

# මහ මගට පන්සිල්

## විනයානුකූල මාර්ග භාවිතයක් උදෙසා

### හැඳින්වීම

මහ මග භාවිතා කරන්නන්ගේ විනය පිරිහීම ගැන නැගෙන මැසිවිලි දිනෙන් දින ඉහළ යමින් ඇත. මාර්ග අනතුරු වලින් වැඩි ප්‍රමාණයක් සිදුවන්නේ රියදුරන්ගේ වරදින් බවට පොලිස් රථ වාහන අංශයෙන් නිතරම ප්‍රකාශ වෙයි. රියදුරන්, මගීන් හා පදිකයින් විනය ගරුක ලෙස හැසිරවීමට නම් ඉතා දැඩි නීති අවශ්‍ය බව කියවෙයි. මෑතකදී මාර්ග නීති කඩ කළ විට අය කරන දඩ මුදල් ප්‍රමාණයද විශාල ප්‍රතිශතයකින් ඉහළ දැමුවද ප්‍රශ්නය විසඳෙන බවක් පෙනෙන්නට නැත.

මහ මගෙහි විනය ඇති කිරීමට පිළියමක් නැද්ද? දැඩි නීති රීති වලට වඩා අවබෝධය මත පදනම් වූ ක්‍රමයක් අපට පිළියෙල කර ගත නොහැකිද? මෙම ගැටළුවට විසඳුමක් ලෙස, බුදු දහමින් පෝෂණය වූ අපගේ පෙරදිග වින්තනය මත පදනම් වූ **ආචාර ධර්ම පද්ධතියක්** හඳුන්වාදීම මෙම ලිපියේ අරමුණයි.

ප්‍රවාහනය රටක ජීවනාලිය බඳුය. මිනිස් සිරුරෙහි පැවැත්මට අවශ්‍ය ඔක්සිජන් ගෙනයන රුධිර සංසරණය වැදගත් වන්නේ යම් සේද, රටක පැවැත්මට අවශ්‍ය පුද්ගල, භාණ්ඩ හා සේවා සංසරණය සිදුකරන ප්‍රවාහනය ඒ ලෙසම වැදගත් වෙයි. ඒ නිසාවෙන්, කාර්යක්ෂම ප්‍රවාහන පද්ධතියක් තිබීම රටක සංවර්ධනයට බෙහෙවින් අවශ්‍ය වෙයි. අද වන විට කොළඹ නගරයේ පමණක් **දිනකට සිදුවන ආර්ථික පාඩුව** (ඉන්ධන, ශ්‍රමය හා කාලය අපතේ යාමෙන්) රුපියල් මිලියන 100 ක් පමණ වන බව ගණන් බලා තිබේ. මෙම මුදලින් වසරක් පුරාවට විශ්ව විද්‍යාලයක් හෝ රෝහලක් නඩත්තු කළ හැකිය [ලංකාදීප, 2007 නොවැ 4]. රථ වාහන තදබදය නිසා **වසරකට රුපියල් බිලියන 11 ක පමණ ඉන්ධන නාස්තියක්** සිදු වේ. මෙම නාස්තියේ බැරැරුම් ස්වභාවය වැටහෙන්නේ රටේ පවුල් සංඛ්‍යාවෙන් භාගයකට පමණ සමෘද්ධි සහනාධාරය දීමට වසරකට වැයවන්නේ රුපියල් බිලියන 9 ක් 10 ක් අතර ප්‍රමාණයක් බව සැලකූ විටය [ජාතික රූපවාහිනී ප්‍රධාන ප්‍රවෘත්ති, 2009 මාර්තු 12].

කාර්යක්ෂම ප්‍රවාහන පද්ධතියක් ඇති කිරීම සඳහා කළමනාකරණය කළ යුතු මූලික අංග තුනක් වෙයි. **මහා මාර්ග, දුම්රිය මාර්ග ඇතුළු සියළු ප්‍රවාහන යටිතල පහසුකම් ඉතා ඉහළ තත්ත්වයෙන් පවත්වා ගැනීම, අබලන් වූ, ධාවනයට නුසුදුසු වාහන භාවිතයෙන් ඉවත් කිරීම සහ මහ මග භාවිතා කරන්නන් විනයානුකූල කරවීම** යනු ඒ අංග තුනයි. මේ අතුරින් පළමු හා දෙවන කාරණාවන් භෞතික කාරණාවන් බැවින් ඒවා කළමනාකරණය, තුන්වැනි කාරණාවට සාපේක්ෂව පහසු වෙයි. මිනිසුන් විනයගරුක කරවීම යනු ඔවුන්ගේ **සිතූම් පැතුම් හා වර්ශාවන්** යහපත් අතට හැරවීම බැවින් ඒ අපහසු කාර්යයක් වෙයි.

උක්ත සඳහන් අංග තුනට අමතරව, පොදු ප්‍රවාහනය ප්‍රවලිත කිරීම, සැලසුම් සහගත ජනාවාස හා රැකියා ස්ථාන පිහිටුවීම ආදියෙන් පුද්ගල ගමනාගමන අවශ්‍යතා අවම කිරීම යනාදි කරුණුත් කාර්යක්ෂම ප්‍රවාහන පද්ධතියක් බිහි කිරීම සඳහා දායක වෙයි. එනමුත් විනයානුකූල මාර්ග භාවිතය මෙම ගැටළුවේදී කේන්ද්‍රීය දායකත්වයක් දක්වන බවත්, **භෞතික කාරණා කෙතරම් දියුණු කළද අවිනිත මාර්ග භාවිතය ඒ සියල්ලේම ඵලදායීබව මොට කරන බවත්** පැහැදිලිය. එබැවින් මාර්ග විනය දියුණු කිරීම ඵලදායී ප්‍රවාහන පද්ධතියක් සඳහා අනිවාර්ය සාධකයක් වේ.

මහ මගෙහි විනය පිළිබඳ කොතෙකුත් කතා බහ කළද ඒ දිශාවට පුද්ගලයින් යොමු කළ හැකි වැඩ පිළිවෙලක අවශ්‍යතාවය තවමත් පවතී. ඒ සඳහා අවශ්‍ය **සිතීමේ රාමුවක්** හෝ මග පෙන්වීමක් ක්‍රමවත් ලෙස සමාජයට නොලැබෙයි. මෙවන් වූ සිතීම් රාමුවක් සාදා ගැනීමෙහිදී අපට බුදු දහමින් පූර්වාදර්ශයක්, මග පෙන්වීමක් ලබා ගත හැකිය. ඒ අනුව සිතමින්, පංච ශීලය ඇසුරෙන් ගොඩ නගන ලද උක්ත සඳහන් කළ ආචාර ධර්ම පද්ධතිය **මහ මගට පන්සිල්** යනුවෙන් හැඳින්වෙන අතර එය පහත රූපයේ දැක්වේ.



මෙම ආචාර ධර්ම පදනම් වන්නේ සහයෝගීතාවය, මාර්ග ධාරිතාවේ උපරිම භාවිතාව සහ වාහන වල සුමට ධාවනය යන කරුණු තුන මතයි. (“බාධාව” යන්නට මෙම සංකල්පයේදී විශේෂ අර්ථ දැක්වීමක් යොදාගෙන ඇති අතර එය ඉදිරියේදී දැක්වේ)

මෙම ආචාර ධර්ම පද්ධතිය ලොකු කුඩා සෑම අයෙකුටම මහ මග භාවිතාවේදී ඉතාමත් පහසුවෙන්, කිසිම වියදමකින් තොරව ක්‍රියාත්මක කළ හැකි සරල එකකි. අද රටේ දැවෙන ප්‍රශ්නයක් බවට පත්ව ඇති, දිනෙන් දින උග්‍ර වන්නා වූ ප්‍රවාහන ගැටළු වලට බලධාරීන්ට දොස් පැවරීමෙන් පමණක් රටට වන සෙතක් නොමැත. රටේ පුරවැසියන් ලෙසින් සියළු දෙනාගේම සක්‍රීය දායකත්වය මේ සඳහා අවශ්‍ය වේ. සහයෝගීතාවය පෙර දැරි කර ගත් විනයගරුක මාර්ග භාවිතයකින් පොදු මහජනතාවට මෙහිදී ලබා දිය හැකි සහයෝගය අතිමහත් වේ.

**ධර්මයෙන් ලැබෙන පදනම**

මෙම ආචාර ධර්ම පද්ධතිය බුදු දහම හා වක්‍රීය වූ පෙරදිග චින්තනය මත පදනම් වෙයි. පොදුවේ ගත් කල, **ඕනෑම ආගමක දේශනා වන ශීලය පිළිබඳ අදහස මෙම සංකල්පයෙහි මූලික අඩිතාලම වේ.**

මිනිසුන් යහ මගට ගැනීමට නීති වලට වඩා ශීලයන් ඵලදායී බව සරලවම පැහැදිලි වන කරුණකි. උදාහරණයක් ලෙස ‘මම හොරකම් කිරීමෙන් වළකිමි’ යන දෙවන සිල් පදය සලකා බලන්න. මෙම සිල් පදය යටතට ගත හැකි විවිධාකාර නීති කෙටුම්පත් කොපමණ තිබේද? වෙළඳුන් කරන හොරකම් වලින් පාරිභෝගිකයින් ආරක්ෂා කිරීමට ‘පාරිභෝගික පනත’ ඇත. නිර්මාණ මංකොල්ලය වැළැක්වීමට ‘බුද්ධිමය දේපළ පනත’ යනුවෙන් පනතකි. ‘අල්ලස් හා දූෂණ පනත’ මගින් එක්තරා අන්දමක හොරකමක් වැළැක්වෙන්නේ යැයි ගත හැකිය. මෙතෙක් බලන කල, මුළු මහත් අපරාධ නීති සංග්‍රහයම පංච ශීලයෙන් ආවරණය වන අයුරු දැක ගත හැකිය. මෙයින් ගම්‍ය වන වැදගත් කරුණක් තිබේ. **එනම්, වියුක්තව සිතු කල, පන්සිල් යනු ආධ්‍යාත්මිකව වඩා ඉහළ තලයක ඇති ආචාර ධර්ම පද්ධතියක් බවයි.**

ධර්මය හා විනය යන දෙක ව්‍යවහාරයේදී යෙදෙන්නේ ධර්ම-විනය යනුවෙනි. විනය-ධර්ම වශයෙන් එය නොයෙදේ. මෙහිද සැහැල්ලු අරුතක් ඇත. විනයෙහි ඇති නීති පද්ධතියට වඩා ධර්මයෙන් ලැබෙන අවබෝධය මුල් තැන්හී තබා ඇත්තේ, යමෙකුගේ අවබෝධය දියුණු වත්ම ඒ පුද්ගලයා නිතැතින්ම විනයගරුක වන බැවිනි.

යහපත් පුද්ගලයින් බිහි කිරීම සඳහා ශීලයන් හි වැදගත්කම සෑම ආගමකම දේශනා වන කරුණකි. කිතුණුවන්ගේ **දස පනත** උදාහරණ ලෙස දැක්විය හැකිය. හින්දු හා ඉස්ලාම් ආගම් වලද ඒවායේ බැතිමතුන් විසින් පිළිපැදිය යුතු මූලික ශීලයන් හා දිවි පැවැත්ම දේශනා කර තිබේ.

ප්‍රවාහනය පිළිබඳ ගැටළු විසඳීමේදී නිතරම යෝජනා කෙරෙනුයේ දැඩි නීති රීති පැනවීම හා ඒවා නිසි ලෙස ක්‍රියාත්මක කිරීම යන ප්‍රවේශයයි. නමුත් මෙම සංකල්පයේදී උක්ත ගැටළුව දෙස වෙනත් කෝණයකින් බලා එයට විසඳුම ලෙස වෙනත් ප්‍රවේශයක් යෝජනා කෙරෙයි. එහිදී, මිනිසුන් යනු උසස් මනසකින් හා බුද්ධියකින් යුතු සත්ව කොටසක් බවත් ගැටළුව හා එයට මුල්වන සාධක පිළිබඳ ඔවුන්ගේ අවබෝධය වැඩි කිරීමෙන් පමණක් ගැටළුව විසඳිය හැකි බවත් අවධාරණය කෙරෙයි. එම ප්‍රවේශය අනුව මෙම සංකල්පයේදී මිනිසුන් සතු විශේෂ ගුණාංග දෙකක් යොදා ගැනෙයි. **පුහුණු කළ හැකි දියුණු මනසක් සහිත වීම සහ ඇසින් දකින වස්තු වලට ඇති දුර (ගැඹුර) හා ඒවා ගමන් ගන්නා වේගය හා දිශාව ක්ෂණිකව නිර්ණය කිරීමේ හැකියාව** යනු මේ ගුණාංග දෙකයි.

මිනිස් මනස යනු ක්‍රමික පුහුණුවකින් ඉතාමත් දියුණු කළ හැකි ඉන්ද්‍රියකි. නිරන්තර පුහුණුවෙහි යෙදෙන ක්‍රීඩකයකු තම ක්‍රීඩාවෙහි ඉහළ දක්ෂතා පෙන්වන්නේ තමන් ලබන්නා වූ පුහුණුව තුළින් තම මනස හා සෙසු ඉන්ද්‍රියන් අතර සම්බන්ධීකරණය මනාව දියුණු කිරීමෙනි. මහ මගට පන්සිල් යනු මාර්ගයේ ගමන් ගන්නා විටදී අවශ්‍ය හික්මීම ඇති කර ගැනීමට ඔබට මග පෙන්වන ආචාර ධර්ම පද්ධතියකි. මෙම හික්මීම ඇති කර ගැනීම සඳහා මනස පුහුණු කළ යුතුවේ. මෙම ආචාර ධර්ම පිළිපැදීම සඳහා මුලදී ඔබ විසින් යම් ආයාසයක් (ප්‍රයත්නයක්) දැරිය යුතුවේ. එනම්, ඔබගේ මනස පුහුණු වන තුරු ඔබ විසින් සිතාමතාම (සවිඤ්ඤාණිකව) මෙය පිළිපැදිය යුතුවේ. එලෙස ටික කලක් පිළිපදින විට ඔබ නොදැනුවත්වම (අවිඤ්ඤාණිකව) ඔබගේ මනස හික්මුණු තත්ත්වයට පත්වේ.

උදාහරණයක් මගින් මෙම අදහස තවදුරටත් පැහැදිලි කළ හැකිය. හොඳ රියදුරෙකු තම රථය වමට හෝ දකුණට හරවන සෑම විටදීම අදාළ සංඥා ලාම්පුව දල්වන අතර, ඉන්පසු අදාළ පැති කණ්ණාඩියෙන් බලා පසුපසින් එන වාහන වලට බාධා නොවන පරිදි තම රථය හරවයි. මුලදී සංඥා ලාම්පුව දැල්වීමත් පැති කණ්ණාඩියෙන් බැලීමත් යන ක්‍රියා දෙකම ඔහු විසින් සිතාමතාම කළ යුතු වෙයි. කලක් ගත වන විමෙන් පසු රථය හැරවීමට සිතන මොහොතෙහිම ඔහුගේ අත සංඥා ලාම්පුව ක්‍රියා කරවීමටත් ඇස පැති කණ්ණාඩිය වෙතටත් නිතැනින්ම ඇදී යයි. එනම්, එම විනිත රියදුරාගේ මනස, අත සහ ඇස යන තුනම “රථය හැරවීම” යන ක්‍රියාවෙහිදී මනා සම්බන්ධීකරණයකින් යුතුව කටයුතු කරන තත්ත්වයකට පත්වේ.

මිනිසුන්ගේ ඇස් දෙකම හිස් කබලෙහි ඉදිරි පසින් පිහිටා තිබීම නිසාවෙන් ඔවුන්ට නිරායාසයෙන්ම තමා සිටින තැන සිට තවත් වස්තුවකට ඇති දුර නිශ්චය කළ හැකිය. මෙම හැකියාව උපයෝගී කරගෙන මිනිසෙකුට ගමන් කරන වස්තුවක වේගය හා දිශාවද “ක්ෂණයකින්” නිර්ණය කළ හැකිය. ක්‍රිකට් ක්‍රීඩකයකු උඩ පන්දුවක් නිවැරදිව රැක ගන්නේ මෙම හැකියාව උපයෝගී කර ගැනීමෙනි. පන්දුව එන දිශාව බලමින්ම තම පාද එදෙසට වලනය කරමින් නිවැරදිම මොහොතේදී තම දෑත් යොමා පන්දුව අල්ලා ගැනීම බැලූ බැල්මට පෙනෙන්නේ සරල ක්‍රියාවක් ලෙසය. ගමන් කරන රථ වල නොගැටී, ඒවාට බාධා නොවන අයුරින් ඔබ පාර හරහා මාරු වන්නේත් මෙම හැකියාවම යොදා ගනිමිනි. මෙම ක්‍රියාවලියෙහි ඇති සංකීර්ණ බව වැටහෙන්නේ, තවමත් තමන්ගෙන් ඈතට එල්ල වූ උඩ පන්දුවක් රැකීමට හෝ මිනිසකු මෙන් ම පාර හරහා මාරු වීමට සමත් රොබෝවකු නිර්මාණය කර නොමැති බව සැලකූ විටයි.

හිස් කබලෙහි ඉදිරි පසින් ඇස් දෙකම පිහිටා ඇති අනිත් සත්වයන්ටද මෙලෙස දුර (හා ගැඹුර) නිර්ණය කළ හැකිය. උදාහරණයක් ලෙස සුනඛයින් දැක්විය හැක. නමුත් හිස් කබලෙහි දෙපසින් ඇස් පිහිටා ඇති හරකුන් වැනි සතුන්ට මෙම හැකියාව නොමැත. උන්ට එකවර අංශක 360 කට ආසන්න වපසරියක් පෙනුනත් එක් වස්තුවක් දිස්වන්නේ එක් ඇසකට පමණක් නිසා එම වස්තුවට ඇති දුර නිර්ණය කළ නොහැකිය. පාර හරහා යන හරකෙකු, වාහන පැමිණියත් නොනැවතී ඉදිරියටම ඇදෙන්නේත් සුනඛයකු වාහනයක් දුටු විට ආපසු හැරෙන්නේත් මේ නිසාවෙනි. වාහන නොතකා පාර හරහා මාරු වන මිනිසෙකුට “හරකෙක් වගේ පාර පනිනවා” යැයි කීම ඉතාමත් යෝග්‍ය බව මෙම ජීව විද්‍යාත්මක කරුණු සලකන විට ඔබට වැටහෙනු ඇත.

**ප්‍රවාහනය ගැන මිත්‍යා මත කිහිපයක්**

මහ මගට පන්සිල් සංකල්පය ඉදිරිපත් කිරීමට පෙර අද අප සමාජයේ ප්‍රවාහනය ගැන පොදුවේ ඇති මිත්‍යා මත කිහිපයක් ගැන ඔබේ අවධානය යොමු කරවිය යුතුය. මක් නිසාද යත්, රියදුරන්, මගීන් හා පදිකයින් එම මිත්‍යා

මත වල එල්ල සිටින තාක් කල් මෙම සංකල්පය සාර්ථක නොවන බැවිනි.

**“ලංකාවේ පාරවල් වල ඉඩ මදියි”**

මෙම කියමනෙහි යම්කිසි සත්‍යතාවක් ඇත්තේ, අද ඔබ අත් විදින මාර්ග තදබදයට හේතුව මාර්ග ප්‍රමාණවත් නොවීම පමණද? ඔබම මදක් සිතා බලන්න. අද බොහෝ විට එක් මං තීරුවක් පමණක් ඇති මාර්ගයක වාහන පේළි දෙකක් දැකිය හැකිය. මං තීරු දෙකක් පළල මාර්ගයක වාහන පේළි තුනක් දැකිය හැකිය. මං තීරු තුනක් පළල (උදා: බේස්ලයින් පාර) මාර්ගයක වාහන පේළි හතරක් හෝ පහක් දැකිය හැකිය. මෙවන් අවිනිත රියදුරන් සිටින සමාජයක මං තීරු පහක හයක මාර්ග තිබුනත් ඉන් පලක් වේද? අප සෑම විටම පුරුදු වී ඇත්තේ අන් අය පිට වරද පැවීමට බැවින්, සැබෑ ප්‍රශ්නය වන්නේ රියදුරන්ගේ විනය පිරිහීම වුවත්, එය සඟවමින් මාර්ග වල ඉඩ මදියැයි පවසමින් ආණ්ඩුව හෝ වෙනත් ආයතනයක් මත වරද පටවනු ලබයි.

**“වේගයෙන් ගමන් කිරීමෙන් අඩු කාලයකින් ගමන යන්න පුළුවන්”**

මෙලෙස වාහන පැදවීම ඉංග්‍රීසියෙන් හඳුන්වන්නේ aggressive driving යනුවෙනි. Aggressive යන ඉංග්‍රීසි වචනයෙහි සිංහල අරුතෙන් ‘කලහකාරී’ යන්න හැඟවේ. එනමුත් මෙම අවස්ථාවට සිංහලයෙහි මෙයට වඩා උචිත පදයක් ඇත. “තදියම” යන්න එම වචනයයි. Aggressive driving යන්න “තදියමින් පැදවීම” යනුවෙන් ගත් විට එහි අර්ථය වඩා හොඳින් දැනේ.

සාමාන්‍ය නාගරික තත්ත්ව යටතේ (urban traffic conditions) තදියමින් පැදවීම මගින් “සමස්ත ධාවන කාලයෙන්” ඉතිරි වන්නේ සියයට හතරක් (4%) තරම් ඉතා සුළු කාලයක් බව යුරෝපා රටවල කරන ලද පර්යේෂණ මගින් සනාථ වී තිබේ [Smart Driving, Ottawa]. එනම් පැයක ගමනකින් ඔබට විනාඩි 2 – 3 පමණ අඩු කර ගත හැකිය. එහෙත් එම නොගැණිය හැකි කාලයේ ඉතුරුවට සාපේක්ෂව සියයට තිස් නවයක් (39%) තරම් අධික වූ ඉන්ධන භාතිය හා විෂ වායු විමෝචනය පස් ගුණයකින් ඉහළ යාම තදියමින් පැදවීමෙන් සිදුවන සෘජු අවාසි වේ.

**“අරහෙන් මෙහෙන් දාලා මට විතරක් ඉක්මනට යන්න පුළුවන්”**

අද සමාජයෙහි ආත්මාර්ථකාමීත්වය කෙතරම් දැඩිද යන්න හොඳින්ම පෙන්වුම් කරන ස්ථානයක් බවට මහා මාර්ගය පත්ව තිබේ. සියළු දෙනාම පාහේ උත්සාහ කරන්නේ “කෙසේ හෝ” තමන්ගේ ගමනාන්තය වෙත හැකි ඉක්මනින් ළඟා වීමටයි.

මෙම මිත්‍යාවෙන් මිදීමට නම් මහ මග භාවිතා කරන සියළු දෙනා (විශේෂයෙන් රියදුරන්) පහත දැක්වෙන කරුණු හොඳින් අවබෝධ කර ගත යුතුය.

- වඩා වැදගත් වන්නේ ඔබ වාහන කියක් ඉස්සර කළාද යන්න නොව ඒ සඳහා ඔබ ගත කරන කාලය හා ඉන්ධන ප්‍රමාණයයි.
- වඩා වැදගත් වන්නේ ස්ථානීයව ඉතිරි කර ගන්නා කාලය නොව තමන්ගේ ගමනෙහි සමස්ත ධාවන කාලය යි. (එනම් ගමනාරම්භයේ සිට අවසානය දක්වාම ගත වන මුළු කාලයයි)
- වඩා වැදගත් වන්නේ සෑම විටම “සමස්ත ප්‍රමාදය” අවම වන පරිදි ගමන් කිරීමයි.

කිසිම ප්‍රවාහන පද්ධතියකට ප්‍රමාදය සම්පූර්ණයෙන් ඉවත් කළ හැකි නොවේ. වෙනත් අයුරකින් පවසනවා නම්, ගමනකදී ඔබ යම්කිසි ප්‍රමාදයකට ලක් වීම නොවැළැක්විය හැක්කකි (some form of delay is inevitable). කාර්යක්ෂම ප්‍රවාහන පද්ධතියක් යනු ප්‍රමාදය සාධාරණ (fair) වූ අවම මට්ටමකින් පවත්වා ගන්නා පද්ධතියකි. මේ සඳහා ප්‍රවාහන යටිතල පහසුකම් දියුණු කිරීම, වාහන වල උසස් තත්ත්වය, රියදුරු හා පදික විනය යන කාරණා සියල්ලම අවශ්‍ය වේ. විනිත පුරවැසියන් ලෙසින් අප සෑමගේ වගකීම වන්නේ සමස්ත පද්ධතියේ කාර්යක්ෂමතාවයට උපරිම දායකත්වය ලබාදීම මිස අවිධිමත් මාර්ග භාවිතය නොවන බව අප විසින් වටහා ගත යුතුය.

**“නීතියට අනුව ගියොත් අද පාරේ යන්න බෑ”**

මාර්ග නීති නිවැරදිව පිළිපැදීමෙන් තමන්ගේ ගමන ප්‍රමාද වන බව හෝ තමන්ට නිවිසැනසිල්ලේ ගමන් කළ නොහැකි බව අද බොහෝ දෙනාගේ මතයයි. එසේ සිතමින් සෑම දෙනාම මාර්ග නීති කඩ කරමින් ගමනේ යෙදේ. මෙහි ඇත්තේ වක්‍රීය සම්බන්ධයකි. එනම්, “තදබදය වැඩිවන විට අවිධිමත් ක්‍රම අනුගමනය කිරීම වැඩි වන අතර අවිධිමත් ක්‍රම අනුගමනය වැඩි වන විට තදබදය තව තවත් වැඩි වෙයි” යන්නයි. එහි අවසාන ප්‍රතිඵලය

නම් වැඩි ඉන්ධන භාතිය හා වැඩි සමස්ත ප්‍රමාදයයි. අද ප්‍රධාන ගැටළුව වී ඇත්තේ වැඩි දෙනෙක් නීති කඩ කිරීම බැවින් එයට විසඳුම වන්නේ අවිධිමත් ධාවනය නොවන බව තරයේ සිතට ගත යුතුය.

**“ලංකාවේ මිනිස්සු මෝඩයි; ඒ නිසා හදන්න බෑ”**

අප නොදියුණු රටක් යනුවෙන් හඳුන්වන බැවින් සහ බොහෝ විට අපම එසේ සිතන බැවින් මෙබඳු පසුගාමී සිතුවිලි අප සමාජය වෙලා ගෙන පවතී. මෙම කියමනද සැබෑ ප්‍රශ්නය යට ගැසීමේ ක්‍රමයකි. ප්‍රශ්නයට තමන්ගෙන් වන දායකත්වය ගැන නොසිතා එය අන් අය පිට පැටවීමට යොදා ගන්නා කියමනකි. ගැටළුවට ප්‍රධානම හේතුව මිනිසුන්ගේ මෝඩකම නොව විනය පරිහිමයි. (උගත් නුගත් හේදයකින් තොරව මාර්ග නීති කඩ කරන්නන්, අන් අයට බාධා කරමින් ධාවනයේ යෙදෙන්නන් අද අනන්තවත් දැකිය හැක.)

ඔබත් අන් අය මාර්ග නීති කඩ කරන නිසා තමනුත් එසේ කරන වර්ගයේ අයකු නම් මෙම සංකල්පයෙන් ඔබට ගත හැකි ප්‍රයෝජනය ඉතා අල්පය. “අන් අය වැරදි කළත් මා එසේ කරන්නේ නැත” යන දැඩි අධිෂ්ඨානය ඔබ තුළ ඇති කර ගත හැකි නම් මෙම සංකල්පය ඔබට ප්‍රයෝජනවත් වනු ඇත.

**මහ මගට පන්සිල්**

මෙම සංකල්පයෙහි පදනම සහ ආචාර ධර්ම පහ ඉහත දැක්වූ රූපයෙන් පෙන්වුම් කෙරිණි. එම මූල ධර්ම හා ආචාර ධර්ම පිළිබඳ විස්තරයක් පහත දැක්වේ.

මෙම සංකල්පයෙහි අත්තිවාරමෙහි ඇත්තේ **සහයෝගීතාවය, මාර්ග ධාරිතාවේ උපරිම භාවිතාව සහ වාහන වල සුමට ධාවනය** යන කරුණු තුනයි.

මෙහිදී **සහයෝගීතාවය** අර්ථ දැක්වෙන්නේ “ඔබගේ ගමනින් සුළු මොහොතක් අන් අයෙකුගේ ඉක්මන් හා පහසු ගමන වෙනුවෙන් කැප කිරීම” යනුවෙනි. අද මහ මගදී ඔබ අන් දකින්නේ සහයෝගීතාවය නොව **බලහත්කාරයයි**. ධාවන මං තීරුව මාරු කිරීමට අවශ්‍ය රියදුරකු සංඥා ලාම්පුව දල්වා ඒ බව දැන්වූ විට එයට ඉඩ ලබා දෙන්නේ කියෙන් කී දෙනාද? ඔබට බසයකින් බැසීමට අවශ්‍ය වූ විට අන් මගීන් ඉවත් වී ඔබට සහයෝගය දෙන්නේ කෙතරම් අඩුවෙන්ද? පදිකයෙකු පාර හරහා මාරු වීමට කහ ඉර මත සිටගෙන සිටියත් නොනවත්වා ධාවනය කරන රියදුරන් අද කෙතරම් සුලභව දැකිය හැකිද?

ප්‍රවාහන ඉංජිනේරු (Traffic Engineering) ක්ෂේත්‍රයේදී **මාර්ග ධාරිතාව** අර්ථ දැක්වීම සඳහා **වාහන ඝනත්වය (Vehicle Density)** හා **වාහන ප්‍රවාහය (Vehicle Flow)** යන ප්‍රධාන නිර්ණායක දෙක යොදා ගනී. නමුත් මෙම සංකල්පය තුළදී **මාර්ග ධාරිතාව** යන්න වාහන වලට “මාර්ගයේ ඇති ඉඩ” ලෙස ඉතා සරලව, එම වචනාර්ථයෙන් ඔබට හැඟෙන දෙය ලෙස යොදා ගැනීම ප්‍රමාණවත් වේ.

අප රටෙහි මුළු මාර්ග ධාරිතාව රට තුළ ඇති වාහන ප්‍රමාණයට නොසැහෙන බව නිතර කියවෙයි. නමුත් විමසිලිමත්ව නිරීක්ෂණය කළ විට රියදුරන්ගේ හා පදිකයින්ගේ අවිධිමත් මාර්ග භාවිතය නිසා **දැනට තිබෙන ධාරිතාව පවා විශාල වශයෙන් අපතේ යන බව** දැකිය හැකිය. මංසන්ධි අසල වාහන පොදි ගැසීම, මාර්ගය අවහිර වන පරිදි වාහන නවතා තැබීම, සෑම තැනින්ම පාර මාරු වීම වැනි ක්‍රියා මෙලෙස **මාර්ග ධාරිතාව** අපතේ යැවීම් වලට උදාහරණ කිහිපයක් පමණි. තිබෙන මාර්ග ධාරිතාව අපතේ නොයවා උපරිම අයුරින් භාවිතා කිරීම ඉතා වැදගත් වේ.

“වාහනයක උපරිම ඉන්ධන කාර්යක්ෂමතාවයක් සහ කල්පැවැත්මක් ඇතිවෙන ධාවනය” සුමට ධාවනය යනුවෙන් අර්ථ දැක්වේ. නිතර නිතර රථයක වේගය වැඩි කරමින් ත්වරණයකින් (acceleration) ධාවනය කිරීමට වැඩි ඉන්ධන ප්‍රමාණයක් වැයවේ. එසේම නාගරික මාර්ග වල මෙලෙස කෙටි දුරක් ඇතුළත ඉතා වේගයෙන් රථය පැදවීමට යාමෙන් නිතරම තිරිංග යෙදීමට සිදු වේ. එවිට රථයේ තිරිංග පද්ධතියේ උපාංග සහ ටයර් වැඩිපුර ගෙවීමට ලක් වී ඒවායේ කල්පැවැත්ම අඩුවේ. වැඩි වේගය අනතුරු වලට ඇති අවස්ථාද වැඩි කරන බව අමුතුවෙන් කිව යුතු නොවේ. අනතුරු වලට ලක් වීමෙන්ද රථයක කල්පැවැත්ම අඩු වේ.

සුමට ධාවනය, නැතහොත් හරිත ධාවනය (Eco Driving), අද යුරෝපා සහ ඇමරිකා ආදී රටවල රියදුරන් හට

පුරුදු කරවීමට එම රජයන් විසින් ඉතා විශාල පරිශ්‍රමයක් දරමින් පවතී. සුමට ධාවනයෙන් ලබා ගත හැකි ඉන්ධන ඉතිරිය 5% ක් 33% ක් අතර වන බව පරීක්ෂණ ඇසුරෙන් තහවුරු කර තිබේ [Smart Driving Tips, USA]. සාමාන්‍ය වශයෙන් සුමට ධාවනයෙන් සියයට පහළොවක (15%) ඉන්ධන ඉතිරියක් ලබා ගත හැකි බව හරිත ධාවනය පිළිබඳ ඇමරිකානු නිල වෙබ් අඩවිය (<http://www.ecodrivingusa.com/>) පවසයි.

අතිශයින්ම වැදගත් අනෙක් කරුණ නම් සුමට ධාවන තත්ත්වයට වඩා වැඩි වේගයකින් ධාවනය කිරීමෙන් ධාවන කාලය අඩු කර ගත නොහැකි බවයි. (වේගයෙන් ධාවනය කිරීමෙන් වන කාලයේ ඉතුරුව 4% බව ඉහතදී සඳහන් කෙරිණි) ඊට වැඩි වේගයකින් ධාවනයෙන් සිදුවන්නේ අනෙක් වාහන පසු කර යාම පමණි. ඉමහත් පරිශ්‍රමයක් දරා, ඉන්ධන වැඩිපුර දහනය කර පසු කරන වාහනත් ඔබට ඉතා ආසන්නයෙන්ම පසු පසින් එන අතර, සමහර අවස්ථාවලදී ඒවා නැවත ඔබගේ වාහනය පසු කරන බව ඔබ නිරීක්ෂණය කර ඇති බවට සැක නැත.

**මගේ ගමනින් අන් අයගේ ගමනට “බාධාවක්” නොකරමි**

පළමුවෙන්ම යෙදෙන මෙය මෙම සංකල්පයෙහි වැදගත්ම ආචාර ධර්මයයි. මෙහිදී “බාධාව” යන වචනය විශේෂ අර්ථයකින් යෙදේ. “ඔබගේ ගමනින් වෙනත් අයෙකුට, අනපේක්ෂිත අයුරින් හෝ අකමැත්තෙන්, කිරිංග යෙදීමට සිදු වීම හෝ එම තැනැත්තා ගමන් ගත් ධාවන මංකීරුවෙන් ඉවත් වීමට සිදු වීම” බාධාව යන්නෙන් අර්ථ දැක්වේ.

ඉහත ඉදිරිපත් කළ දුර හා ගැඹුර නිශ්චය කිරීමේ සුවිශේෂ හැකියාව අදාළ වන්නේ මෙම පළමුවන ආචාර ධර්මයටයි. උක්ත නිර්වචනයට අනුකූලව, අන් අයට “බාධාවක්” නොවන පරිදි ගමන් කිරීමට නම් ඔබ විසින් ස්වාභවයෙන්ම ඔබට උරුම වූ මෙම හැකියාව ප්‍රයෝජනයට ගත යුතුය.

ඔබගේ ගමනෙහි කිසියම් වූ අවස්ථාවකදී අන් රථයක (හෝ රථ පෙළක) ධාවන පථයට එක් වන්නට හෝ එම ධාවන පථය හරහා ගමන් කරන්නට සිදු වෙයි නම්, ඒ හැම විටම එම අනෙක් රථය (හෝ රථ පෙළ) ඇදී එන වේගය පළමුවෙන්ම නිර්ණය කළ යුතුය. එය ඉතාමත්ම පහසු කාර්යයකි. මනා සිහියෙන් යුතුව එම රථය එන දෙස බැලූ ක්ෂණයෙන්ම එහි වේගය නිර්ණය කිරීමේ සුවිශේෂ හැකියාවක් සහජයෙන්ම ඔබ සතුව ඇත. කළ යුත්තේ නිවැරදි සිහියෙන් එම හැකියාව යොදා ගැනීම පමණකි. (එසේ නොකරයි නම් එක්කෝ ඔබ අවසිහියෙන් ගමනෙහි යෙදෙයි. නැතහොත් බාධාවක් සිදුවන බව දැනී දැනීම, අනෙකා ව නොතකා ඔබ ආත්මාර්ථකාමී ලෙස ගමනෙහි යෙදෙයි). මෙලෙස වේගය නිර්ණය කළ පසු, එම රථයත් තමනුත් අතර ඇති දුර ප්‍රමාණය එම රථයට බාධාවක් ඇති නොවන පරිදි තමාට ගමන් කිරීමට ප්‍රමාණවත් දැයි නිර්ණය කළ යුතුය. මෙලෙස කරුණු දෙකක් ලෙස දැක්වුවද මෙම නිර්ණයන් දෙකම ඉතාමත් ක්ෂණයකින් එක්වරම වාගේ සිදුවෙයි.

එසේ වන්නේ දුර හා ගැඹුර නිශ්චය කිරීමේ ඔබ සතු සුවිශේෂ හැකියාව නිසාවෙනි. කළ යුත්තේ මනා සිහියෙන් යුතුව මෙම හැකියාව යොදා ගැනීම පමණි. එවිට අන් අයට “බාධාවක්” නොවන පරිදි ඔබට ගමනේ යෙදීම ඉතාමත් පහසු වනු ඇත.

**මහ මග යන්නේ මා පමණක් නොවන බව තරයේ සිහි තබා ගනිමි**

“මාර්ග නීතියට අනුව ඔබ අන් අයට ඉඩ දිය යුතු යැයි සඳහන්ව නොමැති තැන් වලදී සහයෝගය දැක්වීම” මෙමගින් ප්‍රධාන වශයෙන් අදහස් වෙයි.

අද බොහෝ දෙනා ගමන් කරන්නේ මහ මග යන්නේ තමන් පමණක් යැයි සිතමින්ය. රියදුරන් සිතන්නේ “යන්නේ” තමන් පමණක් බවත් අනෙක් සියළුම වාහන “ගාටන” බවත්ය. එබැවින් මහ මගට වන් විගස නලාව නාද කරමින් අනෙක් රථ පසු කරමින් ධාවනය කරන්නට ඔවුන් පෙළඹෙයි. ඉහත ඉදිරිපත් කළ 3 වන මිථ්‍යා මතය, එනම් “අරහෙන් මෙහෙන් දාලා මට විතරක් ඉක්මනට යන්න පුළුවන්” යන්න, අනුව අද බොහෝ දෙනා ගමන් කරයි.

මෙම ආචාර ධර්මය ප්‍රධාන වශයෙන්ම පදනම් වන්නේ සහයෝගීතාවය නම් මූල ධර්මය මතයි. ඔබ රියදුරෙක් හෝ පදිකයෙක් නම් තවත් රියදුරන් හා පදිකයින් මාර්ගයේ ගමන් ගන්නා බව නිතර සිහි තබා ගත යුතුය. ඔබ මගියෙක් නම් තවත් මගීන් සැහෙන පිරිසක් ඔබ සමග බස් රියෙහි හෝ දුම්රියෙහි ගමන් ගන්නා බව සිහි තබා

ගත යුතුය. ඔබ පමණක් නොව සියළු දෙනාම ප්‍රමාද වන්නට අකමැතිය. එබැවින් ඔබගේ ගමන “ඉක්මනින්” යෑමට අනෙක් අයගේ ගමන ප්‍රමාද කිරීම යුක්ති සහගත නොවේ. සෑම විටම “අපි හැමෝම ඉක්මනට යමු” යන සහයෝගී සිතුවිල්ලෙන් මාර්ගයෙහි ගමන් කල යුතුය.

### මම ධාවන මං තීරු පිළිපදීම

මෙය ආචාර ධර්මයක් කිරීමට තරම් වටින්නේදැයි කෙනෙකුට සිතෙන්නට ඉඩ ඇත. නමුත් මදක් සිතා බැලූ විට අද මහ මග දකින්නට ඇති රථ වාහන තදබදයට (congestion) අති ප්‍රබල දායකත්වයක් සැපයෙන්නේ ධාවන මං තීරු පිළි නොපැදීමෙන් බව පහසුවෙන් වටහා ගත හැකිය.

ප්‍රථමයෙන්ම ධාවන මං තීරු පිළිපැදීම යන්නෙන් අදහස් වන්නේ කුමක්දැයි පැහැදිලි කල යුතුය.

1. මාර්ගය නිමවා ඇති මං තීරු ගණනට පමණක් ධාවනය කිරීම (එනම් වම් පැත්තේ පදිකයින්ට ඇති ඉඩෙන් හෝ දකුණු පැත්තේ විරුද්ධ දිසාවට ඇති මං තීරු වලින් හෝ මං තීරු මැදින් ගමන් නොකිරීම)
2. සෑම විටම රථය අදාළ මං තීරුවෙහි හරි මැදින් ධාවනය කිරීම (වංගු සහ වට රවුම් වලදී පවා)
3. වමට හෝ දකුණට හරවන හෝ කෙළින් යන සෑම විටම අදාළ මං තීරුව තෝරා ගෙන ධාවනය කිරීම
4. මං තීරු දෙකක් එකතු වන විටදී “මාරුවෙන් මාරුවට යෑම” (Pass and Let Pass) නම් ක්‍රමය අනුගමනය කිරීම

යන කාරණා “ධාවන මං තීරු පිළිපැදීම” යන්නෙන් අදහස් වේ.

පදිකයින් සඳහා මෙය “කහ ඉර සහ පදික වේදිකාව භාවිත කරමි” යනුවෙන් ගත යුතුය. පොදුවේ ගත් කල සියළු දෙනාම “මාර්ගයේ ඇද ඇති විවිධ සලකුණු සහ පුවරු වලින් පැවසෙන දෑ පිළිපදිමි” යනුවෙන් ගත යුතුය.

ධාවන මං තීරු පිළිනොපැදීම හේතුවෙන් වන හානිය වටහා ගත හැකි හොදම ස්ථාන නම් මාර්ග වල ඇති මං සන්ධියි. ඕනෑම මං සන්ධියකට වාහන ඇතුළු වන ශීඝ්‍රතාවක් හා පිටවන ශීඝ්‍රතාවක් ඇත. ඇතුළු වන ශීඝ්‍රතාවට සාපේක්ෂව පිට වන ශීඝ්‍රතාව අඩු වූ විට මං සන්ධියට ඇතුළු වන පැත්තේ වාහන පෙළ ගැස්ම වැඩි වේ. මං සන්ධියට ඇතුළු වන වාහන මං තීරු අනුගමනය නොකිරීමෙන් සිදුවන්නේ සෑම පැත්තෙන්ම මං සන්ධිය අසල වාහන “පොදි ගැසීමයි”. මෙසේ පොදි ගැසීමෙන් එම මං සන්ධියෙන් වාහන පිට වන ශීඝ්‍රතාව ප්‍රබල ලෙස පහත වැටේ. මෙවිට පොදි ගැසීම තව තවත් වැඩිවේ.

නමුත් මෙවැනි සෑම තැනකදීම කල හැකි පොදු නිරීක්ෂණයක් නම් මං සන්ධියෙන් මදක් ඇතට ගිය විට මාර්ගය සම්පූර්ණයෙන්ම පාහේ හිස් බවයි. එනම් මං සන්ධිය අසල පොදි ගැසෙන වාහන ප්‍රමාණය දරා ගැනීමට අවශ්‍ය ධාරිතාව තිබියදීත් එය භාවිතයට නොගෙන අපතේ යැවීමයි. තිබෙන මං තීරු ගණනට පමණක් වාහන පේළි සෑදී පසු පසට එම පේළි දික් වූවා නම් මාර්ග ධාරිතාව උපරිම අයුරින් භාවිතාවනවා පමණක් නොව මං සන්ධියෙන් වාහන පිට වීමේ ශීඝ්‍රතාව වැඩි වීමෙන් මං සන්ධිය අසල වාහන පෙළ ගැස්මද (queuing) අඩු වේ. පෙළ ගැස්ම අඩු වීමෙන් ඕනෑම එක් වාහනයක් මං සන්ධිය පසු කිරීමට ගත වන කාලයද අඩු වේ.

ධාවන මං තීරු පිළිනොපැදීම වාහන වල සුමට ධාවනයද අඩාල කරයි. සාමාන්‍යයෙන් මං තීරුවක පළල නිර්ණය කරන්නේ ආසන්න මං තීරු දෙකක ධාවනය වන වාහන දෙකක් අතර සෑහෙන පරතරයක් සිටින පරිදිය. එවිට එම මං තීරු වල ධාවනය වන වාහන වල රියදුරන්ට දෙපැත්තේ ඇති වාහන ගැන කරදර නොවී තමන්ගේ මං තීරුවේ ඉදිරියෙන් යන වාහනය ගැන පමණක් වග බලා ගනිමින් සුමට ධාවනයේ යෙදිය හැකිය.

මෙලෙස මං තීරුවක රථයක දෙපැත්තේ ඇති ඉඩද (allowance) සැලකූ විට නියමිත මං තීරු ගණනට වඩා වැඩි රථ පේළි ගණනක් මාර්ගයේ තිබිය හැකිය. නමුත් රථ පේළි දෙකක් අතර ඉඩ ප්‍රමාණය අඩු වන්නට වන්නට රියදුරන්ට ඉදිරියට ගමන් කරනවාට වඩා පැති කණ්ණාඩි දෙස බලමින් දෙපැත්තෙන් එන වාහන වල තම වාහනය ගැටෙයිද යන්න ගැන කරදර වෙමින් රථය පදවන්නට සිදු වෙයි. එවිට එම පේළි දෙකෙහි සුමට ධාවනය නිතැනින්ම අඩාල වෙයි.

### මම යන්නේ නැත්නම් යන අයෙකුට යන්නට ඉඩ දෙමි

“යන්නේ නැත්නම්” යනුවෙන් අදහස් කරන්නේ කුමක්දැයි ප්‍රථමයෙන් පැහැදිලි කල යුතු වේ. මේ සඳහා කාරණා 3 ක් සම්පූර්ණ විය යුතු වේ.

1. ඔබගේ මංකිරුවේ ඔබට ඉදිරියෙන් සෑහෙන පමණ ඉඩක් තිබීම - උදා: නැවැත්වීමේ දුරට (braking distance) වඩා දෙගුණයක තුන් ගුණයක පමණ හෝ ඊට වැඩි දුරක්
2. ඔබට පසු පසින් පැමිණෙන වාහනයක් (හෝ වාහන පෙළක්) නලාව නාද කරමින් ඔබව පසු කර යාමට අවශ්‍ය බව දැන්වීම
3. ඔබ සුමට ධාවන තත්ත්වයට ලගා වී නොමැති වීම

යනු ඒ කාරණා තුනයි. ඉහත දැක්වූ කාරුණ්‍ය තුන සම්පූර්ණ වන අවස්ථාවකදී රියදුරෙකු ඔහුට ඉදිරියෙන් ඇති මාර්ගයේ (වඩාත් නිවැරදිව නම් මංකිරුවේ) ධාරිතාව අපතේ යවයි. (තුන්වන කාරුණ්‍ය සමහර අවස්ථා වලදී අදාළ නොවිය හැකිය. උදාහරණයක් ලෙස පසු පසින් එන වාහනය ඉතාමත් හදිසි කටයුත්තකට ගමන් කරයි නම් ඔබ සුමට ධාවන තත්ත්වයේ සිටියත් එම වාහනයට ඉඩ දිය යුතු වේ. රෝගියෙක් ගෙන යන ගිලන් රථයක් මෙයට උදාහරණ ලෙස දැක්විය හැකිය.)

මාර්ගයේ ගමන් ගන්නා විවිධ අවස්ථා වලදී ඔබට සුමට ධාවන තත්ත්වයට වඩා සෙමින් ධාවනය කිරීමට හෝ සමහර විට නැවතී සිටීමට හෝ සිදු වේ. ඔබ නොගියත් අනිත් අයගේ ධාවනයට ඉඩ දිය යුතු බව මතක තබා ගැනීම මෙම ආචාර ධර්මය මගින් අදහස් වේ.

### මට යන්නට බැරි නම් යා හැකි අයෙකුට යන්නට දෙමි

සිවුවන හා පස්වන ආචාර ධර්ම අතර වෙනසක් නැතැයි එක් වරම සිතෙන්නට පුළුවන. නමුත් ඒ දෙක අතර ඉතා වැදගත් වෙනසක් ඇත. ඒ මෙසේය.

“ඔබ යන්නේ නැත්නම්” යන්නෙන් අදහස් වන්නේ බාහිර සාධකයකින් ඔබගේ ගමන අවහිර නොවී ඔබ විසින් වුවමනාවෙන්ම සුමට ධාවනයේ නොයෙදීම හෝ නැවතී සිටීමයි. “ඔබට යන්නට බැරි නම්” යනු ඔබට සුමට ධාවනයේ යෙදෙන්නට අවශ්‍ය නමුත් බාහිර සාධකයක් මගින් ඔබගේ ධාවනය අවහිර කර සිටීමයි. වාහන තදබදය, ඔබගේ රථය අනතුරකට මුහුණ පෑම, රථයේ කාර්මික දෝෂයක් ඇති වීම වැනි දෑ මෙවැනි බාහිර සාධක වලට උදාහරණ ලෙස දැක්විය හැක.

මෙම ආචාර ධර්ම වලින් කියැවෙන්නේ මහ මගදී උදාවෙන විවිධ අවස්ථාවලදී ඔබගේ සිතිවිලි මෙහෙයවිය යුතු ආකාරය පමණක් බව අවධාරණය කළ යුතුය. ඒ එක් එක් අවස්ථාවලදී ක්‍රියා කළ යුත්තේ කෙසේද යන්න මේවා අනුව සිතිවිලි මෙහෙයවා තීරණය කළ යුතු වේ. ඒ ඒ අවස්ථාවලදී එලෙස ඔබ ගන්නා තීරණය මගින් මෙම ආචාර ධර්මවලට පටහැනිව ඔබ ක්‍රියා නොකරන බවට වග බලා ගත යුතු වේ. මෙම ආචාර ධර්ම පද්ධතිය ඔබගේ ආකල්ප මෙහෙයවිය යුතු නිවැරදි රාමුව ලෙස ගත යුතුය. මෙය තීරණ ගැනීමේ නිර්ණායක පද්ධතියක් (decision making criteria) මිස ඒ ඒ අවස්ථාවට අදාළ තීරණ හෝ නීති පද්ධතියක් නොවන බව පැහැදිලිව වටහා ගත යුතුය.

### සමාජතිය

මෙම සංකල්පය ක්‍රියාත්මක කිරීමට ඔබට කිසිම මුදලක් වැය නොවේ. මෙය ක්‍රියාත්මක කිරීමෙන් ඔබට ආර්ථික වාසියක් (ඉන්ධන ඉතිරියෙන්) හා මානසික සහනයක් ලැබෙනවා මිස සිදුවන අවාසියකුත් නොවේ. මුලිනුත් සඳහන් කල පරිදි, වෙනත් කිසිවකුත් මෙය පිළිනොපැද්දත් ඔබ පමණක් තනිව පිළිපැදීමෙන් ඔබගේ වාහනයේ ඉන්ධන කාර්යක්ෂමතාවය (ධාවන කාලයේ අඩුවක් නොමැතිවම) වැඩි කර ගත හැකිය.

පුද්ගල ආකල්ප වෙනසක් ඇති කිරීම, පාසැල් අධ්‍යාපන විෂය නිර්දේශයට මෙම සංකල්පය එක් කිරීම සහ මනා රියදුරු පුහුණුව යන විවිධ පෙරමුණු ඔස්සේ ජනතාව දැනුවත් කිරීමෙන් යම් කිසි කාලයක් ඇවෑමෙන් මෙම සංකල්පය මහජනයාට කාවැද්දිය හැකි වනු ඇත. එනම්, ඒ පිළිබඳව ජන විඤ්ඤාණයක් ගොඩ නැගිය හැකි වනු ඇත.

මීට අමතරව මෙම සංකල්පය මත පදනම් වීමෙන් වාසි ලැබිය හැකි දියුණුවට පත් විය හැකි තවත් ප්‍රධාන අංග තුනක් දැක්විය හැකිය. හරවත් ලෙස මාර්ග නීති ක්‍රියාත්මක කිරීම, මහා මාර්ග නිර්මාණය කිරීම සහ නගර

**නිර්මාණය** යන අංශ වලදීද මෙම සංකල්පය ඵලදායී ලෙස යොදා ගත හැකිය.

මෙම සංකල්පය මහ මගට අදාළ වන අයුරු පැහැදිලි කෙරෙන එක්තරා සාදාහරණයකින් (analogy) මෙම ලිපිය අවසන් කරමි.

ගුරුවරියක් නැති ප්‍රාථමික පන්ති කාමරයක කෑ කෝ ගසමින් සිටින ළමුන් පිරිසක් සලකන්න. ස්වභාවයෙන්ම දහ නැති ළමුන් ඉතාමත් සුළු ප්‍රමාණයක් නිශ්ශබ්දව සිටිනු ඇත. බහුතර ළමුන් පිරිසක් ගුරුවරිය නොමැති බැවින් උස් හඩින් කතා කරමින් කෑ ගසමින් සිටිනු ඇත. අතිශයින් දහ තවත් ළමුන් ඉතා සුළු කොටසක් පන්තිය උඩු යටිකුරු කරමින් දහලනු ඇත. මෙම අවස්ථාවේදී ගුරුවරිය පන්තියට පැමිණේයැයි සිතන්න.

ගුරුතුමිය පැමිණෙන බව මුලින්ම දකින ළමුන් පළමුවෙන් නිහඩ වනු ඇත. සෝෂාව අඩු වූ බව දැනුන විට ඒ ඇයි දැයි බලන තවත් ළමුන් ඊළඟට නිහඩ වනු ඇත. මෙලෙස ගුරුතුමිය ඇතුළු වන පන්ති කාමරය මහත් සෝෂාකාරී තත්ත්වයක සිට ඉතා කෙටි කාලයකදී නිශ්ශබ්දතාවයට පත් වෙයි. බහුතරය වන සාමාන්‍ය තරමේ දහ ළමයින් උස් හඩින් කතා කරමින් සිටියද ගුරුතුමිය පැමිණි පසු නිහඩ වෙනු ඇත. ඉතාමත් දහ ළමයින් එක් කෙනෙක් දෙන්නෙක් පමණ ගුරුතුමිය සිටියත් නිහඩ නොවනු ඇත. එවිට ඇයට වේවැල අතට ගෙන එම දහයන්ට තරවු කරන්නට හෝ දඩුවම් කරන්නට සිදු වෙයි. දැන් පන්තියේ අති බහුතරයක් සිසුන් නිහඩ නිසා ගුරුතුමියට දහයින් සොයා ගැනීමත් දඩුවම් කිරීමත් පහසු වෙයි.

අද අපගේ මහා මාර්ගයත් ගුරුතුමියක් නැති පන්ති කාමරයක් හා සමානය. මහමගට පන්සිල් සංකල්පය මෙම උදාහරණයේ ගුරුතුමිය හා සමානය. වේවැල මාර්ග නීතිය හා සමානය.

පොලිස් නිලධාරීන් හට වැරදි කරන්නන් අල්ලා ගැනීම පහසු වීමටත් නීතිය නම් වේවැල අඩුවෙන් ඔසවන්නටත් හැකි වන පරිදි, මෙම සංකල්පය හරහා මහ මග භාවිතා කරන්නන්ගේ අවබෝධය වැඩි වී ඔවුන් විනයගරුක වේවායි අවසාන වශයෙන් පතමි.

මෙම සංකල්පය සවිස්තරව දැක්වෙන පොත් පිටක (e-book) සහ තවත් විස්තර [www.mahamagatapansil.org](http://www.mahamagatapansil.org) නම් වෙබ් අඩවිය ඔස්සේ නොමිලයේ ලබා ගත හැක.

ඉෂාන් ද සිල්වා  
ඉංජිනේරු විද්‍යාවේදී (ගෞරව)  
2009 මැයි 20

## මූලාශ්‍ර ග්‍රන්ථ හා ලිපි

(ලංකාදීප, 2007 නොවැ 4) : නොමැරුණු අයෙකු නොමැති නිවසකින් අබ සෙවීම සහ කොළඹ වාහන තදබදයට අසු නොවූණ කෙනෙක් සෙවීම, ඉරිදා ලංකාදීප, විජය පුවත්පත් ප්‍රකාශකයෝ; කොළඹ 2, 2007 නොවැම්බර් 4, 8 වන පිටුව

(ජාතික රූපවාහිනී ප්‍රධාන ප්‍රවෘත්ති, 2009 මාර්තු 12) : ප්‍රවාහන අමාත්‍ය ගරු ඩලස් අලහප්පෙරුම, CityLiner ව්‍යාපෘතියේ ආරම්භක උත්සවයේදී පැවැත්වූ කතාව, රාත්‍රී 8 ප්‍රධාන පුවත්, ජාතික රූපවාහිනිය; කොළඹ 7, 2009 මාර්තු 12

[Smart Driving, Ottawa]: Smart Driving, Enviro Commute Program, City of Ottawa,  
[http://www.ottawa.ca/residents/environment/commute/smart\\_driving\\_en.html](http://www.ottawa.ca/residents/environment/commute/smart_driving_en.html)

[Smart Driving Tips, USA]: Driving More Efficiently, FuelEconomy.Gov,  
<http://fueleconomy.gov/feg/driveHabits.shtml>