

ප්‍රවාහනය

පරිසර හිතකාමී
කාර්යක්ෂම ප්‍රවාහන සේවාවක්



ජාතික ජන බලවේගය

පරිසර හිතකාමී
කාර්යක්ෂම ප්‍රවාහන සේවාවක්

ප්‍රවාහන ප්‍රතිපත්තිය
ජාතික ජන බලවේගය



හැඳින්වීම

පොදු ජනයාගේ දෘෂ්ටිකෝණයෙන් විමසා බැලීමේ දී ශ්‍රී ලාංකේය ප්‍රවාහනය බහුමාන ගැටලුවකි. අවිධිමත් සහ අකාර්යක්ෂම ප්‍රවාහනය රටේ සාතිශය බහුතර ජනතාවකගේ ජීවිත කාලයෙන් සැලකිය යුතු ප්‍රමාණයක් අපතේ හැර ඇති අතර රටේ ජනතාව අභිමානවත් පුරවැසියන් ලෙස ගොඩ නගනවා වෙනුවට සියල්ල ඉවසා සිටින, පීඩාවට සහ අසහනයට පත් ජනතාවක් බවට පත්කර ඇත.

පොදුවේ සලකා බැලීමේ දී නාගරික අතුරු මාර්ගවල පමණක් නො ව නාගරික ප්‍රධාන මාර්ගවල පොදු ප්‍රවාහනයත්, ග්‍රාමීය සහ වතු ප්‍රදේශවල පොදු ප්‍රවාහනයත්, දුම්රිය සේවය සහ භාණ්ඩ ප්‍රවාහනයත් ඒවාට ම ආවේණික වූ අර්බුදවලින් ගහන ය. අධික තදබදය, අධික කාලයක් ගත කිරීමට සිදුවීම, අනතුරුදායක සහ විනයක් නොමැති ධාවනය, රාත්‍රී කාලයේ ප්‍රවාහන සේවා ක්‍රියාත්මක නොවීම, මාර්ග අනතුරු සහ පොදු සේවාවන් හි දී කාන්තාවන් සහ ළමයින් මුහුණ දෙන ලිංගික සහ අනෙකුත් හිංසනයන් මගී ප්‍රවාහනයේ දී දක්නට ලැබෙන සුලභ සිදුවීම් ය. වාර්ෂික ව මාර්ග අනතුරු 30,000 ක් පමණ වාර්තාවීම සහ එමගින් වසරකට මිනිස් ජීවිත 3,000 ක් පමණ අහිමිවීම ම ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ අනාරක්ෂිත භාවය සහ එහි තීව්‍රතාව පසක් කර දෙයි.

ශ්‍රී ලංකාවේ සමස්ත දුම්රිය මාර්ග පද්ධතිය කිලෝ මීටර් 1,450ක් පමණ, දුම්රිය නැවතුම් ස්ථාන 323කි. 1965 දී හඳුන්වා දුන් යල් පැනගිය සංඥා පද්ධතියක් මගින් ක්‍රියාත්මක වීම, ප්‍රමාණවත් දුම්රිය එන්ජින් සහ මැදිරි නොමැතිවීම, මන්දගාමී ධාවනය, දිනය පුරා ක්‍රියාත්මක විශ්වාසදායී සේවාවක් නොමැතිවීම, කාර්යාල වේලාවන්හි දී පවා ප්‍රමාණවත් වාර ගණනක් ධාවනය නොවීම,

ප්‍රවාහනය

අධික තදබදය සහ දුම්‍රිය මාර්ග පද්ධතියේ නිරන්තර බිඳවැටීම දුම්‍රිය ප්‍රවාහනයට අදාළ මූලික ගැටලු බවට පත්වී තිබේ. මෙහි අනිවාර්ය ප්‍රතිපලය ලෙස ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රවාහන ක්‍ෂේත්‍රයේ දුම්‍රිය සේවයේ දායකත්වය 05% ක පමණ ඉතා පහළ අගයක් ගනී.

රටේ ජනතාවගෙන් අඩකටත් වැඩි කාන්තාවන්, 14% ආසන්න වන වැඩිහිටි ජනගහණය මෙන් ම ජනගහනයෙන් 7%ක් පමණවන ආබාධ සහිත පුද්ගලයින් ද ඉහත කී ප්‍රධාන ගැටලුවලට අමතරව ඔවුන්ට ම සුවිශේෂී වූ ගැටලු රාශියක් පොදු ප්‍රවාහන සේවාවන්හි දී අත්විඳිමින් සිටී.

පොදු ප්‍රවාහනය බිඳවැටීම හේතුකොට ගෙන ජනතාවගෙන් 48ක් පමණ පෞද්ගලික රථ වාහන මගින් ප්‍රවාහන අවශ්‍යතා ඉටුකර ගැනීමට යොමු වී ඇති අතර, ඔවුන්ට තම ආදායමෙන් විශාල කොටසක් ප්‍රවාහනය වෙනුවෙන් වැය කිරීමට සිදුව ඇත. එමගින් අධික මාර්ග තදබදයක් ද නිර්මාණය කර ඇත. බස් මගී සේවාවෙන් ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ පංගුව 14%කට අඩුවී ඇති අතර, ධාවනය වන බස් ප්‍රමාණය 5,600ක් පමණ වේ. පෞද්ගලික අංශයේ බස් රථ 20,000කට අධික ය. එමෙන් ම ලංකාවේ පුද්ගලික මෝටර් වාහන සංඛ්‍යාව සීඝ්‍රයෙන් ඉහළ යමින් පවතින අතර, වර්තමානයේ එය ලක්ෂ 73ක තරම් ඉහළ අගයක් ගනී. මෙයට අමතරව පාපැදි මිලියන 1.7කි. 93%ක් පමණ මගී ප්‍රවාහනයට ද 97ක් පමණ භාණ්ඩ ප්‍රවාහනයට ද දායක වන්නේ ගොඩබිම් මාර්ග පද්ධතිය යි. ශ්‍රී ලංකාවේ කිලෝ මීටර් 100,000 ක පමණ මාර්ග ජාලයක් පැවතිය ද මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශයෙන් නඩත්තු කරනුයේ කිලෝ මීටර් 12,300ක් පමණි. මෙම මාර්ග ජාලයෙන් තවත් කිලෝ මීටර් 15,000ක් පමණ පළාත් සභා මගින් නඩත්තුවන අතර, ඉතිරි කිලෝ මීටර් 73,000ක පමණ ප්‍රමාණය ම නඩත්තු කිරීමට සිදු ව ඇත්තේ පළාත් පාලන ආයතනවලට, වතු සමාගම් කිහිපයකට සහ වාරිමාර්ග දෙපාර්තමේන්තුවට යි. එමෙන් ම දිනකට දහනය කරන රුපියල් කෝටි 140ක් (2019 ජනවාරි මිල ගණන් අනුව) පමණ වටිනා ඉන්ධනවලින් 90%ක පමණ විශාල පංගුවක් වැය වන්නේ ද ප්‍රවාහන ක්‍ෂේත්‍රයට යි. ඒ ඔස්සේ සමස්ත වායු දූෂණයෙන් හරි අඩකට දායකත්වය සපයයි. අනාරක්ෂිත ප්‍රවාහනයේ දී එළවළු සහ පලතුරු 40% ක් පමණ අපතේ යයි.

ජනතාවාදී ප්‍රවාහන ප්‍රතිපත්තියක අවශ්‍යතාව

මගී ප්‍රවාහනයේ මූලික ම හඳුනාගැනීම වන ප්‍රවාහනය කරන්නේ මගියා බවට වන සංකල්පය නොසලකා හරිමින් ප්‍රවාහන මාධ්‍ය සහ යටිතල පහසුකම් කෙරෙහි පමණක් අවධානය යොමු කෙරෙන ප්‍රවාහන සැලසුම් සහ ක්‍රියාමාර්ග විසින් රටේ ජාතික ධනයෙන් විශාල පංගුවක් වැය කරයි. බහුමාන ගැටලුවලින් ගහන ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රය කාර්යක්ෂම ව සහ ඵලදායී ලෙසත් ජනතාවට ලඟා විය හැකි ලෙසත් සකස් කරමින් ගෞරවණීය ප්‍රවාහන සේවාවක් ජනතාව වෙත ලබා දීම සඳහා ජාතික ප්‍රවාහන ප්‍රතිපත්තියක අවශ්‍යතාව පැන නැඟී ඇත. ශ්‍රී ලංකාවේ මෙතෙක් බලයට පත් කිසිදු ආණ්ඩුවක් ජනතාවගේ දෘෂ්ටිකෝණයෙන් පිහිටා ජාතික ප්‍රවාහන ප්‍රතිපත්තියක් සකස් කර හෝ ක්‍රියාත්මක කර නොමැති අතර එය පවත්නා අර්බුදය තවදුරටත් තීව්‍ර කිරීමට හේතු වී තිබේ. මේ අනුව ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ ව්‍යුහාත්මක වෙනසකින් තොරව මෙරට ජනතාව මුහුණ දෙන ප්‍රවාහන අර්බුදයට විසඳුම් සෙවිය නොහැක.

දර්ශනය

අප විසින් හඳුන්වා දෙනු ලබන ජාතික ප්‍රවාහන ප්‍රතිපත්තියෙහි දර්ශනය වනුයේ “පොදු ජනතාවගේ ප්‍රවාහන අවශ්‍යතා සමස්තයක් ලෙස ඉලක්ක කරගත්, පරිසරහිතකාමී ප්‍රවාහන පද්ධතියක් දක්වා ක්‍රමිකව පරිවර්තනය වීමේ දැක්මක් සහිත ව, රාජ්‍ය මැදිහත්වීම අවධාරණය කරන, කාර්යක්ෂම, විශ්වාසනීය, ආරක්ෂාකාරී, ගෞරවාන්විත, ප්‍රවාහන සේවාවක් ස්ථාපනය කිරීමයි.”

ප්‍රතිපත්තිමය මූලධර්ම

- පරිසර හිතකාමී හා තිරසාර - ප්‍රවාහන සේවාවන් අනාගත මතු පරපුරට ද එකසේ භුක්ති විඳීමට ඇති අයිතිය පිළිගනිමින් දිගු කාලීන පරිසර හිතකාමී හා තිරසාර ප්‍රවාහන ක්‍රමයක් සහ ප්‍රවාහන සේවාවක් වෙත යොමු වීම.
- මහජන සේවාවක් - පොදු ප්‍රවාහනය හුදු ලාභ අපේක්ෂාවෙන් ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන ව්‍යාපාරයකට වඩා මහජන සේවාවක් වශයෙන් පවත්වාගෙන යාම රජයේ වගකීමක් වීම.
- මගී සංයුතිය - මගීන් යනු විවිධ ගමනාගමන අවශ්‍යතා ඇති කණ්ඩායම් ගණනාවක එකතුවක් වන බැවින් ස්ත්‍රී, පුරුෂ, වැඩිහිටියන්, ළමයින් සහ ආබාධ සහිත පුද්ගලයින් ආදී ලෙස වන මගී සංයුතියෙහි විවිධත්වයට අනුකූල ප්‍රවාහන සේවාවක් පවත්වාගෙන යාම.
- ග්‍රාමීය ප්‍රවාහනය - නාගරික මෙන්ම ග්‍රාමීය ප්‍රවාහනයට ද සමාන වැදගත්කමක් ලබා දී ප්‍රධාන නගරවල පමණක් නොව ගම්වල සහ වතු ආශ්‍රිත ව ජීවත්වන ජනතාවගේ ද ප්‍රවාහන අවශ්‍යතා සපුරෙන ප්‍රවාහන සේවාවක් හඳුන්වාදීම.
- ආර්ථික සංවර්ධනය - ජනතාවගේ ආර්ථික සංවර්ධනයේ දී ප්‍රවාහනය සුවිශේෂී ලෙස දායක කර ගත යුතු වීම.
- භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය - මගී ප්‍රවාහනයට මෙන් ම භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය කෙරෙහි ද විශේෂ අවධානයක් යොමු කිරීම.
- නියාමනය - ප්‍රවාහන මාධ්‍යයන් අතර අන්තර් සම්බන්ධීකරණයක් ඇති කිරීම සහ ඒවා නියාමනය කිරීම.
- සැලසුම්කරණය - විධිමත් නගර සහ ජනාවාස සැලසුම්කරණයන් පළාත් මට්ටමින් ක්‍රියාත්මක කර සේවා ස්ථාන පිහිටුවීම මගින් ජනතාවගේ ප්‍රවාහන ඉල්ලුම අඩුවන අතර ප්‍රවාහන ගැටලුවට දිගුකාලීන ව විසඳුම් ලබාදීමට එය දායක කර ගැනීම.

ක්‍රියාමාර්ග

ඒකාබද්ධ ප්‍රවාහන කළමනාකරණ ව්‍යුහයක් හඳුන්වාදීම

කාර්යක්ෂම සහ ජනතාවාදී ප්‍රවාහන සේවාවක් සැපයීමට නම් ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ ආයතනික පුනරුදයක් අත්‍යවශ්‍ය ය. වගකීම් සහගත සහ කැපවීමෙන් යුතු කළමනාකරණ ව්‍යුහයක් ස්ථාපනය ගෞරවණීය සේවාවක් සඳහා මෙන් ම දූෂණයෙන් සහ වංචාවෙන් තොරව ආදායම් සහ වියදම් කළමනාකරණය කිරීමට ද උපකාරී වනු ඇත. ඒ සඳහා පහත ක්‍රියාමාර්ග අනුගමනය කෙරේ.

- මගීන්ට ගෞරවණීය ලෙස සලකන විනිවිදභාවයකින් යුතු බඳවාගැනීමේ ප්‍රතිපත්තියක් සහිත සහ ඉහළ සේවා ඵලදායීතාවකින් යුතු කළමනාකරණ ව්‍යුහයක් හඳුන්වාදීම.
- ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ ඉහළ ගුණාත්මක මානව සම්පතක් බිහිකර ගැනීම අරමුණු කරගනිමින් සේවක ඵලදායීතාව ඉහළ නැංවීම සඳහා අවශ්‍ය දැනුම සහ පුහුණුව අනිවාර්ය කිරීම.

ප්‍රධාන පොදු ප්‍රවාහන මාධ්‍ය ශක්තිමත් කිරීම

කාර්යක්ෂම ප්‍රවාහන සේවාවක් ඔස්සේ කාර්යක්ෂම ශ්‍රී ලංකාවක් ගොඩ නැගීමේ ක්‍රියාවලියේ දී පොදු ප්‍රවාහනය දියුණු කිරීම අපගේ ප්‍රධාන පරමාර්ථය යි. ඒ අනුව ජනතාවගේ ප්‍රවාහන අවශ්‍යතාවන්ගෙන් 80% ක් වසර 05 ක කාලසීමාව තුළ දී පොදු ප්‍රවාහන සේවා මගින් සැපයීම ඉලක්කය යි. මේ යටතේ පහත ක්‍රියාමාර්ග අනුගමනය කෙරේ.

දුම්රිය සේවය ශක්තිමත් කිරීම

රටේ අනාගත අවශ්‍යතා පදනම් කර ගනිමින් සමස්ත දුම්රිය පද්ධතිය ම නවීකරණයට ලක් කරමින් දුම්රිය සේවය ප්‍රධානතම පොදු ප්‍රවාහන මාධ්‍යක් ලෙස ඔසවා තැබීම අප ප්‍රවාහන ප්‍රතිපත්තියේ මූලික ඉලක්කයකි. ඒ අනුව දැනට 05% ක පමණ පවතින ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ දුම්රිය සේවයෙහි දායකත්වය පළමු වසර 05 තුළ 20% ක ඉලක්කයක් දක්වාත් දෙවන වසර 05 තුළ එය 50% දක්වාත් වර්ධනය කිරීම අපේක්ෂිත ය. මෙමගින් මහාමාර්ග තදබදයට ද සැලකිය යුතු විසඳුමක් ලැබේ යැ යි අපේක්ෂා කෙරේ. මෙහි දී අනුගමනය කිරීමට අපේක්ෂිත මූලික ක්‍රියාමාර්ග කිහිපයකි. එනම්,

- දැනට අබලන් තත්වයේ පවතින සියලු ම දුම්රිය මාර්ග නවීකරණය කර දිගුකාලීන ව නඩත්තු කරන අතර ස්වයංක්‍රීය සංඥා පද්ධතියක් ද හඳුන්වා දීම.
- ප්‍රධාන දුම්රිය මාර්ග සියල්ල මංකීරු දෙකේ මාර්ග ලෙසටත්, ප්‍රධාන නගර ආශ්‍රිත ව මංකීරු තුනේ මාර්ග ලෙසත් වැඩිදියුණු කිරීම.
- දැනට දුම්රිය මාර්ග ජාලය මගින් ආවරණය නොවන ප්‍රදේශ දක්වා දුම්රිය මාර්ග දීර්ඝ කර එමගින් ලංකාවේ සෑම නගරයකට ම දුම්රිය සේවා සැපයීම.
- දුම්රිය මැදිරි වැඩිපුර යෙදවීම හා දුම්රිය ගමන් වාර වැඩිකිරීමෙන් උදෑසන සිට මධ්‍යම රාත්‍රිය දක්වා කාර්යක්ෂම දුම්රිය සේවයක් පවත්වාගෙන යාම.
- නගරාන්තර සීඝ්‍රගාමී දුම්රිය සේවා වාර ගනන සහ කාර්යාල වේලාවන්හි දී දුම්රිය සේවා වාර ගනන වැඩි කිරීම.
- තදාසන්න ප්‍රදේශවල ගමනාගමනය සඳහා විදුලි බලයෙන් ක්‍රියාත්මක කෙරෙන නගරාන්තර සැහැල්ලු දුම්රිය සේවයක් හඳුන්වා දීම.
- ඉන්ධන, සිමෙන්ති වැනි නිෂ්පාදන අමුද්‍රව්‍ය ද, පිටි වැනි පාරිභෝගික භාණ්ඩ ද, එළවළු, පලතුරු සහ මාලු වැනි ගොවි සහ ධීවර නිෂ්පාදනයන් ද ආරක්ෂාකාරීව ප්‍රවාහනය

සඳහා දුම්රිය සේවය කාර්යක්ෂම ලෙස භාවිතයට ගෙන එම ක්‍රියාවලියේ ප්‍රතිඵලයක් ලෙස ඉතිරිවන ප්‍රවාහන පිරිවැයෙහි වාසිය පාරිභෝගිකයාට ලබාදීම.

- මගී ජනතාව භාවිත කරන පුද්ගලික වාහන නවතා තැබීම සඳහා දුම්රිය ස්ථාන ආසන්නයේ නැවතුම් පහසුකම් ඇති කිරීම.

බස් මගී සේවාව කාර්යක්ෂම කිරීම

- මගී ගමනාගමනය සඳහා ම නිෂ්පාදිත පහසුකම් සහිත බස් රථ හඳුන්වා දී ම සහ එම බස් රථ මිල දී ගැනීම සඳහා පහසු ණය යෝජනා ක්‍රමයක් ස්ථාපනය කිරීම මෙන්ම සියලු ආනයන බදු ඉවත් කිරීම.
- ප්‍රධාන මාර්ගවල හා වර්තමානයේ මගී බස් ප්‍රවාහනය බිඳ වැටී තිබෙන අර්ධ නාගරික හා ග්‍රාමීය මාර්ගයන්හි මෙන් ම රාත්‍රී කාලයේ ප්‍රවාහනය ද විධිමත් කරණු පිණිස රාජ්‍ය අංශයේ බස් සේවාව ශක්තිමත් කරමින් මැදිහත් කරගැනීම.
- මගීන් ප්‍රමාණය අඩු කලාපයන් හි පොදු ප්‍රවාහනය අඛණ්ඩව පවත්වාගෙන යාම සඳහා බදු සහන සහ අවශ්‍ය අවස්ථාවන්හි දී දිරි දීමනා ලබා දීම.
- විනයානුකූල ධාවනයට රියදුරන් යොමු කරමින් මාර්ග නීති උල්ලංගනය සම්පූර්ණයෙන් ම නවතාලීමට කටයුතු කිරීම.
- මගියාට ගෞරවණීය ලෙස කිසිදු ආකාරයක හිංසනයකින් තොරව බස් රථයේ ගමන් කළ හැකි පසුබිමක් නිර්මාණය කිරීමට අවශ්‍ය ආකල්පමය වෙනසක් සඳහා මගීන් සහ සේවකයින් දැනුවත් කරන අතර ක්ෂණිකව තොරතුරු වාර්තා කිරීමේ ක්‍රමවේදයක් හඳුන්වා දීම සහ වාර්තාවන සිදුවීම් සඳහා කඩිනම් ක්‍රියාමාර්ග ගැනීමේ ඒකකයක් ද ස්ථාපනය කිරීම.
- මගී ජනතාව භාවිත කරන පුද්ගලික වාහන නවතා තැබීම සඳහා බස් නැවතුම් ආසන්නයේ නැවතුම් පහසුකම් ඇති කිරීම.

විධිමත් සහ අනිවාර්ය කාලසටහන් ක්‍රමයක් හඳුන්වා දීම

- දුම්රිය සේවය සඳහා මෙන් ම බස් මගී සේවය සඳහා ද අනිවාර්ය කාලසටහන් ක්‍රමයක් හඳුන්වා දීම.
- උදෑසන සිට මධ්‍යම රාත්‍රිය දක්වා ම කාල සටහනකට අනුව ක්‍රියාත්මක වන පොදු ප්‍රවාහන සේවය අනිවාර්ය කිරීම.
- දියුණු තෙරතුරු තාක්ෂණය භාවිතා කොට සකස් කරනු ලබන කාලසටහන් ඕනෑ ම අයෙකුට අන්තර්ජාලයේ පිරික්සිය හැකි දත්ත ගබඩාවක් ලෙස ස්ථාපනය කිරීම.
- විශේෂයෙන් ම දුරගමන් සේවාවන්හි දී කල් ඇති ව ආසන වෙන් කර ගැනීමට මගී ජනතාවට අවස්ථාව උදාකර දීම.
- සෑම දුම්රිය හා බස් නැවතුම්පලක ම ධාවන කාලසටහන් ප්‍රදර්ශනය කර එම කාල සටහන්වලට අනුව ම ධාවනය අනිවාර්ය කිරීම.

පොදු ප්‍රවාහනය සම්බන්ධීකරණය

ප්‍රවාහන සම්බන්ධීකරණ ආයතනයක් පිහිටුවීම

- ප්‍රවාහනය මගියෙකුගේ ගමනාන්තය දක්වා සම්බන්ධීකරණය කළ යුතු සේවාවක් ලෙස සලකමින් ඒ වෙනුවෙන් සියලු ප්‍රවාහන සේවා හා එම සේවාවන්ට අනුබද්ධ ආයතන සම්බන්ධීකරණය සඳහා නව ආයතනයක් පිහිටුවීම.
- පිහිටුවනු ලබන මෙම නව ආයතනය යටතට සියලු ජාතික හා ප්‍රාදේශීය ප්‍රවාහන ආයතන හා අදාළ යටිතල පහසුකම් සපයන ආයතන අනුයුක්ත කිරීම.
- මෙම ආයතනය දුම්රිය හා බස්රිය ධාවන කාලසටහන් ගැලපීම හා ගමනාන්තයන්ට යා හැකි පරිදි දුම්රිය හා බස්රිය මාර්ග ජාලය නවීකරණය හා ප්‍රසාරණය සිදු කරනු ලැබේ.

ග්‍රාමීය ප්‍රවාහනය

- ප්‍රජා කළමනාකාරීත්ව ක්‍රමයක් මගින් උචිත තාක්ෂණය භාවිත කරමින් දැනට අබලන් තත්වයේ පවතින සියලු ම ග්‍රාමීය සහ වතු ආශ්‍රිත මාර්ග ප්‍රතිසංස්කරණය කර තිරසාරව නඩත්තු කිරීම.
- ග්‍රාමීය ජනතාවගේ අත්‍යවශ්‍ය සේවාවන් වන පාසැල්, රෝහල්, වෙළඳ මධ්‍යස්ථාන මෙන් ම රාජ්‍ය ආයතන ද සැලසුම් සහගත ක්‍රමයක් තුළින් ජනතාව වෙත සමීප කිරීම.
- ග්‍රාමීය මාර්ගවල බස් සේවාව අඛණ්ඩ ව පවත්වාගෙන යාමට, අවශ්‍ය අවස්ථාවල දී විශේෂ බදු සහන සහ දිරි ගැන්වීම් ලබා දීම.
- ග්‍රාමීය ජනතාවගේ නිෂ්පාදන ප්‍රවාහනය සඳහා භාණ්ඩ ප්‍රවාහන සේවාවන්, විශේෂයෙන් ම අස්වනු නෙලන කාලවල දී ක්‍රියාත්මක කිරීම.

පදික මංකීරු හා පාපැදි භාවිතය දිරිමත් කිරීම පාපැදි භාවිතය දිරිමත් කිරීම

නාගරික වාහන තදබදයට විසඳුමක් ලෙසත්, පරිසර හිතකාමී ප්‍රවාහන මාධ්‍යයක් ලෙසත් නිරෝගී මගී ජනතාවක් බිහිකිරීමත් අරමුණු කර ගනිමින් පාපැදි භාවිතය දිරිමත් කිරීම. ඒ සඳහා පහත ක්‍රියාමාර්ග අනුගමනය කෙරේ.

- මාර්ග තදබදය ඇති ප්‍රධාන නගර තුළ හා ප්‍රධාන නගර අවට ප්‍රදේශවල සිට එම ප්‍රධාන නගර දක්වා ආරක්ෂාකාරී පාපැදි මංකීරු ඉදි කිරීම.
- අලුතින් ඉදිකරනු ලබන සෑම මාර්ගයක ම පාපැදි මංකීරු අනිවාර්ය කිරීම.
- පාපැදි භාවිතය සඳහා අවශ්‍ය වන යටිතල පහසුකම් නිර්මාණය ද පාපැදි මංකීරු ඉදිකිරීමට සමගාමීව සිදුකිරීම (උදා: සියලුම දුම්රිය ස්ථාන - ප්‍රධාන බස් නැවතුම් හා ප්‍රධාන ආයතන අනුබද්ධව ඉදිකරන පාපැදි නැවතුම්පලවල්)
- පාපැදි මිලදී ගැනීම සඳහා සහනදායී ණය යෝජනා ක්‍රමයක් හඳුන්වා දීම.
- දැනට ශ්‍රී ලංකාවේ ක්‍රියාත්මක පාපැදි භාවිතය සීමා කෙරෙන සියලු නීති රීති හා භාවිතාවන් ඉවත් කිරීම.

පදික මංකීරු

- කෙටි දුර ගමනාගමනය සඳහා පයින් යෑම දිරිමත් කිරීම සඳහා ජනාකීර්ණ නගර මධ්‍යයේ මෙන් ම අනෙකුත් ප්‍රධාන හා අතුරු මාර්ගවලට යාව පදික මංකීරු සකස් කිරීම.
- අවශ්‍ය සෑම ස්ථානයක ම ආරක්ෂාකාරී පදික මාරු ඉදි කිරීම.
- හැකි සෑම ස්ථානයක ම මාර්ගය දෙපස සෙවන ලබාදෙන වන රෝපණයක් හඳුන්වා දීම.

භාණ්ඩ හා මගී ප්‍රවාහනය සඳහා ජල මාර්ග භාවිතය

රට අභ්‍යන්තරයේ සහ රට වටා පිහිටා තිබෙන මුහුදු, ඇල මාර්ග සහ ගංගා භාවිත කරමින් කාර්යක්ෂම මගී සහ භාණ්ඩ ප්‍රවාහන සේවාවක් හඳුන්වා දීම. මෙහි දී විශේෂයෙන් ම පහත ක්‍රියාමාර්ග අනුගමනය කෙරේ.

- ජල මාර්ග ප්‍රවාහනය පර්යේෂණ සහ ප්‍රවර්ධනය සඳහා තාක්ෂණික ඒකකයක් පිහිටුවීම.
- කොළඹ ප්‍රදේශයේ නාගරික ප්‍රවාහන තදබදයට පිළියමක් ලෙස දැනට කොළඹ ආශ්‍රිතව තිබෙන ඇල මාර්ග මගී සහ භාණ්ඩ ප්‍රවාහනයට යොදා ගැනීම.
- ශක්‍යතා අධ්‍යයනයකින් හඳුනාගනු ලබන දිවයිනේ සෑම ස්ථානයක ම ජල මාර්ග ප්‍රවාහන සේවාවන් ක්‍රියාත්මක කිරීම.
- ජල මාර්ග ප්‍රවාහනය පහසුකරණය සඳහා අවශ්‍ය යාත්‍රා හඳුන්වාදීම සහ වරායන් පුළුල් කිරීම.

අභ්‍යන්තර ගුවන් ගමනාගමනය

- ජනතාවට අවශ්‍ය අවස්ථාවල දී ගුවනින් ප්‍රවාහන පහසුකම් සපුරා ගැනීමට පහසුකම් සලසාලීම සඳහා දිවයිනේ පළාත් 09 ම ආවරණය වන පරිදි අභ්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල සංවර්ධනය කර අභ්‍යන්තර ගුවන් ගමන් සේවා ස්ථාපනය කිරීම.

කාන්තා - වැඩිහිටි හා ආබාධ සහිත මගීන්ගේ ආරක්ෂාව සහ යටිතල පහසුකම්

කාන්තාවන්ගේ, වැඩිහිටි සහ ආබාධ සහිත ප්‍රජාවගේ සුවිශේෂී ප්‍රවාහන අවශ්‍යතා සපුරාලනු වස් පහත ක්‍රියාමාර්ග අනුගමනය කෙරේ.

කාන්තාවන් ගේ ප්‍රවාහන අවශ්‍යතා

- කාන්තාවන්ට ආරක්ෂිත ව සහ ගෞරවනීය ව පොදු ප්‍රවාහන සේවාවන් භාවිතා කිරීමේ ඇති අයිතිය පිළිගනිමින් පොදු ප්‍රවාහන සේවාවන් හි දී ඔවුන් මුහුණ දෙන විවිධ අතවර වෙනුවෙන් මැදිහත්වන විශේෂ ඒකකයක් හඳුන්වා දීම.
- ප්‍රවාහන සේවාවන්වල දී මුහුණ දෙන හිංසන සහ ගැටළු ක්ෂණික ව දැනුවත් කිරීමට යෙදවුම් මෘදුකාංගයක් හඳුන්වා දීම.
- දුර ගමන්වල දී කාන්තාවන් මුහුණ දෙන ගැටලු වන පිරිසිදු වැසිකිළි පහසුකම් හා පිරිසිදු ආහාර සපයන සේවාවන් නොමැතිකමට විසඳුම් ලෙස අදාළ පහසුකම් ඇති කිරීම.

වැඩිහිටි සහ ආබාධ සහිත ප්‍රජාවගේ ප්‍රවාහන අවශ්‍යතා

වැඩිහිටි සහ ආබාධ සහිත ප්‍රජාවට දුම්රියට සහ බස් රථවලට පහසුවෙන් ප්‍රවේශවිය හැකි සහ ඒවායේ පහසුවෙන් ගමන් කළ හැකි ප්‍රවාහන සේවාවක් ස්ථාපනය කිරීම අරමුණු කරගනිමින් විශේෂයෙන් ම පහත ක්‍රියාමාර්ග අනුගමනය කෙරේ.

- දුම්රිය සහ බස් රථ වැනි පොදු ප්‍රවාහන රථවලට ආබාධ සහිත ප්‍රජාවට සහ වැඩිහිටි පුද්ගලයින්ට ප්‍රවේශ පහසුකම් ලබා දීම අනිවාර්ය කිරීම.
- දුම්රිය සහ බස් රථ නැවතම්පලවල් ද ආබාධ සහිත ප්‍රජාවට සහ වැඩිහිටි පුද්ගලයින්ට පහසුවෙන් ප්‍රවේශ විය හැකි වන පරිදි සකස් කිරීම.

මගීන් සංවිධානය

යහපත් ප්‍රවාහන සේවාවක් ස්ථාපනය සහ පවත්වාගෙන යාම සඳහා වූ ප්‍රධාන කොන්දේසියක් වන්නේ සංවිධානය වූ මගී ජනතාවක් සිටීමයි' අපගේ ප්‍රවාහන ප්‍රතිපත්තිය සියලු ආකාරයේ මගීන් සංවිධානය වීමේ අවශ්‍යතාව පිළිගනී'

■ මගී ජනතාව දුම්රිය මගීන් ” බස් රිය මගීන් ” ත්‍රිරෝද රථ මගීන්” පදිකයින් පාපැදිකරුවන් ලෙස සංවිධානය විය යුතු බව පිළිගනිමින් ඒ සඳහා ඔවුන් දිරිගැන්වීම.

■ රජය විසින් මගී සංවිධාන අදාළ ක්ෂේත්‍රයේ මගී නියෝජිතයින් ලෙස පිළිගන්නා අතර, ඔවුන් බලපෑම් කණ්ඩායම් ලෙස පමණක් නොව ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ තීරණ ගැනීමේ පාර්ශවකරුවන් ලෙස ද සහභාගි කර ගැනීම.

ප්‍රවාහන නොවන ක්‍රියාමාර්ග

නමාගිලී කාර්යාල දින සහ වැඩ කරන වේලාවන් හඳුන්වා දීම, කාර්යාලයට නොපැමිණ සේවා සැපයීමේ අවස්ථා පුලුල් කිරීම.

දිවයිනේ උප නගර ආශ්‍රිත ව අන්තර්ජාල සහ අනෙකුත් පහසුකම් සහිත සේවා සපයන කලාප ඇති කිරීම.

ඒකාබද්ධ ජනාවාස සහ සේවා සැලසුම්කරණය

දිගුකාලීන ව සහ ධරණීය ලෙස ජනතාවගේ ප්‍රවාහන අවශ්‍යතා විසඳීමට රටේ ආර්ථික සහ දේශපාලන ප්‍රතිපත්තීන්ට අනුකූලව ජනාවාස, සේවා සහ නාගරික සැලසුම් අනිවාර්ය වන අතර මෙම ප්‍රවාහන ප්‍රතිපත්තිය අපගේ අනෙකුත් ප්‍රතිපත්තීන් සමග ඒකාබද්ධ ව ක්‍රියාත්මක කෙරේ.

ප්‍රවාහන ප්‍රතිපත්ති සම්පාදන කමිටුව

රුහුණ විශ්වවිද්‍යාලයේ මානව ශාස්ත්‍ර හා සමාජ විද්‍යා පීඨයේ පීඨාධිපති
අචාර්ය උපාලි පත්තිලගේ මහතා

හිටපු දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරී
ප්‍රියාන්ත සිල්වා මහතා

ජේරාදෙනිය විශ්වවිද්‍යාලයේ යාන්ත්‍රික ඉංජිනේරු විද්‍යාව පිළිබඳ අධ්‍යයන අංශයේ
ජ්‍යෙෂ්ඨ කථිකාචාර්ය අචාර්ය ප්‍රියාන්ත මහතා

මොරටුව විශ්වවිද්‍යාලයේ ප්‍රවාහන හා සැපයුම් කළමනාකරණ අංශයේ
අචාර්ය මහින්ද ඩණ්ඩාර මහතා

ශ්‍රී ලංකා විවෘත විශ්වවිද්‍යාලයේ යාන්ත්‍රික ඉංජිනේරු පීඨයේ හිටපු අංශාධිපති
ජ්‍යෙෂ්ඨ කථිකාචාර්ය රවී ද මෙල් මහතා

සමස්ත ලංකා දුම්රිය සේවකයන්ගේ පොදු සේවක සංගමයේ ලේකම්
එස්.පී. විතානගේ මහතා

සමස්ත ලංකා ප්‍රවාහන සේවක සංගමයේ ලේකම්
සේපාල ලියනගේ මහතා

පළාත් සභා මන්ත්‍රී
නලින් හේවගේ මහතා

ශ්‍රී ලංකා විවෘත විශ්වවිද්‍යාලයේ ජ්‍යෙෂ්ඨ කථිකාචාර්ය
අචාර්ය දිලීප විතාරණ මහතා

මොරටුව විශ්වවිද්‍යාලයේ සමෝධානික නිර්මාණ අධ්‍යයන අංශයේ අංශාධිපති
ජ්‍යෙෂ්ඨ කථිකාචාර්ය සිතුමිණ රත්නමලල මහතා