

# ශ්‍රී ලංකාවේ මාර්ග ආරක්ෂාව සම්බන්ධයෙන් කටයුතු කරන රජයේ ආයතනවල කාර්යභාරය



මගේ අංකය:- පීඊආර්/ආර්ඒ/2017/09



ජාතික විගණන කාර්යාලය  
කාර්යසාධන විගණන අංශය



## පටුන

1.	විධායක සාරාංශය	1
2.	හැඳින්වීම	
2.1	පසුබිම	3
2.2	විගණනය සඳහා අධිකාරි බලය	7
2.3	විගණන විෂය පථය	8
2.4	විගණන ප්‍රවේශය	8
2.5	විගණන අරමුණු	8
3.	විස්තරාත්මක විගණන නිරීක්ෂණ	
3.1	මාර්ග ආරක්ෂා කළමනාකරණ ධාරිතාවය ගොඩනැගීම	10
3.2	සුරක්ෂිත මාර්ග නිර්මාණය සහ පද්ධති කළමනාකරණය කිරීම	15
3.3	ආරක්ෂිත වාහන ධාවනය වීම නිරීක්ෂණය කිරීම සඳහා ඵලදායී නිරීක්ෂණ වැඩසටහන් ස්ථාපනය කර තිබීම	21
3.4	මාර්ග පරිහරණය කරන්නාගේ හැසිරීම් රටාව කෙරෙහි බලපෑම් කිරීම.	24
3.5	අනතුරු වලින් පසු රැකවරණය	27
4	නිර්දේශ	29
5	නිගමන	32

2. විධායක සාරාංශය

ශ්‍රී ලංකාවේ දෛනිකව මාර්ග අනතුරු 100 ක් පමණ සිදුවන අතර එයින් පුද්ගලයින් 6 න් 8 න් අතර සංඛ්‍යාවක් මිය යන බැවින් මාර්ග අනතුරු සිදුවීම සමාජීය මෙන්ම ආර්ථික වශයෙන්ද ගැටළුවක් වී ඇත. ලොව පුරා වාර්ෂිකව මාර්ග අනතුරු නිසා මිලියන 1.24 කට ආසන්න ප්‍රමාණයක් මියයාමත්, තවත් පුද්ගලයින් මිලියන 20-50 න් අතර ප්‍රමාණයක් බරපතල නොවන තත්ත්වයේ තුවාලවලට පත්වන බවත්, මෙම තත්ත්වයන්ට ගොදුරුවන්නේ රටක ඵලදායී මානව සම්පත හා පවුලේ ආදායම් උපදවන්නන් වන වයස අවු 21-45 අතර තරුණ ජනතාව වන බවත්, එක්සත් ජාතීන්ගේ සංවිධානය විසින් හඳුනාගෙන ඇත. මේ නිසා 2010 මාර්තු මස පැවති එක්සත් ජාතීන්ගේ මහ සමුළුවේදී 64/255 වන යෝජනාව ලෙස මාර්ග ආරක්ෂාව සඳහා ක්‍රියාකිරීමේ දශකය ලෙස 2011-2020 දක්වා කාල පරිච්ඡේදය නම්කර ඇත. ශ්‍රී ලංකාව ද මෙම යෝජනා සම්මතයේදී අත්සන් කරනු ලැබූ පාර්ශවයේ කොටස්කරුවෙකි.

දකුණු ආසියානු ලෝක සෞඛ්‍ය සංවිධානය විසින් මෙම මාර්ග අනතුරු අවම කිරීම සඳහා වර්ෂ 10 කට අදාල වන පරිදි ක්‍රියාකාරී සැලැස්මක් පිළියෙල කර ඇති අතර ඒ අනුව ශ්‍රී ලංකාවද මාර්ග ආරක්ෂාව සඳහා ක්‍රියාකිරීමේ දශකය සඳහා සැලැස්මක් සකස් කර ඇත. ඒ අනුව මේ සඳහා අදාල වන ප්‍රධාන රාජ්‍ය ආයතනය වන්නේ මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳ ජාතික සභාවයි. ශ්‍රී ලංකාවේ සිදුවන මාර්ග අනතුරු අවම කිරීම වෙනුවෙන් රාජ්‍ය හා රාජ්‍ය නොවන ආයතන 17 ක නියෝජිතයින්ගෙන් සමන්විත මෙම ජාතික සභාව සිය කාර්යභාරයන් ඉටුකරනු ලබයි.

ඒ අනුව මෙම විගණනයේ අරමුණ වන්නේ ශ්‍රී ලංකාවේ මාර්ග ආරක්ෂාව සම්බන්ධයෙන් කටයුතු කරන එකී රජයේ ආයතනවල කාර්යභාරයන්ගේ කාර්යසාධනය පිළිබඳ ඇගයීම වේ.

එසේම සීඝ්‍රයෙන් ඉහළ යන රථවාහන අනතුරු පිළිබඳව කරුණු විමර්ශනය කිරීම සඳහා වන පාර්ලිමේන්තු විශේෂ කාරක සභාවේ අතුරු වාර්තාව හත්වන පාර්ලිමේන්තුවේ පළමු සැසි වාරයේදී ප්‍රකාශයට පත් කර ඇත. එහි සඳහන් නිර්දේශයන්ටද මෙම විගණනයේදී අවධානය යොමු කරන ලදී.

මාර්ග අනතුරු අවම කරගැනීම සඳහා වූ කළමනාකරණ ධාරිතාවය ප්‍රමාණවත් වීම ඉතා වැදගත් වුවද ,එහිදී ප්‍රධාන වශයෙන් වගකිව යුතු මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳ ජාතික සභාව සතු බලතල මෙන්ම භෞතික හා මානව සම්පත් ප්‍රමාණවත් නොවන බව නිරීක්ෂණය විය. එමෙන්ම,පොලිස් දෙපාර්තමේන්තුවේ රථ වාහන අංශයට අනුයුක්ත නිලධාරීන්ගෙන් සියයට 72 ක් රථ වාහන කළමනාකරණ පාඨමාලාව හදාරා නැති බවත් එහි පුහුණු ඒකකයේ ප්‍රමාණවත් පුහුණු ඉඩකඩ හා උපකරණ නොමැති බවත් නිරීක්ෂණය විය. මාර්ග අනතුරු පිළිබඳ දත්ත පද්ධතියක් ස්ථාපිත කිරීම

මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳ ජාතික සභාවේ කාර්යභාරයක් වුවද රථ වාහන පොලිස් මූලස්ථානය මගින් එවැනි දත්ත පද්ධතියක් පවත්වාගෙන ගියද එයට මෙම සභාව , මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව, සෞඛ්‍ය අමාත්‍යාංශය සහ රක්ෂණ ආයතන සම්බන්ධ වී නොතිබුණු බව නිරීක්ෂණය විය.

සුරක්ෂිත මාර්ග නිර්මාණයේදී මාර්ග ආරක්ෂණ විගණන පැවැත්වීම වැදගත් වන අතර ඒ සම්බන්ධව ලද පුහුණුවලත් ඉංජිනේරුවන් දැනට මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ නොමැති බැවින් මාර්ග ආරක්ෂණ විගණන 2016 හා 2017 වර්ෂවලදී පවත්වා නොතිබුණි. ඉංජිනේරු දෝෂ හේතුවෙන් මාර්ග අනතුරු සිදු වී ඇති බවත් , එම දෝෂ ඉවත් කිරීම අදාළ ආයතන මගින් සිදු නොකරන බවත් නිරීක්ෂණය විය. පාසල් වෑන් රථවල ප්‍රමිතිය හා ධාවන තත්ත්වය පිළිබඳව රථ වාහන අංශයේ සිදු කරන පරීක්ෂාවන් ප්‍රමාණවත් නොවීම A1, A8 හා A33 මාර්ග ප්‍රමාණවත් පරිදි ආලෝකකරණය කර නොමැති වීම හා ආරක්ෂිත දුම්රිය හරස් මාර්ග නොමැති වීමෙන් මාර්ග අනතුරු සිදු වී තිබීම අනෙකුත් නිරීක්ෂණයන් විය .

භාවිතයේ නොපවතින මෝටර් වාහනවල ලියාපදිංචිය අවලංගු කර නොමැති අවස්ථා පැවති අතර පොලිස් නිලධාරීන් හා මෝටර් රථ පරීක්ෂකවරුන් විසින් ධාවනයට නුසුදුසු වාහන හඳුනාගෙන තහනම් නියෝග නිකුත් කර තිබුණද දෝෂ නිවැරදි කර තහනම් නියෝග ඉවත් කර නොගත් අවස්ථා නිරීක්ෂණය විය. එමෙන්ම රියදුරු පාසල්වල ලියාපදිංචිය අලුත් නොකිරීම හා රිය ධාවනයේදී සිදුවන අඩුපාඩු හඳුනාගැනීම සඳහා රථ වාහන පොලිස් නිලධාරීන්ට අවශ්‍ය උපකරණ ප්‍රමාණවත් නොවීම විගණනයේදී නිරීක්ෂණය විය.

අනතුරු වලින් පසු රැකවරණය ශක්තිමත් කිරීම සඳහා අවශ්‍ය සම්පත් ප්‍රමාණවත් පරිදි තිබිය යුතු වුවද හදිසි අනතුරු සේවාව සඳහා අවශ්‍ය සෞඛ්‍ය මානව සම්පත ප්‍රමාණවත් නොවීම , ප්‍රතිකාර සඳහා අවශ්‍ය පහසුකම් ප්‍රමාණවත් නොවීම හා ගිලන්රථ පහසුකම් ප්‍රමාණවත් නොවීම නිරීක්ෂණය විය.

ඒ අනුව මාර්ග ආරක්ෂාව සඳහා සම්බන්ධ වන සියලු ආයතනවල කාර්යභාරයන් නිශ්චිතව හඳුනාගැනීම, ඒවා පැවරීම හා අධීක්ෂණය මගින් මාර්ග අනතුරු අවම කර ගත හැකි අතර ඊට අමතරව රියදුරන්ගේ හා මගී ජනතාවගේ අවබෝධය හා දායකත්වයද මාර්ග අනතුරු අවම කර ගැනීම සඳහා අත්‍යවශ්‍ය සාධකයකි .

## 2. හැඳින්වීම

### 2.1 පසුබිම

ලොව පුරා මාර්ග අනතුරු හේතුවෙන් වාර්ෂිකව පුද්ගලයින් මිලියන 1.24 කට ආසන්න ප්‍රමාණයක් මිය යාමත්, තවත් ආබාධිත පුද්ගලයින් මිලියන 20-50 ක් අතර ප්‍රමාණයක් බරපතල තත්ත්වයේ තුවාල වලට මාර්ග අනතුරු නිසා පත්වන බවත් එක්සත් ජාතීන්ගේ සංවිධානය හඳුනාගෙන ඇත. මෙම මාර්ග අනතුරු සම්බන්ධ බේදනීය තත්ත්වය වනුයේ මෙලෙස මිය යාමේ හා ආබාධිතවීමේ තත්ත්වයට පත්වන්නේ රටේ ඵලදායී මානව සම්පත වන හා පවුලේ ආදායම් උපදවන්නන් වන අවුරුදු 21-45 අතර වූ වයස් කාණ්ඩයේ තරුණ ජනතාව වීමයි. එසේම මෙලෙස ආබාධිත හා මියයන පුද්ගලයන් බොහෝ දෙනෙක් සේවා නියුක්තව සිටි අය නිසා පවුලේ ආදායම් උපදවන්නා අහිමිවීම නිසා හා ආබාධිත වීමෙන් පවුලට එකතුවන අමතර බර නිසා බොහෝ පවුල් ආර්ථික වශයෙන් පහළ වැටීම නොවැළැක් විය හැකිය. මේ නිසා පහළ හා මැදි ආදායම් ලබන රටවල ජාතික ආදායම සියයට 1-2 ක් අතර ප්‍රමාණයක් පහත වැටෙන බව හඳුනාගෙන ඇත.

එසේම ඉහළ ආදායම් ලබන රටවලට සාපේක්ෂව මැදි හා පහළ ආදායම් ලබන රටවල අනතුරු නිසා වන හානි දෙගුණයක් බව සොයාගෙන ඇත. 2009 වර්ෂය වන විට ලෝකයේ, මරණ සඳහා බලපාන 8 වන ප්‍රධාන කරුණ බවට මාර්ග අනතුරු පත්ව තිබූ අතර 2030 වන විට එය 5 වන කරුණ බවට පත්වීමේ ප්‍රවණතාවයක් ඇති බවද එක්සත් ජාතීන්ගේ සංවිධානය විසින් හඳුනාගෙන ඇත.

මාර්ග අනතුරු සම්බන්ධයෙන් ශ්‍රී ලංකාවේ තත්ත්වය දිනෙන් දින අයහපත් ලෙස වර්ධනය වේ. 2007 සිට 2016 දක්වා මාර්ග අනතුරු 365,925 ක් සිදු වී ඇති අතර ඒ හේතුවෙන් පුද්ගලයන් 25,607 ක් මිය ගොස් ඇත. එසේම මාර්ග අනතුරු වලට ලක්වන පුද්ගලයෙකුට ප්‍රතිකාර කිරීම සඳහා රු.මිලියන 1 සිට 10 දක්වා වටිනාකමක් සෞඛ්‍ය අමාත්‍යාංශයට වැයවේ. තවද කොළඹ ජාතික රෝහලට ඇතුළත් කරන රෝගීන්ගෙන් සියයට 25 ක් මාර්ග අනතුරු වලට ලක් වූ අය වන අතර ඔවුන්ගෙන් සියයට 70 ක් වයස අවුරුදු 15 – 45 ක් අතර වයස් කාණ්ඩවලට අයත් වේ.

පසුගිය වර්ෂ කිහිපයක වාර්තා වූ මාර්ග අනතුරු විස්තර පහත පරිදි වේ.

වර්ෂය	මුළු මාර්ග අනතුරු ගණන	මාර්ග අනතුරු හේතුවෙන් මියගිය ගණන
2007	31,980	2,402
2008	29,864	2,328
2009	33,094	2,413
2010	37,653	2,721
2011	40,258	2,677
2012	42,145	2,444
2013	37,877	2,362
2014	35,969	2,440
2015	38,107	2,817
2016	38,978	3,003
2017	37,598	3,153

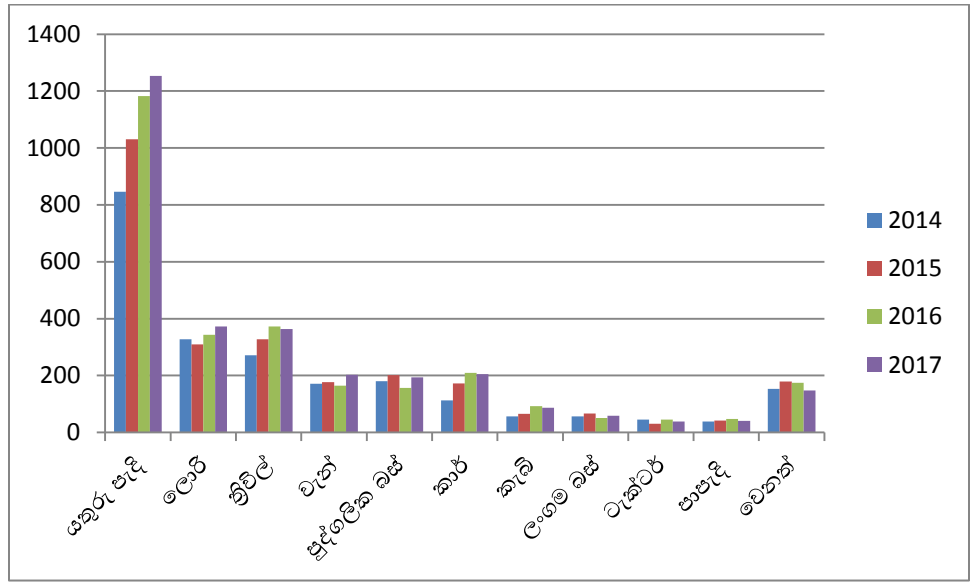
( මූලාශ්‍රය - ශ්‍රී ලංකා පොලීසිය )

පසුගිය වර්ෂවල සිදු වූ මාරක අනතුරුවලට වගකිව යුතු වාහන වර්ග වෙන්ව හඳුනාගැනීමේදී යතුරුපැදි විශේෂත්වයක් ගනී. ත්‍රිරෝද රථ, ලොරි , පෞද්ගලික බස් රථ, වෑන් රථ හා මෝටර් රථ එසේ වැඩි අනතුරු සංඛ්‍යාවක් ඇති කරන අනෙකුත් මෝටර් වාහන බවට හඳුනාගත හැක. විස්තර පහත පරිදි වේ.

වගකිව යුතු වාහනය	වර්ෂ			
	2014	2015	2016	2017
යතුරුපැදි	846	1030	1778	1,253
ලොරි	328	310	341	373
ත්‍රී රෝද රථ	271	328	373	363
වෑන් රථ	171	177	164	203
පුද්ගලික බස්	180	201	157	194
මෝටර් රථ	113	172	209	205
කැබ් රථ	56	65	92	87
ලංගම් බස්	56	67	51	59
ට්‍රැක්ටර්	45	30	45	38
පා පැදි	38	42	47	41
වෙනත්	153	179	175	148

( මූලාශ්‍රය - ශ්‍රී ලංකා පොලීසිය )

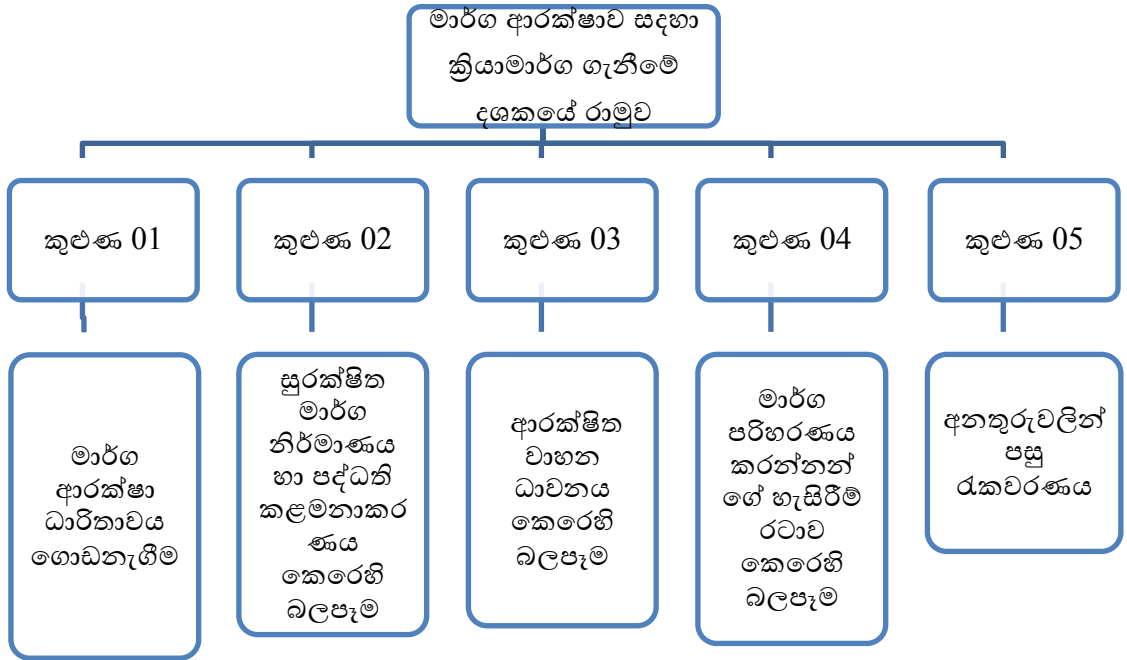
මාර්ග අනතුරුවලට වගකිව යුතු වාහන



මාර්ග අනතුරු සම්බන්ධයෙන් ශ්‍රී ලංකාවේ තත්ත්වය මෙසේ වූවද , මාර්ග ආරක්ෂණ වැඩපිළිවෙලවල් යොදාගත් ලොව බොහෝ රටවල් මාර්ග අනතුරු අවම කරගෙන ඇති බවට සාක්ෂි සපයා ඇත. ඕස්ට්‍රේලියාව, කැනඩාව, ප්‍රංශය, නෙදර්ලන්තය, ස්වීඩනය හා ඇමරිකා එක්සත් ජනපදය එවැනි රටවල් වේ.

2010 මාර්තු මස පැවති එක්සත් ජාතීන්ගේ මහ සමුළුවේදී 64/255 යෝජනාව ලෙස මාර්ග අනතුරු අවම කිරීමේ දශකය ලෙස 2011-2020 නම්කර ඇත. ලෝක සෞඛ්‍ය සංවිධානයට හා අනෙක් එක්සත් ජාතීන්ගේ කලාපීය කොමසාරිස්වරුන්ට මෙම දශකය සම්බන්ධ කටයුතු පවරා ඇති අතර ලෝක සෞඛ්‍ය සංවිධානය විසින් මෙම මාර්ග අනතුරු අවම කිරීම සඳහා වර්ෂ 10කට අදාළ වන පරිදි ක්‍රියාකාරී සැලැස්මක් පිළියෙල කර ඇත

පහත දැක්වෙන පරිදි කුළුණු පහකින් අඩිතාලම සකස් වූ මාර්ග ආරක්ෂාව සඳහා ක්‍රියාමාර්ග ගැනීමේ දශකය ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා 2011-2020 කාල පරිච්ඡේදයට අදාළව ජාතික ක්‍රියාකාරී සැලැස්මක් සකස් කර තිබුණි.



මෙවැනි පසුබිමකදී ශීඝ්‍රයෙන් ඉහළ යන රථවාහන අනතුරු පිළිබඳව කරුණු විමර්ශනය කිරීම සඳහා වන පාර්ලිමේන්තු විශේෂ කාරක සභාවක් පිහිටුවා තිබුණු අතර එයට අදාළ අතුරු වාර්තාව හත්වන පාර්ලිමේන්තුවේ පළමුවන සැසි වාරයේදී ප්‍රකාශයට පත්කර ඇත. එය 2014 දෙසැම්බර් 12 දින පාර්ලිමේන්තු ප්‍රකාශන මාලා අංක 351 යටතේ ප්‍රකාශයට පත්කර ඇත.

සැමට ආරක්ෂිත මාර්ග පද්ධතියක් ඇති කිරීම යන තේමාව මූලික කරගෙන ක්‍රියාත්මක වන මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳ ජාතික සභාව 1998 අංක 5 දරන මෝටර් වාහන සංශෝධන පනත මගින් ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය යටතේ ස්ථාපිත කර ඇත. මෙම සභාව අදාළ අමාත්‍යවරයා විසින් පත් කරනු ලබන සභාපතිවරයෙකු හා වෙනත් සාමාජිකයන් 17 දෙනෙකුට නොවැඩි සංඛ්‍යාවකින් සමන්විත වේ.

එම සභාවට පහත සඳහන් ආයතනවල නියෝජිතයින් ඇතුළත්ව ඇත.

- අධ්‍යාපන විෂයය හා අමාත්‍යවරයාගේ අමාත්‍යාංශයේ නියෝජිතයෙක්.
- මුදල් හා ක්‍රමසම්පාදන විෂයයන් හා අමාත්‍යවරයාගේ අමාත්‍යාංශයේ නියෝජිතවරයෙක්
- පළාත් සභා හා පළාත් පාලන විෂයයන් හා අමාත්‍යවරයාගේ අමාත්‍යාංශයේ නියෝජිතවරයෙක්
- මහා මාර්ග විෂයය හා අමාත්‍යවරයාගේ අමාත්‍යාංශයේ නියෝජිතවරයෙක්



- 1978 අංක 18 දරණ විශ්ව විද්‍යාල පනත යටතේ පිහිටවනු ලැබූ විශ්ව විද්‍යාල ප්‍රතිපාදන කොමිෂන් සභාව විමසීමෙන් පසුව පත්කරනු ලබන, මොරටුව විශ්ව විද්‍යාලයේ නියෝජිතයෙක්
- 1978 අංක 41 දරන නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය පනත මගින් පිහිටුවනු ලැබූ නාගරික සංවර්ධන අධිකාරියේ නියෝජිතයෙක්
- 1981 අංක 73 දරන මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය පනත මගින් පිහිටුවනු ලැබූ මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ නියෝජිතයෙක්
- අමාත්‍යවරයාගේ අමාත්‍යාංශයේ නියෝජිතයෙක්
- 1991 අංක 37 දරන ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා පනත මගින් පිහිටවනු ලැබූ ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ නියෝජිතයෙක්
- මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ නියෝජිතයෙක්
- ජාතික රාජ්‍ය සභාවේ 1978 අංක 19 දරන ගමනා ගමන මණ්ඩල පනත මගින් පිහිටුවනු ලැබූ ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ නියෝජිතයෙක්
- අනතුරු වැළැක්වීමේ ලංකා සංගමයේ නියෝජිතයෙක්
- ජාතික ප්‍රවාහන වෛද්‍ය ආයතනයේ නියෝජිතයෙක්
- 1957 අංක 19 දරන ඔටෝමොබයිල් සංගමය (සංස්ථාපන කිරීමේ) පනත මගින් පිහිටවනු ලැබූ ඔටෝමොබයිල් සංගමයේ නියෝජිතයෙක්
- පොලිස්පතිවරයා විමසීමෙන් පසුව පත්කරනු ලැබූ පොලිස් දෙපාර්තමේන්තුවේ නියෝජිතයෙක්
- කොළඹ මහ නගර සභාවේ නගරාධිපතිවරයා විමසීමෙන් පත්කරනු ලබන ඒ මහ නගර සභාවේ නියෝජිතයෙක්
- රක්ෂණ පාලක හෝ ඔහුගේ නියෝජිතයෙක් වශයෙනි

## 2.2 විගණනය සඳහා අධිකාරී බලය

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

**2.3 විගණන විෂය පථය**

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

ලෝක සෞඛ්‍ය සංවිධානය විසින් මාර්ග අනතුරු අවම කිරීම සඳහා සකස් කරන ලද වසර 2011-2020 කාල පරිච්ඡේදයට අදාළ වූ ක්‍රියාකාරී දශකයට අනුගාමීව ශ්‍රී ලංකාවේ සකස් කර ඇති ක්‍රියාකාරී දශකයේ ප්‍රගතිය පිළිබඳව ඇගයීම සිදු කරන ලදී.

**2.4 විගණන ප්‍රවේශය**

ශ්‍රී ලංකාවේ මාර්ග අනතුරු අවම කිරීම සඳහා වූ ක්‍රියාකාරී දශකයේ (2011-2020) අරමුණු හා ඉලක්ක අදාළ වන රාජ්‍ය ආයතන වන මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳ ජාතික සභාව, ශ්‍රී ලංකා පොලීසියේ රථ වාහන අංශ, මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව, මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය හා සෞඛ්‍ය අමාත්‍යාංශය යන ආයතනයන් මාර්ග අනතුරු අවම කිරීම සඳහා සම්බන්ධ වන ආකාරය අවධානයට ලක් කරන ලදී. ශ්‍රී ලංකාව පුරා පිහිටි පොලිස් කොට්ඨාශ 41 ක රථ වාහන අංශවල තොරතුරු ප්‍රශ්නාවලියක් මගින් ලබා ගැනීම සිදු කර තිබුණි. අනතුරුවලින් පසු රැකවරණය පිළිබඳ ඇගයීම සඳහා සබරගමුව, ඌව, මධ්‍යම, බස්නාහිර හා වයඹ පළාත්වල පිහිටි මූලික හා ශීක්ෂණ රෝහල්වල තොරතුරු ලබා ගැනීමද සිදු කර තිබුණි.

එසේම ශීඝ්‍රයෙන් ඉහළ යන රථවාහන අනතුරු පිළිබඳව කරුණු විමර්ශනය කිරීම සඳහා වන පාර්ලිමේන්තු විශේෂ කාරක සභාවේ අතුරු වාර්තාව හත්වන පාර්ලිමේන්තුවේ පළමු සැසි වාරයේදී ප්‍රකාශයට පත් කර ඇත. එහි සඳහන් නිර්දේශයන්ටද මෙම විගණනයේදී අවධානය යොමු කරන ලදී.

**2.5 විගණන අරමුණු**

**ප්‍රධාන විගණන අරමුණ:** ශ්‍රී ලංකාවේ මාර්ග ආරක්ෂාව සම්බන්ධයෙන් කටයුතු කරන රජයේ ආයතනවල කාර්යභාරයන්ගේ කාර්යසාධනය පිළිබඳ ඇගයීම

**2.5.1 විගණන අරමුණ :** මාර්ග ආරක්ෂා කළමනාකරණ ධාරිතාවය ගොඩනැගීම ඇගයීම.

2.5.1.1 උප අරමුණ : ක්‍රියාත්මක කිරීමේ බලතල ඇතිව ප්‍රධාන නියෝජිතායතනය වශයෙන් මාර්ග ආරක්ෂාව සඳහා වන ජාතික සභාව ක්‍රියා කිරීම ඇගයීම.

2.5.1.2 උප අරමුණ : සම්බන්ධීකරණය හා ඇගයීම සඳහා මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳ තොරතුරු පද්ධතියක් ස්ථාපනය කර තිබේද යන්න ඇගයීම.

2.5.1.3 උප අරමුණ: මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳ පර්යේෂණ සංවර්ධන වැඩසටහන ස්ථාපිත කර තිබේද යන්න ඇගයීම.

2.5.1.4 උප අරමුණ: මාර්ග ආරක්ෂක පිරිස් සඳහා අඛණ්ඩව පුහුණුව ලබාදෙන්නේද යන්න ඇගයීම.

2.5.1.5 උප අරමුණ: සමීක්ෂණ සහ ඇගයීම් ක්‍රියාවලිය සිදුවන්නේද යන්න ඇගයීම

2.5.2 විගණන අරමුණ : සුරක්ෂිත මාර්ග නිර්මාණය සහ පද්ධති කළමනාකරණය කෙරෙහි බලපෑම ඇගයීම.

2.5.2.1 උප අරමුණ : නව මාර්ග සඳහා ආරක්ෂා අංග වැඩි දියුණු කිරීම සහ දැනට පවතින මාර්ග වැඩිදියුණු කිරීම සිදුවන්නේද යන්න ඇගයීම.

2.5.2.2 උප අරමුණ : ආරක්ෂාව සඳහා විගණන කටයුතු සිදු කර තිබේද යන්න ඇගයීම.

2.5.2.3 උප අරමුණ : මාර්ගයේ මිනිස් ක්‍රියාකාරකම් අවම කිරීම කර තිබේද යන්න ඇගයීම

2.5.2.4 උප අරමුණ : දුම්රිය හරස් මාර්ගවල ආරක්ෂා පද්ධති තිබේද යන්න ඇගයීම

2.5.2.5 උප අරමුණ : පාසල් ළමුන් සඳහා ආරක්ෂිත ප්‍රවාහන සේවාවක් ඇති කර තිබේද යන්න ඇගයීම

2.5.2.6 උප අරමුණ : අත්‍යවශ්‍ය ස්ථානවල බස් රථ නවතා තැබීමේ පහසුකම් ඇති කර තිබේද යන්න ඇගයීම

2.5.3 අරමුණ : ආරක්ෂිත වාහන ධාවනය වීම නිරීක්ෂණය කිරීම සඳහා ඵලදායී නිරීක්ෂණ වැඩසටහන් ස්ථාපනය කර තිබේද යන්න ඇගයීම.

2.5.4 විගණන අරමුණ : මාර්ග පරිහරණය කරන්නන්ගේ හැසිරීම් රටාව කෙරෙහි බලපෑම පිළිබඳ ඇගයීම.

2.5.4.1 උප අරමුණ: රියදුරු පුහුණු පාසල් අධීක්ෂණය පිළිබඳ ඇගයීම.

2.5.4.2 උප අරමුණ: නීතිරීති ඵලදායී ලෙස බලාත්මක කිරීම පිළිබඳ ඇගයීම.

2.5.4.3 උප අරමුණ: රක්ෂණ පද්ධතිය වැඩි දියුණු කිරීම පිළිබඳ ඇගයීම.

2.5.5 විගණන අරමුණ : අනතුරුවලින් පසු රැකවරණය පිළිබඳ ඇගයීම සඳහා රෝහල්වල මානව හා භෞතික පහසුකම් පිළිබඳ ඇගයීම.

### 3. විස්තරාත්මක විගණන නිරීක්ෂණ

#### 3.1 මාර්ග ආරක්ෂා කළමනාකරණ ධාරිතාවය ගොඩනැගීම

මාර්ග ආරක්ෂා කළමනාකරණ ධාරිතාව ගොඩනැගීම යටතේ මාර්ග ආරක්ෂාව සම්බන්ධයෙන් වගකීම දරනු ලබන රජයේ විවිධ රේඛීය අමාත්‍යාංශ, දෙපාර්තමේන්තු සහ ආයතන මෙන්ම පළාත් අමාත්‍යාංශ සහ පළාත් පාලන ආයතනවල ක්‍රියාකාරකම් සම්බන්ධීකරණය කිරීමට කටයුතු කෙරේ.

මෙම ප්‍රධාන අරමුණු ඉටුකර ගැනීම සඳහා මැදිහත්විය යුතු රාජ්‍ය ආයතන පහත පරිදි වේ.

- i. ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය
- ii. මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳ ජාතික සභාව
- iii. මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය
- iv. ශ්‍රී ලංකා පොලිස් දෙපාර්තමේන්තුව
- v. මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව

මෙම ආයතන විසින් මාර්ග ආරක්ෂණ කළමනාකරණ ධාරිතාව ගොඩනැගීම සම්බන්ධ විගණන නිරීක්ෂණයන් පහත පරිදි වේ.

##### 3.1.1 මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳ ජාතික සභාව

1998 අංක 05 දරන මෝටර් වාහන සංශෝධන පනත මඟින් ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය යටතේ මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳ ජාතික සභාව ක්‍රියාත්මක වේ. සෑමට සුරක්ෂිත මාර්ග පද්ධතියක් ඇති කිරීම යන තේමාව යටතේ ක්‍රියාත්මක වන මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳ ජාතික සභාව සභාපතිවරයෙකුගේ ප්‍රධානත්වයෙන් රාජ්‍ය ආයතන 16 ක් සහ රාජ්‍ය නොවන ආයතනයක නියෝජිතයකුගෙන් සමන්විත වේ.

මෝටර් වාහන පනතේ 213 “අ” උප වගන්තියෙන් මෙම සභාවේ කාර්යභාරය දක්වා ඇති අතර 213 “ආ” උප වගන්තිය මඟින් මාර්ග ආරක්ෂණ අරමුදල පිහිටුවා ඇත. මෙම අරමුදල සඳහා සියලුම රක්ෂණ සමාගම් තම තෙවන පාර්ශ්වීය වාහන රක්ෂණ ආදායමෙන් 1% ක මුදලක් මාසිකව මෙම අරමුදලට බැර කෙරේ. හඳුනා නොගත් මෝටර් වාහන වලින් සිදුවන අනතුරක් හේතුකොට ගෙන මරණයට හා බරපතල තුවාල ලබන පුද්ගලයන්ට 2015 ට පෙර රු. 100,000 ක් හා රු.75,000 ක් ලෙසද 2015 න් පසු එම මුදල රු.200,000 හා 100,000 ලෙසද වන්දි ප්‍රදානය කිරීම මෙම අරමුදලෙන් සිදුවේ. ඒ අනුව 2008 වසරේ සිට 2017 වසර දක්වා මිස ගිය පුද්ගලයන් 209 ක් සඳහා රු.31,555,000 ක් වන්දි වශයෙන්ද බරපතල තුවාල ලැබූ පුද්ගලයන් 182 ක් සඳහා රු.11,955,000 ක් වශයෙන් වන්දි මුදල් ලෙස ප්‍රදානය කර ඇත.

**3.1.1.1 කොමිසමක් බවට පත් කිරීම**

මාර්ග ආරක්ෂාව සම්බන්ධ දශකයේ ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම හා සීඝ්‍රයෙන් ඉහළ යන රථ වාහන අනතුරු පිළිබඳව කරුණු විමර්ශනය කිරීම සඳහා වන පාර්ලිමේන්තු විශේෂ කාරක සභාවේ අතුරු වාර්තාවේ ඇතුළත් කර ඇති නිර්දේශ අනුව රටේ මාර්ග ආරක්ෂාව වඩා හොඳින් කළමනාකරණය කිරීම සඳහා දැනට පවතින මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳ ජාතික සභාව සෞඛ්‍ය අමාත්‍යාංශයද ඇතුළත් කරමින් ජාතික කොමිසන් සභාවක් බවට පරිවර්තනය කොට ඊට අවශ්‍ය බලතල හා අධිකාරිය සහ මූල්‍ය සම්පත් ලබා දිය යුතු බව සඳහන් කර ඇත්තේ 2018 මැයි මාසය තෙක් එය ඉටු කර නොතිබුණි.

**3.1.1.2 ආයතනය ශක්තිමත් කිරීම**

මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳ ජාතික සභාව ශක්තිමත් කිරීම සඳහා ප්‍රමාණවත් පුහුණු කාර්ය මණ්ඩලයක් හා අවශ්‍ය යටිතල පහසුකම් සපුරාගත යුතු වුවද ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය යටතේ ක්‍රියාත්මක වන ආයතනයක් ලෙස කටයුතු කරන අතර මෙම සභාව ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය, ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව හා ශ්‍රී ලංකා ගමනා ගමන මණ්ඩලයට අනුයුක්ත නිලධාරීන් 11 ක ගෙන් හා කොන්ත්‍රාත් පදනම මත සේවය ලබාගත් නිලධාරියෙකුගෙන් හා අතීයම් කම්කරුවකුගෙන් සමන්විත වන බව නිරීක්ෂණය වූ අතර තවදුරටත් කාර්ය මණ්ඩල හා භෞතික සම්පත්වල අවශ්‍යතාවයක් පවතින බව සභාපතිවරයා විසින් 2017 නොවැම්බර් 23 දින විගණනය වෙත දන්වන ලදී.

**3.1.1.3 මාර්ග ආරක්ෂාව සඳහා වන ජාතික ප්‍රතිපත්තිය.**

මාර්ග ආරක්ෂාව සම්බන්ධ දශකයේ ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම හා ශීඝ්‍රයෙන් ඉහළ යන රථ වාහන අනතුරු පිළිබඳව කරුණු විමර්ශනය කිරීම සඳහා වන පාර්ලිමේන්තු විශේෂ කාරක සභා වාර්තාවේ 14වන ඡේදයේ දක්වා ඇති පරිදි 2011 සිට 2020 මාර්ග ආරක්ෂක ක්‍රියාකාරකම් දශකය පිළිබඳ සලකා බැලීමේදී හා ශ්‍රී ලංකාව ද අත්සන්කරුවකු වන මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳ එක්සත් ජාතීන්ගේ සංවිධානයේ යෝජනා සම්මතයට අනුව රජය විසින් ජාතිය වෙනුවෙන් ඉටු කළ යුතු කාර්යයක් ලෙස මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳ ජාතික ප්‍රතිපත්තියක් සම්පාදනය කර ක්‍රියාත්මක කිරීම නිර්දේශ කර තිබුණද 2017 නොවැම්බර් වන විටත් එවැනි ප්‍රතිපත්තියක් ස්ථාපිත කර නොතිබුණි.

**3.1.1.4 මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳ පර්යේෂණ පැවැත්වීම.**

මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳ ජාතික සභාව විසින් සම්බන්ධිත විෂයන් පිළිබඳව තොරතුරු රැස් කිරීම, පර්යේෂණ පැවැත්වීම හා ක්ෂේත්‍ර පරීක්ෂණ පැවැත්වීම මෙන්ම පර්යේෂණ වලට ආධාර කිරීම සිදු කළ යුතු විය. එසේම මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳව ජාතික ක්‍රියාකාරී සැලැස්මේ ක්‍රියාත්මක කළ යුතු කාර්යයක් ලෙස දක්වා ඇත්තේ පර්යේෂණ හා සංවර්ධන වෙනුවෙන් අරමුදලක් ඇති කළ යුතු බවත්, නව නිර්මාණ සඳහා නියමු ව්‍යාපෘති ඇරඹීම සඳහා මුදල් වෙන් කිරීම කළ යුතු බවත් දක්වා තිබුණි.

එසේ වුවද 2017 නොවැම්බර් 23 වන විටත් මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳ පර්යේෂණ හා නව නිර්මාණ සඳහා නියම ව්‍යාපෘති ඇරඹීම සඳහා මුදල් වෙන් කිරීමේදී කර නොතිබූ නමුත් තොරතුරු රැස්කිරීම සිදුකරන බව විගණනයේදී නිරීක්ෂණය විය.

**3.1.1.5 මාර්ග ආරක්ෂණ දශකයේ කාර්යසාධනය ඇගයීම.**

විස්තර පහත පරිදි විය.

(අ) මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳ දශකයේ ක්‍රියාකාරී සැලැස්මට අනුව දශකයේ කාර්යසාධනය වාර්ෂිකව හා වසර මැද ඇගයීම මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳ ජාතික සභාව විසින් කළ යුතු වුවද 2010-2020 දශකයේ පළමු භාගයේදී කිසිදු ක්‍රියාකාරකමක් හා කාර්යසාධනය ඇගයීමක් සිදු කර නොතිබුණ අතර දශකයේ දෙවන භාගයේදී විවිධ ක්‍රියාකාරකම් හා කාර්යසාධනය ඇගයීමක් සිදු කර කර තිබුණි.

(ආ) මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳ අන්තර්ජාතික දශකයට අනුව වර්ෂ 2011-2015 කාල පරිච්ඡේදයේ දී ශ්‍රී ලංකාව එම දශකයට අදාල වූ කුළුණු 05හි ක්‍රියාකාරීත්වය සපුරා නැති බව ලෝක සෞඛ්‍ය සංවිධානයේ ශ්‍රී ලංකා නියෝජිත ආයතනය විසින් දැනුම් දී තිබුණි. ලෝක සෞඛ්‍ය සංවිධානය මේ පිළිබඳව දක්වා ඇති කරුණු පහත දැක්වේ.

- ජාතික මාර්ග ආරක්ෂණ ප්‍රතිපත්තියක් නොතිබීම.
- ප්‍රාදේශීය වශයෙන් වේගසීමා පැනවීමට නොහැකි වීම.
- වයස අවුරුදු 8 ට අඩු දරුවන් රැගෙන යාම සම්බන්ධ නීති නොතිබීම.
- මාර්ග ආරක්ෂණ විගණන සිදු නොකිරීම .
- පයින් හා පා පැදියෙන් ගමන් කිරීමට උනන්දු කිරීම සඳහා වූ ප්‍රතිපත්තීන් නොතිබීම.
- පූර්ව රෝහල් රැකවරණයක් නොතිබීම.

**3.1.1.6 පරිගණක දත්ත ගබඩාවක් පවත්වාගෙන යාම.**

අංක 138/4 හා 2008 අප්‍රේල් 04 දිනැති අති විශේෂ ගැසට් පත්‍රයේ සඳහන් නියෝග ප්‍රකාර, මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳ ජාතික සභාවේ ප්‍රධාන කර්තව්‍යයක් ලෙස රට වාහන ප්‍රමාණය සහ ඒවායේ ලක්ෂණ හා සංයුතිය, මාර්ග අනතුරු, මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳ දේශීය හා ජාත්‍යන්තර සංඛ්‍යා ලේඛන පිළිබඳ පරිගණක දත්ත ගබඩාවක් පවත්වාගත යුතු බව දක්වා ඇතත් එය ඉටු කර නොතිබුණි.

### 3.1.2 පොලිස් දෙපාර්තමේන්තුව

රටේ රථ වාහන නීති ක්‍රියාත්මක කිරීම සම්බන්ධයෙන් වැදගත් කාර්යයක් ඉටු කරනු ලබන්නේ ශ්‍රී ලංකා පොලිසිය මඟිනි. රථවාහන වැරදි අධීක්ෂණය කිරීම, ඒවා පාලනය වන අයුරින් වැරදිකරුවන්ට කටයුතු කිරීම, දඩ නියම කිරීම හෝ අධිකරණය වෙත පැමිණවීම හා මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳ කරුණු සම්බන්ධව කටයුතු කිරීම හා මාර්ග ආරක්ෂාව සම්බන්ධයෙන් මහජනයා දැනුවත් කිරීම පොලිසිය මගින් සිදුවේ. ඒ අනුව රථ වාහන වැරදි අවම වන අයුරින් කටයුතුකිරීමට හැකි බිම් මට්ටමේ ඇති ප්‍රධාන ආයතන වන්නේ ශ්‍රී ලංකා පොලිසිය වන අතර, ඒ සඳහා ප්‍රශස්ථ ආකාරයෙන් නිලධාරීන් සේවයේ යෙදවීම මඟින් මාර්ග අනතුරුවලට හේතු වන ඉඩකඩ පාලනය කිරීමට සෘජු බලපෑමක් ඇති කරනු ලැබිය හැක.

ඒ අනුව රථ වාහන නීති උල්ලංඝනය කිරීම් හඳුනාගැනීමටත්, විමර්ශන කටයුතු සිදු කිරීමටත්, අවශ්‍ය වන ආකාරයේ සවිස්තර පුහුණුවක් ලබාදීමට රථ වාහන පොලිස් මූලස්ථානයේ පුහුණු ඒකකයක් ස්ථාපිත කර ඒ මඟින් මනා පුහුණුවක් ලබා දිය යුතු වූවත් එසේ නොවන බව පහත කරුණු අනුව නිරීක්ෂණය විය.

#### 3.1.2.1 පොලිස් රථ වාහන පුහුණු ඒකකය

විස්තර පහත පරිදි විය.

- (අ) අනතුරු පාලනය හා අවම කිරීම සම්බන්ධ රියදුරන්ගේ හා පදිකයින්ගේ වර්ග රටාවන් බෙහෙවින් බලපාන නමුත් ශ්‍රී ලංකා පොලිසිය මඟින් සිදු කෙරෙන සෘජු දායකත්වය මඟින් ඔවුන්ගේ අහිතකර වර්ග රටාවන් වෙනස් කිරීම මඟින් රථවාහන අනතුරු අවම කර තිබීම කළ හැකි මැදිහත්වීම සැලකිල්ලට ගෙන එම කාර්ය සාර්ථක ලෙස ඉටු කිරීම සඳහා අදාළ නිලධාරියාට මනා පුහුණුවක් හා ඒ පිළිබඳ මහ පෙත්වීමක් ලබාදීම මේ සඳහා වන ඵලදායී පියවරක් බව හඳුනා ගත හැක. එම අරමුණු ඉටු කර ගැනීම වෙනුවෙන් සැලසුම් කර ඇති එම දත්ත මඟින් සිදු වී ඇති අනතුරුවල සංයුතිය තුළින් වැදගත් තොරතුරු අනාවරණය කර ගැනීමට අවස්ථාව සැලසෙන බැවින් දත්ත පද්ධතියක් ස්ථාපිත කිරීමේ අරමුණු අපේක්ෂිත පරිදි ඉටු විය යුතුවේ. ඉදිකිරීම් අවසන් නොවී ඇති රථ වාහන පොලිස් මූලස්ථානයේ තෙවන මහලේ වර්ග අඩි 20×30 ක ප්‍රමාණයක් පුහුණු ශාලාව ලෙස ද වර්ග අඩි 8×8 ප්‍රමාණයක් පුහුණු කාර්යාලය ලෙස ද භාවිතා වේ. එම ස්ථානයේ එක් වරකට පුහුණු කළ හැක්කේ නිලධාරීන් 40 ක් පමණක් වන අතර 2015 සිට 2017 දක්වා පසුගිය වර්ෂ 3ක ජ්‍යෙෂ්ඨ රථ වාහන කළමනාකරණ පාඨමාලාව පුහුණු කරන ලද නිලධාරීන් සංඛ්‍යාව 180 ක්ද, කනිෂ්ඨ රථ වාහන කළමනාකරණ පාඨමාලාව පුහුණු කරන ලද නිලධාරීන් සංඛ්‍යාව 562 ක්ද , එක් දින රථ වාහන පාඨමාලාව පුහුණු කරන ලද නිලධාරීන් සංඛ්‍යාව 87 ක්ද , දෙදින රථ වාහන පාඨමාලාව පුහුණු කරන ලද නිලධාරීන් සංඛ්‍යාව 104 ක්ද වන බව නිරීක්ෂණය විය.

(ආ) විගණන පරීක්ෂාවේදී නිරීක්ෂණය වූ පරිදි 2015 දෙසැම්බර් 31 දිනට පොලිස් රථවාහන කොට්ඨාශයන් 41ක සේවයේ නියුතු නිලධාරීන් 7,041ක ගෙන් පොලිස් නිලධාරීන් 5,089ක් එනම් 72%ක ප්‍රමාණයක් රථ වාහන අංශවලට අනුයුක්ත නිලධාරීන් සඳහා ලබා දෙන න්‍යායාත්මක හා ප්‍රායෝගික පුහුණුව සහිත දිගු කාලීන පාඨමාලාවක් වන ජ්‍යෙෂ්ඨ හා කනිෂ්ඨ රථ වාහන කළමනාකරණ පාඨමාලාව හදාරා නොතිබුණි. ඒ අනුව මෙම රථ වාහන පොලිස් පුහුණු ඒකකය සතු ඉඩකඩ හා වාර්ෂිකව පුහුණු කරනු ලබන නිලධාරීන් සංඛ්‍යාව ප්‍රමාණවත් නොවන බව නිරීක්ෂණය විය.



(ඉ) මුලස්ථානය

**3.1.2.2 භෞතික පහසුකම්**

මෙම පුහුණු ඒකකය ශක්තිමත් කිරීම මාර්ග ආරක්ෂණ දශකයේ කාර්යයක් වන අතර ඒ අනුව අවශ්‍ය භෞතික පහසුකම් සැපයීම සිදුකළ යුතු වුවත් 2017 දෙසැම්බර් 31 දිනට එම ඒකකයේ දේශණ සඳහා අවශ්‍ය උපකරණ, පරිගණක, මුද්‍රණ යන්ත්‍ර හා පුහුණුව සඳහා අවශ්‍ය වාහන අඩුපාඩු පැවතුණි.

**3.1.2.3 මාර්ග අනතුරු පිළිබඳ දත්ත පද්ධතිය ස්ථාපිත කිරීම**

විස්තර පහත පරිදි විය.

(අ) වර්තමානයේදී රථ වාහන පොලිස් මූලස්ථානය මඟින් රථ වාහන අනතුරු දත්ත රැස් කිරීම හා විශ්ලේෂණය කරනු ලබයි. නමුත් මෙම දත්ත පද්ධතියට මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳ ජාතික සභාව, මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව, සෞඛ්‍ය අමාත්‍යාංශය සහ රක්ෂණ ආයතනයන්ට ප්‍රවේශ විය නොහැකි බව නිරීක්ෂණය විය.

(ආ) 1951 අංක 17 දරණ මෝටර් රථ ප්‍රවාහන පනතේ (2009 අංක 18 දරණ මෝටර් රථ ප්‍රවාහන පනතින් සංශෝධිත 161 ඇ උප වගන්තිය) අනුව යම් රිය අනතුරකදී අනතුරට අදාළව සංඛ්‍යා ලේඛන වාර්තා සකස් කිරීමේ කාර්යය සඳහා එම අනතුරු සම්බන්ධයෙන් රක්ෂණය කරනු ලබන්නේ යම් රක්ෂණකරුවෙකු වෙතද එම රක්ෂණකරු විසින් එම අනතුරු පිළිබඳව ළගම ඇති පොලිස් ස්ථානාධිපතිවරයා වෙත වාර්තා කළ යුතුය. නමුත් පොලීසිය විසින් හා ශ්‍රී ලංකා රක්ෂණ



සංගමය විසින් එකතු කර ඇති අනතුරු පිළිබඳ දත්ත සසඳා බැලූවිට ඒවා අතර විශාල වෙනස්කම් පහත පරිදි නිරීක්ෂණය විය

වර්ෂය	පොලිසිය වෙත වාර්තා වූ අනතුරු සංඛ්‍යාව	රක්ෂණ ආයතන වෙත වාර්තා වූ අනතුරු සංඛ්‍යාව	වෙනස
2008	29,864	392,038	362,174
2009	33,094	351,537	318,443
2010	37,603	335,836	298,233
2011	40,258	431,505	391,247
2012	42,088	566,127	524,039
2013	37,877	492,534	454,657

(ඇ) දත්ත පද්ධතිය පවත්වාගෙන යාම.

දත්ත ඇතුළත් කිරීම හා විශ්ලේෂණය කිරීම සඳහා සංවර්ධනය කර ඇති පරිගණක වැඩසටහන් පොලිස් දෙපාර්තමේන්තුව සතුව පැවතුණි. එයට දත්ත ඇතුළත් කිරීම සඳහා මොරටුව විශ්ව විද්‍යාලය මගින් අවශ්‍ය මූලික පුහුණුවක් පොලිස් නිලධාරීන් 92 දෙනෙකුට පමණක් ලබා දී තිබුණි. රථ වාහන අනතුරු පිළිබඳ දත්ත පද්ධතිය යාවත්කාලීනව පවත්වා ගැනීමට රථවාහන මූලස්ථානයේ සංඛ්‍යා ලේඛණ අංශයේ කාර්යාලයීය උපකරණ අවශ්‍යතාවය 2017 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට සපුරා නොමැති බව නිරීක්ෂණය විය.

### 3.2 සුරක්ෂිත මාර්ග නිර්මාණය සහ පද්ධති කළමනාකරණය කිරීම

මාර්ග අනතුරු සඳහා මාර්ගවල ප්‍රමාණවත් බව, තත්ත්වය හා ඒවායේ පැවතිය යුතු මූලික අවශ්‍යතාවය ප්‍රධාන සාධකයන් ලෙස හඳුනා ගෙන ඇති බව මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳ විශේෂඥයින් පිළිගෙන ඇති මතයකි. ඒ අනුව මාර්ග අනතුරු දශකයේ 2 වන කුළුණ ලෙස සුරක්ෂිත මාර්ග නිර්මාණය කිරීම සහ පවතින මාර්ගවල සුරක්ෂිතතාවය ඇති කිරීම සිදුකළ යුතු බවට හඳුනාගෙන ඇත. මෙකී කාර්යයන් ඉටුකිරීම මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය විසින් ඉටු කරනු ලබයි. මෙකී ආයතන විසින් ඉටුකළ යුතු කාර්යයන් පිළිබඳ මාර්ග අනතුරු වැළැක්වීමේ දශකයේ කාර්ය භාරය තුළ සහ පාර්ලිමේන්තු කාරක සභා වාර්තාවේ කරුණු දක්වා ඇත. එම කාර්යයන් ඉටුකර ගැනීම සම්බන්ධ විගණන නිරීක්ෂණ පහත දැක්වේ.

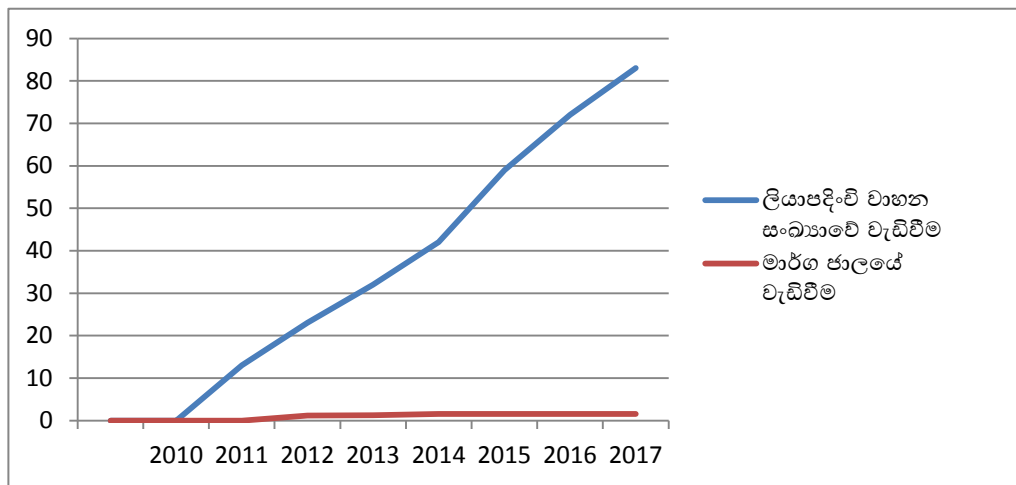
### 3.2.1 මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය

#### 3.2.1.1 මාර්ග ජාලය

පාර්ලිමේන්තු කාරක සභාවේ අතුරු වාර්තාවේ 12 ‘ආ’ 4 උප වගන්තිය පරිදි සීඝ්‍රයෙන් ඉහල යන රථ වාහන සංඛ්‍යාවට අනුරූපී ලෙස ශ්‍රී ලංකාවේ මාර්ග පද්ධතිය ප්‍රමාණවත් නොවන බව හඳුනාගෙන තිබුණි.

එසේම පහත සඳහන් සංඛ්‍යා ලේඛන විශ්ලේෂණයේදීද තහවුරු වන්නේ වාහන ලියාපදිංචි වන වේගයට සාපේක්ෂව ශ්‍රී ලංකාවේ මාර්ග ජාලය වැඩිදියුණු වී නොමැති බවය.

වර්ෂය	ලියාපදිංචි වාහන සංඛ්‍යාව	ලියාපදිංචි වාහන සංඛ්‍යාවේ වැඩිවීම(සියයට)	මාර්ග ජාලය km	මාර්ග ජාලයේ වැඩිවීම (සියයට)
2010	3,954,311	0	12,019	0
2011	4,479,732	13	12,019	0
2012	4,877,027	23	12,165	1.21
2013	5,203,678	32	12,169	1.24
2014	5,633,234	42	12,208	1.57
2015	6,302,141	59	12,210	1.59
2016	6,795,469	72	12,210	1.59
2017	7,247,122	83	12,220	1.67



### 3.2.1.2 මාර්ග ආරක්ෂිත විගණනයන්

මාර්ග ආරක්ෂණ දශකයේ ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම අනුව මාර්ග ආරක්ෂණ විගණන පැවැත්වීම මඟින් මාර්ගවල අඩුපාඩු හා විශේෂිත තත්ත්වයන් හඳුනා ගැනීමේ අවස්ථාවක් උදාවන බැවින් එම කාර්ය විධිමත් කළ යුතු ඒ සඳහා මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ ඉංජිනේරුවන් පුහුණු කළ යුතු වේ. වසර 4ක කාලයක් තුළ එක් නිශ්චිත මාර්ගයක් අඩුම වශයෙන් මාර්ග ආරක්ෂණ විගණන එකක් හෝ පැවැත්වීම සිදුකළ යුතු බවත් දක්වා තිබුණි. එසේ වුවද 2016, 2017 වර්ෂවල සේවය කරන

ලද මුළු ඉංජිනේරුවන් සංඛ්‍යාව පිළිවෙලින් 642 ක් හා 665 ක් වුවද කිසිදු මාර්ග ආරක්ෂණ විගණනයක් සිදුකර නොතිබුණි.

### 3.2.2 ප්‍රධාන මාර්ගවල පදිකයන් මාර්ගයට ඇතුළුවීම වැලැක්වීම

පසුගිය වර්ෂ 08 ක මාර්ග අනතුරු පිළිබඳ දත්ත පරීක්ෂාවේදී නිරීක්ෂණය වූ පරිදි මාර්ග අනතුරුවලින් සිදුවන බරපතල තුවාල වලින් 23% ක් ද මරණ සංඛ්‍යාවෙන් 31%ක් ද පදිකයන් ගොදුරු වන බව බව හඳුනාගෙන තිබුණි. මේ අනුව මාර්ග ආරක්ෂණ දශකයේ ක්‍රියාකාරී සැලැස්මේ ඇතුළත් වී ඇති එක් කාර්යයක් වනුයේ ප්‍රධාන මාර්ගවල පදිකයන් මාර්ගයෙන් ඇතුළුවීම වැලැක්වීම සඳහා මංසන්ධි අසල හා තදබදය ඇති වානිජ ප්‍රදේශවල වැටවල් ඉදිකිරීම හා ද්විත්ව මාර්ගවල මාර්ගයේ ශබ්ද නංවන තීරු යොදා හරි මැද සලකුණු කිරීම විය.

එසේම පාර්ලිමේන්තුවට ඉදිරිපත් කළ අතුරු වාර්තාවේ 12 (අ) 7.3 හා 12 (අ) 7.4 ඡේදවලද දක්වා ඇති පරිදි පවතින ඉඩකඩ සැලකිල්ලට ගනිමින්, වාහනවල වේගය අඩු කිරීම සඳහා පදික මාරු නිසි පරිදි ස්ථාපිත කිරීම හා අනතුරුදායක වංගු, මාර්ගයේ අද්දර හා මංසන්ධිවල හඩ නංවන ගැටිති තීරු ඉදිකළ යුතු බවත්, පදිකයන් මාර්ගයන්ට පිවිසීම වැලැක්වීම සඳහා යටත් පිරිසෙන් මංසන්ධිවල සහ තදබදය සහිත වානිජ ප්‍රදේශවල ප්‍රධාන මාර්ගය දෙපස වැටවල් ඉදිකළ යුතු බවට හඳුනාගෙන තිබුණි.

නමුත් මේ සම්බන්ධව දිවයින පුරා පිහිටි පොලිස් කොට්ඨාශ මගින් ලබාගත් තොරතුරුවලට අනුව එසේ හඬ නංවන ගැටිති හා පදික වැටවල් ඉදිකර නොතිබූ අවස්ථා අනාවරණය විය. විගණනයට ලද තොරතුරුවලට අනුව පොලිස් කොට්ඨාශ 16 ක විවිධ ඇති ස්ථාන 46 ක් තුළ පදිකයන්ට මාර්ග අනතුරුවලට මුහුණදීමට සිදු ව තිබූ බව නිරීක්ෂණය විය.

**3.2.3 සේවා මාර්ග ඉදි කිරීම**

මාර්ග ආරක්ෂණ දශක වැඩසටහනේ ඇතුළත් වී තිබූ පරිදි විදුලිය, දුරකථන සහ ජල සැපයුම් මාර්ගවල සේවා සැපයුම් ඉටුකිරීම සඳහා කොට්ඨාස්වලට ඉදි කිරීම මහා මාර්ග ඉදිකිරීම් සහ ප්‍රතිසංස්කරණය සඳහා වන සියලු අනාගත ව්‍යාපෘතීන්හි අනිවාර්ය අවශ්‍යතාවයක් විය යුතු බවත්, එම ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා අවශ්‍ය මූලධනය ලබා ගැනීමට අවශ්‍ය ක්‍රමවේදයක් ස්ථාපිත කල යුතු බවත්, මාර්ගය පසෙකින් දැනට පවතින විදුලි, දුරකථන සහ ජල සැපයුම් මාර්ග ඉවත්කර ඒවා භූගතව හෝ දුම්රිය මාර්ගයන්ට සමාන්තරව ස්ථාපිත කල යුතු බවත්, දක්වා තිබුණු අතර, විශේෂයෙන් නාගරික ප්‍රදේශවල කෙරෙන ඉදිකිරීම්වලදී මෙය අත්‍යවශ්‍ය අංගයක් බවට හඳුනා ගත හැකි විය.

එසේ වුවද, දිවයින පුරා පිහිටි පොලිස් කොට්ඨාශ මගින් ලබාගත් තොරතුරුවලට අනුව 2015 දෙසැම්බර් 31 දිනට පොලිස් කොට්ඨාශ 15කට අදාළ සංඛ්‍යා දත්තවලට අනුව විදුලි හා දුරකථන රැහැන් කණු මාර්ගයට බාධාවක් වන ලෙස පවතින අවස්ථා 109 පැවති බවත් එම හේතුව නිසා මාර්ග අනතුරු 14 ක් සිදුවී තිබුණු බවත් අනාවරණය විය.

**3.2.4 කහ ඉරි/ සුදු ඉරි , පදික මාරු, පාලම්, උඩ පාලම් පවත්වාගෙන යාම**

මාර්ග ආරක්ෂණ දශකයේ ක්‍රියාකාරී සැලැස්මට අනුව හා උක්ත පාර්ලිමේන්තු වාර්තාවේ 12 අ 7 1 උප වගන්තිය අනුව නිසි පරිදි පදික මාරු පහසුකම් පදිකයන්ට සැපයිය යුතු බවත්, මාර්ග මතුපිට කහ පැහැයෙන් සලකුණු කරන ලද පදික මාරු පරාවර්ථක සායම් යොදා ඇදිය යුතු බවත්, දක්වා ඇත. නමුත්, 2015 දෙසැම්බර් 31 දිනට පොලිස් කොට්ඨාශ 18ක පදික මාරුවල සංඥා සලකුණු නිසි පරිදි යොදා නොමැතිවීම මෙන්ම ඒවා මැකී තිබූ අවස්ථා 355ක් පැවති බැවින් සිදුව තිබූ මාර්ග අනතුරු 196 ක් සඳහා එම අඩුපාඩුව බලපා තිබූ බවට අනාවරණය විය.

**3.2.5 පදික මාරු බස් නැවතුම්, මංසන්ධි ආසන්නයේම පිහිටා තිබීම.**

මාර්ග ආරක්ෂණ දශකයේ ක්‍රියාකාරී සැලැස්මට අනුව හා පාර්ලිමේන්තු වාර්තාවේ 12 (අ) 7.11 ඡේදය අනුව මගීන් බස් රථ වලට ගොඩවීමේදී බැසයාමේදී පියවර වැරදීමෙන් සහ බස් නැවතුම් අසල පාර මාරුවීම් වලදී අනතුරු සිදුවීමට ඉඩ කඩ ඇති බැවින් පසු පසින් ගමන් කරන රථ ධාවනයට බාධා නොවන ආකාරයට ප්‍රධාන මාර්ග දිගේ සුදුසු ස්ථානවල බස් රථ නැවැත්වීමේ ස්ථාන ඉදි කල යුතු බව දක්වා ඇත. එසේ වුවද, පොලිස් කොට්ඨාශ 28 ක ස්ථාන 293 කදී මාස 2 සිට වසර 8 දක්වා කාලයක සිට පදික මාරු බස් නැවතුම් මංසන්ධි ආසන්නයේම පිහිටා තිබීම නිසා මාර්ග අනතුරු 368 ක් සිදුවූ බව 2015 දෙසැම්බර් 31 දිනට ලබාගත් තොරතුරු අනුව නිරීක්ෂණය විය.

### 3.2.6 පාසල් වෑන් රථවල ගුණාත්මකභාවය, ප්‍රමිතිය හා සුදුසු ධාවන තත්ත්වය පවත්වාගෙන යාම

මාර්ග ආරක්ෂණ දඟකයේ ක්‍රියාකාරී සැලැස්මට අනුව පාසල් ළමුන් සඳහා ආරක්ෂිත ප්‍රවාහන සේවාවක් ඇති කල යුතු බව දක්වා ඇත. එසේම 2013 පෙබරවාරි 23 දිනැති අංක 39/2013 දරන රථ වාහන උපදෙස් වක්‍රලේඛය හා 2014 ජූනි මස නිකුත් කරන ලද රථවාහන උපදෙස් වක්‍රලේඛ අංක 65/2014 ප්‍රකාරව ශ්‍රී ලංකාව තුළ ධාවනය වන පාසල් ළමුන් ප්‍රවාහනය සිදු කරනු ලබන පුද්ගලික වාහන සංඛ්‍යාව දිනෙන් දින ඉහල යාම හා ඒවායින් සිදුවන රිය අනතුරු සංඛ්‍යාව ද දිනෙන් දින ඉහලයාම හේතුවෙන් පාසල් දරුවන් හට මහා මාර්ගයන්හි උපරිම ආරක්ෂාව සැලසීම පොලිසියේ වගකීම බව දක්වා ඇත.

මේ වගකීම ඉටුකිරීම සඳහා පාසල් වෑන් රථ මාස 3කට වරක් පරීක්ෂා කලයුතු වීම හා ඒ හා සම්බන්ධ තවත් උපදෙස් මෙම වක්‍රලේඛයේ ඇතුළත් කර තිබුණි. එසේ වුවද, දක්වා ඇත. නමුත් 2015 වර්ෂයේදී පොලිස් කොට්ඨාශ 10 ක ධාවනය කර වූ පාසල් වෑන් රථ 5296 කින් පරීක්ෂා කිරීම සිදුකර තිබුණේ පාසල් වෑන් රථ 3126 ක් බව නියැදි පරීක්ෂාවේ දී අනාවරණය විය.

### 3.2.7 ආලෝකකරණය

මාර්ග ආරක්ෂණ දඟකයේ ක්‍රියාකාරී සැලැස්මට අනුව බස්නාහිර පළාතේ A1,A2,A3 සහ A4 මාර්ගවල කොළඹ සිට කිලෝමීටර් 50 ක් දුරට විදුලි පහන් පහසුකම් සැපයීම අවශ්‍යතාවයක් විය. එසේම මාර්ග සහ මංසන්ධි ප්‍රමාණවත් ලෙස ආලෝකකරණය කිරීමෙන් අනතුරු අවදානම වලක්වා ගත හැකි බැවින් සියලු මහා මාර්ගයන්හි නිසි ආලෝකකරණ පහසුකම් සැපයිය යුතුය. නමුත් බස්නාහිර පළාතේ A1- A33 දක්වා මාර්ගවලින් 2017 දෙසැම්බර් 31 දිනට විදුලිය ස්ථාපිත කර තිබීම පිළිබඳ විගණන පරීක්ෂාවේදී අනාවරණය වූ පරිදි A 8 මාර්ගයේ ආලෝකකරණය කර තිබුණේ කිලෝමීටර් 6.5 ක දුරක් පමණක් වන අතර A 1 මාර්ගයේ කිලෝමීටර් 34 ක දුරක්ද A 33 මාර්ගයේ කිලෝමීටර් 12 ක් ද වශයෙන් ආලෝකකරණය කර තිබෙන බව නිරීක්ෂය විය.

එසේම මෙම විගණනයට අදාළව වාර්තා වූ තොරතුරුවලට අනුව දිවයින පුරා පිහිටි පොලිස් කොට්ඨාශ මගින් ලබාගත් තොරතුරුවල ඇතුළත් පරිදි 2015 දෙසැම්බර් 31 දිනට ලංකාව පුරා මාස 6 සිට දීර්ඝ කාලයක් තිස්සේ පොලිස් කොට්ඨාශ 30ක රාත්‍රී කාලයේ විදුලි පහන් ක්‍රියා විරහිත වන අවස්ථා 475 ක් නිසා මාර්ග අනතුරු 108 ක් සිදුවූ බව අනාවරණය වී තිබුණි.

**3.2.8 ගමනාගමනයට බාධා වන හා රිය අනතුරු සිදුවීමට බලපාන ඉංජිනේරු දෝෂ ඉවත් කිරීම.**

අංක 55/2014 (දින රහිත) රථ වාහන උපදෙස් වක්‍රලේඛයේ පරිදි පසුගිය වර්ෂවල සිදු වූ රිය අනතුරු දෙස සැලකිල්ලෙන් පරීක්ෂා කිරීමේදී මාර්ගයේ දෝෂ නිසාම සිදුවූ රිය අනතුරු විශාල ගණනක් වාර්තා වී ඇත. මෙම මාර්ග ඉංජිනේරු දෝෂ රිය ගමනාගමනය හා මාර්ග ආරක්ෂාව සම්බන්ධව කටයුතු කරන පොලිස් නිලධාරීන් විසින් වැලැක්වීමට හා නිවැරදි කිරීමට කටයුතු කල යුතු බවට පොලිස් දෙපාර්තමේන්තු නියෝග සී1 නැමති ආකෘතියේ දක්වා ඇත.

එසේම එම දෝෂ සම්බන්ධව මාර්ග ආරක්ෂක කමිටු රැස්වීම්වලදී වගකිව යුතු ආයතන සමඟ සාකච්ඡා කර නිවැරදි කිරීමට එම ආයතන දැනුවත් කලයුතු බවත්, දෙවන තුන්වන මාසවලදී එම ආයතන සමඟ එක්වී දෝෂ ඉවත් කිරීමට පොලිස් නිලධාරීන් මැදිහත්වී කටයුතු කලයුතු බවත්, ඉවත් කිරීමට දැනුම් දුන් ඉංජිනේරු දෝෂ පිළිබඳව වගකිව යුතු ආයතන විසින් දිගින් දිගටම නිවැරදි කිරීම් මග හරිමින් කටයුතු කරන අවස්ථාවල අපරාධ නඩු විධාන සංග්‍රහයේ 99 වගන්තිය ප්‍රකාරව මහජන පීඩා සිදු කිරීම යටතේ අධිකරණයට වාර්තා කර කොන්දේසි සහිත ආඥාවක් ලබාගත යුතු බවත් පෙන්වා දී ඇත. නමුත් 2015 වර්ෂයේදී නිවැරදි කිරීම් නොකරන ලද මාර්ග ඉංජිනේරු දෝෂ 13 ක් සම්බන්ධයෙන් ඇතැම් දෝෂ අනතුරු සිදුවීම හා ධන සම්බන්ධයක් පැවැතුනි. විස්තර පහත පරිදි විය.

ඉංජිනේරු දෝෂයේ ස්වාභාවය -----	අනාවරණය වූ දෝෂ සංඛ්‍යාව -----	සිදුවූ අනතුරු සංඛ්‍යාව -----
(1) පදික මාරු, බස් නැවතුම්, මං සන්ධි ආසන්නතයේම පිහිටා තිබීම	293	368
(2) පදික මාරුවල සංඥා ලකුණු නිසි පරිදි යොදා නොතිබීම හා ඒවා මැකී තිබීම	467	183
(3) පාලම්, බෝක්කු ආදියෙහි පෙර දැනුම් දීමේ සංඥා කණු නොමැතිවීම හා පාලම් ඇදී නොමැතිවීම	221	76
(4) මහාමාර්ගයන්හි මැද දූපත් නොමැතිකම හා තිබෙන ඒවා නිසි පරිදි වර්ණ ගන්වා නොතිබීම	63	74
(5) කලින් දෙදිසාවකට ධාවනය සකස් කර තිබූ මාර්ගවලට නිසි අතට ධාවනය සඳහා වර්තමානයේ වෙනස්කර ඇති මාර්ගවල පෙර පරිදි සංඥා සලකුණු පිහිටා තිබීම	22	31
(6) මාර්ගයේ වලවල් හැරී තිබීම	536	125
(7) මාර්ගයේ දෙදිසාවකට ඇති බස් නැවතුම් දෙකම නිසි පරතරයකින් තොරව දෙපැත්තෙන් එක ලග පිහිටීම	53	129
(8) මාර්ගය අයත් අධිකාරියේ නිසි අවසරය නැතිව ඉදිකර ඇති අනවසර ඉදිකිරීම	84	64
(9) මාර්ගයේ භෞතික පිහිටීම අනුව පාලන සංඥා	237	143

නිසි පරිදි නොතිබීම		
(10)විදුලි, දුරකථන රැහැන් කණු අනාරක්ෂිත ලෙස මාර්ගයේ පිහිටා තිබීම	108	12
(11)ඇතැම් මාර්ග අළුත්වැඩියා දීර්ඝ කාලයක් සිදුකිරීම නිසා පස්, ගල් කණු ආදිය රැදී තිබීම	93	95
(12)විදුලි පහන් ක්‍රියා විරහිත වී තිබීම	466	107
(13)බස් නැවතුම් පොලවල් සලකුණු කර නොතිබීම	295	27

### 3.2.10 රිය අනතුරු බහුලව සිදුවන ස්ථාන (Black Spot)

මාර්ග කැඩී තිබීම, අනතුරුදායක වංගු තිබීම, අනතුරුදායක පල්ලම් තිබීම, මාර්ගය පටු වීම, මාර්ග සංඥා නොමැතිවීම වැනි අවස්ථාවලදී ඒ සඳහා මැදිහත්වීම මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය විසින් ඉටු කළ යුතු ප්‍රධාන කාර්යයන් වුවද, තම කාර්යයන් ප්‍රමාණවත් පරිදි ඉටු නොකිරීම නිසා පොලිස් කොට්ඨාශ 23ක රිය අනතුරු බහුලව සිදුවන ප්‍රදේශ 2014 ක් 2015 වර්ෂයේදී පොලිස් ස්ථාන මගින් හඳුනාගෙන ඇත. මෙම හඳුනාගත් ස්ථාන 204 ක් පිළිබඳව පොලිස් ස්ථාන මගින් මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය දැනුවත් කළද ඒවා නිවැරදි කර නොමැති බව අනාවරණය විය.

### 3.3 ආරක්ෂිත වාහන ධාවනය වීම නිරීක්ෂණය කිරීම සඳහා ඵලදායී නිරීක්ෂණ වැඩසටහන් ස්ථාපනය කර තිබීම

මේ යටතේ වාහන ලියාපදිංචිය සඳහා වන ප්‍රමිතීන් ඇති කිරීම, වාහන මහා මාර්ගයේ ධාවනයට සුදුසු බැව් නිරීක්ෂණය කිරීම සඳහා ඵලදායී නිරීක්ෂණ වැඩසටහන් ස්ථාපනය, බයිසිකල්, මෝටර් බයිසිකල් හා ත්‍රිරෝද රථ නියාමනය ට්‍රැක්ටර් සම්බන්ධයෙන් සීමා පැනවීම හා වාහන ආනයනය නියාමනය කිරීම යන කාර්යයන් සිදු කිරීම අදහස් වේ. මෙම කාර්යයන් ඉටුකිරීමේදී මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව හා පොලිසිය මැදිහත්ව ක්‍රියා කරනු ලැබේ. මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව විසින් මෙම එක් එක් කාර්යයන් ඉටු කිරීමට අදාළ විගණන නිරීක්ෂණ පහත දැක්වේ.

#### 3.3.1 භාවිතයේ නොපවතින මෝටර් වාහනවල ලියාපදිංචිය අවලංගු කිරීම

දිගු කාලයක සිට භාවිතයේ නොපවතින මෝටර් වාහනවල ලියාපදිංචිය අවලංගු කළ යුතු බවත්, විනාශ වූ කොටස් ගලවන ලද, කැඩීගිය හෝ වෙනයම් ආකාරයකින් ස්ථිර වශයෙන් භාවිතයට ගත නොහැකි තත්ත්වයට පත් වූ මෝටර් වාහන අවලංගු කිරීමේ ලැයිස්තුවට ඇතුළත් කළ යුතු බවත්, වාහන හිමිකරුවන්හට තමාගේ වාහනවල තත්ත්වය පිළිබඳව මෝටර් රථ වාහන කොමසාරිස්වරයා වෙත දැනුම් දීම සඳහා ආදර්ශ අයදුම්පත්‍රයක් මුද්‍රණය කිරීමට හා රජයේ ගැසට් පත්‍රයේ පළකිරීමට

නියමිත බවත් පාර්ලිමේන්තු වාර්තාවේ දක්වා ඇත. නමුත් මේ සම්බන්ධයෙන් එසේ කටයුතු කර නොමැති බව පහත කරුණු අනුව නිරීක්ෂණය වේ.

“අ.පො.ස උසස් පෙළ තාක්ෂණවේදය විෂය ධාරාවට අදාළ ප්‍රායෝගික ක්‍රියාකාරකම් සඳහා අවශ්‍යවන ගර්භිත වාහන ලබා ගැනීම” සඳහා 2014 ජනවාරි 31 දිනැති අමාත්‍ය මණ්ඩල පත්‍රිකා අංක අමප/14/0220/530/009 වූ යන මැයෙන් අධ්‍යාපන ඇමතිතුමා ඉදිරිපත් කළ අමාත්‍ය මණ්ඩල සංදේශය සඳහා 2014 පෙබරවාරි 28 දිනැති අමාත්‍ය මණ්ඩල රැස්වීමේදී අනුමැතිය ලබා දී තිබුණි. 2013 වර්ෂයේදී ද්විතීක පාසල් 250කට තාක්ෂණවේදය විෂය ධාරාව හඳුන්වාදෙන ලද අතර දෙවන අදියර ලෙස 2014 වර්ෂයේදී පාසල් 150ක එය ක්‍රියාත්මක කිරීමට නියමිත විය. ඒ අනුව රජයේ ආයතනවල ගොඩගැසී ඇති අපහරණය කළ යුතු රථවාහන මෙම විෂය හඳුන්වා දෙනු ලැබූ පාසල්වල ප්‍රායෝගික සුභුණු කටයුතු සඳහා භාවිතා කිරීමට ඉඩ පහසුකම් සලසා දෙන ලදී.

ඉහත අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණය අනුව 2015 වර්ෂයේදී පොලිස් දෙපාර්තමේන්තුවේ ගර්භිත ජීප් රථ 162 ක්, යතුරුපැදි 177 ක්, කාර් 54 ක්, වෑන් 02 ක්, කැබ් රථ 01 ක් වශයෙන් වාහන 396 ක් පාසල් 249 ක් අතර බෙදා දී තිබුණ ද මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ ලියාපදිංචිය අවලංගු කිරීම සඳහා අවශ්‍ය කටයුතු පොලිස් දෙපාර්තමේන්තුව විසින් සිදුකර නොතිබුණි.

**3.3.2 රියදුරන් විසින් අවශ්‍ය අංගෝපාංග සහිත වාහන ධාවනය කළ යුතු වීම**

මාර්ග ආරක්ෂණ ක්‍රියාකාරී දශකය අනුව රියදුරන් විසින් තම වාහනය ධාවනය කිරීමට පෙර තිරිංග, බාහිර විදුලි ආලෝකය, ඉදිරිපස හා පසුපස සංඥා ක්‍රියාත්මක වන බවට වගබලා ගත යුතු බව දක්වා ඇත. නමුත් යාන්ත්‍රික දෝෂ සහිත වාහන මාර්ගයේ ධාවනය වන බවට පොලිස් පරීක්ෂණ මගින් තහවුරු වන අවස්ථා 19ක් නියැදි පරීක්ෂාවේදී නිරීක්ෂණය විය.

**3.3.3 ධාවනයට නුසුදුසු වාහන ධාවනය තහනම් කිරීම**

මාර්ගයේ ධාවනයට නුසුදුසු වාහන මාර්ගයේ ධාවනය වන්නේ දැයි මෝටර් රථ පරීක්ෂකවරුන් විසින් පොලිස් නිලධාරීන්ගේ සහාය ඇතිව පරීක්ෂා කළ යුතු අතර එම පරීක්ෂාවේදී අනාවරණය කරනු ලබන ධාවනයට නුසුදුසු වාහන සම්බන්ධයෙන් මෝටර් රථ ආඥා පනතේ අංක 201 (2), 198(2) හා 194 වගන්ති යටතේ තහනම් නියෝග නිකුත් කිරීමට කටයුතු කෙරේ. එහිදී අදාළ දෝෂය නිවැරදි කරන තෙක් වාහනය මහා මාර්ගයේ ධාවනය කිරීම වරදක් බැවින් එම වාහනයේ ආදායම් බලපත්‍රය මෝටර් රථ පරීක්ෂක විසින් ලබාගන්නා අතර රියදුරු බලපත්‍රය පොලිසිය ලබාගනී. අනතුරුව වාහනයේ දෝෂය නිවැරදි කොට තහනම් නියෝගය ඉවත් කර ආදායම් බලපත්‍රය සහ රියදුරු බලපත්‍රය නැවත



ලබාදීම මෙහි සාමාන්‍ය ක්‍රමවේදය වේ. මේ සම්බන්ධයෙන් කරන ලද පරීක්ෂාවේදී පහත කරුණු අනාවරණය විය.

(අ) කොළඹ දිස්ත්‍රික්කය තුළ 2015 වර්ෂයේ ජූලි වනතෙක් නිකුත් කළ තහනම් නියෝග 1436 කින් ඉවත් කරන ලද තහනම් නියෝග 793 ක් වන අතර ඉවත් කර නොගත් තහනම් නියෝග ප්‍රමාණය 643 ක් වූ අතර, එම දෝෂ 2015 නොවැම්බර් 30 තෙක් නිවැරදි කර නොතිබුණි. එය නිකුත් කළ තහනම් නියෝග ප්‍රමාණයෙන් 45%ක් පමණ විය.

ඉවත් නොකරන ලද තහනම් නියෝග සම්බන්ධයෙන් සිදුකරන ලද නියැදි පරීක්ෂාව මගින් පහත කරුණු අනාවරණය විය.

තහනම් නියෝගය ලබාදුන් දිනය	වාහන අංකය	වාහන පන්තිය	ආදායම් බලපත්‍රය කල් ඉකුත් වීමේ දිනය	ආදායම් බලපත්‍රය අලුත් කල දිනය
1. 2012.12.20	22-8380	ලොරි	2013.03.20	2013.03.19
2. 2014.10.10	27-0461	ලොරි	2015.04.01	විස්තර නොමැත
3. 2014.03.14	51-1931	වෑන්	2014.04.20	2014.03.03
4. 2014.08.25	205-2908	ත්‍රිවිල	2014.12.04	2014.10.15
5. 2013.07.15	40-2370	ලොරි	2014.03.27	2014.10.24
6. 2013.02.11	56-0513	වෑන්	2013.07.19	2013.10.04
7. 2013.09.22	43-3518	ලොරි	2014.11.04	2015.03.27
8. 2014.08.05	205-2980	ත්‍රිවිල	2014.12.04	2014.10.15
9. 2012.12.06	LE-7875	ලොරි	2013.01.16	2014.03.24
10. 2012.12.20	22-8380	ලොරි	2013.03.20	2013.03.19
11. 2014.07.18	63-2565	ඩබල් ඛස්	2014.09.26	2014.10.16
12. 2014.01.19	GE-7624	ත්‍රිවිල	2014.2.08	2014.08.21
13. 2012.07.20	60-4231	ත්‍රිවිල	2012.12.08	2012.12.11
14. 2014.07.03	226-8567	ලොරි	2014.07.23	2015.08.10
15. 2014.02.25	GV-2932	ද්විත්ව කාර්	2014.10.27	2014.11.17
16. 2013.10.04	NA-6782	ඩබල් ඛස්	2013.09.18	2013.10.23
17. 2014.01.09	28-3463	ලොරි	2014.01.11	2014.02.13
18. 2014.03.27	NO-9831	ඩබල් ඛස්	2013.11.01	2014.04.09
19. 2013.06.05	52-3828	ද්විත්ව කාර්	2014.05.29	2015.09.29
20. 2014.12.19	LJ-5883	ලොරි	2014.03.15	2015.05.08

තහනම් නියෝග ලබාදීමත් සමඟ ආදායම් බලපත්‍ර මෝටර් රථ පරීක්ෂක ලබාගත්ත ද අලුතින් ආදායම් බලපත්‍රයක් ලබාගැනීමේදී පැරණි ආදායම් බලපත්‍රය ඉදිරිපත් කිරීම අනිවාර්ය නොවීම මත ඉහත පරිදි තහනම් නියෝග ලබාදී තිබියදීත් වාහනවල දෝෂයන් නිවැරදි කිරීමකින් තොරව අලුතින් ආදායම් බලපත්‍ර ලබාගැනීම මත තහනම් නියෝග නිකුත් කිරීමේ අරමුණ ඉටුනොවී පවතින බව නිරීක්ෂණය විය.

(ආ) ධාවනයට නුසුදුසු රථවාහන ධාවනය වන්නේ නම් ඒ සම්බන්ධයෙන් නිකුත් කළ තහනම් නියෝගයන්හි පිටපත් මෝටර් රථ පරීක්ෂකවරුන් විසින් පළාත් සභාවේ මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවට ඉදිරිපත් කොට දෝෂ නිවැරදි කර නොගත් වාහන සඳහා අලුතින් ආදායම් බලපත්‍රයක් නිකුත් නොකිරීමට නටයුතු කළ වුවද ,ඒ පිළිබඳව විස්තර පළාත් මෝටර් රථ දෙපාර්තමේන්තුවට ඉදිරිපත් කොට නොතිබුණි .භ

**3.4 මාර්ග පරිහරණය කරන්නාගේ හැසිරීම් රටාව කෙරෙහි බලපෑම් කිරීම.**

මාර්ග පරිහරණය කරන්නන්ගේ හැසිරීම් රටාවන් කෙරෙහි යම් බලපෑමක් කිරීමේ අරමුණින් කටයුතු කිරීමේදී ලභාකර ගත යුතු ඉලක්ක මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳ ක්‍රියාකාරී දශකයේ දක්වා ඇති අතර, එම ඉලක්ක ලභාකර ගැනීම පිළිබඳ ප්‍රගතිය පහත දැක්වේ.

**3.4.1 රියදුරු පාසල් අධීක්ෂණය**

නිශ්චිත විෂය මාලාවක් යටතේ රියදුරන් පුහුණු කිරීමත්, රියදුරු බලපත්‍ර නිකුත් කිරීම නිසි පරිදි සිදු කිරීම සහතික කරනු පිණිස මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව මගින් දිවයිනෙහි රියදුරු පාසල් නිරන්තර අධීක්ෂණයට ලක් කිරීම කළ යුතුය. රියදුරු පාසල් වැටලීම සඳහා ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය, මෝටර් රථ දෙපාර්තමේන්තුව හා ශ්‍රී ලංකා පොලීසිය යන ආයතනවලට අයත් නිලධාරීන්ගෙන් සැදුම්ලත් කණ්ඩායමක් පත්කළ යුතු බව අදාළ පාර්ලිමේන්තු කමිටු වාර්තාවේ ද දක්වා ඇත. එසේම අමාත්‍යාංශ නිලධාරීන්, මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව හා පොලීසියේ සහභාගීත්වයෙන් රියදුරු පුහුණු පාසල්වල හදිසි වැටලීම් සිදු කොට පරීක්ෂා කිරීම පිණිස කාර්යසාධන බලකායක් ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය යටතේ ස්ථාපිත කළ යුතු බවට එම වාර්තාවේ දක්වා ඇති නමුත් 2018 ජූලි 12 වන විටද එවැනි බලකායක් ස්ථාපිත කර නොතිබුණු අතරම නිරන්තරයෙන් අධීක්ෂණයට ලක්විය යුතු රියදුරු පාසැල් සම්බන්ධයෙන් 2017 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට පරීක්ෂාවට භාජනය වී තිබුනේ පාසැල් 969 කින් 538 ක සංඛ්‍යාවක් පමණි.

### 3.4.2 රියදුරු පාසල් ලියාපදිංචිය

මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව යටතේ රියදුරු පාසල් ලියාපදිංචි කළ යුතු අතර, ලියාපදිංචි වන රියදුරු පාසල් විසින් වාර්ෂිකව තම බලපත්‍ර අලුත් කරගත යුතුය. ඒ අනුව 2017 දෙසැම්බර් 31 වන විට ලියාපදිංචි වී ඇති රියදුරු පාසල් සංඛ්‍යාව 969ක් වූ අතර එයින් 480ක් එනම් 49 %ක් නියමිත කාලය තුළ ලියාපදිංචිය අලුත් කරගෙන නොතිබුණි.

### 3.4.3 බීමත් රියදුරන් හඳුනා ගැනීමට භාවිතා කරන උපකරණ

2014 ජූනි 30 දින සිට 2105 ජූනි 30 දින දක්වා බීමත්ව රිය පදවීම හේතුවෙන් පුද්ගලයින් 47 දෙනෙකු මිය ගොස් ඇත. මෙසේ බීමත්ව රිය පදවන රියදුරන් බීමත්ව සිටිද යන්න පරීක්ෂා කිරීම සඳහා පොලිසිය විසින් ප්‍රශ්නාවාස වාතයේ ඇති මත්පැන් ප්‍රමාණය මනින උපකරණය (Breathalyzer) හා ඇල්කො මීටරය භාවිතා කරනු ලබන අතර යම් රියදුරෙක් පරීක්ෂා කිරීමෙන් අනතුරුව එම උපකරණ නඩු භාණ්ඩයක් වශයෙන් උසාවියට ඉදිරිපත් කරන බැවින් භාවිතා කළ උපකරණයක් නැවත නැවතත් භාවිතා කළ නොහැකි තත්ත්වයකට පත්වීම සිදුවේ. මේ සම්බන්ධයෙන් ලංකාව පුරා පිහිටි පොලිස් කොට්ඨාශ 40ක් සම්බන්ධව 2015 දෙසැම්බර් 31 දිනට සිදුකරනු ලැබූ පරීක්ෂාවේදී අනාවරණය වූ පරිදි පිළිවෙලින් ඇල්කොලයිසල් නල, ඇල්කෝ මීටර්, හුස්ම ගැනීමේදී මධ්‍යසාර මැනීමේ උපකරණ අවශ්‍යතාවය 64270 ක්, 485 ක්, හා 28628 ක් බවත් මේවායින් සපුරා තිබුණේ පිළිවෙලින් 4330, 04, 799ක් බවත් අනාවරණය විය.

### 3.4.4 පොලිස් රථවාහන කැමරා භාවිතය

මාර්ග ආරක්ෂණ දෙපාර්තමේන්තුවේ ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම අනුව රථවාහන වරදකරුවන් අනාවරණය කරගැනීම සඳහා තාක්ෂණික කැමරා භාවිතය සිදුවේ. එසේම දිවයින පුරා රථවාහන කැමරා භාවිතය සිදුකිරීමෙන් පහත සඳහන් වාසි දායක තත්ත්වයන් ලබා කර ගත හැකි වනු ඇත.

- රථවාහන නීතිරීති උල්ලංඝන හසුකර ගැනීමට සහ වරදකරුවන්ට තමන්ගේ වරද පිළිබඳව දැනුම් දීමට
- යම් වාහනයක් වරදට හසුවූ අවස්ථාවන්හිදී සිදුවූවා යැයි පවසන වරද සම්බන්ධයෙන් විස්තර සහ ඊට අදාළ ඡායාරූපයක් සමඟින් උල්ලංඝනය වීම දැනුම්දීමේ නිවේදනයක් අදාළ වාහනය ධාවනය සඳහා ලියාපදිංචි වී සිටින පුද්ගලයා වෙත යැවීමට හැකි වීම.
- රථවාහන කැමරා භාවිතා කරන්නේ නම් වැරදි සිදුකරන රියදුරන් වඩා සුපරීක්ෂාකාරී වී රථවාහන වැරදි සිදු කිරීම අඩුවීම
- මාර්ගවල දිගින් දිගටම සිදුකරනු ලබන පොලිස් මුරකටයුතු සඳහා ඇති අවශ්‍යතාවය අඩුවීම.

නමුත් මේ සම්බන්ධව විගණනය විසින් දිවයින පුරා පිහිටි පොලිස් කොට්ඨාශ මට්ටමින් ලබාගත් තොරතුරුවලට අනුව 2015 දෙසැම්බර් 31 දිනට පොලිස් කොට්ඨාශ 40 ක රථවාහන කැමරා 1 ක් පමණක් ඇති බවත්, අවශ්‍ය වී ඇති ප්‍රමාණය 573 ක් බවත් අනාවරණය විය.

**3.4.5 සන්නිවේදන සහ අනෙකුත් උපකරණ සැපයීම**

වේගය පිළිබඳ නීති උල්ලංඝනය කිරීම් සහ ආලෝක සංඥා පිළිබඳ නීති උල්ලංඝනය කිරීම් හඳුනා ගැනීම සඳහා අවශ්‍ය වන වඩා දියුණු සන්නිවේදන උපකරණ ප්‍රමාණවත් සංඛ්‍යාවක් හා ප්‍රතිදීප්ත මාපක, ටැප්ලයි මාපක, කැමරා වැනි උපකරණ රථ වාහන පොලිසිය වෙත සැපයීම අවශ්‍ය වුවත් 2015 දෙසැම්බර් 31 දිනට පොලිස් කොට්ඨාශ 40 ක එම පහසුකම් අවශ්‍යතාවය 1270 ක් වුවද, ඉන් සපුරා තිබුණේ 16 ක් පමණක් බවද නිරීක්ෂණය විය.

**3.4.6 රථවාහන පොලිස් රාජකාරී සඳහා අවශ්‍ය වාහන**

නිලධාරීන් යොදවාගෙන රථවාහන වැරදි අනාවරණය කරගැනීම සඳහා විශේෂ මෙහෙයුම් දියත් කල යුතු බැවින් ඒ සඳහා අවශ්‍ය වන අධිබලැති මෝටර් රථ, රේඩියෝ සන්නිවේදන උපකරණ සහිත යතුරු පැදි ආදිය ප්‍රමාණවත් සංඛ්‍යාවක් රථවාහන පොලිසිය වෙත සැපයිය යුතු වේ. එසේ වුවද, 2015 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට පොලිස් කොට්ඨාශ 40 ක මෙම රථ වාහන වල අවශ්‍යතාවය 1169 ක් වී තිබුණද, සපයා තිබුණේ ඉන් වාහන 359 ක් පමණක් බවත් අනාවරණය විය.

**3.4.7 රථවාහන පොලිස් දෙපාර්තමේන්තුව සවිමක් කිරීම**

රටෙහි රථවාහන නීති ක්‍රියාත්මක කිරීම සම්බන්ධව ප්‍රධාන භූමිකාව දරන්නේ රථවාහන පොලිසිය මගින් බැවින් රථවාහන නීති ක්‍රියාත්මක කිරීමට අදාළ සියලු උපකරණ අවශ්‍යතාවය අනුව සපුරාලිය යුතුය. නමුත් දිවයින පුරා පිහිටි පොලිස් ස්ථාන වල රථ වාහන අනතුරු පාලනය කිරීම සඳහා එක් එක් උපකරණවල අවශ්‍යතාවය පිළිබඳව විගණනය විසින් ලබාගත් තොරතුරු අනුව 2015 දෙසැම්බර් 31 දිනට පොලිස් කොට්ඨාශ 40 ක එවැනි උපකරණ වර්ග 14 ක් අතුරින් සපයා තිබූ ප්‍රමාණය අවශ්‍ය ප්‍රමාණයෙන් 2% සිට 33% ක පරාසයක් තුළ විය. විස්තර පහත පරිදි විය.

උපකරණය	අවශ්‍ය ප්‍රමාණය	තිබෙන ප්‍රමාණය	ප්‍රතිශතය
-----	-----	-----	.....
i. ලුම්නස් අත් වැසුම්	7,537	921	12
ii. ලුම්නස් ජැකට්	7665	2537	33
iii. ආරක්ෂක හිස් වැසුම්	4550	1253	28
iv. රතු විදුලි පන්දම්	2379	561	24

v. වැහි කබා	7280	1047	14
vi. කේතු	10050	2834	28
vii. රිය නියාමන ජැකට්	17975	1730	09
viii. සුදු හිස් වැසුම්	6191	1674	27
ix. සුදු ඉනපටි කට්ටල	6547	1540	23
x. අච් කණනාඩි	6437	1044	16
xi. සුදු රෙදි අත්වැසුම්	6839	678	10
xii. මුඛ ආවරණ	7129	545	08
xiii. ලේසර් ගන්	336	08	02
xiv. රේඩාර් මගින් වේගය	446	85	19
මනින උපකරණ			

### 3.4.8 මාරක රිය අනතුරු අඩුකිරීමේ ඉලක්ක

රථ වාහන පාලනය හා මාර්ග ආරක්ෂාව භාර නියෝජ්‍ය පොලිස්පතිවරයා විසින් 2014 වර්ෂයේ මාරක අනතුරු අඩු කරගත යුතු ප්‍රමාණයන් පිළිබඳව සියළුම ප්‍රාදේශීය කොට්ඨාශ භාර නිලධාරීන් හා ජ්‍යෙෂ්ඨ පොලිස් අධිකාරී රථ වාහන (කොළඹ) වෙත 2014 පෙබරවාරි 14 දින අංක DIG/TR/OUT/59/2014 ලිපිය මගින් දැනුවත් කර තිබුණි.

නමුත් එම ඉලක්ක අපේක්ෂිත පරිදි සපුරාගෙන තිබුණේ පොලිස් කොට්ඨාශ 6ක පමණක් වන අතර අනෙක් කොට්ඨාශ 35හිම එකී ඉලක්ක සපුරාගෙන නොමැති බව නිරීක්ෂණය විය.

### 3.5 අනතුරු වලින් පසු රැකවරණය

වර්ෂ 2016-2025 ජාතික සෞඛ්‍ය උපාය මාර්ගික සැලැස්මෙහි සඳහන්ව ඇති පරිදි ශ්‍රී ලංකාවේ රථ වාහන අනතුරුවලට ලක්වන්නන්ගෙන් වැඩිම පිරිස එළදායී මානව සම්පත වන වයස වසර 30ත් 40ත් අතර වූ තරුණ පුද්ගලයින් වන බැවින් ඔවුන් යථා තත්ත්වයට පත්වීමට ප්‍රමාදවීම, ආබාධිත තත්ත්වයට පත්වීම හා මරණයට පත්වීම රටේ ආර්ථිකයට දැඩිව බලපානු ලබන අතර පවුලක ආදායම් උපයන්නා අහිමිවීමෙන් හෝ ආබාධිත වීමෙන් පවුල කඩා වැටීමට ලක් වේ. අනතුරට ලක් වූ පුද්ගලයා පහසුවෙන් රෝහල වෙත රැගෙන ඒම හා ප්‍රමිතිගත ගුණාත්මක රෝහල් රැකවරණය මගින් රෝගියාව ඉක්මනින් යථා තත්ත්වයට පත් කිරීම සහ ආබාධිත වීමෙන් හා මරණයට පත්වීමෙන් වළක්වා ගැනීම සිදු කළ හැකි බව එහි තවදුරටත් සඳහන් වී තිබුණි. මාර්ග ආරක්ෂාව සඳහා ක්‍රියා කිරීමේ දශකයට සමගාමීව සකස් කරන ලද ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම හා සෞඛ්‍ය අමාත්‍යාංශය සම්බන්ධයෙන් වූ පවතින දායකත්වය සැලකිල්ලට ගැනීමේදී පහත කරුණු නිරීක්ෂණය විය.

**3.5.1 හදිසි වෛද්‍ය සේවාවක් සඳහා අවශ්‍ය සෞඛ්‍ය මානව සම්පත**

කාර්යක්ෂම හා ඵලදායී හදිසි අනතුරු වෛද්‍ය සේවාවක් සඳහා ප්‍රමාණවත් පුහුණු සෞඛ්‍ය මානව සම්පත අවශ්‍ය වුවද 2015 වර්ෂය සඳහා සබරගමුව, ඌව, මධ්‍යම, බස්නාහිර හා වයඹ පළාත්වල මූලික හා ශික්ෂණ රෝහල්වල පුහුණු වෛද්‍යවරු හා පුහුණු හෙදියන්ගේ හිඟය පිළිවෙලින් 77 ක් හා 120ක් වූ අතර බස්නාහිර පළාතේ පුහුණු වෛද්‍යවරුන් හා පුහුණු හෙදියන් පිළිවෙලින් 43ක් හා 14ක් ලෙස අතිරික්තව සිටින බව නිරීක්ෂණය විය.

**3.5.2 මාර්ග අනතුරුවලට ලක්වූවන්ට ප්‍රතිකාර දීම සඳහා අවශ්‍ය පහසුකම්**

මාර්ග අනතුරුවලට ලක්වූවන්ට අවශ්‍ය හදිසි හා අනෙකුත් ප්‍රතිකාර ලබාදීම සඳහා කම්පන ප්‍රතිකාර පහසුකම්, විකලාංග ප්‍රතිකාර පහසුකම් , ස්නායු ශල්‍යකර්ම පහසුකම් සහ ලේ බැංකු ඒකක යන අවශ්‍යතා හා පහසුකම් මූලික හා ශික්ෂණ රෝහල්වල ස්ථාපිත කර තිබිය යුතුය. එසේ වුවද විගණනය වෙත ඉදිරිපත් කළ තොරතුරු අනුව සබරගමුව, ඌව, මධ්‍යම, බස්නාහිර සහ වයඹ පළාත්වල වූ මූලික හා ශික්ෂණ රෝහල්වල කම්පන ප්‍රතිකාර, විකලාංග ප්‍රතිකාර, ස්නායු ශල්‍යකර්ම හා හදිසි කම්පන ප්‍රතිකාර පහසුකම් ප්‍රමාණවත් නොවන බව නිරීක්ෂණය විය. සබරගමුව, ඌව, මධ්‍යම හා වයඹ පළාත්වල වූ මූලික හා ශික්ෂණ රෝහල්වල ලේ බැංකු ඒකක පහසුකම් නොමැති බව ද නිරීක්ෂණය විය.

#### 4. නිර්දේශ

##### 4.1 මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳ ජාතික සභාව සම්බන්ධ නිර්දේශ

- (අ) දැනට පවතින මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳ ජාතික සභාව, ජාතික කොමිෂන් සභාවක් බවට පරිවර්තනය කොට ඊට අවශ්‍ය බලතල, අධිකාරිය සහ මූල්‍ය සම්පත් ලබාදීම (යොමුව: වාර්තාවේ ඡේද අංක 3.1.1.1 සහ 3.1.1.2)
- (ආ) මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳ ජාතික ප්‍රතිපත්තියක් සම්පාදනය කර ක්‍රියාත්මක කිරීම. (යොමුව: වාර්තාවේ ඡේද අංක 3.1.1.3)
- (ඇ) පර්යේෂණ කටයුතු සඳහා අරමුදල් සැපයීම හා ක්ෂේත්‍රයට අදාළ නව නිර්මාණ සඳහා නියමු ව්‍යාපෘති ඇරඹීම. (යොමුව: වාර්තාවේ ඡේද අංක 3.1.1.4)
- (ඈ) පවතින දත්ත පද්ධතිය වෙත වාර්තා නොවන සියළුම මාර්ග අනතුරු පිළිබඳ දත්ත ලබාගැනීමට කටයුතු කිරීම. (යොමුව: වාර්තාවේ ඡේද අංක 3.1.2.3(ආ))
- (ඉ) රට වාහන ප්‍රමාණය සහ ඒවායේ ලක්ෂණ හා සංයුතිය, මාර්ග අනතුරු, මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳ දේශීය හා ජාත්‍යන්තර සංඛ්‍යාලේඛන පිළිබඳ පරිගණක දත්ත ගබඩාවක් පවත්වාගෙන යාම හා ඒ සඳහා සම්පත් වෙන් කිරීම. (යොමුව: වාර්තාවේ ඡේද අංක 3.1.1.6 සහ 3.1.2.3(ඇ))

##### 4.2 පොලිස් දෙපාර්තමේන්තුව සම්බන්ධ නිර්දේශ

- (අ) රට වාහන පොලිස් මූලස්ථානයේ පවතින පුහුණු ඒකකය සඳහා ප්‍රමාණවත් ඉඩකඩ හා උපකරණ ලබාදීම. (යොමුව: වාර්තාවේ ඡේද අංක 3.1.2.1(අ) සහ 3.1.2.2)
- (ආ) රට වාහන හැසිරවීමේ රාජකාරිවල නිරත වී සිටින සියළුම ශ්‍රේණිවල නිලධාරීන් සඳහා රට වාහන නීති සම්බන්ධ විධිමත් පාඨමාලා පැවැත්වීම (යොමුව: වාර්තාවේ ඡේද අංක 3.1.2.1(ආ) )
- (ඇ) රටවාහන මූලස්ථානයේ සංඛ්‍යා ලේඛණ අංශයට හා සෑම පොලිස් ස්ථානයකම ඇති රට වාහන අංශයන්ට මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳ දත්ත පවත්වාගැනීම සඳහා අවශ්‍ය භෞතික සම්පත් හා අන්තර්ජාල පහසුකම් සහ පරිගණක පහසුකම් සැපයීම. (යොමුව: වාර්තාවේ ඡේද අංක 3.1.2.3(ඇ) )

- (ඇ) පහත සඳහන් උපකරණවල අවශ්‍ය ප්‍රමාණ හඳුනාගෙන එම ප්‍රමාණයන් සෑම පොලිස් ස්ථානයකම ඇති රථ වාහන අංශයන් වෙත සැපයීම
  - (i) රථ වාහන පොලිස් ක්‍රියාකාරකම් සඳහා යොදාගනු ලබන අධි බලැති මෝටර් රථ, රේඩියෝ සන්නිවේදන උපකරණ සහිත යතුරු පැදි ආදී වාහන (යොමුව: වාර්තාවේ ඡේද අංක 3.4.6)
  - (ii) වේගය පිළිබඳ නීති රීති උල්ලංඝනය කිරීම් හඳුනාගැනීම සඳහා අවශ්‍ය වන ප්‍රතිදීප්ත මාපක, ටැප්ලයි මාපක වැනි, වේගය මැනීමේ උපකරණ කැමරා සහ ධාවනය වන අතරතුර ක්‍රියාත්මක කළ හැකි රේඩාර් මගින් වේගය මනින උපකරණ හා පරිගණක (යොමුව: වාර්තාවේ ඡේද අංක 3.4.5)
  - (iii) මත්ද්රව්‍ය භාවිතා කර රිය පදවන රියදුරන් පරීක්ෂා කිරීම සඳහා අවශ්‍ය උපකරණ (යොමුව: වාර්තාවේ ඡේද අංක 3.4.3)
  - (iv) රථ වාහන නීති රීති උල්ලංඝනය කරන්නන් හසු කර ගැනීම සඳහා අවශ්‍ය කැමරා (යොමුව: වාර්තාවේ ඡේද අංක 3.4.4)
  - (v) රථ වාහන පරීක්ෂණ කාර්යයෙහි නිරතවන නිලධාරීන් සඳහා අවශ්‍ය වන ආරක්ෂක ඇඳුම් පැළඳුම් හා උපකරණ (යොමුව: වාර්තාවේ ඡේද අංක 3.4.6)

**4.3 මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය සම්බන්ධ නිර්දේශ**

- (අ) රටේ ප්‍රවාහන අවශ්‍යතාවය අනුව මාර්ග ජාලය වැඩි දියුණු කළයුතු වීම හා පවතින මාර්ග සංවර්ධනය කිරීම (යොමුව: වාර්තාවේ ඡේද අංක 3.2.1.1, 3.2.8 සහ 3.2.10)
- (ආ) නව මාර්ග ඉදි කිරීමේදී හා පවතින මාර්ග වැඩි දියුණු කිරීමේදී මාර්ග ආරක්ෂණ විගණනයන් සිදු කිරීම අනිවාර්ය කිරීම හා පවතින මාර්ගවල වසර 4 කට වරක් මාර්ග ආරක්ෂණ විගණනයන් සිදු කිරීම (යොමුව: වාර්තාවේ ඡේද අංක 3.2.1.2)
- (ඇ) පදිකයන් ප්‍රධාන මාර්ගයට ඇතුළුවීම වැළැක්වීම සඳහා වැටවල් ඉදිකිරීම. (යොමුව: වාර්තාවේ ඡේද අංක 3.2.2)
- (ඈ) පසු පසින් ගමන් කරන රථ වාහන වලට බාධා නොවන ආකාරයට ප්‍රධාන මාර්ග දිගේ සුදුසු ස්ථානවල විශේෂයෙන් සැලසුම් කරන ලද බස් රථ නැවැත්වීමේ ස්ථාන ස්ථාපිත කිරීම. (යොමුව: වාර්තාවේ ඡේද අංක 3.2.5)
- (ඉ) විදුලිය, දුරකථන හා ජල සැපයුම් සේවා සඳහා කොරිඩෝ ඉදිකිරීම. (යොමුව: වාර්තාවේ ඡේද අංක 3.2.3)



(ඊ) පදික මාරු නිසි පරිදි පවත්වාගෙන යාම හා අවශ්‍ය ස්ථාන සඳහා සුදුසු පරිදි ස්ථාපිත කිරීම. (යොමුව: වාර්තාවේ ඡේද අංක 3.2.4)

(උ) මාර්ග සහ මංසන්ධි ප්‍රමාණවත් ලෙස ආලෝකකරණය කිරීම. (යොමුව: වාර්තාවේ ඡේද අංක 3.2.7)

#### 4.3 ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය සම්බන්ධ නිර්දේශය

පාසල් ළමුන් සඳහා ආරක්ෂක ප්‍රවාහන සේවාවක් ලබාදීම හා ඒවා පරීක්ෂා කිරීම. (යොමුව: වාර්තාවේ ඡේද අංක 3.2.6)

#### 4.4 මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව සම්බන්ධ නිර්දේශ

(අ) භාවිතයේ නොපවතින වාහනවල ලියාපදිංචිය අවලංගු කිරීම. (යොමුව: වාර්තාවේ ඡේද අංක 3.3.1)

(ආ) නිශ්චිත කාලපරිච්ඡේදය ඉක්ම වූ තහනම් නියෝග පිළිබඳ විස්තර පළාත් මෝටර් රථ දෙපාර්තමේන්තුවට දැනුම් දී පැරණි ආදායම් බලපත්‍රය හා මෝටර් රථ පරීක්ෂකවරුන්ගේ නිර්දේශය නොමැතිව එම වාහන සඳහා අලුතින් ආදායම් බලපත්‍රයක් නිකුත් නොකිරීම. (යොමුව: වාර්තාවේ ඡේද අංක 3.3.3)

(ඇ) රියදුරු පාසල් ලියාපදිංචිය හා අධීක්ෂණය විධිමත්ව නියාමනය කිරීම. (යොමුව: වාර්තාවේ ඡේද අංක 3.4.1 සහ 3.4.2)

#### 4.5 සෞඛ්‍ය අමාත්‍යාංශය සම්බන්ධ නිර්දේශ

(අ) හදිසි වෛද්‍ය සේවාවන් සඳහා රෝහල්වලට ප්‍රමාණවත් පුහුණු වෛද්‍යවරුන් හා පුහුණු හෙදියන් අනුයුක්ත කිරීම. (යොමුව: වාර්තාවේ ඡේද අංක 3.5.1)

(ආ) මූලික ප්‍රතිකාර සඳහා රෝහල්වලට ප්‍රමාණවත් කම්පන ප්‍රතිකාර පහසුකම්, විකලාංග ප්‍රතිකාර පහසුකම් , ස්නායු ශල්‍යකර්ම පහසුකම් සහ ලේ බැංකු පහසුකම් සපයාදීම. (යොමුව: වාර්තාවේ ඡේද අංක 3.5.2)

**5. නිගමන**

- 5.1** මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳ ජාතික සභාව කොමිසමක් බවට පත්කිරීමේ ක්‍රියාවලියේ ඇති ප්‍රමාදය සහ මාර්ග ආරක්ෂාව සම්බන්ධයෙන් වගකීම දරනු ලබන රජයේ ආයතනවල භෞතික හා මානව සම්පත්වල හිඟකම හේතුවෙන් මාර්ග ආරක්ෂණ කළමනාකරණ ධාරිතාවය ප්‍රමාණවත් නොවන බව නිගමනය කරනු ලැබේ.
- 5.2** වැඩි වෙමින් පවතින ප්‍රවාහන අවශ්‍යතාවයට සාපේක්ෂව රටේ මාර්ග ජාලය වැඩිදියුණු කිරීම හා පවතින මාර්ග සංවර්ධනය කිරීම ප්‍රමාණවත් නොවීම සහ මාර්ග ආරක්ෂණ විගණනයන් ඉටු කර නොතිබීම හේතුවෙන් අනතුරුවීමේ අවදානම වැඩි ස්ථාන ඉහළ ගොස් තිබුණි. එබැවින් සුරක්ෂිත මාර්ග නිර්මාණය හා පද්ධති කළමනාකරණය අපේක්ෂිත පරිදි ඉටුවී නොමැති බව නිගමනය කරනු ලැබේ.
- 5.3** ධාවනයට නුසුදුසු වාහන ධාවනය වීම, අනාරක්ෂිත වාහන භාවිතය වැඩිවීම සහ එම අනාරක්ෂිත වාහනවලින් සිදුවූ අනතුරු සංඛ්‍යාව වැඩිවීම යන කරුණු හේතුවෙන් ආරක්ෂිත වාහන භාවිතය කෙරෙහි ප්‍රමාණවත් අවධානයක් යොමුකර නොමැති බව නිගමනය කරනු ලැබේ.
- 5.4** අනාරක්ෂිත ලෙස මාර්ගය පරිහරණය කිරීම පාලනය කිරීමට අවශ්‍ය සම්පත් ප්‍රමාණවත් නොවීම සහ රියදුරු පාසල් අධීක්ෂණය ප්‍රමාණවත් නොවීම යන කරුණු හේතුවෙන් මාර්ගය පරිහරණය කිරීම පාලනය කිරීම සඳහා වූ කාර්යයන්ගේ කාර්යසාධනය ප්‍රමාණවත් නොවන බව නිගමනය කරනු ලැබේ.
- 5.5** හදිසි වෛද්‍ය සේවාවක් සඳහා අවශ්‍ය සෞඛ්‍ය සේවා කාර්ය මණ්ඩලය හා භෞතික සම්පත් ප්‍රමාණවත් නොවීම හේතුවෙන් මාර්ග අනතුරුවලින් පසු රැකවරණය අපේක්ෂිත මට්ටමේ නොමැති බව නිගමනය කරනු ලැබේ.