

# ශ්‍රී ලංකාවේ බස්-දුම්රිය ගැටීමෙන් 37ක් මරා දැකී

Bus – train collision kills 37 in Sri Lanka

සුපුන් ධනංජය සහ ආර්. ශ්‍රී හරන් විසිනි  
2005 මැයි 2

කොළඹට කි.මී. 66ක් ඔබ්බෙහි යාන්ගල්මෝදර දුම්රිය හරස් මාර්ගයේදී පසු ගිය බදාදා උදෑසන බස් රථයක් දුම්රියක ගැටීමෙන් මගීන් 37 දෙනෙකු මිය ගොස් 50 කට වැඩි පිරිසක් තුවාල ලැබීමෙන් ශ්‍රී ලංකාවේ මගී ප්‍රවාහන සේවයේ අර්බුදය හෙලිදරව් කෙරෙයි.

කොළඹට කි.මී. 150ක් පමණ දුරින් පිහිටි ගල්කිරියාගම සිට කොළඹ බලා ගමන් කරමින් තිබූ පෞද්ගලික බස් රථයක් පෙ.ව. 8.15 ට පමණ කොළඹ සිට මහනුවර බලා ගමන් කරමින් තිබූ නගරාන්තර ශිෂ්‍යගාමී දුම්රියක් සමඟ ගැටිනි. බස් රථය ගිනි ගැනීමට පෙර මීටර 75 පමණ දුම්රියේ ගැටී ඇදී ගියේ ය. ආසන 55කින් යුත් බසයේ ඒ වන විට මගීන් 120 ක් පමණ ගමන් කරමින් සිටි බව වාර්තා විය.

මගීන් 35 දෙනෙකු එතැනම මරුමුවට පත් විය. තුවාල ලැබුවන් කුරුනෑගල, කැගල්ල හා පොල්ගහවෙල රජයේ රෝහල් කරා ගෙන යනු ලැබූ අතර දරුනු ලෙස තුවාල ලැබුවන් 10 දෙනෙකු කොළඹ ජාතික රෝහල වෙත මාරු කර යැවුනි. පසුව ඉන් දෙදෙනෙක් තුවාල හේතුවෙන් මිය ගියේ ය.

ඇසින් දුටුවන්ගේ සාක්ෂිවලට අනුව බසය දුම්රිය හරස් මාර්ගය වෙත සමීප වෙත විට ගේට්ටුව වසා තිබුනි. එහෙත් බසයෙන් බීමට බට කොන්දොස්තරවරයා ගේට්ටුකරුගේ අනතුරු ඇඟවීම නොතකා රේල් ගේට්ටුව මග හැරීම සඳහා සිත් සැග් ආකාරයට බසය පදවන ලෙස රියදුරුට සංඥාවක් කලේ ය. දුම්රිය ලඟා වන විට බසයේ පසුපස තිබුණේ දුම්රිය මාර්ගයේ ය. පසුව හෙලිදරව් වූයේ එම මාර්ගයේ ගමන් ගත් තවත් බස් රියක් සමඟ තරගයකට බසය පැදවීමේ අනතුරුදායක ක්‍රියාවක රියදුරු යෙදී සිටි බවයි. දුම්රිය ගේට්ටුකරුට අනුව බොහෝ බස්රියදුරන් තම තරගකරුවන් අබ්බවා යමින් මගීන් පටවාගැනීම සඳහා ගේට්ටුව මගහැරීමට මෙසේ බස් ධාවනයේ යෙදෙයි. මෙවැනි ම සිද්ධීන් මීට පෙර ද සිදු වී ඇත.

එක්සත් ජනතා නිදහස් සන්ධාන ආන්ඩුව රියදුරු සහ කොන්දොස්තරවරයාට එරෙහිව මිනීමැරීමේ චෝදනා ඉදිරිපත් කරන බව වහාම දැනුම් දුන්නේ ය. මිය ගිය අයගේ පවුලකට වන්දි වශයෙන් රු. 25,000 (ඇ.ඩො.250) බැගින් ගෙවීමට ආන්ඩුව ඉදිරිපත් වී ඇත.

බස් සේවකයන් දඩමීමා කර ගැනීම මගින් ආන්ඩුව හා මාධ්‍යය උත්සාහ කරන්නේ පෞද්ගලිකකරනය සහ ප්‍රවාහන සේවයේ දිරා පත් වීම බස් සේවකයන් මුහුණ දී සිටින ශෝචනීය සාමාජික කොන්දේසි හා පුද්ගලික බස් හිමියන් අතර උන්මත්තක තරගය යන මෙම බේදනීය අනතුරේ සැබෑ හේතු යට ගැසීමට ය.

ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශයේ ප්‍රකාශක උදය මානවසිංහ ප්‍රවාහන ඇමති ෆීලික්ස් පෙරේරාගේ ප්‍රකාශයක් උපුටා දක්වමින් ප්‍රකාශ කලේ “මෙම අනතුර සිදු වූ ආකාරය දැකීමෙන් ශ්‍රී ලංකාවේ පෞද්ගලික බස් සේවය පිලිබඳ යමෙකුගේ විශ්වාසය බිඳ වැටෙනු ඇත” යනුවෙනි. ඔහු තවදුරටත් ප්‍රකාශ කලේ “වාර්ෂිකව ශ්‍රී ලංකාවේ මාර්ග අනතුරුවලින් මිය යන 2000-2200 අතුරෙන් 500ක් පමණ සිදුවන්නේ පෞද්ගලික බස් රිය අනතුරුවලින්” බව යි.

2003 මහ බැංකු වාර්තාවට අනුව මගී ප්‍රවාහනයෙන් සියයට 80ක් ම සපයන්නේ බස් රියෙනි. පෞද්ගලික බස් හිමියන් අධිකාරය දරන මෙම ක්ෂේත්‍රයේ බස්වලින් තුනෙන් දෙකක් ම ඔවුන් සතු ය. ඔවුන් බොහෝදුරට කුඩා පරිමානයේ බස් හිමිකරුවන් ය. මහාචාර්ය අමල් එස්. කුමාරගේ පසු ගිය ජුනි මාසයේ ප්‍රතිපත්ති අධ්‍යයන ආයතනය විසින් සංවිධානය කල වැඩ මූලධර්ම පෙන්වා දෙනු ලැබුවේ හිමිකරුවන් 15,000කට බස් රථ 18,000 ක් හිමිව ඇති බව යි.

බොහෝ හිමිකරුවන් බස් රථ මිලට ගෙන ඇත්තේ බැංකුවලින් හෝ මූල්‍ය ආයතන මගින් ලබා ගත් බදු ගිවිසුම් මත ය. සිය බස් රථ නය හිමියන් විසින් පැහැර ගැනීම වලක්වාගැනීම සඳහා ඔවුන්ට මසකට දසදහස් ගනනින් ආපසු ගෙවීමට සිදුවෙයි. මෙම මූල්‍ය ඉලක්කයන් සපුරාගැනීම සඳහා බස් හිමියන් විසින් රියදුරන් හා කොන්දොස්තරවරුන් මත විශාල පීඩනයක් යොදන අතර සේවකයන් සිය පැවැත්ම සඳහා ද යමක් උපයාගත යුතු ය. මෙම කොන්දේසි බෙලිකපාගන්නා තරගයකට බස් සේවකයන් ඇද දමා තිබේ.

නියමිත කාල සටහනක් නොමැතිව ධාවනය කෙරෙන පුද්ගලික බස් රථ මගීන් පැටවීම සඳහා තරගයක යෙදී සිටියි. නිතර ම ප්‍රමානයට වඩා මගීන් පටවා ගත් දුර ගමන් පුද්ගලික බස් පුරුද්දක් වසයෙන් හැකි කෙටි ම කාලයක් තුළ ගමන අවසන් කිරීමටත්

තම ප්‍රතිවාදීන්ට ඉදිරියෙන් සිටීම සඳහාත් අධික වේගයෙන් හා අනතුරුදායක ධාවනයේ යෙදීම සම්බන්ධයෙන් නම් දරා ඇත. ශ්‍රී ලංකාවේ පටු, සෙනග පිරි, නිසියාකාරව නඩත්තු නොකෙරෙන මහා මාර්ගයන්හි මෙසේ ධාවනය කිරීමේ ප්‍රතිඵලය නොවැලැක්විය හැකි ලෙස අනතුරට පත් වීම යි.

කුමාරගේ අධ්‍යයන වර්තාවට අනුව “දුනට බොහෝ අයිතිකරුවන්ට තම බස් රිය සම්බන්ධව ඇත්තේ සීමිත පාලනයකි. සමහරුන් බද්දට ලබා ගත් බස් රථ ඒ ඒ දිනවලට බොහෝ විට නුපුහුනු හා බලපත්‍ර රහිත සේවකයන් යොදවා ධාවනය කරවයි. කාර්යක්ෂමතාවය පහල මට්ටමක ද පිරිවැය ඉහල මට්ටමක ද පවතින අතර පැය 13 හෝ 15 පමණ වැඩ කරන සේවකයන්ගේ තත්වය ද ශෝචනීය වේ. ඒ අතර බස් රථවල තරගය අනතුරුදායක ධාවනයකට ඔවුන්ව ඇද දමා තිබීමේ ප්‍රතිඵලය වශයෙන් රිය අනතුරු සංඛ්‍යාව දෙගුණ වී තිබේ. මේ අනුව බස් සේවයේ ගුණාත්මක භාවය පිලිබඳව කිසිදු සහතිකයක් නොමැත.

බදු සමාගම් සහ බැංකු තම ලාභය සුරක්ෂිත කර ගන්නා අතර අනතුරුවල ඉහල අනුපාතිකය පිලිබඳ සේවකයන්ට පවරනු ලබයි. මෑත ම බේදවාචකයෙන් පසුව මාධ්‍යයට කථාකරමින්, පෞද්ගලික බස් හිමියන්ගේ සංගමයේ සභාපති ගැමුණු විජේරත්න රියදුරන් සහ කොන්දොස්තරවරුන් “තිරිසනුන් සහ කිසිදු වැදගත්මකට නොමැති කුඩුකාරයන් කොටසක්” ය යි හංවඩු ගැසී ය. “අපගේ දිනපතා බස් ආදායමෙන් සියයට 25 ක් 30 ක් රියදුරන් හා කොන්දොස්තරවරුන් විසින් සොරකම් කරන අතර කිසිවිටෙක සම්පූර්ණ ආදායම අපට නො දෙන්නේ ය” යි ඔහු චෝදනා කළේ ය.

ඔහුගේ උනන්දුව බස් හිමියන්ගේ ලාභය මිස මගී ජනතාවගේ ආරක්ෂාව නොවන්නේ ය. බස් සේවකයන් මුහුණ දෙන්නේ දරාගත නොහැකි කොන්දේසිවලට ය. මෑතක දී රැකියාව හැර ගොස් ඇති කොන්දොස්තර වරයෙක් අයිලන්ඩ් පුවත්පතට පවසා ඇත්තේ “අපි උදේ පාන්දර සිට මධ්‍යම රාත්‍රිය දක්වා නිදි වර්ජිතව සිටින අපට වැඩ කිරීමට නොහැකි ය. බස් මගීන් ද පොලීසියේ ද වෙනත් බලධාරීන් ද අපට බැන වදිති. දිනය අවසානයේ දී බස් අයිතිකාරයා ආදායම ප්‍රමාණවත් නොමැතිය යි අපට කෑ ගහනවා. මේක හරි ම භයානක ජීවිතයක්.”

**දැරිය නොහැකි කොන්දේසි**

පෞද්ගලික බස් සේවකයන්ගෙන් සියයට 75 කට වැඩි කොටසක් පාසල් අධ්‍යාපනය අතරමග අත්හැර ගියවුන් ය. බොහෝ දෙනෙක් රැකියාවක් සොයා නගරයට සංක්‍රමනය වූ ගම්බද තරුණයන් ය. සමන් නමැති තරුණ කොන්දොස්තරවරයෙක් ලෝක සමාජවාදී වෙබ් අඩවියට මෙසේ පැවසී ය: “අපට ගෙවල්වල බොහෝ ආර්ථික ප්‍රශ්න තියෙනවා. අපේ බාල සහෝදර සහෝදරියන් පාසල් යවන්නේ දුෂ්කර

කොන්දේසි යටතේ. ඒ නිසා මම නගරයට ආවේ මොකක් හෝ රැකියාවක් සොයාගෙනයි. සමහර විට රැකියාවක් වශයෙන් හෝටලයක වේටර් වැඩක් නැත්නම් බස් එකක කොන්දොස්තර වැඩක් ලැබෙනවා. මේක හරිම වෙහෙසකර රැකියාවක්.

“අපි පාන්දර 4.30ට හෝ 5ට නැගිටලා මුලු දවස ම වැඩ කරනවා. දවල් ආහාරයට හෝ උදේ ආහාරයට විශේෂ වෙලාවක් නැහැ. අවස්ථාවක් ලැබුණු විට තමයි ආහාර ගන්නේ. පැය 12 කටත් වඩා මහ මගෙහි වෙහෙස විමෙන් පසුව අප වැඩ අවසන්වී පැමිනෙන්නේ රැ 8 හෝ 9ට යි. මේ අතර වාරයේදී කිසිදු විවේකයක් නැහැ. ඉන් පසුව පවා බස් රිය සේදීමටත් වන්නේ අපට ම යි. සමහර විට රාත්‍රී 10 හෝ 11 වෙනතුරු මේ කරදර තාවකාලිකව අමතක කරන්ට මධ්‍යසාර ටිකකුත් ඇරගෙන නින්දට යනවා. නිදන කාමරයේ හතරක් පහක් පමණ ඉන්නවා. නැත්නම් බස් එකේ තමයි නිදාගන්නේ.

“කාමරය නිතර ම සිගරට් දුමෙන් පිරිලා හොඳ වාතාශ්‍රයක් ලැබෙන්නේ නැහැ. මේවාගේ නිදාගන්නට හරිම අමාරුයි. නිතර ම අපේ ගෙවල්වල තත්වය මතක්වෙන කොට නිදාගන්නට පුලුවන් කමක් නැහැ” යයි ඔහු වැඩිදුරටත් පැවසී ය.

බස් හිමියන්ගේ ආදායම් ඉලක්කය සපුරාගැනීමට ඔවුන් අසමත් වුවහොත් රැකියාවෙන් නෙරපා හැරීමට හේතු වන්නේ ය. “එනිසා හැමවිටම අපි හැකි තරම් මගීන් පටවාගැනීමට උත්සාහ දරනවා. මේ නිසා අපට මගීන් සමග ගැටීමට, සමහර විට ගුවි ඇන ගැනීමටත් සිදුවෙනවා. එහෙත් ආදායම් ඉලක්කය ලබා ගන්නට බැරිවුනොත් අපේ රැකියාව නැතිවෙනවා. මේ දුෂ්කර තත්වයන් තුල දී මගීන් සමඟ පමනක් නොව අපේම බස් සේවකයන් සමඟ ද ගැටුම් ඇති වන අවස්ථා තියෙනවා. අපේ පැත්තෙන් පොඩි වැරදක් සිදුවුනොත් මාරක අනතුරකට ගොදුරු වෙන බව අපි හොඳාකාරව දන්නවා. ඒත් එම තත්වයට අප ඇද දමා තිබෙනවා”.

ජාතික ගමනාගමන වෛද්‍ය මධ්‍යස්ථානයේ සභාපති වෛද්‍ය ගාමිනී කරුනානායක වෙහෙසකර ධාවනය මාර්ග අනතුරුවලට කෙසේ බලපාන්නේ ද යන්න පැහැදිලි කරමින් ප්‍රකාශ කළේ “ඕනෑම රියදුරෙකුට පැය අටක සේවයෙන් පසු හොඳ නින්දක් අවශ්‍ය වන අතර හොඳ සෞඛ්‍ය තත්වයක් තිබිය යුතු ය. එපමනක් නොව හොඳ මානසිකත්වයකින්ද සිටිය යුතු ය. රියදුරු එකී ප්‍රමිති තත්වයට නොසිටියහොත් ඔහුගේ මනස වෙන අතකට යොමු වී අත් පවා වෙච්චිම සිදුවන බැවින් අනතුරුවලට ගොදුරුවීමේ ඉඩකඩ වැඩි වන්නේය” යනුවෙනි.

ඔහු වැඩිදුරටත් ප්‍රකාශ කළේ “අනතුරකින් පසුව එම රියදුරා අනිවාර්යයෙන් ම සියුම් වෛද්‍ය පරීක්ෂනයකට භාජනය කල යුතු ය. එම කාරනය පොලීසිය මගින් තීන්දු කිරීම ගැන මම එකඟ නොවෙමි. එයින් රියදුරාට විශාල අසාධාරනයක් සිදුවීමට ඉඩ ඇත.”

කුඩා බස් අයිතිකරුවෙක් වන සුනිල් ආදායම් ඉලක්කයන් සපුරා ගැනීමට බස් සේවකයන් තල්ලු කිරීමට සිදුවී ඇති ආකාරය මෙසේ පැහැදිලි කළේ ය. “දිනපතා සාමාන්‍ය ආදායම රු. 5000 පමණ වෙනවා. ඉන්ධන සඳහා රු. 1200ක් ද බදු ගෙවීම් සඳහා තවත් රු. 1000 ක් ද වැටුප් සඳහා රු. 800 ක් ද වැය වෙනවා. මාසිකව රු. 7,500ක මුදලක් නඩත්තු ගාස්තු වශයෙන් ඉතිරි කරන්නට සිදුවෙනවා. ඊට අමතරව මාසිකව රු. 15,000ක් ටයර්, බ්ලේක් ලයිනර්, සහ වෙනත් අමතර කොටස්වලටත් වෙන්කරන්නට අවශ්‍ය යි.”

මෙම තත්වයන් සලකුණු කරන කාරනය වන්නේ බලයේ සිටි ආන්ඩු විසින් රජය සතුව තිබූ එහි ප්‍රවාහන සේවය ක්‍රමානුකූලව විනාශ කිරීමේ ප්‍රතිඵලය වශයෙන් ගොඩනැගුණු පුද්ගලික අයිතියේ ආධිපත්‍යය මගී ජනතාවට මර උගුලක් වී තිබීම යි. 1977 බලයට පත් දක්ෂිණාංශික යුඇන්පී ආන්ඩුව රජයේ මධ්‍යම ගමනාගමන සේවය දියකර හැරීමේ මූලික පියවර ගත් අතර මගී ප්‍රවාහනයට පෞද්ගලික ප්‍රාග්ධනය කඩාවැදීමට ඉඩ සලසා දුන්නේ ය. පසුව බලයට පත් ශ්‍රීලනිප ප්‍රමුඛ පොදු පෙරමුණ ආන්ඩුව ද එම ප්‍රතිපත්තිය දිගට ම අනුගමනය කළේ ය.

2004 මහ බැංකු වාර්තාව මෙසේ සඳහන් කරයි. “මගී ප්‍රවාහන සේවයේ ගුණාත්මක භාවය 2004 වසරේ දී කැපී පෙනෙන වර්ධනයක් අත් කරගෙන නොමැත. පසු ගිය දශකයන් තුළ පැතිර පැවති බොහෝ අඩුපාඩු එලෙස ම එල්ලාගෙන පවතියි. ප්‍රමාණවත් සේවාවක් නොමැතිව, ගුණාත්මකව පහල අගය, මාර්ග අනතුරු වැඩිවීම මගී ප්‍රවාහන සේවයේ දුබලතාවයන් ය.”

බැංකු වාර්තාව වැඩිදුරටත් පෙන්වා දී ඇත්තේ ඉතිරිව ඇති රජය සතු මගී බස් සමාගම් ද නිරන්තරව බිඳ වැටෙමින් පවතින බව ය. 2003-2004 කාලය තුළ

දී රාජ්‍ය බස් සමාගම් ධාවනය කළ දුර ප්‍රමාණය සියයට 11.4කින් එනම් කිලෝ මීටර් දස ලක්ෂ 334 සිට දස ලක්ෂ 296 දක්වා පහල වැටී ඇත. මගී ගමනාගමනය සියයට 16.7 කින් එනම් කි.මී. දස ලක්ෂ 17,446 සිට 14,537 දක්වා වැටී ඇත. රජය සතු දුම්රිය සේවය ද මේ හා සමාන ය. “2004 අගභාගයේ දී ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව සතුව පැවති දුම්රිය එන්ජින් සහ බලවේග කට්ටලේ ගනන 131ක් වන අතර සතුටුදායක සේවයක් පවත්වා ගැනීමට නම් 153ක් අවශ්‍ය වේ. මෙයින් බොහෝ දුම්රිය එන්ජින් සහ බලවේග කට්ටලේ අවුරුදු 25කට වඩා පැරණි වන අතර දුම්රිය මැදිරිවලින් සියයට 75ක් පමණ අවුරුදු 15ට වඩා පැරණි ඒවා ය. දුම්රිය ධාවන ජාලය සුපරික්ෂාකිරීමේ මෙහෙයුම් පද්ධතිය ආවරනය කරනු ලබන්නේ සීමිත කොටසක් වන අතර එය යාවත්කාලීන කර ද නැත.”

දුම්රිය මගීන්ට උදේ සහ සවස කාර්ය බහුල වේලාවන්හි මගීන්ගෙන් පිරී ඇති දුම්රිය පුවරුවල පහල ම අඩියේ ද ගමන් කිරීමට සිදු වී ඇත. මගීන් සමහරෙක් දුම්රිය වැසිකිලිවල සහ දුම්රිය නියාමක මැදිරියේ පවා ගමන් කරති. ඇතැම් අවස්ථාවල දී මගීන් තම ජීවිතය පරදුවට තබා දුම්රියේ වහලය මත ද ගමන් කරති.

මෙම නවතම බේදවාචකයට කුමාරතුංග ආන්ඩුවේ ප්‍රතිචාරය පෙන්නුම් කරන්නේ ඇගේ ආන්ඩුව විසින් මෙන්ම පූර්වගාමී එක්සත් ජනිත පෙරමුණු ආන්ඩුවේ පිලිවෙත යටතේ මහජනතාව සඳහා කිසිවක් වැඩිදියුණු කර නැති බව යි. පසු ගිය බදාදා බේදවාචකය මතු කොට පෙන්වන්නේ ලාභය නොව මගී ජනතාවගේ ආරක්ෂාව හා පහසුකම් ප්‍රමුඛත්වය ගන්නා වූ ඉහල ගුණාත්මකභාවයකින් යුත් පොදු ප්‍රවාහන ක්‍රමයක් ගොඩ නැගිය හැකි සමාජවාදී පිලිවෙතක අවශ්‍යතාවයි.