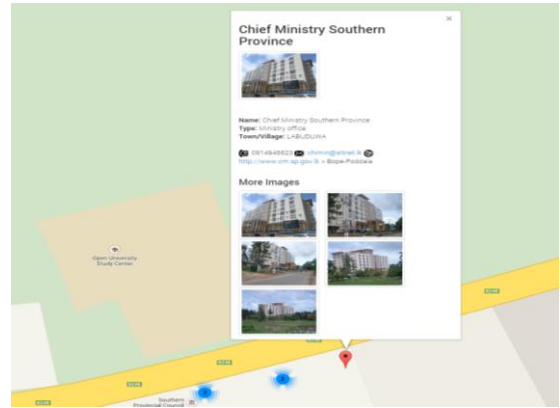
“මම පිළිගත් පොදු ජාතික ප්‍රවාහන ප්‍රතිපත්තියක් සකසා දුම්රිය, බස්රථ, ත්‍රීවිලරය ප්‍රමුඛ සියලු ප්‍රවාහන සේවාවන් කාර්යක්ෂම, විනයගරුක, දියුණු හා වැදගත් සේවාවන් බවට පත් කරන්නෙමි. මගීයාට උපරිම ප්‍රයෝජනය ලැබෙනසේ තොරතුරු තාක්ෂණය පොදු ප්‍රවාහන සේවාවේ කොඳුනාරටිය බවට පත් කරන්නෙමි” (මහින්ද විත්තන 2010 පිටු අංක 45)

ඉහත ජාතික ප්‍රතිපත්තිය යථාර්ථයක් බවට පත්කර ශ්‍රී ලංකාව නැගී එන ආසියාවේ ආශ්චර්යය කරා යන ගමන සඳහා දකුණු පළාතේ අභිමානවත් දායකත්වය ලබාදීම සඳහා, ප්‍රවාහන අවශ්‍යතාවයක් ලෙස පැවති දකුණු පළාතේ බස් ධාවනය වන මාර්ගවල බස්නැවතුම් ස්ථාන යා කෙරෙන සිතියමක් නිර්මාණය කිරීම කාලාන්තරයක් තිස්සේ සැලසුම් කර තිබුනද විවිධ හේතූන් මත එය ක්‍රියාත්මක වීම ප්‍රමාද විය එහෙත් එම විශේෂ ව්‍යාපෘතිය, තුලින සංවර්ධන විශේෂ ව්‍යාපෘතියක් ලෙස ගොඩනැගීමට අනුමැතිය ලැබී ඇති අතර එය වසර තුනක් පුරා විහිදී යන ව්‍යාපෘතියක් ලෙස ක්‍රියාත්මක කෙරේ. මෙම විශේෂ ව්‍යාපෘතිය 2013 වසරේ ආරම්භ කරන ලද අතර 2014 වසර සඳහා රුපියල් මිලියන 3.225 ක් වෙන්වී ඇති අතර මූලික සැලසුම්, පරිගණක වැඩසටහන් සැකසීම හා උපාංග මිලදී ගැනීම ඇතුළුව මූලික වැඩ කොටස් අවසන් වී ඇති අතර මෙම අමිල සම්පත ගොඩනැගීම සඳහා මේ දක්වා රුපියල් 1,446,680.00 ක් වියදම වශයෙන් දරා ඇත. මෙම පද්ධතිය සඳහා දත්ත එක්රැස් කිරීමේ කටයුතු ආරම්භ කර මේ වන විට 60% පමණ අවසන් කර ඇති අතර [www.eagleeye.lk](http://www.eagleeye.lk) වෙබ් අඩවිය හරහා මෙම දත්ත අන්තර්ජාලයට මුදාහැර ඇත.



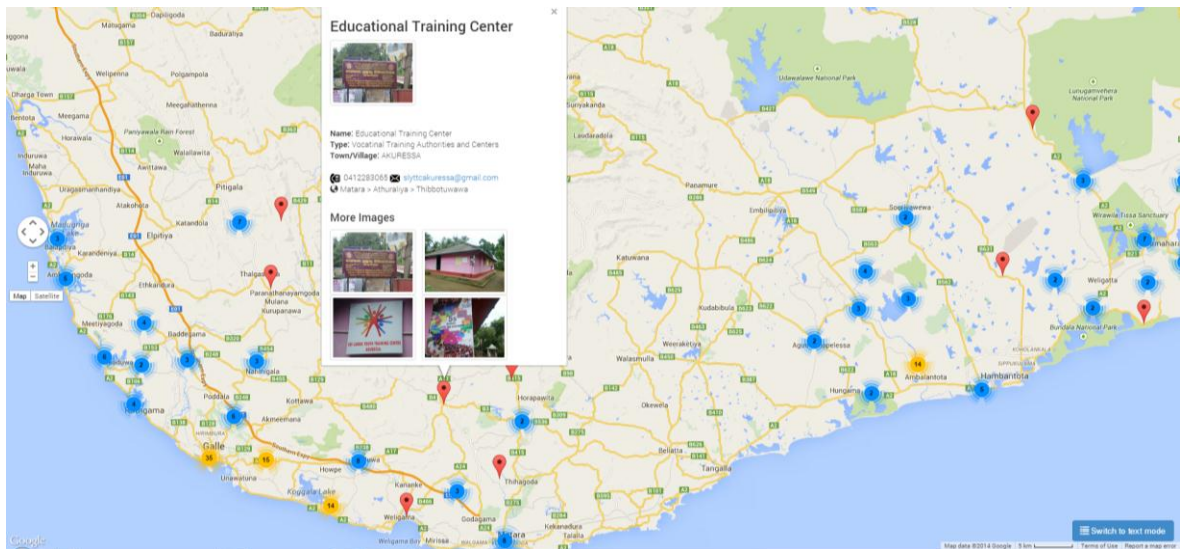
### 3.5.1 eagleeye ව්‍යාපෘතිය යටතේ ලභාකර ගැනීමට අපේක්ෂිත අරමුණු :

✚ දකුණු පළාතේ බස්නැවතුම් ස්ථාන 62000 කට අධික ස්ථාන GPS කේතයන් භාවිතා කොට මාර්ග සිතියම පරිගණක ගත කිරීම (මේ යටතේ ස්වදේශිකයින්ට හා විදේශීයින්ට දකුණු පළාතේ ඕනෑම ස්ථානයක් පහසුවෙන් හඳුනා ගත හැකි අතර ඒ සඳහා ලභාවිය හැකි සිතියම බස් සේවා හා ගාස්තු සටහන් ඇතුළු විස්තර ලබාදීම සිදු කෙරේ.



✚ වැයවන මූල්‍ය පිරිවැය වඩා ඵලදායී කිරීම සඳහා සිතියමට අමතරව දකුණු පළාතේ සියලුම රාජ්‍ය ආයතන, සංචාරක ස්ථාන, පූජනීය ස්ථාන ඇතුළු අත්‍යාවශ්‍ය තොරතුරු සිතියම් ව්‍යාපෘතිය හා ඒකාබද්ධව ලබාදීම මෙය ව්‍යාපෘතියෙහි එකතුවූ වටිනාකම වැඩි කිරීමක් වන අතර ඒ යටතේ අදාළ ආයතනයන්හි තොරතුරු, දුරකථන අංක හා රූප රාමු ලබාදීමක් සිදු කෙරේ. එය දේශීය හා විදේශීය සංචාරකයින්ට මාර්ගෝපදේශයක් වන අතර එය සංවර්ධන අවශ්‍යතාවයක් සම්පූර්ණ කිරීමක්ද වේ.

✚ වැදගත් පෞද්ගලික අංශයේ තොරතුරු මේ යටතේ ඉදිරිපත් කිරීම. (උත්සව සේවා , සෞඛ්‍ය සේවා, ප්‍රවාහන සේවා, නැවතුම් ස්ථාන ඇතුළු සංචාරක සේවා පිළිබඳ තොරතුරු මේ සමගම අන්තර් ගත කිරීම තුළින් මිනිසුන්ගේ කාලය හා ප්‍රවාහන පිරිවැය අවම කිරීම අපේක්ෂා කෙරේ.



මේ දත්ත පද්ධතිය යටතේ වෙන් වෙන්ව පවතින තොරතුරු පද්ධති මහජනතාව ඵලදායක ලෙස භාවිතා කිරීමට හැකිවන පරිදි ඒකාබද්ධ කිරීමක් සිදු කෙරේ. එම සෑම ක්ෂේත්‍රයක්ම ප්‍රවාහනය හා සම්බන්ධව පවතින බැවින් එය ඉටු කිරීමේ හැකියාවද අධිකාරිය සතුව පවතී.

## 4. ආයතන ධාරිතාවය වර්ධනය කිරීම

### 4.1 භෞතික වැඩි දියුණු කිරීම්.

ගාල්ල,මාතර, හම්බන්තොට දිස්ත්‍රික් කාර්යාල දැනට බදු පදනම යටතේ ස්ථාපිත කොට පවත්වාගෙන යන අතර ඒ සඳහා අධිකාරිය වසරකට රු.1449600 ක වියදම් දරයි. එම තත්වයද සැලකිල්ලට ගෙන මේ සඳහා අධිකාරිය සතු ගොඩනැගිල්ලි ඉදිකිරීම සඳහා ඉඩම් ලබාගැනීමට අවශ්‍ය මූලික ඉල්ලීම් සිදු කර ඇති අතර, 2015 වර්ෂයේදී එම ඉඩම් පවරා ගැනීමට අවශ්‍ය මූලික වැඩකටයුතු ඉටු කිරීමට කටයුතු යෙදෙමින් පවතී.

### 4.2 මානව සම්පත් ප්‍රවර්ධන කටයුතු

2013/01/01 දිනට අනුමත කාර්ය මණ්ඩලයේ සංඛ්‍යාව 216 ක් වූ අතර, ඔවුන් සියළුම දෙනා PED වක්‍ර ලේඛ අංක 30 යටතේ අනුමත සේවා ව්‍යවස්ථාවකට අත්නර්ග්‍රහණය කළ අතර, සියළුම නිලධාරීන් ආවරණය වන පරිදි පුහුණු වැඩසටහන් හා කාර්යක්ෂමතා කඩඉම් විභාග පවත්වා අවසන් කර ඇත.

#### 4.2.1 පුහුණු වැඩසටහන් පිළිබඳ තොරතුරු.

##### දේශීය පුහුණු

දිනය	පුහුණු පාඨමාලාව	සහභාගී වූ නිලධාරීන් සංඛ්‍යාව
2014 වර්ෂය	කළමනාකරණ පුහුණු ආයතනය, වක්වැල්ල (විවිධ විෂයයන් යටතේ)	58
2014 මාර්තු 23/24 2014 මැයි 24/25 2014 අගෝ.12/13	ස්ථාන පාලක/ජංගම පරීක්ෂක පුහුණු පාඨමාලාව අධිකාරිය මගින් පවත්වා ඇත.	104
2014 අගෝ.25	ආයතනික හා ගිණුම් පාඨමාලා 01	35
2014 අගෝ.26	ආයතනික හා ගිණුම් පාඨමාලාව 02	35
2014 අගෝ.30	ආයතනික හා ගිණුම් පාඨමාලාව 03	54
2014 සැප්. 11	ගිණුම් ප්‍රතිපත්ති පිළිබඳ මධ්‍ය කළමනාකරන නිලධාරීන් දැනුවත් කිරීමේ පාඨමාලාව	18

##### විදේශීය පුහුණුව

දිනය	පුහුණු පාඨමාලාව	සහභාගී වූ නිලධාරීන් සංඛ්‍යාව
2013 දෙසැ.11,13	නාගරික ප්‍රවාහන කළමනාකරනය	01

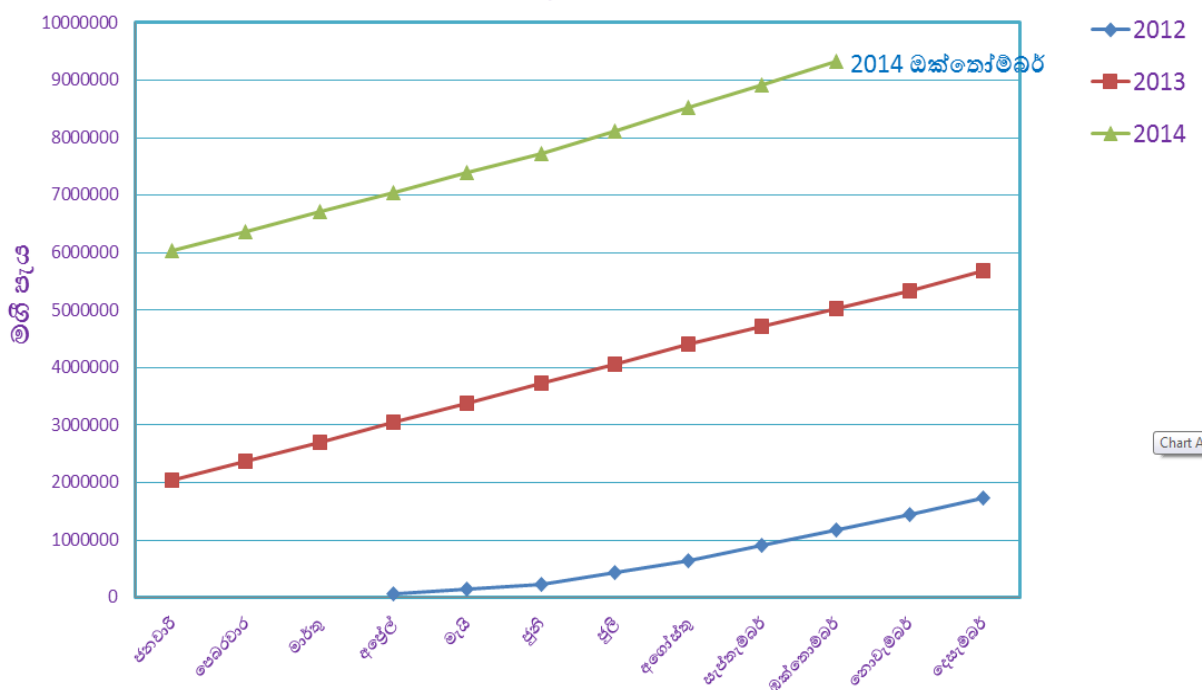
## 5. මාර්ග සංවර්ධනයට සමගාමීව පොදු ප්‍රවාහන සේවාවන්හි ධාවන කාලය අඩු කිරීම.

දකුණු පළාතේ බොහෝමයක් මාර්ගයන්හි පොදු ප්‍රවාහන බස් රථ සඳහා ලබාදී ඇති ධාවන කාලය සැහෙන කාලසීමාවකට ප්‍රථම සකස් කරන ලද කාලසටහන් අනුව ලබාදී ඇති අතර, මේ වන විට රජය විසින් අති විශාල මුදල් ප්‍රමාණයක් වැය කොට සකසන ලද මාර්ග පද්ධතියේ ප්‍රතිලාභ පොදු මගී ජනතාවට ලබාදීමේ වර්තමාන ප්‍රවණතාවයන් සලකා බලා පොදු ප්‍රවාහන බස් රථ සඳහා ධාවන කාලය ගැලපීම 2013 වසර තුළ ආරම්භ කරන ලද අතර එය 2014 වසර තුළදීද අඛණ්ඩව ක්‍රියාත්මක කරන ලදී.

ඒ අනුව මේ වන විට දකුණු පළාත පුරා බස් රථ ධාවන මාර්ග 56 ක ධාවන කාලය අඩුකර ක්‍රියාත්මක කර ඇති අතර එමගින් මිලියන 10 කට ආසන්න මිනිස් පැය සංඛ්‍යාවක් මේ වන විට රථට ඉතුරු කර දී ඇත .

මෙම කාර්ය ඉතා සංකීර්ණ හා වගකීම් සහිත කාර්යක් වන අතර විද්‍යාත්මක සමීක්ෂණ හා පාරිසරික සාධක, භෞතික තත්වයන් සහ ප්‍රවාහන ජාලය වෙනස් වීමෙන් ජනිත විය හැකි බලපෑම් යන කරුණු සමස්ථය සලකා බලා ක්‍රියාත්මක කර ඇති අතර ඒ හේතුව මත සිදුවිය හැකි බලපෑම් පාලනය වී ඇත.

ධාවන කාලය අඩු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය යටතේ මේ දක්වා රථට ඉතිරිකරන ලද මිනිස් පැය සංඛ්‍යාව





### 5.1 ධාවන කාලය ගැලපීමේ අවශ්‍යතාවය:

- ✚ දැනට ක්‍රියාත්මක ධාවන කාලය වසර ගණනාවකට ප්‍රථම පැවති තත්වය අනුව ලබාදී ඇති ධාවන කාලයක් වන බැවින් වර්තමානයට ගැලපෙන පරිදි සැකසීම.
- ✚ බොහොමයක් මාර්ග පැවති තත්වයට වඩා පළලින් වැඩිවන පරිදි හා වංගු අඩුවන පරිදි කාපටි යොදා සංවර්ධනය කිරීමේ ප්‍රතිලාභ ජනනාවට ලබාදීම.
- ✚ සෑම මිනිසෙකුගේම කාලය ඉතිරි කර ගැනීම ඔහුට මෙන්ම රටේ ආර්ථකයට වටිනා සම්පතක් එකතු කිරීම.
- ✚ ධාවන කාලය ඉතිරි කර ගැනීමෙන් බස්රථයට වැය වන ඉන්ධන හා අමතර කොටස් ගෙවී යාම. අඩුවීම ලාභය හරහා ජනිත කිරීම
- ✚ සේවාව නිවැරදි වීමෙන් මගී ආකර්ෂනයක් සිදුවී බස්රථයේ ආදායම වර්ධනය කිරීම
- ✚ වේගවත් සම්පත් ප්‍රවාහනය රටක ආර්ථික සංවර්ධනයට දායකත්වය ලබාදීම.

### 5.2 පහත තත්වයන් යටතේ ඒ ආකාරයෙන්ම ධාවන කාලය ගැලපීම කළ නොහැකි වී ඇති අවස්ථාවන්ද ජනිත වී ඇත.

- ✚ කෙටි සේවා යටතේ(කෙටි සේවාවන්හිදී මගීන් නැගීම බැසීම කෙටි දුර පරාසයන් තුළ නිතර සිදුවන බැවින් ධාවන කාලය අඩු කිරීම ගැටළුකාරීවේ)
- ✚ ප්‍රධාන සේවා කීපයක් සමග එකී මාර්ගය යටතේ තවත් අතුරු සේවා විශාල සංඛ්‍යාවක් පවතින අවස්ථාවන්හිදී හා මාර්ගය තුළ එකවිට බස්රථ කීපයක් ධාවනය සිදු වන අවස්ථාවන්හි ධාවන කාලය ගැලපීම විශාල තරඟයකට හේතුවක් වන බැවින්
- ✚ මාර්ගයන්හි දිනෙන් දින වාහන වැඩිවන ප්‍රමාණයට සාපේක්ෂව හා සංවර්ධනයට සාපේක්ෂව මාර්ගය පුළුල් නොවන අවස්ථාවන්හිදී  
උදා :- ගාල්ල වක්වැල්ල සේවාවේ ගාල්ලේ සිට සංඝමිත්ත විද්‍යාලය දක්වා කොටස
- ✚ මාර්ගය සංවර්ධනය වුවද(කාපටිකර නිවුනද) මාර්ගයේ දුර, මාර්ගයේ පටුබව, වංගු සහිත බව, අනාරක්ෂිත බව හේතුවෙන් ලබාදී ඇති කාලය දැනටද සාධාරණ වන අවස්ථාවන්හිදී
- ✚ සිමීන නැවතුම් සේවාවන් හා සාමාන්‍ය සේවා ලෙස සේවා දෙකක් ක්‍රියාත්මක වන අවස්ථාවන්හිදී  
උදා :- ගාල්ල - මාතර වැනි සේවා  
මෙම ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීමෙන් දිනකදී රටට ඉතුරු වන ශ්‍රම පැය සංඛ්‍යාව අවම වශයෙන් මිනිස් පැය 15000 කට අධික වේ. එය දිනක විශාල ප්‍රමාණයේ කර්මාන්ත ශාල (ශ්‍රමිකයින් සංඛ්‍යාව 100 ක් නම් වැඩකරන පැය 8 තුළ කර්මාන්ත ශාලාවක ශ්‍රම පැය 800 ක්) 20 ක පමණ ශ්‍රම පැය සංඛ්‍යාව සමාන වේ. අය අප ජනිත කළ නොපෙනෙන ශක්තියක් වේ.

5.2.3 දකුණු පළාත පුරා ධාවන කාලය අඩුකරන ලද මාර්ග

මාර්ග අංකය	සේවාව	සේවාවේ පවතින බස් රථ සංඛ්‍යාව		දෛනික ගමන් වාර සංඛ්‍යාව		පැවති ධාවන කාලය	සංශෝධිත ධාවන කාලය	අඩු වී ඇති ධාවන කාලය (සෑම මිනිසෙකුටම ඉතිරිවන කාලය)	දිනකට මේ හේතුවෙන් ඊටම ඉතිරිවන ශ්‍රම පැය සංඛ්‍යාව 9/60
		පොද්	ශ්‍රී ලංගම	පොද්	ශ්‍රී ලංගම				
390	අම්බලන්ගොඩ - ඇල්පිටිය	17	6	94	96	විනාඩි 45	විනාඩි 40	විනාඩි 05	633
333/4	කංගල්ල - බෙලිඅත්ත - මාකර	21	3	98	21	පැය 1 විනාඩි 30	පැය 1 විනාඩි 20	විනාඩි 10	793
375	ගාල්ල - දෙනියාය	2	9	4	30	පැය 3 විනාඩි 25	පැය 03	විනාඩි 25	566
375/1	අකුරැස්ස - දෙනියාය	23	2	78	12	පැය 1 විනාඩි 55	පැය 1 විනාඩි 40	විනාඩි 15	900
375/2	ගාල්ල - අකුරැස්ස	25	5	98	44	පැය 1 විනාඩි 30	පැය 1 විනාඩි 20	විනාඩි 10	946
375/3	ගාල්ල - ඉමදුව	17	6	100	64	විනාඩි 55	විනාඩි 50	විනාඩි 5	546
375	දෙනියාය - ගාල්ල	01	08	02	28	පැය 3 විනාඩි 25	පැය 3	විනාඩි 25	500
375/1	අකුරැස්ස - දෙනියාය	23	03	86	10	පැය 1 විනාඩි 55	පැය 1 විනාඩි 40	විනාඩි 15	960
375/2	අකුරැස්ස ගාල්ල	22	06	98	42	පැය 1 විනාඩි 30	පැය 1 විනාඩි 20	විනාඩි 10	933.3
375	දෙනියාය - කරාපිටිය	01		02		පැය 3 විනාඩි 25	පැය 3 විනාඩි 00	විනාඩි 25	33.3
360	දෙනියාය - මාකර	05	05	10	18	පැය 2 විනාඩි 50	පැය 2 විනාඩි 35	විනාඩි 15	280
572/3	වීරකැටිය - කලුන්න - රත්ත	01	-	10	-	විනාඩි 50	විනාඩි 40	විනාඩි 10	66.6
569/2	ඉමදුව - මයාකඩුව - ගාල්ල	01	01	08	08	පැය 1 විනාඩි 10	පැය 01 විනාඩි 05	විනාඩි 05	53.3
388/4	අම්බලන්ගොඩ - කොස්ගොඩ - මහඉදුරුව	01	04	08	60	විනාඩි 40	විනාඩි 35	විනාඩි 05	226.6
388/5	මීරිස්වත්ත - යාලේගම - අම්බලන්ගොඩ	02	-	20	-	පැය 1 විනාඩි 05	පැය 01	විනාඩි 05	66.6
769/1	අම්බලන්ගොඩ - කොස්ගොඩ - මීරිස්වත්ත	01	01	12	10	විනාඩි 55	විනාඩි 45	විනාඩි 10	146.6
769/2	ඌරගහ - ඇරෝරාගම මානාය - අම්බන්ගොඩ	02	-	20	-	විනාඩි 50	විනාඩි 45	විනාඩි 05	66.6
769/3	මීරිස්වත්ත - මහපැලැන - අම්බලන්ගොඩ	01	-	10	-	පැය 1	විනාඩි 55	විනාඩි 05	33.3
388/2	අම්බලන්ගොඩ - අලුත්ගම	12	04	72	48	පැය 1	විනාඩි 50	විනාඩි 10	800
554	අම්බලන්ගොඩ - අහංගල්ල - ඌරගහ	03	01	34	16	විනාඩි 45	විනාඩි 40	විනාඩි 05	166.6
399	ඇල්පිටිය - පැලවත්ත - පිටිගල	9	4	54	36	පැය 1	විනාඩි 55	විනාඩි 05	330
404	ඇල්පිටිය - මාපලගම	10	4	50	34	පැය 1 විනාඩි 45	පැය 1 විනාඩි 15	විනාඩි 05	280
515	කංගල්ල - වීරකැටිය - වලස්මුල්ල	14	5	80	48	පැය 01 වි: 05	වි: 50	විනාඩි 15	1344
515/1	කංගල්ල - වීරකැටිය - රළුව	-	1	-	4	පැය 01 වි: 20	පැය 01 වි: 15	විනාඩි 05	14

මාර්ග අංකය	පේවාව	පේවාවේ පවතින බස් රථ සංඛ්‍යාව		දෛනික ගමන් වාර සංඛ්‍යාව		පැවැති ධාවන කාලය	සංශෝධිත ධාවන කාලය	අඩුම ඇති ධාවන කාලය (සෑම මගීයෙකුටම ඉතිරිවන කාලය)	දිනකට මේ හේතුවෙන් රථට ඉතිරිවන ශ්‍රම පැය සංඛ්‍යාව 9/60
		පොද්	ශ්‍රී ලංගම	පොද්	ශ්‍රී ලංගම				
574	අගුණකොලපැලැස්ස - වීරකැවිය - කංගල්ල	7	3	38	22	පැය 01 ටි: 35	පැය 01 ටි: 10	විනාඩි 25	1050
574/1	අගුණකොලපැලැස්ස - වීරකැවිය	1	-	8	-	පැය 01 ටි: 10	ටි: 55	විනාඩි 15	70
372/3	රත්න - තලුන්ත - වීරකැවිය	1	-	5	-	ටි: 50	ටි: 40	විනාඩි 10	58
300	බෙලිඅත්ත - මහගල්වැව	1	-	2	-	පැය 03	පැය 02 ටි: 55	විනාඩි 05	7
300/1	හම්බන්තොට - සුරියවැව	-	5	-	13	පැය 01 ටි: 30	පැය 01 ටි: 20	විනාඩි 10	91
300/2	හම්බන්තොට - මහගල්වැව	1	5	6	12	පැය 01 ටි: 30	පැය 01 ටි: 15	විනාඩි 15	189
300/3	හම්බන්තොට - පල්ලේමත්තල	1	2	6	6	පැය 01 ටි: 15	පැය 01	විනාඩි 15	126
364	කංගල්ල - කිරිින්ද	8	5	58	52	පැය 01	ටි: 55	විනාඩි 05	385
364	කංගල්ල - කිරිින්ද - මාතර	-	1	-	8	පැය 01 ටි: 40	පැය 01 ටි: 35	විනාඩි 05	28
364	කිරිින්ද - කතරගම	-	1	-	4	පැය 03 ටි: 05	පැය 03	විනාඩි 05	14
415/2	බෙලිඅත්ත - අරන්වල - කංගල්ල	1	-	14	-	ටි: 30	ටි: 25	විනාඩි 05	49
398/4	කටුවන - ගඟලන්දෙණිය - මීද්දෙණිය	3	-	30	-	ටි: 45	ටි: 40	විනාඩි 05	88
340/4	කෝමකඩේ - බෝවල - වලස්මුල්ල	1	-	12	-	ටි: 40	ටි: 25	විනාඩි 15	105
340/5	කිරිම - බෝවල - වලස්මුල්ල	3	-	36	-	ටි: 40	ටි: 35	විනාඩි 05	105
338/1	බෙලිඅත්ත - වීරකැවිය - මීද්දෙණිය	9	6	60	46	පැය 01	ටි: 55	විනාඩි 05	371
338/2	මාතර - බෙලිඅත්ත - මීද්දෙණිය	2	-	8	-	පැය 02 ටි: 15	පැය 02 ටි: 10	විනාඩි 05	28
339	කංගල්ල - වීරකැවිය - මීද්දෙණිය	1	-	8	-	පැය 01 ටි: 10	ටි: 55	විනාඩි 15	84
336	හම්බන්තොට - බදගිරිය	3	4	26	36	ටි: 45	ටි: 40	විනාඩි 05	217
344	අම්බලන්තොට - හබරන්තොට	5	1	38	10	ටි: 50	ටි: 40	විනාඩි 10	336
344/1	අම්බලන්තොට - කොස්ගල්ල	-	1	-	1	ටි: 40	ටි: 30	විනාඩි 10	126
344/2	අම්බලන්තොට - රිදියගම	1	2	12	31	ටි: 40	ටි: 30	විනාඩි 10	231
344/4	අම්බලන්තොට - කඹරගලුමුල්ල	1	1	5	5	ටි: 45	ටි: 40	විනාඩි 05	35
503	අම්බලන්තොට - මාඩල	-	1	-	10	ටි: 40	ටි: 30	විනාඩි 10	70
342/1	හුංගම - අගුණකොලපැලැස්ස - මීද්දෙණිය	7	3	50	22	පැය 01	ටි: 55	විනාඩි 05	252
342/2	මාතර - අගුණකොලපැලැස්ස - මීද්දෙණිය	1	-	2	-	පැය 03 ටි: 35	පැය 03 ටි: 30	විනාඩි 05	3
338/2	මාතර - බෙලිඅත්ත - මීද්දෙණිය	2	-	8	-	පැය 02 ටි: 10	පැය 02 ටි: 05	විනාඩි 05	28
300/5	සුරියවැව - මහඅළුත්ගමිආර	1	-	1	10	පැය 01 ටි: 10	ටි: 45	විනාඩි 15	105

## 6. බලපත්‍ර නියාමනය

මගීන්ගේ ප්‍රවාහන අවශ්‍යතාවය ගුණාත්මකව, ප්‍රමාණාත්මකව හා කාර්යක්ෂමව ඉටුකළ පරිදි මගී ප්‍රවාහන සේවාවන්හි නියුක්ත මගී ප්‍රවාහන බලපත්‍ර සම්බන්ධව සමස්ථ සංවලනය මේ වසරේදී බස් රථ 274 කි. එය දකුණු පළාත තුළ මුළු බස් රථ ප්‍රමාණයෙන් 20% ක් ඉක්මවූ අගයක් ගනී.

### 6.1 2014 වර්ෂයේ බලපත්‍ර සංවලන වාර්තාව

මාසය	නව බලපත්‍ර සංඛ්‍යාව		බස් රථ මාරුව	අයිතිය විධිමත් කිරීම මත අවලංගු කිරීම්	මාර්ග සංශෝධන
	අයිතිය විධිමත්වීම	ටෙන්ඩර් (බලපත්‍ර ලබාගත් ආකාරය අනුව)			
ජනවාරි	10		15	10	
පෙබරවාරි	6	2	8	6	
මාර්තු	7	2	10	6	
අප්‍රේල්	3	1	6	3	
මැයි	4	2	10	4	
ජූනි	6	1	14	6	2
ජූලි	11		17	13	
අගෝස්තු	7		10	7	
සැප්තැම්බර්	4		17	4	1
ඔක්තෝම්බර්	9		21	9	
එකතුව	67	8	128	68	3

## 6.2 කොන්දොස්තර මහතුන් පුහුණු හා බලපත්‍ර ලබාදීම

මගී ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ ගුණාත්මක සංවර්ධනය සඳහා කොන්දොස්තර මහතුන්ගේ ආකල්පය වර්ධනය, නීතිමය දැනුම, හැකියාවන් හා කුසලතාවයන් වර්ධනය කිරීම අත්‍යවශ්‍ය කාර්යයක් වන අතර ඒ සඳහා සංස්කරණ පුහුණු පාඨමාලා පැවැත්වීම අඛණ්ඩව සුදුසුකරන ලදී. ඒ යටතේ 2014 වර්ෂය තුළ ,

පවත්වන ලද පුහුණු සැසිවාර ගණන **: 04**

පුහුණු කරන ලද නවක කොන්දොස්තර මහතුන් සංඛ්‍යාව **: 85**



## 7. රියදුරු / කොන්දොස්තර මහතාගේ සඳහා සුභ සාධන වැඩසටහන් ආරම්භ කිරීම.

මගී ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රය සඳහා නිරන්තර දායකත්වය සපයමින් උදාර මෙහෙයක යෙදෙන එහෙත් කිසිදු ස්ථිර වැටුපකට හෝ සමාජ සුභ සාධක අරමුදල් දායකත්වයකින් තොරව සේවය කරන පිරිසක් ලෙස හා ආර්ථික සංවර්ධනයට දායක වන බස් සේවක කණ්ඩායම් ඇගයීම සඳහා ගරු ප්‍රධාන අමාත්‍ය හා ප්‍රවාහන අමාත්‍යතුමාගේ උපදෙස් පරිදි සුභ සාධනය වැඩසටහන් දෙකක් දැනට අධිකාරිය යටතේ ක්‍රියාත්මක කර ඇත. ඒ යටතේ,

### 7.1 සිසු නැණ ශිෂ්‍යාධාර වැඩසටහන



දකුණු පළාතේ මගී ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රය නියුතු බස් සේවක මහතාගේ දුවාදරුවන්ගේ අධ්‍යාපන ජයග්‍රහණ අගයමින් ශිෂ්‍යත්ව ප්‍රධානය කිරීම යටතේ පහ වසර ශිෂ්‍යත්ව සමත් සිසුන් 40 දෙනෙකු සඳහා ශිෂ්‍යත්ව ප්‍රධානය කර ඇත.



### 7.2 නැණ ප්‍රදීප ශිෂ්‍යාධාර වැඩසටහන



පළමු වසරේ සිට 13 වසර දක්වා රියදුරු / කොන්දොස්තර මහතාගේ දුවාදරුවන්ට පාසැල් පොත්පත් හා උපකරණ බෙදා දීම නැණ ප්‍රදීප ශිෂ්‍යාධාර වැඩසටහන යටතේ 2013 වසරේ සිට ක්‍රියාත්මක කරන ලද අතර පාසැල් සිසුන් 278 දෙනෙකු සඳහා පාසැල් උපකරණ ප්‍රධානය කර ඇත.



## 8. 2015 වර්ෂය තුළ ක්‍රියාත්මක කිරීමට සැලසුම් කර ඇති විශේෂ ව්‍යාපෘති :

2015 වර්ෂය තුළ මගී ප්‍රවාහන සේවාවන්හි ගුණාත්මක බව වර්ධනය කිරීම සඳහා ක්‍රියාත්මක කිරීමට යෝජිත ව්‍යාපෘති දෙකක් හඳුනාගෙන ඇති අතර ඒ තුළින් මේතාක් විසඳා ගැනීමට නොහැකිවී ඇති ගැටළු කිහිපයක් සඳහා විසඳුම් ලබාගැනීමට අපේක්ෂා කෙරේ.

### 8.1 පෙරගෙවුම් කාඩ්පත් හඳුන්වා දීම

Pre Paid Smart Card ක්‍රමය දකුණු පළාතේ බස්රථවල ක්‍රියාත්මක කොට මගීයාගන් වැඩිපුර මුදල් ගැනීම, ඉතිරි මුදල් ලබා නොදීම, විධිමත් ටිකට් පතක් ලබා නොදීම යන ගැටළු සඳහා විසඳුම් සෙවීම හා ආදායම් සුරක්ෂිත කිරීම යන ගැටළු සඳහා විසඳුමක් සොයා ගැනීමට අපේක්ෂා කෙරේ.



### 8.2 online ක්‍රමය යටතේ ලොග් පත්‍ර නිකුත් කිරීම

දැනට අධිකාරියේ බස්නැවතුම්පොල වෙත පැමිණ මුදල් ලබාදී ලොග් පත්‍ර ලබා ගැනීමේ ක්‍රමය නවතා අදාළ ලොග් පත්‍ර ධාවකයින්ගේ නිවස වෙත යැවිය හැකි පරිගණක පද්ධතියක් සැකසීම මේ තුළින් අපේක්ෂා කෙරේ. ලොග් පත්‍ර ලබාගැනීමට පැමිණීමේදී ධාවකයා මුහුණ දෙන කාලය නාස්ති වීම, විවිධ අකටයුතු කම්වලට මුහුණදීම හා අතිරේක මුදල් වැයවීම අවම කිරීම අපේක්ෂා කෙරේ.

**නොපෙනෙන මහා බලවේගය ස්පර්ශ කල ඔබට ස්තූතියි.**

ඕනෑම ආර්ථිකයක සමස්ත ආර්ථික ක්‍රියාකාරිත්වය ඇතුළුව සමාජ දේශපාලන ක්‍රියාකාරිත්වය තීරණය වීම කෙරෙහි ප්‍රවාහන ජාලය සෘජු බලපෑමක් සිදු කරන අතර එහි සාපේක්ෂ ක්‍රියාකාරිත්වයේ ප්‍රමාණාත්මක බව මත සංවර්ධන ඉලක්ක කරා ලඟාවීමේ හැකියාවද ජනිත වේ. ඒ අනුව සලකා බලන ඕනෑම ක්ෂේත්‍රයක සංවර්ධනය ඒවා බැඳුණු සමස්ත සම්පත් කාර්යක්ෂම සංවලනය කිරීමේ හැකියාව හෙවත් එහි ප්‍රවාහන ජාලයේ ශක්තිත් මත තීරණය වේ. පොදු ප්‍රවාහන ජාලය පාලනය කිරීමද පුද්ගලානු බද්ධ සංවේදී කරුණු හා සමස්ත ආර්ථික සාමාජීය, දේශපාලන කරුණු මත සලකා බැලීමට සිදුවීමෙන් එය පාලනය කිරීමද ඉතා බැරෑරුම් කාර්යයක් මෙන්ම අභියෝගාත්මක කාර්යයක්ද වේ. එහෙත් ප්‍රවාහනය පිළිබඳ බහුතර ඉහල නිලධාරීන්ගේ මතය මෙන්ම සමාජ මතය “බස් එනවා, යනවා ඕක මහලොකු දෙයක්ද” යන්නයි. බස්රථයක් යෙදවීමේදී හා ඒ සඳහා අවස්ථාවන් ලබාදීමේදී එක් එක් වෙලාවන්හි මගී ඉල්ලුම, මාර්ගයේ තත්ත්වය ලබාදිය හැකි ධාවන වේගය, අත්‍යවශ්‍ය සේවා ඉටු කිරීමේ හැකියාව (එක් පාසලකට නියමිත වෙලාවට යන බස්රථය ඊලඟ පාසලට ප්‍රමාද වී ලඟාවේ) බස්රථ සඳහා මාර්ගය තුල ධාවනයට කාල පරතරයක් ලබාදීමේ හැකියාව, අතුරු මාර්ග වලින් පැමිණෙන බස්රථ එකිනෙක නොවැටෙනසේ කාලසටහන් සැකසීම, පාසල, පන්සල, කාර්යාලය යනාදි ලෙස එක් එක් ක්ෂේත්‍රයන්හි අවශ්‍යතා ඉටු කිරීමේ හැකියාව, නගර තදබදය වැලැක්වීම බස්නැවතුම්පොල තුල මගී වේදිකා සංඛ්‍යාව, බස්නැවතුම්පොලේ ඉඩපහසුකම් සැපයීමේ හැකියාව, සේවකයින්ට බලපාන නීතිරීති, රාජ්‍ය ධාවකයා වන ශ්‍රී ලංගම සේවකයාට සේවා මාරුවට හැකිවන පරිදි කාලසටහන් සැකසීම, ලක්ෂ 60 කට අධික බස් ආයෝජකයාගේ ආයෝජනයට සාපේක්ෂව ආදායම් ලබාදීමේ හැකියාව, බස් ඇතුළුව සමස්ත සම්පත් එලදායීව යෙදවීම (අවම වශයෙන් බස්රථයකට කි.මී 200 ධාවන අවස්ථා සලසා දීම වැනි) සේවක පරිපාලනය කිරීමේ හැකියාව හා පළාත් මට්ටමින් හා ජාතික වශයෙන් සැකසී ඇති නීතිරීති යනාදි ලෙස සංවේදී කරුණු මෙන්ම නීතිමය හා ආර්ථික කරුණු තවත් අති විශාල ප්‍රමාණයක් සලකා බැලීමට සිදුව ඇත.

මෙම තත්ත්වයන් ප්‍රවාහන සේවාවන්හි යෙදී සිටින අපහට පොදු සාධක වුවද 2014 වසර ප්‍රවාහනය හා සම්බන්ධව දකුණු පළාතට සුවිශේෂ වූ වසරක් ලෙස ගෙවී යමින් පවතී. අන්තර් පළාත් බස්රථ විශාල වශයෙන් වැඩිවීම, දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගයේ බස්රථ ප්‍රධාන නගර වලින් බැහැරව අතුරු ස්ථාන යටතේ යෙදවීම වැනි දකුණු පළාතේ පැවති විධිමත් ප්‍රවාහන පද්ධතියට බලපෑම් එල්ලවන ලෙස සංශෝධනය වීම පළාත් ප්‍රවාහනයට විශාල බරක් ජනිත කර තිබීමද මෙම වසර තුල අප හට මුහුණ දීමට සිදුවූ විශාල අභියෝගයක් වී ඇත. මෙම තත්ත්වයන් පැවතියද අධිකාරියේ කාර්යභාරය ඒ ආකාරයෙන්ම පවත්වා ගෙන යමින් අනාගතය කෙරෙහි සුභවාදී ආකල්පයකින් නවොත්පාදන ව්‍යාපෘති කිපයක් ආරම්භ කොට ක්‍රියාත්මක කිරීමට අවස්ථාව උදාවීම පිළිබඳ 2014 වසර තුල අප ආ ගමන්මඟ දෙස ආවර්ජනය කරනු ලබන අවස්ථාවෙහි සතුටින් සිහිපත් කරමි.

මෙම තත්ත්වයන් සියල්ල කළමනාකරණය කරමින් හා අනාගත ප්‍රවේශයන් සඳහා අපව මෙහෙයවූ දකුණු පළාත් ගරු ප්‍රධාන අමාත්‍ය.. හා ප්‍රවාහන අමාත්‍ය ඡාන් විජයලාල් ද සිල්වා මැතිතුමන් අප ආ ගමන්මගෙහි සංකීර්ණයක් ලෙස ඉතා ගෞරවයෙන් සිහිපත් කර සිටිමි. එතුමන් හුදු දේශපාලන තීන්දු වලින් තොරව යහපත් ප්‍රවාහන පද්ධතියක් ස්ථාපිත කිරීම සඳහා සැමට ලබාදුන් සාධාරණ තීන්දු තීරණ දකුණු පළාතේ මේ ආකාරයෙන් ප්‍රවාහන ජාලය පැවතීමට හේතුවී ඇත. ඇතැම් විට ඒතුලින් සමස්ත මහජනතාවට ධාවකයින් හා සේවකයින් ලැබූ ආවරණය හා ආරක්ෂාව සමස්ත ප්‍රජාව නොදන්නා කරුණක්ද වේ.

මෙම ජාතික වගකීම ඉටු කිරීමේදී ශක්තිය දුන් පළාත් සභාවේ ගරු අමාත්‍යතුමන්ලාට මෙන්ම ගරු මන්ත්‍රීවරුන් සැමටත් මෙම ගමන් මඟ එළිපෙහෙලි කළ ප්‍රධාන අමාත්‍යතුමාගේ පෞද්ගලික කාර්ය මණ්ඩලයන් ඇතුළුව ප්‍රධාන ලේකම්තුමිය හා අමාත්‍යාංශ ලේකම්තුමා ප්‍රමුඛ නිලධාරී මණ්ඩලයටත් මෙම තීරණ සඳහා දායකවූ අධිකාරියේ සහාපති ඩී.කපිල විරෝන්ද සිල්වා මහතාටත් මෙම සමස්ත කාර්ය භාර්ය නිවැරදිව ඉටු කරමින් මෙකී ජාතික මෙහෙවර ඉටු කිරීමට විවිධ බාධක මැද කැපකිරීම් කල අධිකාරියේ සමස්ත කාර්ය මණ්ඩලයටත් මාගේ ගෞරවනීය ස්තූතිය පුදකර සිටිමි.



බී.එම්.ඒ.රාජාකුමාර.  
අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්,  
දකුණු පළාත් මාර්ගස්ථ මගී ප්‍රවාහන අධිකාරිය,  
ගාල්ල.