



**ලංකාවේ ගමනාගමන අංශයෙහි මතු වී තිබෙන ලක්ෂණ**

ලංකාවේ ගමනාගමන අංශයෙහි මතු වී පෙනෙන ප්‍රධාන කැලඹුම් වස් ඉහත කරුණු මගින් අනුමාන කළ හැකි වනු ඇත.

1. ආර්ථික ප්‍රවර්ධන ප්‍රතිපත්තියක් යටතේ වර්ධනය වීමට ඇති ඉඩකඩ ඇවිරිණි සේ සමාජ සේවක පුහුණු සපුරාගැනීම වෙත යොමු වුණු වැයවීම්, නියාමනයන් මෙන් ම ක්‍රමෝපායයන් ද වෙනස් වශයෙන් ක්‍රියාත්මක වීම මෙරට ගමනාගමන අංශය විෂයෙහි සාමාන්‍යමය බලපෑමක් එල්ල කර තිබේ.

2. ගමනාගමනයෙහි විවිධ අංශ ක්‍රියාත්මක වන්නේ වෙන වෙනම පාලනාධිකාරීන් යටතේ වන අතර ඒවා නිසි සම්බන්ධීකරණයක් ද නොමැති වීම නිසා අතරු අංශයන් ද සම්බන්ධ ක්‍රියාත්මක නැත.

3. තුළ මෝටර් වාහන මගින් කරන ගමන ප්‍රමාණයෙහි රාජ්‍ය අංශය විසින් මගී මාරු කාරුණික ක්‍රමයෙන් අඩු වෙමින් පවතින අතර අංශයේ ගමනාගමන ක්‍රම වෙන හා අතරු ගමනාගමන ක්‍රම වෙන ජනතාව යොමු සිටිති.

4. නියාමනයකින් තොර අවිධිමත්/අතරු ගමන ක්‍රමවල ප්‍රතිඵලයෙහි සැලකිය යුතු ඉහළ පෙහෙන්නට තිබේ.

5. අංශයේ මහජන ප්‍රවාහන සේවාවන් වන ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය සහ දුම්රිය සේවය යන මගී පවතින්නේ දිගින් දිගට ම අලාභ ලබන මට්ටමක ය.

6. අංශය සහ පෞද්ගලික යන අංශයන් දෙකෙන් ම යන ගමනාගමන සේවාවන් ගුණාත්මක බවින් යුතුව නොමැති හේතු කොටගෙන පොදු ගමනාගමන සේවාවන් පිළිබඳ අප්‍රසාදයක් මහජනතාව තුළ ඇති පවතී.

7. විවිධ ප්‍රවාහන සේවාවන් අකාර්යක්ෂම ය.

8. පිරිසෙයින් ගොඩබිම් ප්‍රවාහන විධි අතර මානුෂ්‍යෝජනීය බව ප්‍රවර්ධනය කරවීමෙහි ලාභයක් නොමැති දරනු නොලැබේ.

9. නගර හා ග්‍රාමීය අංශයන් හි සංවර්ධනමය සේවාවන් පිරිමැසෙන බවක් ප්‍රවාහන අංශයෙහි පවතින සැලසුම් වෙතින් පැහැදිලිව විද්‍යමාන වේ.

10. ගමනාගමන පහසුකම් සැපයීම විෂයෙහි අංශයන් ඇති කරවීම පිණිස ජාතික මට්ටමින් වත් පියවර නොගැනේ.

11. නගර අනතුරු හා ගමනාගමනයේ ප්‍රවේසම් බව පවතින කරවන සිද්ධීන් විශාල ප්‍රමාණයක් සිදු වෙයි.

12. ගමනාගමනය නිසා පරිසරයට හානි වන අහිතකර බලපෑම පාලනය කිරීම සඳහා ගනු ලැබ තිබෙන පියවර සාර්ථක

ප්‍රතිඵල පෙන්වා නැත.

13. විපත්වලට ඔරොත්තු දීමේ ශක්තියක් ගමනාගමන යටිතලයන් හි නොවන අතර විවිධ තත්ත්වයන් සඳහා සුදානමක් ගමනාගමන සේවාවන් හි ද නැත.

**3. 2020 වන විට ශ්‍රී ලංකාවේ ගමනාගමන අංශය**

වර්ෂ 2020 වන විට ක්‍රියාකාරී අධිවේගී මාර්ග කීපයක් ද හම්බන්තොට ප්‍රදේශය තුළ ඉදි වුණු නව ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොළ ද තවත් සාමාන්‍ය මට්ටමෙහි අතිරේක ගුවන් තොටුපොළ වකක් හෝ දෙකක් ද මෙරට සතුව පවතිනු ඇතැයි සිතීම වරදක් නැත. හම්බන්තොට ක්‍රියාත්මක වරායක් බවට පත් වනු ඇති අතර විශේෂයෙන් ම කොළඹ වරාය ඇතුළු වෙනත් වරායවල සංවර්ධනය වී තිබෙනු ඇත. මුහුදුබඩ දුම්රිය මාර්ගය දීර්ඝ වීම ද උතුරු දුම්රිය මාර්ග ක්‍රියාත්මක වන්නට පටන් ගැනීම ද දුම්රිය සේවාවන් හි අනෙකුත් වැඩි දියුණු කිරීම් ද ( හැකි පමණින් විද්‍යුත්කරණයන් ද ඇතුළුව) කොළඹ සහ නගරාසන්න ප්‍රදේශයන්හි වෙනත් කාර්යක්ෂම විකල්ප පොදු ප්‍රවාහන සේවාවන් (BRT/LRT/MRT වැනි ) ද ඒ වන විට යථාර්ථයන් බවට පත් වන්නට ඉඩ තිබේ.

ඉහත දැක්වුණු තත්ත්වයන් සලකා බැලීමේ දී පෙනී යන්නේ 2020 වන විට තිරසාර ගමනාගමන සේවා පද්ධතියක් සාක්ෂාත් කරගැනීමට හම්බන්තොට සහ පුළුඹ පුළුඹ කීපයක් විෂයෙහි අවධානය යොමු විය යුතුව බව ය. ඒ අනුව කාටත් ප්‍රයෝජන ලබාගැනීමේ හැකියාව හා කාර්යක්ෂමතාව සහිත ඒකාබද්ධ ගමනාගමන වැඩ පිළිවෙළක් ඔස්සේ තිරසාර ජාතික සංවර්ධනයක් කරා යන ගමන සඳහා පහසුකම් සලසන්නකු ගේ තත්ත්වයට පත් වීම ගමනාගමන අංශයෙහි ඉලක්කය විය යුතු ය. ඒ සඳහා කාර්යක්ෂම වූත් පිරිමැසුම් දායක වූත් සුවපහසු වූත් ආරක්ෂිත වූත් ප්‍රවාහන ක්‍රම නිර්මාණය වීම ද එසේ ම ගමනාගමන යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය වීම හා මැනවින් පවත්වාගෙන යාම ද අවශ්‍ය වන්නේ ය.

ඉහත කී තත්ත්වයන් සාක්ෂාත්කරණය පහසු වනු ඇත්තේ මතු දැක්වෙන පියවරයන් ඇතුළත් වැඩ පිළිවෙළකට අවතීර්ණ වුවහොත් ය.

1. නාගර හා ග්‍රාමීය ගමනාගමන ක්‍රම නිසි පරිදි ඒකාබද්ධ කිරීම තුළින් මගී ප්‍රවාහනය සඳහා ගුණාත්මක පොදු ගමනාගමන සේවයක් ඇති කරවීම.
2. භාණ්ඩ ප්‍රවාහනයෙහි කාර්යක්ෂමතාව වැඩි දියුණු කිරීම.
3. මගී ප්‍රවාහනය මෙන් ම භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය සඳහා ද පිරිමැසුම් දායක වූ ක්‍රමයක් නිර්මාණය වන සේ ඒකාබද්ධ ප්‍රවාහන සේවයක් ඇති කරනු වස් විවිධ ප්‍රවාහන ක්‍රම අතර සම්බන්ධතාව ගොඩනැංවීම.
4. ප්‍රවර්තන ගමනාගමන යටිතල පහසුකම් මැනවින් පවත්වාගෙන යාම සහ අවශ්‍ය වන්නා වූ නව ගමනාගමන යටිතල පහසුකම් යොග්‍ය පරිදි ඇති කරවීම.
5. ශක්තිය, කාර්යක්ෂමතාව සහ පාරිසරික සුරක්ෂිතතාව ඇති කරගැනීම.

6. දැනුම්වත් කිරීම් සඳහා නිරන්තරයෙන් වැඩ ගැනීම, නියාමනය සහ ප්‍රමාණවත් යටිතල පහසුකම් ඇති කරවීම ඔස්සේ මාර්ග ආරක්ෂාව මට්ටමකට ගෙන ඒම.

7. ගමනාගමන සේවාවන් සඳහා වූ සහ නියාමනයන්.

8. ජාතික ප්‍රවාහනය සඳහා වගකිව යුතු විසිරු ප්‍රලම්බිතයන් අතර ඒකාබද්ධතාවක් ඇති කිරීම තුළින් ආයතනික හැකියාවන් ප්‍රවර්ධනය කරවීම.

9. ගමනාගමන අංශයෙහි තීරණ ගැනීමේ මෙහෙයවුම් කටයුතු සඳහා වෘත්තීය කාර්ය මණ්ඩලයක් සංවර්ධනය කරවීමේ අවශ්‍යතාව සපුරා ලීම මගින් මානව සම්පත් සැපයුමෙහි නිසි සංවර්ධනයක් කරවීමේ වය පවත්වාගෙන යාම.

වර්ෂ 2020 වන විට ආර්ථිකයෙහි සෑම අංශයක් ඒකාබද්ධ ප්‍රතිපත්ති රාමුවක් යටතේ ක්‍රියා කරවීමට රජය පියවර ගැනීම අවශ්‍ය ගමනාගමනය ද අනාගත යටිතල සංවර්ධන සැලසුම් සහිතව එහි අන්තර්ගත වක් අංශයක් යුතු ය. විවිධ වූ සංවර්ධන ක්‍රමෝපාය අනුගමනය කිරීමකින් තොරව ඒකාබද්ධ පිළිවෙළක් යටතේ හා එක් ප්‍රතිපත්තියක් යටතේ ක්‍රියාත්මක වන්නක් බවට ශ්‍රී ලංකාවේ ගමනාගමන පත් විය යුතු ය.

පොදු ගමනාගමන සේවාවන් වෙත ප්‍රමුඛත්වය දීම, තරගකාරී වීමකින් තොරව සෑම ගමනා ගමන මාධ්‍යයක් ම එකට සම්බන්ධ වන්නා වූ සහයෝගී යාන්ත්‍රණයක් ඔස්සේ ප්‍රවර්ධනය කළ යුතු ය. පිරිසෙයින් බස් රථ සහ දුම්රිය යන ප්‍රධාන ගමන ප්‍රවාහන මාධ්‍යයන් දෙක හෝ ඒකාබද්ධව ක්‍රියා කරවීම මෙහි දී අවශ්‍ය වේ. එකී අන්තර් මාධ්‍ය යාන්ත්‍රණය දිරි ගැන්විය යුතු වන්නේ එතුළින් ප්‍රවාහන සේවාවන් ද නියාමනය කරවීමට සැලැස්සෙන ආකාරයෙන් ය. සෑම ගමනා ගමන මාධ්‍යයක් ම සහයෝගීතාවකින් යුතුව ක්‍රියා වන්නා වූ ඒකාබද්ධ ක්‍රමයක් නිර්මාණය කිරීම ප්‍රතිපත්ති සම්පාදකයන් ගේ අවධානයට යොමු යුතු සුවිශේෂ කරුණකි. විවිධ ප්‍රවාහන මාධ්‍ය අතර පවතින තරගය හැකිතාක් අවම කළ යුතු තිබේ. පවත්නා සම්පත් උපරිම ආකාරයට ප්‍රයෝජනයට ගනිමින් සේවා පරිභෝජකයා සපයන්නා යන දෙපාර්ශ්වයට ම උපරිම ප්‍රයෝ ලබාගත හැකි වන්නා වූ වෙළෙඳපොළ ක්‍රමයකට මඟ පෑදීම පිණිස, තනි තනි පුද්ගල විශාල සංඛ්‍යාවක් විසින් පොදු ප්‍රවාහන (විශේෂයෙන් ම බස් රථ) මෙහෙයවීමේ ක්‍රමය වන විට අනෝසි වන ආකාරයේ පියවර ගත තිබේ.

ගමනාගමන යටිතල පහසුකම් ලබා දීමේ දී අනුගමනය කළ යුතු වන්නේ කා හටත් පහසු භාවිතයට ගත හැකි වූත් මැනවින් ක්‍රියාත්මක වූත් ප්‍රවාහන සේවාවක් නිර්මාණය වන සේ කාර්ය කිරීම ඔස්සේ, හැකිතාක් දුරට පොදු ප්‍රවාහන සේවාවන් යොදාගනිමින් පෞද්ගලික පරිහරණය අවම කරවීම දෙසට යොමු වුණු පිළිවෙළකි. ප්‍රවාහන යටිතල පහසුකම් සැලසුම්කරණය තුළ පරිහරණ සැලසුමක් ද ඒකාබද්ධව ක්‍රියාවට නංවනු ලැබිය යුතු විශේෂයෙන් ම රටෙහි උතුරු හා නැගෙනහිර ප්‍රදේශවල නව සංවර්ධන ව්‍යාපෘති



කළ යුත්තේ කුමේපායික මට්ටමින් කැරෙන බලපෑම් පිළිබඳ නිසි තක්සේරුවක මෙන් සැලසුම්කරණයක ද යෙදෙමින්, යටිතල මට්ටම සංවර්ධනය වන්නේ අනාගත ප්‍රසාරණ වලින් සපුරා ලීමේ ඉඩ කඩ ආරක්ෂා වන බව ද යන්න පිළිබඳව සහතිමට පත් වීමෙන් විය යුතුය. ඉදිරි වසර පහක සිට දහය දක්වා වූ කල දී ක්‍රියාත්මක වීමට නියමිත අධිවේගී පන්තියක් කොටගෙන නව ප්‍රවාහන රටාවක් මෙන් ප්‍රවාහන අවශ්‍යතාවන් ද මෙරටෙහි නිර්මාණය වීමට වඩාදේ අනාගතය සඳහා සැලසුම් සකස් කිරීමට ඒ ඒ ප්‍රවාහන මාධ්‍යයන් ගේ දායකත්වයන් මත පදනම් වී මෙම ම වඩි වෙනස් වීම් හි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස ද සැලකිල්ලට ගත යුතුව තිබේ.

සමීපතම පුහුණු කරවීමේ ආයතනයන් සඳහා ප්‍රවේශයෙහි ප්‍රවේශිතයන් වූ විවිධ මට්ටමක් හි හැකියාවන් ඉහළ නැංවීමට ඉවහල් ප්‍රවේශයට අදාළ සියලු අංශයන් හි වර්ධනයන් අවශ්‍යතාවක් ඉදිරියේ දී ඇති වනු ඇත.

**මඟ: අනාගත ඉලක්කයන් සපුරා ගැනීමේ දී අනුගමනයන් ජය ගැනීම**

කාලීන තුළ යටිතලයන් ගොඩ නංවා ගෙන යාම බොහෝ විට කරනු ලබන්නේ විසින් ය. රජය සතුව පවතින්නක් සේ මාර්ග අංශයෙහි යටිතලයන් මාර්ග හා පුහුණු මෙන් ම මාර්ග හා අදාළත්වයක් නැති වන විශාල සංඛ්‍යාවක් යටතේ පාලනය වේ. වුව ද ශ්‍රී ලංකාව තුළ ආරම්භ කරනු ලැබ ගමනාගමන යටිතල ව්‍යාපෘතීන් මගින් විදේශීය අරමුදල් යොදවා පෞද්ගලික තත්කරුවන් මාර්ගයෙන් ක්‍රියාත්මක වන ඒවා පුළුපොළ මත පදනම් වූ යටිතල ආයෝජන මගින් වන මෙකී ව්‍යාපෘතීන් දෙස වඩා පෙනෙනසුලු ආකාරයකින් බැලීමෙන් මගින් ගේ සහකාරිත්වය සඳහා දොරටු කර දීමෙන් හැකියාව වඩාදේ ප්‍රතිපත්ති ගතයන් ලැබී ඇත.

තත් තරමින් නොතිබීම ද අනාගත වර්ධනයට සරිලන ආකාරයෙන් නිසි පරිදි කරනු ලැබී හෝ ඉදි කරනු ලැබී නොතිබීම පිළිබඳව නව මාර්ගයන්ට අදාළ ගැටලු හෝ විට මෙවැනි තත්ත්වයක් පවතින්නේ පුළුන් පාලන ආයතනයන් මුහුණ දෙන මූල්‍ය තත් තාක්ෂණික හැකියාවන් ඒවා සතුව පවතින්නේ තේතු කොටගෙන ය. නිසි මාර්ග තත් තක්සේරු කිරීම හා කළමනාකරණ වැඩ පිළිවෙළක් ගැනීමට නම් ප්‍රාදේශීය පාලන ආයතනයන් මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියෙහි මාර්ගයන්ට, නව මාර්ග සපයා දීම ද ඒවායෙහි ප්‍රවේශය සහ කළමනාකරණය සඳහා අරමුදල් ද මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳ පියවර ගන්නා කරවීම ද මිල කිරීමේ හා සැලසුම් කිරීමේ කාර්යයන් ඇති කිරීම ද ඇතුළත් කරමින් සුදුසු මඟ පෙන්වීම් හි යෙදීමට ප්‍රතිපත්ති ගතයන් ක්‍රියා කළ යුතු ය.

ප්‍රවාහන සේවාවන් ඉහළ නැංවීමට විය වඩාත් කාර්යක්ෂම වූත් ආරක්ෂාකාරී වූත් වශයෙන් හානිකර සේවාවක්

බවට විය පත් කිරීමට ඉවහල් වන ආයතනික වෙනස්කම් වහි ඇතිකරවීම සඳහා වූ නිරන්තර ප්‍රයත්නයක අවශ්‍යතාව ප්‍රතිපත්තීන් හි අවධාරණය විය යුතු ය. දුම්රිය සේවා ජාලයෙහි යෝජිත ප්‍රසාරණයන් සැලසුම් කිරීම සහ ක්‍රියාවට නැංවීම කළ යුතු වන්නේ විදේශීය සාප්‍ර ආයෝජනයන් දිරිගැන්වීම තුළින් ප්‍රවේශිතයන් ගේ ද සහකාරිත්වය ඇතිව ය.

මගී බස් රථ මෙහෙයවන්නන්ගේ මූල්‍ය ශක්‍යතාව ඉහළ නංවා අනාගතයේ දී ඇතිවන නවීකරණය වූ ප්‍රවාහන සේවාවක අවශ්‍යතාව සපුරාලීම ද අප ඉදිරියේ පෙනෙන එක් ප්‍රධාන අභියෝගයකි. එහි වඩාත් ම අසීරු කාර්යය වන්නේ වර්තමාන ප්‍රවාහන ව්‍යාපාරිකයන් ගේ නිමිකමෙහි ව්‍යුහය වෙනස් කිරීමයි. වඩාදේ සුවිශාල මට්ටමේ නව්‍ය වූ වැඩ පිළිවෙලක් සාර්ථක කරගැනීමට නම් ප්‍රවර්තන මානව සම්පත් සමුදාය වෙත නව මුහුණවරක් ලබා දෙමින් නිසි මානව සම්පත් කළමනාකරණයක් වෙත විළඹීම අත්‍යවශ්‍ය වන්නේ ය.

රජය මුහුණ දී සිටින අභියෝගය වන්නේ ග්‍රාමීය ජන ජීවිතය ඉහළ මට්ටමකට ගෙන ඒම පිණිස කාර්යක්ෂම ග්‍රාමීය ප්‍රවාහන පද්ධතියක් සකස් කරන්නේ කෙසේ ද යන්නයි. ප්‍රවාහන යටිතලයන් හි සහ උපකරණ වෙනුවෙන් කැරෙන ආයෝජනයන් ඉහළ නැංවීම ද සැලසුම්කරණ ක්‍රියාදාමයන් ඒකාබද්ධ කරවීම ද ජනතාව ගේ සහ පෞද්ගලික ව්‍යාපාරික අංශයේ සහකාරිත්වය ලබා ගැනීම ද ඒ සඳහා කළ යුතු වන්නේ ය.

නාගරික සංවර්ධනය සහ පොදු ප්‍රවාහන ජාලය අතර ශක්තිමත් සම්බන්ධතාවක් ගොඩනැංවීම මඟින් නගර තුළ පවතින වාහන තදබදය සඳහා විසඳුම් සෙවීමට රජය පියවර ගත යුතු ය. නගර තුළ පවතින තදබදය දිනෙන් දින වැඩි වෙමින් පවතින්නක් වන අතර ඉන් සමාජය වෙත අහිතකර බලපෑමක් ද ඇති කැරෙයි. පෞද්ගලික වාහන පරිහරණය කරන්නන් පොදු ප්‍රවාහන සේවාවන් වෙත ආකර්ෂණය කර ගත හැකි ඉල්ලුම් කළමනාකරණ ප්‍රතිපත්ති නියෝගයන් හි අවශ්‍යතාව මෙහි දී මතු වෙයි. පොදු ප්‍රවාහන ව්‍යාපාරයන් බිඳ වැටීමකින් තොරව පවත්වාගෙන යාමට නම්, කාර්යක්ෂමතාවයක් හා ඵලදායී බවක් ඒවායෙහි තිබිය යුතු වන්නා සේ ම, සමාජ ශුභ සාධනය පිළිබඳ හැඟීම ඒවා මෙහෙයවන්නන් තුළ උපරිම තලයකට ගෙන ඒම ද කළ යුතුව තිබේ. ඒ කෙසේ වුව ද බෙහෙවින් සහනදායී මිල ගණන් යටතේ පොදු ප්‍රවාහන සේවා පවත්වාගෙන යාම මහජන උපයෝගිතා සේවාවන් බොහොමයක මූල්‍ය හිඟයන් පවතින ප්‍රවර්තන ආර්ථික තත්ත්වයන් ගැන සලකා බලන විට, තව දුරටත් ඔරොත්තු දෙන්නක් වෙනැයි කිව නොහැකි ය. වඩාදේ වෙනස් වන්නා වූ වෙළෙඳපොළ තත්ත්වයන් වටහා ගනිමින් අවස්ථාවෙහි ප්‍රයෝජන උකහාගැනීම විෂයෙහි රාජ්‍ය ප්‍රවාහන සේවා මෙහෙයවන්නන් ගේ අවධානය යොමු විය යුතු වන්නේ ය.

ඒ ඒ කටයුතු සඳහා යොග්‍ය පරිදි මෝටර් යාන්ත්‍රික නොවන විකල්පයන් භාවිතය දිරිගැන්වීම, ප්‍රමාදයන් අවම කරවන ආකාරයේ මාර්ගගත වාහන කළමනාකරණ ක්‍රම ඇති කරවීම, බලශක්ති කාර්යක්ෂමතාවන් සහිත ප්‍රවාහන ක්‍රම භාවිතයට ගැනීම සහ

ගමනාගමනය සඳහා ඉවත යන බලශක්ති භාවිතයට ගත හැකි ක්‍රම සොයාගැනීම ද ඒවා අවධානය යොමු කරමින් බලශක්ති පරිභෝජන අවම කිරීමේ ප්‍රයත්නයන් දැරිය යුතුව අවධානය යොමු විය යුතු තවත් විෂයයක ප්‍රවිච්ඡිකරණ හා යළි භාවිත කළ හැකි ක්‍රම හැඹුරු වෙමින් යටිතල සංවර්ධනයන් නවීකරණ හැකියාවෙන් තොර අමුද්‍රව්‍ය භාවිතා ගැනීම අවම කිරීමයි.

කවර ව්‍යාපාරයක වුව ද තරගකාරීත්ව ව්‍යාපාරික කරගැනීම සඳහා භාණ්ඩ ප්‍රවාහන කාර්යක්ෂමතාවන් වැඩි දියුණු කිරීම අවශ්‍ය මාර්ග ඉඩකඩ උපරිම අන්දමින් භාවිතයට ගත අවශ්‍යතාවට යොග්‍ය වාහනය තෝරාගැනීම නවීනතම මෙහෙයවුම් ක්‍රමෝපායයන් භාවිතා ගැනීම ද ඉදිරියේ දී අනුගමනය කළ යුතුව ප්‍රධාන ක්‍රියාමාර්ගයන් වන්නේ ය.

සංවිධානාත්මක තීරණයන්ට විළඹීම පහසු කර ගැනීම වන පරිදි තොරතුරු පතුරුවා හැරීම ප්‍රවාහන අංශයෙහි සැලසුම්කරණ කාර්යයන් ඒකාබද්ධ ක්‍රියාත්මක කිරීම පිණිස ප්‍රවාහන පහසුකම් සහ සේවා සැපයීම් පිළිබඳ ප්‍රාදේශීය අධිකාරීන් අතර ඒකාබද්ධ බවක් ඇති අවශ්‍ය වන්නේ ය. සියලුම ගොඩබිම් ප්‍රවේශයන් මෙහෙයවුම් හා යටිතල සැපයුම් සඳහා පාලනාධිකාරීන් පිහිටුවීම ද ඒකාබද්ධ ප්‍රවේශයක් නිර්මාණය වීම පිණිස වර්ෂ 2025 විට ඉටු වී තබිය යුත්තකි.

ආර්ථික වර්ධනයක්, විශේෂයෙන් ම දළ නිෂ්පාදිතයෙහි වර්ධනයක් පිළිබඳ අපේක්ෂා දී කාර්යක්ෂම හා ඵලදායී ප්‍රවාහන සේවා ප්‍රවේශයන් අවශ්‍යතාව මතු වී පෙනෙන්නකි. ගමනාගමනයට ඉඩ කඩ සලසමින් තදබද මාර්ග අනතුරු අවම කිරීම පිණිස යටිතල පහසුකම් සැලකිය යුතු අන්දමින් වැඩි දියුණු කිරීමට රටවල් පියවර ගෙන තිබේ. වර්තමාන සහ අනාගත ප්‍රවාහන යටිතලයන්ට වාණිජමය වැදගත්කම දීම ද ප්‍රවර්තන ප්‍රවාහන ප්‍රතිපත්තීන් හි අන්තර්ගත කිරීම, යටිතල පහසුකම් වර්තමාන තත්ත්වයට පවත්වාගෙන යාමක් අනාගතයේ දී ඒවා සැපයීමට හැකි කරගැනීමක් සඳහා අවශ්‍ය ය. දැක්වෙන ප්‍රධාන ප්‍රතිපත්තිමය තීරණයන්ට ඒවා ඒ සඳහා සුදුසු වනු ඇත.

- ප්‍රවාහන යටිතල පහසුකම් සැලසුම්කරණය ගොඩනැංවීමේ කාර්යය ඒවායෙහි මෙහෙයවුම් කළමනාකරණ ක්‍රියාවලියෙන් වෙන් කොට තැබීම
- වඩාත් ස්වාධීන වූ මාර්ග අධිකාරීන් පිහිටුවීම

**5. ඉදිරි මඟ හෙළි පෙනෙයි කිරීම: ප්‍රවේශය කෙටුම්පතෙහි සිදු විය යුතු වර්ධනයන්**

ජාතික හා ප්‍රාදේශීය මට්ටම්වල ප්‍රවාහන මෙහෙයවීම හි නිරත ප්‍රවේශිත ආයතනයන් විසින් ගනු නියමයන් සඳහා මඟ පෙන්වන ක්‍රමවේදයන් මට්ටමේ ප්‍රවාහන ප්‍රතිපත්තියක් තුළින් ඉදිරිපස යුතු අතර විය රට ක්‍රියාත්මකව සෙසු ම විට



