



ASIAN DEVELOPMENT BANK

ශ්‍රී ලංකාව: ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය ප්‍රධාන සැලැස්ම

ව්‍යාපෘති නාමය	ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය ප්‍රධාන සැලැස්ම
ව්‍යාපෘති අංකය	51108-001
රට	ශ්‍රී ලංකාව
ව්‍යාපෘති තත්වය	යෝජිත
ව්‍යාපෘති වර්ගය/ සහායේ ප්‍රකාරතාව	තාක්ෂණික සහාය
අරමුදල් මූලාශ්‍රය / විවිධාකම	තාක්ෂණික සහාය: ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය ප්‍රධාන සැලැස්ම තාක්ෂණික සහාය විශේෂිත අරමුදල ඇ.එ.ජ ඩොලර් මිලියන 1.50
ක්‍රමෝපාය න්‍යාය පත්‍රය	පාරිසරික වශයෙන් ධරණීය සංවර්ධනය සමස්ත ආර්ථික වර්ධනය
වෙනස්වීමේ තීරක	පරිපාලන සහ හැකියා සංවර්ධනය දැනුම් මූල විසඳුම්
ක්ෂේත්‍රය/ උපක්ෂේත්‍ර	ප්‍රවාහන- ප්‍රවාහන ප්‍රතිපත්ති සහ ආයතනික සංවර්ධනය
ස්ත්‍රී/පුරුෂ සමානතාවය සහ මුක්‍යධාරා වර්ගීකරණයන්	ස්ත්‍රී/පුරුෂ අංග අඩංගු නොවේ
විස්තරය	දුම්රිය ප්‍රවාහන අංශයේ ක්‍රමෝපාය සංවර්ධනය සහ දුම්රිය ප්‍රවාහන පද්ධතිය වෙනත් ප්‍රවාහන මාධ්‍යයන් සමඟ බහුආකෘතිමය වශයෙන් ඒකාබද්ධ කිරීම සඳහා මෙම යෝජිත තාක්ෂණික සහාය වැඩසටහන අදාළ ක්‍රමෝපායන් සකසනු ඇත. එකී අංශයේ කාර්යක්ෂමතාවය ඉහළ නැත්වීමට ආයතනික යෝජනා අධ්‍යයනය කරන අතර වැඩිදියුණු කිරීමට යෝජනාවන් ලබා දෙනු ඇත.

ශ්‍රී ලංකාව සඳහා කෙටුම්පත් කල දේශීය හවුල්කාර උපාය මාර්ගය (CPS) යටතේ හඳුනාගන්නා ලද ව්‍යාපෘති සහ වැඩසටහන් සඳහා රජයේ ආයෝජන ප්‍රමුඛතා සමග යෝජිත තාක්ෂණික සහාය වැඩසටහන අනුගත වේ. ඒවානම් ප්‍රවාහන, බලශක්ති, සහ නාගරික සංවර්ධනය වැනි වැදගත් අංශ තුළ ක්‍රමෝපායික ආයෝජනය සහ ප්‍රතිපත්ති ප්‍රතිසංස්කරණයන් සඳහා සහාය දීම මගින් යටිතල පහසුකම් දියුණු කිරීම සහ පුළුල් කිරීමයි. දුම්රිය ප්‍රවාහන අංශය දියුණු කිරීමට සහ එය මහාමාර්ග, ගුවන් සහ මුහුදු ප්‍රවාහන වැනි ශ්‍රී ලංකාවේ වෙනත් බහුආකෘති ප්‍රවාහන පද්ධති සමග ඒකාබද්ධ කිරීම සඳහා මෙම යෝජිත තාක්ෂණික සහාය වැඩසටහන සුදුසු ක්‍රමෝපායන් සකසනු ඇත. එසේම ඒ මගින් යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය සහ ධාරිතා වර්ධනය සඳහා දුම්රිය ප්‍රවාහන අංශය ප්‍රමුඛතා ක්‍රමෝපාය මැදිහත්වීම් සකස් කරනු ඇත.

මෙම යෝජිත තාක්ෂණික සහාය වැඩසටහන ආසියානු සංවර්ධන බැංකුවේ ශ්‍රී ලංකාව තුළ ක්ෂේත්‍රය පුරා විහිදුණු ප්‍රථම මැදිහත්වීම වන අතර එය ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව සහ සංවර්ධන හවුල්කරුවන් විසින් ක්ෂේත්‍ර සංවර්ධනය සඳහා සම්බන්ධීකරණය කරන ලද ප්‍රවේශයට මග විවෘත කරයි. මෙය ග්‍රාමීය මාර්ග, ජාතික මාර්ග සහ අධිවේගී මාර්ග මෙන්ම කොළඹ වරාය ව්‍යාපෘතිය වැනි සමුද්‍රීය අංශයෙහි පැරණි සහ දැනට කෙරෙමින් පවතින ආයෝජනයන් උණුසුරු කරයි. ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව මීට සමාන්තරව ශ්‍රී ලංකාව කෙරෙහි ජාතික වරාය ප්‍රධාන සැලැස්ම සකස් කිරීමට සහ මාර්ග අංශයේ ප්‍රධාන සැලැස්ම උසස් කිරීමට සහයෝගය දක්වන බැවින් මෙම යෝජිත තාක්ෂණික සහාය වැඩසටහන කාලීන වැඩසටහනකි.

තාක්ෂණික සහායයේ බලපෑම් ලෙස නව්‍ය තාක්ෂණය මුසුවූ බහුවිධ මොඩලයන්ගෙන් යුතු ඒකාබද්ධවූ පොදු ගොඩබිම් ප්‍රවාහන ජාලයක් නිර්මාණය වනු ඇත. එය දැරිය හැකි මිලක් යටතේ ලබාගත හැකිවන අතර ආසන්න ප්‍රතිඵල ලෙස දුම්රිය මාර්ග පද්ධතිය සඳහා සංවර්ධන ක්‍රමෝපායක් ස්ථාපිත වනු ඇත. මේ කාර්යය සඳහා මූලිකවම ව්‍යාපෘතියේ නිමැවුම ලෙස ප්‍රධාන දුම්රිය මාර්ග සැලැස්ම සැකසෙනු ඇත.

<p>ව්‍යාපෘති සාධාරණීකරණය සහ දේශීය/ කාලාපීය ක්‍රමෝපාය කෙරෙහි ඇති සම්බන්ධය</p>	<p>අග නගරය සහ වාණිජ කේන්ද්‍රස්ථානය වන කොළඹ කේන්ද්‍රගතවූ මාර්ග ජාලයක් මත මූලික වශයෙන් ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රවාහන පද්ධතිය පාදක වී ඇත. ශ්‍රී ලංකාවේ ගොඩබිම් ප්‍රවාහනයෙන් 93% ක් පමණ මාර්ග ප්‍රවාහනය ආවරණය කරයි. කිලෝමීටර 12,000 ක් පමණවූ ජාතික මහා මාර්ග සහ කිලෝමීටර 152 ක් පමණවූ අධිවේගී මාර්ග ඒ අතර පවතී. මූලික පොදු ප්‍රවාහන මාධ්‍යය වන්නේ බස් රථයි. රජය විසින් මෙහෙයවන ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය (SLTB) සහ පුද්ගලික හිමිකාරත්වයක් ඇති බස් මගින් බස් සේවය ලබා දෙයි. ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය නගර සහ ග්‍රාමීය මාර්ග වල සිය සේවය ලබාදෙන අතර එය සෑම විටම අලාභ දායක වේ. රටේ ප්‍රවාහන අවශ්‍යතා වලින් සුළු කොටසක් පමණක් දුම්රිය ප්‍රවාහන ජාලය විසින් මෙහෙයවයි. රටේ පලාත් නවයේම ප්‍රධාන නගර කොළඹ නගරය සමග සම්බන්ධ කෙරෙන ශක්තිමත් නගරාන්තර දුම්රිය ජාලයක් ශ්‍රී ලංකාව සතුවන අතර කොළඹ සහ බස්නාහිර පලාත තුළ සාමාන්‍ය දුම්රිය සේවයක්ද පවතී. දකුණු ආසියාවේ ප්‍රධාන නාවික හුවමාරු වරායක් වන කොළඹ වරාය ඇතුළුව ගැඹුරු මුහුදු වරායන් හතරක් සහ කොළඹ සහ දකුණු පලාතේ හම්බන්තොට පිහිටුවා ඇති අන්තර්ජාතික ගුවන් තොටුපලවල් දෙකක් ශ්‍රී ලංකාව සතුව ඇත.</p>
--	---

ප්‍රවාහන සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය යටතේ පවතින ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව එහි ආරම්භය සිදුවූ 1858 වසරේ සිට හිමිකරු සහ මූලික මෙහෙයුම්කරු ලෙස කටයුතු කරයි. එහි ඉතා උච්චතම කාලය වූ විසි වැනි දසකයේ පළමු අර්ධයේදී එය භාණ්ඩ ප්‍රවාහන වෙළෙඳපොළෙන් 80% ක් ආවරණය කළ අතර මගී ප්‍රවාහන වෙළෙඳපොළෙන් 35% ක කොටසක් දැරීය. පැවති රජයන් දුම්රිය ප්‍රවාහනය දියුණු කිරීමට පියවර ගත් නමුත් එකී බොහෝමයක් උත්සාහයන් ප්‍රාථමික මට්ටමින් පවත්වාගෙන යාමට සීමා විය. මහා මාර්ග පද්ධතියේ පුළුල් ව්‍යාප්තිය, මාර්ගපාදකවූ වාහන ප්‍රවාහනයේ සිදුවූ ක්‍රමික ප්‍රගතිය, දුම්රිය පද්ධතිය සම්බන්ධ ප්‍රතිපත්තිය නොසැලකීම, මෙන්ම කළමනාකරණ පද්ධතියේ නිලධාරීවාදය හා ව්‍යාපාරික ස්වභාවයක් නොගැනීම මෙම එක තැන රැඳී සිටීමට හේතු සාධකවූ අතර එහි ප්‍රතිඵලය වූයේ දුර්වල ක්‍රියාකාරිත්වයකින් යුත් දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවකි.

මේ වන විට කිලෝ මීටර් 1,508 ක දුම්රිය මාර්ග ජාලයක් එය සතු වන අතර පුළුල්ව සලකා බැලූවිට එහි ප්‍රමාණය කිලෝ මීටර් 1,676 කි. ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව ආසන්න වශයෙන් දුම්රිය 396 ක් මෙහෙයුම් ක්‍රියාවලියට යොදවා ඇති අතර එහි දිගුදුර දුම්රිය 67 ක්ද, නගරාන්තර දුම්රිය 16 ක්ද සමන්විතය. මෙම දුම්රිය ජාලය ජනගහනයෙන් මිලියන 5.8 ක් සහිත (රටේ සමස්ත ජනගහනයෙන් 29% ක්) කොළඹ සහ බස්නාහිර පලාත කේන්ද්‍රගතව පවතී. බස්නාහිර පලාත රටේ දළ දේශීය නිෂ්පාදිතයෙන් 43% ක් ආවරණය කරන අතර 2012 වසරේදී ඇ.එ.ජ-ඩොලර් 2,922 ක ඉහළම ඒක පුද්ගල ආදායම වාර්තා කළ පලාත විය. ශ්‍රී ලංකාවේ දුම්රිය ජාලයෙන් 90% ක් පමණ ඒකීය දුම්රිය මාර්ග වන අතර එහි කිලෝමීටර් 126 ක ද්විත්ව දුම්රිය මාර්ගද, කිලෝමීටර් 14 ක ත්‍රිත්ව දුම්රිය මාර්ගද, කිලෝමීටර් 3 ක සිවු දුම්රිය මාර්ගද වේ. සියළු බහු දුම්රිය මාර්ග බස්නාහිර පලාත තුළ පිහිටා ඇත. බස්නාහිර පලාත තුළ ආසන්න වශයෙන් කිලෝමීටර් 230 ක් වන නගරාසන්න දුම්රිය ජාලය දුම්රිය මගීන්ගෙන් 80% ක් පමණ රැගෙන යයි. දුම්රිය ජාලය ප්‍රධාන සමුද්‍ර නැවතුම්පල වන කොළඹ වරායට සම්බන්ධය.

'රාජ්‍ය ආයෝජන වැඩසටහන (PIP) 2017-2020' තුළ පොදු ප්‍රවාහන සහ දුම්රිය ප්‍රවාහනය සම්බන්ධව ශ්‍රී ලංකා රජයේ ක්‍රමෝපාය පෙළ ගස්වා ඇත. එමගින් පුළුල් ප්‍රවාහන මාධ්‍ය මිශ්‍රණයක් සහිතව ගුණත්වයෙන්, ආරක්ෂාවෙන් යුත් සහ දැරියහැකි පිරිවැයකට ප්‍රවර්තන සහ අනාගත මගී සහ භාණ්ඩ ප්‍රවාහන ඉල්ලුම සපුරාලීමට මෙන්ම ජංගම අවශ්‍යතාවයන් සපුරාලීමට තාක්ෂණික නවෝත්පාදනයන් හඳුන්වාදීම අරමුණු කරයි. රාජ්‍ය ආයෝජන වැඩසටහන (PIP) මගින් (i) 2015 වන විට 5% ක්ව පැවති දුම්රිය මගී ප්‍රවාහන කොටස 2020 වන විට 10% දක්වා වැඩිකිරීම; (ii) දුම්රිය භාණ්ඩ ප්‍රවාහන කොටස 2020 වන විට 1% සිට 5% දක්වා වැඩිකිරීම; (iii) පොදු ප්‍රවාහනය භාවිත කරන මගීන් සංඛ්‍යාව 58% ක වර්තමාන මට්ටමේ සිට 2020 වන විට 65% දක්වා වැඩිකිරීම අරමුණු කරයි. ආයතන සහ කළමනාකරණ යන අංශ දෙකෙන්ම දුම්රිය පද්ධතිය වැඩිදියුණු කිරීම, යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය සමඟ ඉඩම් භාවිත සැලැස්ම එකමුතු කිරීම, බහුආකෘති ඒකාබද්ධ වීම් දියුණු කිරීම, සහ වෙනත් යනාදී රාජ්‍ය ආයෝජන වැඩසටහන (PIP) තුළ දක්වා ඇති ඉලක්කයන් ලඟාකර ගැනීමට රජය මෙමගින් අපේක්ෂා කරයි.

බලපෑම පුළුල් බහුආකෘති මිශ්‍රණය සහ තාක්ෂණික නවෝත්පාදනය හරහා ආරක්ෂිත සහ දැරියහැකි ඒකාබද්ධවූ පොදු ගොඩබිම් ප්‍රවාහන පද්ධතියක් තුළින් ප්‍රවාහන අවශ්‍යතා සපුරාගැනීම.

ප්‍රතිඵලය

පිහිටුවන ලද දුම්රිය අංශ සංවර්ධනය සඳහා ක්‍රමෝපාය.

නිමැවුම

සකසන ලද දුම්රිය ප්‍රධාන සැලැස්ම

භූගෝලීය පිහිටීම

පාරිසරික සහ සාමාජයීය අංග පිළිබඳ සාරාංශය

පාරිසරික අංගය

ස්වේච්ඡා නොවන නැවත පදිංචි කිරීම

ආදිවාසී ජනතාව

පාර්ශවකරුවන් සමඟ සන්නිවේදනය, සහභාගිත්වය සහ උපදේශනය

ව්‍යාපෘති සැලසුම්කරණ කාලය අතරතුර

ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාවට නැන්වීම අතරතුර

ව්‍යාපාරික අවස්ථාවන්

උපදේශණ සේවාවන් 2018 ජනවාරි සිට 2019 සැප්තැම්බර් දක්වා වූ මාස 20 ක කාලය තුළ උපදේශණ සේවාවන් සම්පූර්ණ කරනු ඇත. උපදේශකයින් යෙදවීම සඳහා වන ආසියානු සංවර්ධන බැංකුවේ මඟපෙන්වීමට (2013, කලින් කලට සංශෝධනය කල පරිදි) අනුව උපදේශක ආයතනයක් යොදා ගනු ඇත. ඒ අනුව 90:10 ක ගුණත්වපිරිවැය අනුපාතයක් යටතේ ගුණත්වය සහ පිරිවැය පාදකවූ තෝරා ගැනීමේ ක්‍රමවේදය භාවිත කරමින් උපදේශකයින් බඳවා ගනු ඇත. උපදේශකයින් විසින් සම්පූර්ණ තාක්ෂණික යෝජනාව සකසනු ඇත.

ප්‍රසම්පාදනය

වගකිව යුතු නිලධාරී

ආ.ස.බැ වගකිව යුතු නිලධාරී

රොචස්තර්, මාර්කස්

ආ.ස.බැ වගකිව යුතු දෙපාර්තමේන්තුව

දකුණු ආසියා දෙපාර්තමේන්තුව

ආ.ස.බැ වගකිව යුතු අංශය

ප්‍රවාහන සහ සංනිවේදන අංශය, දකුණු ආසියා
දෙපාර්තමේන්තුව

ක්‍රියාවට නැන්වීමේ නියෝජිත
ආයතන

ප්‍රවාහන සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය
7 වැනි මහල, සෙන්සිටිවය, අදියර II,
බත්තරමුල්ල, ශ්‍රී ලංකාව

කාලසටහන

සංකල්ප අනුමත කිරීම	2017 මාර්තු 20
තොරතුරු සෙවීම	2017 මාර්තු 22 සිට 2017 මාර්තු 26
කළමනාකරණ සමලෝචන රැස්වීම	-
අනුමැතිය	-
අවසන් විමර්ශන මෙහෙවර	-
ව්‍යාපෘති දක්න පත්‍රය අවසන් වරට යාවත්කාලීන කරන ලද්දේ	2017 මාර්තු 20

ව්‍යාපෘති සහ වැඩසටහන් සම්බන්ධ සාරාංශගත කරන ලද තොරතුරු ව්‍යාපෘති දක්න පත්‍රවල අඩංගු වේ. ව්‍යාපෘති දක්න පත්‍රිකාවක් යනු වැඩ කෙරෙමින් පවතින ව්‍යාපෘති සම්බන්ධ වාර්තාවක් බැවින් ඇතැම් තොරතුරු මෙහි පළමු පිටපත් වල ඇතුළත් නොවිය හැකි අතර එකී තොරතුරු ලැබෙන පරිදි ඇතුළත් කරනු ඇත. යෝජිත ව්‍යාපෘති සම්බන්ධ තොරතුරු තාවකාලික සහ ගමන්ගත තොරතුරු වේ.

ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව විසින් මෙම ව්‍යාපෘති දක්න පත්‍රයේ සඳහන් තොරතුරු එය භාවිත කරන්නන් සඳහා උපකරණයක් ලෙස භාවිතා කිරීමට කිසිදු සහතිකවීමක් නොමැතිව සපයයි. ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව විසින් ඉහළ ගුණත්වයෙන් යුත් අන්තර්ගතයක් සැපයීමට සෑම විටම උත්සහ කරන අතර කිසිදු ආකාරයක වගකීමක් නොමැතිව, ප්‍රකාශිතව හෝ හැඟවීමෙන්, පණයයි ආකාරයේ වගකීම් සීමාකම් නොමැතිවීම් ඇතුළත්ව, නිශ්චිත අරමුණක් සඳහා ගැලපෙන පරිදි, උල්ලංඝනය නොවන ලෙස තොරතුරු “පෙනෙන පරිදි” සපයයි. මෙවැනි ඕනෑම තොරතුරක නිරවද්‍යතාවය හෝ පරිපූර්ණත්වය පිළිබඳව ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව විසින් විශේෂිතව ඕනෑම වගකීමක් සහ පෙනීසිටීමක් සිදුනොකරයි.