කොළඹ වාණිජ නගර
සංවර්ධන සැලැස්ම 2019–2030

දකුණු ආසියාවේ

නීල නගරය ~

පළමු වෙළුම

නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය
ජූලි, 2019

කොළඹ වාණිජ නගර
සංවර්ධන සැලැස්ම – 2019-2030

දකුණු ආසියාවේ

නීල නගරය ~

පළමු වෙළුම

මහා නගර හා බස්නාහිර සංවර්ධන අමාත්‍යාංශය
නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය
ශ්‍රී ලංකාව

කොළඹ වාණිජ නගර සංවර්ධන සැලැස්ම 2019–2030
පළමු වෙළුම

© නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය - ශ්‍රී ලංකාව - 2019

සියලුම හිමිකම් ඇවිරිණි. මෙම ප්‍රකාශනය නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය විසින් ප්‍රකාශයට පත් කෙරේ. මෙම ප්‍රකාශනය සම්පූර්ණයෙන්ම හෝ කොටසක් මෙම අධිකාරියේ පූර්ව අනුමැතියකින් තොරව ප්‍රතිප්‍රකාශනය කිරීම, විකිණීම, බෙදාහැරීම, ලිඛිත අවසරයකින් තොරව පිටපත් කිරීම හෝ නවීන තාක්ෂණික ක්‍රම හරහා තැටිගත කිරීම හෝ බෙදාහැරීම හෝ වෙළඳ අරමුණක් සඳහා යොදා ගැනීම සිදු නොකළ යුතුය.

නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය - ශ්‍රී ලංකාව
6, 7 හා 9 වන මහල්, "සෙත්සිරිපාය", බත්තරමුල්ල, ශ්‍රී ලංකාව
වෙබ් අඩවිය - www.uda.gov.lk
ඊ මේල් - info@uda.gov.lk
දුරකථන අංකය - +94112873637

ප්‍රකාශනය - 2019 වන වර්ෂයේ ජූලි මස

කොළඹ වාණිජ නගර සැලැස්ම 2019–2030 කොටස් තුනකින් සමන්විත වන අතර එය පළමු, දෙවැනි හා තෙවන වෙළුම වශයෙන් ප්‍රකාශනයට පත් කෙරේ. මෙහි එන පළමු හා දෙවන වෙළුම මගින් සංවර්ධන සැලසුම සවිස්තරව ඉදිරිපත් කරන අතර තෙවන වෙළුම මගින් 2019–2030 කාලපරිච්ඡේදය සඳහා බලපවත්වන සැලසුම් හා ගොඩනැගිලි සංවර්ධනය කිරීමේ රෙගුලාසි හා කලාපිකරණ රෙගුලාසි අන්තර්ගත කර ඇත.

කොළඹ වාණිජ නගර සැලැස්ම 2019–2030 නාගරික සංවර්ධන අධිකාරියේ පරේය්ෂණ හා සංවර්ධන ඒකකය බස්නාහිර පළාත් අංශය හා එක්ව සකස් කර ඇති අතර, ඒ සඳහා නාගරික සංවර්ධන අධිකාරියේ විවිධ අංශයන්ගේ හා සම්පත් දායකයන්ගේ උපදෙස් හා මඟපෙන්වීම පෙරදැරි කරගෙන සිදු කර ඇත.

අධීක්ෂණ කටයුතු

ආචාර්ය ජගත් මුණසිංහ ***සභාපති - නා.සං.අධි.***, ඉංජිනේරු එස්.එස්.පී. රත්නායක ***අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් – නා.සං.අධි.***, නගර නිර්මාණ ශිල්පී ඩී.එම්.බී. රණතුංග ***අතිරේක අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් – නා.සං.අධි.***, නගර නිර්මාණ ශිල්පී කේ.ඒ.ඩී. චන්ද්‍රදාස ***හිටපු අතිරේක අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් – නා.සං.අධි.***, නගර නිර්මාණ ශිල්පී එම්.පී. රණතුංග ***නියෝජ්‍ය අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් (සැලසුම්) – නා.සං.අධි.***, නගර නිර්මාණ ශිල්පී ජනක් රණවීර ***අධ්‍යක්ෂ (සංවර්ධන සැලසුම් සහ පරේය්ෂණ හා සංවර්ධන) – නා.සං.අධි.***, නගර නිර්මාණ ශිල්පී වයි.ඒ.ජී.කේ. ගුණතිලක ***අධ්‍යක්ෂ (බස්නාහිර පළාත්) – නා.සං.අධි.***, නගර නිර්මාණ ශිල්පී ලලිත් විජයරත්න ***හිටපු අධ්‍යක්ෂ (සංවර්ධන සැලසුම් අංශය) – නා.සං.අධි.***

සැලසුම් කණ්ඩායම

නගර නිර්මාණ ශිල්පී දයානි ෆ්‍රැන්සිස් ***නියෝජ්‍ය අධ්‍යක්ෂ (සැලසුම්), බස්නාහිර පළාත් අංශය,*** නගර නිර්මාණ ශිල්පී බී.එල්. රංජිත් ***සහකාර අධ්‍යක්ෂ (සැලසුම්), බස්නාහිර පළාත් අංශය,*** නගර නිර්මාණ ශිල්පී සුභා කුකුලේවිතාන ***සහකාර අධ්‍යක්ෂ (සැලසුම්), බස්නාහිර පළාත් අංශය,*** නගර නිර්මාණ ශිල්පී නදීපා පල්ලියගුරු ***සැලසුම් නිලධාරි බස්නාහිර පළාත් අංශය,*** නගර නිර්මාණ ශිල්පී චමින්ද සෙනෙවිරත්න ***සැලසුම් නිලධාරි, බස්නාහිර පළාත් අංශය,*** නගර නිර්මාණ ශිල්පී ඉන්දු විතාරණ ***සැලසුම් නිලධාරි, බස්නාහිර පළාත් අංශය***, නගර නිර්මාණ ශිල්පී ***රුවන් උදය කුමාර සැලසුම් නිලධාරි, බස්නාහිර පළාත් අංශය,*** නගර නිර්මාණ ශිල්පී නිශාමණී අබේරත්න ***සැලසුම් නිලධාරි, පරේය්ෂණ සහ සංවර්ධන ඒකකය,*** නගර නිර්මාණ ශිල්පී ලසන්ත බණ්ඩාර ***සැලසුම් සහකාර, බස්නාහිර පළාත් අංශය,*** නගර නිර්මාණ ශිල්පී මධූකා තාමරසී ***සැලසුම් සහකාර, පරේය්ෂණ සහ සංවර්ධන ඒකකය,*** නගර නිර්මාණ ශිල්පී එම්.එම්.රිස්වාන් ***සැලසුම් සහකාර, පරේය්ෂණ සහ සංවර්ධන ඒකකය,*** නගර නිර්මාණ ශිල්පී ජනිත්‍රා විමලදාස ***සහකාර සැලසුම් නිලධාරි, පරේය්ෂණ සහ සංවර්ධන ඒකකය,*** නගර නිර්මාණ ශිල්පී ලක්ෂාන් දිසානායක ***සහකාර සැලසුම් නිලධාරි, පරේය්ෂණ සහ සංවර්ධන ඒකකය,*** චුලේශා ගීගනගේ ***සහකාර සැලසුම් නිලධාරි, පරේය්ෂණ සහ සංවර්ධන ඒකකය,*** එච්.ජී.ඒ.සුරංගි ***සැලසුම් සහකාර, බස්නාහිර පළාත් අංශය***, ජීවන්ති කෞශල්‍යා ***සැලසුම් සහකාර බස්නාහිර පළාත් අංශය,*** දිල්කි වීරතුංග ***සැලසුම් සහකාර, බස්නාහිර පළාත් අංශය,*** මධුෂා තෙන්නකෝන් ***සහකාර සැලසුම් නිලධාරි, බස්නාහිර පළාත් අංශය***

ස්තූතිය

කොළඹ වාණිජ නගර සංවර්ධන සැලසුම - 2019-2030 සකස් කිරීම නාගරික සංවර්ධන අධිකාරියේ බස්නාහිර පළාත් සහ පරේයේෂණ හා සංවර්ධන අංශ විසින් අදාළ පාර්ශවකාර ආයතනයන්ගේ උපදේශනය ඇතිව සිදුකරන ලද සහයෝගී ක්‍රියාවලියකි. වසර දෙකක පමණ කාලයක් මුළුල්ලේ සිදුකෙරුණු මෙම ක්‍රියාවලියට නොයෙකුත් අයුරින් දායක වූ බොහෝ දෙනෙක් සිටියහ.

මෙම ව්‍යායාමය සාර්ථක කිරීමෙහි ලා අවශ්‍ය මාර්ගෝපදේශය සහ සහයෝගය ලබා දුන් මහානගර සහ බස්නාහිර සංවර්ධන අමාත්‍ය ගරු පාඨලී චම්පික රණවක මැතිඳුන් හට අපගේ ගෞරවනීය කෘතවේදීත්වය පළකර සිටිමු. එසේම මහානගර සහ බස්නාහිර සංවර්ධන අමාත්‍යාංශ ලේකම්තුමන් සහ අනෙකුත් අමාත්‍යාංශ කාර්ය මණ්ඩලය විසින් සැලසුම සකස් කිරීමෙහි ලා ලබා දුන් උපදෙස් සහ සහයෝගය ගෞරවයෙන් සිහිපත් කර සිටිමු.

කොළඹ මහා නගර සභාව, දෙහිවල ගල්කිස්ස මහා නගර සභාව, බොරලැස්ගමුව නගර සභාව, කොලොන්නාව නගර සභාව, පෑලියගොඩ නගර සභාව, වත්තල-මාබෝල නගර සභාව, වත්තල ප්‍රාදේශීය සභාව සහ කැළණිය ප්‍රාදේශීය සභාව යන පළාත් පාලන ආයතන 08 හි නගරාධිපතිවරුන්, සභාපතිවරුන්, සභා සාමාජිකයින්, කොමසාරිස්වරුන්, ලේකම්වරුන් සහ කාර්ය මණ්ඩලය මෙම සැලසුම සකස් කිරීමෙහි ලා ලබා දුන් අපමණ සහයෝගය සහා දායකත්වය වෙනුවෙන් අපගේ විශේෂ ස්තූතිය මෙයින් පුද කර සිටිමු.

කොළඹ වාණිජ නගර සංවර්ධන සැලසුම සකස් කිරීමේ ක්‍රියාවලිය පුරා අවශ්‍ය දත්තයන් සහ අදහස් හා යෝජනා ලබාදීම මගින් සැලසුම සකස් කිරීමට දායක වූ සියලුම අදාළ පෞද්ගලික සහ රාජ්‍ය ආයතනයන්ට අපගේ කෘතවේදීත්වය පිරිනමන අතර ලබා දුන් එම සහයෝගය මෙම සැලසුම සාර්ථකව සකස් කිරීමෙහි ලා බෙහෙවින් උපකාරී වූ බව සිහිපත් කල යුතු වේ. මොරටුව විශ්ව විද්‍යාලයේ නගර හා ග්‍රාම නිර්මාණ අධ්‍යයන අංශය මගින් කොළඹ වාණිජ සංවර්ධන සැලසුම සකස් කිරීමෙහි ලා ලබා දුන් සියලු මර්ගෝපදෙශයන් සහ නිර්දේශයන් මෙම අවස්ථාවේදී කෘතවේදීත්වයෙන් යුතුව සිහිපත් කර සිටිමු. එසේම පොදු මහජනතාව විසින් කොළඹ වාණිජ නගර සැලසුම සඳහා ලබා දුන් සියලුම අදහස්, යෝජනා හා නිර්දේශයන් වෙනුවෙන් ද, විශේෂයෙන්ම කොළඹ පාර්ශවකරුවන්ගේ රැස්වීම්, කුඩා කණ්ඩායම් සාකච්ඡා හා ව්‍යාපාරික සංසද වලට සහභාගී වීමෙන් සහ වෙබ් අඩවි සහ සමාජ මාධ්‍ය හරහා ලබා දුන් අදහස්, යෝජනා හා නිර්දේශයන් වෙනුවෙන් ද අපගේ ගෞරවනීය ස්තූතිය මෙම අවස්ථාවේදී පුද කර සිටිමු.

කොළඹ වාණිජ සංවර්ධන සැලැස්ම සකස් කිරීම සඳහා මූලික අඩිතාලම යෙදූ වූත්, විවිධ වූ නව්‍ය සැලසුම් ශිල්පිය ක්‍රම සහ ව්‍යවහාරයන් හඳුන්වා දෙමින් සැලසුම සකස් කිරීමෙහි ක්‍රියාවලිය පුරාවටම අඛණ්ඩ අධීක්ෂණය සහ මාර්ගෝපදේශය තුලින් සැලසුම් කණ්ඩායම දිරිමත් කළ වූත් නාගරික සංවර්ධන අධිකාරියේ සභාපති ආචාර්ය ජගත් මුණසිංහ මහතාණන් මෙම අවස්ථාවේදී ගෞරවනීය කෘතවේදීත්වයෙන් යුතුව සිහිපත් කර සිටිමු. එසේම නාගරික සංවර්ධන අධිකාරියේ අධ්‍යක්ෂක ජෙනරාල්, ඉංජිනේරු එස්.එස්.පී. රත්නායක මහතාණන්, වර්තමාන සහ හිටපු අතිරේක අධ්‍යක්ෂක ජෙනරාල්වරුන්, නියෝජ්‍ය අධ්‍යක්ෂක ජෙනරාල්වරුන්, සහ නාගරික සංවර්ධන අධිකාරියේ සියලුම අංශයන්හි අධ්‍යක්ෂකවරුන් හට මෙම සැලසුම සකස් කිරීමෙහි ලා ලබා දුන් අඛණ්ඩ දිරිගැන්වීම, අධීක්ෂණය සහ උපදෙස් වෙනුවෙන් අපගේ ස්තූතිය පුද කර සිටිමු. සංවර්ධන සැලසුම් සහ පරේයේෂණ හා සංවර්ධන අධ්‍යක්ෂක නගර නිර්මාණ ශිල්පී ජනක් රණවීර මහතාණන් සැලසුම සකස් කිරීමෙහි ක්‍රියාවලිය පුරා ලබා දුන් අඛණ්ඩ ඍජු මාර්ගෝපදේශය සහ දිරිගැන්වීම ගෞරවයෙන් යුතුව සිහිපත් කර සිටිමු.

නාගරික සංවර්ධන අධිකාරියේ සැලසුම් අංශයන් වන සංවර්ධන සැලසුම් අංශය, පරේයේෂණ හා සංවර්ධන අංශය, භූගෝලීය තොරතුරු පද්ධති අංශය, බලාත්මක අංශය, පාරිසරික සහ භූ දර්ශන අංශය, ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ අංශය සහ නාගරික පුනර්ජීවන ව්‍යාපෘති අංශය විසින් සැලසුම සකස් කිරීමෙහි ලා ලබා දුන් සහයෝගය වෙනුවෙන් අපගේ විශේෂ ස්තුතිය පුද කර සිටිමු. ඊට අමතරව කොළඹ වාණිජ සංවර්ධන සැලසුම සකස් කිරීමෙහි ලා ලබාදුන් නොමඳ සහයෝගය වෙනුවෙන් නාගරික සංවර්ධන අධිකාරියේ සියලුම කාර්ය මණ්ඩලය මෙම අවස්ථාවේදී ස්තුතිපූර්වකව සිහිපත් කර සිටිමු.

තවදුරටත්, කොළඹ වාණිජ නගර සංවර්ධන සැලසුම සකස් කිරීමෙහි ලා අප හා එකතු වී කටයුතු කල බාහිර පාර්ශවයන් වන ත්‍රිමාන දෘශ්‍යකරණයෙන් දායක වූ ඉන්දුල ජයසේකර මහතා, සියලුම ප්‍රකාශනයන් නිර්මාණයෙන් දායක වූ මූනියක් ආයතනය සහ දර්ශන පුවරු සකස් කිරීමෙන් දායක වූ ගිහාන් විජේවර්ධන මහතා ඇතුළු නන් අයුරින් සහය වූ සියලු දෙනා හට අපගේ විශේෂ ස්තුතිය පුද කර සිටිමු.

ගරු අමාත්‍යතුමාගේ පණිවිඩය

1978 අංක 41 දරන නාගරික සංවර්ධන අධිකාරී පනත යටතේ ස්ථාපිත කරන ලද නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය ගෙවී ගිය වසර 40 ක සේවා කාලය තුල ශ්‍රී ලංකාවේ නාගරික සංවර්ධනය උදෙසා කර ඇති දායකත්වය අතිමහත්ය. මෙම අවස්ථාවේදී, කොළඹ වාණිජ නගරය සඳහා ඉදිරි දශකය සඳහා බලපැවැත්වෙන පරිදි වඩාත් විස්තීර්ණ වූ නාගරික සංවර්ධන සැලැස්මක් සකස් කිරීම තුල නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය සිය සේවයෙහි තවත් වැදගත් සංධිස්ථානයක් සනිටුහන් කරයි.

කොළඹ යනු ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රධාන පරිපාලන, වාණිජ සහ මුල්‍ය මධ්‍යස්ථානය වන අතර තව දුරටත් දකුණු ආසියාවේ නැගී එන උද්දීප්ත වාණිජ මධ්‍යස්ථානයක් ලෙස එය ජාත්‍යන්තර තලයේ වැදගත් ස්ථානයක් දිනා ඇත. කොළඹ නගරයේ භූමිකාව වැදගත් වනුයේ මුළු රටෙහිම ආර්ථිකය සහ පරිපාලනය සඳහා මෙන්ම ශ්‍රී ලංකාව සංවර්ධිත රටක කරා යන ගමන සඳහාත්ය. එබැවින් 2019 - 2030 කාල සීමාව සඳහා වන වාණිජ සංවර්ධන සැලැස්ම දැකිය යුතු වන්නේ ජාතික මෙන්ම ජාත්‍යන්තර වැදගත්කමකින් යුතු වූ පිළිවෙතක් ලෙසය.

අපගේ උත්සාහය වනුයේ සියලු වැසියන් සඳහා උසස් මට්ටමේ ජීවන පරිසරයක් ඇති බවත් දැනට රටෙහි පවත්නා තාක්ෂනයන් හා ගැලපෙන අයුරින් ලබාදිය හැකි උපරිම මට්ටමේ අපරව්‍යුහ පහසුකම් හි උපරිම කාර්යක්ෂමතාවයක් පවත්වා ගැනීමත් තහවුරු වන පරිද්දෙන් නගරයේ භෞතික පරිසරය නිර්මාණය කිරීම හරහා අන්තර්ජාතික මට්ටමේ වාණිජ මධ්‍යස්ථානයක් ලෙස වන කොළඹ නගරයේ භූමිකාව සඳහා වඩාත් පහසුකම් සැලැස්වීමත් ය. මෙම සැලසුම මගින් දැනට නගරයෙහි පවත්නා ගැටළු විසඳාලමින් උපායමාර්ගික ව්‍යාපෘති ඔස්සේ දැනට ප්‍රයෝජනයට නොගත් නගරයේ විභාවතාවයන්හි උපරිම අවස්ථාවන් ප්‍රයෝජනයට ගැනීමට බලාපොරොත්තු වේ.

මා දන්නා පරිදි මෙම සැලසුම සකස් කිරීමෙහි ලා විශාල වශයෙන් වෘතීයවේදීන්ගේ, විශේෂඥයන්ගේ, පාර්ශවකරුවන්ගේ සහ ප්රජාවන්ගේ උපදේශනය ලබාගෙන ඇති අතර, විවිධ වූ නවීන ක්‍රමෝපායයන්, ශිල්පී ක්‍රම සහ නව්‍ය ප්‍රවේශයන් භාවිතා කර ඇත. මේ සම්බන්ධයෙන්, නාගරික සංවර්ධන අධිකාරියේ සභාපතිතුමන්, අධ්‍යක්ෂක ජෙනරාල්තුමන්, සැලසුම් කණ්ඩායම ඇතුළු සියලුම කාර්ය මණ්ඩලය විසින් දැරූ මහත් වූ උත්සාහයන්ද, මෙම කාර්ය වඩාත් සාර්ථක කිරීමෙහි ලා විවිධ වූ පාර්ශවයන් සහ පිරිස් මගින් දැක්වූ දායකත්වයන් වඩාත් අගය කර සිටිමි. එසේම අදාල පළාත් පාලන ආයතන, රාජ්‍ය හා පෞද්ගලික ආයතන සහ පොදු මහජනතාව එකම තලයක් මත කටයුතු කරමින් කොළඹ වාණිජ නගර සංවර්ධන සැලැස්ම - 2019-2030 සකස් කිරීමෙහි ලා දැක්වූ සහයෝගය සහ දායකත්වය මහත් සේ අගය කර සිටිමි.

පාඨලී චම්පික රණවක
මහානගර හා බස්නාහිර සංවර්ධන අමාත්‍ය

නාගරික සංවර්ධන අධිකාරියේ සභාපතිතුමාගේ පණිවිඩය

වර්තමානයේ නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය යනු ශ්‍රී ලංකාවේ නාගරික පරිසර තත්වයන් කළමණාකරනය කිරීමේ වගකීම සහිත සැලසුම්කරණ හා සැලසුම් ක්‍රියාත්මක කිරීමේ අග්‍ර ආයතනය වේ. නාගරික ප්‍රදේශයන්හි පොදු ප්‍රතිලාභයන් අත්කර ගැනීම උදෙසා සංවර්ධනයන් ප්‍රවර්ධනය සහ නියාමනය වෙනුවෙන් ඒකාබද්ධ සැලසුම්කරණය සහ ක්‍රියාත්මක කිරීම හඳුන්වා දීමේ අරමුණෙන් යුතුව 1978 වර්ෂයේදී නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය පිහිටුවන ලදී. ශ්‍රී ලංකාවේ වාණිජ අග නගරය ලෙස කොළඹ පවත්නා මෙම අවස්ථාව එය මෙතෙක් අත්කර ගෙන ඇති ජයග්‍රහණයන් සහ සාර්ථකත්වයන් මෙන්ම එහි ඇති අඩුපාඩුකම් සහ අයත්කරගෙන ඇති පරාජයන් වඩාත් හොඳින් නිරීක්ෂණය කොට නැවත සලකා බැලීම සඳහා වන හොඳම කාලයයි. නගරය තුල මෙතෙක් ආරම්භ වී ඇති සංවර්ධනයන් පිළිබඳව අපහට සතුටු විය හැකි නමුත් මෙම අද්විතීය නගර කලාපය තුල තවත් බොහෝ දේ දිනාගත හැකි බව අප විසින් පිළිගත යුතු කරුණකි. කොළඹ වාණිජ නගර සංවර්ධන සැලැස්ම - 2019-2030 යනු කොළඹ සහ අවට ප්‍රදේශයන් ඉහළ තරඟකාරී, පහසුවෙන් ජීවත් විය හැකි, තිරසාර, සහ සිත්ගන්නා සුළු නගරයක් බවට පත්කිරීම සහ එය ව්‍යාපාර, ආයෝජන, නිවාස, රැකියා සහ සංචාරය සඳහා දකුණු ආසියාවේ වඩාත් ආකර්ශනීය නගරය බවට පත්කිරීම යන උතුම් අරමුණ කරා මෙහෙයවීම සඳහා වන සැළසුම් රාමුවයි.

මෙම සැලසුම ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා අප යා යුතු වන මග සේද මාවතක් නොවන බවත් නොයෙකුත් අභියෝගයන් හා අවිනිශ්චිතතාවයන් ගෙන් පිරුණු කටුක මාවතක් බවත් අප අමතක කර නැත. එසේ වුවත්, එවන් අභියෝගයන් හට මුහුණ දීමෙන් සහ අවිනිශ්චිතතාවයන් දරා ගැනීම තුලින් කොළඹ දකුණු ආසියාවේ නීල නගරය බවට පත් කිරීම සඳහා අවශ්‍ය කරන පද්ධතීන්, මෙවලම් සහ උපායමාර්ගයන් නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය සතු වේ.

මෙම පුළුල් වූ සැලසුම් කටයුත්ත සාර්ථක කිරීමෙහි ලා ඉතා කැපවීමෙන් වෙහෙස වී වැඩ කටයුතු කල නාගරික සංවර්ධන අධිකාරියේ සැලසුම් කණ්ඩායමට මගේ අවංක කෘතවේදීත්වය පල කිරීමට මෙය අවස්ථාවක් කර ගනිමි. එසේම, මෙම සැලසුම සකස් කිරීමෙහි ලා නොයෙකුත ආකාරයෙන් දායක වූ සහ සහයෝගය ලබා දුන් සියලුම පාර්ශවයන්ට මගේ කෘතවේදීත්වය පල කරන අතර මෙම සැලසුම සාර්ථකව ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා ඒ සැම දෙනාගේම සහයෝගය ඉදිරියටත් ලැබෙනු ඇතැයි බලාපොරොත්තු වෙමි.

ආචාර්ය ජගත් මුණසිංහ
සභාපති - නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය

පළාත් පාලන ආයතනයන්හි නගරාධිපතිවරුන් සහ සභාපතිවරුන්ගේ පණිවිඩය

අපගේ පළාත් පාලන ප්‍රදේශ 08 එකතු කරමින් ඒකාබද්ධ සැලසුම කලාපයක් ලෙස කොළඹ වාණිජ නගරය සඳහා සංවර්ධන සැලැස්මක් සකස් කිරීම වෙනුවෙන් නාගරික සංවර්ධන අධිකාරියට අපගේ කෘතවේදීත්වය පුද කර සිටිමු. අවධාරණය කල යුතු වැදගත් කාරණයක් වන්නේ නීති ලේඛනයන්හි දක්වා ඇති පළාත් පාලන සීමා මායිම් සැබෑ භූමියෙහි දක්නට නොමැති බවත් කොළඹ නාගරීකරණය විහිදී ඇති අවට ප්‍රදේශයන් සියල්ලම එක් ක්‍රියාකාරී ඒකකයක් ලෙස ක්‍රියාත්මක වන බවත්ය. එබැවින්, අපගේ විශ්වාසය වනුයේ ඒකාබද්ධ තනි සැලැස්මක් තිබීම තුලින් අපගේ පළාත් පාලන බල ප්‍රදේශ 08 ම එකම දැක්මක් ඔස්සේ සම මට්ටමකට සංවර්ධනය කල හැකි වනු බවයි.

මහජන නියෝජිතයින් වන අපගේ අදහස්, උදහස් සහ යෝජනා අන්තර්ග්‍රහණය කර ගනිමින් කොළඹ වාණිජ නගර සංවර්ධන සැලැස්ම සහයෝගී සහ සහභාගිත්වයෙන් යුතු ව්‍යායාමයක් කිරීමට නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය ගත් උත්සාහය අප විසින් අගය කර සිටිමු. ඒ අනුව කොළඹ වාණිජ නගර සංවර්ධන සැලැස්ම අප සැමගේ සැලසුමක් ලෙස ප්‍රකාශයට පත් කරන අතර එය එළඹෙන වසර 11 ක කාලය තුල සාර්ථකව ක්‍රියාත්මක කිරීම උදෙසා අප සැමගේ සහයෝගය ලබා දෙන බව ප්‍රකාශ කර සිටිමු. එසේම, කොළඹ වාණිජ නගර සංවර්ධන සැලැස්ම මගින් බලාපොරොත්තු වන දැක්ම කරා නගරය මෙහෙයවීම සඳහා සියලුම නගර වැසියන් සහ පාර්ශවකරුවන් පෞද්ගලික සහ ආයතනික මට්ටම් වලින් තමන්ට හැකි උපරිම දායකත්වය ලබා දෙන මෙන් ඉල්ලා සිටිමු.

පටුන

ස්තුතිය III
ගරු ඇමතිතුමාගේ පණිවිඩය V
නාගරික සංවර්ධන අධිකාරියේ සභාපතිතුමාගේ පණිවිඩය VI
පළාත් පාලන ආයතනයන්හි නගරාධිපතිවරුන් සහ සභාපතිවරුන්ගේ පණිවිඩය VII
පටුන VIII

පළමු වන පරිච්ඡේදය - හැඳින්වීම 01

1.1. පසුබිම 02

1.1.1 නෛතික පසුබිම 02
1.1.2 නාගරික සංවර්ධන අධිකාරියේ නව ප්‍රවේශය 04
1.1.3 කොළඹ සැලසුම්කරණය 05

1.2. පාර්ශවකරුවන් 06
1.3. විෂය පථය 08

1.3.1. නගරයේ පරිමාණය අනුව විෂය පථය 08
1.3.2. භූගෝලීය පිහිටීම අනුව විෂය පථය 08
1.3.3. බලපෑමට ලක්වන ජනගහනය අනුව විෂය පථය 08
1.3.4. විවිධ ක්ෂේත්‍ර මත පදනම් වූ විෂය පථය 10
1.3.5. සැලසුම්ගත කාල පරාසය අනුව විෂය පථය 10
1.3.6. සැලසුම් ක්‍රියාත්මක කිරීම පිළිබඳ විෂය පථය 10

1.4. ක්‍රමවේදය 10

1.4.1. අප දැනට සිටින්නේ කවර ස්ථානයකද? 10
1.4.2. අප යා යුතු ස්ථානය කොහිද? 12
1.4.3. අප ඒ කරා යන්නේ කෙසේද? 12

දෙවන පරිච්ඡේදය - සැලසුම් සන්දර්භය 15

2.1. කොළඹ විකාශනය 16

2.1.1. පෘතුගීසි යුගය (1505 - 1656) 16
2.1.2. ඕලන්ද යුගය (1656 - 1796) 19
2.1.3. බ්‍රිතාන්‍ය යුගය (1796 - 1948) 21

2.2. කොළඹ සැලසුම් කිරීම සඳහා මැදිහත්වීම 22

2.2.1. සර් පැට්‍රික් ගෙඩිස්ගේ නගර සැලැස්ම – 1921 23
2.2.2. ක්ලිෆර්ඩ් හොලිඩේ විසින් කළ සැලැස්ම – 1940 24
2.2.3. පැට්‍රික් ඇබර්කොම්බී විසින් කළ ප්‍රාදේශීය සැලැස්ම – 1948 24
2.2.4. UNDP සහාය කොළඹ ප්‍රධාන සැලැස්ම – 1978 25
2.2.5. කොළඹ නගර සංවර්ධන සැලැස්ම – 1985 26
2.2.6. කොළඹ අගනගර ආශ්‍රිත ප්‍රාදේශීය ව්‍යූහ සැලැස්ම (CMRSP) – 1998 27

2.2.7. කොළඹ නගර සංවර්ධන සැලැස්ම – 1999 30
2.2.8. බස්නාහිර පළාතේ මෙගාපොලිස් සැලැස්ම (CESMA) – 2004 31
2.2.9. කොළඹ නගර සංවර්ධන සැලැස්ම (සංශෝධන) – 2008 32
2.2.10. බස්නාහිර පළාතේ මහනගර ප්‍රධාන සැලැස්ම – 2030 34

2.3. වර්තමාන කොළඹ 39

2.3.1. ජාත්‍යන්තර නගරයක් ලෙස කොළඹ නගරය 39
2.3.2. රාජ්‍ය අගනගරය ලෙස කොළඹ 39

තෙවන පරිච්ඡේදය - සැලසුමෙහි අවශ්‍යතාවය 67

3.1. සැලසුමක අවශ්‍යතාවය හඳුනාගැනීි 68
3.2. වෙනස්වන සංවර්ධන ප්‍රවණතා නිසා ඇතිවන ගැටළු 69

3.2.1. පවතින යටිතල පහසුකම් පිලිබඳ නොසලකමින් කොළඹ වාණිජ නගර සීමාව තුල ස්වයංසිද්ධ ලෙස සිදුවන අධි ඝනත්වයකින් යුතු සංවර්ධන 69
3.2.2. වර්තමාන සංවර්ධන ප්‍රවණතා මගින් දැනට පවතින කලාපීයකරණය මත පදනම්වූ සැලසුම් සහ ගොඩනැගිලි රෙගුලාසි අභියෝගයට ලක් කිරීම 83

3.3. අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස වල විසිරීම හේතුවෙන් උද්ගතවන සාමාජීය, පාරිසරික සහ ආර්ථික ගැටළු 87

3.3.1. උදාහරණය 01 - කොළඹ නගරය තුල පවතින අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස 89
3.3.2. උදාහරණ 02 - කොළඹ නගරයෙන් පිටත පිහිටි අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස 104

3.4. ප්‍රධාන මාර්ග ආශ්‍රිතව තදබදයන් සහිත වේලාවන් හිදී ඇති රථවාහන තදබදය නිසා මහජනතාවට සිදුවන අපහසුතා සහ ආර්ථිකමය අලාභ 105

3.4.1. කොළඹ වාණිජ නගරයට ඇතුළුවන සහ පිටවන අධික රථවාහන ප්‍රමාණය 106
3.4.2. රථවාහන ප්‍රවාහයන්ගේ කාලානුරූපී උච්චාවචනය 109
3.4.3. කාර්යබහුල වේලාවේ පවතින අධික රථවාහන තදබදයට හේතු 111
3.4.4. කොළඹ නගරය තුල පවතින රථවාහන තදබදයේ උග්‍රතාවය 117
3.4.5. කාර්ය බහුල වේලාවේ පවතින උග්‍ර රථවාහන තදබදය නිසා ඇතිවන ප්‍රධාන බලපෑම් 121

3.5. පවත්නා පාරිසරික ගැටළු, සමාජ ගැටළු සහ පොදු පහසුකම් වල අඩුපාඩු හේතුවෙන් කොළඹ වාණිජ නගරය භාවිතා කරන්නන් හට ඇතිවන අපහසුතා 129

3.5.1 පාරිසරික ගැටළු නිසා පරිශීලකයන්ට සිදුවන අපහසුතා 130
3.5.2 ආරක්ෂාව පිලිබඳ ගැටළු නිසා නගරය භාවිතා කරන්නන් හට සිදුවන අපහසුතා 154
3.5.3. පොදු පහසුකම් අඩුවීම නිසා ඇතිවන අපහසුතා 155

3.6. නගරය තුල පවතින ගැටළු විසඳා ගැනීමට දායක කර ගත හැකි නගරයේ පවතින විභවතා 160

3.6.1. ආර්ථික විභවතා 161
3.6.2. පාරිසරික විභවතා 168
3.6.3. කොළඹ වාණිජ නගරය ආශ්‍රිත දැනට ක්‍රියාත්මක වන සහ යෝජිත මහා පරිමාණ ව්‍යාපෘති 174

3.7. සාරාංශගත නිගමනය 181

පළමු පරිච්ඡේදය
හැඳින්වීම

01 පරිච්ඡේදය
හැඳින්වීම

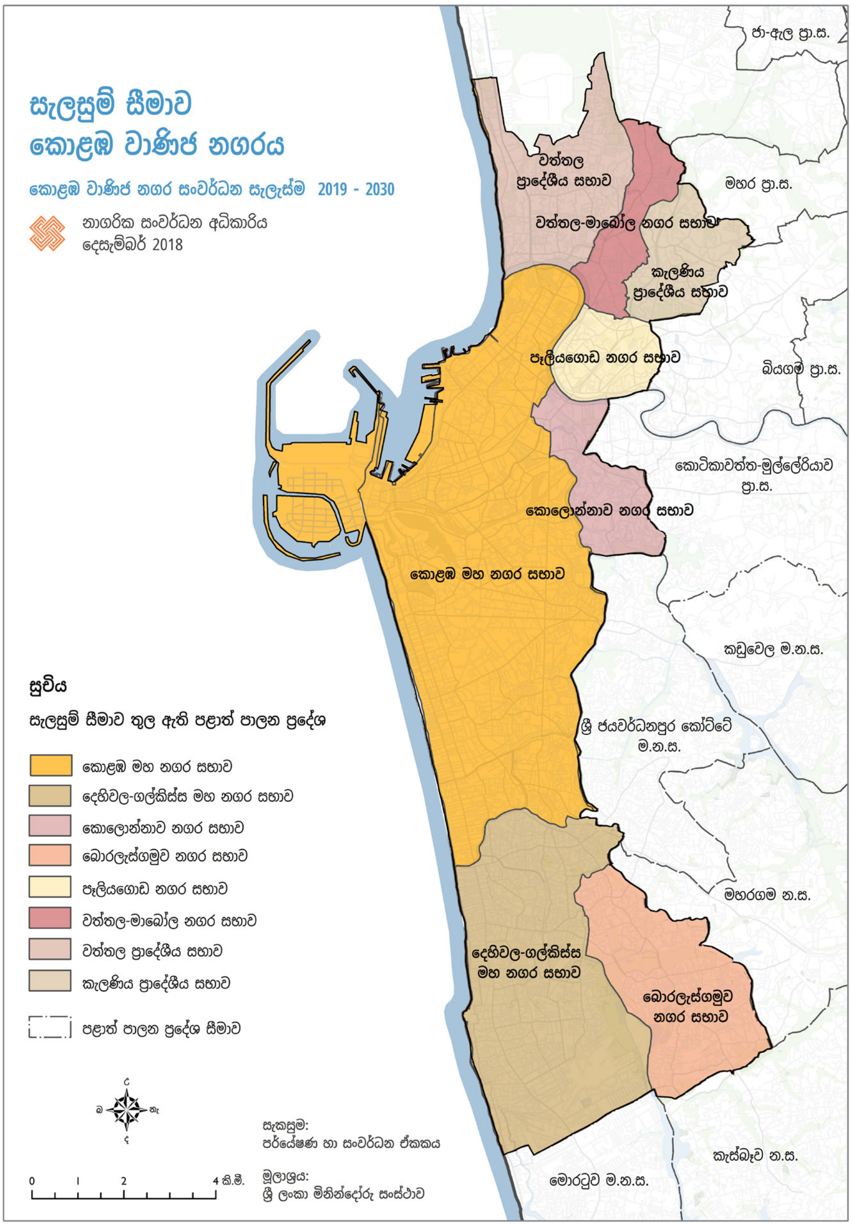
පසුබිම

නෛතික පසුබිම

1.1. පසුබිම

1.1.1. නෛතික පසුබිම

ශ්‍රී ලංකාවේ නාගරික ප්‍රදේශයන්හි ආර්ථික, සමාජයීය, පාරිසරික සහ භෞතික සංවර්ධනයන් ඒකාබද්ධ සැලසුම්කරණය සහ ක්‍රියාත්මක කිරීම උදෙසා 1978 අංක 41 දරණ නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය පනතෙහි වන විධිවිධාන යටතේ නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය පිහිටුවන ලදී. අධිකාරිය එම පනතෙහි 03 වන කොටස මගින් නාගරික සංවර්ධන විෂයභාර අමාත්‍යවරයාට පවරන ලද බලතල ප්‍රකාරව අමාත්‍යවරයා විසින් ප්‍රකාශයට පත්කරන ලද සංවර්ධන ප්‍රදේශයන්හි සැලසුම්කරණය සහ සංවර්ධනයට අදාල විවිධ කටයුතු වල නියැලී සිටියි.



රූප සටහන 01 : *කොළඹ වාණිජ නගරය – සැලසුම් ප්‍රදේශය*

01 පරිච්ඡේදය
හැඳින්වීම

පසුබිම

නෛතික පසුබිම

වර්තමානයේදී අධිකාරිය 'ශ්‍රී ලංකාව තුල සැලසුම් ගත, තිරසාර සහ ජනතාව විසින් අගයනු ලබන නාගරීකරණයක්' යන දැක්ම කරා යමින් සියලු 'නාගරික සංවර්ධන ප්‍රදේශයන්' සඳහා පුළුල් සංවර්ධන සැලසුම් සකස් කිරීමේ කාර්යයෙහි නියැළී සිටියි.

නාගරික සංවර්ධන ප්‍රදේශ ලෙස ප්‍රකාශයට පත් කරන ලද පළාත් පාලන ආයතන සඳහා වෙන වෙනම සංවර්ධන සැලසුම් සැකසීම සාම්ප්‍රදායික ක්‍රමවේදය වුවද දැනට නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය විසින් පිළියෙළ කරනු ලබන සැලසුම් තුල "නාගරික සංවර්ධන ප්‍රදේශ" වලට සීමා නොවූ නාගරීකරණ ප්‍රවණතා සහ රටාවන් හඳුනාගෙන සැලසුම් පිළියෙළ කිරීමට කටයුතු කරමින් පවතී. එබැවින් කොළඹ වාණිජ නගර ප්‍රදේශය සඳහා සැලසුම සකස් කිරීමේ දී කොළඹ මහා නගර සභා බල ප්‍රදේශයට සීමා නොවී කොළඹ නගරයේ නාගරීකරණය සිඝ්‍රයෙන් ව්‍යාප්ත වන කොළඹ අවට පිහිටි අනෙකුත් පළාත් පාලන ආයතන වන දෙහිවල ගල්කිස්ස මහා නගර සභා සීමාව, බොරලැස්ගමුව, කොලොන්නාව, පෑලියගොඩ, වත්තල-මාබෝල නගර සභා සහ වත්තල සහ කැලණිය ප්‍රාදේශීය වල කොටසක් ඇතුලත් වන ප්‍රදේශයක් සඳහා මෙම සැලසුම පිළියෙළ කර ඇත.

අංකය	පළාත් පාලන ආයතනය	ප්‍රකාශයට පත් කිරීම පිළිබඳ විස්තර	
		ප්‍රකාශයට පත් කළ දිනය	ගැසට් පත්‍ර අංකය
1	කොළඹ ම.න.ස	30.09.1978	No. 4/1
2	දෙහිවල ගල්කිස්ස ම.න.ස	30.09.1978	No. 4/1
3	බොරලැස්ගමුව න.ස	01.10.1979	No. 56/6
4	කොලොන්නාව න.ස	30.09.1978	No. 4/1
5	පෑලියගොඩ න.ස	14.08.1981	No. 154/13
6	වත්තල මාබෝල න.ස	19.04.2002	No. 1231/15
7	වත්තල ප්‍රා.ස කොටසක්	22.08.1995	No. 885/6
8	කැලණිය ප්‍රා.ස කොටසක්	13.02.2001	No. 1171/10

වගුව 01 : *කොළඹ වාණිජ නගර ප්‍රදේශය තුල පිහිටි පළාත් පාලන ආයතන නාගරික සංවර්ධන ප්‍රදේශ ලෙස ප්‍රකාශයට පත් කිරීම පිළිබඳ විස්තර |* ***මූලාශ්‍රය :*** *නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය 2018*

ඉහත වගුවේ සඳහන් ප්‍රදේශ, ඒවායෙහි නාගරීකරණය පිළිබඳ ලක්ෂණ සලකා බලා ප්‍රධාන වශයෙන් 1970 දශකයේ අග භාගයෙහි සහ 1980 දශකය තුල නාගරික සංවර්ධන බල ප්‍රදේශ ලෙස ප්‍රකාශයට පත් කර ඇත. එසේ වුවද, මේ අතුරින් ගැසට් කරන ලද සංවර්ධන සැලසුම් පවතින්නේ කොළඹ ම.න.ස සහ දෙහිවල ගල්කිස්ස ම.න.ස බලප්‍රදේශ සඳහා පමණි.

කොළඹ මහ නගර සභා බල ප්‍රදේශය සඳහා වන ප්‍රථම සංවර්ධන සැලසුම 1986.01.30 දින ගැසට් පත්‍ර අංක 366/23 දරන ගැසට් පත්‍රය මගින් ප්‍රකාශයට පත් කර ඇති අතර එය 1999.07.29 දින අංක 1090/3 දරන ගැසට් පත්‍රය මගින් සහ 2008.02.06 දින අංක 1535/4 දරන ගැසට් පත්‍රය මගින් පිලිවෙලින් අවස්ථා 03 කදී සංශෝධනයට භාජනය කර ඇත. මේ අනුව 2008 වසරේ සිට 2025 වසර දක්වා බලපවත්වන පරිදි කොළඹ මහා නගර බලප්‍රදේශය සඳහා වන සංවර්ධන සැලැස්මේ අවසාන සංශෝධනය ක්‍රියාත්මකවේ.

01 පරිච්ඡේදය
හැඳින්වීම

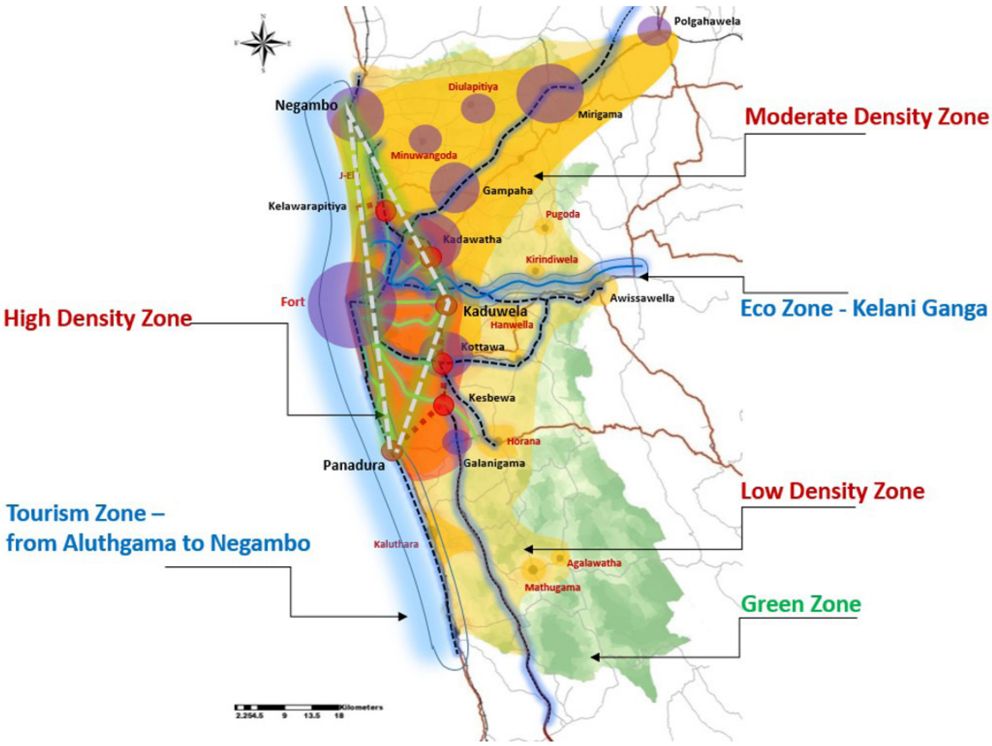
පසුබිම

නාගරික සංවර්ධන අධිකාරියේ නව ප්‍රවේශය

දෙහිවල ගල්කිස්ස මහ නගර සභා බල ප්‍රදේශය සඳහා 2008 වසරේ සිට 2020 වසර දක්වා බලපවත්වනු ලබන සංවර්ධන සැලැස්ම, 2009.03.27 දින අංක 1594/32 දරන ගැසට් පත්‍රය මගින් ප්‍රකාශයට පත්කර ඇත. කොළොන්නාව නගර සභාව (2008-2020) සහ බොරලැස්ගමුව නගර සභාව (2008-2025) සඳහා පවතින සංවර්ධන සැලසුම් කෙටුම්පත් එම ප්‍රදේශ වල භූමි පරිභෝජනය කළමණාකරණය කිරීමට සහ සංවර්ධන කටයුතු නියාමනය කිරීම සඳහා පවතින ප්‍රධාන නෛතික රාමුව ලෙස ක්‍රියාත්මකවේ. අනෙකුත් පළාත් පාලන බල ප්‍රදේශ සඳහා කෙටුම්පත් මට්ටමේ පවතින සංවර්ධන සැලසුමක් හෝ නොපවතින අතර ඒවා සඳහා 1986.03.03 දිනැති ගැසට් පත්‍රය මගින් ප්‍රකාශයට පත් කරන ලද පොදු ගොඩනැගිලි හා සැලසුම් රෙගුලාසි ක්‍රියාත්මක කරනු ලබයි.

1.1.2. නාගරික සංවර්ධන අධිකාරියේ නව ප්‍රවේශය

නගර සැලසුම් පිළියෙළ කිරීම සඳහා මෙතෙක් අනුගමනය කරන ලද සාම්ප්‍රදායික ක්‍රමවේද-යන්ගෙන් ඔබ්බට ගොස් පවතින නාගරික පද්ධති ඇගයීමට ලක් කිරීම, පවත්නා ගැටළු හඳුනා ගැනීම, වඩාත් යෝග්‍ය සංවර්ධන දැක්මක් හඳුනා ගැනීම සහ අපේක්ෂිත පරිවර්තනයන් සාක්ෂාත් කර ගැනීම සඳහා උපාය මාර්ගික ක්‍රමවේද සැලසුම් කිරීම යනාදිය සඳහා විවිධ දියුණු තාක්ෂණික ක්‍රමවේදයන් භාවිතා කරමින් නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය සංවර්ධන සැලසුම් සකස් කිරීමේ නව ප්‍රවේශයක් ආරම්භ කර ඇත.



රූප සටහන 02 : *බස්නාහිර කළාපීය ව්‍යුහමය සැලසුම - 2030*
මූලාශ්‍රය : *බස්නාහිර පළාත් අංශය නා.සං.අ. - 2017*

01 පරිච්ඡේදය
හැඳින්වීම

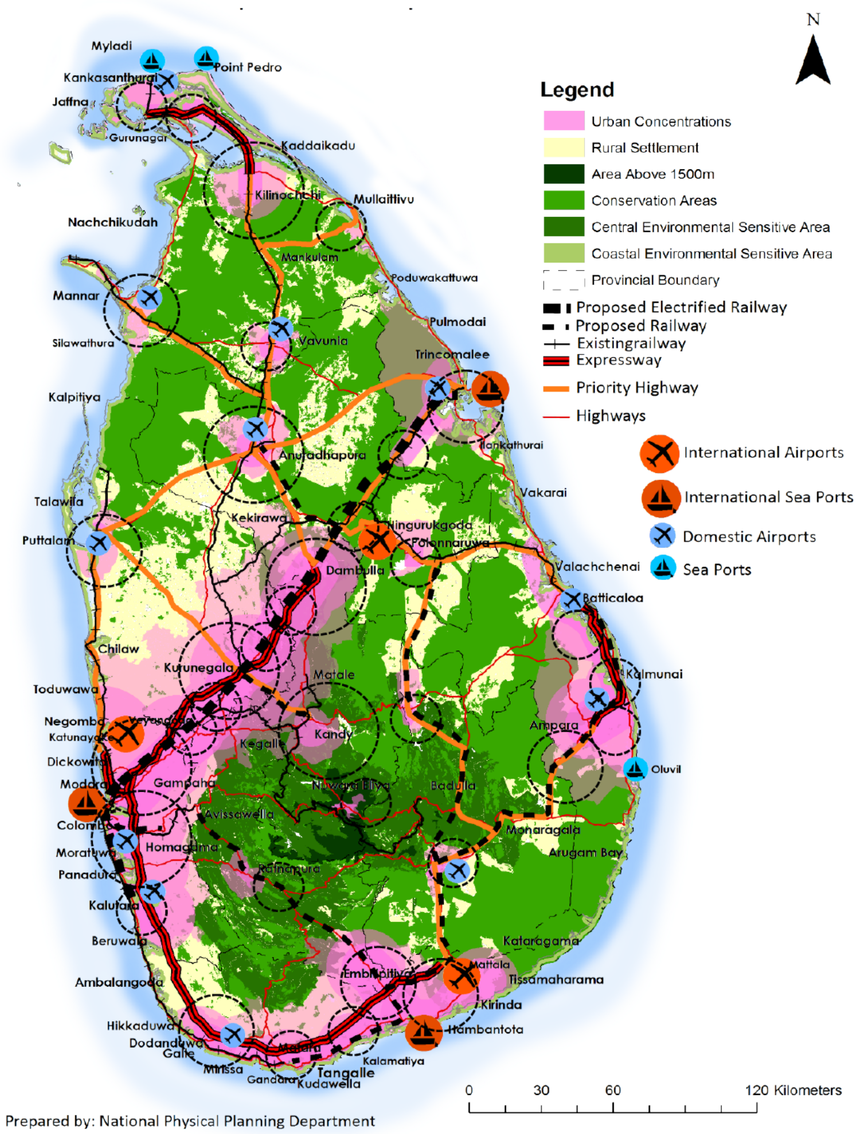
පසුබිම

නාගරික සංවර්ධන අධිකාරියේ නව ප්‍රවේශය

කොළඹ සැලසුම්කරණය

කොළඹ ම.න.ස සහ දෙහිවල ගල්කිස්ස ම.න.ස බලප්‍රදේශ සඳහා බලපවත්වනු ලබන සංවර්ධන සැලසුම් නුදුරු අනාගතයේදී කල් ඉකුත් වීමත්, අනෙකුත් සැලසුම් බලප්‍රදේශ සඳහා යාවත්කාලීනකරන ලද සැලසුම් නොමැති වීමත් සහ විශේෂයෙන්ම කොළඹ නගර සහ ඒ ආශ්‍රිත නාගරිකරණය පැතිරී යාම පිළිබඳ එක් සැලසුමක් තුල අන්තර්ග්‍රහණය කර නොතිබීමත් යන කරුණු නිසා නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය විසින් සිය නව සැළසුම් ප්‍රවේශයන් අනුගමනය කරමින් ඉහත සඳහන් පළාත් පාලන ආයතන 08 සඳහා සාකල්‍ය දැක්මකින් යුතු එක් සැලැස්මක් සකස් කිරීමට මෙහිදී උත්සාහ කර ඇත.

1.1.3. කොළඹ සැලසුම්කරණය



රූප සටහන 03 : *ජාතික භෞතික සැලසුම - 2050*
මූලාශ්‍රය : *ජාතික භෞතික සැලසුම් ප්‍රතිපත්තිය - 2050, 2017*

01 පරිච්ඡේදය
හැඳින්වීම

පසුබිම
කොළඹ සැලසුම්කරණය
පාර්ශවකරුවන්

කොළඹ වාණිජ නගර සංවර්ධන සැලැස්මේ (CCCDP-2030) ආරම්භය නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය මගින් 2017 වසරේ දී පිළියෙළ කරන ලද බස්නාහිර කළාපීය ව්‍යුහමය කෙටුම්පත් සැලසුම 2030 සමග සබැඳේ. බස්නාහිර කළාපීය ව්‍යුහමය කෙටුම්පත් සැලසුම 2030 තුල බස්නාහිර පළාතේ කොටසක් හර ප්‍රදේශය ලෙස හඳුනාගෙන එය තුල ක්‍රියාකාරී ප්‍රදේශයක් නිරූපණය කර ඇත. මෙම ප්‍රදේශය තුල දැනට කොළඹ නගරයේ වාණිජ කේන්ද්‍රයෙහි ඇති බොහොමයක් ක්‍රියාකාරකම් සඳහා පහසුකම් සපයන අතර ශ්‍රී ලංකාවේ වාණිජ අගනුවර ලෙස ක්‍රියාත්මකවේ. මෙම සුවිශේෂී ක්‍රියාකාරී ප්‍රදේශය ඇතුලත් සීමාව 'මහා කොළඹ සංවර්ධන හර ප්‍රදේශය' ලෙස මහානගර හා බස්නාහිර සංවර්ධන අමාත්‍යතුමන් විසින් 2017-12-11 දිනයෙහි නිකුත් කරන ලද අංක 2049/11 - 2017 දරණ ගැසට් නිවේදනය තුලින් ප්‍රකාශනයට පත් කර ඇත.

මහා කොළඹ සංවර්ධන හර ප්‍රදේශය තුල වාණිජ සහ ඒ ආශ්‍රිත කටයුතු වඩාත් බහුල ප්‍රදේශය මෙයින් 'කොළඹ වාණිජ නගරය' ලෙස නම් කර ඇති අතර ඒ සඳහා ඉහත සඳහන් පළාත් පාලන ආයතන බල ප්‍රදේශ 08 ඇතුළත් වේ. බස්නාහිර කළාපීය ව්‍යුහමය කෙටුම්පත් සැලසුම 2030 තුල කොළඹ වාණිජ නගරයේ නැගෙනහිර මායිමට යාබදව ජාතික අගනුවර ලෙස තවත් සැලසුම් ප්‍රදේශයක් නිරූපණය කර ඇති අතර ඒ සඳහා ශ්‍රී ජයවර්ධනපුර කෝට්ටේ මහා නගර සභාව, කඩුවෙල මහා නගර සභාව, මහරගම නගර සභාව සහ කොටිකාවත්ත - මුල්ලේරියාව ප්‍රාදේශීය සභාවට අයත් ප්‍රදේශ ඇතුලත්ව ඇත.

මේ අනුව මෙම සැලසුම් ප්‍රදේශ දෙක එකිනෙකට යාබදව පිහිටීම නිසා ඇතිවිය හැකි බලපෑම සලකා බලා කොළඹ වාණිජ නගරයේ සහ ජාතික අගනුවරෙහි සැලසුම් කටයුතු එකිනෙකට සමගාමීව සිදුකරන ලදී. වසර 2050 දක්වා ශ්‍රී ලංකාවේ සංවර්ධන දිශානතිය පිළිබිඹු කෙරෙන ජාතික භෞතික සැලසුම සහ බස්නාහිර කළාපීය ව්‍යුහමය කෙටුම්පත් සැලසුම 2030 ඉහත සැලසුම් දෙක සඳහාම මූලික පදනම ලෙස භාවිතා කරන ලදී. කොළඹ වාණිජ නගර සැලසුම පිළියෙළ කිරීමේ ක්‍රියාවලිය අදාල පාර්ශවකාර ආයතනයන්ගේ සහ මහජන නියෝජිතයන්ගේ අදහස් විමසීමක් ඇතිව නාගරික සංවර්ධන අධිකාරියේ සැලසුම්කරණයෙහි ප්‍රවීණයන්ගෙන් සැදුම්ලත් කණ්ඩායමක් විසින් සිදුකරන ලද සහයෝගී ක්‍රියාවලියක්වේ. කොළඹ වාණිජ නගර සැලසුම පිළියෙළ කිරීම ප්‍රධාන වශයෙන් නාගරික සංවර්ධන අධිකාරියේ ඉහළ කළමණාකාරිත්වයේ සෘජු අධීක්ෂණය යටතේ බස්නාහිර පළාත් අංශය සහ පර්යේෂණ සහ සංවර්ධන අංශය එක්ව සිදු කරන ලදී. මේ සඳහා නාගරික සංවර්ධන අධිකාරියේ සංවර්ධන සැලසුම් අංශය, බලාත්මක අංශය සහ භූගෝලීය තොරතුරු පද්ධති අංශයේ සහය නොමදව ලබා ගන්නා ලදී. මෙයට අමතරව නාගරික සංවර්ධන අධිකාරියේ අනෙකුත් අංශවල අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ සහ නිලධාරි මහත්ම මහත්මීන්ද සැලසුම් ක්‍රියාවලිය තුල විවිධ අවස්ථාවල උපදෙස් ලබාගැනීමට සම්බන්ධ කර ගන්නා ලදී.

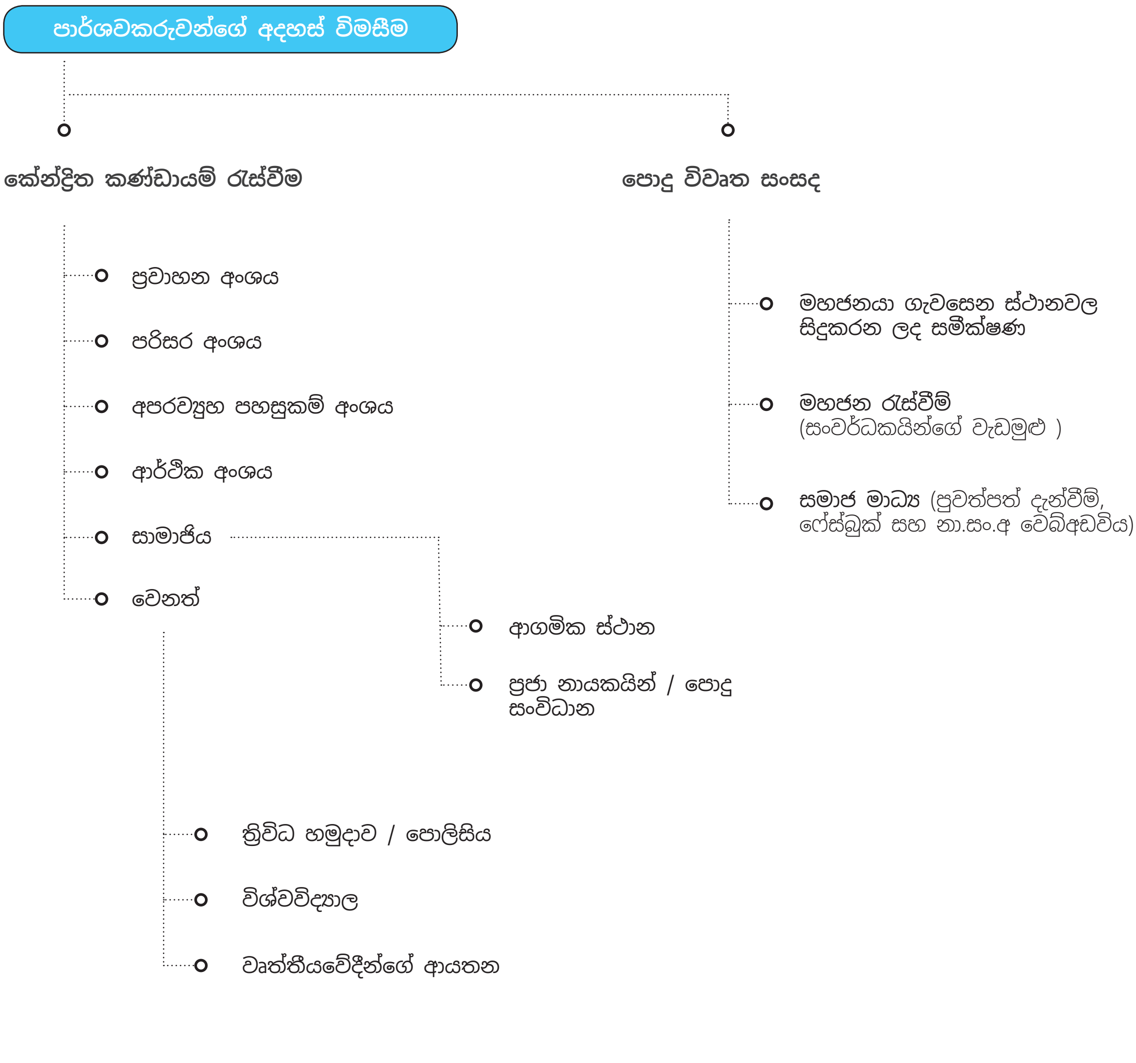
1.2. පාර්ශවකරුවන්

සැලසුම්කරණය ජනතා කේන්ද්‍රීය විය යුතු යයි සැලකුවිට ප්‍රජාව වනාහි සැලසුමෙහිම කොටසක් වන අතර ඔවුන් විසින් එම සැලසුම නිර්මාණය කිරීම, ක්‍රියාත්මක කිරීම සහ ප්‍රතිපෝෂණය සඳහා දායකත්වය ලබා දෙන අතර අවසානයේ එම සැලසුමෙහි බලපෑම් ඔවුන්වෙත ළඟාකරගනු ලබයි. මේ අනුව, කොළඹ වාණිජ නගර සංවර්ධන සැලසුම් ක්‍රියාවලියේ විවිධ අදියරයන්හිදී මෙම සැලසුමෙහිම කොටසක් වන මහජනතාව, සංවර්ධන ආයතන සහ පුරවැසි සංවිධාන යනාදී පාර්ශවකරුවන්ගේ අදහස් ලබා ගැනීම සිදුකරන ලදී.

01 පරිච්ඡේදය
හැඳින්වීම

පාර්ශවකරුවන්

මෙහිලා ප්‍රධාන පාර්ශ්වකරුවන් ලෙස සම-සැලසුම් ක්‍රියාත්මක කිරීමේ ආයතන හඳුනාගන්නා ලද අතර එම ආයතන ලෙස අදාළ පළාත් පාලන ආයතන 08; කොළඹ මහ නගර සභාව, දෙහිවල ගල්කිස්ස මහ නගර සභාව, බොරලැස්ගමුව නගර සභාව, කොළොන්නාව නගර සභාව, පැලියගොඩ නගර සභාව, වත්තල නගර සභාව, වත්තල ප්‍රාදේශීය සභාව, කැලණිය ප්‍රාදේශීය සභාව, අදාළ ප්‍රාදේශීය ලේකම් කාර්යාල, කොළඹ දිස්ත්‍රික් ලේකම් කාර්යාලය, මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය, මධ්‍යම පරිසර අධිකාරිය, ශ්‍රී ලංකා ඉඩම් ගොඩකිරීමේ හා සංවර්ධනය කිරීමේ සංස්ථාව, වාරිමාර්ග දෙපාර්තමේන්තුව, ලංකා විදුලිබල මණ්ඩලය, ජාතික ජලසම්පාදන හා ජලාපවාහන මණ්ඩලය, වෙරළ සංරක්ෂණ දෙපාර්තමේන්තුව, ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය (ශ්‍රී ලංගම) සහ ශ්‍රී ලංකා සංචාරක සංවර්ධන අධිකාරිය (SLTDB) හඳුනාගත හැක. අනෙකුත් රජයේ ආයතන, පෞද්ගලික පාර්ශ්වයන්, සහ සාමාන්‍ය ජනතාවගේ අදහස් සහ යෝජනා පහත දැක්වෙන අයුරින් පවත්වන ලද විවිධ කේන්ද්‍රිත කණ්ඩායම් සාකච්ඡා සහ පොදු විවෘත සංසද වලදී රැස් කර ගන්නා ලදි.



රූප සටහන 04: *පාර්ශවකරුවන්ගෙන් අදහස් විමසීමේ ක්‍රියාවලිය*

01 පරිච්ඡේදය
හැඳින්වීම

විෂය පථය

නගරයේ පරිමාණය අනුව විෂය පථය

භූගෝලීය පිහිටීම අනුව විෂය පථය

බලපෑමට ලක්වන ජනගහනය අනුව විෂය පථය

1.3. විෂය පථය

1.3.1. නගරයේ පරිමාණය අනුව විෂය පථය

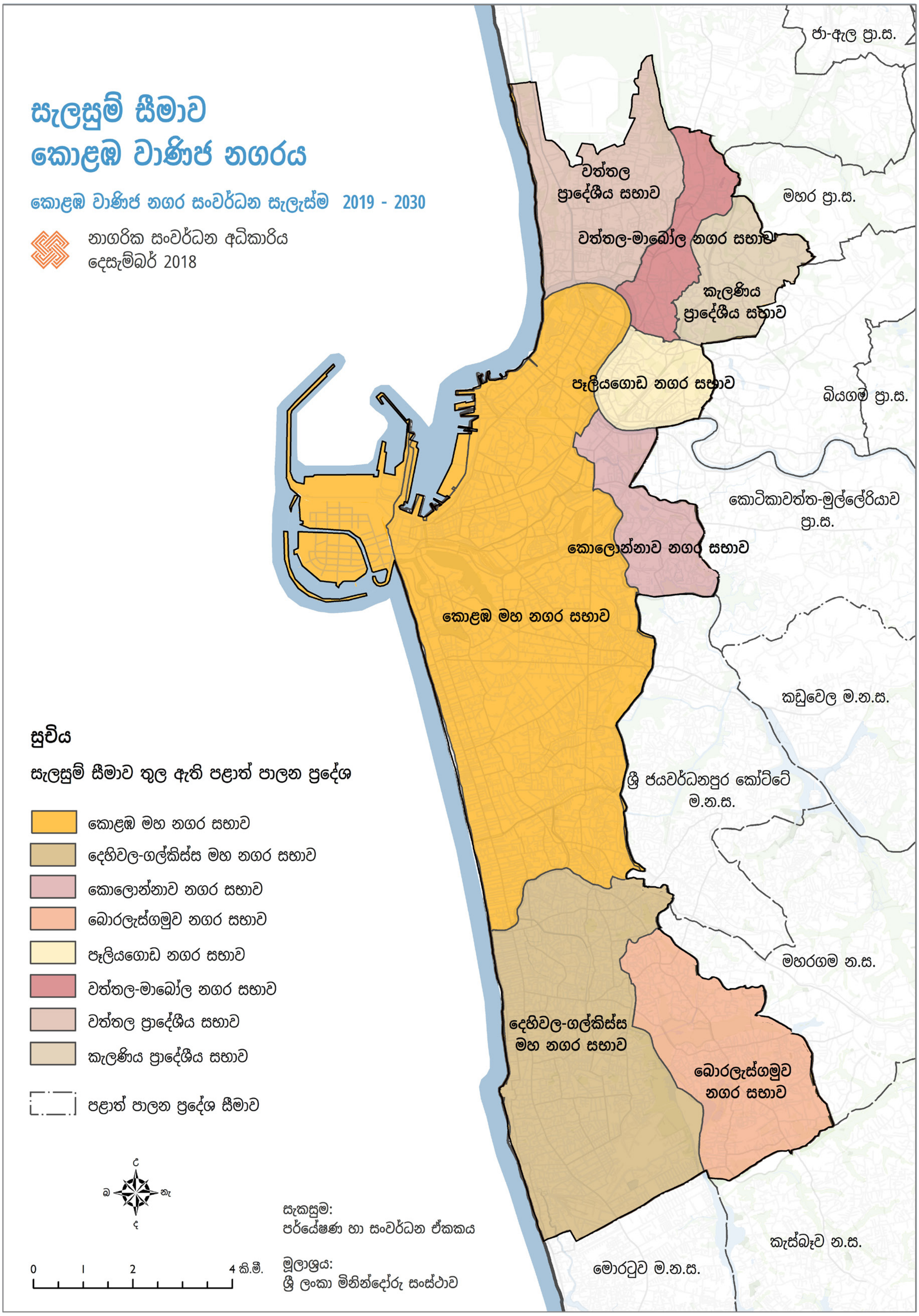
කොළඹ නගරයේ ස්වභාවික විකාශනය කොළඹ අන්තර්ජාතික වරාය සහ අනෙකුත් පරිපාලන සහ වාණිජ කටයුතු මත පදනම්ව ඇතිවුවත් රටේ අනෙකුත් නගරවලට සාපේක්ෂව හොඳ ජීවන තත්වයක් ඇති සහ අන්තර්ජාතික නගරයක් ලෙස තරග කිරීමට ඇති හැකියාව අනුව කොළඹ නගරය ශ්‍රී ලංකාවේ වාණිජ අගනුවර ලෙස සිය ප්‍රමුඛත්වයක් අත්පත් කර ගනී. එබැවින් කොළඹ නගරය සැලසුම් කිරීමේ දී අන්තර්ජාතික සන්දර්භය තුළ තරග කිරීමට හැකි ජාත්‍යන්තර නගරයක් ලෙස හඳුනාගෙන සැලසුම් කරන ලදී. කොළඹ නගරය යනු ශ්‍රී ලංකාවේ වෙළඳ, වාණිජ, ජාත්‍යන්තර සම්බන්ධතා, ජාත්‍යන්තර ප්‍රවාහන සහ ගනුදෙනු, වෙළඳ නාමකරණ සහ දේශපාලන සම්බන්ධතාවයන්හි කේන්ද්‍රය බව අවිවාදයෙන් පිළිගන්නා කරුණකි. එබැවින්, දිවයිනෙහි සහ දකුණු ආසියාතික කලාපයෙහි වෙනත් නගරයන්ට වඩා තරඟකාරී ආර්ථික අවකාශයන් සහ ආකර්ශනයන් සඳහා අවශ්‍ය උසස් තත්වයේ ජීවන පහසුකම් පවත්වාගැනීම සඳහා කොළඹ නගරය වඩාත් සුදුසුකම් ලබයි. එම හේතුව නිසා මෙම සංවර්ධන සැලැස්ම සකස් කර ඇත්තේ කොළඹ නගරය යනු අන්තර්ජාතික නගරයක් ලෙස සහ ඊට අවශ්‍ය පහසුකම් සැපයීම ප්‍රමුඛතාවයක් ලෙස සලකනු ලබන විෂය පථයක් තුලදීය.

1.3.2. භූගෝලීය පිහිටීම අනුව විෂය පථය

කොළඹ වාණිජ නගර සංවර්ධන සැලැස්මේ භූ ලක්ෂණ මායිම්, කොළඹ මහා නගර සභා සීමාව, දෙහිවල ගල්කිස්ස මහා නගර සභා සීමාව, බොරලැස්ගමුව, කොලොන්නාව, පෑලියගොඩ, වත්තල-මාබෝල නගර සභා සහ වත්තල සහ කැලණිය ප්‍රාදේශීය වල කොටසක් ආවරණය වන පරිදි විසිරී යයි. (රූපය 5) කොළඹ වාණිජ නගර සංවර්ධන සැලැස්ම 2030 (කො.වා.න.සැ - 2030) ආවරණය වන මුළු භූමි ප්‍රමාණය ව.කි.මී. 103.71 ක් වේ. සැලසුම් ප්‍රදේශය සඳහා ප්‍රාදේශීය ලේකම් කොට්ඨාශ 08ක් ඇතුලත්වේ; කොළඹ, තිඹිරිගස්යාය, දෙහිවල, රත්මලාන,සහ කැස්බෑව, කොළොන්නාව, කැළණිය සහ වත්තල යන ප්‍රාදේශීය ලේකම් කොට්ඨාශ වලින් කොටසක්. මේ අනුව සමස්තයක් ලෙස ගත්කල සැලසුම් ප්‍රදේශය සඳහා ග්‍රාම නිලධාරි කොට්ඨාශ 149 ඇතුලත්වේ. (රූපය 5)

1.3.3. බලපෑමට ලක්වන ජනගහනය අනුව විෂය පථය

කො.වා.න.සැ - 2030 මගින් දල වශයෙන් නේවාසික ජනගහනය මිලියන 1.1 ක් සහ දිනපතා කොළඹට පැමිණෙන ජනගහනය මිලියන 1.2 සෘජු බලපෑමට ලක්වේ යයි අපේක්ෂා කෙරේ. කෙසේ වෙතත්, ශ්‍රී ලංකාවේ වාණිජ අගනුවර ලෙස කොළඹ සිට ක්‍රියාත්මක වන බැවින් කො.වා.න.සැ - 2030 වක්‍ර ලෙස මිලියන 20ක් පමණ වන සමස්ත ශ්‍රී ලාංකිකයන්ට සහ කොළඹ තරඟකාරී අන්තර්ජාතික සලකා බලන කල කොළඹ කෙරෙහි විශේෂයෙන් උනන්දුවක් දක්වන අන්තර්ජාතික ප්‍රජාව හටද මෙම සැලසුම වක්‍රාකාර ලෙස බලපෑම් ඇති කරයි.



රූප සටහන 05: *කොළඹ වාණිජ නගරය තුල ඇති පරිපාලනමය සීමා*

01 පරිච්ඡේදය
හැඳින්වීම

විෂය පථය

විවිධ ක්ෂේත්‍ර මත පදනම් වූ විෂය පථය

සැලසුම්ගත කාල පරාසය අනුව විෂය පථය

සැලසුම් ක්‍රියාත්මක කිරීම පිලිබඳ විෂය පථය

ක්‍රමවේදය

අප දැනට සිටින්නේ කවර ස්ථානයකද?

1.3.4. විවිධ ක්ෂේත්‍ර මත පදනම් වූ විෂය පථය

සංවර්ධන සැලසුම් සැකසීම සම්බන්ධව 1978 අංක 41 දරන නාගරික සංවර්ධන අධිකාරියේ පනතේ නිශ්චිතව දක්වා ඇති අවශ්‍යතාවයන්ට අනුකූලව කො.වා.න.සැ - 2030, කොළඹ නගරය තුල අපේක්ෂිත සමස්ත අවකාශීය සංවර්ධනය නියාමනය සහ කළමනාකරණය කල හැකි පරිදි පරිසර කළමනාකරණය සහ ආර්ථික, යටිතල පහසුකම්, ජනාවාස සහ සමාජයීය සංවර්ධනය යන විවිධ ක්ෂේත්‍ර වලට අවධානය යොමුකරමින් පිළියෙළ කර ඇත.

1.3.5. සැලසුම්ගත කාල පරාසය අනුව විෂය පථය

කො.වා.න.සැ - 2030 අන්තර්ජාතික මට්ටමේ නගරයක විෂය පථය මත පදනම්ව සැලසුම් කර ඇති බැවින් මෙම සැලසුම තුල කොළඹ නගරයේ දිගු කාලීන භෞතික පරිවර්තනයක් සඳහා අවැසි සාධනීය පියවර ඉදිරිපත් කර ඇත. එබැවින් කො.වා.න.සැ - 2030 යනු වසර 50 ක පමණ කාල පරිච්ඡේදයක් තුල ළඟා වීමට අපේක්ෂා කරන ලද අවසාන දැක්ම මත පදනම් වූ, ඉදිරි වසර 11 ක පරාසය තුල දිගුකාලීන දැක්ම කරා යන පෙර මං තනන සැලැස්මක් වේ.

1.3.6. සැලසුම් ක්‍රියාත්මක කිරීම පිලිබඳ විෂය පථය

කො.වා.න.සැ - 2030, දීර්ඝ කාලීන සැලසුම් මාර්ගෝපදේශ, ප්‍රතිපත්ති, උපායමාර්ගික ව්‍යාපෘති, පෞද්ගලික-රාජ්‍ය හවුල් ව්‍යාපාර, සැලසුම් සහ ගොඩනැගිලි රෙගුලාසි අනුසාරයෙන් සහ අනෙකුත් සම-සැලසුම් ක්‍රියාත්මක කිරීමේ ආයතන සහ රාජ්‍ය සහ පෞද්ගලික අංශ වල දායකත්වය ඇතිව 2019 වසරේ සිට ඉදිරි වසර 11 තුල ක්‍රියාත්මක කිරීමට යෝජිතය. කෙසේ වෙතත්, කොළඹ වාණිජ නගර සැලැස්ම සකස් කිරීමේදී ඇති වූ ප්‍රධාන සීමාවන් වන්නේ, සැලසුම් ක්‍රියාවලියේ සෑම පියවරක්ම පාහේ පවතින තාක්ෂණික දැනුම් ධාරිතාවයන්, ප්‍රමාණවත් දත්ත නොතිබීම සහ කාලය හා සම්පත් අවම වීම නිසා සීමා විය.

1.4. ක්‍රමවේදය

කො.වා.න.සැ - 2030 උපායමාර්ගික සැලසුම් ප්‍රවේශය භාවිතා කරමින් පිළියෙළ කරන ලදී. එය ප්‍රධාන වශයෙන් උපායමාර්ගික විමසුම් 03 කින් යුත් ප්‍රධාන අදියර 03 කින් සමන්විතවේ.

1.4.1. අප දැනට සිටින්නේ කවර ස්ථානයකද?

මූලික අධ්‍යනයන් සහ ආරම්භක මහජන / පාර්ශවකරුවන්ගේ අදහස් විමසීමෙන් ලබා තොරතුරු මත පදනම්ව සැලසුම් සන්දර්භය පිළිබඳව සවිස්තරාත්මක අවබෝධයක් ලබා ගැනීම මෙම විමසුමෙහි අපේක්ෂිත පිළිතුර වේ. එහි ප්‍රතිඵලයක් වශයෙන් ගැටළු සහ විභවතා මූලික වශයෙන් හඳුනාගන්නා ලද අතර, ඉන් අනතුරුව එම ගැටළු සහ විභාවතාවයන්වල මූලික විශ්ලේෂණයක් සිදුකිරීම මගින් ඒවායේ මූල සාධක හඳුනා ගැනීම සහ ඒවා පවතින සන්දර්භය, බලපෑම සහ සාපේක්ෂ වැදගත්කම යන සාධක මත පදනම්ව ගැටළු සහ විභාවතාවයන් අර්ථ නිරූපණය සිදුකරන ලදී.

ස්ථානය පිළිබඳ හඳුනා ගැනීම

පසුබිම් අධ්‍යනයන්

- දත්ත රැස් කිරීම සහ සැකසීම
- ක්ෂේත්‍ර සමීක්ෂණ
- සාහිත්‍ය විමර්ශනය
- ද්විතියික දත්ත රැස් කිරීම
- ඉඩම් පරිහරණය යාවත්කාලීන කිරීම
- මූලික සිතියම් සහ දත්ත පද්ධති සැකසීම

- ඓතිහාසික විකාශනය
- සැලසුම් ප්‍රයත්නයන්
- ජනගහන / නිවාස
- පාරිසරික / භූගෝලීය / ආපදා දත්ත
- ඉඩම් පරිහරණය / ඉඩම් වටිනාකම
- ආර්ථික තත්වය
- යටිතල පහසුකම්
- පුරාවිද්‍යා හා උරුමයන් පිළිබඳ දත්ත
- ජාතික හා කලාපීය ස්ථානගත කිරීම් / සම්බන්ධතා

මහජන / පාර්ශ්වකරුවන්ගේ අදහස් විමසීම

නිරීක්ෂණ

අධීක්ෂණය කිරීම

- ගැටළු සහ විභාවතාවයන් මූලික වශයෙන් හඳුනාගැනීම
- මූලික විශ්ලේෂණය
- මූල හේතු හඳුනාගැනීම

ගැටළු සහ විභවතා අර්ථදැක්වීම

- පවතින සන්දර්භය, බලපෑම සහ සාපේක්ෂ වැදගත්කම

සැලැස්මෙහි අවශ්‍යතාව

රූප සටහන 06: *සැලසුම් ක්‍රියාවලිය (අප දැනට සිටින්නේ කවර ස්ථානයකද?)*

ක්‍රමවේදය

අප යා යුතු ස්ථානය කොහිද?

අප ඒ කරා යන්නේ කෙසේද?

1.4.2. අප යා යුතු ස්ථානය කොහිද?

නගරයෙහි ගැටළු, විභවතා සහ සැලැස්මේ අවශ්‍යතාවය පිළිබඳව නිශ්චිත අර්ථකථනයන් ලබා ගැනීමෙන් පසුව නගරය තුල පවතින විභවතා ඉහලම සහ වඩාත්ම ප්‍රයෝජනවත් ලෙස භාවිතා කරමින් පවතින ගැටළු විසඳා ගත හැකි පරිදි නගරයේ ඉදිරි දිශානානතිය පිලිබඳ පුළුල් දැක්ම සහ ඒ හා ව්‍යුත්පන්න වූ ඉලක්කයන් නිර්ණය කර ගන්නා ලදී. එතැන් සිට සවිස්තරාත්මක විශ්ලේෂණ මාලාවකට අනුව ශක්‍යතා, දුර්වලතා, අවස්ථා සහ තර්ජන (ශ.දු.අ.ත.) පිලිබඳ විශ්ලේෂණය සිදු කරන ලද අතර එමගින් නගරයේ ඉදිරි දිශානතිය සඳහා වන ඉලක්කයන් ශක්තිමත් කරන ශක්‍යතාවයන් සහ අවස්ථා සහ එයට බාධා පැමිණිවිය හැකි දුර්වලතා සහ තර්ජනයන් ඇගයීමකට ලක්කරන ලදී. මෙහි ප්‍රතිඵලයක් වශයෙන් ශ.දු.අ.ත. විශ්ලේෂණය මත පදනම්ව නිශ්චිත ප්‍රමාණාත්මක දර්ශක සහිතව සපන් (SMART) අරමුණු ව්‍යුත්පන්න කර ගන්නා ලදී.

දැක්ම

- දැක්ම සහ සංකල්පය සකස් කිරීම
- විස්තරාත්මක විශ්ලේෂණය - ශ.දු.අ.ත. (දැක්ම ඇගයීම)
- ඉලක්ක සහ අරමුණු සකස් කිරීම

රූප සටහන 07: *සැලසුම් ක්‍රියාවලිය (ඉදිරි සැලසුම් දිශානතිය පිලිබඳ විමසුම)*

1.4.3. අප ඒ කරා යන්නේ කෙසේද?

අපේක්ෂිත දැක්ම, ඉලක්ක සහ අරමුණු සමග නගරයේ ඉදිරි සැලසුම් දිශානතිය නිර්ණය කිරීමෙන් පසු ඒ කරා ගමන් කරන මාර්ගය පුළුල් ක්‍රමෝපායන් සහ උපායමාර්ගික ක්‍රියාකාරකම් අනුව සැලසුම් කර ඇත. ඒවායේ උපායමාර්ගික ක්‍රියාකාරකම් හඳුනා ගැනීම සඳහා සෑම පුළුල් ඉලක්කයන් සඳහාම ශ.දු.අ.ත. විශ්ලේෂණය සිදු කරන ලදී. මේ අනුව පිළියෙළ කරන ලද කො.වා.න.සැ - 2030 අදාල නීති මගින් පනවා ඇති මාර්ගෝපදේශ සහ ප්‍රතිපාදන අනුව විධිමත් ක්‍රියාපටිපාටියන් හරහා සකස් කිරීම මගින් පාර්ශවකරුවන්ගේ අදහස් සැලසුමට ඇතුලත් කරගැනීමට සහ මහජනතාව වෙත පහසුවෙන් සැලසුම ලඟා කර වීමටත් කටයුතු කරන ලදී.

සම්පාදනය

උපාය මාර්ග සම්පාදනය

- පුළුල් උපාය මාර්ග හඳුනා ගැනීම (මැදිහත්විය යුතු අංශ)
- ශ.දු.අ.ත. විශ්ලේෂණය (උපායමාර්ගික මැදිහත්වීම් ඇගයීම)
- උපාය මාර්ගික ක්‍රියාකාරකම් තීරණය කිරීම

- යෝජිත අවකාශීය ව්‍යුහ සැලසුම
- තේමානුගත සැලසුම්
- සමස්ථ සැලසුම් මාර්ගෝපදේශ
- උපාය මාර්ගික ක්‍රියාකාරකම්
- සැලසුම් සහ ගොඩනැගිලි රෙගුලාසි
- ක්‍රියාත්මක කිරීමේ සැලසුම

සැලසුම ප්‍රකාශයට පත් කිරීම

- හඳුනා ගැනීම, ස්ථාපිත කිරීම, ඇගයීම සහ පරීක්ෂා කිරීම
- ලේඛනගත කිරීම, ඉදිරිපත් කිරීම සහ විධිමත් කිරීම
- මහජන / පාර්ශ්වකරුවන්ගේ අදහස් විමසීම සහ පළාත් පාලන ආයතනයේ අනුමැතිය ලබා ගැනීම
- සංශෝධන සහ ප්‍රකාශයට පත් කිරීම

රූප සටහන 08: *සැලසුම් ක්‍රියාවලිය (ඉදිරි සැලසුම් දිශානතිය වෙත ගමන් කරන මාර්ගය පිළිබඳ විමසුම)*

දෙවන පරිච්ඡේදය

සැලසුම් සන්දර්භය

02 පරිච්ඡේදය
සැලසුම් සන්දර්භය

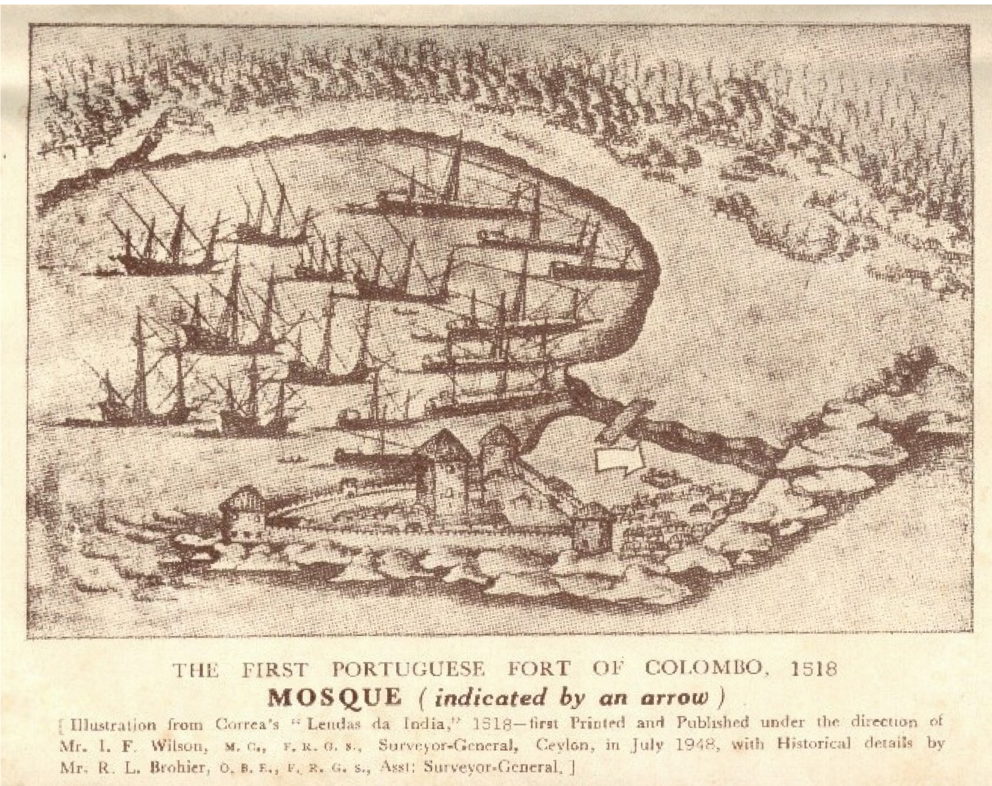
කොළඹ විකාශනය

පෘතුගීසි යුගය (1505 – 1656)

2.1. කොළඹ විකාශනය

කොළඹ අනාගත හෝ වර්තමාන නගරයක් පමණක් නොව එය ශ්‍රී ලංකාව මෙන් දිගු ඉතිහාසයක් සහිත නගරයකි. "කොළොන් ගඟේ වරාය" යන අර්ථය ඇති "කොළොන් තොට" යනුවෙන් හැඳින්වෙන සම්භාව්‍යය සිංහල නාමයෙන් ව්‍යුත්පන්න වී"කොළඹ" යන නාමය සැදුණු බව විශ්වාස කෙරේ. තවත් විශ්වාසයක් නම්, සිංහල නමින් "කොළ අඹ ගස් සහිත වරාය" යන්න "කොළ-අම්බෝ" යන අර්ථයෙන් පසුව කොළඹ බවට පරිවර්තනය වූ බවයි.පූර්ව යටත් විජිත යුගයේ වසර 2000 කට අධික කාලයක් පුරා කොළඹ නගරය වෙළඳුන්ට අරාබින්, ඉන්දියානුවන්, චීන, පර්සියානුවන්, රෝමවරුන් හා ග්‍රීක ජාතිකයින්ට උපායමාර්ගිකව වැදගත් ස්ථානයක් වී ඇත. නැගෙනහිර - බටහිර වෙළඳ මාර්ගයේ ගමන් කිරීමේදී වෙළඳාම් ස්ථාපනය කිරීම සඳහා බොහෝ දෙනෙක් ලංකාවට පැමිණ ඇත. මෙම වෙළඳුන්ගෙන් පැවත එන්නන් අද කොළඹ පිහිටි ජන සංයුතිය තුළ දක්නට ලැබේ. මෙම යුගයේ ධීවර, වෙළඳ සහ වෙනත් සේවා සපයන්නන්ගේ ජනාවාස මුහුදු වරාය හා කැළණි ගං මෝය ආශ්‍රිතව පිහිටා තිබූ අතර සෙසු අවට ඉඩම් වගුරුබිම් විය.

2.1.1. පෘතුගීසි යුගය (1505 – 1656)



රූප සටහන 09: *පළමු පෘතුගීසි කොළඹ වරාය - 1518*
මූලාශ්‍රය : *sirimunasiha.wordpress.com*

02 පරිච්ඡේදය
සැලසුම් සන්දර්භය

කොළඹ විකාශනය

පෘතුගීසි යුගය
(1505–1656)

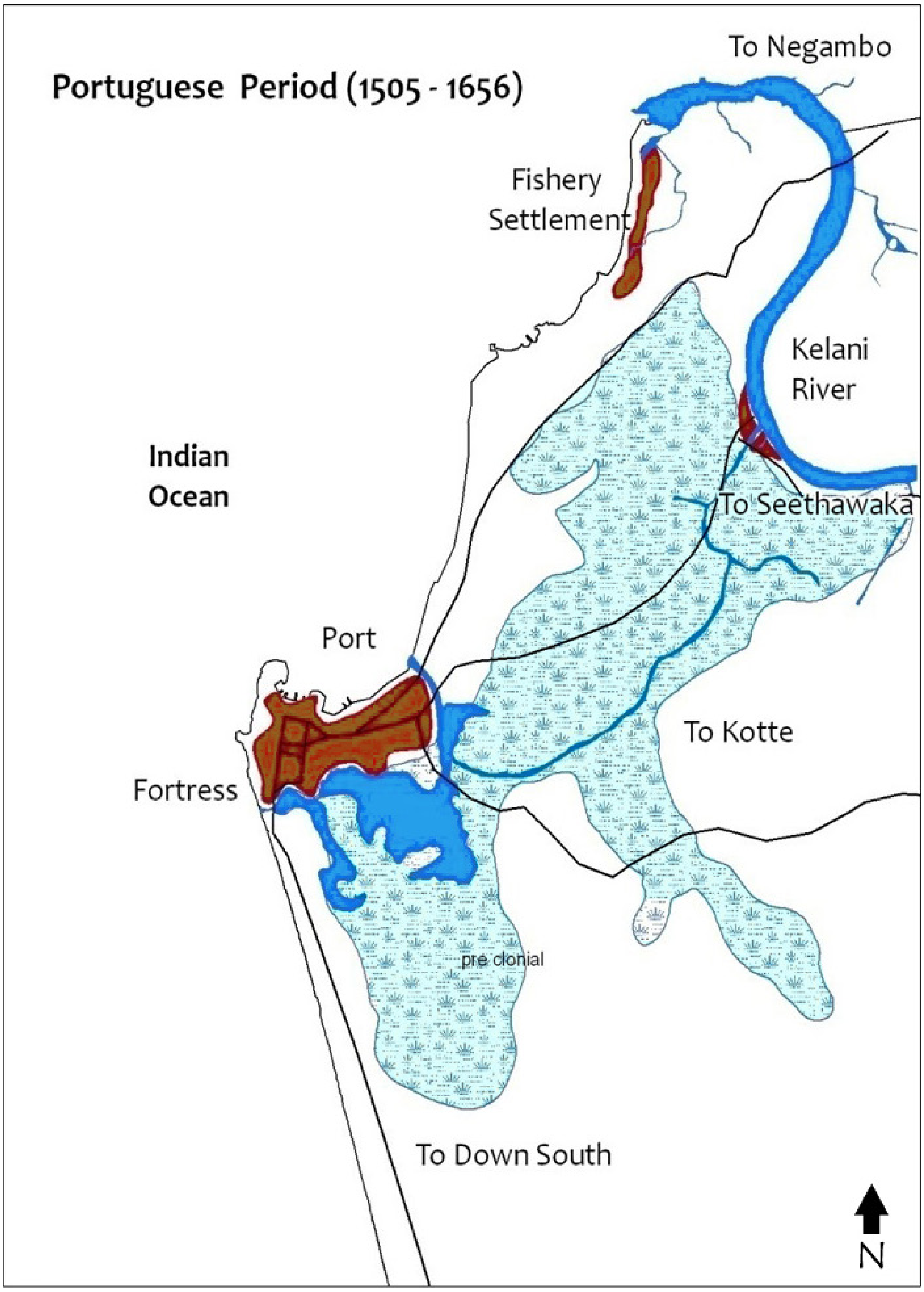
1505 දී පෘතුගීසි ගවේෂකයෝ ශ්‍රී ලංකාවේ ගාල්ල ප්‍රදේශයට ද ඉන්පසු වෙරළ තීරය ඔස්සේ කොළඹ වරායට ද සේන්දු විය. කොළඹ පිහිටි ස්වාභාවික භූ ලක්ෂණ වාසියක් ලෙස ගනිමින් ඔවුන් වඩා ආරක්ෂිත බලකොටුවක් සහිත නගරයක් ගොඩනගා ගත්හ. බලකොටුව කිඹුලන් සහිත ජල මූලාශ්‍ර සහ ඇල මාර්ග වලින් වටවී තිබිණි. 15 වන සියවසේදී පෘතුගීසීන් විසින් කොටුව හා පිටකොටුව ආවරණය කරමින් "සැලසුම් කළ නගරය" නිර්මාණය කරන ලදි. කොටුව සියලු පරිපාලන කටයුතු වලින් යුක්ත වූ නමුත් පිටකොටුව එවකට දර්ශනීය නේවාසික ප්‍රදේශයක් විය. අනෙකුත් ජනාවාස මෝදර සහ ග්‍රෑන්ඩ්පාස් ප්‍රදේශයේ විසිරී තිබුණි.

රූප සටහන 10 : *කොළඹ පෘතුගීසි වරායේ සිතුවමක්*
මූලාශ්‍රය : *http://lankapura.com*

02 පරිච්ඡේදය
සැලසුම් සන්දර්භය

කොළඹ විකාශනය

පෘතුගීසි යුගය (1505 – 1656)



රූප සටහන 11 : *පෘතුගීසි මුල් කාලීන යුගයේ නිවාස ව්‍යාප්තිය*

2.1.2. ඕලන්ද යුගය (1656 – 1796)

ලන්දේසි වසර එකහමාරක පමණ කාලයක් කොළඹ පාලනය කළේය.ලන්දේසීන් නගරය කාසල් (කොටුව) සහ ඕවුඩ් ස්ටේඩ් (පිටත නගරය - පිටකොටුව) ලෙස වෙන් වෙන් වශයෙන් කොටස් දෙකකට බෙදීය. පිටකොටුව දේශීය ජනාවාස සහ වාණිජ කටයුතු සඳහා ස්ථානය විය. කොළඹ නාගරික සැලසුම් ඉතිහාසය තුළ, ඇළ මාර්ග ජාලය, වඩා විධිමත් රටා වීදි සහ ඇතැම් සංකේතාත්මක ගොඩනැගිලි වැනි සිත්ගන්නා ලක්ෂණ එකතු කිරීම සම්බන්ධයෙන් ලන්දේසීන්ට ඉතා ඉහළ අගයක් හිමිවිය යුතුය. බේරේ වැව සම්බන්ධ කළ ඇළ මාර්ග ජාලය ප්‍රවාහන ක්‍රමයක් සහ වැසි ජල අපවහන පද්ධතියේ කොටසක් ලෙස භාවිත කරන ලදී. ඉතිහාසය පිලිබඳ වන වාර්තාවන්ට අනුව වත්මන් යෝර්ක් වීදිය මෙම කාල සීමාව තුළ වැසි ජල ඇළක් විය. ලන්දේසි සැලසුම්කරණයේ ප්‍රධාන ලක්ෂණයක් වූයේ පුළුල් ජල මාර්ග පද්ධතියක් ඇති කිරීමයි. මෝදර, මුත්වල් සහ ග්‍රෑන්ඩ්පාස් යන ප්‍රදේශ ප්‍රමුඛ නේවාසික ප්‍රදේශයන් විය. නගර සැලසුම්කරණය, වාස්තු විද්‍යාව සහ වැසි ජල අපවහනය සඳහා ලන්දේසීන්ගේ දායකත්වය නගරයෙහි ඓතිහාසික උරුමයේ කොටසක් බවට පත් වී ඇත.

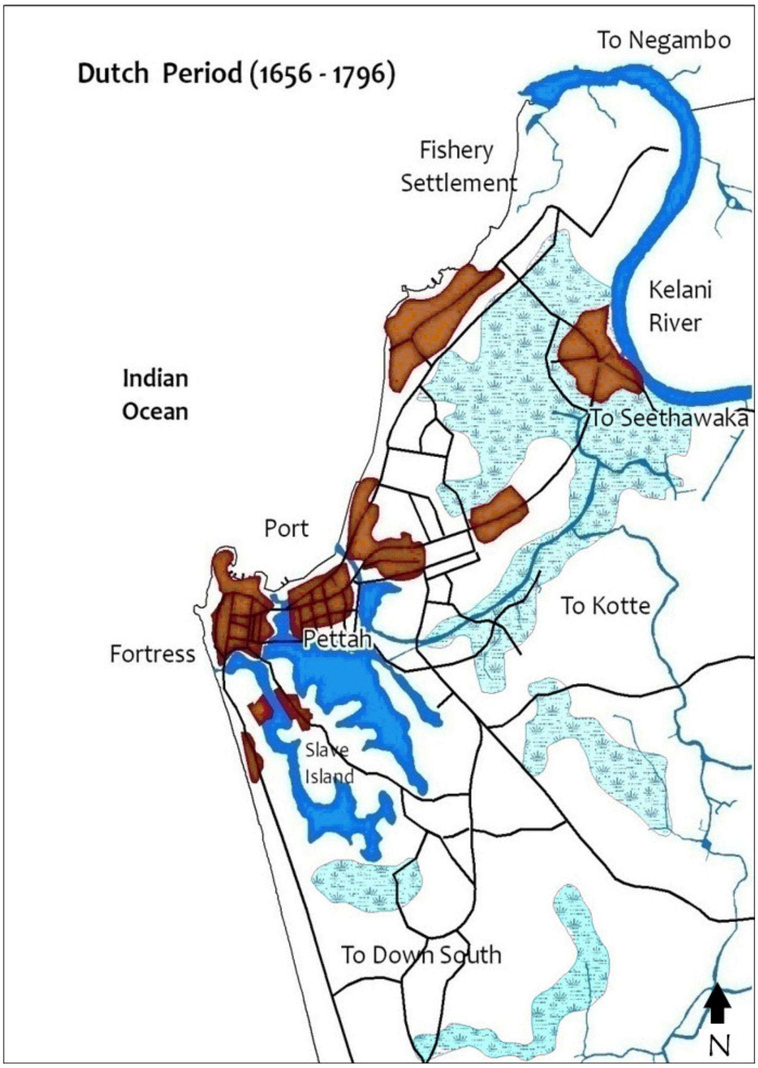
රූප සටහන 13 : *ලන්දේසි යුගයහි කොළඹ-1775*
මූලාශ්‍රය : *http://www.colonialvoyage.com*

02 පරිච්ඡේදය
සැලසුම් සන්දර්භය

කොළඹ විකාශනය

ඕලන්ද යුගය (1656 – 1796)

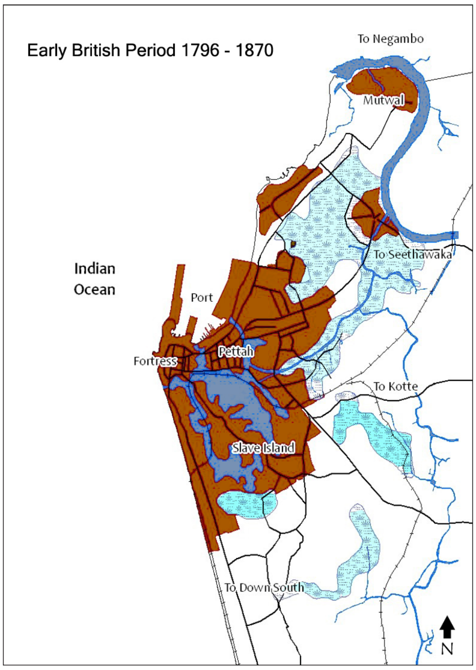
රූප සටහන 14 : *ලන්දේසි යුගයෙහි කොළඹ පිටකොටුවෙහි නිවාස*
මූලාශ්‍රය : *http://www.serendib.btoptions.lk*



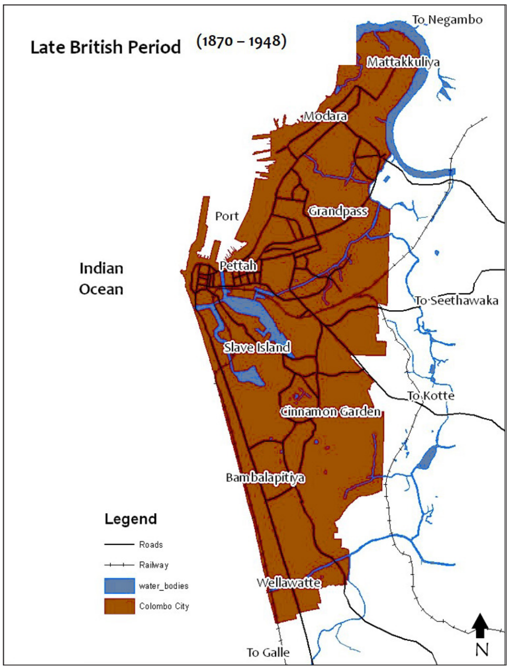
රූප සටහන 12 : *ලන්දේසි යුගයෙහි නිවාස ව්‍යාප්තිය*

2.1.3. බ්‍රිතාන්‍ය යුගය (1796 - 1948)

වසර 150 කට ආසන්න කාලයක් බ්‍රිතාන්‍ය යටත් විජිතයක්ව පැවතීම වර්තමාන තත්ත්වයට කොළඹ නගරය සංවර්ධනය කිරීම කෙරෙහි බලපෑවේය. වර්තමානයේ ඉදිකෙරෙන නගරයෙහි මූලික ව්‍යූහය මුලින්ම බ්‍රිතාන්‍යයන් විසින් සකස් කරන ලදී. පෘතුග්‍රීසින් හා ලන්දේසීන් විසින් ඒ වන විටත් ගොඩනගා තිබූ දේවලින් බ්‍රිතාන්‍යයන් නගරය පුළුල් කර ඇත. බ්‍රිතාන්‍ය අවධියේ වඩාත් ආකර්ෂණීය ලක්ෂණ වලින් එකක් වූයේ වික්ටෝරියා පාර්ක් (වර්තමානයේ විහාරමහාදේවී උද්‍යානය), ගාලු මුවදොර පිටිය, ගොල්ෆ් පිටිය සහ බොහෝ ක්‍රිකට් ක්‍රීඩාංගන වැනි අද පවා කොළඹ කොළ පැහැති පෙනහළු ලෙස ක්‍රියා කරන විශාල ප්‍රමාණයේ විවෘත අවකාශය නිර්මාණය කිරීමයි. මෙම කාල සීමාව තුළ වරාය සංවර්ධනය කිරීම විශේෂයෙන් උතුරු හා මධ්‍යම කොළඹ පරිවර්තනයෙහි තීරණාත්මක සාධකය විය.



රූප සටහන 15: මුල් කාලීන බ්‍රිතාන්‍ය යුගයේ *නිවාස ව්‍යාප්තිය*



රූප සටහන 16: පසු කාලීන බ්‍රිතාන්‍ය යුගයේ *නිවාස ව්‍යාප්තිය*

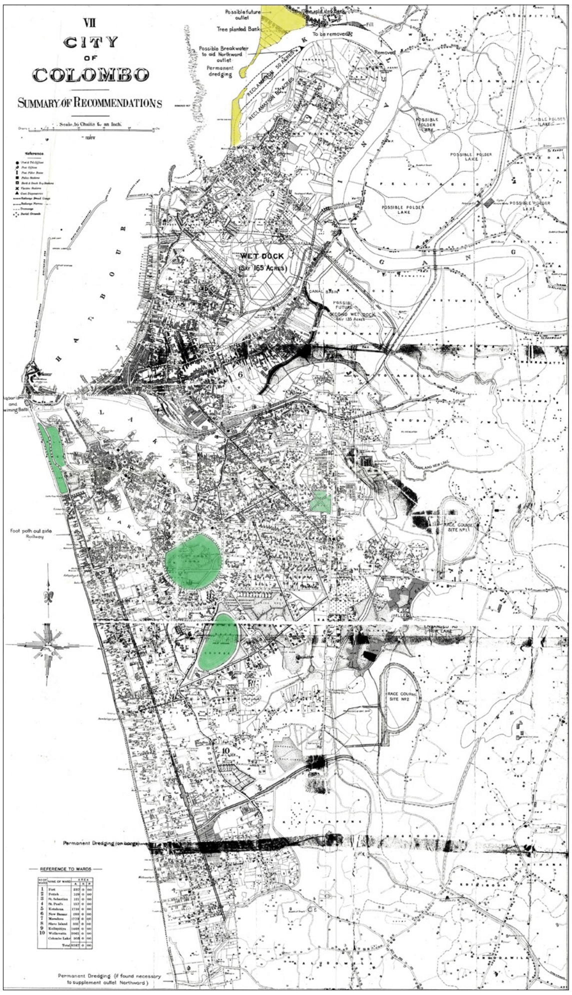
බ්‍රිතාන්‍ය පාලනය සමයේ සිදුවූ තවත් සිත්ගන්නා සංසිද්ධියක් වූයේ නගරයේ වර්ධන රටාව අනුව තැනින් තැන ජනාවාස ඇති කිරීමයි. උතුරු කොළඹ නේවාසික ලක්ෂණය ක්‍රමානුකූලව පිරිහීම සිදුවූයේ කොළඹ වරායට සම්බන්ධ කටයුතු උතුරු කොළඹ ප්‍රදේශය තුල ව්‍යාප්ත වීමත් සමගිනි. 18 වන සියවසේ අග භාගය වන විට, කොල්ලුපිටිය, වැල්ලවත්ත, බම්බලපිටිය සහ මරදාන නේවාසික භාවිතය සඳහා නව ආකර්ෂණයන් බවට පත්වූ අතර කුරුඳුවත්ත ඉහළම පන්තියේ නේවාසික ප්‍රදේශය බවට පත් විය. බ්‍රිතාන්‍යයන් විසින් සිදු කරන ලද කැපී පෙනෙන දායකත්වය වූයේ අධිවේගී සහ ප්‍රාදේශීය මාර්ග, දුම්රිය මාර්ග, ජල සැපයුම, වැසි ජල අපවහන හා අපජල කළමනාකරණ පද්ධති වැනි විශාල පරිමාණයේ නගර යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය කිරීමයි. සුවිශේෂී ජලාභිමුඛ ප්‍රදේශයන් අහිමි කරමින් වගුරුබිම් හා කුඹුරු ඉඩම් ගොඩ කිරීම බ්‍රිතාන්‍ය පාලනය සමය තුල සිදුවිය.බේරේ වැව ගොඩ කර නියම ප්‍රමාණය අඩුකිරීමෙන් එහි ප්‍රතිරූපය පහත හෙළීම බ්‍රිතාන්‍ය පාලනය සමයේ සිදුවූ ඍණාත්මක බලපෑමක් වේ.

රූප සටහන 17 : *1800 කොළඹ පිටකොටුවෙහි ප්‍රින්ස් වීදිය*
මූලාශ්‍රය : *http://www.lankapura.com*

2.2. කොළඹ සැලසුම් කිරීම සඳහා මැදිහත්වීම

19 වන සියවසේ අවසාන භාගයේ සිදුවූ කොළඹ නගරයෙහි සීග්‍ර සංවර්ධනය හා ව්‍යාප්තියට ප්‍රතිචාර වශයෙන් ශ්‍රී ලංකාවේ බ්‍රිතාන්‍ය පාලකයන් විසින් සැලසුම් නොකළ සංවර්ධනය වැළැක්වීම හා අපේක්ෂිත සංවර්ධන කටයුතු විධිමත් කිරීමට නාගරික ව්‍යූහය පදනම් කරගත් ප්‍රථම පුළුල් සැළසුම් ප්‍රයත්නය දරන ලදී.

2.2.1. සර් පැට්‍රික් ගෙඩිස්ගේ නගර සැලැස්ම - 1921



"නැගෙනහිර උද්‍යාන නගර" යන නව දර්ශනයක් හඳුන්වා දෙමින් 1921 දී සර් පැට්‍රික් ගෙඩස් විසින් කොළඹ නගරය සැලසුම් කිරීමේ මුල්ම උත්සාහය දරන ලදී. කොළඹ ප්‍රදේශයේ අවකාශීය සංවර්ධන රටාව කෙරෙහි බලපෑම් කිරීමට උපාය මාර්ගික මැදිහත් වීමක් ලෙස වරාය සංවර්ධනය සහ වැඩි වන නිවාස අවශ්‍යතාවය හා නගරයෙන් තුනෙන් එකක් ගංවතුරට ගොදුරු වීම යන එම වකවානුවේ කොළඹ නගරයේ පවත්නා ගැටලු විසඳීම සඳහා ගෙඩිස් සිය සැලැස්මෙහි දී සලකා බැලිණි.

***රූප සටහන 18 :** සර් පෙඩ්රික් ගෙඩිස්ගේ නගර සැලැස්ම 1921*
***මූලාශ්‍රය :** කොළඹ මහා නාගරික කලාපිය ව්‍යුහාත්මක සැලැස්ම, 1998*

වික්ටෝරියා උද්‍යානය (විහාරමහාදේවි උද්‍යානය ලෙස දැන් හඳුන්වන) මුහුණලා භූගෝලීය කේන්ද්‍රීය ස්ථානයක ගෞරවනීය පෙනුමක් සහිත නගර ශාලාවක් ස්ථාපිත කිරීම, ගාලු මුවදොර පිටිය වැඩි දියුණු කිරීම, ගාලු පාරට සමාන්තරව විකල්ප මාර්ගයක් ඉදිකිරීමට යෝජනා කිරීම (වර්තමානයේ ඩුප්ලිකේෂන් පාර ලෙස හඳුන්වන), දකුණු දුම්රිය මාර්ගය දිගේ අඩි පාරක් ඉදිකිරීම (ක්‍රමයෙන් මුහුදු මාර්ගය සංවර්ධනය සඳහා වන) මෙම සැලැස්මෙහි වැදගත් සන්ධිස්ථානයන් කීපයක් වේ.

පැරණි පාර්ලිමේන්තු වටරවුම, නව තුරග තරග පිටි දෙකක්, සත්ව උද්‍යානයක්, පෑලියගොඩ ගංවතුර පාලනයට පහත්බිම් විල්, බ්ලූමැන්ඩල් ප්‍රදේශය හා ඔරුගොඩවත්ත වරාය පුළුල් කිරීම සඳහා තෙත් වරායවල් දෙකක් (පසුව එම ඉඩම් දෙක නාගරික සංවර්ධන අරමුණු සඳහා ගොඩකළ හෙයින් එම දෙක ක්‍රියාත්මක නොකෙරිණි) ජල මාර්ග ප්‍රමුඛ කරගත් කොළඹ උද්‍යාන නගරය නිර්මාණය කිරීමේ ගෙඩස්ගේ උත්සාහයට උදාහරණ කිහිපයකි. ඉහළ ඉල්ලුමක් ඇති නිවාස හා සුපිරි ලක්ෂණ සහිත වාණිජ ප්‍රදේශ ලෙස මධ්‍යම උද්‍යානයෙන් ආලෝකවත් කරන ලද කුරුඳුවත්ත පාරේ ජාල පද්ධති මාර්ගයේ ගස් සහිත වීදි (බෞද්ධාලෝක මාවත); වික්ටෝරියා උද්‍යානය තවමත් එහි ප්‍රමුඛත්වයට දායක වන මෙම සැලැස්මෙහි උරුමය වේ.

කොළඹ සැලසුම් කිරීම සඳහා මැදිහත්වීම

ක්ලිෆර්ඩ් හොලිඩේ විසින් කළ සැලැස්ම - 1940

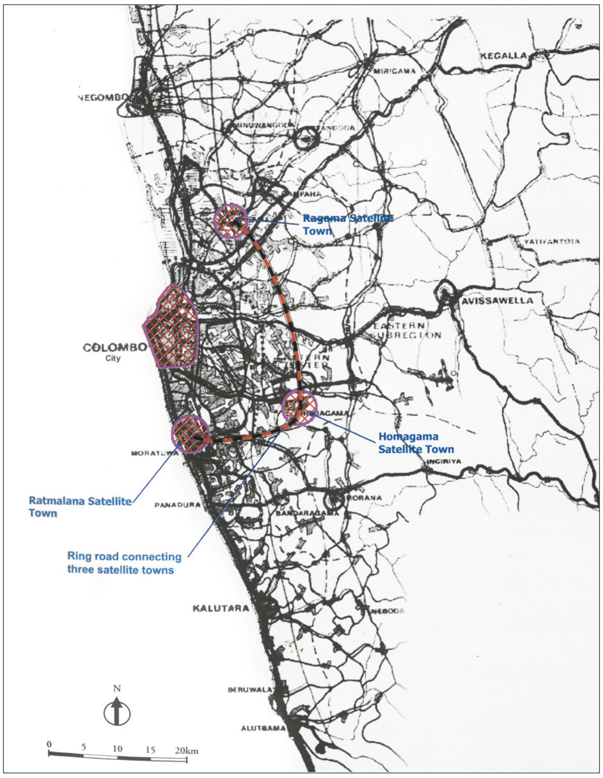
පැට්‍රික් ඇබර්කොම්බී විසින් කළ ප්‍රාදේශීය සැලැස්ම - 1948

2.2.2. ක්ලිෆර්ඩ් හොලිඩේ විසින් කළ සැලැස්ම – 1940

කොළඹ මහ නගර සභාවේ ආරාධනයක් අනුව ශ්‍රී ලංකාවට පැමිණි ක්ලිෆර්ඩ් හොලිඩේ කොළඹ සැලසුම් කිරීමේ ඊළඟ ප්‍රයත්නය සිදු කළේය.කොළඹ අනාගතයේ වර්ධනය නියාමනය හා ස්ථාවර කිරීමට ඔහු උපකල්පනය කරන ලද මෙම සැලසුම "කලාපකරණය" මගින් ජන සංචලනය පාලනය කිරීම සම්බන්ධයෙන් බොහෝ දේ අවධාරණය කර ඇත. වාණිජ, කාර්මික සහ නේවාසික ප්‍රදේශ මෙම සැලැස්ම තුළ තාවකාලිකව හඳුනාගෙන ඇත. නීතිමය රාමුවක් සකස් කිරීම මගින් නිශ්චිත කාර්යයන් විමධ්‍යගත කිරීම සහ නියාමනය කිරීමේ ක්‍රියාකාරකම් මෙම සැලැස්මෙහි ප්‍රධානතම ලක්ෂණයකි. මෙම සැලැස්ම හරහා මොරටුව, ජා-ඇල හා සැතපුම් 14 ක් දක්වා රට අභ්‍යන්තරයට සැලසුම් කිරීමේ ප්‍රදේශය පුළුල් විය. 1946 දී ක්‍රියාත්මක කරන ලද නගර හා ග්‍රාම සැලසුම්කරණ ආඥාපනත තුළ ශ්‍රී ලංකාවේ නගර සැලසුම්කරණය සඳහා නීතිමය රාමුවක් සැපයීම සමහරවිට ඔහුගේ කාර්යයන් වල වඩාත්ම බලගතු යෝජනාව විය.

2.2.3. පැට්‍රික් ඇබර්කොම්බී විසින් කළ ප්‍රාදේශීය සැලැස්ම – 1948

මෙම කාලය වන විට මධ්‍යමව ගොඩනැගුනු ප්‍රදේශය 350,000 ක පමණ නේවාසික ජන-ගහනයකින් පිරී ඇති අතර සියලු දෙනාටම සෞඛ්‍ය සම්පන්න සහ පහසු නිවාස සැපයීම අභියෝගයක් විය. ඉඩම් වලින් තුනෙන් එකක් වතුරෙන් යටවීමෙන් සංවර්ධනය කිරීම සඳහා නුසුදුසු ප්‍රදේශයක් බවට පත් වීම තවමත් ගැටළුවක් වී තිබේ. දෛනිකව නගරයට එන මගීන් 125,000 කට පමණ ප්‍රමාණවත් නොවන යටිතල පහසුකම් සැපයීමද මේ අවස්ථාවේදී අභියෝගයක් ලෙස දැකිය හැක.

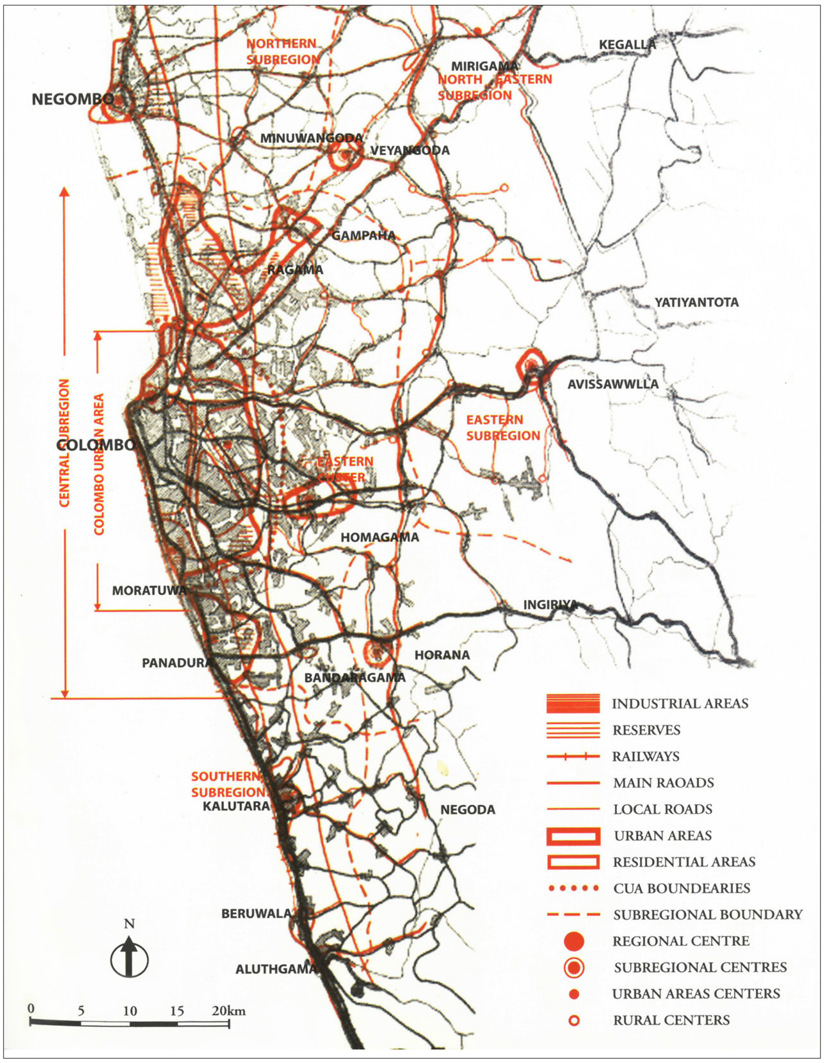


මෙම ගැටළු වලට ප්‍රතිචාර වශයෙන් පැට්‍රික් ඇබර්කොම්බී නාගරික කටයුතු විමධ්‍යගත කිරීමේ මූලධර්මය මත කොළඹ නගරය සඳහා නගර සැලසුම් ක්‍රමයක් සකස් කළේය. ප්‍රමාණයෙන් වර්ග සැතපුම් 220 ක ප්‍රමාණයකින් සමන්විත හා කොළඹ වරායෙන් සැතපුම් 14 ක භූමි ප්‍රදේශයක් ආවරණය කරමින් "කලාප" සංකල්පය මෙම සැලසුමෙන් යෝජනා කරන ලදී.

රූප සටහන 19 :
පැට්‍රික් ඇබකොම්බෙගේ කලාපිය සැලැස්ම - 1948
මූලාශ්‍රය : *Colombo Living High; A City in Transition, N.P Herath & D. Jayasundara, 2007*

රත්මලාන, රාගම සහ හෝමාගම වැනි නව නගර,පරිවාර නගර තුනකට නාගරික ක්‍රියාකාරකම් විමධ්‍යගත කිරීම සඳහා සැලැස්ම යෝජනා කරන ලදී. මෙම නගර සම්බන්ධ කෙරෙන වටරවුම් මාර්ග හා මධ්‍යම පරිපාලන කාර්යයන් රත්මලානට මාරු කිරීම සැලැස්මෙහි ඇතුලත් විය. ලක්ෂණ හා ඝනත්වය මත පදනම් වූ අතර නාගරික, අර්ධ නාගරික සහ ග්‍රාමීය වශයෙන් විශේෂිත භාවිතයන් තුනක් ලෙස බෙදා සැලැස්මෙහි කලාපීය යෝජනා හඳුන්වා දෙන ලදී.

2.2.4. UNDP සහාය කොළඹ ප්‍රධාන සැලැස්ම - 1978



රූප සටහන 20 : *UNDP සහාය කොළඹ ප්‍රධාන සැලැස්ම - 1978*
මූලාශ්‍රය : *UNDP Colombo Master Plan - 1978*

ඇබර්කොම්බීගේ සැලැස්ම මගින් ප්‍රවර්ධනය කරන ලද නාගරික ක්‍රියාකාරකම් විමධ්‍යගත කිරීම මගින් බලපෑම් එල්ල වූ නගර සීමාව ඉක්මවා ගිය ක්‍රමික නාගරික ප්‍රදේශ මෙම කලාපය තුළ පැහැදිලිව දැකගත හැකි විය.

02 පරිච්ඡේදය
සැලසුම් සන්දර්භය

කොළඹ සැලසුම් කිරීම සඳහා මැදිහත්වීම

UNDP සහාය කොළඹ ප්‍රධාන සැලැස්ම - 1978

කොළඹ නගර සංවර්ධන සැලැස්ම - 1985

1977 දී රජය විසින් විවෘත ආර්ථික ප්‍රතිපත්තියක් හඳුන්වාදීමත් සමගම සමෘධිමත් දේපල සංවර්ධනය හා ඉඩම්වල වටිනාකම් ඉහළ යාමේ ප්‍රතිපලයක් ලෙස නගරය වේගයෙන් වෙනස් විය. මෙම සන්දර්භය තුළ කොළඹ කලාපයේ තුලනාත්මක කලාපීය වර්ධනය හා වේගවත් ආර්ථික සංවර්ධනය ප්‍රවර්ධනය කිරීමේ අරමුණ ඇතිව ප්‍රාදේශීය සැලසුම්කරුවන් සමග එක්ව එක්සත් ජාතීන්ගේ සංවර්ධන වැඩසටහන (UNDP) යටතේ උපදේශක කණ්ඩායමක් විසින් කොළඹ මහ සැලැස්ම සකස් කරන ලදි.

සැලසුම් කිරීමේ ප්‍රදේශය දිස්ත්‍රික් තුනකි; කොළඹ, කළුතර, ගම්පහ සහ මුළු කලාපයම මධ්‍යයම උප කලාපය සහ පිටත කලාපය ලෙස ප්‍රධාන අංග දෙකකට බෙදා ඇත. මධ්‍යයම උප කලාපය පානදුර, බණ්ඩාරගම, හෝමාගම, රාගම සහ ගම්පහ වැනි නගරයෙන් පිටත නගරයන්ගෙන් සමන්විත කොළඹ නාගරික ප්‍රදේශය සහ පිටත කලාපය නැවතත් බෙදා ඇත. මධ්‍යම උප කලාපය ආවරණය වන කලාපීය ව්‍යුහය සැලැස්ම සහ නාගරික ප්‍රදේශ සංවර්ධන සැලැස්ම ඇතුළුව ප්‍රධාන සංරචක දෙකකින් සැලැස්ම සමන්විත වේ.

කෙසේවෙතත්, සමතුලිත සංවර්ධන ක්‍රියාවලියේ මූලෝපාය සාර්ථක වූයේ නැත.පාලනය නොකළ පෙර නොවූ විරූ නාගරික ප්‍රදේශ වේගයෙන් වැඩි වූ අතර කොළඹ නාගරික ප්‍රදේශය කොළඹ මහ සැලැස්මෙහි අර්ථ දක්වා ඇති පරිදි එහි භෞතික සීමාවෙන් ඔබ්බට තවදුරටත් ව්‍යාප්ත විය. මීගමුව, වේයන්ගොඩ, අවිස්සාවේල්ල, හොරණ සහ කළුතර යන නම්වලින් හැඳින්වෙන බාහිර ප්‍රදේශය තුළ එක් එක් මධ්‍යස්ථානයකට 500,000 ක් පමණ ජනතාව ආකර්ෂණය කර ගැනීමට අපේක්ෂා කළත් බලාපොරොත්තු වූ කඩිනම් සංවර්ධනය ළඟා වීමට අසමත් විය. කොළඹ මහ සැලැස්මෙහි වැදගත් ප්‍රතිඵල දෙකක් වන්නේ පසුකාලීන දශක තුළ සැලසුම්කරණ තීරණ කිහිපයක බලපෑමට ලක්වූ පෑලියගොඩ ඒකාබද්ධ නාගරික සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීම හා 1978 වර්ෂයේදී නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය පිහිටුවීමයි.

2.2.5. කොළඹ නගර සංවර්ධන සැලැස්ම – 1985

සීඝ්‍ර නාගරික ජනගහන වර්ධනය නිසා ඇතිවන වෙනස්කම් වලට විසඳුම් සෙවීමේ නව සැලැස්මක් අවශ්‍යය බව අවබෝධ කර ගනිමින්, 1985 දී එක්සත් ජාතීන්ගේ සංවර්ධන වැඩසටහනෙහි ප්‍රධාන සැලැසුම් කණ්ඩායමේ සහාය ඇතිව කොළඹ නගර සංවර්ධන සැලැස්ම සකස් කරන ලදී. ඒකාබද්ධ කලාපකරණය, සැලසුම්කරණය හා ගොඩනැගිලි රෙගුලාසි ඇතුළත් කර ඇති මෙම සැලැස්ම කොළඹ නගරය සඳහා දැනට ක්‍රියාත්මක වන වර්තමාන සංවර්ධන සැලසුමේ පදනම ලෙස හඳුනා ගත හැකිය.සවිස්තර සැලසුම් සහ සංවර්ධන පාලන අරමුණු සඳහා නාගරික කොට්ඨාශ 47 කින් යුතු වූ කොළඹ මහා නගර සභා බල ප්‍රදේශය ප්‍රධාන කලාප 05 කට බෙදා සැලසුම් සකස් කරන ලදී.

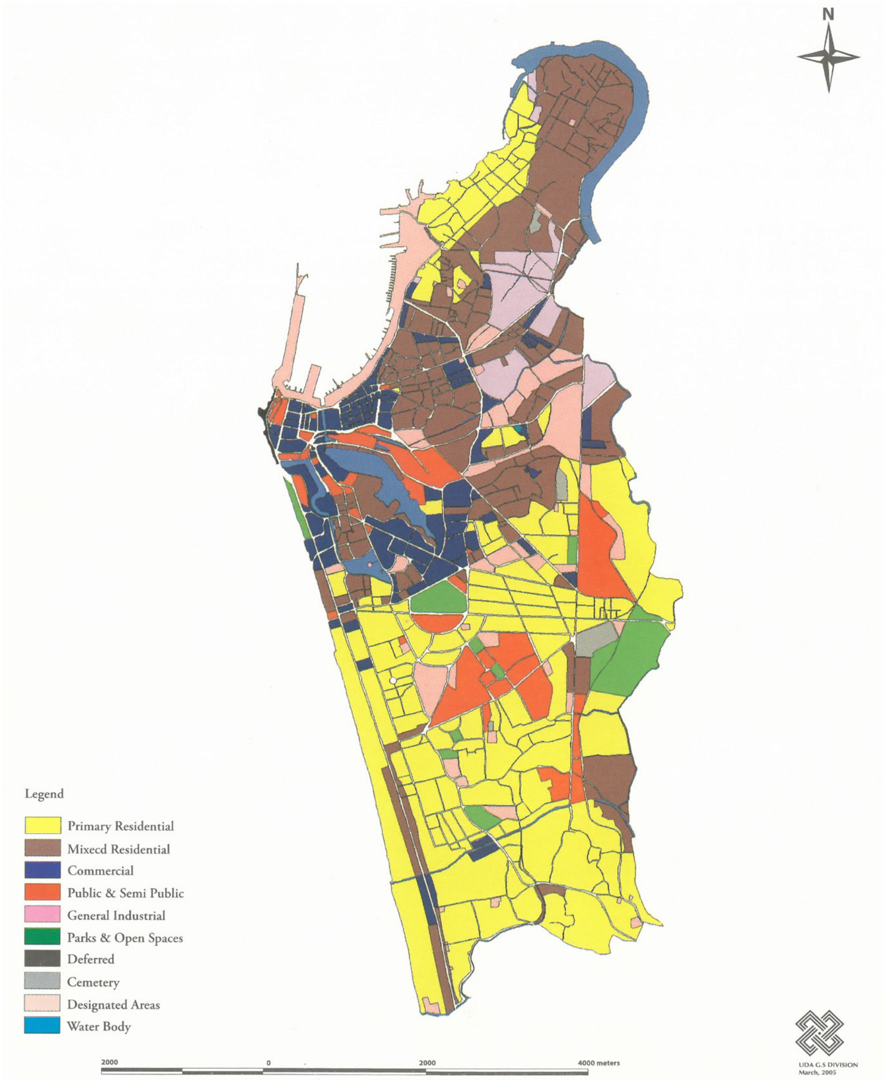
සැලසුමෙහි ප්‍රධාන අරමුණු වූයේ රථවාහන තදබදය අවම කිරීම, කර්මාන්ත හා පරිපාලන කටයුතු වැනි යල්පැන ගිය ඉඩම් පරිහරණයන් ප්‍රතිස්ථාපනය, තොග හා සිල්ලර වෙළඳාම කටයුතු වඩා පහසු පරිදි ස්ථාපනය, ජලතීර විවෘත කිරීම හා දර්ශන පථ නිර්මාණය කිරීම යනාදියයි. මීට අමතරව, විශේෂ ව්‍යාපෘති ලෙස හඳුනාගත් මුඩුක්කු හා හා පැල්පත් ප්‍රදේශ යලි සංවර්ධනය කිරීමට සැලැස්ම යෝජනා කරන ලදී.

02 පරිච්ඡේදය
සැලසුම් සන්දර්භය

කොළඹ සැලසුම් කිරීම සඳහා මැදිහත්වීම

කොළඹ නගර සංවර්ධන සැලැස්ම -1985

කොළඹ අගනගර ආශ්‍රිත ප්‍රාදේශීය ව්‍යූහ සැලැස්ම (CMRSP) -1998



රූප සටහන 21 : *කොළඹ නගර සංවර්ධන සැලැසම 1985*
මූලාශ්‍රය : *City of Colombo Development Plan 1985*

2.2.6. කොළඹ අගනගර ආශ්‍රිත ප්‍රාදේශීය ව්‍යූහ සැලැස්ම (CMRSP) - 1998

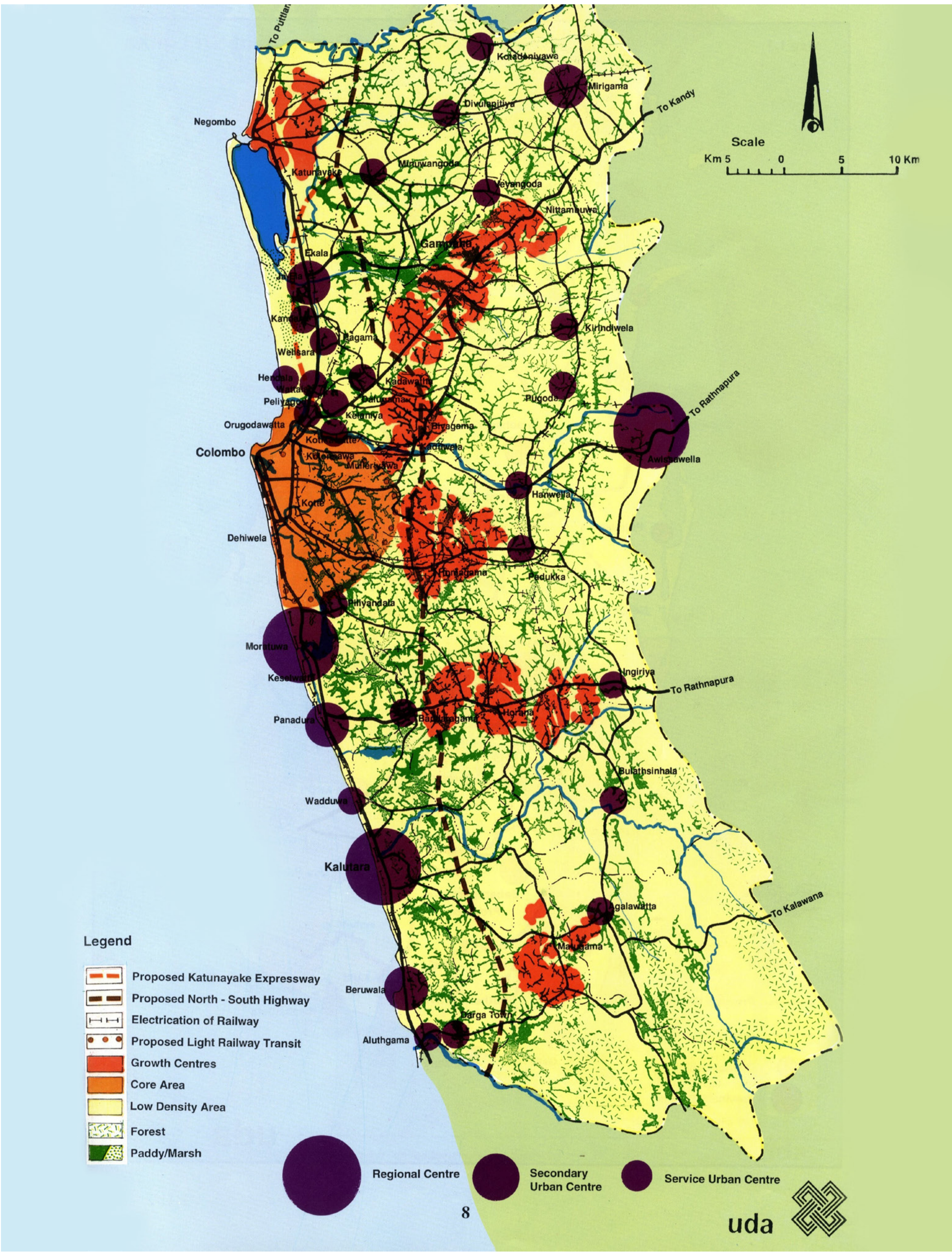
1996 දී නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය සකස් කරන ලද කොළඹ කලාපීය ව්‍යුහාත්මක සැලැස්ම CMRSP සැලැස්ම ලෙසද හැඳින් වේ.එවැනි පරිමාණ සැලැස්මක් මුලුමනින්ම ප්‍රාදේශීය සැලසුම්කරුවන් විසින් සකසන ලද ප්‍රථම වතාව එය විය. තිරසාර සංවර්ධන සංකල්පයේ සමාජ, ආර්ථික හා පරිසරය නම් වූ කුළුණු තුනෙන් මෙම සැලසුමට බලපෑම් එල්ල විය.තවදුරටත්, සංවර්ධන විභවතාවන් සඳහා කලාපයේ විවිධ ප්‍රදේශවල නාගරික සම්පිණ්ඩනයන් කිහිපයක් හඳුනා ගැනීමට එක් එක් නගර මධ්‍යස්ථාන මඟින් සපයනු ලබන සේවාවන් මත පදනම්ව ප්‍රථම ධූරාවලියේ සිට හතරවන ධූරාවලිය දක්වා ප්‍රාදේශීය නගර මධ්‍යස්ථානවල ධූරාවලි අනුපිළිවෙල හඳුනා ගැනීම උපකාරී විය.

02 පරිච්ඡේදය
සැලසුම් සන්දර්භය

කොළඹ සැලසුම් කිරීම සඳහා මැදිහත්වීම

කොළඹ අගනගර ආශ්‍රිත ප්‍රාදේශීය ව්‍යුහ සැලැස්ම (CMRSP) -1998

රටේ ආර්ථිකය සපුරාලීම සඳහා කලාපීය ආර්ථික වර්ධන මධ්‍යස්ථාන ප්‍රවර්ධනය කිරීමට මෙම නාගරික සම්පිණ්ඩනයන් ප්‍රයෝජනවත් බව මෙම සැලැස්ම තවදුරටත් හඳුනාගෙන ඇත. මධ්‍යම නාගරීකරණය වූ "කේන්ද්‍රීය ප්‍රදේශය" සහ මීගමුව, ගම්පහ, බියගම, හෝමාගම, හොරණ හා මතුගම යන පිටත ප්‍රදේශ හයක් "වර්ධන මධ්‍යස්ථාන " ලෙස මෙම සැලසුම දක්වා ඇත. දිවයිනේ නාගරික කේන්ද්‍රස්ථානය ලෙස නම් කරන ලද කේන්ද්‍රීය ප්‍රදේශය, කොළඹ නගරය සහ ශ්‍රී ජයවර්ධනපුර කෝට්ටේ යන නගරයන්ගෙන් සමන්විත විය. 1998 ජුලි මාසයේදී කේන්ද්‍රීය ප්‍රදේශය දිවයිනේ අග්‍රගන්‍ය භූමිය ලෙස අමාත්‍යය මණ්ඩලය විසින් අනුමත කර ඇත.



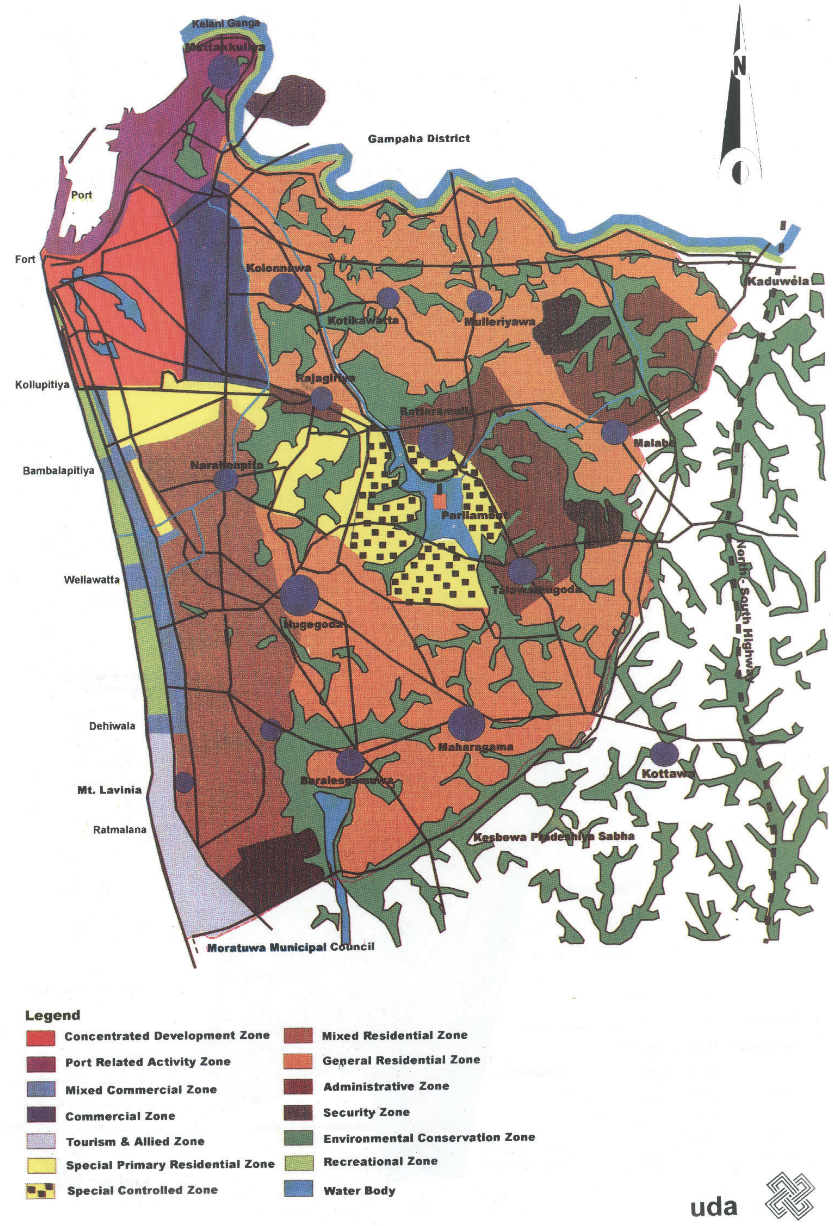
***රූප සටහන 22:** කොළඹ මහා නාගරික කලාපීය ව්‍යුහාත්මක සැලැස්ම 1998*
***මූලාශ්‍රය:** Colombo Metropolitan Regional Structure Plan, 1998*

02 පරිච්ඡේදය
සැලසුම් සන්දර්භය

කොළඹ සැලසුම් කිරීම සඳහා මැදිහත්වීම

කොළඹ අගනගර ආශ්‍රිත ප්‍රාදේශීය ව්‍යුහ සැලැස්ම (CMRSP) -1998

මෙම සැලැස්මෙහි ප්‍රධාන අරමුණ වූයේ කොළඹ නගරය, මූල්‍ය, වාණිජ සහ ගිනිකොනදිග ආසියාවේ ප්‍රධාන නැව් කේන්ද්‍රස්ථානය බවට පත් කිරීමයි.කොළඹ කටුනායක අධිවේගී මාර්ගය, කේන්ද්‍රීය ප්‍රදේශය ආවරණය වන වටරවුම් සැහැල්ලු රේල් පද්ධතියක්, කොළඹ සිට පානදුර දක්වා වන නාවික ප්‍රවාහන පද්ධතියක් සහ දැනට පවත්නා දුම්රිය විදුලි බලයෙන් ක්‍රියා කරවීම මෙම සැලසුමේ ප්‍රධාන යෝජනා කිහිපයක් වේ.කෙසේ වෙතත්, CMRSP සම්පූර්ණයෙන්ම ක්‍රියාවට නංවා නොතිබූ බැවින් ඉහත යෝජනා බොහෝමයක් මෑත භාගය වන තෙක්ම ඉටු නොවීය.



රූප සටහන 23 : *කොළඹ හර ප්‍රදේශය, CMRSP - 1998*
මූලාශ්‍රය : *කොළඹ මහා නාගරික කලාපීය ව්‍යුහාත්මක සැලැස්ම, 1998*

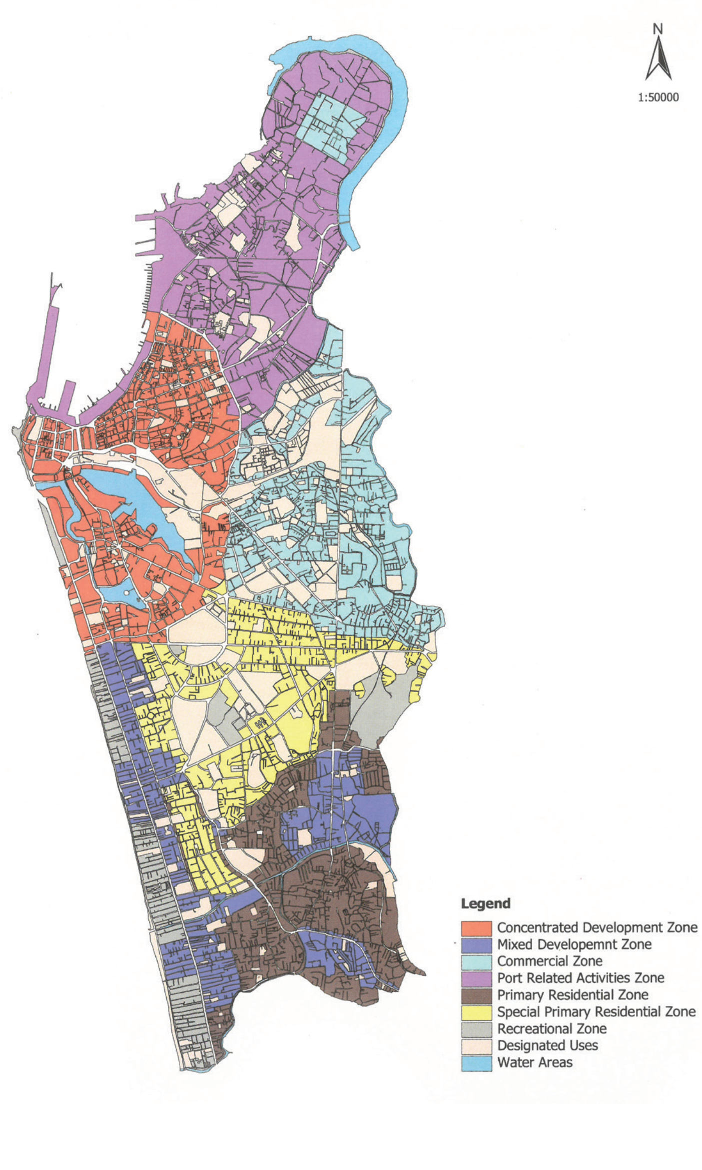
02 පරිච්ඡේදය
සැලසුම් සන්දර්භය

කොළඹ සැලසුම් කිරීම සඳහා මැදිහත්වීම

කොළඹ නගර සංවර්ධන සැලැස්ම - 1999

2.2.7. කොළඹ නගර සංවර්ධන සැලැස්ම - 1999

නගරය තුළ සැලසුම් කිරීමේ ගැටලු සංකීර්ණ වූ බැවින්,ප්‍රමාණවත් නොවූ යටිතලපහසුකම්, දූෂණය, රථවාහන තදබදය, නාගරික විහිදීම හා නගරයේ කටුයතු වල නුසුදුසු ව්‍යාප්තිය සහ අනාගතයේදී මතු විය හැකි එවැනි නාගරික ගැටලු ආමන්ත්‍රණය කිරීමට සංකීර්ණ සැලසුම් ප්‍රවේශයක් තීරණාත්මක විය.1985 කොළඹ නගර සංවර්ධන සැලැස්ම සඳහා සංශෝධනයක් ලෙස නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය විසින් කොළඹ නගර සංවර්ධන සැලැස්ම 1999 දී සකස් කරන ලදී. 1998 වර්ෂයේ සිට කොළඹ නගරයට ලබා දුන් සැලසුම් මාර්ගෝපදේශ අනුව CMRSP හි කේන්ද්‍රිය ප්‍රදේශ සැලස්ම මත පදනම්ව එය සකස් කරන ලදී.



***රූප සටහන 24 :** කොළඹ නගර සංවර්ධන සැලැසම 1999*
***මූලාශ්‍රය :** City of Colombo Development Plan (UDA) - 1999*

කොළඹ සැලසුම් කිරීම සඳහා මැදිහත්වීම

කොළඹ නගර සංවර්ධන සැලැස්ම - 1999

බස්නාහිර පළාතේ මෙගාපොලිස් සැලැස්ම (CESMA) - 2004

1999 සංවර්ධන සැලැස්ම ඉහත ගැටළු විසඳීම සඳහාත්, වැඩි දියුණු කළ ජීවන තත්ත්වයෙන් වඩාත් හිතකර හා සෞන්දර්යාත්මකව හිතකාමී පරිසරයක් මඟින් සවිබල ගැන්වෙන තිරසාර ආර්ථිකයක් සහතික කිරීමටත්, දකුණු ආසියා කලාපයේ මූල්‍ය හා වාණිජ කේන්ද්‍රය ලෙස නගරය සංවර්ධනය කිරීම සඳහාත් සංවර්ධනය කර ඇත.මෙම සැලැස්ම ඉඩම් පරිහරණ හා ගොඩනැගිලි ගොඩනැගිලි රෙගුලාසි, ගොඩනැගිලි සනත්ව රෙගුලාසි සහ විශේෂයෙන් සංවර්ධන මාර්ගෝපදේශ සැලැසුම් නාගරික සැලසුම් සංකල්ප හඳුන්වා දෙන ලදී. මෙම සැලසුමට රථවාහන හා ප්‍රවාහන, යටිතල පහසුකම් සහ පරිසර හා නිවාස ක්‍රමෝපායන් ඇතුළත් විය.

මෙම සැලැස්ම වරාය ආශ්‍රිත ක්‍රියාකාරි කලාපය ලෙස වරාය ආසන්නයේ හඳුනාගත් ප්‍රදේශයක් ලෙස නම් කරන ලදී. මධ්‍යය පරිමාණ ව්‍යාපාර සංවර්ධනයේ ප්‍රවර්ධනය සඳහා මධ්‍යස්ථ සංවර්ධන කළාපයක් ලෙස කලාපීය වශයෙන් පිහිටුවන ලදී. මීට අමතරව, කොළඹ 07 ප්‍රදේශය තුළ දැනට පවත්නා උද්‍යාන නගර ලක්ෂණයන් සංරක්ෂණය සඳහා විශේෂ රෙගුලාසි සහිත විශේෂ නේවාසික කලාපයක් හඳුන්වා දී ඇත. මෙම සැලසුමේ වැදගත් ප්‍රතිඵලයක් වූයේ කොළඹ හඳුනාගත් ස්ථානවල ඉහළ නගින සංවර්ධනයන් ප්‍රවර්ධනය කිරීමයි.

2.2.8. බස්නාහිර පළාතේ මෙගාපොලිස් සැලැස්ම (CESMA) - 2004

සැලසුම්කරුවන් අතර "CESMA සැලැස්ම" ලෙස පොදුවේ හඳුන්වන ලද බස්නාහිර පළාත් මෙගාපොලිස් සැලැස්ම 2004වර්ෂයේදී, ශ්‍රී ලංකා ආයෝජන මණ්ඩලයේ විෂය පථයට අයත් විදේශ උපදේශක කණ්ඩායමක් සකසන ලදී. මෙම සැලැස්ම සකස් කිරීමේ අරමුණ වූයේ දකුණු ආසියානු කලාපයේ ප්‍රමුඛ කාර්යභාරයක් ඉටුකරන නවීන නගරය කොළඹ බවට පත් කිරීමයි. ඒ අනුව, සැලැස්මෙහි දර්ශනය වූයේ "අපේක්ෂාවේ ක්ෂේම භූමිය, උරුමය, විනෝදය සහ ඉසුරුමත් ජීවන රටාව" යන්නයි.

සැලැස්ම සැලසුම් සංකල්ප තුනක් මත පදනම් විය. කේන්ද්‍රිය සංවර්ධන ප්‍රදේශය ලෙස කොළඹ සමග නැගෙනහිර, දකුණ හා කලාපයේ උතුරු කොටසට ඍජු සංවර්ධනය විමධ්‍යගත කිරීම ,උද්‍යාන සහ හරිත ඇගිලි සංකල්ප මත පදනම් වූ නගරයේ සංවර්ධනය සහ බොහෝ අයට තම වැඩ බිම්වලට සමීපව ජීවත් වීමට ඉඩ දීමෙන් වඩා හොඳ ජීවන තත්ත්වයක් ප්‍රවර්ධනය කිරීමට 'ජීවත් වීම, වැඩ කිරීම, වින්දනය' යන සංකල්පය යොදා ගැනීම එමසංකල්ප තුන විය.

CESMA සැලැස්මට අනුව, කොළඹ නගරය, 21 වන සියවසේ ශ්‍රී ලංකාවේ කලාපිය කේන්ද්‍රස්ථානය වන ඵලදායී, ක්‍රියාශීලී සහ ආකර්ෂණීය කලාපීය කේන්ද්‍රස්ථානයක් ලෙස ගෝලීයව පිළිගත් ලොව ශ්‍රේෂ්ඨ නගරයක් බවට පරිවර්තනය කිරීමට අපේක්ෂා කරන ලදී. මෙම සැලැස්ම අනුව බස්නාහිර පළාතේ ඉඩම් වෙළෙඳ හා සේවා සඳහා ව්‍යාපාරික ප්‍රවේශයන් ලෙසත්, රැකියා උත්පාදනය සඳහා තාක්ෂණික ප්‍රවේශයනක් සහ කාර්මික ප්‍රවේශයනක් ලෙසත් වෙන් කර ඇත.

02 පරිච්ඡේදය
සැලසුම් සන්දර්භය

කොළඹ සැලසුම් කිරීම සඳහා මැදිහත්වීම

බස්නාහිර පළාතේ මෙගාපොලිස් සැලැස්ම (CESMA) - 2004

කොළඹ නගර සංවර්ධන සැලැස්ම (සංශෝධන) - 2008

රූප සටහන 25: *බස්නහිර පළාතේ මෙගාපොලිස් සැලැස්ම 2004 – කලාපිකරණ සැලැස්ම*
මූලාශ්‍රය : *බස්නහිර පළාතේ මෙගාපොලිස් සැලැස්ම - 2004*

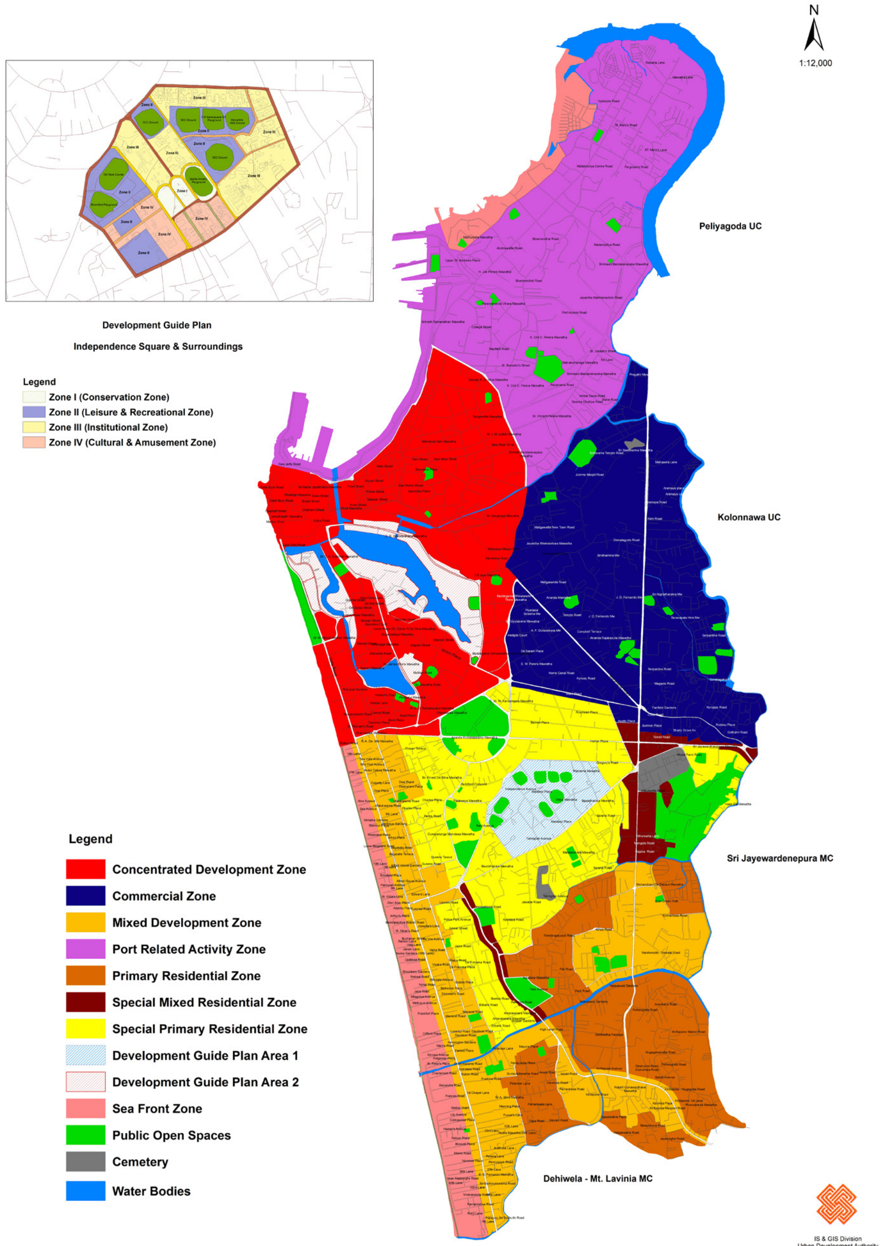
2.2.9. කොළඹ නගර සංවර්ධන සැලැස්ම (සංශෝධන) - 2008

මෙම සැලැස්ම 2008 අංක 41 දරණ නාගරික සංවර්ධන අධිකාරියේ (UDA) පනතේ 8 වන වගන්තියට අනුකූලව පිළියෙල කර ඇති කොළඹ නගර සංවර්ධන සැලැස්ම (සංශෝධන) - 2008, 8 වන වගන්තිය යටතේ අනුමත කර ඇති අතර, 1978 සැප්තැම්බර් මස 30 දිනැති අංක 4/1 දරන ගැසට් නිවේදනය යටතේ නීති කෙටුම්පතෙහි සඳහන් කරුණු සම්බන්ධයෙන් අඩංගු විධිවිධාන හා 2008 පෙබරවාරි 6 වැනි දින සිට ක්‍රියාත්මක වේ.

02 පරිච්ඡේදය
සැලසුම් සන්දර්භය

කොළඹ සැලසුම් කිරීම සඳහා මැදිහත්වීම

කොළඹ නගර සංවර්ධන සැලැස්ම (සංශෝධන) - 2008



රූප සටහන 26 : *කොළඹ නගර සංවර්ධන සැලැස්ම - 2008*
මූලාශ්‍රය : *කොළඹ නගර සංවර්ධන සැලැස්ම (Amendment) - 2008*

ප්‍රධාන වශයෙන්, මෙම සැලැස්ම කොළඹ නගර සංවර්ධන සැලැස්ම සඳහා 1999 සංශෝධන ඇතුළත් වන අතර එය කොළඹ නගරය සඳහා බලපැවැත්වෙන වර්තමාන සැලැස්ම වේ.සැලැස්ම අනුව කලාප සංකේන්ද්‍රිත සංවර්ධන කලාපය, වාණිජ කලාපය, මිශ්‍ර සංවර්ධන කලාපය, වරාය ආශ්‍රිත ක්‍රියාකාරී කලාපය, ප්‍රාථමික නේවාසික කලාපය, විශේෂ මිශ්‍රිත නේවාසික කලාපය සහ විශේෂ ප්‍රාථමික නේවාසික කලාපය වැනි කලාප 07 ක් ඇත. ඊට අමතරව බේරේ වැව පෙදෙස හා නිදහස් චතුරස්‍ර පරිශ්‍රය වටා සංවර්ධනය සඳහා මාර්ගෝපදේශ සැලසුම් ප්‍රදේශ දෙකක් ද සැලැස්ම ද හඳුන්වා දෙන ලදී.

2.2.10. බස්නාහිර පළාතේ මහනගර ප්‍රධාන සැලැස්ම - 2030

බස්නාහිර පළාත් මහනගර සැලැස්ම කොළඹ වාණිජ නගර ප්‍රදේශයට බලපාන මෑත කාලීන සැලසුම් ප්‍රයත්නයකි. සමස්තයක් ලෙස බස්නාහිර පළාත තනි සැලසුම් ඒකකයක් ලෙස සැලකේ. මෙම සැලැස්මේ දැක්ම "දිවයිනෙන් මහාද්වීපයට" වන අතර එහි ප්‍රධාන ඉලක්කය වන්නේ ප්‍රධාන ජාතික අරමුණු තුනකි,

- *නාගරික යටිතල පහසුකම්, සේවා, පහසුකම් සහ පරිසරය මත ඇතිවන තදබදය නිසා ඇතිවන බලපෑම් හේතුවෙන් පවතින ගැටලු විසඳීම*
- *සංවර්ධනයට හා සංවර්ධනය කිරීමේදී භෞතික හා ආයතනික යටිතල ව්‍යුහය සහ ජාතික ආර්ථික ව්‍යුහය සංවර්ධනය කිරීම, ජාතියට ඉහළ ආදායම් ලබන සංවර්ධිත රටක් බවට පත්වීම*
- *දැනුම පදනම් කරගත් නවෝත්පාදන ගෝලීය ආර්ථික පරිසරයක ප්‍රතිලාභයන් ප්‍රයෝජනයට ගැනීම*

පුළුල් අරමුණු 07 ක් සමග පෙලගැසුනු, විවිධ තේමාවන් සහිතව සවිස්තර උප සැලසුම් ක්ෂේත්‍ර 13 ක් හඳුනා ගෙන ඇත. ඒවා අතර මධ්‍යම ව්‍යාපාරික දිස්ත්‍රික්කය (CBD) සහ අභ්‍යන්තර කේන්ද්‍රිය ප්‍රදේශය කොළඹ වාණිජ නගර සීමාව තුළ පිහිටා ඇත. මෙගාපොලිස් ප්‍රධාන සැලැස්ම මගින් ලබා දෙන මාර්ගෝපදේශ අනුව මධ්‍යම ව්‍යාපාරික දිස්ත්‍රික්කය යනු ව්‍යාපාරික මධ්‍යස්ථානයක් වන අතර ඉතා ඉහළ ඝනත්වය හා ගුණාත්මක පරිසරය හා යටිතල පහසුකම් සහිත ජාත්‍යන්තර පිවිසුම සහ කලාපයේ හදවත හා ඉහළ ඝනත්ව වාණිජමය සහ මිශ්‍ර නේවාසික සංවර්ධන ප්‍රදේශයක් වනු ඇතැයි අපේක්ෂා කෙරෙන අභ්‍යන්තර කේන්ද්‍රීය ප්‍රදේශයයි. මීට අමතරව, කොළඹ වාණිජ නගරයේ වෙරළබඩ තීරය මහනගර සැලැස්ම මගින් හඳුනාගෙන ඇති සමුද්‍රීය මාර්ගය වේ.

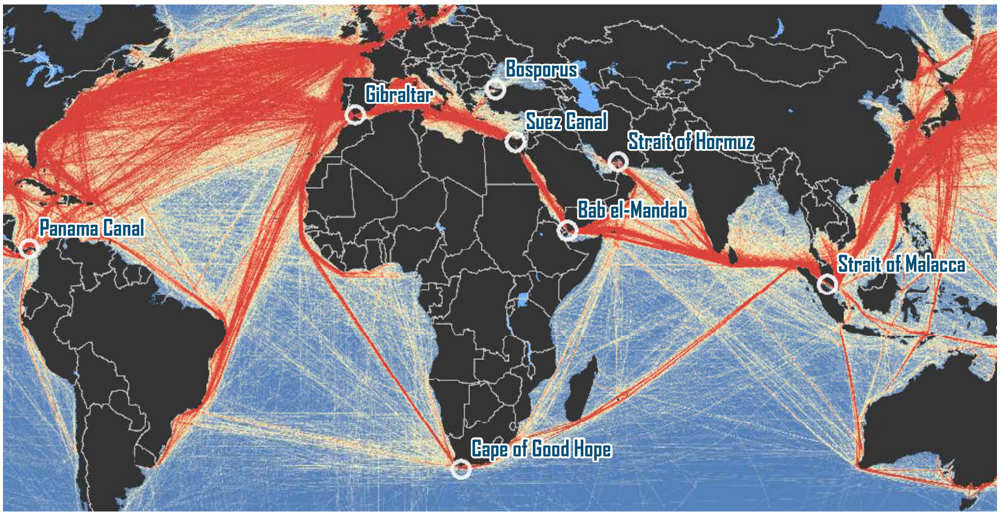
2.3. වර්තමාන කොළඹ

වර්තමාන කොළඹ යනු ගතවූ සියවසයන් තුලදී එහි විවිධ භාරකරුවන්, පදිංචිකරුවන්, ආගන්තුකයන් සහ ආක්‍රමණිකයන් විසින් සිදු කරන ලද විවිධ බලපෑම් හේතුවෙන් සිදුවූ විකාශනයන්ගේ ප්‍රතිබිම්භයකි. නගරයේ වත්මන් තත්ත්වය සමග එහි වර්තමාන පරිණාමයේ දිශාව හා විවිධ අංශවල සංවර්ධන ප්‍රවණතා විස්තර කිරීමට පහත සඳහන් කොටසින් උත්සාහ කරයි.

2.3.1. ජාත්‍යන්තර නගරයක් ලෙස කොළඹ නගරය

2.3.1.1. ජාත්‍යන්තර මුහුදු මාර්ගය තුල කොළඹ වරාය

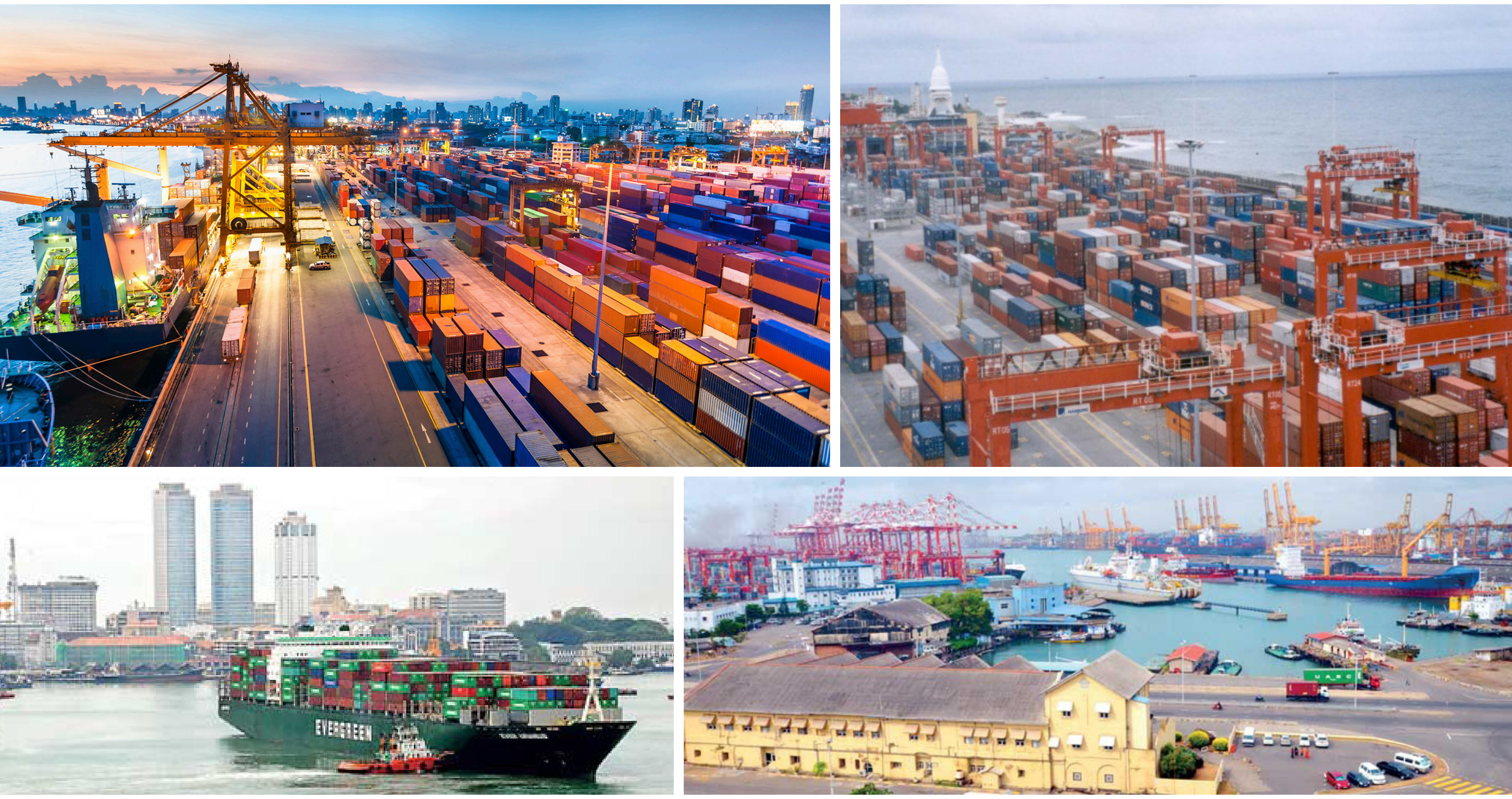
2017 වර්ෂයේ ඇල්ෆලයිනර් ශ්‍රේණිගත කිරීම් වලට අනුව කොළඹ නගරය ජාත්‍යන්තරයට සම්බන්ධ කෙරෙන දකුණු ආසියාවේ වඩාත් කාර්යබහුල නාවික කේන්ද්‍රස්ථානය වන කොළඹ වරාය ලොව හොඳම වරාය 25 අතර වේ.



රූප සටහන 27 : *නැව් ගමනාගමන මාර්ගයේ ශ්‍රී ලාංකාවේ පිහිටීම*
මූලාශ්‍රය : *https://transportgeography.org; Maritime Shipping Routes & Strategic Passages, Geography of Transport Systems*

ඉන්දියානු උප මහාද්වීපයේ වෙළඳාම සඳහා මනා සම්බන්ධතාවක් සපයන නැගෙනහිර - බටහිර නාවික මාර්ගය,එක්සත් ජනපදයේ අප්‍රිකාව, යුරෝපය සහ නැගෙනහිර වෙරළේ ඇත පෙරදිග සම්බන්ධ කෙරෙන වරායේ ස්වාභාවික භූගෝලීය පිහිටීම උපායමාර්ගිකව ස්ථානගත වී ඇත.මෙය කොළඹ වරාය සුපිරි උපායමාර්ගික මධ්‍යස්ථානයක් බවට පත් කරයි. දකුණු ආසියානු කලාපයේ දැනටමත් කැපී පෙනෙන මුහුදු වෙරළ තීරයේ ප්‍රමුඛ වරායක් ලෙස කොළඹ වරාය සංවර්ධනය කිරීමේ හැකියාව ඇත.

ආරම්භයේ සිට මේ දක්වා නගරයේ සංවර්ධනයට දායක වන කොළඹ වරාය එහි ඉතා වැදගත් අංගයක් ලෙස හඳුනා ගැනෙන අතර, එය කොළඹ නගරය අනාගතයේ ජාත්‍යන්තර පිළිගැනීමක් සහිතව කැපී පෙනෙන නගරයක් බවට පත්කිරීමෙහි මෙහෙයුම් බලය වේ.



රූප සටහන 28 : *කොළඹ වරායේ ජයාරූප*
මූලාශ්‍රය : *securityspecifiers.azurewebsites.net, ft.lk by Shehan Gunasekara, Lloyd's List Maritime Intelligence Informa, dailymirror.lk*

2.3.1.2. දකුණු ආසියානු ව්‍යාපාරික මධ්‍යස්ථානයක් ලෙස කොළඹ

කොළඹ නගරය **මර්සර්ගේ 2017 දකුණු ආසියානු කලාපයේ ජීවන තත්ත්වයේ පිළිබඳ සමීක්ෂණයේ පළමු ස්ථානය**

දේශපාලන ස්ථාවරත්වය, අපරාධ මට්ටම්, ආර්ථික පරිසරය, පෞද්ගලික හා සංස්කෘතික නිදහස, සෞඛ්‍ය සේවා, අධ්‍යාපන මට්ටම, ප්‍රවාහනය, නිවාස සහ පරිසරය යන සාධක සැලකිල්ලට ගනිමින් ගෝලීය වශයෙන් විශ්ලේෂණය කළ **නගර 231 අතුරින් කොළඹ නගරය 132 වන තැනට** පත්වේ.

" ඉකොනොමිස්ට් බුද්ධි ඒකකය " (EIU) විසින් නිකුත් කරන ලද **ගෝලීය ජීවනෝපාය වාර්තාව (2017)** පෙන්නුම් කලේ, පසුගිය පස් වසර තුළදී තම භූමිකාව සාර්ථක ලෙස වෙනස් කර ඇති **'විශාලතම පස් දෙනා අතුරින් පස්වන ස්ථානයේ'** කොළඹ බවය.

ඉකොනොමිස්ට් බුද්ධි ඒකකය අනුව කොළඹ නගරය **දකුණු ආසියාවෙන් දෙවැනියට වැඩිම මිල අධික නගරය** වන වන අතර **ලෝකයේ 108 වන වඩාත්ම මිල අධික ස්ථානය** වේ.

කොළඹ, කුඩා ආර්ථික කලාපයන් ලෝක ආර්ථිකයට සම්බන්ධ කරන **ගැමා +** නගරය ලෙස සැලකේ.

2010 වර්ෂයේ පළමු වසර තුන තුළදී ශ්‍රී ලංකාව අන්තර්ජාතික මූල්‍ය අරමුදල විසින් මධ්‍යම ආදායම් ලබන රටවල් ශ්‍රේණියට අයත් යයි නම් කොට ඇත. මෙය 2009 වර්ෂයේ මැද භාගයේ සිවිල් යුද්ධය අවසන් වී තිබුණු සන්දර්භය තුල එය යලි ගොඩ නැගීම, සංචාරක කර්මාන්තය සහ ආයෝජකයින්ගේ විශ්වාසය ඉහළ නැංවීම සඳහා සහයෝගය ලබා දෙන ශක්තිමත් වර්ධන මාවතක් කරා ගෙන යන ලදී. ශ්‍රී ලංකාවේ වාණිජ නගරය ලෙසින්, කොළඹ ජාතියේ කේන්ද්‍රස්ථානයක් ලෙස ක්‍රියා කරයි. කොළඹ ඉහත ශ්‍රේණිගත කිරීම් සමඟ මෙය ඔප්පු කර ඇති ලෝක ආර්ථිකය සමඟ කුඩා ආර්ථික කලාප සම්බන්ධ කරන ගැමා + නගරය ලෙස නම් කර ඇති, නගරය සඳහා ඇති ඉල්ලුම නියෝජනය කරන දකුණු ආසියාවේ දෙවන මිල අධික නගරය හා කොළඹ ප්‍රදේශය සාර්ථක ලෙස පරිවර්තනය කර ඇති "විශාලතම දියුණු කරන්නන් පස්දෙනාගෙන්" පස්වන ස්ථානය වේ.

කොළඹ දළ දේශීය නිෂ්පාදිතයෙහි දායකත්වය මූලික වශයෙන් පදනම වන්නේ අනෙක් අසල්වැසි නගරවලට සාපේක්ෂව විශාල ප්‍රමාණයේ හා තීව්‍රතාවයකින් සිදු වන මූල්‍ය, සංචාරක, දේපල, තොරතුරු තාක්ෂණ / තොරතුරු තාක්ෂණය මත පදනම් වූ සේවා ආශ්‍රිත කර්මාන්ත, සේවා හා සිල්ලර වෙළඳාම මතයි. ජාතික ආර්ථිකයට සැලකිය යුතු දායකත්වයක් සපයන කොළඹ ව්‍යාපාර වස්තු භූවමාරුව ඇතුළුව ශ්‍රී ලාංකීය සමාගම් අති බහුතරයක ප්‍රධාන කාර්යාල, ආපනශාලා සහ විනෝදාස්වාද ස්ථාන කොලඹ මධ්‍යම වෙළඳ දිස්ත්‍රික්කයෙහි පිහිටා ඇත. බහුජාතික මූල්‍ය, සේවා, කාර්මික, සංචාරක අංශවල සමාගම් ශාඛා රැසක් ඇති අතර එය ගෝලීය වශයෙන් සම්බන්ධ කරන ප්‍රධාන ද්වාරය වේ.

2.3.1.3. කොළඹ ජාත්‍යන්තර සංචාරක ගමනාන්තයක් ලෙස

2009 වර්ෂයේ සිවිල් යුද්ධය අවසන් වීමේ ප්‍රතිපලයත් සමග 2010 වසරේ මුල් භාගයේදී සංචාරකයන්ගේ පැමිණීමේ උත්සන්න වීමක් සලකුණු කළේය. මෑත කාලීන වාර්තා වලට අනුව, ශ්‍රී ලංකාවේ සංචාරක කර්මාන්තය 2016 වන විට මිලියන 2 ක් (2,050,832) සංචාරකයන්ගේ නව සීමාවක් කරා ළඟා වී ඇති අතර පසුගිය වසරේ දී මෙරටට පැමිණි සංචාරකයින් 1,798,380 ක ප්‍රමාණයට වඩා සියයට 14.0 ක ඉහළ යාමකි. විවිධ මූල්‍ය සේවාවන්, නවීන පහසුකම්, බහුජාතික සමාගම්වල ශාඛා, සන්නාම හෝටල් දාමය, පොදු විවෘත අවකාශ, ඓතිහාසික ස්ථාන, සාප්පු සංකීර්ණ සහ වෙළඳනාම විලාසිතා සහ ආහාර මධ්‍යස්ථාන යනාදී සංචාරක ගමනාන්ත වලින් සමන්විත කොළඹ ජාතියේ වාණිජ නගරය වීමෙන් ශ්‍රී ලංකාවට පැමිණෙන සංචාරකයන්ගේ විශාල ප්‍රතිශතයක් ආකර්ශනය කර ගනී.ජෝන්ස් ලන්ග් ලාසල්ලේ වාර්තාව - 2016 අනුව ශ්‍රී ලංකාව තුළ සාමාන්‍යයෙන් දින 10 ක් ගත කරන සංචාරකයන් අවම වශයෙන් දින 2 ක් කොළඹ ගත කරන අතර දිනකට ඇමෙරිකානු ඩොලර් 100 ක් පමණ වැය කරනු ඇති බව සඳහන් වේ.

රූප සටහන 29: *කොළඹ ප්‍රදේශයේ සංචාරක ආකර්ෂණීය ප්‍රදේශ*

2.3.2. රාජ්‍ය අගනගරය ලෙස කොළඹ

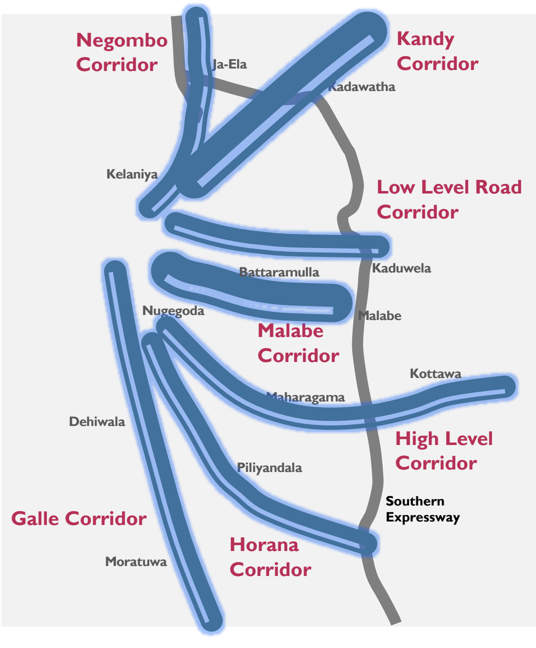
කොළඹ සහ ශ්‍රී ලංකාවේ පුරවැසියන් සහ කොළඹ නගරය අතර ඇති සම්බන්ධය සහ නගරයන් හඳුනා ගන්නා ආකාරය ජාතික හා කලාපීය සන්දර්භය තුළ ස්ථානගත කිරීමේදී ප්‍රවාහන ගලායාම, ද්‍රව්‍යමය ගලායාම සහ ජනගහන ගලායාම වැනි විවිධ ආකාරවලින් කොළඹ වෙනත් ප්‍රදේශයන් සමග සම්බන්ධ වී ඇති ඇත.

2.3.2.1. ප්‍රවාහන ප්‍රවාහය

දිවයින පුරා ජනගහනය හා ද්‍රව්‍ය ප්‍රවාහනයට පහසුකම් සපයන රටෙහි ප්‍රවාහන ජාලය වැදගත් අංගයකි. එබැවින්, රටේ වෙනත් ප්‍රදේශ සමග කොළඹ ජාතික ප්‍රවාහන ජාලය තුළ ඇති ප්‍රවාහන සම්බන්ධතාවය එහි සමස්ත ජාතික හා කලාපීය වැදගත්කම තීරණය කරන වැදගත් සාධකයකි.

ප්‍රධාන මාර්ග, අධිවේගී මාර්ග සහ දුම්රිය මාර්ග ජාලයන් මගින් අනෙකුත් ප්‍රාදේශීය මධ්‍යස්ථාන සමග සම්බන්ධ වී ඇති බැවින් එම සම්බන්ධතාවය අනුව කොළඹ ශ්‍රී ලංකාවේ න්‍යෂ්ටිය වේ. නගරය වැඩි වශයෙන් වාණිජ කේන්ද්‍රස්ථාන හා ප්‍රධාන සංචාරක ගමනාන්තයන් සමඟ බැඳී ඇති අතර වේගවත් සංවර්ධනයක් සඳහා මුල්බැසීමේ විභවයන් රැසක් අනාවරණය කරයි.

***රූප සටහන 30*:** කොළඹ හා අනෙකුත් ප්‍රදේශ සමබන්ධ කරනු ලබන ප්‍රධාන ප්‍රවාහන මාදිලි



1. මාර්ග

මාර්ග සම්බන්ධතා අනුව මීගමුව, මහනුවර, ලෝලෙවල් පාර, මාලබේ, හයිලෙවල් පාර, හොරණ හා ගාල්ල යන ප්‍රදේශවලට ප්‍රධාන ප්‍රවේශ හතකින් කොළඹ ප්‍රධාන වශයෙන් යාබද හා දුරස්ථ ප්‍රදේශ සමග සම්බන්ධ වී ඇත.

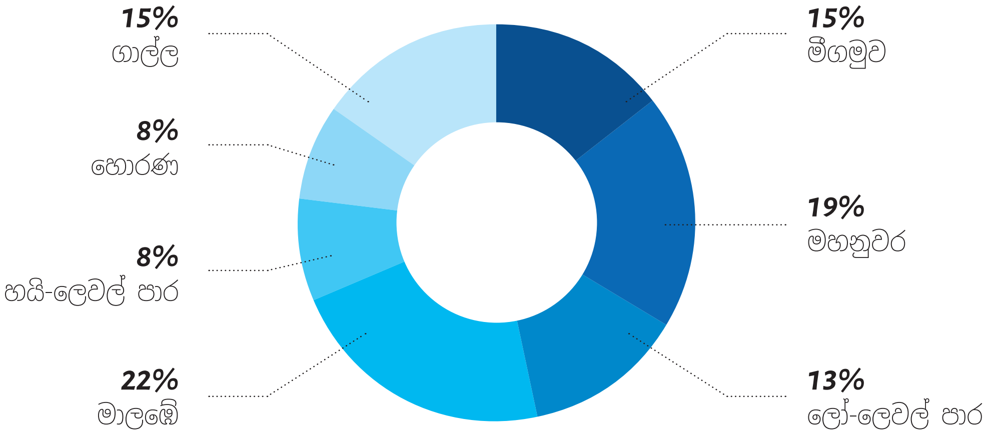
***රූප සටහන 31* :** කොරිඩෝර හත
***මූලාශ්‍රය* :** කොම්ට්‍රාන්ස් නාගරික ප්‍රවාහන සැලසුම – 2014

මාර්ගයේ නම	මාර්ග කොටස	මංතීරු ගණන	මාර්ගයේ පළල (මී.)	දිග (කි.මී.)
මීගමුව මාර්ගය (A3)		4	20	37.8
නුවර මාර්ගය (A1)	1. කොළඹ - කඩවත	4	18–20	13.7
	2. කඩවත	2	13	41.8
ලෝලෙවෙල් මාර්ගය (B435)		2	10–12	24.5
මාලඹේ මාර්ගය (A0 – B240)	1. කොළඹ - බත්තරමුල්ල	6	18–25	8.1
	2. බත්තරමුල්ල- මාලඹේ	2	12	27.8
හයිලෙවල් මාර්ගය (A4)	1. කොළඹ - කොට්ටාව	4	12–18	20.8
	2. කොට්ටාව	2	12	41.2
හොරණ මාර්ගය (B84)		2	12	28.0
ගාල්ල මාර්ගය (A2)	1. කොළඹ - රත්මලාන	4	18–25	
	2. රත්මලාන - මොරටුව	6	30	48.5
බේස්ලයින් මාර්ගය		6	28–30	8.0

වගුව 02: *කොළඹ වාණිජ නගරයේ ප්‍රධාන මාර්ගයන්හි විස්තර*
මූලාශ්‍රය: *මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය, බස්නාහිර පළාත් සභාව,මහාමාර්ග, මාර්ග සංවර්ධන හා ඛනිජ තෙල් සම්පත් අමාත්‍යාංශය, කොළඹ මහනගර සභාව*

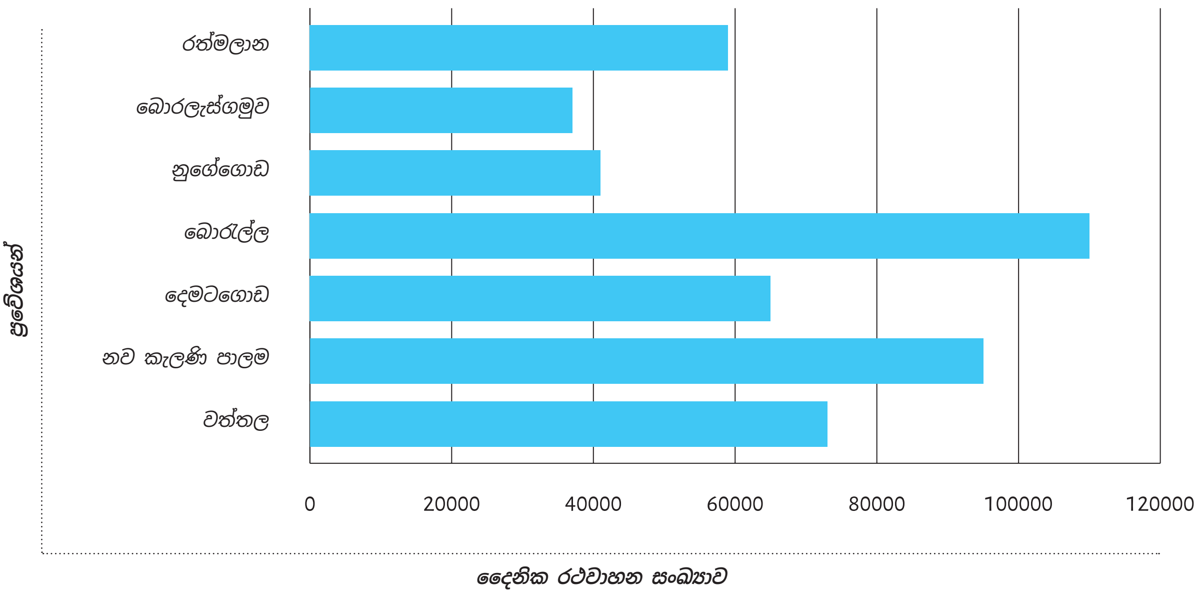
ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ (NTC) තොරතුරු අනුව බස්නාහිර පළාතේ අන්තර්-පළාත් බස් රථ 680 ක් සහ අභ්‍යන්තර-පළාත් බස් රථ 400 ක් ඇති අතර මෙම බස් රථ තුනෙන් තුනෙන් එකක් ප්‍රධාන බස් නැවතුම්පොළවල් තුනක් පිහිටා ඇති කොළඹ පිටකොටුව ප්‍රදේශයෙන් අවසන් වේ. අභ්‍යන්තර-පළාත් බස් රථ 7,400 ක් පමණ පිටකොටුවෙන් පිටත් වී පිටකොටුවට පැමිණෙන අතර අන්තර් පළාත් බස්රථ 3,300 ක් පමණ පිටකොටුවෙන් පිටත් වී පිටකොටුවට පැමිණෙන බව වාර්තා වේ.

පිටකොටුව බස් නැවතුම්පොළෙන් නගරාන්තර බස් සේවා සඳහා දිනකට පිටත්වන මගීන් සංඛ්‍යාව 38,000 ක් පමණ වන අතර අභ්‍යන්තර නගරවල බස් රථ සේවා සඳහා දිනකට පිටත්වන මගීන් සංඛ්‍යාව 14,000 ක් පමණ වේ. කොම්ට්‍රන්ස් නාගරික ප්‍රවාහන සැලැස්ම- 2014 අනුව වාහන ප්‍රවාහය කොළඹට ඇතුළු වන ප්‍රවේශයන් හත පහත පරිදි වේ.



රූප සටහන 32 : *ප්‍රධාන කොරිඩෝ හත ඔස්සේ කොළඹ නගරයට වාහන ඇතුලුවීමේ ප්‍රතිශතය*
මූලාශ්‍රය : *කොම්ට්‍රාන්ස් නාගරික ප්‍රවාහන සැලසුම – 2014*

ප්‍රධාන කොරිඩෝ හත ඔස්සේ කොළඹ නගරය දෙසට වාහන පැමිණීම



රූප සටහන 33 : *ප්‍රධාන කොරිඩෝ හත ඔස්සේ කොළඹ නගරයට දෙසට වාහන පැමිණීම*
මූලාශ්‍රය: *කොම්ට්‍රාන්ස් නාගරික ප්‍රවාහන සැලසුම – 2014*

කොළඹ නගරයට ඇතුල් වන මුළු වාහන වලින් 6% ක් 62% ක පමණ මගීන් රැගෙන යන බස් රථ වන අතර 94 % ක් 38% ක පමණ මගීන් රැගෙන යන මෝටර් රථ, ත්‍රිරෝද රථ, මෝටර් සයිකල් හා අනෙකුත් උපයෝගිතා වාහන වේ.

02 පරිච්ඡේදය
සැලසුම් සන්දර්භය

වර්තමාන කොළඹ

රාජ්‍ය අගනගරය ලෙස කොළඹ

ප්‍රවාහන ප්‍රවාහය

2. අධිවේගී මාර්ග

පැලියගොඩින් ආරම්භ කෙරන කොළඹ - කටුනායක අධිවේගී මාර්ගය සැලසුම් කරන ප්‍රදේශයෙහි ප්‍රධාන අධිවේගී මාර්ග සම්බන්ධතාවය වේ. ශ්‍රී ලංකා අධිවේගී මාර්ග ජාලය සමග කොළඹ නගරය සම්බන්ධ කර ඇති ප්‍රධාන ද්වාරය ලෙස පැලියගොඩ අන්තර් හුවමාරුව ඉතා වැදගත් වේ.පැලියගොඩ අන්තර් හුවමාරුව හැරුණු විට සැලසුම් කෙරෙන ප්‍රදේශයේ පර්යන්තයට සමීපයේ පිහිටි යෝජිත කෙරවලපිටිය අධිවේගී මාර්ගය කොළඹ පිටත වටරවුම් අධිවේගී මාර්ගයට,කොළඹ - මාතර අධිවේගී මාර්ගයට, කොළඹ - කටුනායක අධිවේගී මාර්ගයට සහ කොළඹ - මහනුවර අධිවේගී මාර්ගය වලට ප්‍රවේශය ලබාදේ.

3. දුම්රිය මාර්ග

කොළඹ ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය ජාලයේ න්‍යෂ්ටියක් ලෙස ක්‍රියා කරන අතර කොළඹ කොටුව දුම්රිය ස්ථානය, මරදාන දුම්රිය ස්ථානය සහ දෙමටගොඩ දුම්රිය ස්ථානය වැනි සැලසුම්කරණ ප්‍රදේශය තුළ පිහිටි ප්‍රධාන දුම්රිය ස්ථානයන්හිදී රට හරහා ගමන්කරන සියලුම ප්‍රධාන දුම්රිය ස්ථාන වල සමපාත වේ. උතුර,රටෙහි නැගෙනහිර සහ මධ්‍යම ප්‍රදේශ, පුත්තලම මාර්ගය, අවිස්සාවේල්ල දක්වා දිවෙන කැළණි වැලි මාර්ගය, මාතර දක්වා දිවෙන මුහුදුබඩ මාර්ගය යන මෙම දුම්රිය මාර්ග ප්‍රධාන දුම්රිය මාර්ග වේ.

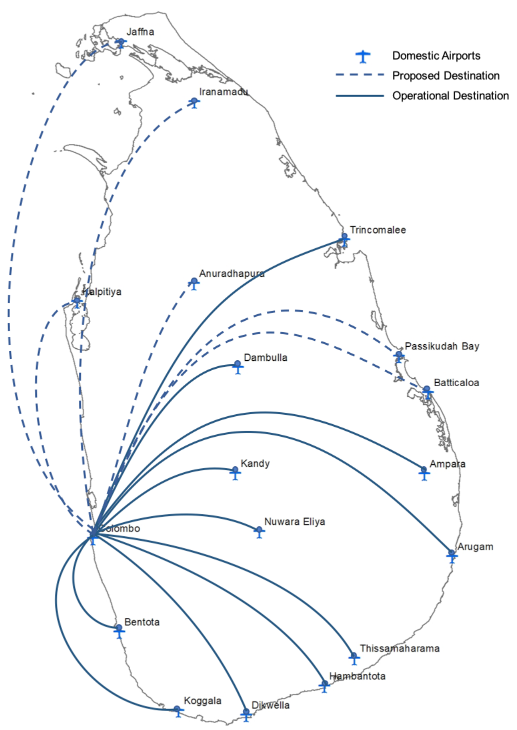
රූප සටහන 34 :
ශ්‍රී ලංකාවේ දුම්රිය මාර්ග

දෙමටගොඩ සහ රාගම අතර කොටසෙහි දෙපසටම 152,000 ක වැඩිම මගී පරිමාවක් නිරීක්ෂණය කළ අතර අනතුරුව කොටුව - මරදාන කොටස මගින් 136,000 ක් සහ මරදාන - දෙමටගොඩ කොටස 121,000 ක් වශයෙන් දෛනික මගී පරිමාණය, ඇස්තෙමේන්තුගත කොටසෙහි ටිකට්පත් විකිණීමේ දත්ත පදනම් කරගනිමින් මොරටුව විශ්ව විද්‍යාලය විසින් තීරණය කරන ලදී.

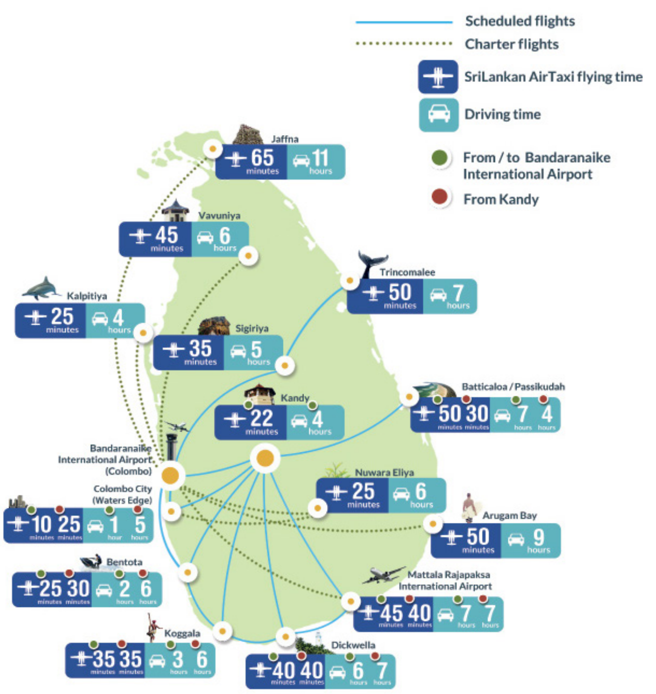
4. ගෘහස්ථ ගුවන් ප්‍රවාහනය

කොළඹ වාණිජ නගරයට සේවය කරන ප්‍රාථමික ගුවන් තොටුපළ වන රත්මලාන ගුවන් තොටුපලේ ශ්‍රී ලංකා අභ්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන හා යුද ප්‍රවාහන සේවා සඳහා වැදගත් කාර්යභාරයක් ඉටු කරයි. කටුනායක බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ ස්ථාපිත කරන තෙක් මෙරට පළමු ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ එය විය. එය විවිධ සංවිධාන සඳහා ගුවන් සේවා පුහුණු කිරීම් සඳහා පහසුකම් සපයයි. ඉහළ මට්ටමේ සංචාරක ව්‍යාපාරය සහ ඉහළ වටිනාකමක් සහිත පුද්ගලයන්ගේ ව්‍යාපාරික සංචාරයන් අවශ්‍යතා සපුරාලන රත්මලාන ගුවන් තොටුපොළ කොළඹ නගර වාණිජ නගරයට අදාළව මූලෝපායික වැදගත්කමකින් යුක්ත වේ.

වර්තමානය වන විට අනුරාධපුර, මඩකලපුව, ත්‍රිකුණාමලය, හම්බන්තොට, යාපනය, කොග්ගල සහ සීගිරිය වැනි ප්‍රාදේශීය ගමනාන්ත සඳහා ගුවන් ගමන් 4 ක් පමණ ඇත. මීට අමතරව ශ්‍රී ලංකන් එයාර්ලයින්ස් විසින් ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන ගුවන් ටැක්සි සේවාද අනෙකුත් ප්‍රදේශ සමග කොළඹ සම්බන්ධ කෙරෙන ප්‍රධාන ප්‍රවාහන ක්‍රමයක් ලෙස ක්‍රියා කරයි.



රූප සටහන 35: *ගෘහස්ත ගුවන් මාර්ග*
මූලාශ්‍රය: *www.srilankan.com/airtaxi*

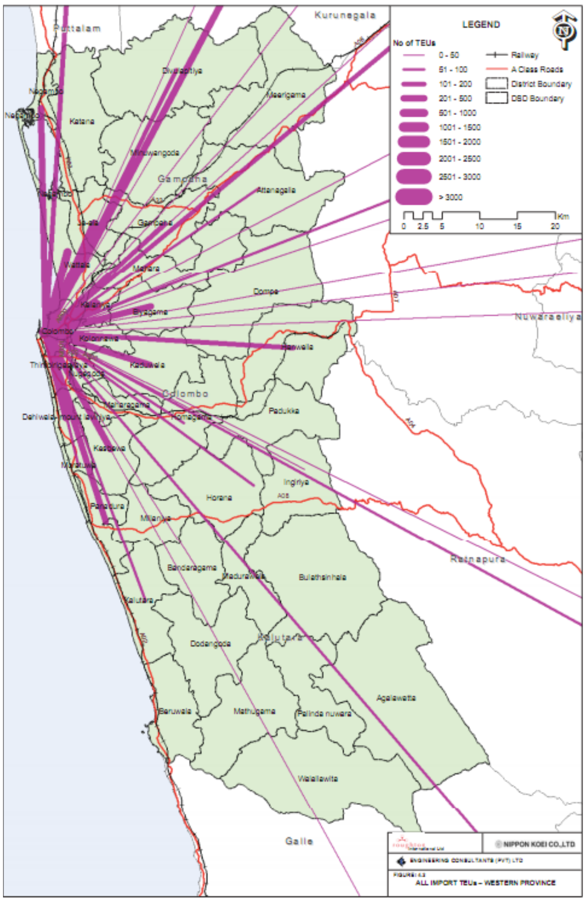


රූප සටහන 36: *ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් ගමන කාල සටහන*
මූලාශ්‍රය: *www.srilankan.com/airtaxi*

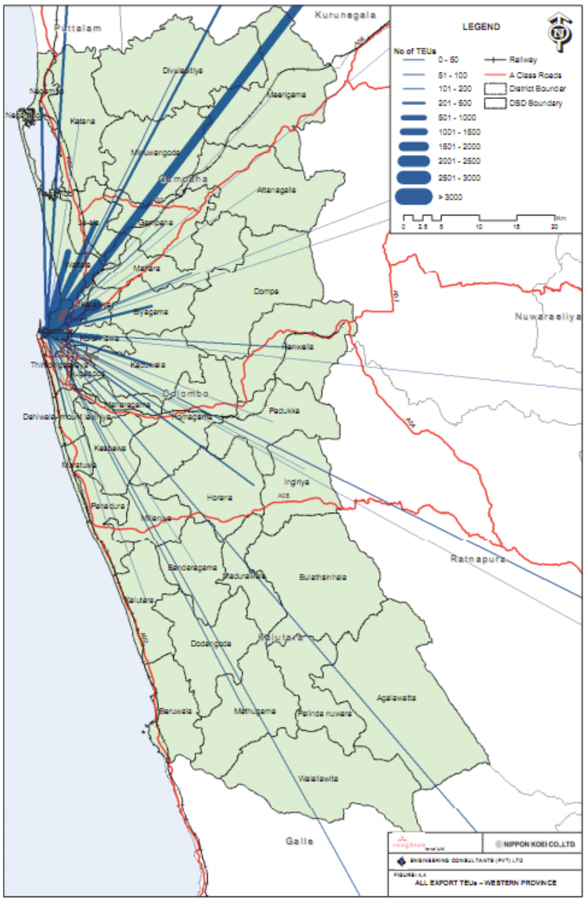
02 පරිච්ඡේදය
සැලසුම් සන්දර්භය

2.3.2.2. ද්‍රව්‍යමය ප්‍රවාහය

කොළඹ වරාය නැව්ගත කිරීම සඳහා භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය හා භාණ්ඩ ආනයනය කරන ප්‍රධානතම වරාය වන අතර, වරායේ භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය සඳහා පහසුකම් සැලසීම සඳහා කලාපයේ ප්‍රධාන වරායන් එකක් වන කොළඹ වරාය ද්‍රව්‍ය ප්‍රවාහ පද්ධතිය තුළ කොළඹ ප්‍රමුඛ කාර්ය භාරයක් ඉටු කරයි.



__රූප සටහන 37 :__ වරාය භාණ්ඩ ආනයනය කරනු ලබන ගමනාන්ත | __මූලාශ්‍රය :__ NIPPON KOEI CO. LTD & Engineering Consultants (Pvt) Ltd



__රූප සටහන 38 :__ වරාය භාණ්ඩ අපනයනය කරනු ලබන ආරම්භක ස්ථාන | __මූලාශ්‍රය :__ NIPPON KOEI CO. LTD & Engineering Consultants (Pvt) Ltd(Pvt) Ltd

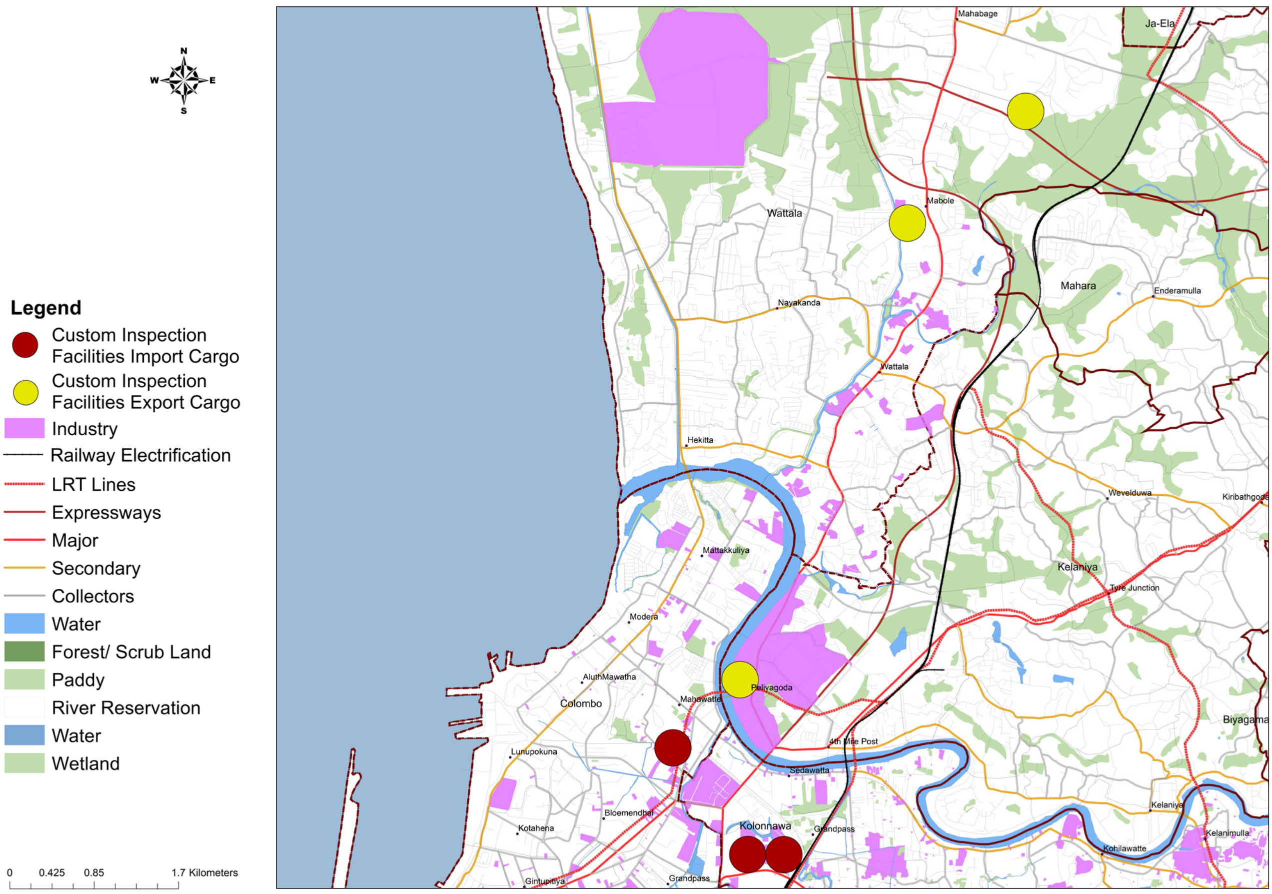
අපනයන භාණ්ඩ		ආනයන භාණ්ඩ	
කලාපය	% අපනයන භාණ්ඩ	කලාපය	% ආනයන භාණ්ඩ
කැළණිය	24.7	කැළණිය	21.6
වත්තල	11.6	කොළඹ	17.0
කොළඹ	9.5	වත්තල	7.7
ජා- ඇල	7.4	දෙහිවල -ගල්කිස්ස	6.0
කොළොන්නාව	6.6	ජා- ඇල	5.1
මීගමුව	2.9	බියගම	3.3
බියගම	2.8	කඩුවෙල	3.2

වගුව 03 : *අපනයන හා ආනයන භාණ්ඩවල මූලාරම්භය සහ ගමනාන්ත*
මූලාශ්‍රය: *NIPPON KOEI CO. LTD & Engineering Consultants (Pvt) Ltd*

1. කොළඹ ප්‍රවර්ධන කටයුතු

ඉහත සිතියම් මගින් පෙන්වනු ලබන්නේ කැළණිය, කොළඹ මධ්‍යම ව්‍යාපාර නගරය සහ වත්තල යන ස්ථානවල දේශීය භාණ්ඩ ප්‍රවාහයන්ගේ ප්‍රධාන ස්ථාන ලෙස ක්‍රියා කරන බවයි. කොළඹ වරායෙන් හෝ කොළඹ වරායට ප්‍රධාන අන්තර් නගර භාණ්ඩ ප්‍රවාහන නැව් ගමන් ඉල්ලීම් වේ. රේගු පරීක්ෂන ස්ථාන, ගබඩා සහ මෙම ප්‍රදේශ වල ඊට අදාළ කර්මාන්තවල ඉහල සංකේන්ද්‍රණය වීම එයට හේතු වේ. නම් වශයෙන් කොළඹ කොටුව, පිටකොටුව, මරදාන, දෙමටගොඩ, කොටහේන, මාලිගාවත්ත, මට්ටක්කුලිය, ඔරුගොඩවත්ත, බ්ලූමැන්ඩල්, පෑලියගොඩ, හැඳල, හේකිත්ත, කෙරවලපිටිය, කැළණිය සහ වත්තල යන ස්ථානවල ගබඩා සහ ඊට අදාළ කර්මාන්තවල ඉහල සංකේන්ද්‍රණය වීමක් පවතී.

ප්‍රදේශයේ අධික අභ්‍යන්තර කන්ටේනර් රථවාහන තදබදයක් ජනනය වීමට දෙමටගොඩ, ඔරුගොඩවත්ත සහ කොටහේන යන ප්‍රදේශවල පිහිටි රේගු පරීක්ෂා කිරීමේ පහසුකම් දායක වන බව ප්‍රවාහන අධ්‍යයනයන් පෙන්වා දී ඇත. කොම්ට්‍රාන්ස් විසින් කොළඹ වරායෙහි ට්‍රක් රථ රියදුරන්ගේ සම්මුඛ සාකච්ඡා අධ්‍යනය අනුව ට්‍රක් රථ වල ගමනාන්ත පුත්තලම දිස්ත්‍රික්කය (27%), ගම්පහ දිස්ත්‍රික්කය (23%), කොළඹ නගරසභාව (17%) සහ කොළඹ දිස්ත්‍රික්කය (12%) අතර වේ. වර්තමානයේ කොළඹ වරායට හෝ වරායෙන් පිටතට වූ අධික වාහන කොළඹ මහ නගර සභා බල ප්‍රදේශයෙහි උතුරු කොටස හරහා ගමන් කරන අතර නගර මධ්‍යයේ රථවාහන තදබදය සඳහා මෙය දායක වේ.



රූප සටහන 39: *ප්‍රවර්ධන කටයුතු සම්බන්ධ ක්‍රියාකාරකම්*
මූලාශ්‍රය: *බස්නාහිර පළාත් අංශය, නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය*

2. කොළඹ තොග වෙළෙඳපොළ

පිටකොටුව කඩවීදිය, මැනින් මාර්කට්, පීපල්ස් ප්ලාසා, පංචිකාවත්ත මෝටර් රථ අමතර කොටස් වෙළඳපොළ, ගල්වල වීදිය ආඩාංග වෙළඳපොළ, කොළඹ රන් මධ්‍යස්ථානය සහ පැලියගොඩ මස් වෙළඳපොළ යනාදිය කොළඹ වාණිජ නගරය තුළ විශාලතම හා වඩාත්ම ක්‍රියාකාරී තොග වෙළෙඳපොළවල්වලට උදාහරණ කිහිපයක් වේ. ඉහත තොග වෙළෙඳපොළවල් බොහොමයක් ආනයනය කරන ලද භාණ්ඩ මත පදනම්ව කොළඹ වරායට සමීපව පිහිටා ඇත. මෙම තොග වෙලඳපොලවල පැවැත්ම බොහෝකොටම කොළඹ වාණිජ නගරයට පැමිණෙන මගීන්ගේ දෛනික ගලා යෑමට දායක වේ.

පිටකොටුවේ කඩවීදිය කොළඹ නගරයේ හදවතේ ඇති වඩාත් කාර්යබහුල සාප්පු සංකීර්ණයයි. සුළුබඩු , ඇඳුම්, නැවුම් පළතුරු සහ එළවළු, විදුලි සහ විදුලි උපකරණ, DVD, සම් භාණ්ඩ නිෂ්පාදන, සිල්ලර නිෂ්පාදන,කරවල,නැවුම් කුළුබඩු වල තොග වෙලඳපොලවලට විශේෂිත වීදි වලින් සමන්විත වන අතර විශාල ජනකායක් ඔවුන්ගේ ජීවිත අවශ්‍යතා සපුරාලීමට මෙන්ම නැවත විකිණීමේ අරමුණ සඳහා තොග මිල ගණන් යටතේ භාණ්ඩ මිළදී ගැනීම සඳහා පිටකොටුව එළිමහන් අලුත් වෙළෙඳපොලට පැමිණේ.

කලබලකාරී දේශීය ශ්‍රී ලාංකිකයෙකු බවට පත් කිරීමට, ශබ්ද හා ගඳ සංසේචනය කිරීමට හා කොලඹ ජීවිතයේ රසය ලබා ගැනීමට කොළඹ නගරයේ හොඳම ස්ථානය පිටකොටුව බසාර් වේ. පිටකොටුව බසාර් ප්‍රදේශයේ වීදි පහත පරිදි වේ.

- *සම් භාණ්ඩ: ඉදිරිපස වීදිය, ප්‍රධාන වීදිය*
- *ඇඳුම්, සපත්තු, බෑග්: ඉදිරිපස වීදිය, ප්‍රධාන වීදිය, 2 වන හරස් වීදිය*
- *විදුලි උපකරණ: 1 වන හරස්වීදිය, කුමාර වීදිය*
- *උත්සව බඩු: චීන වීදිය*
- *සෙල්ලම් බඩු: කුමාර වීදිය*
- *ලිපි ද්‍රව්‍යය: මාලිබන් විදිය, 2 වන හරස් වීදිය*
- *එළවළු, පලතුරු: 5 වන හරස් වීදිය වෙළඳපොළ*

රූප සටහන 40: පිටකොටුව ප්‍රදේශයේ කාර්යබහුල කඩ වීදියක්
මූලාශ්‍රය: *https://www.flickr.com/photos/nazly/*

02 පරිච්ඡේදය
සැලසුම් සන්දර්භය

කොටුවේ ඔල්කට් මාවත හා බැස්ටියන් මාවතට යාබදව පිහිටා ඇති **මැනින් වෙළඳපොළ** ශ්‍රී ලංකාවේ කාර්ය බහුලම එළවළු වෙළඳපල අතරින් එකකි. එළවළු, පලතුරු හා අනෙකුත් ආහාර වර්ග කෘෂිකාර්මික ප්‍රදේශවලින් එකතු කිරීම සහ දිවයිනේ සෑම ප්‍රදේශයකටම බෙදා හැරීමේ කේන්ද්‍රීය ස්ථානයක් ලෙස එය ක්‍රියාකරයි.

වර්තමාන කොළඹ

රාජ්‍ය අගනගරය ලෙස කොළඹ

ද්‍රව්‍යමය ප්‍රවාහය

දිවයින පුරා විසිරුණු විවිධ කෘෂිකාර්මික ප්‍රදේශවලින් සැපයුම්කරුවන් 1000 ක් එළවළු සපයන තොග වෙළඳ කුටි 800 ක් සහ සිල්ලර වෙළඳ සැල් 200 ක් පමණ ඇත. ලොරි රථ 120 ක්, මධ්‍යම ලොරි රථ 35 ක්, කුඩා ලොරි රථ 30 ක්, මැනින් වෙළඳපොළ පරිශ්‍රයට ඇතුළු වන බව අනාවරණය වී තිබේ. කොටුව කඩවීදිය ප්‍රදේශයේ ක්‍රියාත්මක වීමට වැදගත් නියෝජිතයන් ලෙස පෝටර්වරු 2000ක් පමණ (නාට්ටාමිවරු) මැනින් වෙළඳපොළ වෙළෙඳපොළට සම්බන්ධ කර ඇත.

කෙසේවෙතත්, අනාගත වෙළෙඳපොළ පුළුල් කිරීම් සහ වැඩිදියුණු කිරීමට ඉඩකඩ සීමාවීම, පිටකොටුවේ ගමනාගමන කටයුතුවලට එහි බලපෑම සහ වඩා හොඳ ස්ථානයක නවීන පහසුකම් සහිත තොග වෙළෙඳපොළක් සංවර්ධනය කිරීමේ හැකියාව සලකා බැලීම සඳහා මැනින් වෙළඳපොළ පෑලියගොඩ ප්‍රදේශයට ස්ථාන මාරු කිරීමට යෝජනා කර ඇත.

රූප සටහන 41 : *පිටකොටුව මැනින් වෙළඳපල*
මූලාශ්‍රය : *gettyimages by Peter Stuckings, Tale of Pettah by Vidumina Ihalagedara Photography*

පැලියගොඩ මත්ස්‍ය වෙළෙඳපොළ නගරයේ නැවුම් මුහුදු ආහාර සඳහා සහ නැවුම් මාළුවලින් පිරුණු ට්‍රක් රථ සඳහා ඉතා ජනප්‍රිය ප්‍රාථමික කේන්ද්‍රස්ථානයයි.මාළුන් හා මාළු වෙළෙන්දන් සඳහා පමණක් නොව, කුඩා වෙළෙන්දන් හා කුඩා තේ සාප්පු සඳහාද පවතින මෙම වෙළෙඳපොළට ධීවරයින් ඔවුන්ගේ අල්ලාගැනීම් ගෙනැවිත් දමන අතර දිනයේ මුල් පැයෙහි මත්ස්‍ය වෙළඳසැල් වෙළදාම සදහා සූදානම් වේ ලේ පැහැති අයිස් හා මාළු වලින් සමන්විත ලොරි, දිවයිනේ වෙරළබඩ ප්‍රදේශවල සිට රට අභ්‍යන්තරයට පැමිණේ. මෙට්‍රික් ටොන් 25 ක අයිස් කර්මාන්තශාලා පහසුකම් සහිත තොග වෙළෙඳ කුටි 150 ක් සිල්ලර වෙළෙඳසැල් 130 ක් සහ ධීවර ආම්පන්න කුටි ඇත.

රූප සටහන 42 : *පැලියගොඩ මාළු වෙළඳපල*
මූලාශ්‍රය : *exploresrilanka.lk*

පංචිකාවත්ත මෝටර් ස්පෙයා-පාර්ට්ස් වෙළඳපොළ යනු විවිධ වර්ගයේ විධිමත් සහ අවිධිමත් මෝටර් රථ අමතර කොටස් වල එකතුවකින් යුතු මරදාන පංචිකාවත්ත පාර ඔස්සේ ස්ථාපිත වූ විශේෂිත වෙළඳපොළකි. සියලුම ශ්‍රී ලාංකිකයන් අතර ජනප්‍රිය පංචිකාවත්ත මෝටර් රථ අමතර කොටස් වෙළෙඳපොළ, සාපේක්ෂව වඩා ලාභදායී පිරිවැයකට ඕනෑම වර්ගයක ඕනෑම ආකාරයක මෝටර් රථ කොටසක් සඳහා ඉතා ඉහළ ඉල්ලුමක් ඇති වෙළඳපොළකි.

රූප සටහන 43 : *පංචිකාවත්ත වට රවුම*
මූලාශ්‍රය : *flickr.lk by ceylonerana*

3. කොළඹ කර්මාන්ත අවකාශය

කොළඹ වාණිජ නගරයේ සංවර්ධනය කළ හැකි භූමියෙන් 5% ක් පමණ රත්මලාන, වත්තල, පෑලියගොඩ, කැළණිය සහ කොළොන්නාව වැනි කර්මාන්ත කටයුතු වැඩි වශයෙන් ඒකරාශී වී ඇති ප්‍රදේශ උපයෝගී කරගෙන ඇත. 1948 දී ඇබක්‍රොම්බිගේ සැලැස්ම මගින් කාර්මික ප්‍රදේශයක් ලෙස ප්‍රවර්ධනය කිරීමට සැලසුම් කර තිබූ රත්මලානේදී ස්ථාපනය කරන ලද වානේ, සේදුම්කාරක, ශාකසාර හා ලිපි ද්‍රව්‍යය වැනි නිෂ්පාදන අංශයේ කුඩා කාර්මික වතුයායක් ඇත. මෙම සැලැස්මේ බලපෑමත් සමග රත්මලානෙහි විශාල ඉඩම් කට්ටි කර්මාන්ත ශාලා සඳහා වෙන් කිරීමට සැලසුම් කරන ලදී.

රූප සටහන 44 : *මැලිබන් බිස්කට් කර්මාන්ත ශාලාව-රත්මලාන*
මූලාශ්‍රය : *malibanbiscuit.com*

මැලිබන් බිස්කට් කර්මාන්ත ශාලාව, ආශ්‍රිත බැටරි නිෂ්පාදකයන් (ලංකා) ලිමිටඩ්, ඇල්කාඩො ඉන්ඩස්ට්‍රිස් ලිමිටඩ් (වානේ /රෝලර් දොරවල්), සිද්ධාලේප ආයුර්වේද අපනයන (ඖෂධීය නිෂ්පාදන), ඩයිනමික් ටෙක්නොලොජීස් (මාර්ග ටැංකි), ආසියානු විල් උපකරණ (සුපිරි වෙළඳසැල් වල ප්‍රදර්ශිත), ඩෙටෝ (සර්ෆැක්ස්) වැනි රත්මලානේ පිහිටා ඇති කර්මාන්ත වලට උදාහරණ කිහිපයක් වේ.

රූප සටහන 45 : කොලොන්නාව ඛනිජ තෙල් පිරිපහදුව
මූලාශ්‍රය : *ceypetco.gov.lk*

ජාතික වැදගත්කමකින් යුතු කැලණිතිස්ස විදුලි බලාගාරය, කොලොන්නාව ඛනිජ තෙල් පිරිපහදුව සැලසුම් කළ ප්‍රදේශය තුළ පිහිටිකර්මාන්ත වේ. කොළඹ වාණිජ නගරයෙන් යනෙන අමු ද්‍රව්‍යය සහ අවසන් නිෂ්පාදන ප්‍රවාහනය හේතුවෙන් ද්‍රව්‍යය ගලායාමේදී මෙම කර්මාන්ත වැදගත් කාර්යක් ඉටුකරයි.

රූප සටහන 46 : කැලණිතිස්ස විදුලි බලාගාරය
මූලාශ්‍රය : *lntsnl.com*

2.3.2.3. ජනහහන ප්‍රවාහය

CoMTrans අධ්‍යයනය විසින් ඇස්තමේන්තු කර ඇති පරිදි කොළඹ මෙට්‍රොපොලිටන් කලාපයේ මුළු පුද්ගල චාරිකාවේ නිෂ්පාදනය දිනකට පුද්ගලයන් මිලියන 12.2 දක්වා වැඩිවනු ඇති අතර දිනකට මිලියන 6.9 ක සංචාරකයන්ගේ වත්මන් පුද්ගල චාරිකා ඉල්ලුම 1.75 වාරයක් වනු ඇත.

කොළඹ නගරයට ගමන් කරන මගීන් සංඛ්‍යාව මිලියන 1.2 ක් වන අතර නගරයට ගමන් කරන මගීන් සංඛ්‍යාව මිලියන 2.0 කි.

	කොළඹ නගරයට පිවිසෙන දෛනික මගීන් සංඛ්‍යාව (කොමිට්‍රාන්ස් අධ්‍යනය- 2013)
ප්‍රවේශයන්	
මීගමුව මාර්ගය	245,880
නුවර මාර්ගය	437,120
ලෝ ලෙවෙල් මාර්ගය	150,000
මාලඹේ මාර්ගය	348,000
හයි ලෙවෙල් මාර්ගය	174,000
හොරණ මාර්ගය	130,000
ගාල්ල මාර්ගය	298,000
ප්‍රවේශයන් නොවන	
කොළොන්නාව මාර්ගය (B096)	89,335
කිරිමණ්ඩල මාවත	27,051
නාරාහේන්පිට මාර්ගය	47,623
පොල්හේන්ගොඩ මාර්ගය	14,857

වගුව 04 : *කොළඹ නගරයට දිනකට පිවිසෙන මගීන් සංඛාව*
මූලාශ්‍රය : *කොමිට්‍රාන්ස් නාගරික ප්‍රවාහන සැලසුම – 2014*

රූප සටහන 47 : *උදෑසන මගීන් රැගෙන කොළඹට පැමිණෙන දුම්රියක්*
මූලාශ්‍රය : *alamy.com*

කෙසේ වෙතත්, කොළඹ, රටෙහි වාණිජ අගනගරය ලෙස වාණිජ අවකාශයෙන් 28% ක පමණ කාර්යාලීය අවකාශය, සිල්ලර/තොග අවකාශය හා සංචාරක අවකාශය , 5% ක් කර්මාන්තශාලා අවකාශය සහ ආයතනික අවකාශය ගණනය කිරීම සංවර්ධනය කළ හැකි 41% ක ප්‍රදේශයෙන් 8% ක් සමන්විත වන අතර රැකියාව,සේවා ලබාගැනීම, විනෝදාස්වාද සහ විනෝදාත්මක කටයුතු යන ප්‍රධාන හේතු තුන සඳහා දිවයිනේ සෑම ප්‍රදේශයකම සංචාරකයන් විශාල සංඛ්‍යාවක් ආකර්ෂණය කර ගනී.

1. දිවයිනේ වඩාත් ජනප්‍රිය රැකියා ස්ථානය ලෙස කොළඹ

කොළඹ දිස්ත්‍රික්කය තුළ රාත්‍රි කාලයේ ජනගහනයෙන් 70% ක් සේවා අංශයේ සේවය කරන අතර 28% කර්මාන්ත ක්ෂේත්‍රයේ නියැලී සිටින අතර 2% කෘෂිකාර්මික ක්ෂේත්‍රයේ නිරතව සිටිති. කොළඹ වාණිජ නගරයේ රාත්‍රි කාලයේ ජනගහනය වර්ගීකරණය පහත දැක්වේ.

ප්‍රාදේශීය ලේකම් කොට්ඨාශය	රාත්‍රි කාලයේ සේවයේ නියුතු ජනගහනය				බෙදීයාම (%)		
	ප්‍රාථමික කර්මාන්ත	ද්විතීය කර්මාන්ත	තෘතීය කර්මාන්ත	එකතුව	ප්‍රාථමික කර්මාන්ත	ද්විතීය කර්මාන්ත	තෘතීය කර්මාන්ත
කොළඹ	500	13,200	56,700	70,400	0.7	18.8	80.5
දෙහිවල -ගල්කිස්ස	100	5,200	20,300	25,600	0.4	20.3	79.3
කැස්බෑව	1,300	31,400	95,100	127,800	1.0	24.6	74.4
කොලොන්නාව	600	20,200	90,700	111,500	0.5	18.1	81.3
රත්මලාන	600	10,100	31,600	42,300	1.4	23.9	74.7
තිඹිරිගස්යාය	300	12,300	56,900	69,500	0.4	17.7	81.9
කැළණිය	900	23,000	40,500	64,400	1.4	35.7	62.9
වත්තල	1,900	30,600	47,900	80,400	2.4	38.1	59.6
එකතුව	6,200	146,000	439,700	591,900	1.0	24.7	74.3

වගුව 05 : *කොළඹ වාණිජ නගරයේ පදිංචිකරුවන්ගේ රැකියා වර්ගීකරණය*
මූලාශ්‍රය: *ජනලේඛන හා සංඛ්‍යාලේඛන දෙපාර්තමේන්තුව, 2012*

කළමනාකරුවන් / ජ්‍යෙෂ්ඨ නිළධාරීන්, ව්‍යවස්ථාදායකයන්, වෘත්තිකයන් සහ තාක්ෂණ ශිල්පීන් හා ආශ්‍රිත වෘත්තිකයින් විශාල සංඛ්‍යාවක් සැලකිය යුතු ලෙස කොළඹ වාණිජ නගරවල වාසය කරන බව පැහැදිලිව පෙනෙන අතර කාර්යාලයීය හා ආයතනික අවකාශයන්ගේ සාපේක්ෂ ඉහළ යෑම පිළිබිඹු වේ. කෝට්ටේ අගනුවර ප්‍රදේශයට පරිපාලන ආයතන මාරු කිරීම සඳහා ජාතික ප්‍රතිපත්තියක් පවතින නමුත් අමාත්‍යශ, රාජ්‍ය දෙපාර්තමේන්තු, අධිකාරීන්, සංවිධාන සහ ආයතන සැලකිය යුතු සංඛ්‍යාවක් නවමත් කොළඹ පිහිටා තිබේ.

පෞද්ගලික කාර්යාල පිහිටුවීමෙන්, ජාතික හා ජාත්‍යන්තර බැංකු හා මූල්‍ය ආයතන කිහිපයක ප්‍රධාන මූලස්ථාන පිහිටා තිබීමෙන් කොළඹ නගරය රටෙහි ප්‍රමුඛතම වාණිජ කාර්යාල ගමනාන්තයක් ලෙස කැපී පෙනේ.

බැංකු, මූල්‍ය සේවා, තොරතුරු තාක්ෂණ / ITES සහ සංචාරක අංශවල වර්ධනය කාර්යාල අවකාශය ඉල්ලුම සඳහා මූලිකවම හේතු වන බව 2011 වසරේදී ජෝන්ස් ලාන්ග් ලාසෙල්ලේ විසින් 'ශ්‍රී ලංකාවේ දේපළ වෙළඳාමේ අනාගත අපේක්ෂාවන් හා විභව්‍යතා' පිළිබඳ වාර්තාවේ අනාවරණය කර ඇත.

කොම්ට්‍රාන්ස් අධ්‍යයනට අනුව, 2035 වර්ෂයේ ඇස්තමේන්තුගත කොළඹ ශිෂ්‍යය මගින් සහ රැකියා නියුතු සේවකයන් 841,900 ක් වන අතර මෙය 2013 වසරට වඩා 59% ක වර්ධනයකි.

2. දිවයිනේ වැඩිම මනාප ලබා ගත් සේවා ස්ථානය ලෙස කොළඹ

ජාතික මට්ටමේ පරිපාලන ආයතන රාශියක්, පෞද්ගලික හා රාජ්‍ය අංශවල ඉහළ මට්ටමේ සෞඛ්‍ය සේවා ආයතන සහ ජාතික ප්‍රමුඛතා ඇති අධ්‍යාපන ආයතන ගණනාවක් නිසා කොළඹ වැඩිම මනාප ලබා ඇති සේවා ගමනාන්තය වේ. මීට අමතරව, දේශීය නිෂ්පාදිත පදනම් වීදි වෙළඳපල සහ ආනයනික වෙළඳනාම නිෂ්පාදිත පදනම් කරගත් ඉහල පෙළේ සිල්ලර වෙළඳපොළවල්වලින් සමන්විත කොළඹ සිල්ලර වෙළෙඳපොළ, සාප්පු සවාරි සඳහා දේශීය හා විදේශීය සංචාරකයන් විශාල සංඛ්‍යාවක් ආකර්ෂනය කරයි.

අධ්‍යාපන සේවා

රූප සටහන 48: *කොළඹ සිරිමාවෝ බණ්ඩාරනායක විදුහලේ සිසුවියන්*
මූලාශ්‍රය : *pmdnews.lk*

ජාතික පාසල් 38 ක්, පළාත් පාසල් 58 ක්, ජාත්‍යන්තර පාසල් 48 ක් සහ පෞද්ගලික පාසල් 34 ක් ඇතුළුව මුළු ගණන පාසල් 188ක් කොළඹ වාණිජ නගරයට සංකේන්ද්‍රණය වී ඇත. කොළඹ පාසැල් සැලකිය යුතු ප්‍රමාණයක් ජනප්‍රිය පාසල් කාණ්ඩයට අයත් වන අතර කොළඹ වාණිජ නගරයේ සිසුන්ට පමණක් නොව, බස්නාහිර පළාතේ සහ දිවයිනේ අනෙකුත් ප්‍රදේශ වල සිට දුම්රිය,බස්රථ, පාසැල් සේවය සහ පෞද්ගලික ප්‍රවාහන පහසුකම් හෝ පාසල් නේවාසිකාගාර, තාවකාලික වාසස්ථානවල තාවකාලිකව වාසය කරමින් දිනපතා පැමිණෙන ශිෂ්‍යයන්ට ද සැබවින්ම සේවය කරති. මෙම ජනප්‍රිය වර්ගයේ පාසල් දිගුකාලීන පැවැත්ම සහ සාපේක්ෂව ඉහළ මට්ටමේ පහසුකම් සහිතව තම ප්‍රමුඛත්වය පවත්වා ගෙන යාම,විශාල ජනගහනයක් ස්ථිරවම, තාවකාලික හා දිනපතා නගරයට ආකර්ෂණය කරන ප්‍රධාන අංගයක් ලෙස හඳුනාගත හැකිය. කෙසේ වෙතත්, පාසැල් සිසුන් කොළඹ වාණිජ නගරයේ වැදගවත් කොටස්කරුවන් බව අවධාරණය කිරීම වැදගත් වන අතර උදෑසන සහ සවස්කාලවලදී ඔවුන් වීදිවල සිටිම හා පාසැල් පෙළපාලි, ඇවිදීම, තරග, ප්‍රදර්ශන සහ කඳවුරු වැනි ඔවුන්ගේ ක්‍රියාකාරකම් නගරයට වර්ණ එකතු කර නගරයේ ජීව ගුණය හා ජවසම්පන්න බව ඇති කරයි.

02 පරිච්ඡේදය
සැලසුම් සන්දර්භය

වර්තමාන කොළඹ

රාජ්‍ය අගනගරය ලෙස කොළඹ

ජනගහන ප්‍රවාහය

රූප සටහන 49 : *මියුසියස් විද්‍යාලය |* ***මූලාශ්‍රය :*** *musaeus.lk*

රූප සටහන 50 : *රාජකීය විද්‍යාලය*
මූලාශ්‍රය : *flickr.com/yimhafiz*

රූප සටහන 51 : *ආනන්ද-නාලන්ද පා ගමන*
මූලාශ්‍රය : *www.battleofthemaroons.lk*

කොලඹ නගරය තුල සාපේක්ෂව විශාල පාසල් ප්‍රමාණයක් අධික ලෙස සංකේන්ද්‍රණය වී තිබීම කොළඹ වීදිවල අධික වාහන තදබදයක් පැවතීමට දායක වන ප්‍රධාන හේතුව ලෙස හඳුනා ගෙන ඇත. කොම්ට්‍රාන්ස් අධ්‍යයන අනුව 2035 දී කොළඹ මූල්‍ය නගරයේ ඇස්තමේන්තු ගත දිවා හා රාත්‍රී කාලේ ශිෂ්‍ය ජනගහනය පහත පරිදි වේ.

ශිෂ්‍ය කාණ්ඩය	**දිනකට රාත්‍රී කාලයේ ශිෂ්‍ය සංඛ්‍යාව**	**දිනකට දිවා කාලයේ ශිෂ්‍ය සංඛ්‍යාව**
පාසල් ශිෂ්‍යයන් (පෙර පාසලේ සිට අ.පො.ස(උ/පෙ)දක්වා)	295,300	438,100
විශ්ව විද්‍යාල ශිෂ්‍යයන්	24,000	72,900
එකතුව	**319,300**	**511,000**

වගුව 06 : *කොළඹ වාණිජ නගරයේ ඇස්තමේන්තුගත ශිෂ්‍ය ජනගහනය – 2035*
මූලාශ්‍රය: *කොම්ට්‍රාන්ස් නාගරික ප්‍රවාහන සැලසුම 2014*

ඉහත දත්ත වලට අනුව, 2035 වසරේදී 511,000 ක සිසුන් ප්‍රමාණයක් කොළඹ වාණිජ නගරය තුළ අධ්‍යයන කටයුතු වල නිරත වනු ලබන අතර, ඉන් සිසුන් 190,000 ක් දිනපතා පැමිණෙන මගීන් වේ.

උසස් අධ්‍යාපන ආයතන සලකා බලන විට කොළඹ විශ්ව විද්‍යාලය, කොතලාවල ආරක්ෂක විශ්ව විද්‍යාලය යන ප්‍රධාන රාජ්‍ය විශ්ව විද්‍යාල දෙකක් සහ කාර්මික විද්‍යාල, පර්යේෂණ ආයතන, අනෙකුත් රාජ්‍ය විශ්ව විද්‍යාලයන්හි පශ්චාත් උපාධි ආයතන වැනි අනෙකුත් රාජ්‍ය උසස් අධ්‍යාපන ආයතන යනාදිය ඇත. මීට අමතරව, විශාල ශිෂ්‍ය ජනගහනයක් නගරයට ආකර්ෂණය කරන ජාත්‍යන්තරව පිළිගත් පෞද්ගලික විශ්ව විද්‍යාල සහ අධ්‍යාපන ආයතන ගණනාවක් ඇත.

රූප සටහන 52 : *කොළඹ විශ්ව විද්‍යාලය*
මූලාශ්‍රය : *cmb.ac.lk*

සෞඛ්‍ය සේවා

රූප සටහන 53 : *ජාතික රෝහල*
මූලාශ්‍රය : *visitsrilanka.com*

ජාතික රෝහල, ජාතික හා ප්‍රාදේශීය වශයෙන් සේවය කරන රාජ්‍ය රෝහල් 05 ක් සහ පෞද්ගලික රෝහල් 20 ක් පමණ පවතින බැවින් කොළඹ, රටෙහි සෞඛ්‍ය ක්ෂේත්‍රයේ ප්‍රධාන භූමිකාවක් ඉටු කරයි. ශ්‍රී ලංකා ජාතික රෝහල මරදාන චතුරශ්‍රයේ පිහිටා ඇති අතර එය රටෙහි බොහෝ සෞඛ්‍ය ගැටලු සඳහා ප්‍රධාන යොමු කිරීමක් ලෙස ක්‍රියා කරයි. මීට අමතරව, ළමුන් සඳහා ලේඩි රිජ්වේ රෝහල සහ කාන්තාවන් සඳහා කාසල් වීදියේ රෝහල වැනි ජාතික රෝහල් දෙකක් ඇත.

කොළඹ දකුණු කොළඹ ශික්ෂණ රෝහල කළුබෝවිල පිහිටා ඇති අතර කොළඹ වාණිජ නගරය තුළ පිහිටා ඇති රජයේ ප්‍රමුඛ රෝහල්වලින් එකක් වන එය එහි දකුණු කොටසෙහි විශාල ජනගහනයකට සේවය කරයි. කොළඹ දකුණු ආසියා කලාපයේ හොඳම සෞඛ්‍ය සේවා ගමනාන්තයක් ලෙස සලකනු ලබන අතර විශේෂයෙන් පෞද්ගලික අංශයේ සම්මත සෞඛ්‍ය ආයතන ලෙස නවලෝක රෝහල් පීඑල්සී, ආසිරි සෙන්ට්‍රල් රෝහල, ලංකා රෝහල්, ඩර්ඩන්ස් රෝහල සහ හේමාස් රෝහල යනාදීයෙහි සෞඛ්‍ය සේවා ලබා ගැනීම සඳහා ඉන්දියාව, මාලදිවයින සහ වෙනත් දකුණු ආසියාතික රටවල ජනතාව පැමිණේ.

පරිපාලන සේවා

අමාත්‍යයාංශ, දෙපාර්තමේන්තු, රාජ්‍යය මණ්ඩල, අධිකාරි සහ ආයතන යනාදී ජාතික හා ප්‍රාදේශීය වශයෙන් සපයන පරිපාලන සේවාවන් ශ්‍රී ජයවර්ධනපුර කෝට්ටේ පරිපාලන අගනුවරට ගෙන යාමට ප්‍රතිපත්තිමය තීරණයක් ගෙන ඇතත් සැලකිය යුතු පරිපාලන ආයතන ගණනක් තවමත් කොළඹ, වාණිජ නගර සීමාව තුළ පිහිටා ඇත. කෙසේ වෙතත්, කොළඹ වාණිජ නගරයේ රාජ්‍යය ආයතන 214ක් කෝට්ටේ පරිපාලන අගනගර ප්‍රදේශයට යැවීමට යෝජනා කර ඇත.

රාජ්‍යය පරිපාලන ආයතන වලට අමතරව තානාපති කාර්යාල, ජාත්‍යයන්තර සහ රාජ්‍යය නොවන ආයතනවල මූලස්ථාන නිවාස ගණනාවක් ද කොළඹ පිහිටි තිබේ. එසේම, දිනපතා සේවයේ යෙදෙන සේවකයින් සහ රටෙහි සෙසු ප්‍රදේශ වලින් කලාතුරකින් සේවා ලබා ගැනිමට පැමිණෙන්නන් සැලකිය යුතු ප්‍රමාණයක් ආකර්ෂණය කරන ජාතික සංවිධානවල සහ පෞද්ගලික අංශයේ මූල්‍යය ආයතනවල මූලස්ථානය ද එය වේ.

සිල්ලර හා වාණිජ කටයුතු

රූප සටහන 54 : *ලිබර්ටි ප්ලාසාහි වෙළඳ සැලක්*
මූලාශ්‍රය : *msnarchitects.lk*

රූප සටහන 55 : *මැජෙස්ටික් සිටි වෙළඳ සංකීර්ණය*
මූලාශ්‍රය : *visitsrilanka.com*

කොළඹ නගරයේ සිල්ලර වෙළඳ ආයතන ප්‍රධාන වශයෙන් ඉහළ පාරවල් ඔස්සේ පිහිටා ඇති අතර, පිටකොටුව, දෙමටගොඩ වැනි සාම්ප්‍රදායික සිල්ලර වෙළඳසැල් ප්‍රදේශ හෝ කොල්ලුපිටියේ, බම්බලපිටිය සහ වැල්ලවත්ත වැනි ඉහළ සිල්ලර වෙළඳසැල් ප්‍රදේශ පිහිටා ඇත. ඉහළ මට්ටමේ වෙළඳපොළ සහ නම්දරන වෙළඳසැල් ගමනාන්ත බොහෝමයක් ගාලු පාර සහ ඩුප්ලිකේෂන් පාර ඔස්සේ නගර මධ්‍යයෙන් දකුණට දෙසට දක්නට ලැබේ. කෙසේ වෙතත්, මැජස්ටික් සිටි, ලිබර්ටි ප්ලාසා, ක්‍රෙස්කැට් බුලවර්ඩ්, ආර්කේඩ් නිදහස් චතුරස්‍රය සහ මෑතකදී පිහිටුවා ඇති කොළඹ නගර මධ්‍යයස්ථාන සහ ඉදිරියේදී එන එවැනි වෙළඳ සැල් වැනි කොළඹ නගරයේ විශාල සාප්පු සංකීර්ණ වෙළඳසැල් දේශීයයන්ට හා සංචාරකයින් සැලකිය යුතු මට්ටමේ ඉහළ සිල්ලර වෙළඳපොළක් සපයයි.

3. දිවයිනේ ප්‍රධානතම විනෝදජනක හා විනෝදාත්මක සංචාරක ගමනාන්තය ලෙස කොළඹ

ප්‍රසිද්ධ විවෘත විනෝදාත්මක ස්ථාන සහ විනෝදාස්වාද ස්ථාන ඕනෑම නගරයක විශේෂ අංගයන් වන අතර කාර්යබහුල සහ අධික බාධක සහිත නගර ජීවිතයේ සැහැල්ලු කරවන ස්ථාන ලෙස ක්‍රියා කරයි.සාමාන්‍යයෙන් විශාල ජනගහනයක් එක්රැස් වීම හේතුවෙන් විශාල නගරවලට වැඩි විනෝදාස්වාද සහ විනෝදාත්මක විකල්ප තිබේ.

බොහෝ විට, නගර ප්‍රජාව සඳහා පමණක් නොව, ප්‍රාදේශීය සහ ජාතික ජනගහනයද ඇතුලුව විශාල ප්‍රමාණයක් ලෙස සලකා මෙම විනෝදාස්වාදය සහ විනෝදාස්වාද ජනක ස්ථාන නිර්මාණය කර ඇත. දිවයිනෙහි සෑම ප්‍රදේශයකින්ම දෛනිකව හා කලින්කලට නගරයට පැමිණෙන ජනගහනය ආකර්ශනය කර ගැනෙන එබඳු විචිත්‍රවත් විනෝදයන් සහ විනෝදාස්වාද ගමනාන්ත බොහොමයක් කොළඹ පිහිටා ඇත.

ප්‍රධාන පොදු විවෘත ස්ථාන

ආරම්භයේදී **ගාලු මුවදොර පිටිය** ලන්දේසීන් විසින් පෘතුග්‍රීසීන්ට එරෙහිව ඔවුන්ගේ මූලෝපායික කාලතුවක්කු සවි කිරීමේ මාර්ගයක් ලෙස යොදා ගන්නා ලද අතරම තුරග තරග සඳහාද ගොල්ෆ් පිට්ටනියක් මෙන්ම ක්‍රිකට්, පෝලෝ, පාපන්දු, ටෙනිස් සහ රග්බි යනාදී අනෙකුත් ක්‍රීඩා සඳහා භාවිත කරන ලදී. ඓතිහාසික දත්ත අනුව, ගාලුමුවදොර පිටිය අදට වඩා විශාල ප්‍රදේශයක් පුරා ව්‍යාප්ත වී තිබිණ. උතුරින් බේරේ වැව, කොළඹ කොටු පවුර හා නගර සුසාන භූමියටද, දකුණින් ගාලු මුවදොර හෝටලයටද එය මායිම්ව තිබුණි.

වර්තමානයේ එය වෙරළ දිශාවට මීටර් 500 ක් දිගට පැතිරෙන අක්කර 12 ක් පමණ වන මුහුද දෙසට වූ උද්‍යානයක් වේ. කොළඹ වෙළඳ නගරය තුළ ඉන්දියන් සාගරයේ හාත්පස පෙනෙන දර්ශනයක් සපයන නගරයේ විශාලතම විවෘත අවකාශය මෙයයි. ගාලු මුවදොර යනු සියලු වර්ගවල ජනයාගේ ජනප්‍රිය විනෝද ගමනාන්තයක් බැවින් එය නගරයේ විශාලතම පොදු විවෘත අන්තර් ක්‍රියාකාරී අවකාශය ලෙස හඳුනාගත හැකිය.

එය නගරවාසීන්ගේ පමණක් නොව දේශීය හා විදේශීය සංචාරකයින්ගේ ජනප්‍රිය විනෝද ගමනාන්තයකි. ක්‍රීඩා කරන ළමුන්, දගකාර යෞවනයන්, ආදරවන්තයින්, එක්සත් පවුල්, විනෝදජනක වැඩිහිටියන්, වෙළෙන්දන්, යාචකයින්, ස්ථාන නරඹන්න සංචාරකයන්, දුරස්ථ ප්‍රදේශවල සිට එක්දින චාරිකාවන් සදහා කොළඹ සංචාරය කරන දේශීය සංචාරකයින් විශාල ප්‍රමාණයක් යනාදී දෛනිකව හා කලාතුරකින් භාවිතා කරන්නන්ට ආවේණික දෛනික විවිධ ක්‍රියාකාරිත්වයන්ගෙන් ගාලු මුවදොර පිටිය සමන්විත වේ. මීට අමතරව, ජාතික මට්ටමේ කටුයතු සහ උත්සව, නිදහස් උත්සව දින සැමරුම්, සරුංගල් සැණකෙළි, ආගමික කටුයතු, සැණකෙළි, දැවැන්ත ප්‍රසංග සහ අලුත් අවුරුදු උත්සව ආදිය පැවැත්වීම සඳහා ගාලු මුවදොර පිටිය යොදා ගැනේ.

රූප සටහන 56 : ගාලු මුවදොර
මූලාශ්‍රය : *www.alanhowden.com*

බ්‍රිතාන්‍යය අවධියේ ඉදිකරන ලද **විහාරමහාදේවි උද්‍යානය,** 1921 දී සර් පැට්රික් ගෙඩිස් විසින් උද්‍යාන නගර සංකල්පය යොදා ගැනීමේදී කොළඹ මධ්‍ය ලෙස සැලකා ඇත. මෙම උද්‍යානය කලින් වික්ටෝරියා උද්‍යානය ලෙස හැඳින්වූ අතර දෙවන ලෝක යුධ සමයේදී බ්‍රිතාන්‍යය හමුදාව විසින් එය අත්පත් කර ගෙන ඇත. කෙසේ වෙතත්, 1951 දී එය මහජනතාව වෙත විවෘත කර ඇත. කොළඹ නගරයේ පැරණිතම සහ විශාලතම උද්‍යානය වන විහාරමහාදේවි උද්‍යානය නගරය තුළ කුඩා කැළයක අත්දැකීම් ලබා දෙයි. විහාරමහාදේවි උද්‍යානය විශාල ගස් වලින් සෙවණ වූ විශාල වතු, ඇවිදීන හා පාපැදි ධාවන පථ, ළමා ක්‍රීඩාංගනය, එළිමහන් රඟහල, ක්‍රඩාංගනය සහ කුඩා පොකුණු සහ කුඩා විල් වලින් සමන්විත වන අතර එය එළිමහන් ප්‍රදර්ශන, ප්‍රසංග, ප්‍රසිද්ධ රැස්වීම්, සැණකෙළි, කඳවුරු සහ අනෙකුත් පොදු කටුයතු සඳහා සත්කාරකත්වය දරයි.

රූප සටහන 57 : *විහාරමහාදේවි උද්‍යානය*
මූලාශ්‍රය : *tripazing.com / Wikipedia / yamu.lk*

ජාත්‍යන්තර සහ ජාතික ක්‍රීඩාංගන

රූප සටහන 58 : සුගතදාස ක්‍රීඩාන්ගනය
මූලාශ්‍රය : *Devaka Seneviratne Photography*

ක්‍රිකට් ක්‍රීඩා, තරඟාවලි සහ මලල ක්‍රීඩා තරඟ වැනි ජාත්‍යන්තර සහ ජාතික මට්ටමේ ක්‍රීඩා ඉසව් සඳහා සත්කාරකත්වය සපයන ක්‍රීඩාංගන, ක්‍රීඩා පිට්ටනි සහ ක්‍රීඩා සංකීර්ණ ගණනාවක් කොළඹ ඇත. සුගතදාස ක්‍රීඩාංගනය යනු මිනිසුන් 25,000 ක් පමණ ධාරිතාවක් සහිත එවන් ජාත්‍යයන්තර මට්ටමේ බහුකාර්ය ක්‍රීඩාංගනයක් වේ.

රූප සටහන 59 : ආර්. ප්‍රේමදාස ජාත්‍යන්තර ක්‍රිකට් ක්‍රීඩාංගනය
මූලාශ්‍රය : *Indi Smarajiva, justgola.com*

එක්දින තරග 100 කට වැඩි ගණනක් සත්කාරකත්වය දරනු ලබන ක්‍රිකට් තරඟ සඳහා ජනප්‍රිය වී ඇති ආර්. ප්‍රේමදාස ජාත්‍යයන්තර ක්‍රිකට් ක්‍රීඩාංගනය මාලිගාවත්ත ප්‍රදේශයේ පිහිටා ඇත. ප්‍රේක්ෂක ධාරිතාව 35,000 ක ශ්‍රී ලංකාවේ විශාලතම ක්‍රීඩාංගනය එය වේ. කීර්තිමත් තරග ගණනාවක සත්කාරකත්වය දරනු ලැබූ එම ක්‍රීඩාංගනය සාමාන්‍යයෙන් ශ්‍රී ලංකා ක්‍රිකට් ගෘහය ලෙස හැඳින්වේ. කොළඹ වාණිජ නගරය තුළ මෙම ජාත්‍යයන්තර ක්‍රීඩාංගණවල පැවැත්ම නිසා විශේෂයෙන්ම ක්‍රිකට් තරග සහ අනෙකුත් ක්‍රීඩා කාල තුළ නගරයට විශාල ජනකායක් එය ආකර්ෂණය කරයි.

ජාත්‍යන්තර සම්මන්ත්‍රණ ශාලා

රූප සටහන 60: *බණ්ඩාරනායක අනුස්මරණ ජාත්‍යන්තර සමමන්ත්‍රණ ශාලාව*
මූලාශ්‍රය : *tripnino.com*

1973 දී ස්ථාපනය කරන ලද බණ්ඩාරනායක අනුස්මරණ ජාත්‍යයන්තර සම්මන්ත්‍රණ ශාලාව ශ්‍රී ලංකාවේ සිදුවීම් බොහොමයක් සඳහා නිල ස්ථානයක් විය. දේශීය හා විදේශීය වශයෙන් සිදුවීම් රාශියකට පහසුකම් සැලසීම සඳහා වූ එය පළමු වර්ගයේ සම්මන්ත්‍රණ සහ ප්‍රසංග ශාලාවක් හා උත්සව ශාලා කාමර වලින් යුක්ත වේ. වසර ගණනාවක් පුරා නවීන පහසුකම් වැඩි දියුණු කිරීම සඳහා නව අංගයන් ඇතුළත් කරන අතර සුඛෝපභෝගී උත්සව සත්කාරකත්වය දැක්වීම සඳහා අමුත්තන්ට පහසුකම් සැලසීම සිදු කෙරේ.බණ්ඩාරණායක අනුස්මරණ ජාත්‍යන්තර සම්මන්ත්‍රණ ශාලාව යනු ජාත්‍යන්තර පොත් ප්‍රදර්ශනය, ප්‍රදර්ශන, සම්මන්ත්‍රණ, උපාධි ප්‍රදාන උත්සව, රැස්වීම්, සංස්කෘතික උත්සව, මංගල උත්සව, ප්‍රසංග හෝ වෙළඳ සල්පිල්වලට සහභාගී වීම සඳහා ශ්‍රී ලාංකිකයින්ගෙන් වැඩි දෙනෙකු අවම වශයෙන් එක් වරක් හෝ පැමිණ ඇති ඉහළම ආකර්ශනීයකින් යුතුව ක්‍රියාකරන ස්ථානයක් ලෙස සැලකේ. 2016 වර්ෂය තුළ බණ්ඩාරනායක අනුස්මරණ සම්මන්ත්රණ ශාලාවේ වාර්ෂික ආදායම රුපියල් මිලියන 550 කි.

බණ්ඩාරණායක අනුස්මරණ ජාත්‍යයන්තර සම්මන්ත්‍රණ ශාලාවට අමතරව, පෞද්ගලික සහ රාජ්‍යය අංශයේ ආයතන රාශියක් විසින් පවත්වාගෙන යනු ලබන ජාත්‍යයන්තර මට්ටමේ සම්මන්ත්‍රණ ශාලා ගණනාවක් කොළඹ වාණිජ නගරය තුල පිහිටා ඇත.

රගහල් සහ සිනමා ශාලා

රූප සටහන 61 : නෙලුම් පොකුණ
මූලාශ්‍රය : *nelumpokuna.com*

වේදිකා නාට්‍යය විශාල ප්‍රමාණයක්, ගෘහස්ථ ප්‍රසංග, චිත්‍රපටි, චිත්‍ර ප්‍රදර්ශන යනාදිය පවත්වනු ලබන ජනප්‍රිය සිනමා හා රගහල් රැසකින් කොළඹ සමන්විත වේ. නෙළුම් පොකුණ මහින්ද රාජපක්ෂ රගහල, ලයනල් වෙන්ට් කලා මධ්‍යස්ථානය, එල්ෆින්ස්ටන්, ටවර් හෝල් සහ ජෝන් ද සිල්වා අනුස්මරණ ශාලාව වැනි රගහල් වල විශේෂත්වය වන්නේ මෙම ස්ථානවල විවිධාකාර වූ විනෝදාස්වාද වැඩසටහන් අත්විඳීම සඳහා දේශීය හා දුර බැහැර ප්‍රදේශ වලින් පැමිණෙන ඔවුන්ගේම අනුගාමිකයන් සිටීමයි.

රූප සටහන 62 : ලයනල් වෙන්ට් කලා මධ්‍යස්ථානය
මූලාශ්‍රය : *wikipedia.org*

කෙසේ වෙතත්, සිනමා රංගශාලා කිපයක් සෑමතැනකම පවතින නමුත් කොළඹ පිහිටි සිනමා ශාලා ඉහළ ප්‍රමිතීන් සහිත ආකර්ෂණීය සිනමා අත්දැකීම් වලින් යුතු වීම නිසා කොළඹ වාණිජ නගරයෙන් පිටත බොහෝ පුද්ගලයින් තවමත් ආකර්ෂණය වේ.

අධ්‍යාපනික ප්‍රදර්ශන මධ්‍යස්ථාන

ශ්‍රී ලාංකිකයන්ගෙන් වැඩි පිරිසක් තම ජීවිත කාලය තුළදී එක් වරක් හෝ සංචාරය කර ඇති අධ්‍යාපනික ප්‍රදර්ශන ස්ථාන ගණනාවක් කොළඹ සත්කාරකත්වය දරයි. කොළඹ ජාතික කෞතුකාගාරය, ශ්‍රී ලංකා ග්‍රහලෝකාගාරය සහ දෙහිවල සත්වෝද්‍යානය එවැනි ප්‍රධාන ආකර්ෂණීය මධ්‍යස්ථාන කිහිපයක් වේ.

රූප සටහන 63 : *කොළඹ ජාතික කෞතුකාගාරය*
මූලාශ්‍රය : *lanka.com*

කොළඹ ජාතික කෞතුකාගාරය 1877 දී පිහිටුවන ලද අතර එය ශ්‍රී ලංකාවේ විශාලතම කෞතුකාගාරය වේ.උඩරට රාජාණ්ඩුවේ සිංහාසනය හා ඔටුන්නය ඇතුළු රටෙහි විකාශනය හෙළිදරව් කරන වෙනත් බොහෝ ප්‍රදර්ශන භාණ්ඩද ඇතුළු රටට ඉතා වැදගත්කමකින් යුත් රාජ භාණ්ඩ වැනි එකතුවකින් එය සමන්විත වේ.

රූප සටහන 64 : *ශ්‍රී ලංකා ග්‍රහලෝකාගාරය*
මූලාශ්‍රය : *wikipedia.org*

02 පරිච්ඡේදය
සැලසුම් සන්දර්භය

වර්තමාන කොළඹ

රාජ්‍ය අගනගරය ලෙස කොළඹ

ජනහගන ප්‍රවාහය

වර්ෂ 1965 දී ශ්‍රී ලංකා රාජ්‍ය ඉංජිනේරු සංස්ථාව විසින් එම වසරේම කොළඹ පැවති ලංකා කාර්මික ප්‍රදර්ශනය සඳහා විශේෂිත අංගයක් ලෙස පිහිටුවන ලද ශ්‍රී ලංකා ග්‍රහලෝකාගාරය තවමත් රටෙහි ප්‍රථම හා එකම ග්‍රහලෝකාගාරය වේ. එහි අද්විතීය පැවැත්ම නිසා එය ශ්‍රී ලංකාවේ පාසල් චාරිකා බොහොමයක අනිවාර්ය ගමනාන්තයක් ලෙස සලකනු ලැබේ. ඒ අනුව සෑම දවසකම දිවයින පුරා පාසැල් දරුවන් බොහෝ දෙනෙකු එය නරඹමින් සිටී.

රූප සටහන 65 : *දෙහිවල සත්ත්ව උද්‍යානය*
මූලාශ්‍රය : *wikipedia.org*

ප්‍රකට සත්ව පුහුණුකරුවෙකු වන කාල් හේගන්බෙක්ගේ සහෝදරයකු වන ජෝන් හේගන්බෙක් විසින් පුද්ගලික සමාගමක් ලෙස දෙහිවල ජාතික සත්වෝද්‍යායානය ආරම්භ කර ඇත. කෙසේ වෙතත්, 1963 දී සමාගම බංකොලොත් වීම නිසා, ඒ වකවානුවේ දී රජය විසින් සත්වෝද්‍යානය මිලදී ගන්නා ලදි. අධ්‍යායාපනික ප්‍රදර්ශනයක් ලෙස එහි කාර්යභාරයට අමතරව, දෙහිවල සත්වෝද්‍යායානය නගර ජීවිතයේ වෙහෙසකාරීත්වය තුළ පරිසර හිතකාමී පරිසරයක් ලෙස ක්‍රියා කරයි. දෙහිවල සත්වෝද්‍යායානය සෑම දිනකම මිනිසුන්ගෙන් පිරී ඇත. කෙසේ වෙතත්, පෙර පාසල් දරුවන්ගේ හා ප්‍රාථමික පාසල් දරුවන්ගේ නිවාඩු සංචාර හේතුවෙන් පාසැල් නිවාඩු කාලවලදී එය සම්පූර්ණයෙන්ම පිරී ඇත. 2016 වන විට එහි වාර්ෂික ආදායම රුපියල් මිලියන 160 ක් වන අතර ඉන් තුනෙන් එකක් විදේශ ආදායම් වලින් සමන්විත වේ.

තෙවන පරිච්ඡේදය
සැලසුමෙහි අවශ්‍යතාවය

03 පරිච්ඡේදය
සැලසුමෙහි අවශ්‍යතාවය

සැලසුමක අවශ්‍යතාවය හඳුනාගැනීම

3.1. සැලසුමක අවශ්‍යතාවය හඳුනාගැනීම

උපායමාර්ගික සැලසුම් ක්‍රියාවලියේ මුල්ම උපායමාර්ගික විමසුම වන ‘ අප දැනට සිටින්නේ කවර ස්ථානයකද?’ හෝ වෙනත් අයුරකින් පැවසුවහොත් ‘සැලසුම් ප්‍රදේශයේ වර්තමාන තත්වය කෙසේද?’ යන්න විමසීම මගින් සැලසුමක සැබෑ අවශ්‍යතාවය සඳහා පිළිතුරු සපයා ගැනීමට අපේක්ෂා කරන ලදී. සැලසුම යොමුවිය යුතු දිශාව සහ අනාගතයේදී නගරයේ සංවර්ධනය යොමුකළ යුතු දිශානතිය හඳුනා ගැනීම සඳහා සැලසුමක සැබෑ අවශ්‍යතාවය හඳුනා ගැනීම හෝ සැලසුමක් සෑදිය යුතු හේතු හඳුනා ගැනීම අවැසි වේ.

සැලසුම් කිරීමේ අවශ්‍යතාව හඳුනා ගැනීම මුලික වශයෙන් නගරය සමග සම්බන්ධ වන විවිධ පාර්ශවකරුවන් විසින් හඳුනාගත් සැලසුම් ප්‍රදේශය තුල පවත්නා විවිධ ගැටළු හඳුනා ගැනීම තුලින් ආරම්භ කරන ලදී. මේ යටතේ ප්‍රධාන පාර්ශවකරුවන් වන සේවා සපයන ආයතන සහ භාවිතා කරන්නන් (පුරවැසියන් සහ මගීන් ඇතුළු සාමාන්‍ය ජනතාව) ගෙන් නගරයේ දැනට පවතින ගැටළු පිළිබඳව අදහස් විමසන ලදී. මෙහිදී එක් එක් පාර්ශවකරුවන් විසින් නගරය දෙස විවිධ පැතිකඩ වලින් විමසා බලන බැවින් මෙම ක්‍රියාවලිය තුල නගරය තුල පවතින සහ පුළුල් පරාසයක් ආවරණය වන විවිධ ගැටළු රාශියක් හඳුනා ගත හැකි විය. මීළඟ අදියර ලෙස මෙලෙස හඳුනාගත් ගැටළු පිළිබඳ මුල සාධක හඳුනා ගැනීමේ ගැඹුරු විශ්ලේෂණයක් සිදු කරන ලද අතර එමගින් කොළඹ වාණිජ නගර ප්‍රදේශය තුල පවතින ගැටළු නිවැරදි ලෙස අර්ථ දැක්වීමට හැකිවිය.

නිරීක්ෂණයන් සහ පාර්ශ්වකරුවන්ගේ අදහස් විමසීම මගින් මුලික වශයෙන් හඳුනාගත් බොහෝ ගැටලු සඳහා මුල සාධක වන පහත දැක්වෙන ප්‍රධාන ගැටළු හතර ඒවා පවතින සන්දර්භය, ඒවායෙහි බලපෑමෙහි විශාලත්වය සහ සාපේක්ෂ වැදගත්කම යන කරුණු අනුසාරයෙන් මෙම පරිච්ඡේදය තුල සාකච්ඡා කෙරේ..

1. වෙනස්වන සංවර්ධන ප්‍රවණතා හේතුවෙන් ඇතිවන ගැටලු

    a. පවතින යටිතල පහසුකම් පිළිබඳ නොසලකමින් කොළඹ වාණිජ නගර සීමාව තුල ස්වයංසිද්ධ ලෙස සිදුවන අධි ඝනත්වයකින් යුතු සංවර්ධනය.

    b. පවත්නා වර්තමාන සංවර්ධන ප්‍රවණතා මගින් ඉඩම් පරිහරණ කලාප මත පදනම්ව පිළියෙළ කරන ලද පවතින සැලසුම් සහ ගොඩනැගිලි රෙගුලාසි අභියෝගයට ලක් කිරීම

2. අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස වල විසිරීම නිසා උද්ගතවන සාමාජීය, පාරිසරික සහ ආර්ථික ගැටළු

3. තදාසන්න වේලාවන්හි දී වලදී ප්‍රධාන මාර්ග වල පවතින රථවාහන තදබදය නිසා මහජනතාවට සිදුවන අපහසුතා සහ ආර්ථිකමය අලාභය

4. පාරිසරික ගැටළු, මහජන ආරක්ෂාව පිළිබඳ ගැටළු සහ පොදු පහසුකම් අවම වීම ආදිය නිසා කොළඹ වාණිජ නගර සීමාව තුල සේවා ලබා ගන්නට පැමිණෙන්නන් හට සිදුවන අපහසුතා.

a. *පාරිසරික ගැටළු නිසා සේවා ලබා ගන්නට පැමිණෙන්නන් හට සිදුවන අපහසුතා.*

- *i.* *නාගරික ගංවතුර / හදිසි ගංවතුර තත්වයන් හේතුවෙන් ඇතිවන අපහසුතා*
- *ii.* *අපවිත්‍ර වූ ජලාශ ප්‍රදේශ නිසා ඇතිවන අපහසුතා*
- *iii.* *තාප කේන්ද්‍රික බලපෑම නිසා ඇතිවන අපහසුතා*

b. *මහජන ආරක්ෂාව නොමැති වීම නිසා ඇතිවන අපහසුතා*

- *i.* *අපරාධ හේතුවෙන් ඇතිවන මහජන ආරක්ෂාව පිලිබඳ ගැටළු*
- *ii.* *මාර්ග අනතුරු හේතුවෙන් ඇතිවන මහජන ආරක්ෂාව පිලිබඳ ගැටළු*

c. *පොදු පහසුකම් අවම වීම නිසා ඇතිවන අපහසුතා*

3.2. වෙනස්වන සංවර්ධන ප්‍රවණතා නිසා ඇතිවන ගැටළු

3.2.1. පවතින යටිතල පහසුකම් පිලිබඳ නොසලකමින් කොළඹ වාණිජ නගර සීමාව තුල ස්වයංසිද්ධ ලෙස සිදුවන අධි ඝනත්වයකින් යුතු සංවර්ධනය.

සන්දර්භය

සිරස් සංවර්ධනයක් ලෙස සාමාන්‍යයෙන් නිරූපණය වන ඉහළ ඝනත්වයකින් යුතු සංවර්ධනය මගින් නාගරික ඉඩකඩ සඳහා වන වැඩි ඉල්ලුම පිළිබිඹු වන බැවින් එය නගර සංවර්ධනයේ ධනාත්මක දර්ශකයක් ලෙස සැලකේ. තවද සිරස් සංවර්ධනය මගින් පාරිසරික වශයෙන් සංවේදී ඉඩම් සංරක්ෂණය කිරීම හා වැඩි වශයෙන් විවෘත අවකාශ සැපයීමට හැකිවීම නිසා අවිධිමත් උප නාගරීකරණය පාලනය කිරීමටද එය වක්‍රාකාර ලෙස දායක වේ. තවද, තිරස් සංවර්ධනය මගින් යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනයට කෙරෙහි සිදුකරන ආයෝජනයන් වඩාත් කාර්යක්ෂම හා ඵලදායී බවට පත් කරයි.

කෙසේ වුවද, අධි ඝනත්ව සංවර්ධනය නල ජල පහසුකම්, බාධා රහිත විදුලි සැපයුම්, විවෘත සහ අපජල කානු පද්ධතීන්, මධ්‍යගත ඝන අපද්‍රව්‍ය කළමනාකරණ පහසුකම්, විනෝද පහසුකම් සහ විවෘත අවකාශයන් සහ ප්‍රවේශ මාර්ග වැනි අවශ්‍ය පාරිසරික සේවාවන් මගින් පහසුකම් සැපයිය යුතු වේ. ඒ අතරම, අධි ඝනත්ව සංවර්ධනය නගරයේ සනීපාරක්ෂක පහසුකම්, මහජන සෞඛ්‍ය සහ ආරක්ෂාව තහවුරු වන පරිද්දෙන් නියාමනය කල යුතුය. එවැනි යටිතල පහසුකම් ප්‍රමාණවත් පරිදි සපයා නොමැති අවස්ථාවන්හිදී සහ ක්‍රියාත්මක නියාමන ක්‍රමවේදයන්ගේ අඩුපාඩුකම් ඇති අවස්ථාවන්හිදී, ජීවත් වීමට නොසුදුසු පරිසර තත්වයන් උදාවිය හැක.

3.2.1.1. කොළඹ ආශ්‍රිත සිරස් සංවර්ධනයේ ආරම්භය

කොළඹ නගරය ආශ්‍රිතව සිරස් සංවර්ධනයේ මූලාරම්භය සිදුවූයේ 1950 දශකයේ අග භාගයේ රාජ්‍ය අංශයේ ආයෝජනයන් තුලින් සිදුකරන ලද මධ්‍යම උස සහිත ගොඩනැගිලි ඉදිකිරීම සමගිනි. 1977 දී විවෘත ආර්ථික ප්‍රතිපත්ති හඳුන්වාදීමත් සමග රජය විසින් පෞද්ගලික අංශයේ ආයෝජන දිරි ගැන්වීමට අරමුණු කරන ලදී, ඒ අනුව නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය විසින් අවශ්‍ය සැලසුම්කරණය සහ රෙගුලාසි පිළියෙළ කරන ලද අතරම නාගරික පුනර්ජීවන ව්‍යාපෘති මගින් පෞද්ගලික අංශයේ ආයෝජනය සඳහා නාගරික ඉඩම් නිදහස් කිරීම සිදු කරන ලදී. එවිලන් චතුරශ්‍ර සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය යනු නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය විසින් ක්‍රියාත්මක කරන ලද එවන් පුනර්ජීවන ව්‍යාපෘතියක් වන අතර එමගින් කොළඹ මධ්‍යම ව්‍යාපාරික දිස්ත්‍රික්කයේ ක්ෂිතිජ සිමාවන් වෙනස් කිරීමට සමත් විය.

3.2.1.2. සහාධිපත්‍ය සහ සිරස් නිවාස

සහාධිපත්‍ය යන නිර්වචනය තුලම එහි පවතින තනිපුද්ගල භාවය සහ පොදුත්වය පිලිබඳ ලක්ෂණ අන්තර්ගතවේ. මෙහිදී සහාධිපත්‍ය ඒකකයක හිමිකරු හට සින්නක්කර අයිතියක් හිමි වුවද ඔහු විසින් එම ගොඩනැගිල්ලේ වාහන නැවතුම්පොළ, භූ දර්ශන ප්‍රදේශ සහ පොදු සංසරණ අවකාශයන් අනෙකුත් ගොඩනැගිල්ලේ හිමකරුවන් සමග පොදුවේ හිමිකාරත්වයක් දැරිය යුතුවේ.(සහාධිපත්‍ය සංකල්ප අවබෝධ කර ගැනීම, අජිත එදිරිමාන්න)

1977 සිට, රාජ්‍ය අංශයේ ආයෝජනයන් වලින් ඉදිකරන ලද මධ්‍යම සහ අධි ගොඩනැගිලිවලින් බහුතරය කොළඹ නගරයේ අඩු හා මධ්‍යම ආදායම් ජනතාව සඳහා ඉදි කරන ලද නිවාස ව්‍යාපෘති වන අතර බොහොමයක් ලාභ ලැබිය හැකි වාණිජමය සහ නේවාසික භාවිතයන් සඳහා වෙන්වූ මහල් ගොඩනැගිලි බොහොමයක් පෞද්ගලික අංශය විසින් සිදු කරන ලදී.

කොළඹ නගරය තුල සිදු කරන ලද සහාධිපත්‍ය දේපල සංවර්ධනය ප්‍රවර්ධනය සහ නියාමනය කරන ලද ප්‍රධාන අණපනත් ලෙස 1973 අංක 11 දරන බද්ධ නිවාස හිමිකම් නීතිය, එහි පසුකාලීන සංශෝධනයන් සහ 1973 අංක 10 දරන සහ 2003 අංක 24 දරන පනතින් සංශෝධනය වූ පොදු පහසුකම් මණ්ඩල නීතිය හෝ පොදුවේ හැඳින්වෙන සහාධිපත්‍ය කළමනාකරණ අධිකාරිය පනත හඳුනා ගත හැකි වේ. 2003 වර්ෂයේදී ස්ථාපනය කරන ලද සහාධිපත්‍ය කළමනාකරණ අධිකාරිය ශ්‍රී ලංකාව තුළ සහාධිපත්‍ය සංවර්ධන කටයුතු සඳහා අනුමැතිය ලබා දීමට නෛතිකව බැඳී සිටින ආයතනයයි. ලිබර්ටි ප්ලාසා, යුනිටි ප්ලාසා ලකී ප්ලාසා සංවර්ධනයන් 1980 දශකයේ ඉදිකරන ලද වාණිජමය මහල් ගොඩනැගිලි කීපයක් වන අතර, 1990 දශකයේදී ඉදිකරන ලද 'කිංග්ස් කෝර්ට්' හා 'ක්වීන්ස් කෝර්ට්' පෞද්ගලික අංශය මගින් ඉදිකරන ලද ප්‍රථම සහාධිපත්‍ය දේපල ලෙස හඳුනා ගත හැක. කෙසේවෙතත්, 1999 වර්ෂයෙන් පසු කොළඹ සංවර්ධන සැලැස්ම 1999 ක්‍රියාවට නැංවීමත් සමගම එම සැලසුම තුල මහල් ගොඩනැගිලි ඉදිකිරීම ප්‍රවර්ධනය කිරීම සඳහා ප්‍රතිපාදන පැවති බැවින් සහාධිපත්‍ය හිමිකම් සහිත මහල් ගොඩනැගිලි ඉදි කිරීමේ ලැබිණි.

උස මත පදනම්වූ ගොඩනැගිලි වර්ගීකරණය පහත පරිදි වේ..

අර්ථ දක්වීම	මහල් ගණන
අඩු උස	මහල් 03 දක්වා
අතරමැදි උස	04 සිට 08 දක්වා
මධ්‍යම උස	09 සිට 12 දක්වා
අධි උස	13 ට වැඩි

වගුව 07 : *උස මත පදනම්වූ ගොඩනැගිලි වර්ගීකරණය*
මූලාශ්‍රය : *කොළඹ නගර සංවර්ධන සැලසුම (සංශෝධනය) – 2008, නා.සං.අ.*

3.2.1.3. අධි උස ගොඩනැගිලි සහ සහාධිපත්‍ය ගොඩනැගිලිවල ක්‍රමික වර්ධනය

21 වන ශතවර්ෂය ආරම්භයේ දී කොළඹ නගරය තුළ ඇතිවූ අධි උස ගොඩනැගිලි ඉදිකිරීමේ කාලානුරූපී ප්‍රවනතාවය පහත දැක්වෙන වාර්ෂිකව අනුමත කරන ලද අධි උස ගොඩනැගිලි පිළිබඳ දත්ත මඟින් හඳුනා ගත හැකිය.

වර්ෂය	විවිධ උස කාණ්ඩ යටතේ අනුමත වූ ගොඩනැගිලි සංඛ්‍යාව					
	මහල් 4-5	මහල් 6-7	මහල් 8-10	මහල් 11-20	මහල් 20 <	එකතුව
1999	86	36	4	3	-	129
2000	86	30	5	4	-	125
2001	50	29	4	1	-	84
2002	16	10	-	3	-	29
2003	57	31	16	5	1	110
2004	51	35	17	2	2	107
2005	55	65	22	3	4	149
2006	65	61	35	5	5	171
Total	**466**	**297**	**103**	**26**	**11**	**903**

වගුව 08 : *1999 වසරේ සිට 2006 වසර දක්වා අනුමත වූ ගොඩනැගිලි සංඛ්‍යාව*
මූලාශ්‍රය : *'Colombo Living High; A City in Transition', එන්.පී. හේරත් සහ ඩී. ජයසුන්දර, 2007*

1999 දී මුළු අනුමත අධි උස ගොඩනැගිලි අයදුම්පත් අතුරින් 67% ක් මහල් 4-5 ත් අතර වන අතර 33% ක් පමණක් මහල් 6ක් හෝ ඊට වැඩි මට්ටමක පැවති තිබේ. කෙසේ වෙතත් මෙම තත්වය 2006 වසරේ දි සම්පූර්ණයෙන් වෙනස් වී ඇති අතර ඒ අනුව 38% මහල් 4-5 ත් අතර අයදුම්පත් වන අතර 62% ක් මහල් 6ක් හෝ ඊට වැඩි ලෙස වර්ධනය වී තිබේ. මෙමගින් 1999 වසරට පසුව අධි උස ගොඩනැගිලි සඳහා වන ශ්‍රීඝ්‍ර ඉල්ලුමෙහි වැඩි වීම නිරූපණයවේ.

03 පරිච්ඡේදය
සැලසුමෙහි අවශ්‍යතාවය

වෙනස්වන සංවර්ධන ප්‍රවණතා නිසා ඇතිවන ගැටළු

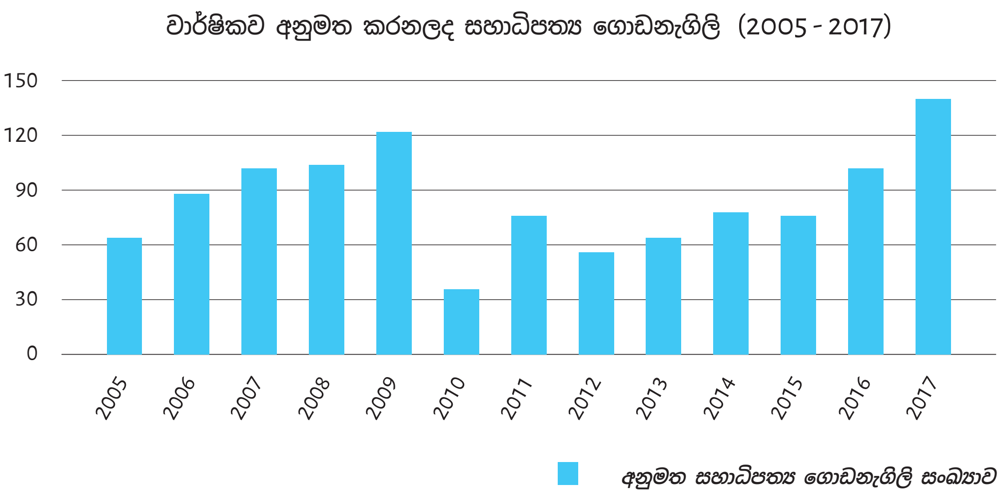
...කොළඹ වාණිජ නගර සීමාව තුල ස්වයංසිද්ධ ලෙස සිදුවන අධි ඝනත්වයකින් යුතු සංවර්ධනය

අධි උස ගොඩනැගිලි සහ සහාධිපත්‍ය ගොඩනැගිලිවල ක්‍රමික වර්ධනය

1999 සහ 2006 කාල පරාසය තුල අනුමත කරන ලද අධි උස ගොඩනැගිලි සමස්තයෙන් 70% ක් නේවාසික භාවිතයන් සඳහා වීම තුල නගරය තුල නිවාස සඳහා පැවති ඉල්ලුම පෙන්නුම් කරයි. ජන ලේඛන සහ සංඛ්‍යාලේඛන දෙපාර්තුමේන්තුවේ එක් ප්‍රධාන වාර්තාවක් වන්නේ 1981 – 2001 කාල පරාසය තුල කොළඹ නගරය තුල නිවාස ප්‍රමාණයේ වර්ධනය 1.5%ක් වන අතර එය එම කාල පරාසය තුල පැවති ජනගහන වර්ධනයට වඩා වැඩි අගයක් ගැනීමයි. 2001 -2011 කාල පරාසය තුල නිවාස ඒකක ප්‍රමාණයේ වර්ධනය 0.5% ක් ලෙස වාර්තා වන අතර එම කාල පරාසය තුල ජනගහන වර්ධනය -2.9% ක ඍණ අගයක් ගනී. මෙමගින් පැහැදිලි වන්නේ කොළඹ නගරය තුල රාත්‍රී කාලයේ රැඳී සිටින ජනගහනයෙහි අඩු වීමක් දක්නට ලැබුනද කොළඹ නගරය තුල නිවාස ඒකක ගණන ඉහල ගොස් ඇති බවය. නිවාස සඳහා පවතින මෙම අධික ඉල්ලුම සඳහා වන ප්‍රධාන හේතු එන්.පී. හේරත් සහ ඩී. ජයසුන්දර විසින් රචිත 'Colombo Living High; A City in Transition' ග්‍රන්ථය තුල පහත දැක්වෙන පරිදි විස්තර කොට ඇත.

- *උතුරු නැගෙනහිර පැවති අර්බුදකාරී වාතාවරණය හේතුවෙන් දෙමළ ජනතාවගෙන් මහල් නිවාස සඳහා ඉල්ලුමක් පැවතීම*
- *විදේශගත ශ්‍රී ලාංකිකයන් ගෙන් මහල් නිවාස සඳහා පැවති ඉල්ලුම*
- *අධි සුඛෝපභෝගී නිවාස සඳහා දේශීය ඉහල ආදායම්ලාභී ශ්‍රී ලාංකිකයන් ගෙන් සහ විදේශිකයින්ගෙන් ආයෝජනයන් ලෙස මිලදී ගැනීමට තිබෙන ඉල්ලුම*
- *ශ්‍රී ලංකාව තුල සේවය කරන විදේශිකයන්ගෙන් තිබෙන ඉල්ලුම*
- *ආයෝජකයින් විසින් නිවාස වෙළඳපොළෙහි සිදු කරන සමපේක්ෂණය*

2011 ජන සංගණනය අනුව, මහල් නිවාස හා සහාධිපත්‍ය දේපල ගණයට ගැනෙන නිවාස ඒකක සංඛ්‍යාව 25,320 එය සැලසුම් ප්‍රදේශය තුල පවතින මුළු නිවාස ඒකක ගණනින් 4.8% ක් වේ. සහාධිපත්‍ය කළමනාකරණ අධිකාරියේ දත්ත වලට අනුව 2005 සහ 2017 කාල පරාසය තුල සහාධිපත්‍ය ගොඩනැගිලි 1115 ක් අනුමත කර තිබෙන අතර ඒ අතුරින් 28%ක් ඒකක 15 ට වඩා වැඩි ගොඩනැගිලි වන අතර ඉතිරි 72% ඒකක 15 ට වඩා අඩු ගොඩනැගිලිවේ, ඒවා බොහෝවිට අඩු උස ගොඩනැගිලි විය හැක.(බිම් මහල සහ මහල් 03ක් හෝ ඊට අඩු)



රූප සටහන 66 : කොළඹ සහ තදාසන්න ප්‍රදේශ වල වාර්ෂිකව අනුමත කරන ලද සහාධිපත්‍ය ගොඩනැගිලි සංඛ්‍යාව (2005-2017) | ***මූලාශ්‍රය :*** *සහාධිපත්‍ය කළමනාකරණ අධිකාරිය 2017*

ඉහත දත්ත අනුව 2013 සිට 2015 දක්වා කාල පරාසය තුල අනුමත කරන ලද සහාධිපත්‍ය ගොඩනැගිලි සංඛ්‍යාවේ ක්‍රමික වර්ධනයක් දක්නට ලැබේ. කෙසේ වෙතත් මෙම දත්ත මගින් දැක්වෙන්නේ සහාධිපත්‍ය කළමනාකරණ අධිකාරියේ සහතිකය ලත් සහාධිපත්‍ය ගොඩනැගිලි පමණක් වන අතර සැලසුම් ප්‍රදේශය තුල සහාධිපත්‍ය කළමනාකරණ අධිකාරියේ සහතිකය නොලත් ගොඩනැගිලි සැලකිය යුතු ප්‍රමාණයක් පවතින බැවින් මෙහි සබැ වර්ධනය නොපෙන්වයි.

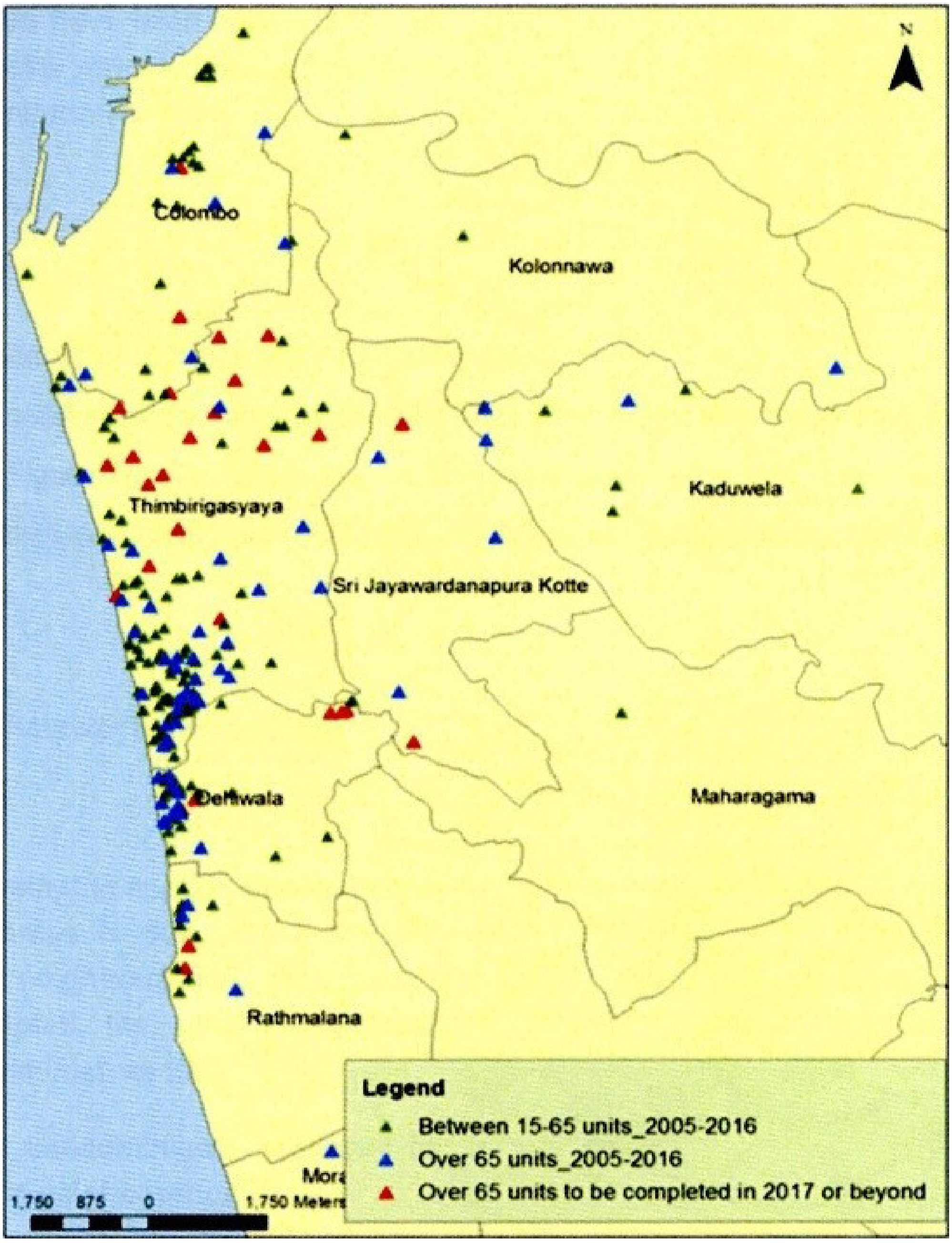
වෙනස්වන සංවර්ධන ප්‍රවණතා නිසා ඇතිවන ගැටළු

...කොළඹ වාණිජ නගර සීමාව තුල ස්වයංසිද්ධ ලෙස සිදුවන අධි ඝනත්වයකින් යුතු සංවර්ධනය

අධි උස ගොඩනැගිලි සහ සහාධිපත්‍ය ගොඩනැගිලිවල ක්‍රමික වර්ධනය

කොළඹ වාණිජ නගර සීමාව තුල අධි ඝනත්ව සංවර්ධනයන්ගේ වර්තමාන ප්‍රවණතා

3.2.1.4. කොළඹ වාණිජ නගර සීමාව තුල අධි ඝනත්ව සංවර්ධනයන්ගේ වර්තමාන ප්‍රවණතා



රූප සටහන 67 : කොළඹ සහ තදාසන්න ප්‍රදේශවල සහතික ලත් සහාධිපත්‍ය ගොඩනැගිලි වල විසිරීම
***මූලාශ්‍රය :** සහාධිපත්‍ය කළමනාකරණ අධිකාරිය 2017*

03 පරිච්ඡේදය
සැලසුමෙහි අවශ්‍යතාවය

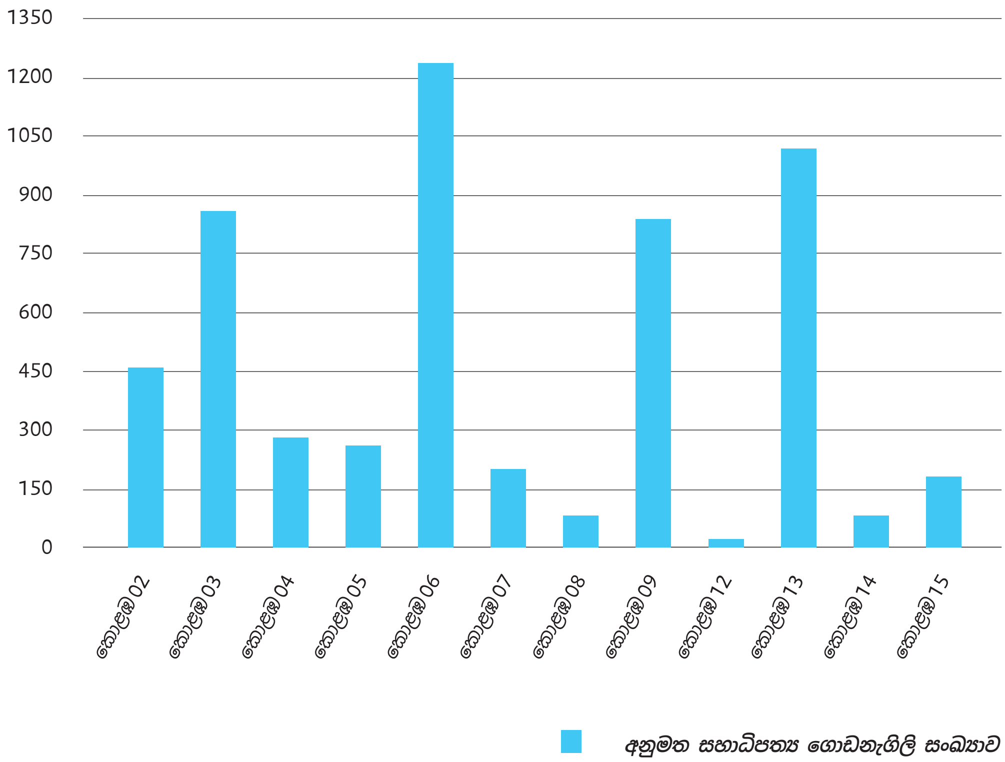
වෙනස්වන සංවර්ධන ප්‍රවණතා නිසා ඇතිවන ගැටළු

...කොළඹ වාණිජ නගර සීමාව තුල ස්වයංසිද්ධ ලෙස සිදුවන අධි ඝනත්වයකින් යුතු සංවර්ධනය

කොළඹ වාණිජ නගර සීමාව තුල අධි ඝනත්ව සංවර්ධනයන්ගේ වර්තමාන ප්‍රවණතා

සහතික කරන ලද සහාධිපත්‍ය ගොඩනැගිලි වල අවකාශීය විසිරීම සලකා බලන විට ඉන් බොහොමයක් කොල්ලුපිටියේ, වැල්ලවත්ත, දෙමටගොඩ, කොටහේන සහ දෙහිවල යන ප්‍රදේශ ආශ්‍රිතව සංකේන්ද්‍රණය වී ඇති අතර කොළඹ මධ්‍යම ප්‍රදේශය සහ රාජගිරිය සහ බත්තරමුල්ල යන ප්‍රදේශ ආශ්‍රිතව විසිරුණු පැතිරීමක් දක්නට ලැබේ.

කොළඹ නගරය තුළ වාර්ෂිකව අනුමත කරන ලද සහාධිපත්‍ය ගොඩනැගිලි



***රූප සටහන 68 :** කොළඹ නගරය තුල පවතින අනුමත සහාධිපත්‍ය ගොඩනැගිලි එහි ප්‍රදේශයන් අනුව විසිරීම | **මූලාශ්‍රය :** සහාධිපත්‍ය කළමනාකරණ අධිකාරිය 2017*

2017 වසරේදී නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය විසින් සිදු කරන ලද ගොඩනැගිලි සමීක්ෂණයට අනුව, සැලසුම් ප්‍රදේශය තුල අධි උස ගොඩනැගිලි වල විසිරීම පහත පරිදි වේ.

03 පරිච්ඡේදය

සැලසුමෙහි අවශ්‍යතාවය

වෙනස්වන සංවර්ධන ප්‍රවණතා නිසා ඇතිවන ගැටළු

...කොළඹ වාණිජ නගර සීමාව තුල ස්වයංසිද්ධ ලෙස සිදුවන අධි ඝනත්වයකින් යුතු සංවර්ධනය

කොළඹ වාණිජ නගර සීමාව තුල අධි ඝනත්ව සංවර්ධනයන්ගේ වර්තමාන ප්‍රවණතා

රූප සටහන 69 : *කොළඹ නගරය තුල අධි උස ගොඩනැගිලි වල ව්‍යාප්තිය*
මූලාශ්‍රය : *ගොඩනැගිලි සමීක්ෂණය2017, භූ.තො.ප.අංශය, නා.සං.අ.*

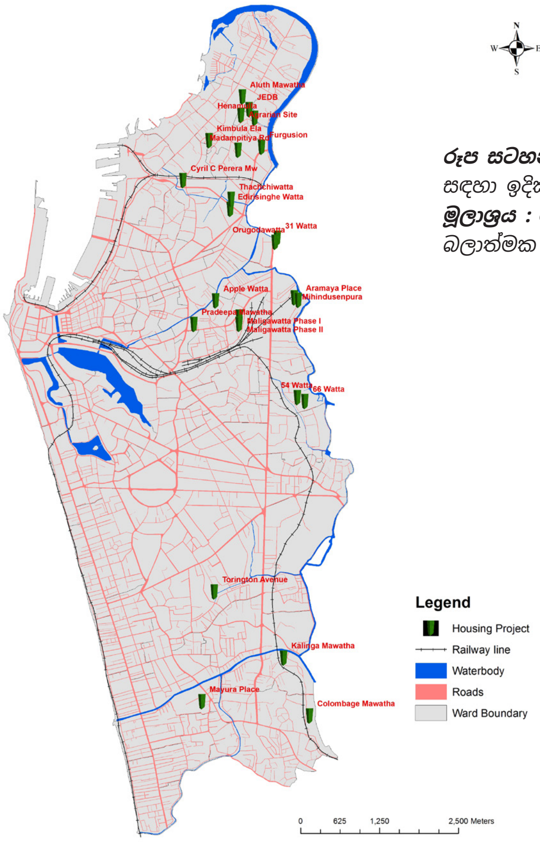
කොළඹ නගරය තුල දැනට සිදුවෙමින් පවතින අධි උස ගොඩනැගිලි ඉදිකිරීම් ප්‍රධාන වශයෙන් කාණ්ඩ 03 කට හඳුනාගත හැක ඒවා නම් වාණිජ සහ නේවාසික, හෝටල් සංවර්ධනය සහ කොළඹ නගරය තුල සිටින අඩු පහසුකම් සහිත ජනතාව සඳහා ඉදි කරන අධි උස ගොඩනැගිලිවේ. නාගරික පුනර්ජීවන ව්‍යාපෘතිය යටතේ ඉදි කරනු ලබන අධි උස සහාධිපත්‍ය ගොඩනැගිලි බොහොමයක් ප්‍රධාන වශයෙන් උතුරු කොළඹ ආශ්‍රිතව සංකේන්ද්‍රණය වී ඇති අතර පෞද්ගලික ආයෝජන යටතේ ඉදි කරනු ලබන නේවාසික, වාණිජ සහ මිශ්‍ර භාවිතයන් සඳහා වන අධි උස ගොඩනැගිලි බොහොමයක් මධ්‍යම සහ දකුණු කොළඹ ආශ්‍රිතව සංකේන්ද්‍රණය වී ඇත.

03 පරිච්ඡේදය
සැලසුමෙහි අවශ්‍යතාවය

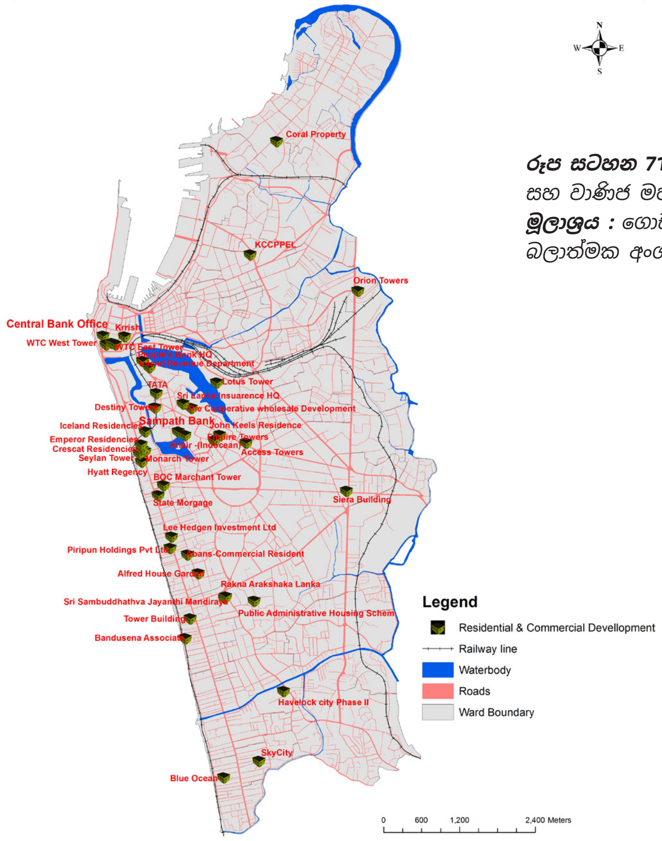
වෙනස්වන සංවර්ධන ප්‍රවණතා නිසා ඇතිවන ගැටළු

...කොළඹ වාණිජ නගර සීමාව තුල ස්වයංසිද්ධ ලෙස සිදුවන අධි ඝනත්වයකින් යුතු සංවර්ධනය

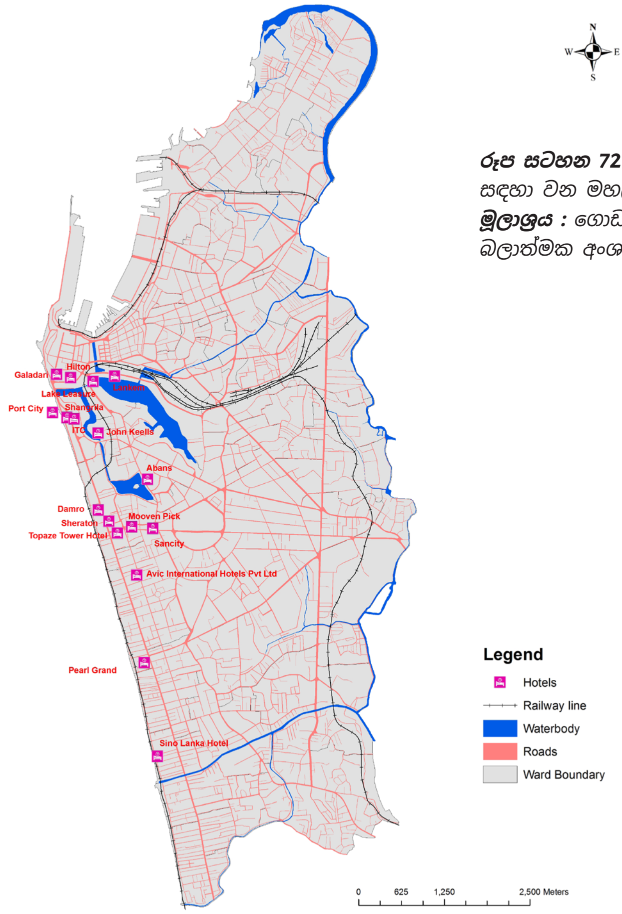
කොළඹ වාණිජ නගර සීමාව තුල අධි ඝනත්ව සංවර්ධනයන්ගේ වර්තමාන ප්‍රවණතා



රූප සටහන 70: අඩු ආදායම් ලබන ජනතාව සඳහා ඉදිකරනු ලබන මහල් නිවාස වල ව්‍යාප්තිය
මූලාශ්‍රය : ගොඩනැගිලි අනුමත කිරීමේ දත්ත 2017 බලාත්මක අංශය, නා.සං.අ.



රූප සටහන 71: මහල් 10 වඩා වැඩි නේවාසික සහ වාණිජ මහල් ගොඩනැගිලි වල ව්‍යාප්තිය
මූලාශ්‍රය : ගොඩනැගිලි අනුමත කිරීමේ දත්ත 2017 බලාත්මක අංශය, නා.සං.අ.



රූප සටහන 72: *මහල් 10 වඩා වැඩි හෝටල් සඳහා වන මහල් ගොඩනැගිලි වල ව්‍යාප්තිය*
මූලාශ්‍රය : *ගොඩනැගිලි අනුමත කිරීමේ දත්ත 2017 බලාත්මක අංශය, නා.සං.අ.*

03 පරිච්ඡේදය
සැලසුමෙහි අවශ්‍යතාවය

වෙනස්වන සංවර්ධන ප්‍රවණතා නිසා ඇතිවන ගැටළු

...කොළඹ වාණිජ නගර සීමාව තුල ස්වයංසිද්ධ ලෙස සිදුවන අධි ඝනත්වයකින් යුතු සංවර්ධනය

කොළඹ වාණිජ නගර සීමාව තුල අධි ඝනත්ව සංවර්ධනයන්ගේ වර්තමාන ප්‍රවණතා

බහු මහල් ගොඩනැගිලි ඉදිකිරීමේ ප්‍රවණතාවය වැඩිවීම සම්බන්ධ ගැටළු

වැදගත්කම සහ විශාලත්වය

3.2.1.5. බහු මහල් ගොඩනැගිලි ඉදිකිරීමේ ප්‍රවණතාවය වැඩිවීම සම්බන්ධ ගැටළු

මෙම පරිච්ඡේදය ආරම්භයේදී බහු මහල් ගොඩනැගිලි ඉදි කිරීමේ වේගවත් වර්ධනය නගර සංවර්ධනය හා සබැඳි ධනාත්මක සාධකයක් ලෙස සඳහන් කල නමුත් කොළඹ වාණිජ නගර සංවර්ධන සැලසුම පිළියෙළ කිරීමේදී පවතින සැලසුම් සන්දර්භය තුල බහු මහල් ගොඩනැගිලි වලින් ඇතිවන ඉල්ලුම සපුරාලිය හැකි පරිදි යටිතල පහසුකම් නොමැති වීමෙන් ඉහත සඳහන් බහු මහල් ගොඩනැගිලි ඉදි කිරීමේ වේගවත් වර්ධනය, ගැටළුවක් ලෙස හඳුනා ගන්නා ලදී.

වෙළඳපොල මත පදනම්වූ බහු මහල් ගොඩනැගිලි ඉදිකිරිම බොහෝවිට නගරය තුල සිදුකරනු ලබන්නේ යටිතල පහසුකම් සැපයුම නොසලකා ඉල්ලුම මත පදනම්ව වේ. මෙම තත්වය තවත් තැනක ප්‍රමාණවත් යටිතල පහසුකම් තිබුනද වෙනත් බලවත් සාධක නිසා බහු මහල් ගොඩනැගිලි සඳහා වෙළඳපොල ඉල්ලුමක් නොමැති වීමද ඇතිවේ,

03 පරිච්ඡේදය
සැලසුමෙහි අවශ්‍යතාවය

වෙනස්වන සංවර්ධන ප්‍රවණතා නිසා ඇතිවන ගැටළු

...කොළඹ වාණිජ නගර සීමාව තුල ස්වයංසිද්ධ ලෙස සිදුවන අධි ඝනත්වයකින් යුතු සංවර්ධනය

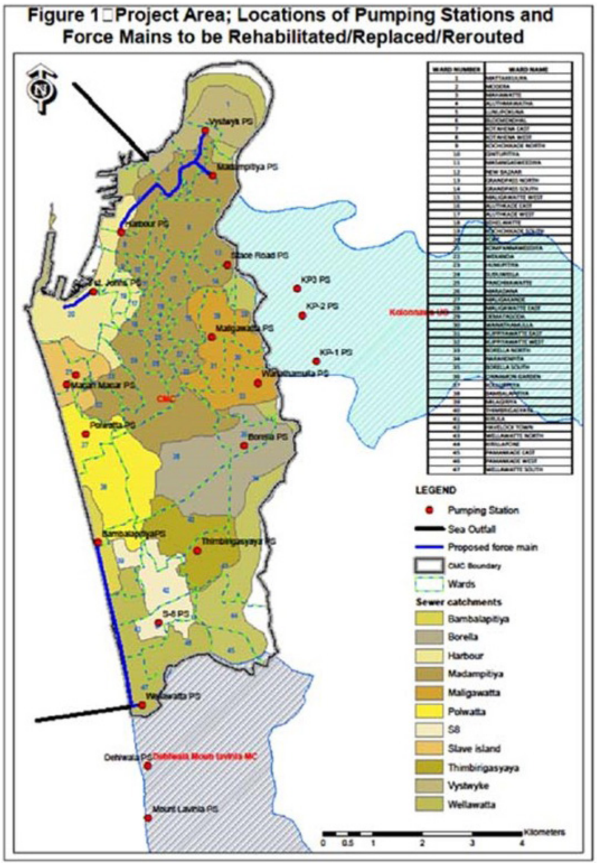
බහු මහල් ගොඩනැගිලි ඉදිකිරීමේ ප්‍රවණතාවය වැඩිවීම සම්බන්ධ ගැටළු

1. මළ සහ අපජල කළමනාකරණ පද්ධති ප්‍රමාණවත් නොවීම

සමස්ත කොළඹ මහ නගර සභා සීමාවම ආවරණය වන පරිදි මලාපවාහන පද්ධතියක් පවතින අතර එය දැනට වසර 100 කට පමණ පෙර බ්‍රිතාන්‍ය යුගයේදී ඉදි කර තිබේ. කෙසේ නමුත් වැඩිවන නේවාසික සහ දෛනික සංසරණ ජනගහනය වැඩි වීමත් සමග ඉහල යන අප ජල උත්පාදනය මෙම පද්ධතියේ ධාරිතාවයට වඩා ඉහල ගොස් ඇත. මළ සහ අපජල කළමනාකරණ පද්ධති යනු විශේෂයෙන් අධි උස බහුමහල් ගොඩනැගිලි සහිත නගරයක් තුල අත්‍යාවශ්‍ය අංගයක් වේ. අධි උස ගොඩනැගිලි ඉදි කිරීම සඳහා පහසුකම් සැපයීමට දැනට පවතින ක්‍රියාවලිය වනුයේ සංවර්ධකයින්ගේ පිරිවැය යටතේ පවතින මලාපවාහන පද්ධතිය හා සම්බන්ධ කෙරෙන පරිදි නල එළිම වුවත් බොහෝවිට ඒවා අක්‍රමවත් ලෙස එළිම සහ ප්‍රධාන පද්ධතියට හානි වීමද සිදුවේ.

(අ) දැනට ක්‍රියාත්මක වන සහ යෝජිත අපජල සහ මලාපවාහන කළමනාකරණ ව්‍යාපෘති

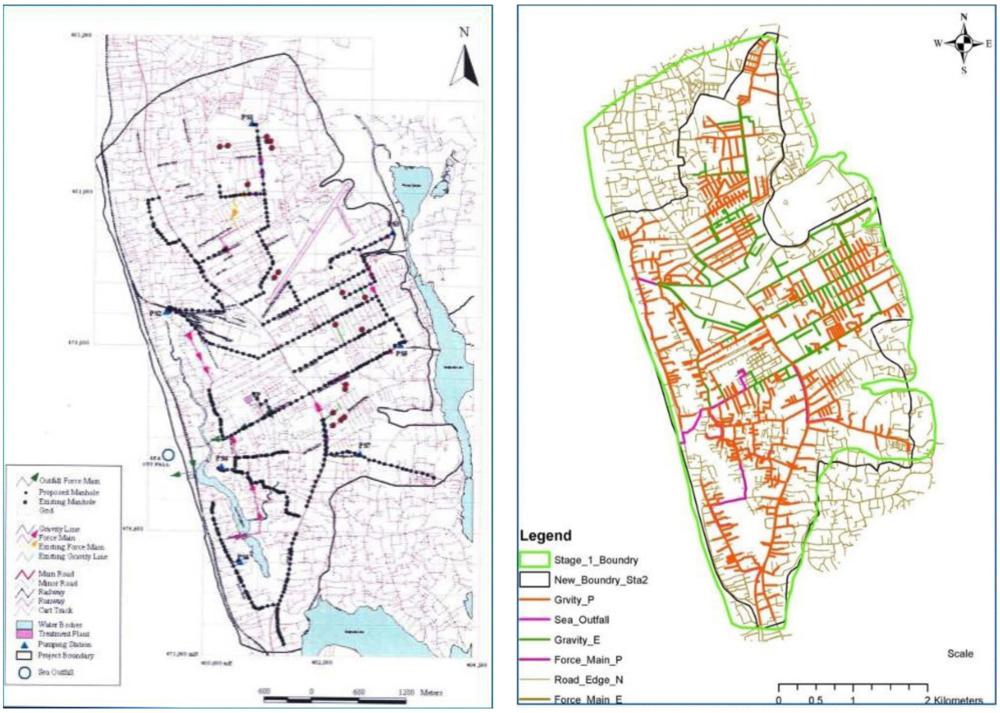
- **යෝජිත කො.ම.න.ස. අපජල කළමනාකරණ ව්‍යාපෘතිය**



යෝජිත කො.ම.න.ස. අපජල කළමනාකරණ ව්‍යාපෘතිය සැලසුම් ප්‍රදේශය තුල පදිංචිකරුවන් 838,000 ක පමණ පිරිසකගේ ඉල්ලුම සැපයිය හැකි පරිදි සැලසුම් කර ඇත. එමගින් දිනකට අප ජලය ලීටර් මිලියන 200 ක් පිරිපහදු කිරීමේ පහසුකම් සහිත පිරිපහදු යන්ත්‍රාගාරයක් ඉදි කිරීමටද යෝජිතය.

රූප සටහන 73 : *යෝජිත අපජල කළමනාකරණ ව්‍යාපෘතිය, කො.ම.න.ස. 1921/* ***මූලාශ්‍රය :*** *මහ කොළඹ අපජල කළමනාකරණ ව්‍යාපෘතිය - colombo.mc.gov.lk, 2018*

- යෝජිත රත්මලාන බොරලැස්ගමුව අපජල කළමනාකරණ ව්‍යාපෘතිය



රූප සටහන 74 : *යෝජිත රත්මලාන අපජල කළමනාකරණ පද්ධතිය*
මූලාශ්‍රය : *ජාතික ජල සම්පාදන සහ ජලාපවහන මණ්ඩලය – 2018*

රත්මලාන අප ජල කළමනාකරණ ව්‍යාපෘතිය දිනකට ඝන මීටර් 17,000 ක ධාරිතාවයක් ඇති ලෙස සැලසුම් කර ඇති අතර එමගින් දෙහිවල ගල්කිස්ස මහා නගර සභා සීමාව සහ මොරටුව මහා නගර සභා සීමාවට අයත් ප්‍රදේශ වලින් කොටසක් ආවරණය වේ. කෙසේ වෙතත් මෙම ප්‍රදේශය තුල අපජලය බැහැර කිරීම සඳහා දැනට පවතින ඉල්ලුම දිනකට ඝන මීටර් 7000 ක් පමණක් වන අතර, ඒ අනුව අප ජල කළමනාකරණ පහසුකම් සලකා විට මෙම ප්‍රදේශය තුල අනාගතයේදී වැඩි ඝනත්වයෙන් යුතු සංවර්ධනයක් සඳහා විභවතාවයක් පවතී. රත්මලාන අප ජල කළමනාකරණ ව්‍යාපෘතියේ සමස්ථ ධාරිතාවයෙන් කොටසක් බොරලැස්ගමුව නගර සභා සීමාවෙන් උත්පාදනය වන දිනකට ඝන මීටර 6670 ක අපජල ප්‍රමාණයක්ද දැරිය හැකි පරිදි සැලසුම් කර ඇත.

කෙසේ වෙතත් කො.ම.න.ස. ප්‍රදේශය සහ දෙහිවල යන ප්‍රදේශ සැලකූවිට, මෙම අපජල කළමනාකරණ ව්‍යාපෘතිය මගින් ආවරණය වන ප්‍රදේශය තුල බහු මහල් අධි ඝනත්ව සංවර්ධනයන් සඳහා සාපේක්ෂ වශයෙන් අඩු ඉල්ලුමක් පවතී. එබැවින් එම ප්‍රදේශය ඌණ උපයෝගිතා ප්‍රදේශයක් ලෙස හඳුනාගෙන අනාගතයේදී වැඩි ඝනත්වයකින් යුතු සංවර්ධනයන් ප්‍රවර්ධනය කල යුතු ප්‍රදේශයක් ලෙස අවධානය යොමු කල යුතු වේ.

03 පරිච්ඡේදය
සැලසුමෙහි අවශ්‍යතාවය

වෙනස්වන සංවර්ධන ප්‍රවණතා නිසා ඇතිවන ගැටළු

...කොළඹ වාණිජ නගර සීමාව තුල ස්වයංසිද්ධ ලෙස සිදුවන අධි ඝනත්වයකින් යුතු සංවර්ධනය

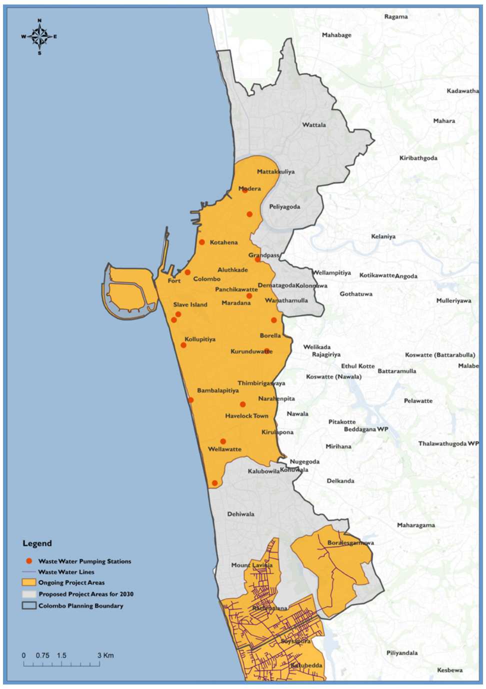
බහු මහල් ගොඩනැගිලි ඉදිකිරීමේ ප්‍රවණතාවය වැඩිවීම සම්බන්ධ ගැටළු

(ආ) අපජල කළමනාකරණ පද්ධතිවල ඉල්ලුම හා සැපයුමෙහි ඇති පරතරයන් අනුව හඳුනාගත් ප්‍රදේශ

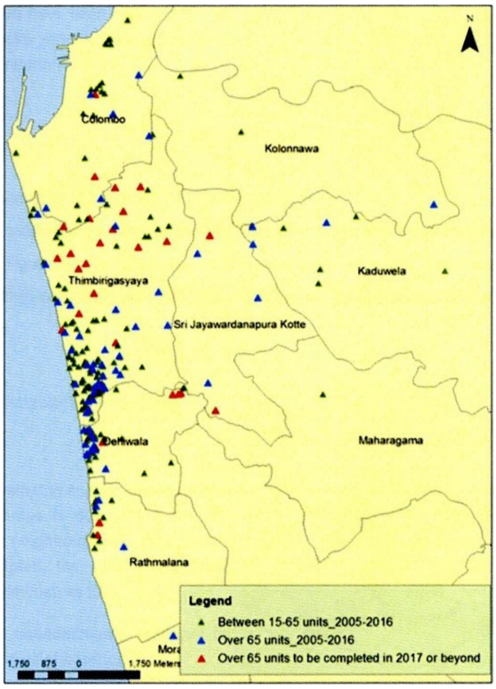
ඉහත සඳහන් යෝජිත අපජල කළමණාකරණ ව්‍යාපෘති සැලකිල්ලට ගත්කල කො.ම.න.ස. ප්‍රදේශය තුල ඇතිවන ඉල්ලුම මහ කොළඹ අපජල කළමනාකරණ ව්‍යාපෘතිය සපුරාලනු ඇති අපේක්ෂා කල හැක. එහෙත් දෙහිවල සහ ගල්කිස්ස ප්‍රදේශයේ කොටසක් සඳහා වන බහු මහල් අධි ඝනත්ව සංවර්ධන සඳහා වන ඉල්ලුම සහ සැපයුමෙහි සැලකිය යුතු පරතරයක් පවතී.

මෙයට අමතරව, පෑලියගොඩ, වත්තල, කොලොන්නාව සහ කැළණිය යන දැනටමත් අධි ඝනත්ව සංවර්ධනයක් සඳහා වර්ධනය වන ඉල්ලුමක් පවතින ප්‍රදේශ වලට දැනට පවතින මළ සහ අපජල කළමනාකරණ ව්‍යාපෘති කිසිවකින් සේවා නොලැබීමද මෙහිදී සලකා බැලිය යුතුවේ.

දැනට සාපේක්ෂව අඩු ඝනත්වයක් සහිත උස අඩු ගොඩනැගිලි සහිත ප්‍රදේශ වලට අපජල කළමනාකරණ ව්‍යාපෘතියක් නොතිබීම ප්‍රධාන ගැටළුවක් නොවුවද නගරය ක්‍රමයෙන් සිරස් දිශාවට බහු මහල් ගොඩනැගිලි සමගින් ඉදිවීමට ආරම්භයත් සමගම එය ප්‍රධාන ගැටළුවක් බවට පත්වේ. බහු මහල් ගොඩනැගිලි සහ සහාධිපත්‍ය ගොඩනැගිලි සඳහා වැඩි ඉල්ලුමක් සහිත ප්‍රදේශ සහ අපජල කළමනාකරණ පද්ධති මගින් ආවරණය වන ප්‍රදේශ සංසන්දනය කර බැලූ විට අපජල කළමනාකරණය පිලිබඳ ගැටළු පවතින ප්‍රදේශ පහසුවෙන් හඳුනාගත හැකිවේ.



රූප සටහන 75 : *පවතින සහ යෝජිත අපජල කළමනාකරණ ව්‍යාපෘති මගින් ආවරණය වන ප්‍රදේශ | **මූලාශ්‍රය :** පර්යේෂණ සහ සංවර්ධන ඒකකය, නා.සං.අ. – 2018*



රූප සටහන 76 : *කොළඹ සහ තදාසන්න ප්‍රදේශවල සහතික ලත් සහාධිපත්‍ය ගොඩනැගිලි වල විසිරීම | **මූලාශ්‍රය :** සහාධිපත්‍ය කළමනාකරණ අධිකාරිය – 2018*

2. දේශීය වශයෙන් නල ජලය සහ විදුලිබලය සැපයීමේ පවතින ඌණතාවයන්

සැලසුම් ප්‍රදේශය තුල වැඩිවන ඉල්ලුම 100% ක් සපුරාලිය හැකි පරිදි නල ජලය සහ විදුලි සැපයුම ප්‍රධාන පද්ධතියෙන් ලබාදිය හැකි වුවත් නමුත් ජාතික ජල සම්පාදන හා ජලාපවහන මණ්ඩලයේ සහ ලංකා විදුලිබල මණ්ඩලයේ අදහස වනුයේ වර්ධනය වන අධි ඝනත්ව සංවර්ධනයන් සඳහා පහසුකම් සැපයීම සඳහා ප්‍රාදේශීය වශයෙන් පද්ධති ධාරිතාවය වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක කල යුතු බවයි. එබැවින් කඩිනමින් සංවර්ධනය වන ප්‍රදේශ වල ඉල්ලුම සැපයීම සඳහා ප්‍රාදේශීය මට්ටමේ ජල නල සහ විදුලි පද්ධති ධාරිතාවය වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක කිරීමට ඇති හැකියාව සලකා බැලීම සහ දැනටමත් ඉල්ලුම සඳහා ධාරිතාවයන් පවතින ප්‍රදේශ වලට බහු මහල් සංවර්ධනයන් යොමු කිරීමටත් ඇති හැකියාව සලකා බැලිය යුතුවේ.

3. කොළඹ වාණිජ නගර සීමාව තුල දැනට පවතින මාර්ග වලට බහු මහල් සංවර්ධනයන් නිසා ඇතිවන අවශ්‍යතාවයන් සපුරාලිය හැකි පරිදි ධාරිතාවයක් නොතිබීම

මූලික වශයෙන්, මෙම ගැටලුවේ පැතිකඩ දෙකක් තිබේ;

- *බහු මහල් අධි උස ගොඩනැගිලි සඳහා වැඩිවන ඉල්ලුමක් සහිත ප්‍රදේශ වල පටු මාර්ග පැවතීම නිසා වෙළඳපොල ඉල්ලුම මත අපේක්ෂිත ඉහල ගෙබිම් අනුපාත අගයන් ලඟා කර ගැනීමට නොහැකි වීම.*

- *පටු මාර්ග පවතින ප්‍රදේශ වල සිදු කරනු ලබන මධ්‍යම/ අධි උස සහාධිපත්‍ය ගොඩනැගිලි හේතුවෙන් රථවාහන තදබදය සහ එම ප්‍රදේශවල නිවැසියන්ගේ සාමකාමී ජීවන රටාවන්ට බාධා පැමිණීම.*

කොළඹ .ම.න.ස. ප්‍රදේශයට දැනට බලපවත්වන රෙගුලාසි අනුව (කොළඹ නගර සංවර්ධන සැලසුම 2008-2020) අනුව එක් එක් ගෙබිම් අනුපාතයන් සඳහා අවැසි අවම මාර්ගයේ පළල පහත වගුවේ දැක්වේ.

වෙනස්වන සංවර්ධන ප්‍රවණතා නිසා ඇතිවන ගැටළු

...කොළඹ වාණිජ නගර සීමාව තුල ස්වයංසිද්ධ ලෙස සිදුවන අධි ඝනත්වයකින් යුතු සංවර්ධනය

බහු මහල් ගොඩනැගිලි ඉදිකිරීමේ ප්‍රවණතාවය වැඩිවීම සම්බන්ධ ගැටළු

03 පරිච්ඡේදය
සැලසුමෙහි අවශ්‍යතාවය

වෙනස්වන සංවර්ධන ප්‍රවණතා නිසා ඇතිවන ගැටළු

...කොළඹ වාණිජ නගර සීමාව තුල ස්වයංසිද්ධ ලෙස සිදුවන අධි ඝනත්වයකින් යුතු සංවර්ධනය

බහු මහල් ගොඩනැගිලි ඉදිකිරීමේ ප්‍රවණතාවය වැඩිවීම සම්බන්ධ ගැටළු

අනු අංකය.	ඉඩමේ අවම ප්‍රමාණය (ව.මී.)	පොදු විථියක් / මාර්ගයක ගොඩනැගිලි සීමාවට පවතින අවම පළල (මීටර්)	පෞද්ගලික විථියක/ මාර්ගයක අවම පළල (මීටර්)	උපරිම අවසර ලබා දිය හැකි ගෙබිම් අනුපාතය
1	150 ට වැඩි සහ 250 අඩු	-	3.0	1:1.5
2	150 ට වැඩි සහ 250 අඩු	-	4.5	1:1.75
3	150 ට වැඩි සහ 250 අඩු	-	6.0	1:2.0
4	150 ට වැඩි සහ 250 අඩු	-	9.0	1:2.5
5	150 ට වැඩි සහ 250 අඩු	12.2	12.2	1:3.0
6	250 ට වැඩි සහ 400 අඩු	12.2	6.0	1:3.5
7	400 ට වැඩි සහ 500 අඩු	12.2	9.0	1:4.5
8	500 ට වැඩි සහ 700 අඩු	12.2	9.0	1:5.0
9	500 ට වැඩි සහ 700 අඩු	15.0	12.2	1:5.5
10	700 ට වැඩි සහ 900 අඩු	15.0	12.2	1:6.0
11	900 ට වැඩි සහ 1000 අඩු	15.0	12.2	1:7.0
12	900 ට වැඩි සහ 1000 අඩු	22	12.2	1:7.5
13	1000 ට වැඩි සහ 1500 අඩු	22	12.2	1:8.0
14	1500 ට වැඩි සහ 2000 අඩු	22	12.2	1:9.0
15	1500 ට වැඩි සහ 2000 අඩු	24	12.2	1:9.5
16	2000 ට වැඩි සහ 2500 අඩු	24	12.2	1:10.0
17	2500 ට වැඩි සහ 3000 අඩු	24	12.2	1:12.0
18	3000 සහ ඊට වැඩි	24	12.2	Unlimited

වගුව 09 : *සංවර්ධනයන් සඳහා වන පිරිවිතර – ඇ1 ආකෘතිය - කො.න.සං.සැ -2008*
මූලාශ්‍රය : *කොළඹ නගර සංවර්ධන සැලසුම (සංශෝධනය)- 2008, නා.සං.අ*

මෙම අවශ්‍යතා අනිවාර්ය ලෙස සැලකිය යුතු වුවද, වෙළඳපොල ඉල්ලුම සඳහා පහසුකම් සැපයීමට මෙම රෙගුලාසි සංශෝධනය කර ඇති සමහර අවස්ථාද තිබේ. එවන් අවස්ථාවන්ගෙන් එකක් වන්නේ කොළඹ ක්‍රමය පාර (Marine Drive) සහ ගාලු පාර අතර පිහිටි ඉඩම් තීරුව හරහා අඩි 12ක් පමණ පළලින් යුතු ඉතා පටු මාර්ග පැවතියද බහු මහල් ගොඩනැගිලි ඉදි කිරීම සඳහා සැලකියයුතු මට්ටමේ ඉහල ඉල්ලුමක් පැවතීම හේතුවෙන් මෙම තීරුව සඳහා බලපවත්වන මාර්ගයේ පළල සංශෝධනය කර විථි රේඛාව වෙනුවට ගොඩනැගිලි රේඛාව දක්වාවන මාර්ග පළල සැලකිල්ලට ගෙන අධි උස ගොඩනැගිලි ඉදි කිරීමට හැකිවන පරිදි වැඩි ගෙබිම් අනුපාතයක් ලබාගත හැකි පරිදි අවසර ලබාදී තිබේ.

මෙම ගැටලුවේ විශාලත්වය වැල්ලවත්තේ පිහිටි අර්තුසා පටුමග සහ වැපල් පටුමගෙහි උදාහරණ සමඟ අවබෝධ කර ගත හැකිය. මුලදී මෙම මාර්ග දෙක පිළිවෙළින් නිවාස 15 සහ 20 ක් සඳහා ප්‍රවේශය සපයන ලදී. නමුත් 1999 – 2006 කාල පරාසය තුල ඉදි කරන ලද අධි උස ගොඩනැගිලි හේතුවෙන් එම මාර්ග මගින් පිළිවෙලින් නිවාස ඒකක 216 ක් සහ 207කට ප්‍රවේශය සපැයීමට සිදුවී ඇත. එබැවින් කොළඹ වාණිජ නගර සීමාව තුල මාර්ගවල පළල නිසි අයුරින් පවත්වාගෙන යාම වැදගත් වන අතර එය ප්‍රධාන වශයෙන් අධි උස ගොඩනැගිලි සංවර්ධනය සඳහා වැඩි ඉල්ලුමක් පවතින ප්‍රදේශ වල පවත්වාගෙන යාම තුලින් වෙළඳපොල ඉල්ලුම සඳහා පහසුකම් සැපයීමට හැකිවන අතර නිසි මාර්ග පළල නොතිබීම නිසා ඇතිවන සෘණාත්මක ප්‍රතිඵල අවම කර ගැනීමටද ඉවහල්වේ.

වෙනස්වන සංවර්ධන ප්‍රවණතා නිසා ඇතිවන ගැටළු

...කොළඹ වාණිජ නගර සීමාව තුල ස්වයංසිද්ධ ලෙස සිදුවන අධි ඝනත්වයකින් යුතු සංවර්ධනය

බහු මහල් ගොඩනැගිලි ඉදිකිරීමේ ප්‍රවණතාවය වැඩිවීම සම්බන්ධ ගැටළු

...පවතින කලාපියකරණය මත පදනම්වූ සැලසුම් සහ ගොඩනැගිලි රෙගුලාසි අභියෝගයට ලක් කිරීම

උදාහරණය 01 – විශේෂ ප්‍රාථමික නේවාසික කලාපයේ භාවිතය වෙනස් කිරීම සඳහා පවතින ඉල්ලීම්

3.2.2. වර්තමාන සංවර්ධන ප්‍රවණතා මගින් දැනට පවතින කලාපියකරණය මත පදනම්වූ සැලසුම් සහ ගොඩනැගිලි රෙගුලාසි අභියෝගයට ලක් කිරීම

කොළඹ ම.න.ස සීමාවට දැනට බලපවත්වන සැලසුම් සහ ගොඩනැගිලි රෙගුලාසි වනුයේ කොළඹ නගර සංවර්ධන සැලසුම (2008-2020) තුල අන්තර්ගත වන කලාපීයකරණ සැලසුම වේ. කොළඹ නගර සංවර්ධන සැලසුමේ භූමි පරිහරණ කලාපීයකරණ සැලසුමට අනුව සැලසුම් ප්‍රදේශය තුල කලාප 09ක් පවතින අතර එම එක් එක් කලාපයේ අපේක්ෂිත ලක්ෂණ අනුව එම කලාප තුල අනුමත භාවිතයන් නිර්ණය කර ඇත. තවදුරටත් මෙම භාවිතයන් උපරිම භූමි ආවරණ ප්‍රදේශය, අවම ඉඩමේ ප්‍රමාණය, උපරිම ගෙබිම් අනුපාතය වැනි විචල්‍ය මගින් පාලනයට ලක් කර ඇත. කෙසේ වෙතත් වර්තමාන සංවර්ධන ප්‍රවණතා මගින් මෙම කලාපීයකරණ රෙගුලාසි අභියෝගයට ලක් කර ඇත. එම නිසා ඇතැම් අවස්තාවන් හිදී කිහිප වතාවක් මෙම රෙගුලාසි සංශෝධනය කිරීමට ලක් කර ඇත. ඒ අනුව සැබෑ ඉඩම් පරිහරණ රටාව යෝජිත ඉඩම් පරිහරණ රටාවෙන් වෙනස් වීම සහ අනවසර සංවර්ධන ක්‍රියාවලියන් ඇති වීමට හේතුවී තිබේ.

3.2.2.1 උදාහරණය I – විශේෂ ප්‍රාථමික නේවාසික කලාපයේ භාවිතය වෙනස් කිරීම සඳහා පවතින ඉල්ලීම්

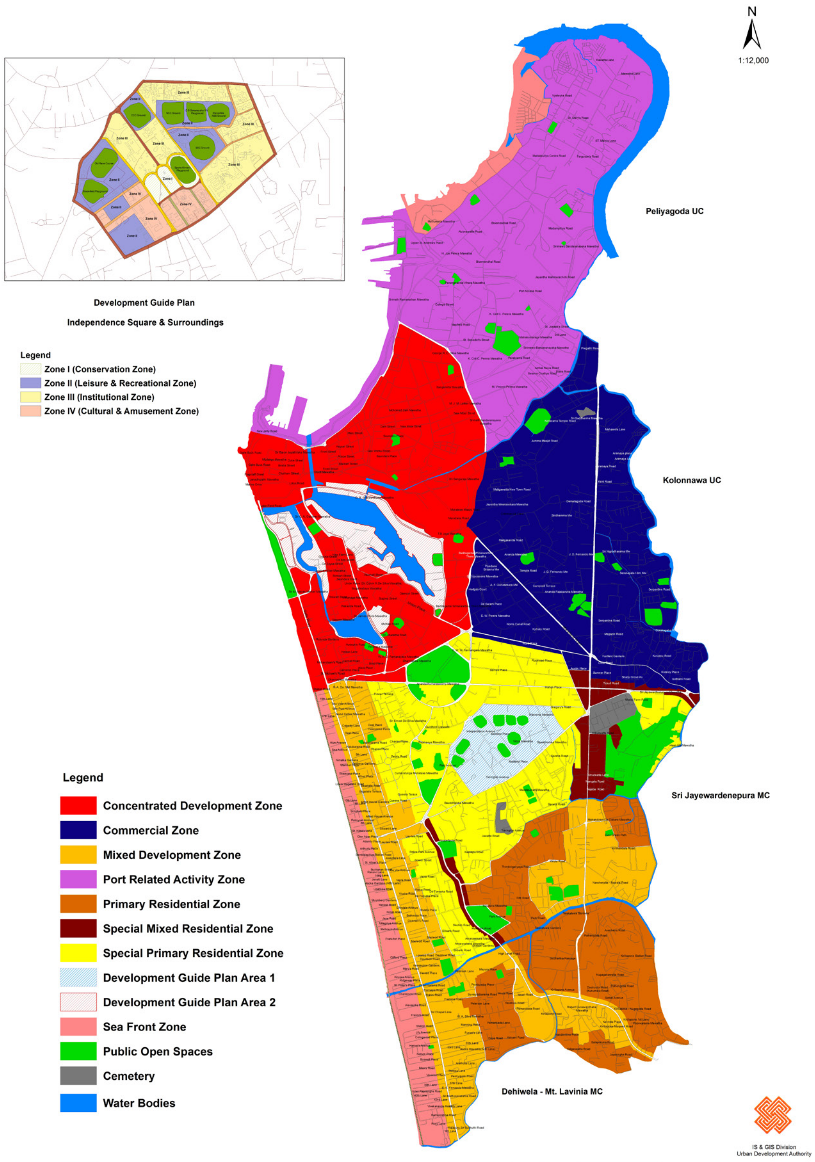
සන්දර්භය

කොළඹ 07 (කුරුඳුවත්ත) ප්‍රදේශය ආවරණය වන විශේෂ ප්‍රාථමික නේවාසික කලාපය සඳහා එහි දැනට පවතින උද්‍යාන මූලික නේවාසික ලක්ෂණය සංරක්ෂණය කිරීමේ අරමුණින් විශේෂ රෙගුලාසි ලබා දී ඇත. ප්‍රවේශ මාර්ග පළල මීටර් 9ක් වන විට මෙම කලාපය තුල ලබා දී ඇති උපරිම උස මහල් 04ක් පමණි. එයද අවම බිම් කට්ටි ප්‍රමාණය වර්ග මීටර් 500 කට සහ උපරිම ගෙබිම් ආවරණ ප්‍රදේශය 65% කට යටත් විය යුතුවේ. වර්ග මීටර් 2500 හෝ ඊට වැඩි බිම් කට්ටි සඳහා උපරිම ගෙබිම් ආවරණ ප්‍රදේශය 50% ක් ලෙස මෙහි නියාමනය කර ඇත. තවද මෙම කලාපය තුල අවසර ලත් භාවිතයන් නිර්ණය කර ඇත්තේ නේවාසික භාවිතයන්, සහ එහි අනුකූල භාවිතයන් ප්‍රවර්ධනය කිරීමේ අරමුණින් වන අතර වාණිජ භාවිතයන් සඳහා පහසුකම් සපයා ඇත්තේ ඉඩම් කට්ටි ප්‍රමාණයේ සීමාවන්ට සහ විශේෂ තත්වයන්ට යටත්ව වේ.

වෙනස්වන සංවර්ධන ප්‍රවණතා නිසා ඇතිවන ගැටළු

...පවතින කලාපීයකරණය මත පදනම්වූ සැලසුම් සහ ගොඩනැගිලි රෙගුලාසි අභියෝගයට ලක් කිරීම

උදාහරණය 01 – විශේෂ ප්‍රාථමික නේවාසික කලාපයේ භාවිතය වෙනස් කිරීම සඳහා පවතින ඉල්ලීම්



රූප සටහන 77 : *කලාපීයකරණ සැලසුම - කො.න.ස.සැ - 2008*
මූලාශ්‍රය : *කොළඹ නගර සංවර්ධන සැලසුම (සංශෝධනය)- 2008, නා.සං.අ.*

උදාහරණ ලෙස,

අ. හෝටල් - භූමි ප්‍රමාණය ව.මී. 1000 ක් වන විට කාමර 10 හෝ ඊට අඩු ප්‍රමාණයක කාමර සහිත.

ආ. ආපනශාලා සහ බැංකු - එක් එක් භාවිතය සඳහා භූමි ප්‍රමාණය ව.මී. 1000 ට නොඅඩු අවස්ථා වල

ඇ. වෘත්තීය කාර්යාල- එක් එක් ගෙබිම් ප්‍රමාණය ව.මී. 500 නොඉක්මවන සහ භූමි ප්‍රමාණය ව.මී. 500 ඉක්මවන අවස්ථාවල

මෙයට අමතරව වාණිජ පරමාර්ථයන් සඳහා නේවාසික භාවිතයන් වෙනස් කිරීමට අවැසි සංවර්ධකයින් සඳහා ඇති විකල්පය වන්නේ නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය විසින් නිකුත් කරනු ලබන භාවිතය වෙනස් කිරීම සඳහා වන බලපත්‍රයක් සඳහා ඉල්ලුම් කිරීමයි. කෙසේ වෙතත්, මෙම බලපත්‍රය නිකුත් කරනු ලබන්නේ එක් වසරක කාලයක් සඳහා පමණක් වන බැවින් එය වාර්ෂිකව එය අළුත් කිරීමට අවශ්‍යවේ.

උදාහරණය I - වැදගත්කම සහ විශාලත්වය

ඉහත සඳහන් රෙගුලාසි මගින් සංවර්ධනය කිරීම නියාමනය කරනු ලැබුවද, ක්ෂේත්‍ර නිරීක්ෂණ මගින් පෙන්නුම් කරන්නේ සැබෑ සංවර්ධනය රෙගුලාසි වලින් අයත් කර ගැනීමට අපේක්ෂිත සංවර්ධනය හා අනුකූල නොවන බව සහ අපේක්ෂිත සංවර්ධන රටාවන්ට පරිබාහිරව සිදුව ඇති බවයි.

2012 වසරේදී නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය විසින් සිදු කරන ලද සමීක්ෂණයකට අනුව, වසර 2012 වන විට වි.ප්‍රා.නේ.ක. තුළ අනවසර ව්‍යාපාරික ආයතන 394 ක් ඇති බව අනාවරණය විය. මෙම බොහොමයක් අනවසර වෙළඳ ආයතන රොස්මිඩ් පෙදෙස (ගොඩනැගිලි 27), මල් පාර (27), හෝර්ටන් පෙදෙස (24), ග්‍රෙගරි පාර (20) සහ බාන්ස් පෙදෙස (18) ආශ්‍රිතව ඇතිවී තිබේ. මෙම අනවසර වාණිජ ආයතනවලින් බහුතරයක් පුද්ගලික කාර්යාල වන අතර අනෙකුත් ප්‍රධාන භාවිතයන් අතර ආහාර සහ නවාතැන් හා සිල්ලර ආයතන තිබුණු බව අනාවරණය විය.

මෙම භාවිතය වෙනස් කිරීම සඳහා ඇතිවන ඉල්ලුම සමග ඇති ප්‍රධාන ගැටලුව වනුයේ සාමකාමී අසල්වැසි පරිසරයට බාධා වන බවට එහි මුල් පදිංචි කරුවන් විසින් ඇතිවන වාණිජ භාවිතයන්ට එරෙහිව සිදුකරන පැමිණිලි වේ. වි.ප්‍රා.නේ.ක. තුල සිදුවන වාණිජකරණයෙහි ප්‍රධානතම සෘණාත්මක බලපෑම් වන්නේ, ප්‍රදේශයේ මාර්ග වල සිදුවන මාර්ග තදබදය, ශබ්ද දූෂණය, වායු දූෂණය, කොළඹ නගරයේ උරුමයක් ලෙස පැවති පාරිසරික සෞන්දර්යාත්මක බව සහ උද්‍යාන ලක්ෂණ තුරන් වීම ආදිය වේ. 2012 වර්ෂයේ පෙබරවාරි මස ඇතිවූ සිදුවීමක් අනුව වි.ප්‍රා.නේ.ක තුල පදිංචිකරුවන් විසින් ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතන්ත්‍රවාදී සමාජවාදී ජනරජයේ අතිගරු ජනාධිපති තුමා වෙත වි.ප්‍රා.නේ.ක තුල ඇතිවන වාණිජමය ආයතන වලට එරෙහිව පැමිණිල්ලක් සිදු කර ඇති අතර ඒ අනුව ජනාධිපති තුමා විසින් නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය වෙත ඉහත සඳහන් නේවාසික නොවන කටයුතු සඳහා භාවිතයන් වෙනස් කිරීම සඳහා අවසර ලබා දීම අත්හිටුවන ලෙස උපදෙස් ලබාදී තිබේ. කෙසේවෙතත් මේ පිලිබඳ නාගරික සංවර්ධන අධිකාරියේ නිර්දේශ වූයේ;

- *භාවිතය වෙනස් කිරීම සඳහා වන සේවා ගාස්තු ඉහල නැංවීම*
- *දැනට පවත්නා සංවර්ධන ඉල්ලීම් හා සංරක්ෂණ අවශ්‍යතාවයන් තුලනය වන පරිදි අවශ්‍ය වන අවසර ලත් භාවිතයන් වෙනස් කිරීම වැනි රෙගුලාසි සංශෝධනය කිරීම හා කලාප සීමා කිරීම වෙනස් කිරීම.*
- *ඉහත රෙගුලාසි සමග අනුකූල නොවන අවස්ථාවලදී උසාවි නියෝගයට යටත් වන පරිශ්‍රය මුද්‍රා කිරීම වැනි දැඩි නෛතික විධිවිධාන හඳුන්වා දීම ආදී වේ.*

සංවර්ධන ඉල්ලීම්වලට විසඳුම් ලබා දීම සඳහා කලාප සීමා වෙනස් කිරීම පසුගිය වසර කිහිපය තුල අවස්ථා කිහිපයකදී සිදුකර ඇත.

උදාහරණ :

- *2014 මාර්තු මාසයේදී , විශේෂ මිශ්‍ර නේවාසික කලාපයට අයත්ව තිබූ ඩී.එස්. සේනානායක මාවත, ඩඩ්ලි සේනානායක මාවත සහ බෞද්ධාලෝක මාවත යන මාර්ග වලින් මායිම්ව තිබූ ප්‍රදේශය මිශ්‍ර සංවර්ධන කලාපයට ලෙස වෙනස් කිරීම.*
- *2014 මාර්තු මාසයේදී ආනන්ද කුමාරස්වාමි මාවත, කර්නල් ටී. ජී. ජයවර්ධන මාවත, ෆ්ලවර් ටෙරස් පාර, ශ්‍රීමත් අර්නස්ට් ද සිල්වා මාවත සහ මාකස් ප්‍රනාන්දු මාවත ආශ්‍රිත ප්‍රදේශය විශේෂ ප්‍රාථමික නේවාසික කලාපයේ සිට මිශ්‍ර සංවර්ධන කලාපය ලෙස වෙනස් කිරීම.*

කෙසේ වෙතත්, කලාප සීමා වෙනස් කිරීම සහ රෙගුලාසි සංශෝධනය කිරීම සඳහා නීතිමය ක්‍රියාමාර්ග, විශ්ලේෂිත සහ තර්කානුකූල සාධාරණීකරණයන් ඉදිරිපත් කිරීම ආදී සංකීර්ණ ක්‍රියාවලියක් අවශ්‍ය වන අතර එම ක්‍රියාවලිය නිසා මහජනතාව හා බලධාරීන් අතර ව්‍යාකූලතාවයන් සහ ආරවුල් ඇති විය හැකිය. එබැවින්, භාවිතයන් පදනම් කරගත් කලාපකරණය හේතුවෙන් ඇති විය හැකි ගැටළු මඟහරවා ගැනීම සඳහා යෝජිත සංවර්ධන සැලැස්ම තුළදී ඉහත කාරණා සැලකිල්ලට ගත යුතුවේ.

3.2.2.2. උදාහරණය II - කලාපයේ අවසර ලත් භාවිතයන්ට මාර්ග දෙපස වාණිජමය භාවිතය සඳහා වන ඉල්ලුම

සන්දර්භය

මාර්ග මත පදනම්ව කලාපීයකරන සීමාවන් පැනවීම සාම්ප්‍රදායිකව සිදුකරගෙන ආ ක්‍රමවේදය වේ. මෙහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස මාර්ගය දෙපස එකිනෙකට වෙනස් කලාප 02 කට අයත් වීම නිසා එකිනෙකට වෙන්වූ ලක්ෂණයන් සහිත සංවර්ධනයන් සිදුවීම ඇතිවේ. එවන් අවස්ථා වල සංවර්ධකයින් විසින් කලාපීයකරණ රෙගුලාසි අභියෝගයට ලක් කරමින් තමන්හට ඔවුන්ගේ බිම් කට්ටි ඒවාට මාර්ගයේ ඉදිරිපසින් ඇති ඇති බිම්කට්ටි හා අනුරූපව සිදු කල නොහැකි වීමට හේතුන් සහ සාධාරණීකරණයන් විමසා සිටින අවස්ථා තිබේ.

උදාහරණය II - වැදගත්කම සහ විශාලත්වය

ඉහත සඳහන් අභියෝගයන් හේතුවෙන් රෙගුලාසි සඳහා පහත සඳහන් පරිදි සංශෝධනයන් කිහිපයක් සිදු කර තිබේ.

- *2013 ජූනි මස - ඩී. එස්. සේනානායක මාවත (ඩඩ්ලි සේනානායක මාවතේ සිට කනත්ත හන්දිය දක්වා) සහ බෞද්ධාලෝක මාවත (කනත්ත හන්දියේ සිට ඩඩ්ලි සේනානායක මාවත දක්වා) යන මාර්ග වලට මුහුණලන පළමු බිම් කට්ටියෙහි කලාපීයකරණය විශේෂ මිශ්‍ර නේවාසික කලාපයේ සිට මිශ්‍ර සංවර්ධන කලාපය ලෙස වෙනස් කිරීම*
- *2015 දෙසැම්බර් - ලෙයාර්ඩ්ස් මාවත නැගෙනහිර සහ බස්නාහිර දෙසට වන්නට පිහිටි පළමු බිම් කට්ටියෙහි කලාපීයකරණය විශේෂ ප්‍රාථමික නේවාසික කලාපයේ සිට මිශ්‍ර සංවර්ධන කලාපය ලෙස වෙනස් කිරීම.*

මෙයට අමතරව කොළඹ නගරය තුල පවතින වර්තමාන ඉල්ලුම සැලකිල්ලට ගැනීමේදී පහත සඳහන් රෙගුලාසි සංශෝධනය කිරීමද අවැසි බව හඳුනාගෙන තිබේ.

- *බේස්ලයින් මාර්ගය දෙපස කලාපීයකරණය ප්‍රාථමික නේවාසික කලාපයේ සිට මිශ්‍ර සංවර්ධන කලාපය ලෙස වෙනස් කිරීම.*
- *තලකොටුව උද්‍යාන මාර්ගය දෙපස කලාපීයකරණය ප්‍රාථමික නේවාසික කලාපයේ සිට මිශ්‍ර සංවර්ධන කලාපය ලෙස වෙනස් කිරීම.*
- *තිඹිරිගස්යාය මාර්ගයේ දෙපස මුල් බිම් කොටසෙහි කලාපීයකරණය ප්‍රාථමික නේවාසික කලාපය සහ විශේෂ ප්‍රාථමික නේවාසික කලාපයේ සිට වාණිජ කලාපය ලෙස වෙනස් කිරීම.*
- *හැව්ලොක් පාර දෙපස කලාපීයකරණය විශේෂ මිශ්‍ර නේවාසික කලාපයේ සිට වාණිජ කලාපය ලෙස වෙනස් කිරීම හෝ විශේෂ මිශ්‍ර නේවාසික කලාපයේ අවසර ලත් භාවිතයන් තුලට වාණිජ භාවිතයන් ඇතුලත් කිරීම.*

කෙසේවෙතත්, මෙම සංවර්ධන සීමා කිරීම් හේතුවෙන්, නගරය තුල ආයෝජන සිදු කිරීමට කැමති සංවර්ධකයින් අධෛර්යමත් කිරීම නිසා එය නගර ආර්ථිකයට සැලකිය යුතු මට්ටමේ ඍණාත්මක බලපෑමක් ඇති කරයි. එබැවින් පවතින කලාපීයකරන රෙගුලාසි සමාලෝචනය කිරීම සහ නගරය තුල ඇති ආයෝජන අවස්ථා ප්‍රයෝජනයට ගත හැකි පරිදි නව්‍ය විකල්ප විසඳුම් හඳුන්වාදීම අත්‍යවශ්‍ය කාරණයක්වේ.

3.3. අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාසවල විසිරීම හේතුවෙන් උද්ගතවන සාමාජීය, පාරිසරික සහ ආර්ථික ගැටළු

සන්දර්භය

ජීවත් වීමට සුදුසු නගරයන් එහි සියලු වැසියන් සඳහා කිසිදු වෙනස්කමකින් තොරව අවශ්‍ය මූලික සේවාවන් සහ යටිතල පහසුකම් සපයන නගරයක් බව පිළිගත් කරුණකි. නගරයේ සැලකිය යුතු ජනගහන කොට්ඨාශයකට අවශ්‍ය මූලික සේවාවන් සහ යටිතල පහසුකම් භුක්ති විඳීමට නොහැකි වීම සහ සෞඛ්‍ය සම්පන්න නොවන සහ අහිතකර තත්වයන් යටතේ ජීවත් වීමට සිදුවීම නගරයේ සමස්ත ක්‍රියාවලියට අහිතකර ලෙස බලපායි.

අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස අර්ථ දැක්වීම

ශ්‍රී ලංකාව තුල පසුගිය දශක කිහිපය තුල අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස යන වහර පැල්පත් සහ මුඩුක්කු නිවාස හඳුනා ගැනීම සඳහා උපයෝගී කර ගැනුනි. කෙසේ වෙතත් අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස යන්නට කිසිදු සාර්ව නිර්වචනයක් නොමැති වුවද, දේශීය වශයෙන් පහත දැක්වෙන අවශ්‍යතා එකක් හෝ කිහිපයක් නොමැති විශේෂිත වූ භූගෝලීය ප්‍රදේශයක ජීවත් වන්නා වූ ජන කොටසක් අර්ථ දැක්වීම සඳහා අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස යන වහර යොදා ගනී.

03 පරිච්ඡේදය
සැලසුමෙහි අවශ්‍යතාවය

වෙනස්වන සංවර්ධන ප්‍රවණතා නිසා ඇතිවන ගැටළු

...පවතින කලාපීයකරණය මත පදනම්වූ සැලසුම් සහ ගොඩනැගිලි රෙගුලාසි අභියෝගයට ලක් කිරීම

උදාහරණය II - කලාපයේ අවසර ලත් භාවිතයන්ට මාර්ග දෙපස වාණිජමය භාවිතය සඳහා වන ඉල්ලුම

අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාසවල විසිරීම හේතුවෙන්...

03 පරිච්ඡේදය
සැලසුමෙහි අවශ්‍යතාවය

අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාසවල විසිරීම හේතුවෙන්...

- *පිරිසිදු ජලය, සනීපාරක්ෂක පහසුකම්, ප්‍රවාහන / සන්නිවේදන පහසුකම් වැනි මූලික සේවාවන් සඳහා ඇති ප්‍රවේශය.*
- *ඉඩම් හිමිකම සඳහා වන ආරක්ෂාව*
- *ව්‍යුහාත්මක ගුණාත්මකභාවය සහ නිවාස වල කල්පැවැත්ම*
- *ප්‍රමාණවත් පරිදි ඉඩකඩ පැවතීම*

(UN-HABITAT, CEPA & Sevanatha, 2013)

කෙසේ වෙතත් 1979 වසරේදී එවකට පළාත් පාලන, නිවාස සහ ඉදිකිරීම් අමාත්‍යාංශය යටතේ පැවති නාගරික සංවර්ධන අධිකාරියේ පැල්පත් සහ මුඩුක්කු නිවාස සඳහා වන අංශය මගින් පිළියෙළ කරන ලද කොළඹ පැල්පත් නිවාස සඳහා වන ප්‍රතිපත්ති පත්‍රිකාව මෙරට රජයක් විසින් ප්‍රථම වරට කොළඹ මහා නගර සභා සීමාව තුල විසිරි පැවති පැල්පත් ජනාවාස විශාල සංවර්ධන වැඩසටහනක් සඳහා හඳුනාගත් ප්‍රථම අවස්ථාව වේ. එහි සඳහන් අර්ථ ගැන්වීම් පහත සඳහන් පරිදි වේ.

මුඩුක්කු

මුඩුක්කු යන්න යොදා ගෙන තිබුනේ මූලික වශයෙන් 1930 දශකයේ දී පමණ නගරය වෙත විශාල වශයෙන් සංක්‍රමණය වූ කම්කරුවන් සඳහා ඉදිකරන ලද පැරණි කුලී ගොඩනැගිලි වේ. එහෙත් මෙම නිවාස වල ජීවත් වන ජනතාව ඔවුන්ගේ නිවාස මුඩුක්කු හෝ අඩු පහසුකම් සහිත නිවාස ලෙස හැඳින්වීමට කැමැත්තක් නොදක්වන ලදී. ඔවුන් විසින් මෙම නිවාස හැඳින්වීමට 'පේලි ගෙවල්' යන්න යොදා ගන්නා ලදී.

පැල්පත්

තාවකාලික අමුද්‍රව්‍ය යොදා ගනිමින් නගරය පුරා පිහිටි හිස් ඉඩම් වල කුඩා තනි ඒකක අටවන ලද නිවාස සමූහයක එකතුවක් පැල්පත් ප්‍රදේශයක් ලෙස හැඳින්වේ. මේවා බොහෝ විට රජයේ හෝ පෞද්ගලික ඉඩම් වල අනවසරයෙන් ඉදිකර ඇති අතර බොහෝවිට මේවා හට විධිමත් ජල සැපයුමක්, සනීපාරක්ෂක පහසුකම් හෝ විදුලිබලය නොමැත. බොහොමයක් පැල්පත් නිවාස නිරන්තරයෙන් ජල ගැල්මට ලක්වන ඉඩම් වල ඉදිකර තිබේ. මෙම යෙදුම පොදු භාවිතයට අනුව "මුඩුක්කු" හෝ පේලි ගෙවල් වල ජීවත් වන ජනතාවට වඩා දුෂ්කරතා සහ දරිද්‍රතාවයෙන් ජීවත් වන පිරිසකගේ කණ්ඩායමක් පිළිබිඹු කරයි.

වත්ත යනු කොළඹ නගරයේ පවතින පැල්පත් සහ මුඩුක්කු නිවාස යන දෙවර්ගයම හැඳින්වීම සඳහා පොදුවේ යොදා ගන්නා ලද යෙදුමක් වේ. එහෙත් වත්ත යන යෙදුමේ ඉංග්‍රීසි පරිවර්තනය උද්‍යානය වේ. කැප්ටන් වත්ත, අලි වත්ත, කදිරාන වත්ත යනු කොළඹ නගරය තුල පවතින පැල්පත් සහ මුඩුක්කු ප්‍රදේශ වල නම් වලින් කිහිපයක් වේ.

නිල ලේඛන අනුව අඩු ආදායම්ලාභී ජනාවාස ප්‍රධාන වශයෙන්, මුඩුක්කු, පැල්පත්, වැඩිදියුණු කරන ලද ජනාවාස, නැවත පදිංචි කරන ලද ජනාවාස හෝ අඩු පිරිවැය මහල් නිවාස යන ජනාවාස ආකාර අනුව හඳුනාගෙන ඇත.

3.3.1. උදාහරණය 01 - කොළඹ නගරය තුල පවතින අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස

කෙසේවෙතත්, සංවර්ධනය වෙමින් පවතින ලෝකයේ අනෙකුත් නගර සහ සංසන්දනය කිරීමේදී , කොළඹ සාමාන්‍ය පෙළ පොත් වල සඳහන් මාදිලිවලට අනුකූල නොවන නගරයකට උදාහරණයකි; එනම් නගරයේ පර්යන්ත ප්‍රදේශ පුරා විශාල ලෙස පැතිරී ගිය අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස, නගරය දෙසට විශාල ලෙස සංක්‍රමණය වන ජනතාවක්, උපරිම දරිද්‍රතාවයෙන් යුතු නිවාස ඒකක විශාල වශයෙන් තිබීම ආදී ලක්ෂණ කොළඹ නගරය තුල දක්නට නැත. ඒ අනුව පැල්පත් ජනාවාස සහ මුඩුක්කු යන යෙදුම් කොළඹ නගරය සඳහා සැබැවින්ම අදාළ නොවේ. මේ අනුව කොළඹ නගරය පුරා විසිරි පැල්පත් සහ මුඩුක්කු යන නිවාස වර්ග දෙකම හැඳින්වීම සඳහා වඩාත් යෝග්‍ය යෙදුම අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස යන්න වේ.

3.3.1.1. කොළඹ නගරය තුල අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස වල මුලාරම්භය

රූප සටහන 78 : *කොළඹ නගරය තුල දුම්රිය රක්ෂිත ආශ්‍රිතව පිහිටි අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස*
මූලාශ්‍රය : *alamy stock photo*

1950 දශකයේ දෙවන ලෝක යුද්ධයෙන් පසුව රබර් අපනයන කර්මාන්තය ආශ්‍රිතව අපනයන වෙළඳාම ව්‍යාප්ත වීමත් සමගම කොළඹ නගරය තුල මුඩුක්කු සහ පේලි නිවාස ඇති වීම ආරම්භ වී ඇත. ගබඩා පහසුකම් සඳහා, කම්කරුවන්ගේ නිවාස සඳහා සහ මාර්ග පද්ධතිය වැඩි දියුණු කිරීම සඳහා වන නව ආර්ථිකමය ඉල්ලීම් වලට අනුරූපීව කොළඹ නගරයේ ලක්ෂණ වීම සිදුවී ඇත.

මේ අනුව නගරය තුල තදබදය වැඩිවීමත් සමගම නගරය තුල ජීවත් වූ ප්‍රභූ ජනතාව නගරයෙන් පරිභාහිරව තදාසන්න ප්‍රදේශ වල පිහිටි වැඩි පහසුකම් වලින් යුතු නේවාසික ප්‍රදේශ කරා සංක්‍රමණය වීම සිදුවී ඇත. කොළඹ නගරයේ උතුරු සහ මධ්‍යම ප්‍රදේශ වලට වන්නට ප්‍රභූ ජනතාව විසින් ඔවුනට හිමිව තිබු විශාල භූමි ප්‍රදේශයන් හි පිටට පිට පිහිටින ලෙස ඉදිකරන ලද නිවාස ඒකක ඉතා අඩු කුලී පදනමක් මත හෝ කුලී නොමැතිව වරාය සහ ගුදම් ආශ්‍රිත කර්මාන්තශාලා වල සේවය කරන ලද කම්කරුවන් හට ලබාදී තිබේ. පසුකාලීනව, මෙම කම්කරුවන්ගේ විස්තෘත පවුල් වලට එකතු වූ නව සාමාජිකයින්ද මෙම නිවාසවලට අනවසර ලෙස කොටස් ඇඳමින් පදිංචි වීම නිසා නගරය තුල මුඩුක්කු නිවාස ඇතිවීම ආරම්භ විය. ඉක්මනින්ම මෙම ප්‍රවණතාව නිරන්තරයෙන් සිදු වීම සහ පාලනයක් නොමැති වීම නිසා නගරය තුල සාමාජයීය, පාරිසරික සහ ආර්ථිකමය වශයෙන් ගැටලුකාරී තත්වයන් රාශියක් ඇති කරන ලදී.

අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාසවල විසිරීම හේතුවෙන්...

උදාහරණය 01 - කොළඹ නගරය තුල පවතින අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස

කොළඹ නගරය තුල අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස වල මූලාරම්භය

කොළඹ නගරය තුල පවතින අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස වල වර්තමාන තත්වය

1950 දශකය තුලදී නගරය තුලට සංක්‍රමණය වූ ජනතාව වැඩි වීම හේතුවෙන් නිවාස සැපයුම ඉක්මවා ඉල්ලුමක් ඇතිවූ අතර ඒ අනුව නගරය තුල නිවාස මිල අඩු ආදායම් ලාභී ජන කොටස් වෙත දැරීමට නොහැකි පරිදි වැඩි විය. මෙහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස රැකියා අවස්ථා සොයා නගරය කරා පැමිණි නගරයේ පවතින නිවාස සඳහා වූ මිල දැරිය නොහැකි අඩු ආදායම් ලාභී පවුල්, නගරය තුල පිහිටි දුම්රිය රක්ෂිත, ඇල මාර්ග සහ කැළණි ගඟ රක්ෂිත ආදී රජයේ ඉඩම් වල ඔවුන්ගේ නවාතැන් තාවකාලික අමුද්‍රව්‍ය යොදා ගනිමින් ඉදි කිරීම නිසා නගරය තුල පැල්පත් ජනාවාස ව්‍යාප්ත වීම ආරම්භ විය.

මේ අනුව කොළඹ නගරයේ මධ්‍යම ප්‍රදේශය ප්‍රධාන වශයෙන් මුඩුක්කු ජනාවාස වලින් සමන්විත අඩු අදායම් ලාභී නේවාසික ප්‍රදේශයක් වූ අතර නගරයේ උතුරු සහ නැගෙනහිර කොටස් පැල්-පත් ජනාවාස වලින් සමන්විත නේවාසික ප්‍රදේශ බවට පත් විය.

වැදගත්කම සහ විශාලත්වය

3.3.1.2. කොළඹ නගරය තුල පවතින අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස වල වර්තමාන තත්වය

1998/9 වසර වලදී රීල් සමාගම (Real Estate Exchange (Pvt) Ltd) විසින් සිදු කරන ලද සමීක්ෂණයකට අනුව කොළඹ නගරය තුල පිහිටි අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස සංඛ්‍යාව 1,506 ලෙස ගණනය කර ඇති අතර එම අගය 2001 වසරේදී සෙවනත ආයතනය මගින් සිදුකරන ලද සමීක්ෂණයකට අනුව 1,615 ලෙස ඇස්තමේන්තු ගත කර තිබේ. 1998/9 සමීක්ෂණයට අනුව අඩු පහසුකම් සහිත නිවාස ඒකක ගණන 66,324 ක් ලෙස වාර්තා වී ඇති අතර එය 2001 වසරේ සෙවනත ආයතනයේ සමීක්ෂණයට අනුව 53,659 (කුටුම්භ 77,532) කින් සහ මුළු ජනගහනය 336,000 කින් යුතු ලෙස හඳුනාගෙන තිබෙන අතර එය එවකට කොළඹ නගරයේ ජනගහනයෙන් 50 % ක ප්‍රතිශතයක්වේ. මෑත කාලීනව නා.සං.අ විසින් 2011 වසරේදී සිදුකරන ලද සමීක්ෂණයකට අනුව මෙම අගයන් කුටුම්භ ඒකක 68,812 ලෙසත් ජනාවාස 1499 ක් ලෙසත් වාර්තා වී තිබේ. එම සමීක්ෂණයට අනුව මෙම අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස වල ජීවත් වන ජනගහනය කොළඹ නගරයේ මුළු ජනගහනයෙන් 53% ලෙස වාර්තාවේ. අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස වල වැඩිම සංකේන්ද්‍රණයක් කො.ම.න. සීමාවේ උතුරු සහ මධ්‍යම ප්‍රදේශ වල දක්නට ලැබේ. කො.ම.න. බල ප්‍රදේශයෙන් 9% ක් එනම් අක්කර 600ක් පමණ අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස වලින් ආවරණය වී ඇතැයි අනාවරණයවේ. මෙම ජනාවාස වල පදිංචි ජනතාව එහි මුල් පදිංචිකරුවන්ගේ තුන්වන හෝ හතරවන පරම්පරාව වන අතර එබැවින් ඉතා අඩු මට්ටමේ අභ්‍යන්තර සංක්‍රමණයක් දක්නට ලැබේ. අභ්‍යන්තර සංක්‍රමණය නිසාවෙන් ඇතිවන ගැටළු වන නිරන්තරයෙන් අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස ව්‍යාප්ත වීමේ ගැටළු කොළඹ නගරය තුල දක්නට නොලැබේ.

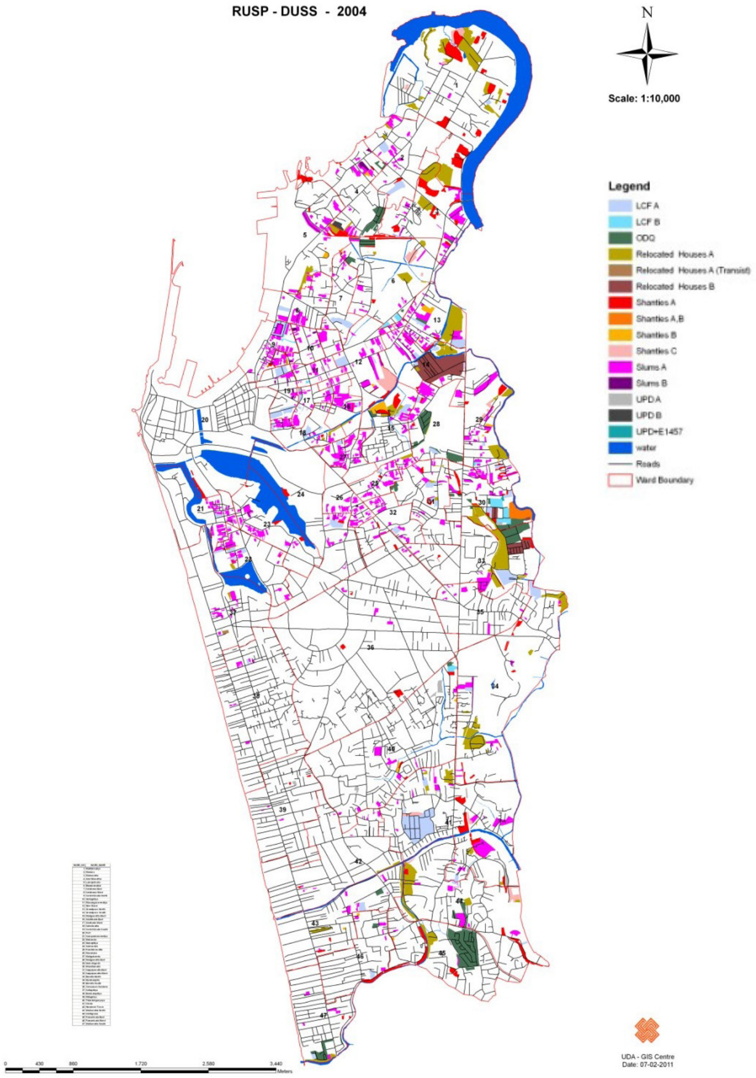
2012 වසරේ සෙවනත නාගරික සම්පත් මධ්‍යස්ථානය මගින් සිදුකරන ලද සමීක්ෂණයකට අනුව කොළඹ නගරය තුල පිහිටි අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස එහි ප්‍රමාණය (නිවාස ඒකක ගණන) අනුව පහත දැක්වෙන පරිදි වර්ගීකරණය කල හැකිවේ.

- *නිවාස ඒකක 10 ට අඩු -22%*
- *නිවාස ඒකක 11- 20 ත් අතර - 32%*
- *නිවාස ඒකක 21 - 60 ත් අතර - 30%*
- *නිවාස ඒකක 60 - 100 ත් අතර - 11%*
- *නිවාස ඒකක 100 ට වැඩි - 5%*

ඉහත සඳහන් වර්ගීකරණය අනුව කොළඹ නගරය තුල පවතින බහුතරයක් අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස ඒවා තුල ඇති නිවාස ඒකක ගණන අනුව කුඩා සහ මධ්‍යම ප්‍රමාණයේ වන බව පැහැදිලිවේ.

- **අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස වල පදිංචිකරුවන්ගෙන් 57% කට අදාළ ඉඩම් වල සින්නකර අයිතිය නොමැති වීම**

බොහොමයක් මෙම නිවාස රජයේ හෝ පෞද්ගලික වෙනත් පාර්ශවයකට අයත් ඉඩම් වල අනවසර ලෙස ඉදි කර ඇති බැවින් ඒවා හට නෛතික අයිතියක් නොමැති අතර ඒවා අනවසර නිවාස ලෙස හඳුනාගැනේ. තවද ඒවා බොහෝවිට පවතින ගොඩනැගිලි රෙගුලාසි වලට අනුකුල නොවේ.



රූප සටහන 79 : *කොළඹ නගරය තුල අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස වල ව්‍යාප්තිය*
මූලාශ්‍රය : *භූ.තො.ප. අංශය, නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය - 2011*

කෙසේ වෙතත් මෙම නිවාස වැඩිහිටි පරම්පරා දෙකක් හෝ වැඩි ගණනක් පුරා පැවති බැවින් ඒවා නීත්‍යානුකුල නොවුනත් පැවති රජයන් විසින් මෙම නිවැසියන්ට නිවසක් සඳහා වන හිමිකම තහවුරු කර දීමට විවිධ කටයුතු සිදු කර ඇත. මේ අනුව 2002 වර්ෂයේ දරිද්‍රතා පැතිකඩ අනුව ගණනය කරන ලද ජනාවාස 1614 අතුරින් 6% ක් පමණක් නීති විරෝධී ලෙස සැලකේ. මෙලෙස නීතිවිරෝධී ලෙස සැලකෙන ජනාවාස බොහෝමයක් දුම්රිය, ඇළ, හෝ වෙනත් රක්ෂිත ඉඩම් තුල ඉදිකර ඇති ඒවා වේ. 2012 වර්ෂයේදී සෙවනත ආයතනය විසින් සිදු කරන ලද සමීක්ෂණයකට අනුව, අඩු පහසුකම් සහිත නිවාසවල ජීවත් වන පුද්ගලයින්ගෙන් 43% ක්ම සඳහාම ඔවුන්ගේ දේපළවල සින්නක්කර අයිතිය හිමිව පවතින අතර ඉතිරි 57% සඳහා සුරක්ෂිත අයිතියක් නොමැත. කෙසේ වෙතත, පදිංචිකරුවන්ගෙන් 23% සඳහා වරින් වර ඉඩම් හිමිකම් සඳහා තාවකාලික හිමිකම් ලබාදෙන පරිශීලක අවසරපත් (ගණන් ගැනීමේ කාඩ්පත්) නිකුත් කරනු තිබේ.

3.3.1.3. අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස පැවතීම නිසා ඇතිවන ගැටළු

අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස පැවතීම හේතුවෙන් ඇතිවන ගැටළු සමාජ, පරිසරය හා ආර්ථිකය වැනි අංශ තුනකින් දැකිය හැකිය.

1. අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස පැවතීම හේතුවෙන් ඇතිවන ඍණාත්මක සාමාජයීය බලපෑම්

අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාසවල පැවැත්මේ ප්‍රතිඵලයක් ලෙස ඇතිවන සමාජීය බලපෑම්, එම ජනාවාස වල පදිංචිකරුවන් සඳහා ඇතිවන බලපෑම් සහ සමස්ත සමාජයට බලපාන බලපෑම් ලෙස දෙ වැදෑරුම් වේ. දුර්වල ජීවන තත්ත්වයන් හේතුවෙන් ඇතිවන ගැටළුකාරී තත්ත්වයන් අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස වල පදිංචිකරුවන් සඳහා බලපාන ප්‍රධානතම ඍණාත්මක බලපෑම වේ.

(a) අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස වල පදිංචි ජනතාවගේ දුර්වල ජීවන තත්වයන්

2012 වර්ෂයේදී සෙවනත ආයතනය මගින් සිදුකරන ලද සමීක්ෂණ මගින් හෙළිදරව් වී ඇත්තේ කොළඹ නගරයේ අඩු පහසුකම් සහිත නිවාසවලින් 45% ක් තාවකාලික අමුද්‍රව්‍ය භාවිතයෙන් ඉදිකර ඇති අතර ඉතිරි 55% ස්ථිර අමුද්‍රව්‍ය භාවිතයෙන් ඉදිකර ඇති බවය.

කෙසේ වෙතත්, අඩු පහසුකම් සහිත නිවාස බහුතරයක් ස්ථිර අමුද්‍රව්‍ය භාවිතයෙන් ඉදි කර තිබුනද බොහෝවිට ඒවා සඳහා නල ජලය, විදුලිය, සනීපාරක්ෂක පහසුකම්, මළ සහ අපජලය බැහැර කිරීමේ පහසුකම්, වැසි ජලය බැසයාමේ ක්‍රමවේද, නිසි ප්‍රවේශ මාර්ග, සහ විවෘත ප්‍රදේශ සහ ප්‍රජා ශාලා ආදී වෙනත් පොදු පහසුකම් සඳහා පරිශීලන හැකියාවක් නොපවතී.

2012 වර්ෂයේදී සෙවනත ආයතනය මගින් සිදුකරන ලද කොළඹ නගරය තුල පවතින අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස පිලිබඳ සමීක්ෂණ මගින් ඒවා ආශ්‍රිත පහත සඳහන් මූලික සේවාවන්හි අඩුපාඩුකම් හඳුනාගෙන ඇත.

සනීපාරක්ෂක පහසුකම් නොමැතිකම

- *සමස්ථ ජනාවාසවලින් 41% ක් සඳහා පොදු වැසිකිළි පැවතීම.*
- *8% ක් සඳහා සනීපාරක්ෂක පහසුකම් නොමැත.*
- *මළ අපවහනය අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාසවලින් 28% ක් සඳහා බරපතල ගැටළුකාරී තත්වයක්ව පවතී; මෙම ජනාවාස වලින් 50% ක් පමණක් නගරයේ මළ අපවහන පද්ධතියට සම්බන්ධ කර ඇත.*

මෙලෙස පොදු සේවා මත යැපීම දුප්පත් ජනාවාස වලදී ඉහල අගයක් ගන්නා අතර මෙම පහසුකම් වල ඇති උග්‍ර හිඟය නුසුදුසු සහ අනවසර වැසිකිළි පහසුකම් ඉදිකිරීම සඳහා මග පාදනු ලබයි. මෙමගින් නල මාර්ග අවහිර වීම්, මළ ජලය පිටාර යාම, ඇල මාර්ගවලට මළ අපවහන නල හැරවීම ආදී ක්‍රියාකාරකම් හේතුවෙන් සෞඛ්‍ය ගැටළු රාශියක් විශේෂයෙන් කුඩා දරුවන් සඳහා ඇති කරනු ලබයි.

මෙම ජනාවාස බොහොමයක් ගංවතුරට ගොදුරු වන වගුරු බිම් සහ ඇල රක්ෂිත ආශ්‍රිත ඉඩම් වල පිහිටා ඇති බැවින් ජලාපවහන ගැටළු සඳහා ද ප්‍රමුඛත්වයක් හිමිවේ.

අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාසවල විසිරීම හේතුවෙන්...

උදාහරණය 01 - කොළඹ නගරය තුල පවතින අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස

අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස පැවතීම නිසා ඇතිවන ගැටළු

නල ජල සැපයුම අඩුවීම

- *අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාසවලින් 33% ක් සඳහා වෙන් වෙන්ව මානනය කරනු ලබන ජල සැපයුමක් නොමැතිවීම.*
- *33% ක් පොදු පහසුකම් භාවිතා කිරීම හෝ වෙනත් පාර්ශවයකින් ජලය ලබා ගනී.*
- *5% ක් ප්‍රජාවන්ට ආරක්ෂිත පානීය ජලය පහසුකම් ලබා දීම අවශ්‍ය වන අතර සේවා මට්ටම් සැලකීමේදී අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස වලින් 8% ක් සඳහා මෙම තත්වයන් බරපතල ගැටළුවක් ව පවතී.*

විදී ලාම්පු පහසුකම් නොමැතිවීම

- *බොහොමයක් අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස (98%) සඳහා විදුලිබල සැපයුම පැවතියද , 34% වන අඩු පහසුකම් සහිත ජනතාව සඳහා වීදි ලාම්පු පහසුකම් නොමැතිවීම ගැටළුවක් ලෙස දක්වා ඇත.*

අවිධිමත් ඝන අපද්‍රව්‍ය බැහැර කිරීම

- *අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස වලින් 15% අවිධිමත් හෝ එකතු කිරීමක් වාර්තා නොකරයි.*

දුර්වල මට්ටමේ පවතින මාර්ග

- *40% ක් වන ජනාවාස සඳහා හොඳින් නඩත්තු කරනු ලබන සහ නිසි පළලින් යුතු තාර යෙදූ මාර්ග පහසුකම් පවතී.*
- *41% ක් සඳහා නිසි පරිදි නඩත්තු නොකරන ලද තාර යෙදූ මාර්ග පවතී.*
- *19% ක් සඳහා තාර යෙදූ මාර්ග නොපවතී.*

බොහෝ විට ජනාවාස වලට ප්‍රවේශවන ප්‍රධාන මාර්ගයන් මෙන්ම වීදි (ඇතුළත ප්‍රවේශ මාර්ග) ද දුර්වල තත්ත්වයක පවතින අතර මෙනිසා ජනාවාස සඳහා ප්‍රවේශ සහ ඒවා තුල ගමන් කිරීම සඳහා දුෂ්කරතා ඇති කරයි.

මාණවත් පරිදි ඉඩකඩ නොමැති වීම

රූප සටහන 80 : *කොළඹ නගරය තුල පවතින සාමාන්‍ය අඩු පහසුකම් සහිත නිවසක්*
ඡායාරූප අනුග්‍රහය : *dailynews.lk*

03 පරිච්ඡේදය
සැලසුමෙහි අවශ්‍යතාවය

අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාසවල විසිරීම හේතුවෙන්...

උදාහරණය 01 - කොළඹ නගරය තුල පවතින අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස

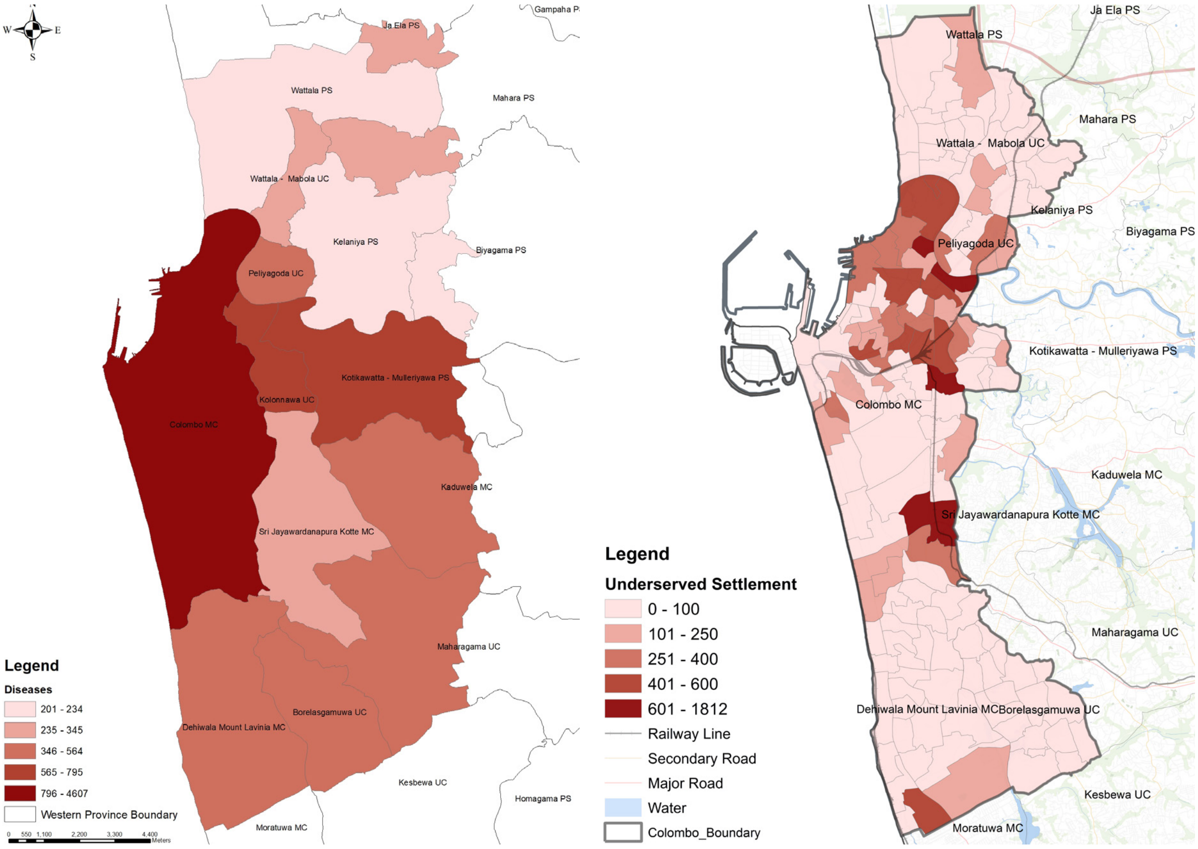
අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස පැවතීම නිසා ඇතිවන ගැටළු

නිවාස ඒකකවල විශාලත්වය හා පොදු පහසුකම් සඳහා වන අවකාශ නොමැති වීම මගින් ජනාවාස තුල පවතින සීමා සහිත ඉඩකඩ පිළිබිඹු වන අතර මෙය අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස වල ප්‍රධාන සෘණාත්මක ලක්ෂණයක් ලෙස සැලකේ. ප්‍රජාවගේ මට්ටමේ දී, ඉඩකඩ හිඟකම නිසා විනෝදකටයුතු සඳහා වන පහසුකම්, ගමනාගමනය ආදී ක්‍රියාකාරකම් සීමා කරනු ලබන අතර රෝග ව්‍යාප්තිය තීව්‍ර කරයි. ගෘහස්ථ මට්ටමේදී මෙනිසා උත්සව අවස්ථාවන් සඳහා (උදා: අවමංගල්‍ය උත්සව, විවාහ උත්සව), ගෘහාශ්‍රිත ආදායම් උත්පාදනය කිරීමේ ක්‍රියාකාරකම් සඳහා ඉඩකඩ නොමැති වීම සහ පෞද්ගලිකත්වය සීමා වීම ආදී ගැටළු ඇති කරයි.

(b) අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස වල පදිංචි ජනතාව අතර ඉක්මනින් රෝග පැතිර යාමේ සාපේක්ෂ වශයෙන් ඉහල සම්භාවිතාව

රූප සටහන 81 : කොළඹ පැල්පත් ආශ්‍රිත ප්‍රදේශයක ඝන අපද්‍රව්‍ය බැහැර කිරීමේ අංගනයක්
ඡායාරූප අනුග්‍රහය : *Robin Hammond, Panos – scidev.net*

මෙම ජනාවාස ආශ්‍රිතව දුර්වල සෞඛ්‍ය තත්වයන් ඇතිවීමට ප්‍රධාන වශයෙන්ම හේතුවන්නේ ඒවා වතුර රැඳී පවතින ඇල මාර්ග ආදී මදුරුවන් බෝවන ප්‍රදේශ ආශ්‍රිතව පිහිටා තිබීමෙන් බරවා ආදී රෝග තත්වයන් පැතිර යාමයි. තවද, අධික තදබදය, ඉහළ ජනගහන ඝනත්වය සහ නිවාස ව්‍යුහයන් සමීපව පිහිටා තිබීම නිසා රෝග ව්‍යාප්තිය වේගවත් කරයි.



රූප සටහන 82 : *අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස විසිරීම සහ ඩෙංගු රෝගය පැතිරීම සංසන්දනයක්*
මූලාශ්‍රය : *(වම) මහජන සෞඛ්‍ය දෙපාර්තමේන්තුව, කොළඹ මහ නගර සභාව - 2017 සහ (දකුණ) ජනලේඛන හා සංඛ්‍යාලේඛන දෙපාර්තමේන්තුව, 2012*

ඉහත සඳහන් අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස වල විසිරීම සහ රෝග පැතිරී යාමේ රටාව පිළිබඳ සංසන්දනය අනුව අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස වැඩි ප්‍රදේශ ආශ්‍රිතව වැඩි රෝග පැතිරී යාමක් දක්නට ලැබෙන බවට සමානාත්මතා දක්නට ලැබේ.

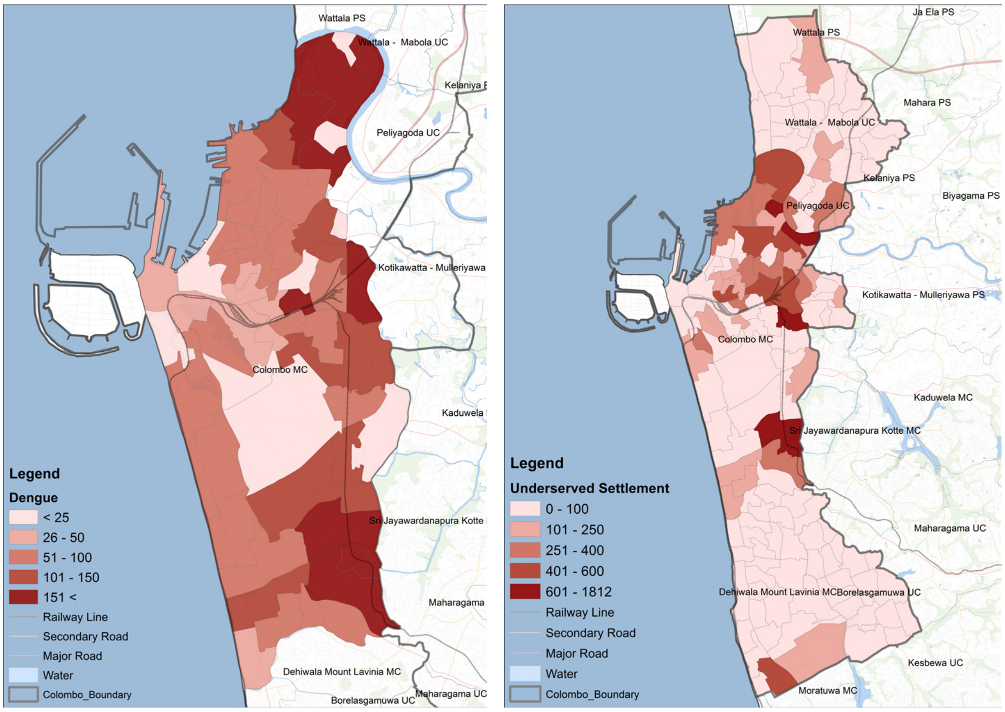
ඩෙංගු රෝගය ව්‍යාප්ත වීමේද ඉහත රටාව සමග සමානාත්මතා දක්නට ලැබෙන අතර එයද අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස විසිරීමේ රටාවට අනුරූපී රටාවක් දක්වයි. මෙය බොහෝවිට අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස ප්‍රදේශවල මදුරු කීටයන් බෝ වීම සඳහා සාපේක්ෂ වශයෙන් ඉහළ සම්භාවිතාවක් ඇතිවීම හේතුවෙන් සිදුවිය හැකි යයි සැලකිය හැක.

03 පරිච්ඡේදය
සැලසුමෙහි අවශ්‍යතාවය

අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාසවල විසිරීම හේතුවෙන්...

උදාහරණය 01 - කොළඹ නගරය තුල පවතින අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස

අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස පැවතීම නිසා ඇතිවන ගැටළු



***රූප සටහන 83 :** අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස විසිරීම සහ රෝග පැතිරීම සංසන්දනයක්*
***මූලාශ්‍රය :** (වම) පළාත් පාලන ආයතන මට්ටමින් රෝග පිළිබඳ වාර්තා සහ (දකුණ) ජනලේඛන හා සංඛ්‍යාලේඛන දෙපාර්තමේන්තුව, 2012*

(c) අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස ආශ්‍රිත ප්‍රදේශ වල නීති විරෝධී ක්‍රියාකාරකම් සාපේක්ෂ වශයෙන් ඉහළ යාම

අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස විසිරීම සහ අපරාධ සිදුවීම් අතර ස්ථානීය වශයෙන් සම්බන්ධතාවයක් පවතින බව සොයාගෙන ඇත.

මෙම සම්බන්ධතාවය සඳහා ප්‍රධාන හේතු ලෙස මෙම ජනාවාස ආශ්‍රිත ජන කොටස් අතර සාපේක්ෂ වශයෙන් ඉහල දරිද්‍රතාවයක් පැවතීම, අඩු අධ්‍යාපන මට්ටමක් පැවතීම, අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස වල ජනතාව කොළඹ සමාජයේ අඩු සමාජ ස්ථරයක් ලෙස කොන් කිරීම, මත්පැන් සහ මත්ද්‍රව්‍ය සඳහා ඇබ්බැහි වීමේ වැඩි ප්‍රවණතාවයක් පැවතීම සහ විශේෂයෙන්ම නීති විරෝධී කටයුතු සිදු කිරීම සඳහා පහසු වන පරිදි වන පිටතට සම්බන්ධතාවය අඩු ආවෘත ප්‍රදේශ සහ කුඩා ප්‍රවේශ මාර්ග සහිත අවකාශීය සැකැස්මක් පැවතීම සැලකිය හැක.

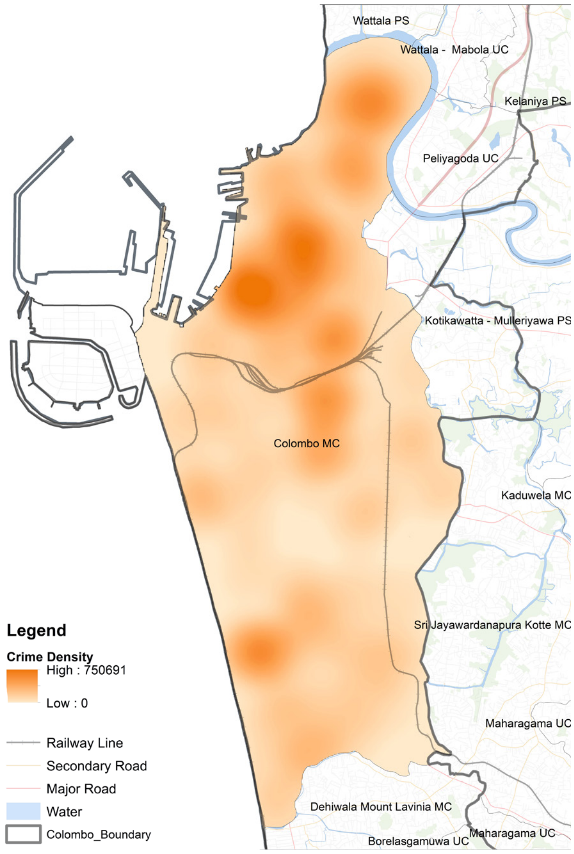
මත්ද්‍රව්‍ය හා මත්පැන් භාවිතය නාගරික දුගීන්ගේ තත්වය තව තවත් උග්‍ර කිරීමට බලපාන සාධකයක් ලෙස සැලකේ. පුද්ගලයන් වශයෙන් සැලකූ විට සහ කුටුම්බ වශයෙන් සැලකූ විට අඩු යහ පැවැත්මක් සඳහා ප්‍රධාන හේතුවක් ලෙස මත්ද්‍රව්‍ය සඳහා ඇබ්බැහිවීම සැලකිය හැක. මෙයට අමතරව, ඔවුන් අතර විවාහක අස්ථාවරත්වය, අපරාධ සහ ගෘහස්ථ ප්‍රචණ්ඩත්වය සඳහා යොමු වීම ආදිය වෙත වැඩි ප්‍රවණතාවක් දක්වයි. 2012 වසරේ දී ලෝක බැංකුව සඳහා සිදුකරන ලද ජීවන තත්ත්ව ඇගයීමේ වැඩසටහනකදී (UNHABITAT et al., 2012) අනාවරණය වී ඇති පරිදි කොළඹ අඩු ආදායම්ලාභී ජනාවාසවල පවුලේ සාමාජිකයන් විසින් මත්පැන් පානය කිරීම නිවසේ අනාරක්ෂිතභාවයට හේතුවක් වී තිබේ. මත්ද්‍රව්‍ය හා මත්පැන් භාවිතය නිවසෙන් පිටත බියක් ඇති කිරීමට හේතුවන බවද මෙම අධ්‍යනය මගින් අනාවරණය වී තිබේ.

අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාසවල විසිරීම හේතුවෙන්...

උදාහරණය 01 - කොළඹ නගරය තුල පවතින අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස

අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස පැවතීම නිසා ඇතිවන ගැටළු

කෙසේ වෙතත්, අඩු ආදායම්ලාභී ජනාවාස ආශ්‍රිතව පවතින මෙම අනවසර කටයුතු සඳහා වන ඉහළ ප්‍රවණතාවයන් හේතුවෙන් මෙම ප්‍රදේශයන්හි ප්‍රතිරූපය කෙරෙහි විශාල වශයෙන් නිෂේධාත්මක බලපෑමක් ඇති කරනු ලබයි. ඒ නිසා මෙම ප්‍රදේශ ක්‍රමික පිරිහීමකට ලක්වන අතරම අනාගත ආයෝජන හා සංවර්ධන අවස්ථා ද අධෛර්යමත් කරයි.



රූප සටහන 84 : *කොළඹ නගරය තුල අපරාධ ඝනත්වයේ විසිරීම*
මූලාශ්‍රය : *ශ්‍රී ලංකා පොලීසියේ මුලික දත්ත - 2018*

2. අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස පැවතීම හේතුවෙන් ඇතිවන සෘණාත්මක පාරිසරික බලපෑම්

අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාසවල පැවැත්ම හේතුවෙන් පරිසරයට ඇතිවන අහිතකර බලපෑම් කිහිපයක් වේ. ඒවා පහත සඳහන් පරිදි විස්තාරනය කළ හැකිය.

(a) අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස සහ සම්බන්ධ ජලාශ්‍රිත ප්‍රදේශ දූෂණය වීම

අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස වලින් බහුතරය ඇල මාර්ග, ගංගා සහ වෙරළ ආශ්‍රිතව පිහිටා ඇති බැවින් ඒවා ප්‍රධාන වශයෙන් එම ජලාශ ප්‍රදේශ දූෂණය සඳහා දායක වේ. මෙහිදී අභ්‍යන්තර ජලාශ ප්‍රදේශ දූෂණය වීම සඳහා ප්‍රධාන හේතුවක් වන්නේ අපජලය සහ මල ජලය අනවසර සම්බන්ධතා මාර්ගයෙන් සෘජුවම ජලාශ වෙත මුදා හැරීම සහ ඝන අපද්‍රව්‍ය බැහැර කිරීම වේ.

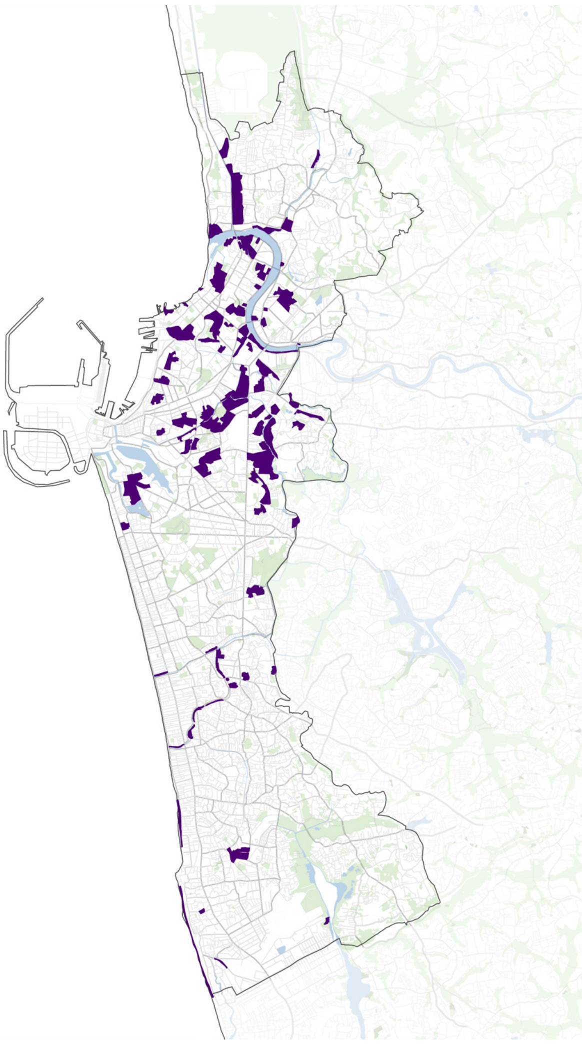
03 පරිච්ඡේදය
සැලසුමෙහි අවශ්‍යතාවය

අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාසවල විසිරීම හේතුවෙන්...

උදාහරණය 01 - කොළඹ නගරය තුල පවතින අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස

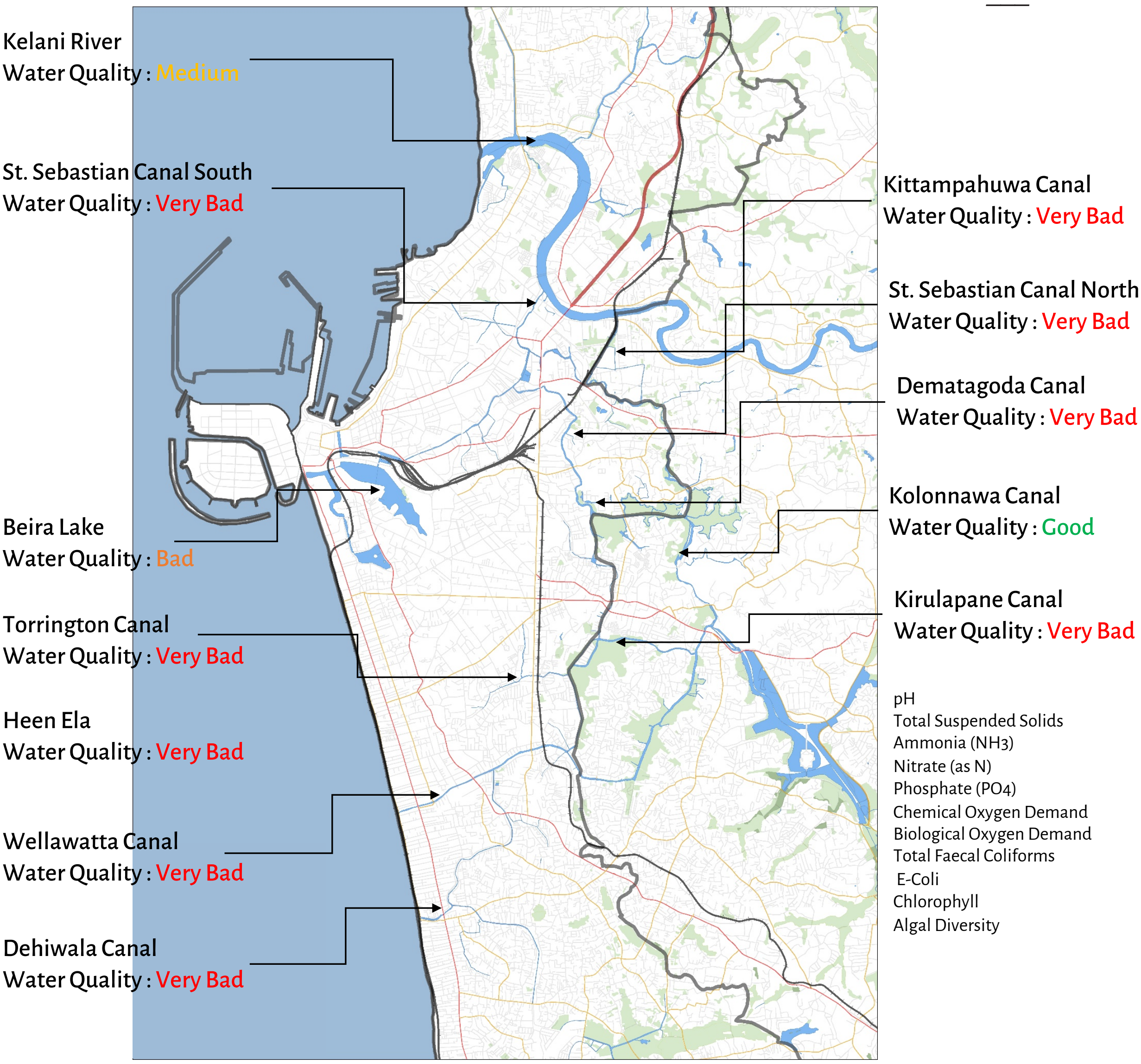
අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස පැවතීම නිසා ඇතිවන ගැටළු

රූප සටහන 85 : *අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස ප්‍රදේශයක පිහිටා ඇති දූෂිත ඇළ මාර්ගයක්*
ඡායාරූප අනුග්‍රහය : *Peter Bennett – roar.media*



අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස ජලාශ ප්‍රදේශයකට යාබදව පිහිටන අවස්ථා වල ඉහත සඳහන් අවස්ථා 02 කම සිදුවීමේ වැඩි ප්‍රවණතාවක් පවතී. කොළඹ නගරය තුල පවතින ජලාශ ප්‍රදේශ වලින් 98 % ක්ම දූෂණයට ලක්වී ඇති බවට හඳුනාගෙන ඇති අතර එම ජලාශ ප්‍රදේශ සහ අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස ප්‍රදේශ වල අවකාශීය විසිරීමේ සම්බන්ධතා පහත සිතියම මගින් හඳුනා ගත හැක.

රූප සටහන 86 : *කොළඹ නගරය තුල පිහිටි අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස වල ව්‍යාප්තිය*
මූලාශ්‍රය : *නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය - 2018*



__රූප සටහන 87 :__ කොළඹ නගරය තුල පිහිටි ජලාශ වල භෞතික සහ රසායනික ජලයේ ගුණාත්මකබව | __මූලාශ්‍රය :__ තාක්ෂණික වාර්තාව 04 - භෞතික ලක්ෂණ - තෙත් බිම් කළමනාකරණ උපායමාර්ගය, කොළඹ අග නගර ආශ්‍රිත නගර සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය, 2016

03 පරිච්ඡේදය
සැලසුමෙහි අවශ්‍යතාවය

අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාසවල විසිරීම හේතුවෙන්...

උදාහරණය 01 - කොළඹ නගරය තුල පවතින අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස

අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස පැවතීම නිසා ඇතිවන ගැටළු

(b) අනවසර ඉදි කිරීම් හේතුවෙන් ස්වභාවිකව ජලය බැසයාමේ ක්‍රමවේද අවහිර වීම නිසා ගංවතුර තත්වයන් ඇතිවීම

අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස බොහෝවිට පහත්බිම් ආශ්‍රිතව හෝ ජලගැලීම් වලට ලක්වන ප්‍රදේශ ආශ්‍රිතව පිහිටීම නිසා ස්වයංසිද්ධ ලෙසම ගංවතුර තත්වයන් සඳහා නිරාවරණය වේ. 2012 වර්ෂයේදී සෙවනත ආයතනය මගින් සිදු කරන ලද සමීක්ෂණය මගින් සොයාගෙන ඇති පරිදි අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස වලින් 31% ක් ම ඉහල ගංවතුර අවදානමක් සහිත ප්‍රදේශ වල පිහිටා ඇති අතර විශේෂයෙන් ඒවා හදිසි ගංවතුර තත්වයන්ට ලක්වීමේ අවදානමක් පවතී. අඩු ආදායම් ලාභී නිවාස සඳහා වූ අභ්‍යන්තර මාර්ග අතුරින් 83%ක් සඳහාම වැසි ජලය ගලා බැසීමට ක්‍රමවේදයක් නොමැතිකම මේ සඳහා හේතුව ලෙස හඳුනාගෙන ඇති අතර එමගින් ක්ෂණික ගංවතුර ඇතිවීම් සහ අභ්‍යන්තර මාර්ග වල ජලය රැඳී තිබීමට හේතුවේ. ඒ සමගම ස්වාභාවික ජලාපවහන මාර්ග අවහිර වීම හා ගංවතුරට ගොදුරු වීමේ අවදානමට ලක්වීම වැඩිවීම හේතුවෙන් මෙම ප්‍රජාවන් බොහෝ විට හදිසි ක්ෂණික ගංවතුර තත්වයන් හේතුවෙන් පීඩාවට පත්වේ.

කොළඹ නගරයේ ඇතිවන ගංවතුර හා නාගරික ගංවතුර ඇතිවීම පසුකාලීනව සැලසුම් කිරීමේ ප්‍රදේශයේ පවතින ගැටළුවක් ලෙස සවිස්තරාත්මකව සාකච්ඡා කෙරේ.

රූප සටහන 88 : *ගංවතුර ගංවතුරට ගොදුරු වී ඇති අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාසයක්* | ***මූලාශ්‍රය :*** *සමන් ශ්‍රී වෙදගේ – dailynews.lk*

රූප සටහන 89 : *කැලණි ගං ඉවුරේ ගංවතුර*
ඡායාරූප අනුග්‍රහය : *blogspot.com*

(c) අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාසවල පැවැත්ම හේතුවෙන් නගරයේ දර්ශනීයත්වය අඩුවීම.

රූප සටහන 90 : *කොළඹ නගරය තුල පිහිටා ඇති අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස*
ඡායාරූප අනුග්‍රහය: *Mirror Citizen, Daily Mirror*

අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාසවල විසිරීම හේතුවෙන්...

උදාහරණය 01 - කොළඹ නගරය තුල පවතින අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස

අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස පැවතීම නිසා ඇතිවන ගැටළු

තාවකාලික අමුද්‍රව්‍ය භාවිතා කරමින් අවිධිමත් ලෙස ඉදි කර ඇති අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස නගරයේ භෞතික පෙනුම පිළිබඳ අශුභවාදී වාතාවරණයක් ඇති කරන අතර එය ජාත්‍යන්තර මූල්‍ය නගරයක් ලෙස නගරයට පවතින ප්‍රතිරූපයට බලගතු ලෙස සෘණාත්මක බලපෑම් ඇති කරයි. අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස නිසා ඇතිවන ප්‍රසන්න නොවූ පරිසරය නගරයේ දර්ශනීයත්වය අඩු කිරීමට ප්‍රධාන ලෙස බලපාන අතර එමගින් ඉඩම් වටිනාකම අඩුවීම සහ නවීන සංවර්ධනයන් සහ ආයෝජන විභවතා අධෛර්යමත් කිරීම සිදුවේ.

3. අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස පැවතීම හේතුවෙන් ඇතිවන සෘණාත්මක ආර්ථික බලපෑම්

ඉහත සඳහන් පාරිසරික සහ දර්ශනීයත්වය පිලිබඳ ගැටළු හේතුවෙන් ඇතිවන තවත් ගැටළුවක් නම් අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස ආශ්‍රිතව නව සංවර්ධනයන් සඳහා ආයෝජනය කිරීමට ආයෝජකයින් අධෛර්යමත්වීම හඳුනාගත හැක. කෙසේවෙතත් බොහොමයක් අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස නගරයේ වැදගත් ස්ථාන වල පිහිටා ඇති බැවින් එම ඉඩම් සඳහා ඉහල වටිනාකමක් ඇති බැවින් ඒවා වඩාත් ආර්ථික වශයෙන් ඵලදායී කටයුතු සඳහා යොදා ගත හැක. කෙසේ වෙතත් කොළඹ නගරයේ දැනට පවතින ඉඩම් වටිනාකම් සැලකුව විට මෙම ඉඩම් සහ නගර මධ්‍යයේ සිට සමාන දුරකින් පිහිටා ඇති වෙනත් ඉඩම් හා සාපේක්ෂව සැලකු විට විශාල විෂමතාවක් දක්නට ලැබේ.

රූප සටහන 91 : *කොළඹ නගරය තුල පිහිටා ඇති අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස -2*
ඡායාරූප අනුග්‍රහය : *sundayobserver.lk*

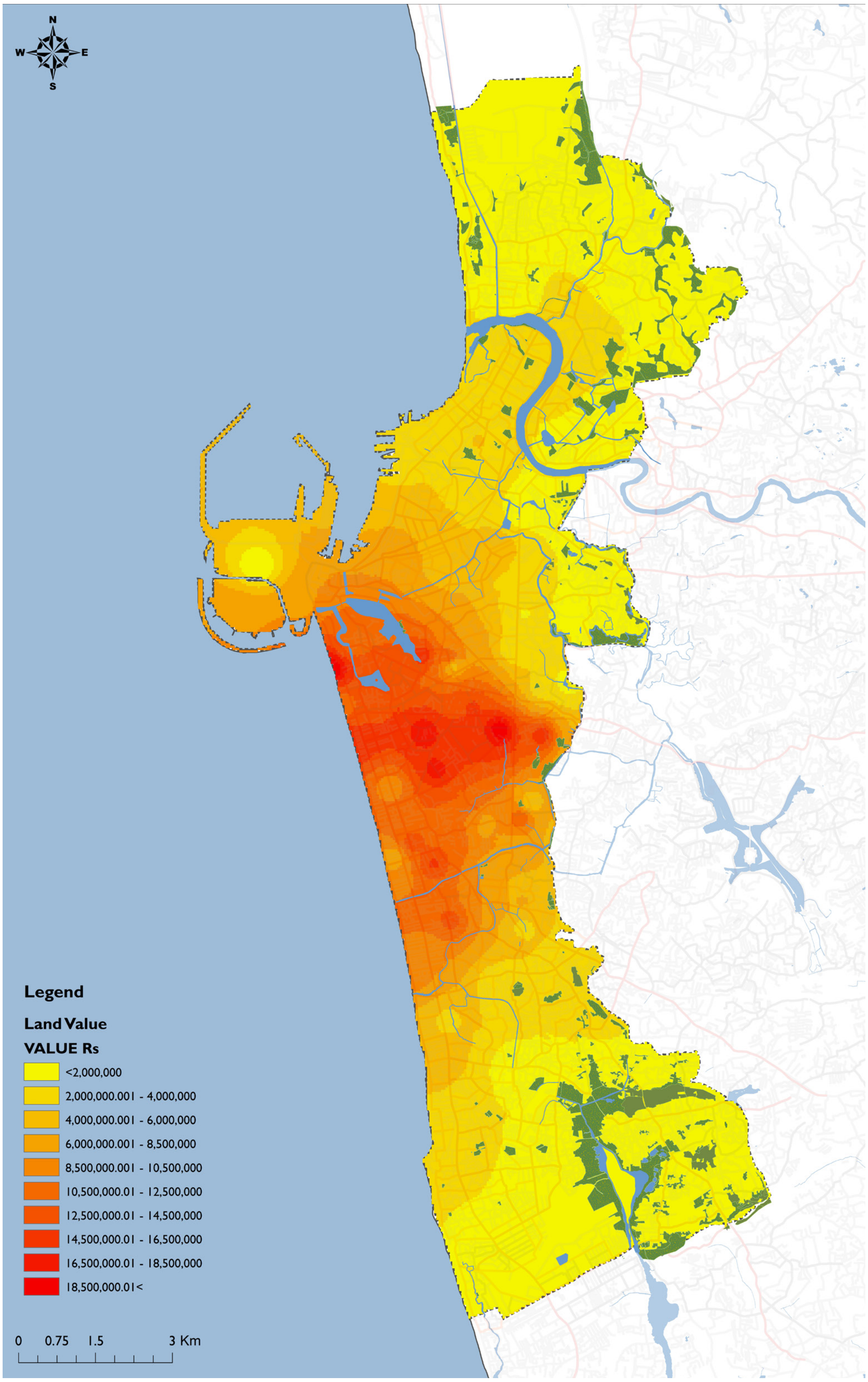
සමීක්ෂණයන්ට අනුව සොයාගෙන ඇති පරිදි උතුරු කොළඹ ප්‍රදේශයේ එනම් අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස වැඩි වශයෙන් සංකේන්ද්‍රණය වී ඇති ප්‍රදේශ වල ඉඩම් වටිනාකම පර්චසයක් රුපියල් මිලියන 3ක් පමණ වන අතර ඒ හා සමාන දුරකින් පිහිටින දකුණු කොළඹ දිශාවට වන ඉඩම් වල වටිනාකම පර්චසයක් රුපියල් මිලියන 6 ද ඉක්මවා පවතී. මේ අනුව බලන කල අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස නිසා ඉඩම් වටිනාකමට වන බලපෑම හඳුනාගත හැක.

03 පරිච්ඡේදය
සැලසුමෙහි අවශ්‍යතාවය

අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාසවල විසිරීම හේතුවෙන්...

උදාහරණය 01 - කොළඹ නගරය තුළ පවතින අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස

අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස පැවතීම නිසා ඇතිවන ගැටළු



රූප සටහන 92: *කොළඹ නගරය තුළ ඉඩම් වටිනාකම වෙනස්වීම*
මූලාශ්‍රය : *පර්යේෂණ සහ සංවර්ධන ඒකකය, නා.සං.අ.- 2018*

3.3.1.4. කොළඹ නගරයේ අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස සඳහා වන නාගරික සංවර්ධන අධිකාරියේ වත්මන් වැඩපිළිවෙළ

වර්තමානයේ නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය මගින් ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන නාගරික පුනර්ජීවන ව්‍යාපෘතිය අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා වන ප්‍රධාන මැදිහත්වීම් වලින් එකකි. අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස වල පදිංචිකරුවන් පහසුකම් සහිත නවීන නිවාස යෝජනා ක්‍රම වල (ප්‍රධාන වශයෙන් මහල් නිවාස) පදිංචි කරවමින්, කොළඹ නගරය පිරිසිදු හා ප්‍රසන්න පරිසරයක් සහිත ලොව පිළිගත් නගරයක් බවට පරිවර්තනය කිරීම සහතික කිරීම මෙම වැඩසටහනෙහි අරමුණ විය.

මෙම ව්‍යාපෘතියේ ප්‍රධාන සංකල්පය වන්නේ නිවාස 68000 කින් පමණ ආවරණය සහ ඉඩම් කොටස් 1500 ක් පමණ ප්‍රදේශයක් පුරා පැතිරී පරිදි ඉඩම් අක්කර 900 ක් සංවර්ධනය සඳහා මුදා ගැනීම සහ ඒ අතුරින් අක්කර 150 ක් පමණ නාගරික පරිසරය වැඩිදියුණු කිරීමට අවැසි රක්ෂිත, හූ අලංකරණ ප්‍රදේශ සහ විවෘත අවකාශ සඳහා වෙන් කිරීම, අක්කර 300 පමණ නැවත පදිංචිකිරීම් සඳහා යොදා ගැනීම, සහ ඉතිරි අක්කර 450 ක පමණ ප්‍රමාණයක් ආයෝජන සඳහා මුදා ගැනීමවේ.

මෙම ව්‍යාපෘතියේ වර්තමාන තත්වය සැලකුව විට නිවාස ඒකක 4,900 ක් පමණ මේ වනවිට සාදා අවසන් අතර නිවාස ඒකක 13,200 ක ඉදිකිරීම් කටයුතු ආරම්භ කර ඇත. ඒ අනුව මුළු නිවාස ඒකක ගණන 18,100 ක් පමණ වේ.

කෙසේ වුවද මෙම ව්‍යාපෘතිය මගින් ප්‍රයෝගික සීමාවන්ට යටත්ව අඩු ආදායම් සහිත ජනාවාසවලින් බහුතරය නැවත පදිංචි කිරීම සඳහා සැලසුම් කර ඇති නමුත් නැවත පදිංචි කිරීම අවසන් හෝ එකම විසඳුම නොවන බවට හඳුනාගෙන ඇත. එබැවින්, අඩු ආදායම්ලාභී ජනාවාස ගැටළුව වෙනස් ආකාරයකට දැකීම සහ නව්‍ය විසඳුම් යෝජනා කිරීමට සැලසුම්මය මැදිහත්වීමක් අවශ්‍ය වේ. ඒ සමග ම, නාගරික සංවර්ධනය සමග නාගරික පුනර්ජීවන ව්‍යාපෘතිය ඒකාබද්ධ කිරීම තුලින් නැවත පදිංචි කිරීමේ ව්‍යාපෘති ඒකාබද්ධ සංවර්ධනයක් සඳහා යොමු කිරීම සහ මුදා ගත් ඉඩම් වලින් උපරිම ප්‍රයෝජන ලබා ගත හැකි පරිදි සංවර්ධන වැඩසටහන් ක්‍රියාත්මක කිරීම සිදුකල යුතුවේ.

රූප සටහන 93 : *කොළඹ නගරයේ අඩු ආදායම්ලාභී පවුල් සඳහා ඉදිකරන ලද මහල් නිවාස සංකීර්ණ*
ඡායාරූප අනුග්‍රහය : *accessengsl.com*

03 පරිච්ඡේදය
සැලසුමෙහි අවශ්‍යතාවය

අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාසවල විසිරීම හේතුවෙන්...

උදාහරණ 02 – කොළඹ නගරයෙන් පිටත පිහිටි අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස

වත්තල ප්‍රදේශය ආශ්‍රිත අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස

වෙරළ තීරය ආශ්‍රිතව පිහිටා ඇති අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස

පෑලියගොඩ, කැලණිය සහ කොළොන්නාව ආදී ප්‍රදේශ වල කැළණි ගංගා ඉවුරු ආශ්‍රිත අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස

3.3.2 උදාහරණ 02 – කොළඹ නගරයෙන් පිටත පිහිටි අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස

කොළඹ වාණිජ නගර ප්‍රදේශය කොළඹ මහ නගර සභා සීමාවෙන් ඔබ්බට විහිදෙන බැවින් ඉන් පරිභාහිරව ඇති කුඩා සහ විශාල පරිමාණ අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස පිළිබඳව මෙහිදී සලකා බලනු ලැබේ. වත්තල, පෑලියගොඩ, කැලණිය, කොලොන්නාව සහ රත්මලාන සිට වැල්ලවත්ත දක්වා වන වෙරළ තීරය කොළඹින් පිටත වැඩි සනත්වයකින් යුතුව අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස විසිරී පවතින ප්‍රදේශ ලෙස හඳුනාගත හැක.

3.3.2.1. වත්තල ප්‍රදේශය ආශ්‍රිත අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස

වත්තල ආශ්‍රිතව පිහිටා ඇති අඩු පහසුකම් ජනාවාස ප්‍රධාන වශයෙන් මුතුරාජවෙල වගුරු බිමෙහි දකුණු සීමාවට, හැමිල්ටන් ඇළ ආශ්‍රිතව,වෙරළ තීරය සහ අනෙකුත් ඇළ මාර්ග ආශ්‍රිතව පිහිටා ඇත. මෙම ප්‍රදේශ ආශ්‍රිතව පිහිටා ඇති අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස සලකු විට ඒවා බොහෝවිට කොළඹ නගරයේ පවතින අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස වලට වඩා ජරාජීර්ණ තත්වයක පවතී.

3.3.2.2. වෙරළ තීරය ආශ්‍රිතව පිහිටා ඇති අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස

කොළඹ වාණිජ නගර සීමාවේ කොළඹ නගර සභා සීමාව ඉක්මවා වෙරළ තීරය ආශ්‍රිතව අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස විශාල සංඛ්‍යාවක් විසිරී පවතී. වැල්ලවත්ත, දෙහිවල, ගල්කිස්ස සහ රත්මලාන යන ප්‍රදේශ ආශ්‍රිත වෙරළබඩ තීරය තුළ අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස විශාල වශයෙන් දක්නට ලැබේ. මෙම වෙරළබඩ අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාසවල ප්‍රජාවන් අතර ප්‍රධාන ලක්ෂණයක් වන්නේ ඔවුන්ගේ ප්‍රධාන ජීවනෝපාය ධීවර කර්මාන්තය පදනම් කරගත් ක්‍රියාකාරකම් මත පදනම් වී තිබීමයි. විශේෂයෙන්ම දෙහිවල සහ රත්මලාන යන ප්‍රදේශ වල පිහිටි අඩු පහසුකම් ජනාවාසවල ප්‍රජාවන් බොහෝ දුරට ධීවර ක්‍රියාකාරකම් ආශ්‍රිතව සමග කටයුතු කරනු ලබයි. කෙසේ වෙතත්, වෙරළබඩ තීරය තුළ ඇති අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස වල නිවාස බොහොමයක් තාවකාලික අමුද්‍රව්‍ය භාවිතා කරමින් සාදා ඇති අතර ඒවා වලින් සාදා ඇති අතර ඒවා නොදියුණු තත්වයක පවතී. අනිත් අතට, වෙරළාශ්‍රිත අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස ආශ්‍රිතව අපරාධ සහ මත්ද්‍රව්‍ය ජාවාරම්, ගණිකා වෘත්තීය සහ නාශනය ආදී නීති විරෝධී ක්‍රියාකාරකම් පැතිරී පවතින අතර එම ක්‍රියාකාරකම් සහ මෙම ජනාවාස අතර සෘජු සම්බන්ධතා ඇති බවට සනාථ වී තිබේ.

3.3.2.3. පෑලියගොඩ, කැලණිය සහ කොළොන්නාව ආදී ප්‍රදේශ වල කැළණි ගංගා ඉවුරු ආශ්‍රිත අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස

කැළණි ගඟේ දෙපස ගංගා සහ දුම්රිය රක්ෂිත ආශ්‍රිතව විශාල පොකුරු ලෙස පැතිරී පවතින අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස විශාල සංඛ්‍යාවක් විසිරී පවතී. මෙම ජනාවාසවල ජීවත් වන ජනතාව විසින් මුහුණ දෙන ප්‍රධාන ගැටළුවක් වනුයේ ගංවතුර සඳහා වැඩි අවධානමක් පැවතීමයි. මේ සඳහා වන ප්‍රධානම හේතුව වනුයේ බොහොමයක් මෙම ජනාවාස කැළණි ගඟේ පිටාර තැනි ප්‍රදේශ ආශ්‍රිතව පිහිටා තිබීමයි. අනික් අතට ගංගා හා ඇළ රක්ෂිත ආශ්‍රිතව පිහිටා ඇති මෙම අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස නිසා ජල දූෂණයට, ස්වභාවික ජල මාර්ග අවහිර වීමට සහ කැළණි ගඟේ විභවතාවයන් නිසි පරිදි යොදා ගත නොහැකි වන පරිදි දෘෂ්ටි සහ භෞතික වශයෙන් අවහිර වීම සිදුවේ.

කෙසේ වෙතත්, කොළඹ නගරයෙන් පිටත පවතින මෙම ජනාවාස සහ කොළඹ නගරය තුල පවතින අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස අතර සමාන ගැටළු පවතී. එබැවින් මෙම ජනාවාස සඳහාද විශේෂ අවධානයක් සහ වඩාත් තිරසාර විසඳුම් ලබාදීම දීම මගින් කොළඹ වාණිජ නගර ප්‍රදේශය සංවර්ධනය කිරීම වැදගත් වේ.

3.4. ප්‍රධාන මාර්ග ආශ්‍රිතව කාර්යබහුල වේලාවන් හිදී ඇති රථවාහන තදබදය නිසා මහජනතාවට සිදුවන අපහසුතා සහ ආර්ථිකමය අලාභ

රූප සටහන 94 : *කොළඹ බේස්ලයින් පාරේ කාර්යබහුල වෙලාවේ වාහන තදබදය*
ඡායාරූප අනුග්‍රහය : *daily-sun.com*

නගරය තුල ජීවත් වන ජනතාව සහ නගරය කරා දිනපතා පැමිණෙන ජනතාව අත්දකින පරිදි කොළඹ නගරය තුල පවතින ප්‍රධානතම ගැටළුවක් වනුයේ රථවාහන තදබදයවේ. පසුගිය දශකය තුල රට තුල වඩාත්ම කතාබහට ලක්වූ අර්බුදයක් ලෙස කොළඹ නගරය සහ තදාසන්න ප්‍රදේශවල මාර්ග වල කාර්යබහුල වේලාවන්හිදී පවතින රථවාහන තදබදය සැලකිය හැක.

සන්දර්භය

පහසු, විශ්වාසදායක සහ දැරිය හැකි මිලකට භාවිතා කල හැකි ප්‍රවාහන මාධ්‍යයන් තිබීම නාගරික පරිසරයේ විකල්පයක් නොව අවශ්‍යතාවයකි. රැකියා, සේවාවන්, විනෝද කටයුතු සඳහා නගර වැසියන්හට ලඟා වීමට ඇති හැකියාව සහ ව්‍යාපාර කටයුතු සඳහා භාණ්ඩ හා සේවා බෙදා හැරීම රඳා පවතිනුයේ ප්‍රවාහන මාධ්‍යන්ගේ ඇති කාර්යක්ෂමතාවය මතය. එක ස්ථානයක සිට තවත් ස්ථානයකට ලඟා වීමට ගතවන කාලය දැරිය හැකි කාලයට වඩා වැඩි වීමේදී සහ ගමන ප්‍රසන්න නොවන අවස්ථාවන්හිදී, නගර වැසියන් අපහසුතාවයට පත්වන අතර ව්‍යාපාරික කටයුතු අඩපන වීම සිදු වේ. එවැනි අවස්ථාවන් වලදී, අවකාශය, කාලය සහ මානව සම්පත් නිසි පරිදි ඵලදායී අයුරින් භාවිතා නොවීම හේතුවෙන් නගර ආර්ථිකය කෙරෙහි සෘණාත්මක බලපෑම් ඇති වේ.

අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාසවල විසිරීම හේතුවෙන්...

උදාහරණ 02 – කොළඹ නගරයෙන් පිටත පිහිටි අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස

පෑලියගොඩ, කැලණිය සහ කොළොන්නාව ආදී ප්‍රදේශ වල කැළණි ගංගා ඉවුරු ආශ්‍රිත අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස

ප්‍රධාන මාර්ග ආශ්‍රිතව කාර්යබහුල වේලාවන් හිදී ඇති රථවාහන...

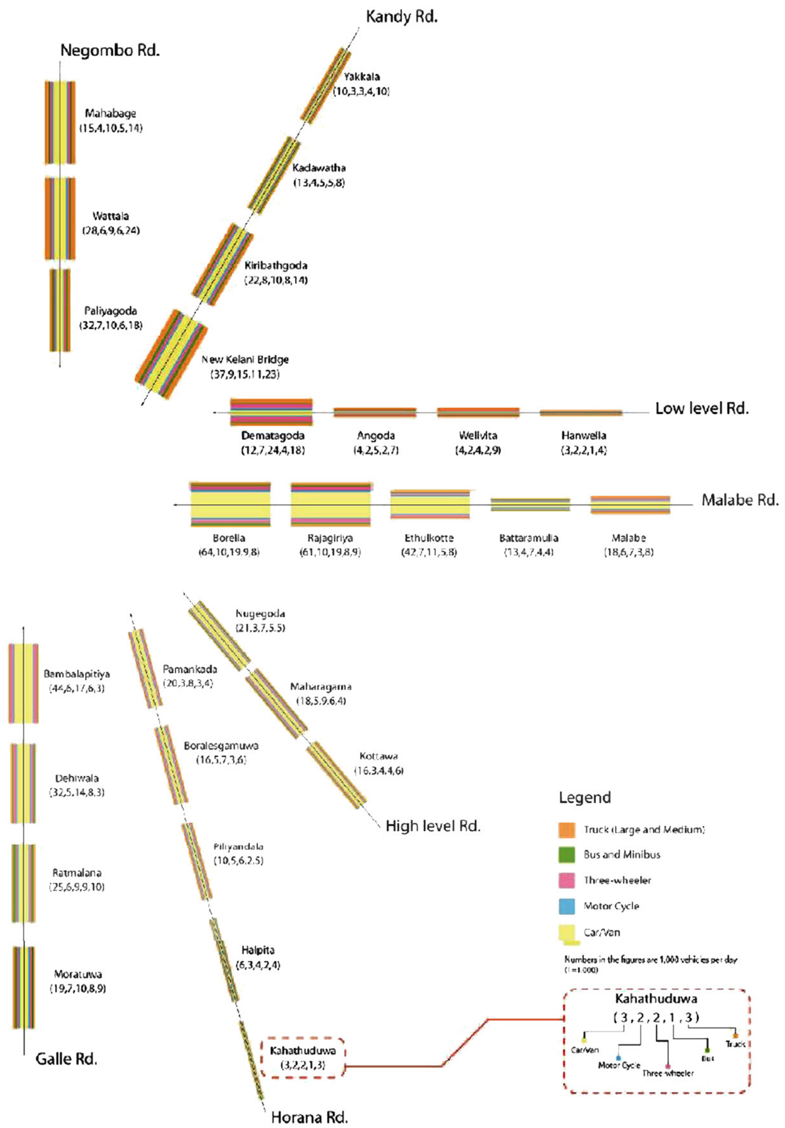
03 පරිච්ඡේදය
සැලසුමෙහි අවශ්‍යතාවය

ප්‍රධාන මාර්ග ආශ්‍රිතව කාර්යබහුල වේලාවන් හිදී ඇති රථවාහන...

කොළඹ වාණිජ නගරයට ඇතුළුවන සහ පිටවන අධික රථවාහන ප්‍රමාණය

3.4.1. කොළඹ වාණිජ නගරයට ඇතුළුවන සහ පිටවන අධික රථවාහන ප්‍රමාණය

කොළඹ වාණිජ නගරය කලාපීය වශයෙන් ප්‍රධාන අරීය මාර්ග හතකින් සම්බන්ධවී පවතී. ඒවා නම් මාලබේ, ගාල්ල, නුවර, මීගමුව, අලුත් පාර (හයි ලෙවල්), පරණ පාර (ලෝ ලෙවල්) සහ හොරණ වේ. 2013 සිදු කරන ලද කොම් ට්‍රාන්ස් අධ්‍යනයට අනුව එම මාර්ග හත ආශ්‍රිත රථවාහන ඉල්ලුම පහත පරිදි වේ.



රූප සටහන 95 : *Traffic Demand on Seven Corridors*
මූලාශ්‍රය : කොම්ට්‍රාන්ස් නාගරික ප්‍රවාහන සැලසුම – *2014*

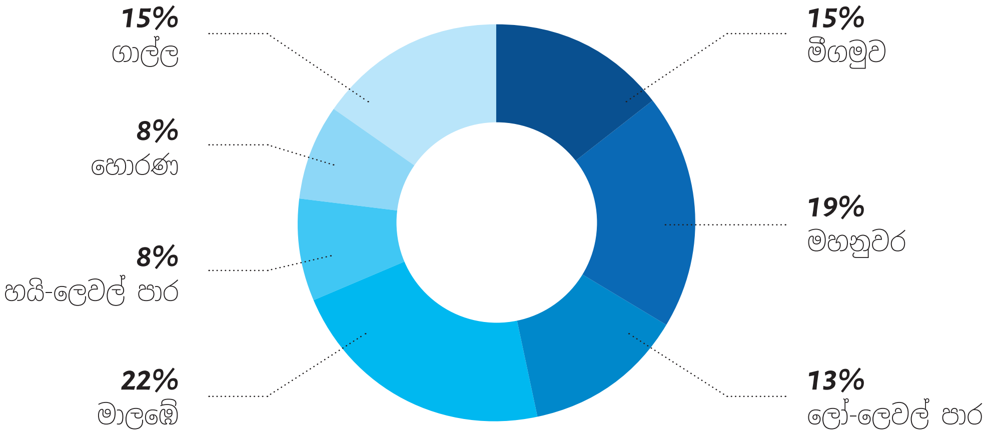
ඉහත සිතියම මගින් නිරූපනය කර ඇති ආකාරයට කොළඹ නගරය වෙතට දිනකට ඇතුළුවන වැඩිම රථවාහන ප්‍රමාණය වාර්තා වන්නේ බොරල්ලෙනි, එය දිනකට රථවාහන 110,000ක් පමණ අගයක් ගනී.

03 පරිච්ඡේදය

සැලසුමෙහි අවශ්‍යතාවය

ප්‍රධාන මාර්ග ආශ්‍රිතව කාර්යබහුල වේලාවන් හිදී ඇති රථවාහන...

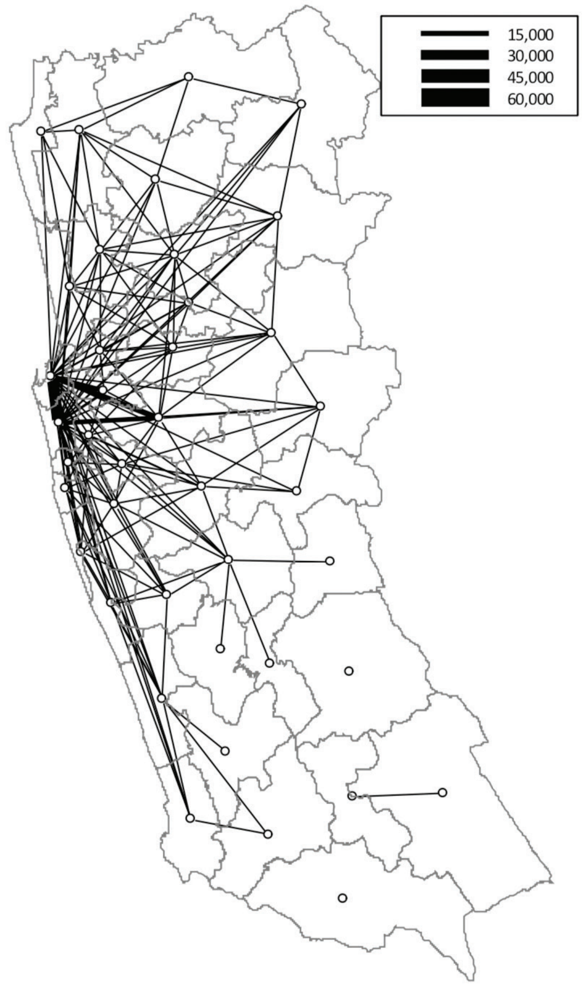
කොළඹ වාණිජ නගරයට ඇතුළුවන සහ පිටවන අධික රථවාහන ප්‍රමාණය



***රූප සටහන 96 :** කොළඹ නගරය තුලට ප්‍රධාන පිවිසුම් හත හරහා ඇතුළු වන වාහන ප්‍රතිශතයන්*
***මූලාශ්‍රය :** කොම්ට්‍රාන්ස් නාගරික ප්‍රවාහන සැලසුම – 2014*

කොළඹ නගරය සඳහා ඇතුළුවන පිවිසුම් 07 ම සැලකුවිට එනම් පෑලියගොඩ, නව කැළණි පාලම, දෙමටගොඩ, බොරැල්ල,නුගේගොඩ, පාමංකඩ සහ බම්බලපිටිය සැලකූ විට ඒ හරහා දිනකට රථවාහන 498,000 ක් පමණ ඇතුළු වන බවට ගණනය කර ඇත. මේ අතර කොළඹ මහා නගර සහා සීමාවට අමතරව, කඩුවෙල, ශ්‍රී ජයවර්ධනපුර කෝට්ටේ, දෙහිවල සහ මොරටුව යන ප්‍රදේශ වලද අධික රථවාහන ප්‍රවාහයක් දැකගත හැක.

කොම්ට්‍රාන්ස් (CoMTrans) අධ්‍යනය විසින් සිදුකරන ලද ගමනාරම්භක සහ ගමනාන්ත න්‍යාසය (OD matrix) අනුව, කොළඹ නගරය තුලින් අවසන් වන ගමන්වාර 705,000 ක් පමණ දිනකට පවතින බව ඇස්තමේන්තු කර තිබේ. තවද මෙම ගමන් වාර වලින් 20% ක් පමණ එනම් ගමන්වාර 140,000 ක් පමණ උදෑසන කාර්යබහුල වෙලාවේ සිට පැයක් පමණ ඇතුලත සිදුවන බව හඳුනාගෙන ඇත.



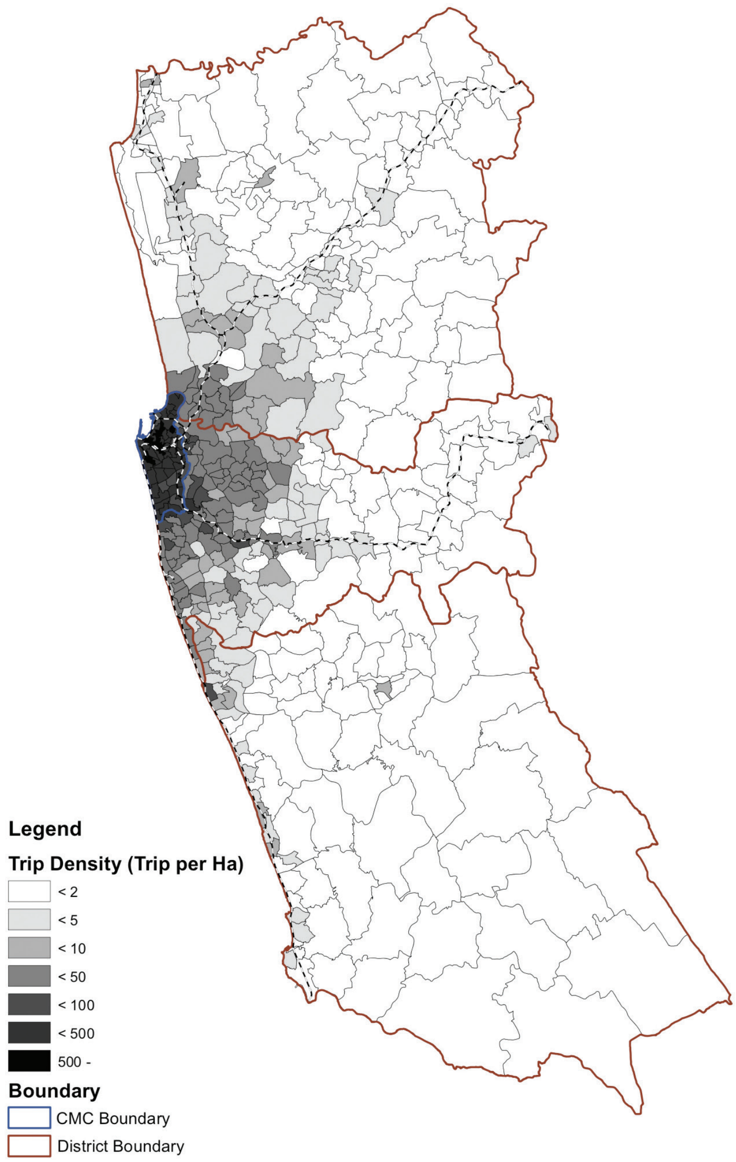
***රූප සටහන 97 :** නිවසේ සිට රැකියා අවස්ථා සඳහා වන ගමන් (>= 2000) | **මූලාශ්‍රය :** කොම්ට්‍රාන්ස් නාගරික ප්‍රවාහන සැලසුම – 2014*

ප්‍රධාන මාර්ග ආශ්‍රිතව කාර්යබහුල වේලාවන් හිදී ඇති රථවාහන...

කොළඹ වාණිජ නගරයට ඇතුළුවන සහ පිටවන අධික රථවාහන ප්‍රමාණය

අයිතමය	ප්‍රවාහන මාධ්‍ය			එකතුව
	පෞද්ගලික	පොදු	මෝ.නො.ප්‍ර	
දෛනික ගමන් වාර ('000 ගමන් /දිනකට)	256	443	6	705
කාර්යබහුල වෙලාවේ ගමන් වාර (07:00-08:00) ('000 ගමන්/දිනකට)	61	81	2	145
කාර්යබහුල වේලාව සමග දරන අනුපාතය	24%	18%	36%	20%

වගුව 85 : ප්‍රවාහන මාධ්‍ය අනුව ගමන් වාර
මූලාශ්‍රය : *කොමිට්‍රාන්ස් නාගරික ප්‍රවාහන සැලසුම – 2014*



රූප සටහන 98 : *කොළඹ මහනගර සහා බල ප්‍රදේශය වෙත ආකර්ෂණය වන ගමන් වාර වල උත්පාදනය*
මූලාශ්‍රය : *කොමිට්‍රාන්ස් නාගරික ප්‍රවාහන සැලසුම – 2014*

ප්‍රධාන මාර්ග ආශ්‍රිතව කාර්යබහුල වේලාවන් හිදී ඇති රථවාහන...

කොළඹ වාණිජ නගරයට ඇතුළුවන සහ පිටවන අධික රථවාහන ප්‍රමාණය

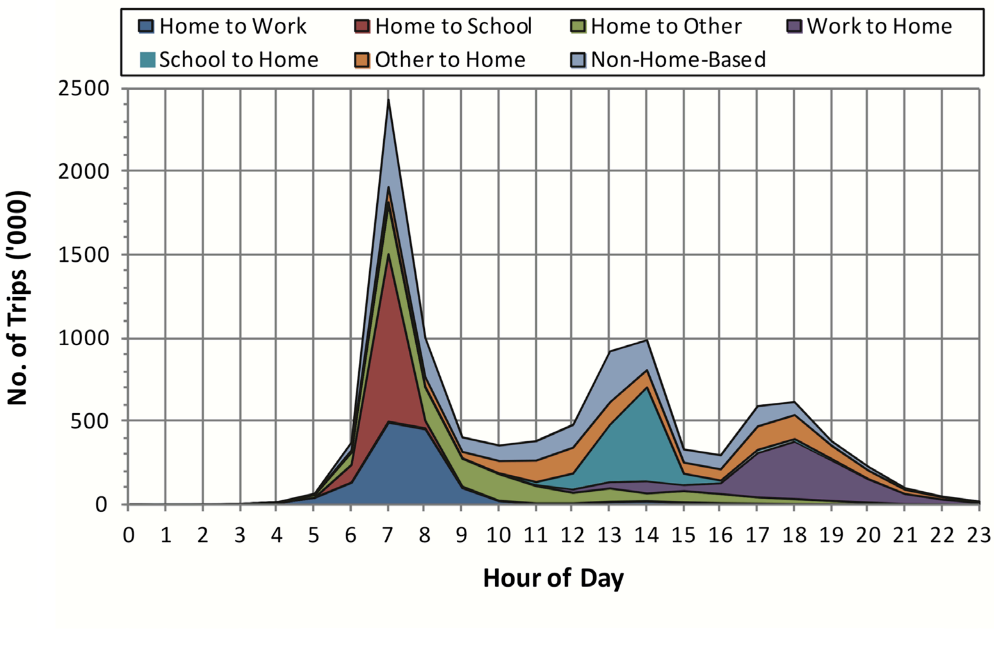
රථවාහන ප්‍රවාහයන්ගේ කාලානුරූපී උච්චාවචනය

2013 වසරේදී කොම්ට්‍රාන්ස් (CoMTrans) අධ්‍යනය මගින් පවත්වන ලද නිවාස ඒකක සමීක්ෂණය මත පදනම්ව සකස් කරන ලද ඉහත වගුව මඟින් පෙන්වන පරිදි පුද්ගලික ප්‍රවාහන ක්‍රම භාවිතා කරමින් සිදුකරන ගමන් වාර ගණන 36% ක් පමණ වන අතර, පොදු ප්‍රවාහන ක්‍රම භාවිතයෙන් 63% ක් පමණ සිදු වේ. කෙසේ වෙතත් කාර්යබහුල වේලාවන් හිදී සිදුකරන ගමන් වාර වලදී පෞද්ගලික ප්‍රවාහන මාධ්‍ය භාවිතා ප්‍රමාණය පොදු ප්‍රවාහන මාධ්‍ය භාවිතා කරන ප්‍රමාණයට දරන අනුපාතය වැඩි අතර එමගින් කොළඹ නගරයේ කාර්යබහුල වේලාවන් හිදී ඇතිවන වාහන තදබදයට පෞද්ගලික වාහන වලින් දරන සෘජු දායකත්වය පෙන්නුම් කරයි.

ඉහත සිතියම මගින් කොළඹ මහා නගර සභා සීමාව ගමනාන්තය කරගෙන පැමිණෙන ගමන් වල උත්පාදන සනත්වයේ විසිරීම දැක්වේ. ඒ අනුව කොළඹ නගරය ගමනාන්තය කරගෙන උත්පාදනය වන ගමන් වාර වලින් බහුතරයක් කොළඹ නගරය තුලින් ම උත්පාදනය වන බව දැකගත හැක. මේ අතර කොළඹ මහ නගර සභා බලප්‍රදේශයෙන් පරිභාහිරව උත්පාදනය වන ගමන් වාර සැලකූ විට ඒවා බොහෝවිට ප්‍රධාන පිවිසුම් මාර්ග ඔස්සේ කොළඹ නගරයට පරිභාහිරව පිහිටි ප්‍රදේශ වලින් උත්පාදනය වන බව දක්නට ලැබේ.

3.4.2. රථවාහන ප්‍රවාහයන්ගේ කාලානුරූපී උච්චාවචනය

රථවාහන ගමනාගමනය සලකන විට එහි දිනකට කාර්යබහුල වේලාවන් 03ක් පවතී. ඒවා නම් පෙ.ව. 7.00 සිට පෙ.ව. 8.00 දක්වා පවතින උදෑසන කාර්යබහුල වේලාව, ප.ව. 1.00 සිට ප.ව. 3.00 දක්වා පමණ පවතින දහවල් කාර්යබහුල වේලාව සහ ප.ව. 5.00 සිට ප.ව. 7.00 පමණ දක්වා වන සවස් කාර්යබහුල වේලාව. 2013 වසරේදී සිදුකරන ලද කොම්ට්‍රාන්ස් අධ්‍යනයට අනුව ඉහත සඳහන් කාර්යබහුල වේලාවන් වලදී සිදුකරන ගමන් වාර දෛනිකව සිදු කරන මුළු ගමන් වාර ගණනට ඇති අනුපාතය ප්‍රතිශතයක් ලෙසින් පිලිවෙලින් 24%, 19% සහ 12% ක් වේ.



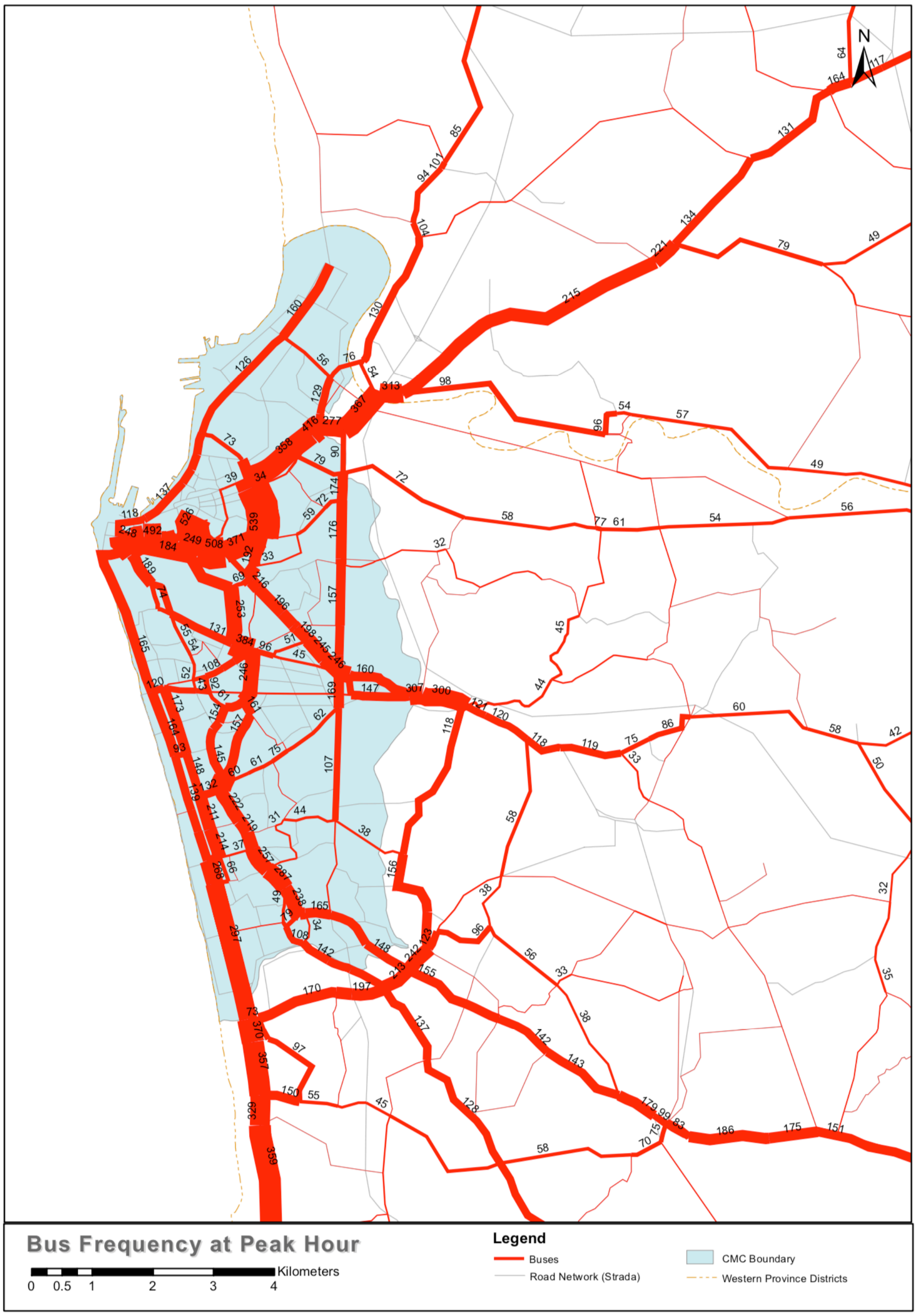
රූප සටහන 99 : *බස්නාහිර පළාත තුල ගමනාන්ත වල අරමුණු කාලය සමග වෙනස් වන අයුරු.*
මූලාශ්‍රය : *කොම්ට්‍රාන්ස් නාගරික ප්‍රවාහන සැලසුම – 2014*

03 පරිච්ඡේදය
සැලසුමෙහි අවශ්‍යතාවය

ප්‍රධාන මාර්ග ආශ්‍රිතව කාර්යබහුල වේලාවන් හිදී ඇති රථවාහන...

රථවාහන ප්‍රවාහයන්ගේ කාලානුරූපී උච්චාවචනය

උදෑසන කාර්යබහුල වේලාව තුල බොහෝවිට නිවසේ සිට රැකියා සහ නිවසේ සිට පාසල් සඳහා වන ගමන් ප්‍රධාන වන අතර දහවල් කාර්යබහුල වේලාව සහ සවස කාර්යබහුල වේලාව පිලිවෙලින් පාසලේ සිට නිවස දක්වා වන සහ රැකියා ස්ථානයේ සිට නිවස දක්වා වන ගමන් සඳහා ප්‍රමුඛතාවයක් ගනී. තවද මෙම කාර්යබහුල වේලාවන් තුලදී සිදුකරන ගමන් වාර වලින් වැඩි ප්‍රමාණයක් බස් රථ මගින් සිදුකරනු බවට අනාවරණය වී තිබේ.



රූප සටහන 100 : *උදෑසන කාර්යබහුල වේලාව තුල කොළඹ වාණිජ නගරය තුළ ක්‍රියාත්මක වන බස් රථ ගමන් වාර* | ***මූලාශ්‍රය :*** *කොම්ට්‍රාන්ස් නාගරික ප්‍රවාහන සැලසුම – 2014*

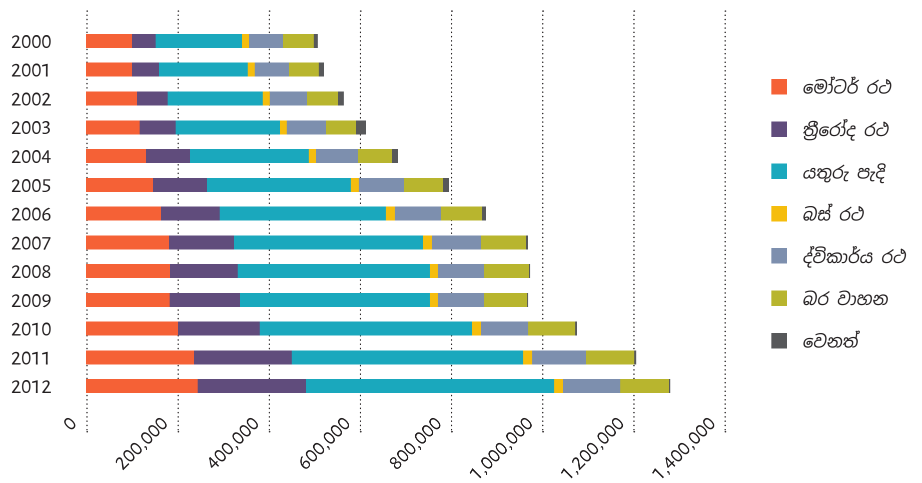
උදෑසන 7 සිට 8 අතර කාලය තුළ කොළඹ වාණිජ නගරය තුළ ක්‍රියාත්මක වන බස් රථ ගමන් වාර 101 වන රූපයේ දැක්වේ. ඒ අනුව පිලිවෙලින් පිටකොටුව, මහනුවර සහ ගාලු පාර යන පිවිසුම් ආශ්‍රිතව ඇතුළත වැඩි බස්රථ වාර ගණනක් වාර්තා වී ඇති බව පෙනේ.

3.4.3. කාර්යබහුල වේලාවේ පවතින අධික රථවාහන තදබදයට හේතු

කොළඹ වාණිජ නගර සභා සීමාවේ පවතින අධික රථවාහන තදබදයට හේතු, වැඩිවන වාහන ප්‍රමාණය, නගර අභ්‍යන්තරයේ සහ පිටතින් ඇති නගර අතර පවතින පොදු ප්‍රවාහන සේවා වල පවතින දුර්වලතා, මාර්ග පද්ධතියේ පවතින අඩු ලුහුඬුකම් සහ දැනට පවතින රථවාහන කළමනාකරණය පිලිබඳ ඇති ගැටළු ආශ්‍රිතව හඳුනා ගත හැක.

3.4.3.1. වාහන ප්‍රමාණයෙහි ශ්‍රීඝ්‍ර වර්ධනය; විශේෂ වශයෙන් පෞද්ගලික වාහන හිමිකාරිත්වය

පසුගිය දශකය තුළ සහ මෙම දශකයේ පසුවූ වසර කිහිපය තුල කුටුම්භ ආදායම සාපේක්ෂ වශයෙන් ඉහළ යාමත් සමගම පෞද්ගලික මගී මෝටර් රථ, මෝටර් බයිසිකල් සහ ත්‍රීරෝද රථ හිමියන්ගේ සීඝ්‍ර වර්ධනයක් දක්නට ලැබිණි. පෞද්ගලික ප්‍රවාහන ක්‍රම වල වැඩිවීම නිසා මාර්ගවල රථවාහන ඉල්ලුම වැඩිවීමට හේතු වී ඇති අතර මෙම තත්වය වාහන තදබදයට සෘජුවම බලපෑමක් ඇති කරයි.



රූප සටහන 101 : *බස්නාහිර පළාත තුල ලියාපදිංචි වාහන ප්‍රමාණය වර්ගය අනුව - 2013*
මූලාශ්‍රය: *කොම්ට්‍රාන්ස් නාගරික ප්‍රවාහන සැලසුම – 2014*

03 පරිච්ඡේදය
සැලසුමෙහි අවශ්‍යතාවය

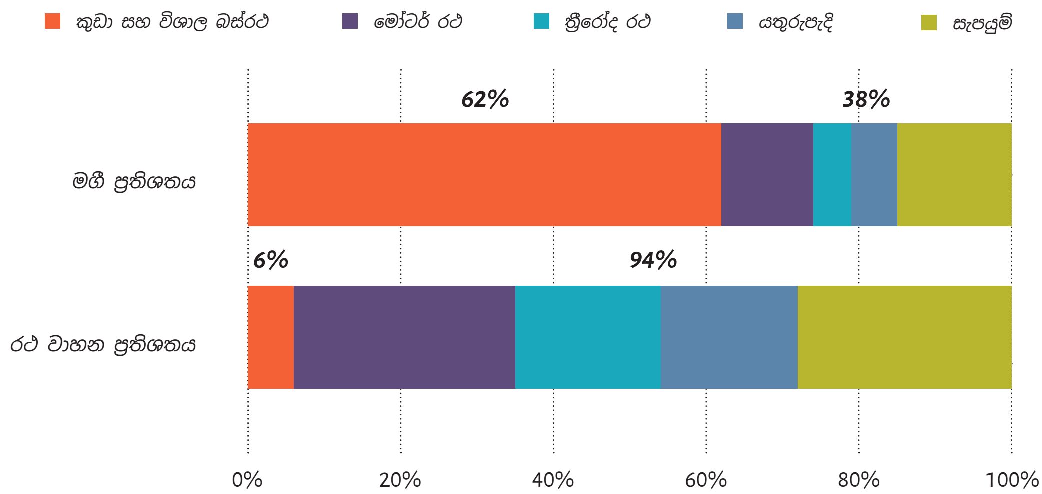
ප්‍රධාන මාර්ග ආශ්‍රිතව කාර්යබහුල වේලාවන් හිදී ඇති රථවාහන...

කාර්යබහුල වේලාවේ පවතින අධික රථවාහන තදබදයට හේතු

වාහන ප්‍රමාණයෙහි ශ්‍රීඝ්‍ර වර්ධනය; විශේෂ වශයෙන් පෞද්ගලික වාහන හිමිකාරිත්වය

කොම්ට්‍රාන්ස් අධ්‍යනය අනුව 2013 වසරේ පිළියෙළ කරන ලද ඉහත රූපසටහන මගින් පසුගිය දශකය තුල බස්නාහිර පළාත තුල ලියාපදිංචි වාහන සංඛ්‍යාවේ සීග්‍ර වර්ධනය දක්නට ලැබේ. බස්නාහිර පළාත තුල ලියාපදිංචි වාහන ප්‍රමාණයේ වාර්ෂික සාමාන්‍ය වර්ධන වේගය 8.5% ක් වන අතර එයට සාපේක්ෂව වාර්ෂික ජනගහන වර්ධනය 0.7% ක් පමණක් වේ. එසේම පසුගිය දශක කිහිපය තුළ මෝටර් රථ සංඛ්‍යාව දෙගුණ වී ඇති ආකාරය, 2002 දී 110,799 සිට 2012 දී 244,636 දක්වා වර්ධනය මගින් පැහැදිලි වේ. පුද්ගලයින් 100 ක් සඳහා වන මෝටර් කාර් අනුපාතය 2002 වසරේදී 2.0 සිට 2012 වසරේදී 4.2 දක්වා දෙගුණයක් බවට පත්ව තිබේ. ත්‍රිරෝද රථ සංඛ්‍යාව පසුගිය වසර දහය තුළ 3.5 ගුණයකින් පමණ ඉහළ ගොස් පවතී

මගීන් සහ වාහන ප්‍රතිශතයන්



රූප සටහන 102 : *මගීන් සහ වාහන ප්‍රතිශතයන්*
මූලාශ්‍රය : *කොම්ට්‍රාන්ස් නාගරික ප්‍රවාහන සැලසුම – 2014*

ඉහත රූපසටහන මගින් කොළඹ වාණිජ නගරයේ පවතින මගීන් සංඛ්‍යාවේ සහ වාහන ප්‍රමාණය අතර පවතින විෂමතාවය පෙන්නුම් කරයි, එනම් 62 % පමණ වන කොළඹ නගරයට වාහන වලින් පැමිණෙන ජනතාව නගරය කරා පැමිණෙන වාහන ප්‍රමාණයෙන් 6% ක් (කුඩා සහ විශාල ප්‍රමාණයේ බස් රථ) පමණක් භාවිතා කර වන අතර ඉතිරි 34% ක පමණ මගීන් නගරය කරා පැමිණෙන වාහන වලින් 94% ක් භාවිතා කරනු ලබයි.

3.4.3.2. දැනට පවතින නගර අභ්‍යන්තර සහ නගරාන්තර පොදු ප්‍රවාහන සේවා වල පවතින ගැටළු

ප්‍රධාන මාර්ග ආශ්‍රිතව කාර්යබහුල වේලාවන් හිදී ඇති රථවාහන...

කාර්යබහුල වේලාවේ පවතින අධික රථවාහන තදබදයට හේතු

දැනට පවතින නගර අභ්‍යන්තර සහ නගරාන්තර පොදු ප්‍රවාහන සේවා වල පවතින ගැටළු

පෞද්ගලික ප්‍රවාහන මාධ්‍ය වල ශ්‍රීඝ්‍ර වැඩි වීමට බලපෑ ප්‍රධාන කරුණක් ලෙස නගර අභ්‍යන්තර සහ නගරාන්තර පොදු ප්‍රවාහන සේවා වල දැනට පවතින ගැටළු හඳුනා ගත හැක. 2013 වසරේ සිදුකරන ලද කොම්ට්‍රාන්ස් අධ්‍යනයට අනුව පොදු ප්‍රවාහන සේවා ආශ්‍රිතව පහත දැක්වෙන ගැටළු හඳුනා ගෙන තිබේ.

(a) දුම්රිය ප්‍රවාහන ක්‍රමයේ පවතින ගැටළු

- *සියළුම දුම්රිය මාර්ග කොළඹ කොටුව ආශ්‍රිතව එකිනෙකට හමුවීම සිදුවීමත් ඒවා අතර සම්බන්ධවන පොදු ප්‍රවාහන පද්ධතියක් නොමැති වීමත් නිසා දුම්රිය මගීන් හට ඔවුන්ගේ ගමනාන්ත කරා ළඟා වීමට වැඩි දුරක් ගමන් කිරීමට සිදුවී තිබීම.*

- *දුම්රිය ප්‍රවාහන සේවය සහ අනෙකුත් ප්‍රවාහන සේවා අතර අන්තර් සම්බන්ධතාවයන් නොමැති වීම නිසා ඇතිවන ගැටළු; දුම්රිය ස්ථාන, බස් නැවතුම්පොළ, වාහන නවත්වා ගමන් කිරීමේ පහසුකම් ආදිය අතර ප්‍රවේශකත්වය පිළිබඳව ඇති ගැටළු නිසා මාධ්‍යයන් අතර හුවමාරු වීමේ අපහසුතා සහ අනෙකුත් පොදු ප්‍රවාහන සේවා සමග සැසඳෙන පරිදි කාලසටහන් ක්‍රියාත්මක කිරීමේ ගැටළු.*

- *දල වශයෙන් පැයට කිලෝමීටර් 30 ක පමණ අගයක පවතින දුම්රිය ධාවන වේගය අනෙකුත් රටවල දුම්රිය සේවාවන්ට සාපේක්ෂව මන්දගාමී වීම.*

- *අධිවේගී දුම්රිය සේවාවන්හි ඉහළ පන්ති වල දුම්රිය මැදිරි හැරුණු විට බොහොමයක් දුම්රිය වායු සමීකරණය කර නොමැති අතර බොහෝ විට ඒවායේ අධික ලෙස සෙනග පිරුණු අවස්ථා පවතී එබැවින් මෙම තත්වය මගීන් ආකර්ෂණය කර නොගැනීමටත් ඔවුන් වෙනත් ප්‍රවාහන ක්‍රම තෝරා ගැනීමට යොමු කිරීමටත් හේතුවේ.*

රූප සටහන 103 : *කොළඹ නගරයට දිනපතා පැමිණෙන මගීන් ප්‍රවාහනය කරන දුම්රිය*
මූලාශ්‍රය : *වම - roar.media සහ දකුණ - ft.lk*

03 පරිච්ඡේදය
සැලසුමෙහි අවශ්‍යතාවය

ප්‍රධාන මාර්ග ආශ්‍රිතව කාර්යබහුල වේලාවන් හිදී ඇති රථවාහන...

කාර්යබහුල වේලාවේ පවතින අධික රථවාහන තදබදයට හේතු

දැනට පවතින නගර අභ්‍යන්තර සහ නගරාන්තර පොදු ප්‍රවාහන සේවා වල පවතින ගැටළු

දැනට පවතින මාර්ග ජාලයේ වින්‍යාසය පිලිබඳ ගැටළු

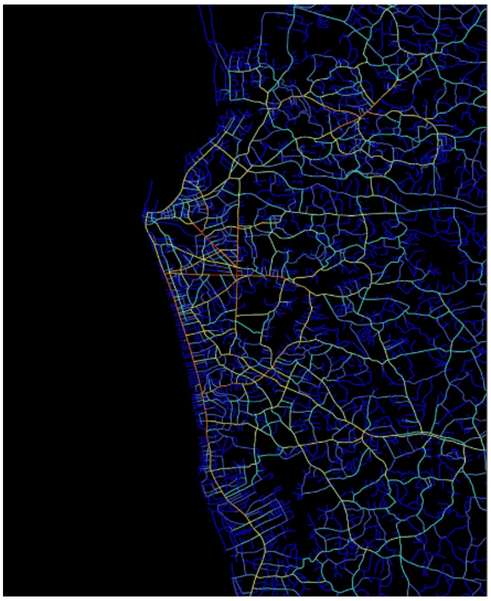
(b) බස් ප්‍රවාහන සේවයේ සහ අනෙකුත් මාර්ග පදනම් කරගත් පොදු ප්‍රවාහන සේවා වල පවතින ගැටළු

- *අනෙකුත් පෞද්ගලික ප්‍රවාහන මාධ්‍ය වලට අයත් වාහන සමග මාර්ග වල ඉඩකඩ බෙදා ගැනීමට සිදුවීම නිසා බස් රථ ධාවන වේගය අඩු අගයක පැවතීම සහ එය අනෙකුත් ප්‍රවාහන මාධ්‍ය මත රඳා පැවතීම. තවද බස් රථ නැවතුම් වල නතර කිරීමට අවශ්‍ය වන නිසා සහ බස් රථ නියමිත මාර්ග අනුගමනය කර ධාවනය කල යුතු බැවින් බස් රථ ගමන් වේගය මගී මෝටර් රථවලටත් වඩා අඩුවේ.*

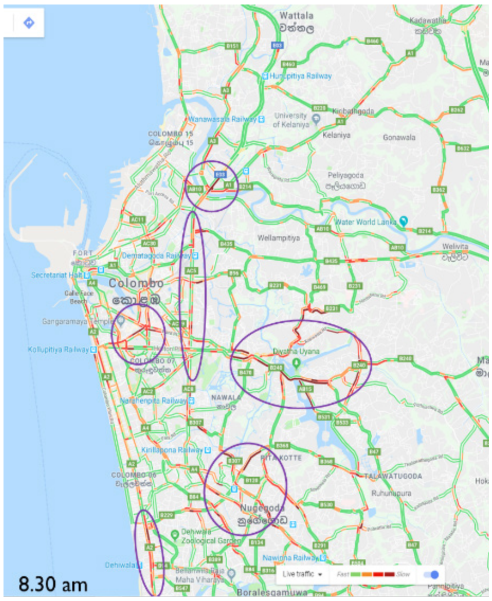
- *දැනට පවතින පිටකොටුව කේන්ද්‍ර කරගත් බස් රථ ජාලය නිසා කොළඹ පිටකොටුව සහ කොටුව ආශ්‍රිතව ගමනාරම්භ වන සහ ගමනාන්ත වන බස් රථ මෙහෙයුම් 8,000 ක් පමණවේ. අරීය රටාවක් සහිත බස් රථ මෙහෙයුම් මාර්ග හේතුවෙන් නගර මධ්‍යයේ පවතින මාර්ග පද්ධතියට සැලකිය යුතු ප්‍රවාහයක් ඇති කරනු ලබයි. එය තවත් ප්‍රවේශ මාර්ගයක් හරහා නගරයක් වෙත ගමන් කරන මගීන් හට පිටකොටුව හෝ කොටුව ප්‍රදේශයන් මග හැර තම ගමනාන්ත කරා ලඟා වීමට නොහැකි තත්වයක් ඇති කරයි.*

- *කාර්ය බහුල වේලාවන් හිදී බස් රථ මගීන්ගෙන් පිරී යාම නිසා මගීන්ගේ සැප පහසුව අඩු වීම, මගීන් බස් රථ භාවිතා නොකර පෞද්ගලික ප්‍රවාහන මාධ්‍ය භාවිතා කිරීමට ප්‍රධාන හේතුවක්වේ.*

3.4.3.3. දැනට පවතින මාර්ග ජාලයේ වින්‍යාසය පිලිබඳ ගැටළු



රූප සටහන 104 : *කොළඹ වාණිජ නගර සීමාව තුල ඇති මාර්ග කොටස් වල අන්තර් සම්බන්ධකතා අගයන් (Betweenness) | **මූලාශ්‍රය:** පරේෂණ සහ සංවර්ධන ඒකකය, නා.සං.අ.- 2018*



රූප සටහන 105 : *සතියේ දිනවල උදෑසන කාර්යබහුල වේලාවේ රථවාහන තදබදය | **මූලාශ්‍රය :** ගුගල් දත්ත*

03 පරිච්ඡේදය

සැලසුමෙහි අවශ්‍යතාවය

ප්‍රධාන මාර්ග ආශ්‍රිතව කාර්යබහුල වේලාවන් හිදී ඇති රථවාහන...

කාර්යබහුල වේලාවේ පවතින අධික රථවාහන තදබදයට හේතු

දැනට පවතින මාර්ග ජාලයේ වින්‍යාසය පිළිබඳ ගැටළු

පවතින මාර්ග ජාලයේ වින්‍යාසය විශ්ලේෂණය කිරීමේදී දැඩි රථවාහන තදබදයක් පවතින බොහෝ මාර්ග කොටස් වල ඉහළ අන්තර් සම්බන්ධකතා අගයක් (betweenness) පවතින බව නිරීක්ෂණය කරන ලදී. එනම් විවිධ මාර්ග ඔස්සේ සිදු කරන ගමන් මෙම මාර්ග කොටස් හරහා සිදු වීමේ වැඩි සම්භාවිතාවයක් පවතින පරිදි මාර්ග පද්ධතිය වින්‍යාස ගත වී ඇති බවයි. මෙහි දැක්වෙන අන්තර් සම්බන්ධකතා අගයන් (betweenness) දැක්වෙන සිතියමෙහි රතු පැහැයෙන් දැක්වෙන්නේ ඉහළ අන්තර් සම්බන්ධකතා අගයන් පවතින මාර්ග කොටස් වේ. ඒ අනුව මෙම ඉහත රූපසටහන් 02 මගින් ඉහළ අන්තර් සම්බන්ධකතා අගයන් පවතින මාර්ග කොටස් සහ වාහන තදබදය සඳහා වැඩි ප්‍රවණතාවයක් පවතින මාර්ග සංසන්දනයක් සිදු කර ඇත.

කොළඹ මහා නගර සභා බල ප්‍රදේශය තුල මාර්ග ඝනත්වය මුළු පරිපාලන ප්‍රදේශයෙන් 10.7% ක් වන අතර එම අගයන් අවට ප්‍රදේශයන් හිදී 4% සිට 6% දක්වා වන අගයක් ගනී. කෙසේ වෙතත් අනෙකුත් අන්තර්ජාතික මට්ටමේ පවතින නගර වන ෂැන්හයි, සෝල් සහ ලන්ඩන් යන නගර සැලකුව විට ඒවායෙහි මාර්ග ඝනත්වය පිළිවෙලින් 12%, 13% සහ 12% පමණ අගයන් ගනී. ඒ අනුව බලන කල කොළඹ නගරය තුල මාර්ග ඝනත්වය සාපේක්ෂ වශයෙන් තෘප්තිකර මට්ටමක පවතින බවට සැලකිය හැක.

ඉහත සඳහන් කාලානුරූපව පවතින මාර්ග සඳහා ඇති ඉල්ලුම සහ මාර්ග වල ධාරිතාවය සැලකු විට කාර්යබහුල වෙලාවේදී බහුතරයක් මාර්ග කොටස් වල ධාරිතාවය ඉක්මවා ඉල්ලුමක් පවතින අතර එය මාර්ග තදබදයට බලපාන ප්‍රධානතම හේතුවක්වේ. මෙම තත්වය බොහෝවිට නුවර පාර, මාලබේ පාර, ගාලු පාර, හයිලෙවල් පාර සහ ලෝ ලෙවල් මාර්ගය ආශ්‍රිතව දක්නට ලැබේ.

ප්‍රවේශ මාර්ගය	කාර්යබහුල පැයකදී මාර්ග ඉල්ලුම (pcu)	පැයක් සඳහා වන මාර්ග ධාරිතාවය (pcu)	හිඟය
මාලබේ මාර්ගය	5100	4400	-700
නුවර පාර	4400	3300	-1100
මීගමු පාර	4000	4400	+400
ගාලු පාර	2900	2300	-600
ලෝ ලෙවල් මාර්ගය / පරණ පාර	2900	2200	-700
හොරණ පාර	2200	2300	+100
හයිලෙවල් මාර්ගය/ අලුත් පාර	2000	2300	+300

__වගුව 11 :__ කොළඹ නගරයට පැමිණෙන ප්‍රධාන පිවිසුම් 07 හි මාර්ගවල ධාරිතාවය සම්මත වාහන ඒකක අනුව | __මූලාශ්‍රය :__ කොම්ට්‍රාන්ස් නාගරික ප්‍රවාහන සැලසුම - 2014

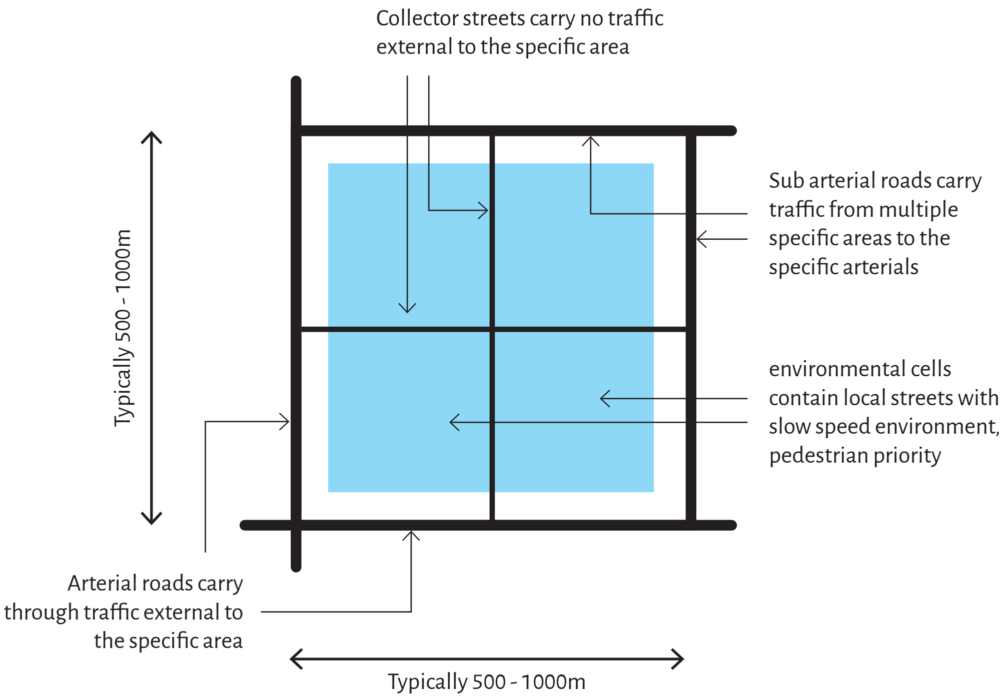
හොඳින් සැලසුම් කරන ලද ධූරාවලියක් මත පදනම්ව ඉදි කරන ලද මාර්ග ජාලයක් මගින් සමස්ත රථවාහන තදබදය පිළිබඳ බලපෑම අවම කල හැකි බව විද්වතුන් විසින් ඔප්පු කර ඇත. සාමාන්‍යයෙන් එවන් මාර්ග පද්ධතියක ප්‍රධාන වර්ග 04 කට අයත් මාර්ග එනම් ප්‍රාදේශීය මාර්ග, අක්මාවත්, උප ප්‍රධාන මාර්ග සහ ප්‍රධාන මාර්ග යනුවෙන් මාර්ග අයත්වේ. ජාතික මාර්ග ජාලය සැලකු විට මෙම තත්වය තෘප්තිකර මට්ටමක පැවතියද කොළඹ වාණිජ නගර සීමාවේ මාර්ග පද්ධතිය සලකන විට ප්‍රාදේශීය මාර්ග, ප්‍රධාන මාර්ග හෝ උප ප්‍රධාන මාර්ග සමග ඍජුව සම්බන්ධවන අවස්ථා බොහෝ විට දක්නට ලැබේ. මෙම හේතුවෙන් විශාල මංසන්ධි ප්‍රමාණයක් ඇති වීම සහ ප්‍රධාන ප්‍රවාහයේ වාහන ගමනාගමනයට බාධා ඇතිවීම සිදුවේ.

ප්‍රධාන මාර්ග ආශ්‍රිතව කාර්යබහුල වේලාවන් හිදී ඇති රථවාහන...

කාර්යබහුල වේලාවේ පවතින අධික රථවාහන තදබදයට හේතු

දැනට පවතින මාර්ග ජාලයේ වින්‍යාසය පිළිබඳ ගැටළු

දැනට පවතින රථවාහන පාලනය කිරීමේ සහ කළමනාකරණය කිරීමේ පද්ධති වල පවතින ගැටළු



***රූපය 106 :** සම්මත මාර්ග ධුරාවලිය*
***මූලාශ්‍රය :** planningtank.com*

3.4.3.4. දැනට පවතින රථවාහන පාලනය කිරීමේ සහ කළමනාකරණය කිරීමේ පද්ධති වල පවතින ගැටළු.

දැනට පවතින රථවාහන පාලනය කිරීමේ සහ කළමනාකරණය කිරීමේ පද්ධති වල පවතින ගැටළුද කාර්යබහුල වේලාවේ පවතින අධික රථවාහන තදබදයට ප්‍රධාන හේතුවක්වේ. එබැවින් රථවාහන පාලනය කිරීමේ සහ කළමනාකරණය කිරීමේ ක්‍රමවේද පිළිබඳ සොයා බැලීම රථ-වාහන තදබදය අවම කරගැනීමට සිදුකල යුතු එක් පියවරක්වේ. 2013 වසරේ සිදුකරන ලද කොම්ට්‍රාන්ස් අධ්‍යනයට අනුව කොළඹ නගරය තුල පවතින මංසන්ධි වල රථවාහන සඳහා පවතින ඉල්ලුම ඒවායේ පවතින ධාරිතාවය ඉක්මවා ඇති බවට අනාවරණය වී ඇත. තවද එම අධ්‍යනය මගින් රථවාහන හැසිරවීමේ සංඥා පද්ධතිය සහ වාහන නැවැත්වීමේ පහසුකම් පිළිබඳ පහත ගැටළු පෙන්වා දෙයි.

- *බොහොමයක් මංසන්ධි වල පවතින රථවාහන හැසිරවීමේ සංඥා පද්ධති එකිනෙකට ස්වායත්තව ක්‍රියාත්මක වීම.*
- *දැනට පවතින රථවාහන හැසිරවීමේ සංඥා පද්ධති, දිනය සහ වේලාව පදනම් කරගත් රටාවන් මත ක්‍රියාත්මක වන බැවින් ඒවා මගින් කාර්යක්ෂම රථවාහන කළමනාකරණයක් සිදුනොවේ.*
- *ගාලු පාර සහ බේස්ලයින් මාර්ගයේ සීමිත ස්ථාන කිහිපයක පමණක් පදිකයන් හුවමාරු වන ස්ථාන සඳහා ආලෝක සංඥා ස්ථාපනය කර ඇති නමුත් කොළඹ වාණිජ නගර සීමාව තුල පවතින වැදගත් ස්ථාන බොහොමයක මෙම පහසුකම නොපවතී.*

ප්‍රධාන මාර්ග ආශ්‍රිතව කාර්යබහුල වේලාවන් හිදී ඇති රථවාහන...

කාර්යබහුල වේලාවේ පවතින අධික රථවාහන තදබදයට හේතු

දැනට පවතින රථවාහන පාලනය කිරීමේ සහ කළමනාකරණය කිරීමේ පද්ධති වල පවතින ගැටළු

කාර්යබහුල වේලාවේ පවතින අධික රථවාහන තදබදයට හේතු

උදෑසන කාර්ය බහුල වේලාව තුල ගමන් වේගය (නගරය තුලට ඇතුළුවන වාහන)

- *කොළඹ වාණිජ නගර සීමාව තුල පවතින සමහර වට රවුම් වල රථවාහන සඳහා පවතින ඉල්ලුම ඒවායේ පවතින ධාරිතාවය ඉක්මවා පවතින අතර, එම ඉල්ලුම සපුරාලීම සඳහා ඒවා පුළුල් කිරීමේ හැකියාවක් නොපවතී. එබැවින් බොහොමයක් වට රවුම් රථවාහන හැසිරවීමේ සංඥා සහිත මංසන්ධි බවට පරිවර්තනය කිරීමේ අවශ්‍යතාවයක් පවතී.*

- *මාර්ග දෙපස රථවාහන නැවැත්වීමේ පහසුකම් අවම වීම නිසා මාර්ගය තුලම වාහන නැවැත්වීමෙන් ඒවායේ ධාරිතාවය අඩුවීමට හේතුවේ. මෙම තත්වය විශේෂයෙන්ම වාණිජ සහ විනෝදාස්වාද ස්ථාන සහිත ප්‍රදේශ වල දක්නට ලැබේ.*

වැදගත්කම සහ විශාලත්වය

3.4.4. කොළඹ නගරය තුල පවතින රථවාහන තදබදයේ උග්‍රතාවය.

කොළඹ නගරයේ රථවාහන තදබදය පිළිබඳ ප්‍රධාන දර්ශකයක් වනුයේ සාමාන්‍ය ගමන් වේගයවේ. මේ අනුව උදෑසන කාර්යබහුල වේලාව වන පෙ.ව. 7.00 සිට පෙ.ව. 8.00 දක්වා, දහවල් කාර්යබහුල වේලාව ප.ව.1.00 සිට ප.ව. 2.00 දක්වා සහ සවස කාර්යබහුල වෙලාව වන ප.ව.5.00 සිට ප.ව. 6.00 දක්වා වන කාල පරාස වල ගමන් වේගයේ සාමාන්‍ය අගයන් පහත දැක්වේ.

කොම්ට්‍රාන්ස් අධ්‍යනයට අනුව එක් මාර්ග කොටසක් තුලදී ගමන් වේගයේ සාමාන්‍ය අගය පැයට කි.මී. 20ක් හෝ එයට අඩු වන්නේ නම් එම ප්‍රදේශ තදබදයට ලක්වූ ප්‍රදේශ ලෙස හඳුනා ගැනේ. කොම්ට්‍රාන්ස් අධ්‍යන කණ්ඩායමට අනුව ඉහත සඳහන් කාර්යබහුල වේලාවන් 03 තුල තදබදයට ලක්වන මාර්ග කොටස් පිළිබඳ ඔවුන්ගේ නිරීක්ෂණයන් පහත පරිදි වේ.

3.4.4.1. උදෑසන කාර්ය බහුල වේලාව තුල ගමන් වේගය (නගරය තුලට ඇතුළුවන වාහන)

උදෑසන කාර්යබහුල වේලාවේ එනම් පෙ.ව.7.00 සිට පෙ.ව.8.00 දක්වා වන කාල පරාසය තුල කොළඹ නගරය සහ එය අවට ප්‍රදේශයන්හි සාමාන්‍ය ගමන් වේගය බොහෝවිට පැයට කි.මී. 20 කට වඩා අඩු වන අතර සමහර කොටස් වලදී එම අගයන් පැයට කි.මී. 10 ටත් වඩා අඩුවේ.

a. *නගරය තුල පවතින වඩාත්ම තදබදයට ලක්වන මංසන්ධි ලෙස මරදාන වට රවුම සහ පුරහල මංසන්ධිය සැලකිය හැක.*

b. *බේස්ලයින් මාර්ගය ඔස්සේ ඇති බොහොමයක් මංසන්ධි වල රථවාහන තදබදයක් නිරීක්ෂණය කල හැකි අතර එයට බලපාන ප්‍රධානතම හේතුවක් වනුයේ අරීය ලෙස විහිදී ඇති මාර්ග බොහොමයක් බේස්ලයින් මාර්ගය හරහා ගමන් කර තිබීමවේ. තවද මෙහි පවතින බොහොමයක් මංසන්ධි වල ධාරිතාවය පර්යන්ත ප්‍රදේශ වල සිට නගරය වෙත පැමිණෙන වාහන ප්‍රමාණය හා සැසඳූ කල ප්‍රමාණවත් නොවේ.*

c. *දෙහිවල ගුවන් පාලම වැනි ගුවන් පාලම් සහිත ස්ථාන වලද රථවාහන තදබදයක් දක්නට ලැබේ. මෙයට බලපාන ප්‍රධානතම හේතුව වනුයේ ප්‍රධාන මාර්ගය ඔස්සේ ගමන් කරන වාහන ප්‍රමාණය ගුවන් පාලම මගින් සපයා ඇති මංතීරු වල ධාරිතාවය ඉක්මවා පැවතීම වේ.*

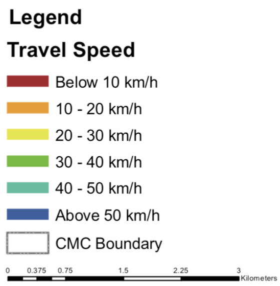
03 පරිච්ඡේදය
සැලසුමෙහි අවශ්‍යතාවය

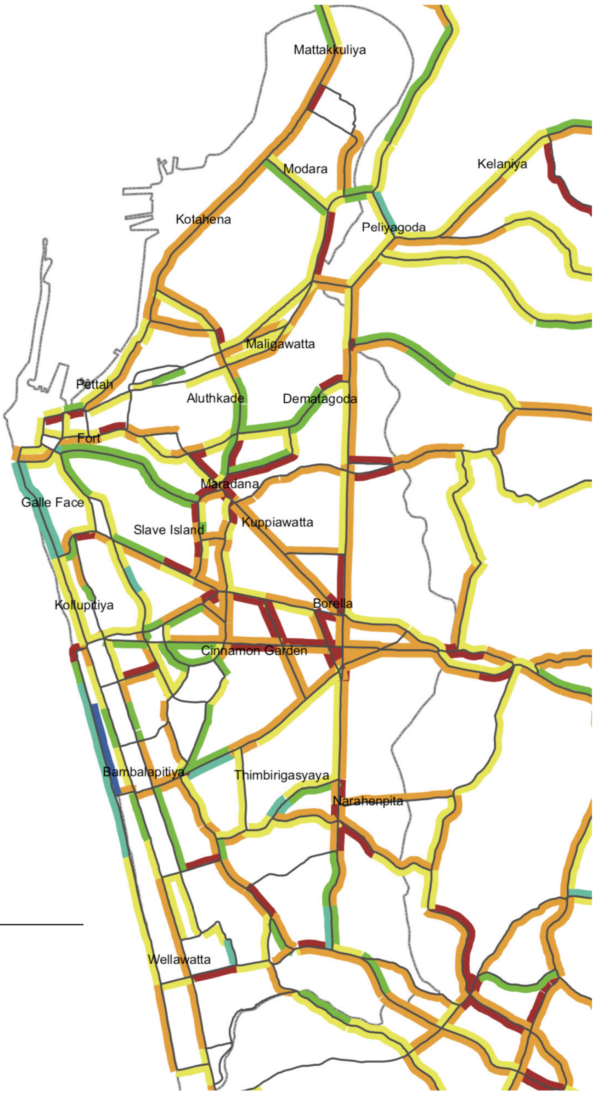
ප්‍රධාන මාර්ග ආශ්‍රිතව කාර්යබහුල වේලාවන් හිදී ඇති රථවාහන...

කාර්යබහුල වේලාවේ පවතින අධික රථවාහන තදබදයට හේතු

උදෑසන කාර්ය බහුල වේලාව තුල ගමන් වේගය (නගරය තුලට ඇතුළුවන වාහන)

දහවල් කාර්ය බහුල වේලාව තුල ගමන් වේගය (පාසල් නිසා ඇතිවන ගමන් නිසා)





රූපය 107: *උදෑසන කාර්යබහුල වෙලාවේදී සාමාන්‍ය දළ වේගය (පැය07:00- 08:00)*
මූලාශ්‍රය : *කොම්ට්‍රාන්ස් නාගරික ප්‍රවාහන සැලසුම - 2014*

3.4.4.2. දහවල් කාර්ය බහුල වේලාව තුල ගමන් වේගය (පාසල් නිසා ඇතිවන ගමන් නිසා)

ප්‍රධාන පාසල් බොහොමයක් පිහිටා ඇති නගර මධ්‍ය තුල මේ පැයේ දී (ප.ව.1.00 සිට ප.ව.2.00 දක්වා) රථ වාහන තදබදය දැඩිවේ. නගරයේ පවතින ව්‍යාපාරික කටයුතු හේතුවෙන් මෙම තත්වය වැඩි වීමට හේතුවේ.

a. *මරදාන සහ බොරැල්ල අතර පිහිටි පී.ද. එස් කුලරත්න මාවත මෙම හෝරාව තුල අධික රථවාහන තදබදයකට ලක්වන අතර මේ ආශ්‍රිතව කොළඹ ආනන්ද විද්‍යාලය, සහිරා විද්‍යාලය ආදී ප්‍රධාන පෙලේ පාසල් ගණනාවක් පවතී.*

b. *ඩුප්ලිකේෂන් මාර්ගයේ (ආර්.ඒ. ද මෙල් මාවත) දකුණු දෙසට වන කොටස්, හයිලෙවල් මාර්ගය ආමර් වීදිය ආදී ප්‍රදේශද මෙම හෝරාව තුල තදබදයට ලක්වන අතර, එම ප්‍රදේශ වලද පාසල් විශාල ප්‍රමාණයක් දක්නට ලැබේ.*

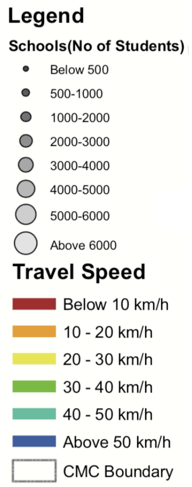
03 පරිච්ඡේදය
සැලසුමෙහි අවශ්‍යතාවය

ප්‍රධාන මාර්ග ආශ්‍රිතව කාර්යබහුල වේලාවන් හිදී ඇති රථවාහන...

කාර්යබහුල වේලාවේ පවතින අධික රථවාහන තදබදයට හේතු

දහවල් කාර්ය බහුල වේලාව තුල ගමන් වේගය (පාසල් නිසා ඇතිවන ගමන් නිසා)

සවස කාර්ය බහුල වේලාව තුල ගමන් වේගය (නගරය තුලින් පිටවන වාහන නිසා)



***රූපය 108 :** දහවල් කාර්යබහුල වෙලාවේදී සාමාන්‍ය දළ වේගය (පැය 13:00- 14:00)*
***මූලාශ්‍රය :** කොමිට්‍රාන්ස් නාගරික ප්‍රවාහන සැලසුම - 2014*

3.4.4.3. සවස කාර්ය බහුල වේලාව තුල ගමන් වේගය (නගරය තුලින් පිටවන වාහන නිසා)

මේ පැයේ දී (පස්වරු 5 සිට 6 දක්වා) පවතින වාහන තදබදය උදෑසන හෝ දහවල් කාලයේ පවතින තදබදයට වඩා උග්‍ර වේ. බේස්ලයින් මාර්ගයෙන් බටහිරට වන්නට පිහිටි ප්‍රදේශ, නගර මධ්‍යයේ පිහිටි බොහෝ මංසන්ධි හා වටරවුම් මෙම කාල සීමාව තුල තදබදයට ලක්වේ.

a. *මරදාන වටරවුම සහ පුරහල මංසන්ධිය මෙම හෝරාව තුලද තදබදයට ලක්වේ. මෙම මංසන්ධි කරා පැමිණෙන වාහන ප්‍රමාණයට සාපේක්ෂව මංසන්ධියේ ධාරිතාවය ප්‍රමාණවත් නොවීම මෙම තත්වයට ප්‍රධාන වශයෙන් හේතුවේ.*

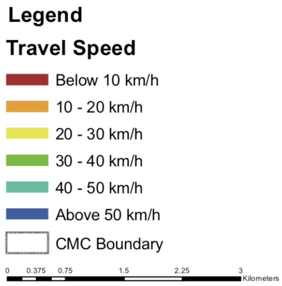
b. *උදෑසන කාර්යබහුල වේලාවේ පවතින රථවාහන තදබදයට සාපේක්ෂව, නගරයෙන් පිටතට ගමන් කරන වාහන නිසා බේස්ලයින් මාර්ගයේ මංසන්ධි බොහොමයක් මෙම හෝරාව තුල තදබදයට ලක්වේ*

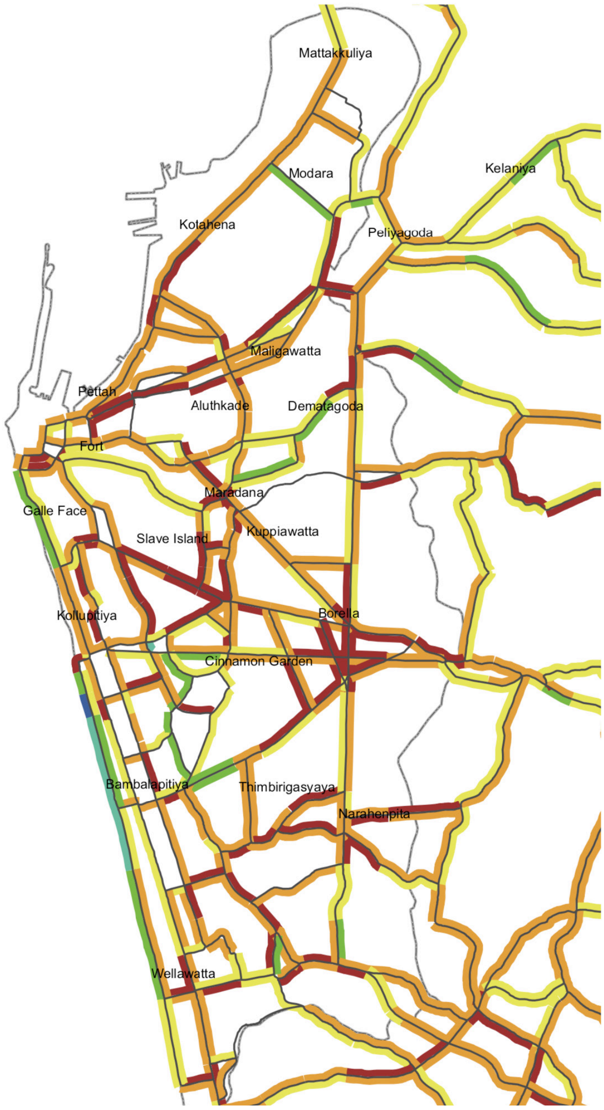
03 පරිච්ඡේදය
සැලසුමෙහි අවශ්‍යතාවය

ප්‍රධාන මාර්ග ආශ්‍රිතව කාර්යබහුල වේලාවන් හිදී ඇති රථවාහන...

කාර්යබහුල වේලාවේ පවතින අධික රථවාහන තදබදයට හේතු

සවස කාර්ය බහුල වේලාව තුල ගමන් වේගය (නගරය තුලින් පිටවන වාහන නිසා)





රූපය 109 : *සවස කාර්යබහුල වේලාවේදී දළ වේගය (පැය17:00 - පැය 18:00)*
මූලාශ්‍රය : *කොම්ට්‍රාන්ස් නාගරික ප්‍රවාහන සැලසුම 2014*

කෙසේ වෙතත් නගරය තුල පවතින රථවාහන තදබදය උග්‍ර වන්නේ සතියේ දිනවල කාර්යබහුල වේලාවන්ට පමණක් වීමත් මෙහිදී විශේෂයෙන් සැලකිය යුතුවේ. පහත දැක්වෙන ගුගල් දත්ත අනුව පවතින රථවාහන තදබදය පිලිබඳ සංසන්දනාත්මක සිතියම් වලට අනුව සතියේ දින සහ සති අන්ත දින සැලකුවිට මෙම තත්වය උග්‍ර වන්නේ සතියේ දිනවල බව පැහැදිලිවේ.

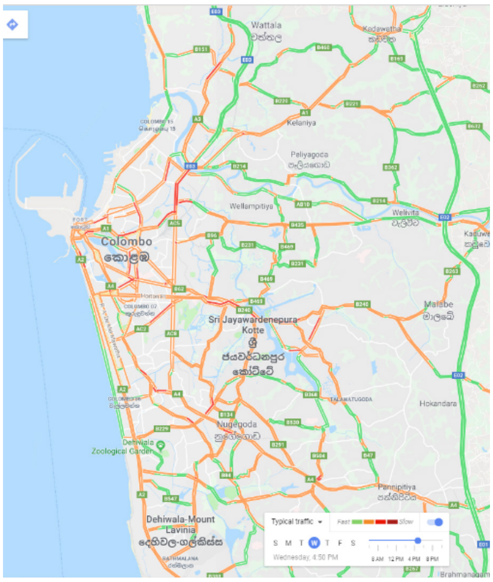
ප්‍රධාන මාර්ග ආශ්‍රිතව කාර්යබහුල වේලාවන් හිදී ඇති රථවාහන...

කාර්යබහුල වේලාවේ පවතින අධික රථවාහන තදබදයට හේතු

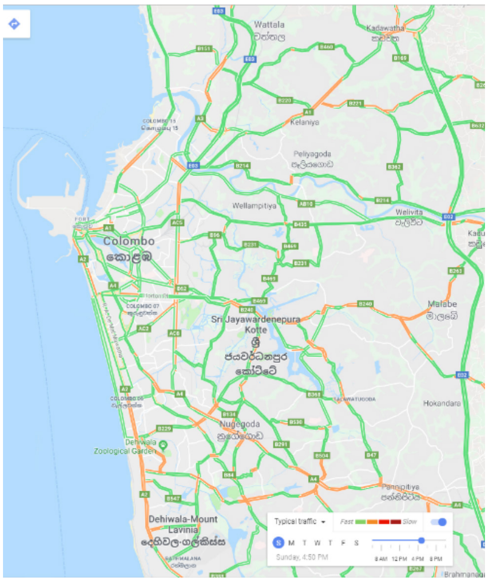
සවස කාර්ය බහුල වේලාව තුල ගමන් වේගය (නගරය තුලින් පිටවන වාහන නිසා)

කාර්ය බහුල වේලාවේ පවතින උග්‍ර රථවාහන තදබදය නිසා ඇතිවන ප්‍රධාන බලපෑම්

කාර්යබහුල වේලාවේ පවතින රථවාහන තදබදය හේතුවෙන් ඇතිවන ආර්ථිකමය බලපෑම්



රූපය 110 : *කොළඹ වාණිජ නගරය තුළ වාහන තදබදය සඳුදා (සතියේ දිනක) සවස පැය. 16:00 ට*
මූලාශ්‍රය : *ගූගල් වාහන තදබදය පිලිබඳ සිතියම*



රූපය 111 : *කොළඹ වාණිජ නගරය තුළ වාහන තදබදය ඉරිදා (සතිඅග දිනක) සවස පැය. 16:00 ට*
මූලාශ්‍රය : *ගූගල් වාහන තදබදය පිලිබඳ සිතියම*

3.4.5. කාර්ය බහුල වේලාවේ පවතින උග්‍ර රථවාහන තදබදය නිසා ඇතිවන ප්‍රධාන බලපෑම්

වාහන තදබදය උග්‍ර ලෙස පවතින්නේ සතියේ දින වල කාර්යබහුල වේලාවන් තුල පමණක් වුවද එම තත්වය සැලකිය යුතු මට්ටමේ ආර්ථික සහ පාරිසරික බලපෑම් ඇති කරන බැවින් එය නොසලකා හරිය නොහැකිය. ඉහත කරුණු සියල්ලටමත් වඩා එය කොළඹ නගරය තුල පදිංචිකරුවන් සහ කොළඹ නගරය වෙත පැමිණෙන ජනතාවගේ ජන ජීවිතයට බලපෑමක් ඇති කරන අතර එමගින් ඔවුන් හට අපහසුතා, කාලය අහිමි වීම සහ මානසික බලපෑම් ඇති කිරීම සිදුකරයි.

3.4.5.1. කාර්යබහුල වේලාවේ පවතින රථවාහන තදබදය හේතුවෙන් ඇතිවන ආර්ථිකමය බලපෑම්

විද්වතුන්ගේ මතයට අනුව නගරයක් තුල සාපේක්ෂ වශයෙන් අඩු ගමන් වේගයක් පැවතීම ආර්ථික වශයෙන් ක්‍රියාකාරී නගරයක පවතින ධනාත්මක ලක්ෂණයක් වේ. එමගින් නගරය තුලට ගලා එන ජනතාව හේතුවෙන් ආර්ථිකමය කටයුතු ඒකරාශී වීම සහ එනිසා ඇතිවන අධි ක්‍රියාකාරීත්වය විදහා දැක්වේ යයි සැලකේ. කෙසේ වෙතත් කොළඹ නගරයට වඩා සැලකිය යුතු ලෙස ඉහළ වාහන පරිමාවක් සහිත අනෙකුත් සංවර්ධිත සහ සංවර්ධනය වෙමින් පවතින නගර වල සාමාන්‍ය ගමන් වේගය සැලකීමේදී ඒවා තුල කොළඹ නගරයට වඩා ඉහළ සාමාන්‍ය ගමන් වේගයක් පවතින බව දක්නට ලැබේ. එම දත්තයන් පහත වගුවේ දක්වා තිබේ.

03 පරිච්ඡේදය
සැලසුමෙහි අවශ්‍යතාවය

ප්‍රධාන මාර්ග ආශ්‍රිතව කාර්යබහුල වේලාවන් හිදී ඇති රථවාහන...

කාර්ය බහුල වේලාවේ පවතින උග්‍ර රථවාහන තදබදය නිසා ඇතිවන ප්‍රධාන බලපෑම්

කාර්යබහුල වේලාවේ පවතින රථවාහන තදබදය හේතුවෙන් ඇතිවන ආර්ථිකමය බලපෑම්

නගරය	සාමාන්‍ය ගමන් වේගය (පැ. කි.මී.)
කේප් ටවුන් - දකුණු අප්‍රිකාව	49
ලාස් වේගාස් - ඇමරිකා එක්සත් ජනපදය	43
අබුඩාබි - එක්සත් අරාබි එමීර් රාජ්‍ය	42
ඩුබායි - එක්සත් අරාබි එමීර් රාජ්‍ය	41
ලන්ඩන් - එංගලන්තය	40
ලොස් ඇන්ජලීස් - ඇමරිකා එක්සත් ජනපදය	36
පැරීසිය, ප්‍රංශය	30
ක්වාලාලම්පූර් - මැලේසියාව	27
බැංකොක් - තායිලන්තය	26
සිංගප්පූරුව	26
නිව් යෝර්ක් - ඇමරිකා එක්සත් ජනපදය	24
ජකර්තා - ඉන්දුනීසියාව	21
බැංගලෝර් - ඉන්දියාව	17
කොළඹ - ශ්‍රී ලංකාව	**10**

වගුව 12 : *ලෝකයේ විවිධ නගර වල සාමාන්‍ය ගමන් වේගයන් |* ***මූලාශ්‍රය :*** *Tomtom Traffic Index - 23-08-2018 (තත්කාලීන දත්ත මත පදනම්ව)*

උග්‍ර රථවාහන තදබදය කාර්යබහුල වේලාවේ පමණක් පැවතියද එමගින් ඇතිවන ආර්ථික බලපෑම අතිශයින් ඉහළ අගයක් ගනී එයට හේතුවන ප්‍රධාන කරුණක් වනුයේ රථවාහන තදබදය නිසා සිදුවන කාල හානියේ වටිනාකම වැඩිවීමය. මෙලෙස කාලය හානිවන ජනකොටස් අතර වෘත්තිකයන්, ව්‍යාපාරිකයින්, දේශීය සහ විදේශීය ආයෝජකයින් ආදී ආර්ථික වශයෙන් ක්‍රියාකාරී වැඩි පිරිසක් සිටින බැවින් ඔවුන්ගේ කාලයේ වටිනාකම ඉතා ඉහළ අගයක් ගනී. රථවාහන තදබදය නිසා ඇතිවන ආර්ථික හානිය, ඉන්ධන අපතේ යාම වැනි කරුණු නිසා ඇතිවන මෙහෙයුම් වියදම් වැඩිවීම නිසා ඇතිවන ආර්ථික හානිය සහ කාල හානිය වැනි කරුණු නිසා ඇතිවන නිෂ්පාදන පිරිවැය ඉහළ යාම යන කරුණු 02 හිම සංයෝජනයක් වේ. බස්නාහිර පළාත තුල රථවාහන තදබදය නිසා ඇතිවන වියදම වසරකට රුපියල් බිලියන 20 ක් ලෙස ඇස්තමේන්තුගත කර ඇති අතර පසුගිය දශකය තුල වාර්ෂික ප්‍රාදේශීය දල දේශීය නිෂ්පාදිතයෙන් 2% ක හානියක් ලෙස ගණන් බලා තිබේ. *(මහාචාර්ය. අමල් කුමාරගේ, 2004)*

කෙසේවෙතත් කොළඹ මහා නගර සභාව මගින් මෑතකදී සිදුකරන ලද අධ්‍යනයකට අනුව අනාවරණය වී ඇති පරිදි කොළඹ නගර සීමාව තුල ඇතිවන රථවාහන තදබදය සහ වායු දූෂණය නිසා ඇතිවන ආර්ථික හානිය වසරකට රුපියල් බිලියන 40ක පමණ අගයක් ගන්නා බවත් එය වාර්ෂික දල දේශීය නිෂ්පාදිතයේ හානියෙන් 1.5% ක අගයක් ගන්නා බවත්ය. (රථවාහන සහ මාර්ග සැලසුම් අංශය, කො.ම.ස. 2014)

කොළඹ නගරය සහ තදාසන්න ප්‍රදේශ ආශ්‍රිතව පැයට කි.මී. 10 ක පමණ සාමාන්‍ය වේගයක් පැවතීම හේතුවෙන් විශාල ආර්ථික පිරිවැයක් මෙන්ම කොළඹ නගරය අවට ප්‍රදේශ වල සිට පහසුවෙන් ලඟා විය නොහැකි දුරස්ථ භාවයක් ඇතිකරනු ලබයි. මේ හේතුවෙන් කොළඹ නගරය වාණිජ කේන්ද්‍රස්ථානයක් ලෙස පවතින ආකර්ෂණීයත්වය අවම කරයි.

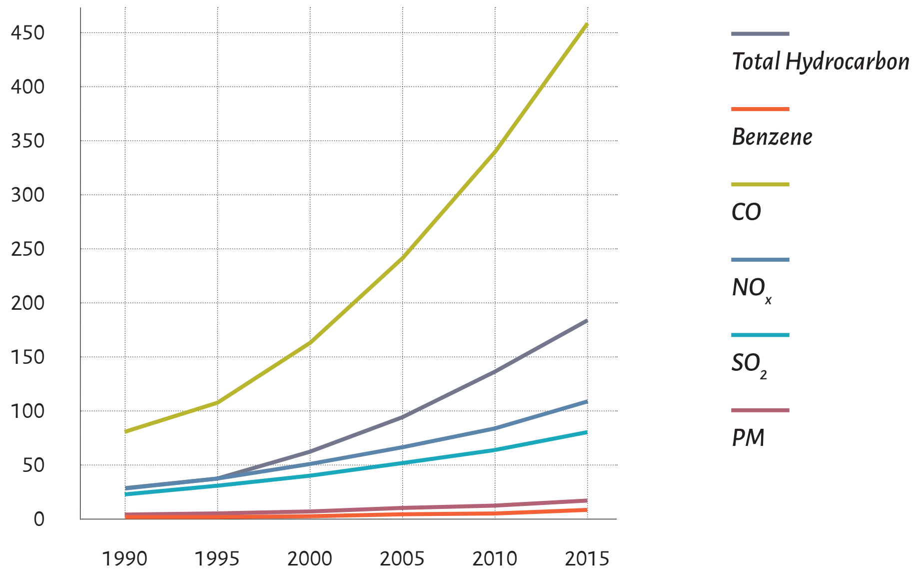
ප්‍රධාන මාර්ග ආශ්‍රිතව කාර්යබහුල වේලාවන් හිදී ඇති රථවාහන...

කාර්ය බහුල වේලාවේ පවතින උග්‍ර රථවාහන තදබදය නිසා ඇතිවන ප්‍රධාන බලපෑම්

කාර්යබහුල වේලාවේ පවතින රථවාහන තදබදය හේතුවෙන් ඇතිවන පාරිසරික බලපෑම්

3.4.5.2. කාර්යබහුල වේලාවේ පවතින රථවාහන තදබදය හේතුවෙන් ඇතිවන පාරිසරික බලපෑම්

(a) වායු දූෂණය



රූපය 112 : *වර්ෂ 1990 සිට 2015 දක්වා ' කිසිඳු ක්‍රියාමාර්ගයක් නොගන්නා පෙරටු අවස්තාබද්ධය' මත පදනම්ව සැලකු විට ප්‍රවාහන අංශයෙන් ඇස්තමේන්තු කළ විමෝචන*
මූලාශ්‍රය : *කොම්ට්‍රාන්ස් නාගරික ප්‍රවාහන සැලසුම 2014 (මූලික මූලාශ්‍රය- නාගරික වායු තත්ත්ව කළමනාකරණය - ශ්‍රී ලංකාව, වායු සම්පත් කළමනාකරණ මධ්‍යස්ථානය*

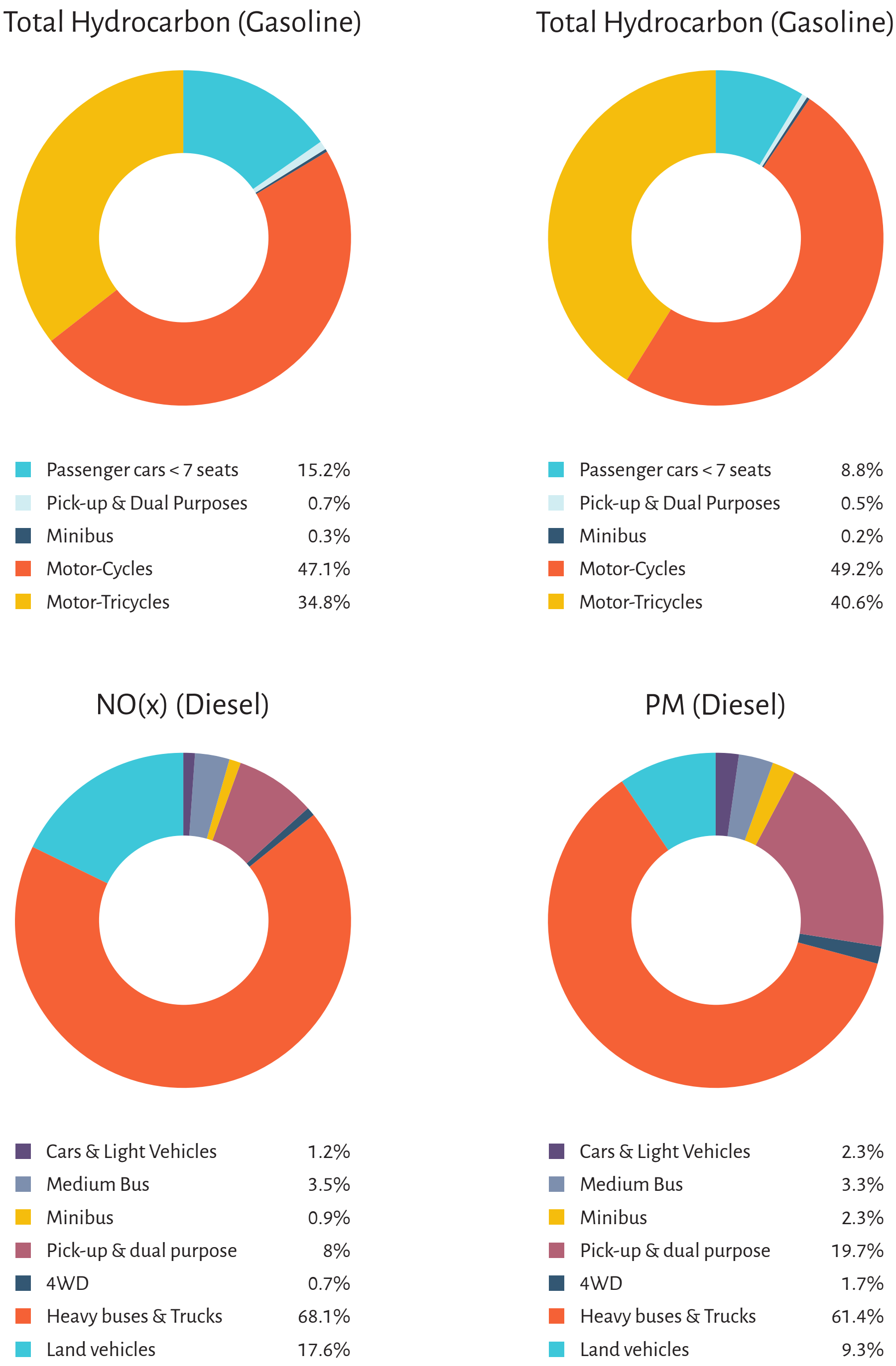
තදබදයට ලක්වූ මාර්ග නිසා වායු දූෂණය සහ ශබ්ද දූෂණය ආදී අහිතකර පාරිසරික තත්වයන් ඇතිවිය හැක. මෝටර් රථ වලින් සිදුවන වායු විමෝචනය ශ්‍රී ලංකාවේ වැඩිම වායු දූෂක ප්‍රභවයන්ගෙන් එකක් වන අතර එයින් 60% කට වඩා වැඩි ප්‍රමාණයක් කොළඹ නගරය ආශ්‍රිතව සිදුවේ. පරීක්ෂණ මගින් අනාවරණය වී ඇති පරිදි නයිට්‍රජන් ඩයොක්සයිඩ් සහ සල්ෆර් ඩයොක්සයිඩ් සහ කාබන් මොනොක්සයිඩ් වැනි දූෂ්‍යකාරක වායු වල ඝනත්වය කාර්යබහුල වේලාව තුල ඉහළ යාමේ ප්‍රවණතාවයක් පවතින අතර එමගින් මාර්ගයන් දෙපස වායුගෝලීය තත්වය වඩාත් අහිතකර විය හැකි බවට අනුමාන කල හැක. වායු සම්පත් කළමනාකරණ මධ්‍යස්ථානය මගින් ගණනය කර ඇති පරිදි වසර 1990 සහ 2015 අතර කාල පරිච්ඡේදය තුල ප්‍රවාහන අංශයෙන් සිදුකරන ලද වායු විමෝචනයන් පහත පරිදි වේ.

2000 වසරේ සිදුකරන ලද ගණනය කිරීම් අනුව එක් එක් දූෂිත වායු වර්ගය විමෝචනය කරන වාහන වර්ගය අනුව පහත දැක්වේ. එමගින් දැක්වෙන පරිදි පෙට්‍රල් වාහන මගින් වැඩි වශයෙන් කාබන් මොනොක්සයිඩ් සහ හයිඩ්‍රෝකාබන වායුගෝලයට මුදා හැරීමට දායක වන අතර ඩීසල් එන්ජින් මගින් නයිට්‍රජන් ඔක්සයිඩ කාණ්ඩයේ වායු වර්ග සහ අංශුමය කොටස් වායුගෝලයට එක් කිරීමට දායක වේ.

ප්‍රධාන මාර්ග ආශ්‍රිතව කාර්යබහුල වේලාවන් හිදී ඇති රථවාහන...

කාර්ය බහුල වේලාවේ පවතින උග්‍ර රථවාහන තදබදය නිසා ඇතිවන ප්‍රධාන බලපෑම්

කාර්යබහුල වේලාවේ පවතින රථවාහන තදබදය හේතුවෙන් ඇතිවන පාරිසරික බලපෑම්



රූපය 113 : *වාහන වර්ගය අනුව විමෝචනය වන දූෂිත වායූන්*
මූලාශ්‍රය : *කොම්ට්‍රාන්ස් නාගරික ප්‍රවාහන සැලසුම 2014 (මූලික මූලාශ්‍රය- නාගරික වායු තත්ත්ව කළමනාකරණය - ශ්‍රී ලංකාව, වායු සම්පත් කළමනාකරණ මධ්‍යස්ථානය*

03 පරිච්ඡේදය
සැලසුමෙහි අවශ්‍යතාවය

ප්‍රධාන මාර්ග ආශ්‍රිතව කාර්යබහුල වේලාවන් හිදී ඇති රථවාහන...

කාර්ය බහුල වේලාවේ පවතින උග්‍ර රථවාහන තදබදය නිසා ඇතිවන ප්‍රධාන බලපෑම්

කාර්යබහුල වේලාවේ පවතින රථවාහන තදබදය හේතුවෙන් ඇතිවන පාරිසරික බලපෑම්

ඉහත අධ්‍යනය මගින් පෙන්නුම් කර ඇති පරිදි මෝටර් බයිසිකල් සහ ත්‍රීරෝද රථ මගින් පෙට්‍රල් භාවිතා කරන වාහන වලින් නිකුත් කරන හයිඩ්‍රෝකාබන ප්‍රමාණයෙන් 90% කට පමණ දායකත්වය සපයන අතර බස් රථ සහ ලොරි රථ මගින් ඩීසල් භාවිතා කරන වාහන වලින් නිකුත් කරන නයිට්‍රජන් ඔක්සයිඩ් කාණ්ඩයට අයත් වායූන් සහ අංශුමය කොටස් වලින් 60% ත් 70ත් අතර විමෝචනයකට දායකත්වය සපයන බවයි.

2008 වසරේ ලබාගන්නා ලද මිනුම් වලට අනුව කොළඹ නගරය තුල වාර්තා වී ඇති වායු දූෂකකාරකයන්ගේ උපරිම සාන්ද්‍රණය පහත වගුවේ දැක්වේ. එම මිනුම් මධ්‍යම පරිසර අධිකාරිය විසින් ප්‍රකාශයට පත්කර ඇති ප්‍රමිතීන් සමග සංසන්දනය කල විට සල්ෆර් ඩයොක්සයිඩ් සහ PM10 සාන්ද්‍රණය ඇතැම් අවස්ථා වල අදාල ප්‍රමිතීන් ඉක්මවා ගොස් ඇතිබව නිරීක්ෂණය කල හැක

විමෝචන සාධකය	උපරිම සාන්ද්‍රණය	ම.ප.අ. ප්‍රමිතිය	මිනුම් සිදුකරන ලද දිනය
CO	2.86 ppm	26.0	2008 ජනවාරි මස 04 දින
SO2	0.104 ppm	0.08	2008 ජනවාරි මස 02 දින
NO2	0.10295 ppm	0.13	2008 නොවැම්බර් මස 20 දින
PM10	146 microg/m3	100	2008 නොවැම්බර් මස 7 දින

වගුව 13 : *2008 වසරේ කොළඹ නගරය තුල වායු දූෂකයන්ගේ උපරිම සාන්ද්‍රණයන්*
මූලාශ්‍රය : *කොම්ට්‍රාන්ස් නාගරික ප්‍රවාහන සැලසුම 2014*

පරීක්ෂණ මගින් සොයාගෙන ඇති පරිදි සාමාන්‍යයෙන් නගරයක මුළු PM10 අගයෙන් 50%ත් 60%ත් අතර ප්‍රමාණයක් PM2.5 වේ. එක්සත් ජනපද තානාපති කාර්යාලයේ ඇති වායු තත්ත්ව නිරීක්ෂක මගින් මැනීම් සිදුකර එක්සත් ජනපදයේ පරිසර ආරක්ෂණ නියෝජිත ආයතනයේ වායුගෝලීය තත්ත්ව දර්ශකයට අනුව හඳුනාගෙන ඇති කොළඹ නගරය තුල සතියේ දිනවල පවතින PM2.5 අගයන් පහත දැක්වේ. (PM2.5 යනු සාමාන්‍ය වායුගෝලයේ ඇති මයික්‍රෝ මීටර් 2.5 හෝ එයට වඩා අඩු කුඩා අංශු වල සාන්ද්‍රණයයි .)

දිනය	සාමාන්‍ය PM2.5 මට්ටම (US EPA AQI)
සඳුදා	69 - 123
අඟහරුවාදා	67 - 84
බදාදා	69 - 87
බ්‍රහස්පතින්දා	69 - 89
සිකුරාදා	87 - 87
සෙනසුරාදා	67 - 83
ඉරිදා	69 - 88

වගුව 14 : *කොළඹ එක්සත් ජනපද තානාපති කාර්යයාලයේ පිහිටුවා ඇති වායු තත්ත්ව නිරීක්ෂක මගින් මනින ලද සාමාන්‍ය PM2.5 අගයන්*
මූලාශ්‍රය : *aqicn.org - තත් කාලීන වායු තත්ත්ව දර්ශකය - 23-08-2018*

03 පරිච්ඡේදය
සැලසුමෙහි අවශ්‍යතාවය

ප්‍රධාන මාර්ග ආශ්‍රිතව කාර්යබහුල වේලාවන් හිදී ඇති රථවාහන...

කාර්ය බහුල වේලාවේ පවතින උග්‍ර රථවාහන තදබදය නිසා ඇතිවන ප්‍රධාන බලපෑම්

කාර්යබහුල වේලාවේ පවතින රථවාහන තදබදය හේතුවෙන් ඇතිවන පාරිසරික බලපෑම්

එක්සත් ජනපද පරිසර ආරක්ෂණ නියෝජිත ආයතනය විසින් සකස් කරන ලද වායු තත්ත්ව දර්ශකයන්ට අනුව කොළඹ නගරය තුල වායුගෝලීය තත්වය මධ්‍යස්ථ මට්ටමක පවතින බව නිරීක්ෂණය කල හැක. නමුත් සඳුදා දිනයන්හිදී කොළඹ නගරය තුල පවතින වායුගෝලීය තත්වය සාපේක්ෂ වශයෙන් පහල අගයක පවතින අතර එය සංවේදී පිරිස් වල සෞඛ්‍යයට අහිතකර යන කාණ්ඩයට අයත්වේ. තවද එමගින් සඳුදා දිනයන්හිදී නගරය වෙත ගලා එන සාපේක්ෂ වශයෙන් ඉහළ වාහන ප්‍රමාණයද පිළිබිඹුවේ.

Air Quality Index (AQI) Values	Levels of Health Concerns	Colors
0 to 50	Good	Green
51 to 100	Moderate	Yellow
101 to 150	Unhealthy for Sensitive Groups	Orange
151 to 200	Unhealthy	Red
201 to 300	Very Unhealthy	Purple
301 to 500	Hazardous	Maroon

රූපය 114 : *වායු තත්ත්ව දර්ශකය - එක්සත් ජනපද පරිසර ආරක්ෂණ නියෝජිත ආයතනය*
මූලාශ්‍රය : *විකිපීඩියා*

කෙසේවෙතත් කොළඹ නගරයේ පවතින වායුගෝලීය තත්වය සාපේක්ෂව මෙල්බර්න්,ලන්ඩන්, පැරිස්, සහ සිංගප්පූරුව වැනි සංවර්ධිත නගර වල වායුගෝලීය තත්වයන්ට වඩා පහත් අගයක් ගන්නා බව නිරීක්ෂණය කල හැක. තත්ත්වය එසේ වුවද කොළඹ නගරයේ වායුගෝලයේ ගුණාත්මක භාවයේ දර්ශක අගයන් අපගේ අසල්වැසි නගර වන මුම්බායි සහ චෙන්නායි වැනි සෞඛ්‍යයට අහිතකර වායුගෝලීය තත්වයන් පවතින නගර වලට වඩා ඉහළ ගුණාත්මක තත්වයක පවතී. මෙම සාධනීය තත්වයන්ට හේතුන් ලෙස 2008 වසරේ ආරම්භ කරන ලද වායු විමෝචන පරීක්ෂණ වැඩසටහන, දෙපහර එන්ජිම සහිත ත්‍රීරෝද ආනයනය නැවත්වීම, 2003 වසරේදී සල්ෆර් සාන්ද්‍රණය අඩු ඩීසල් වර්ග හඳුන්වාදීම වැනි රජයේ මැදිහත්වීම් සැලකිය හැක.

ප්‍රධාන මාර්ග ආශ්‍රිතව කාර්යබහුල වේලාවන් හිදී ඇති රථවාහන...

කාර්ය බහුල වේලාවේ පවතින උග්‍ර රථවාහන තදබදය නිසා ඇතිවන ප්‍රධාන බලපෑම්

කාර්යබහුල වේලාවේ පවතින රථවාහන තදබදය හේතුවෙන් ඇතිවන පාරිසරික බලපෑම්

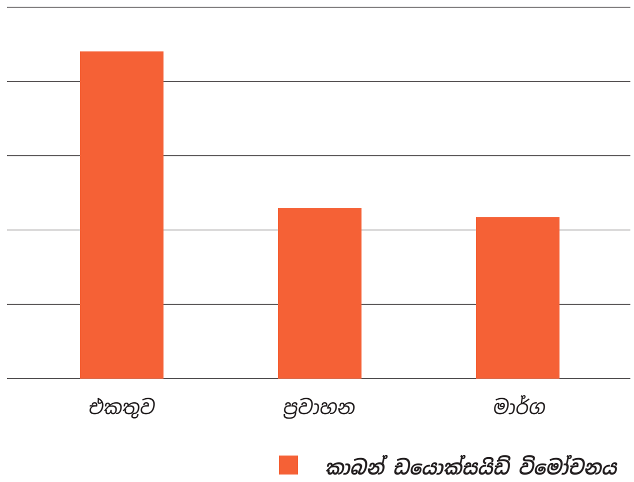
නගරය	සාමාන්‍ය PM2.5 මට්ටම (US EPA AQI)	සෞඛ්‍ය මට්ටම පිලිබඳ අවදානම
කොළඹ	81	මධ්‍යස්ථ මට්ටම
මෙල්බර්න්	27	හොඳයි
ලන්ඩන්	41	හොඳයි
පැරිස්	53	මධ්‍යස්ථ මට්ටම
සිංගප්පූරුව	46	හොඳයි
බැංකොක්	74	මධ්‍යස්ථ මට්ටම
මුම්බායි	160	සෞඛ්‍යයට අහිතකර
චෙන්නායි	186	සෞඛ්‍යයට අහිතකර

වගුව 15 : *ලෝකයේ විවිධ නගර වල සාමාන්‍ය PM2.5 අගයන්*
මූලාශ්‍රය : *aqicn.org - තත් කාලීන වායු තත්ත්ව දර්ශකය - 23-08-2018*

(b) හරිතාගාර වායු බලපෑම

ගෝලීය උණුසුම ඉහළ යාමට බලපාන ප්‍රධාන සාධකයක් ලෙස හරිතාගාර වායුන් සැලකේ. 2010 වසරේ දත්තයන්ට අනුව කාබන් ඩයොක්සයිඩ් විමෝචන වලින් 22% ක් ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රය මගින් සිදුවී ඇති අතර එයින් තුනෙන් එකක් පමණ මාර්ග ආශ්‍රිත ප්‍රවාහන පද්ධති වලින් විමෝචනය වේ. අන්තර්ජාතික බලශක්ති පිලිබඳ ආයතනයේ වාර්තාවකට අනුව 2010 වසරේදී ශ්‍රී ලංකාවේ ඉන්ධන දහනය නිසා සිදුවී ඇති සමස්ත කාබන්ඩයොක්සයිඩ් විමෝචනය ටොන් මිලියන 13.2.ක් වන අතර මුළු කාබන්ඩයොක්සයිඩ් විමෝචනයෙන් අඩක් පමණ (ටොන් මිලියන 6.9 ක් ප්‍රවාහණ පද්ධති ආශ්‍රයෙන්ද එයිනුත් බහුතර (ආසන්න වශයෙන් 94%) කාබන්ඩයොක්සයිඩ් විමෝචනයක් එනම් ටොන් මිලියන 6.5ක් මාර්ග පදනම් කරගත් ප්‍රවාහන පද්ධති හේතුවෙන්ද සිදුව තිබේ. ගෝලීය වශයෙන් ගත කල හරිතාගාර වායුන් උත්පාදනය සඳහා ශ්‍රී ලංකාවෙන් දක්වන දායකත්වය ඉතා අවම අගයක පැවතියද බස්නාහිර ප්‍රදේශය අවට මාර්ග පද්ධතිය ආශ්‍රිතව කාබන් මොනොක්සයිඩ් විමෝචනය සැලකිය යුතු ලෙස ඉහළ අගයක පවතී. කෙසේ වෙතත් 2..... වසරේ සිට මහ කොළඹ ප්‍රදේශය ආශ්‍රිතව ශීඝ්‍රයෙන් ඉහළ යන වාහන පරිමාව සැලකිල්ලට ගත් කල ඉහත සඳහන් විමෝචන මට්ටම් සැලකිය යුතු ලෙස ඉහළ ගොස් ගෝලීය වශයෙන් හරිතාගාර වායු සංසිද්ධිය කෙරෙහි සැලකියයුතු බලපෑමක් ඇති කල හැකි යයි අනුමාන කල හැක.

ප්‍රවාහනය හා මහා මාර්ගාශ්‍රිත කාබන් ඩයොක්සයිඩ් විමෝචනය



රූපය 115 : *ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රය සහ මාර්ග ආශ්‍රිත කාබන්ඩයොක්සයිඩ් විමෝචනය*
මූලාශ්‍රය : *කොම්ට්‍රාන්ස් නාගරික ප්‍රවාහන සැලසුම 2014*

3.4.5.3. කාර්යබහුල වේලාවේ පවතින රථවාහන තදබදය හේතුවෙන් ඇතිවන සමාජීය බලපෑම්

රථවාහන තදබදය හේතුවෙන් සමාජයට ඇතිවන වඩාත්ම අහිතකර බලපෑම වනුයේ සෞඛ්‍ය ආශ්‍රිත අහිතකර බලපෑම් වේ. සමහර අවස්ථා වලදී පිරිහුණු මහා මාර්ග වලින් පිරිහුණු සමාජයක ලක්ෂණ පෙන්නුම් කෙරේ යයි විශ්වාශ කෙරේ. සේවයට පැමිණීමට සහ ආපසු යාමට ගතවන කාලය සැලකූ විට එය අනෙකුත් සමාජයීය අන්තර් සම්බන්ධතා පැවැත්වීමට හෝ තමන්ගේ පෞද්ගලික තෘප්තිය සඳහා අවැසි කටයුතු සඳහා යෙදීමට ඇති කාලයෙන් කොටසක් වේ. (මහාචාර්ය අමල් කුමාරගේ, 2004)

වායු දූෂණය හේතුවෙන් ඇතිවන ප්‍රධානතම සෞඛ්‍ය ගැටළුවක් වනුයේ රෝග තත්වයන් ඇතිවීමේ අවදානමක් පැවතීමයි. ඇදුම ආදී ස්වසනය ආශ්‍රිත රෝගී තත්වයන් ඇතිවීමේ අවදානම මේ වන විට වැඩිවී ඇති අතර එම තත්වය බොහෝවිට ප්‍රධාන මාර්ග ආශ්‍රිතව වාතයේ දූෂ්‍යකාරක ප්‍රමාණය ඉහළ යාමත් සමග සිදු වූවා යයි සැලකිය හැක. කොළඹ නගර සීමාව තුල මන්දගාමී සහ පහසුදායක නොවන ප්‍රවාහන පද්ධතිය නිසා එය භාවිතා කරන්නන් තුල ක්ලමතය, වියවුල් තත්වයන් සහ කලකිරීම් ඇති වීම සිදුවේ. මෙම තත්ත්වය හේතුවෙන් කොළඹ නගරයේ පදිංචිකරුවන් සහ නගරය වෙත දිනපතා පැමිණෙන පිරිස් යන දෙපිරිසටම දිගුකාලීන සෞඛ්‍ය බලපෑම් ඇති කිරීමට හේතුවේ.

3.5. පවත්නා පාරිසරික ගැටළු, සමාජ ගැටළු සහ පොදු පහසුකම් වල අඩුපාඩු හේතුවෙන් කොළඹ වාණිජ නගරය භාවිතා කරන්නන් හට ඇතිවන අපහසුතා

කොළඹ නගරය භාවිතා කරන්නන්

පදිංචිකරුවන්, දිනපතා නගරය වෙත විවිධ අවශ්‍යතා සඳහා පැමිණෙන්නන් සහ සංචාරකයින් යන කොටස් ප්‍රධාන වශයෙන් කොළඹ නගරය භාවිතා කරන්නන් ලෙස හඳුනාගත හැකිවේ.

පදිංචිකරුවන්

කොළඹ මහ නගර සභා සීමාව තුල ආසන්න වශයෙන් 650,000 ක පමණ ජනතාවක් සහ කොළඹ වාණිජ නගර සීමාව තුල 1,132,514 ක ජනගහනයක් වාර්තාවේ. කොළඹ නගරය ජාත්‍යන්තර මට්ටමේ නගරයක් වීමත් දකුණු ආසියානු කලාපය තුල ව්‍යාපාර කේන්ද්‍රස්ථානයක් ලෙස සංවර්ධනය වීමට ඇති විභාවතාවයත්, ඉහළ යන ජීවන තත්ත්වයත් නිසා නගරය තුල පවතින අධි උස නේවාසික ගොඩනැගිලි වලට සංක්‍රමණය වන අන්තර්ජාතික ප්‍රජාවගේ වර්ධනයක් දක්නට ලැබේ.

කොළඹ නගරය තුල ජීවත් වන ජනගහනය, ආදයම් මට්ටම්, ජනවර්ග,ජාතින්, ආගම්, අධ්‍යාපන මට්ටම්, සහ රැකියාවේ ස්වභාවය ආදී කරුණු මත පදනම් වූ විවිධ සමාජ ස්ථර වලට අයත්වේ. එබැවින් කොළඹ වාණිජ නගර සංවර්ධන සැලසුම පිළියෙළ කිරීමේදී ඉහත සියළුම ජනකොටස් වල අවශ්‍යතා වලට ගැලපෙන පරිදි සංවර්ධන සැලසුම පිළියෙළ කිරීම අත්‍යවශ්‍ය වේ. .

කොළඹ නගරය වෙත දෛනිකව පැමිණෙන්නන් (මගීන්)

කොළඹ වාණිජ නගරය තුලට හා ඒ හරහා දිනකට ගමන් කරන මගීන් ගණන දළ වශයෙන් මිලියන 2.2. ක් පමණවේ. ඔවුන් අතර රැකියා සඳහා සහ අධ්‍යාපන කටයුතු සඳහා දිනපතා පැමිණෙන මගීන් මෙන්ම පරිපාලන සේවා, සෞඛ්‍ය සේවා, සහ අනෙකුත් සේවා ලබා ගැනීමට සහ විවිධ භාණ්ඩ මිලදී ගැනීම සඳහා සහ විනෝදාස්වාද කටයුතු සඳහා කලාතුරකින් හෝ නිතර පැමිණෙන පිරිස් ද වේ.

කොළඹ නගරය වෙත පැමිණෙන මගීන් විවිධ ආදායම් මට්ටම්, ජාතීන්, ආගම් වලට, අධ්‍යාපන මට්ටම් වලට සහ විවිධ සංස්කෘතීන්ට අයත් සමාජ ස්ථර වලින් සමන්විතවේ. ඒ අනුව ඔවුන්ගේ විවිධ අවශ්‍යතා වලට ගැලපෙන පරිදි කොළඹ වාණිජ නගර සැලසුම පිළියෙළ කිරීම වැදගත්වේ.

සංචාරකයින්

2009 වසරේදී සිවිල් යුද්ධය අවසන් වීමත් සමගම ශ්‍රී ලංකාවට පැමිණෙන සංචාරකයින්ගේ ශ්‍රීඝ්‍ර වර්ධනයක් දක්නට ලැබිණි. වාර්ෂික සංචාරකයින්ගේ පැමිණීම 2011 වසරේ 855,905 ක අගයක සිට 2016 වසර වනවිට 2,052,832 දක්වා ශ්‍රීඝ්‍ර ලෙස වර්ධනය වී තිබේ. දින 10 කට වඩා වැඩි කාලයක් ශ්‍රී ලංකාවේ ගතකිරීමට පැමිණෙන සංචාරකයෙක් අවම වශයෙන් දින 02ක කාලයක් කොළඹ නගරය තුල රැඳෙන අතර එහිදී ඔවුන් දිනකට ඇමෙරිකානු ඩොලර් 100ක් පමණ වියදමක් දරන බවත් අනාවරණය වී තිබේ. කෙසේවෙතත් කොළඹ නගරය ආශ්‍රිත සංචාරක හෝටල් වල ඉහලම හෝටල් කාමර භාවිතා කිරීමේ ප්‍රතිශතයන් සැලකූවිට එය 2010 වසරේදී 78.3% ක අගයක්ද 2016 වසරේදී 75.18% ක අගයක්ද ලෙස වාර්තාවේ. ඉහත දත්තයන් අනුව කොළඹ නගරය තුල සාපේක්ෂ වශයෙන් ඉහළ සංචාරක ආකර්ෂණයක් පවතින බව පෙන්නුම් කරයි. කොළඹ නගර සීමාව තුල ෂැන්ග්රිලා, අයි.ටී.සී, ආදී ජාත්‍යන්තර හෝටල් ජාල වලට අයත් තරු පන්තියේ සංචාරක හෝටල් ආයෝජන සිදුවීම මගින් මෙම තත්වය තවදුරටත් තහවුරු කර ගත හැක.

කොළඹ නගරයේ සංචරණයේ යෙදෙන සංචාරකයින් ප්‍රධාන වශයෙන් විදේශීය සහ දේශීය වශයෙන් පුළුල් ලෙස වර්ග කල හැකි අතර කොළඹ නගරය වෙත පැමිණෙන විදේශීය සංචාරකයින් බොහෝවිට ව්‍යාපාරික කටයුතු,, සෞඛ්‍ය පහසුකම් ලබා ගැනීමට, අධ්‍යාපන අරමුණු, විනෝද කටයුතු, සහ පෞද්ගලික සම්බන්ධතා සඳහා සංචාරය කරන සංචාරකයින් ලෙස නැවත වර්ගීකරණය කල හැක.

එබැවින් සංචාරකයින් සහ ඔවුන්ගේ අවශ්‍යතාද කොළඹ වාණිජ නගර සංවර්ධන සැලසුම පිළියෙළ කිරීමේදී සැලකිල්ලට ගැනීම මගින් නගරය භාවිතා කරන සියළුම ජනකොටස් වල පහසුව සහතික කල හැක.

3.5.1. පාරිසරික ගැටළු නිසා පරිශීලකයන්ට සිදුවන අපහසුතා

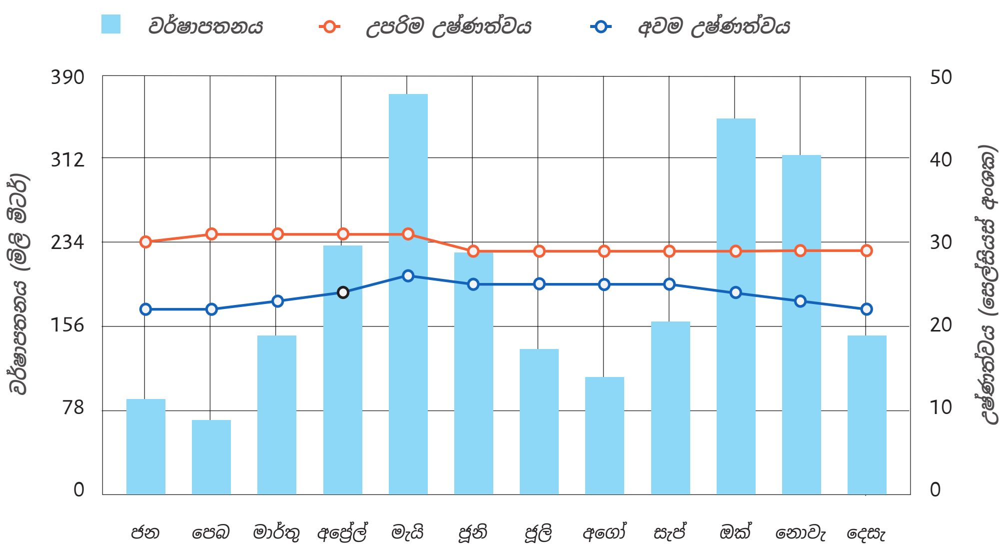
කොළඹ නගරයේ පැතිර පවත්නා ප්‍රධානම පාරිසරික ප්‍රශ්න ලෙස, නාගරික ගංවතුර / හදිසි ගංවතුර ගැලීම්, දූෂිත ඇළ මාර්ග, තාප කේන්ද්‍ර බලපෑම සහ දූෂිත පාරිසරික පෙනුම ආදිය හඳුනා ගත හැකි අතර ඒවා මගින් නගරය මගින් පහසුකම් ලබා ගන්නන් හට අපහසුතා ඇති කරනු ලබයි. අවසානයේදී එය ජාත්‍යන්තර මූල්‍ය නගරයක් ලෙස පවතින නගරයේ ප්‍රතිරූපයට අයහපත් බලපෑම් ඇති කරනු ලබයි.

3.5.1.1. නාගරික ගංවතුර/හදිසි ගංවතුර තත්වයන් නිසා අපහසුතා

සන්දර්භය

I. වර්ෂාපතනය

රටෙහි තෙත් කලාපයෙහි පිහිටා ඇති වාණිජ නගරයක් වන කොළඹ නගරය ප්‍රධාන වශයෙන් මැයි සිට සැප්තැම්බර් දක්වා නිරිත දිග මෝසම් කාලයෙන්ද, ඔක්තෝම්බර් සිට නොවැම්බර් දක්වා කාලය අන්තර් මෝසම් කාලයෙන්ද පෝෂණය ලබයි. මෙම කලාපයේ මධ්‍යන්‍ය වාර්ෂික වර්ෂාපතනය මි .මි 2500 ට වඩා වැඩිය එමෙන්ම එම වර්ෂාපතනය වාර්ෂික වර්ෂාපතනයෙන් 55% කි.



රූපය 116 : *වාර්ෂික වර්ෂාපතනය සහ උෂ්ණත්වයේ වෙනස්වීම*
මූලාශ්‍රය : *climateand weather.com*

II. ප්‍රධාන ජල ප්‍රවාහ; (කැළණි ගඟ සහ දියවන්නා ඔය)

කොළඹ අධි නාගරික කලාපය ජලාපවහන ද්‍රෝණි දෙකකින් සමන්විතය එනම්; දකුණින් මහ කොළඹ ජලාපවහන ද්‍රෝණිය සහ උතුරින් කොලොන්නාව ද්‍රෝණිය වේ. දියවන්නා ඔය සහ කැළණි ගඟ කොළඹ කලාපයේ ප්‍රදාන ජල ප්‍රවාහයන් වේ. දියවන්නා ඔය කොළඹ නගර ප්‍රදේශය තුළින් ගලා බසින අතර, අනතුරුව එය කැළණි ගඟට සම්බන්ධ වේ. කැළණි ගඟ ශ්‍රී ලංකාවේ දෙවන දිගම ගංගාව වන අතර එය තෙත් කලාපය හරහා ගලා විත් කොළඹ නගරයේ උතුරු සීමාවෙන් මුහුදට එක්වේ. එය කොළඹට සිදු කරනු ලබන ජල සැපයුමෙන් 80% සඳහා දායකත්වය දරනු ලබන අතර එහි ජල පෝෂක ප්‍රදේශය තුළ තිබෙන ජලාශ තුනෙහි ක්‍රියාකාරිත්වය මත පදනම්ව, ජලය ගලා යාමේ ශ්‍රීඝ්‍රතාවය මෝසම් කාලයේදී තත්පරයට ඝණ මීටර 800-1500 සහ වියළි කාලය තුළ තත්පරයට ඝණ මීටර 20 -25 අතර අගයක් ගනී. දියවන්නා ඔය ආශ්‍රිතව රඳවා තබා ගන්නා ලද වැහි ජලය මුහුදට හෝ කැළණි ගගට ගෙන යෑමට ඇළ මාර්ග පද්ධතියක් සහ උමං පද්ධතියක් සමග සම්බන්ධ කර ඇත. ශ්‍රී ලංකා ඉඩම් ගොඩකිරීමේ සහ සංවර්ධනය කිරිමේ සංස්ථාව (.ශ්‍රී.ඉ.ගො.ස.ස.) විසින් විසින් සිදු කරන ලද ආගාධමිතික අධ්‍යනයනට අනුව, මෙම ඇළ මාර්ග පද්තිධයට අයත් වන ඇළ මාර්ගයන්ගෙන් 80% පමණ, මධ්‍යන්‍ය මුහුදු මට්ටම සිට මීටර 1ක් පමණ පහතින් පිහිටා ඇති බවට හඳුනාගෙන ඇත. ඒ අනුව මෙම ප්‍රදේශයේ ජලය ගලා යාම ප්‍රධාන වශයෙන් ද්‍රවස්ථිතික අනුකරමණය මගින් පාලනයවේ. (Deltares, ADPC සහ ම.ඉංජි.උ.කා., 2016)

03 පරිච්ඡේදය
සැලසුමෙහි අවශ්‍යතාවය

පවත්නා පාරිසරික ගැටළු, සමාජ ගැටළු සහ පොදු පහසුකම්...

පාරිසරික ගැටළු නිසා පරිශීලකයන්ට සිදුවන අපහසුතා

නාගරික ගංවතුර/හදිසි ගංවතුර තත්වයන් නිසා අපහසුතා

III. ඇළ මාර්ග ජාලය

ඇළ මාර්ග පද්ධතියෙහි ඉතිහාසය සැලකීමේදී පෘතුග්‍රීසි සමය දක්වා දිවෙන අතර පසුකාලීනව , ලන්දේසි සහ බ්‍රිතාන්‍ය යුගයන් හිදී ඒ සඳහා වැඩිදියුණු කිරීම් සිදුකර ඇත. ඉන් පසුව ඇළ මාර්ග පද්ධතියෙන් කොටසක් වාරි මාර්ග දෙපාර්තමේන්තුව විසිනුත් ඉතිරිය කොළඹ මහා නගර සභාව විසිනුත් නඩත්තු කටයුතු සිදු කෙරිණි. කැළණි ගඟ හැරුනු විට, මෑතකදී වාරි මාර්ග දෙපාර්තමේන්තුව විසින් නඩත්තු කරන ලද කොටස .ශ්‍රී.ඉ.ගො.ස.ස. විසින් පවරා ගත් අතර එයට අනුබද්ධ ගංවතුර ආරක්ෂණ වැඩ කටයුතු තවමත් වාරි මාර්ග දෙපාර්තමේන්තුවේ අණසක යටතේ සිදු වේ.

ජලය මුහුදට පිට කරන ප්‍රධාන මාර්ග පහක් සහ කාණු හරහා වැසි ජලය ඉවත් කරන කුඩා මාර්ග බොහොමයක් පද්ධතිය සතු වේ. ජලය පිට කරන ප්‍රධාන මාර්ගයන්ගෙන් හතරක් එක එල්ලේම මුහුදට මුදා හරින අතර ඒවා නම්; දෙහිවල පිටවා, වැල්ලවත්ත පිටවාන, මුට්වාල් උමග සහ බෙරේ වැවෙහි දියවානයි. ශාන්ත නොර්ත් ලොක් පිටවාන, ශාන්ත සේබෙස්ටියන් ඇළ කැළණි ගඟට මුදා හරින එක් පිටවානක් වන අතර, මෝදර මෝය හරහා කැළණි ගඟ එම ජලය මුහුදට මුදා හරියි. බෙරේ වැවෙහි පිටාර යන ජලය එක්රැස් වන ලෙස පරණ පාර්ලිමේන්තුව අසල කෘතීම ලෙස කවාකාර අමුණක් සාදා ඇත.

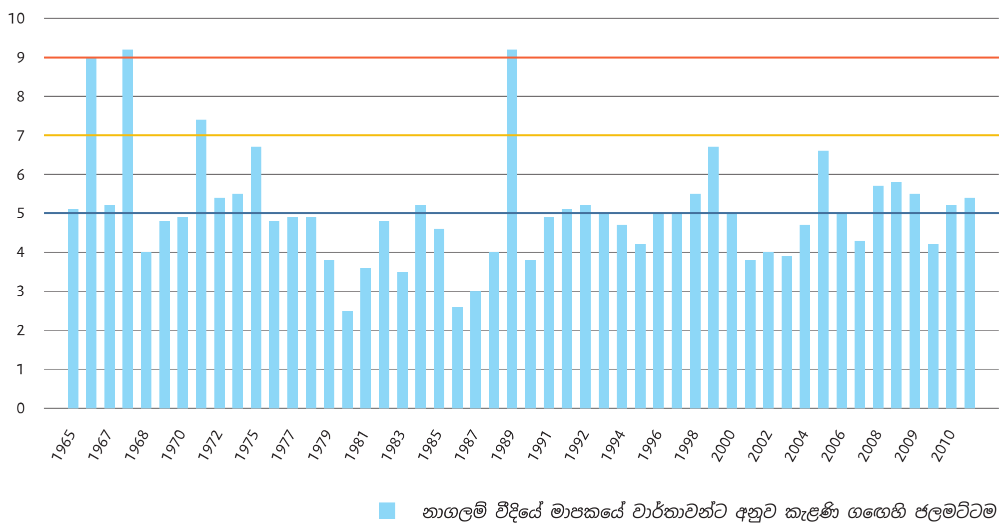
රූපය 117 : *කොළඹ ප්‍රදේශයේ ඇළ මාර්ග ජාලය*
මූලාශ්‍රය : *ශ්‍රී ලංකා ඉඩම් ගොඩකිරීමේ සහ සංවර්ධනය කිරීමේ සංස්ථාව*

කැළණි ගගෙහි ජල මට්ටම ඉහළ යන විට,කැළණි ගඟට ජලය ගෙන යන මාර්ගයක් වන නොර්ත් ලොක් පිටවානෙහි ගේට්ටුව වසා දමන අතර එවිට ආපසු ගැලීමක්(ගඟේ සිට පද්ධතියට) සිදු නොවේ. දැන් එහි ක්‍රියාකාරිත්වය සම්බන්ධව කටයුතු කරනු ලබන්නේ වාරි මාර්ග දෙපාර්තමේන්තුව විසිනි.මීටර් 1.8 ක විෂ්කම්භයක් සහිත මුට්වාල් උමඟ ප්‍රධාන ජල පරිවහයේ ගමන් මග ලෙස ක්‍රියා කරයි.ඇළ මාර්ග පද්ධතියෙහි ප්‍රධානියා ලෙස පාර්ලිමේන්තු වැවේ සිට කෝට්ටේ වැවෙහි නැගෙනහිර දක්වා සැලකිය හැකිය. වියළි කාලගුණික තත්වයන් යටතේ නොර්ත් ලොක්,වැල්ලවත්ත සහ දෙහිවල මෝය ජලය පිටතට ගෙන යන ප්‍රධාන ලක්ෂයන් වේ. ගංවතුර තත්වයක් තුළ,කැළණි ගඟෙහි ඉහල ජල මට්ටම හේතුවෙන් නොර්ත් ලොක් පිටවාන වැසී තිබුණ අතර, පද්ධතිය ප්‍රධාන වශයෙන් වැල්ලවත්ත සහ දෙහිවල යන මුහුදට ජලය ගෙන යන මාර්ගයන් දෙක පිළිබඳ විශ්වාසය තබා ගැනුණි. එසේම, නොර්ත් ලොක් පිටවාන වැසුන විට, මුට්වාල් උමඟ උතුරු කොළඹ ජලාපවහන ගැටළු වලට පිලියමක් ලෙස උදව් විය.

IV. කොළඹ ගංවතුර තත්වය.

කොළඹ අවට ප්‍රදේශය, ශ්‍රී ලංකාවේ වාණිජමය අපකෙන්ද්‍රය්කි.එය කැළණි ගඟෙහි තැනිතලා ඔස්සේ පිහිටා ඇති නිසා, ස්වභාවිකවම ග0ගා ආශ්‍රිත ගංවතුර අවධානමකට නැඹුරු වෙනවා. (නිරෝෂිනී.2011). අධික මෝසම් වර්ෂාපතනහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස, කොළඹ නිතරම ගංවතුර බලපෑමකට ලක් වේ.ඉහල ජලපෝෂක ප්‍රදේශය තුල සිදු වන තීව්‍ර වර්ෂාපතනය හේතුවෙන්, හදිසි ගංවතුර තත්වයන් සහ බෙන්ගාල බොක්ක තුළ සිදුවන අව පීඩන තත්වයන්ගේ විකාශනය හේතුවෙන් විනශදායක ගංවතුර තත්වයන්ද ඇති වේ.

කැළණි ගඟෙහි ජල මට්ටම,නාගලගම් විදියේ ගඟෙහි පරිමාණය ලෙස සටහන් කර ඇත.එය රූප සටහන 118 න් දක්වා ඇත. කැළණි ගඟෙහි ජල මට්ටම(නාගලගම් වීදිය ප්‍රදේශයෙහි ජල පරිමාව වාර්ථාගත වී ඇති ආකාරයට) අඩි 5.0-7.0 අතර,අඩු ගංවතුර තත්වයක් ඇති වන අතර එසේම ජල මට්ටම අඩි 7.0 ට වැඩි වන විට අධික ගංවතුර තත්වයක් ඇති වේ. ජල මට්ටම අඩි 9.0 ට වැඩි වූ විට, මෙම ස්ථානය දරුණු ගංවතුරක් ලෙස සලකයි.



රූපය 118 : *කැළණි ගඟෙහි ජල මට්ටම,නාගලගම විදියේදී වාර්තාවූ ආකාරයට(1965-2010)*
මූලාශ්‍රය : *ශ්‍රී ලංකා ඉඩම් ගොඩකිරීමේ සහ සංවර්ධනය කිරිමේ සංස්ථාව*

පසුගිය දශක කිහිපයක අවස්ථා කිහිපයකදී මහා කොළඹ තුළ දැඩි ගංවතුර තත්වයන් වාර්තා ගත වී ඇත.විශේෂයෙන් පහත දිනයන්හිදී:

- *4-5 ජුනි 1992, පැය 19 තුළ මි.මි 494 වර්ෂාපතනයක් ලැබෙන විට, පැයකදී උපරිම වර්ෂාවේ තීව්‍රතාවය පැයට මි.මි 90 දක්වා වාර්තා විය.*
- *13 -21 මැයි 2010, දින 9 තුළ මි.මි 616 වාර්තා විය. දිනකට මි.මි 155 ලෙස දෛනික වර්ෂාපතනයෙහි අගය වෙනස් නොවුනත් පැයකදී වර්ෂාපතනය පැයට මි.මි 56 ලෙස ඉක්මවා ඇත.*
- *10-11 නොවැම්බර් 2010, පැය 16 තුළ මි.මි 440 වර්ෂාපතනයක් වාර්තා වන විට,එය පැයකදී, පැයට මි.මි 123 දක්වා විය.*
- *15 මැ යි 2016,මැයි 15 වන දින මධ්‍යනය 12 සිට 17 වන දින මධ්‍යන්‍ය 2 දක්වා කාලය තුල තුළ මි.මි 329.5 වර්ෂාපතනයක් වාර්තා විය.කැළණි ගගෙහි ජල මට්ටම මැයි 15 වන දින මි.3.9 සහ 16 වන දින මි 5.6 ලෙස වාර්තා විය.පාර්ලිමේන්තු වැවෙහි ජල මට්ටම 16 වන දින මි.2.1 ලෙස වාර්තා විය.*

වැදගත්කම සහ විශාලත්වය

කොළඹ වාණිජ නගර සීමාව තුල දිනකට මි.මී. 50 - මි.මී.100 ට වඩා වැඩි වර්ෂාපතනයක් හේතුවෙන් පැය 01ත් 02ත් අතර කාල පරාසයක් තුල රඳා පවතින ක්ෂණික ගංවතුර තත්වයන් ඇතිවේ.

V. අතීතයේ ඇතිවූ අධික වර්ෂාපතනයන් නිසා සිදුවූ හානි.

- **2010, වසරේ නොවැම්බර් මස 10 සහ 11 දින**

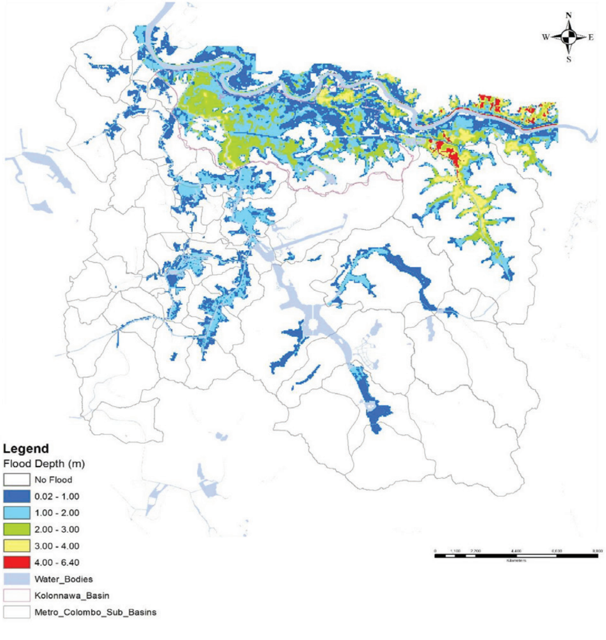
මෑත ඉතිහාසයේ සිදුවූ වඩාත් දරුණු සහ විනාශකාරී ගංවතුර තත්වයක් වන්නේ 2010 වසරේ නොවැම්බර් මස 10 වන දින සවස් කාලයේ සිට පසුදින මධ්‍යහ්න කාලය දක්වා සිදුවූ ගංවතුර සිදුවීම වේ. ඉහළ වායුගෝලයේ ඇතිවූ අඩු පීඩන තත්වයක් නිසා කොළඹ නගර සීමාවට මි.මී. 490 ක පමණ වර්ෂාපතනයක් පැය 15 ක් වැනි කෙටි කාල සීමාවක් තුල අත්දැකීමට සිදුවිය. මෙනිසා ප්‍රදේශය පුරා පැතිරුණු ගංවතුර තත්වය නිසා හානි සිදුවිය. මෙම වර්ෂාපතනය පසුගිය වසර 18ක කාල පරාසය තුල වාර්තා වූ ඉහලම වර්ෂාපතනය වේ. ආපදා කළමනාකරණ මධ්‍යස්ථානයේ දත්ත වලට අනුව මෙනිසා කොළඹ සහ තදාසන්න ප්‍රදේශ වල පුද්ගලයින් 260,000 ක් පමණ අවතැන් වී ඇත.

අධික වර්ෂාපතනය හේතුවෙන් පාර්ලිමේන්තු සංකීර්ණය ද ජලයෙන් යටවූ අතර (සෙ.මී. 122 ක්) නිවාස 257 කට හානි සිදුවූ අතර තවත් නිවාස 111 ක් සම්පූර්ණයෙන්ම විනාශවිය. මෙම තත්වය හේතුවෙන් පාසල් වසා තැබුණු අතර ගංවතුර හේතුවෙන් රාජකාරි වලට වාර්තා කිරීමට නොහැකි වීම හේතුවෙන් බොහොමයක් රජයේ නිලධාරීන්ට වැටුප් සහිත නිවාඩු ලබා දීමට රජයට සිදුවිය. කොළඹ නගර සීමාව තුල පිහිටි විදුලි උපපොළවල් කිහිපයක්ම ගංවතුර නිසා යටවීමේ අවදානම නිසා වසා දැමීමට සිදුවූ අතර එනිසා ප්‍රදේශ ගණනාවක විදුලිය විසන්ධි කිරීමට සිදුවිය. 2010 වසරේ නොවැම්බර් මස සිදුවූ ගංවතුර තත්වය නිසා සිදුවූ හානිය ඇමෙරිකානු ඩොලර් මිලියන 100ක් පමණ ඉහළ අගයක් ලෙස වාර්තා වන අතර එමගින්, කොළඹ නාගරික ප්‍රදේශයේ පවතින ඉහළ ගංවතුර අවදානම පිළිබඳ යතාර්ථය පෙන්නුම් කරනු ලබයි.

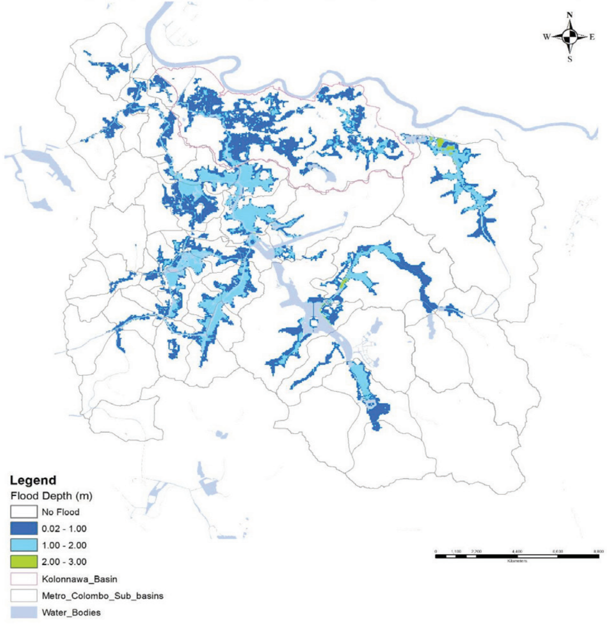
- **2016 වසරේ මැයි මස 15 සහ 16 දින සිදුවීම**

ආපදා කළමනාකරණ මධ්‍යස්ථානයේ දත්තයන්ට අනුව මෙම සිදුවීම නිසා ගංවතුර සහ නායයෑම් සිදුවීම් වලට හසුවී පුද්ගලයින් 301,602ක් ආපදාවට ලක්වී ඇති අතර එයින් පුද්ගලයින් 21,484 ක් අවතැන්ව ඇත. තවද ඇස්තමේන්තු වලට අනුව නිවාස 623ක් පමණ විනාශ වී ඇති අතර තවත් නිවාස 4,414 කට හානි සිදුවී තිබේ. මෙම ගංවතුර සිදුවීම පසුගිය වසර 25ක් තුල සිදුවූ දරුණුතම ගංවතුර සිදුවීම වේ. 2016 මැයි 25 වන දිනට ශ්‍රී ලංකා රජය මගින් සිදුකරන ලද ඇස්තමේන්තු වලට අනුව පවුල් 128,000ක් පමණ මෙනිසා බලපෑමට ලක්වී ඇති අතර පවුල් 30,000 කට පමණ නැවත ඉදි කිරීම් සහ පුනුරුත්ථාපන කටයුතු සඳහා මුල්‍යමය ආධාර අවශ්‍ය බවට හඳුනාගෙන තිබේ. ගංවතුරින් පිඩාවට පත් දිස්ත්‍රික්ක අතුරින් වඩාත්ම හානි සිදුවී ඇත්තේ කොළඹ දිස්ත්‍රික්කය තුල වන අතර එමගින් පුද්ගලයින් 190,349ක් ආපදාවට ලක්වී තිබේ. මෙම තත්වයට හේතුව ලෙස කොළඹ නගරය ආශ්‍රිතව ජීවත්වන ජනතාවගෙන් බහුතරය ගොඩකරන ලද වගුරු බිම් ආශ්‍රිතව ජීවත් වන බැවින් ගංවතුර සඳහා පවතින අවදානම ඉතා අධික වේ. රජයේ ඇස්තමේන්තු වලට අනුව මෙම ආපදා තත්වය නිසා ව්‍යාපාර 25,000ත් 30,000ත් අතර ප්‍රමාණයක් බලපෑමට ලක්වී තිබේ. මේවා බොහෝවිට වෙළඳසල්,ත්‍රීරෝද රථ රියදුරන්, කුඩා පෙට්ටි කඩ ආදී කුඩා ව්‍යවසායකයින් වේ. මෙම තත්වය නිසා කොලොන්නාව ද්‍රෝණියේ පදිංචිකරුවන් වැඩි පිරිසක් අනාථයන් බවට පත්වී තිබේ. වාරිමාර්ග දෙපාර්තමේන්තුවෙහි දත්තයන්ට අනුව කැළණි ගඟ දෙපස පිහිටි නගර සමහරක් ගංවතුරෙන් යටවූ අතර, සමහර ස්ථාන වල ගංවතුර මට්ටම නිවෙස් වල වහල මට්ටම දක්වා ඉහළ ගොස් ඇත.

තවද ඇළ මාර්ග පද්ධතියේ බොහොමයක් ස්ථාන වල රැඳී පවතින ජලය ඉතා දූෂිත තත්වයක පවතින බැවින් ගංවතුර තත්වයන් නිසා රෝග පැතිරීමේ අවදානම ඉහළ යාම නිසා ගංවතුරෙන් සිදුවන බලපෑම තවත් ඉහළ යයි. 2016 මැයි සහ 2010 සැප්තැම්බර් මාස වල සිදුවන ලද ගංවතුර සිදුවීම් වල ගංවතුරෙහි ගැඹුර දැක්වෙන සිතියම් පහත දැක්වේ.



රූපය 119 : *ගංවතුරෙහි ගැඹුර 2016 මැයි*
මූලාශ්‍රය : *සවිස්තරාත්මක ගංවතුර අවදානම තක්සේරු කිරීමේ වාර්තාව, ඒ.ඩී.බී.සී සහ ම.ඉංජි.උ.කා., 2017*



රූපය 120 : *ගංවතුරෙහි ගැඹුර 2010 නොවැම්බර්*
මූලාශ්‍රය : *සවිස්තරාත්මක ගංවතුර අවදානම තක්සේරු කිරීමේ වාර්තාව, ඒ.ඩී.බී.සී සහ ම.ඉංජි.උ.කා., 2017*

පවත්නා පාරිසරික ගැටළු, සමාජ ගැටළු සහ පොදු පහසුකම්...

පාරිසරික ගැටළු නිසා පරිශීලකයන්ට සිදුවන අපහසුතා

නාගරික ගංවතුර/හදිසි ගංවතුර තත්වයන් නිසා අපහසුතා

රූපය121 : *2016 මැයි මස ඇතිවූ ගංවතුර තත්වයෙන් කැළණි ගඟෙහි වම් ඉවුරෙහි අර්ධ වශයෙන් යටවූ නිවාස | **මූලාශ්‍රය :** සවිස්තරාත්මක ගංවතුර අවදානම තක්සේරු කිරීමේ වාර්තාව, ඒ.ඩී.පී.සී සහ ම.ඉංජි.උ.කා., 2017*

රූපය122 : *නව කැළණි පාලම ආසන්නයේ කොළඹ හංවැල්ල ලෝලෙවල් මාර්ගය යටවී තිබූ ආකාරය **මූලාශ්‍රය :** සවිස්තරාත්මක ගංවතුර අවදානම තක්සේරු කිරීමේ වාර්තාව, ඒ.ඩී.පී.සී සහ ම.ඉංජි.උ.කා., 2017*

රූපය123 : *ගංවතුරෙන් අර්ධ වශයෙන් යටවූ කැළණි ගඟෙහි වම් ඉවුරෙහි පිහිටි අඩු පහසුකම් සහිත නිවාස - සමීප දසුනක් | **මූලාශ්‍රය :** සවිස්තරාත්මක ගංවතුර අවදානම තක්සේරු කිරීමේ වාර්තාව, ඒ.ඩී.පී.සී සහ ම.ඉංජි.උ.කා., 2017*

රූපය124 : *ගංවතුරෙන් අර්ධ වශයෙන් යටවූ කැළණි ගඟෙහි වම් ඉවුරෙහි පිහිටි අඩු පහසුකම් සහිත නිවාස **මූලාශ්‍රය :** සවිස්තරාත්මක ගංවතුර අවදානම තක්සේරු කිරීමේ වාර්තාව, ඒ.ඩී.පී.සී සහ ම.ඉංජි.උ.කා., 2017*

VI. ගංවතුර අවදානම පිලිබඳ පුරෝකථනය

ඉහළ යන ගංවතුර අවදානම ඇගයීම සඳහා පසුගිය දශකය තුල මහ කොළඹ ජල පෝෂක ප්‍රදේශය සහ අනෙකුත් අතුරු ජල පෝෂක ප්‍රදේශ ආශ්‍රිතව විවිධ රාජ්‍ය සහ පෞද්ගලික ආයතන, අධ්‍යාපන සහ වෘත්තියමය ආයතන මගින් ගංවතුර අවදානම් ඇගයීමේ අධ්‍යනයන් සිදු කර ඇත. ගංවතුර අවදානම, අවදානමක් ඇතිවීම කෙරෙහි බලපාන ප්‍රධාන කරුණු වන උවදුරක් ඇතිවීම, උවදුරට නිරාවරණය වීම සහ සාන්තරායත්වය යන කරුණු සියල්ලම හේතුවෙන් ඉහළ ගොස් ඇත. වර්ෂාපතනයේ අගයන් ඉහළ යාම නිසා උවදුරක් ඇතිවීමේ හැකියාව ඉහළ ගොස් ඇති අතර ඉහළ ජන ඝනත්වය සහ විවිධ ජාතික සහ ජාත්‍යන්තර මට්ටමේ ආර්ථික කටයුතු ඒකරාශී වීම නිසා උවදුරට නිරාවරණය වන ඉහළ වටිනාකමකින් යුත් දේපල නිසාද ගංවතුර අවදානම ඉහළ යාමට හේතුවී තිබේ. ගංවතුර අවදානමට ලක්වීමට හැකි ප්‍රදේශ වල පිහිටා ඇති අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස පිහිටි ප්‍රදේශ වල සාපේක්ෂ වශයෙන් ඉහළ අවදානමක් පවතින බව නිරීක්ෂණය කර ඇත.

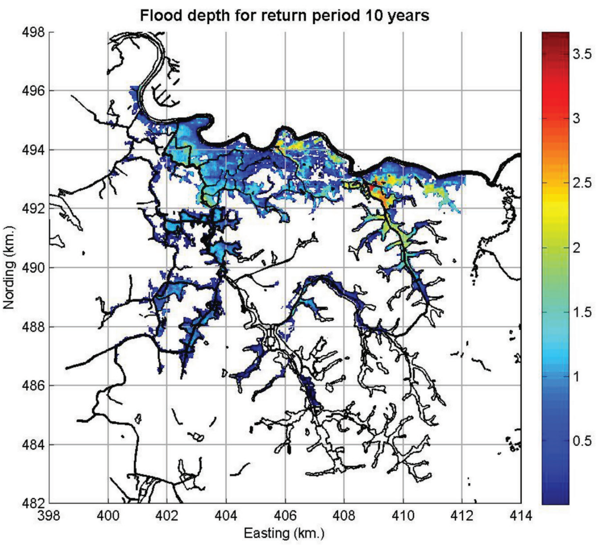
03 පරිච්ඡේදය

සැලසුමෙහි අවශ්‍යතාවය

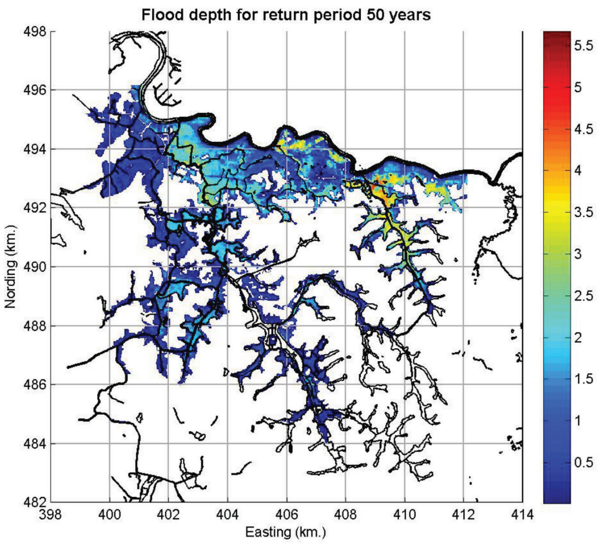
පවත්නා පාරිසරික ගැටළු, සමාජ ගැටළු සහ පොදු පහසුකම්...

පාරිසරික ගැටළු නිසා පරිශීලකයන්ට සිදුවන අපහසුතා

නාගරික ගංවතුර/හදිසි ගංවතුර තත්වයන් නිසා අපහසුතා



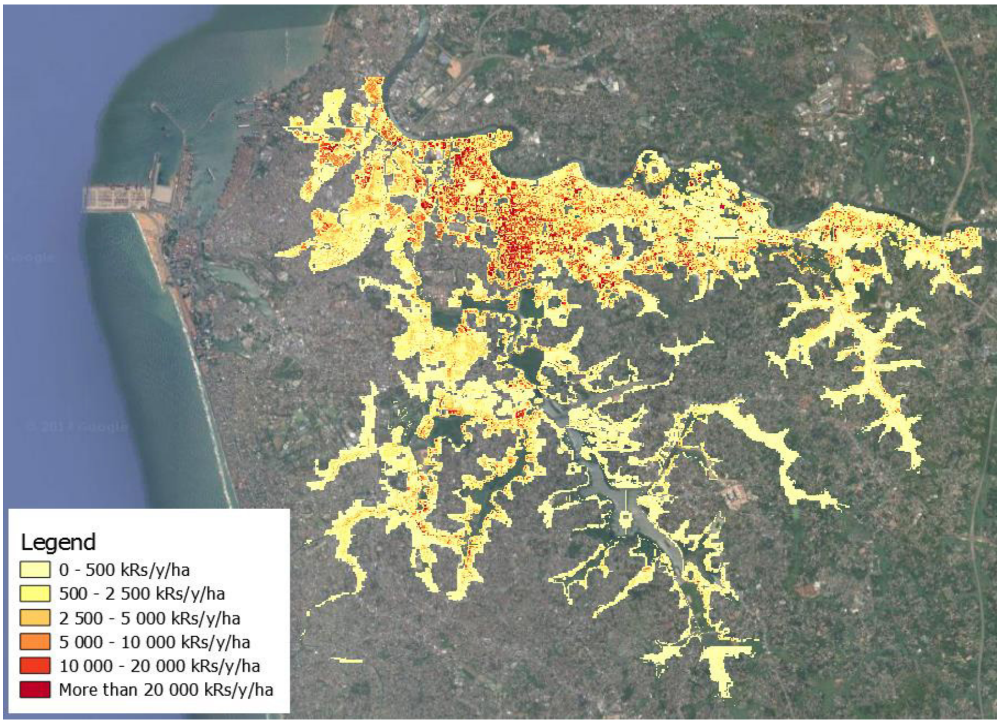
රූපය 125 : *වසර 10 කින් නැවත පැමිණීමේ සම්භාවිතාවක් ඇති ගංවතුර තත්වයක ගැඹුර*
මූලාශ්‍රය : *සවිස්තරාත්මක ගංවතුර අවදානම තක්සේරු කිරීමේ වාර්තාව, ඒ.ඩී.පී.සී සහ ම.ඉංජි.උ.කා., 2017*



රූපය 126 : *වසර 50 කින් නැවත පැමිණීමේ සම්භාවිතාවක් ඇති ගංවතුර තත්වයක ගැඹුර*
මූලාශ්‍රය : *සවිස්තරාත්මක ගංවතුර අවදානම තක්සේරු කිරීමේ වාර්තාව, ඒ.ඩී.පී.සී සහ ම.ඉංජි.උ.කා., 2017*

ඩෙල්ටාරොන්, ඒ.ඩී.පී.සී. සහ ඉංජිනේරුමය කාර්යයන් පිළිබඳ මධ්‍යම උපදේශන කාර්යාංශය විසින් 2016 වසරේ මහ කොළඹ ප්‍රදේශය ආශ්‍රිතව සිදුකරන ලද සවිස්තරාත්මක ගංවතුර අවදානම් තක්සේරුගත කිරීමට අනුව පිළියෙළ කරන ලද වසර 10 සහ වසර 50 සඳහා වන ගංවතුර මට්ටම් දැක්වෙන සිතියමක් ඉහතින් දැක්වේ.

එම අධ්‍යනයට අනුව මහ කොළඹ ප්‍රදේශය ආශ්‍රිතව පවතින ගංවතුර අවදානම රූපසටහන 127 මගින් දැක්වේ.



රූපය 127 : *මහ කොළඹ ප්‍රදේශය ආශ්‍රිත දැනට පවතින ගංවතුර අවදානම*
මූලාශ්‍රය : *සවිස්තරාත්මක ගංවතුර අවදානම තක්සේරු කිරීමේ වාර්තාව, ඒ.ඩී.පී.සී සහ ම.ඉංජී.උ.කා., 2017*

ඉහත දැක්වෙන ගංවතුර අවදානම් සිතියමට අනුව කොළඹ වාණිජ නගර සීමාව තුල වැඩිම ගංවතුර අවදානමක් පවතින්නේ කැළණි ගගේ දකුණු නිම්නය, ශාන්ත සෙබස්තියන් ඇළ දෙපස, දෙමටගොඩ සහ ඇළ මාර්ග ආශ්‍රිතව වේ. මෙම ප්‍රදේශය ආශ්‍රිතව අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස රාශියක් විසිරී පැවතිම හේතුවෙන් ස්වභාවික ජලවහන පද්ධතියට අවහිරතා ඇතිවීම, ඇළ රක්ෂිත වල සිදුකර ඇති අනවසර ඉදිකිරීම් හේතුවෙන් ඇළ මාර්ග පටු වීම, ඇළ මාර්ග වෙත ඝන අපද්‍රව්‍ය සහ මල අපද්‍රව්‍ය මුදා හැරීම වැනි කරුණු නිසා මෙම ප්‍රදේශය ආශ්‍රිතව පිටාර ගැලීම් ආදී කරුණු ගංවතුර තත්වයන් ඇතිවීමට ප්‍රධාන වශයෙන් හේතුවී තිබේ. මෙයට අමතරව අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස පැවතීම හේතුවෙන් ගංවතුර උවදුර සඳහා අනාවරණය වන ප්‍රමාණය වැඩි වීම නිසා ගංවතුර අවදානම සැලකිය යුතු ලෙස ඉහල යාමටද බලපානු ලබයි.

VII. කොළඹ නගරයේ ඇතිවන ගංවතුර තත්වය සඳහා බලපාන ප්‍රධාන හේතු.

2016 ජුනි මාසයේදී ඩෙල්ටාරෙන්, ඒ.ඩී.පී.සී. සහ ඉංජිනේරුමය කාර්යයන් පිලිබඳ මධ්‍යම උපදේශන කාර්යාංශය මගින් මහ කොළඹ ආශ්‍රිතව සිදුකරන ලද සවිස්තරාත්මක ගංවතුර අවදානම තක්සේරු කිරීමේ වාර්තාවෙහි සඳහන් පරිදි ශ්‍රී ලංකා ඉඩම් ගොඩ කිරීමේ සහ සංවර්ධනය කිරීමේ සංස්ථාව පහත දැක්වෙන නිරීක්ෂණ ලබාදී ඇත.

- *අනවසර ජනාවාස පැතිරීම නිසා සිදුවන ඉඩම් ගොඩ කිරීම් සහ පිටාර තැනි අනවසර ලෙස අල්ලා ගැනීම නිසා ද්‍රෝණි ආශ්‍රිතව ජලය රඳවා තබා ගැනීමේ ධාරිතාවයන් පසුගිය දශකය තුල සැලකිය යුතු ලෙස අඩු වී තිබීම.*

පවත්නා පාරිසරික ගැටළු, සමාජ ගැටළු සහ පොදු පහසුකම්...

පාරිසරික ගැටළු නිසා පරිශීලකයන්ට සිදුවන අපහසුතා

නාගරික ගංවතුර/හදිසි ගංවතුර තත්වයන් නිසා අපහසුතා

- *ඇළ මාර්ග වල ප්‍රවාහක ධාරිතාවය, ඒවා තුලට ඝන අපද්‍රව්‍ය සහ පාවෙන සුන්බුන් එක් කිරීම නිසා සහ ඒවායේ පවතින පටු ස්ථාන නිසා සැලකිය යුතු ලෙස අඩුවී තිබේ. ඇළ මාර්ග වෙත මුදා හැර ඇති අපජල මාර්ග හේතුවෙන් පාවෙන අපද්‍රව්‍ය සහ ඒවායේ පතුල් තුල අපද්‍රව්‍ය තැන්පත් වීම සිදුවේ. ඇළ මාර්ග හරහා සිදු කර ඇති අනවසර පාලම්, ආධාරක, අනවසර ඉදිකිරීම් සහ පාෂාණ ස්ථර හේතුවෙන් ඒවායේ ද්‍රව ගලා යාමට අවහිරතා ඇතිකරන බවට හඳුනාගෙන තිබේ.*

- *ජලාපවාහන පද්ධතියේ ජලය පිටවන ස්ථාන වල පවතින ධාරිතාවය සාපේක්ෂ වශයෙන් අඩු බව නිරීක්ෂණය කර ඇත. මෙම තත්වය විශේෂයෙන්ම උතුරු ප්‍රදේශ ආශ්‍රිතව පවතී.*

    - *දැනට පවතින මුට්වාල් උමං මාර්ගයේ සීමිත ධාරිතාවයක් පමණක් පවතින අතර එහි පිටවීමේ දොරටුව ආශ්‍රිතව ඇති පාෂාණ කොටසක් නිසා එය තවදුරටත් අඩුවී තිබේ.*

    - *සාන්ත සෙබස්තියන් උතුරු ඇළ කැළණි ගඟ හා සම්බන්ධ වන ස්ථානයේ ඇති සොරොව්ව ප්‍රමාණවත් නොවීම (මෙම තත්වය විශේෂයෙන්ම 2010 නොවැම්බර් මස සිදුවූ ගංවතුර අවස්ථාවේදී හොඳින් දැනුණි.)*

    - *සාන්ත සෙබස්තියන් දකුණු ඇලෙහි දකුණු ද්වාරයෙහි පිහිටා ඇති පොම්පාගාරයෙහි ධාරිතාවය 30% කින් පමණ අඩුවී පවතින අතර එයට ප්‍රධාන හේතුව වන්නේ එහි ඇති පොම්ප 02න් 01ක් පමණක් ක්‍රියාකාරී තත්වයේ පැවතීමයි.*

- *මෝසම් වැසි සහ අන්තර් මෝසම් කාල වලදී ඉහත සඳහන් ද්‍රෝණි වල සිට ජලය පිටතට ගලා යාමේ ශීඝ්‍රතාවය තවත් අඩුවේ. එයට හේතු වන්නේ කැළණි ගඟේ ජල මට්ටම සහ නගරය අයත් ගංගා ද්‍රෝණි වල ජල මට්ටම යන දෙකම එකවර ඉහළ යාමය. මෙම තත්වය යටතේ උතුරු දියගුලු දොර හරහා ජලය පිට කිරීමට නොහැකිය.*

- *ස්වභාවික ජලවහන පද්ධතියට බාධා ඇති වන පරිදි සිදුකරනු ලබන අනවසර ඉදි කිරීම් සහ කැලිකසල බැහැර කිරීම් නිසා කොළඹ, කෝට්ටේ, දෙහිවල, ගල්කිස්ස මහ නගර සභා සීමා ආශ්‍රිතව ඇති ක්ෂුද්‍ර ජලවහන පද්ධති ආශ්‍රිතව ජල ගැලීම් තත්වයන් ඇතිවේ. කොළඹ මහ නගර සභා සීමාව තුල පිහිටි ක්ෂුද්‍ර ජලවහන පද්ධති සැලකීමේදී ඉන් 60%ක් පමණක් හොඳින් ක්‍රියාත්මක වන අතර ඉතිරි 40% ක ප්‍රමාණයක ගැටලුකාරී තත්වයන් පවතින බවට අනාවරණය වී ඇත.*

- *පසුගිය දශක කිහිපය තුල කෙටි වර්ෂාපතනයන් ගේ වර්ෂාපතන ශීඝ්‍රතාවය සැලකිය යුතු මට්ටමින් ඉහළ ගොස් තිබීම.*

- *ගංගා සහ ඇළ මාර්ග රක්ෂිත සහ තෙත්බිම් ප්‍රදේශ අනවසර ලෙස අත්පත් කර ගැනීම කොළඹ නගරයේ පවතින ගංවතුර තත්වයට බලපාන ප්‍රධාන හේතුවක් වේ.*

03 පරිච්ඡේදය
සැලසුමෙහි අවශ්‍යතාවය

පවත්නා පාරිසරික ගැටළු, සමාජ ගැටළු සහ පොදු පහසුකම්...

පාරිසරික ගැටළු නිසා පරිශීලකයන්ට සිදුවන අපහසුතා

නාගරික ගංවතුර/හදිසි ගංවතුර තත්වයන් නිසා අපහසුතා

තෙත්බිම්

මහ කොළඹ ප්‍රදේශයෙන් 15.4% ක ප්‍රමාණයක් ආවරණය වන්නේ, කුඹුරු ඉඩම් සහ වගුරු බිම් ඇතුළු ස්වභාවික සහ දැඩි ලෙස නවීකරණය කරන ලද තෙත් බිම් වලින් වේ. මෙම තෙත්බිම් මගින් යටි ගං ප්‍රදේශ වලට ජලය ගලා එම අඩු කිරීම සඳහා වටිනා මෙහෙවරක් සිදුකරනු ලබයි. ජනගහන වර්ධනයත් සමගම තෙත්බිම් වල සිදුවන පරිසර විද්‍යාත්මක වෙනස්කම් හේතුවෙන් මෙම තෙත් බිම් වල ජලය රඳවා තබා ගැනීමේ ධාරිතාවය අඩු වීමට හේතු වී තිබේ. තවද ඒවායේ පෝෂක ප්‍රදේශ නාගරිකකරණය වීම නිසා සහ ඒවා තුල ඇළ මාර්ග ඉදි කිරීම නිසා ඒවා හරහා ජලය ගලා ඒමේ වේගය වැඩි වීමට හේතු වී ඇති අතර එනිසා එමගින් ගංවතුර අවම කිරීමේ හැකියාවද අඩු වී පවතී. තෙත්බිම් යනු පරිසර හිතකාමී හරිත ආයෝජනයක් වන අතර එමගින් ස්වභාවිකව ජලය රඳවා තබා ගැනීම, පිටාර ජලය රඳවා තබා ගැනීමට පහසුකම් සපයයි. (හෙට්ටිආරච්චි, 2014, ලෝක බැංකුව, 2013) කෙසේ වෙතත් පසුගිය දශකය තුල සිදුවූ නාගරික වර්ධනය නිසා මහ කොළඹ ද්‍රෝණිය ආශ්‍රිතව පැවති ජලය රඳවා තබා ගැනීමේ ධාරිතාවය මේ වනවිට 30% කින් පමණ අඩුවී ඇත.

ජලවිද්‍යාත්මක අවස්ථාබද්ධ විශ්ලේෂණයන්ට අනුව මහ කොළඹ ප්‍රදේශය තුල පිහිටි නාගරික තෙත්බිම් සම්පූර්ණයෙන්ම අහිමි වුවහොත් 2010 වසරේ ඇතිවූ වසර 50කට වරක් සිදුවන සිදුවීමක් ලෙස සලකන ලද ගංවතුර තත්වය සෑම වසර 25 කට වරක් සිදුවන සිදුවීමක් ලෙස පරිවර්තනය විය හැකි බවට අනතුරු අඟවා තිබේ. (ලෝක බැංකුව, 2015) පසුගිය දශක කිහිපය තුල සිදුවූ ශ්‍රීඝ්‍ර සහ අවිධිමත් නාගරිකකරණය නිසා තෙත්බිම් සහ ඒවායේ ස්වභාවික පාරිසරික ක්‍රියාවලින් විනාශ වීම සිදුවී තිබේ. (ලෝක බැංකුව, 2013 c)

ඓතිහාසික වශයෙන් කොළඹ නගරයේ විකාශනය තෙත්බිම් ආශ්‍රිතව සිදුව ඇති නමුත් කාලයත් සමගම මෙම තෙත්බිම් විනාශයට පත්ව නැතිව ගොස් ඇත. (signes, 2016b) මෙම විනාශය ඒවායේ ජලවිද්‍යාත්මක චක්‍රයට සහ ඒවා මගින් ඉටු කරනු ලබන සේවාවන්ට සෘජුවම බලපෑම් ඇති කරයි. (හෙට්ටිආරච්චි, 2014) වර්තමානයේ පවතින ශ්‍රීඝ්‍ර නාගරිකකරණය, නීති විරෝධී අපද්‍රව්‍ය බැහැර කිරීම සහ ගොඩ කිරීම පරිසර පද්ධති විනාශ වීමට සහ අතුරුදන් වීමට බලපාන ප්‍රධාන හේතුන් වේ. (Ibid, CEA, et.al, 2006)

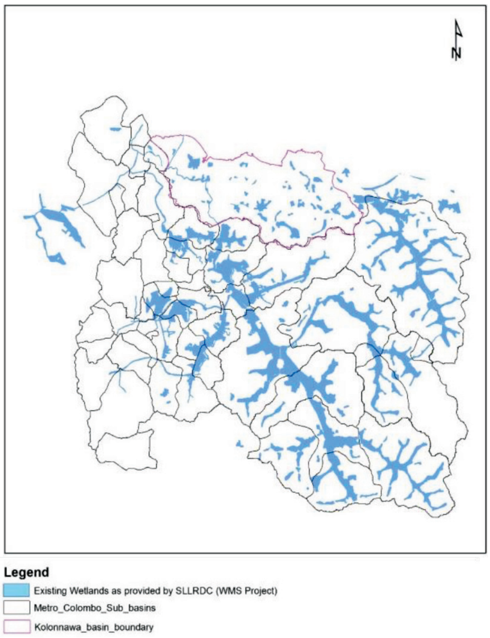
මහ කොළඹ ප්‍රදේශය ආශ්‍රිත තෙත්බිම් වල පවතින ජලය රඳවා තබා ගැනීමේ ධාරිතාවය ගංවතුර වැළක්වීමේ යාන්ත්‍රණය සඳහා අවැසි අත්‍යාවශය අංගයක් වේ.

කොළඹ අග නගර ආශ්‍රිත ද්‍රෝණිය ප්‍රධාන වශයෙන් මහ කොළඹ ද්‍රෝණිය සහ කොලොන්නාව ද්‍රෝණියෙන් සමන්විතවේ. එය තුල වර්ග කි.මී. 16.64 ක ප්‍රදේශයක් පුරා පැතිරී පවතින තෙත්බිම් සහ ජලාශ ප්‍රදේශ කිහිපයක්ම පවතී. මෙයින් දළ වශයෙන් ව.කි.මී. 13.07ක් තෙත්බිම් වන අතර ව.කි.මී. 3.57 ක් ජලාශ ප්‍රදේශ වේ. සිදුකර ඇති ප්‍රක්ෂේපණයන් අනුව තෙත්බිම් විනාශ වීම සහ අත්පත්කර ගැනීම නිසාවෙන් ගංවතුර අවදානම 90%කින් පමණ ඉහළ යන බව සොයාගෙන තිබේ. අධ්‍යනයන්ට අනුව ඉහත තෙත්බිම් වලින් 90% ක ප්‍රමාණයක් එනම් ව.කි.මී. 12.41 ක ප්‍රමාණයක් අනාගතයේදී අනවසර ලෙස අත්පත් කරගැනීමට හෝ නාගරිකකරණය විය හැකි යයි පුරෝකථනය කර තිබේ.

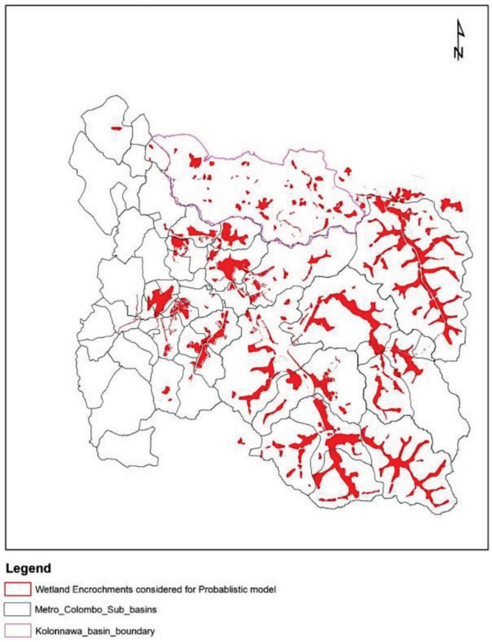
පවත්නා පාරිසරික ගැටළු, සමාජ ගැටළු සහ පොදු පහසුකම්...

පාරිසරික ගැටළු නිසා පරිශීලකයන්ට සිදුවන අපහසුතා

නාගරික ගංවතුර/හදිසි ගංවතුර තත්වයන් නිසා අපහසුතා



__රූපය 128:__ ශ්‍රී.ඉ.ගො.ස.ස. අනුව දැනට පවතින තෙත්බිම් | __මූලාශ්‍රය :__ සවිස්තරාත්මක ගංවතුර අවදානම තක්සේරු කිරීමේ වාර්තාව, ඒ.ඩී.පී.සී සහ ම.ඉංජී.උ.කා., 2017



__රූපය 129:__ පුරෝකථනය කල ගොඩකළ හැකි තෙත්බිම් | __මූලාශ්‍රය :__ සවිස්තරාත්මක ගංවතුර අවදානම තක්සේරු කිරීමේ වාර්තාව, ඒ.ඩී.පී.සී සහ ම.ඉංජී.උ.කා., 2017

2016 වසරේදී සිදුකරන ලද සවිස්තරාත්මක ගංවතුර අවදානම් විශ්ලේෂණයට අනුව ඉහත සිතියම් වල රතු පැහැයෙන් දක්වා ඇත්තේ අනාගතයේදී අනවසර ලෙස ගොඩ කල හැකි යයි පුරෝකථනය කරන ලද තෙත්බිම් වේ.

මේ අනුව කොළඹ වාණිජ නගර සීමාව තුල තෙත්බිම් ගොඩ කිරීමේ අවදානම අගනගර ප්‍රදේශයට සාපේක්ෂව අඩු වුවද අග නගර ප්‍රදේශයේ තෙත්බිම් ගොඩ කිරීම නිසා ඇතිවන ඍජු බලපෑම් වාණිජ නගර ප්‍රදේශයටද අත්දැකීමට සිදුවේ.

මෙයට අමතරව ගංගා සහ ඇළ මාර්ග රක්ෂිත අනවසරයෙන් අල්ලා ගැනීම සහ අනවසර ඉදි කිරීම් සිදු කිරීම හේතුවෙන් කොළඹ නගරය ආශ්‍රිතව ගංවතුර අවදානම වැඩි වීමට හේතුවේ.

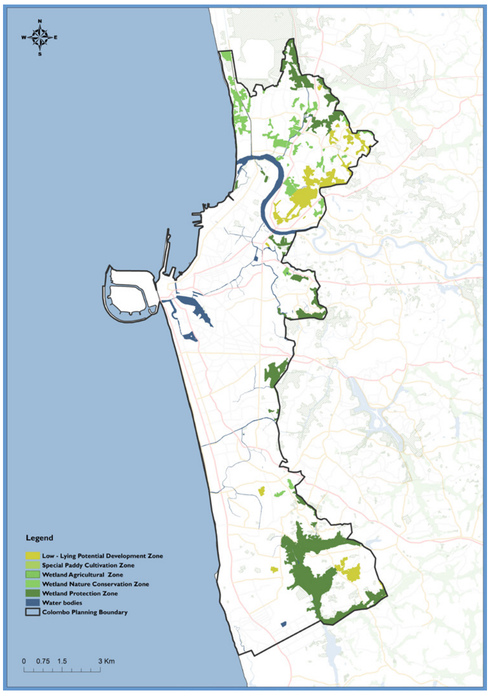
සමස්ථ සැලසුම් ප්‍රදේශය තුල 2010 වසරේදී හෙක්ටයාර් 1026.87ක් ව පැවති මුළු තෙත්බිම් සහ කුඹුරු ඉඩම් ප්‍රමාණය 2018 වසර වන විට හෙක්ටයාර 627.89 දක්වා අඩු වී ඇති අතර එහි සමස්ථ අඩු වීම හෙක්ටයාර් 399.28 ක් වේ. එය ප්‍රතිශතයක් ලෙස 38.9% ක අඩුවීමක් වේ.

03 පරිච්ඡේදය
සැලසුමෙහි අවශ්‍යතාවය

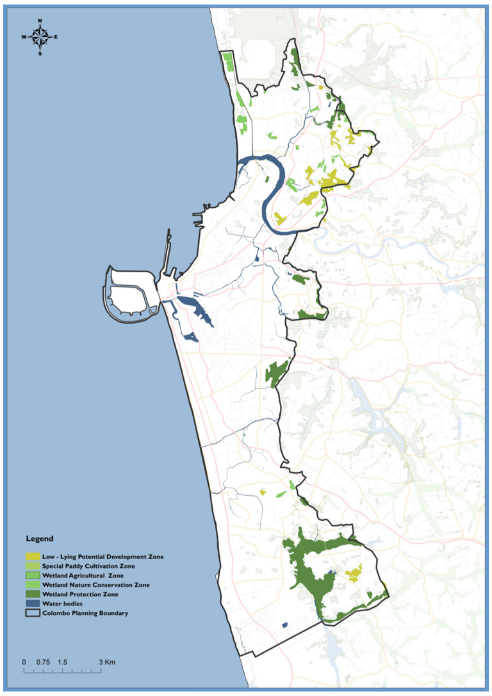
පවත්නා පාරිසරික ගැටළු, සමාජ ගැටළු සහ පොදු පහසුකම්...

පාරිසරික ගැටළු නිසා පරිශීලකයන්ට සිදුවන අපහසුතා

නාගරික ගංවතුර/හදිසි ගංවතුර තත්වයන් නිසා අපහසුතා



රූපය 130 : *2010 වසර වන විට කොළඹ වාණිජ නගර සිමාවේ පැවති තෙත්බිම්*
මූලාශ්‍රය : *පර්යේෂණ සහ සංවර්ධන ඒකකය නා.සං.අ*



රූපය 131 : *2018 වසර වන විට කොළඹ වාණිජ නගර සිමාවේ පැවති තෙත්බිම්*
මූලාශ්‍රය : *පර්යේෂණ සහ සංවර්ධන ඒකකය නා.සං.අ*

තෙත්බිම් කාණ්ඩය	වපසරිය (හෙක්) 2010	වපසරිය (හෙක්) 2018
සංවර්ධනය කල හැකි පහත්බිම් කලාපය	214.79	122.97
විශේෂ වී වගා කිරීමේ කලාපය	1.21	1.21
තෙත්බිම් කෘෂිකාර්මික කලාපය	0.95	0.95
තෙත්බිම් ස්වභාවික සංරක්ෂණ කලාපය	187.65	77.26
තෙත්බිම් ආරක්ෂණ කලාපය	622.27	425.20
එකතුව	**1026.87**	**627.59**

වගුව 16 : *කොළඹ වාණිජ නගර සීමාව තුල 2010 වසරේ සිට 2018 වසර දක්වා තෙත්බිම් ප්‍රමාණය අඩු වීම*
මූලාශ්‍රය : *ශ්‍රී ලංකා ඉඩම් ගොඩකිරීමේ සහ සංවර්ධනය කිරීමේ සංස්ථාව - 2018*

ඉහත දත්තයන්ට අනුව කොළඹ වාණිජ නගර සීමාව තුල තෙත්බිම් ප්‍රමාණය 2010 වසරේ සිට 2018 වසර දක්වා ශීඝ්‍ර ලෙස අඩුවී ඇති බවට පෙන්නුම් කරයි. තවද කොළඹ නගර සීමාව තුල පවතින තෙත්බිම් බොහොමයක් තෙත්බිම් ආරක්ෂණ කලාපයට සහ තෙත්බිම් ස්වභාවික සංරක්ෂණ කලාපයට අයත් වන ලෙසට වර්ගීකරණය කර තිබීමද මෙහිදී සැලකිය යුතුවේ. මෙම අනවසර තෙත්බිම් අත්පත් කර ගැනීම නිසා ගංවතුර අවදානම වැඩිවීමට හේතු වී ඇති අතර එනිසා මෙම ගැටලුව කළමනාකරණය කිරීම අත්‍යාවශ්‍යවේ. මේ සඳහා අනවසර අත්පත් කර ගැනීම් අධෛර්යමත් කිරීම සහ සක්‍රිය සහ නිෂ්ක්‍රිය ආරක්ෂණ ක්‍රමවේද හඳුන්වාදීම මගින් තෙත්බිම්, ගංගා සහ ඇළ මාර්ග රක්ෂිත සංරක්ෂණය කිරීම වැදගත් වේ.

3.5.1.2. දූෂණය වූ ජලාශ නිසා ඇතිවන අපහසුතා

සන්දර්භය

කොළඹ වාණිජ නගර සීමාව තුල පවතින ජල මුහුණත් ප්‍රමාණය කි.මී. 19ක් වන කැළණි ගඟෙන් ද, කි.මී. 1.67 ක් වන බේරේ වැවෙහි වට ප්‍රමාණයෙන්ද, කි.මී 89 කින් යුත් ඇළ මාර්ග පද්ධතියකින් සහ කි.මී 34 ක් වන වෙරළ තීරයකින්ද යුතුවේ. කොළඹ වාණිජ නගර සීමාවට අයත් ඇළ මාර්ග 16ක් පමණ පවතී.

රූපය 132 : *කොළඹ වාණිජ නගර සීමාව තුල ඇති අභ්‍යන්තර ජලාශ*
මූලාශ්‍රය : *පර්යේෂණ සහ සංවර්ධන ඒකකය නා.සං.අ*

	ජලාශය	දිග (කි.මී)	සාමාන්‍ය පළල	ජල මට්ටම	
				තෙත්	වියළි
1	කැළණි ගඟ	7	100		
2	සාන්ත සෙබස්තියන් දකුණු ඇළ	5	20	1.37	1.6
3	වැල්ලවත්ත ඇළ	3.1	20	1.09	1.19
4	දෙහිවල ඇළ	6.8	25	1.3	1.29
5	බොල්ගොඩ වැව	10	12	1.3	2.35
6	කිරුළපන ඇළ	1.3	25	1.7	1.79
7	කෝට්ටේ ඇළ	6.4	35	1.89	1.99
8	හීන් ඇළ	2.2	20	1.19	1.83
9	ටොරින්ටන් ඇළ	1.6	12	1.4	2
10	දෙමටගොඩ ඇළ	2.7	20	1.9	1.83
11	කොලොන්නාව ඇළ	1.6	30	1.91	2.01
12	දෙමටගොඩ හැරවුම	4.7	30	1.3	1.61
13	සාන්ත සෙබස්තියන් උතුරු ඇළ	1.3	20	1.14	1.6
14	මාදිවෙල නැගෙ. හැරවුම	3.8	1.5(drain)		
15	හැමිල්ටන් ඇළ	4.1	20		

වගුව 17 : *කොළඹ වාණිජ නගර සීමාව තුල පිහිටා ඇති අභ්‍යන්තර ජලාශ වල භෞතික දත්තයන්*
මූලාශ්‍රය : *ශ්‍රී ලංකා ඉඩම් ගොඩකිරීමේ සහ සංවර්ධනය කිරීමේ සංස්ථාව - 2018*

I. කොළඹ නගරය තුල පවතින මතුපිට ජලය රැඳී පවතින ප්‍රදේශ වල සිදුවන දූෂණය.

මෙම ජලාශ ප්‍රදේශ වල ආරම්භය සහ අතීතයේ යොදාගත් විවිධ භාවිතයන් සැලකිල්ලට ගත් කල බහුතරයක් මතුපිට ජලාශ ප්‍රදේශ වල වර්තමාන තත්වය සතුටුදායක තත්වයක නොපවතී. ඒවායේ ජලයේ ගුණාත්මක භාවය අඩු අතර ඉහළ දූෂණ මට්ටම් දක්නට ලැබේ. (මෙය පාරිසරික විභවතා යටතේදී සවිස්තරාත්මකව සාකච්ඡා කෙරේ.)

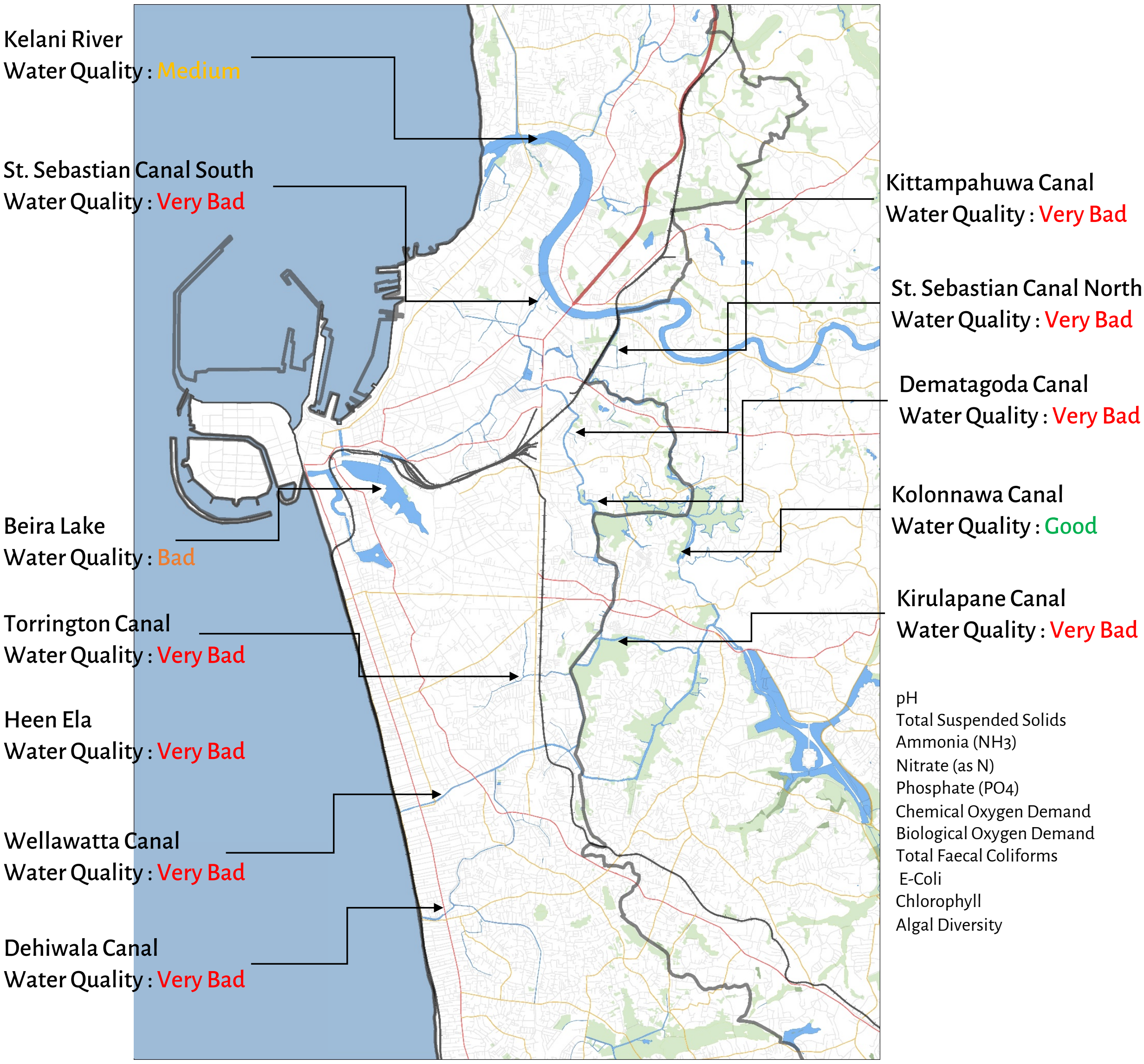
වැදගත්කම සහ විශාලත්වය

(a) ඇළ මාර්ග පද්ධතිය ආශ්‍රිත මතුපිට ජලය දූෂණය වීම

කොළඹ නගරය ආශ්‍රිතව ජලාශවල ජලයේ තත්වයන් පිළිබඳව මෑතකදී සිදු කරන ලද අධ්‍යනයන්ගෙන් එකක් වන්නේ අග නගර ආශ්‍රිත නගර ආශ්‍රිත නගර සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය යටතේ 2015 සහ 2016 කාල පරාසය තුල සිදු කරන ලද කොළඹ නගර සීමාව තුල අභ්‍යන්තර ජල මාර්ග සහ ජලාශ වල ජලයේ ගුණාත්මකභාවය ඇගයීමයි.

මෙම අධ්‍යනයට අනුව කොළඹ අග නගර ආශ්‍රිත ඇළ මාර්ග පද්ධතියේ ජලයේ ගුණාත්මකභාවය යුරෝපා සංගමයේ ජල රාමු නියෝගයන්ට අනුව ලබාගත් ලකුණු තත්වයන්ට අනුව පහත දැක්වෙන නිරීක්ෂණ ඉදිරිපත් කර ඇත.

- *ජාලයේ 50% ක් පමණ ඉතා නුසුදුසු තත්වයක පවතී.*
- *ජාලයේ 15% ක් පමණ නුසුදුසු ජලයේ ගුණාත්මක තත්වයක් පවතී.*
- *ජාලයේ 15% ක් පමණ සාමාන්‍ය ගුණාත්මක තත්වයක පවතී.*
- *ජාලයේ 20% ක් පමණ සුදුසු ගුණාත්මක තත්වයක පවතී.*



රූප සටහන 133 : *කොළඹ නගරය තුල පිහිටි ජලාශ වල භෞතික සහ රසායනික ජලයේ ගුණාත්මකබව |* ***මූලාශ්‍රය :*** *තාක්ෂණික වාර්තාව 04 - භෞතික ලක්ෂණ - තෙත් බිම් කළමනාකරණ උපායමාර්ගය, කොළඹ අග නගර ආශ්‍රිත නගර සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය, 2016*

03 පරිච්ඡේදය
සැලසුමෙහි අවශ්‍යතාවය

පවත්නා පාරිසරික ගැටළු, සමාජ ගැටළු සහ පොදු පහසුකම්...

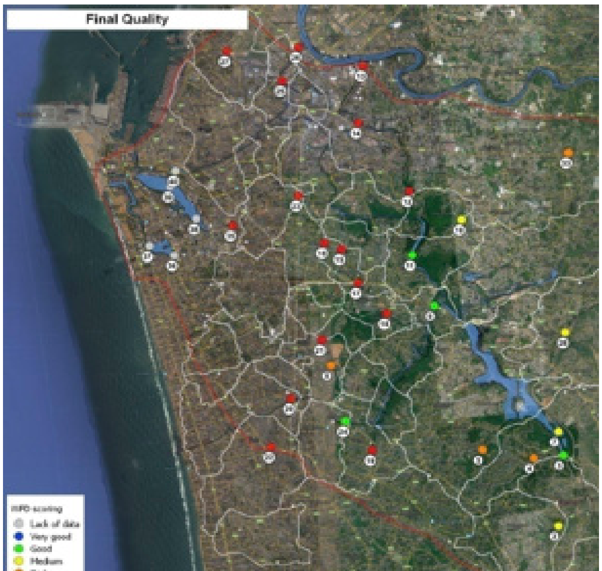
පාරිසරික ගැටළු නිසා පරිශීලකයන්ට සිදුවන අපහසුතා

දූෂණය වූ ජලාශ නිසා ඇතිවන අපහසුතා

ඉහත ගුණාත්මකභාවය අඩු වීමට බලපාන ප්‍රධානතම හේතුව ලෙස ගෘහස්ත අප ජලය ඇළ මාර්ග වෙත මුදා හැරීම හඳුනාගෙන තිබේ. කෙසේ වෙතත් 2014 වසරේ සිට කොළඹ අග නගර ආශ්‍රිත නගර සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය සහ වෙනත් අදාළ රාජ්‍ය ආයතන මගින් සිදුකරන ලද මැදිහත්වීම් මගින් ඇළ මාර්ග පද්ධතිය පුනුරුත්ථාපනය කිරීම නිසා ජලයේ ගුණාත්මකතාවය තරමක් ඉහළ ගොස් තිබේ.

ඉහත සිතියම මගින් විවිධ ජලයේ ගුණාත්මකභාවය පෙන්නුම් කරන දර්ශක වන මුළු අවලම්භිත ඝන සංඝටක (TSD), ඇමෝනියා (NH_3), නයිට්රේට් (N), පොස්පේට් (PO_4), රසායනික ඔක්සිජන් ඉල්ලුම (COD), ජෛව රසායනික ඔක්සිජන් ඉල්ලුම (BOD), සමස්ථ ෆීකල් කොලිෆොර්ම් සහ ඊකොලයි ආදී දර්ශක රාශියක සංකලනයක් ලෙස භෞත රසායනික ජලයේ ගුණාත්මකභාවය පිලිබඳ සංස්ලේෂණයක් පෙන්නුම් කරනු ලබයි.

ඉහත අධ්‍යනයේ ප්‍රතිඵල අනුව කිත්තම්පහුව, දෙමටගොඩ, කිරුලපන, දෙහිවල, හීන් ඇළ සහ ශාන්ත සෙබස්තියන් ඇළ ආශ්‍රිතව ඉතා නුසුදුසු තත්වයක් පෙන්නුම් කරන අතර කින්ද ඇලෙහිද ජලයේ තත්වය නුසුදුසු ලෙස පෙන්නුම් කරයි. කොලොන්නාව ඇලෙහි ජලයේ ගුණාත්මකභාවය සාපේක්ෂව හොඳ මට්ටමක පවතින අතර එය මධ්‍යස්ථ සිට හොඳ මට්ටම අතර පවතී. ඉහත අධ්‍යනය අනුව TDS මට්ටම කිත්තම්පහුව, දෙමටගොඩ සහ නොරිස් ඇළ ආශ්‍රිතව ඉතා නරක මට්ටමක පවතින අතර කිත්තම්පහුව, දෙමටගොඩ, කිරුලපන, හීන් ඇළ , දෙහිවල සහ ශාන්ත සෙබස්තියන් ඇළ ආශ්‍රිතව නයිට්‍රජන් අගයන් ඉතා නරක අගයක පවතී. එසේම දෙමටගොඩ ඇලෙහි පොස්පේට් සාන්ද්‍රණය ද ඉතා අධික බවද මෙහිදී සැලකිල්ලට ගත යුතුවේ.



රූපය 134 : *ජලයේ ගුණාත්මකභාවය පිලිබඳ ඇගයීමේ අවසන් දත්ත - 2015 මැයි*
මූලාශ්‍රය : *තාක්ෂණික වාර්තාව 04, භෞතික ලක්ෂණ - තෙත්බිම් කළමනාකරණ උපායමාර්ගය - කොළඹ අග නගර ආශ්‍රිත නාගරික සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය 2016*

කෙසේවෙතත් 2015 වසරේදී සිදුකරන ලද ජලයේ ගුණාත්මකභාවය පිලිබඳ ඇගයීම් වලදී අනාවරණය වූ පරිදි 90% කට වඩා ජලාශ වල ජලයේ ගුණාත්මකභාවය දුර්වල තත්වයක පැවතියද, මානව ක්‍රියාකාරකම් ආශ්‍රිත දූෂ්‍ය කාරක ප්‍රභව ඉතා පහසුවෙන් හඳුනාගත හැකි බැවින්, කාර්යක්ෂම කළමනාකරණ සැලසුමක් තුලින් මෙම තත්වය පාලනය කල හැකි බවයි. එය තවදුරටත් පෙන්වා දෙන්නේ වසර 05 ක කාල පරාසයක් පුරා විහිදී ජල දූෂණයක් වුවද අදාළ ජල පෝෂක ප්‍රදේශ ආශ්‍රිත ස්වභාවික ජෛව විද්‍යාත්මක විභවතා හේතුවෙන් කෙටි කාලීන දූෂණයක් ලෙස තවමත් සැලකිය හැකි බවයි.

(b) බේරේ වැවෙහි මතුපිට ජලය දූෂණය

කොළඹ නගරය ආශ්‍රිත අභ්‍යන්තර ජල මාර්ග සහ ජලාශ ආශ්‍රිතව සිදුකරන ලද ජලයේ ගුණාත්මකභාවය පිළිබඳ තක්සේරු කිරීමට අනුව බේරේ වැවෙහි භෞත රසායනික වශයෙන් ජලයේ තත්වය සාපේක්ෂ වශයෙන් දුර්වල තත්වයක පවතී. ඒ අනුව එහි සාපේක්ෂ වශයෙන් ඉහල රසායනික ඔක්සිජන් ඉල්ලුමක් (COD) සහ ඉහල ක්ලොරෝෆිල් මට්ටමක් දක්නට ලැබේ. තවද බේරේ දකුණු වැවෙහි සමස්ථ පොස්පේට් මට්ටමද සාපේක්ෂව ඉහළ අගයක පවතී.

බේරේ වැවෙහි අවසාදිත ජලයේ භෞත රසායනික පරාමිතීන් සලකා බැලීමේදී පාවෙන වෙළඳපොල, නිරිතදිග බේරේ වැව සහ නැගෙනහිර බේරේ වැව ඇතුළු සියලු ප්‍රදේශ වල නයිට්රේට් සහ සම්පූර්ණ නයිට්‍රජන් සාන්ද්‍රණය සාපේක්ෂව ඉහළ මට්ටමක පවතින බව හඳුනාගෙන තිබේ. මෙහි වැදගත් සාධකයක් වනුයේ පාවෙන වෙළඳපොල ආශ්‍රිත ප්‍රදේශයේ යකඩ (Fe) සහ මැංගනීස් (Mg) සාන්ද්‍රණය සැලකිය යුතු ලෙස ඉහළ අගයක පැවතීමයි.

තවද සින්ක් (Zn) සහ ඊයම් (Pb) ද බේරේ වැවෙහි සියළුම ප්‍රදේශ වල ඉතා ඉහළ අගයක් ගනී. එබැවින් බේරේ වැවෙහි සියළුම ප්‍රදේශ වල බැර ලෝහ වල අවසාදිත මට්ටම ඉතා ඉහළ අගයක් ගන්නා අතර එනිසා වැවෙහි සම්මත ජලයේ ගුණාත්මකභාවයක් සහතික කිරීම සඳහා සුදුසු අවධානයක් සහ පාලන යාන්ත්‍රණයක් ඇති කිරීම ඉතා වැදගත්වේ.

රූපය 135 : *බේරේ වැව වෙත යොමුකර ඇති නල මාර්ග*
මූලාශ්‍රය : *තාක්ෂණික වාර්තාව 04, භෞතික ලක්ෂණ- තෙත්බිම් කළමනාකරණ උපායමාර්ගය - කොළඹ අග නගර ආශ්‍රිත නාගරික සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය 2016*

බේරේ වැවෙහි දූෂණයට බලපාන ප්‍රධානතම මුලාශ්‍ර වන්නේ වැව වෙත යොමුකර ඇති වැසි ජල සහ අප ජල සම්බන්ධක නල වේ. පෙර සඳහන් අධ්‍යනයන්ට අනුව පිළියෙළ කරන ලද එවන් වැසි ජල සහ අප ජලය වැව වෙත යොමු කරන සම්බන්ධකතා නල සහිත ස්ථාන දැක්වෙන සිතියමක් ඉහත රූපසටහන මගින් දැක්වේ.

අධ්‍යනයන්ට අනුව බේරේ වැවෙහි අවසාදිත ජලය ප්‍රධාන ක්ෂුද්‍ර දූෂ්‍යකාරක වලින් අපවිත්‍රණය වීමක් දක්නට නොලැබේ. කෙසේ වෙතත් එම අවසාදිත තුල මධ්‍යම මට්ටමේ සිට ඉහළ මට්ටම දක්වා වන බැර ලෝහ අන්තර්ගතවී පවතී. (විශේෂයෙන්ම ඊයම් සහ සින්ක්) එබැවින් වැව හැරීම් කටයුතු නියාමනය කිරීම සහ එවන් අවස්ථා වල මසුන් ඇල්ලීම දැඩි ලෙස තහනම් කිරීම සිදු කිරීමට නිර්දේශ කරනු ලබයි.

II. දූෂණයට ලක්වූ ජල මුලාශ්‍ර නිසා ඇතිවන බලපෑම

දූෂණයට ලක්වූ ජල ප්‍රදේශ නිසා ඇතිවන බලපෑම ප්‍රධාන වශයෙන් පරිසර පද්ධතියට ඇතිවන බලපෑම් සහ සමාජය වෙත ඇතිවන බලපෑම් ලෙස ප්‍රධාන වශයෙන් වර්ගීකරණය කල හැක. මෙහිදී සමාජයට ඇතිවන බලපෑම් ලෙස රෝග පැතිරී යාමේ අවදානම, දුර්ගන්ධය, දර්ශනීයත්වයට ඇතිවන බලපෑම්, ප්‍රදේශයේ ප්‍රතිරූපයට ඇතිවන බලපෑම්, ගංවතුර අවදානම වැඩි වීම, ඉඩම් වටිනාකම අඩු වීම සහ අවට ප්‍රදේශ වල සංවර්ධනයන් අධෛර්යමත් වීම සැලකිය හැක.

(a) පරිසර පද්ධතියට ඇතිවන බලපෑම්

දූෂිත ඇළ මාර්ග සහ ජලාශ ප්‍රදේශ වල ජලයේ ගුණාත්මකභාවය අඩු වීම නිසා ඒවායේ පවතින සත්ව සහ ශාක විශේෂයන් කෙරෙහි ඉතා හානිකර තත්වයක් ඇති කරයි. විශේෂ-යෙන් ඉතා අඩු අගයක පවතින රසායනික ඔක්සිජන් ඉල්ලුම සහ ජෛව රසායනික ඔක්සිජන් ඉල්ලුම සහ සාපේක්ෂ වශයෙන් ඉහළ බැර ලෝහ අන්තර්ගතවීම ඒවායේ ඇති ජීවී විශේෂ වලට අහිතකර වේ.

(b) රෝග පැතිරීමේ අවදානම ඉහළ යාම

ජල දූෂණයට ලක්වූ ඇළ මාර්ග වල පාවෙන අපද්‍රව්‍ය එක්රැස්වී ස්වභාවික ජලය ගලායාමේ වේගය අවහිර කර මදුරුවන් බෝවීම සඳහා හිතකර පරිසර තත්වයන් ඇති කරයි. තවද ඒවා හානිදායක සත්ව විශේෂ සඳහා වාසස්ථාන නිර්මාණය කරයි. මෙයට අමතරව මෙම දූෂිත ඇළ මාර්ග ආශ්‍රිතව මසුන් ඇල්ලීමද හානිදායක විය හැකි අතර, ඒවායෙහි සිටින අවසාදිත මත්ස්‍ය විශේෂ නිසා ඒවා පාරිභෝජනය කරන්නන් හට බරපතල රෝගාබාධ ඇතිවීමට හේතුවිය හැක. මේ ආශ්‍රිතව පවතින තවත් අයහපත් බලපෑමක් වනුයේ දූෂිත ජලමාර්ග වලින් ජලය පරිභෝජනයට ගැනීම නිසා රෝගාබාධ ඇතිවීමට හැකි ප්‍රවණතාවයයි. විශේෂයෙන්ම කැළණි ගඟ ආශ්‍රිතව මෙම තත්වය දැකිය හැකි අතර එහි ජලය නෑමට හෝ වෙනත් කාර්යයන් සඳහා යොදා ගැනීම ඒවා පරිභෝජනය කරන පිරිස් හට හානිදායක තත්වයන් ඇති කිරීමට හේතුවිය හැක.

(c) දුර්ගන්ධය නිසා ඇතිවන අපහසුතා සහ දූෂිත ජලාශ ප්‍රදේශ නිසා ඇතිවන අප්‍රසන්න පරිසර තත්වයන් සහ එනිසා නගරයේ ප්‍රතිරූපයට සහ ආර්ථික වටිනාකම් වලට සිදුවන බලපෑම

දූෂිත ජලාශ ප්‍රදේශ නිසා දැනෙන ප්‍රධානතම බලපෑමක් වනුයේ එම ප්‍රදේශ ආශ්‍රිත දැඩි දුර්ගන්ධය වේ. මෙය නගරයේ ප්‍රතිරූපයට විශාල වශයෙන් බලපානු ලබයි. කොළඹ නගරය ආශ්‍රිත ජලාශ ප්‍රදේශ බොහොමයක පොදු ලක්ෂණයක් ලෙස දුර්ගන්ධය හඳුනා ගත හැක. කෙසේවෙතත් පසුගිය දශකය තුල පැවති තත්වය මෑතකාලීනව කොළඹ අග නගර ආශ්‍රිත නගර සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය සහ අනෙකුත් අදාළ ආයතන මැදිහත් වීමෙන්, බේරේ වැව සහ අනෙකුත් ජල මාර්ග පිරිසිදු කිරීම සහ පුනුරුත්ථාපනය කිරීම හේතුවෙන් යම්තාක් දුරකට අඩුවී පවතී. කෙසේවෙතත් එලෙස පිරිසිදු කරන ජල මාර්ග නිරන්තරව අධීක්ෂණය කිරීම, නඩත්තු කිරීම සහ කළමනාකරණය සිදු නොකිරීම නිසා වසර කිහිපයකට පෙර පිරිසිදු කරන ලද සමහර ජලාශ ප්‍රදේශ වල දුර්ගන්ධය නැවත පැතිරෙමින් පවතී.

රූපය 136 : *කොළඹ නගරය තුල ඇති දූෂිත ඇළ මාර්ග | **රූප අනුග්‍රහය :** roar.media*

රූපය 137 : *2016 වසරේ බේරේ වැව*
රූප අනුග්‍රහය : *archives.sundayobserver.lk*

මෙම දුර්ගන්ධය සහ අප්‍රසන්න පරිසර තත්වයන් නිසා නගරයේ ප්‍රතිරූපයට අයහපත් බලපෑම් ඇති කරන අතරම නගරය වෙත ඇති ආකර්ෂණය අඩු කරනු ලබයි. මෙම තත්වය නගරයේ ඉඩම් අඩු කිරීමට සහ අනාගත සංවර්ධනයන් සඳහා පැමිණෙන ආයෝජකයින් අධෛර්යමත් කිරීමට බලපාන ප්‍රධාන හේතුවක් ලෙස හඳුනා ගත හැක. එබැවින් නගරයේ පසුම්දුල් ලෙස සැලකූ ජලාශ්‍රිත ප්‍රදේශ වල ඇති දූෂණයට ලක්වූ ජලාශ නගරයේ වැදගත් ප්‍රදේශ සංවර්ධනයෙන් ඈත් කර තබන හේතු සාධකයක් ලෙස හඳුනාගත හැකි අතර ඒවා නිසා එම ප්‍රදේශ පිරිහීමට ලක්වූ ප්‍රදේශ ලෙස ඉතිරිව පවතී.

(d) ගංවතුර අවදානම ඉහළ යාම

කොළඹ නගරයේ පවතින ගංවතුර අවදානම පිලිබඳ ඉහත කොටස් වල සාකච්ඡා කල පරිදි ඝන අපද්‍රව්‍ය සහ සුන්බුන් වලින් පිරි දූෂිත ඇළ මාර්ග අවහිර වීම නිසා ස්වභාවික ජලවහනය මන්දගාමීවී ගංවතුර ඇතිවීමට බලපාන ප්‍රධාන හේතුවක් ලෙස ඒවා පත්වේ.

3.5.1.3. තාප කේන්ද්‍රීය බලපෑම නිසා ඇතිවන අපහසුතා

I. තාප කේන්ද්‍රීය බලපෑම

නාගරික ප්‍රදේශ වල පවතින අපාරගම්‍ය මතුපිට සහ ගොඩනැගිලි ඉදි කිරීම් හේතුවෙන් ප්‍රාදේශීය දේශගුණික තත්වයන් වෙනස් කිරීම තාප කේන්ද්‍රීය බලපෑම මගින් සිදු කරනු ලබයි (Oke, 1987). නාගරික තාප කේන්ද්‍රීය බලපෑම යනුවෙන් අදහස් කෙරෙනුයේ නාගරික ප්‍රදේශවල භූමි ආවරණයේ වෙනස්කම් නිසා සහ නාගරිකකරණය නිසා පරිසරයට මුදා හැරෙන තාප ශක්තිය හේතුවෙන් නාගරික ප්‍රදේශ වල සාපේක්ෂ වශයෙන් ඉහළ වායුගෝලීය උෂ්ණත්වයක් පැවතීමයි. (Oke, 1987). භූමි ආවරණය, වෘක්ෂලතා ආවරණයක (පාරගම්‍ය මතුපිටක) සිට කොන්ක්‍රීට් හෝ තාර වැනි අපාරගම්‍ය මතුපිටක් ලෙසට වෙනස් කල විට එහි මතුපිට තාපය ගබඩා වීම ඉහළ යන අතර එමගින් ස්වභාවික නාගරික සිසිලනය අඩු කරනු ලබයි. මෙහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස පරිසර උෂ්ණත්වය ඉහළ යන අතර වායු සමීකරණ සඳහා ඇති ඉල්ලුම වැඩිවේ. එමගින් බලශක්ති භාවිතය සහ පරිසරයට මුදා හැරෙන යාන්ත්‍රික ගුප්ත තාප ප්‍රතිදානය වැඩිවේ.

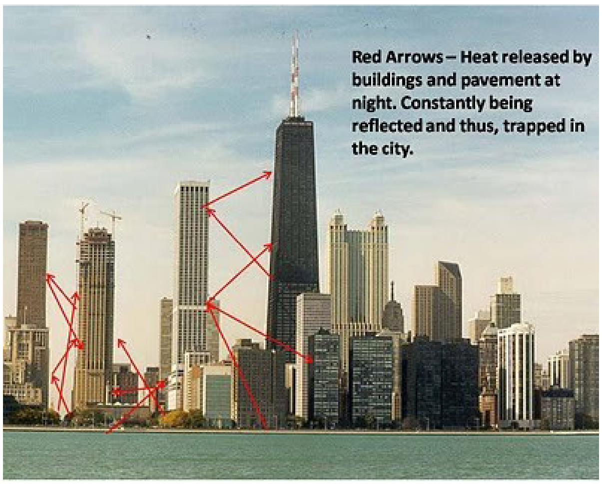
නාගරික ප්‍රදේශ වර්ධනයත් සමග විවෘත ප්‍රදේශ, ජල පෝෂක ප්‍රදේශ සහ වෘක්ෂලතා ආදිය, ගොඩනැගිලි, මාර්ග සහ අනෙකුත් යටිතල පහසුකම් ආදියෙන් ප්‍රතිස්ථාපනය වීම නිසා භූ දර්ශනයන්ගේ වෙනස්වීම සිදුවේ. මෙමගින් වරක් පාරගම්‍ය සහ තෙතමනයෙන් පිරි මතුපිටවල් අපාරගම්‍ය සහ වියලි මතුපිටවල් බවට පත්වී ජලය අවශෝෂණය අඩුවී මතුපිටින් ගලා යාම වැඩි කරයි. මෙම සංවර්ධන ක්‍රියාවලිය මගින් නාගරික තාප කේන්ද්‍ර ඇති කිරීමට මග පාදන අතර නාගරික ප්‍රදේශ වල ග්‍රාමීය ප්‍රදේශ වලට වඩා වැඩි උණුසුම්කාරී බවක් අත්දැකීමට සිදුවේ. (EPA,nd)

***රූපය 138 :** කොළඹ නගරය ආශ්‍රිත තාප කේන්ද්‍රීය බලපෑමේ සංකල්පිත නිර්මිතයක්*
***මූලාශ්‍රය :** දිසානායක ඩබ්.එම්.පී.එල්., 2017 (**මූලික මූලාශ්‍රය :** සිරියෝස්, කේ. සහ හන්ට්, ජී.ආර්., 2008)*

සන්දර්භය

II. කොළඹ නගරය ආශ්‍රිතව නාගරික තාප කේන්ද්‍ර ඇති වීමට හේතු

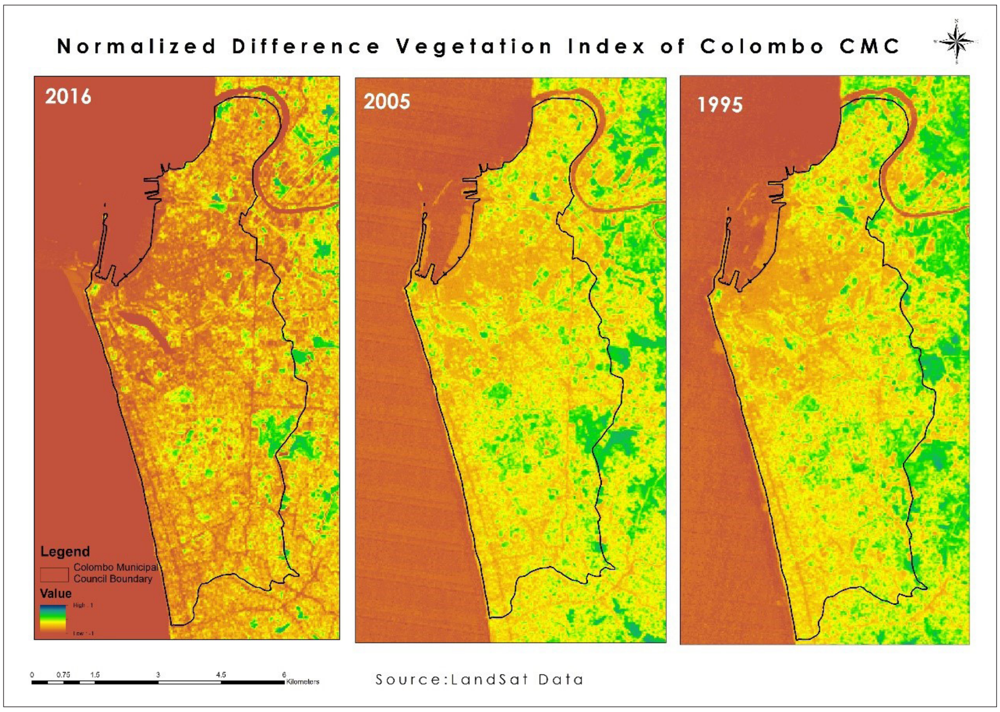
තාප කේන්ද්‍රීය බලපෑම ඇතිවීම කොළඹ නගර ආශ්‍රිතව සිදුවන ශීඝ්‍ර නාගරිකකරණයේ උප ප්‍රතිඵලයකි. මේ සඳහා බලපාන කරුණු වනුයේ හරිත ආවරණ ලෙස පවතින ප්‍රදේශ ගොඩ නගන ලද ප්‍රදේශ බවට ශීඝ්‍රයෙන් පරිවර්තනය වීම, තාප අවශෝෂකතාව අඩු සහ අධික ලෙස තාපය පරාවර්තනය කරනු ලබන ගොඩනැගිලි ද්‍රව්‍ය ඉදි කිරීම් සඳහා යොදා ගැනීම, සුළං ගමන් කිරීමට බාධා ඇතිවන ලෙස ඉදි කිරීම් සිදු කිරීම සහ එනිසා නාගරික සංවාතනයට බාධා ඇති කිරීම නිසා වීදි වල ගැඹුරු දොරුවන් ඇතිවීම නිසා ඇතිවන බලපෑම් ආදිය වේ. (වීදී වල ගැඹුරු දොරුවන් ඇතිවීමේ බලපෑම; වීදි වල ගැඹුරු දොරුවන් යනු වීදිය දෙපසම පැති බිත්ති ලෙස ගොඩනැගිලි ඉදි කිරීම හේතුවෙන් ආගාධයක් වැනි පරිසරයක් නිර්මාණය වීමයි. මෙවැනි පරිසර තත්වයන් හේතුවන් උෂ්ණත්වයට, සුළගේ වේගයට, සුළගේ දිශාවට සහ ඒ තුල පවතින වාතයේ ගුණාත්මකභාවයට බලපෑම් ඇතිකරනු ලබයි.)



රූපය 139 : *වීදි වල ගැඹුරු දොරුවන් ඇතිවීමේ බලපෑම*
මූලාශ්‍රය : *දිසානායක ඩබ්.එම්.පී.එල්., 2017 (මුලික* ***මූලාශ්‍රය :*** *සිරියෝස්, කේ. සහ හන්ට්, ජී.ආර්., 2008)*

III. ශීඝ්‍ර නාගරිකකරණය හේතුවෙන් වෘක්ෂලතා ආවරණය අවම වීම

කොළඹ නගරය ආශ්‍රිත නාගරීකරණය නගරයෙන් නැගෙනහිර දිශාවට පැතිරීමත් සමගම පහත දැක්වෙන සිතියම් වල දැක්වෙන පරිදි වෘක්ෂලතා ආවරණය ක්‍රමයෙන් අඩුවී ඇත.



රූපය 140 : *1995 සිට 2016 දක්වා වන වෘක්ෂලතා ආවරනය අඩු වීම. (ලෑන්ඩ්සැට් දත්ත මත පදනම් වූ NDVI විශ්ලේෂණය 1995, 2005 සහ 2016) |* ***මූලාශ්‍රය :*** *දිසානායක ඩබ්.එම්.පී.එල්., 2017*

03 පරිච්ඡේදය
සැලසුමෙහි අවශ්‍යතාවය

පවත්නා පාරිසරික ගැටළු, සමාජ ගැටළු සහ පොදු පහසුකම්...

පාරිසරික ගැටළු නිසා පරිශීලකයන්ට සිදුවන අපහසුතා

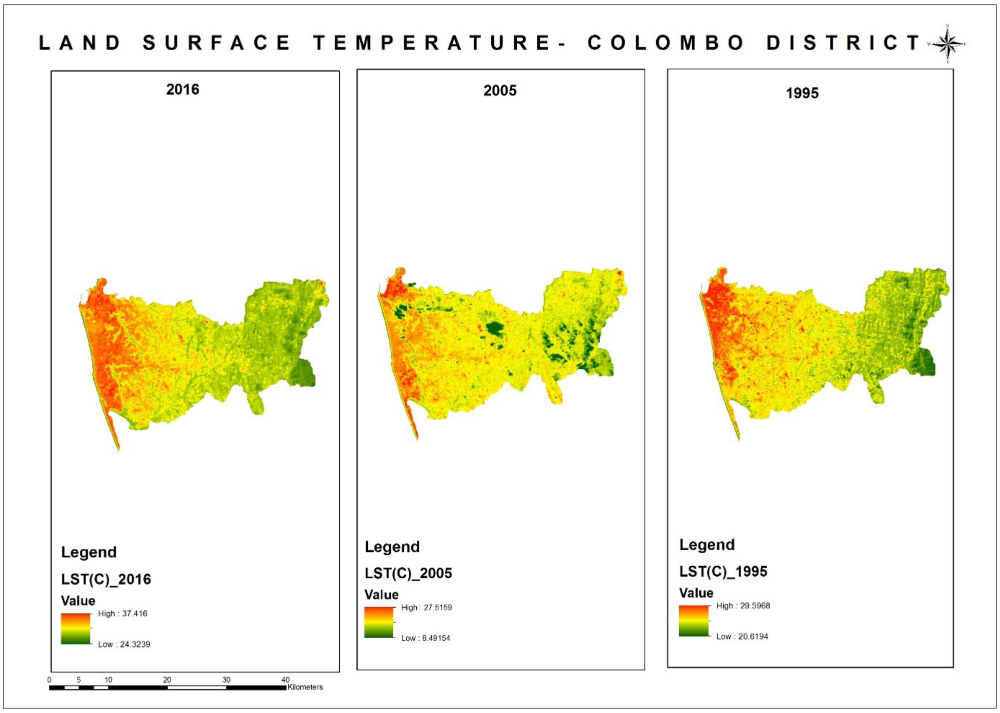
තාප කේන්ද්‍රීය බලපෑම නිසා ඇතිවන අපහසුතා

IV. කොළඹ නගරය ආශ්‍රිත තාප කේන්ද්‍ර බලපෑමේ තත්වය

වැදගත්කම සහ විශාලත්වය

ජයවර්ධනපුර විශ්වවිද්‍යාලයේ භූගෝලීය තොරතුරු පද්ධති සහ දුරස්ථ සංවේදන දෙපාර්තමේන්තුව මගින් සිදු කරන ලද අධ්‍යනයකට අනුව භූමිය මතුපිට උෂ්ණත්වයේ පැතිරීම සහ කොළඹ දිස්ත්‍රික්කයට බලපාන තාප කේන්ද්‍රීය බලපෑම පහත දැක්වේ.

පසුගිය දශක දෙකක කාලය තුල කොළඹ දිස්ත්‍රික්කයේ භූමියේ මතුපිට උෂ්ණත්වය විශ්ලේෂණය කිරීමේදී වසර 1995 ට සාපේක්ෂව 2015 වසර වන විට උෂ්ණත්ව මට්ටම් සාපේක්ෂ වශයෙන් ඉහළ ගොස් ඇති බවට හඳුනාගත හැක. තවද ඉහළ උෂ්ණත්ව මට්ටම් සහිත ස්ථාන පෙන්නුම් කරන කලාපද විශේෂයෙන්ම නැගෙනහිර සහ දකුණු දෙසට පැතිරී ගොස් ඇති බව හඳුනාගත හැකිය.



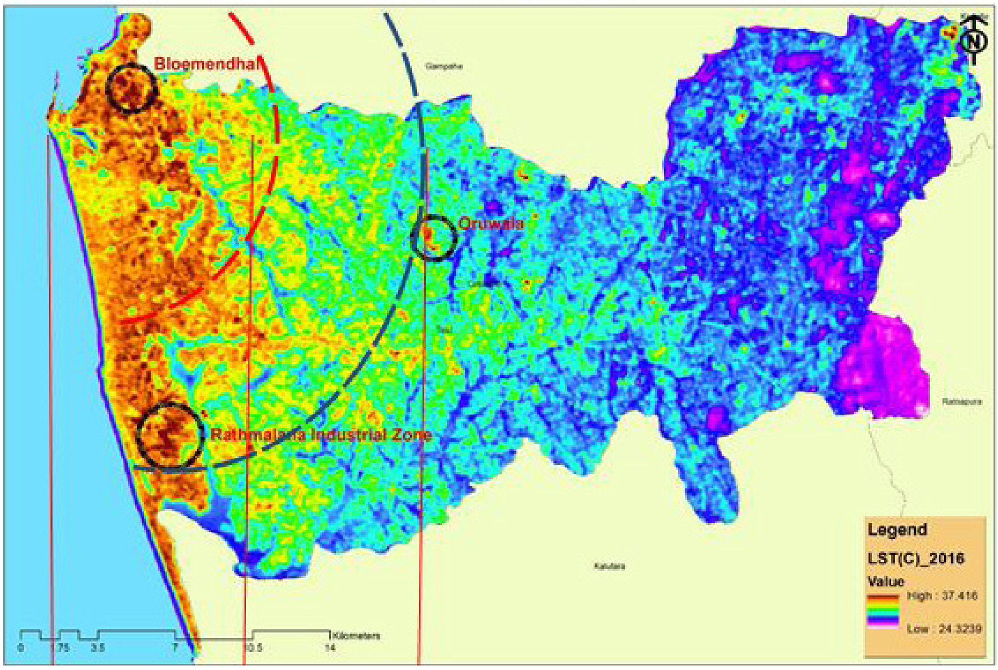
රූපය 141 : *කොළඹ දිස්ත්‍රික්කය තුල භූමිය මතුපිට උෂ්ණත්වයේ වෙනස්වීම*
මූලාශ්‍රය : *දිසානායක ඩබ්.එම්.පී.එල්., 2017*

පවත්නා පාරිසරික ගැටළු, සමාජ ගැටළු සහ පොදු පහසුකම්...

පාරිසරික ගැටළු නිසා පරිශීලකයන්ට සිදුවන අපහසුතා

තාප කේන්ද්‍රීය බලපෑම නිසා ඇතිවන අපහසුතා

URBAN HEAT ISLANDS



රූපය 142 : *ලෑන්ඩ් සැට් චන්ද්‍රිකා දත්ත පදනම් කරගත් කොළඹ දිස්ත්‍රික්කය තුල හඳුනාගත් තාප කේන්ද්‍රීය බලපෑමට ලක්වූ ප්‍රදේශ |* ***මූලාශ්‍රය :*** *දිසානායක ඩබ්.එම්.පී.එල්., 2017*

ඉහත අධ්‍යනයට අනුව 2016 වසරේ ලෑන්ඩ් සැට් (Land Sat) චන්ද්‍රිකා දත්ත මත පදනම්ව හඳුනාගන්නා ලද කොළඹ නගරය ආශ්‍රිත තාප කේන්ද්‍රීය බලපෑමට ලක්වන ප්‍රදේශ ඉහත සිතියමෙන් පෙන්වා දී ඇත. ඉහත සඳහන් විශ්ලේෂණයට අනුව බ්ලූමැන්ඩල්, දෙමටගොඩ, කොටහේන සහ පෑලියගොඩ යන ප්‍රදේශ ඇතුළුව උතුරු කොළඹ ප්‍රදේශය සහ විශාල වශයෙන් කර්මාන්ත සහ ගුදම් ව්‍යාප්තව පවතින රත්මලාන ප්‍රදේශ ආශ්‍රිතව ඉහළ තාප කේන්ද්‍රීය බලපෑමක් වාර්තා වී ඇති බවට හඳුනාගත හැක. මෙම සිතියම මගින් දැක්වෙන පරිදි වෙරළබඩ තීරය සහ කොළඹ 07 ප්‍රදේශය එනම් විශේෂ ප්‍රාථමික නේවාසික කලාපය ලෙසින් හැඳින්වෙන ප්‍රදේශයෙහි තාප කේන්ද්‍රීය බලපෑම අඩුය. මෙම ප්‍රදේශය සඳහා දැනට පවතින සැලසුම්මය ප්‍රවේශය වනුයේ එම ප්‍රදේශය ආශ්‍රිතව 1921 දී පැට්‍රික් ගෙඩිස් විසින් හඳුන්වා දෙනු ලැබූ උද්‍යාන නගර සංකල්පය ආරක්ෂා කර ගනිමින් සංවර්ධනයන් නියාමනය කිරීමය. එබැවින් මෙම ප්‍රදේශය තුල වැඩි හරිත ආවරණයක් සහ අඩු අධි උස ගොඩනැගිලි ප්‍රමාණයක් පවතී. එබැවින් මෙම ප්‍රදේශය තුල අඩු තාප කේන්ද්‍රීය බලපෑමක් ඇතිවී තිබේ.

ඉහත උදාහරණය මගින් දැක්වෙන පරිදි කොළඹ නගරය තුල හරිත ආවරණ වැඩි කිරීමෙන් සහ නගරය තුල සුළං කපොලු සඳහා ප්‍රතිපාදන සැපයීමෙන් නගරය තුල වායු සංවාතනය සඳහා පහසුකම් සැපයීමෙන් ඇති විය හැකි තාප කේන්ද්‍රීය බලපෑම අවම කරගත හැක.

නගරයේ උෂ්ණත්වය ඉහළ යාම හේතුවෙන් නගරවාසීන් මෙන්ම නගරය වෙත පැමිණෙන ජනතාවගේ මානසික තත්වය කෙරෙහි ඍජු බලපෑම් ඇති කරන බැවින් මෙම තත්වය මගහරවා ගැනීමට අවධානය යොමුකර නගර වැසියන්ට පහසුකම් සපයා දීම අනිවාර්ය කරුනක්වේ. අධික පාරිසරික උෂ්ණත්වයන් සඳහා නිරන්තරයෙන් නිරාවරණය වීම නිසා මානසික අවපීඩනය, කාංසාව, ප්‍රචණ්ඩබව, තාප ස්ථාරය, අධික විඩාව, උෂ්ණත්වය නිසා ඇතිවන මස් පෙරලීම ආදී ළමුන්ට සහ වැඩිහිටියන්ට මුහුණපෑමට සිදුවන බරපතල තත්වයන්ට පත්වීමටද සිදුවිය හැක.

3.5.2. ආරක්ෂාව පිලිබඳ ගැටළු නිසා නගරය භාවිතා කරන්නන් හට සිදුවන අපහසුතා

3.5.2.1. අපරාධ නිසා ඇතිවන ආරක්ෂාව පිලිබඳ ගැටළු

සන්දර්භය

අන්තර්ජාතික මට්ටමේ වාණිජ සහ සංචාරක කේන්ද්‍රස්ථානයක් ලෙස සහ ශ්‍රී ලංකාවේ වාණිජ අගනුවර ලෙස නගරයට වැඩි දෙනෙක් ආකර්ෂණය කරගැනීම සඳහා පුද්ගල ආරක්ෂාව තහවුරු කිරීම අත්‍යාවශ්‍ය සාධකයක්වේ. 2009 වසරේදී සිවිල් යුද්ධය අවසන් වීමත් සමගම ශ්‍රී ලංකාව නිදහස් සහ ආරක්ෂිත රටක් ලෙස ප්‍රකාශයට පත් කරන ලදී.

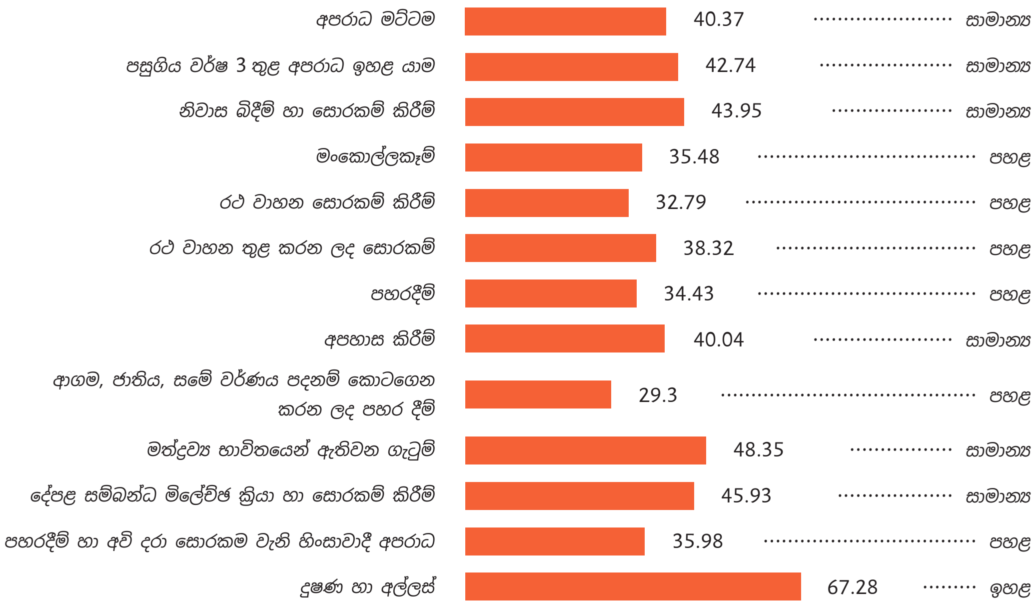
සංචාරක මාර්ගෝපදේශනය පිලිබඳ ජාත්‍යන්තර වෙබ් අඩවියක සඳහන් පරිදි (*https://roughguides.com/destinations/asia/sri-lanka/crime-safety/*) "ශ්‍රී ලංකාව සංචාරය කිරීම සඳහා ඉතාම ආරක්ෂිත ස්ථානයක් වන අතර, විදේශිකයින්ට එරෙහිව සිදුවන ප්‍රචණ්ඩකාරී ක්‍රියා අසන්නට නොලැබෙන තරම් වේ. පවතින නරක ආරංචිය වන්නේ ස්ථාන කිහිපයක පමණක් පැතිරී පවතින වංචා කටයුතු සහ බලහත්කාරයෙන් සිදු කරන තැරව් කටයුතු වේ."

වැදගත්කම සහ විශාලත්වය

I. කොළඹ නගරයේ පවතින අපරාධ වල මට්ටම

ගෝලීය වශයෙන් සංචාරකයින්ගේ අදහස් මත පදනම් වූ අන්තර් ජාල තොරතුරු විශ්ලේෂණ වෙබ් අඩවියක් වන 'නම්බියෝ'(Numbio) දර්ශකයට අනුව, කොළඹ නගරයේ අපරාධ මට්ටම 40.37, එනම් මධ්‍යස්ථ අගයක පවතී. එසේම 2018 වසරේ සැප්තැම්බර් මාසයට සාපේක්ෂව පසුගිය වසර 03 තුල අපරාධ වැඩි වීමේ ප්‍රවණතාවය 42.74 ක අගයක් ගන්නා අතර, එයද මධ්‍යස්ථ මට්ටමක පවතී. 'නම්බියෝ' දර්ශකයට අනුව අනෙකුත් අපරාධ ආශ්‍රිත දර්ශක පහත දැක්වේ.

කොළඹ අපරාධ දර්ශකය



රූපය 143 : *2018 සැප්තැම්බර් මාසය වන විට අපරාධ දර්ශකයන්*
මූලාශ්‍රය : *'නම්බියෝ' දර්ශකය (https://www.numbeo.com/crime/in/Colombo)*

ඉහත සංඛ්‍යාලේඛන අනුව වංචා කිරීම, කොල්ලකෑම, අපහාස සිදු කිරීම, මත්ද්‍රව්‍ය සම්බන්ධ ගැටළු සහ හොරකම් කිරීම සහ නාශනය වැනි දේපල සම්බන්ධ ගැටළු සැලකූ විට ඒවා 40% ත් 50% ත් අතර මධ්‍යස්ථ මට්ටමක පවතින අතර දූෂණය සහ අල්ලස් ගැනීම අල්ලස් ගැනීම පිළිබඳ දර්ශකයට අනුව අගය 67.28% ක් වැනි ඉහළ අගයක් ගනී.

කෙසේ වෙතත් ඉහත දර්ශකයන්ට අනුව දිවා කාලයේදී ඇවිද යාමට ඇති ආරක්ෂාව 78.66% ක් වැනි ඉතා ඉහළ අගයක පැවතුනද රාත්‍රී කාලයේදී ඇවිද යාමට ඇති ආරක්ෂාව 57.26% ක් වැනි සාපේක්ෂ අඩු අගයක් ගනී. මෙයින් පැහැදිලි වන්නේ කොළඹ නගරය තුල රාත්‍රී කාලයේ ආරක්ෂාව සාපේක්ෂ වශයෙන් අඩු මට්ටමක පවතින බවය.

2017 ජනවාරි 01 සිට දෙසැම්බර් 31 දක්වා බරපතල අපරාධ පිළිබඳ වාර්තාවන්ට අනුව මහ කොළඹ ප්‍රදේශයට අයත් එක් එක් පොලිස් කොට්ඨාශ වලින් වාර්තා වූ මුළු අපරාධ සංඛ්‍යාව පහත දැක්වේ.

පොලිස් වසම	වාර්තාවූ මුළු අපරාධ ගණන
උතුරු කොළඹ	1105
දකුණු කොළඹ	905
මධ්‍යම කොළඹ	678
ගල්කිස්ස	2026
කැලණිය	1895

වගුව 18 : *කොළඹ වාණිජ නගර සීමාව තුල පිහිටා ඇති පොලිස් වසම් වලින් වාර්තා වූ අපරාධ*
මූලාශ්‍රය : *අදාළ පොලිස් ස්ථාන - ශ්‍රී ලංකා පොලිසිය*

ඉහත සංඛ්‍යාලේඛන වලට අනුව ගල්කිස්ස සහ කැලණිය පොලිස් කොට්ඨාශ වල සාපේක්ෂ ලෙස වැඩිපුර අපරාධ සිදුවී ඇති බවට හඳුනාගත හැක. තවද දකුණු සහ මධ්‍යම කොළඹට සාපේක්ෂව උතුරු කොළඹ ප්‍රදේශයේ වැඩි වශයෙන් අපරාධ වාර්තා වී තිබේ. කොළඹ 07 ප්‍රදේශයේ සහ විශේෂ ප්‍රාථමික නේවාසික කලාපය තුල අඩු වශයෙන් අපරාධ වාර්තා වී ඇති බව පෙන්නුම් කරයි. උතුරු කොළඹ ප්‍රදේශය ආශ්‍රිතව වැඩි වශයෙන් අපරාධ වාර්තා වීමට හේතුවක් ලෙස ඒ ආශ්‍රිතව වැඩි වශයෙන් අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස පැවතීමද සැලකිය හැක. මෙම තත්වය මෙයට පෙර අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස පිළිබඳ පරිච්ඡේදයෙහි සාකච්ඡා කරන ලදී.

ගල්කිස්ස ප්‍රදේශයේ පවතින සාපේක්ෂ වශයෙන් ඉහළ අපරාධ මට්ටමට හේතුන් ලෙස වෙරළ තිරය තුල අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස සහ සංචාරක කර්මාන්තය යන දෙකම පැවතීම සහ බෝඩෝවිට, අත්තිඩිය, සහ අගුලාන යන ඇතුලතින් පිහිටා ඇති ප්‍රදේශ වල විසිරී ඇති අඩු පහසුකම් සහිත නිවාස සැලකිය හැක.

ආවරණය වූ ප්‍රදේශ හෝ ඉතා අඩුවෙන් අවට පරිසරයට නිරාවරණය වූ ප්‍රදේශ, ප්‍රවේශකත්වය අඩු ස්ථාන ජරාජීර්ණ වූ ගොඩනැගිලි නිසාවෙන් අත්හැර දැමුණු ස්ථාන, ක්‍රියාකාරකම් නොමැති සහ අන්තර් මිනිස් සම්බන්ධතා අඩු ප්‍රදේශ, අඳුරු පටු විථි ආදී නගරයේ අවකාශීය සැකසුම අපරාධ සහ නීති විරෝධී ක්‍රියාකාරකම් සඳහා සුදුසු වාතාවරණයක් නිර්මාණය කරයි. එබැවින් නගරයේ ආරක්ෂාව සහතික වන පරිදි නගරයේ අවකාශීය සැකසුම සෑදීම සහ ඉහත සඳහන් පරිදිවූ ස්ථාන පැවතීම වැලැක්වීම නගර සැලසුම්කරණය මෙහෙයවන නගර සැලසුම්කරුවන්ගේ වගකීමකි.

II. අපරාධ නිසා සිදුවන බලපෑම

(a) අන්තර්ජාතික නගරයක් ලෙස පවතින ප්‍රතිරූපයට හානි සිදුවීම

කොළඹ නගරය තුල සිදුවන අපරාධ නිසා ඇතිවන ප්‍රධාන බලපෑමක් වනුයේ එය නගරයේ ප්‍රතිරූපයට සෘණ බලපෑමක් ඇතිකරමින් අන්තර්ජාතික නගරයක් ලෙස කොළඹ නගරයේ පවතින ආර්ථික ක්‍රියාකාරකම් වලට බලපෑම් ඇති කිරීමයි. ඉහළ මට්ටමේ අපරාධ පැවතීම තුලින් කොළඹ නගරය තුලට දේශීය සහ විදේශීය සංචාරකයින් පැමිණීම අධෛර්යමත් කරයි. කොළඹ නගරය ශ්‍රී ලංකාවේ වාණිජ අගනුවර වන බැවින් ඉහළ යන අපරාධ හේතුවෙන් ඇතිවන බලපෑම කොළඹ නගරයට පමණක් නොව සමස්තයක් ලෙස රටටම අයහපත් ලෙස බලපායි.

ඉහළ මට්ටමේ අපරාධ පැවතීම තුලින් ජීවන තත්වය පිළිබඳ අන්තර්ජාතික දර්ශක වලින් කොළඹ නගරය පහතට හෙළීමට බලපෑම් සිදු කරන අතර එය අන්තර්ජාතික ව්‍යාපාරික මධ්‍යස්ථානයක් ලෙස පවතින ප්‍රතිරූපය අපකීර්තියට පත්කරයි. කොළඹ නගරය තුල ආයෝජන සිදුකිරීමට බලාපොරොත්තුවන ආයෝජකයින් නගරයේ පවතින ඉහළ අපරාධ මට්ටම් හේතුවෙන් අධෛර්යමත් වේ.

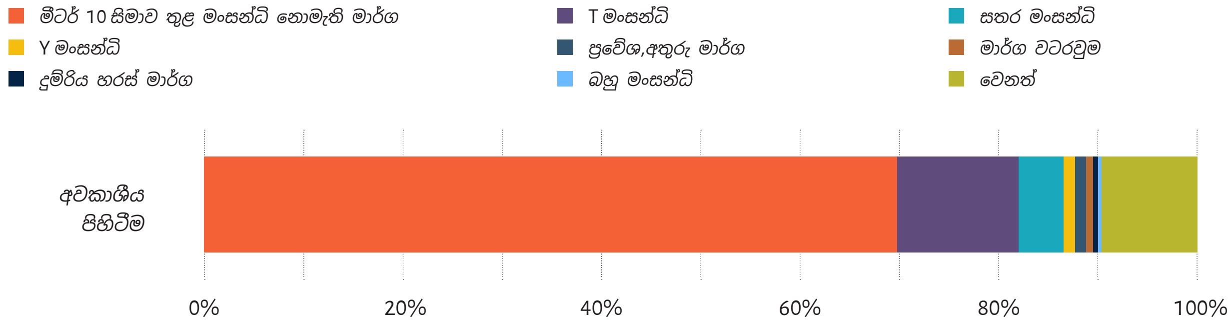
(b) කොළඹ නගරය භාවිතා කරන්නන් (පදිංචිකරුවන්, මගීන් සහ සංචාරකයින්) ගේ ආරක්ෂාව පිළිබඳ ගැටළු

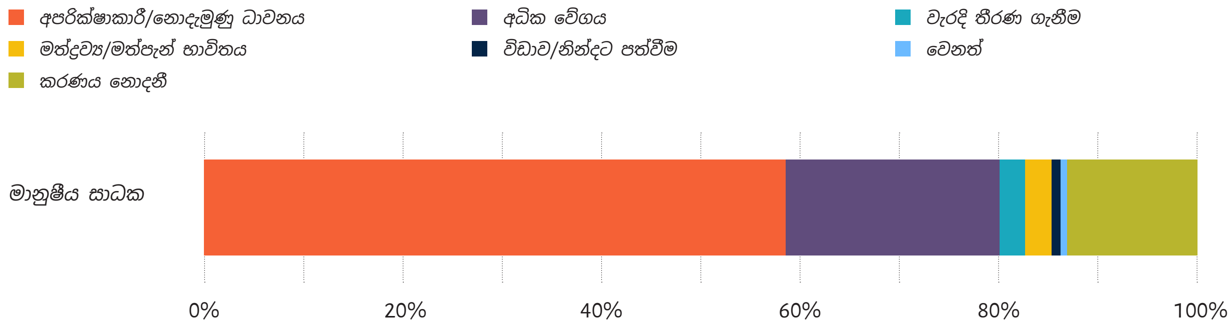
ආරක්ෂිත නගරයක් යනු සියලු නගර වැසියන් සහ නගරය වෙත පැමිණෙන සියලු දෙනාගේම සිහිනයක්වේ. ඉහළ අපරාධ මට්ටම් සහිත දූෂිත නගරයක් නිසා එහි ජනතාවට සහ දේපල වලට හානි සිදුවිය හැකි අතර, තුවාල සිදුවීම්, මානසික ආබාධ සහ බරපතල අනතුරු සහ දේපල හානිය නිසා විශාල ආර්ථික හානි ආදිය සිදුවිය හැක.

3.5.2.2. මාර්ග අනතුරු හේතුවෙන් ඇතිවන ආරක්ෂාව පිළිබඳ ගැටළු

සන්දර්භය

ඕනෑම නගරයක පවතින සම්මත අවශ්‍යතාවයක් ලෙස මාර්ග ආරක්ෂාව සහ පදික ආරක්ෂාව සැලකිය හැක. අගනගරයක් සලකන විට නගරය ක්‍රමවත්ව නිසි තාක්ෂණිකමය සහ සැලසුම්මය පියවරයන් නොගෙන සැලසුම් කල විට නගරය තුල සැරිසරන විශාල වාහන ප්‍රමාණය හේතුවෙන් මාර්ග අනතුරු බහුල විය හැක.





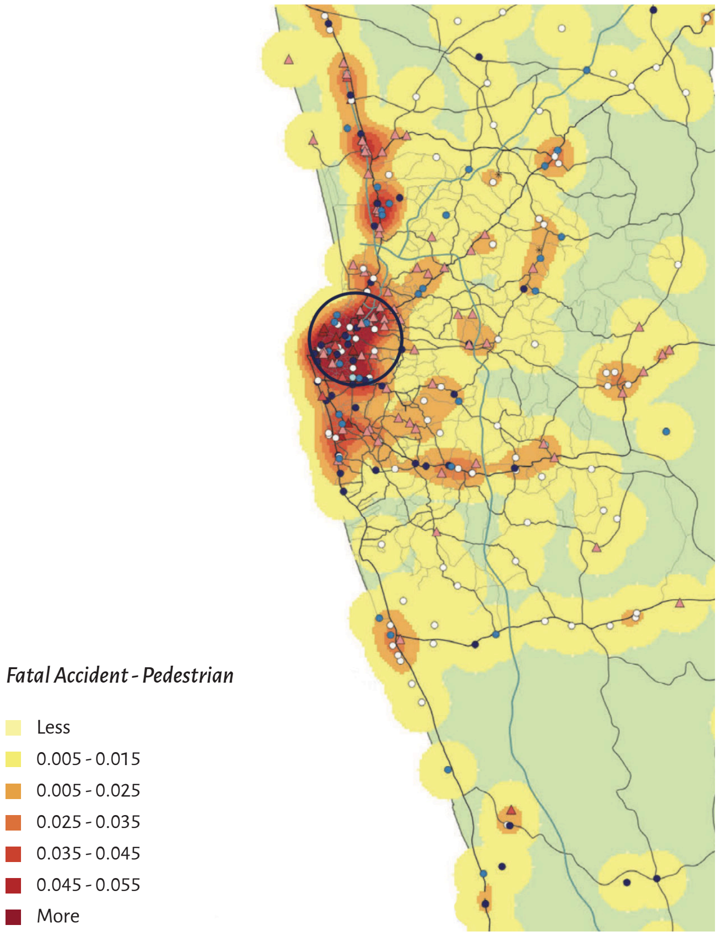
රූපය 144 : *කොළඹ නගරය තුල සිදුවූ මාරක රිය අනතුරු වල ස්ථානයේ සහ අනතුරෙහි වර්ගය*
මූලාශ්‍රය : *කොම්ට්‍රාන්ස් නාගරික ප්‍රවාහන සැලසුම 2014*

වැදගත්කම සහ විශාලත්වය

බස්නාහිර පළාත තුල පසුගිය වසර 05 තුල මාර්ග අනතුරු වලින් තුවාල ලැබූ සංඛ්‍යාව අඛණ්ඩව වැඩිවී තිබේ. විශේෂයෙන් ශ්‍රී ලංකාවේ අනෙකුත් ප්‍රදේශ වලට සාපේක්ෂව මාර්ග අනතුරු වලට ලක්වී මියගිය සහ තුවාල ලැබූ පදිකයින් සංඛ්‍යාව බස්නාහිර පළාත තුල ඉහළ අගයක් ගනී.

ඉහත ප්‍රස්තාරයට අනුව බස්නාහිර පළාත තුල 2009-2012 කාල පරිච්ඡේදය තුලදී සිදුවූ අනතුරු සංඛ්‍යාව ක්‍රමයෙන් වර්ධනය වී ඇති ආකාරය හඳුනාගත හැකිවේ. බස්නාහිර පළාත තුල අනතුරු විශාල වශයෙන් සිදුවී ඇත්තේ කොළඹ අග නගර ආශ්‍රිත ප්‍රදේශයේ වන අතර එයට හේතුව එම ප්‍රදේශයේ සැරිසරන විශාල වාහන ප්‍රමාණය වේ.

2013 වසරේ සිදුකරන ලද කොම්ට්‍රාන්ස් අධ්‍යනයට අනුව 70%ක් පමණ වන මාර්ග අනතුරු සිදුවී ඇත්තේ මීටර් 10ක් ඇතුලත මංසන්ධියක් පිහිටා නොමැති ස්ථාන වල වන අතර එයට හේතුව ප්‍රධාන හේතුව වන්නේ වේගවත් සහ නොසැලකිලිමත් රිය පැදවීමයි. කෙසේවෙතත් මාර්ග අනතුරු වලින් 10%ක් පමණ තුන්මන්සන්ධි ආශ්‍රිතව සිදුවී ඇත. පදිකයින්ගේ මාරාන්තික අනතුරු වල අවකාශීය විසිරීම පිළිබඳව ඉහත සිතියමෙන් පෙන්වා දී ඇත.



රූපය 145 : *බස්නාහිර පළාත තුල පදිකයින්ගේ මාරක අනතුරු වල අවකාශීය විසිරීම දැක්වෙන සිතියමක්*
මූලාශ්‍රය : *කොම්ට්‍රාන්ස් නාගරික ප්‍රවාහන සැලසුම 2014*

එම සිතියමට අනුව මහා කොළඹ ප්‍රදේශය සහ විශේෂයෙන් උතුරු කොළඹ ප්‍රදේශය ආශ්‍රිතව මාරාන්තික අනතුරු සිදුවීමේ සම්භාවිතාව සැලකිය යුතු ලෙස ඉහළ මට්ටමක පවතී.

2013 වසරේ සිදුකරන ලද කොම්ට්‍රාන්ස් අධ්‍යනයේ නිර්දේශ වලට අනුව පදිකයින් මාරුවන ස්ථාන වැඩිදියුණු කිරීම, පදික වේදිකා ඇති කිරීම, මාර්ග සංඥා ඉදි කිරීම, මාර්ග මැද දිවයිනක් තැබීම, වේගවත් මංතීරු සහ පසුකර යා නොහැකි කලාප හඳුන්වාදීම, වේග මාපක සවිකිරීම සහ මහජනතාව දැනුවත් කිරීම වාහන සහ පදික අනතුරු අවම කර ගැනීම සඳහා යෝජිත ක්‍රියාකාරකම් වේ.

3.5.3. පොදු පහසුකම් අඩුවීම නිසා ඇතිවන අපහසුතා

කොළඹ වාණිජ නගරය තුල මුහුණ දීමට සිදුවන සහ වඩාත්ම දැනෙන ගැටළුවක් වනුයේ මහජන වැසිකිලි පහසුකම්, විවේකාගාර, වාඩිවී සිටීමට ස්ථාන, වීදි ලාම්පු තොරතුරු මධ්‍යස්ථාන වැනි පොදු පහසුකම් නොමැති වීමයි.

මෙම ගැටලුව විශේෂයෙන්ම පිටකොටුව, මරදාන, දෙමටගොඩ, කොල්ලුපිටිය, බම්බලපිටිය, මධ්‍යම කොළඹ, සහ කොළඹ නගරය තුල ජනාකීර්ණ බොහෝ ස්ථාන වල දක්නට ලැබේ.

කොළඹ නගරය යනු දිනකට මිලියන 02ක පමණ මගීන් පිරිසක් සැරිසරන ස්ථානයක් වන බැවින් සහ දේශීය සහ විදේශීය සංචාරකයින්ට පහසුකම් සපයන සංචාරක ගමනාන්තයක් වන බැවිනුත්, සහ වේගයෙන් වර්ධනය වන මූල්‍ය මධ්‍යස්ථානයක් ලෙසත්, නගරයේ සේවා ලබා ගන්නට පැමිණෙන සියලු දෙනාගේ භාවිතය සඳහා ඉහත සඳහන් පොදු පහසුකම් අවශ්‍ය පරිදි නගරය තුල සැපයීම ඉතා වැදගත්වේ.

03 පරිච්ඡේදය
සැලසුමෙහි අවශ්‍යතාවය

නගරය තුල පවතින ගැටළු විසඳා ගැනීමට...

3.6. නගරය තුල පවතින ගැටළු විසඳා ගැනීමට දායක කර ගත හැකි නගරයේ පවතින විභවතා

ඉහත පරිච්ඡේද වල විස්තර කර ඇති පරිදි, කොළඹ වාණිජ නගරයේ පවතින ගැටළු පහත සඳහන් වේ.

1. *වෙනස්වන සංවර්ධන ප්‍රවණතා හේතුවෙන් ඇතිවන ගැටලු*

    a. *පවතින යටිතල පහසුකම් පිලිබඳ නොසලකමින් කොළඹ වාණිජ නගර සීමාව තුල ස්වයංසිද්ධ ලෙස සිදුවන අධි ඝනත්වයකින් යුතු සංවර්ධනය.*

    b. *පවත්නා වර්තමාන සංවර්ධන ප්‍රවණතා මගින් ඉඩම් පරිහරණ කලාප මත පදනම්ව පිළියෙළ කරන ලද පවතින සැලසුම් සහ ගොඩනැගිලි රෙගුලාසි අභියෝගයට ලක් කිරීම*

2. *අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස වල විසිරීම නිසා උද්ගතවන සාමාජීය, පාරිසරික සහ ආර්ථික ගැටළු*

3. *කුළු හෝරා වලදී ප්‍රධාන මාර්ග වල පවතින රථවාහන තදබදය නිසා මහජනතාවට සිදුවන අපහසුතා සහ ආර්ථිකමය අලාභය*

4. *පාරිසරික ගැටළු, මහජන ආරක්ෂාව පිලිබඳ ගැටළු සහ පොදු පහසුකම් අවම වීම ආදිය නිසා කොළඹ වාණිජ නගර සීමාව තුල සේවා ලබා ගන්නට පැමිණෙන්නන් හට සිදුවන අපහසුතා.*

    a. *පාරිසරික ගැටළු නිසා සේවා ලබා ගන්නට පැමිණෙන්නන් හට සිදුවන අපහසුතා.*

        I. *නාගරික ගංවතුර / හදිසි ගංවතුර තත්වයන් හේතුවෙන් ඇතිවන අපහසුතා*
        II. *අපවිත්‍ර වූ ජලාශ ප්‍රදේශ නිසා ඇතිවන අපහසුතා*
        III. *තාප කේන්ද්‍රික බලපෑම නිසා ඇතිවන අපහසුතා*

    b. *මහජන ආරක්ෂාව නොමැති වීම නිසා ඇතිවන අපහසුතා*

        I. *අපරාධ හේතුවෙන් ඇතිවන මහජන ආරක්ෂාව පිලිබඳ ගැටළු*
        II. *මාර්ග අනතුරු හේතුවෙන් ඇතිවන මහජන ආරක්ෂාව පිලිබඳ ගැටළු*

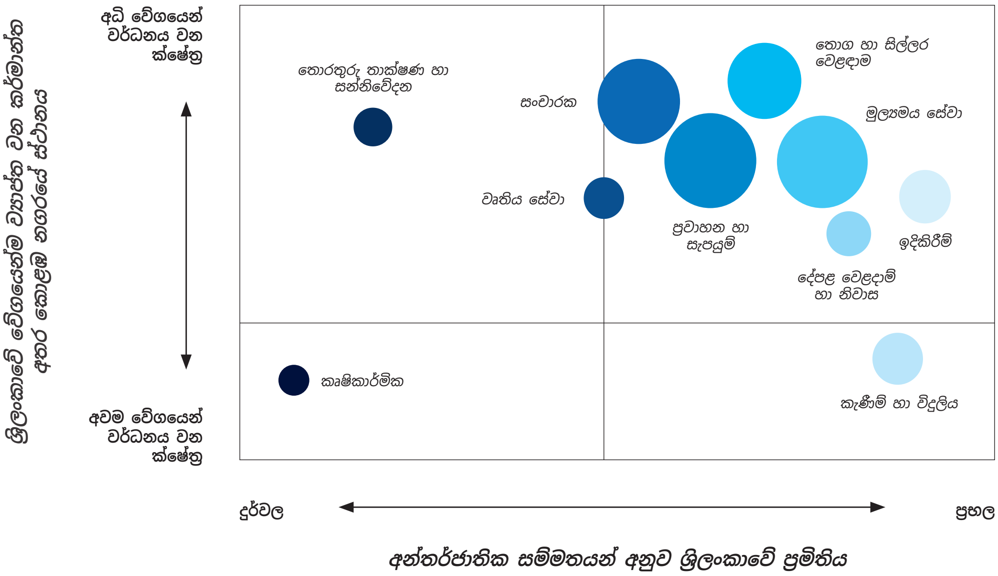
    c. *පොදු පහසුකම් අවම වීම නිසා ඇතිවන අපහසුතා*

නගරයේ පවතින විභවතා

කොළඹ වාණිජ නගරය තුල පවතින ප්‍රධාන විභාවතාවයන් , ආර්ථික විභවතාවන්, පාරිසරික විභවතාවන් සහ දැනට ක්‍රියාත්මක සහ යෝජිත ව්‍යාපෘති ආශ්‍රිතව අනුව සලකා බැලිය හැකිය.

3.6.1. ආර්ථික විභවතා

2016 වසරේ ශ්‍රී ලංකා මහ බැංකුවේ වාර්ෂික වාර්තාවට අනුව කොළඹ නගරය තුල වර්ධනය වන ආර්ථික අංශ ලෙස සංචාරක කර්මාන්තය, තොග හා සිල්ලර වෙළඳාම, මුල්‍ය සේවා, ප්‍රවාහන සහ සැපයුම්, ඉදිකිරීම් සහ නිවාස සහ දේපළ අංශයන් හඳුනාගෙන ඇත.



රූපය 146 : *ශ්‍රී ලංකාවේ වේගයෙන්ම ව්‍යාප්ත වන කර්මාන්ත අතර කොළඹ නගරය ස්ථානගත කිරීම*
මූලාශ්‍රය : *ශ්‍රී ලංකා මහා බැංකු වාර්තාව 2016*

3.6.1.1. කොළඹ නගරය ආශ්‍රිත දේපළ වෙළඳාම

ජෝන්ස් ලන්ග් ලසෙල් මගින් 2014 වසරේ 'ශ්‍රී ලංකාවේ නිශ්චල දේපළ - අනාගත බලාපොරොත්තු සහ විභවතා' මැයෙන් ඉදිරිපත් කරන ලද වාර්තාවකට අනුව කොළඹ නගරය ආශ්‍රිතව ඉහළ යන සේවා අංශයේ ක්‍රියාකාරිත්වය නිසා කොළඹ නගරය ආශ්‍රිත නිශ්චල දේපළ වෙළඳාම් අංශයේද ඉහළ ක්‍රියාකාරිත්වයක් දක්නට ලැබී ඇති අතර එනිසා දේශීය සහ විදේශීය ආයෝජකයින් තුල කොළඹ නගරය තුල ආයෝජනය කිරීමේ උනන්දුව වැඩිවී ඇත. "කොළඹ නගරය අන්තර්ජාතික ව්‍යාපාරික කේන්ද්‍රස්ථානයක්" ලෙස විමසන ලද පරිච්ඡේදයෙහි සඳහන් පරිදි කොළඹ නගරයේ පවතින කාර්යාල ඉඩකඩ සඳහා අන්තර්ජාතික දේපළ වෙළඳාම් වෙළඳපොළෙහි ඉතා ඉහළ ඉල්ලුමක් පවතී. අනෙකුත් සේවා බාහිරකරණය කරන ස්ථාන වලට සාපේක්ෂව අඩු වියදමක් පැවතීම තුලින් අන්තර්ජාතික ව්‍යාපාර සඳහා දරාගැනීමේ හැකියාව වැඩිවීම මෙලෙස වැඩි ඉල්ලුමක් පැවතීමට හේතුවේ. ආසියානු සංවර්ධන බැංකුවට අනුව ශ්‍රී ලංකාව, ඉන්දියාව, බංග්ලාදේශය යන රටවල් වල පවතින නගර වලින් මුම්බායි, බැංගලෝර් හා නව දිල්ලිය වැනි නගර අභිබවා නගර තරගකාරීත්ව ශ්‍රේණිගත කිරීම්වලට අනුව ශ්‍රී ලංකාව පළමු තැනට පත්වී තිබේ.

03 පරිච්ඡේදය
සැලසුමෙහි අවශ්‍යතාවය

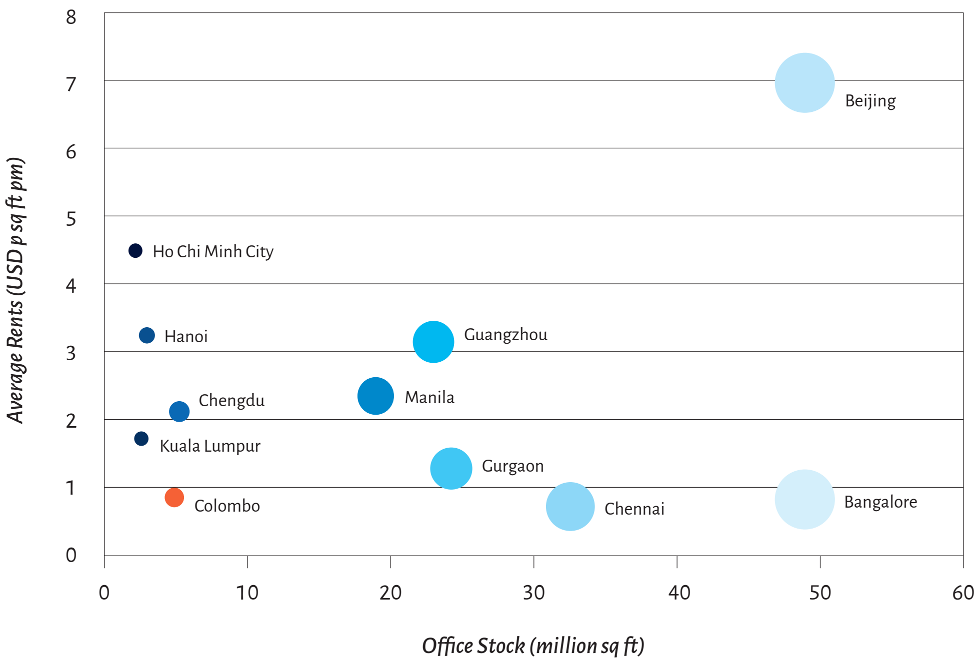
නගරය තුල පවතින ගැටළු විසඳා ගැනීමට...

ආර්ථික විභවතා

කොළඹ නගරය ආශ්‍රිත දේපළ වෙළඳාම

නගරය	රට	ශ්‍රේණිගත කිරීම	තරඟකාරීත්ව මට්ටම
කොළඹ	ශ්‍රී ලංකාව	1	අන්තර්ජාතික
මුම්බායි	ඉන්දියාව	2	අන්තර්ජාතික
බැංගලෝර්	ඉන්දියාව	3	අන්තර්ජාතික
නව දිල්ලිය	ඉන්දියාව	4	අන්තර්ජාතික
චෙන්නායි	ඉන්දියාව	5	අන්තර්ජාතික
ඩකා	බංගලිදේශය	6	අන්තර්ජාතික
හයිද්‍රාබාද්	ඉන්දියාව	7	අන්තර්ජාතික
කල්කටා	ඉන්දියාව	8	ජාතික
ගම්පහ	ලංකාව	9	ජාතික
අහමදාබාද්	ඉන්දියාව	10	ජාතික
පුනේ	ඉන්දියාව	11	ජාතික
සුරත්	ඉන්දියාව	12	ජාතික
කළුතර	ලංකාව	13	ජාතික
චිතගොන්ග්	බංගලිදේශය	14	ජාතික
කන්පුර්	ඉන්දියාව	15	ජාතික

වගුව 19: *නගර තරඟකාරීත්ව ශ්‍රේණිගත කිරීම (දකුණු ආසියානු නගර 39 ක් අතුරින්), 21 වන සියවසේ තරඟකාරී නගර, ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව (2011)*
මූලාශ්‍රය : *On Point – Real Estate in Sri Lanka - Prospects and Potential, Jones Land Lasalle – 2012*



රූපය 147: *සේවා බාහිරකරණය කරන ස්ථාන වල කාර්යාල පහසුකම් පැවතීම සහ ඒවායේ ලාබදායි බව*
මූලාශ්‍රය : *On Point – Real Estate in Sri Lanka - Prospects and Potential, Jones Land Lasalle – 2012*

3.6.1.2. වැඩිවන කාර්යාල ඉඩකඩ

අනාගතයේදී උපරිම වර්ධනයක් ඇති වේ යයි බලාපොරොත්තු පවතින කර්මාන්ත අංශ වලින් කොළඹ නගරයේ වාණිජමය කාර්යාල ඉඩකඩ සඳහා වැඩි ඉල්ලුමක් පවතී. එනම් මූල්‍ය කටයුතු, රක්ෂණ අංශය, තොරතුරු තාක්ෂණ අංශය ආදී අංශ වලින් වඩාත් උසස් තත්වයේ කාර්යයාල ඉඩකඩ සඳහා ඉල්ලුමක් ඇතිවේයැයි අපේක්ෂා කෙරේ. 2011 වර්ෂය වන විට කොළඹ මහ නගර කලාපය තුල බැංකු 22 කට අයත් (විදේශීය 11 ක් ඇතුළුව) ශාඛා 632 කට වැඩි සංඛ්‍යාවක් සහ බැංකු කටයුතු සිදු කරගැනීමේ පහසුකම් සපයන ස්ථාන 897 ක් පැවතිනි. වර්ෂ 2015 වන විට ලන්ග් ලසෙල් දේපල වෙළඳාම් පිළිබඳ වාර්තාවට අනුව කොළඹ මධ්‍යම සහ ද්විතීයික ව්‍යාපාරික දිස්ත්‍රික්කවල වර්ග අඩි මිලියන 2.5 කට ආසන්න ප්‍රමාණයක A ශ්‍රණියට වැටෙන විවිධ පාර්ශවයන්ට කුලියට ලබාදිය හැකි කාර්යාල ඉඩකඩ පැවති ඇත. මේ අනුව ස්වයං හිමිකාරත්වය පවතින සහ B කාණ්ඩයට අයත් කාර්යාල ඉඩකඩ සැලකූ විට මුළු කාර්යාල ඉඩකඩ වර්ග අඩි මිලියන 5ක් පමණවේ.

රූපය 148 : මරදාන 'ට්‍රේස් එක්ස්පෙර්ට් සිටි' පරිශ්‍රයේ කාර්යාලය ඉඩකඩක්
රූප අනුග්‍රහය : Echelon Magazine

3.6.1.3. කොළඹ නගරය තුල සිල්ලර වෙළඳාමෙහි වර්ධනය

කොළඹ නගරයේ සිල්ලර වෙළඳ ආයතන ප්‍රධාන වශයෙන් සාම්ප්‍රදායික සිල්ලර වෙළඳ මධ්‍යස්ථාන වන පිටකොටුව, දෙමටගොඩ (උතුරු කොළඹ) වැනි ප්‍රදේශ ආශ්‍රිතව සහ ඉහළ පෙලේ වෙළඳසැල් පිහිටා ඇති කොල්ලුපිටිය, බම්බලපිටිය සහ වැල්ලවත්ත (දකුණු කොළඹ) ප්‍රදේශ ආශ්‍රිත වීදි වල පැතිරී පවතී. රෙදිපිළි, තේ, කුළුබඩු, මැණික් හා ස්වර්ණාභරණ ආදී ශ්‍රී ලංකාව ප්‍රසිද්ධ සාම්ප්‍රදායික වෙළඳ අංශ ආශ්‍රිතව කොළඹ නගරයේ උතුරු දෙසට පිහිටි සිල්ලර වෙළඳාම දේශීය සහ අපයනයානාභිමුඛ වෙළඳාම් කටයුතු නිසා වසර පුරා කාර්ය බහුලව පවතී. කොළඹ නගරය තුල පවතින ඉහළ පෙලේ වෙළඳ සැල් ගාලු පාර සහ ඩුප්ලිකේෂන් පාර ආශ්‍රිතව නගරයේ දකුණු ප්‍රදේශ ආශ්‍රිතව බහුලව හමුවේ. 'මැජස්ටික් සිටි',' ලිබර්ටි ප්ලාසා', 'ක්‍රෙස්කැට්' සහ 'ඔඩෙල්' හා මෑතක දී පිහිටුවන ලද 'කොළඹ සිටි සෙන්ටර්' දේශීය හා විදේශීය

සංචාරකයින් අතර ජනප්‍රිය වෙමින් පවතී. කොළඹ නගරය ආශ්‍රිත සිල්ලර වෙළඳ කටයුතු සංකේන්ද්‍රණය වී ඇති ප්‍රදේශ ලෙස ගාලු පාර, ඩුප්ලිකේෂන් පාර සහ ශ්‍රී ජයවර්ධනපුර මාවත සහ පිටකොටුව වැනි උතුරු කොළඹ වැනි ප්‍රදේශ වල පැතිරී පවතින තොග වෙළඳාම සහිත ප්‍රදේශ සැලකිය හැක. (ලන්ග් ලසෙල්,2015)

රූපය 148 : *'ක්‍රෙස් කැට්' සාප්පු සංකීර්ණය*
රූප අනුග්‍රහය : *cinnamonheotels.com*

3.6.1.4. අධි උස නේවාසික ගොඩනැගිලි

මුල්‍යමය, සංචාරක, තොරතුරු තාක්ෂණ සහ තොරතුරු තාක්ෂණය ආශ්‍රිත සේවා අංශයන්ගේ වර්ධනයත් සමගම කොළඹ වාණිජ නගර සීමාව තුල නේවාසික පහසුකම් සඳහාද වැඩි ඉල්ලුමක් ඇතිවිණි. මධ්‍යම වාණිජ කලාපය තුල ඉදිවන අධි මිල නේවාසික ගොඩනැගිලි මගින් මෙම ඉල්ලුම පැහැදිලිව විදහා දැක්වෙන අතර මීට අමතරව නගරාසන්න ප්‍රදේශ වල සිදුවන ඉඩම් අනුබෙදුම්, පේලි නිවාස සහ විලා නිවාස මධ්‍යම මට්ටමේ අදායම් ලබන්නන් ආයෝජනය කිරීමට කැමති වත්කම් ලෙස ප්‍රචලිතව වී පවතී. 2015 දී ලන්ග් ලසෙල් විසින් සිදුකරන ලද නේවාසික ගොඩනැගිලි සඳහා වන වෙළඳපොල ඉල්ලුම පිලිබඳ අධ්‍යනයට අනුව කොළඹ නගරය තුල කාණ්ඩ 05 කට අයත් නේවාසික ගොඩනැගිලි වෙළඳපොළක් පවතින බව අනාවරණය වී තිබේ.

පහළ මධ්‍යම පාන්තික කාණ්ඩය - මහල් නිවාස වෙළඳපොල තුල වැඩිම සැපයුමක් සහ අවශෝෂකතාවක් ඇත්තේ පහළ මධ්‍යම පාන්තික කාණ්ඩය තුල වේ. මෙම කාණ්ඩයට අයත් ව්‍යාපෘති බොහොමයක් පැරණි නගරය සහ පර්යන්ත ප්‍රදේශ ආශ්‍රිතව සංකේන්ද්‍රණය වී පවතී. මේවා බොහොමයක් නිසි ලෙස සංවිධානය නොවූ දේපල වෙළඳාම් අංශයට අයත් වන අතර ඒවා නිවාස ඒකක 5 ත් 20ත් අතර අගයක පවතින සංවර්ධනයන් ලෙස හඳුනාගත හැක. මෙම නිවාස ඒකකයක් තුල අවම මට්ටමේ පහසුකම් පවතින අතර නිවාස ඒකකයක මිල සාමාන්‍යයෙන් රුපියල් මිලියන 10 ක පමණ අගයක් ගනී.

මධ්‍යම මට්ටමේ කාණ්ඩය - මෙම කාණ්ඩයට අයත් නිවාස ඒකක වල පිරිවිතරයන් සහ අංගෝපාංග අධි මිල කාණ්ඩයේ මහල් නිවාස වලට සමාන වුවත් ඒවා රාජගිරිය, ශ්‍රී ජයවර්ධනපුර කෝට්ටේ ආදී නගර ආශ්‍රිත පර්යන්ත ප්‍රදේශ වල පිහිටා තිබේ. මෙම නිවාස ඒකකයක් රුපියල් මිලියන 10-25 ත් අතර අගයක් ගන්නා අතර මෙම කාණ්ඩයේ මහල් නිවාස මුළු මහල් නිවාස සැපයුමෙන් 26% ක පමණ අගයක් ගනී.

අධි මිල කාණ්ඩය - මෙම කාණ්ඩය කොළඹ නගර සීමාව තුළ වඩාත්ම ජනප්‍රිය කාණ්ඩය වන අතර ප්‍රධාන වශයෙන් එය මධ්‍යම වාණිජ කලාපයට සමීපව පිහිටා ඇති අතර ඒකකයක මිල රුපියල් මිලියන 25-45 අතර පරාසයේ පවතී. මෙම කාණ්ඩයේ නිවාස වල පිරිවිතරයන් ඉහළ අගයන් ගන්නා අතර ඒකකයක විශාලත්වය වර්ග අඩි 1250 ත් 1800 ත් අතර අගයක් ගනී.

සුඛෝපභෝගී කාණ්ඩය - ඒකකයක වටිනාකම රුපියල් මිලියන 45 ට වඩා වැඩි දැනට ක්‍රියාත්මක ව්‍යාපෘති මෙම සුඛෝපභෝගී කාණ්ඩයට අයත් වේ. ගාලු පාරේ පිහිටි "එම්පෙරෝර් " ව්‍යාපෘතිය සහ අධි මිල කාණ්ඩයට අයත් ඒකකයක් වර්ග අඩි 1800 වැඩි නිවාස මෙම කාණ්ඩයට අයත් වේ.

අධි සුඛෝපභෝගී කාණ්ඩය - කොළඹ නගරය තුල මෙම සුවිශේෂී කාණ්ඩයට අයත් ඒකකයක් රුපියල් මිලියන 60 ට වඩා වැඩි සහ වැඩි වර්ග ප්‍රමාණයක් සහිත වෙන්වූ ව්‍යාපෘති නොමැති වුවත්, අධි මිල කාණ්ඩයේ සහ සුඛෝපභෝගී කාණ්ඩයට අයත් ව්‍යාපෘති වල මෙම කාණ්ඩයට අයත් නිවාස ඒකක කිහිපයක්ද පවතී. මෙම ඒකක වල පිරිවිතරයන් ඉතා ඉහළ අගයක් ගන්නා අතර ඉහළ නිමාවකින්ද යුක්තවේ. බොහොමයක් ව්‍යාපෘති වල මෙම කාණ්ඩයට අයත් නිවාස ඒකක ඉහළ මහලේ පිහිටි නිවාස ඒකක හෝ ඉහළ මහල් වල පිහිටි පුද්ගලික භූමි දර්ශන ප්‍රදේශයක් සහිත ද්විත්ව ඒකක සහිත නිවාස ඒකක වේ. කොළඹ නගරය තුල නේවාසික දේපල අංශයේ ආයෝජන සඳහා හොඳ අවස්ථාවන් පවතී. 2007 - 2011 කාලය තුළ කොළඹ නගරය තුල විකිණී ඇති මහල් නිවාස ඒකක 4,100 ක පමණ ප්‍රමාණයෙන් 70% කට වැඩි ප්‍රමාණයක් ආයෝජකයින්ගේ අරමුණු සපල කර ඇත.

රූපය 150 : 'අල්ටෙයාර්' ගොඩනැගිල්ල (මිශ්‍ර සංවර්ධන)
රූප අනුග්‍රහය : skyscrapercity.co

03 පරිච්ඡේදය
සැලසුමෙහි අවශ්‍යතාවය

නගරය තුල පවතින ගැටළු විසඳා ගැනීමට...

ආර්ථික විභවතා

අධි උස නේවාසික ගොඩනැගිලි

සංචාරක කර්මාන්තය කොළඹ නගරයේ වර්ධනය වන ආර්ථික අංශයක් ලෙස

කොළඹ නගරය තුල දේපල වෙළඳාම් අංශයේ ඇති ආයෝජන අවස්ථා නගරයේ විශාල ප්‍රදේශයක් පුරා පැතිරවීමට ඇති හැකියාව

කොළඹ නගරය තුල පවතින කාර්යයාල සඳහා, වාණිජ කටයුතු සඳහා, සංචාරක කටයුතු සඳහා සහ නේවාසික කටයුතු සඳහා ඉල්ලුම වැදගත් ආර්ථිකමය විභවතාවයක් ලෙස සැලකිය හැකි අතර එය භාවිතා කරමින් කොළඹ නගරය තුලින් දල දේශීය නිෂ්පාදනයට කරන දායකත්වය ඉහළ නැංවිය හැක. කෙසේ වෙතත් මෙලෙස ඉහළ යන ඉල්ලුම ඉඩම් වටිනාකම ඉතා ඉහළ සීමා සහිත ප්‍රදේශයකට සීමා වී ඇත. තවද ඉහළ ඉල්ලුමක් පවතින සමහර ප්‍රදේශ වල එම ඉල්ලුමට සරිලන පරිදි යටිතල පහසුකම් නොපවතී. එබැවින් මෙම ඉහළ යන ඉල්ලුම කොළඹ නගරයේ එක් එක් ප්‍රදේශ වල දරාගැනීමේ ධාරිතාවය මත පදනම්ව විශාල ප්‍රදේශයකට පැතිරී යන ලෙසට උපායමාර්ගික ව්‍යාපෘති හඳුනාගත යුතුවේ.

3.6.1.5. සංචාරක කර්මාන්තය කොළඹ නගරයේ වර්ධනය වන ආර්ථික අංශයක් ලෙස

සංචාරක කර්මාන්තයද කොළඹ නගරය තුල පවතින එක් ප්‍රධාන ආර්ථික විභාවතාවයක්වේ. පසුගිය දශකය තුල කොළඹ නගරය තුල සංචාරක අංශයේ සිදුවූ ශ්‍රීඝ්‍ර වර්ධනය කොළඹ නගරය තුල ඉදිකරන ලද අන්තර්ජාතික හෝටල් ආයෝජන, තරු පන්තියේ ආපනශාලා, අවන්හල්, රාත්‍රී සමාජ ශාලා, ස්පා ආයතන සහ අනෙතුක් විනෝද කටයුතු ස්ථාන වලින් මනාව පැහැදිලිවේ.

ශ්‍රී ලංකාවේ සංචාරක කර්මාන්තය පිළිබඳ මෑත වාර්තා වලට අනුව, 2016 වසරේ සංචාරකයින් පැමිණීම මිලියන 2 ක (2,050,832) නව සීමාවක් කරා ළඟා වී ඇති අතර එය පසුගිය වසරේදී මෙරටට පැමිණි සංචාරකයින් 1,798,380 ට වඩා සියයට 14.0 ක වර්ධනයකි.

සංචාරක කලාපය	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
කොළඹ නගරය	2,209	3,209	3,188	2,190	3,141	3,086	3,054	3,170	3,633	3,966	4,319
මහ කොළඹ	2,520	2,555	2,651	2,494	2,640	2,573	2,856	2,913	2,883	3,041	3,184
දකුණු මුහුදු තීරය	5,112	5,505	5,370	4,940	5,099	5,037	5,660	5,868	6,717	6,787	8,437
නැගෙ. මුහුදු තීරය	184	184	230	230	23	238	296	628	842	895	1,121
මධ්‍යම කඳුකරය	726	734	772	928	847	940	743	838	889	1,035	1,178
පෞරාණික නගර	2,467	2,417	2,582	2,679	2,749	2,779	2,901	3,217	3,595	3,601	3,990
උතුරු කලාපය	0	0	0	0	0	0	0	21	51	51	107
මුළු කලාප	14,218	14,604	14,793	14,641	14,714	14,653	15,510	15,655	18,510	19,376	22,336

වගුව 20 : *සංචාරක හෝටල් වල කාමර ධාරිතාවය එක් එක් කලාපය අනුව*
මූලාශ්‍රය : *වාර්ෂික වාර්තාව 2016 - ශ්‍රී ලංකා සංචාරක සංවර්ධන අධිකාරිය*

ඉහත වගුවට අනුව කොළඹ නගරය සහ අග නගර ආශ්‍රිත ප්‍රදේශය තුල සංචාරකයින් සඳහා වන කාමර පහසුකම් සැලකූ විට එය දෙවෙනි වන්නේ දකුණු සංචාරක කලාපයට පමණි. තවද 2010 වසරේ සිට කොළඹ නගරය තුලද සැලකිය යුතු සංචාරක හෝටල් ප්‍රමාණයේ වැඩි වීමක් දක්නට ලැබේ. කොළඹ නගරයේ සහ අග නගර ආශ්‍රිත ප්‍රදේශයේ පවතින සංචාරක හෝටල් වල 2016 වසරේ දත්ත වලට අනුව කාමර භාවිතා කිරීමේ අනුපාතය පිළිවෙලින් 76.75% ක් සහ 75.18%ක් වේ.

සංචාරක අංශයේ සිදුවන වර්ධනය කොළඹ නගරයේ සමස්ත වර්ධනයට කෙසේ දායක කර ගත හැකිද?

සංචාරක කර්මාන්තයේ වර්ධනයක් ද කොළඹ නගරයෙහි ප්‍රධාන ආර්ථික විභාවතාවයන් අතරින් එකක් වන අතර එමගින් නගරයට විදේශීය හා දේශීය සංචාරකයින් විශාල ප්‍රමාණයක් ආකර්ෂණය කරගනිමින් නගරයට විශාල ආදායමක් උපදවා දෙනු ලබයි. කොළඹ නගරය පුරා විහිදී පවතින සාප්පු සංකීර්ණ, ආපන ශාලා සහ විනෝදාස්වාද කටයුතු සඳහා පවතින ස්ථාන වලින් සංචාරක කර්මාන්තය හරහා මුදල් උපදවයි. එබැවින් මෙම විභවතාවය නගරයේ විශාල ප්‍රදේශයක් පුරා පැතිරෙන ලෙස ප්‍රතිලාභ ලබාගත හැකි ලෙස යොදා ගත හැක. දැනට මෙම කටයුතු මුහුදුබඩ ප්‍රදේශවලට, කොළඹ මධ්‍යම වාණිජ කලාපයට සහ බේරේ වැව ආශ්‍රිත ප්‍රදේශ වලට සීමා වී ඇත්තේ ඒ ආශ්‍රිතව පිහිටා ඇති තරු පන්තියේ හෝටල් සහ අනෙකුත් සංචාරක ආකර්ෂණ නිසාවෙනි. කෙසේවෙතත් ඉහත ආකර්ෂණ වලට අමතරව කොළඹ නගරය තුල ගංගා, ඇළ මාර්ග, තෙත්බිම් ආදී විශාල ස්වභාවික පරිසර පද්ධතීන් පවතින බැවින් ඒවා සංචාරක ආකර්ෂණයන් බවට පරිවර්තනය කරගත හැක. කොළඹ නගරය තුල පවතින ස්වභාවික පරිසර පද්ධති වල විභාවතාවයන් පහත පරිච්ඡේදයන් වල සාකච්ඡා කෙරේ.

රූපය 151 : *'ෂැන්ග්රි-ලා' හෝටලය - කොළඹ කොටුව*
රූප අනුග්‍රහය : *shangri-la.hotelsincolombo.net*

03 පරිච්ඡේදය
සැලසුමෙහි අවශ්‍යතාවය

නගරය තුල පවතින ගැටළු විසඳා ගැනීමට...

පාරිසරික විභවතා

කැළණි ගඟ

කොළඹ නගරයේ පවතින ඇළ මාර්ග පද්ධතිය

3.6.2. පාරිසරික විභවතා

කොළඹ නගරය තුල පවතින ප්‍රධානතම පාරිසරික විභවතාවය වනුයේ කිලෝ මීටර් 160 ක දිගින් යුත් විවිධ ජල මුහුණත් වේ, එම ජල මුහුණත් අතර කිලෝමීටර් 7 ක දිගින් යුත් කැළණි ගංගාව, වර්ග කි.මී 0.78 වපරිසරියකින් යුත් බේරේ වැව, කිලෝමීටර් 53 පමණ වන ඇළ මාර්ග සහ කිලෝමීටර් 31 ක් පමණ දිග වෙරළ තීරයේ වේ. කොළඹ වාණිජ නගර සීමාව තුල පවතින ඇළ මාර්ග පද්ධතිය ඇළ මාර්ග 12 කින් සමන්විතවේ.

3.6.2.1. කැළණි ගඟ

රූපය 152 : කැළණි ගඟ
රූප අනුග්‍රහය : picture.lk

කැළණි ගඟ ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රධාන ගංගා වලින් එකක් වේ. මෙය දිවයිනෙහි විශාලතම ගංගාව නොවුනද කොළඹ නගරයේ ජල අවශ්‍යතාවයන් සපයන ප්‍රධානතම මූලාශ්‍රය ලෙස කැළණි ගඟ සැලකිය හැක. කොළඹ නගරයේ මුළු ජල අවශ්‍යතාවයෙන් 80% ක් පමණ සපයන්නේ කැළණි ගඟ මගින් වේ. කැළණි ගඟේ ආරම්භක ස්ථානය වන්නේ ශ්‍රී පාද කඳු පන්තියයි. එය කඳුකරය හරහා ගමන් කර අවසානයේ කොළඹ නගරය ආශ්‍රිතව මුහුදට එක්වේ.

3.6.2.2. කොළඹ නගරයේ පවතින ඇළ මාර්ග පද්ධතිය

I. ආරම්භය සහ පෙර භාවිතය

කොළඹ නගරයේ ඇළ මාර්ග පද්ධතිය,15 වන සියවසේ දී රටේ අගනුවර වූ කෝට්ටේ පාලනය කල, VI වන පරාක්‍රමබාහු බාහු රජුගේ කාලපරිච්ඡේදය දක්වා දිවේ.

බටහිර වෙරළ තීරය ඔස්සේ මීගමුව දක්වා දිවුන ඇළ මාර්ග පද්ධතිය මගින් එවකට කාර්යබහුල වරායක් ව පැවති මීගමුව සම්බන්ධ කෙරුණු අතර එකල චීනය, බුරුමය, රෝමය සහ ග්‍රීසිය වැනි රටවල සමග මෙරට පාලකයන් වෙළඳාම් කළ බවට සාක්ෂි තිබේ. මේ අනුව මුල්ම ඇළ මාර්ග පද්ධතියේ පද්ධතියේ අරමුණ වුයේ මීගමුව වරායෙන් පිටත් වන නැවු වලට අපනයන භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය කිරීමයි.

යටත්විජිත යුගයේ දී ලන්දේසීන් විසින් වරාය වෙත පිටත ප්‍රදේශ වල සිට ලෙහෙසියෙන්ම හා ලාභදායී ලෙස භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය කල හැකි පරිදි ජල මාර්ග පද්ධතියක් ඇති කරන ලදී. (ශ්‍රී ලංකාව හා නෙදර්ලන්තය අතර සබඳතා, ආර්. එල්. බ්රොහියර්). කොළඹ නගරය සහ එහි තදාසන්න

ප්‍රදේශ කැළණි ගඟ සමග සම්බන්ධ කර මීගමුව සහ හලාවත කලපුව හරහා ගොස් පුත්තලම සහ කල්පිටිය දක්වා දිවෙන උතුරු දෙසට වන ඇළ මාර්ග පද්ධතියකුත් කළුතර සහ බේරුවල ආදී ප්‍රදේශ සම්බන්ධ කෙරෙන ලෙස කෝට්ටේ වැව, කිරුළපන, දෙහිවල සහ නෙතිමලේ ඇළ මාර්ග ඔස්සේ බොල්ගොඩ වැව දක්වා සහ පසුව කළු ගඟ සමග සම්බන්ධ වන දකුණු දෙසට දිවෙන ඇළ මාර්ග පද්ධතියක් පැවති ඇත.

ග්‍රෑන්ඩ්පාස්, ප්‍රදේශය එහි නමින් හැඳින්වෙන පරිදිම, ලන්දේසි සමයේ සියලු ඇළ මාර්ග සඳහා වන ප්‍රවාහන කටයුතු සඳහා කේන්ද්‍රස්ථානය වූ අතර, පසුව, බ්‍රිතාන්‍ය සමය වන විට කැළණි ගඟ ඔස්සේ පාරු සේවයක් පැවති ඇත. එය බොහෝ විට කොප්පරා, ගම්මිරිස්, කුරුඳු සහ අරක්කු වැනි භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය සඳහා යොදාගත් පැතලි බෝට්ටුවලින් පිරී තිබී ඇත. මෙහි එක් ශාඛාවක් ලේක්හවුස් අසලින් වරාය සමග සම්බන්ධ වී ඇති අතර තවත් ශාඛාවක් ගාලු මුවදොර අසල පිහිටි අලංකාර පැරණි පාර්ලිමේන්තු ගොඩනැගිල්ල අසලින් මුහුද සමග සම්බන්ධ වී ඇත. මෙකල පැවති ප්‍රධාන ඇළ මාර්ගයක් ලෙස සාන්ත සෙබස්තියන් ඇළ හඳුනා ගත හැකි අතර එය ග්‍රෑන්ඩ්පාස් ප්‍රදේශයෙන් ආරම්භ වී බ්ලූමැන්ඩල් වගුරුබිම් ඔස්සේ අලුත්කඩේ ප්‍රදේශය හරහා ගොස් බේරේ වැව වෙත සම්බන්ධ වී ඇත. ලන්දේසි ආණ්ඩුකාර හල්ෆ්ස් නම් නමින් හැඳින්වෙන "හල්ෆ්ස්ඩොර්ප් " කන්ද අද වන විට ලංකාවේ උසාවි පද්ධතියේ කේන්ද්‍රස්ථානය වන අතර එහි තේජාන්විත කුළුණු පෙළ කින් සමන්විත පැරණි ගොඩනැගිලි සහ නව උපරිමාධිකරණ සංකීර්ණය පිහිටා ඇත.
කොළඹ නගරයේ දකුණු සීමාවේ පිහිටි දෙහිවල සහ වැල්ලවත්ත පාලම් දෙක ඉහත ඇළ මාර්ග පද්ධතියේ ව්‍යාප්ත වූ ප්‍රදේශ හරහා ඉදි කර ඇති අතර එය හරහා බ්‍රිතාන්‍ය සමයේ ගංවතුර පාලනය සඳහා ඇළ මාර්ගයක් කපා ඇත. හැමිල්ටන් ඇළ මුලින්ම ලන්දේසීන් විසින් ඉදිකරන ලද අතර පසුව එය බ්‍රිතාන්‍යයන් විසින් වැඩිදියුණු කර ඇත එනිසා එයට ඉංග්‍රීසි පන්නයේ නාමයක් හිමිවී ඇත. (ප්‍රධාන මූලාශ්‍රය : http://lankalibrary.com/geo/dutch/ dutch4.htm)

II. කොළඹ නගරය ආශ්‍රිත ඇළ මාර්ග පද්ධතියේ වර්තමාන භාවිතය

(a) ගංවතුර පාලනය සඳහා

වර්තමානයේ ඇළ මාර්ග පද්ධතිය ප්‍රධාන වශයෙන් භාවිතා කරන්නේ කොළඹ ජල අපවහන පද්ධතියේ කොටසක් ලෙස ය. එමගින් කොළඹ ගංවතුර අවදානම අවම කිරීම සඳහා වැදගත් කාර්යභාරයක් ඉටු කරයි. කොළඹ නගරයේ ජලාපවහන ජාලය ගංගා, ඇළ මාර්ග, කුඩා අතු ගංගා සහ විශාල හා කුඩා විවෘත කාණු පද්ධතිවල එකතුවකි.

(b) විශේෂ ශාක හා සත්ව විශේෂයන් සඳහා වාසස්ථානයක් ලෙස

ඇළ මාර්ග ජාලයේ තවත් ප්‍රධාන කාර්යභාරය වන්නේ මෙම ඇළ මාර්ග සහ අවට පරිසර පද්ධති ආශ්‍රිතව විවිධ ශාක හා සත්ව විශේෂයන් සඳහා වාසස්ථානයන් සපයා දීමයි. තවද මෙම ඇළ ඉවුරු වඳ වීමේ තර්ජනයන්ට මුහුණ දී පවතින සර්ප විශේෂ 16 කට පමණ වාසස්ථාන සපයා දෙයි. ඒ අතර පිඹුරන්, නාගයන් සහ දියබරියන් ආදී උරග විශේෂ සිටී. කොකා, දම් කිතලා, පිළිහුඩුවා, ගෙඹිතුරුවා සහ දියකාවා ආදී පක්ෂි විශේෂ කොලොන්නාව ඇළ සහ මුතුරාජවෙල තෙත් බිම් මධ්‍යස්ථානය සහ ලන්දේසි ඇළ ආශ්‍රිත ප්‍රදේශ වල අහාර සොයමින් සිටින අවස්ථා නිරීක්ෂණය කල හැක. පොදු සිලිබිල්ලා ඇළ ඉවුරු ආශ්‍රිතව නිතර දැකිය හැක. හීන් ඇළ ආශ්‍රිත වගුරු ප්‍රදේශයේ කණ කොකා සහ රත්- යටිමල් කිරළා බහුලව දක්නට ලැබේ.

(c) නොගැඹුරු ජලයේ සිදු කරන මසුන් ඇල්ලීම

කොළඹ නගරය ආශ්‍රිත ඇළ මාර්ග කිහිපයකම මිරිදිය මසුන් ඇල්ලීම සිදු කරනු ලබයි. නොගැඹුරු ජලයේ සිදු කරන මසුන් ඇල්ලීම සහ බෝට්ටු නැංගුරම් දැමීම සඳහා භාවිතා කරන හැමිල්ටන් ඇළ මේ අතර ප්‍රධාන ස්ථානයක් හිමිකර ගනී. හැඳල ප්‍රදේශය ආශ්‍රිතව මෙම ඇළ මාර්ගය දිගේ විවිධ නම් වලින් යුතු සහ දීප්තිමත් වර්ණ වලින් යුතු බෝට්ටු රාශියක් නැංගුරම් දමා තිබෙනු නිරීක්ෂණය කල හැක. කොළඹ සිට පුත්තලම දක්වා දිවෙන හැමිල්ටන් ඇළ මාර්ගය ආශ්‍රිතව ඉස්සන් ගොවිපල 900 ක් පමණ පිහිටා ඇත. මේවා මෙරටට විදේශ විනිමය ගෙන එන ප්‍රධාන කර්මාන්තයක් වන අතර ඒ ආශ්‍රිතව 40,000ක පමණ ප්‍රමාණයකට රැකියා අවස්ථා ලබා දී ඇත. තවද වැල්ලවත්ත, දෙහිවල, කොලොන්නාව ඇළ මාර්ග සහ බොල්ගොඩ වැව ආශ්‍රිතවද මිරිදිය මත්ස්‍ය කර්මාන්තය සිදුකරනු ලබයි.

(d) විනෝද කටයුතු සඳහා

පසුගිය වසර කිහිපය තුල විශේෂයෙන්ම මහ නගර සහ බස්නාහිර සංවර්ධන අමාත්‍යාංශය යටතේ ක්‍රියාත්මක කොළඹ අග නගර ආශ්‍රිත නාගරික සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය මගින් කොළඹ නගරය ආශ්‍රිත ඇළ මාර්ග කිහිපයක්ම ප්‍රතිසංස්කරණය කර පුළුල් සේවා මාර්ග, භූමි දර්ශනය කරන ලද ඇවිදින මංතීරු, රේඛිය උද්‍යාන, පාපැදි මංතීරු, සහ ඇවිදින මංතීරු ආදිය ඇතුලත් වන ලෙස විනෝද කටයුතු සඳහා විවෘත කරන ලදී. මෙම ක්‍රියාවලිය තුල මෙම ඇළ මාර්ග ආශ්‍රිතව ඔරු පැදීම, බෝට්ටු පැදීම, රුවල් යාත්‍රා, දියමත ලිස්සා යාමේ ක්‍රීඩා ආදී ක්‍රියාකාරකම් රාශියකට අවස්ථාව උදා විය.

රූපය 153 : *බෙල්ලන්විල වේරැස් ගඟ උද්‍යානය*
රූප අනුග්‍රහය : *timeout.com*

3.6.2.3. බේරේ වැව

I. ආරම්භය සහ පෙර භාවිතය

කොළඹ කොටුව වටා පිහිටි වගුරු බිම් ප්‍රදේශයක් බටහිර හැර අනෙකුත් සියලු දිශාවන් ගෙන් හාරා බේරේ වැව මුල්වරට නිර්මාණය කරනු ලැබුවේ පෘතුග්‍රීසීන් විසිනි. එය දෙමටගොඩ කඳු ගැටය සහ සාන්ත සෙබස්තියන් කඳු ගැටය අතරින් ගලා බසින සාන්ත සෙබස්තියන් ඇළ මාර්ගය සමග සම්බන්ධ කර තිබිණි. එවකට බේරේ වැව ඉදි කිරීමේ අරමුණ වුයේ දේශීය රජවරුන්ගෙන් කොළඹ කොටුවට ආරක්ෂාව ලබා ගැනීමයි. මෙය ඉදි කිරීමේදී දෙපසින්ම මුහුද සමග සම්බන්ධ වන පරිදි සහ කොළඹ කොටුව ප්‍රධාන භූමියෙන් වෙන්වන පරිදි ඉදි කර තිබිණි. එවකට ප්‍රධාන භූමිය සහ කොළඹ කොටුව අතර සියලු ප්‍රවාහන කටයුතු බෝට්ටු මගින් සිදුකර ඇත. එවකට බේරේ වැවෙහි වපරිසරිය වර්ග කි.මී. 1.61 ක් ව පැවති අතර නැගෙනහිරින් කයිමන් දොරටුව සහ බටහිරින් සාන්ත ජෝන් ඇළ මාර්ගය ඔස්සේ ජලය ගලා බසින ලදී.

ලන්දේසි සමය තුල ඔවුන් බේරේ වැව ව්‍යාප්ත කරන ලද අතර කොළඹ කොටුවෙහි ප්‍රමාණය තුනෙන් එකක ප්‍රමාණයකින් අඩු කර කොම්පඤ්ඤවීදිය ආදී දූපත් කිහිපයක් නිර්මාණය කරන ලදී. බ්‍රිතාන්‍ය සමයේ බේරේ වැවෙහි සිටි කිඹුලන් ඉවත් කර වැව සහ අවට ප්‍රදේශ ඔරු පැදීම වැනි විනෝද කටයුතු සඳහා සංවර්ධනය කරන ලදී. මේ අනුව බේරේ වැව අවට ප්‍රදේශය විනෝද කටයුතු සඳහා ප්‍රචලිත ප්‍රදේශයක් වූ අතර බ්‍රිතාන්‍ය විසින් වෝටර්ලු හිදී ලබා ගන්නා ලද ජයග්‍රහණය සැමරීම සඳහා වූ උත්කර්ෂවත් නෘත්‍යෝත්සවය සඳහාද මෙම ප්‍රදේශය යොදා ගැනුනි.

රූපය 154: *1915 දී බේරේ වැව*
රූප අනුග්‍රහය : *exploresrilanka.lk*

II. බේරේ වැවෙහි වර්තමාන භාවිතය

19 වන ශතවර්ෂය වන විට විවිධ සංවර්ධන කටයුතු සඳහා ඉඩම් ගොඩකිරීම් ආරම්භ වූ අතර වැවෙහි ප්‍රදේශය ක්‍රමයෙන් අඩු වන්නට විය. ඒ සමගම බේරේ වැව ඒ ආශ්‍රිත සංවර්ධනයන් ගේ පිටුපස අවකාශය ලෙස සංවර්ධනය වූ බැවින් වැවට කැලිකසල සහ අප ජලය එක කිරීම නිසා වැව දූෂණය වන්නට ආරම්භ විය. වැව ආශ්‍රිතව පවතින විශාල ගුදම් අතීතයේ වරාය පිවිසුම් ඇළ මාර්ගය ඔස්සේ බත්තල් ආශ්‍රයෙන් කොළඹ වරාය වෙත තේ කොළ ප්‍රවාහනය කරන ලද අතීතය සිහිපත් කරන ස්මාරක ලෙස අද වන විට අත්හැර දමා පවතී.

කෙසේ වෙතත්, පාරිසරික වශයෙන් බේරේ වැව තවමත් මානාවා, පැස්තුඩුවා, කබරගොයා සහ විවිධ මත්ස්‍ය විශේෂයන් වැනි ශාක හා සත්ත්ව විශේෂයන් සඳහා වාසස්ථාන සපයයි. මෙයට වසර 100 කට පෙර එහි වපරිසරිය ව.කි.මී. 1.61 ක් වුවත් වර්තමානය වන විට බේරේ වැවෙහි වපරිසරිය ව.කි.මී. 0.78 ක් දක්වා අඩුවී තිබේ.

(a) බේරේ වැව ප්‍රචලිත විනෝද කටයුතු ස්ථානයක් ලෙස

රූපය 155: *බේරේ වැවෙහි ක්‍රියාත්මක හංස බෝට්ටු සේවා*
රූප අනුග්‍රහය: *archives.dailynews.lk*

බේරේ වැව ප්‍රතිසංස්කරණ ව්‍යාපෘතිය මගින් මේ වන විට බේරේ වැව පිරිසිදු කර පුනරුත්ථාපනය කර ඇත. පෙරහැර මාවත, නවම් මාවත සහ ශ්‍රීමත් ජේම්ස් පීරිස් මාවතෙන් මායිම් වූ බේරේ දකුණු වැව පර්යන්තය අලංකාර ලෙස භූමි දර්ශනය කර ඇති අතර එම මාර්ග දෙපස විශාල ගස් සිටුවා පදිකයින් හට පහසුවෙන් ඇවිද හා හැකි සහ දර්ශනීය ප්‍රදේශයක් ලෙස සංවර්ධනය කර ඇත. වැව මධ්‍යයේ පිහිටා ඇති දිවයින ගිමන් නිවිය හැකි ස්ථානයක් ලෙස සංවර්ධනය කර ඇති අතර එය ආදරවන්තයින්ගේ දිවයින ලෙස ප්‍රචලිතව පවතී. වැවෙහි හංස බෝට්ටු සේවාවන් සපයන අතර එය නිවාඩු දිනවලදී සහ උත්සව කාල වලදී ප්‍රචලිත විනොදකටයුතු ස්ථානයක් වේ.

වෙසක් උත්සවය හා ගංගාරාම විහාරයේ පෙරහැර වැනි උත්සව සමය තුළදී බේරේ වැව ආකර්ශනීය මහජන විවෘත විවෘත අවකාශයක් බවට පත්වේ. වැවෙහි පිහිටා ඇති සීමා මාලකයද සංචාරක සන්ධිස්ථානයක් වන අතර එය ජනප්‍රිය ඡායාරූප ගැනීමේ සහ රූගත කිරීමේ ස්ථානයක් වේ.

(b) බේරේ වැව ඉහල මට්ටමේ ආයෝජන ආකර්ෂණය කිරීමේ ස්ථානයක් ලෙස

බේරේ වැව පුනුරුත්ථාපනය හේතුවෙන් අවට ඉඩම් භාවිතයේ සැලකිය යුතු වෙනසක් සිදුවූ අතර එනිසා ඉඩම් මිලද ශ්‍රීඝ්‍ර ලෙස ඉහල යාම සහ ඉහල මට්ටමේ ආයෝජනයන් අවට ප්‍රදේශ වලට ආකර්ෂණය වීම සිදුවිය. මෙය කොළඹ නගරයේ සංවර්ධනයේ එක් වැදගත් සංධිස්ථානයක් ලෙස සැලකිය හැකි අතර මෙනිසා බේරේ වැව අවට ඉහල මට්ටමේ සංවර්ධනයන් සඳහා ආයෝජන සිදු කිරීම සහ බේරේ වැව අවට සුවිශේෂී නාගරීකරණයක් ඇතිවීම සිදුවිය. අද වන විට මෙම ප්‍රවණතාවය තවදුරටත් වැඩි වී ඇති අතර "අල්ටයර්", කොළඹ වෙළඳ මධස්ථානය (CTC) ආදී ඉහළ පෙලේ සංවර්ධනයන් බොහොමයක් මේ ආශ්‍රිතව සංකේන්ද්‍රණය වී ඇත.

නගරයේ පවතින ගැටළුවලට විසඳුම් ලෙස පාරිසරික විභවතාවන් භාවිතා කළ හැකි ආකාරය පිළිබඳ ඉඟියක්

බේරේ වැව උදාහරණයක් ලෙස ගත් කල එහි නූතන පරිවර්තනය මගින් ඒ ආශ්‍රිතව සුවිශේෂී නාගරික ප්‍රතිරූපයක් නිර්මාණය කර ඉහල මට්ටමේ ආයෝජන ආකර්ෂණය කරගැනීමට හැකි වීම තුලින් ඒ අවට ඉඩම් වටිනාකම අද වන විට සැලකිය යුතු ලෙස ඉහල ගොස් ඇත. ඒ අනුව කොළඹ නගරයේ පවතින ජරාජීර්ණ වූ සහ විවෘත නොවූ පාරිසරික විභාවතාවයන් සහිත ප්‍රදේශ නගරයේ පවතින ආර්ථික විභවතා සමග සම්බන්ධ කර සංවර්ධනය කිරීමෙන් ඒවාද සංවර්ධිත ප්‍රදේශ ලෙස පරිවර්තනය කල හැකිවේ. ඒ අනුව කොළඹ නගරය ආශ්‍රිතව පවතින ගංගා, ඇල මාර්ග සහ තෙත් බිම් අශ්‍රිතව දැනට පසුපස අවකාශ ලෙස ඇති ඉඩම් සංවර්ධනය කර ඒවායේ ඉඩම් වටිනාකම් ඉහල නංවා ඉඩම් වටිනාකමෙහි පරස්පරයන් අවම කර ඒවා සංවර්ධනයට මුදා හරිම මගින් එම ප්‍රදේශ වලද ශ්‍රීඝ්‍ර පරිවර්තනයක් අපේක්ෂා කල හැක. එසේ සිදු කිරීම මගින්, පෙර සඳහන් ගැටළු බොහොමයක් උපායමාර්ගික ලෙස විසඳාගත හැකි අතර, නගරයේ පවතින ආර්ථිකමය විභාවතාවයන්ගෙන් උපරිම ලෙස ප්‍රයෝජන ලබා ගත හැකිය.

රූපය 156 : *බේරේ වැව අවට සිදුවන ඉහළ පැලැන්තිය අරමුණු කරගත් මිශ්‍ර සංවර්ධන ව්‍යාපෘති*
රූප අනුග්‍රහය : *tripadvisor.lk*

3.6.3. කොළඹ වාණිජ නගරය ආශ්‍රිත දැනට ක්‍රියාත්මක වන සහ යෝජිත මහා පරිමාණ ව්‍යාපෘති

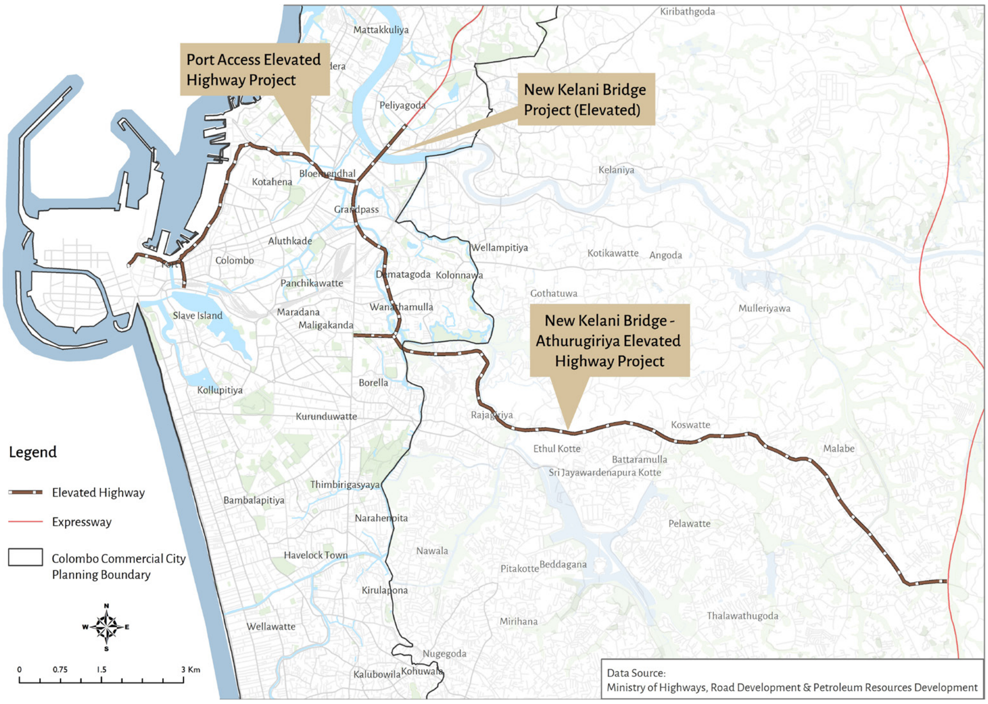
විවිධ පාර්ශවකරුවන් මගින් විවිධ අංශ වලට අදාලව කොළඹ වාණිජ නගරය ආශ්‍රිතව දැනට ක්‍රියාත්මක වන සහ යෝජිත මහා පරිමාණ ව්‍යාපෘති ගණනාවක් පවතින අතර නගරයේ පවතින විභවතා භාවිතා කරමින් පවතින ගැටළු විසඳීමේ ක්‍රියාවලියකදී මෙම ව්‍යාපෘති පිලිබඳ විමසා බැලීමද වැදගත්වේ.

3.6.3.1. ප්‍රවාහන අංශයට අදාළ ව්‍යාපෘති

I. මහා මාර්ග

(a) වරාය පිවිසුම් අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතිය (PAEH) – (2018 – 2030)

වරාය පිවිසුම් අධිවේගී මාර්ගය ඉඟුරුකඩේ මංසන්ධියෙන් ආරම්භ වී වරාය පරිශ්‍රය හරහා ගමන් කර කොළඹ වරාය නගර පිවිසුම අසලින් අවසන්වේ. මෙම ව්‍යාපෘතිය මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය මගින් ක්‍රියාත්මක කරනු ලබයි.



රූපය 157 : *වරාය පිවිසුම් අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතිය (2018 -2030)*
මූලාශ්‍රය : *මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය*

II. දුම්රිය මාර්ග

(a) පොල්ගහවෙල සිට කළුතර දක්වා විදුලි දුම්රිය මාර්ගයක් ඉදි කිරීම

පොල්ගහවෙල දුම්රිය ස්ථානයේ සිට කළුතර දුම්රිය ස්ථානය දක්වා විදුලි දුම්රිය මාර්ගයක් ඉදි කිරීමට දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව යෝජනා කර ඇත.

රූපය 158 : *බ්‍රිතාන්‍යයේ පවතින විදුලි දුම්රිය මාර්ගයක්*
රූප අනුග්‍රහය : *homesecurity.press*

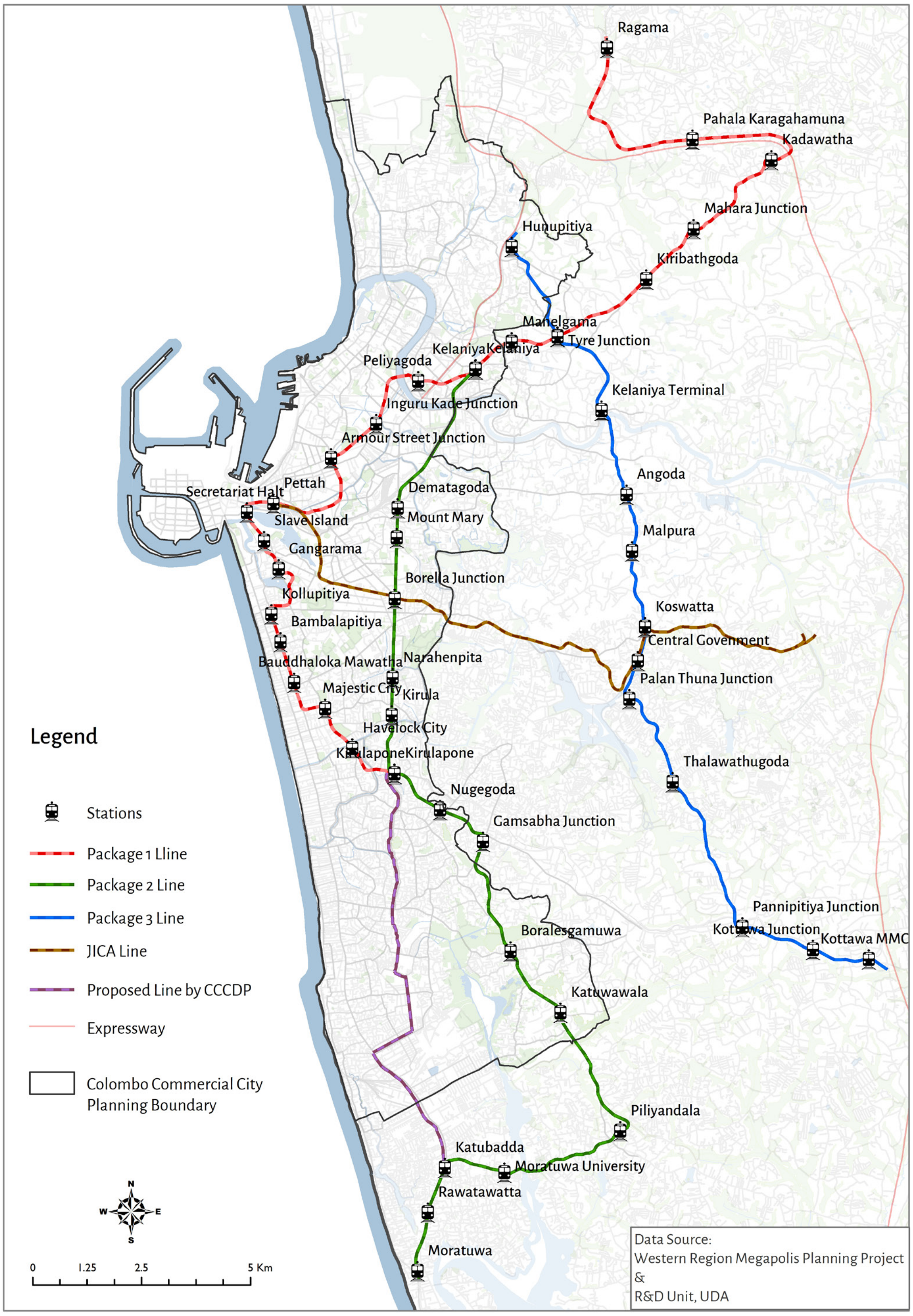
II. සැහැල්ලු දුම්රිය මාර්ග (LRT)

සැහැල්ලු දුම්රිය මාර්ග ව්‍යාපෘතිය මහා නගර සහ බස්නාහිර සංවර්ධන අමාත්‍යාංශය මගින් ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන ව්‍යාපෘතියකි. කොළඹ නගරය ආශ්‍රිත සැහැල්ලු දුම්රිය ව්‍යාපෘතිය ප්‍රධාන වශයෙන් කොටස් 02 කින් සමන්විත වන අතර ඒවා නම් ජයිකා මාර්ගය සහ බස්නාහිර පළාත් ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය යටතේ ක්‍රියාත්මක වන මාර්ග වේ. ජයිකා ආයතනයේ අරමුදල් වලින් ක්‍රියාත්මක වන ව්‍යාපෘතිය දැනටමත් ආරම්භ වී තිබීමත් අනෙකුත් ව්‍යාපෘති සැලසුම් මට්ටමේ තිබීමත් නිසා මෙම ව්‍යාපෘති වෙන්කර දැක්වේ.

නගරය තුල පවතින ගැටළු විසඳා ගැනීමට...

කොළඹ වාණිජ නගරය ආශ්‍රිත දැනට ක්‍රියාත්මක වන සහ යෝජිත මහා පරිමාණ ව්‍යාපෘති

ප්‍රවාහන අංශයට අදාළ ව්‍යාපෘති



රූපය 159: යෝජිත සැහැල්ලු දුම්රිය මාර්ග සහ නැවතුම්පොළවල්
මූලාශ්‍රය : මහා නගර සහ බස්නාහිර සංවර්ධන අමාත්‍යාංශය

3.6.3.2. මහා පරිමාණ මිශ්‍ර සංවර්ධන ව්‍යාපෘති

I. කොළඹ අන්තර්ජාතික මූල්‍ය නගර ව්‍යාපෘතිය (වරාය නගරය)

කොළඹ අන්තර්ජාතික මූල්‍ය නගර ව්‍යාපෘතිය මහා නගර සහ බස්නාහිර සංවර්ධන අමාත්‍යාංශය, නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය, ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය සහ CHEC කොළඹ වරාය නගර ව්‍යාපෘති සමාගම සමග සහයෝගිතාවයෙන් සිදුකරනු ලබන ව්‍යාපෘතියකි. මෙම ව්‍යාපෘතියේ දැක්ම වනුයේ දකුණු ආසියාතික කලාපය සඳහා අන්තර්ජාතික මට්ටමේ නගරයක් නිර්මාණය කිරීමයි. මෙම නගරය ගාලු මුවදොර පිටියට ඔබ්බෙන් ගොඩකරන ලද හෙක්ටයාර් 269 ක භූමියක ඉදිකිරීමට යෝජිතය. එම භූමි ප්‍රමාණයෙන් හෙක්ටයාර් 173 ක් පමණ ආයෝජන සඳහා මුදා හැරීමට යෝජිත අතර 75,000 ක පමණ ජනගහනයක් මෙම ප්‍රදේශය තුළ ජීවත් වේ යයි අපේක්ෂා කෙරේ.

රූපය 160 : *යෝජිත කොළඹ අන්තර්ජාතික මූල්‍ය නගර ව්‍යාපෘතිය (වරාය නගරය)*
රූප අනුග්‍රහය : *portcitycolombo.lk*

II. බේරේ වැව ආශ්‍රිත සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය

දැනට බේරේ වැව ආශ්‍රිත සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය නාගරික සංවර්ධන අධිකාරි, ශ්‍රී ලංකා ඉඩම් ගොඩකිරීමේ සහ සංවර්ධනය කිරීමේ සංස්ථාව, ජාතික නිවාස සංවර්ධන අධිකාරිය සහ අනෙකුත් අදාළ ආයතන සමග සිංගප්පූරු උපදේශන සමාගමක තාක්ෂණික සහය ඇතිව සිදුකරනු ලබයි. මෙම ව්‍යාපෘතියේ අරමුණ වනුයේ නැගෙනහිර බේරේ වැව ප්‍රදේශය පිරිසිදු කර ඒ අවට භූමි උපායමාර්ගික ව්‍යාපෘති හරහා සංවර්ධනය කිරීමය.

03 පරිච්ඡේදය
සැලසුමෙහි අවශ්‍යතාවය

නගරය තුල පවතින ගැටළු විසඳා ගැනීමට...

කොළඹ වාණිජ නගරය ආශ්‍රිත දැනට ක්‍රියාත්මක වන සහ යෝජිත මහා පරිමාණ ව්‍යාපෘති

මහා පරිමාණ මිශ්‍ර සංවර්ධන ව්‍යාපෘති

රූපය 161 : *බේරේ වැව ආශ්‍රිත සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය*
මූලාශ්‍රය : *නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය -2018*

III. සමුද්‍රීය නගර සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය

රූපය 162 : *සමුද්‍රීය නගර සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය යටතේ යෝජිත වෙරළ නිර්මාණය කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය*
මූලාශ්‍රය : *මහා නගර සහ බස්නාහිර සංවර්ධන අමාත්‍යාංශය*

සමුද්‍රීය නගර සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියද මහා නගර සහ බස්නාහිර සංවර්ධන අමාත්‍යාංශය හරහා ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන අතර එහි අරමුණ වනුයේ කොල්ලුපිටිය සිට වැල්ලවත්ත දක්වා කි.මී. 6.2 කින් යුත් සහ හෙක්ටයාර 85 කින් යුත් විනෝදකටයුතු සඳහා වෙන්කෙරෙනු වෙරළ තීරයක් නිර්මාණය කිරීමයි.

3.6.3.3. වරාය සහ භාණ්ඩ ප්‍රවාහණය සම්බන්ධ ව්‍යාපෘති

I. කොළඹ වරාය පුළුල් කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය

අන්තර්ජාතික නාවුක කර්මාන්තයේ ඉහල යන සේවා අවශ්‍යතා සඳහා පහසුකම් සැපයීම සඳහා කොළඹ වරාය පුළුල් කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය මගින් සිදු කරනු ලබයි. කොළඹ වරාය පුළුල් කිරීමේ ව්‍යාපෘති ප්‍රදේශය දැනට පවතින වරායට බටහිර දෙසින් පිහිටා ඇති අතර එයට දල වශයෙන් හෙක්ටයාර් 600 ක පමණ භූමි ප්‍රමාණයක් අයත්වේ. මෙම අලුත් වරායෙහි එකක් මීටර් 1200 ක දිගින් යුතු පර්යන්ත 03 කින් සමන්විතවේ. මෙම එක් පර්යන්ත-යක වරකට නවුකා 03 නැංගුරම් දැමිය හැකිවේ. ද්විතියික දියකඩනය අවසාන ඇති කුඩා බෝට්ටු සඳහා වන වරායේ මීටර් 400 ක දිගකින් යුතු වරාය වේදිකාවක් පවතී.දැනට බහාලුම් මිලියන 4.5 ක් හැසිරවීමේ පහසුකම් සහිත කොළඹ වරාය මෙම ව්‍යාපෘතියේ අදියර 02ක් තුලින් තවත් බහාලුම් මිලියන 7.2 ක් හැසිරවීමේ ධාරිතාවයක් ඇති කිරීමට අපේක්ෂා කෙරේ.

රූපය 163 : *යෝජිත කොළඹ වරාය පුළුල් කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය*
මූලාශ්‍රය : *ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය*

03 පරිච්ඡේදය
සැලසුමෙහි අවශ්‍යතාවය

නගරය තුල පවතින ගැටළු විසඳා ගැනීමට...

කොළඹ වාණිජ නගරය ආශ්‍රිත දැනට ක්‍රියාත්මක වන සහ යෝජිත මහා පරිමාණ ව්‍යාපෘති

මහා පරිමාණ මිශ්‍ර සංවර්ධන ව්‍යාපෘති

වරාය සහ භාණ්ඩ ප්‍රවාහණය සම්බන්ධ ව්‍යාපෘති

03 පරිච්ඡේදය
සැලසුමෙහි අවශ්‍යතාවය

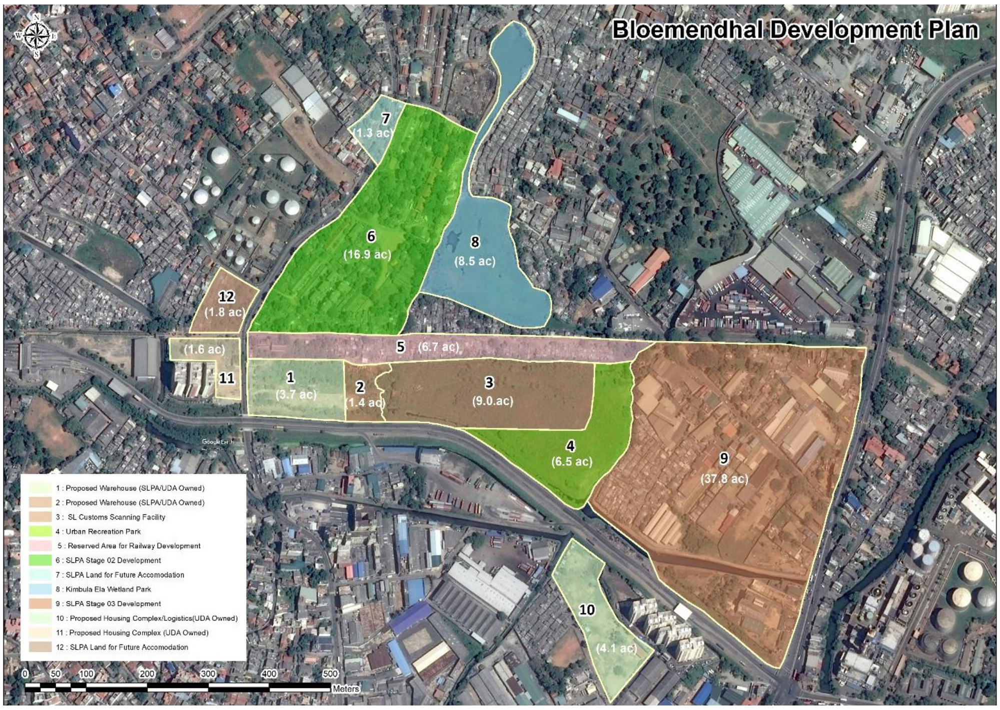
නගරය තුළ පවතින ගැටළු විසඳා ගැනීමට...

කොළඹ වාණිජ නගරය ආශ්‍රිත දැනට ක්‍රියාත්මක වන සහ යෝජිත මහා පරිමාණ ව්‍යාපෘති

වරාය සහ භාණ්ඩ ප්‍රවාහණය සම්බන්ධ ව්‍යාපෘති

II. බ්ලූමැන්ඩල් ප්‍රදේශය වරාය ආශ්‍රිත භාණ්ඩ ප්‍රවාහන සේවා සඳහා සංවර්ධනය කිරීම

වරාය ආශ්‍රිත භාණ්ඩ සහ සැපයුම් සේවා සඳහා බ්ලූමැන්ඩල් ප්‍රදේශය සංවර්ධනය කිරීම ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය, ශ්‍රී ලංකා රේගුව සහ මහා නගර සහ බස්නාහිර සංවර්ධන අමාත්‍යාංශය එක්ව සිදු කරනු ලබයි.



රූපය 164 : *වරාය ආශ්‍රිත භාණ්ඩ සහ සැපයුම් සේවා සඳහා බ්ලූමැන්ඩල් ප්‍රදේශය සංවර්ධනය*
මූලාශ්‍රය : *ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය*

3.7. සාරාංශගත නිගමනය

ඉහත පරිච්ඡේද වල විස්තර කර ඇති පරිදි, කොළඹ වාණිජ නගර සීමාව තුල පවත්නා ගැටළු ඒවා පවතින සන්දර්භය, විශාලත්වය සහ වැදගත්කම ආශ්‍රයෙන් පුළුල් ලෙස විශ්ලේෂණය කරන ලදී. ඉන් අනතුරුව කොළඹ නගරයේ පවතින ගැටළු විසඳා ගැනීමට උපායමාර්ගික ලෙස භාවිතා කල හැකි විභාවතාවයන් පිලිබඳ දීර්ඝ ලෙස සාකච්ඡා කරන ලදී. නගරයේ පවතින විභාවතාවයන් සහ ගැටළු එකිනෙක ගලපා ගැටළු විසඳා ගත හැකි ක්‍රමෝපායන් පිලිබඳ අධ්‍යනය කරන විට නගරයේ පවතින බොහෝ ගැටළු නගරයේ පවතින පාරිසරික විභාවතාවයන් භාවිතයෙන් ඍජුව හෝ වක්‍ර ලෙස විසඳා ගත හැකි බවට හඳුනා ගන්නා ලදී.

නගරයේ ඇති විවිධ වූ විභවතාවයන් තුලින් වඩාත් ප්‍රමුඛතාවයක් ගනු ලබන්නේ විවිධ වූ ආර්ථික ක්ෂේත්‍රයන් තුල සිදුවන සීඝ්‍ර සංවර්ධන ප්‍රවණතාවයන්, නගරයේ 17% ප්‍රමාණයක් පුර විහිදී ඇති ජලාශ්‍ර සහ තෙත්බිම් වැනි ස්වභාවික අවකාශයන් සහ දැනට ක්‍රියාත්මක සහ යෝජිත මහා පරිමාණයේ ව්‍යාපෘතීන්ය. පෙර සිදු කරන ලද විශ්ලේෂණයන් තුලින් පැහැදිලි වනුයේ නගරය තුල දැනට පවතින බොහෝ ගැටළු විසඳා ගැනීම සඳහා වඩාත්ම වැදගත් වන විභවතාවය ලෙස නගරය තුල හෙක්ටයාර ... පුරා පැතිරුණු ජලාශ්‍ර සහ ආසන්න වශයෙන් කිලෝමීටර 100 ක් පුරා විහිදී යන විවිධත්වයෙන් යුතු ජලාභිමුඛ ප්‍රදේශයන් පැවතීමයි.

මෙලෙස නගරය ආශ්‍රිතව දැනට සංවර්ධනයන්ගේ පසුපස අවකාශය ලෙස පවතින ජල තීරයන් සංවර්ධනය කර නගරය වෙත නිරාවරණය කර ඒවා සංවර්ධන කටයුතු වල ඉදිරිපස අවකාශය ලෙස සංවර්ධනය කළහොත් එමගින් නගරයේ සම්පූර්ණ පරිවර්තනයක් සිදු කල හැකිවේ. එමගින් දැනට ජරා ජීර්ණ වී පවතින ප්‍රදේශ දේපළ වෙළඳපොළෙහි ඉල්ලුම සපයන පරිදි සංවර්ධනය කල හැකි වන අතර නගරයේ පවතින ආර්ථික විභාවතාවයන් සහ දැනට ක්‍රියාත්මක වන සහ යෝජිත සංවර්ධන ව්‍යාපෘති වලින් ඇතිවන අවස්ථාවන්ගෙන් උපරිම ප්‍රයෝජන ලබා ගත හැකිවේ.

එබැවින් කොළඹ වාණිජ නගර සංවර්ධන සැලැස්මෙහි අවශ්‍යතාව වන්නේ කොළඹ නගරය ආශ්‍රිත ගැටළු උපායමාර්ගික මැදිහත් වීම් තුලින් කළමනාකරණය සහ කොළඹ නගරය දකුණු ආසියාවේ ජාත්‍යන්තර ව්‍යාපාර කේන්ද්‍රස්ථානයක් ලෙස එහි භූමිකාව ප්‍රවර්ධනය කිරීමයි.

වගු ලැයිස්තුව

වගුව 01	**කොළඹ වාණිජ නගර ප්‍රදේශය තුල පිහිටි පළාත් පාලන ආයතන නාගරික සංවර්ධන ප්‍රදේශ ලෙස ප්‍රකාශයට පත් කිරීම පිලිබඳ විස්තර** *මූලාශ්‍රය : නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය 2018*	03
වගුව 02	**කොළඹ වාණිජ නගරයේ ප්‍රධාන මාර්ගයන්හි විස්තර** *මූලාශ්‍රය : මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය, බස්නාහිර පළාත් සභාව,මහාමාර්ග, මාර්ග සංවර්ධන හා ඛනිජ තෙල් සම්පත් අමාත්‍යාංශය, කොළඹ මහනගර සභාව*	40
වගුව 03	**අපනයන හා ආනයන භාණ්ඩවල මූලාරම්භය සහ ගමනාන්ත** *මූලාශ්‍රය : NIPPON KOEI CO. LTD & Engineering Consultants (Pvt) Ltd*	45
වගුව 04	**කොළඹ නගරයට දිනකට පිවිසෙන මගීන් සංඛාව** *මූලාශ්‍රය : කොම්ට්‍රාන්ස් නාගරික ප්‍රවාහන සැලසුම 2014*	52
වගුව 05	**කොළඹ වාණිජ නගරයේ පදිංචිකරුවන්ගේ රැකියා වර්ගීකරණය** *මූලාශ්‍රය : ජනලේඛන හා සංඛ්‍යාලේඛන දෙපාර්තමේන්තුව, 2012*	53
වගුව 06	**කොළඹ වාණිජ නගරයේ ඇස්තමේන්තුගත ශිෂ්‍ය ජනගහනය – 2035** *මූලාශ්‍රය : කොම්ට්‍රාන්ස් නාගරික ප්‍රවාහන සැලසුම 2014*	55
වගුව 07	**උස මත පදනම්වූ ගොඩනැගිලි වර්ගීකරණය** *මූලාශ්‍රය : කොළඹ නගර සංවර්ධන සැලසුම (සංශෝධනය) – 2008, නා.සං.අ.*	71
වගුව 08	**1999 වසරේ සිට 2006 වසර දක්වා අනුමත වූ ගොඩනැගිලි සංඛ්‍යාව** *මූලාශ්‍රය : 'Colombo Living High; A City in Transition', එන්. පී. හේරත් සහ ඩී. ජයසුන්දර, 2007*	71
වගුව 09	**සංවර්ධනයන් සඳහා වන පිරිවිතර – ඇ 1 ආකෘතිය - කො.න.සං.සැ - 2008** *මූලාශ්‍රය : කොළඹ නගර සංවර්ධන සැලසුම (සංශෝධනය) - 2008, නා.සං.අ*	82
වගුව 10	**ප්‍රවාහන මාධ්‍ය අනුව ගමන් වාර** *මූලාශ්‍රය : කොම්ට්‍රාන්ස් නාගරික ප්‍රවාහන සැලසුම – 2014*	108
වගුව 11	**කොළඹ නගරයට පැමිණෙන ප්‍රධාන පිවිසුම් 07 හි මාර්ගවල ධාරිතාවය සම්මත වාහන ඒකක අනුව** | *මූලාශ්‍රය : කොම්ට්‍රාන්ස් නාගරික ප්‍රවාහන සැලසුම - 2014*	115
වගුව 12	**ලෝකයේ විවිධ නගර වල සාමාන්‍ය ගමන් වේගයන්** *මූලාශ්‍රය : Tomtom Traffic Index - 23-08-2018 (තත්කාලීන දත්ත මත පදනම්ව)*	122
වගුව 13	**2008 වසරේ කොළඹ නගරය තුල වායු දූෂකයන්ගේ උපරිම සාන්ද්‍රණයන්** *මූලාශ්‍රය : කොම්ට්‍රාන්ස් නාගරික ප්‍රවාහන සැලසුම 2014*	125
වගුව 14	**කොළඹ එක්සත් ජනපද තානාපති කාර්යයාලයේ පිහිටුවා ඇති වායු තත්ත්ව නිරීක්ෂක මගින් මනින ලද සාමාන්‍ය PM2.5 අගයන්** *මූලාශ්‍රය : aqicn.org - තත් කාලීන වායු තත්ත්ව දර්ශකය - 23-08-2018*	125

වගුව 15	ලෝකයේ විවිධ නගර වල සාමාන්‍ය PM2.5 අගයන් *මූලාශ්‍රය : aqicn.org - තත් කාලීන වායු තත්ත්ව දර්ශකය - 23-08-2018*	127
වගුව 16	කොළඹ වාණිජ නගර සීමාව තුල 2010 වසරේ සිට 2018 වසර දක්වා තෙත්බිම් ප්‍රමාණය අඩු වීම *මූලාශ්‍රය : ශ්‍රී ලංකා ඉඩම් ගොඩකිරීමේ සහ සංවර්ධනය කිරීමේ සංස්ථාව - 2018*	142
වගුව 17	කොළඹ වාණිජ නගර සීමාව තුල පිහිටා ඇති අභ්‍යන්තර ජලාශ වල භෞතික දත්තයන් *මූලාශ්‍රය : ශ්‍රී ලංකා ඉඩම් ගොඩකිරීමේ සහ සංවර්ධනය කිරීමේ සංස්ථාව - 2018*	144
වගුව 18	කොළඹ වාණිජ නගර සීමාව තුල පිහිටා ඇති පොලිස් වසම් වලින් වාර්තා වූ අපරාධ *මූලාශ්‍රය : අදාළ පොලිස් ස්ථාන - ශ්‍රී ලංකා පොලිසිය*	155
වගුව 19	නගර තරඟකාරීත්ව ශ්‍රේණිගත කිරීම (දකුණු ආසියානු නගර 39 ක් අතුරින්), 21 වන සියවසේ තරගකාරී නගර, ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව (2011) *මූලාශ්‍රය : On Point – Real Estate in Sri Lanka - Prospects and Potential, Jones Land Lasalle – 2012*	162
වගුව 20	සංචාරක හෝටල් වල කාමර ධාරිතාවය එක් එක් කලාපය අනුව *මූලාශ්‍රය : වාර්ෂික වාර්තාව 2016 - ශ්‍රී ලංකා සංචාරක සංවර්ධන අධිකාරිය*	166

රූප සටහන් ලැයිස්තුව

රූපය 1	කොළඹ වාණිජ නගරය - සැලසුම් ප්‍රදේශය	2
රූපය 2	බස්නාහිර කළාපීය ව්‍යුහමය සැලසුම - 2030	4
රූපය 3	ජාතික භෞතික සැලසුම	5
රූපය 4	පාර්ශවකරුවන්ගෙන් අදහස් විමසීමේ ක්‍රියාවලිය	7
රූපය 5	කොළඹ වාණිජ නගරය තුල ඇති පරිපාලනමය සිමා	9
රූපය 6	සැලසුම් ක්‍රියාවලිය (අප දැනට සිටින්නේ කවර ස්ථානයකද?)	11
රූපය 7	සැලසුම් ක්‍රියාවලිය (ඉදිරි සැලසුම් දිශානතිය පිළිබඳ විමසුම)	12
රූපය 8	සැලසුම් ක්‍රියාවලිය (ඉදිරි සැලසුම් දිශානතිය වෙත ගමන් කරන මාර්ගය පිලිබඳ විමසුම)	13
රූපය 9	පළමු පෘතුගීසි කොළඹ වරාය *මූලාශ්‍රය : sirimunasiha.wordpress.com*	16
රූපය 10	කොළඹ පෘතුගීසි වරායේ සිතුවමක් *මූලාශ්‍රය : http://lankapura.com*	17

රූපය 11	පෘතුගීසි මුල් කාලීන යුගයේ නිවාස ව්‍යාප්තිය	18
රූපය 12	ලන්දේසි යුගයහි කොළඹ -1975 *මූලාශ්‍රය : http://www.colonialvoyage.com*	19
රූපය 13	ලන්දේසි යුගයෙහි කොළඹ පිටකොටුවෙහි නිවාස *මූලාශ්‍රය : http://www.serendib.btoptions.lk*	20
රූපය 14	ලන්දේසි යුගයෙහි නිවාස ව්‍යාප්තිය	20
රූපය 15	මුල් කාලින බ්‍රිතාන්‍ය යුගයේ නිවාස ව්‍යාප්තිය	21
රූපය 16	පසු කාලින බ්‍රිතාන්‍ය යුගයේ නිවාස ව්‍යාප්තිය	21
රූපය 17	1800 කොළඹ පිටකොටුවෙහි ප්‍රින්ස් වීදිය *මූලාශ්‍රය : http://www.lankapura.com*	22
රූපය 18	සර් පෙඩ්රික් ගෙඩිස්ගේ නගර සැලැස්ම- *මූලාශ්‍රය : කොළඹ මහා නාගරික කලාපිය ව්‍යුහාත්මක සැලැස්ම 1988*	23
රූපය 19	පැඩ්රික් ඇබකොම්බෙගේ කලාපිය සැලැස්ම-1948 *මූලාශ්‍රය : Colombo Living High; A City in Transition, N.P Herath & D. Jayasundara, 2007*	24
රූපය 20	UNDP සහාය කොළඹ ප්‍රධාන සැලැස්ම 1978	25
රූපය 21	කොළඹ නගර සංවර්ධන සැලැසම -1985	27
රූපය 22	කොළඹ මහා නාගරික කලාපිය ව්‍යුහාත්මක සැලැස්ම 1988	28
රූපය 23	**කොළඹ හර ප්‍රදේශය** *මූලාශ්‍රය : කොළඹ මහා නාගරික කලාපිය ව්‍යුහාත්මක සැලැස්ම 1988*	29
රූපය 24	කොළඹ නගර සංවර්ධන සැලැසම - 1999	30
රූපය 25	බස්නහිර පළාතේ මෙගාපොලිස් සැලැස්ම 2004-කලාපිකරණ සැලැස්ම *මූලාශ්‍රය : බස්නහිර පළාතේ මෙගාපොලිස් සැලැස්ම 2004*	32
රූපය 26	කොළඹ නගර සංවර්ධන සැලැසම - 2008 *මූලාශ්‍රය : කොළඹ නගර සංවර්ධන සැලැස්ම*	33
රූපය 27	නැව් ගමනාගමන මාර්ගයේ ශ්‍රී ලාංකාවේ පිහිටීම *මූලාශ්‍රය : transportgeography.org; Maritime Shipping Routes & Strategic Passages, Geography of Transport Systems)*	35
රූපය 28	කොළඹ වරායේ ජයාරූප *මූලාශ්‍රය : securityspecifiers.azurewebsites.net, ft.lk by ShehanGunasekara, Lloyd's List Maritime Intelligence Informa, dailymirror.lk*	36
රූපය 29	කොළඹ ප්‍රදේශයේ සංචාරක ආකර්ෂණීය ප්‍රදේශ	38

රූපය 30	කොළඹ හා අනෙකුත් ප්‍රදේශ සම්බන්ධ කරනු ලබන ප්‍රධාන ප්‍රවාහන මාදිලි	39
රූපය 31	කොරිඩෝර හත *මූලාශ්‍රය : කොම්ට්‍රාන්ස් නාගරික ප්‍රවාහන සැලසුම 2014*	39
රූපය 32	ප්‍රධාන කොරිඩෝ හත ඔස්සේ කොළඹ නගරයට වාහන ඇතුලුවීමේ ප්‍රතිශතය *මූලාශ්‍රය : කොම්ට්‍රාන්ස් නාගරික ප්‍රවාහන සැලසුම 2014*	41
රූපය 33	ප්‍රධාන කොරිඩෝ හත ඔස්සේ කොළඹ නගරයට දෙසට වාහන පැමිණීම *මූලාශ්‍රය : කොම්ට්‍රාන්ස් නාගරික ප්‍රවාහන සැලසුම 2014*	41
රූපය 34	ශ්‍රී ලංකාවේ දුම්රිය මාර්ග	42
රූපය 35	ගෘහස්ත ගුවන් මාර්ග *මූලාශ්‍රය : www.srilankan.com/airtaxi*	43
රූපය 36	ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් ගමන කාල සටහන *මූලාශ්‍රය : www.srilankan.com/airtaxi*	43
රූපය 37	වරාය භාණ්ඩ ආනයනය කරනු ලබන ගමනාන්ත	44
රූපය 38	වරාය භාණ්ඩ අපනයනය කරනු ලබන ආරම්භක ස්ථාන	44
රූපය 39	ප්‍රවර්ධන කටයුතු සම්බන්ධ ක්‍රියාකාරකම් *මූලාශ්‍රය : බස්නාහිර පළාත් අංශය*	46
රූපය 40	පිටකොටුව ප්‍රදේශයේ කාර්යබහුල කඩ වීදියක් *මූලාශ්‍රය : https://www.flickr.com/photos/nazly*	47
රූපය 41	පිටකොටුව මැනින් වෙළඳපල *මූලාශ්‍රය: gettyimages by Peter Stuckings, Tale of Pettah by Vidumina Ihalagedara Photography*	49
රූපය 42	පෑලියගොඩ මාළු වෙළඳපල	49
රූපය 43	පංචිකාවත්ත වට රවුම	49
රූපය 44	මැලිබන් බිස්කට් කර්මාන්ත ශාලාව-රත්මලාන	50
රූපය 45	කොලොන්නාව ඛනිජ තෙල් පිරිපහදුව	51
රූපය 46	කැලණිතිස්ස විදුලි බලාගාරය	51
රූපය 47	උදෑසන මගීන් රැගෙන කොළඹට පැමිණෙන දුම්රියක්	52
රූපය 48	කොළඹ සිරිමාවෝ බණ්ඩාරනායක විදුහලේ සිසුවියන්	54
රූපය 49	මියුසියස් විද්‍යාලය	55
රූපය 50	රාජකීය විද්‍යාලය	55
රූපය 51	ආනන්ද විද්‍යාලය	55

රූපය 52	කොළඹ විශ්ව විද්‍යාලය	56
රූපය 53	ජාතික රෝහල	57
රූපය 54	ලිබර්ටි ප්ලාසාහි වෙළඳ සැලක්	57
රූපය 55	මැජෙස්ටික් සිටි වෙළඳ සංකීර්ණය	57
රූපය 56	ගාලු මුවදොර	59
රූපය 57	විහාරමහාදේවි උද්‍යානය	60
රූපය 58	සුගතදාස ක්‍රීඩාන්ගනය	61
රූපය 59	ආර්. ප්‍රේමදාස ජාත්‍යන්තර ක්‍රිකට් ක්‍රීඩාංගනය	62
රූපය 60	බණ්ඩාරනායක අනුස්මරණ ජාත්‍යන්තර සමමන්ත්‍රණ ශාලාව	63
රූපය 61	නෙලුම් පොකුන	63
රූපය 62	ලයනල් වෙන්ට් කලා මධ්‍යස්ථානය	64
රූපය 63	කොළඹ ජාතික කෞතුකාගාරය	64
රූපය 64	ශ්‍රී ලංකා ග්‍රහලෝකාගාරය	65
රූපය 65	දෙහිවල සත්ත්ව උද්‍යානය	65
රූපය 66	කොළඹ සහ තදාසන්න ප්‍රදේශ වල වාර්ෂිකව අනුමත කරන ලද සහාධිපත්‍ය ගොඩනැගිලි සංඛ්‍යාව (2005-2017) *මූලාශ්‍රය : සහාධිපත්‍ය කළමනාකරණ අධිකාරිය 2017*	72
රූපය 67	කොළඹ සහ තදාසන්න ප්‍රදේශවල සහතික ලත් සහාධිපත්‍ය ගොඩනැගිලි වල විසිරීම *මූලාශ්‍රය : සහාධිපත්‍ය කළමනාකරණ අධිකාරිය 2017*	73
රූපය 68	කොළඹ නගරය තුල පවතින අනුමත සහාධිපත්‍ය ගොඩනැගිලි එහි ප්‍රදේශයන් අනුව විසිරීම *මූලාශ්‍රය : සහාධිපත්‍ය කළමනාකරණ අධිකාරිය 2017*	74
රූපය 69	කොළඹ නගරය තුල අධි උස ගොඩනැගිලි වල ව්‍යාප්තිය	75
රූපය 70	අඩු අදායම් ලබන ජනතාව සඳහා ඉදිකරනු ලබන මහල් නිවාස වල ව්‍යාප්තිය *මූලාශ්‍රය : ගොඩනැගිලි අනුමත කිරීමේ දත්ත 2017*	76
රූපය 71	මහල් 10 වඩා වැඩි නේවාසික සහ වාණිජ මහල් ගොඩනැගිලිවල ව්‍යාප්තිය *මූලාශ්‍රය : ගොඩනැගිලි අනුමත කිරීමේ දත්ත 2017*	76
රූපය 72	මහල් 10 වඩා වැඩි හෝටල් සඳහා වන මහල් ගොඩනැගිලි වල ව්‍යාප්තිය *මූලාශ්‍රය : ගොඩනැගිලි අනුමත කිරීමේ දත්ත 2017*	77

රූපය 73	**යෝජිත අපජල කළමනාකරණ ව්‍යාපෘතිය, කො.ම.න.ස** *මූලාශ්‍රය: මහ කොළඹ අපජල කළමනාකරණ ව්‍යාපෘතිය - colombo.mc.gov.lk, 2018*	**78**
රූපය 74	**යෝජිත රත්මලාන අපජල කළමනාකරණ පද්ධතිය** *මූලාශ්‍රය : ජාතික ජල සම්පාදන සහ ජලාපවහන මණ්ඩලය - 2018*	**79**
රූපය 75	**පවතින සහ යෝජිත අපජල කළමනාකරණ ව්‍යාපෘති මගින් ආවරණය වන ප්‍රදේශ** *මූලාශ්‍රය : පර්යේෂණ සහ සංවර්ධන ඒකකය, නා.සං.අ. -2018*	**80**
රූපය 76	**කොළඹ සහ තදාසන්න ප්‍රදේශවල සහතික ලත් සහාධිපත්‍ය ගොඩනැගිලි වල විසිරීම** *මූලාශ්‍රය : සහාධිපත්‍ය කළමනාකරණ අධිකාරිය. -2017*	**80**
රූපය 77	**කලාපියකරන සැලසුම - කො.න.ස.සැ - 2008** *මූලාශ්‍රය : කොළඹ නගර සංවර්ධන සැලසුම (සංශෝධනය)- 2008, නා.සං.අ.*	**84**
රූපය 78	**කොළඹ නගරය තුල දුම්රිය රක්ෂිත ආශ්‍රිතව පිහිටි අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස** *පින්තූර අනුග්‍රහය : alamy stock photo*	**89**
රූපය 79	**කොළඹ නගරය තුල අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස වල ව්‍යාප්තිය** *මූලාශ්‍රය : භූ.තො.ප. අංශය, නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය - 2011*	**91**
රූපය 80	**කොළඹ නගරය තුල පවතින සාමාන්‍ය අඩු පහසුකම් සහිත නිවසක්** *පින්තූර අනුග්‍රහය : dailynews.lk*	**93**
රූපය 81	**කොළඹ පැල්පත් ආශ්‍රිත ප්‍රදේශයක ඝන අපද්‍රව්‍ය බැහැර කිරීමේ අංගනයක්** *පින්තූර අනුග්‍රහය : Robin Hammond, Panos – scidev.net*	**94**
රූපය 82	**අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස විසිරීම සහ ඩෙංගු රෝගය පැතිරීම සංසන්දනයක්** *මූලාශ්‍රය : (වම) මහජන සෞඛ්‍ය දෙපාර්තමේන්තුව, කොළඹ මහ නගර සභාව - 2017 සහ (දකුණ) ජනලේඛන හා සංඛ්‍යාලේඛන දෙපාර්තමේන්තුව, 2012*	**95**
රූපය 83	**අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස විසිරීම සහ රෝග පැතිරීම සංසන්දනයක්** *මූලාශ්‍රය : (වම) පළාත් පාලන ආයතන මට්ටමින් රෝග පිලිබඳ වාර්තා සහ (දකුණ) ජනලේඛන හා සංඛ්‍යාලේඛන දෙපාර්තමේන්තුව, 2012*	**96**
රූපය 84	**කොළඹ නගරය තුල අපරාධ ඝනත්වයේ විසිරීම** *මූලාශ්‍රය : ශ්‍රී ලංකා පොලීසියේ මූලික දත්ත - 2018*	**97**
රූපය 85	**අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස ප්‍රදේශයක පිහිටා ඇති දූෂිත ඇල මාර්ගයක්** *පින්තූර අනුග්‍රහය : Captured By Peter Bennett – roar.media*	**98**
රූපය 86	**කොළඹ නගරය තුල පිහිටි අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස වල ව්‍යාප්තිය** *මූලාශ්‍රය : නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය - 2018*	**98**
රූපය 87	**කොළඹ නගරය තුල පිහිටි ජලාශ වල භෞතික සහ රසායනික ජලයේ ගුණාත්මකබව** *මූලාශ්‍රය : තාක්ෂණික වාර්තාව 04 - භෞතික ලක්ෂණ - තෙත් බිම් කළමනාකරණ උපායමාර්ගය, කොළඹ අග නගර ආශ්‍රිත නගර සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය, 2016*	**99**
රූපය 88	**ගංවතුර ගංවතුරට ගොදුරු වී ඇති අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාසයක්** *පින්තූර අනුග්‍රහය : Captured by Saman Sri Wedage – dailynews.lk*	**100**

රූපය 89 **කැලණි ගං ඉවුරේ ගංවතුර** *පින්තූර අනුග්‍රහය : blogspot.com* **100**

රූපය 90 **කොළඹ නගරය තුල පිහිටා ඇති අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස** **100**
පින්තූර අනුග්‍රහය : Mirror Citizen, Daily Mirror

රූපය 91 **කොළඹ නගරය තුල පිහිටා ඇති අඩු පහසුකම් සහිත ජනාවාස -2** **101**
පින්තූර අනුග්‍රහය : sundayobserver.lk

රූපය 92 **කොළඹ නගරය තුල ඉඩම් වටිනාකම වෙනස්වීම** **102**
මූලාශ්‍රය : පරේයෂණ සහ සංවර්ධන ඒකකය , නා.සං.අ - 2018

රූපය 93 **කොළඹ නගරයේ අඩු ආදායම්ලාභී පවුල් සඳහා ඉදිකරන ලද මහල් නිවාස සංකීර්ණ** **103**
පින්තූර අනුග්‍රහය : accessengsl.com

රූපය 95 **කොළඹ බේස්ලයින් පාරේ කාර්යබහුල වෙලාවේ වාහන තදබදය** **105**
පින්තූර අනුග්‍රහය : daily-sun.com

රූපය 96 **කොළඹ නගරය තුලට ප්‍රධාන පිවිසුම් හත හරහා ඇතුළු වන වාහන ප්‍රතිශතයන්** **107**
මූලාශ්‍රය : කොම්ට්‍රාන්ස් නාගරික ප්‍රවාහන සැලසුම - 2014

රූපය 97 **නිවසේ සිට රැකියා අවස්ථා සඳහා වන ගමන් (>=2000)** **107**
මූලාශ්‍රය : කොම්ට්‍රාන්ස් නාගරික ප්‍රවාහන සැලසුම - 2014

රූපය 98 **ප්‍රවාහන මාධ්‍ය අනුව ගමන් වාර** **108**
මූලාශ්‍රය : කොම්ට්‍රාන්ස් නාගරික ප්‍රවාහන සැලසුම - 2014

රූපය 99 **කොළඹ මහනගර සහා බල ප්‍රදේශය වෙත ආකර්ෂණය වන ගමන් වාර වල උත්පාදනය** **108**
මූලාශ්‍රය : කොම්ට්‍රාන්ස් නාගරික ප්‍රවාහන සැලසුම - 2014

රූපය 100 **බස්නාහිර පළාත තුල ගමනාන්ත වල අරමුණු කාලය සමග වෙනස් වන අයුරු.** **109**
මූලාශ්‍රය : කොම්ට්‍රාන්ස් නාගරික ප්‍රවාහන සැලසුම - 2014

රූපය 101 **උදෑසන කාර්යබහුල වේලාව තුල කොළඹ වාණිජ නගරය තුළ ක්‍රියාත්මක වන** **110**
බස් රථ ගමන් වාර *මූලාශ්‍රය : කොම්ට්‍රාන්ස් නාගරික ප්‍රවාහන සැලසුම - 2014*

රූපය 102 **බස්නාහිර පළාත තුල ලියාපදිංචි වාහන ප්‍රමාණය වර්ගය අනුව - 2013** **111**
මූලාශ්‍රය : කොම්ට්‍රාන්ස් නාගරික ප්‍රවාහන සැලසුම - 2014

රූපය 103 **මගීන් සහ වාහන ප්‍රතිශතයන්**
මූලාශ්‍රය : කොළඹ නගරයේ රථවාහන තදබදය අවම කිරීම. වීරවර්ධන W.J., 2011

රූපය 104 **කොළඹ නගරයට දිනපතා පැමිණෙන මගීන් ප්‍රවාහනය කරන දුම්රිය** **113**
මූලාශ්‍රය : වම - roar.media සහ දකුණ - ft.lk

රූපය 105 **කොළඹ වාණිජ නගර සීමාව තුල ඇති මාර්ග කොටස් වල අන්තර් සම්බන්ධකතා** **114**
අගයන් (Betweenness) *මූලාශ්‍රය : පරේයෂණ සහ සංවර්ධන ඒකකය, නා.සං.අ. - 2018*

රූපය 106 **සතියේ දිනවල උදෑසන කාර්යබහුල වේලාවේ රථවාහන තදබදය** **114**
මූලාශ්‍රය : ගූගල් දත්ත

රූපය 107	**සම්මත මාර්ග ධුරාවලිය** *මූලාශ්‍රය : planning tank.com*	**116**
රූපය 108	**උදෑසන කාර්යබහුල වෙලාවේදී සාමාන්‍ය දළ වේගය (පැය 07:00- 08:00)** *මූලාශ්‍රය : කොම්ට්‍රාන්ස් නාගරික ප්‍රවාහන සැලසුම - 2014*	**118**
රූපය 109	**සවස කාර්යබහුල වෙලාවේදී දළ වේගය (පැය 17:00 - පැය 18:00)** *මූලාශ්‍රය : කොම්ට්‍රාන්ස් නාගරික ප්‍රවාහන සැලසුම - 2014*	**119**
රූපය 110	**කොළඹ වාණිජ නගරය තුළ වාහන තදබදය සඳුදා (සතියේ දිනක) සවස පැය. 16:00 ට** *මූලාශ්‍රය : ගුගල් වාහන තදබදය පිලිබඳ සිතියම*	**121**
රූපය 111	**කොළඹ වාණිජ නගරය තුළ වාහන තදබදය ඉරිදා (සතිඅග දිනක) සවස පැය. 16:00 ට** *මූලාශ්‍රය : ගුගල් වාහන තදබදය පිලිබඳ සිතියම*	**121**
රූපය 112	**වර්ෂ 1990 සිට 2015 දක්වා 'කිසිඳු ක්‍රියාමාර්ගයක් නොගන්නා පෙරටු අවස්තාබද්ධය' මත පදනම්ව සැලකූ විට ප්‍රවාහන අංශයෙන් ඇස්තමේන්තු කළ විමෝචන** *මූලාශ්‍රය : කොම්ට්‍රාන්ස් නාගරික ප්‍රවාහන සැලසුම 2014 (මූලික මූලාශ්‍රය : නාගරික වායු තත්ත්ව කළමනාකරණය - ශ්‍රී ලංකාව, වායු සම්පත් කළමනාකරණ මධ්‍යස්ථානය*	**123**
රූපය 113	**වාහන වර්ගය අනුව විමෝචනය වන දූෂිත වායූන්** *මූලාශ්‍රය : කොම්ට්‍රාන්ස් නාගරික ප්‍රවාහන සැලසුම 2014 (මූලික මූලාශ්‍රය : නාගරික වායු තත්ත්ව කළමනාකරණය - ශ්‍රී ලංකාව, වායු සම්පත් කළමනාකරණ මධ්‍යස්ථානය*	**123**
රූපය 114	**වායු තත්ත්ව දර්ශකය - එක්සත් ජනපද පරිසර ආරක්ෂණ නියෝජිත ආයතනය** *මූලාශ්‍රය : විකිපීඩියා*	**126**
රූපය 115	**රථවාහන ක්ෂේත්‍රය සහ මාර්ග ආශ්‍රිත කාබන්ඩයොක්සයිඩ් විමෝචනය** *මූලාශ්‍රය : කොම්ට්‍රාන්ස් නාගරික ප්‍රවාහන සැලසුම - 2014*	**128**
රූපය 116	**වාර්ෂික වර්ෂාපතනය සහ උෂ්ණත්වයේ වෙනස්වීම** *මූලාශ්‍රය : climateand weather.com*	**131**
රූපය 117	**කොළඹ ප්‍රදේශයේ ඇළ මාර්ග ජාලය** *මූලාශ්‍රය : ශ්‍රී ලංකා ඉඩම් ගොඩකිරීමේ සහ සංවර්ධනය කිරිමේ සංස්ථාව*	**132**
රූපය 118	**කැළණි ගඟෙහි ජල මට්ටම,නාගලගම විදියේදී වාර්තාවූ ආකාරයට (1965-2010)** *මූලාශ්‍රය : ශ්‍රී ලංකා ඉඩම් ගොඩකිරීමේ සහ සංවර්ධනය කිරිමේ සංස්ථාව*	**133**
රූපය 119	**ගංවතුරෙහි ගැඹුර 2016 මැයි** *මූලාශ්‍රය : සවිස්තරාත්මක ගංවතුර අවදානම තක්සේරු කිරීමේ වාර්තාව, ඒ.ඩී.පී.සී සහ ම.ඉංජී.උ.කා., 2017*	**135**
රූපය 120	**ගංවතුරෙහි ගැඹුර 2010 නොවැම්බර්** *මූලාශ්‍රය : සවිස්තරාත්මක ගංවතුර අවදානම තක්සේරු කිරීමේ වාර්තාව, ඒ.ඩී.පී.සී සහ ම.ඉංජී.උ.කා., 2017*	**135**
රූපය 121	**2016 මැයි මස ඇතිවූ ගංවතුර තත්වයෙන් කැළණි ගඟෙහි වම් ඉවුරෙහි අර්ධ වශයෙන් යටවූ නිවාස** *මූලාශ්‍රය : සවිස්තරාත්මක ගංවතුර අවදානම තක්සේරු කිරීමේ වාර්තාව, ඒ.ඩී.පී.සී සහ ම.ඉංජී.උ.කා., 2017*	**136**

රූපය 122 **නව කැළණි පාලම ආසන්නයේ කොළඹ හංවැල්ල ලෝලෙවල් මාර්ගය යටවී තිබූ ආකාරය** **136**
මූලාශ්‍රය : සවිස්තරාත්මක ගංවතුර අවදානම තක්සේරු කිරීමේ වාර්තාව, ඒ.ඩී.පී.සී සහ ම.ඉංජි.උ.කා., 2017

රූපය 123 **ගංවතුරෙන් අර්ධ වශයෙන් යටවූ කැළණි ගඟෙහි වම් ඉවුරෙහි පිහිටි අඩු පහසුකම් සහිත නිවාස - සමීප දසුනක්** *මූලාශ්‍රය : සවිස්තරාත්මක ගංවතුර අවදානම තක්සේරු කිරීමේ වාර්තාව, ඒ.ඩී.පී.සී සහ ම.ඉංජි.උ.කා., 2017* **136**

රූපය 124 **ගංවතුරෙන් අර්ධ වශයෙන් යටවූ කැළණි ගඟෙහි වම් ඉවුරෙහි පිහිටි අඩු පහසුකම් සහිත නිවාස** *මූලාශ්‍රය : සවිස්තරාත්මක ගංවතුර අවදානම තක්සේරු කිරීමේ වාර්තාව, ඒ.ඩී.පී.සී සහ ම.ඉංජි.උ.කා., 2017* **136**

රූපය 125 **වසර 10 කින් නැවත පැමිණීමේ සම්භාවිතාවක් ඇති ගංවතුර තත්වයක ගැඹුර** **137**
මූලාශ්‍රය : සවිස්තරාත්මක ගංවතුර අවදානම තක්සේරු කිරීමේ වාර්තාව, ඒ.ඩී.පී.සී සහ ම.ඉංජි.උ.කා., 2017

රූපය 126 **වසර 50 කින් නැවත පැමිණීමේ සම්භාවිතාවක් ඇති ගංවතුර තත්වයක ගැඹුර** **137**
මූලාශ්‍රය : සවිස්තරාත්මක ගංවතුර අවදානම තක්සේරු කිරීමේ වාර්තාව, ඒ.ඩී.පී.සී සහ ම.ඉංජි.උ.කා., 2017

රූපය 127 **මහ කොළඹ ප්‍රදේශය ආශ්‍රිත දැනට පවතින ගංවතුර අවදානම** **138**
මූලාශ්‍රය : සවිස්තරාත්මක ගංවතුර අවදානම තක්සේරු කිරීමේ වාර්තාව, ඒ.ඩී.පී.සී සහ ම.ඉංජි.උ.කා., 2017

රූපය 128 **ශ්‍රී.ඉ.ගො.ස.ස. අනුව දැනට පවතින තෙත්බිම්** **141**
මූලාශ්‍රය : සවිස්තරාත්මක ගංවතුර අවදානම තක්සේරු කිරීමේ වාර්තාව, ඒ.ඩී.පී.සී සහ ම.ඉංජි.උ.කා., 2017

රූපය 129 **පුරෝකථනය කල ගොඩකළ හැකි තෙත්බිම්** **141**
මූලාශ්‍රය : සවිස්තරාත්මක ගංවතුර අවදානම තක්සේරු කිරීමේ වාර්තාව, ඒ.ඩී.පී.සී සහ ම.ඉංජි.උ.කා., 2017

රූපය 130 **2010 වසර වන විට කොළඹ වාණිජ නගර සිමාවේ පැවති තෙත්බිම්** **142**
මූලාශ්‍රය : පර්යේෂණ සහ සංවර්ධන ඒකකය නා.සං.අ

රූපය 131 **2018 වසර වන විට කොළඹ වාණිජ නගර සිමාවේ පැවති තෙත්බිම්** **142**
මූලාශ්‍රය : පර්යේෂණ සහ සංවර්ධන ඒකකය නා.සං.අ

රූපය 132 **කොළඹ වාණිජ නගර සීමාව තුල ඇති අභ්‍යන්තර ජලාශ** **144**
මූලාශ්‍රය : පර්යේෂණ සහ සංවර්ධන ඒකකය නා.සං.අ

රූපය 133 **කොළඹ වාණිජ නගර සීමාව තුල ඇති අභ්‍යන්තර ජලාශ වල ජලයේ භෞතික සහ රසායනික ගුණාත්මකබව** *මූලාශ්‍රය : තාක්ෂණික වාර්තාව 04, භෞතික ලක්ෂණ - තෙත්බිම් කළමනාකරණ උපායමාර්ගය - කොළඹ අග නගර ආශ්‍රිත නාගරික සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය 2016* **145**

රූපය 134 **ජලයේ ගුණාත්මකබාවය පිලිබඳ ඇගයීමේ අවසන් දත්ත - 2015 මැයි** **146**
මූලාශ්‍රය : තාක්ෂණික වාර්තාව 04, භෞතික ලක්ෂණ- තෙත්බිම් කළමනාකරණ උපායමාර්ගය - කොළඹ අග නගර ආශ්‍රිත නාගරික සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය 2016

රූපය 135	**බේරේ වැව වෙත යොමුකර ඇති නල මාර්ග** *මූලාශ්‍රය : තාක්ෂණික වාර්තාව 04, භෞතික ලක්ෂණ- තෙත්බිම් කළමනාකරණ උපායමාර්ගය - කොළඹ අග නගර ආශ්‍රිත නාගරික සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය 2016*	**147**
රූපය 136	**කොළඹ නගරය තුල ඇති දූෂිත ඇළ මාර්ග** *පින්තූර අනුග්‍රහය : roar.media*	**149**
රූපය 137	**2016 වසරේ බේරේ වැව** *පින්තූර අනුග්‍රහය : archives.sundayobserver.lk*	**149**
රූපය 138	**කොළඹ නගරය ආශ්‍රිත තාප කේන්ද්‍රීය බලපෑමේ සංකල්පිත නිර්මිතයක්** *මූලාශ්‍රය : දිසානායක ඩබ්.එම්.පී.එල්., 2017*	**150**
රූපය 139	**විදී වල ගැඹුරු දොරුවන් ඇතිවීමේ බලපෑම** *මූලාශ්‍රය : දිසානායක ඩබ්.එම්.පී.එල්., 2017*	**151**
රූපය 140	**1995 සිට 2016 දක්වා වන වෘක්ෂලතා ආවරනය අඩු වීම.** **(ලෑන්ඩ්සැට් දත්ත මත පදනම් වූ NDVI විශ්ලේෂණය 1995, 2005 සහ 2016)** *මූලාශ්‍රය : දිසානායක ඩබ්.එම්.පී.එල්., 2017*	**151**
රූපය 141	**කොළඹ දිස්ත්‍රික්කය තුල භූමිය මතුපිට උෂ්ණත්වයේ වෙනස්වීම** *මූලාශ්‍රය : දිසානායක ඩබ්.එම්.පී.එල්., 2017*	**152**
රූපය 142	**ලෑන්ඩ් සැට් චන්ද්‍රිකා දත්ත පදනම් කරගත් කොළඹ දිස්ත්‍රික්කය තුල හඳුනාගත් තාප කේන්ද්‍රීය බලපෑමට ලක්වූ ප්‍රදේශ** *මූලාශ්‍රය : දිසානායක ඩබ්.එම්.පී.එල්., 2017*	**154**
රූපය 143	**2018 සැප්තැම්බර් මාසය වන විට අපරාධ දර්ශකයන්** *මූලාශ්‍රය : 'නම්බියෝ' දර්ශකය (www.numbeo.com/crime/in/Colombo)*	**155**
රූපය 144	**කොළඹ නගරය තුල සිදුවූ මාරක රිය අනතුරු වල ස්ථානයේ සහ අනතුරෙහි වර්ගය** *මූලාශ්‍රය : කොම්ට්‍රාන්ස් නාගරික ප්‍රවාහන සැලසුම 2014*	**157**
රූපය 145	**බස්නාහිර පළාත තුල පදිකයින්ගේ මාරක අනතුරු වල අවකාශීය විසිරීම දැක්වෙන සිතියමක්** *මූලාශ්‍රය : කොම්ට්‍රාන්ස් නාගරික ප්‍රවාහන සැලසුම 2014*	**158**
රූපය 146	**ශ්‍රී ලංකාවේ වේගයෙන්ම ව්‍යාප්ත වන කර්මාන්ත අතර කොළඹ නගරය ස්ථානගත කිරීම** *මූලාශ්‍රය : ශ්‍රී ලංකා මහා බැංකු වාර්තාව 2016*	**161**
රූපය 147	**සේවා බාහිරකරණය කරන ස්ථාන වල කාර්යාල පහසුකම් පැවතීම සහ ඒවායේ ලාබදායි බව** *මූලාශ්‍රය : On Point – Real Estate in Sri Lanka - Prospects and Potential, Jones Land Lasalle – 2012*	**162**
රූපය 148	**මරදාන 'ට්‍රේස් එක්ස්පර්ට් සිටි' පරිශ්‍රයේ කාර්යාලය ඉඩකඩක්** *පින්තූර අනුග්‍රහය : Echelon Magazine*	**163**
රූපය 149	**'ක්‍රෙස් කැට්' සාප්පු සංකීර්ණය** *පින්තූර අනුග්‍රහය : cinnamonheotels.com*	**164**
රූපය 150	**'අල්ටෙයාර්' ගොඩනැගිල්ල (මිශ්‍ර සංවර්ධන)** *පින්තූර අනුග්‍රහය : skyscrapercity.com*	**165**

රූපය 151	'ෂැන්ග්රි-ලා' හෝටලය - කොළඹ කොටුව *පින්තූර අනුග්‍රහය : shangri-la.hotelsincolombo.net*	167
රූපය 152	කැළණි ගඟ *පින්තූර අනුග්‍රහය : picture.lk*	168
රූපය 153	බෙල්ලන්විල වේරැස් ගඟ උද්‍යානය *පින්තූර අනුග්‍රහය : timeout.com*	170
රූපය 154	1915 දී බේරේ වැව *පින්තූර අනුග්‍රහය : exploresrilanka.lk*	171
රූපය 155	බේරේ වැවෙහි ක්‍රියාත්මක හංස බෝට්ටු සේවා *පින්තූර අනුග්‍රහය : archives.dailynews.lk*	172
රූපය 156	බේරේ වැව අවට සිදුවන ඉහළ පැලැන්තිය අරමුණු කරගත් මිශ්‍ර සංවර්ධන ව්‍යාපෘති *පින්තූර අනුග්‍රහය : tripadvisor.lk*	173
රූපය 157	වරාය පිවිසුම් අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතිය (2018 -2030) *පින්තූර අනුග්‍රහය : මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය*	174
රූපය 158	බ්‍රිතාන්‍යයේ පවතින විදුලි දුම්රිය මාර්ගයක් *පින්තූර අනුග්‍රහය : homesecurity.press*	175
රූපය 159	යෝජිත සැහැල්ලු දුම්රිය මාර්ග සහ නැවතුම්පොළවල් *මූලාශ්‍රය : මහා නගර සහ බස්නාහිර සංවර්ධන අමාත්‍යාංශය*	176
රූපය 160	යෝජිත කොළඹ අන්තර්ජාතික මූල්‍ය නගර ව්‍යාපෘතිය (වරාය නගරය) *පින්තූර අනුග්‍රහය : portcitycolombo.lk*	177
රූපය 161	බේරේ වැව ආශ්‍රිත සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය *මූලාශ්‍රය : නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය - 2018*	178
රූපය 162	සමුද්‍රීය නගර සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය යටතේ යෝජිත වෙරළ නිර්මාණය කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය *මූලාශ්‍රය : මහා නගර සහ බස්නාහිර සංවර්ධන අමාත්‍යාංශය*	178
රූපය 163	යෝජිත කොළඹ වරාය පුළුල් කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය *මූලාශ්‍රය : ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය*	179
රූපය 164	වරාය ආශ්‍රිත භාණ්ඩ සහ සැපයුම් සේවා සඳහා බ්ලූමැන්ඩල් ප්‍රදේශය සංවර්ධනය *මූලාශ්‍රය : ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය*	180

පරිශීලිත ග්‍රන්ථ

Anon., 2014. ***Urban Poverty in Sri Lanka - 2013***. Colombo, Centre for Poverty Analysis.

ATKearney, 2012. ***Competitive Bench Marking: Sri Lanka Knowledge Services***, s.l.: ATKearney, Inc.

D.U.A., E., 2014. ***Managing Traffic Congestion in Colombo and its Suburbs***, s.l.: Sri Lanka Institute of Development Administration.

Deltares/ ADPC & CECB, 2017. ***Detailed flood risk analysis and impact of mitigation interventions for the Colombo Metropolitan Region***, s.l.: Metro Colombo Urban Development Project: Ministry of Megapolis & Western Development.

Deltares/ ADPC/ CECB, 2017. ***Flood Hazard Assesment and Hydraulic Modeling of the Colombo Metropolitan Region***, Colombo: Metro Colombo Urban Development Project; Ministry of Megapolis & Western Development.

Deltares/ADPC & CECB, 2017. ***Consultancy Services for Conducting a Detailed Flood Risk Assesment for Colombo Metropolitan Region - Data Collection and Development of Damage Functions***, s.l.: Metro Colombo Urban Development Project.

Deltares/ADPC & CECB, 2017. ***Consultancy Services for Conducting a Detailed Flood Risk Assessment for Colombo Metropolitan Region - Inception Report***, Colombo: Metro Colombo Urban Development Project.

Department of Census & Statistics, 2016. ***Sri Lanka Labour Force Survey - Annual Report - 2016***, Colombo: Deaprtment of Census & Statistics.

Dissanayake, W. & Nayomi, H., 2017. ***Spatial Pattern of Urban Heat Islands in the Colombo District***. s.l., University of Colombo.

Gunetilleka, N. & Cader, A., 2004. ***Urban Poverty in Sri Lanka***. Colombo, A Centre for Poverty Analysis.

Gunetilleke, N., Cader, A. & Fernando, M., 2004. Understanding the Dimensions and Dynamics of Poverty in Underserved Settlements in Colombo. ***CEPA Working Paper Series No. 3 - 2004***.

Herath, N. & Jayasundera, D., 2007. ***Colombo Living High.*** Colombo: The Institute of Town Planners Sri Lanka.

I.G.P.K., W., 2013. Review on Origin and Expansion of Colombo Urban Area; Sri Lanka - Planners' Perspective. ***International Journal on Physical and Social Sciences; Volume 03 - Issue 11.***

I., P., 2015. ***Forced Evictions in Colombo: High Rise Living***, Colombo: Centre for Policy Alternatives.

Japan International Cooperation Agency, 2014. ***Urban Trasnport System Development Project - For Colombo Metropolitan Region & Suburbs; CoMTrans Urban Transport Master Plan***, Colombo: Ministry of Transport, Sri Lanka.

Jones Lang LaSalle, 2012. ***Real Estate in Sri Lanka*** - Prospects & Potentials, Colombo:
On.Point - Jones Lang LaSalle.

Kumrage, A., 2004. Urban Traffic Congestion - The Problems & Solutions. ***Economic Review, Sri Lanka***.

Metro Cololmbo Urban Development Project, 2016. ***Wetland Management Strategy - Physical features; Water Quality, Lake, Sediment & Soil Issues***, s.l.: Metro Cololmbo Urban Development Project.

Metro Colombo Urban Development Project, 2016. ***Metro Colombo Wetland Management Strategy***, Colombo: Metro Colombo Urban Development Project.

Metro Colombo Urban Development Project, 2016. ***Wetland Management Strategy - Physical Features; Hydrologic & Hydraulic Issues***, s.l.: Metro Colombo Urban Development Project.

Metro Colombo Urban Development Project, 2016. ***Wetland Managemnet Strategy - Ecological Status***, s.l.: Metro Colombo Urban Development Project.

Rajapaksha, R. & Jayaweera, N., 2018. ***Condominium Development in Sri Lanka***, Colombo: University of Moratuwa.

Schot, P., Achitsaikhan, A. & Berger, B., 2016. ***Sustainable Flood Protection in the Colombo Metropolitan Area***, s.l.: Universiteit Utrect.

Sevanatha, 2002. ***Urban Slums Report - The Case of Colombo, Sri Lanka***, Rajagiriya: Sevanatha Urban Resource Centre.

Sevanatha, 2012. ***Profile of Underserved Settlements - City of Colombo, Sri Lanka***, Colombo: Sevanatha Urban Resource Centre.

Sri Lanka Tourism Development Authority, 2017. ***Annual Statistics Report - 2016***, Colombo: Sri Lanka Tourism Development Authority.

The National Physical Planning Department, 2017. ***National Physical Planning Policy - 2015 (Updates 2017)***, Colombo: The National Physical Planning Department.

UN-Habitat, CEPA & Sevanatha, 2013. ***Colombo City - Livelihood Assesment of Flood-Prone Low Income Settlements***, Colombo: s.n.

Urban Development Authority, 1998. ***Colombo Metropolitan Regional Structure Plan - 1998***, Colombo: UDA.

Urban Development Authority, 1999. ***City of Colombo Development Plan - 1999***, Colombo: UDA.

Urban Development Authority, 2008. ***City of Colombo Development Plan (Amendment) - 2008***, Colombo: UDA.

W.J., W., 2011. ***Reduction of Traffic Congestion in Colombo City by Improving Public Bus Transport. Economic Review, Sri Lanka***.

Western Region Megapolis Planning Project, 2017. ***Western Region Megapolis Master Plan***, Colombo: Ministry of Megapolis & Western Develoment.

A Quick Recap on Volume I

Colombo Commercial City

Capturing the overspill of Colombo Urbanization, Urban Development Authority has prepared an integrated plan merging 08 Local Authority Areas; Colombo Municipal Council, Dehiwala Mt- Lavinia Municipal Council, Boralesgamuwa Urban Council, Kolonnawa Urban Council, Peliyagoda Urban Council, Wattala Urban Council, parts of Kelaniya Pradeshiya Sabha and Wattala Pradeshiya Sabha into a single planning area named '*Colombo Commercial City*'.

Planning Process

The preparation of '*Colombo Commercial City Development Plan – 2019-2030*' is a collaborative exercise undertaken by UDA in consultation of relevant stakeholders and general public based on the 'Strategic Planning' principles.

Planning Context

Colombo Commercial City is a competing International City in the South Asian context as;

- One of the busiest Maritime Hubs
- A blooming Business Hub
- A highly sought-after Tourism Nest

Colombo Commercial City is the country's Commercial Capital that acts as the focal point of national economy.

The Need of a Plan

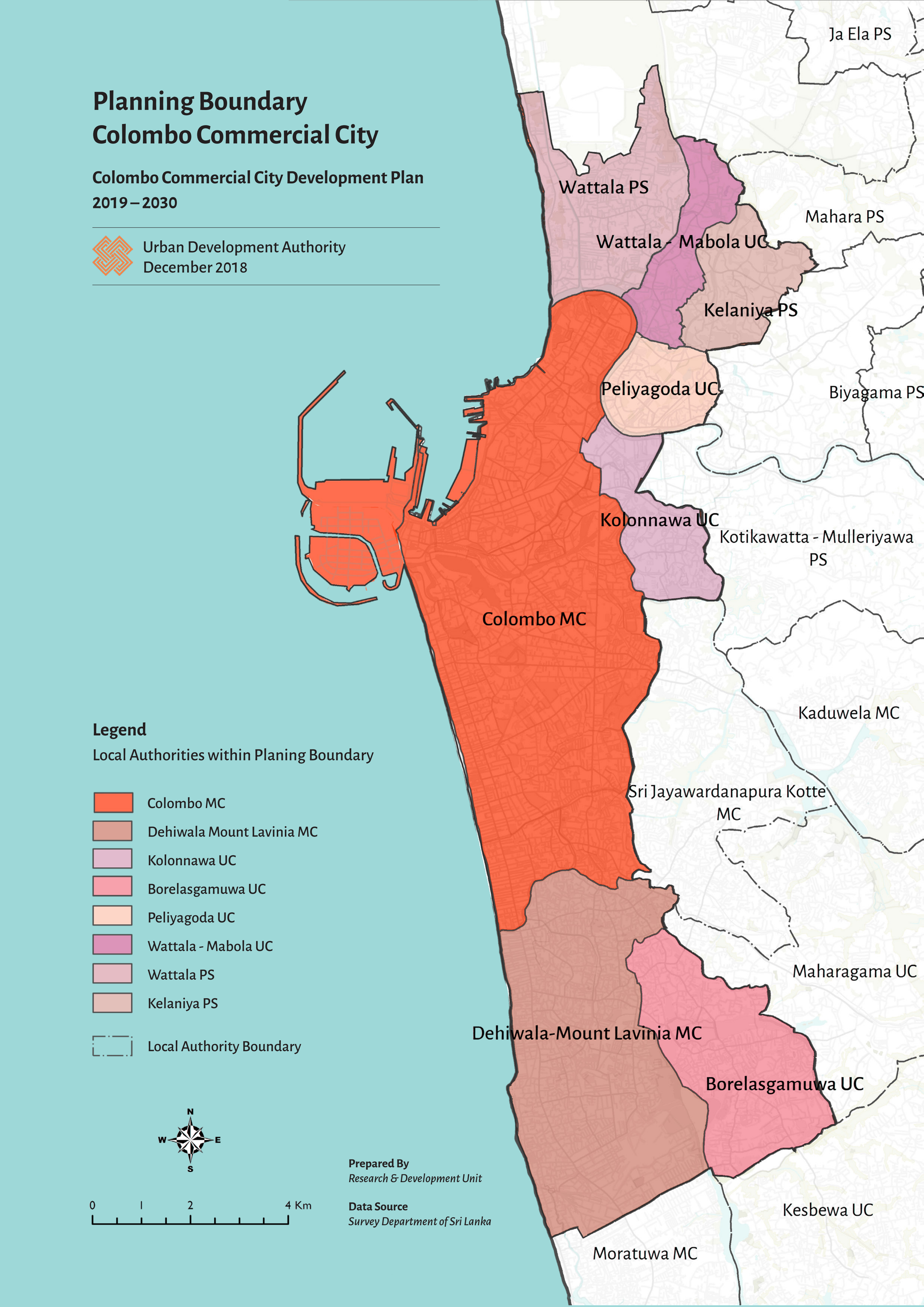
As a result of the comprehensive context analysis, it was identified that the *Colombo Commercial City* has a variety of potentials attributed to environment and economic sectors which can be viewed as solutions for many prevailing issues of city.

The fact that the *Colombo Commercial City* is having a variety of water fronts, was perceived as its most significant potential, which can be harnessed to induce a positive transformation of the city while addressing many of its prevailing issues.

Planning Boundary
Colombo Commercial City

Colombo Commercial City Development Plan
2019 – 2030

Urban Development Authority
December 2018



කොළඹ වාණිජ නගර සංවර්ධන සැලසුම 2019 – 2030

නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය

mooniak
මූනියැක්
மூநியக்

Art direction, layout and design by:
Mooniak <*mooniak.com*>