ඇල්ල වැල්ලවාය මාර්ගයේ කි.මි. 24 සහ කි.මි. 23 කණුව අතර 24/6 බෝක්කුව ආසන්නයේදී සිදුවූ මාරක රිය අනතුර

▪ අනතුර සිදුවූ දිනය	: 2025.09.04
▪ වේලාව	: ප.ව 09.06 පමණ
▪ ස්ථානය	: ඇල්ල වැල්ලවාය මාර්ගයේ කි.මී 24 කි.මී 23 කණුව අතර 24/6 බෝක්කුව ආසන්නයේදී
▪ වාහන අංක	: NB-1673 (Lanka Ashok Leyland – Motor Coach) : CBK-1612 (Range Rover – Motor Car)
▪ මියගිය සංඛ්‍යාව	: 16
▪ තුවාල කරුවන් සංඛ්‍යාව	: 16

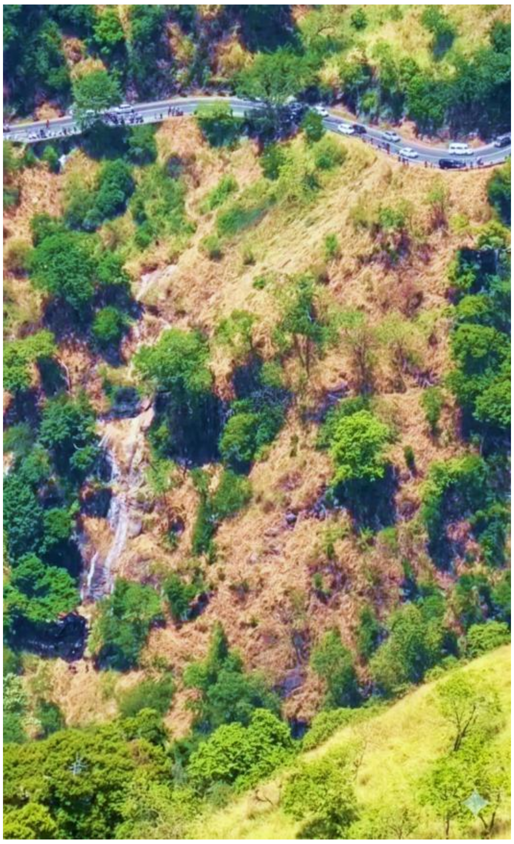
T.K.U.W අබේගුණවර්ධන (ප්‍රධාන පොලිස් පරීක්ෂක - ඇල්ල)
T.M. තෙන්නකෝන් (උප පොලිස් පරීක්ෂක ස්ථානාධිපති රථවාහන - ඇල්ල) ඉදිරියේ 2025/09/09 හා 2025/09/10 දින ඇල්ල පොලිස් ස්ථානයේදී වාහනය පරීක්ෂා කරන ලදී. සිද්ධිය වූ ස්ථානයේ මාර්ග පරීක්ෂාවක්ද සිදුකරන ලදී.

පරීක්ෂණ මණ්ඩලය :

- B.G.A.බතීගම (සහකාර කොමසාරිස් කාර්මික - නාරාහේන්පිට)
- R.M.A.P.K.M. රාජතේව (ජ්‍යේෂ්ඨ මෝටර් වාහන පරීක්ෂක - නාරාහේන්පිට)
- M.M.J.C. බංඩාර (ප්‍රධාන මෝටර් වාහන පරීක්ෂක - නුවරඑළිය)
- H.M.H.P. ධර්මසේන (ප්‍රධාන මෝටර් වාහන පරීක්ෂක - බදුල්ල)
- N. හෙට්ටිආරච්චි (මෝටර් වාහන පරීක්ෂක - මහනුවර)
- A.G.H.C. කුලතුංග (මෝටර් වාහන පරීක්ෂක - කෑගල්ල)
- R.P.H.H. රන්දෙනි (මෝටර් වාහන පරීක්ෂක - කුරුණෑගල)
- N.C. කරවිට (මෝටර් වාහන පරීක්ෂක - බදුල්ල)

1. සිද්ධිය :

2025.09.04 දින ප.ව 09.06 ට පමණ තංගල්ල සිට නුවරඑළිය දක්වා විනෝද චාරිකාවක් සඳහා සහභාගී වූ තංගල්ල නගර සභාවේ සේවක පිරිසක් රැගත් NB-1673 දරණ Lanka Ashok Leyland මෝටර් කෝච් රථය ආපසු තංගල්ල බලා ගමන් කරන විට ඇල්ල වැල්ලවාය ප්‍රධාන මාර්ගයේ කි.මි. 24 - 23 කණු අතර 24/6 බෝක්කුව ආසන්නයේ අවධානම් වංගුවකදී ඉදිරියෙන් පැමිණි CBK-1612 දරණ Range Rover මෝටර් කාර් රථයේ හා වංගුවේ වම් පස පිහිටි ආරක්ෂක වැටෙහි ගැටී වම් පස ප්‍රපාතයට පෙරලී ඇත.



මෙම අනතුරින් පහත නම් සඳහන් අය මියගොස් ඇත.

01.	T.H.C. දිමන්ක	වයස අවු: 27	පුරුෂ	රියදුරු
02.	W.P.M. අනුරාධිනී	වයස අවු: 42	ස්ත්‍රී	
03.	K.A.D.L. ජයවීර	වයස අවු: 32	ස්ත්‍රී	
04.	A.G.P.N. ශ්‍රීමාලි	වයස අවු: 39	ස්ත්‍රී	
05	S.A. මතගවීර	වයස අවු: 42	ස්ත්‍රී	
06.	M.S. මතගවීර	වයස අවු: 12	ස්ත්‍රී	
07.	D.K. පුංචිහේවා	වයස අවු: 39	ස්ත්‍රී	
08.	W.J. ජීවන්තිකා	වයස අවු: 34	ස්ත්‍රී	
09	L.T.R. තේජාන්	වයස අවු: 45	ස්ත්‍රී	
10	W.N. රංජිත්	වයස අවු: 54	පුරුෂ	
11	M.P.N. රුවන්ත	වයස අවු: 45	පුරුෂ	
12	S.M.K.S. ඉන්දික	වයස අවු: 54	පුරුෂ	
13	H.T.P. උදාර	වයස අවු: 37	පුරුෂ	
14	T.V.K. රූපසේන	වයස අවු: 51	පුරුෂ	
15	A.A.S. තේජාන්	වයස අවු: 14	පුරුෂ	
16	N. ගමගේ	වයස අවු: 43	ස්ත්‍රී	

2. පාරිසරික සහ කාලගුණික තත්වය :

ඇල්ල පොලිස් ස්ථානයෙන් සහ ප්‍රදේශ වාසීන්ගෙන් ලබාගත් තොරතුරු අනුව අනතුර සිදුවූ කි.මී 24 සහ කි.මී 23 කණුව අතර ප්‍රදේශයේ වැසි රහිත වියලි කාලගුණයක් තිබී ඇත. ප.ව. 09.06 පමණ වන විට හොඳින් අඳුර වැටී තිබූ අතර මීදුම් තත්වයක්ද තිබී නැත.

3. මාර්ගයේ ස්වභාවය :

ඇල්ල - වැල්ලවාය මාර්ගයේ ඇල්ල නගරයේ සිට රාවණා ඇල්ල දක්වා මාර්ගය කි.මි. 6.1 ක් පමණ අධික බෑවුම් සහ අනතුරුදායක වංගු සහිත මන්තීරු දෙකකින් සමන්විත පැති රේඛා සහ මධ්‍ය රේඛා සළකුණු කළ මාර්ගයකි.

ඇල්ල නගරය සිට අනතුර වූ ස්ථානය දක්වා කිලෝමීටර 3.8 පමණ ඇත්තේද දල බෑවුමකි. මෙම කිලෝමීටර් 3.8 තුල මීටර 338 ක බැස්මක් ඇත. එනම් කිලෝමීටරයට දල වශයෙන් මීටර 89 ක ආනතියකි. ප්‍රධාන වැලමිටි වංගු 04 ක් පමණ ඇත. අනතුර සිදුවී ඇත්තේ පස් වැනි වංගුවේදීය.

මෙම මාර්ගයේ ඇති අනතුරුදායක බව දැනුවත් කිරීම සඳහා මාර්ග සළකුණු නිසි පරිදි සවිකර ඇති අතර අමතර දැනුවත් කිරීමේ පුවරු රාශියක්ද සවිකර ඇත.

ඇල්ල නගරයෙන් පසු හමුවන සමන් දේවාලය අසල ඇති වීදි ලාම්පුව හැරුණුකොට අනතුර සිදුවූ ස්ථානය දක්වා වීදි ලාම්පු නැත. අනතුර සිදුවූ ස්ථානයට කිලෝමීටරයකට ආසන්න දුරක සිට නිවාස, කඩ හෝ හෝටල් කිසිවක් නැත. එබැවින් මෙම මාර්ග කොටස පාළු ස්වභායකින් යුක්ත වේ.

අවධානම් වංගුවල දිශාව දැක්වීම සඳහා ඊතල හිස් සහිත ආලෝක පරාවර්ථක (Luminous Reflectors) සවිකර ඇත. බෑවුම් සහිත මාර්ගයේ අනතුරුදායක ස්ථාන ආවරණය කිරීම සඳහා ගාඩ් ගල්, ආරක්ෂිත වැටවල්, කොන්ක්‍රීට් බැම්, රේල් පීලි කොටස් සහ පස් කඳු බොහෝ ස්ථානවල පිහිටුවා ඇත.

අනතුර වූ වංගුවට පෙර, " දකුණට වංගුවක් ඉදිරියෙන් " යන මාර්ග සංඥාව සහ වංගුවේ ඊතල හිස සහිත ආලෝක පරාවර්ථක (Luminous Reflectors) සවිකර ඇත.

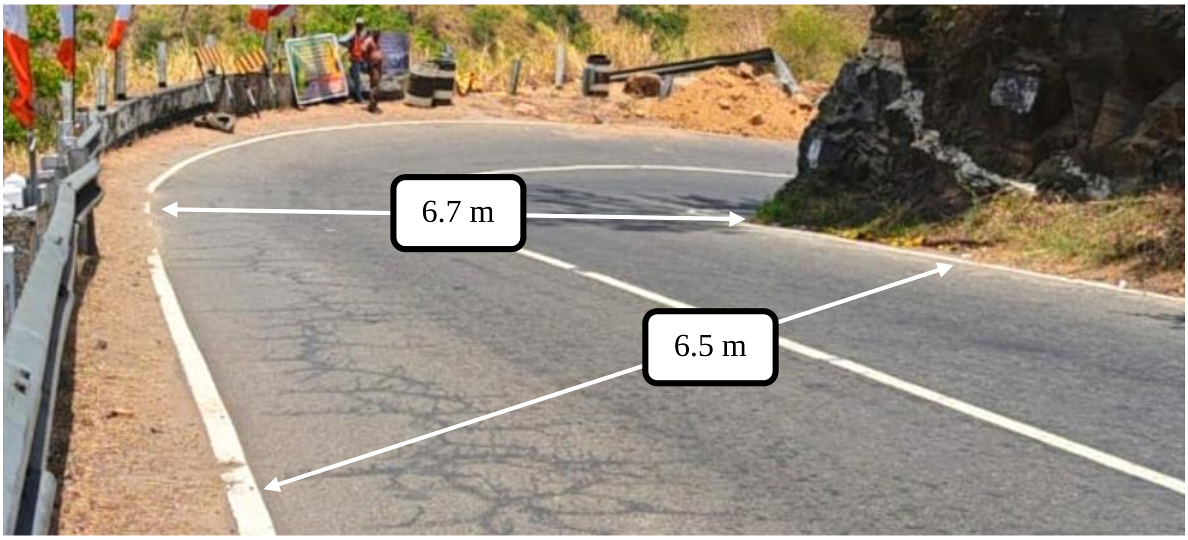
මාර්ගයේ වම් පස අධික බෑවුම ආවරණය කිරීම සඳහා " දකුණට වංගුවක් ඉදිරියෙන් " යන මාර්ග සංඥාව ආසන්න වන තෙක් රේල් පීලි කොටස් සිටුවා ඇත.

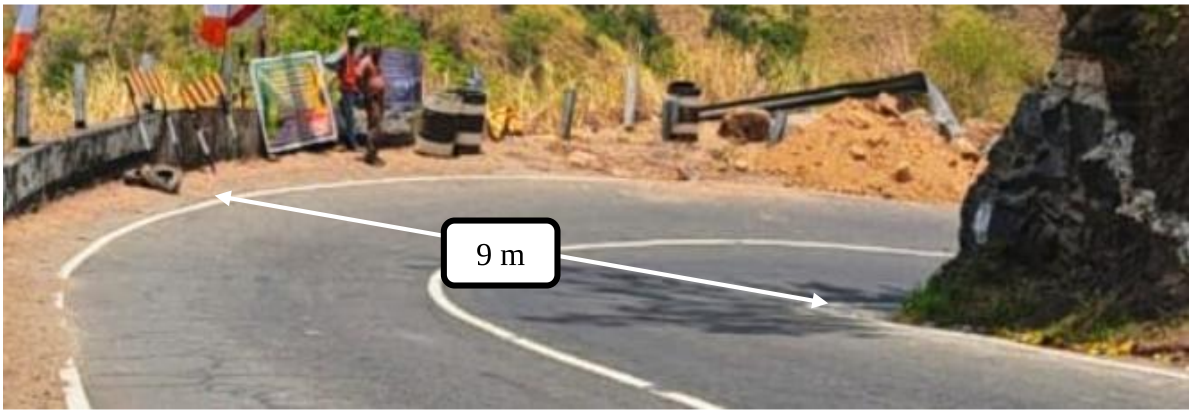
එතැන් සිට රේල් පීලි වලට ඉදිරියෙන් ආරක්ෂිත වැටක් (Guard Rail) සවිකර ඇත. වංගුවට ආසන්නවත්ම කොන්ක්‍රීට් බැම්මක් ඉදිකර ඇති අතර එය මෝටර් කෝච් රථය ඉවතට ගමන් ගත් ස්ථානයට පෙර නැවතී ඇත.

එතැන් සිට නැවතත් රේල් පීලි කොටස් ඉදිරියෙන් ආරක්ෂිත වැට සවිකර ඇති අතර මෝටර් කෝච් රථය ඉවතට ගමන් ගත් ස්ථානයෙන් පසු ගල් වැටියක්ද ඇත.

මෝටර් කෝච් රථය ඉවතට ගොස් ඇත්තේ ආරක්ෂිත වැටට (Guard Rail) උඩින්, සිටුවා තිබූ රේල් පීල්ලක්ද ඇද කරමිනි. ගැටීම නිසා ආරක්ෂිත වැට ඇදවී මෝටර් කෝච් රථය ප්‍රපාතයට ගමන් කිරීම සඳහා ආනත තලයක් බවට පත් වී ඇති බව නිරීක්ෂණ අනුව තහවුරු වේ.

මාර්ගය මංතීරු 02 කින් සමන්විත කාපට් අතුරා ඇති මාර්ගයක් වන අතර පැති රේඛා දෙක අතර පරතරය මීටර 6.5 ක් පමණ වේ. නියමිත පරිදි මාර්ග සංඥා සවිකර ඇති අතර මාර්ගය මත නියමිත පරිදි සලකුණු යොදා ඇත. අනතුර සිදුවූ වංගුවේ පැති රේඛා දෙක අතර පරතරය මීටර 9.0 ක් පමණ වේ.





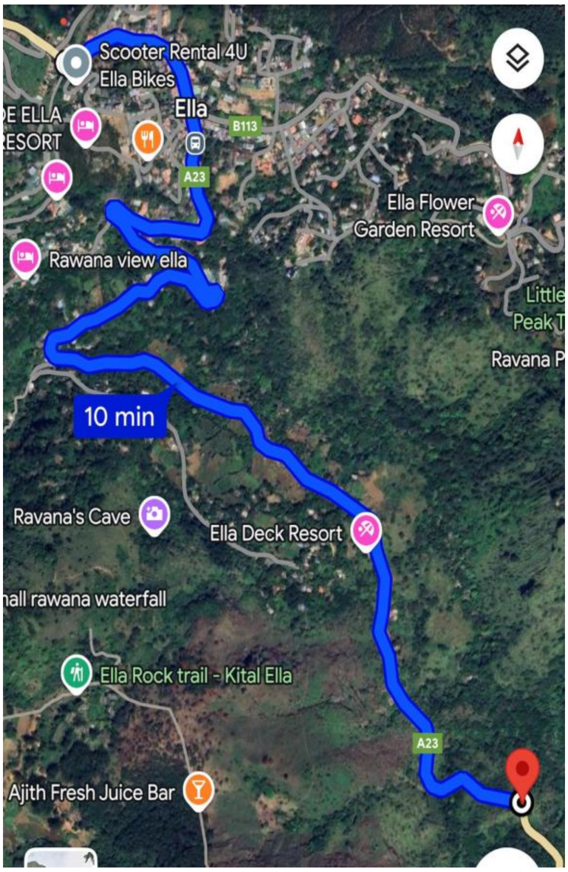
4. මාර්ගයේ ආනතිය

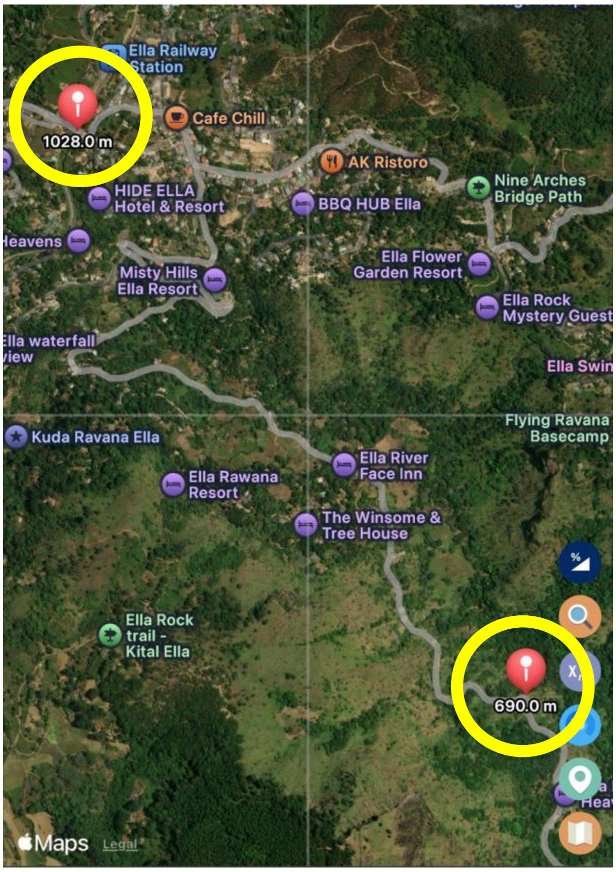
අන්තර්ජාල තොරතුරු අනුව

ඇල්ල නගරයට පිවිසුම වන රේල් බෝක්කුව අසල සිට සිද්ධිය වූ ස්ථානය දක්වා ඇති කි.මී. 3.8 ම බෑවුම් සහිත වන අතර මෙම කිලෝමීටර 3.8 තුල මුදු මට්ටමේ සිට උස මීටර 1028 සිට උස මීටර 690 දක්වා මීටර 338 ක පමණ බෑවුමක් ඇත. එනම්, මීටර 1000 කට මීටර 88.95 ක ආනතියකි.

මෙයට අමතරව අවධානම් වංගු 04 සහ වම් පස අඩි දහසකට පමණ අධික ප්‍රපාත වලින් යුක්තවේ.

මේ අනුව මාර්ගයේ අනතුරුදායක බව කොතරම්ද බැව් තේරුම්ගත හැක.



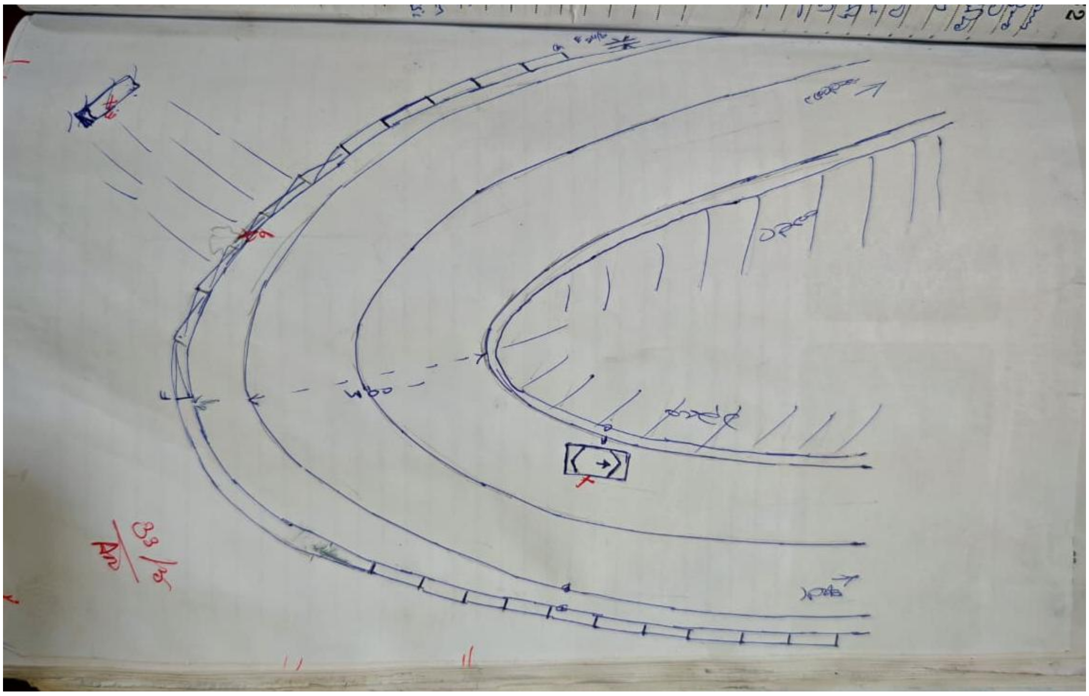


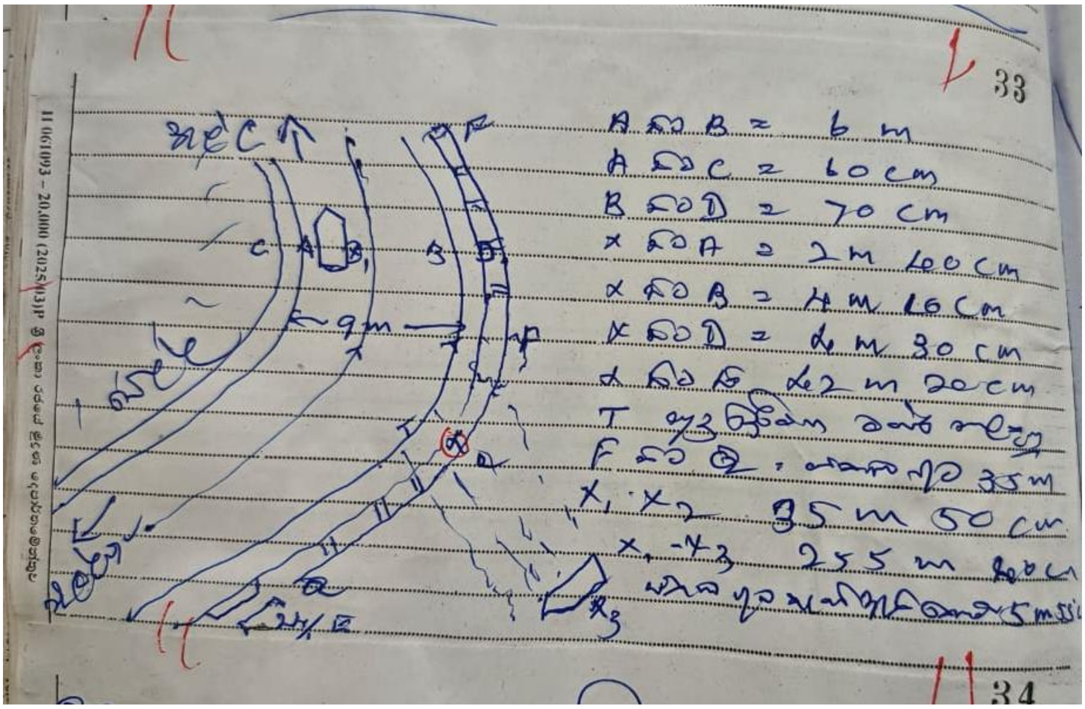
මෙම මාර්ගය නුහුරු රියදුරෙකු හට මාර්ගයේ අනතුරුදායක ස්වභාවය තේරුම් ගැනීම සඳහා මාර්ග සංඥා පුවරු සහ අනෙකුත් අනතුරු ඇඟවීමේ පුවරු පමණක් ප්‍රමාණවත් නැත.

වේගය පාලනය කිරීමේ ක්‍රමවේද, ගියර භාවිතය පිළිබඳ උපදෙස් පුවරු, මාර්ගයේ ඉදිරි ස්වභාවය පිළබඳ දැන්වීම් පුවරු, උත්තල දර්පණ සවිකිරීම්, යනාදිය භාවිතා කිරීම කල යුතුව ඇත.

5. සිද්ධිය වූ ස්ථානයේ දළ සටහන් :

ඇල්ල පොලිස් ස්ථානයෙන් ලබාගත් දළ සටහන්.





6. අනතුරු සිදුවූ ස්ථානයේ නිරීක්ෂණ :

අනතුරින් පසු සිදුවූ ගලවා ගැනීම් කටයුතු හේතුවෙන් අනතුර සිදුවූ ස්ථානයේ අනතුර පිළිබඳ සළකුණු බොහොමයක් හානිවී ඇත.

අනතුරට පත් CBK-1612 රථය නතරවී තිබූ ස්ථානය සළකුණු කල ලකුණු මාර්ගය මත දක්නට ඇත. මෙම රථයේ අනතුරු අලාභ හානි හේතුවෙන් පිටු පස දකුණු රෝදය හිරවී ඇති බැවින් ගැටීමට ලක්වූ ස්ථානයට ආසන්නයේ නතරවී තිබී ඇති බව නිගමනය කල හැක.

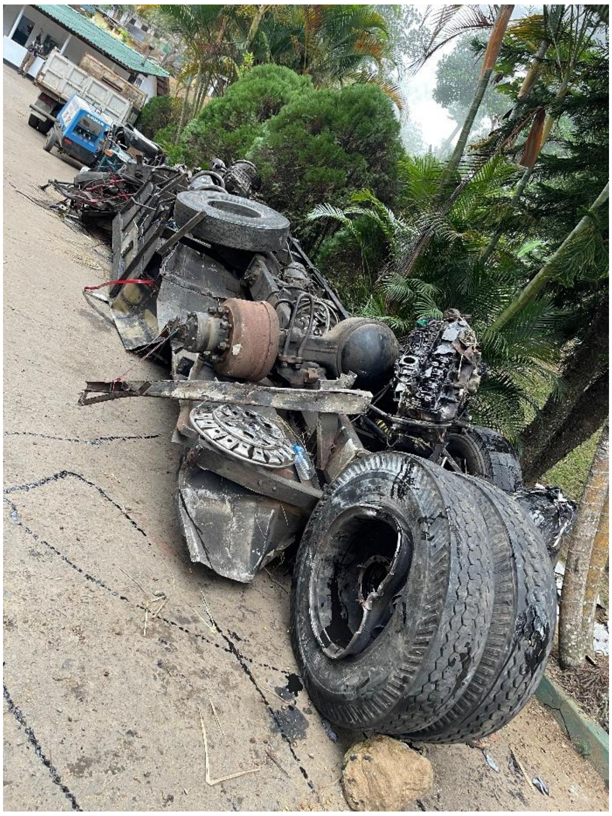
මෝටර් කෝච් රථය ඇදී ගිය සළකුණු බවට සැක කල හැකි සළකුණු හෝ ටයර සළකුණු බවට සැක කල හැකි සළකුණු මාර්ගය මත පැහැදිලිව හඳුනාගත නොහැක.

මෝටර් කෝච් රථය පාරෙන් ඉවතට ගමන් ගත් ස්ථානයේ සවිකර තිබූ ලෝහ ආරක්ෂිත වැට ඇදවී ඇති අතර ගලවා ගැනීමේ කටයුතු හේතුවෙන් වැඩි දුරටත් හානි වී ඇත.

මාර්ගයේ වම් පස කෙලවරේ සිට මෝටර් කෝච් රථය නතරවූ ස්ථානය දක්වා සමහර සුන්බුන් කොටස් විසිරී ඇති අතර රථය ගමන් ගත් මාර්ගය සහ ගලවා ගැනීමේ මෙහෙයුම් සඳහා භාවිතා කරල ලද මාර්ග හඳුනාගත හැකි අයුරින් ගස් සහ තනකොළ පොඩිවී බිම පළුදුවී ඇති වූ සළකුණු දක්නට ඇත.

7. අනතුරට පත් අංක NB-1673 දරණ මෝටර් කෝච් රථයේ නිරීක්ෂණ :

මෝටර් කොච් රථය 2025.09.09 සහ 2025.09.10 යන දෙදින ඇල්ල පොලිස් ස්ථානයේදී **T.M.** තෙන්නකෝන් මහතා (උප පොලිස් පරීක්ෂක ස්ථානාධිපති රථවාහන - ඇල්ල) ඉදිරියේදී පරීක්ෂා කරන ලදී.



7.1 NB-1673 වාහනය හඳුනා ගැනීම.

- වාහනයේ අංකය : NB-1673
- චැසි අංකය : MB1PB8EHA7BAPD2693
- එන්ජින් අංකය : RBH701960
- සිලින්ඩර් ධාරිතාවය : 6540 cc
- වර්ගය : Lanka Ashok Leyland
- මාදිලිය : Viking
- වර්ණය : White & Blue
- ආසන ගණන : 54
- මුල් ලියාපදිංචි කල දිනය : 2011/12/20
- නිෂ්පාදිත වර්ෂය : 2011
- අයිතිකරු
  - නම : කංකානම් ආරච්චිගේ නිරෝෂන්
  - ලිපිනය : නො. 18 හෙදකැටිය, අඟුණකොළපැලැස්ස.

චැසි අංකය අක්ෂර 17 කින් යුක්තවිය යුතු නමුත්, චැසිය මත මුද්‍රිත චැසි අංකයේ අක්ෂර 18 ක් ඇත.

5 වන අංකය සඳහා වෙනත් අක්ෂරයක් භාවිතා කර දේශීය ලෙස මුද්‍රණය කර ඇති අංකයකි.

චැසියේ මුද්‍රිත චැසි අංකය, ලියාපදිංචි සහතිකය, Body Tag සහ මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දත්ත පද්ධතිය හා නොගැලපේ.

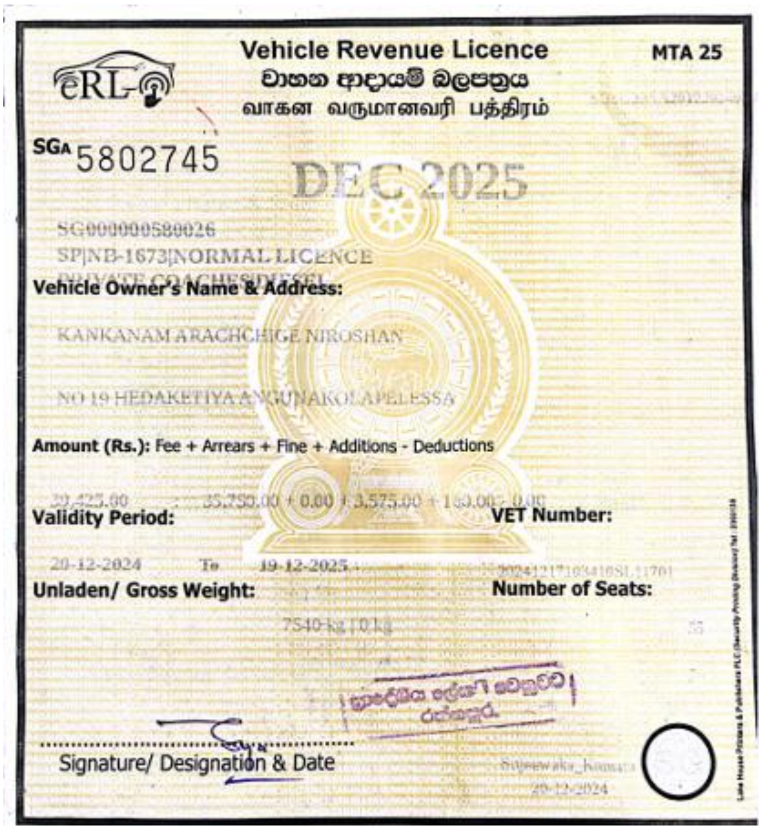
ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිතීන් අනුව චැසි අංකය අක්ෂර 17 කින් යුක්තවිය යුතු නමුත්, චැසිය මත මුද්‍රිත චැසි අංකයේ අක්ෂර 18 ක් ඇත. ලියාපදිංචි සහතිකය සහ Body Tag හි සඳහන් අක්ෂර 17 කින් යුත් චැසි අංකය නිවැරදි චැසි අංකය බවට නිගමනය කල හැක.

චැසිය මත තෙරපා ඇති අංකය දේශීයව මුද්‍රණය (Locally Stamped) කර ඇත.

එබැවින් වාහනයේ අනන්‍යතාවය සැකසහිත වේ.

වර්ණය ලියාපදිංචි සහතිකය සහ මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දත්ත පද්ධතිය හා නොගැලපේ. බොඩිය ආවරණය වන පරිදි නිල් පැහැති පසුබිමේ විවිධ වර්ණ සහ රූප සහිත ස්ටිකර් අලවා ඇත.

- ආදායම් බලපත්‍ර අංකය : SGA5802745
- වලංගු කාලය : 2025/12/19



Vehicle Revenue Licence
වාහන ආදායම් බලපත්‍රය
வாகன வருமானவரி பத்திரம்
MTA 25

eRL

SGA 5802745

DEC 2025

SG000000580026
SP|NB-1673|NORMAL LICENCE
PRIVATE COACH|DIESEL

Vehicle Owner's Name & Address:
KANKANAM ARACHCHIGE NIROSHAN
NO 19 HEDAKETIYA ANGUNAKOLAPELESSA

Amount (Rs.): Fee + Arrears + Fine + Additions - Deductions
39,425.00 35,750.00 + 0.00 + 3,575.00 + 100.00 - 0.00

Validity Period: 20-12-2024 To 19-12-2025

VET Number:

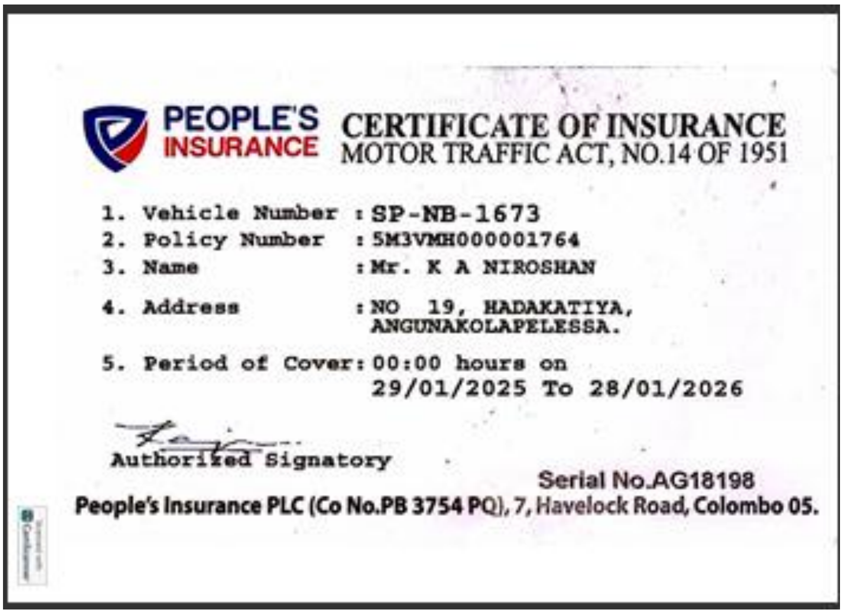
Unladen/ Gross Weight: 7540 kg | 0 kg

Number of Seats: 55

Signature/ Designation & Date

20-12-2024

- රක්ෂණ ආවරණ අංකය :5M3VMH000001764 (People's Insurance - Full Insurance Cover)
- වලංගු කාලය : 2026/01/28



PEOPLE'S INSURANCE

CERTIFICATE OF INSURANCE
MOTOR TRAFFIC ACT, NO.14 OF 1951

1. Vehicle Number : SP-NB-1673
2. Policy Number : 5M3VMH000001764
3. Name : Mr. K A NIROSHAN
4. Address : NO 19, HADAKATIYA, ANGUNAKOLAPELESSA.
5. Period of Cover: 00:00 hours on 29/01/2025 To 28/01/2026

Authorized Signatory

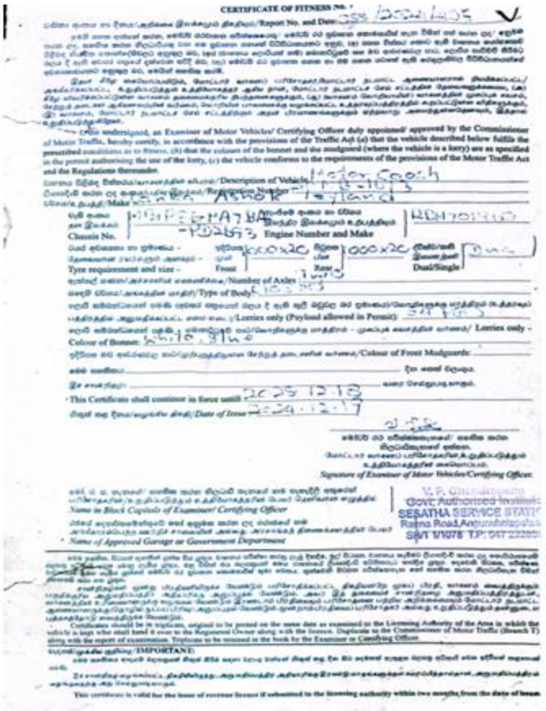
Serial No.AG18198

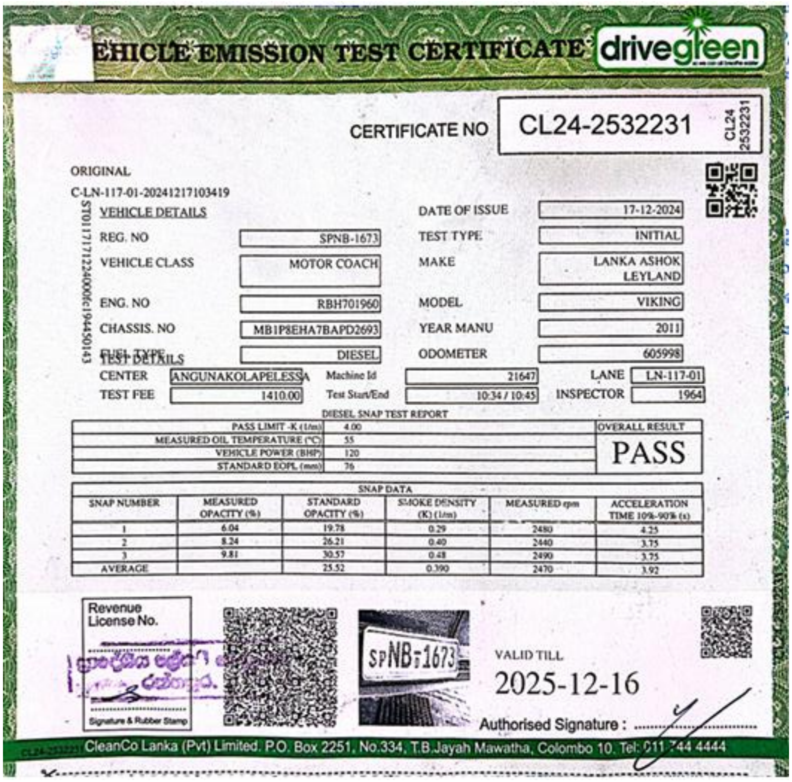
People's Insurance PLC (Co No.PB 3754 PQ), 7, Havelock Road, Colombo 05.

- වලංගු යෝග්‍යතා සහතික පත්‍රයේ සහ පරීක්ෂණ වාර්තා අංක : F 124185 / F236685
- නිකුත් කල දිනය : 2024/12/19
- නිකුත් කල නිළධාරියා : V.P. චන්ද්‍රසේන.

Govt, Authorized Institute.
Ranna Rd, Angunakolapelessa

යෝග්‍යතා සහතික පත්‍රය





VEHICLE EMISSION TEST CERTIFICATE drivegreen

CERTIFICATE NO CL24-2532231

ORIGINAL
C-LN-117-01-20241217103419

ST0117171224000fc19445014З

VEHICLE DETAILS

REG. NO	SPNB-1673	DATE OF ISSUE	17-12-2024
VEHICLE CLASS	MOTOR COACH	TEST TYPE	INITIAL
		MAKE	LANKA ASHOK LEYLAND
ENG. NO	RBH701960	MODEL	VIKING
CHASSIS. NO	MB1P8EHA7BAPD2693	YEAR MANU	2011
FUEL TYPE	DIESEL	ODOMETER	605998

TEST DETAILS

CENTER	ANGUNAKOLAPELESSA	Machine Id	21647	LANE	LN-117-01
TEST FEE	1410.00	Test Start/End	10:34 / 10:45	INSPECTOR	1964

DIESEL SNAP TEST REPORT

PASS LIMIT -K (1/m)	4.00	OVERALL RESULT
MEASURED OIL TEMPERATURE (°C)	55	PASS
VEHICLE POWER (BHP)	120	
STANDARD EOPL (mm)	76	

SNAP DATA

SNAP NUMBER	MEASURED OPACITY (%)	STANDARD OPACITY (%)	SMOKE DENSITY (K) (1/m)	MEASURED rpm	ACCELERATION TIME 10%-90% (s)
1	6.04	19.78	0.29	2480	4.25
2	8.24	26.21	0.40	2440	3.75
3	9.81	30.57	0.48	2490	3.75
AVERAGE		25.52	0.390	2470	3.92

Revenue License No.

Signature & Rubber Stamp

SPNB-1673

VALID TILL
2025-12-16

Authorised Signature : ....

CleanCo Lanka (Pvt) Limited. P.O. Box 2251, No.334, T.B.Jayah Mawatha, Colombo 10. Tel: 011 744 4444

7.2 මෝටර් කොච් රථයේ නිරීක්ෂණ

අනතුරට පෙර මෝටර් කෝච් රථය

අනතුරින් පසු මෝටර් කෝච් රථය

7.2.1 මෝටර් කොච් රථයේ අලාභ

මෙම මෝටර් කෝච් රථයේ,

- මෙම රථයේ සියළුම පද්ධති අනතුරින් බරපතල ලෙස හානි වී ඇත.
- එන්ජිම ගියර් පෙට්ටියෙන් ගැලවී වෙන්වී ඇත. එන්ජිම සමඟ ඉතිරි වී ඇත්තේ ඉන්ජෙක්ටර් පොම්පය පමණි.
- Starter Motor, Air Compressor, Aulternator ආදී අනෙකුත් කොටස් එන්ජිමෙන් ගැලවී ඇති අතර සොයා ගැනීමට හැකි වී නැත.
- ආසන යම් ප්‍රමාණයක් Floor-Board එක සමග සම්බන්ධ වී ඇත.
- ඉදිරි ඇක්සලය සහ පසු පස ඇක්සලය චැසිය සමග සම්බන්ධ වී ඇති කොටස් වලින් වෙන්වී ඇත. ඇක්සල සමග තිරිංග චේන්බර් (Brake Chamber) වල කොටස් පමණක් ඉතිරිවී ඇත. ඩයෆ්‍රම් (Diaphrams) කොටස් සොයා ගැනීමට නොහැකි වී ඇති අතර තිරිංග බට සියල්ලම අනතුරින් කැඩී ඇත.
- සුක්කානම් පද්ධතියද සම්පූර්ණයෙන්ම අලාභ හානි වී ඇත.
- බඳ තහඩු අනතුරින් ගැලවී ඇත. ඇතැම් කොටස් සොයා ගැනීමට නොහැකි වී ඇත.
- චැසි කොටස ඉදිරි පස සිට මැද දක්වා ස්ථාන කීපයකින් ඇදවී පුපුරා ඇත.
- පහන් සියල්ල ඇතුළුව විදුලි පරිපථය මුළුමනින්ම අලාභ වී ඇත.
- විදුලි නලාව හා වායු නලා අනතුරින් අලාභ වී ඇති අතර වායු නලාවේ කොටස් කීපයක් පමණක් චැසියේ එල්ලෙමින් පවතී.
- ඉදිරි පස සහ පිටු පස දකුණ ටයර සඳහා ඩැග් ගැසූ ටයර යොදා තිබී ඇති අතර පසු පස වම ටයර සඳහා අළුත් ටයර යොදා තිබී ඇත. පරීක්ෂා කරන අවස්ථාවේදී ටයර අලාභ හානි සිදුවී ඇත.

7.2.2 අන්තරාකාරී අනවසර සවි කිරීම් - අනතුරට පෙර තිබූ තත්වය (අන්තර්ජාලය ඇසුරින්)

මෙම මෝටර් කෝච් රථයේ අනතුරට පෙර පැවති තත්වය සොයා බැලීමේදී විවිධ වර්ණ සහිත ලාම්පු, සුදු යකඩ කොටස්, ශබ්ධ පද්ධති, ස්ටිකර්, ආදී අනවසර සවිකිරීම් සහිතව නවීකරණය කර තිබූ බව සොයාගත හැකි විය. පරීක්ෂා කරනවිට එම සියළු කොටස් සුන්බුන් බවට පත්වී තිබුනි. සුදු යකඩ අනාරක්ෂිත රිම් කප් පමණක් රිම් වල සවි වී තිබුනි.

අනවසර අමතර පහන් දල්වා මාර්ගයේ ධාවනය කරන අයුරු (අන්තර්ජාලය ඇසුරින්)

7.3 අනතුරට හේතුවූ නිරීක්ෂණ

මෙම වාහනයේ රෝද සියල්ල ගලවා පරීක්ෂා කරනලදී.

7.3.1 මූලික නිරීක්ෂණ

තිරිංග ඩ්‍රම්ස් ගලවා පරීක්ෂා කිරීමේදී ඉදිරි දෙපස සහ පසු පස වම ඩ්‍රම්ස් වල පැහැය වෙනස් වී තිබීමෙන් එම ඩ්‍රම්ස් අධිකව රත්වී ඇති බවට තීරණය කල හැක.

ඉදිරි පස වම

ඉදිරි පස දකුණ

පසු පස වම

තිරිංග ලයිනර්ස් (Brake Linears) සියල්ල ආරක්ෂිත සීමාව දක්වා ගෙවී නැත.

ඉදිරි පස වම

ඉදිරි පස දකුණ

පසු පස වම

පසු පස දකුණ

පිටු පස දකුණු පස ඩ්‍රම් එක ගලවා පරීක්ෂා කිරීමේදී එම රෝදයේ තිරිංග පද්ධතියට දීර්ඝ කාලයක සිට ග්‍රීස් කාන්දු වී තිබූ බව නිරීක්ෂණය විය.

තවදුරටත් පරීක්ෂා කිරීමේදී Axle Housing කොටස ගෙවී තිබූ බවත්, Inner-Hub Bearing, Axle cone කොටස වටා කරකැවී බුරුල්වී තිබූ බවත් නිරීක්ෂණය කල හැකි විය.

මේ හේතුවෙන් Inner Hub Grease Seal කොටස පළුදුවී Hub Bearing සඳහා යොදා ඇති ග්‍රීස් තිරිංග පද්ධතියට කාන්දුවේ.

පිටු පස දකුණු පස තිරිංග වල පැවති දෝෂය හේතුවෙන් ඉදිරි තිරිංග හා පිටු පස වම තිරිංග වැඩි වශයෙන් ක්‍රියා කර ඇති බව නිගමනය කල හැක.

තිරිංග ක්‍රියාත්මක වූ රෝද තුනෙහි ඩ්‍රම් අධිකව රත්වී ඇති බව නිරීක්ෂණය වීම අනුව පා තිරිංග වැඩි වශයෙන් භාවිතා කරමින් ධාවනය කර ඇති බව නිගමනය කල හැක.

රෝද සියල්ලේම Dial Plates ගලවා තිබූ බැවින් තිරිංග සීරුමාරු කිරීමේදී ග්‍රීස් කාන්දුව නිරීක්ෂණය විය යුතුය. නමුත්, තිරිංග සීරුමාරු කිරීමේදී ග්‍රීස් කාන්දුව පිළිබඳ අවධානය යොමුකර නැත.

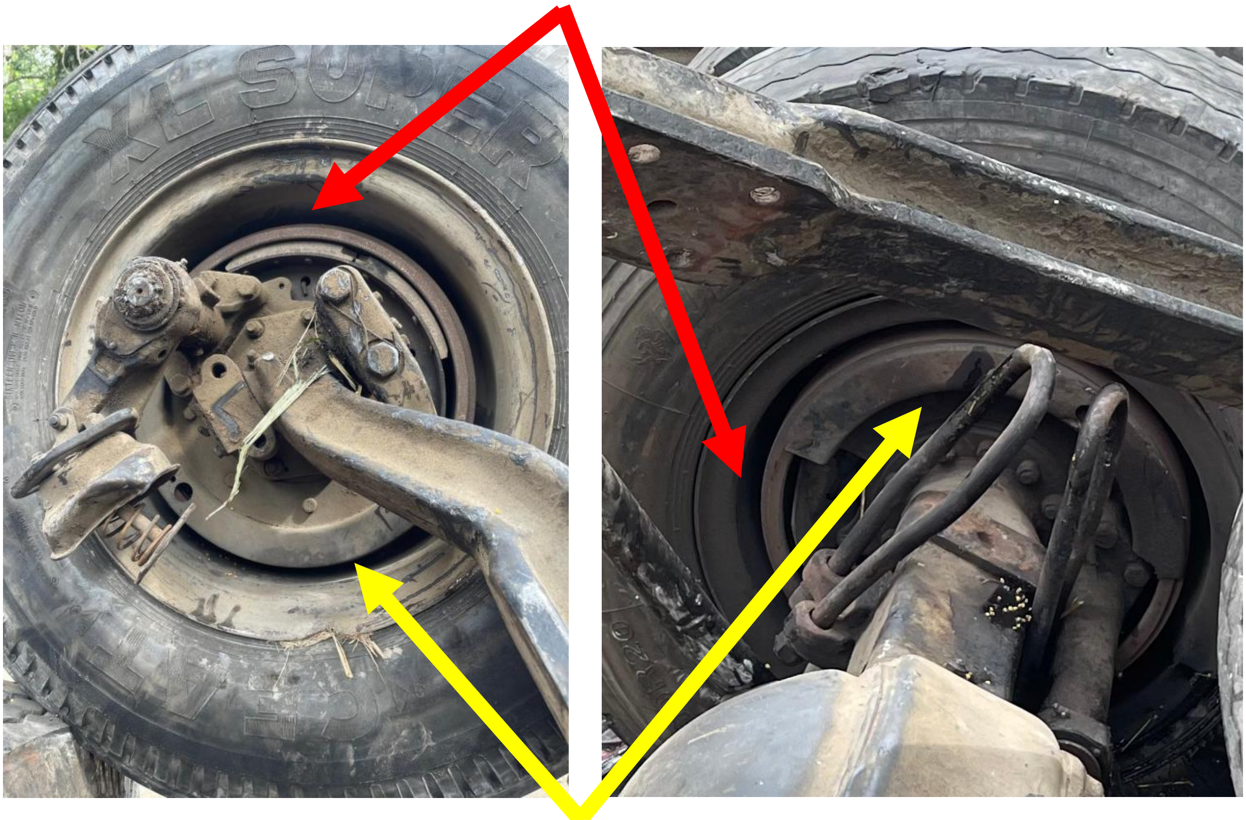
- **Gear Box ගලවා පරීක්ෂා කිරීමේදී හතරවන ගියරයේ තිබූ බව නිරීක්ෂණය විය.**

7.3.2 දුර්වල නඩත්තුව පිළිබඳ නිරීක්ෂණ.

රථය මුළුමනින්ම අලාභ වී ඇති බැවින් දුර්වල නඩත්තුව සඳහා ඉතිරි වී ඇත්තේ සාක්ෂි කීපයක් පමණි.

- රෝද සියල්ලේම **Dial Plates** ගලවා ඇත.

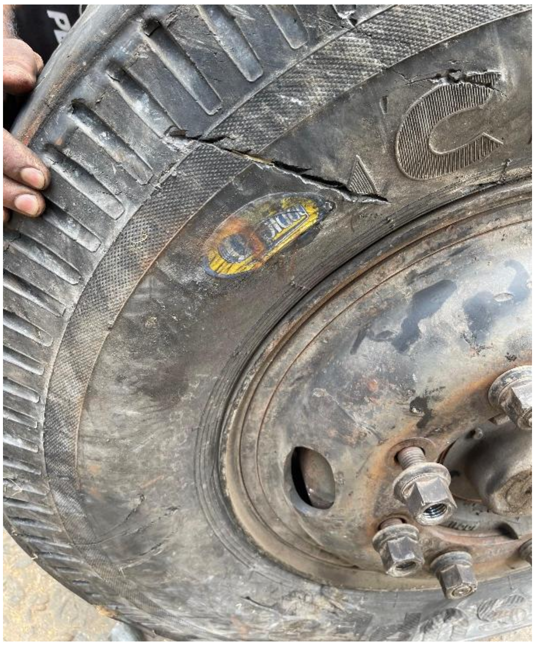
ගලවා ඉවත් කර ඇති Dial Plate කොටස



සවිකර ඇති Dial Plate කොටස

Dial Plate ගැලවීම හේතුවෙන් ඩ්‍රම්ස් තුලට මාර්ගයේ ඇති වතුර වැලි ආදී ද්‍රව්‍ය ඇතුල් වීම හේතුවෙන් තිරිංග අකාර්යක්ෂම වීම සිදුවේ.

එසේ වුවද ප්‍රමිතියෙන් තොර Wheel Cup යෙදීම නිසා ඩ්‍රම් රත් වීම වැලැක්වීම සඳහා බොහෝ මෝටර් කෝච් රථ හිමියන්, රියදුරන් සහ කාර්මිකයින් මෙම Dial Plate ඉවත් කිරීම සිදුකරයි.



තවද ඩ්‍රම් ගැලවීම පහසු කර ගැනීම, Dial Plate ඇදවූ පසු ඇද ඇරීමට අපහසු වීම හා තිරිංග පරීක්ෂා කිරීමේ පහසුව උදෙසාද Dial Plate ගැලවීම සිදුකරයි.

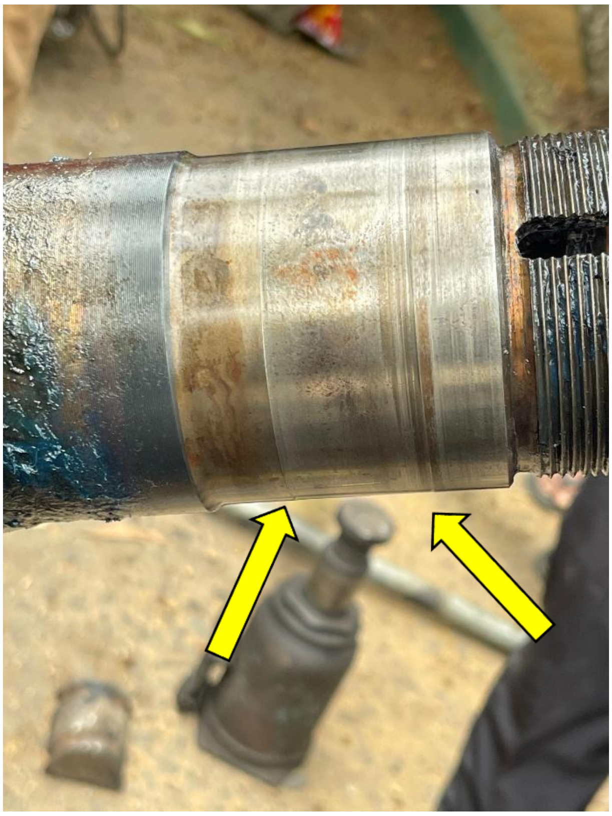
Dial Plate තිබීම නිසා ඩ්‍රම් රත්වන බවත්, රත් වීම වැලැක්වීම සඳහා Dial Plate ඉවත් කල යුතුබවත් යන මතයේ බොහෝ කාර්මිකයින් සිටින බව කරුණු සොයා බැලීමේදී අනාවරණය විය.

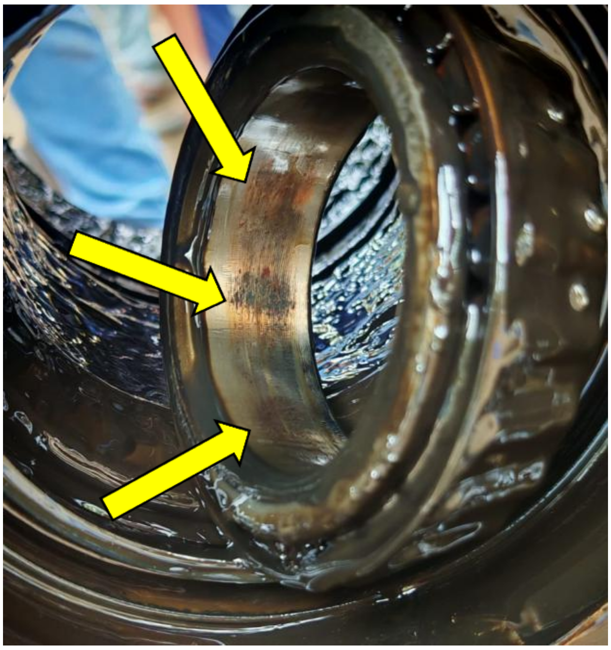
- වැසියේ සහ බොඩියේ ඇතැම් ස්ථාන දිරීමට ලක්වී ඇති අයුරු

- සුක්කානම් පද්ධතියේ Ball Joint බොහොමයක් ගෙවී තිබුණි. ඇතැම් Ball Joint මෑතකදී ග්‍රීස් කර නොතිබුණි. Tie-Rod End Ball joint නිසි ලෙස සවිවී නොතිබූ අතර බුරුල් වී තිබූ නට් නොගැලවී තිබුණේ Lock Pin සවිවී තිබූ නිසාය.

- ක්ලච් පද්ධතියේ ඉතිරි වී තිබුණේ Clutch Fork එක පමණි. එය පරීක්ෂා කිරීමේදී Released Bearing එක නිසි පරිදි ක්‍රියා කර නොමැති බව නිරීක්ෂණය විය.

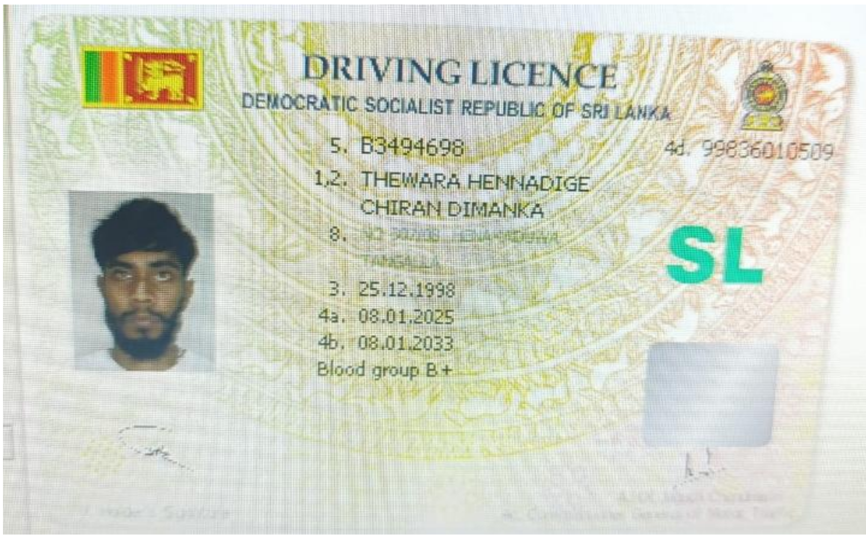
- Axle Housing කොටස ගෙවී තිබීම සහ, Inner-Hub Bearing, Axle cone කොටස වටා බුරුල්වී කරකැවී රත්වීම නිසා පැහැය වෙනස් වී තිබූ අයුරු.

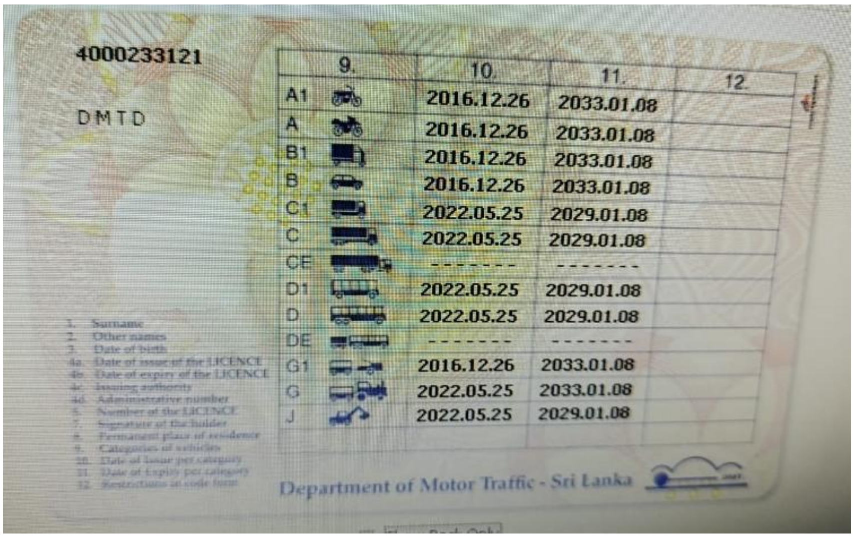




7.4 මෝටර් කෝච් (NB-1673) රථයේ රියදුරු :

- නම : තේවර හැන්නැදිගේ චිරාන් දිමංක
- වයස : අවු. 27
- ජාතික හැඳුනුම්පත් අංකය : 199836010509
- ලිපිනය : නො. 308/07 , හේනකඩුව, තංගල්ල.
- රියදුරු බලපත්‍ර අංකය : B3494698
- නිකුත් කල දිනය : 2016/12/26 , 2022/05/25
- වලංගු වාහන පන්තීන් : A,D
- වලංගු කාලසීමාව :2033/01/08 සහ 2029/01/88





8. අනතුරට පත් අංක CBK-1612 දරණ මෝටර් කාර් (Range Rover) රථයේ නිරීක්ෂණ :

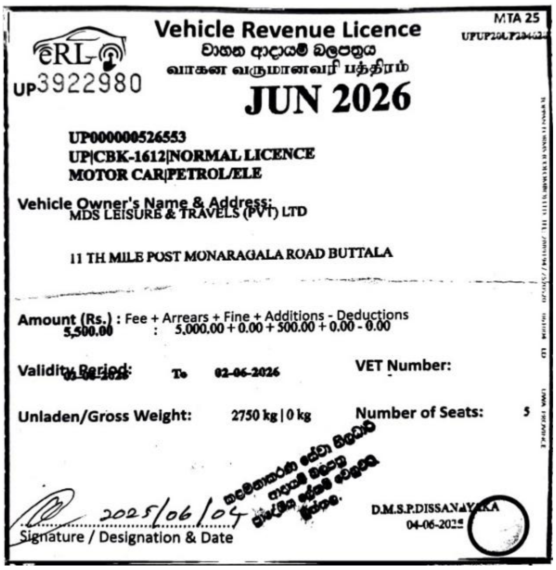
මෝටර් කාර් රථය 2025.09.09 සහ 2025.09.10 යන දෙදින ඇල්ල පොලිස් ස්ථානයේදී **T.M.** තෙන්නකෝන් මහතා (උප පොලිස් පරීක්ෂක ස්ථානාධිපති රථවාහන - ඇල්ල) ඉදිරියේදී පරීක්ෂා කරන ලදී.

8.1 CBK-1612 වාහනය හඳුනා ගැනීම.

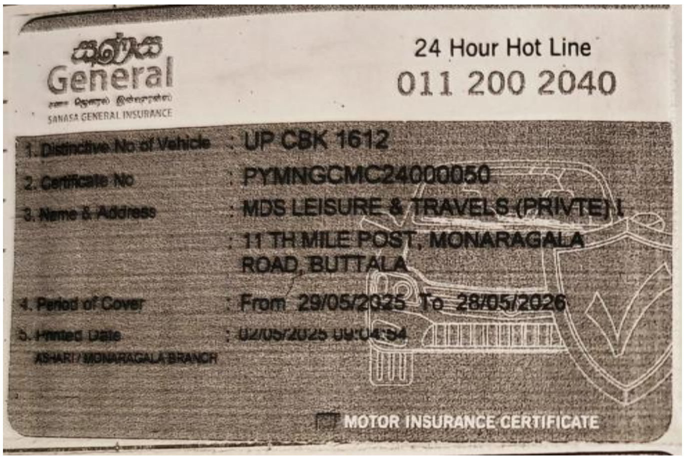
- වාහනයේ අංකය : CBK-1612
- චැසි අංකය : SALGA3AYXKA553052
- එන්ජින් අංකය : 190218Y0664PT204
- සිලින්ඩර ධාරිතාවය : 1997 cc
- වර්ගය : Land Rover
- මාදිලිය : Range Rover PHEV
- වර්ණය : White
- ආසන ගණන : 4
- මුල් ලියාපදිංචි කල දිනය : 2019/06/03
- නිෂ්පාදිත වර්ෂය : 2019
- අයිතිකරු
  - නම : MDS Leisure & Travels (PVT) Ltd.
  - ලිපිනය : 11Th Mile Post, Monaragala Road, Buttala.

ඉහත තොරතුරු මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තු පරිඝණක පද්ධතියේ තොරතුරු අනුව සැසදේ. එබැවින් වාහනයේ අනන්‍යතාවය තහවුරු වේ.

- ආදායම් බලපත්‍ර අංකය : UP3922980
- වලංගු කාලය : 2026/06/02


MTA 25
UPUP20LP234624
Vehicle Revenue Licence
වාහන ආදායම් බලපත්‍රය
வாகன வருமானவரி பத்திரம்
eRL
UP3922980
JUN 2026
UP000000526553
UP|CBK-1612|NORMAL LICENCE
MOTOR CAR|PETROL/ELE
Vehicle Owner's Name & Address:
MDS LEISURE & TRAVELS (PVT) LTD
11 TH MILE POST MONARAGALA ROAD BUTTALA
Amount (Rs.) : Fee + Arrears + Fine + Additions - Deductions
5,500.00 : 5,000.00 + 0.00 + 500.00 + 0.00 - 0.00
Validity Period: 03-06-2025 To 02-06-2026
VET Number:
Unladen/Gross Weight: 2750 kg | 0 kg
Number of Seats: 5
2025/06/04
Signature / Designation & Date
D.M.S.P.DISSANAYAKA
04-06-2025

- රක්ෂණ ආවරණ අංකය :PYMNGCMC24000050 (Sanasa General Insurance)
- වලංගු කාලය : 2026/05/28



සණස General
SANASA GENERAL INSURANCE

24 Hour Hot Line
011 200 2040

1. Distinctive No of Vehicle : UP CBK 1612
2. Certificate No : PYMNGCMC24000050
3. Name & Address : MDS LEISURE & TRAVELS (PRIVTE) L
: 11 TH MILE POST, MONARAGALA ROAD, BUTTALA
4. Period of Cover : From 29/05/2025 To 28/05/2026
5. Printed Date : 02/05/2025 09:04:54
ASHARI / MONARAGALA BRANCH

MOTOR INSURANCE CERTIFICATE

8.2 මෝටර් කාර් (CBK-1612 - Range Rover) රථයේ නිරීක්ෂණ

8.2.1 මෝටර් කාර් රථයේ (CBK-1612 Range Rover) අලාභ

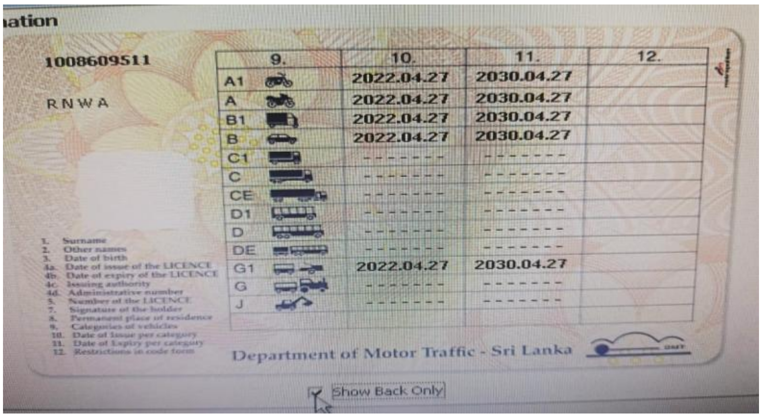
මෙම මෝටර් කාර් රථයේ,

- දකුණු පස පිටු පස දොර තැලී සීරී තහඩු ඉරී ඇත. Side Skirts ගැලවී ඇත. Side Skirts සවි වී තිබූ ස්ථානයට ඉහලින් නිල් පැහැති තීන්ත වැනි යමක් තැවරී, ඇදී ගිය සළකුණු ඇත.
- කළු පැහැති රබර් වැනි යමක් ගැටී තැවරූනු සලකුණු ඇත.
- දකුණු පස පසු පස බොඩි පැනලය තැලී සීරී ඉරී ඇත. රබර් වැනි යමක් ගැටී තැවරුනු සලකුණු ඇත.
- දකුණු පස, පසු පස රෝදයේ රිම් එක සීරී තැලී, රබර් වැනි යමක් ගැටී තැවරුනු සලකුණු ඇත.
- පසු පස දකුණ අවලම්භන පද්ධතිය හානිවී, බොඩිය පහත් වී රෝදය සිරවී ඇත.
- දකුණු පස, පසු පස පහන් එකලස කැඩී ඇත.
- පසු පස බෆරයේ දකුණු පස කෙලවර කැඩී ඇත.

Range Rover රථයේ 360º View කැමරා පද්ධතියක් තිබුනද එම දර්ෂණ පටිගතවීමක් සිදු නොවේ. මේ සම්භන්ධව මව් සමාගමෙන් සොයා බැලිමේදී මෙම රථයේ පටිගත වීමේ පහසුකම් බලාත්මක කර නොමැති බව දැනගැනීමට ලැබුනි.

8.3 මෝටර් කාර් (Range Rover - CBK-1612) රථයේ රියදුරු :

- නම : හේරත් වාසල මුදියන්සේලාගේ චමිදු දේශාන් උමේන්ද්‍ර
- වයස : අවු. 22
- ජාතික හැඳුනුම්පත් අංකය : 200321513087
- ලිපිනය : 157/D/1, කොට්ටියාවත්ත, ඉංගිරිය.
- රියදුරු බලපත්‍ර අංකය : B5488179
- නිකුත් කල දිනය : 2022/04/27
- වලංගු වාහන පන්තීන් : A,B,B1
- වලංගු කාලසීමාව : 2030/04/27



9. අනතුරට හේතු :

9.1 මෝටර් කෝච් රථයේ රියදුරු

ඇල්ල පොලිස් ස්ථානයෙන් ලබාගත් තොරතුරු අනුව රථයේ රියදුරු ලෙස තේවර හැන්නදිගේ චිරාන් දිමන්ක යන අය කටයුතු කර ඇත. ඔහු වයස අවු. 27 ක පමණ තරුණයකි.

මෝටර් කෝච් රථ සඳහා 2022/05/25 දින රියදුරු බලපත්‍රය ලබාගෙන ඇත.

පසුව සොයාගත් තොරතුරු අනුව ඔරියන්ට් හෝල්ඩින්ස් ආයතනයේ රියදුරු ලෙස දීර්ඝ කාලයක සිට රියදුරෙකු ලෙස සේවය කර ඇත.

- 2025/09/03 දිනද මොහු එම ආයතනයට අයත් DAA-8263 ද්විත්ව කාර්යය රථය රැගෙන පෙ.ව. 09:00ට පමණ කොළඹ බලා පිටත්වී ඇත. ආපසු රථය භාරදී ඇත්තේ රාත්‍රී 09:00ට පමණය.

- ඉන්පසු ඔහු, නො 318/ඒ, බිංකම, අගුණකොලපැලැස්ස පදිංචි තුශාර ඉන්දික යන අයගෙන් NB-1673 මෝටර් කෝච් රථය භාර ගැනීම සඳහා ගොස් ඇත.

- එම ස්ථානයෙන් රාත්‍රී 11: 00 පමණ පිටත් වී තංගල්ල නගර සභා පිටියේ රථය ගාල් කර ඇත.

- තංගල්ල නගර භූමියෙන් පෙ.ව 02:30 ට පමණ අනතුරින් මියගිය ලේකම් වන රූපසේන යන අයගේ නිවස වන අම්බලන්තොට බලා ගොස් නැවත තංගල්ල නගරසභා පිටිය වෙත පැමිණ පෙ.ව. 03:30 ට පමණ විනෝද චාරිකාව සඳහා පිටත්ව ඇත.

- පෙ.ව 08:00 ට පමණ රාවණා ඇල්ලට පැමිණ උදෑසන ආහාර ගැනීමෙන් පසු පෙ.ව 09:30 ට පමණ රාවණා ඇල්ලෙන් පිටත්වී ඇත.

- පෙ.ව. 11:00 ට පමණ හපුතලේ Adisham බංගලාව නැරඹීම සඳහා පැමිණ ඇති අතර ප.ව. 01:30 ට පමණ පිටත් වී ඇත.

- ඉන්පසු නුවරඑළිය Gregory Park වෙත පැමිණ ඇති පිරිස එය නැරඹීමෙන් පසු බෝඹුරු ඇල්ල නැරඹීම සඳහා ගොස් ඇති අතර ඉන් පිටත්වී ඇත්තේ ප.ව 07:30 ට පමණය.

ඉහත කරුණු සලකා බැලීමේදී 2025/09/03 දින උදෑසන සිට 2025/09/04 ප.ව 09:06 ට පමණ අනතුර සිදුවූ වේලාව තෙක් මෝටර් රථ පනතේ 169/01/ආ වගන්තිය යටතේ දක්වා ඇති පරිදි නිසි විවේකයක් ලැබී නැත.

යම් රියදුරෙකු හට උපරිම වශයෙන් අඛන්ඩව රිය ධාවනය කල හැක්කේ පැය හතර හමාරකි (4.5 h). ඉන් පසු රියධාවනය කිරීමට පෙර අවම වශයෙන් පැය භාගයක වත් (0.5 h) විවේකයක් ගත යුතුය. පැය භාගයකට අඩු විවේක කාලයක් විවේකයක් ලෙස නොසැලකේ.

එසේ වුවද, අඛණ්ඩ පැය විසිහතරක් (24h) සැකලීමේදී රියදුරු අඛණ්ඩ පැය 10 ක වත් විවේකයක් ලබාගත යුතුය.

නැතහොත්, යම් රියදුරෙකු හට පැය විසිහතරක් තුල (24h) උපරිම වශයෙන් රිය පැදවිය හැකි වන්නේ පැය දාහතරක් (14h) පමණි. නමුත්, එම පැය දාහතරක (14h) කාලය තුලද පැය හතර හමාරකට (4.5h) පැය භාගයක (0.5h) කාලයක් බැගින් විවේක ගත යුතුය.

වැඩවේලා.
[1981 අංක 21§77]

169. (1) කිසිදු තැනැත්තකු විසින්—

(අ) පැය හතරහමාරකට වැඩි යම් අඛණ්ඩ කාලසීමාවක් සඳහා ; හෝ

(ආ) යම් ධාවනය කිරීමේ කාලසීමාවක් ආරම්භයේ සිට ගණන් බලනු ලබන යම් පැය විසිහතරක කාල සීමාවක දී රියැදුරාට යටත් පිරිසෙයින් අනුගාමී වශයෙන් පැය දහයක විවේකයක්වත් නොතිබෙන පරිදි

යම් කුලී මෝටර් රථයක්, ටැක්සි රථයක්, මෝටර් ට්‍රයිසිකල් වෑන් රථයක්, මෝටර් ට්‍රයිසිකල් ටැක්සි රථයක් හෝ මෝටර් කෝච් රථයක් හෝ ලොරියක් ධාවනය කිරීම නැතහොත් තමා විසින් සේවයෙහි නියුක්ත කරවනු ලැබූ හෝ තමාගේ නියමයන්ට යටත් වූ යම් තැනැත්තකුට ධාවනය කිරීමට සැලැස්වීම හෝ අවසර දීම හෝ කරනු නොලැබිය යුතු ය.

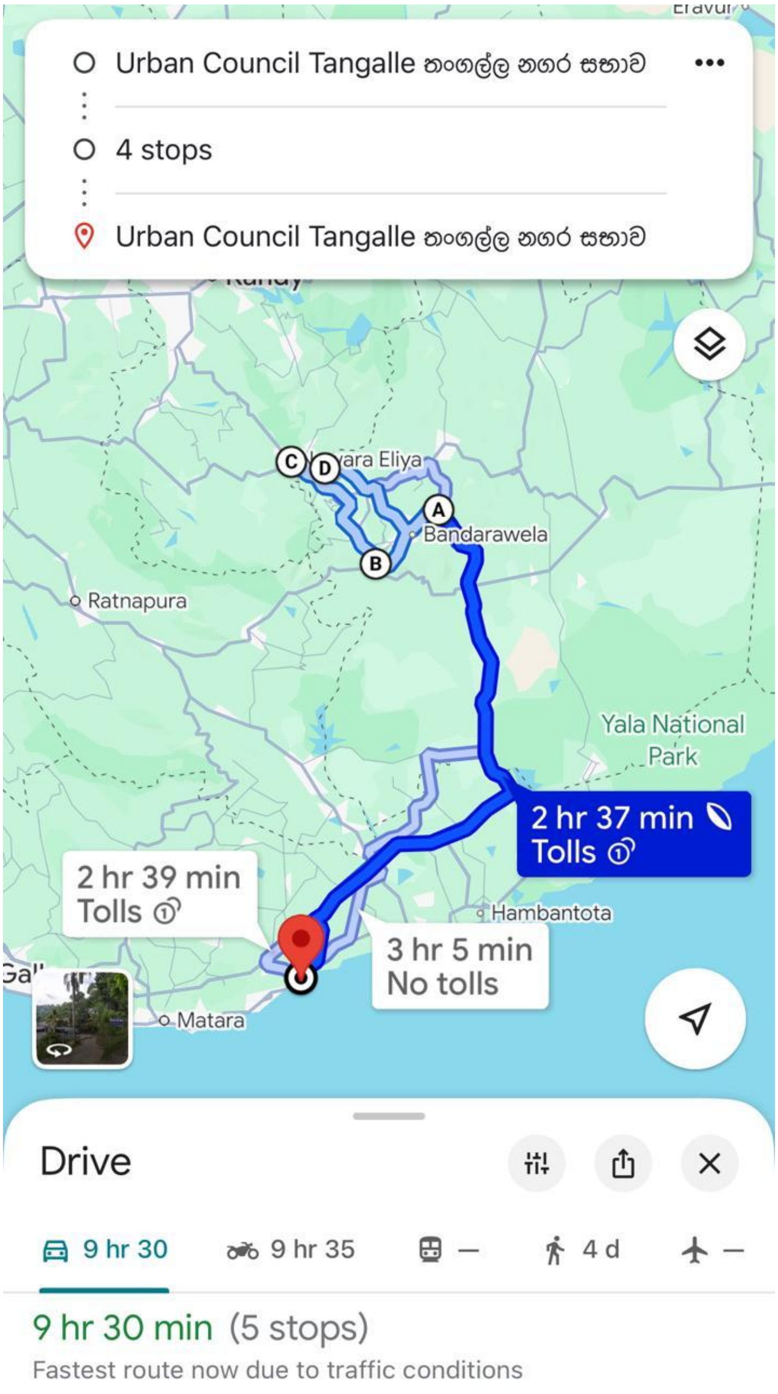
(2) රියැදුරුට විවේකය හා කෑම බීම ගැනීමට හැකි විය යුතු පැය භාගයකට නොඅඩු අන්තරයකින් වෙන් කරනු ලබන්නේ නම් මිස, (1) වන උපවගන්තියේ කාර්යය සඳහා යම් කාල සීමා දෙකක් හෝ වැඩි ගණනක්, අඛණ්ඩ කාලසීමාවක් වශයෙන් සැලකිය යුතු ය.

2025/09/03 දින පැය 08:00 සිට අනතුර සිදුවන 2025/09/04 දින පැය 21:06 දක්වා ආසන්න වශයෙන් පැය 37 ක කාලයක් සැලකීමේදී මෙම රියදුරු හට අඛණ්ඩ පැය 10 ක විවේකයක් ලැබී නැත.

ඇතැම් අවස්ථාවල පැය හතර හමාරකට (4.5h) පැය භාගයක් වත් (0.5h) විවේක ගත් බවද සැක සහිතය.

මෙම චාරිකාව පමණක් සැලකුවද, 2025/09/04 දින පැය 02:30 සිට අනතුර සිදුවන 2025/09/04 දින පැය 21:06 දක්වා කාලය ආසන්න වශයෙන් පැය 18:30 කි. එයද රියදුරෙකු හට පැය 24 ක් තුල උපරිම වශයෙන් රිය පැදවිය හැකි වේලාව වන පැය 14 ක කාලය ඉක්මවා යාමකි.

Google Map උපයෝගී කර ගනිමින් සොයා බැලීමේදී මෙම චාරිකාව නොනවත්වා සිදු කලද ආසන්න වශයෙන් පැය නමය හමාරක (09.30h) කාලයක් පෙන්නුම් කරන බැවින් චාරිකාව සඳහා පැය 14 ඉක්මවා ගත වන බව උපකල්පනය කල හැක. එබැවින් එක් රියදුරෙකු පමණක් යෙදවීමද මෝටර් වාහන පනත උල්ලංඝණය කිරීමකි.



ඉහත කරුණු සැලකීමේදී රියදුරු මෝටර් වාහන පනත උල්ලංඝණය කර ඇත. මෙම චාරිකාව සංවිධානය කල අයද රියදුරුට මෝටර් වාහන පනත උල්ලංඝණය කිරීම සඳහා අනුබල දී ඇත.
මෙම චාරිකාව සඳහා එක් රියදුරෙකු පමණක් සහිතව රථය ලබාදීමෙන් තාවකාලික භාරකරුද මෝටර් වාහන පනත උල්ලංඝණය කිරීම සඳහා අනුබල දී ඇත.

රියදුරු හට රථය භාරදුන් තුශාර ඉන්දික යන අය පවසන පරිදි ඔහු මෙම රියදුරු හා සමීප සම්භන්ධතාවයක් පවත්වා නැත.

රියදුරු විසින් මෙයට පෙර අවස්ථා කීපයකදී තුශාර ඉන්දික යන අය සතු වාහන චාරිකා කීපයක් සඳහා රැගෙන යාම පමණක් මෙම චාරිකාව සඳහා රථය ලබාදීම සඳහා හේතුවී ඇත.

රථයේ රියදුරු වන චිරාන් දිමන්ක යන අය තංගල්ල නගරසභාවේ සේවය කරන ඔහුගේ මිතුරන් පිරිසක් සමඟ නුවරඑළිය විනෝද චාරිකාවක් යෑම සඳහා තමා වෙත කල ඉල්ලීම අනුව NB-1673 දරන මෝටර් කෝච් රථය චිරාන් දිමන්ක වෙත ලබාදුන් බව තුශාර ඉන්දික යන අය වැඩිදුරටත් පවසන ලදී.

චිරාන් දිමන්ක යන මෙම රියදුරු NB-1673 දරණ රථය පදවා ඇත්තේද ප්‍රථම වතාවටය.

අධික බෑවුම් සහ වංගු සහිත මෙවන් අවධානම්කාරී මාර්ගයක, මාර්ගය හුරු නැති රියදුරෙකු, පිරිසක් රැගත් තමාට නුහුරු මෝටර් කෝච් රථයක් ධාවනය කිරීම මෙම අනතුරට හේතුවී ඇත.

9.2 NB-1673 මෝටර් කෝච් රථයේ හිමිකරු :

ඇල්ල පොලිස් ස්ථානයෙන් ලබාගත් තොරතුරු අනුව අංක 19, හැඩකැටිය, අඟුණකොලපැලැස්ස හි පදිංචි, කංකානම් අරච්චිගේ නිරෝශන් යන අය 2024/01/02 දින සිට මෙම රථයේ ලියාපදිංචි අයිතිකරු වේ.

2025/08/28 දින හෝ ඊට ආසන්න දිනකදී තුශාර ඉන්දික යන අය NB-1673 දරණ රථය චාරිකා කීපයක් වෙනුවෙන් ලබාදීම සඳහා රැගෙන ගිය බව පැවසුවද, දීර්ඝ කාලයක සිට පිටුපස දකුණු රෝදයේ සිදුවී ඇති ග්‍රීස් කාන්දුවීම සහ ගෙවී ඇති බෝල සන්ධි (Ball Joint / Tie Rod End) වැනි දුර්වල නඩත්තු සම්භන්ධව ලියාපදිංචි අයිතිකරු වගකීම දැරිය යුතුය.

රථයේ ලියාපදිංචි අයිතිකරු වන කේ. ඒ නිරෝශන්, තුශාර ඉන්දික යන අයට රථය ලබාදීම සහ වගකීම පැවරීම කිනම් පදනමක් යටතේ සිදුවූයේ දැයි යන්නද ප්‍රශ්ණයකි.

තවද චැසි අංකය සහ ලියාපදිංචි සහතිකයේ සඳහන් චැසි අංකය නොගැලපෙන, අනන්‍යතාවය තහවුරු කර ගත නොහැකි , මූලාකෘතිය වෙනස් කරල ලද , විකරණය කරන ලද , මාර්ගය භාවිතා කරන පුද්ගලයින් හට රථ වාහන වලට කරදරයක් හිරිහැරයක් අපහසුතාවයක් හානියක් ගෙන දෙන රථයක් තමා සන්තකයේ තබා ගැනීම, මාර්ගයේ ධාවනය කිරීම සහ ධාවනය කිරීමට අනුබලදීම, යන ඉහත සඳහන් සියළු කාරණා සඳහා ලියාපදිංචි අයිතිකරු වන කේ.ඒ. නිරෝශන් යන අය වගකිව යුතුය.

9.3 NB-1673 මෝටර් කෝච් රථය ලබාගත් අතරමැදි භාරකරු :

ලියාපදිංචි අයිතිකරුගෙන් රථය ලබාගත් තුශාර ඉන්දික යන අය චිරාන් දිමන්ක යන අයට රථය ලබාදීම පිළිබඳ ලියාපදිංචි අයිතිකරු වෙත දැනුම් දුන්නේද **???** යන්න ගැටළුවකි. 2025/08/28 දිනෙන් පසුව අනතුර පිළබඳ දැනගන්නා තෙක් සිදුවූ සිද්ධීන් පිළබඳ තමා නොදන්නා බව ලියාපදිංචි අයිතිකරු පවසන ලදී.

එසේ දැනුම් නොදුන්නේ නම් තවත් අයකුට අයත් රථයක් වෙනත් අයකුට ලබාදීමද ගැටළුවකි. මෙම භාරදීම නිසි ක්‍රමවේදයකින් තොරව වගකීම් විරහිත ලෙස සිදුවී ඇති බව නිරීක්ෂණය වේ.

මෙම චාරිකාවට පෙර රථයේ සේවාව සහ තිරිංග සීරුමාරු කිරීම කරන ලද බව පවසයි. එම අවස්ථාවේදී පිටුපස දකුණු පස රෝදයේ තිබී ඇති ග්‍රීස් කාන්දුව නොදැක සිටීම විය නොහැකි කරුණකි.

එම තිරිංග සීරුමාරු සිදුකරන ලද පුද්ගලයා විසින් රථය අදාල සේවාව ලබාගැනීමට පැමිණි අය දැනුවත් කලේද ??? දැනුවත් කලේ නම් එය පිළබඳ අවධානයක් සිදු නොකලේද යන්න ගැටළුවකි.

රථයේ සඳහන් චැසි අංකය සහ ලියාපදිංචි සහතිකයේ සඳහන් චැසි අංකය නොගැලපෙන, අනන්‍යතාවය තහවුරු කර ගත නොහැකි, මූලාකෘතිය වෙනස් කරන ලද, විකරණය කරන ලද, මාර්ගය භාවිතා කරන පුද්ගලයින් හට රථ වාහන වලට කරදරයක් හිරිහැරයක් අපහසුතාවයක් හානියක් ගෙන දෙන රථයක් තාවකාලිකව හෝ තමා සන්තකයේ තබා ගැනීම, මාර්ගයේ ධාවනය කිරීම සහ ධාවනය කිරීමට අනුබලදීම, යන ඉහත සඳහන් සියළු කාරණා සඳහා අතරමැදි භාරකරු වන තුශාර ඉන්දික යන අයද වගකිව යුතුය.

9.4 තිරිංග වැඩි වශයෙන් භවිතා කර පල්ලම් බැසීම.

ඇල්ල නගරය ආරම්භ වන රේල් බෝක්කුව අසලින් පටන් ගන්නා අවධානම් වංගු සහිත බෑවුම අනතුර සිදුවූ ස්ථානය තෙක් කි.මී 3.8 ක් පමණ වේ.

මෙවැනි අධික පල්ලම් සහ බෑවුම් සහිත මාර්ග වල ගමන් කිරීමේදී පා තිරිංග අවම වශයෙන් භාවිතා කල යුතුය. පා තිරිංග වැඩි වශයෙන් භාවිතා කර ධාවනය කලහොත් තිරිංග ඩ්‍රම්ස් සහ ෂූස් (Brake Drum & Shoes) ඝර්ෂණය නිසා අධිකව රත්වේ. එවිට ඩ්‍රම් සහ ෂූස් (Brake Drum & Shoes) අතර ඝර්ෂණය අඩුවී තිරිංග කාර්යක්ෂමතාවය අඩුවීම සිදුවේ.

බස් රථයේ නිරීක්ෂණ අනුව නියමිත ගියර භාවිතයෙන් වේගය පාලනය සිදුකිරීම වෙනුවට පා තිරිංග වැඩි වශයෙන් භාවිතා කර වේගය පාලනය කිරීම හේතුවෙන් තිරිංග අධික ලෙස රත්වී කාර්යක්ෂමතාවය අඩුවීම මෙම අනතුරට එක් හේතුවක් වී ඇත.

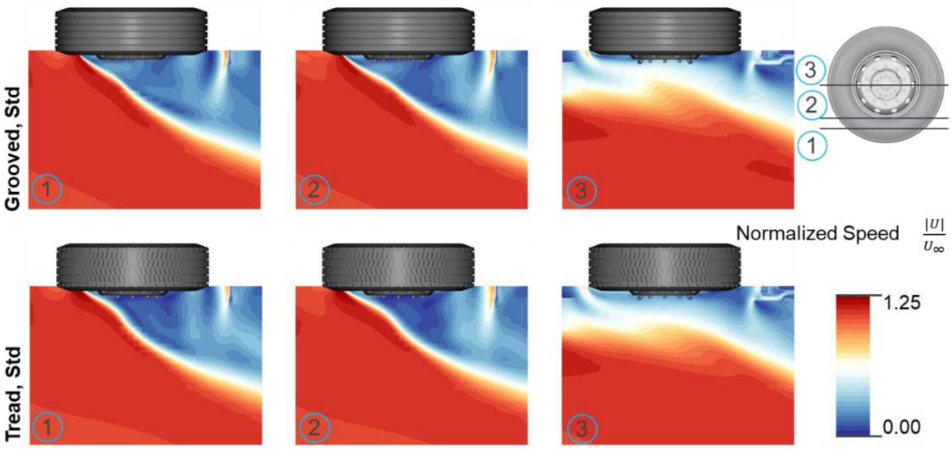
9.5 දුර්වල නඩත්තුව :

- ඩ්‍රම් එක තුල ග්‍රීස් විශාල ප්‍රමාණයක් තැන්පත්ව තිබූ අතර දුර්වල නඩත්තුව හේතුවෙන් හබ් එකෙහි ඇතුලත ග්‍රීස් සීල් එක පළුදුවී ඩ්‍රම් එක තුලට ග්‍රීස් කාන්දු වී ඇති බව නිගමනය කල හැක.

- සේවා සිදු කිරීමේදී හෝ තිරිංග සීරුමාරු කිරීමේදී ග්‍රීස් කාන්දු වීම පිළිබද අවධානය යොමුකර නැත.

- නිසි ප්‍රමිතියෙන් තොරවූ රිම් කප් (Stainless Steel-Rim Cup) සවිකිරීම හේතුවෙන් තිරිංග පද්ධතිය සිසිලනය වීම නිසි පරිදි සිදු නොවේ. තිරිංග පද්ධතිය නිර්මාණය කර ඇත්තේ වායු ධාරව ඇතුලතින් පැමිණ, රෝද රිම් හරහා ඉවතට ඇදී යන ලෙසය. තිරිංග පද්ධතිය සිසිල් වන්නේ එම වායු ධාරාව ගලා යෑම හේතුවෙන්ය.

- නිසි ප්‍රමිතියෙන් තොර රිම් ආවරණ යෙදීමෙන් වායු ධාරව ගලා යෑම අවහිර වේ. එවිට තිරිංග පද්ධතිය සිසිල් වීම නිසිපරිදි සිදු නොවේ.



9.6 මාර්ගයේ ගැටලු :

මෙම මාර්ගයේ අංකය A-23 වන අතර 2012 -2015 අතුරතුරදී මාර්ග මන්තීරු දෙකකින් සමන්විතව කාපට් අතුරා නවීකරණය කර ඇත. ඒ වන තුරුම තනි මංතීරුවේ වේගයෙන් ධාවනය කල නොහැකි වූ මාර්ගයකි.

එහිදී,ගමන් කල හැකි උපරිම වේගය, වංගු වලදී වේගය පාලනය කිරීම සඳහා ක්‍රමවේද, එක ලග දෙපසට වංගු පිහිටීම, මාර්ගය සංවර්ධනය කිරීම සඳහා ගල් කඩා ඉවත් කිරීමේදී ඉවුරේ උල් සහ තියුණු දාර සහිත ගල් කොටස් ඉතිරි වී තිබීම, වංගුවේ ආනතිය, (කැම්බර් ආනතිය) ආරක්ෂක වැටෙහි ශක්තිය, තිරිංග අක්‍රියවූ වාහන නැවැත්වීම සඳහා ක්‍රමවේද,

ආදී කරුණු පිළිබඳ මාර්ගය සැලසුම් කිරීමේදී නිසි අවධානයක් යොමුකර ඇතිද ? මාර්ගය නිර්මාණය කිරීමේදී සැලසුමට අනුව නිර්මාණය කර ඇතිද ? යන්න ගැටළු සහගතය.

9.7 යෝග්‍යතා සහතික නිකුත් කළ අය :

මෙම රථය සඳහා 2024.12.19 දින අඟුණකොළපැලැස්ස - රන්න මාර්ගයේ පිහිටි **Sesatha Service Station** ආයතනයේ යෝග්‍යතා සහතික නිකුත් කිරීමේ නිලධාරී වන V.P. චන්ද්‍රසේන යන අය විසින් අංක F 124185 දරණ යෝග්‍යතා සහතිකය සහ අංක F 236685 දරණ පරීක්ෂණ වාර්තාව නිකුත් කර ඇත. සහතිකය සහ වාර්තාව නිකුත් කිරීමේදී රථය පිළිබඳ නිසි පරීක්ෂාවක් සිදුකර නැත.

- චැසි අංකය පරීක්ෂා කර නැත.
- අනවසර උපාංග සවිකර තිබීම, ආදී නවීකරණය කිරීම් වලින් බොහොමයක් ඒ වන විටත් තිබුණාවන්නට ඇත.

9.8 සේවා සිදුකිරීමේ අඩුපාඩු :

රථය නිසි පරිදි සේවා කළ බවට සාධක කිසිවක් සොයාගත නොහැකි විය.

රථය මෙම චාරිකාවට ප්‍රථම අතරමැදි භාරකරු විසින් සේවා ස්ථානයක් වෙත යොමුකර තිරිංග සීරුමාරු කල බවත්, සේවාව සිදුකල බවත පැවසුවද පිටු පස දකුණු පස රෝදයේ ග්‍රීස් කාන්දුව එහිදී හඳුනාගෙන නැත. රෝද සියල්ලේම Dial Plates ඉවත් කර තිබූ බැවින් ග්‍රීස් කාන්දුව **නොදැක්කා** විය නොහැක. නැතහොත් එම ග්‍රීස් කාන්දුව පිළිබඳ අතරමැදි භාරකරු **තැකීමක් කර නැත**.

ඉහත කාරණා අනුව සේවා කිරීමේ අඩුපාඩුද ඉහත අනතුර සඳහා හේතු වී ඇත.

10. නිගමනය :

මෙම මෝටර් කෝච් රථය තංගල්ලේ සිට හපුතලේ සහ නුවරඑළිය දක්වා විනෝද චාරිකාවක් සඳහා ධාවනය වූවකි. කලක් අකුරැස්ස - කොළඹ ධාවන බලපත්‍රයක් සහිතව ධාවනය කල මෙම රථය , පසුව චාරිකා සඳහා පමණක් යොදා යෙදවීම පිනිස ඇතුලත හා පිටත ස්ටිකර්, සුදු යකඩ කොටස්, විවිධ වර්ණ සහිත ලාම්පු, ශබ්ධ පද්ධතිය ආදිය සවිකර අළුත්වැඩියාවන් සහ නවීකරණය කරන ලද්දකි.

වර්ථමාන ලියාපදිංචි අයිති කරු වන කංකානම් ආරච්චිගේ නිරෝශන් යන අය විසින් ඉහත අළුත්වැඩියාවන් සිදුකර ඇත. ඔහුගෙන් කරන ලද විමසීමේදී රුපියල් ලක්ෂ 55 ක ආසන්න මුදලකට මිලදී ගත් බවත්, රථය අළුත්වැඩියා සහ නවීකරණය කිරීම සඳහා ලක්ෂ 80 ක පමණ මුදලක් වැයවූ බවත්, පවසන ලදී.

ඔහුට ඔහු විසින් සිදුකල අළුත්වැඩියාවන් සහ සේවාවන් (Service,Maintance & Repair) පිළිබඳ නිසි අවබෝධයක් නොතිබුනි. රථයේ එන්ජින් ඔයිල් මාරු කල යුතු දුර ප්‍රමාණය පිළිබඳ අප කරන ලද විමසීමකදී ඔහු නිරුත්තර වීමෙන් මෙය වඩාත් සනාථ විය.

රථයේ අළුත්වැඩියාවන්, සේවාවන් හෝ ගමන්වාර පිළිබඳ වාර්ථාවක් වාර්ථා ඔහු සතුව නොතිබුනි. රථයේ බාහිර පෙනුම සහ නවීකරණයන් පිළිබඳ මිස කාර්මික තත්වය පිලිබඳව වැඩි අවදානයක් යොමුකර නැති බව මේ අනුව තීරණය කල හැක.

චාරිකා සඳහා කැඳවීම් මද බව නිසා නිත්‍ය රියදුරෙකු රථයේ ධාවනය සඳහා යොදවා නැති අතර, P.L. චමත් චන්දන ජයරත්න යන අය රියදුරෙකු ලෙස වැඩි වශයෙන් යොදවා ඇත.

විශාල වියදමක් කර නවීකරණය කලද, චාරිකා සඳහා කැඳවීම් ලැබීම මඳ බැවින් එවැනි රථ කීපයක් ඇති තුශාර ඉන්දික යන තාවකාලික භාරකරුට 2025/08/28 දින හෝ ඊට ආසන්න දිනකදී රථය භාරදී ඇත. මෙම භාරදීම නිසි ක්‍රමවේදයකින් තොරව වගකීම් විරහිත ලෙස සිදුවී ඇත.

තුශාර ඉන්දික යන අය බසය රැගෙන ගොස් 2025/08/30 දින කොළඹ චාරිකාවක් සදහා රථය යොදවා ඇති අතර එම චාරිකාවෙන් පසු රථය සේවා කිරීම සහ තිරිංග පද්ධතිය සීරුමාරු කිරීම සඳහා රැගෙන ගොස් ඇත. තිරිංග සීරුමාරු කර තිබුනද සීරුමාරුවෙදී පිටු පස රොදයේ ග්‍රීස් කාන්දුව පිලිබඳ අවධානය යොමු කර නැත. සේවා කිරීමේදී ඔයිල් කලු වී නොමැති බැවින් ඔයිල් මරු කිරීමක් සිදු නොකල බවත් රථය සෝදා ඇතුලත පිරිසිදු කිරීම පමනක් සිදුකල බවත් තුශාර ඉන්දික යන තාවකාලික භාරකරු පවසන ලදී. අවශ්‍ය කොටස් සඳහා ග්‍රීස් අලුතෙන් යෙදූ බව පැවසුවද අනතුරෙන් පසු කොටස් ගලවා පරික්ෂා කිරීමේදී ඇතැම් ඇතැම් Ball Joints සඳහා අලුතෙන් ග්‍රීස් යෙදීමක් සිදුවී නොමැති බව නිරීක්ෂණය විය.

මියගිය රියදුරු වන චිරාන් දිමන්ක යන අය ඔහුගේ මිතුරන් පිරිසක් සමග හපුතලේ සහ නුවරඑලියේ විනෝද චාරිකාවක් සඳහා පෙර කරන ලද ඉල්ලීම අනුව තුශාර ඉන්දික යන අය අදාල රථය ඉහත පරිදි සූදානම් කර තබන්නට ඇත.

පසු දින චාරිකාවක් යෙදී තිබුනද, තමාගේ දෛනික රාජකාරිය පැහැර හැරීමට නොසිතූ චිරාන් දිමන්ක 2025/09/03 දිනද සුපුරුදු සේවා ස්ථානය වන ඔරියන්ට් හෝල්ඩින්ස් ආයතනයට ගොස් එදිනට නියම වූ කාර්යයන් ඉටු කිරීම සඳහා DAA-8263 රථය රැගෙන කොළඹ බලා පිටත් වන්නට ඇත. නියම වූ රාජකාරිය නිම කිරීමෙන් අනතුරුව ඔහු රථය භාර දී ඇත්තේ රාත්‍රී 09:00 ට පමණය.

ගතට විඩාව දැනුනද අළුයම විනෝද චාරිකාව සඳහා පිටත් විය යුතු බැවින් ඉන්දික තුශාරගේ නිවස කරා ගොස්, රථය භාරගත් නමුත් එවිට මධ්‍යම රාත්‍රියට ආසන්න නිසා රථයේ කාර්මික තත්වය ගැන අවධානය යොමු කිරීමට දිමන්කට නොසිතෙන්නට ඇත.

ලියාපදිංචි අයිතිකරුගෙන් රැගෙන ආ රථයේ කාර්මික දෝෂ පිළිබඳ නොදැන සිටි තුෂාර ඉන්දික ද වගකීම් විරහිතව මෝටර් කොච් රථය දිමන්කට භාර දෙන්නට ඇත.

රාත්‍රී 11:00 ට පමණ අඟුනකොළපැලැස්සෙන් රථය රැගෙන තංගල්ලට පැමිණ නගරසභා පිටියේ රථය ගාල් කර කෙටි නින්දක් ලබා ගත්තද, චාරිකාව සඳහා ලේකම් තුමා නංවාගැනීමට අළුයම 02:30 ට පමණ පිටත් විය යුතු බැවින් නින්ද ඉතා කෙටි වන්නට ඇත.

ලේකම් තුමා ඇතුළු කණ්ඩායම රැගෙන නැවත තංගල්ල නගර සභා පිටියට පැමිණ ඉතිරි පිරිස නංවා ගත් පසු අළුයම 03:30 ට පමණ චාරිකාව ආරම්භ කර ඇත. එතැන් සිට රාවණා ඇල්ලටත්, හපුතලේ Adisham බංගලාවටත්, එතැනින් නුවරඑළිය ග්‍රෙගරි උද්‍යානයටත් අවසානයේ බෝබුරු ඇල්ලටත් ගමන් ගත් පිරිස බෝබුරු ඇල්ලෙන් පිටත් වන්නට ඇත්තේ හැකි ඉක්මනින් තම ගෙවල් කරා යාමටය.

රථය තුල වූ විවිධ වර්ණ එළි රටා සහ ශබ්ධ පද්ධති සමඟ විනෝද වූ පිරිසෙන් වැඩිදෙනා ඇල්ල නගරයට පැමිනෙණා විට නිදා සිටියා වන්නට ඇත. ඇල්ල නගරය පසු කරන විට ඇති සමන් දේවාලය අසල නවතා පඬුරු දමා ගමන ආරම්භ කරන විට මේ ගතවන්නේ තම අවසන් විනාඩි කීපය බව මිය ගිය කිසිවෙකුත් නොසිතන්නට ඇත.

නුහුරු මෝටර් කෝච් රථයේ ඇති කාර්මික දෝෂ පිළිබඳව අවබෝධයක් නොතිබුනද මෙතෙක් ධාවනය කල දුර අනුව රථයට හුරු වීම නිසාත් වාහනය පාලනය පිළිබඳව තමා තුල වූ අධිතක්සේරුව නිසාත්, ඇල්ල - වැල්ලවාය මාර්ගයේ අවධානම පිළිබඳ තැකීමක් සිදු නොකර තිරිංග භාවිතයෙන් රථය ධාවනය කරන්නට ඇත.

24 වන කිලෝමීටර කණුව ආසන්නයේදී රථයේ තිරිංග කාර්යක්ෂමතාවය අඩු බව දැනුනද, දකුණු පස කණ්ඩියට වාහනය යොමු කිරීමට හෝ ගියර භාවිතයෙන් වේගය

අඩු කිරීමට හෝ දිමංකට නොසිතුනා වන්නට ඇත. ඇතැම් විට තම රථය පස් කණ්ඩියකට යොමුකර අලාභ කිරීමට ඔහුට නොසිතුනා වන්නට ඇත. රථය තුල වූ විවිධ වර්ණ මවන ආලෝක රටා හේතුවෙන් අඳුරු මාර්ගය නිසි ලෙස දර්ශණය නොවන්නට ඇත. එවැනි අවස්ථාවක ඉදිරියෙන් පැමිණි මෝටර් රථය හා ගැටීමත් සමඟ දිමංකගේ පාලනයෙන් රථය ගිලිහෙන්නට ඇත.

වංගුවේ ප්‍රපාතය ආවරණය කිරීමට යොදා තිබූ ආරක්ෂිත වැට හෝ සිටුවා තිබූ රේල් පීලි කොටස් රථය නවතා ගැනීමට තරම් ප්‍රමානවත් නොවූ බැවින් ආරක්ෂිත වැට මතින්, රේල් පීලි ඇද කරමින් රථය ප්‍රපාතය වෙත ගමන් කිරීමට ගතවන්නට ඇත්තේ නිමේෂයකි.

11. නිර්දේශ :

11.1 විශේෂ චාරිකා සඳහා යොදා ගන්නා රථ හිමිකරුවන් සහ රියදුරන් නියාමනය සඳහා විශේෂ ආයතනයක් පිහිටුවීම.

දැනට විශේෂ චාරිකා රථ නියාමනය සිදුකිරීම සඳහා වෙන්වූ ආයතනයක් නැත. ඒ සඳහා ජාතික ගමනා ගමන කොමිෂන් සභාව, මාර්ගස්ථ මගී ප්‍රවාහන අධිකාරිය වැනි ආයතනයක් පිහිටුවිය යුතුය. චාරිකා රථ සියල්ල එම ආයතනයේ ලියාපදිංචි කල යුතු අතර, ආයතනයේ නීති රීති වලට යටත් විය යුතුය. මෙය Online ක්‍රමවේදයක් යටතේ පහසුකම් සැපයීම මඟින් සිදුවන අපහසුතා මගහරවා ගත හැක.

රථයේ හිමිකරු ගමන් ගන්නා අයගේ ආරක්ෂාව තහවුරු වන සේ සහ විශේෂ චාරිකා සංවිධානය කරන්නන්ගේ අවශ්‍යතා සපුරාගත හැකි වන සේ අදාල චාරිකාව සැලසුම් කර එම සැලසුම සඳහා අදාල ආයතනයේ අනුමැතිය ලබා ගත යුතුය. මෙයද Online ක්‍රමවේදයක් යටතේ පහසුකම් සැපයීම මඟින් සිදුවන අපහසුතා මගහරවා ගත හැක.

එහිදී, රියදුරුට විවේකය ගැනීමට සහ කෑම බීම ගැනීමට පැය භාගයකට වැඩි කාලයක් සෑම පැය හතරහමාරකට වරක්ම ලබාගත හැකි වනසේ සහ පැය විසි හතරකට අනුගාමී වශයෙන් පැය දහයක විවේකයක් ලැබෙන සේ විශේෂ චාරිකාව සංවිධානය කිරීම සඳහා විශේෂ අවධානයක් යොමුකළ යුතුය.

(Page No : 31 & Page No: 32 හි පුළුල් පැහැදිලි කිරීමක් දක්වා ඇත.)

- ගමන් මාර්ගය, විවේක ගන්නා ස්ථාන, දිනකට ගමන් ගන්නා දුර ආදිය පිළිබඳ දළ සැකැස්මක් ඉදිරිපත් කල යුතුය.

- සෑම රථයකටම GPS උපකරණ සහ රියදුරු, ඇතුලත සහ පිටත නිරීක්ෂණය සඳහාද ආරක්ෂිත ක්‍රමවේද සහිත කැමරා පද්ධතියක් සවිකල යුතු අතර සැලසුම අනුව ගමන සිදුවේද යන්න නිරීක්ෂණය කිරීම සඳහා ආයතනයට සහ හිමිකරුට පහසුකම් සැලසිය යුතුය.

මෙම රථවල සවිකරන ලද කැමරා පද්ධතියේ සටහන් වන දත්ත Cloud Server තුල ගබඩා කරවීම තුලින්, අනතුරකදී පද්ධතියට බරපතල ලෙස හානි වුවත්, අස්ථාන ගතවුවත් අදාල දත්ත විනාශ වීම වැලැක්විය හැක.

- සෑම විශේෂ චාරිකා රථයක් සඳහාම සුදුසුකම්ලත් නිත්‍ය රියදුරෙකු සහ ආදේශක රියදුරන් කීප දෙනෙකු නම් කර ඔවුන් සඳහාද අනුමැතිය ලබාගත යුතුය.

- නියම කරන ලද කාල සීමාවකට වරක් රථයේ කාර්මික තත්වය සහ රියදුරන්ගේ යෝග්‍යතාවය පිළිබඳ පරීක්ෂාවක් සිදුකර වාර්ථාවක් ලබාදිය යුතුය.

- දිනක් තුල දිගු දුරක් ගමන් ගන්නා චාරිකා සඳහා නිත්‍ය රියදුරුට අමතරව නම් කරන ලද ආදේශක රියදුරකු යෙදවිය යුතුය.

- නිත්‍ය රියදුරු හෝ නම් කරන ලද ආදේශක රියදුරන් හැරුනු කොටගෙන වෙනත් කිසිවෙකු රියදුරු කාර්යය සඳහා නොයෙදිය යුතුය.

- සෑම දිනකම ගමන ආරම්භයට පෙර රියදුරු විසින් රථයේ මූලික පරීක්ෂාවන් Check List * එකකට අනුව සිදුකර රථය ධාවනයට සුදුසු බවට සහතික කළ යුතුය.
  (Daily Routiing Inspection Certificate Filled & Certified by Driver) දිනපතා කරන ලද පරීක්ෂාවන් ගොනුවක් ලෙස සකසා තබා ගත යුතුය.

- සෑම රථයක් සඳහාම ධාවන සටහනක් (Running Chart*) පවත්වා ගත යුතු අතර පිටත් වීම, විවේක ගන්නා වේලාවන්, නවත්වන ස්ථාන වෙත පැමිණි වේලාව ආදිය ධාවන සටහනේ ඇතුලත් කල යුතුය.

- නිත්‍ය රියදුරුගේ සහ ආදේශක රියදුරු ලෙස යොදවන අයගේ විස්තර මෙම Running Chart හි ඇතුලත් කල යුතුය.Check List සහ Running Chart අවශ්‍ය අවස්ථා වලදී ඉදිරිපත් කල යුතුය.

- හිමිකරු විසින් සෑම අළුත්වැඩියා කිරීමක් සහ සෑම සේවා සිදු කිරීමක් සඳහාම Maintanance Record* ගොනුවක් නඩත්තු කල යුතුය.

(*) - සෑම රථයක් සඳහාම පොදු ආකෘති පත්‍රයක් ලෙස භාවිතා කල හැකි වන සේ හඳුන්වාදීම සුදුසු වේ.

11.2 නිසි ප්‍රමිතියකින් යුතු වාහන භාවිතා කිරීම

වාහන ආනයනයේ දී හා එකලස් කිරීමේ දී ප්‍රමිතිය හා තාක්ෂණය පිළිබඳ වැඩි අවධානයක් යොමු කිරීම.

ආනයනයේදී මෙම කාරණා සඳහා සැලකිලිමත් විය යුතුය.

උදා මගී ප්‍රවාහන රථ සඳහා Exhaust Brake or Engine Brake, Brake Retarders, Anti-Locking Brake System, Tilt & Telescopic Steering Mechanism, Correct Fail-Safe Brake System, High Strength Crumple Zone, Rainforced Upper Body, Etc…

තවද දැනට ලංකාවේ භාවිතා කරන මෝටර් කෝච් රථ බොහොමයක පහත සඳහන් අඩුපාඩු වැනි දෑ දක්නට ඇත.

- හදිසි අවස්ථාවයකදී පද්ධතියේ විදුලි සැපයුම විසන්ධි කිරීම සඳහා භාවිතා වන ස්විචය (Main Cut-Off Switch) සවිවී ඇත්තේ එය ක්‍රියා කරවීමට අපහසු ස්ථානයක වීම.
- රථයේ එන්ජිම ක්‍රියා විරහිත කරවීම සඳහා භාවිතා කරන Stop Cabel/Lever ඇත්තේ රියදුරු හට පහසුවෙන් ක්‍රියා කරවිය හැකි ස්ථානයක නොවීම.

Fail-Safe Brake System

Air Pressure Brake System භාවිතා වන බොහොමයක් රථ වල තිරිංග පද්ධතියේ වායු පීඩනය අඩුවූ විට ක්‍රියාත්මක වීම සඳහා Fail-Safe Brake System ඇත.
යම් දෝශයක් හේතුවෙන් වායු පීඩනය අඩුවන විට, අඩුවන වායු පීඩනයට සමානුපාතිකව Fail-Safe Brake පද්ධතිය මඟින් අත් තිරිංග ස්වයංක්‍රීයව ක්‍රියාත්මක වේ.

මෝටර් ලොරි, ප්‍රයිම් මුවර් රථ වැනි භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය කරනු ලබන රථවල මෙම ක්‍රමය බහුල වශයෙන් භාවිතා වේ.
නමුත්, මගී ප්‍රවාහනය සඳහා භාවිතා වන මොටර් කෝච් රථ තුල බහුල වශයෙන් Air Pressure Brake System තිරිංග සඳහා භාවිතා වුවද, ස්වයංක්‍රීයව ක්‍රියාත්මක විය යුතු Fail-Safe Brake තිරිංග පද්ධතිය ක්‍රියාත්මක නොවේ.

මෙම රථවල අත් තිරිංග ලීවරය යාන්ත්‍රිකව ක්‍රියාත්මක කරවීමෙන් පමණක් එය ක්‍රියාත්මක වේ.
වායු පීඩනය අඩුවන විට ස්වයංක්‍රීයව ක්‍රියාත්මක වන Fail-Safe Brake පද්ධතිය වැඩි මාර්ග ආරක්ශාවක් සලසන බැවින්, මගී ප්‍රවාහන රථ සඳහාද එම ආකාරයට ක්‍රියාත්මක වන **Fail-Safe Brake System** සවිකල යුතුවේ.

11.3 වාහන නඩත්තු කිරීම ක්‍රමවත් කිරීම.

නඩත්තු කටයුතු සඳහා උපයෝගී කරගන්නා ගරාජ සඳහා, තාක්ෂණික ශිල්පීන් සහ උපකරණ යාවත්කාලීන සඳහා පහසුකම් සැපයීම.

ගරාජ ප්‍රමිතිගත කර වර්ගීකරණය කිරීම (Grade A,B,C,Etc…) සහ ජාල ගතකිරීම (Linked with Central System) මගින් වාහන අළුත්වැඩියාවන් ගුණාත්මකව සහ විශ්වාසවන්තව සිදුකරගත හැකිවීම. වර්ගීකරණයේදී ඒ ඒ ගරාජ වලට තිබිය යුතු පහසුකම් සහ අළුත්වැඩියා කල හැකි වාහන කාණ්ඩ (Ex: Passenger Transport Vehicles should Repair & Maintance by using Grade A Automobile Workshop) සම්භන්ධ මාර්ගෝපදේශ (Guide Line) හඳුන්වාදීම. සිදුකරන ලද අළුත්වැඩියාවන් පිළිබඳ විස්තර දත්ත ගබඩාව මගින් පහසුවෙන් ලබාගත හැකිවීම.

11.4 අමතරකොටස්

අළුත්වඩියා කිරීම වලදී නිසි ප්‍රමිතියකින් යුත් අමතර කොටස්, ඔයිල් සහ ග්‍රීස් පහසුවෙන් සහ සාදාරණ මුදලකට ගත හැකි ක්‍රමවේදයක් සැකසීම. ප්‍රමිතියෙන් තොර අමතරකොටස්, ඔයිල් සහ ග්‍රීස් ආනයන හා නිෂ්පාදනය කිරීම වැලැක්වීම.

11.5 රථ වාහන යෝග්‍යතා සහතික පත්‍ර නිකුත් කිරීම ක්‍රමවත් කිරීම.

දැනට පවතින යෝග්‍යතා සහතික පත්‍ර නිකුත් කිරීමේ ක්‍රමවේදය විධිමත් කර යෝග්‍යතා සහතික පත්‍ර නිකුත් කල විගස අවශ්‍ය ආයතන සඳහා විස්තර ලබාගත හැකි වන සේ මාර්ග ගත (Online) ක්‍රමවේද ඔස්සේ ජාලගත කිරීම කල යුතුය.

මේ සඳහා මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව, පොලීසිය, උසාවිය,පලාත් පාලන ආයතන වැනි ආයතන සඳහා පිවිසීමේ පහසුකම්

ලබාදිය යුතුය. (මෙය තුලින් සිදුවන යම් අක්‍රමිකතාවයන් මගහරවා ගත හැක) (To view Inspection Reports & Pictures of inspected Vehicles. Specially Chassis & Engine Numbers)

අනතුරකදී හෝ වෙන යම් අවස්ථාවකදී යෝග්‍යතා සහ පරීක්ෂණ වාර්තා වංචාසහගත ලෙස නිකුත් කිරීමක් පිළිබඳ වාර්ථා වුවහොත් නිකුත් කිරීමේ නිළධාරියාට සහ ආයතනයට විරුධව නීතිමය ක්‍රියාමාර්ග ගත යුතුය.

11.6 වේගය සීමා කිරීම සඳහා වෙනත් ක්‍රමවේද භාවිතා කිරීම.

11.6.1 වේගය සීමාකිරීමේ දැන්වීම් පුවරු

මෙවැනි අධික බෑවුම් සහිත මාර්ග වල වේගය සීමා කිරීම සඳහා මාර්ග සංඥා පුවරු පමණක් ප්‍රමාණවත් නොවේ. වේගය සීමා කිරීමේ දැන්වීම් පුවරු සවිකිරීම මගින් රියදුරන් දැනුවත් කිරීම කල යුතුය.

හඳුනාගත් ස්ථාන සඳහා වේග සීමා තීරණය කර ඒ සඳහා අවශ්‍ය සංඥා පුවරු සවිකල යුතුය.

11.6.2 වේගය පාලනය කිරීම සඳහා පාර හරහා ගැටි (Road Humper & Bumper) භාවිතා කිරීම.

අනතුරු අධික බවට හඳුනාගත් ස්ථාන වල එම මංතීරුව හරහා නිසි ක්‍රමවේද අනුව ගැටි නිර්මාණය කිරීම මඟින් වේගය පාලනය කරගත හැක.

11.6.3 CCTV Speed Limit,Number Plate Detection තාක්ෂණය භාවිතා කිරීම

මෙවැනි අධික බෑවුම් සහිත මාර්ග වල හඳුනාගත් ස්ථාන සඳහා වේග සීමා තීරණය කර එම වේග සීමා ඉක්මවා යන වාහන හඳුනාගෙන නීතිමය පියවර ගැනීම සඳහා යොමු කල හැක.

11.6.4 අනතුරුදායක බව හැඟවීම සඳහා මාර්ගය මත සළකුණු කිරීම.

අංක 1940/21 දරණ 2015/11/12 දිනැති අති විශේෂ ගැසට් පත්‍රයේ සඳහන්ව ඇති ඉදිරියෙන් විහව අවදානමක් ඇති බව දැක්වීමටත් ප්‍රවේශමෙන් ඉදිරියට ගමන් කළ යුතු බව හැඟවීමටත් යොදා ඇති මාර්ග ලකුණු කිරීම්, මාර්ගය මත සලකුණු කිරීම මඟින් රියදුරන් දැනුවත් කල යුතුය.

ඉහත ගැසට් පත්‍රය අනුව වැඩි අවධානමක් සහිත හඳුනගත් ස්ථානවල මාර්ගය මත ධාවනය කලයුතු උපරිම වේග සීමාව ද සළකුණු කල යුතුය.

11.7 අනතුරු හැඟවීමේ මාර්ග සිතියම් ප්‍රදර්ශණය කිරීම

මාර්ගය නුපුරුදු රියදුරන් දැනුවත් කිරීම සඳහා අනතුරු සහිත බෑවුම පටන් ගැනීමට පෙර මාර්ගයේ සිතියමක් ප්‍රදර්ශණය කිරීම කල හැක. මෙමඟින් අනතුරු සහිත මාර්ග කොටසේ දුර, මාර්ගයේ ස්වභාවය පිළිබඳ අවබෝධයක් ලබාගත හැකිවේ.

තවද, අනතුරුදායක මාර්ග කොටසේ ඇති වංගු ගණන අංකනය කර ඒ සඳහා දැනුවත් කිරීමේ පුවරු සවිකල යුතුය.

එමඟින් රියදුරාගේ මනසට තමා පසු කරන්නේ කීවෙනි වංගුවද, ඉදිරියට කොපමණ වංගු ප්‍රමාණයක් හමුවේද යන්න පිළිබඳ අවබෝධයක් ලැබෙන අතර එමඟින් ඉදිරියෙහි හමුවන වංගුව සඳහා පෙර සූදානමක් ලබාගත හැකිවේ.

වංගුවට පෙර ප්‍රමාණවත් දුරකින් වංගුවේ ස්වභාවය දැක්වෙන, රාත්‍රී කාලයේදී පවා පැහැදිලි ලෙස දර්ෂණය වන දල සැලැස්මක් ප්‍රදර්ශණය කිරීම මගින් මෙය තවත් සාර්ථක කරගත හැක.

උදා : මහනුවර මහියංගන මාර්ගයේ 18 වංගු මාර්ග කොටස සඳහා යොදා ඇති පරිදි

11.8 මාර්ග සැලසුම් කිරීමේදී ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිතීන් අනුගමනය කිරීම.

මෙවැනි අධික බෑවුම් සහිත මාර්ග නවීකරණය කිරීමේදී හඳුනාගත් ස්ථාන සඳහා ගමන් කල හැකි උපරිම වේගය, වංගු වලදී වේගය පාලනය කිරීම සඳහා ක්‍රමවේද, එක ළඟ දෙපසට වංගු පිහිටීම අවම කිරීම, වංගුවේ කැම්බර් ආනතිය පිළිබඳ සැලකිළිමත් වීම යන කරුණු පිළිබඳ මාර්ගය සැලසුම් කිරීමේදී නිසි අවධානයක් යොමුකර ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිතීන් අනුව සැලසුම් කිරීම හා මාර්ගය නිර්මාණය කිරීමේදී සැලසුමට අනුව නිර්මාණය කිරීම කල යුතුය.

11.9 නිරන්තරයෙන් අනතුරු සිදුවන හඳුනාගත් ස්ථාන නවීකරණය කිරීම

නිරතුරුව අනතුරු සිදුවන ස්ථාන ඇතිනම් එම අනතුරු සිදුවන ස්ථාන හඳුනාගෙන ඒ සඳහා අවශ්‍ය නවීකරණයන් සිදු කිරීම කල යුතුය.

උදා: විල්වත්ත දුම්රිය හරස් මාර්ගය නවීකරණය කර ඇත.

සිදුවන අනතුරු වලින් පොලිස් ස්ථාන වෙත වාර්ථා වන්නේ සීමිත අනතුරු ප්‍රමාණයකි. අනතුරු වලින් බොහොමයක් රක්ෂණ සමාගම් මැදිහත් වීමෙන් සමථයකට පත්වේ.

රක්ෂණ සමාගම් මගින් ඡායාරූප ගැනීමේදී, අනතුර සිදුවූ දිනය, වේලාව සහ ස්ථාන Upload කල හැකි පරිදි තොරතුරු ජාලයක් (Date Base) නිර්මාණය කිරීම මගින් අනතුරු බහුල ස්ථාන පහසුවෙන් හඳුනාගත හැක.

11.10 තීවුර වංගු සඳහා විකල්ප

පහසුවෙන් වංගුව හසුරවා ගැනීම සඳහා හැකිවන සේ හැකි තරම් පළලින් වැඩි ලෙස වංගුව සකස් කිරීම.
වංගුව මගහැරලීම සඳහා කන්ද හරහා උමං මාර්ගයක් ඉදිකිරීම.

11.11 ආරක්ෂක ගැලවුම් මාර්ග ඉදිකිරීම

දියුණු රටවල මෙවැනි අධික බෑවුම් සහිත මාර්ග වල සහ අධිවේගී මාර්ග වල තිරිංග අක්‍රීය වූ වාහන ආරක්ෂිතව නැවැත්වීම සඳහා බෑවුමට නොයන සේ පැති මාර්ග ඉදිකර වැලි පුරවා ගැලවුම් මාර්ග ඉදිකර ඇත.

වැලි සහිත මාර්ගයට පිවිසි විට වාහනය වැල්ලේ එරීමට ලක්වන නිසා වේගය අඩුවී නිරුපද්‍රිතව නවතාගත හැක. මෙවැනි අනාරක්ෂිත මාර්ගවල හඳුනාගත් ස්ථාන සඳහා එවැනි ගැලවුම් මාර්ග ඉදිකළ යුතුය.

මෙවැනින් කඳු සහිත මාර්ග වල ගැලවුම් මාර්ග ඉදිකිරීමට ඉඩකඩ මද බැවින් මාර්ගයේ ඉවුර සහිත පැත්තේ වේගය අඩාල කරගත හැකි ලෙස වැලි සහිත කාණු යෙදීම, රැලි සහිත ගැට් යෙදීම ආදී විකල්ප ක්‍රම යෙදීම කල යුතුය.

රටයට සිදුවන අලාභ හානි අවම වන ලෙස ඉවුර වෙත යොමුකර නවතාගත හැකිවන සේ හඳුනාගත් ස්ථාන වල ඉවුර උල් සහිත ගල් කොටස් ඉවත් කර පෘෂ්ඨය සුමට ලෙස නවීකරණය කිරීම සිදුකල යුතුය.

.

11.12 ආරක්ෂාව සඳහා පස් කඳු යෙදීම

මෙවැනි අධික බෑවුම් සහිත මාර්ගවල හඳුනාගත් ස්ථාන සඳහා පස් කඳු යෙදීම වැනි වාහන නවතා ගැනීමේ විකල්ප ක්‍රම යෙදිය යුතුය. තිරිංග අක්‍රියවූ වාහන අවම හානියකින් නැවැත්වීම සඳහා මෙම පස් කඳු උපයෝගී කරගත හැක.

උදා : ගලගෙදර - කුරුණෑගල මාර්ගයේ මෙය ඉතා සාර්ථක වී ඇත.

ඇල්ල අනතුරින් පසු දින කීපයක් ඇතුලත අදාල ස්ථානයේ ප්‍රපාතය ආවරණය වන ලෙස පස් කඳු යොදා ඇත. නමුත් මෙයට පෙර මෙවැනිම අන්තුරක් සිදුවූ ගැරඬිඇල්ල අනතුර වූ ස්ථානයේ අදටත් කිසිඳු අයුරකින් ආරක්ෂා කර නැත.

අනතුර සිදුවී දින කීපයකට පසු ආරක්ෂිත පස් කණ්ඩියක් යොදා ඇති ඇල්ල වැල්ලවාය මාර්ගය

අනතුර සිදුවී මාස 04 ක් ගතවීමෙන් පසු තවමත් අනාරක්ෂිත ගැරඬි ඇල්ල

11.13 දැනට ක්‍රියාත්මක නොවන රියදුරු අභිවෘර්දීතා ලකුණු ලබාදීමේ ක්‍රමවේදය ක්‍රියාත්මක කිරීම.

රියදුරු බලපත්‍රයේ සීමා කිරීම සහ අසාදු ලේඛණ ගතකිරීම මෙම ක්‍රමවේදය මඟින් විධිමත් කල යුතුය.

11.14 පොදු ප්‍රවාහන බලපත්‍රය ලබාදීම විධිමත් කිරීම.

මගී ප්‍රවාහනයේ යෙදෙන රියදුරන් හට දැනට නිකුත් කරනු ලබන පොදු ප්‍රවාහන රියදුරු බලපත්‍රය (Public Transport) සියළුම මෝටර් කෝච් රථ පදවන රියදුරන් සඳහා අනිවාර්යය කිරීම කල යුතුය.

මීට අමතරව මගී ප්‍රවාහන රියදුරු බලපත්‍රය ලබාගත් රියදුරන් හට හඳුනාගත් කාලසීමාවකට වරක් විධිමත් පුහුණු පාඨමාලා පවත්වීම

මේ සඳහා,මෝටර් කෝච් රථ රියදුරු බලපත්‍රය ලබා ගැනීමෙන් පසු ගතවූ කාල සීමාව. මෝටර් වාහනයක යාන්ත්‍රික තත්වය, ආකල්ප, අචාරධර්ම, විනය, ආදී ඇතුලත් පාඨමාලවන් ඇතුලත් විය යුතුය.

එම පාඨමාලවන් අනුව පොදු ප්‍රවාහන සේවා බලපත්‍රය මට්ටම් වර්ගීකරණය කිරීම. මෙම පාඨමාලා රජයේ මූලිකත්වයෙන් සහ රජයේ ආයතන මගින් සිදුකල හැක.

උදා : **Level 01, Level 02, Level 03, Level 04**

ඒ අනුව රැගෙන යාහැකි මගීන් ගනන,භාවිතා කල හැකි මාර්ග සීමා කිරීම කල හැක.
මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව මූලිකත්වයෙන් මේ සඳහා යෝජනාවලියක් සැකසීම සිදුකල හැක.

පරීක්ෂක මණ්ඩලය