



TRANSPORTATION POLICIES AND REFORMS FOR A BETTER SRI LANKA 2020.

ප්‍රතිපත්ති ප්‍රකාශය:

ගමනාගමන සහ ප්‍රවාහන

දැක්ම: පහසුවෙන් සහ ආරක්ෂාකාරීව ගමන් බිමන් යා හැකි, පූර්ණ ලෙස අන්තර්කරණය වූ ජාතික (අභ්‍යන්තර) ප්‍රවාහන සේවාවක් සහ, වඩා දියුණු වූගමනාගමන හා මාර්ග පද්ධතියක්.

TRANSPORTATION REFORMS FOR A BETTER SRI LANKA-MORE RELIABLE, MORE ACCESSIBLE, MORE EFFICIENT, AND SUSTAINABLE TRANSPORTATION AND ROAD SYSTEM!

1. සියළුම නගර වල ඇති පදික වේදිකාවන්, මාර්ග පද්ධතියේ නියමයන් දැනට ඇති අඩුපාඩු, සහ පවතින ක්‍රමවේදයේ වැරදි තැන් සොයා බලා ඊවාට්පිළියම් යෙදීම සඳහා සුදුසු වැඩ පිළිවෙලක් සකස් කරනු ලැබේ. මෙම ව්‍යාපෘතිය හැකිතරම් දුරට සහභාගීත්ව ක්‍රමවේදකට සිදු කරන අතර, මෙම සොයාබැලීම කටුබැද්ද විශ්වවිද්‍යාලයේ අවසන් වසර සිසුන්ගේ ව්‍යාපෘතියක් ලෙස, ඔවුන්ගේ මගපෙන්වීම යටතේ ඒ ඒ ප්‍රදේශ වල ඇති ස්විච්ඡා සංවිධාන වලට සහ විශේෂයෙන් ආබාධ සහිත පුද්ගලයින්ගේ සංවිධාන වල සහභාගීත්වයෙන් සිදු කෙරේ.
2. ඉහත 1. අධ්‍යයනයේ සොයාගැනීම් ප්‍රමුඛතාවය අනුව, අවුරුදු 5 ක් ඇතුළත ශ්‍රී ලංකාවේ සියළුම නගර සහ උප නගර වල ඇති මෙම අඩුපාඩු සම්පූර්ණකිරීමට කටයුතු කරමු. මෙම නවීකරණ කටයුතු වලදී අපදා කළමනාකරණ මධ්‍යස්ථානයේ උපදෙස් හා මගපෙන්වීම ලබාගනිමු.
3. සියළුම ප්‍රධාන නගර වල පදික වේදිකාවන් සහ පදික මාරු, ආබාධ සහිත සහ වයස්ගත පුද්ගලයින් ට භාවිතා කළ හැකි පරිදි වැඩි දියුණු කරමින්, ස්වාධීන පුරවැසියන් ලෙස ජීවත් වීමේ අයිතිය සුරකිමින්, රටේ සංවර්ධනයට උරදීමට ඇති අවස්ථාව පුළුල් කරමු.
4. 2025 වන විට මගී ආවරණයක් නොමැති, සහ රාත්‍රී කාලයේ ආලෝකය නොමැති, ප්‍රවේශ පහසුකම් නැති කිසිදු බස් නැවතුම්පළක් නොමැති වන බවටවග බලාගන්නෙමු.
5. ග්‍රමීය ප්‍රදේශ වල වර්තමානයේ පවතින ප්‍රධාන ගැටළු වලින් එකක් වන ප්‍රවාහන සේවාව, වඩා යහපත් හා විධිමත් ආකාරයට පවත්වාගෙන යාමට අවශ්‍යඅවම පහසුකම් ඒ ඒ ප්‍රදේශ වල බස් ඩිපෝ සන්විදාන හරහා සපයන අතර, යම්කිසි ගමන් මාර්ගයක්, ගමන් වාරයක් ස්ථිරව අවලංගු කරන්නේ නම් ප්‍රවාහනඅමාත්‍යාංශයේ අනුමැතියකින් තොරව කළ නොහැකි පරිදි නීති ගෙන එන්නෙමු.
6. සියළුම ග්‍රාමීය ගමන් මාර්ග වල රාත්‍රී බස් ධාවනය යථා තත්ත්වයට පත්කොට, රාත්‍රී වැඩ මුර නිමවී නිවසට යන සේවක සේවිකාවන්ගේද, දුර බැහැරගොස් නැවත ගමට පැමිණෙක මගීන්ගේ ද ගමන් පහසුව ඇති කරමු. ඒ සඳහා බස් යොදවන ඩිපෝ වලට සිදුවන්නට ඉඩ ඇති මූල්‍යමය පාඩුව රජය විසින්ප්‍රතිපූරණය කරනු ලැබේ.
7. දිවයින පුරා ඇති වාන් ජලයට හා ගංගා වල ජල මට්ටම වැඩිවූ පසු ජලයෙන් යටවන සපත්තු පාලම්, ඒදඩු, කම්බි පාලම්, පාලමක් අවශ්‍ය මුත් පාලමක්නොමැති ස්ථාන, ආදිය පිළිබඳව පළමු වසර 2 ඇතුළත යොවන සමාජ සහ සරසවි සිසුන් එකතු කොට ගෙන සංගණනයක් කර, එම අවශ්‍යතාවයන්සංවර්ධනය කිරීම සඳහා සුදුසු දිරිසකාලීන වැඩපිළිවෙලක් සකස් කරමු.
8. ශ්‍රී ලංකාවේ ඇති සියළුම ශ්‍රී.ලං.ග.ම බස් ඩිපෝ වල සහ ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ, මාර්ගස්ථ මගී ප්‍රවාහන අධිකාරියේ සහ අනුබද්ධ සේවාවන්වල සිටින සේවක සංගනණයක් සිදු කොට, අතිරික්තයක් ඇති ස්ථාන වලින් හිඟයක් ඇති ස්ථාන වලට සේවකයින් මාරු කිරීමට කටයුතු කරමු. එසේ මාරුවීමට අකමැති අයෙක් වෙත් නම්, කමිටුවකින් තීරණය කරන ලද සාධාරණ වන්දි මුදලක් ලබා දී සියළුම අතිරික්ත සේවකයින් ඉවත් කර පොදු ප්‍රවාහන සේවයලාබ ලබන ආයතන බවට පත් කිරීමට කටයුතු කරමු.
9. කිසිදු දේශපාලන පළිගැනීමකින් තොරව පත්වීම්, මාරු වීම් සහ ඉවත් කිරීම් කරන බවට අපි සහතික වෙමු. තවද, සේවක පත්වීම් වලට ප්‍රවාහනඇමතිවරයා ගේ හෝ වෙනත් දිශපාලන බලවතෙකුගේ අත පෙවීම නතර කිරීම සඳහා අණ පණත් පාරිලේමේන්තුව හරහා ගෙන ඒමට බලාපොරොත්තු වෙමු.
10. කිසිදු ශ්‍රී.ලං.ග.ම ඩිපෝවක හෝ, දුම්රිය ස්ථානයක (හෝ වෙනත් රාජ්‍ය ආයතනයක) පරණ යකඩ ගොඩවල් ගොඩගැසී දිරාපත් වනු දකින දර්ශණය අපිඉවත් කරමු.
11. සියළුම රියදුරන්ට සහ කොන්දොස්තර වරුන්ට, ඔවුන්ගේ වෘත්තීය බලපත්‍රය ලබාදීමට ප්‍රථම, ආචාරශීලී සේවාවක් ලබාදෙන්නේ කෙසේද යන වගපිළිබඳව අනිවාර්ය එක් දින හෝ දෙදින පාඨමාලාවක් ලබාදෙමු. ආචාරශීලී නොවන අයුරින් මගීන්ට කතා කරන හෝ සේවය සපයන සියළුමකොන්දොස්තර වරු සහ රියදුරන් පිළිබඳ වාර්තා කරගැනීමට හැකිවන සේ ඔවුන්ට අංකයක් ලබාදෙන අතර, ඔනෑම අවස්ථාවක මගියෙකුට සිය ජංගමදුරකථනයෙන් පැමිණිල්ලක් කිරීමට හැකි, එසේ ලැබෙන පැමිණිලි වලට පැය 24 ක් ඇතුළත ප්‍රතිචාර දැක්විය හැකි සේවාවක් ක්‍රියාවට නගන්නෙමු.

12. කිසිම රියදුරෙකුට සිය අභිමතය පරිදි හෝ තරඟ කාරී ලෙසට බස් ධාවනය, බසයේ ඉඩ ඇති විට මගියෙකුට නොනවත්වා ධාවනය කිරීම වැළැක්වන නීතිපනවත්තෙමු.
13. මෝටර් රථ ප්‍රවාහන කොමසාරිස් කාර්යාලයේ සේවාවන් හැකි තරම් දුරට ප්‍රදේශීය ලේකම් කාර්යාල හා තොරතුරු තාක්ෂණය හරහා අන්තර්ජාල ගතකෙරෙන අතර, අවම වශයෙන් පළාතකට එක බැගින් මුටර් රථ ප්‍රවාහන කොමසාරිස් කාර්යාල වල උප කාර්යාලයන් පිහිටුවීමේ ශක්‍යතාවය සොයා බලනුලැබේ.
14. රියදුරු බලපත්‍ර නිකුත් කිරීමේ හා සම්බන්ධ ක්‍රියාවලිය ජනතා සහායීත්වයෙන් විමසුමකට ලක් කර වඩාත් ජනතාවාදී ලෙස සේවාව පුළුල් කිරීම, සරළකිරීම, අනවශ්‍ය ලිපි ලේඛන බැහැර කිරීම, ආරක්ෂාව ශක්තිමත් කිරීම, තොරතුරු තාක්ෂණ ක්‍රමවේද බාවිතය සහ ආරක්ෂාව වැඩි දියුණු කරන්නට සැලසුම්කරමු.
15. Sharing economy සාමූහික ආයෝජන සේවාවන්හි, වාසි අවාසි නිසි අදානයකට ලක්කර ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ දියුණුවට උපයෝගී කරගනිමු.
16. වායු විමෝචන නීති, රජයේ වාහන සහ රජයේ ප්‍රවාහන සේවාව තුළ යොදවන සියළුම බස් රථ, දුම්රිය ආදියට වළංගු වන සේ සම්පාදනය කිරීමට කටයුතුකරමු.
17. වර්තමානයේ හුදෙක් දඩුවමක් නොව රජයේ සහ දුෂිත පොලිස් නිලධාරීන්ගේ ආදායමක් බවට පත්ව ඇති රථවාහන වැරදි පිළිබඳ දඩ මුදල් විශේෂකම්ප්‍රවක් මගින් විමසුමකට ලක් කොට, දඩ මුදල් වරදේ ප්‍රමාණයට සංශෝධනය කරන්නට ද, දඩ පත්‍රිකාවේ ඇති පැරණි නීති වෙනුවට නව නීති සහිත වඩායාවත්කාලීන දඩ පත්‍රිකා හඳුන්වා දෙන්නෙමු.
18. දඩ මුදල් ගෙවීමේ දී දැනට ඇති ප්‍රාථමික මට්ටමේ ක්‍රමය වෙනුවට, තොරතුරු තාක්ෂණය උපයෝගී කරගෙන එවලේම දඩ මුදල් ගෙවීමට හැකිවන පරිදිපහසුකම් සලසනු ලැබේ.
19. සියළුම දුම්රිය ස්ථාන වල වේදිකා, සහ ප්‍රධාන බස් නැවතුම්පළවල් වල වේදිකා ආබාධ සහිත පුද්ගලයින්ට ප්‍රවේශ පහසුකම් සහිත (රෝද පුටු භාවිතාකරන්නන්, ශ්‍රවණබාධ සහ දෘෂ්‍යාබාධ සහිත අය, අල්ප දෘෂ්‍යීකතාවය ඇති අය) ගේ අවශ්‍යතාවයන් සැලකිල්ලට ගනු ලැබේ. එම ස්ථාන වල ඇතිසනීපාරක්ෂක පහසුකම් ද ප්‍රවේශ පහසුකම් සහිතව නවීකරණය කරනු ලැබේ.
20. දුම්රිය සේවාව වඩා විධිමත් සහ කාර්යක්ෂම කිරීම සඳා කටයුතු කරන අතර, විශේෂයෙන් තනිව ගමන් කරන කාන්තාවන් සහ ගැහැණු දරුවන්වෙනුවෙන් විශේෂ මැදිරි දුරිය වලට අමුණනු ලැබේ. ඒවා කාන්තාවන් සඳා වෙන් කළද, කාන්තාවන් එහි ගමන් කිරීම අනිවාර්ය නොවන අතර එය පුද්ගලිකතෝරාගැනීම අනුව කළ හැක. කෙසේ වෙතත් තම මව සමඟ ගමන් කරන බාල වයස්කාර පිරිමි දරුවන්ට හැර, වැඩිහිටි පිරිමි මගින් එම මැදිරි වලට ඇතුළුවීම සම්පූර්ණයෙන්ම තහනම් කරන්නෙමු.
21. කාර්යාල චේලාවන් වලදී පමණක්, කාන්තාවන් ට පමණක් ගමන් කළ හැකි බස් සේවාවක් නගරාශ්‍රිත ගමන් මාර්ග වල යොදවන අතර, එයද අනිවාර්යනොවේ. නමුත් කාන්තාවන් ගමන් කරන බස් රථ වලට පිරිමි මගින් ඇතුළු කරගනීම සම්පූර්ණයෙන් තහනම් කරමු.
22. කාන්තා බස් රථ වල කාන්තා රියදුරු හා කොන්දොස්තරවරුන්ට රාජකාරී කළ හැකි අවස්ථාව උදා කරමු. ඒ වෙනුවෙන් කැමති කාන්තාවන් පුහුණුකරන්නට අවශ්‍ය වැඩ පිළිවෙලවල් රජයෙන් සකස් කරනු ලැබේ.
23. සියළුම බස් රථ වල ගමනාරම්භිහය, ගමන අතරතුර ප්‍රධාන බස් නැවතුම්පළවල් සහ ගමනාන්ත බස් නැවතුම්පළට ළඟා වන වේලවත් සහිත ඩිජිටල් පුවරුසව් කිරීම අනිවාර්ය වේ. මෙවැනි පුවරු දැනට ඇතත්, ඒවා නිසි පරිදි භාවිතා නොකරන බව අපට පෙනී ගොස් ඇත.
24. සියළු දුරගමන් සේවා වලට ආහාර සහ සනීපාරක්ෂක පහසුකම් සලසන පුද්ගලික ආපන ශාලා නිසි ලියාපදින්වියකට සහ නීතිපතා සිදු කරනපරීක්ෂාවකට හා නියාමනයකට භාජනය කෙරේ.
25. බස් රථ වල ගමන් වාර සහ ගමනාගමනය සඳහා ගත කරන කාලය, වේගය, සහ ගමනාරම්භය සහ ගමනාන්තය දක්වා ඇති ප්‍රධාන නගර වලට ළඟා වියයුතු චේලාවන් විධිමත් කරන වැඩ පිළිවෙලක් දියත් කරමු. එහිදී යම් කිසි බස් රථයකට එම ගමන් වාරයේදී නියමිත ආදායම නොලැබුණහොත්, ගමන් වාරඅවසානයේ එය සටහන් කොටගෙන, සෑම මාසයකම අන්තිමේදී රජය මගින් එම ගාස්තු පියවීමට පියවර ගනු ලැබේ. ඒ සඳහා ප්‍රමාණවත් සේවක පිරිසක් මාර්ගස්ථ ප්‍රවාහන අධිකාරිය සහ ශ්‍රී.ලං.ග.ම වෙත අනුයුක්ත කෙරෙන අතර, ජී.පී.එස් (GPS) සහ තොරතුරු තාක්ෂණය මේ සඳහා යොදා ගැනේ.
26. නාගරික බස් වලින් ගමන් පහසුකම් සලසාගන්නා මගීන්ට, බසයට ගොඩවීමේදී සහ බසයෙන් බැස යාමේදී භාවිතා කළ හැකි ඉලෙක්ට්‍රොනික කාඩ්(Touch Cards) ක්‍රමයක් හඳුන්වා දෙන අතර, කොන්දොස්තර වරුන්ගේ අකාරුණික සේවය, උවමනාවට වඩා බසයට මගීන් පටවාගෙන යෑම, ඉතිරි මුදල්ලබ්දීම, වැනි අපහසුතා මෙම ක්‍රමය මගින් නිරාකරණය කෙරේ.
27. ඉහත සැළැස්ම නගර සේවයක් Town service ලෙස පවත්වාගෙන යන අතර ඒ සඳහා යුරෝපීය තත්ව සහතිකයන් ඇති එන්ජින් සහිත බස් රථශ්‍රී.ලං.ගම්.ය හරහා යොදවන අතර, පුද්ගලික අංශයට ද එම සේවයේ ආයෝජනය කළ හැක. මෙමගින්, කොළඹ, මහනුවර, ගාල්ල, මාතර, අනුරාධපුරය,යාපනය, ත්‍රිකුණාමලය වැනි තදාසන්න නගර වල වාහන තදබදය අවම කිරීමට බලාපොරොත්තු වේ.
28. මෙයටම සමගාමීව, තවත් පහසු හා දියුණු ක්‍රම වන විදුලි ට්‍රැම් කාර් වැනි ප්‍රවාහන ක්‍රම ඇති කරමින්, කොළඹ නගරයට ඇතුළු වන කාර්යාල සේවකසේවිකාවන්ගේ පුද්ගලික වාහන සංඛ්‍යාව විශාල වශයෙන් අඩු කිරීමට අපේක්ෂා කරමු. එහි තවත් අතුරු ප්‍රතිඵලයක් ලෙස කොළඹ නගරයේ උෂ්ණත්වය දසැලකිය යුතු තරම් පහත හෙලීමට හැකි වෙතැයි ද අපේක්ෂා කෙරේ.
29. කොළඹ, මහනුවර, ගාල්ල, මාතර, ත්‍රිකුණාමලය, යාපනය, අනුරාධපුරය, පොළොන්නරුව, වවුනියාව, කුරුණෑගල යන නගර වල, නියමු ව්‍යාපෘතියක්ලෙස වීම් රේඛා සීමාවන් තුළ ඇති සියළුම ගොඩනැගිලි ඉවත් කර, පදික වේදිකාවන් සහ පදික මාරු ආබාධ සහිත පුද්ගලයින්ට ප්‍රවේශ පහසුකම් සහිතවනවීකරණය කොට, මං මාවත් දිගේ රුක් රෝපණ වැඩ සටහනක් ක්‍රියාත්මක කෙරේ.

පරිසර සංවිධාන, යෞවන සමාජ, ළමා සමාජ වැනි සංවිධාන වල ශ්‍රමශක්තිය ද, පුද්ගලික අංශයේ සමාජ සන්කාරක අරමුදල් ද මේ සඳහා දායක කරගනු ලැබේ. ත්‍රිරෝද රථ භාවිතා කිරීමට ඇති අවශ්‍යතාවය සැලකිය යුතු තරම් අඩු කොට, වාහන තදබදය සහ පරිසර උෂ්ණත්වය මෙන්ම නාගරික කාබන් ඩයොක්සයිඩ් වැඩිවීමට හේතු වන බැවින් මෙය දියත් කෙරේ.

30. මේ වන විට වැසි ඇති දුම් රිය මාර්ග (අවිස්සාවේල්ලේ සිට ගිණිගත්තේන සහ ඕපනායක වැනි මාර්ග) නැවත ප්‍රතිස්ථාපනය කිරීමට ඇති ශක්‍යතාවය සොයා බලනු ලැබේ. සංචාරක කර්මාන්තය වැඩි දියුණු කිරීමද, උඩරට සිට භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය සඳහා ලොරි භාවිතය අවම කිරීමද, කොළඹ අවිස්සාවේල්ල මාර්ගයේ හටන් දක්වා ඇති ගංවතුර, නාය යැම් ආදී ආපදා සඳහා හොඳ පිළියමක් ලෙස මෙය යොදාගැනීමට බලාපොරොත්තු වෙමු. එසේම, කොළඹ නගරයේ දැනට වැසි ඇති දුම් රිය මාර්ග යථා තත්වයට පත්කොට, වරායේ සිට ගබඩා සහ ගුදම් වෙත භාණ්ඩ ප්‍රවාහනයට යොදාගන්නා ප්‍රයිම් මුවර් රථප්‍රමාණය සැලකිය යුතු තරම් පහත හෙළීමට හෝ, දැනට තිබෙනවාට වඩා වැඩි වීම වැළැක්වීමට කටයුතු කරමු.

31. දැනට කර්මාන්ත පුර, අපනයන සැකසුම් කළාප ලෙස නම්කොට ඇති ස්ථාන වල සිට දුම් රිය මගින් භාණ්ඩ වරාය වෙත ගෙන ඒමට ඇති ශක්‍යතාවය සොයා බලනු ලැබේ.

32. මෙතෙක් තිරසාර ලෙස අවධානයට ලක් වී නොමැති ඕලන්ද ඇල හෙවත් හැමිල්ටන් ඇල ප්‍රතිසංස්කරණය යුධ ව්‍යාපෘතියක් ලෙස ක්‍රියාත්මක කිරීමට අවශ්‍ය පියවර ගනු ලැබේ. වර්ෂ 2002 සහ 2006 දී කොටස් වශයෙන් සංවර්ධනය වූවද, ප්‍රවාහ සේවාවට, සංචාරක කර්මාන්තයට මෙන්ම ආර්ථික දියුණුවට අවශ්‍ය ලෙස එම ඇල පද්ධතිය නවීකරණය නොමැත. තැනින් තැන ඇල ගොඩවී නාත්තණ්ඩිය, වලහපිටිය, වෙන්තප්පුව වැනි ප්‍රදේශ වල ගංවතුර තර්ජනය, වසංගත රෝග පැතිරී යාමද අවම කිරීම මෙහි ධනාත්මක අතුරු ප්‍රතිඵල වනු ඇත. තවද ඇල ඉවුරු වල දැනට අනවසරයෙන් පදිංචි වී සිටින දුප්පත් පවුල්වලට ස්ථිර නිවාස ඉදි කර දෙනු ලැබේ.

33. අනුමත නැවතුම් පොළවල් වල වාහන නවතා ඇති කිසිම රියදුරෙකුට හෝ, මගීන් ප්‍රවාහනය කරන බවට නාම පුරුදුවක් ප්‍රදර්ශනය කරගෙන ගමන්කරන හිස් ත්‍රිරෝද රථයක් පදවන කිසිම රියදුරෙකුට, සිය ආරක්ෂාව පිළිබඳ යම් කිසි සාධාරණ සැකයක් මතු වුවහොත් හැර වෙනත් කිසිදු අවස්ථාවකදී, විශේෂයෙන් මාර්ග තබබදය හිතකොට ගෙන මගීන් ගේ අවශ්‍යතාවය ප්‍රතිෂේප කිරීම දඩුවම් ලැබිය හැකි වරදක් ලෙස ප්‍රකාශයට පත් කරමු. එවැනි අවස්ථාවලදී ඔවුන්ට දැරීමට සිදුවන අතිරේක ඉන්ධන වියදම නිසා, සියළුම ත්‍රිරෝද රථ අනුමත මීටරයක් සවිකිරීම අනිවාර්ය වේ. එවිට, තදබද අති කාලසීමාවන්වලදී, කිලෝමීටරයක් සඳහා අය කරන ගාස්තුව රජයේ අනුමත ආකාරයට ඉහළ දැමීමට ඔවුන්ට අවකාශ ලැබෙනු ඇත.

34. නගර වල ත්‍රිරෝද රථ ගාල් සංඛ්‍යාවට සාපේක්ෂව, නගරයට පැමිණෙන අනෙකුත් පුද්ගලික හා වෙළඳ වාහන සඳහා පහසුකම් සහිත රථ ගාල් හෝ, රථගාල් කිරීමට ප්‍රමාණවත් ඉඩ කඩ ඇති මාර්ග තනන්නට බලාපොරොත්තු වෙමු.

35. ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රවාහන පද්ධතියේ තාක්ෂණික තත්වය මෙන්ම සේවාවේ ගුණාත්මක බව සහ යාවත්කාලීන වූ නීති පද්ධතියකින් නියාමනය වන තත්වයට පත්කොට, රටේ ආර්ථිකයට ශක්තියක් වීමට අප කටයුතු කරන්නෙමු.

36. ප්‍රධාන නගර වල සහ උප නගර වල ඇති "T" හන්දි නිසා බොහෝ විට මාර්ග තදබදය ඇතිවේ. කොළඹ අවට ඇති උප නගර සහ කුරුණෑගල, මහනුවර, ගාල්ල, මාතර, වැනි තදාසන්න නගර වල ඇති කායි බහුල වේලාවන් වලදී වැඩිපුරම රථවාහන තදබදය ඇතිවන, තෝරාගත් "T" හන්දි වල, උමං මාර්ග හෝගුවන් පාලම් ද, එයට සමගාමීව වාහනය ධාවනය වන දෙසට හැඩ වන සේ ඉදි වූ මාර්ග උපයෝගී කරගෙන, "T" හන්දි අවම කර, කායාලිය වේලාවන් තුළ දීරථවාහන තදබදය අවම කරමු.

37. බොහෝ විට අන්තර් ආගමික ගැටුම් වලට තුඩු දිය හැකි අවස්ථාවන් අවම කිරීමේ අරමුණින්, වීථි රේකා සීමාවන් ඇතුළත කිසිම ආගමික සංකේතයක්, පිළිරුවක් ඉදි කිරීමෙන් වළකිමු. එවිට පටු දේශපාලන වාසි තකා පුරවැසියන් ඔවුනොවුන් කෙටවිමට ඇති අවස්ථාව අවම කිරීමට හැකි වෙනැයි අපි බලාපොරොත්තු වෙමු.

38. රථවාහන පොලිසිය රථවාහන වැරදි ඇල්ලීම සඳහා සිටිය යුත්තේ රියදුරන්ට පෙනෙන ස්ථානයක බව අවධාරණය කරන නීති ගෙන එන්නෙමු.

39. හන්දි වල වාහන හැසිරවීමේදී ස්වයංක්‍රීය විදුලි බුබුලු පමණක් උපයෝගී කරගෙන වාහන හැසිරවීමට කටයුතු කරන අතර, හදිසි අවස්ථාවකදී හෝ ගිලන්රථයක් හෝ ගිනි නිවන වාහනයක් වැනි හදිසි වාහනයක් පැමිණෙන අවස්ථාවකදී හැර, පොලිස් නිලධාරීන් විසින් වාහන හැසිරවීම සියතට ගැනීම දැඩි ලෙස පාලනය කරමු. ඒ වෙනුවට ප්‍රධාන නගර සහ උප නගර වල ඇති හන්දි සියල්ලටම විදුලි එළි සංඥා සහ කැමරා සවි කිරීමට කටයුතු කරමු.

40. කිසිම අවස්ථාවක දේශපාලකයින්ට මාග නීති කඩ කරමින් මහපාරේ යෑම සම්පූර්ණයෙන් ම තහනම් කෙරෙන නීති සකස් කෙරේ. ජනතා ප්‍රසාදයදිනාගත් දේශපාලකයෙකුට දේශපාලන සතුරන් හැර මහජනතාවගේ සතුරන් සිටිය නොහැක. එම නිසා විශේෂ වැදගත්කමක් ඇති පුද්ගලයින් යැයි සැලකෙන අයගේ මහා මාර්ග භාවිතය පිළිබඳ නව නීති රෙගුලාසි ක්‍රියාත්මක වනු ඇත. ඒ අනුව ඔවුන් ද සියළු මාර්ග නීති පිළිපදිය යුතුය.

උදාර ශ්‍රී ලංකා • உதார ஸ்ரீ லங்கா • UDARA SRI LANKA

All rights reserved by www.bettersrilanka.org

Email- team@bettersrilanka.org

Facebook: <https://www.facebook.com/bettersrilanka2020/>