

ආසියානු පදනම

සහ

ග්ලෝබල් විෂන්

**සෙන්ටර් ෆෝ නොලේස් ඇඩ්වෑන්ස්මන්ට්
මහනුවර, ශ්‍රී ලංකා**

**මහනුවර ප්‍රවාහන
අධ්‍යයනය**

සාරාංශ වාර්තාව

ග්ලෝබල් විෂන්

**සෙන්ටර් ෆෝ නොලේස් ඇඩ්වෑන්ස්මන්ට්
111, ගල්කන්ද පටුමග, අනිවත්ත, මහනුවර, ශ්‍රී ලංකාව.
දුරකථන අංක 94 81 2229991, 94 81 2214133
ෆැක්ස් 94 81 2229991
ඊමේල් : GVGlobalVision1@gmail.com**

2008 දෙසැම්බර් 15

අන්තර්ගතය

සිතියම් ලයිස්තුව	iii
වගු ලයිස්තුව	iv
ප්‍රස්ථාර සහ සටහන් ලැයිස්තුව	v
භාවිතා කළ කෙටි යෙදුම්	vi
කෘතඥතා ප්‍රකාශය	vii
පර්යේෂණ කණ්ඩායම	viii
ග්ලෝබල් විෂන් ගැන	ix
1. හැඳින්වීම	1
2. ක්‍රම වේදය	1
3. මහනුවර මාර්ග පද්ධතිය	2
3.1 මහනුවර මාර්ග පද්ධතියේ මූලික උභයතා	4
3.2 මාර්ග ජාලයේ සංවර්ධනය	6
3.3 ගැටළු-විසඳුම් වගුව	7
4. මහනුවර ප්‍රවාහන ප්‍රවාහය	11
4.1 හැඳින්වීම	11
4.2 ක්ෂේත්‍ර සමීක්ෂණ	12
4.3 ප්‍රවාහන ප්‍රවාහ වැඩි දියුණුව සඳහා යෝජනා	16
4.4 ගැටළු- විසඳුම් මිවගුව	17
5. වාහන නැවැත්වීම	21
5.1 වාහන නැවැත්වීමේ ඉල්ලුම සහ සැපයුම	21
5.2 ඉක්මන් ක්‍රියාකාරීත්වය සඳහා යෝජනා	21
5.3 ත්‍රී රෝද රථ	22
5.4 බස් රථ	23

5.5 වාහන නවතා තැබීමේ අනිකුත් කෙටිකාලීන යෝජනා	24
5.6 වාහන නවතා තැබීමේ දීර්ඝ කාලීන යෝජනා	24
5.7 ගැටළු-විසඳුම් වගුව	24
6. අවසානය	27
6.1 නිර්දේශ	27
6.2 ඊ ළඟ පියවර	27
6.3 සමාලෝචන රැස්වීමේදී මතු වූ යෝජනා	28

සිතියම් ලැයිස්තුව

සිතියම 3.1	ප්‍රවාහන පරිමා අධ්‍යයනයේ ඇතුළුවන ස්ථාන පෙන්නුම් කරන මහනුවර නගරයේ සිතියම	2
සිතියම 3.2	යෝජිත මහනුවර හා තදාසන්න ප්‍රදේශ සිතියම	2
සිතියම 3.3	මහනුවර යෝජිත යා කිරීම් මාර්ග	6
සිතියම 3.4	මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය යෝජනා කර ඇති මහනුවර කවාකාර මාර්ග දළ සිතියම	7

වගු ලැයිස්තුව

වගු 3.1: KMC සීමාව තුළ පිහිටි ඒ සහා බී ශ්‍රේණි මාර්ග	3
වගු 3.2: KMC සීමාව තුළ පිහිටි සී ශ්‍රේණියේ මාර්ග	3
වගු 3.3: මාර්ග මධ්‍යස්ථයේ සිට ගොඩනැගිල්ලකට තිබිය යුතු අවම දුර	5
වගු 3.4: මාර්ග ජාලය ට ගැටළු-විසඳුම් වගුව	8
වගු 4.1: මහනුවර නගරය තුලට සහ ඉන් පිටතට ප්‍රවාහනය	12
වගු 4.2: ජේරාදෙනිය - මහනුවර සහ මහනුවර - ජේරාදෙනිය ගමන් වේලාව	15
වගු 4.3: මහනුවර ප්‍රවාහන ගමනාරම්භ - ගමනාන්ත සමීක්ෂණය, නොවැම්බර් 2007	16
වගු 4.4: ප්‍රවාහන ප්‍රවාහ ට ගැටළු - විසඳුම් වගුව	18
වගු 5.1: කාල-අන්තර් අනුව මහනුවර නගරය තුළ වාහන නැවැත්වීමේ ඉල්ලුම	21
වගු 5.2: කාර්, වෑන්, ත්‍රී රෝද රථ සහ මොටර් සයිකල් සඳහා නවතා තැබීමේ ස්ථාන	22
වගු 5.3: වාහන නවතා තැබීමේ ගැටළු-විසඳුම් වගුව	24

ප්‍රස්ථාර සහ සටහන් ලැයිස්තුව

ප්‍රස්ථාර 4.1 මහනුවර ප්‍රධාන ප්‍රවේශ මාර්ගවලින් පැයකට නගරයට ඇතුළුවන දෛනික වාහන ප්‍රවාහන පරිමාව-ජූලි 2007

13

ප්‍රස්ථාර 4.2 මහනුවර ප්‍රධාන ප්‍රවේශ මාර්ගවලින් නගරයෙන් පිටවන දෛනික වාහන ප්‍රවාහන පරිමාව ජූලි-2007

13

භාවිතා කළ ගෙට් ගෙදුම්

CBD	මධ්‍යම ව්‍යාපාර දිස්ත්‍රික්කය
CKE	කොළඹ - මහනුවර අධිවේගී මාර්ගය
CPC	මධ්‍යම පළාත් සභාව
DCS	ජන ලේඛන සහ සංඛ්‍යා ලේඛන දෙපාර්තමේන්තුව
GOSL	ශ්‍රී ලංකා රජය
GV	ග්ලෝබල් විෂන් සේනටර්ෆෝෆ් නොලේජ් ඇස්වාන්ස්මන්ට්
ICES	ඉන්ටර්නැෂනල් සේනටර්ෆෝෆ් එන්ජික්ස්ට්ට්ස්
KMC	මහනුවර නගර සභාව
LT	දීර්ඝකාලීන
MSL	මුහුදු මට්ටම
MT	මධ්‍ය කාලීන
MW	මාවන (පාර)
PC	පළාත් සභාව
RDA	මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය
SBM	එස්. ඩබ්ලිව්.ආර්.ඩී. බණ්ඩාරනායක මාවත
SHD	දැරිය හැකි මාවත සංවර්ධනය
SLCTB	ශ්‍රී ලංකා මධ්‍යම ගමනා ගමන මණ්ඩලය
ST	කෙටි කාලීන
SLT	ශ්‍රී ලංකා ටෙලිකොම්
STM	දැරිය හැකි ප්‍රවාහන ආකෘතිය
SWRDBM	එස්. ඩබ්ලිව්.ආර්.ඩී. බණ්ඩාරනායක මාවත
SWRM	ශ්‍රී වික්‍රම රාජසිංහ මාවත
TAF	ද ඒෂියා පවුන්ඩේෂන්
TWS	ත්‍රී විලර්
TTS	ගමන් කාල සමීක්ෂණය
UDA	නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය
WGM	විලියම් ගොපල්ලව මාවත

කෘතඥතා ප්‍රකාශය

මහනුවර ප්‍රවාහන ගැටළුව සම්බන්ධයෙන් මෙම පර්යේෂණ අධ්‍යයනය සහ වාර්තාව 2007 ජුනි මාසයේදී කොළඹ ආසියානු පදනම මගින් ක්‍රියාත්මක කෙරිණි. මෙම ව්‍යාපෘතිය ආරම්භ කෙරුණේ මහනුවර ඉන්ටනැෂනල් සෙන්ටර් ෆෝ එන්ජික් ස්ටඩීස් මගිනි. එහෙත් TAF සහ පර්යේෂණ කණ්ඩායමට වැළැක්විය නොහැකි හේතුවක් නිසා පසුව 2008 ජූලි මාසයේදී එය මහනුවර ශ්‍රේණිමය විෂය සෙන්ටර් ෆෝ නොලේස් ඇඩ්වෘන්ස්මන්ට් ආයතනයට භාර දෙන ලදී.

පසුගිය වසර පහේදී පමණ, මහනුවර ඇතුළත හෝ ඉන් පිටත කිලෝ මීටර් කිහිපයක් යෑම රියදුරන්ටත්, මගීන්ටත් කාලය කා දැමීමට අමතරව කෝපය දනවන කරුණක් වන තරමට ප්‍රවාහන තත්වය පිරිහී ඇත. ප්‍රාදේශීය සහ පළාත් මට්ටමින් යන පාලනය උනන්දු කරවන “ප්‍රාදේශීය පාලන” ව්‍යාපෘතිය යටතේ මෙම අධ්‍යයනය භාර ගැනීමට TAF තීරණය කළේය. TAF ආයතනයේ අරමුණ වෙන්නේ, මහනුවර නගර සභාව(KMC), මහනුවර පළාත් සභාව (CPC), අනිකුත් රාජ්‍ය ආයතන වන මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය (RDA) සහ පොලීසිය මෙන්ම ව්‍යාපාරකයින්, ප්‍රවාහන සේවා සපයන්නන් වැනි ආයතන සියල්ලම එකමුතුව මහනුවර ප්‍රවාහන ගැටළු ගැන අවධානය යොමු කර පොදු මහජනතාවට පුළුල් වශයෙන් පිලිගත හැකි විසඳුම් හෙවිමට රුකුලක් වන පරිදි ප්‍රවේශයක් වශයෙන් මෙම වාර්තාව උපයෝගී කිරීමයි.

මෙම වාර්තාවට ප්‍රධාන වූ පර්යේෂක කිරීමේදී එම පර්යේෂක කණ්ඩායම බහු-ශිෂ්‍ය සහ උපදේශාත්මක පිවිසුමක් අනුගමනය කළහ. ශාස්ත්‍රීය වටිනාකමකට පමණක් සීමා නොවූ වාර්තාවක් ඉදිරිපත් කර ඇති බව අපි විශ්වාස කරමු. ප්‍රායෝගිකව උපයෝගී කර ගත හැකි යමක් ප්‍රකාශ කරනු ඇතැයි මහනුවර ජනතාව අපේක්ෂා කළ බව අපි මූල සිටම දන සිටියෙමු. ඔවුන්ගේ අපේක්ෂාව ඉටු කිරීමට ප්‍රයත්න දරූ අප, ප්‍රතිපත්ති සම්පාදකයින්ගේ අවධානය උදෙසා යෝජනා වැළැක් ඉරිදිරිපත් කර ඇත. මෙහි සඳහන් නොකළ හැකි තරමට ගණනින් වැඩි පුද්ගලයින් සහ ආයතන රැසකගේ නොමසුරු සහයෝගය නොලැබුණේ නම් මෙම වාර්තාව සකස් කළ නොහැකි වීමට තිබිණි. එසේ වුවත් මධ්‍යම පළාතේ ආණ්ඩුකාර ගරු ටීකිරි කොබ්බෑකඩුව මැතිතුමාටත්, මධ්‍යම පළාත් සභාවේ මහ ඇමති ගරු සරත් ඒකනායක මැතිතුමාටත්, මහනුවර නගරාධිපති එල්. බී. අච්චාරේ මැතිතුමාටත් විශේෂ ස්තූතියක් පුද කිරීමට කැමැත්තෙමු. එසේම පොලීසියේ ජ්‍යෙෂ්ඨ නිලධාරීන්ගෙනුත්, KMC, CPC, RDA, UDA සහ අනිකුත් රජයේ ආයතන වලින්, මහනුවර ව්‍යාපාරික ප්‍රජාව සහ වානිජ මණ්ඩලයේ මෙන්ම වෙළඳ සමාගම් වල නායකයන්ගෙනුත්, මහනුවර පාසල් රැසක විදුහල් පති වරුන්ගෙනුත් අපට ලැබුණු සහයෝගය ස්තූති පූර්වකව මතක්කර සිටිමු. තවද අප විසින් පවත්වනු ලැබූ උපදේශනාත්මක සහ කෙත්‍රීය රැස්වීම් වලට පැමිණ අපගේ සාකච්ඡාවලට වටිනා දායකත්වයක් ලබාදී මෙම වාර්තාව වඩාත් ශක්තිමත් කිරීම වෙනුවෙන් අදාළ සියලුම දෙනාට කෘතඥ වෙමු. කොළඹ TAF ආයතනයේ නිලාන් ප්‍රනාන්දු මහතාටත්, සුරේෂ් බාර්ට්ලට් සහ රංජිත් විජේකෝන් යන මහත්වරු ඇතුළු අනිකුත් නිලධාරීන්ටත් අපට ලබා දුන් අධාර සම්බන්ධයෙන් කෘතඥ පූර්වකව ස්තූතිය පුද කරමු. අවසන් වශයෙන් අපට ලබා දුන් සහය වෙනුවෙන් “ද කැන්ඩි නිවුස්” ආයතනයටත්, ක්ෂේත්‍ර පර්යේෂණ සහ දත්ත සැකසුම් වලදී උදව් කළ තරුණ පර්යේෂණ සභායක කණ්ඩායමටත් අපගේ කෘතඥතාවය පළ කර සිටිමු.

මහාචාර්ය එස්.ඩබ්ලිව්.ආර්. ද. ඒ සමරසිංහ
ව්‍යාපෘති අධ්‍යක්ෂ සහ ප්‍රධාන පර්යේෂක

පර්යේෂණ කණ්ඩායම

මෙම වාර්තාව සඳහා පර්යේෂණ කණ්ඩායමට පහත සඳහන් අය ඇතුළත් විය

ව්‍යාපෘති අධ්‍යක්ෂ සහ ප්‍රධාන පර්යේෂක

මහාචාර්ය එස්.ඩබ්ලිව්. ආර්. ද. ඒ සමරසිංහ, ජ්‍යෙෂ්ඨ පර්යේෂක (ජාත්‍යන්තර සංවර්ධන) සහ සභාපති ග්ලෝබල් විෂන්

ජ්‍යෙෂ්ඨ පර්යේෂකයින්

ආචාර්ය ජයලක් එදිරිසිංහ, ජ්‍යෙෂ්ඨ උපදේශක (ප්‍රවාහන පද්ධති), ග්ලෝබල් විෂන්
පාලිත ඇල්කඩුව මහතා, ජ්‍යෙෂ්ඨ උපදේශක :පාලනය, අධ්‍යාපනය සහ රාජ්‍ය අංශ කළමනාකරනය), ග්ලෝබල් විෂන්

දුෂ්‍යන්ත මෙන්ඩිස් මහතා, ජ්‍යෙෂ්ඨ උපදේශක (නීතිය සහ පාලනය), ග්ලෝබල් විෂන්
ශාන්ත සමරසිංහ මහතා, ජ්‍යෙෂ්ඨ උපදේශක (මහාමාර්ග ඉංජිනේරු කටයුතු), ග්ලෝබල් විෂන්

සහකාර පර්යේෂකයින්

ආචාර්ය ශීලා අලුදුවක, ජ්‍යෙෂ්ඨ පර්යේෂක (සංවර්ධන භූගෝලය), ග්ලෝබල් විෂන්
ආචාර්ය රාමි අලගන්, ජ්‍යෙෂ්ඨ පර්යේෂක (භූගෝලීය දත්ත පද්ධති), ග්ලෝබල් විෂන්
සරත් දුල්වල මහතා, උපදේශක (කෘෂි පර්යේෂණ), ග්ලෝබල් විෂන්
ආචාර්ය රජීව් ජයසිංහ, ජ්‍යෙෂ්ඨ පර්යේෂක (පාලනය), ග්ලෝබල් විෂන්
ආචාර්ය ආනන්ද ජයවර්ධන මහතා, විධායක අධ්‍යක්ෂ සහ ජ්‍යෙෂ්ඨ උපදේශක (ව්‍යාපාර), ග්ලෝබල් විෂන්
සර්ලි ජයවර්ධන මහත්මිය, මෙහෙයුම් අධ්‍යක්ෂ සහ ජ්‍යෙෂ්ඨ උපදේශක(මාධ්‍ය), ග්ලෝබල් විෂන්

ග්ලෝබල් විෂන් ගැන

ග්ලෝබල් විෂන් (GV) – සෙන්ටර් ෆෝ නොලේජ් ඇඩ්වොක්ස්මන්ට් යනු ශ්‍රී ලංකාවේ මහනුවර පිහිටි ලාභ නොලබන, රාජ්‍ය නොවන, විද්වත් මණ්ඩලයකින් හෙබි ආයතනයකි. එහි හි ප්‍රධාන අරමුණ වන්නේ පර්යේෂණ, ප්‍රකාශන සහ අනිකුත් අදාළ කාර්යයන් තුළින් දැනුම සංවර්ධනය කිරීමයි.

ශ්‍රී ලංකාවේදී සහ ඉන් බැහැරව අදාළ ක්ෂේත්‍රයන් තුළ විවිධ සහ ඉමහත් පළපුරුද්දක් ලබා ඇති ජ්‍යෙෂ්ඨ උගතුන්, පර්යේෂකයින් සහ වෘත්තිකයින් කණ්ඩායමක් GV ආයතනයට නායකත්වය සපයයි. ආර්ථික සංවර්ධනය, පරිසරය, අධ්‍යාපනය, ලිංග හේදය, පාලනය, රාජ්‍ය කළමනාකරණය, මාධ්‍ය, ව්‍යාපාර වැනි ක්ෂේත්‍රයන්ගේ ප්‍රත්‍යක්ෂ විශේෂඥතා සහ සුවිශේෂ සහතිකලාභීන් අප සතුව ඇත. ස්වාධීනව තමන්ගේම කටයුතු කරන අතර ශ්‍රී ලංකාවේ සහ ඉන් බැහැරව සේවා දායකයින් වෙනුවෙන් උපදේශක සේවාවන්ද එහි ආයතනය භාර ගනු ලැබේ.

වැඩි දුර විස්තර සඳහා විමසන්න

ආචාර්ය ආනන්ද ජයවර්ධන, විධායක අධ්‍යක්ෂ, ග්ලෝබල් විෂන්, 111, අතිවත්ත, මහනුවර, ශ්‍රී ලංකාව (දුරකථන අංක 94 81 2229991, මොබයිල්: 0777 726730, ඊමේල්: anandajayawar@hotmail.com)

1. හැඳින්වීම

මෙම වාර්තාව, ශ්‍රී ලංකාවේ මහනුවර නගරය මුහුණ පා ඇති මහා මාර්ග ගමනාගමන ගැටළුව සම්බන්ධයෙන්, "මහනුවර ප්‍රවාහන අධ්‍යයනය" (දෙසැම්බර් 15, 2008) නැමති වාර්තාවේ සාරාංශයකි. මෙහිදී ගමනාගමන ගනයට ඇතුළුවෙන්නේ, මාර්ග, රථ වාහන ප්‍රවාහන ප්‍රවාහ, පුද්ගලයින් සහ භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය සඳහා යොදා ගන්නා වාහන වර්ග, පදිකයින්ගේ ප්‍රවාහනය සහ වාහන නවතා තැබීමයි.

මහනුවර වර්ධනය සඳහා ඇති සාපේක්ෂ වශයෙන් කුඩා ඉඩ ප්‍රමාණය, නගරයේ ජනගහන ප්‍රමාණය -150,000- පමණ- මෙන්ම මහනුවර සේවා මධ්‍යස්ථානයක් ලෙස උපයෝගී කරගන්නා, නගරයෙන් පිටත අවට ප්‍රදේශවල ජීවත් වන 500,000 ක ජනතාව, මෙම වාර්තාව සකස් කිරීමේදී සැලකිල්ලට ගෙන ඇත. ඊට අමතරව, සැලකිල්ලට ගත් කරුණු නම්, මහනුවර ඇති විශිෂ්ට ආගමික (බෞද්ධ), සංස්කෘතික සහ ඓතිහාසික විශේෂත්වය, UNESCO ලෝක උරුම නගරයක් ලෙස එහි තත්වය, සහ නවීන සේවා මධ්‍යස්ථානයක් ලෙස ක්‍රියා කිරීම සඳහා ඓතිහාසික අතීතය වර්තමානයේ අවශ්‍යතාවයන් සමඟ සමතුලිත කිරීමේ අවශ්‍යතාවයි.

පහත සඳහන් ගුණාංග සහිත දැරිය හැකි ගමනාගමන ආකෘතියක (STM) කල්පිතයට අනුකූලව මෙම වාර්තාව සකසා ඇත.

- ආර්ථික වර්ධනය
- පාරසරික සමතුලිතත්වය ආරක්ෂා කිරීම
- දුප්පත්කම අඩුකිරීම සහ සාධාරණත්වය
- යහ පාලනය
- ගමනාගමන ආයතනික සංවර්ධනය

ගමනාගමනය සහ ප්‍රවාහන ගැටළු හුදු ඉංජිනේරු ගැටළුවක් පමණක් නොවන බව STM ආකෘතිය සනාථ කරයි. ඒවා එක්තරා ප්‍රමාණයකට ආර්ථික, එක්තරා ප්‍රමාණයකට දේශපාලන, එක්තරා ප්‍රමාණයකට සමාජීය සහ එක්තරා ප්‍රමාණයකට සංස්කෘතික වශයෙන්ද සැලකිය යුතුය. ඉංජිනේරු දැෂ්ඨ කෝණයකින් ඉතා උසස් මට්ටමින් නිර්මාණය කළ මාර්ගයක් වුවද, දුර්වල පාලනය, කළමනාකරනය සහ නිසි පරිදි නඩත්තු නොකිරීම වැනි සාධක නිසා ජනතාවගේ ගමනාගමන සහ ප්‍රවාහන අවශ්‍යතා සපුරා ලීමට අසමත් වන බව සනිටුහන් කරන මෙම වාර්තාව ඉහල කී සියලු දැෂ්ඨ කෝණ විමර්ශනය කරයි. නගරය සඳහා විස්තරාත්මක මාර්ග පද්ධතියක් නිර්මාණය කිරීම මෙම වාර්තාවේ විෂය ක්ෂේත්‍රයට ඇතුළත් නොවේ. මෙහිදී කර ඇත්තේ අන්තර් විෂය මට්ටමේ දැෂ්ඨ කෝණයකින් මහනුවර ප්‍රවාහන ගැටළුව විශ්ලේෂණය කර, අදාල බලධරයන්ගේ අවධානය උදෙසා කෙටිකාලීන, මධ්‍ය කාලීන සහ දීර්ඝ කාලීන යෝජනා මාලාවක් ඉදිරිපත් කිරීමයි.

2. ක්‍රමවේදය

කොළඹ ආසියානු පදනම වෙනුවෙන්, මහනුවර පිහිටා ඇති **ගලෝබල් විෂන් සෙන්ටර් ෆෝ නොලේස් ඇඩ්වෑන්ස්මන්ට්** විද්වත් ආයතන විසින් එහි සාමජිකයන් වන ආර්ථික සංවර්ධනය, මාර්ග ඉංජිනේරු ප්‍රවාහන සහ ගමනා ගමන පද්ධති, සංවර්ධනය කළමනාකරණය, භූගෝලීය දත්ත පද්ධති සහ අනිකුත් අදාල ක්ෂේත්‍රවල විශේෂඥ පර්යේෂණ කණ්ඩායමක් විසින් මෙය අධ්‍යයනය කරන ලදී. ප්‍රවාහන සමීක්ෂණ, ලේඛනාගාර පර්යේෂණ වැනි මෙහි යොදා ගත් පර්යේෂණ ක්‍රම මෙවැනි අධ්‍යයනයක් සඳහා සාමාන්‍යයෙන් යොදාගන්නා සම්මත දේවල්ය. ඊට අමතරව රජයේ නිලධාරීන්, පාසල් බලධාරීන්, ව්‍යාපාරික නායකයින්, බස් මෙහෙයවන්නන්, ත්‍රී රෝද රියදුරන් වැනි පුළුල් පරාසයක අදාල කණ්ඩායම් උපයෝගී කර ගනිමින්, මුහුණට-මුහුණ සම්මුඛ සාකච්ඡා, කේන්ද්‍රීය කණ්ඩායම් සාකච්ඡා, නියමි සමීක්ෂණ වැනි ප්‍රජා උපදේශනයන්ද මෙම අධ්‍යයනයේදී යොදා ගන්නා ලදී. ප්‍රසිද්ධ රැස්වීම් දෙකකදී තමන්ගේ අදහස් දැක්වීමට පොදු මහජනතාවට අවස්ථාවක් දෙන ලදී. ආණ්ඩුකාර, මහ ඇමති, නගරාධිපති ඇතුළු පළාතේ සහ නගරයේ දේශපාලන නායකයින්ගේද සහභාගිත්වයෙන් මූලික මෙම වාර්තාවේ කෙටුම් පතද පසුව අවසාන පිටපතක සාකච්ඡා කිරීම සඳහා අවස්ථා දෙකකදී, ආරාධනාවෙන් පමණක් සහභාගි වූ රැස්වීම් දෙකක් පැවැත්වීම ඉතා වැදගත් කොට සැලකිය හැක. මෙම රැස්වීම් දෙකේදීම අදාල රාජ්‍ය ආයතන වල නිලධාරීන්, පෞද්ගලික ව්‍යාපාර සහ අනිකුත් අවශ්‍ය කණ්ඩායම්ද උසස්ම මට්ටමින් නියෝජනය විය. එසේ සහභාගි වූ අය පළමු රැස්වීමේදී මෙම වාර්තාව සඳහා විචාරාත්මක දායකත්වක් ලබා දුන් අතර, දෙවැනි රැස්වීමේදී වාර්තාවේ සඳහන් දේ ක්‍රියාත්මක කිරීමට තදබල ලෙස අධාර කරන බවද ප්‍රකාශ කළහ.

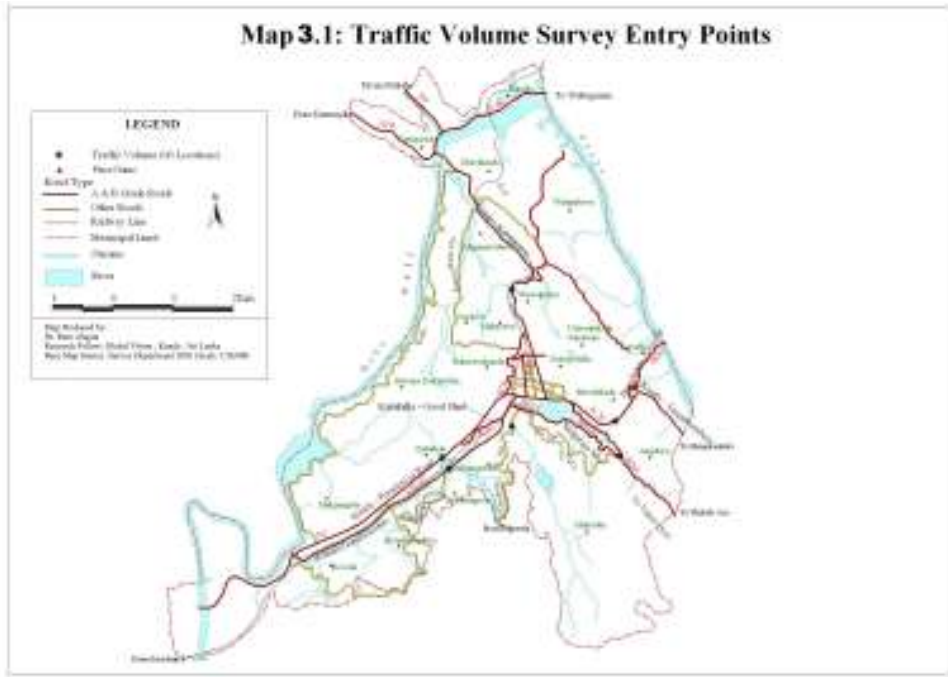
මෙම වාර්තාවේ සඳහන් යෝජනා ක්‍රියාත්මක කිරීමට සහ මහනුවර ප්‍රවාහන ගැටළු විසඳීම සඳහා අනාගතයේදී ඉස්මතු විය හැකි අනිකුත් යෝජනාද ක්‍රියාත්මක කිරීමට ආයතනික යාන්ත්‍රණයක් අරඹන ලෙස ඉහත කී සාකච්ඡා පදනම් කර ගත් යෝජනා මාලාවක් ඉදිරිපත් කර ඇති බව වාර්තාව අවසානයේදී පෙනී යනවා ඇත. එසේම ශ්‍රී

ලංකාවේ අනිකුත් නාගරික ප්‍රදේශවල ප්‍රවාහන ගැටළු නිරාකරණය කිරීම සඳහා මෙය ප්‍රයෝජනවත් ආකෘතියක් වනු ඇතැයිද කතාවරු බලාපොරොත්තු වෙති.

3. මහනුවර මාර්ග පද්ධතිය

මෙම වාර්තාව පදනම්වූ ප්‍රවාහන තද බඳය මහනුවර නගරය (මධ්‍යම ව්‍යාපාරික දිස්ත්‍රික්කය -CBD) තුළදී සහ පේරාදෙණිය, කඩුගස්තොට සහ නක්කරම්පොත - ලේවැල්ල යන ස්ථාන වලින් පටන් ගන්නා ප්‍රධාන පිවිසුම් මාර්ග වල මූලික වශයෙන් දැකිය හැක (සිතියම 3.1). මෙම ස්ථාන මහනුවර මහ නගර සභා (KMC) සීමාවට ඇතුළු වෙයි. එසේ වුවත්, දීර්ඝකාලීන විසඳුමක් සඳහා තදාසන්න ප්‍රදේශවල මාර්ග ජාලද සැලකිල්ලට ගැනීම අත්‍යාවශ්‍ය බව මෙම වාර්තාව යෝජනා කරයි. (සිතියම 3.2)

සිතියම 3:1 ප්‍රවාහන පරිමා අධ්‍යයනයේ ඇතුළුවන ස්ථාන පෙන්නුම් කරන මහනුවර නගරයේ සිතියම



සිතියම 3:2 යෝජිත මහනුවර හා තදාසන්න ප්‍රදේශ සිතියම



සියලුම A සහ B මාර්ග 3.1 වගුවෙන් පෙන්වනු ලබන කෙරේ. මෙම මාර්ග භාරව ඇත්තේ මාර්ග සංවර්ධනය අධිකාරිය (RDA)යි. සියලුම C ශ්‍රේණි මාර්ග 3.2 වගුවෙන් පෙන්වනු ලබන කෙරේ. KMC නගර සීමාව තුළ ඇත්නම් KMCමගින්ද, එම සීමාවෙන් පිටත ඇත්නම් මධ්‍යම පළාත් සභාව (CPC) මගින්ද මෙම මාර්ග නඩත්තු කෙරේ. (සිතියම 3.1). KMC සීමාව තුළ කි.මී.18.29ක A සහ B ශ්‍රේණි මහා මාර්ගද (AB) යනුවෙන් හැඳින්වෙන ඇතැම් මාර්ගද A ගණයට දමා ඇත.), කි.මී. 14.45ක B ශ්‍රේණි මහා මාර්ගද, කි.මී. 25.02ක C ශ්‍රේණි මහා මාර්ගද පිහිටා ඇත. මෙම මාර්ග අතුරින් ප්‍රවාහන තදබදය සම්බන්ධයෙන් වඩාත් මහජනතාවගේ අවධානයට යොමුව ඇත්තේ සිරිමාවෝ බණ්ඩාරනායක මාවත (SBM- ජේරාදෙනිය පාර), විලියම් ගොපල්ලව මාවත (WGM) සහ සංඝරාජ මාවත (වැව රවුම) හරහා බුවැලිකඩ- මහනුවර යන දළ වශයෙන් කි.මී.13ක් වන මාර්ගයන්ය.

වගුව 3.1: KMC සීමාව තුළ පිහිටි A සහ B ශ්‍රේණි මාර්ග

වර්ගය	නම	දිග
AA001	කොළඹ- මහනුවර (මහනුවර සිට ජේරාදෙනිය දක්වා)	කි.මී.6.35
AA009	මහනුවර-යාපනය (මහනුවර සිට කටුගස්තොට දක්වා)	කි.මී.4.14
AA026	මහනුවර-මහියංගනය-පදියතලාව (මහනුවර සිට තැන්නේකුඹුර දක්වා)	කි.මී.4.00
AB042	විලියම් ගොපල්ලව මාවත	කි.මී.3.80
B027	එස්.ඩබ්ලිව්.ආර්.ඩී. බණ්ඩාරනායක මාවත	කි.මී.1.40
B195	මහනුවර-කිරිමැටිය (මහනුවර සිට කැටවල දක්වා)	කි.මී.2.50
B069	බුවැලිකඩ-ලේවැල්ල	කි.මී.1.30
B670	අස්ගිරිය බයිපාස්	කි.මී.1.70
B518	සංඝරාජ මාවත	කි.මී.1.69
B519	යටිනුවර වීදිය	කි.මී.0.60
B520	කන්දේ වීදිය	කි.මී.0.12
B521	මුස්ලිම් පල්ලිය පාර	කි.මී.0.38
B551	ලුවී පීර්ස් මාවත	කි.මී.0.86
B550	ධර්මාශෝක මාවත	කි.මී.2.76
(B)*	ඇහැල්පොල කුමාර්භාමි මාවත	කි.මී.0.54
(B)*	ධර්මසේන මාවත	කි.මී.0.14
(B)*	පුරුක් මාර්ග 01	කි.මී.0.18
(B)*	පුරුක් මාර්ග 02	කි.මී.0.28

මූලාශ්‍රය- මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය, මහනුවර

*B තවමත් නොමිමරයක් දී නැති මෑතකදී RDA යට පවරා ගත් මාර්ග සටහන : AA යනුවෙන් ප්‍රධාන මහා මාර්ගද, AB යනුවෙන් AA සහ B අතරට වැටෙන මාර්ගද දක්වෙන පරිදි, A සහ B ශ්‍රේණි මාර්ග නව දුරටත් වර්ගීකරණය කර ඇත.

වගුව 3.2: KMC සීමාව තුළ පිහිටි C ශ්‍රේණියේ මාර්ග

වර්ගය	නම	දිග
5C	හත්තන, උඩුවෙල	කි.මී.1.80
6C	හීරැස්සගල, බෝවල, ගැටමේ	කි.මී.6.62
13C	රජපිහිල්ල මාවත	කි.මී.2.95
14C	මහමායා මාවත	කි.මී.0.45
15C	චාර්යපොළ ශ්‍රී සුමංගල මාවත	කි.මී.0.85
16C	මාපනාවකුර පාර	කි.මී.2.35

17C	නිත්තවෙල පාර	ක්.මි.2.00
18C	කුඩා රත්වත්තේ මාවත	ක්.මි.8.00

මූලාශ්‍රය- මධ්‍යම පළාත් සභාව, මහනුවර

3.1. මහනුවර මාර්ග ජාලයේ මූලික උනන්දු

පහත දක්වන්නේ ප්‍රවාහන තදබදයට සම්බන්ධ දැනට ඇති මාර්ග ජාලයේ ගැටළු සමහරකි. ශ්‍රී ලංකාවේ නාගරික මාර්ග ජාල සියල්ලටම පාහේ පොදුවූ මෙම ගැටළු කිසිවක් මහනුවරට පමණක් සීමා නොවේ.

3.1.a. තත්වයෙන් පහත් මාර්ග පෘෂ්ඨ

A සහ B වශයෙන් වර්ගීකරණය කර ඇති ජාතික ප්‍රධාන මාර්ග තාර නොහොත් "asphalt" (කාපට්) දමා සකස් කර ඇත. මහනුවර ප්‍රදේශයේ ඇති අනිකුත් පළාත් පාලන ආයතන වල මාර්ග ගල් (මැටල්) දමා තලා ඊට උඩින් තාර (bitumen) දමා ඇති අතර ඒවා කාලයකට ඉහතදී සාදා ඇත. මේ මාර්ග පෘෂ්ඨ නිරතුරුව නඩත්තු කළ යුතුවේ.

මෙම මාර්ග පෘෂ්ඨ සම්බන්ධයෙන් ගැටළු රැසක් ඇත. පළමුව, සාපේක්ෂ වශයෙන් අධික වර්ෂාව-වාර්ෂික සාමාන්‍ය වර්ෂාපතනය මි.මි. 1,783.1කි- හේතු කොට ගෙන, වර්ෂයේ වියළි මුල් කාර්තුව හැර වර්ෂාව නිසා මාර්ගවල හැරෙන වලවල් නිරන්තර ගැටළුවක් වී තිබේ. බොහෝ මාර්ගවල ජලය බැස යන කාණු නොහැකි කමින් ගැටළු තවත් උග්‍ර කරයි. නීතිය කඩ කරමින්, ඉන් රිංගා යන, අධික ලෙස බර පැටවූ වාහන මාර්ග පෘෂ්ඨයට ඉතා හානිකරය. මීට අමතරව, මුදල් හිඟ කම, ප්‍රායෝගික තාක්ෂණික දැනීමේ දුර්වලතාව, තත්වයෙන් පහත් ද්‍රව්‍ය යොදා ගැනීම, මෙන්ම සරල කළමනාකරන දුර්වලතාව, අල්ලස් සහ දුෂිත පිළිවෙත්ද, මාර්ගවල ස්වාභාවයට හේතු වී ඇත. සෘජුව හෝ වක්‍රව කළමනාකාරිත්ව ධාරිතාවයෙන්ද, පුළුල් වශයෙන් දුර්වල පාලනයෙන්ද ඉස්මතු වන මෙවැනි කරුණු වලට පිළියම් යෙදිය යුතුය.

3.1.b. උපයෝගීතාවයන් සඳහා කැනීම

උපයෝගීතා සේවාවන් සැපයීම සඳහා ජාතික මහා මාර්ග බොහෝ විට යොදාගනු ලැබේ. මෙසේ උපයෝගීතාවයන් සඳහා කරන කැනීම් සම්බන්ධීකරණය කෙරෙන්නේම නැති තරම්ය. උපයෝගීතා සමාගම් බොහෝ අවස්ථාවලදී පිළිගත හැකි මට්ටමින් මාර්ග පිළිසකර නොකරන බවට RDA, CPC, සහ KMC නිලධාරීහු වෝදනා කරති. එහෙයින් මාර්ග පෘෂ්ඨයද හිලා බැස යයි. මෙම අසතුටුදායක තත්වයට හේතු වී ඇත්තේ මුදල් හිඟ කම සහ /හෝ සම්බන්ධීකරණ, කළමනාකරන හා අධීක්ෂණ දුර්වලකමය. විවිධ සේවාවන් සපයන්නන් (ජලය, දුරකථන ආදිය) තමන්ගේ කටයුතුවලට මාර්ග තලය යොදා ගන්නා නමුත් ඔවුන් මාර්ගයේ නඩත්තු කිරීමේ වගකීම භාර ගෙන ඇති ආයතනයන්ට ගෙවීමක් කරන්නේ නැත. මෙවැනි සේවා සපයන සමාගම් මාර්ග තලය තම කටයුතු වලට පාවිච්චි කිරීම සඳහා ගාස්තුවක් ගෙවීමේ ක්‍රමයක් හෝ මාර්ග සෑදීමේදී හෝ සංවර්ධනයේදී එම කටයුතු වලට දායක වන ක්‍රමයක් ඇති කළ යුතුවේ. සේවා නල සෑදීම, මෙම ගැටළුවට කදිම විසඳුමකි. ඒත්, මෙයට අධික වියදමක් යන අතර මහනුවර එකම මාර්ගයකවත් මේවා දැනට නැත.

3.1.c. මාර්ගවල පළල සහ දාරය ප්‍රමාණවත් නොවීම

දාරයක් හෝ පයින් යා හැකි ඉඩක් සහිත පාරවල් මහනුවර ඇත්තේ ඉතා සීමිත ගණනකි. උදාහරණයක් වශයෙන් , ජාතික මට්ටමේ මාර්ග වන මහනුවර සිට ජේරාදෙනිය දක්වා ඇති AA001(SBM) සහ මහනුවර සිට කටුගස්තොට දක්වා ඇති AA009 හි ඇතැම් විට ඇත්තේ ඉතා සීමිත ඉඩක් ඇති දාරයන්ය. මෙම මාර්ගවල කොන්ක්‍රීට් හෝ හැරු කාණු ඇතත්, ඒවා කොන්ක්‍රීට් තහඩු වැනි දෙයකින් හරි හැටි වසා නැති නිසා පයින් යන්නන්ගේ ආරක්ෂාවට බලවත් තර්ජනයක් වී ඇත.

මෙම දාරයන්ද බොහෝ විට අතර මහ වෙළඳුන්, සංචාරක වෙළඳුන් සහ අනිකුත් ව්‍යාපාර විසින් අනවසරයෙන් අත්පත් කර ගෙන ඇති අතර, පදිකයින්ට ආරක්ෂා සහිත ඉඩ කඩක් නැති කර තිබේ.

මාර්ගවල දාරයන් නැති කම නිසා, පදිකයින්ට රිය මගට ඇතුළු වන්නට සිදුවන අතර එයින් ආරක්ෂාවට තර්ජනයක්ද වාහන ගමනා ගමන අඩාල කිරීමක්ද සිදුවේ. මෙය එතරම් මුදල් යෙදීමක් නොමැතිව කෙටිකාලීන වශයෙන් විසඳිය හැකි ගැටලුවකි. ඒත් ඒ සඳහා දේශපාලන මූලිකත්වයන්, මනා කළමනාකාරිත්වයන්, පලදායී ලෙස පොලිසියේ ප්‍රවාහන අංශයේ මෙහෙයුමක් අවශ්‍යය.

ඉතා ඉක්මණින් කාණු පිරී යාම, මාර්ග දෙපස ඇවිදීමේ ඉඩ කඩට මෙන්ම රිය මංවල පැවැත්මටද බලපාන සම්බන්ධිත ගැටලුවකි. මීට එක හේතුවක් නම් ඉදිකිරීම් ස්ථානවලින් එකතුවන පස් මාර්ග අවට අනවසරයෙන් දැමීම නිසා වර්ෂාවට සේදී යාමයි. නාගරික කම්කරුවන් මෙම කාණු නිරන්තරව සුද්ධ කිරීම දැකිය හැකි අතර මෙම ක්‍රියාවලදී මග දෙපස ඇවිදින ඉඩකඩටත් හානි සිදුවේ.

මාර්ග ඉංජිනේරුවන් පවසන පරිදි කාර්ථකක් නවත්වා තැබීමට අවම වශයෙන් මීටර් 2.5 ක ඉඩක් අවශ්‍යවේ. මාර්ගය දෙපැත්තේ තබා එක් පැත්තකට නවත්වා තැබීමට තරම් SBM වැනි මහනුවර බොහෝ මාර්ග පළල් නැත. නමුත් ප්‍රවාහන තදබදය වැඩි කරමින්, පිළිවෙලක් නැති අනවසර නවතා තැබීම් සුලභ වශයෙන් දකිය හැක. කෙටි කාලීන විසඳුම නම් මාර්ග අයිතේ වාහන නැවැත්වීම ක්‍රමානුකූලව කිරීමත් පොලීසිය විසින් වාහන නවතා තැබීමේ නීති අකුරටම ක්‍රියාත්මක කිරීමටත්ය. දීර්ඝකාලීන විසඳුම නම් SBM සහ මහනුවර- කටුගස්තොට වැනි කාර්යය බහුල වානිජකරණය වී ඇති මාර්ග දිගේ කුඩා ප්‍රමාණයේ වාහන නවතා තබන ස්ථාන කිහිපයක් ඉදිකිරීමය.

මහනුවර-පේරාදෙණිය (SBM) වැනි ප්‍රධාන මාර්ගවල බාධාවකින් තොරව ප්‍රවාහන ප්‍රවාහයක් ඇති කිරීම සඳහා T-හන්දි (ඝණයා - මුඛ) ප්‍රවේශ (පුලුල් සහ වක්‍ර ප්‍රවේශ) මෙන්ම මත්සංධිවල යා කිරීම් මාර්ග අත්‍යාවශ්‍ය වේ. මහනුවර සමහර මංසන්ධිවල ඝණයා - මුඛ ප්‍රවේශ ඇත. ඒත් බොහෝ විට ඒවා ත්‍රිරෝද වැනි වාහන අක්‍රමවත් ලෙස නවතා තැබීම නිසා අවහිර වී ඇත. තවත් සමහර මාර්ගවල ඝණයා - මුඛ දැනට නැති නිසා අලුතින් ඉදිකිරීමට සිදුව ඇත. ඝණයා - මුඛ ඉදි කිරීම සහ දැනට ඇති ඒවා අවහිර නොවන සේ පවත්වාගෙන යාම අඩු මුදලකින් කළ හැකි කෙටි කාලීන පිළියම් වේ.

3.1.d. හැරවීමේ පටුමන්

සාමාන්‍ය වශයෙන් ශ්‍රී ලංකාවේ මාර්ගවල හැරවීමේ පටුමන් ඉදිකිරීම කෙරෙහි එතරම් අවධානයක් යොමු නොකෙරේ. ඇතැම් අවස්ථාවල ඉඩ මිදිකම මීට ප්‍රායෝගික ගැටළුවක් වී තිබේ. නමුත් WGM පෙන්නුම් කරන පරිදි, ඇති තරම් ඉඩ තිබියදීත් හැරවීම් පටුමන් ඉදි කිරීමට මාර්ග බලධාරීන් උනන්දු වී නැත.

බස් නවත්වන ස්ථාන සහ පදිකයින් මාරු වන ස්ථාන වෙතස් කිරීම, බස් නැවත්වීම් සඳහා දැනට වෙන් කර ඇති ඉඩ හරි හැටි පාවිච්චි කිරීම සහ අලුත් ඒවා ඉදි කිරීම, ප්‍රවාහන තදබදය අඩු කිරීමට ඉවහල් වන අනිකුත්, වියදම් අනවශ්‍ය විසඳුම් වේ.

3.1.e. මාර්ග ඉඩ කඩ අනවසර කටයුතුවලට යොදා ගැනීම

බාධාවකින් තොරව වාහන සහ පදිකයන්ගේ ප්‍රවාහනය අසීරු කරවන අන්දමින් මාර්ග ඉඩ කඩ විවිධ කටයුතුවලට යොදා ගැනීම- විවිධ වෙළඳාම් කටයුතු, වාහන අළුත්වැඩියා, අනවසරයෙන් වාහන නවත්වා තැබීම් (විශේෂයෙන් බස් සහ ලොරි), ගොඩනැගිලි ද්‍රව්‍ය රඳවා තැබීම, ගල්ගොඩ ගසා තිබීම සහ පරණ වාහන අත්හැර දමා තිබීම- ශ්‍රී ලංකාවේ කොතනක් සිදුවන පරිදි මහනුවරද බලවත් ගැටළුවක් වී ඇත. දීර්ඝ කාලීන වශයෙන් මෙම අනවසර මාර්ග රක්ෂිත පාවිච්චි කරන්නන් මාර්ග පුළුල් කිරීමේ ව්‍යාපෘතිවලට ඉමහත් බාධාවක් වන්නේ ඔවුන් බොහෝ විට දේශපාලන උදව් ඇතිව තම බලයෙන් අල්ලා ගෙන සිටින ඉඩම් ප්‍රමාණයට ස්ථිර අයිතිවාසිකම් ඉල්ලන බැවිනි.

3.1.f. මාර්ග රක්ෂිත නීති කඩ කරමින් කරන ඉදි කිරීම්

පහත දක්වෙන 3.3 වගුවෙන් පෙන්නුම් කෙරෙන්නේ මාර්ගයක් අසල ඉදි කරන ඕනෑම ගොඩනැගිල්ලක් සහ එම මාර්ගයේ මධ්‍යස්ථය අතර තිබිය යුතු අවම දුර ප්‍රමාණයයි. මෙම දුර මාර්ගයේ ශ්‍රේණිය අනුව වෙනස්වේ.

වගුව 3.3: මාර්ග මධ්‍යස්ථයේ සිට ගොඩනැගිල්ලකට තිබිය යුතු අවම දුර

මාර්ගයේ ශ්‍රේණිය	දුර
A	මීටර්15 (අඩි50)
B	මීටර්12 (අඩි 40)
C	මීටර්7.2 (අඩි 25)

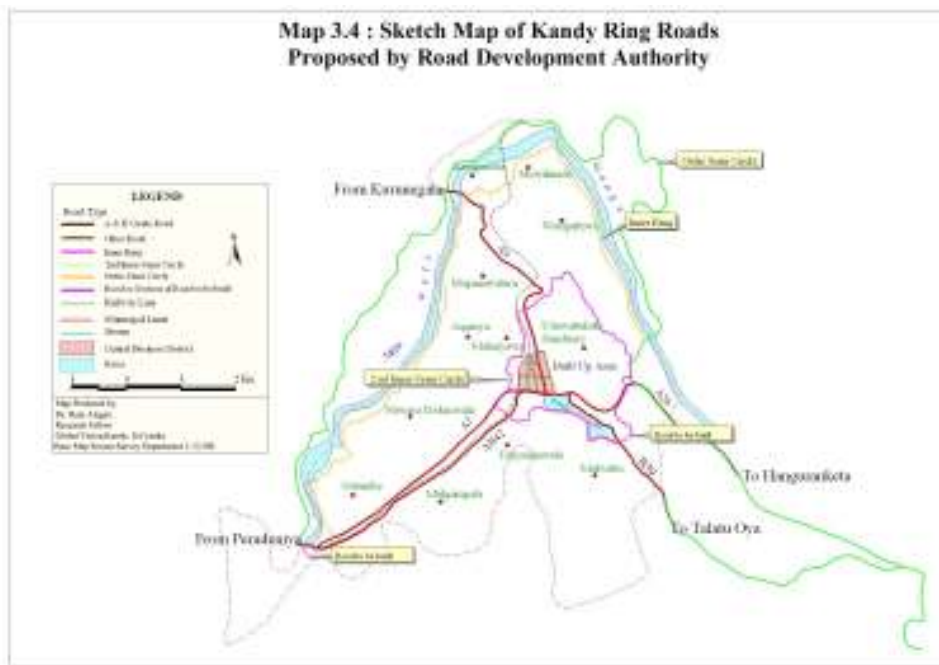
මූලාශ්‍රය: RDA, දෙපසටම යා හැකි මාර්ග ආඥා පනත

ශ්‍රී ලංකාව පුරාම කිසිම දැනුම්දීමකින් තොරව මෙම නීතිය කඩකරන අතර ඊට කදිම නිදසුන් රාශියක් මහනුවර ඇත. මේවා සංඛ්‍යාවෙන් විස්මිතය. ඊට අමතරව සමහර නීති කඩන්නන් ජාතික වශයෙන් ප්‍රසිද්ධ වානිජ ආයතන හෝ “වැදගත්” ප්‍රාදේශීය ව්‍යාපාරයන්ය.

1. මාපනාවතුර පාර(දිග - කි.මී 2.4 , පළල -මීටර් 4.0 පමණ)
2. පොල්ගොල්ල බැම්ම සහ ඩේවි පාර හරහා පොල්ගොල්ලේ සිට මහනුවර දක්වා පුරුක (දිග - කි.මී 4.5 , පළල - මීටර් 4.5 පමණ)
3. දුටු ගැමුණු මාවත (දිග - කි.මී 1.7, පළල - මීටර් 7.0 පමණ)
4. රජපිහිල්ල මාවත (දිග - කි.මී 2.5, පළල - මීටර් 5.0 පමණ)
5. විහාර මාවත (දිග - කි.මී 1.5, පළල - මීටර් 3.5 පමණ)
6. ජෙරාදෙතිය-හඳුමඵව-කඳුගස්කොට පාර (දිග- කි.මී 6.0 , පළල- මීටර් 7.0 පමණ)
7. හල්මඵව-බරගම පාර (දිග - කි.මී 5.76 , පළල - මීටර් 5.0 පමණ)

3.2.d. විභයක් ඇති කවාකාර මාර්ග

සිතියම 3.4: මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය යෝජනා කර ඇති මහනුවර කවාකාර මාර්ගවල දළ සිතියම



දීර්ඝ කාලීන විසඳුමක් වශයෙන් අභ්‍යන්තර කවාකාර මාර්ගය, දෙවෙනි අභ්‍යන්තර අර්ධ කවාකාර මාර්ගය, සහ බාහිර අර්ධ කවාකාර මාර්ගය වශයෙන් කවාකාර මාර්ග ජාලයක් (සිතියම 3.4) RDA විසින් යෝජනා කර ඇත. හන්තන - උඩුවෙල මාර්ගය සහ සම්බෝධි මාවත යා කරමින් මීටර් 500ක පමණ යා කිරීම් හරහා අභ්‍යන්තර කවාකාර මාර්ගය නිම කිරීම සඳහා හඳුනාගෙන ඇති අනිකුත් සියලු මාර්ග දනටත් ඇත. දෙවෙනි අභ්‍යන්තර කවාකාර මාර්ගය සහ බාහිර කවාකාර මාර්ගය, කවාකාර කිරීම භෞතික අවහිරතා (ප්‍රධාන වශයෙන් හන්තන කඳු වැටිය) නිසා කිරීමට ඉතා අසීරු දෙයක් වී ඇත. මෙම කවාකාර මාර්ග එක් කරන මාර්ග ගණනාවක් මෙම යෝජනාවලියෙන් හඳුන්වාදී ඇත.

3.3. ගැටළු - විසඳුම් වගුව

අවසාන වශයෙන් මාර්ග ජාලය පදනම් කරගෙන ගැටළු - විසඳුම් වගුවක් අප විසින් පිළියෙල කර ඇත. (වගුව 3.4). මෙම පරිච්ඡේදයේදී සාකච්ඡා කරන ලද ප්‍රධාන ගැටළු, ඒවාට මූලික වන හේතු, දිය හැකි විසඳුම්, සහ වගකියයුතු අදාල ආයතන මෙම වගුවෙන් පෙන්වා දී තිබේ.

**වගුව 3.4: මාර්ග ජාලය: ගැටළු විසඳුම් වගුව
(ST කෙටිකාලීන; M/LT මධ්‍ය සහ දීර්ඝකාලීන)**

ගැටළුව	ගැටළුවට හේතුව	විසඳුම	විසඳුමට වග කිව යුතු ආයතනය
<p>1. අයහපත් මාර්ග පෘෂ්ඨ සහ කිරු</p>	<p>1.1. මුදල් හිඟ කම</p>	<p>1.1. අමතර මුදල් සොයන අතරේ දැනට ඇති මුදල් වඩා හොඳින් භාවිතා කිරීම (S/M/LT)</p>	<p>1.1 මධ්‍යම රජයෙන් අමතර මුදල් ඉල්ලීම, රේඛීය ආයතන - RDA, CPC සහ KMC සම්බන්ධීකරණය වැඩි දියුණු කර ගනිමින් දැනට ඇති මුදල් වඩා කාර්යක්ෂමව කළමනාකරනය කර ගැනීම</p>
	<p>1.2. දුර්වල ඉදි කිරීම් 1.3. ජල අපවහනය ප්‍රමාණවත් නොවීම</p>	<p>1.2 සහ 1.3 තාක්ෂණික මාර්ග සැලසුම් සහ ජල අපවහන පද්ධති වැඩි දියුණු කිරීම, වැඩියෙන් මුදල්, වඩා යහපත් කළමනාකරණය, දූෂිත පිළිවෙත් නැති කිරීම, සහ ප්‍රමිති අනුකූලතාවය තහවුරු කිරීම සඳහා මනා අධීක්ෂණය (M/LT)</p>	<p>1.2 සහ 1.3 RDA, CPC සහ KMC; (අතපසු කිරීම් වලට වගකිවයුතු නිලධාරීන්ට විරුද්ධව ක්‍රියා කිරීම, දූෂණ වැලකීම සඳහා අල්ලස් කොමිසමේ ආධාරය)</p>
	<p>1.4. වැඩි බර පැවැත්වූ ලොරි</p>	<p>1.4. නීතිය ක්‍රියාත්මක කිරීම (ST)</p>	<p>1.4. පොලීසිය, RDA සහ CPC</p>
	<p>1.5 උපයෝගිතාවයන් සඳහා කැනීම</p>	<p>1.5a ආයතන අතර වඩා හොඳ සම්බන්ධතාවය (ST) 1.5b. කැනීම් කළ ස්ථාන හොඳින් පිරවීම (ST)</p>	<p>1.5a සහ 1.5b RDA, CPC, KMC, CEB, SLT, NWSDB</p>
	<p>1.6. කාණු පිරි යන නිසා උතුරා යන ජලයෙන් මාර්ගයට හානි වීම</p>	<p>1.6. කාණු පස් පාර අයිනේ දමා යෑම තහනම් කිරීම සහ වැඩිපුර ඇති පස් ඊට සුදුසු ස්ථානවලට ගෙන ගොස් දැමීමට ඉදි කරන්නන් හට බල කිරීම (ST)</p>	<p>1.5c. KMC සහ උපයෝගිතා සමාගම් - CEB, SLT, NWSDB, 1.6. KMC</p>

<p>2. මාර්ග පලල අඩු කම (විශේෂයෙන් CPC සහ KMC භාරයේ ඇති මාර්ග)</p>	<p>2.1 මාර්ග ඉදිකරන ලද්දේ ප්‍රවාහන ඝනත්වය අඩුව තිබූ කාලයේදීය.</p> <p>2.2. මාර්ග පුළුල් කිරීම සඳහා වෙන් කර ඇති ඉඩම් බලෙන් අත් පත් කර ගැනීම</p> <p>2.3. මාර්ග මධ්‍යස්ථයේ සිට අවම දුර නොතබා නීතිය කඩ කිරීම</p> <p>2.4. සැලසුම් වල අඩු ලුහුඬු කම් සහ දුර්වල කළමනාකරණය</p> <p>2.5. මුදල් හිඟ කම</p>	<p>2.1a. මාර්ග පලක් කිරීමට සුදුසු ඉඩම් තිබේ නම් ඒවා පවරා ගැනීම (M/LT)</p> <p>2.1b. ඉඩම් නැත්නම් විකල්ප මාර්ග සංවර්ධනය (M/LT)</p> <p>2.2. නීති ක්‍රියාත්මක කිරීම (ST)</p> <p>2.3. නීතිය ක්‍රියාත්මක කිරීම (ST)</p> <p>2.4. වඩා හොඳ සැලසුම් සහ ශක්තිමත් කළමනාකරණය (M/LT)</p> <p>2.5. ප්‍රමුඛතා හඳුනාගත් සැලසුමකට අනුව මුදල් වෙන් කිරීම සහ දේශීය විදේශීය ආධාර වලින් මුදල් ලබා ගැනීම (S/M/LT)</p>	<p>2.1a සහ 2.1b. RDA, CPC සහ UDA</p> <p>2.2 RDA, UDA, CPC සහ KMC</p> <p>2.3. RDA, UDA, CPC සහ KMC</p> <p>2.4. RDA සහ CPC</p> <p>2.5. මුදල් අමාත්‍යාංශය, RDA සහ CPC</p>
<p>3. පයින් යෑමට ඇති ඉඩ මදිවීම (පදික වේදිකා සහ මාර්ග තීරු)</p>	<p>3.1. කොන්ක්‍රීට් තහඩු වලින් කාණු නොවැසීම ඇතුළු පදික වේදිකා නිරතුරුව අලුත් වැඩියා නොකිරීම</p> <p>3.2. වෙළඳුන් සහ අනිකුත් අය විසින් පදික වේදිකාව බලෙන් අල්ලාගෙන සිටීම</p> <p>3.3. මාර්ග තීරු සහ පදික වේදිකාවල වාහන නවතා තැබීම නිසා පදිකයින්ට මාර්ගයේ ඇවිදීමට සිදුවීම</p>	<p>3.1. අලුත්වැඩියා වලට සහ හරි හැටි අධීක්ෂණවලට වැඩිපුර මුදල් ලබාදීම (ST)</p> <p>3.2. නීතිය ක්‍රියාත්මක කිරීම (ST)</p> <p>3.3a. වාහන නවත්වා තැබීම ක්‍රමානුකූලව කිරීම - හැකි සෑම තැනකම ද්විත්ව කභ ඉරි යොදා ගැනීම (ST)</p> <p>3.3b. ඉතා සුදුසු සෑම ස්ථානයකම කුඩා ප්‍රමාණයේ වාහන ගාල් ඇති කිරීම (LT)</p>	<p>1. KMC</p> <p>2. පොලීසිය සහ KMC</p> <p>3.3a. KMC, පොලීසිය සහ RDA</p> <p>3.3b. CPC සහ RDA උදව් සහිතව KMC</p>
<p>4a. ඝණයා-මුඛ සහිත මං සන්ධි නැති කම</p>	<p>4a.1. මාර්ගයට වෙන් කර ඇති ඉඩ බලෙන් අල්ලා සිටීම</p> <p>4a.2. ඉඩම් නැති කම සහ ඉඩම් පවරා ගැනීමට ඇති අසීරුතා</p>	<p>4a1. ඉදිරියේදී බලහත්කාරයෙන් අත් කරගැනීම වලක්වා ගැනීම (ST) සහ එසේ අත් කර ගෙන ඇති අය ඉවත් කිරීම (M/LT)</p> <p>4a.2. ඉඩම් අත්පත් කර ගැනීම (M/LT)</p>	<p>4a.1. RDA, KMC, CPC, UDA සහ පොලීසිය</p> <p>4a.2. RDA, KMC, CPC, UDA සහ පොලීසිය</p>

4b. නීති විරෝධී ලෙස වාහන නැවැත්වීමෙන් දැනට ඇති සන්ධාන-මුඛ මංසන්ධි අවහිර වී තිබීම	4b.1. නීති විරෝධී ලෙස නවත්වා තබාමට බොහෝ විට ක්‍රී රෝද වගකිවයුතු වේ.	4b.1. නීතිය ක්‍රියාත්මක කිරීම සහ වාහන නවත්වා තබාමට නිශ්චිත ස්ථාන ඇති කිරීම (S/MT)	4b.1. RDA, KMC, CPC, UDA සහ පොලීසිය
5. හැරවීම් පටු මාර්ග හිඟ කම	5.1 මාර්ගවල පළල මදි කම 5.2. හැරවීම් පටු මාවත් ඇති කිරීම සඳහා දැනට ඇති මාර්ගවල පළල ප්‍රමාණය යොදා නොගැනීම	5.1. ඉඩම් සහ අනෙකුත් සම්පත් ඇත්නම් මාර්ග පළල් කිරීම. (උදා. විලියම් ගොපල්ලව මාවත) (M/LT) 5.2. මාර්ග නිර්මාණ වැඩි දියුණු කිරීම (M/LT)	5.1 පොලීසියේ උදව් ඇතිව RDA සමග KMC 5.2 පොලීසියේ උදව් ඇතිව RDA සමග KMC
6. ගුවන් පාලම් /ඉස්සු වට රවුම් හිඟ කම	6.1. සැලසුම් මදි කම සහ මුදල් හිඟ කම	6.1. මහනුවර ප්‍රධාන තැපැල් කාර්යාලය අසල ඉස්සු මං සන්ධියක් ගැන ඇති යෝජනාව අවධානයට යොමු කිරීම (M/LT)	6.1.RDA, CPC සහ KMC
7. පාර හරහා යද්දී පදිකයින්ගේ ආරක්‍ෂාව මදි කම	7.1.ප්‍රවාහන වේගය වැඩි කම	7.1a. වේග සීමා ක්‍රියාත්මක කිරීම(ST) 7.1b ගුවන් පාලම් කිහිපයක් ඉදි කිරීම RDA හි දැනට ඇති යෝජනාවයි. (S/MT) 7.1c. වඩාත් හොඳ විකල්පයක් වශයෙන් උමං මං අවධානයට යොමු කිරීම (S/MT)	7.1a පොලීසිය 7.1b සහ 71c . RDA, CPC සහ KMC
8. මාර්ග සංවර්ධනය සඳහා ඇති දුර්වල ඒකාබද්ධ සැලසුම්	8.1.අන්තර්-ආයතන සම්බන්ධීකරණ දුර්වලතා	8.1. මෙම වාර්තාවේ අවසන් පරිච්ඡේදයේ යෝජනා කර ඇති නව ආයතනික ව්‍යුහයක් ඇති කිරීම පිළිබඳව අවධානය යොමු කරන අතරම KMC ප්‍රවාහන උපදේශාත්මක කමිටුව පණ ගැන්වීම (ST)	8.1. KMC, RDA, SLT සහ අනිකුත් අයතන සමඟ සහයෝගයෙන් CPC
9. හොඳ හා කිරීම් මාර්ග සහ මහ හැර යන මාර්ග හිඟ කම	9.1. ඒකාබද්ධ මාර්ග සංවර්ධන සැලසුම්කිරීමේ දුර්වලතා	9.1පළමු පියවර වශයෙන් KMC ප්‍රවාහන උපදේශාත්මක කමිටුව පණ ගැන්වීම (ST); විධායක බල තල සහිතව මහනුවර සංක්‍රමණ අධිකාරියක් වැනි ආයතනයක් පිහිටු වීම (MT)	9.1 CPC, KMC, RDA, UDA. පොලීසිය සහ අනිකුත් ආයතන

		9.2. මෙම වාර්තාවේ හඳුනාගෙන ඇති කවාකාර මාර්ග/ මග හැර යන මාර්ග සංවර්ධනය කිරීම (M/LT)	9.2 RDA
10. කවාකාර (මුදු) මාර්ග නැති කම	10.1. සැලසුම් උනන්දු සහ මුදල් හිඟ කම	10.1 අභ්‍යන්තර කවාකාර මාර්ගයක්, දෙවෙනි අභ්‍යන්තර කවාකාර මාර්ගයක් සහ බාහිර අර්ධ කවාකාර මාර්ගයක් යෝජනා වන RDA යෝජනාව අවධානයට ලක් කිරීම. (M/LT)	10.1.CPC, RDA, KMC අදාළ ප්‍රාදේශීය සභා

4. මහනුවර ප්‍රවාහන ප්‍රවාහය

4.1 හැඳින්වීම

මෙහිදී ප්‍රවාහන ප්‍රවාහය යනුවෙන් අර්ථ දැක්වෙන්නේ, එක් අන්තයකින් මෝටර් සයිකල්, ස්කූටර් සහ ත්‍රී රෝද රථ වල සිට අනික් අන්තයෙන් විශාල “මල්ටි ඇක්සල්” ට්‍රැක් රථ සහ බස් රථද ඒ අතරතුරට වැටෙන විවිධ මාදිලියේ රථ වාහනද ඇතුළු සියළුම වර්ගවල මෝටර් රථ වාහන ඇතුළු වීම සහ පිටවීමයි.

මහනුවර දෙසට හා පිටතට " උච්චතම පැය" තුළදී ගමන් කිරීමේදී රිය පදවන්නන්, බස් මගීන් සහ අනිකුත් උදවියට මුහුණ පාන්නට වන ඉමහත් තද බදය, මහනුවර ප්‍රවාහන පරිමාව/ ප්‍රවාහය සමාලෝචනය කිරීමට ප්‍රධාන වශයෙන් හේතු විය. අවාසිදායක කරුණු රාශියක් මෙහිදී ඉස්මතු වී ඇත. වඩාත් ඵලදායී අන්දමින් යොදා ගත හැකි කාලය මහජනතාවට මහා මාර්ගවලදී අපතේ හැරීමට සිදුවී තිබේ. එක තැනම නවත්වා ඇති සහ සෙමින් පදවන වාහන යම් දුරක් යෑම සඳහා වඩාත් පෙට්‍රල් ක්‍ෂය කරන අතරම වායු දූෂනයන්ද වැඩි කරයි. ඊට අමතරව, එය වාහන එහා මෙහා යන කාලයද වැඩි කරයි. ප්‍රමාද වීම වැඩි වීම හේතුවෙන් ඉක්මන් දුර යෑම සඳහා පැයක් තුළ අවශ්‍ය බස් රථ ගණන වැඩි වන නිසා විශේෂයෙන්ම මෙය බස් සේවාවන්ටද අහිතකර ලෙස බල පායි. මෙය දුලභ ප්‍රාග් ධනය නාස්ති කරන අතර මහජනතාව දෝෂාරෝපණය කරන අන්දමින් බස් සේවයද දුර්වල කරයි.

ප්‍රවාහන ප්‍රවාහ සම්බන්ධයෙන් පහත දැක්වෙන කරුණු අපි සමාලෝචනය කළෙමු.

දෛනික ප්‍රවාහන පරිමාව

- ප්‍රවාහන ප්‍රවාහය තුළ වාහන වර්ග
- ප්‍රධාන පිවිසුම්/පිටවන මාර්ග දිගේ නගරයට ඇතුළු වීමට සහ ඉන් පිටවීමට ගතවන කාලය
- ප්‍රවාහනයේ ගමනාරම්භය සහ ගමනාන්තය

මහනුවර මධ්‍යම ව්‍යාපාර දිස්ත්‍රික්කයට (CBD)-සිතියම 3.1) ප්‍රවේශ වීමට ප්‍රධාන ස්ථාන පහක් ඇත. එයින් එකක් වන්නේ කොළඹ- මහනුවර මාර්ගයේ සහ මහනුවර - නුවරඑළිය මාර්ගයේ ප්‍රවාහනය ඇතුළු වන ස්ථාන වන නිරිත දිග පිහිටි පේරාදෙණියයි. දෙවැන්න නම් කුරුණෑගල සහ මාතලේ සිට පැමිණෙන ප්‍රවාහන ඇතුළු වන උතුරෙන් පිහිටි කඩුගස්කොටයි. හගුරන්කෙත, තෙල්දෙණිය, දිගන සහ ලේවැල්ල සිට පැමිණෙන ප්‍රවාහනය ඇතුළුවන ස්ථානය බුවලිකඩයි. නැගෙනහිරින් පිහිටි තලාකුමය දෙසින් එන ප්‍රවාහන ඇතුළුවන ස්ථානය අම්පිටියයි. දකුණු දෙසින් පිහිටි හන්නානෙන් ඇතුළු වන්නේ උඩුවෙල සිට පැමිණෙන ප්‍රවාහනයයි.

මෙම ඇතුල් වෙන ස්ථාන අධ්‍යයනය කිරීමෙන් KMC සීමාවේ වට පිටාවෙන් සහ නාගරික සීමාවට පිටත ප්‍රවේශවලින් නගරයට ඇතුල් වන ප්‍රවාහන අසු කර ගත හැක. ඇතුල් වන ප්‍රමාණයෙන් සැලකිය යුතු කොටසක් KMC ප්‍රදේශය තුළින්ම ජනිත වන බව පැහැදිලිය. මෙම ප්‍රවාහනය අසු කර ගැනීම සඳහා දත්ත සමීක්ෂණ සැලකිලිමත්ව නිර්මාණය කරන ලදී.

4.2. ශක්‍ය ගමීකරණ

ප්‍රවාහන ප්‍රවාහ අධ්‍යයනය උදෙසා ප්‍රමාණාත්මක දත්ත රැස් කිරීම සඳහා අපි පහත සඳහන් සමීක්ෂණ කළෙමු.

- ප්‍රවාහන පරිමා සමීක්ෂණ භයක්
- ගමන් - වේලා සමීක්ෂණ භයක්
- ගමනාරම්භ -ගමනාන්ත සමීක්ෂණ පහක්

4.2.a. ප්‍රවාහන පරිමා සමීක්ෂණ

වගුව 4.1 සහ ප්‍රස්ථාර 4.1 සහ 4.2 න් සාරාංශ කර ඇත්තේ ප්‍රවාහන පරිමා සමීක්ෂණ ප්‍රතිඵලයි.

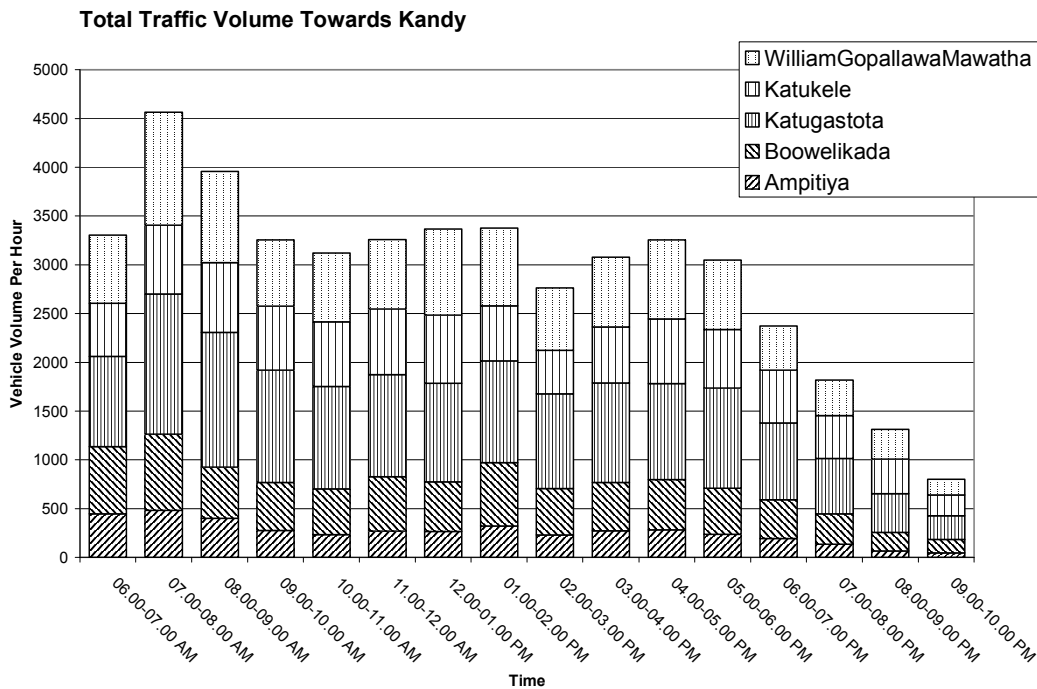
වගුව 4.1

මහනුවර නගරය තුළට සහ ඉන් පිටතට ප්‍රවාහනය

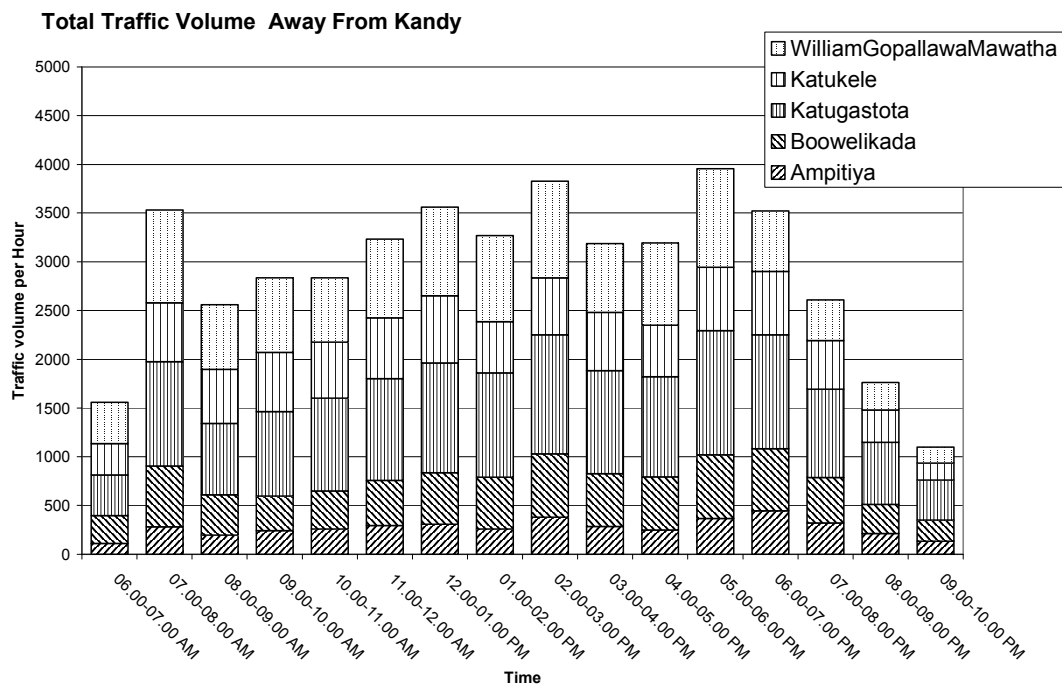
මෙම වගුවේ දැක්වෙන්නේ උදේ 6.00 සිට සවස 7.00 දක්වා නගරයට ඇතුළු වන හා පිටවන ශුද්ධ ඉතුරුවයි

වේලාව	6 - 7 උදේ	7 - 8	8 - 9	9 - 10	10 - 11	11 - 12	12 - 1 සවස	1 - 2	2 - 3	3 - 4	4 - 5	5 - 6	6 - 7
ඇතුල්වීම	3303	4563	3956	3257	3121	3258	3368	3378	2762	3076	3255	3049	2372
පිටවීම	1557	3532	2560	2836	2834	3233	3562	3270	3828	3187	3193	3956	3521
ඇතුල්වීම/ පිටවීම ප්‍රවාහනය + හෝ -	+1746	+1031	+1396	+421	+287	+25	-194	+108	-1066	-111	+62	-907	-1149
සමුච්චිත ඵකතුව	1746	2777	4173	4594	4881	4906	4712	4820	3754	3643	3705	2798	1649

ප්‍රස්ථාර 4.1: මහනුවර ප්‍රධාන ප්‍රවේශ මාර්ගවලින් පැයකට නගරයට ඇතුළුවන දෛනික වාහන ප්‍රවාහන පරිමාව - ජූලි -2007



ප්‍රස්ථාර 4.2: මහනුවර ප්‍රධාන ප්‍රවේශ මාර්ගවලින් නගරයෙන් පිට වන දෛනික වාහන ප්‍රවාහන පරිමාව-ජූලි 2007



ඉහත කී කරුණු පදනම් කරගෙන පහත දැක්වෙන නිගමන වලට එළඹීමට හැක:

- සාමාන්‍යයෙන් වැඩ කරන දිනක නගරයට ඇතුල්වන සහ ඉන් පිටවන සාමාන්‍ය දෛනික ප්‍රවාහන පරිමාව (ADT) 50,000 ක ප්‍රමාණ වේ.
- බොහෝ ප්‍රවාහන ප්‍රවාහ වන්නේ විලියම් ගොපල්ලව මාවත (WGM) , සිරිමාවෝ බණ්ඩාරනායක මාවත (SBM) සහ කටුගස්තොට පාර යන මාර්ග තුන දිගේය. බොහෝ වාහන තද බදයන් ඇති වෙන්නේත් මෙම මාර්ගවල වන අතර ඉහුන් SBM සහ කටුගස්තොට පාර විශේෂ තැනක් ගනී.
- ඇතුල් වන වාහන තදබද කාලය: පෙරවරු 7.00 සිට පෙරවරු 8.00 දක්වා කාලය මහනුවරට වාහන ඇතුල්වන පරිමාවේ උච්චතම පැයයි. මෙම කාල පරාසය තුළදී 4,000 කට මදක් වැඩි වාහන සංඛ්‍යාවක් නගරයට ඇතුළුවේ. වාහන 4,000 ක පමණ ඇතුල් වන පෙ.ව 8.00 සිට පෙ.ව. 9.00 දක්වා කාලය ඊළඟ උච්චතම පැය වේ. උදේ 7.00 සිට 8.00 දක්වා තද බදය ඇති පැය සෑම මාර්ගයකම දකිය හැක.
- සමස්ථයක් වශයෙන් නගරයට ඇතුල් වන මුළු ප්‍රවාහන පරිමාව අනුව, පෙ.ව. 6.00 සිට පෙ.ව 7.00 හෝ පෙ.ව. 9.00 සිට ප.ව 2.00 සහ ප.ව. 3.00 සිට ප.ව. 6.00 දක්වා කාලයද තද බදය බහුල වේලාවන්ය. මෙම සෑම කාලාන්තරයක් අතරම වාහන 3,000 සිට 3,300 පමණ ප්‍රමාණයක් නගරයට ඇතුළුවේ. පෙ.ව. 9.00 සිට ප.ව. 2.00 දක්වා මහනුවර දකින්නට ලැබෙන ඉහළ මට්ටමේ ස්ථායී ප්‍රවාහන පරිමාව කටුගස්තොටින් සහ කටුකැලෙන් (SBM සහ WGM) ගලා එන වාහන ප්‍රවාහය නිසා ඇතිවේ.
- වාහන 4,000ක් පමණ නගරයෙන් පිටවන ප.ව. 5.00 සිට ප.ව. 6.00 දක්වා කාලය පිටවීමේ ප්‍රධාන තද බද කාලයයි. සංඛ්‍යාවෙන් මීට ආසන්න වාහන 3,800 පමණ පිට වන ප.ව. 2.00 සිට ප.ව. 3.00 දක්වා කාලය ඊළඟ තද බද කාලයයි. සියලුම පිටවන ස්ථාන වල මෙම රටාව දක ගත හැක.
- මහනුවරින් පිටවන ප්‍රවාහනවලට උදේ 7.00 සිට 8.00 දක්වා සුළු තදබදයක් ඇති පැයකි. සෑම පිටවන ස්ථානයකටම මෙම රටාව පොදුවේ. සාමාන්‍ය වශයෙන්, පෙ.ව. 11.00 සිට ප.ව. 7.00 දක්වා නගරයෙන් පිටතට ස්ථායී ලෙස ප්‍රවාහනය සිදුවේ. සාමාන්‍ය වශයෙන්, ඉහත කී තද බද වෙලාව හැර, මෙම රටාව සෑම පිටවන ස්ථානයකටම පොදුවේ.
- සාමාන්‍ය කාරයක් හෝ වෑන් එකක් ගන්නා ඉඩ ප්‍රමාණයට වඩා දෙකුම් ගුණයක් ඉඩ ගන්නා නමුදු බස් රථ වග කිය යුතු වෙන්නේ මුළු ප්‍රවාහන පරිමාවෙන් 11% ප්‍රමාණයකටය. ත්‍රී රෝද රථ (TWs) ප්‍රවාහන පරිමාවෙන් 22% කි. TW කාරයකට වඩා මදක් අඩු ඉඩක් ගනී. මහනුවරට පැමිණෙන වෑන් වලින් ඉහළ ප්‍රතිශතයක් පාසල් ළමුන් ප්‍රවාහනයේ යෙදී සිටී.
- මහනුවර මුළු ප්‍රවාහනයෙන් 10% ක් පමණ වාහන ලොරි සහ කන්ටේනර් රථද අනිකුත් වෑන් මෙන්ම පෙ.ව. 6.00 සිට ප.ව. 7.00 දක්වා නගරයට ඇතුළුවේ. එවැනි ප්‍රවාහන විධිමත්ව හැසිරීමක් දැනට නැත
- අදාළ පාර්ශව සමඟ පැවැත්වූ උපදේශාත්මක සාකච්ඡා වලදී පෙනී ගියේ බස් රථවලින් ඇති කරන තද බදය පිළිබඳ “ගැටළු” ගැන මහජනතාව මෙන්ම නිලධාරීන්ද අවධානය යොමු කරන බවය. චීනය නොපිළිපදින බස් රියදුරන් ගැන සහ ප්‍රධාන බස් නැවතුම් පොලවල තදබදය ගැන ඇති පැමිණිලි සාධාරණය. නමුත් අපගේ ප්‍රවාහන ගණන් ගැනීම් වලට අනුව මගීන් තුනෙන් දෙකක් පමණ ප්‍රවාහනය කරන බස් රථ වග කිව යුතු වන්නේ, මුළු ප්‍රවාහනයෙන් 11%කට පමණකි.
- අනික් අතට, මහනුවර නගර ප්‍රවාහනයෙන්, 40% පමණ වන කාර් සහ වෑන්, මගීන් ප්‍රවාහනය කරන්නේ 25% පමණකි. මෙම සංඛ්‍යාවට අනුව පෙනී යන්නේ මහනුවර ප්‍රවාහන තද බදයට දීර්ඝකාලීන විසඳුම් සෙවීමේදී පොදු ගමනා ගමන ක්‍රමවලට මූලිකත්වය දිය යුතු බවයි.
- ත්‍රී රෝද රථ මුළු ප්‍රමාණයෙන් 25%ක් පමණ වන අතර මගීන් ප්‍රවාහනය කරන්නේ 2% හෝ 3%ක ප්‍රමාණයකි. බයිසිකල්, මහනුවර ජනප්‍රිය ගමනා ගමන ක්‍රමයක් නොවේ.

4.2.b. ගමන් වෙලා සමීක්ෂණ

කලබලකාරී වෙලාවන්වලදී ඉමහත් ලෙස තදබදයක් ඇතිවන, ගැටලු සිට SBM හි හින්දු කෝවිල දක්වා (පේරාදෙණිය පාරේ) අප පර්යේෂකයින් එකතු කරන ලද ගමන් වෙලා තොරතුරු 4.2 වගුවෙන් පෙන්නුම් කෙරේ. සියලුම ප්‍රධාන ප්‍රවේශ මාර්ගවලට අදාළ මෙවැනි දත්ත අප සතුව ඇතත් පවතින තත්වය ගැන යම් අදහසක් ගැනීම සඳහා මෙහි පෙන්නුම් කර ඇති ප්‍රමාණය සෑහේ.

සාමාන්‍යයෙන්, කලබල කාරී වේලාවන් වන උදේ (පෙ.ව. 7.00 සිට පෙ.ව. 9.00) සහ අපර භාග (ප.ව. 2.00 සිට ප.ව. 5.00) අතර ප්‍රවාහන වේගය අඩුවේ.

තද බඳ වෙලාවන්හිදී අඩුම සාමාන්‍ය වේගය පැයට කි.මී. 21 පමණද, අනික් වේලාවන්දී පැයට කි.මී. 40 පමණද වන ගැටඹේ - මහනුවර මාර්ගයේ (WGM) සාධාරණය කළ හැකි තරමේ බාධා රහිත ප්‍රවාහන ප්‍රවාහක ඇත. මීට භාක් පසින්ම වෙනස් අන්දමින් එම ස්ථාන දෙක අතරම, SBM හි තද බඳ වෙලාවන් වන ප.ව. 2.00 සට ප.ව. 3.00 තුළදී නගරය දෙසට එන වේගය පැයකට කි.මී. 7 පමණ දක්වාත්, නගරයෙන් ඉවත්ව යන වේගය පැයට කි.මී.11 පමණ දක්වාත් අඩුවේ. මධ්‍යන්තයේ තදබඳවෙලාවන්හිදී කටුගස්කොට - මහනුවර අතර ගමන් වේගය සාමාන්‍යයෙන් පැයට කි.මී. 8ක් පමණ වේ. නන්තරම්පොක සහ ලේවැල්ල සිට මහනුවර නගරය දක්වා ප්‍රවාහනයේ ප්‍රධාන ගැටලුව නම්, අවසාන කි.මී. 1.5 වන මහනුවර වැව රවුමේදී අපරභාගයේදී තද බඳ වේලාවන් තුළ වේගය පැයට කි.මී. 10ක් තරමට අඩු වීමය.

අපගේ ගණනයන්ට අනුව, මහනුවර ප්‍රවාහන ප්‍රමාද හේතුවෙන් කාලය නාස්තිවීම නිසා වැඩ කරන දිනකට රුපියල් 500,000 සිට රුපියල් 1,000,000 අතර මුදලක් මහජනතාවට නැතිවී යයි. ඉන්දන නාස්තිය සහ කාබන් පිටවීම නිසා සිදුවන පරිසර හානිය මෙහිදී ගණන් ගෙන නැත. මේ අනුව, වාර්ෂික නාස්තිය රුපියල් මිලියන දහස් ගණනක් විය හැක.

වගුව 4.2: පේරාදෙණිය - මහනුවර සහ මහනුවර - පේරාදෙණිය ගමන් වේලාව

මාර්ගය/ දිසාව /ගමන් යන වේලාව	කොටස	මීටර් වලින් දුර	ගමනට ගතවන කාලය (මිනිත්තු / තත්පර)			වේගය: පැයට කි.මී.		
			සාමාන්‍ය,	අවම,	උපරිම	සාමාන්‍ය,	අවම,	උපරිම
පේරාදෙණිය-මහනුවර (SBM) පෙරවරු 9 සිට 10 පස්වරු 2 සිට 3	ගැටඹේ සිට හින්දු කෝවිල	3,950	15.32 32.10	11.36 18.58	29.26 46.01	15 7	8 5	20 13
මහනුවර - පේරාදෙණිය (SBM) පෙරවරු 6 සිට 7 පස්වරු 2 සිට 3	හින්දු කෝවිලේ සිට ගැටඹේ	3,950	10.00 22.52	4.32 7.45	18.43 28.56	24 11	13 8	55 30
පේරාදෙණිය -මහනුවර (WGM) පෙරවරු 8 සිට 9 පස්වරු 2 සිට 3	ගැටඹේ සිට මහනුවර රෝහල් හන්දිය	3,400	5.59 9.41	3.34 6.46	9.40 11.54	34 21	21 16	58 42
මහනුවර - පේරාදෙණිය (WGM) පෙරවරු 6 සිට 7 පස්වරු 2 සිට 3	මහනුවර රෝහල් හන්දියේ සිට ගැටඹේ	3,400	5.16 9.07	3.13 6.46	11.57 11.54	38 22	16 16	38 42
කටුකැලේ - මහනුවර (SWRDB Maw.) පෙරවරු 8 සිට 9 පස්වරු 1 සිට 2	උසස් බාලිකා විදුහලේ සිට කැපැල් කන්තොරුව	850	3.22 10.05	2.14 7.36	4.37 13.47	15 5	11 4	23 7

මූලාශ්‍රය: පර්යේෂණ ව්‍යාපෘති සමීක්ෂණය: ඔක්තෝබර්, 2007

4.2.c. ගමනාරම්භ - ගමනාන්ත සමීක්ෂණ

4.3 වගුව පර්යේෂකයින් විසින් කරන ලද ගමනාරම්භ - ගමනාන්ත සමීක්ෂණයේ සාරාංශයකි.

වගුව 4.3: මහනුවර ප්‍රවාහන ගමනාරම්භ- ගමනාන්ත සමීක්ෂණය, නොවැම්බර් 2007

ලගා වූ දිශාව	සමීක්ෂණය සඳහා නැවැත් වූ මුළු ගණන	නගරාන්තයට පෙර නැවැත්වූ ගණන	නගරය හරහා ගිය ගණන (නැවැත්වූ පසු)	නගරය හරහා ගිය ගණන (නොනවත්වා)
කටුගස්කොට	284	116 (40.9)	156 (54.9)	12 (04.2)
තැන්නේකුඹුර	582	130 (22.3)	234 (40.2)	218 (37.5)
අම්පිටිය	282	28 (9.9)	148 (52.5)	106 (37.6)
පේරාදෙණිය (විලියම් ගොපල්ලව මාවත)	455	138 (30.3)	177 (38.9)	140 (30.8)
පේරාදෙණිය (සිරිමාවෝ බණ්ඩාරනායක මාවත)	874	350 (40.0)	308 (35.2)	216 (24.7)
එකතුව	2,477	762 (30.8)	1,023 (41.3)	692 (28.0)

මූලාශ්‍රය : ව්‍යාපෘති සමීක්ෂණය: නොවැම්බර් 2007.
සටහන: වරහන් ක්‍රම දක්වා ඇත්තේ ප්‍රතිශතයන්ය

සමූහයක් වශයෙන් නගරය හරහා කාලකට වඩා ප්‍රවාහනයක් නොනවත්වා ගමන් ගනී. මේවා අනිවාර්යයෙන්ම ප්‍රවාහන තද බදයට හේතු වන අතර, මග හැර යන මාර්ග සංවර්ධනය කළහොත් අඩු කර ගත හැක. උදාහරණයක් වශයෙන්, කටුගස්කොට දක්වා යන ප්‍රවාහනයෙන් නොනවත්වා නගරය හරහා යන්නේ 4%ක ප්‍රමාණයකි. මීට ප්‍රධාන හේතුව නම් පේරාදෙණිය - කටුගස්කොට අතර ප්‍රවාහනය සඳහා මග හැර යන මාර්ගයක් තිබීමය.

4.3. ප්‍රවාහන ප්‍රවාහය වැඩිදියුණුව සඳහා ශෝචනීය

4.3.a. ඉක්මන් දුම්රිය සංක්‍රමනය: පේරාදෙණිය - කටුගස්කොට

මහනුවර ප්‍රවාහන ගැටළුවට සාධාරණ සහ ප්‍රායෝගික දීර්ඝ කාලීන විසඳුමක් යෙදීම ප්‍රධාන වශයෙන් රැදී ඇත්තේ ස්ථාවර පොදු ප්‍රවාහන ක්‍රමයක් දිරි ගැන්වීමෙන් සහ සංවර්ධනය කිරීමෙනි. පෞද්ගලික ගමනා ගමනක්‍රමයන්ට මෙහිදී හිමිවන්නේ ද්විතීයික වැදගත් කමකි.

දනට ඇති මාර්ග ජාලය වැඩි දියුණු කරම, මාර්ග ජාලය ව්‍යාප්ත කිරීමෙන් එහි ධාරිතාවය වැඩි කිරීම සහ වාහන නැවැත්වීම් ක්‍රමානුකූලව කිරීම ආදියද ප්‍රවාහනය ලිහිල් කිරීමට ඉවහල් වේ. කෙසේ වෙතත්, සැලකිල්ලට ගත යුතු කරුණක් නම් හොඳ මාර්ග සහ අමතර රථ ගාල් කිරීමේ ස්ථාන නිසා ඉල්ලුම් වැඩි වීම හේතුවෙන් තදබදය තවත් වැඩිවී අවසානයේදී තවත් වැඩි පුර මාර්ග සහ වාහන නවතා තැබීමේ ස්ථාන සඳහා ඉල්ලුම් වැඩි වීමට ඉඩ ඇති බවය. එහෙයින්, පොදු ප්‍රවාහන ක්‍රම (සහ මානුෂික ක්‍රියාවලියන් භූගෝලීය වශයෙන් විසුරුවා හැරීම) නාගරික ප්‍රවාහන ගැටලුවට ඇති ඉතාමත් ප්‍රායෝගික විසඳුම් වේ.

දනට ඇති තනි දුම්රිය මාර්ගය සහ ලබා ගත හැකි තාක්ෂණය උපයෝගී කර ගනිමින් පේරාදෙණිය හන්දියේ සිට කටුගස්කොට දක්වා ඉක්මන් දුම්රිය සංක්‍රමන ක්‍රමයක් කෙටි කාලීනව හඳුන්වා දිය යුතු අතර එය දීර්ඝ කාලීන ලෙස තවත් සංවර්ධන කළ යුතුය.

දීර්ඝ කාලීන වශයෙන්, මහනුවර නාගරික පොදු ප්‍රවාහන පද්ධතියක් සංවර්ධනය කර කළමනාකරණය කිරීම සඳහා වෙනමම නාගරික සංක්‍රමණ අධිකාරියක් ඇති කළ යුතුවේ.

4.3.b. අනිකුත් කෙටි - කාලීන යෝජනා

- SBM සහ WGM හි එක් පැත්තකට පමණක් වාහන දිවෙන ක්‍රමය යළි හඳුන්වා නොදිය යුතුය.
- මාර්ග නීති (නැවැත්විය යුතු ස්ථාන වලින් බැහැරවන බස් රථ නැවැත්වීම, නිදල්ලේ ඇවිදීම යනාදිය පිළිබඳව) තදින් පිළිපැදීම.

- පදික වෙළඳුම් සහ අවිධිමත් “පෙට්ටි කඩ” ඉදි කිරීම නැවැත්වීම සහ මාර්ග දිගේ ඉදිකිරීම් වලට බලපාන RDA,UDA, සහKMC නීති ක්‍රියාත්මක කිරීම.
- නගරයේ ඇති ප්‍රධාන බස් නැවතුම් පළවල් තුනේ මෙහෙයුම් කටයුතු ක්‍රමානුකූල කිරීම.
- විස්තරාත්මක අධ්‍යයනයකින් පසු බස් නවත්වන ස්ථාන අලුතින් නිර්මාණය කිරීම සහ අලුත් ස්ථානවල පිහිටුවීම.
- මාළිගාවේ ආරක්‍ෂාව තර කර මලබාර් වීදිය (සහ අනගාර්ක ධර්මපාල මාවත - වැව රවුම) අඩුම වශයෙන් කාර්යාල බහුල වේලාවන්හිදී ප්‍රවාහනයටවත් විවෘත කරන්න, (පෙරවරු 7 සිට 9 දක්වා එක් පැත්තකට නගරය තුලට සහ පස්වරු 1 සිට 6 දක්වා එක් පැත්තකට නගරයෙන් පිටතට විවෘත කිරීමේ හැකියාවක් ඇත. ආරක්‍ෂක කලාපය තුලදී වාහන නැවැත්වීම සම්පූර්ණයෙන් තහනම් කළ හැක.)
- ප්‍රවාහන ප්‍රවාහය ලිහිල් කර සේවාවේ කාර්යක්‍ෂමතාවය වැඩි කිරීම සඳහා බස් මාර්ග සමාලෝචනය කර ඒවා අලුතින් නිර්මාණය කරන්න.
- WGM හි මාර්ග කීරු හතරක් හෝ අඩුම වශයෙන් තුනක් තනන්න. කීරු තුනක් තැනීමට වැඩි මුදලක් වැය නොවන නමුත් හතරවන කීරුවට සැලකිය යුතු කාලයක් සහ මුදලක් අවශ්‍ය වේ.

4.3.c. මධ්‍ය - කාලීන යෝජනා

- නගරයේ පාසල්වල සංගහන ව්‍යාප්තියේ වර්ධනය නවත් වන්න හෝ අඩු කරන්න.
- නගරයේ සහ ප්‍රධාන පිවිසුම් මාර්ග අද්දර පිහිටා ඇති සමහර පාසල් වෙනත් ස්ථානවලට ගෙන යන්න.
මහනුවර සෑම ප්‍රධාන පාසලක් සඳහාම වට පිටාවේ බහු ආංශික ප්‍රාථමික පාසල් පිහිටුවන්න.
- බයිසිකල් පදින්නන් සඳහා යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය කරන්න.
- **SBM** හි පිහිටි මහනුවර දකුණු ඩිපෝව වෙනත් ස්ථානයට ගෙන යාම. මෙය වටිනා නාගරික ඉඩමක් උපයෝගී කරගෙන ඇති ප්‍රධාන වශයෙන් විශාල බස් ගාලක් සහ බස් අලුත්වැඩියා කරන ස්ථානයකි. මෙම ඉඩම ප්‍රාග් ධනයට හැරවීමෙන් **SLTB** ටද වාසි අත්වේ.
- මහනුවර නගරය හෝ අඩුම වශයෙන් ඉන් කොටසක් පදිකයින්ගේ පරිසරයක් කරන්න. දැනටමත් දළදා මාළිගාව අවට පුජා භූමිය මෙවැනි තත්වයක පවතී. කොළඹ වීදිය ඉහළ කොටසද පදික සක්මන් මඵවකට සුදුසුය. දීර්ඝ කාලීනව දළදා වීදියද මේ සඳහා යොදා ගත හැක.
- කටුගස්කොට මාර්ගය ගතහොත් ප්‍රධාන අවහිරය පාලමයි. අළුත් පාලම විවෘත වූ විට ප්‍රවාහන තද බඳය ලිහිල් විය යුතුය. කෙසේ වෙතත්, මෙම වාර්තාවේ ඇති සමහර යෝජනා කටුගස්කොට ප්‍රවාහනයටත් අදාලවේ.
- නගරය තුලට කෙටි දුර සේවාවක් සහිතව, සමහර ඇත දුර ගමන් යන බස් සේවාවන් නගර අන්ත වලින් පටන් ගන්න. මෙම යෝජනාව, අප විසින් යෝජනා කර ඇති මහනුවර නාගරික ඉක්මන් දුම්රිය සංක්‍රමන සේවාව හා සම්බන්ධ අලුත් බස් සේවාවන් හා ඒකාබද්ධ කළ හැක.

4.3.d. දීර්ඝ - කාලීන යෝජනා

ගමනාගමනය, ප්‍රවාහන සැලසුම් කිරීම සහ සංවර්ධනය සමඟ පුළුල් හා දුරිය හැකි ආර්ථික සහ සමාජීය සංවර්ධනය ඒකාබද්ධ කරන්න.

4.4 ගැටළු - විභදුම් වගුව

බැඳු විගසම මෙම ප්‍රවාහන ප්‍රවාහ හා සම්බන්ධ ගැටළු-විසඳුම් වගුව (වගුව 4.4.) අප විසින් මෙම වාර්තාවේ සාකච්ඡා කර ඇති ප්‍රවාහන ගැටළු, ඊට හේතූන්, ඊට ඇති විසඳුම් සහ වග කිව යුතු ආයතන පෙන්නුම් කරයි.

**වගුව 4.4: ප්‍රවාහන ප්‍රවාහ: ගැටළු - විසඳුම් වගුව
(ST කෙටිකාලීන; M/LT මධ්‍ය සහ දීර්ඝ කාලීන)**

ගැටළු	ගැටළුවට හේතුව	විසඳුම්	විසඳුමට වගකිවයුතු අයාතනය
<p>1. මහනුවර- සේරාදෙනිය මාර්ගයේ, මහනුවර - කටුගස්තොට මාර්ගයේ සහ වැව රවුමේ ප්‍රවාහන තද බඳය</p>	<p>1.1. මාර්ග ධාරිතාව මදි වීම</p> <p>1.2. රථ පදවන්නන් සහ පදිකයින් මාර්ග විනය හරි හැටි පිළි නොපැදීම</p> <p>1.3. අනවසර ගොඩනැගිලි වලින් ප්‍රවාහන ප්‍රවාහයට ඇති වන බාධක (කුන්වන පරිච්ඡේදය - මාර්ග ජාලයද බලන්න)</p> <p>1.4. ආරක්‍ෂාව සඳහා මලබාර් වීදිය සහ අනගාරක ධර්මපාල මාවත වසා තැබීම</p> <p>1.5. නුසුදුසු ස්ථානවල පිහිටි ඇතුම් බස් නවත්වන තැන්</p> <p>1.6. අක්‍රමවත් බස් මාර්ග</p> <p>1.7. වැඩිවන පාසල් ප්‍රමාණය</p>	<p>1.1 ගම්පොළ සහ කඩුගන්නාවට දීර්ඝකල හැකිවන සේ සේරාදෙනිය හන්දියේ සිට කටුගස්තොට දක්වා ඉක්මන් දුම්රිය සංක්‍රමන පද්ධතියක් (ST), යටිතල පහසුකම් තවත් දියුණු කිරීම (M/LT)</p> <p>1.2a පොලීසිය නීතිය ක්‍රියාත්මක කිරීම (ST)</p> <p>1.2b. මහජනතාව දැනුවත් කිරීම (M/LT)</p> <p>1.3 නීතිය ක්‍රියාත්මක කිරීම (ST)</p> <p>1.4 ආරක්‍ෂාව තහවුරු කිරීම සඳහා සීමා කිරීම් වලට යටත්ව කලබලකාරී වේලාවන්දී මාර්ගය විවෘත කිරීම (ST).</p> <p>1.5 බස් නවත්වන තැන් කලමනාකරනය කිරීම (ST)</p> <p>1.6. බස් මාර්ග ක්‍රමවත් කිරීම (ST)</p> <p>1.7a. පාසල් තුළ සහ අසල බස් රැඳවුම් ඉදි කිරීම (ST)</p>	<p>1.1 මාධ්‍ය සහ අනිකුත් අදාල ක්‍රම උපයෝගී කර ගනිමින් මහජන සාකච්ඡා/උපදේශ ලබා ගැනීමෙන් පසු CGR හි උපදෙස් ඇතිව CPC/KMC විසින් මහනුවර ඉක්මන් සංක්‍රමන අධිකාරියක් ඇති කිරීම සලකා බැලීම</p> <p>1.2a පොලීසිය</p> <p>1.2b. පාසල්, මාධ්‍ය, සිංහ සමාජ සහ රොටර් වැනි සිවිල් සංවිධාන</p> <p>1.3 RDA, UDA, CPC, KMC හා කුඩා ව්‍යාපාරික නියෝජිතයින්</p> <p>1.4 මාලිගාවේ කලමනාකාරිත්වය, පොලීසිය, RDA සහ KMC.</p> <p>1.5 RDA, KMC, CTB, පෞද්ගලික බස් හිමියන්, මගීන් නියෝජනය වන NGO සහ පොලීසිය</p> <p>1.6 SLTB, පෞද්ගලික බස් හිමියන්, බස් මගීන් නියෝජනය වන NGO, පොලීසිය, KMC, RDA සහ CPC</p> <p>1.7a. පාසල්, KMC, RDA සහ UDA</p>

		<p>1.7b.පාසල් අසල උමං මාර්ග ඉදි කිරීම (ගුවන් මාර්ගවලට වඩා හොඳ විසදුමකි) (ST)</p> <p>1.7c නගරය තුළ පාසල් ප්‍රමාණයේ වර්ධනය නැවැත්වීම හෝ අඩු කිරීම (ST, M/LT)</p> <p>1.7d. නගරය තුළ සහ ප්‍රධාන ප්‍රවේශ මාර්ග අසල පිහිටි පාසල් වෙනත් තැන් වලට ගෙන යාම (M/LT)</p> <p>1.7e මහනුවර “ප්‍රධාන” පාසල් සෑම එකකටම බහු ආංශික ප්‍රාථමික පාසල් නගරය වටේ පිහිටුවීම (M/LT)</p>	<p>1.7b. පාසල්, KMC, RDA සහ UDA</p> <p>1.7c මධ්‍යම රජයේ සහ CPC හි ප්‍රධාන අමාත්‍යාංශ, පාසල් කළමනාකාරිත්වය, දෙමාපියන්</p> <p>1.7d . ඉහත කී ලෙස</p> <p>1.7e . ඉහත කී ලෙස</p>
<p>2. ප්‍රමාණවත් නෙවන මාර්ග ධාරිතාවය නිසා මාර්ගයේ ඇතිවන තද බඳය</p>	<p>2.1.නීති විරෝධී පදික වෙළඳුන්ගෙන් පදිකයින්ට වන අවහිරතා</p> <p>2.2.පදිකයින් සඳහා සක්මන් මඵ හිග කම</p>	<p>2.1.නීති ක්‍රියාත්මක කිරීම (ST)</p> <p>2.2.දළඳා විදිය පදිකයින්ට පමණක් වෙන් කිරීම (M/LT)</p>	<p>2.1.KMC සහ පොලිසිය</p> <p>2.2 KMC, පොලිසිය, RDA, ව්‍යාපාර මණ්ඩල, බදු ගෙවන්නන්ගේ සංගමය සහ පුරවැසි කණ්ඩායම්</p>

<p>3. ප්‍රධාන බස් නැවතුම් පොල තුන අසල ප්‍රවාහන තද බඳය</p>	<p>3.1.මෙහෙයුම් කටයුතු ක්‍රමවත් නොවීම</p> <p>3.2 බස් නැවතුම් පලවල් වලට බාහිරින් පිහිටි කුඩා වෙළඳාම් ස්ථාන සහ පදික වෙළඳුන්,පදිකයින්ගේ ප්‍රවාහනයට, වාහනවල ප්‍රවාහනයට සහ බස් ඇතුල්වීමට සහ පිටවීමට බාධා කිරීම</p> <p>3.3 බස් නැවතුම්පලවල් තුළ, බස් රථ සහ මගීන්ගේ පහසුව සඳහා ඇති සීමිත ඉඩ අහුරුමින්, කඩ සහ සාප්පු පවත්වාගෙන යාම</p> <p>3.4.බස් නැවතුම්පොලවල ධාරිතාවය මදිකම</p> <p>3.5.මහනුවර දුම්රිය පොල, මහ නැපැල් කන්තෝරුව, සහ ගුඩ් ඡෙඩ් බස් නැවතුම් පල අසල මාර්ග පද්ධතියේ සීමිත ධාරිතාව</p>	<p>3.1.මෙහෙයුම් කටයුතු ක්‍රමවත් කිරීම(ST)</p> <p>3.2 නීති විරෝධී වෙළඳුන් ඉවත් කිරීම. වෙළඳාම් කිරීමට අවසර ලත් අය ක්‍රමවත් කිරීම සහ අලුත් වෙළඳුන්ට ඉඩ නොදීම (ST)</p> <p>3.3 නීති විරෝධී වෙළඳුන් ඉවත් කිරීම, වෙළඳාම් කිරීමට අවසර ලත් අය ක්‍රමවත් කිරීම සහ අලුත් වෙළඳුන්ට ඉඩ නොදීම (ST)</p> <p>3.4.නගරය තුළට කෙටි දුර බස් සේවාවන් සහිතව, නගරයේ මායිම් ප්‍රදේශවල අලුතින් බස් නැවතුම් පලවල් ඉදි කරමින් දනට ඇති සමහර දුර ගමන් බස් පර්යන්තයෙන් එම මායිම් ප්‍රදේශ වලට මාරු කිරීම (M/LT)</p> <p>3.5. සේරාදෙනිය විශ්ව විද්‍යාලයේ ඉංජිනේරු පීඨය විසින් කරන ලද යෝජනාවකට අනුව ඉස්සු වටරවුමක් ඉදි කිරීම (M/LT)</p>	<p>3.1 SLTB, පෞද්ගලික බස් හිමියන්, බස් මගීන් නියෝජනය වන NGO, පොලීසිය, KMC, RDA සහ CPC</p> <p>3.2 KMC, පොලීසිය, RDA සහ UDA</p> <p>3.3 KMC, පොලීසිය, RDA s සහ UDA</p> <p>3.4 ඉහත කී ආයතන සහ අලුතින් බස් නැවතුම් පලවල් ඉදි කරන ප්‍රාදේශීය සභා</p> <p>3.5 RDA සහ KMC,</p>
<p>4. ප්‍රවාහන තද බඳය හා සම්බන්ධ අතිකුනත් ගැටලු</p>	<p>4.1 මාර්ග සංවර්ධනය සඳහා හඳුනාගෙන ඇති රජයේ ඉඩම් “තාවකාලිකව” බදු දීම නිසා අවශ්‍යතාවයන් මතු වූ විට ඉඩම් නොමැතිකම</p>	<p>4.11 රජයේ අවශ්‍යතාවයන්ට යළි අත් කර ගැනීම අපහසු නිසා එවැනි බදුදීම නතර කිරීම (ST)</p> <p>4.1b.මාර්ග සංවර්ධනයට හඳුනාගෙන ඇති ඉඩම්වල ඉදිකිරීම් නතර කිරීම (ST)</p>	<p>4.1a ඉඩම් අයත් ආයතන සහ UDA</p> <p>4.1b ඉහත කී ලෙස</p>

	4.2. බයිසිකල් පැදීම සඳහා යටිතල පහසුකම් හිඟ කම	4.2 බයිසිකල් මං කීරු වැනි යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය කිරීම (M/LT)	4.2 KMC, RDA, CPC, UDA, පාසල් කළමනාකාරීත්වය, පරිසර NGO
	4.3 මහනුවර දකුණු ඩිපෝට් (SBM හි ප්‍රවාහනයට ඇති අවහිරතාවය සහ SLTB සතු වටිනා ප්‍රාග් ධනය අක්‍රියව පැවතීම)	4.3 වෙනත් තැනකට ගෙන යාම (M/LT)	4.3 SLTB, CPC, KMC, UDA සහ RDA
	4.4 පදිකයින් මාරු වන තැන් නුසුදුසු ස්ථාන වල තිබීම	4.4 ස්ථාන මාරු කිරීම සහ අලුත් මාරුවන ස්ථාන ඇති කිරීම (ST)	4.4 KMC, RDA සහ SLTB
	4.5 මංසන්ධි අසල වාහන නැවැත්වීම	4.5 මංසන්ධි අසල වාහන නැවැත්වීම තහනම් කිරීම	4.5 KMC, RDA සහ පොලීසිය
	4.6 මාර්ග සලකුණු මදි කම	4.6 ජාත්‍යන්තර සම්මුති අනුව වර්ණ සහ සංකේත යොදා මාර්ග සලකුණු වැඩි දියුණු කිරීම	4.6 RDA සහ KMC

5. වාහන නැවැත්වීම

5.1 වාහන නැවැත්වීමේ ඉල්ලුම් සහ සැපයුම්

වාහන නැවැත්වීමේ, ඉල්ලුම සහ සැපයුම පිළිබඳ ආකෘතියක් උපයෝගී කර ගනිමින් මෙම වාර්තාව විශ්ලේෂණය කර ඇත. යම් වෙලාවක් තුළදී යම් බිම් ප්‍රමාණයක නැවැත්වීමට අවශ්‍ය වන වාහන ගණනින්, වාහන නැවැත්වීමේ ඉල්ලුම ඉස්මතුවේ. වාහන නැවැත්වීමේ සැපයුම දෙවිදියකින් ඇතිවේ. එනම්, මුලින්ම යම් නිශ්චිත ප්‍රතිපත්තියකට අනුව ක්‍රමානුකූලව වාහන නැවැත්වීම සඳහා වෙන් කළ ඉඩ ප්‍රමාණ සහ දෙවනුව, වාහන නැවැත්වීමට “අතියම්” ලෙස උපයෝගී කරගන්නා ස්ථානයන්ය.

තනි රියදුරන්ගේ “පහසුව පිණිස” වාහන නැවැත්වීමෙන් ප්‍රවාහන තද බඳය සහ පදිකයින්ට ආරක්‍ෂා සහිතව ගමන් කළ හැකි ඉඩ අවහිර වීම වැනි සමාජීය වැය වීම් විය හැක. සමාජීය වැය වීම් සහ වාහන නැවැත්වීමේ වාසි මෙන්ම පෞද්ගලික වැය වීම් සහ වාසි යන දෙකම මෙම වාර්තාවට සාධක වී ඇත.

සාමාන්‍ය දිනක මහනුවර වාහන නැවැත්වීමේ ඉල්ලුම මෙම අධ්‍යයනයෙන් ඇස්තමේන්තු කර ඇති ආකාරය 5.1 වගුවෙන් දැක්වේ.

වගුව 5.1 කාල-අන්තර අනුව මහනුවර නගරය තුළ වාහන නැවැත්වීමේ ඉල්ලුම

වේලාව	ප.ව. 6-7	7-8	8-9	9-10	10-11	11-12	ප.ව. 12-1	1-2	2-3	3-4	4-5	5-6	6-7
නැවැත් වීමට කරගත කරණ මුළු වාහන සංඛ්‍යාව	1159	1756	2681	2973	3133	3185	2983	3145	2783	2284	2316	1803	1141

මූලාශ්‍රය: පර්යේෂණ අධ්‍යයනය

අපගේ ඇස්තමේන්තුවට අනුව, සාමාන්‍ය දිනයක නැවැත්වීම් ස්ථානවලට කරන කරන මුළු කාර්, වෑන්, ත්‍රී රෝද රථ සහ මෝටර් සයිකල් (බස් බැහැර කළ විට)ගණන (කාර් වලට සම කර දක්වූ විට), පෙ.ව. 8ට 1,100 සිට 1,200 පමණ පටන් ගෙන පෙ.ව. 9 වන විට 3,000කට පමණ සීග්‍රයෙන් වැඩිවේ. දහවල් 12ට පමණ ඉල්ලුමේ උච්චම අවස්ථාව වන 3,200 පමණට ළඟාවේ. ප.ව. 2 පමණ වන තෙක් එම මට්ටමේම පැවතී ඊට පසු අඩුවී යයි. එහෙයින් දනට ඇති ඉල්ලුම අනුව බස් හැර අනිකුත් වාහන සඳහා 3,200 සිට 3,500 පමණ නැවතීමේ ඉඩ මහනුවරට අවශ්‍යවේ.

මෙම වාර්තාවේ ඇස්තමේන්තු කර ඇති පරිදි මාර්ගයේ වාහන නැවැත්වීමේ ඉඩ 3,200 පමණ ඇත. (වගුව 5.2.) KMC රථගාල (862), CBD තුළ විදිවල නැවැත්වීම් (1,100), CBD පිටත විදිවල නැවැත්වීම් (700) සහ රජයේ ආයතන තුළ නැවැත්වීම් (500), මෙයට ඇතුළත්වේ. උච්චතම අවස්ථාවේදී ඊට අදාල ඉල්ලුම සහ සැපයුම තුළ සමතුලිතතාවයක් ඇති බව මෙයින් පෙන්වනු ලැබේ. ඒත් ඉහත දක්වූ හේතූන් නිසා නගරය තුළ තවමත් වාහන නැවැත්වීමේ ඉඩ ප්‍රමාණයේ “අඩුවක්” ඇත.

වගුව 5.2 කාර්, වෑන්, ත්‍රී රෝද රථ සහ මෝටර් සයිකල් සඳහා නවතා තැබීමේ ස්ථාන

CBD තුළ විදිවල නැවැත්වීම්	1100
මහනුවර නගරය තුළ CDB පිටත විදිවල නැවැත්වීම්	700
නාගරික මධ්‍යම රථගාල	862
නතරකිරීම සීමා කර ඇති/ කලින් වෙන් කර ඇති නවත්වන ස්ථාන	500
එකතුව	3162

මූලාශ්‍රය: පර්යේෂණ අධ්‍යයනය

පස්වරුවේ අවසාන කොටසේදී 150 සිට 200 දක්වාද, පෙරවරුවේ අවසාන කොටසේ සහ පස්වරුවේ මුල් කොටසේ 300 සිට 350 දක්වාද, පහත මට්ටමකට වැටෙන පරිදි සාමාන්‍ය වැඩ කරන දිනයක KMC රථ ගාල ඉමහත්සේ අප්‍රයෝජනයට ගෙන ඇත. පෙ.ව 10.00 සිට ප.ව. 5.00 දක්වා මහනුවර වාහන නැවැත්වීමේ ඉඩ හිඟ කමට සහ විදිවල තද බදයට ප්‍රධාන වශයෙන් හේතුව මෙයයි.

5.2 ඉක්මන් ක්‍රියාකාරිත්වය සඳහා ශෝජනා

1. KMC රථ ගාලේ නැවැත්වීම් ගාස්තු අඩු කරන අතරම විදිවල නැවැත්වීම් ගාස්තු - අදාල ස්ථාන වල දඩයන්ද සහිතව - වැඩි කරන්න.
2. වැඩි වෙලාවක් නවත්වා තිබීම සඳහා අඩු ගාස්තුවක් ගෙවීමට හැකි වන පරිදි KMC රථ ගාලේ ගාස්තු ක්‍රමය අඩු වන ආකාරයට සංශෝධනය කරන්න.
3. KMC රථ ගාල පාවිච්චි කරන්නන් සඳහා කෙටි දුර බස් සේවාවක් සපයන්න.
4. CDB විදිවල සීමිත නැවැත්වීම්- සීමිත නැවැත්වීම් වෙලාවන් සහ නැවැත්වීය නොහැකි- නීති මාලාවක් ක්‍රියාත්මක කරන්න.
5. අත්හදා බැලීමක් වශයෙන් “ පාර්කින් මීටර ” සවි කිරීම සලකා බලන්න.
6. නැවැත්වීම් සහායකින් සඳහා දූෂණය අවම කළ හැකි වන සේ ගෙවීම් ක්‍රමයක් ඇති කරන්න.
7. නැවැත්වීම් අවශ්‍යතා ඇති 700 පමණ වන වෑන් සඳහා නිශ්චිත ගාස්තුවක් සහ නැවතීම් ස්ථානයක් දක්වන බල පත්‍ර ක්‍රමයක් හඳුන්වා දෙන්න.

5.3 ශ්‍රී රෝද රථ

මහනුවර නගරයේ CBD හි තබා KMC බල ප්‍රදේශයේවත් දිවෙන ත්‍රීරෝද රථ (TW) ගණන ගැන නිවැරදි දත්තයන් නොමැත. මෙය වඩාත් සංකීර්ණ වෙන්නේ හරි හැටි ගණනක් නොදන්නා KMC සීමාවන් පිටත ඇති TW ද නිකරම නගරයට ඇතුළුවීමත් ඉන් පිටවීමත් නිසාය. KMC හෝ පොලීසියේ හෝ වෙනත් රජයේ ආයතනයක් TW සඳහා අනිවාර්ය සහ විශ්වාසනීය ලියා පදිංචි කිරීම් ක්‍රමයක් පවත්වා ගෙන යන්නේ නැත. අසම්පූර්ණ KMC දත්තත්, TW රියදුරන්ගේ මධ්‍යම වෘත්තීය සමිතිය සහ අප විසින්ම ප්‍රධාන ප්‍රවේශ මාර්ග සහ මාර්ගයේ ප්‍රධාන TW නැවතුම් පොලවල ගත් ගණන් වලට අනුව, KMC සීමාව තුළ ත්‍රී රෝද රථ 1,500 සිට 2,000 දක්වා ප්‍රමාණයක් ඇති යයි ඇස්තමේන්තු කර ඇත. KMC බල ප්‍රදේශයෙන් පිටත ප්‍රදේශවලින් මහනුවර ප්‍රදේශයට පැමිණෙන ගණන් මීට ඇතුළත් නැත.

TW රියදුරෝ සහ මෙහෙයවන්නෝ ඇති තරම් නැවතුම් පොළවල් නොමැති කමත්, ඇතැම් විට පොලීසියෙන් සිදුවන අසීරුතා ගැනත් පැමිණිලි කරති. මහජනතාව, විශේෂයෙන් වාහන පදවන්නෝ, අවිධිමත් ලෙස TW නවතා තැබීම් ගැනත්, විනයක් නොමැතිව TW පැදවීම ගැනත් පැමිණිලි කරති.

මෙම වාර්තාවේ නිර්දේශයන් පහත දැක්වේ.

1. KMC ප්‍රදේශය තුළ මෙහෙයවන TW, අනිවාර්යයෙන්ම KMC හි ලියා පදිංචි කිරීම
2. KMC විසින් TW සඳහා වාර්ෂික ලියා පදිංචි බද්දක් පැනවීම.
3. TW සඳහා නිසි ලෙස නවතා තැබීමේ පහසුකම් සැලසීම.
4. KMC ප්‍රදේශයේ සහ මහනුවර නගරයේ දිවීම සඳහා ඇතුළුවන TW වලට සීමාවක් පැනවීම. දැනට ක්‍රියාත්මක වන නිර්බාදක ප්‍රතිපත්තිය, ලොව පුරා වඩාත් කළමනාකරණය කෙරෙන නාගරික ගමනා ගමන පද්ධති වලට කෙසේවත් අනුකූල නොවේ. එත්, දේශපාලන හේතූන් නිසා පලදායී නීති පැනවීම සහ ක්‍රියාත්මක කිරීම සහ අපහසු බව අප හඳුනාගෙන ඇත්තෙමු.

5.4 ඔස් රථ

ප්‍රධාන ඔස් නැවැත්වීම් පළවල් තුනේ- ශුචි ඡෙඩ්, ඔර්ලෝසු කණුව, බෝගම්බර-ඔස් රථ 400ක් නැවැත්විය හැකි අතර ඒවා ගමනාන්ත 66කට සේවා සපයයි. මේ තුනම කලබලකාරී වන අතර ප්‍රවාහන තද බද්දට, අධිගහණයට සහ පර්සර දුෂණයට ඉමහත්සේ හේතුවේ. මගීන්ගේ අවශ්‍යතාවයන් සපුරාලීම සඳහා මෙම ස්ථාන තුනේම සාප්පු යනාදිය ක්‍රියාත්මක වීම නිසා මෙම අර්බුදය වඩාත් උග්‍ර වී ඇත. අනියම් වෙළඳුන්ගේ ඉල්ලුමට ප්‍රතිචාරයක් වශයෙන්, කුඩා සාප්පු ඉදිකර KMC ඊට දායකත්වයක් සපයා ඇත. උදාහරණයක් වශයෙන් සමහර කඩ අත්හැර දමා ගොස් ඇති බෝගම්බර දක්විය හැක. ඉතා වැදගත් කරුණක් වන්නේ, මගීන්ට ඔස් නැවතුම් පළවල් පාවිච්චි කිරීමට අධාරයක් වශයෙන්, ඒවායේ මෙහෙයුම් ක්‍රමවත් කර වැඩි දියුණු කිරීමය.

මෙම ඔස් ගාල්/ නැවැත්වීම් පොලවල මෙහෙයුම් කටයුතු ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා තවත් ගැඹුරු අධ්‍යයනයක් අවශ්‍යයවේ. කෙසේ නමුත්, තදබදය අඩු කර ප්‍රවාහනය පහසු කිරීම සඳහා පහත දැක්වෙන දේ කළ හැක.

1. ඔස් ගාල් /නැවතුම් පළවල් තුළ ඇති සාප්පු, ආපන ශාලා ආදිය ඉවත් කර හෝ අඩුම වශයෙන් අඩු කර, ඔස් නතර කිරීමට උපරිම ඉඩක් සපයා දී, මාර්ගය අවහිරතාවයකින් තොරව තැබිය යුතුවේ.
2. (a) ඔස් නතර කිරීමට (b) ඔස් මහපාරට ගැනීමේදී හෝ මහපාරේ සිට ඒම පහසු කිරීමට ප්‍රායෝගික ඉඩ ප්‍රමාණය උපයෝගී කර ගන්නේ කෙසේදැයි සොයා බැලීමට අධ්‍යයනයක් කළ යුතුය.
3. ඔස්ගාල් /නැවතුම් පළ වලට ආසන්නයේ පදික වෙළඳාම් කිරීම තහනම් කිරීම හෝ අඩුම වශයෙන් අර්ථාන්විත ලෙස පාලනයක් කිරීම අවශ්‍ය වේ.
4. දීර්ඝ කාලීන වශයෙන්, ඔස් ගාල් සහ ඔස් නැවතුම් පළවල් වෙන් කිරීමට අවධානය යොමු කළ යුතුය. දැනට ඇති ඔස් ගාල්/නැවතුම් ස්ථාන, නවත්වන ස්ථාන වලට පමණක් හැරවිය යුතු අතර, ගාල් කිරීම වෙනත් ස්ථාන වලට මාරු කළ යුතුවේ. ඔස් ගාල් සිට ඔස් රථයක් පිටවීමේ නියමිත වෙලාවට නැවතුම් පලට ලගා වීම සම්බන්ධීකරණයට අවශ්‍ය වන්නේ හොඳින් ක්‍රියාත්මක වන සන්නිවේදන පද්ධතියක් පමණකි. දීර්ඝකාලීනව සලකා බලා ඉදිරිපත් කර ඇති අපේ යෝජනා වල (පහතින් ඇති 5.6 ඡේදය බලන්න), අනාගත ඔස් ගාලකට සුදුසු තැනක් පෙන්වා ඇත.
5. දීර්ඝ වෙලාවක් නවත්වා තැබීමට අවශ්‍ය වනසේ, මහනුවරට මගීන් ගැනීමට පමණක් පැමිණෙන අන්දමට ගමනාන්තර අතරේ දිවෙන ඔස් සේවාවක් ඇති කිරීමට ඔස් මාර්ග සංශෝධනය කළ හැක. ලෝකයේ අනිකුත් රටවල බොහෝ නාගරික ඔස්/ දුම්රිය ගමනාගමන පද්ධති වල පොදු දෙයක්වූ, මාරුකළ හැකි ටිකට් පිළියමක් ලෙස සලකා බැලිය යුතුවේ.

5.5. වාහන නැවැත්වීමේ කෙටි කාලීන අතිඛණ රෙගුලාසි

1. රාජකාරි කටයුතු සඳහා පැමිණෙන මහජනතාවට සාධාරණ මට්ටමේ වාහන නැවැත්වීම් පහසුකම් ලබා දීමට රාජ්‍ය ආයතන පෙළඹිය යුතුය. එසේ පහසුකම් නොදීම සඳහා “ආරක්‍ෂාව” යන වචනය දැනට අවිචාරමත් ලෙස යොදා ගෙන ඇත. මෙය විමර්ශනයට භාජනය කළ යුතුය.
2. නගරයේ ඇති වාහන නැවැත්වීමේ ඉඩ කඩ වලින් ස්ථාන 250ක් පමණ ආරක්‍ෂිත හේතූමත තහනම් කර ඇත. මෙයද විමර්ශනය කළ යුතුය.

5.6. වාහන නැවැත්වීමේ දීර්ඝ කාලීන රෙගුලාසි

කුඩා ප්‍රමාණයේ රථ ගාල්

ස්ථාන තුනක් අපි හඳුනා ගෙන ඇත්තෙමු - SLT කාර්යාලයට පිටුපසින් ඇති දැනට RDA (කලින් PWD) එළිමහන් ප්‍රදේශය, මහයිච්ච සොහොන් බිම අසල ස්ථානයක් සහ ජේරාදෙනිය ශික්‍ෂණ රෝහල අසල ස්ථානයක් මේ සඳහා සුදුසු වේ.

බස් ගාල්

ගමන් වාර දෙකක් අතර නවත්වා ඇති බස් සඳහා ගැටළු “බෙහෙත් කොටුව” (හෝ WGM ට යාව පිහිටි බෝවල-භීරුසපගල ඉඩම) යොදා ගත හැක.

5.7. ගැටළු-විසඳුම් වගුව

අවසාන නිගමනයන් වශයෙන් අපි ගැටළු-විසඳුම් වගුවක් (වගුව 5.3) සකසා ඇත්තෙමු. බැලූ විගසින්ම මෙම පරිච්ඡේදයේදී සාකච්ඡා කරන ලද ප්‍රධානම ගැටළු, ඊට ප්‍රධාන හේතූන්, දිය හැකි විසඳුම් සහ වග කිව යුතු ආයතන එය පෙන්වීම කරයි.

වගුව 5.3: වාහන නවතා තැබීමේ: ගැටළු-විසඳුම් වගුව (ST කෙටිකාලීන; M/LT මධ්‍ය කාලීන හා දීර්ඝකාලීන)

ගැටළු	ගැටළුවට හේතු	විසඳුම්	වග කිව යුතු ආයතන
1.KMC රථ ගාල් උතුරු භාගිකය සහ වීදිවල නැවැත්වීම් අතිරික්ත ඉල්ලුම	1.1. එක්ව බැඳුණු ප්‍රතිපත්තියක් නොමැතිකම	1.1. රථ ගාල් ගාස්තුවලට සංසන්ධානමකව වීදිවල ගාස්තු වැඩි කිරීම	1.1 KMC
		1.2. නවත්වා තබන වේලාව වැඩි වන විට ගාස්තු ක්‍රමයෙන් අඩුවී යන සේ ඝණය වන ගාස්තු ක්‍රමයක් රථ ගාල් සඳහා සකස් කිරීම (ST)	1.2 KMC
		1.3. රථගාල් සිට නගරයට කෙටි දුර කුඩා බස් සේවාවක් සැපයීම (ST)	1.3 KMC සහ රථ ගාල මෙහෙයවන්නන්
		1.4. වාහන නැවැත්වීමෙන් තද බඳය ඇති වන CBD හි වීදිවල හෝ වීදි කොටස් වල නැවැත්වීම තහනම් කිරීම (ST)	1.4 KMC සහ පොලීසිය

		<p>1.5. නැවැත්වීම තහනම් කිරීමට විකල්පයක් වශයෙන් නවත්වා තබන වේලාව වැඩිවන විට වැඩියෙන් අයවන සේ දඩ ගාස්තු ක්‍රමයක් ක්‍රියාත්මක කිරීම (ST)</p> <p>1.6. නීති කැඩීම වැළැක්වීමේ අරමුණින් කඩ කරන්නන් හට ඉහළ දඩයක් සහිතව විදිවල නැවැත්විය හැකි උපරිම වේලාව පැයකට හෝ දෙකකට අඩු කිරීම (ST)</p> <p>1.7. මහනුවර ව්‍යාපාරකයින් සඳහා රථගාලේ සාධාරණ ගාස්තු ක්‍රමයක් ඇති කිරීමට වානිජ මණ්ඩල සමඟ එකඟතාවයට පැමිණීම (ST)</p> <p>1.8. කිහිප දෙනෙකුට වෙන් කර ඇති වාහන නවත්වා තැබීමේ විශේෂ ස්ථාන වරප්‍රසාදය නැවැත්වීම</p>	<p>1.5 KMC</p> <p>1.6 KMC</p> <p>1.7 KMC</p> <p>1.8 KMC</p>
<p>2. පාසල් අසල නිවැසියන්ට සහ පොදුවේ තදබදය ඇති වන ලෙස පාසල් වෑන් පිළිවෙලක් නොමැතිව නවත්වා තැබීම</p>	<p>2.1 පාසල් වෑන් නැවැත්වීමේ ක්‍රමවත් ප්‍රතිපත්තියක් නොමැති කම</p>	<p>2.1. නැවැත්වීම අවශ්‍ය වන පාසල් වෑන් KMC හි ලියාපදිංචි වීම (ST)</p> <p>2.2. පාසල් වෑන් සඳහා නැවැත්වීමේ ස්ථාන හඳුනා ගැනීම (ST)</p> <p>2.3. නියම කළ ස්ථානවල නවත්වා තැබීම සඳහා ගාස්තුවක් ගෙන අවසරපතක් නිකුත් කිරීම (ST)</p>	<p>2. KMC, පොලීසිය, පාසල් කළමනාකාරිත්වය, අසල් වාසීන්ගේ නියෝජිතයින්</p>
<p>3. පිළිවෙලක් නොමැතිව ත්‍රී රෝද රථ නැවැත්වීම</p>	<p>3.1. ක්‍රමවත් ලියාපදිංචි ක්‍රමයක් නොමැති වීම</p> <p>3.2. නැවැත්වීමට නිශ්චිත ස්ථාන නොමැති කම</p>	<p>3.1. මෙම කර්මාන්තය නීත්‍යානුකූලව කිරීම සඳහා, නීති කඩන්නන් හට දඩ ක්‍රමයක් සහිතව ක්‍රමවත් ලියාපදිංචි ක්‍රමයක් ඇති කිරීම (ST)</p> <p>3.2. නගරයේ ඇති ත්‍රී රෝද සංඛ්‍යාව සීමා කිරීම (ST)</p> <p>3.3. නිශ්චිත නැවැත්වීම පළවල් ඇති කිරීම (ST)</p>	<p>3. KMC, පොලීසිය, UDA සහ ත්‍රී රෝද කර්මාන්ත නියෝජිතයින්</p>

<p>4. නගරයේ බස් නැවැත්වීම් පළවල් වල තදබදය</p>	<p>4.1.බස් නැවතුම් පළවල් මෙහෙයුම් කටයුතු අක්‍රමවත්ව සිදුවීම</p> <p>4.2.අවිධිමත් ලෙස සාප්පු ඉදි කිරීම සහ සංචාරක වෙළඳුන් ඉඩ අල්ලා ගැනීම</p> <p>4.3.නවත්වා තිබෙන බස් රථ සඳහා බස් නැවතුම් පළ බස් ගාලක් ලෙස උපයෝගී කර ගැනීම</p>	<p>4.1. සියලුම අදාල පාර්ශවල උපදේශ සහිතව මනා අධ්‍යයනයක් කිරීමෙන් අනතුරුව මෙහෙයුම කටයුතු ක්‍රමවත් කිරීම (ST)</p> <p>4.2.නීත්‍යානුකූල නොවන ඉදි කිරීම් ඉවත් කිරීම සහ වෙළඳාම් විධිමත් කිරීම (ST)</p> <p>4.3. බස් ගාලක් සඳහා සුදුසු ගැටමේ (හෝ බෝට්ටු) ස්ථාන මෙම වාර්තාවේ යෝජනා කර ඇත; විකල්ප වශයෙන් අනිකුත් ස්ථාන සලකා බැලිය හැක (M/LT)</p>	<p>4. KMC, CTB, UDA, RDA, පෞද්ගලික බස් හිමියන් සහ පොලීසිය</p>
<p>5. රෝහල්, විශේෂඥ වෛද්‍ය සේවා, පාසල්, කවිචේරිය, තැපැල් කන්තෝරුව, පොලීසිය සහ අනිකුත් පොදු හා පෞද්ගලික ආයතන වල වාහන නැවැත්වීම් ඉඩ හිඟ කම</p>	<p>5.1. “ ආරක්‍ෂක” හේතු මත පොදු වාහන නැවැත්වීම් තහනම් කිරීම</p> <p>5.2.මෙම ආයතන කළමනාකාරිත්වය පොදු වාහන නැවැත්වීම් ගැන සැලකිල්ලක් නොදැක්වීම</p>	<p>5.1. “ ආරක්‍ෂක” හේතු යළි විමර්ශනය කිරීම</p> <p>5.2a.ගාස්තුවක් ගෙන මහජනතාවගේ වාහන නැවැත්වීමේ පහසුකම් සපයන, විශාල ප්‍රමාණයේ පොදු සහ පෞද්ගලික ආයතන බිහි කිරීම (ST/M/LT)</p> <p>5.2b.කුඩා රථ ගාල් ඇති කිරීම-සලකා බැලීම සඳහා ස්ථාන තුනක් මෙම වාර්තාවේ යෝජනා කර ඇත (M/LT)</p>	<p>5.1 KMC, පොලීසිය සහ ආදාල ආයතන</p> <p>5.2a KMC සහ අදාල පොදු ආයතන</p> <p>5.2b KMC, UDA , යෝජිත රථ ගාල් වල සේවය ලැබීමට අපේක්‍ෂිත ආයතන නියෝජිතයින් සහ පොලීසිය</p>
<p>6. දළඳා වීදිය පදිකයින්ගේ සක්මන් ප්‍රදේශයක් කිරීමෙන් මහනුවර වඩාත් පදික හිතකාමී කිරීම</p>	<p>6.1මෙය මහනුවර ආකර්ශනීය නගරයක් කිරීම උදෙසා අභියෝගයක් මිස “ගැටළුවක් නොවේ”</p>	<p>6.1 KMC රථ ගාල ආසන්නයේම පිහිටා ඇති හෙයින් දිනයේ කුමන වේලාවකදී වුවත් රථ නැවැත්වීමේ අවශ්‍යතාවයක් නැත. එම ගාල මෙහෙයවන්නන් හට පුද්ගලයින් යෙදීම අනවශ්‍ය යයි හැඟේ නම්, සවස් කාලයේදී ගාස්තුවක් නොමැතිව එහි වාහන නැවැත්වීමට ඉඩ දිය හැක. අත්හදා බැලීමක් වශයෙන්, සවස් කාලයේදී වාහන නැවැත්වීම මූලින් නතර කර පසුව මුළු දවස පුරාම ක්‍රියාත්මක කළ හැක.(MT/LT)</p>	<p>6.1 KMC, RDA, පොලීසිය සහ UDA</p>

6. අවසානය

දැනට මහනුවර නගරයේ ඇති වාහන තදබදයට පිළියම් සෙවීම සඳහා මෙම වාර්තාව සකස් කිරීමේදී අප සැලකිල්ලට ගත් කරුණු නම්, මහනුවර නගරයේ ව්‍යාප්තිය සඳහා ඇති සීමිත ඉඩ ප්‍රමාණය, එහි ඓතිහාසික සහ සංස්කෘතික විශේෂත්වය, නවීන සේවා මධ්‍යස්ථානයක් වශයෙන් එහි කාර්යය භාරය, ප්‍රවාහන පහසුකම් වැඩි දියුණු කිරීමට බලපාන මූල්‍ය සහ අනිකුත් සම්පත් හිඟකම මෙන්ම කළ හැකි දේට හෝ අහිතකර ලෙස බලපාන පාලන ගැටළුය. එසේම අපගේ නිර්දේශයන් ඉදිරිපත් කර ඇත්තේ ආර්ථික ශක්‍යතාවය, සාධාරණත්වය සහ පරිසරය යන හේතූන් පදනම් කර ගෙන පොදු ප්‍රවාහයට මූලිකත්වය දිය යුතුය යන විශ්වාසය මතය.

6.1. නිර්දේශ

කෙටි කාලීන සහ මධ්‍ය/දීර්ඝ කාලීන යෝජනා වශයෙන්, මෙහි සඳහන් මාර්ග ජාලය වැඩි දියුණු කිරීම, ප්‍රවාහන ප්‍රවාහය සහ වාහන තදබදය කෙරෙහි ඇති යෝජනා, කොටස් වලට බෙදා ඇත. මෙහි මූලික සඳහන් කොටස ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා අමතර මූල්‍ය සහ අනිකුත් සම්පත් එතරම් අවශ්‍ය නොවේ. එක්, CPC,KMC සහ පොලීසියට විශේෂිතවූ බලධාරීන්ගේ අධීක්ෂණය සහ කැපවීම ඊට අත්‍යවශ්‍යවේ. ඊට අමතරව මහජනතාවගේ සහයෝගයද අවශ්‍යය. අපගේ පර්යේෂණවලදී පෙනී ගිය කරුණක් නම් ප්‍රායෝගික ප්‍රතිසංස්කරණවලට මහජනතාව සහයෝගය දීමට සුදානම් බවයි. එහෙයින්, තවත් ප්‍රමාද නොවී ප්‍රතිසංස්කරණ ඇරඹීම රජයේ නිලධාරීන්ගේ යුතු කමකි. එසේ නොවුනත්, මෙම පීඩාකාරී ගැටළුවට බලධාරීන් යම් විසඳුමක් ලබා දේ යයි මහජනතාව තුළ ඇති අල්ප විශ්වාසයද පහවී යනු ඇත.

මහනුවර නගරයට ඇතුළු වන වාහන වලින් ගාස්තුවක් අය කිරීම අපි නිර්දේශ නොකරමු. එය KMC යට ආදායම් ලබා ගැනීමට මහඟු අවස්ථාවක් වුවද දැනට ඇති වාතාවරණය අනුව, මෙවැනි වැඩ පිළිවෙලක් කිරීම වැළැක්වීම සඳහා බලවත් ප්‍රශ්න මතු විය හැක. එසේම දුර්වල පාලනය සහ මහජනතාව විනය කඩ කිරීම හේතු කොට ගෙන ක්‍රියාත්මක කිරීම බලවත් සේ අපහසු වන නිසා, ලියා පදිංචි අංකය පදනම් කරගෙන නගරයට වාහන ඇතුළු වීම සීමා කිරීමේ ක්‍රමයක් අප නිර්දේශ කර නැත.

එක්, මහනුවර නගරයේ සහ “ තදාසන්න ප්‍රදේශය” සඳහා පුළුල් වශයෙන් දැරිය හැකි සංවර්ධන සැලැස්මක් ඇති කිරීම උදෙසා ප්‍රවාහනය සහ මාර්ග සංවර්ධනය ඒකාබද්ධ කිරීම අපි බලවත් සේ නිර්දේශ කරනෙමු. මෙයින් අදහස් කරන්නේ, මාර්ග සහ දුම්රිය ප්‍රවාහනය-උදාහරණයක් වශයෙන්, පේරාදෙණිය- කටුගස්කොට ඉක්මන් දුම්රිය සංක්‍රමණය- සහ අලුතින් ප්‍රතිසංස්කරණය කරන ලද ගැටමේ- පේරාදෙණිය මාර්ගයේ ගන්නෝරුව ප්‍රදේශයේ, පේරාදෙණිය නගරයට ආසන්නව විනෝද උයනක් ඇති කිරීම වැනි පොදු පහසුකම් බිහි කිරීම මෙන්ම මෙවැනි අනිකුත් ක්‍රියාවලියන්ය.

6.2. ඊළඟ පියවර

මෙම වාර්තාවේ සඳහන් අදහස් සහ අනිකුත් ප්‍රයෝජනවත් යෝජනා ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා පහත දැක්වෙන ක්‍රියා මාර්ග අපි යෝජනා කරන්නෙමු.

1. ක්‍රියාත්මක කිරීමේ වැඩ සටහනක වගකීම බාරගැනීම සඳහා, මහනුවර ප්‍රවාහන හැසිරුම් කමිටුවක් (KTSC) මහ ඇමති තුමන්ගේ ප්‍රධානත්වයෙන් පිහිටුවීම. සම්පූර්ණ විධායක බලතල සහිත මෙම කමිටුව ප්‍රතිපත්ති සම්පාදනයේ මූලිකත්වය ගත යුතුය.
2. යෝජනා පදනම් කරගනිමින් ප්‍රායෝගික වැඩ පිළිවෙලක් සකස් කිරීම සඳහා තාක්ෂණික නිලධාරීන් සහ අදාල පාර්ශවවල නියෝජිතයින්ගෙන් සමන්විත තාක්ෂණ කමිටුවක් (Techcom), KTSC විසින් පිහිටු වීම.
3. මෙම වැඩ සටහන්, ක්‍රියාත්මක කිරීමේ සැලැස්මකට හරවා එය ක්‍රියාත්මක කිරීම උදෙසා, හැසිරුම් කමිටුවේ මූලිකත්වයෙන් විවිධ රජයේ ආයතනවල, ප්‍රධාන ආයතන වල සහ පෞද්ගලික අංශයේ ආයතනවල සහයෝගය හා මුදල් ඇතුළු සම්පත් යොදාගැනීම. මෙම ක්‍රියාත්මක කිරීමේ ආයතන වලට - CPC,KMC, RDA, UDA, පොලීසිය යනාදියට විශේෂ කාර්යයන් පැවරෙන අතර, ඔවුන් හැසිරුම් කමිටුවට රපෝත්තු කළ යුතුය. තාක්ෂණ කමිටුව, හැසිරුම් කමිටුවේ අධීක්ෂණ/ උපදේශනාත්මක භස්තය ලෙස ක්‍රියාත්මක විය හැක.
4. මෙම වැඩ සටහන ක්‍රියාත්ම වීම අධීක්ෂණය සහ ඇගයීම ස්වාධීන ආයතනයකට පැවරිය යුතු අතර එය හැසිරුම් කමිටුවට රපෝත්තු කළ යුතුය.

5. මහනුවර ගමනා ගමන සහ ප්‍රවාහන සංවර්ධන වැඩ සටහන ප්‍රගමනය වීමත් සමඟම ඒකාබද්ධ නාගරික පොදු ප්‍රවාහන පද්ධතියක් කළමනාකරණය කිරීම සඳහා මහනුවර සංක්‍රමණ අධිකාරියක් පිහිටුවීමේ ශක්‍යතාවය සලකා බැලිය යුතුවේ.

6.3. සමාලෝචන රැස්වීමේදී මතුවූ යෝජනා

මෙම අධ්‍යයනයේ විශේෂ නිර්දේශ අදාළ මූලික පාර්ශවයන්ට ඉදිරිපත් කිරීම සඳහා 2008 දෙසැම්බර් 11 දින පැවැත්වූ රැස්වීම සංවිධානය කරන ලද්දේ මධ්‍යම පළාතේ වාණිජ සහ කර්මාන්ත මණ්ඩලය විසිනි. මෙහි පැමිණ සිටි අය අතර මධ්‍යම පළාත් ආණ්ඩුකාර සහ මහ ඇමති වරුන්, මහනුවර නගරාධිපතිවරයාත්, නාගරික මන්ත්‍රීවරුන්, ජ්‍යෙෂ්ඨ නිලධාරීන්, ව්‍යාපාරික නායකයින්, සිවිල් සමාජයේ නියෝජිතයින්, විද්වතුන්, මාධ්‍යවේදීන් අනිකුත් අයත් ඇතුළත් විය. මෙම සාකච්ඡාවේදී මතුවූ ප්‍රධාන අදහස් වලින් සමහරක් පහත දැක්වේ.

- අධ්‍යයනයේ යෝජනා ක්‍රියාත්මක කිරීම, මහනුවර තදාසන්න සංවර්ධන කමිටුවේ උප-කමිටුවට පැවරිය යුතුය.
- KMC ප්‍රවාහන කමිටුව එයට අදාළ වන යෝජනා භාරගත යුතුය.
- යෝජනා ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා අරමුදල් කටයුතු, පැහැදිලි ලෙස පැවරූ විධායක වගකීම සහ අනිකුත් දෑ ඇතුළත් වන “ක්‍රියා කාරී සැලැස්මක්” සකස් කළ යුතුය.
- අමතරව මුදල් අනවශ්‍ය දේ විශේෂිතව තමන්ට කළ හැකි යෝජනා පොලීසිය විසින් භාරගතයුතුවේ.
- වාහන නැවැත්වීමට අදාළ යෝජනා ක්‍රියාත්මක කිරීම පහසු කිරීම සඳහා KMC සහ KMC රථ ගාලේ කළමනාකරණ කොන්ත්‍රාත්කරු අතර මතුවී ඇති නීතිමය අර්බුදය වහා විසඳිය යුතුය.