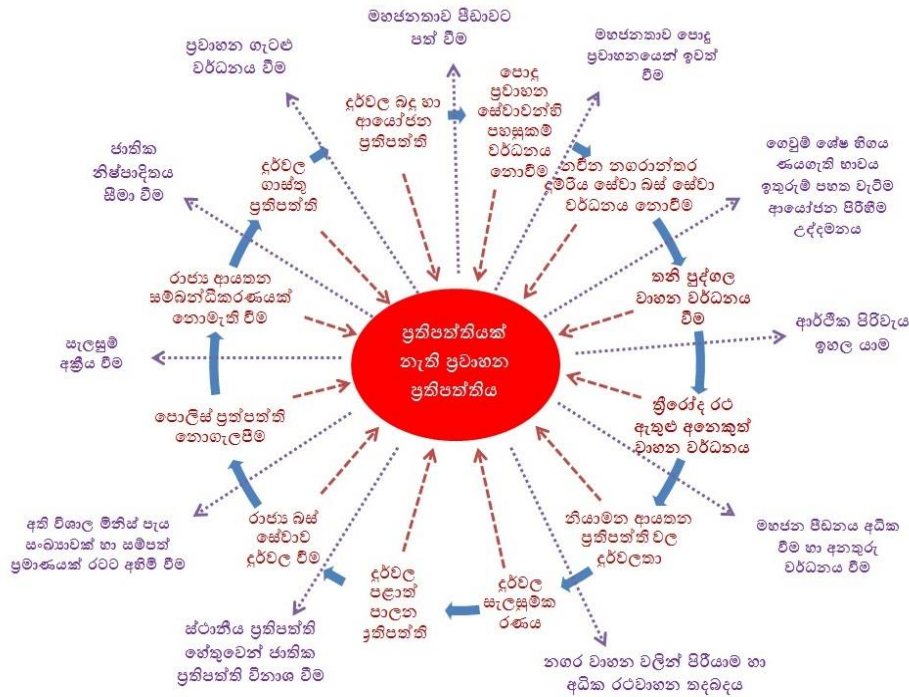


ප්‍රවාහන ජාලය දුර්වල වීමෙන් ගිනිගෙන දැවෙන ආර්ථිකයේ හඳුනා නොගත් ප්‍රවාහන ගැටළුව

බොහෝ විට ජන සමාජය හඳුනාගෙන මූලික විසදුම් ජනනය කරන ලබන ප්‍රවාහන ගැටළු හා ක්ෂේත්‍රයේ ඇති සත්‍ය ප්‍රවාහන ගැටළුවන් අතර විශාල වෙනසක් පවතින බව පැහැදිලිව හඳුනාගත හැකිව තිබේ. එහිදී බොහෝ විට ජන සමාජය ප්‍රවාහන ගැටළුව සේ හඳුන්වනු ලබනුයේත් විසදුම් ගොඩ නගනුයේත් , අධික රථවාහන තදබදය , අනතුරු වර්ධනය , පොදු ප්‍රවාහන සේවා දුර්වල වීම ඇතුළුව සම්පත් නාස්තිය , පරිසරය දූෂණය වැනි මහජනතාවට සෘජුව බලපාන කරුණු ගැන වේ. එය සත්‍ය ප්‍රවාහන ගැටළුව ඉස්මතු වීම සහවන අතර එය අපගේ දෛනික අවශ්‍යතාමත සිදුවන ඉතා පටු විග්‍රහයකට සීමා වේ. උදාහරණයක් ලෙස එම විග්‍රහයන්ට අනුව අධික රථවාහන තදබදය සඳහා විසදුම් ලෙස මාර්ග පුළුල් කිරීම, අධිවේගී මාර්ග තරහකාරීව ගොඩනැගීම , පාලම් සැකසීම , ONEWAY කිරීම තුලින් යම් කාලසීමාවකට හෝ ඒ සඳහා විසදුම් ලබාදිය හැකි වුවත් එම විසදුමෙන් පසු ඒ හේතුව මත රථට අහිමිව පවතින ඉන්ධන ඇතුළු ප්‍රවාහන සම්පත් දෛනිකවත් අඛණ්ඩවත් අධි භාවිතයක් සිදුවේ නම් ඉන් ප්‍රවාහන ගැටළු විසඳීම වෙනුවට රථතුල දීර්ඝ කාලීනව ආර්ථිකය අඩාල කරනු ලබන ප්‍රවාහන අර්බුදයක් ගොඩ නගා තිබිය හැක. මින් අදාල සම්පත් ගොඩ නැගීම නොකළ යුතු යැයි විග්‍රහය නොවේ. මූලික ප්‍රවාහන ගැටළුවට අනුව ජාතික ප්‍රවාහන ප්‍රතිපත්තියක් සකසාපහන විග්‍රහ වන මූලික ප්‍රවාහන ගැටළුවේ. සෑම නිර්නායකයක්ම දිගුකාලීනව පාලනය කළ හැකි ජාතික සැලැස්මක් අනුව සෑම ප්‍රවාහන ව්‍යාපෘතියක්ම ක්‍රියාත්මක කළ යුතුය යන්න මින් විග්‍රහ කෙරේ. එහි දී ඒ කෙරෙහි අවධානය යොමු කිරීමත් එවැන්නක් අප රටතුල පවතීද යන්නත් ගැඹුරින් සොයා බැලීම ඒ සඳහා වගකිව යුතු පාර්ශවකරුවන් ලෙස අප සැමගේ වගකීමක්ද පවතී.

දුර්වල ප්‍රවාහන ප්‍රතිපත්තියක ප්‍රතිවිපාක



සත්‍ය ප්‍රවාහන ගැටළු හා එහි බලපෑම.

මෙම කරුණු අධ්‍යයනය සඳහා ප්‍රවාහන ජාලය ගැටළුවක් බවට පත්වූ උණ සංවර්ධිත රාජ්‍යයන්හි ප්‍රතිපත්ති හා ඊට අදාළ සාධකයන් එය දිගුකාලීන ආයෝජනයක් දක්වා පරිවර්තනය කර ගත් සංවර්ධිත සිංගප්පූරුව , ජපානය , ජර්මනිය වැනි රාජ්‍යයන්හි ප්‍රතිපත්තින් සමඟ සංසන්දනාත්මකව සලකා බැලීමක් කළ යුතුව ඇත.

<p>ප්‍රවාහන පද්ධතිය අර්බුදයක් වූ රාජ්‍යයන්</p> <p>1. ප්‍රවාහන ප්‍රතිපත්ති නිරපේක්ෂවම අවාසිදායක වන ඉන්ධන හා සාපේක්ෂව අවාසිදායක අමතර කොටස් හා වාහන දෛනික කටයුතු සඳහා සෑම දිනකම අධිපරිභෝජනයක් සිදු කිරීම (වාහන භාවිතය අප රටෙහි ජනගහනයෙන් 3:1 වේ.)</p> <p>1.1 පොදු ප්‍රවාහනය දුර්වල වීම. ගොඩනැගූ පද්ධතිය ඉහත පරිදි වන බැවින් එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස දුම්රිය ප්‍රමුඛ පොදු ප්‍රවාහන බස් සේවා ස්වභාවිකවම දුර්වල වීම</p>	<p>ප්‍රවාහන පද්ධතිය දිගුකාලීන ආයෝජනයක් බවට පත්කර ඇති රාජ්‍යයන්</p> <p>1. ප්‍රවාහන ප්‍රතිපත්ති නිරපේක්ෂවම අවාසිදායක ඉන්ධන ඇතුළු අමතර කොටස් යන ප්‍රවාහන සම්පත් සෑම දිනකම දෛනික පරිභෝජනය සඳහා භාවිතය සීමාකොට ආයෝජනය සඳහා ප්‍රවාහන පද්ධතිය සකසා තිබීම. (වාහන භාවිතය සිංගප්පූරුවෙහි ජනගහනයෙන් 6:1 වේ.)</p> <p>1.1 පොදු ප්‍රවාහනය සේවා සංවර්ධනය වීම. ඉහත ප්‍රතිපත්තියට යටත්ව ජනතා අපේක්ෂාවන් කෙටිකාලීනව හා දිගුකාලීනව අති නවීන දුම්රිය ප්‍රමුඛ පොදු ප්‍රවාහන බස් සේවා යටතේ ගොඩ නගා තිබීම.</p>
<p>1.2 තනි පුද්ගල වාහන අධි භාවිතය ඉහත තත්ත්වයන් යටතේ ස්වාභාවිකවම තනි පුද්ගල වාහන දෛනික කටයුතු සඳහා භාවිතය දිගින් දිගටමත් අසීමාන්තිකවත් වර්ධනය වීම.</p> <p>1.3 අධික රථවාහන තදබදය/අනතුරු වර්ධනය , පරිසර දූෂණය , සෞඛ්‍ය පිරිවැය ඉහලයාම.</p> <p>1.4 ප්‍රවාහන පද්ධතිය මත බදු ක්‍රමය අසාර්ථක මෙවලමක් වීම පුද්ගල අපේක්ෂාවෙන් ඉටුකල හැකි නවීන දුම්රිය ප්‍රමුඛ විකල්ප ජනිත කර නැති බැවින් පාලන මෙවලමක් ලෙස බදු වැඩි කළද තනි පුද්ගල වාහන භාවිතය සීමා කළ නොහැකි වීම.</p> <p>1.5 අනුගමනය කර ඇති ප්‍රතිපත්තිට අනුව පද්ධති පාලනය සඳහාත් වාහන සංසරණය වීම පාලනය කිරීම සඳහා රථගාලේ (පීඩන පාලක) සාපේක්ෂව වැඩි විය යුතු වුවත් මේ තෙක් ඒ සඳහා බර තැබීමක් සිදු නොවීම.</p>	<p>1.2 තනි පුද්ගල වාහන භාවිතය පාලනය වීම. ඉහත තත්ත්වයන් යටතේ ස්වාභාවිකවත් එහි බලපෑම යටතේත් තනි පුද්ගල වාහන දෛනික කාර්යයන් සඳහා භාවිතය සාපේක්ෂව අඩු වීම.</p> <p>1.3 සාපේක්ෂව රථවාහන තදබදය අවම වීම/ අනතුරු අවම වීම පරිසර දූෂණය පාලනය වීම හා සෞඛ්‍ය පිරිවැය සාපේක්ෂව අඩු වීම.</p> <p>1.4 බදු ක්‍රමය පද්ධති පාලනයට උපකරණයක් වීම. අතිනවීන දුම්රිය ප්‍රමුඛ විකල්ප ජනිත කර ඇති බැවින් පද්ධති පාලන උපකරණයක් ලෙස බදු ක්‍රමය ඵලදායී වීම.</p> <p>1.5 පාලනයකට ලක් කර ඇති පුද්ගල වාහන අන්තර් නගර අතර සංසරණය තවදුරටත් පාලනය සඳහාත් පොදු ප්‍රවාහන සේවාවන්ට මගීන් යොමු කිරීම සඳහාත් පාලන උපකරණයක් පෙස පොලොව අභ්‍යන්තරයේ හා තවදු වශයෙන් රථගාලේ වැඩි වැඩියෙන් ඉදිකිරීම.</p>
<p>2. පුද්ගල ඉතුරුම් පහත වැටීම හා ණයගැතිභාවය වර්ධනය වීම. ඉහත දැක්වූ ප්‍රතිපත්තිමය දුර්වලතා මත පුද්ගල ප්‍රවාහන පිරිවැය දෛනිකව ඉහල යන අතර පුද්ගල ඉතුරුම් සාපේක්ෂව පහත වැටීමත් පුද්ගල ණයගැති භාවය වැඩි වීමත් ඒ යටතේ සිදු වීම.</p>	<p>2. පුද්ගල ඉතුරුම් හා ආයෝජනය වර්ධනය ඉහත පරිදි සිදුවන ප්‍රවාහන පද්ධතිය පාලනය හේතුවෙන් පුද්ගල ප්‍රවාහන පිරිවැය දෛනිකව අඩුවන අතර පුද්ගල ඉතුරුම් වැඩි වී පුද්ගල ණයගැති භාවය අඩු වීම.</p>

<p>3. පුද්ගල ආයෝජනයන් පහත වැටීම. ඉහත තත්ත්වයන් මත පුද්ගල ආයෝජනය හා නිෂ්පාදන පහත වැටීම.</p>	<p>3. පුද්ගල ආයෝජන වර්ධනය. ඉහත තත්ත්වයන් මත පුද්ගල ආයෝජනය හා නිෂ්පාදනය වැඩි වීම.</p>
<p>4. රාජ්‍ය ඉතුරුම් පහත වැටීම රාජ්‍ය ඉතුරුම් පහත වැටීම නිසා මූල්‍ය වෙළඳපොළ අස්ථාවර වීම.</p>	<p>4. රාජ්‍ය ඉතුරුම් වර්ධනය රාජ්‍ය ඉතුරුම් වර්ධනය වීම හා මූල්‍ය වෙළඳපොළ ස්ථාවර වීම.</p>
<p>5. ආයෝජනය සීමා වීම. ඉහත තත්ත්වයන් හා පහත කරුණු මත රාජ්‍ය ආයෝජනය සඳහා ද ණය ගැනීම් සාපේක්ෂව වැඩි වීම.</p>	<p>5. රාජ්‍ය ආයෝජන වර්ධනය වීම ඉහත තත්ත්වයන් හා පහත කරුණු මත රාජ්‍ය ආයෝජනය වර්ධනය වීම හා ආයෝජනය සඳහා ණය ගැනීම් සීමා වීම.</p>
<p>6. නිෂ්පාදනයේ අඩු වර්ධනය. ඉහත කරුණු යටතේ අභ්‍යන්තර හා බාහිර ප්‍රවාහන පිරිවැය වර්ධනය ඵලදායීතාවය සීමාවීම හරහා නිෂ්පාදනය සීමාවීම.</p>	<p>6. සම්පත් කාර්යක්ෂමතාවය වර්ධනය. රටට අභිමි ප්‍රවාහන සම්පත් සෑම දිනකම හා අඛණ්ඩව ඵලදායීව භාවිතා වීම හා සෑම සම්පතක්ම උපරිම උපයෝජනයට පත් මත ලක්වීම.</p>
<p>7. සම්පත් ඵලදායීතාවය පහත වැටීම. මෙම කරුණු යටතේ අභ්‍යන්තර හා බාහිර ප්‍රවාහන පිරිවැය වර්ධනය වී සම්පත් නාස්තිය වර්ධනය හා ඵලදායීතාවය සීමා වීම හරහා නිෂ්පාදනය සීමා වීම.</p>	<p>7. නිෂ්පාදනය වර්ධනය මෙහි සමස්ත කරුණු යටතේ අභ්‍යන්තර හා බාහිර ප්‍රවාහන පිරිවැය සාපේක්ෂව අඩු වී සම්පත්හි කාර්යක්ෂමතාව හා ඵලදායීතාවය වර්ධනය වී නිෂ්පාදනය වර්ධනය වීම.</p>
<p>8. අභ්‍යන්තර උද්ධමනය වර්ධනය වීම. නිෂ්පාදන සීමාවීමෙන් හා මෙහි දැක්වෙන සමස්ත කරුණු මත අභ්‍යන්තර උද්ධමනය සාපේක්ෂව වර්ධනය වීම.</p>	<p>8. අභ්‍යන්තර උද්ධමනය පාලනය වීම. නිෂ්පාදනය සාපේක්ෂව වර්ධනය වීම හා මෙම සමස්ත කරුණු මත අභ්‍යන්තර උද්ධමනය පාලනය වීම.</p>
<p>9. ආනයන පරිභෝජන ආර්ථිකයක් නිර්මාණය වීම. මෙම කරුණු යටතේ සෑම දිනකම හා අඛණ්ඩව අපනයනය අහිමිවූ ආර්ථිකයක් වෙනුවට ආනයනය පරිභෝජන ආර්ථිකයක් නිර්මාණය වීම.</p>	<p>9. අපනයන අහිමිවූ ආර්ථිකයක් ඉහත කරුණු මත අපනයන අහිමිවූ ආර්ථිකයක් ගොඩ නැගීම හා ආනයන පරිභෝජන අවශ්‍යතා පාලනය වීම</p>
<p>10. ගෙවුම් ශේෂ ගැටළුවර්ධනය වීම. මෙම කරුණු යටතේ වෙළඳ ශේෂය පිරිහීමට ලක්වීම ගෙවුම් ශේෂ හිඟයක් වර්ධනය වීම හා විදේශ වත්කම් පිරිහීම.</p>	<p>10. විදේශ වත්කම් වර්ධනය. වෙළඳ ශේෂය හා ගෙවුම් ශේෂයට මින් ලැබෙන උත්තේජනය වාසිදායක වීම හා විදේශ වත්කම් වර්ධනය වීම.</p>
<p>11. රාජ්‍ය ණය ගැනීම් භාවය වර්ධනය. මෙම තත්ත්වය අඛණ්ඩව පවත්වාගෙන යාමෙන් ගෙවුම් ශේෂ හිඟයන් පියවීමට අඛණ්ඩව ණය ගැනීමට සිදුවීම.</p>	<p>11. ණය ගැනීම් සීමාවීම. මෙකී ප්‍රතිපත්තින් අඛණ්ඩව පවත්වාගෙන යාමෙන් ගෙවුම් ශේෂය වාසිදායකව පවත්වාගෙන යා හැකි අතර ණය ගැනීම් සීමා වීම.</p>
<p>12. මුදලේ අගය පිරිහීම. ඉහත අංක 8,9,10,11 හා 12 යටතේ මුදලේ අගය දිගුකාලීනව පිරිහීමට ලක්වීම.</p>	<p>12. මුදලේ අගය ආරක්ෂා වීම. ඉහත අංක 8,9,10,11 හා 12 කරුණු යටතේ මුදලේ අගය වර්ධනය වීම හෝ ස්ථාවර වීම.</p>
<p>13. බාහිර උද්ධමනයට හේතුවීම. ඉහත කරුණු යටතේ බාහිර උද්ධමනය වර්ධනය වීම.</p>	<p>13. බාහිර උද්ධමනය පාලනය වීම. ඉහත කරුණු යටතේ බාහිර උද්ධමනය සාපේක්ෂව පාලනය වීම</p>

<p>14. ණය නොගෙන ණය බර වර්ධනය. ඉහත තත්ත්වය යටතේ මුදලේ අගය පිරිහීමෙන් ණය නොගෙන ණය බර වර්ධනය වීම.</p>	<p>14. ආයෝජන වර්ධනය වීම. ආර්ථිකය ශක්තිමත් වීම විදේශ ආයෝජන වර්ධනය වීම.</p>
<p>15. ඌන සංවර්ධනය / ආර්ථික අස්ථාවර බව විදේශීය බලපෑම වර්ධනය, දේශපාලන අස්ථාවර බව වර්ධනය</p>	<p>15. තිරසාර සංවර්ධනය, විදේශීය බලපෑම අවම වීම, දේශපාලන ස්ථාවර භාවය සඳහා හේතුවීම.</p>

ඉහත දක්වා ඇති ආර්ථික විචල්‍යත් තීරණය වීම සඳහා විශාල සාධක ප්‍රමාණයක් සලකා බැලුවද මෙහිදී සලකා බලා ඇත්තේ ඒ සඳහා බලපාන අතිප්‍රබල සාධකයක් වන ප්‍රවාහන බලපෑම පමණක් වේ. ඒ යටතේ අප රටෙහි ඉතිහාසය පුරාවට මෙම ප්‍රවාහන ගැටළුව නොපෙනෙන මහා බලවේගයක් ලෙස ඉහත විචල්‍යත් සියල්ල දැඩිව පාලනය කර ඇති බව පැහැදිලි අතර එය කිසිවෙකුට බැහැර කල නොහැකි කරුණක් වේ. එසේම මෙම තත්ත්වය තේරුම් ගෙන මූලික ප්‍රවාහන ආකෘතියකට අනුව ප්‍රවාහන ජාලය කඩිනමින් සකසා නොගතහොත් මෙම විග්‍රහය අද මෙතක්ම අනාගත කාලය පුරාවටද අදාල වන බවද අප තේරුම් ගත යුතුව ඇති අතර අපනයන අහිමුව ආර්ථිකයක් යන්න අද මෙන්ම අනාගතයේද වචනයට පමණක් සීමා වන්නක් වේ.



ඒ අනුව පැහැදිලි වනුයේ රටක ක්‍රියාත්මක ප්‍රවාහන ජාලය එරට සංවර්ධනයට ශක්තියක් වේ ද නොවේද යන්න තීරණය වනුයේ එරට තුළ ක්‍රියාත්මක කර ඇති ප්‍රවාහන ප්‍රතිපත්තිය මත ගොඩනගා ඇති ප්‍රවාහන ජාලය මත පමණක් බව වේ. එය රටක සංවර්ධනය හෝ උණ සංවර්ධනය ගොඩනගන අත්තිවාරම බවටද පත් වන අතර අප සුභවාදීව ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන ප්‍රවාහන ව්‍යාපෘති රටට බරක් වේ ද නොවේද යන්න තීරණය වනුයේ ඉහත දැක්වූ ප්‍රවාහන ගැටළුවේ. ස්වභාවය මතවේ.එසේම එහි එක් එක් විචල්‍යන් ඉන් පාලනය කර ඇත්ද නොඑසේ නම් එය වර්ධනය කිරීමට පිටු බලයක් ලබාදී ආර්ථික සාක්‍ෂයකු වී ඇත්ද යන කරුණ මත වේ.

රටක අත්‍යවශ්‍ය සේවාවන් අතර ප්‍රවාහන ජාලයට ඇති සුවිශේෂ වැදගත්කම

රටක නිරන්තරව සක්‍රීයව පවතින මහා බලවේගය වනුයේත් දිගු කාලීන සංවර්ධනය හා නිරසාර පැවැත්ම තීරණය වන ප්‍රමුඛ ජීව ශක්තිය වනුයේත් එරට ගොඩ නගා ඇති ප්‍රවාහන ජාලය වේ. ඒ අනුව එය ආර්ථික විචල්‍යන් ඇතුළු සමස්ථ ක්‍රියාකාරීත්වය මෙන්ම අධ්‍යාපනය සෞඛ්‍ය වැනි මූලික අත්‍යවශ්‍ය සේවා සියල්ල ගොඩනැගෙන මූලික අත්තිවාරම බවටද පත්වේ. මෙම පදනම යටතේ සංවර්ධනය වූ දියුණු ජාතින් අත්‍යවශ්‍ය සේවාවන් අතරද ප්‍රමුඛතාවය ප්‍රවාහන ජාලය ගොඩ නැගීම හා පවත්වා ගෙන යාමට ලබාදී තිබේ. එහෙත් අප වැනි උණ සංවර්ධිත හා සංවර්ධනය වෙමින් පවතින රාජ්‍යයන් යටතේ ඒ කෙරෙහි ප්‍රමුඛ අවධානයක් යොමු වී නොමැති බව පැහැදිලි වේ. එය සංවර්ධිත රාජ්‍යන්ට සාපේක්ෂව අප රට සංවර්ධන ඉලක්ක ලගාකර ගත් ප්‍රමාණය මතම තහවුරු කරගත හැකිවේ.

ප්‍රවාහන ජාලයට ප්‍රමුඛතාවය ලබාදීමක් යනු?

ප්‍රවාහන ජාලයට ප්‍රමුඛතාවය ලබාදීමේදී කුමන හෝ ප්‍රවාහන ව්‍යාපෘතියක් ක්‍රියාත්මක කළ පමණින් හෝ රටෙහි සම්පත් ඒ සඳහා වෙන්කළ පමණින් හෝ ප්‍රමුඛතාකරණයකින් තොරව ක්‍රියාත්මක කරනප්‍රවාහන ව්‍යාපෘති යටතේ හෝ අඛණ්ඩව භෞතික සම්පත් ගොඩනැගූ පමණින් හෝ ඒ සඳහා ප්‍රමුඛතාවය ලබාදීමක් සිදු නොවේ. එයට හේතුව මෙවන් ව්‍යාපෘතීන්හි සමස්ථ ආර්ථික ක්‍රියාකාරීත්වයේ බලපෑම මත එහි ආර්ථිකය අඩපන වී තිබිය හැකි වීම හා පවතින ප්‍රවාහන ගැටළුව තව තවත් ඒ යටතේ වර්ධනය කර තැබිය හැකි වීමයි.

සංවර්ධනය ඉලක්ක කරගත් ප්‍රවාහන ක්‍රියාවලියකට අප ලබාදී ඇති ප්‍රමුඛතාවය මැන බැලීම.

බොහෝ විට සංවර්ධිත රාජ්‍යයන් ඇරුණු විට අප වැනි උණ සංවර්ධිත රාජ්‍යන් ප්‍රවාහන පද්ධතියට ප්‍රමුඛතාවය ලබා දීමක් ලෙස හඳුනාගෙන ඇති කරුණු නිවැරදි දැයි ප්‍රශ්නයක් මතු වේ. එයට හේතුව ප්‍රවාහනය හා සම්බන්ධ ව්‍යාපෘති විශාල සංඛ්‍යාවක් රටතුළ ක්‍රියාත්මක කළ පමණින්ම ප්‍රමුඛතාවය ජනිත නොවීමත් අප ප්‍රමුඛතාවය ලබාදීමක් ලෙස ක්‍රියාත්මක කළ ව්‍යාපෘති තුළින්ම බොහෝ විට දීර්ඝ කාලීනව ප්‍රවාහන ගැටළු වර්ධනය කර තිබීමත් එයට හේතුවේ.

ඒ අනුව,

- ප්‍රවාහන සංවර්ධනය සඳහා අයවැයෙන් විශාල මුදලක් වෙන් කිරීමෙන් හෝ
- මාර්ග පුළුල් කිරීමෙන් හෝ
- දිගින් දිගටම අධිවේගී මාර්ග ඉදිකිරීමෙන් හෝ
- බස්රථ රථ තුලට අසීමාන්තිකව ගෙන ඒමෙන් හෝ
- පවතින තත්ත්වය පවත්වා ගෙන යාම සඳහා පමණක් දිගින් දිගටම දුම්රිය පෙට්ටි ගෙන එමෙන් හෝ
- යල්පැන ගිය තාක්ෂණිකය සහිත දුම්රිය මාර්ග මේ ආකාරයෙන්ම දිර්ඝ කිරීමෙන් හෝ
- දිනෙන් දින මාර්ග එක් දිශාවකට පමණක් යොමු (one way)කිරීමෙන් හෝ
- බස්රථ සඳහා මංකීරු වෙන් කිරීමෙන් හෝ
- බස් සමාගම් ගොඩනැගීමෙන් හෝ
- පෙර ගෙවුම් කාඩ්පත් ක්‍රමය හඳුන්වා දීමෙන් හෝ ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයට ප්‍රමුඛතාවය ලබාදීමක් සිදු නොවේ. එය තීරණය වනුයේ ඉහත විග්‍රහ වන මූලික ප්‍රවාහන ගැටළුවේ ඇති එක් එක් ආර්ථික විචල්‍යන්ට මේ යටතේ සිදුවන බලපෑම කොතෙක්ද යන්නත් ඒ යටතේ සමස්ථ ප්‍රවාහන ජාලය මත පතිත වන පීඩනය කොතෙක්ද යන්නත් සලකා බැලීමෙන් වේ. ඒ යටතේ,

ලගාකරගෙන ඇති සංවර්ධනයට සාපේක්ෂව වැඩි ප්‍රතිශතයකින් තනි පුද්ගල වාහන දෛනික කටයුතු සඳහා යෙදවීමේ බලපෑම.

මින් තනි පුද්ගල වාහන හිමිකමේ ප්‍රතිශතය රටකට ගැටළුවක් ලෙස විග්‍රහ නොවේ. එය ගැටළුවක් බවට පත්වනුයේ ඉන්ධන ඇතුළු ප්‍රවාහන සම්පත් නොමැති අප වැනි ඌණ සංවර්ධිත රාජ්‍යන් උදාවන සෑම දිනකමත් අඛණ්ඩවත් එකී ප්‍රවාහන සම්පත් පුළුල්ව ආයෝජන කාර්යන්ගෙන් බැහැරව දෛනික පාරිභෝජන කාර්යන් සඳහා වැඩි වශයෙන් යෙදවීමෙන් වේ. මෙම සම්පත් අහිමි එහෙත් සංවර්ධනය ලගාකර ගත් සංවර්ධිත රාජ්‍යන් මේ ආකාරයෙන් කටයුතු කර නොමැති අතර ඔවුන් රටට අහිමි අතිශය තිරණාත්මක ප්‍රවාහන සම්පත් මූලික ප්‍රවාහන පද්ධතිය සැකසීමෙන් කළමනාකරණය කරගෙන ඇති බව පැහැදිලි වේ. ඒ අනුව ඒ වෙත යොමු නොවීම අප මුහුණ දෙන ගැටළුව වේ.

“ගෙදරක ගවයෙකු සිටිනම් එහු රැදවිය හැකි ගව ගාලක් තිබිය යුතු අතර ඔහුගෙන් බව බෝග ආරක්ෂා කර ගැනීමට හා සමාජයට වන බලපෑම පාලනයට ඔහු බැඳ දැමිය හැකි ස්ථාන හා ඒ සඳහා පාලනය කල හැකි ශක්තිමත් නියාමකයෙකු සතු වි තිබිය යුතුය.”



මෙලෙසින්ම රටේ ක්‍රියාත්මක කර ඇති ප්‍රවාහන ප්‍රතිපත්තිය රටතුල වාහන හිමිකම ජනගහනයෙන් 3:1 දක්වා වැඩි කිරීම නම් එකී ප්‍රතිපත්තියට අනුව අති නවීන රථගාල් උපරිමයෙන් ගෙඩනැගීම සංවර්ධනය අපේක්ෂිත රටක් අතිවාරයෙන්ම කල යුතුව ඇත. ඒ යටතේ එකී පීඩන පාලනයක් සමග වාහන නගරයකින් නගරයට යමින් ප්‍රවාහන සම්පත් අසීමාන්තික භාවිතා වීම පාලනය කිරීම සඳහා අති නවීන දුම්රිය ප්‍රමුඛව මූලික ප්‍රවාහන පද්ධතිය ගොඩ නැගිය යුතු වුවත් එවැන්නක් අප රටට අහිමි වීම මූලිකවම ප්‍රවාහන ගැටළුව දිනෙන් දින වර්ධනය වීමට හේතුවී තිබේ. (ජන ග්‍රහනයෙන් 6:1 ලෙස වාහන අනුපාතය ඇති සිංගප්පූරුවේද අති නවීන රථගාල් පොලොව අභ්‍යන්තරයේ හා තට්ටු ගොඩනැගිලි තුල ස්ථාපිතව ඇතත් නිදහසින් පසු අප රටෙහි ඒ කෙරෙහි ප්‍රමුඛව අවධානය අද දක්වායොමු නොවීම පුදුම දක්වන සුළු කරුණක් වේ.)

ඒ අනුව එහි භයානක කම වනුයේ තනි පුද්ගල වාහන දෛනික කටයුතු සඳහා දිනෙන් දින මේ ආකාරයෙන් භාවිතය වැඩිවීම වේ. ඉන් පුද්ගල ප්‍රවාහන පිරිවැය වැඩි වී පුද්ගල ඉතුරුම් ඇතුළු සමස්ත ප්‍රවාහන ගැටළුවේ මීට පෙර විග්‍රහ කර ඇති තීරණාත්මක විචල්‍යන් සියල්ල අයහපත් ආකාරයෙන් රටට දිරිස කාලීනව බලපා තිබේ.

ප්‍රවාහන පද්ධතිය පාලනය සඳහා බදු ප්‍රතිපත්තිය ක්‍රියාත්මක කිරීම.

රටක ප්‍රවාහන පද්ධතිය පාලනය සඳහා ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍ර මත බදු ප්‍රතිපත්තිය සෑම රටක්ම ක්‍රියාත්මක කර ඇතත් ඉන්එහි පවතින ප්‍රවාහන ගැටළුව අවම කරන්නේද නැත්නම් එය ප්‍රවර්ධනය කරන්නේද යන්න එරට ක්‍රියාත්මක කර ඇති මූලික ප්‍රවාහන පද්ධතිය මත තීරණය වේ. අධි සංවර්ධිත රටක් ලෙස සිංගප්පූරුවෙහි ක්‍රියාත්මක අති නවීන දුම්රිය ප්‍රමුඛ බස් සේවා වෙත මගීන් යොමු කිරීම සඳහාත් පවතින වාහන දෛනික කටයුතු වලට භාවිතා කිරීම සීමා කොට මූලික ප්‍රතිපත්තිය යටතේ රටට අහිමි ප්‍රවාහන සම්පත් කළමනාකරණය කර ගැනීම සඳහාත් බදු ප්‍රතිපත්තිය පුළුල්ව භාවිතා කර තිබේ. (උදා: මාර්ග භාවිතා වන ප්‍රමාණය ආවරණය සඳහා CCTV කැමරා මාර්ග තුල සවිකර වාහන භාවිතා වන ප්‍රමාණය මත බදු අයකිරීම ඒ සඳහා අනුගමනය කල එක් උපක්‍රමයක් වේ) ඒ යටතේ ජනිත වන ප්‍රවාහන ගැටළුව පාලනය කොට මෙහි විග්‍රහ වන ප්‍රවාහන ගැටළුවේ සමස්ත විචල්‍යන් තිරසාර සංවර්ධනය සඳහා යොදා ගත හැකිවන පරිදින් එය දිගුකාලීන බලවේගයක් ලෙස ක්‍රියාත්මක කිරීමත් ඒ යටතේ සිදුකර තිබේ.

අපරටතුලද විග්‍රහයට බදුන් කල සිංගප්පූරුව ඇතුළු සංවර්ධිත රාජ්‍යන්ට සාපේක්ෂව බදු අය කරමින් පැවතියද එම රාජ්‍යන්ට සාපේක්ෂව සැලකීමේදී ප්‍රවාහන ජාලය පාලනය වීමක් හෝ ප්‍රවාහන ගැටළු අවම වීමක් දැකිය නොහැකි බව කෙනෙකුට පෙන්වා දිය හැක.

එහිදී බදු අය කිරීමේ ප්‍රතිශතය අතින් එය සත්‍යක් වුවද රටවල් දෙකෙහි ප්‍රවාහන ප්‍රතිපත්තීන් අතර විශාල වෙනසක් පැවතීම එම වෙනසට හේතුවී තිබේ. සිංගප්පූරුවෙහි එම ප්‍රතිපත්තිය ක්‍රියාත්මක කරනුයේ මහජන අවශ්‍යතාවයන් සපුරාලිය හැකි අති නවීන දුම්රිය ප්‍රමුඛ පොදු ප්‍රවාහන ජාලය සකසා ඒ වෙතමගී ජනතාව වැඩි වශයෙන් යොමු කොට උපක්‍රමිකව සමස්ත ප්‍රවාහන ගැටළුව පාලනය සඳහා වන අතර එහි ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍ර මත බදු ක්‍රමය ක්‍රියාත්මක කිරීම රාජ්‍ය ආදායම රැස් කිරීම හා සැලකීමේදී ද්විතීක අරමුණක් වී තිබේ.

එහෙත් අප වැනි ඌණ සංවර්ධිත රාජ්‍යන් ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍ර මත මූලිකව බදු අය කිරීමේ මුඛ්‍ය අරමුණ සැලකීමේදී ප්‍රවාහන පද්ධතිය පාලනය මුඛ්‍ය අරමුණක්ව නොපවතී. එහි ඉහත පරිදි මගී ජනතාව ආකර්ශනය කළහැකි පොදු ප්‍රවාහන සේවා ජාලයක් හෝ අනුගමනය කළ ප්‍රතිපත්තියට අනුව අත්‍යවශ්‍ය ප්‍රවාහන පද්ධති (රථගාලේ ඉදිකිරීම් වැනි අවශ්‍යතාවයන්) සම්පූර්ණ කිරීමක් දැකිය නොහැකි වේ. ඒ අනුව අසීමාන්තික බදු ක්‍රමය ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍ර තුළ ක්‍රියාත්මක කළද විකල්පයකින් තොරව තනි පුද්ගලප්‍රවාහන ක්‍රියාවලිය එකී ධාවකයාට වෙනස් කළ නොහැකි වේ. එහිදී තම වාහන දෛනික කාර්යයන් සඳහා වැඩි වශයෙන් යොමු කොට සම්පත් ඌණ උපයෝජනයට දායකවීම හා තම ඉතුරුම් අහිමිකර ගැනීම හැර විකල්පයක් ද ඔහුට ජනිත නොවේ. ඒ අනුව ඌණ සංවර්ධිත රාජ්‍යක බදු අය කිරීමේ මූලික අරමුණ ප්‍රවාහන පද්ධතිය පාලනය කිරීම වෙනුවට එදිනෙදා ආර්ථික පැවැත්ම සඳහා ආදායම් රැස්කිරීම බව පැහැදිලි වේ. එහිදී වාහන ගෙන්වීමේ ප්‍රතිපත්තිය මත වාහන ගෙන්වීමේ බදු/ අමතර කොටස් ගෙන්වීම මත බදු/ ඉන්ධන මත බදු/ ලිහිසි තෙල් මත බදු/ ආදායම් බලපත්‍ර ආදායම/ වාහන පැවරීමේ ගාස්තු/ රක්ෂණ බදු/ ලිසිං මත බදු/ දුම් වාර්තා ලබා ගැනීමේ ආදායම්/ කාබන් බදු/ සේවාකරණ බදු ලෙස රාජ්‍ය ආදායම රැස්කර ගැනීම වේ. එහෙත්

මෙහි දැකිය හැකි භයානක පැතිකඩ වනුයේ මේ තුලින් ප්‍රවාහන පද්ධතිය පාලනයට පීඩනයක් බදු ක්‍රමය තුලින් ජනිත කළද අපේක්ෂිත පරිදි තනි පුද්ගල වාහන දෛනික කටයුතු සඳහා භාවිතා වීම් පාලනය වීමක් සිදු නොවේ. ඒ අනුව මෙම ක්‍රියාදාමය අඛණ්ඩව සිදුවීමෙන්,

- බදු වැඩි කිරීම හේතුවෙන් ප්‍රවාහන ගැටළුවේදී විග්‍රහ කළ පරිදි පුද්ගල සතු සංචිත වැඩි වශයෙන් රාජ්‍ය ආදායම් ලෙස ගලා යාමෙන් පුද්ගල ඉතුරුම් පහත වැටීමත්
- බදු වැඩි කළද ප්‍රවාහනය සඳහා මහජනතාවට විකල්ප අහිමි වීමෙන් පද්ධති පාලනයක් සිදු නොවන අතර තනි පුද්ගල වාහන දෛනික කටයුතු වලට භාවිතා වීම දිනෙන් දින වර්ධනය වීමක් සිදුවේ. එය පුද්ගල ඉතුරුම් නැවත පහත වැටීමට හේතු වීම.
- එසේම ප්‍රවාහන සම්පත් අධිභාවිතා වීමක් අඛණ්ඩව සිදුවන බැවින් සම්පත් ඌණ උපයෝජනයක් ආර්ථික ඵලදායීතාවය පහත වැටීම ඇතුළුව ණය නොගෙන ණය බර වැඩිවීම දක්වා මූලික ප්‍රවාහන ගැටළුව අඛණ්ඩව වර්ධනය වීම අප මුහුණ දෙන ප්‍රධාන ගැටළුව වේ. එසේම මෙය නොපෙනෙන බලවේගයක් ලෙස ක්‍රියාත්මක වන බැවින් එය ජන සමාජයට සෘජුව හඳුනාගත නොහැකි වීම අප රටක් ලෙස පසු බැමට හේතු වී තිබේ.

දුම්රිය පුළුල් කිරීමේ ව්‍යාපෘතීන්හි අරමුණ හා ප්‍රවාහන පද්ධතියේ අවශ්‍යතාවයන් අතර පවතින නොගැලපීම.

අප රටෙහි පවතින භෞතික හා ආර්ථික පරිසරයන් රටේ පවතින භූගෝලීය විශාලත්වයන් සැලකීමේදී බාධාවකින් තොරව නගර අතර සමස්ථ සම්පත් වේගයෙන් හුවමාරු කළ හැකි ප්‍රවාහන මාධ්‍යක් සංවර්ධනය කිරීම පවතින ප්‍රවාහන ගැටළුවට ඇති එකම හා දිගුකාලීන විසඳුම වේ. ඒ තුලින් දෛනිකව ප්‍රධාන නගරවලට ධාවනය වන තනි පුද්ගල වාහන දහස් සංඛ්‍යාත ප්‍රමාණයක් රථගාලේ වලට හිරකළ හැකිවන අතර ප්‍රවාහන ගැටළුවේ ඇති රථ වාහන හිරවීම, අනතුරු වර්ධනය, සෞඛ්‍ය පිරිවැය, පරිසර දූෂණය ඇතුළු සමස්ථ සාධක

පාලනය කල හැකිවේ. එය සම්පත් ඌණ උපයෝජනය පාලනය කොට ප්‍රවාහන ජාලය ආර්ථිකයේ ශක්ති ප්‍රභවය බවට පත් කිරීමටත් ප්‍රවාහන ගැටළුවේ අනෙකුත් සාධක වන පුද්ගල ඉතුරුම් ආයෝජනය නිෂ්පාදනය උද්ධමනය ඇතුළු සමස්ථ ප්‍රවාහන ගැටළුව පාලනය කර ගැනීමටත් අවස්ථාව උදාවේ.

ඒ සඳහා ඉහත තත්ත්වයන්ට ගැලපෙන හා ජනතා අපේක්ෂාවන් ඉටුකල හැකි අති නවීන දුම්රිය සේවා ආර්ථිකයේ කේන්ද්‍රස්ථයන් වන ප්‍රධාන නගර අතර හා ප්‍රධාන නගරය තුල ප්‍රමාණාත්මක යෙදවීම අත්‍යවශ්‍ය වේ.

එහෙත් වර්තමානයේ සිදුවනුයේ අනාගත ලෝකයට පිවිසිය හැකි එකී පද්ධතිය ගොඩ නැගීම වෙනුවට පවතින ස්වභාවයෙන්ම ප්‍රාදේශීය නගර දක්වා සීමිත ධාවන වාර සංඛ්‍යාවක් සහිතව දුම්රිය සේවා දිර්ඝ කිරීම වේ. මෙය ඉදිවන කර්මාන්ත පුරයන් ඉලක්ක කොට සිදුවුවද එහි තාක්ෂණය අනාගත අවශ්‍යතාවයන් යටපත් කර ඇති අතර පවතින තාක්ෂණය යටතේම වර්තමාන තත්ත්වය ආරක්ෂා කිරීම සඳහා නැවත යොමුවුවක් වේ. (එය හදවත නැමති ප්‍රධාන නගර හිරවී තිබියදී එම තත්ත්වය නොසලකා පරිබාහිර අවශ්‍යතාවයක් සම්පූර්ණ කිරීමක් හා සමාන ක්‍රියාවක්වේ.) මින් ප්‍රාදේශීය නගරවල ප්‍රවාහන ජාලය සංවර්ධනය නොකල යුතු යයි විග්‍රහ නොවන අතර ප්‍රධාන නගර වර්තමානයේ මෙන් හිරවී ආර්ථිකය මිය යාමට ඇති බලපෑම මූලිකව එය පාලනය කලයුතු යැයි මින් විග්‍රහ කෙරේ.

මෙහිදී සංවර්ධිත රාජ්‍යන්හි පවත්නා විග්‍රහ කරන ලද ප්‍රවාහන පද්ධතිය අනාගත දිගු කාලීන ආයෝජනයක් මෙන්ම එහි ශක්ති ප්‍රබවයක් බවට පත්වුවත් අප රට දුප්පත් ණය බරින් හිරවී ඇති රටක් බැවින් එය කල නොහැකි බවට ඇතමෙකු තර්ක කල හැක. එහෙත් එහිතාර්කික බවක් නැති අතර සෑම දිනකම ඒ යටතේ ඉන්ධන ඇතුළුව භාවිතාවන සම්පත්හි නාස්තිය අවම වීමත්, අනතුරු, පරිසර දූෂණය, සෞඛ්‍ය පිරිවැය අවම වීම මෙන්ම පුද්ගල ඉතුරුම් ජනිත වී සම්පත් ඵලදායිතාවය ඉහල යාම යන සමස්ථ කරුණු පුළුල්ව සලකා බැලිය යුතු වේ. ඒ අනුව ඉතා පැහැදිලිව ඉන් ආර්ථික විවලයන් යටතේ ජනිත වන සෘජු හා වක්‍ර යන සමස්ථ ප්‍රතිලාභ සැලකීමේදී ඉතා කෙටි කාලසීමාවකින් එකී පිරිවැය ආවරණය කර ගත හැකි බව පැහැදිලිව තහවුරු වේ. එසේම මෙය අනාගත පිරිවැයකින් තොරව ගොඩනැගෙන ආයෝජනයක් හා ප්‍රබල ආර්ථික ශක්ති ප්‍රභවයක් ලෙස ජනිත වන වාසිත්ද රටක් ලෙස මූලිකව දේහපාලන කෝන්‍යකින් තොරව සලකා බැලිය යුතු කරුණක්ද වේ.

අධිවේගී මාර්ග පුළුල් කිරීමේ ව්‍යාපෘති අරමුණු හා ප්‍රවාහන පද්ධති ගත අවශ්‍යතායන් අතර පවත්නා නොගැලපීම.

ලෝක වෙළෙඳපොල යටතේ දැඩි ග්‍රහනයකට ගන්නා ඉන්ධන ඇතුළු ප්‍රවාහන සම්පත් නොමැති රටක් අදාල දුර්වලතාවය පාලනය කරගත හැකි ප්‍රවාහන පද්ධතියක් ගොඩනගා ගැනීම ආර්ථිකයේ පැවැත්ම සඳහා අත්‍යවශ්‍ය වේ. එසේම එය නොසලකා හරිමින් කටයුතු කරන රටකට ඉහත විග්‍රහ කල ප්‍රවාහන ගැටළුව අද මෙන්ම පාලනය කරගත නොහැකි වන බවද අප තේරුම් ගත යුතු කරුණක් වේ. අධිවේගී මාර්ග සංවර්ධිත රටක් ගොඩනැගීමේදී අත්‍යවශ්‍ය සාධකයක් වුවද රටක් ලෙස ඉහත දැක්වූ දුර්වලතාවය එම රටෙහි පවතින අවස්ථාවන්හිදී දිගු කාලීන ප්‍රවාහන පිරිවැය අවම වන නිදහසේ හා වේගයෙන් සම්පත් හුවමාරු කල හැකි ප්‍රවාහන පද්ධතියක් ගොඩනගා ගැනීම බුද්ධිමත් ජනතාවක් ලෙස කළ යුතු වේ. එහිදී අති නවීන දුම්රිය

ප්‍රමුඛ පොදු ප්‍රවාහන පද්ධතිය ගොඩනගා ජනතාව ඒ වෙත යොමු කිරීමෙන් පසු අධිවේගී මාර්ග ද්විතීකප්‍රවාහන මාධ්‍යක් ලෙස ගොඩනැගීමත් රටක් ලෙස ප්‍රවාහන ගැටළුව පාලනය කර ගැනීමේ මූලික ප්‍රවේශය වේ. උදාහරණ වශයෙන් ජර්මනිය, ජපානය, සිංගප්පූරුව දුම්රිය පද්ධතිය මෙන්ම ප්‍රංශයේ උමං දුම්රිය පද්ධතිය දැක්විය හැක. එහෙත් දිගු කාලීනව අප රටෙහි සිදුවී ඇත්තේ සංවර්ධනයට සාපේක්ෂව තනි පුද්ගල වාහන වැඩි කිරීමේ ප්‍රතිපත්තියක් දිරිස කාලීනව අනුගමනය කරමින් එහි පීඩන පාලනයකට ලක්කල හැකි අධිවේගී දුම්රිය මාර්ග ඉදිකිරීම වෙනුවට වාහන අධිභාවිතයකට යොමු කරන අධිවේගී මාර්ග දිනෙන් දින ගොඩනැගීම වේ. මේ යටතේ ගොඩනැගිය යුතු මූලික ප්‍රවාහන පද්ධතිය යටපත් වී ඇති අතර තනි පුද්ගල වාහන ක්‍රියාකාරීත්වය කිහිප ගුණයකින් වර්ධනය කිරීමක් පමණක් සිදු කර තිබේ. මෙම අධික්‍රියාකාරීත්වය හමුවේ තනි පුද්ගල වාහන ප්‍රධාන ආර්ථික නගර කරා වැඩි වශයෙන් ක්ෂණිකව ගලා එමක් සිදුවන අතර එය නගරයේ ඇති සෑම අතුරු මාර්ගයක සිටම සමස්ථ මාර්ග පද්ධතිය වාහන වලින් පිරියාමකට මූලික හේතුව වී තිබේ. (උදා - මීට වසර කිපයක ප්‍රථම කොළඹ නගරයේ ධාවන වේගය පැයට කි.මී 45 වූ අතර එය මේ හේතුවේ ප්‍රබල බලපෑමක වර්තමානයේ පැයට කි.මී 12 දක්වා පහත වැටී තිබේ) මෙහි වගකීම සමස්ථ ජාතිය භාර ගත යුතු අතර එහි වගකීම අනාගත පරපුරට භාර නොවන පරිදි මෙතැන් සිට හෝ කටයුතු කිරීම අපගේ වගකීමක් වේ.

මෙහිදී අපි කථා කිරීමට කැමති වුවද නැති වුවද සත්‍ය වශයෙන් සිදුවනුයේ වසරකට කිහිප අවස්ථාවක් හෝ මසකට දිනක් පමණ අවශ්‍යතාවයකට අධිවේගී මාර්ගය විහිදෙන නගර අතර කොටසෙහි පමණක් වේගයෙන් ගමන් කොට වසරේ දින 300 කට වඩා වැඩිප්‍රමාණයක්මෙම අධිවේගී මාර්ග ගොඩනැගීමේ ප්‍රතිඵලයට යටත්ව කොළඹ නගරයේ මෙන් ප්‍රධාන නගර තුළදී අධික රථවාහන තදබදයක් යටතේ අඛණ්ඩව ඔබ අප ගමන් කිරීම පමණක් වේ.

මෙහිදී මෙම තත්ත්වයට විසදුමක් ලෙස නගරය තුළද මාර්ග පුළුල් කල යුතු යැයි යෝජනා කල හැක. එය සෑම අතින්ම ප්‍රමුඛ අවශ්‍යතාවයක් වුවද ඉන් එක් ගැටළුවක් පමණක් කෙටි කාලීනව විසදුමක් ලබාදිය හැකිවේ. එහෙත් එය විසඳුම නොවේ. ඉන් මූලික ප්‍රවාහන පද්ධතිය ජනිත නොවන අතර එය මීට පෙර විග්‍රහ කර ඇති සංකීර්ණ ප්‍රවාහන ගැටළුවට විසදුමක් ද නොවේ. එයදක්වන ලද ප්‍රවාහන සම්පත්තාවන දිගුකාලීනව අධි භාවිතා වීමේ සැලැස්මක් පමණක් වන අතර සම්පත් ඌණ උපයෝජනය ප්‍රවාහන පිරිවැය ඉහල යාම පුද්ගල ඉතුරුම් ආයෝජනය පහත වැටීම ඇතුළුව ණය නොගෙන ණය බර වැඩිවීම දක්වා සමස්ථ ප්‍රවාහන ගැටළුව තුළ දිගින් දිගටම රැදීමක් පමණක් වේ.

බස් රථ සඳහා මංකීරු වෙන් කිරීමේ ව්‍යාපෘතියෙහි අරමුණු හා ප්‍රවාහන පද්ධතියේ අවශ්‍යතාවය අතර පවතින නොගැලපීම.

මෙම ව්‍යාපෘතියද ලෝකයේ බොහෝ සංවර්ධිත රාජ්‍යන් ක්‍රියාත්මක කර ඇති ව්‍යාපෘතියක් වේ. එහෙත් පෙර දැක්වූ පරිදි එම සංවර්ධිත රාජ්‍යයන් හා සැසඳීමේදී අප රටෙහි මූලික ප්‍රවාහන පද්ධතියෙහි ඇති තත්ත්වය එකිනෙකට වෙනස් වේ. සංවර්ධිත රාජ්‍යන්හි



භෞතික ස්වභාවය අනුව (ජල මූලාශ්‍ර ප්‍රවාහන හෝ මහාද්වීපික රාජ්‍ය එය වෙනස් විය හැක) මූලික ප්‍රවාහන පද්ධතිය යටතේ නගරාන්තර දුම්රිය සේවා ප්‍රමුඛ වන මූලික ප්‍රවාහන පද්ධතිය ප්‍රමුඛවසකසා ගෙන ඇති අතර අසීමාන්තිකව අප රටෙහි මෙන් බස් රථ නගරාන්තර සේවා ලෙස ධාවනය නොවේ. ඒ අනුව අදාළ බස් රථ සඳහා වෙන් වූ මංකීරුවට බොහෝ විට අදාළ නගර සීමාව තුළ ධාවනය වන බස් රථ පමණක් ප්‍රධාන වශයෙන් ඒ වෙත යොමු වන අතර බස් රථ මංකීරුවෙහි අසීමාන්තික තරගයක් ඒ අනුව ජනිත නොවේ. එවැනි තත්ත්වයක් තුළ එවැනි රාජ්‍යයන්හි බස් රථ සඳහා මංකීරු ක්‍රමය සාර්ථක වන බව පැහැදිලිව හඳුනාගත හැක.

එහෙත් ලංකාවෙහි මෙම පද්ධතිය ඊට සාපේක්ෂව සැලකීමේදී සම්පූර්ණයෙන් වෙනස් වේ. උදාහරණ ලෙස ගාල්ල - කොළඹ මාර්ග අංක 02 මාර්ගයේ පමණක් දිනකට එක් දිශාවකට බස් රථ 744 ක් ධාවනය වන අතර අනෙක් අන්තයට නැවත එම බස් රථ යටතේම ගමන්වාර 744 ධාවනය වේ. ඒ අනුව මෙම තත්ත්වය මූලිකව හඳුනා නොගෙන ඒ සඳහා ප්‍රතිපත්ති සම්පාදකයින් යොමුවන බවද ඉතා පැහැදිලි වේ.

මෙම ව්‍යාපෘතිය එදායී නොවීමට ප්‍රබල කරුණු කීපයක් මෙම තත්ත්වය යටතේ න්‍යායාත්මක හා ප්‍රායෝගිකව බලපාන බව අප තේරුම් ගත යුතුව ඇත.

01. මූලික පද්ධතිය සැකසීමකින් තොරව බස් රථ ප්‍රමුඛව ද්විතික ප්‍රවාහන පද්ධතියකට මේ යටතේ නැවත ප්‍රමුඛතාවය ලබාදී ඇති බැවින් මූලික පද්ධතිය නැවත ගොඩනැගීම යටපත් කර අසීමාන්තිකව තව තවත් බස් රථ නගරයට යොමු කරවීමට පෙළඹවීමක් සිදු කිරීම මෙහි විශාලම දුර්වලතාවය වේ. මෙය අනාගතය අපේක්ෂා කරන්නක් නොවේ.
02. දැනටම අධි යෙදවීමක් සිදු කර ඇති බස් රථ අදාළ මංකීරු කොටසේ පමණක් වේගයෙන් ගමන්කල හැකි බැවින් එහි අන්තයන්හි දිගු බස් රථ පෝලීම් ජනිත වීම.(ඉන් පරිබාහිරව එම වේගය ජනිත නොවන බැවින්)
03. අධික තනි පුද්ගල වාහන භාවිතා වන රටක් ලෙස අතුරු මාර්ග හා තනි පුද්ගල වාහන ධාවන මංකීරුව අධික ලෙස මේ මත තව තවත් හිරවීම.
04. අවහිරවී ඇති අතුරු මාර්ග හරහා බස් රථ නැවත ධාවනය අතිශය අපහසුවීම.
05. මෙම පද්ධතිය අදාළ කොටසේ සීමිත කාලයකට පමණක් ක්‍රියාත්මක වන බැවින් තනි පුද්ගල වාහන වෙතින් මගීන් බස් රථ සේවාවන් වෙත ආකර්ශනය නොවීම යන න්‍යායාත්මක හා ප්‍රායෝගික කරුණු මෙම ව්‍යාපෘතියේ අසාර්ථක බාවයට හේතුවේ.

ඒ අනුව රටෙහි දැනට ප්‍රබලවම බලාත්මක වී ඇති ප්‍රවාහන භාවිතයන්ට අනුව ප්‍රවාහන සම්පත් වැඩි වශයෙන් භාවිතය මත ගොඩනැගී ඇති ප්‍රවාහන ගැටළුව පුළුල්ව හඳුනා ගැනීමකින් තොරව ලෝකයේ ක්‍රියාත්මක වූ ආකර්ශනීය ප්‍රවාහන ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක කල පමණින් රටෙහි පවත්නා ප්‍රවාහන ගැටළුවට විසඳුමක් ජනිත නොවේ.

“එය කුඹුරක් වැපිරීමට හැකිවන පරිදි මූලිකව කුඹුර සැකසීමකින් තොරව වල් තණකොළ මත වී ඉසින්නාක් වැනි ක්‍රියාවක් වේ. එසේම එය පවතින සීමිත සම්පත් විනාශ කර දැමීමක්ද වේ.”

එහෙත් මෙම සමස්ථ විග්‍රහයන් බස් රථ සඳහා මංකීරු සැකසීම හෝ අධිවේගී මාර්ග ඉදිකිරීම හෝ එක්දිශාවකට පමණක් (one way) වාහන ධාවනය කිරීම හෝ ජල මූලාශ්‍රයටත් ප්‍රවාහන සේවා ගොඩනැගීම හෝ දුම්රිය අනාගතයට ගැලපෙන පරිදි සංවර්ධනය නොකොට වර්තමානයේ කර ඇති පරිදි දීර්ඝ කිරීම හෝ අනෙකුත් ප්‍රවාහන ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක නොකළ යුතු යැයි මින් විග්‍රහ නොවේ. එහෙත් අනාගතය වෙනුවෙන් හෝ ප්‍රවාහන ගැටළුව සාපේක්ෂව පාලනය කර ගත හැකි ප්‍රවාහන ජාලයක් ගොඩනැගීම කෙරෙහි රටෙහි අවධානය යොමු කිරීමත් එය ආර්ථිකයේ ශක්ති ප්‍රබවය බවට සංවර්ධිත රාජ්‍යක මෙන් පත්කර ගැනීමත් මූලික කොට ඒ සඳහා අත්‍යවශ්‍ය වන ජනතාව දැනුවත් කිරීම මෙම විග්‍රහය ඉදිරිපත් කිරීමේ අරමුණ වේ.



බී.එම්.ඒ. රාජා කුමාර,
අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්,
දකුණු පළාත් මාර්ග ස්ථ මගී ප්‍රවාහන අධිකාරිය.