● ශ්‍රීමාන් රණසිංහ

ශ්‍රී ලංකාවේ මගී ප්‍රවාහනයට මොකද වුණේ?

මාර්ග තදබදය (traffic jam) දෛනික කටයුතු නාගරිකව ඉටුකරගන්නා ජනතාවට නම් සුබ නොවන අත්දැකීමකි. නමුත් ගෙවුණු අර්බුදකාරී වසර දෙකකට වැඩි කාල පරාසයකින් පසු රට යථා තත්ත්වයෙන් වැඩකටයුතු ආරම්භ කළද, පැහැදිලි ලෙස රථවාහන තදබදය අඩු වී ඇති ආකාරයක් දැකගත හැකිය. එය සැබෑ තත්ත්වයද? එසේ වීමට හේතු කවරේද? මේ ඒ පිළිබඳව ඊට අදාළ බලධාරීන්, ජනතාව දැක්වූ අදහස්ය.

අද වනවිට ප්‍රවාහන සේවයෙන් බස් රථ 5000ක් පමණ ඉවත් වෙලා

සමස්ත ලංකා පෞද්ගලික බස් හිමියන්ගේ සංගමයේ සභාපති - ගැබ්‍රියල් විජේරත්න

අප මුළින්ම අවධානය යොමු කළේ පොදු ප්‍රවාහනය පිළිබඳවයි.

"කෝවිඩ් වසංගතයෙන් පසුව බස් රථ ධාවනය වීමාල ලෙස අඩු වුණා. කෝවිඩ්වලට පෙර බස් රථ 18,000ක් ධාවනය කළත්, අද වන විට බස් රථ 12,000ක් 13,000ක් තමයි ධාවනය වන්නේ. බස් කර්මාන්තකරුවන් තමයි කෝවිඩ්වලින් වැඩියෙන්ම බැට කෑවේ. ඒ කාලේ බස් රථ සේවකයන්ට වේම බස් හිමිකරුවන්ටද පිටත් වීමට අමාරු කාලයක් වුණා. බස් රථවල ලිපිං ප්‍රශ්න, ගවේෂු කටයුතු හරියාකාරව කිරීමට නොහැකි වුණා.

අද වන විට පොදු ප්‍රවාහන සේවයේ බස් රථ 5,000ක් පමණ ඉවත් වී තිබෙනවා. ඉන් බස් රථ 2,000ක් පමණ වෙනත් විකල්ප ප්‍රවාහන සේවාවල නියැලෙනවා. තවත් බස් රථ 6,200ක් බස්නාහිර පළාත තුළ ධාවනය වෙනවා. කෝවිඩ් වසංගතයට පෙර බස්නාහිර පළාත තුළ බස් රථ 5,000ක් 5,500ක් වගේ ධාවනය වුණා. අද වන විට දෛනිකව ධාවනය වන්නේ බස් රථ 3,500ක් වගේ ප්‍රමාණයක්.

මොකද කෝවිඩ් වසංගතය වගේම පේල් අර්බුදය යන දෙකම නිසා බස් කර්මාන්තය සඩා වැටුණා. කෝවිඩ් කාලය තුළ බස් හිමියන්ට ලිසිං, වාරික ගෙවා ගැනීමට නොහැකිව සිටියදී රජය සහ මහ බැංකුව නොගෙවූ ලිසිං වාරික එකතු කර, එයටත් පොළියක් අය කළා. හදිසි 100,000ක් වගේ ගෙවීමට තිබූ වාරිකය 130,000ක් වගේ ප්‍රමාණයකට වැඩි වුණා. ඒ නිසා බොහෝ බස් හිමියන් මේ කර්මාන්තයෙන් ඉවත් වුණා. බොහෝ බස් රථ යකඩවලට විකුණන්න සිදු වුණා. මේ නිසාම අද වන විට බස් ධාවනයේ පැහැදිලි අඩුවක් තිබෙනවා.

> **අද බස් රථයක් ධාවනය කර උපයන දෛනික ඉතිරිය, ත්‍රිරෝද රථයක් ධාවනය කර උපයන දෛනික ඉතිරියට සමානයි. ත්‍රිරෝද රථයක් ධාවනය කරන එක ලාබයි**

ඒ වගේම මගී ජනතාවගේද පැහැදිලි අඩුවක් තිබෙනවා. මෙම අර්බුදවලට පෙර සමස්ත මගී ප්‍රවාහනයෙන් 65%ක් දෛනිකව පොදුගැලිය බස් මගින් ආරවාසය කළා. නමුත් අද වන විට දෛනිකව එම ප්‍රමාණය 35%ක් 40%ක් අතර ප්‍රතිශතයකයි පවතින්නේ. එය විශාල පහළ යාමක්. මේ නිසා යළිත් මෙම කර්මාන්තය නැවතිමට මගී මිනියන් තත්ත්වත් සාදගන්නා අවශ්‍යයි. ඒ සඳහා බස් ගාස්තු අඩු කළ යුතුයි. බස් ගාස්තු අඩු කළාත්, බස් රථවල දෛනිකව ආදායම අඩු වෙනවා, එවිට කර්මාන්තය කඩා වැටෙනවා. අද ජනතාව දරාගත නොහැකි තරම් බස් ගාස්තු ඉහළ ගිහිල්ලා. මගී ජනතාව බස්වල නොගොස්, වෙනත් විකල්ප හොයනවා. ඒ නිසා බස් මගීන් වගේම, බස් කර්මාන්තයත් රැක ගැනීමට අවශ්‍ය නම්, රජය විසින් කළ යුත්තේ ඉන්ධන මිල, අමතර කොටස් මිල හා රජය හා තියෙන ආයතන ආයකරනු ලබන බදු හා සේවා ගාස්තු ඉවත් කිරීම හෝ අඩකින් අඩු කිරීමයි. රජයට මේ විදිහේ උපමානයක් ඇති බවත් පෙනෙන්න නැහැ. දැන් දැන් අපිට සැක තියෙනවා රජය විසින් බස් කර්මාන්තය විනාශ වීමට ඉඩහරා බලා සිට, බස් සේවාවන් වෙනත් රටකට විකිණීමට සැලසුම් කරනවාද කියලා.

බස් රථ මෙන්ම, බස් රථවල සමහ් ගන්නා මගී ජනයාද අඩු වී ඇති බව බස් සංගම් මෙන්ම, ඒවා නියාමනය කරනු ලබන ආයතනද පිළිගන්නා කරුණක්. එසේ වීමට බලපෑ ප්‍රධානම සාධකය ඩීසල් මිල ඉහා ඉහළ ඇගයකින් බස් ගාස්තු ඉහළ යාම. වාහන මිල ඉහළ යාම, ඉන්ධන සඳහා කෝටා මූලයක් ක්‍රියාත්මක වීම නිසා මිනිස්සු අත්‍යාවශ්‍යම නම් මිනත් පමණයි යන්නේ. ඒ නිසා 50%ක් පමණ මාර්ග තදබදය අඩුවෙලා තියෙනවා. මගී සේවා බස් කර්මාන්තය ආරක්ෂා කර ගැනීමට නිසි පැසසිදිලවළක් ඉතා ඉක්මනින් අවශ්‍යයි."

බොහෝ බස් රථ පරණ යකඩවලට විකුණන්න සිදු වුණා, මේ නිසාම අද වන විට බස් ධාවනයේ පැහැදිලි අඩුවක් තිබෙනවා

ලංකා බස් හිමියන්ගේ සංගමයේ ප්‍රධාන ලේකම් - ඇංජන ප්‍රියංජිත් මහතා

"සජේත රථ තුළ පෞද්ගලික බස් රථ 20,000ක් පමණ ධාවනය වනවා. ඉන් බස් රථ 6,200ක් බස්නාහිර පළාත තුළ ධාවනය වෙනවා. කෝවිඩ් වසංගතයට පෙර බස්නාහිර පළාත තුළ බස් රථ 5,000ක් 5,500ක් වගේ ධාවනය වුණා. අද වන විට දෛනිකව ධාවනය වන්නේ බස් රථ 3,500ක් වගේ ප්‍රමාණයක්.

මොකද කෝවිඩ් වසංගතය වගේම පේල් අර්බුදය යන දෙකම නිසා බස් කර්මාන්තය සඩා වැටුණා. කෝවිඩ් කාලය තුළ බස් හිමියන්ට ලිසිං, වාරික ගෙවා ගැනීමට නොහැකිව සිටියදී රජය සහ මහ බැංකුව නොගෙවූ ලිසිං වාරික එකතු කර, එයටත් පොළියක් අය කළා. හදිසි 100,000ක් වගේ ගෙවීමට තිබූ වාරිකය 130,000ක් වගේ ප්‍රමාණයකට වැඩි වුණා. ඒ නිසා බොහෝ බස් හිමියන් මේ කර්මාන්තයෙන් ඉවත් වුණා. බොහෝ බස් රථ යකඩවලට විකුණන්න සිදු වුණා. මේ නිසාම අද වන විට බස් ධාවනයේ පැහැදිලි අඩුවක් තිබෙනවා.

> **අද බස් රථයක් ධාවනය කර උපයන දෛනික ඉතිරිය, ත්‍රිරෝද රථයක් ධාවනය කර උපයන දෛනික ඉතිරියට සමානයි. ත්‍රිරෝද රථයක් ධාවනය කරන එක ලාබයි**

ඒ වගේම මගී ජනතාවගේද පැහැදිලි අඩුවක් තිබෙනවා. මෙම අර්බුදවලට පෙර සමස්ත මගී ප්‍රවාහනයෙන් 65%ක් දෛනිකව පොදුගැලිය බස් මගින් ආරවාසය කළා. නමුත් අද වන විට දෛනිකව එම ප්‍රමාණය 35%ක් 40%ක් අතර ප්‍රතිශතයකයි පවතින්නේ. එය විශාල පහළ යාමක්. මේ නිසා යළිත් මෙම කර්මාන්තය නැවතිමට මගී මිනියන් තත්ත්වත් සාදගන්නා අවශ්‍යයි. ඒ සඳහා බස් ගාස්තු අඩු කළ යුතුයි. බස් ගාස්තු අඩු කළාත්, බස් රථවල දෛනිකව ආදායම අඩු වෙනවා, එවිට කර්මාන්තය කඩා වැටෙනවා. අද ජනතාව දරාගත නොහැකි තරම් බස් ගාස්තු ඉහළ ගිහිල්ලා. මගී ජනතාව බස්වල නොගොස්, වෙනත් විකල්ප හොයනවා. ඒ නිසා බස් මගීන් වගේම, බස් කර්මාන්තයත් රැක ගැනීමට අවශ්‍ය නම්, රජය විසින් කළ යුත්තේ ඉන්ධන මිල, අමතර කොටස් මිල හා රජය හා තියෙන ආයතන ආයකරනු ලබන බදු හා සේවා ගාස්තු ඉවත් කිරීම හෝ අඩකින් අඩු කිරීමයි. රජයට මේ විදිහේ උපමානයක් ඇති බවක් පෙනෙන්න නැහැ. දැන් දැන් අපිට සැක තියෙනවා රජය විසින් බස් කර්මාන්තය විනාශ වීමට ඉඩහරා බලා සිට, බස් සේවාවන් වෙනත් රටකට විකිණීමට සැලසුම් කරනවාද කියලා.

බස් රථ මෙන්ම, බස් රථවල සමහ් ගන්නා මගී ජනයාද අඩු වී ඇති බව බස් සංගම් මෙන්ම, ඒවා නියාමනය කරනු ලබන ආයතනද පිළිගන්නා කරුණක්. එසේ වීමට බලපෑ ප්‍රධානම සාධකය ඩීසල් මිල ඉහා ඉහළ ඇගයකින් බස් ගාස්තු ඉහළ යාම. වාහන මිල ඉහළ යාම, ඉන්ධන සඳහා කෝටා මූලයක් ක්‍රියාත්මක වීම නිසා මිනිස්සු අත්‍යාවශ්‍යම නම් මිනත් පමණයි යන්නේ. ඒ නිසා 50%ක් පමණ මාර්ග තදබදය අඩුවෙලා තියෙනවා. මගී සේවා බස් කර්මාන්තය ආරක්ෂා කර ගැනීමට නිසි පැසසිදිලවළක් ඉතා ඉක්මනින් අවශ්‍යයි."

අද වනවිට ප්‍රවාහන සේවයෙන් බස් රථ 5000ක් පමණ ඉවත් වෙලා

සමස්ත ලංකා පෞද්ගලික බස් හිමියන්ගේ සංගමයේ සභාපති - ගැබ්‍රියල් විජේරත්න

අප මුළින්ම අවධානය යොමු කළේ පොදු ප්‍රවාහනය පිළිබඳවයි.

"කෝවිඩ් වසංගතයෙන් පසුව බස් රථ ධාවනය වීමාල ලෙස අඩු වුණා. කෝවිඩ්වලට පෙර බස් රථ 18,000ක් ධාවනය කළත්, අද වන විට බස් රථ 12,000ක් 13,000ක් තමයි ධාවනය වන්නේ. බස් කර්මාන්තකරුවන් තමයි කෝවිඩ්වලින් වැඩියෙන්ම බැට කෑවේ. ඒ කාලේ බස් රථ සේවකයන්ට වේම බස් හිමියන්ටද පිටත් වීමට අමාරු කාලයක් වුණා. බස් රථවල ලිසිං ප්‍රශ්න, ගවේෂු කටයුතු හරියාකාරව කිරීමට නොහැකි වුණා.

අද වන විට පොදු ප්‍රවාහන සේවයේ බස් රථ 5,000ක් පමණ ඉවත් වී තිබෙනවා. ඉන් බස් රථ 2,000ක් පමණ වෙනත් විකල්ප ප්‍රවාහන සේවාවල නියැලෙනවා. තවත් බස් රථ 6,200ක් බස්නාහිර පළාත තුළ ධාවනය වෙනවා. කෝවිඩ් වසංගතයට පෙර බස්නාහිර පළාත තුළ බස් රථ 5,000ක් 5,500ක් වගේ ධාවනය වුණා. අද වන විට දෛනිකව ධාවනය වන්නේ බස් රථ 3,500ක් වගේ ප්‍රමාණයක්.

මොකද කෝවිඩ් වසංගතය වගේම පේල් අර්බුදය යන දෙකම නිසා බස් කර්මාන්තය සඩා වැටුණා. කෝවිඩ් කාලය තුළ බස් හිමියන්ට ලිසිං, වාරික ගෙවා ගැනීමට නොහැකිව සිටියදී රජය සහ මහ බැංකුව නොගෙවූ ලිසිං වාරික එකතු කර, එයටත් පොළියක් අය කළා. හදිසි 100,000ක් වගේ ගෙවීමට තිබූ වාරිකය 130,000ක් වගේ ප්‍රමාණයකට වැඩි වුණා. ඒ නිසා බොහෝ බස් හිමියන් මේ කර්මාන්තයෙන් ඉවත් වුණා. බොහෝ බස් රථ යකඩවලට විකුණන්න සිදු වුණා. මේ නිසාම අද වන විට බස් ධාවනයේ පැහැදිලි අඩුවක් තිබෙනවා.

> **අද බස් රථයක් ධාවනය කර උපයන දෛනික ඉතිරිය, ත්‍රිරෝද රථයක් ධාවනය කර උපයන දෛනික ඉතිරියට සමානයි. ත්‍රිරෝද රථයක් ධාවනය කරන එක ලාබයි**

ඒ වගේම මගී ජනතාවගේද පැහැදිලි අඩුවක් තිබෙනවා. මෙම අර්බුදවලට පෙර සමස්ත මගී ප්‍රවාහනයෙන් 65%ක් දෛනිකව පොදුගැලිය බස් මගින් ආරවාසය කළා. නමුත් අද වන විට දෛනිකව එම ප්‍රමාණය 35%ක් 40%ක් අතර ප්‍රතිශතයකයි පවතින්නේ. එය විශාල පහළ යාමක්. මේ නිසා යළිත් මෙම කර්මාන්තය නැවතිමට මගී මිනියන් තත්ත්වත් සාදගන්නා අවශ්‍යයි. ඒ සඳහා බස් ගාස්තු අඩු කළ යුතුයි. බස් ගාස්තු අඩු කළාත්, බස් රථවල දෛනිකව ආදායම අඩු වෙනවා, එවිට කර්මාන්තය කඩා වැටෙනවා. අද ජනතාව දරාගත නොහැකි තරම් බස් ගාස්තු ඉහළ ගිහිල්ලා. මගී ජනතාව බස්වල නොගොස්, වෙනත් විකල්ප හොයනවා. ඒ නිසා බස් මගීන් වගේම, බස් කර්මාන්තයත් රැක ගැනීමට අවශ්‍ය නම්, රජය විසින් කළ යුත්තේ ඉන්ධන මිල, අමතර කොටස් මිල හා රජය හා තියෙන ආයතන ආයකරනු ලබන බදු හා සේවා ගාස්තු ඉවත් කිරීම හෝ අඩකින් අඩු කිරීමයි. රජයට මේ විදිහේ උපමානයක් ඇති බවක් පෙනෙන්න නැහැ. දැන් දැන් අපිට සැක තියෙනවා රජය විසින් බස් කර්මාන්තය විනාශ වීමට ඉඩහරා බලා සිට, බස් සේවාවන් වෙනත් රටකට විකිණීමට සැලසුම් කරනවාද කියලා.

බස් රථ මෙන්ම, බස් රථවල සමහ් ගන්නා මගී ජනයාද අඩු වී ඇති බව බස් සංගම් මෙන්ම, ඒවා නියාමනය කරනු ලබන ආයතනද පිළිගන්නා කරුණක්. එසේ වීමට බලපෑ ප්‍රධානම සාධකය ඩීසල් මිල ඉහා ඉහළ ඇගයකින් බස් ගාස්තු ඉහළ යාම. වාහන මිල ඉහළ යාම, ඉන්ධන සඳහා කෝටා මූලයක් ක්‍රියාත්මක වීම නිසා මිනිස්සු අත්‍යාවශ්‍යම නම් මිනත් පමණයි යන්නේ. ඒ නිසා 50%ක් පමණ මාර්ග තදබදය අඩුවෙලා තියෙනවා. මගී සේවා බස් කර්මාන්තය ආරක්ෂා කර ගැනීමට නිසි පැසසිදිලවළක් ඉතා ඉක්මනින් අවශ්‍යයි."