දිනමිණ e paper
http://epaper.dinamina.lk/art.asp?id=2016/05/04/pg24_0&pt=p&h=

ශ්‍රී ලංකාවේ වායු තත්ත්ව කළමනාකරණය සම්බන්ධ ජාතික සම්මන්ත්‍රණය

පිරිසිදු වායු 2025 ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම එළිදැක්වීම 2016 මැයි 5 සහ 6

ශ්‍රී ලංකාවේ වායු තත්ත්ව කළමනාකරණය

1.1 හැඳින්වීම

මිහිතලය මත ජීවත්වන සියලු ම ජීවීන්ට වායු සම්පත් මූලික අවශ්‍යතාවකි. වායු, භූමි හා ජල සම්පත් මිනිසාගේ මූලික අවශ්‍යතා සඳහා එකසේ වැදගත් වුව ද, වායු සම්පතේ ඇති සුලබතාව නිසා අතීතයේදී ඒ සඳහා අඩු අවධානයක් යොමු විය. කෙසේ නමුත් ලෝකයේ අනෙකුත් රටවල මෙන්ම වායු දූෂණය ශ්‍රී ලංකාව තුළ ඉතා ශීඝ්‍රයෙන් පැන නගින පාරිසරික ගැටලුවක් වී ඇත.

පසුගිය දශක දෙකක කාලය තුළ ශ්‍රී ලංකාවේ රථ වාහන ප්‍රමාණය ඉතා විශාල ලෙස ඉහළ ගොස් ඇත. 2015 වන විට ශ්‍රී ලංකාව තුළ ධාවනය වන වාහන ප්‍රමාණය මිලියන 3.6 පමණ විය. එයින් 45%ක්ම ද්විත්ව පහර මෝටර් සයිකල් වන අතර 14%ක් ත්‍රිරෝද රථ වේ.

වායු දූෂණය කොළඹ මහා නගර ප්‍රදේශය තුළ ඉතාමත් ඉහළ අගයක් වාර්තා කරයි. එම ප්‍රදේශය තුළ ශ්‍රී ලංකාවේ ජනගහනයෙන් සැලකිය යුතු පිරිසක් ජීවත්වන අතර, වැඩි වශයෙන් කර්මාන්තශාලා ස්ථාපිත කර ඇත. කොළඹ ප්‍රදේශය තුළ වායු දූෂණය සඳහා බලපාන ප්‍රධාන සාධකය වන්නේ, රථ වාහන වලින් පිටවන දුමාරය වේ (60%). මහනුවර නගරයේ වාතය එහි භූගෝලීය පිහිටීම නිසා කොළඹ නගරයට වඩා දූෂණය වී ඇති බව වාර්තා වේ. වායු දූෂණය, ස්ථානීය මෙන්ම ජංගම ප්‍රභවවලින් සිදුවේ. ප්‍රධාන ස්ථානීය ප්‍රභවය වන්නේ. කර්මාන්ත හා ගෘහමය අංශ වේ. විශේෂයෙන්ම ආහාර පිසීම සඳහා ශ්‍රී ලංකාවේ නිවාස වලින් 75% ක්ම දර භාවිත කරයි. ඊට අමතරව ද්‍රව පෙට්‍රෝලියම් වායුව (LP gas), විදුලිය හා භූමි තෙල් ඉන්ධන වශයෙන් භාවිත කරයි.

වායු සම්පතෙහි ගුණාත්මකභාවය අධීක්ෂණය කිරීම විශේෂයෙන් කොළඹ නගරය කේන්ද්‍ර කොට ගෙන සිදු කරනු ලබයි. ඊට හේතුව වී ඇත්තේ කොළඹ නගරය ආශ්‍රිත ආර්ථික කටයුතු සහ නාගරීකරණ ක්‍රියාකාරකම් සඳහා මධ්‍යස්ථානයක් වන බැවිනි. කොළඹ නගරයට අමතරව මහනුවර, කුරුණෑගල, පුත්තලම, යන නගරවල වායු තත්ත්ව අධීක්ෂණය ඉතාමත් සීමාසහිත වන අතර, එය සිදු කරනු ලබන්නේ විශේෂ හේතු හා පරීක්ෂණ සඳහා ය.

චර්තමානයේ සිදු කරනු ලැබූ අධ්‍යයනයන්ගෙන් හෙළිවී ඇත්තේ ගෘහස්ථ වායු දූෂණය, විවෘත පරිසරය තුළ ඝන අපද්‍රවය පිළිස්සීම වැනි කරුණු පිළිබඳව විශේෂ අවධානයක් යොමු කිරීම අත්‍යවශ්‍ය බවය. 2003 වසරේදී ඊයම් රහිත ඉන්ධන හඳුන්වා දුන්නද නවම ගෘහාලේපිත තීන්තවල ඊයම් අඩංගුව පැවතීම ගෘහස්ත වායු දූෂණය සඳහා බලපෑමක් ඇති කරයි.

1.2 කර්මාන්ත අංශය

පසුගිය දශකයක කාලයක තුළ කර්මාන්ත ක්ෂේත්‍රයේ විශාල වර්ධනයක් සිදුවී ඇත. එම කර්මාන්ත විශාල වශයෙන් කේන්ද්‍රගත වී ඇත්තේ මහනුවර, ගම්පහ හා කොළඹ දිස්ත්‍රික්කවලය. මෙම කර්මාන්තවලින් පිට කරන කාබන්ඩයොක්සයිඩ්,

සල්ෆර්ඩයොක්සයිඩ් හා ක්ෂුද්‍ර අංශු වායු දූෂණය සඳහා විශේෂයෙන් බලපායි. කර්මාන්තවලින් වැඩි හරියක් 1980 ට පෙර පිහිටවනු ලැබූ ඒවා තුල යල් පැන ගිය තාක්ෂණය යොදාගන්නා අතර, නීසි පරිසර දූෂණ පාලන ක්‍රම අනුගමනය නොකරයි. මෙවැනි බොහෝ කර්මාන්ත සඳහා පරිසර දූෂණ අවම කරන්නාවූ තාක්ෂණයට හුවමාරු වීමට සම්පත් හා අවකාශ සීමිත වී ඇත. කර්මාන්ත සඳහා වැඩි වශයෙන් භාවිත කරන්නේ දැව් තෙල්, සල් දර හා ගල් අඟුරු වේ. සිමෙන්ති, හුණුගල්, තෙල් පිරිපහදු බලශක්ති නිෂ්පාදනය හා සක්‍රීය කාබන් නිෂ්පාදනයේ යෙදෙන කර්මාන්තවලින් විශේෂයෙන්ම කාබන්ඩයොක්සයිඩ් වායු ගෝලයට නිකුත්වේ.

කර්මාන්තවලින් වායු දූෂණය වන ආකාර දෙකකි.

- අමුද්‍රව්‍ය සැකසුම් කර්මාන්ත (සිමෙන්ති, ඊයම්, අමිල කර විෂ වායු)
- බල ශක්ති උත්පාදනයේදී සිදුවන වායු විමෝචන

1.3 ප්‍රවාහන අංශය

විශේෂයෙන්ම වාහනවලින් විමෝචනය වන කාබන්ඩයොක්සයිඩ්, නයිට්‍රජන් ඔක්සයිඩ් විශාල වශයෙන් මානව සෞඛ්‍යයට බලපෑම් එල්ල කරයි. මෙම සෘජු වායු දූෂණ බලපෑම්වලට අමතරව එමගින් ද්විතියික වායු දූෂණ වලට හේතුවේ. (උදා: අම්ල වැසි, ජායා රසායන දුම්)

ඉහත නයිට්‍රජන් ඔක්සයිඩ් හා හයිඩ්‍රොකාබන් ජල අංශු සහ පාරජම්බුල කිරණ අවකාශය තුළ ඕසෝන් අංශු පහළ වායු ගෝලයේ නිපදවයි.

පහතින් දැක්වෙන්නේ ප්‍රවාහන අංශය තුලින් වායු දූෂණයට දායක වන ප්‍රධාන සාධක වේ.

- වැඩිවන වාහන ප්‍රමාණය හා ඉන්ධන පරිභෝජනය
- පරණ හා නවීකරණය කරන ලද වාහන භාවිතය
- දුර්වල වාහන නඩත්තුව
- තත්ත්වයෙන් බාල අඩු මිල තෙල් භාවිත කිරීම
- ශීඝ්‍රයෙන් වැඩිවන නාගරීකරණය

මෙසේ වුවත් මෑතකදී භාවිතය වැඩිවුණ දෙමුහුම් හා විදුලි මෝටර් රථ වායු දූෂණ පාලනය සඳහා දායක වී ඇත. තවමත් ප්‍රධාන නගරවල වායු දූෂණ මට්ටම් ගැසට් කරන ලද ප්‍රශස්ථ වායු දූෂණ මට්ටම් ඉක්මවා ඇත.

1.4 ගෘහස්ථ අංශය

ශ්‍රී ලංකාව වැනි සංවර්ධනය වෙමින් පවතින රටවල වැඩි වශයෙන්ම ගෘහස්ථ වායු දූෂණය සිදුවනුයේ ජෛව ස්කන්ධ ඉන්ධන දහනයෙනි. මෙහිදී දර හා කෘෂි කසල දහනය විශේෂ තැනක් ගනී. විවිධ ගොඩනැගිලි ද්‍රව්‍ය, ජෛව ස්කන්ධ හා ඩීසල්, භූමිතෙල් හා ද්‍රව පෙට්‍රල් වැනි අනෙකුත් පොසිල ඉන්ධනවල නිබෙන විවිධාකාර මූලද්‍රව්‍ය අවකාශයට නිකුත් වේ. ඒවා වන්නේ නයිට්‍රජන් ඩයොක්සයිඩ්, කාබන් ඩයොක්සයිඩ්, කාබන් මොනොක්සයිඩ්, ෆෝමැල්ඩිහයිඩ්, ඇස්බැස්ටෝස්, රසදිය, කෘත්‍රිම ඛනිජ, ෆයිබර්, සහ වාෂ්පශීලී කාබනික සංඝටක හා බැක්ටීරියා වේ. නියමිත පරිදි වාතාශ්‍රය සංසරණය හා කළමනාකරණය සිදු නොකරන ලද ගොඩනැගිලි තුළ ඉවුම් පිහුම්වලදී ගෘහස්ථ වායු දූෂණය ඉතා වැඩි ය.

ඊට අමතරව ඝන අපද්‍රව්‍ය විවෘතව දහනය කිරීම ගෘහය අවට වායු දූෂණයට සෘජුවම බලපායි. විශේෂයෙන්ම ප්ලාස්ටික් හා පොලිතීන් අඩංගු ඝන අපද්‍රව්‍ය දහනය කිරීම මගින් විශේෂයෙන්ම ළමයින්ට හා ගර්භණී මවුවරුන්ට විශාල වශයෙන් සෞඛ්‍ය ගැටලු ඇතිවීමේ අවධානමක් ඇත. මේ ප්ලාස්ටික් හා පොලිතීන් පහළ උෂ්ණත්වවල දහනයෙන් පිටවන ඩයොක්සින් හා ෆියුරාන් (දිගු කල් පවත්නා කාබනික දූෂක) ශරීරයට ඉතාමත් විෂ සහිත ය.

1.5 වායු දූෂණයේ දර්ශක

දුවිලි අංශු ශ්‍රී ලංකාවේ වායු දූෂණයේ ප්‍රධාන ප්‍රභවය ලෙස හඳුනාගෙන ඇත. මේ දුවිලි අංශු වායු දූෂණයට ප්‍රධාන වශයෙන් දායක වන්නේ ස්ථානීය හා ජංගම ප්‍රභවයන් ය.

කොළඹ නගරය තුළ පසුගිය වසරවලදී වාර්තා වූ සාමාන්‍ය pm-10 මට්ටම 72-/82 μg/m3 පැවතුනු අතර 2001 වසරේදී උපරිමයට ළඟා වී තිබුණි. එසේ නමුත් මේ දර්ශක අගයයන් ලෝක සෞඛ්‍ය සංවිධානය විසින් ප්‍රකාශිත අගයන්ට වඩා ඉහළ මට්ටමක පවතී (WHO/pm10=20 μg/m³). මෙයින් පෙනී යන්නේ කොළඹ නගරය තුළ සෞඛ්‍යයට අහිතකර දුවිලි අංශු මගින් වායු දූෂණයන් පවතින බව ය. එසේ නමුත් 2008 දී ඇරඹුණු වායු විමෝචන පරීක්ෂා වැඩසටහනින් පසුව රථ වාහන ප්‍රමාණය ඉහළ යද්දී වුවද, කොළඹ නගරය තුළ pm-10 මට්ටම 62-65 μg/m³ දක්වා අඩු මට්ටමකට පාලනය කර ගත හැකි විය.

02. වායු දූෂණ පාලනය සඳහා මැදිහත් වීම

වායු දූෂණය අවම කිරීම සඳහා අතීතයේ සිටම ශ්‍රී ලංකාව තුළ වැදගත් ප්‍රතිපත්ති මැදිහත්වීම් සිදු කර ඇත. එමගින් අවශ්‍ය නීතිමය රාමුව හා ආයතනික රාමුව සවිමත් කිරීම හා ධාරිතා වර්ධන ක්‍රියාකරකම් සිදු කිරීමට යෙදුනි.

2.1 මධ්‍යම පරිසර අධිකාරිය පිහිටු වීම

මධ්‍යම පරිසර අධිකාරිය 1981 දී පිහිට වූ අතර ජාතික පරිසර පනත හා එහි විධි විධාන ක්‍රියාත්මක කිරීම හා වගකීම එම ආයතනයට පැවරී ඇත. 1994 දී ජාතික පාරිසරික පනත යටතේ පාරිසරික වායු ගුණාත්මක තත්ත්ව රෙගුලාසි ගැසට් කරන ලදී. එසේ නමුත් එහි රෙගුලාසිවලට රථ වාහන පරිසර දූෂණ තත්ත්ව ඇතුළත් කර නොතිබිණි. ජාතික පාරිසරික පනත යටතේ 2000, 2003, 2007 සහ 2014 වසරවලදී නිකුත් කරනු ලැබූ රෙගුලාසි මගින් රථ වාහන වායු විමෝචන ප්‍රමිතීන් දැනට පාවිච්චි කළ වාහනවලට, අපනයනය කරන වාහනවලට හා ඉන්ධන ප්‍රමිති තත්ත්වයක් ඇතුළත් කරන ලදී.

2.2 සුපිරිසිදු වායු 2000 ක්‍රියාත්මක සැලැස්ම (Clean Air 2000 Action Plan)

ඉහත සැලැස්ම මහානගර පාරිසරික වැඩසටහන යටතේ පිළියෙළ කරනු ලැබූ අතර කොළඹ මහා නගර සීමාව තුළ ක්‍රම ක්‍රමයෙන් වායු ගුණාත්මක තතත්වය ඉහළ නැංවීම අරමුණ විය.

මෙම ක්‍රියාත්මක සැලැස්ම යටතේ නාගරික වායු දූෂණය පාලනය සම්බන්ධයෙන් දැනට ඇති ආයතන සඳහා විවිධ කාර්යභාරයන් හඳුනාගෙන ඇත. මේ යටතේ ප්‍රතිපත්ති හා සැලසුම්, වායු ගුණාත්මක තත්ත්ව අධීක්ෂණය, නීති ක්‍රියාත්මක කිරීම, නියාමන හා අනුකූලතා සහතික කිරීම, පරීක්ෂණ, තාක්ෂණික සංවර්ධන කටයුතු, වායු දූෂණ කළමනාකරණය සඳහා ක්‍රියාත්මක සැලසුම් ඉදිරිපත් කර ඇත.

ප්‍රවාහන අංශය සඳහා සුපිරිසිදු ඉන්ධන සැපයීමට අවශ්‍ය ක්‍රියාකාරකම් සිදුකර ඇත. 2002 ජූලි 01 සිට ඊයම් රහිත ඉන්ධන දිවයින පුර හඳුන්වා දී ඇත. ඊට අමතරව 2003 වසර වන විට 10000 ppm සල්ෆර් ඩීසල් පාවිච්චියෙන් ඉවත් කිරීමටද 3000 ppm සල්ෆර් ඩීසල් හඳුන්වා දීමද කර ඇත.

මීට අමතරව ජාතික පාරිසරික පනත යටතේ 2003 ජූනි 30 වැනි දින නිකුත් කරනු ලැබූ ගැසට් නිවේදනයෙන් පහත සඳහන් රෙගුලාසි පැනවිණි.

- දැනට පාවිච්චි කරන වාහන සඳහා වායු විමෝචන ප්‍රමිතිය හඳුන්වා දීම
- පෙට්‍රල් ඩීසල් හා සුපර් ඩීසල් සඳහා ප්‍රමිතීන් හඳුන්වා දීම.
- ආනයනය කරන වාහන සඳහා ප්‍රමිතීන් පැනවීම.

2.3 වායු සම්පත් කළමනාකරන කේන්ද්‍රය පිහිට වීම (AirMAC)

වායු සම්පතේ ගුණාත්මක තත්ත්වය කළමනාකරණය කිරීම සඳහා දිවයින තුළ ක්‍රියාත්මක කරන වැඩසටහන්වලට පහසුකම් සැපයීම සඳහා 2001 ජූලි මස මෙම කේන්ද්‍රය (AirMAC) ස්ථාපිත කරන ලදී . මෙම කේන්ද්‍රයේ මෙහෙවර වනුයේ, වායු දූෂණය අවම කරමින් මගින් සෞඛ්‍යයට වන බලපෑම අවම කිරීම සඳහා ගුණාත්මක පරිසර තත්ත්වයක් ඇති කිරීමට වායු සම්පත් නිසිලෙස කළමනාකරණය කිරීම සඳහා නායකත්වය සැපයීම වේ. මෙම කේන්ද්‍රය සඳහා රාජ්‍ය, රාජ්‍ය නොවන ආයතන පෞද්ගලික ආයතන මෙන්ම විශ්වවිද්‍යාල හා පරීක්ෂණ ආයතන පාර්ශ්ව කරුවන් ලෙස ක්‍රියා කරයි.

2.4 රථ වාහන වායු විමෝචන පරීක්ෂණ ක්‍රියාත්මක කිරීම

නියමිත පරිදි සිදු කරන ලද අධ්‍යයනයන් හා පාර්ශ්වකරුවන්ගේ පුළුල් සාකච්ඡාවලින් අනතුරුව හා අවශ්‍ය ධාරිතා වර්ධන හා පුහුණු වැඩසටහනින් අනතුරුව, මේ වැඩසටහන රාජ්‍ය හා පෞද්ගලික හවුල් ව්‍යාපාරයක් ලෙස අරම්භ කරන ලදී. නියමිත පරිදි සිදු කරන ලද ටෙන්ඩර් පටිපාටියෙන් පසුව පෞද්ගලික ආයතන දෙකක් මේ සඳහා 2005 දී තෝරා ගෙන දිවයින පුරා ස්ථානීය හා ජංගම පරීක්ෂණ මධ්‍යස්ථාන ස්ථාපිත කිරීම ආරම්භ කරන ලදී. 2008 ජූලි මස මෙම වැඩසටහන බස්නාහිර පළාතින් පටන් ගෙන උතුරු, මධ්‍යම, උතුරු මැද, සබරගමුව හා ඌව පළාත් සහාවල ක්‍රියාත්මක කෙරිණි. අවසානයේදී 2001 වසරේදී වයඹ පළාත සඳහා ද ක්‍රියාත්මක විය. 2014 දෙසැම්බර් වන විට මෙම වැඩසටහන දිවයින පුරා සාර්ථකව ක්‍රියාත්මක කිරීමට හැකි විය. 2016 වන විට දිවයින පුරා පරීක්ෂණ මධ්‍යස්ථාන 388ක් මෙම ආයතන දෙක මගින් ස්ථාපිත කර ඇත. ශ්‍රී ලංකා වායු සම්පත් විමෝචන පරීක්ෂණ අරමුදල පිහිටුවන ලද අතර එමගින් වායු විමෝචන පරීක්ෂණ වැඩසටහන ක්‍රියාත්මක කිරීමට අරමුදල් සපයනු ලැබේ. මෙම වැඩසටහන අධීක්ෂණය කිරීමට හා විගණනය කිරීමට පරිසර අමාත්‍යාංශය යටතේ වායු සම්පත් කළමනාකරණ කේන්ද්‍රය යටතේ සිදුකෙරේ. මෙම කේන්ද්‍රය මගින් ආකාර තුනකින් අධීක්ෂණ කටයුතු සිදු කරනු ලබයි.

පරීක්ෂණ මධ්‍යස්ථාන අධීක්ෂණ වැඩසටහන්

මෙම අධීක්ෂණ හා විගණන වැඩසටහන Air MAC ආයතනය, මධ්‍යම පරිසර අධිකාරිය හා මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව ද, මිනුම් ප්‍රමිති හා සේවා දෙපාර්තමේන්තු එක්ව සිදු කරනු ලබයි. මෙම අධීක්ෂණ කටයුතුවලදී ස්ථානය ප්‍රමිතිය, නියමිත පරීක්ෂණ පටිපාටි වාර්තා තබා ගැනීම වාර්තා VET ආයතනය වෙත යැවීම, තාක්ෂණික ධාරිතා හා ඒවා පිළිබඳ සොයා බැලීම හා විගණනය කිරීම සිදු කෙරේ.

මහා මාර්ගවල වායු විමෝචන පරීක්ෂණ වැඩසටහන්

මෙම වැඩසටහන Air MAC ආයතනයේ නිලධාරීන් විසින් ශ්‍රී ලංකා පොලිසිය හා මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ නිලධාරීන් සමග එක්ව සිදු කරනු ලබයි. මේ වැඩසටහන සඳහා ඔරුගොඩ වත්ත තාක්ෂණික පුහුණු අයතනයේ තාක්ෂණික නිලධාරීන්ගේ සහායද ලබා ගැනේ. මහා මාර්ගය තුල ගමන් ගන්නා රථ වාහන වල වායු විමෝචන තත්වයන් මෙහිදී පරීක්ෂා කෙරේ. යම් වාහනයක් එම ප්‍රමිතීන් වලට අනුකූල නොවේ නම් ඔවුන්ට එම වාහනය නැවත යථා තත්ත්වයට පත් කර ඉදිරි පත් කරන ලෙස උපදෙස් දෙනු ලැබේ.

අධික දුම් පිටවන වාහන හඳුනා ගැනීමේ වැඩසටහන්

මහා මාර්ගයේ ගමන් ගන්නා අධික දුම් පිට වන වාහන නිරීක්ෂණය කර හඳුනා ගෙන එම වාහන අයිති කරුවන්හට දැනුම්දීම මෙම වැඩසටහන යටතේ සිදුකරයි. මේ යටතේ වාහනයේ ඡායාරූපය හා වේලාව සහිතව වාර්තාව වාහන අයිතිකරුවන් වෙත දැනුම් දෙනු ලැබේ. මෙහිදී එම වාහන දුම් පරීක්ෂාව සඳහා මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව වෙත වාර්තා කරන ලෙස VET ආයතනය මගින් දැනුම් දෙනු ලැබේ.

2.6 නාගරික වායු සම්පත් ගුණාත්මක බව සඳහා වායු විමෝචන පරීක්ෂා වැඩසටහනේ බලපෑම

වායු විමෝචන පරීක්ෂණ වැඩසටහන නාගරික වායු ගුණාත්මය වැඩි කිරීම සඳහා බලපා ඇත. මෙම වැඩසටහන පටන් ගැනීමට පෙර කොළඹ කොටුව ප්‍රදේශයේ ස්ථාපිත වායු සම්පත් අධීක්ෂණ මධ්‍යස්ථානයේ වාර්තාව වූ PM-10 අගය වූයේ 72-74/ ppm වන අතර මෙම වැඩසටහන ක්‍රියාත්මක කිරීමෙන් අනතුරුව එම අගය 62-64 ppm දක්වා පහත බැස තිබේ. එසේම මෙම වැඩසටහනේ ප්‍රතිඵලයක් වශයෙන් අධික ලෙස දුම් පිට වන වාහන අවම වූ අතර, වාහන හිමිකරුවන් තම වාහනය නියමිත ප්‍රමිතියට අනුකූලව පවත්වාගෙන යාමට යෙදුනි.

2.7 ද්විත්ව පහර ත්‍රිරෝද රථ පාලනය කිරීම හා තහනම් කිරීම.

පුළුල් අධ්‍යනයෙන් හා අදාළ පාර්ශ්ව කරුවන් සමග සාකච්ඡාවලින් අනතුරුව ද්විත්ව පහර ත්‍රිරෝද රථ වලින් පිටවන දුම් වලින් ඇති වන අහිතකර බලපෑම් තක්සේරු කිරීමෙන් අනතුරුව 2008.01.01 දින සිට රජය විසින් එම වාහන ආනයනය තහනම් කෙරුණි. එයට අනුරූපව එම වාහන සඳහා අමතර කොටස් ආනයනය 2012.01.01 දින සිට තහනම් කෙරිණි.

2.8 ස්ථානීය විමෝචන ප්‍රමිතීන්

1988 ජාතික පාරිසරික පනත සඳහා පරිසර දූෂක කාරක පරිසරයට මුදා හැරීම පිළිබඳ විධිවිධාන ඇතළත් කෙරිණි. එහි වායු දූෂණ කාරකයන් වායු ගෝලයට මුදා හැරීම පිළිබඳ විධිවිධාන ද ඇතුළත්ව ඇත. මධ්‍යම පරිසර අධිකාරිය මගින් ස්ථානීය වායු විමෝචන සඳහා ප්‍රමිතීන් සකස් කිරීමට ක්‍රියාවලියක් අදාළ පාර්ශ්වකරුවන්ගේ සහභාගීත්වයෙන් ආරම්භ කර ඇත. මේ සඳහා අදාළ රෙගුලාසි 2016 වසර තුළ ගැසට් කිරීමට නියමිතය. කෙසේ නමුත් එම ප්‍රමිතීන් ගැසට් කරන තෙක් පරිසර අධිකාරිය විසින් එම ප්‍රමිතීන්ට අනුකූල වෙමින් අනුරූ ප්‍රමිතීන් ක්‍රියාත්මක කිරීමේ ක්‍රියාවලියක් ආරම්භ කර ඇත.

2.9 වඩා හොඳ වායු තත්ත්ව හා පරිසර හිතකාමී ප්‍රවාහනය සඳහා වන අන්තර්ජාතික සම්මන්ත්‍රණය

මෙම සම්මන්ත්‍රණයේ සත්කාරක රට වශයෙන් 2014 වසර සඳහා ශ්‍රී ලංකාව තෝරාගෙන තිබුණි. මෙහි තේමාව වූයේ "පිරිසිදු වාතය සඳහා ඊළඟ පරම්පරාවේ විසඳුම හා තිරසාර ප්‍රවාහනය" යන්නයි. මේ සඳහා ශ්‍රී ලංකාවේ පරිසර හා ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශයන්, ජපානයේ පරිසර අමාත්‍යංශයන්, එක්සත් ජාතීන් ගේ ප්‍රාදේශීය සංවර්ධන මධ්‍යස්ථානයන් හා Clean Air Asia සමග ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව, ලෝක බැංකුව, ජර්මානු අන්තර් ජාතික තාක්ෂණික සහයෝගීතාව හා සම සංවිධානය කිරීමට දායක විය.

2.10 ඉන්ධනවල ගුණාත්මක භාවය සඳහා ඉදිරි දැක්ම

ඉතාමත් වේගයෙන් ඉහළ යන වාහන ප්‍රමාණයත් , තාප විදුලි බලාගාර ඉදි කිරීමත් සමග වඩාත් සුපිරිසිදු වූ ඉන්ධන වාහන හා කර්මාන්ත සඳහා භාවිතා කිරීම අත්‍යාවශ්‍ය වේ. 2012 වසරේදී මේ සඳහා ක්‍රියාත්මක කිරීමට කැබිනට් අනුකාරක සභාවක් කැබිනට් මණ්ඩලය විසින් පත් කරන ලදී. මෙයට අනුරූපීව තාක්ෂණ කමිටුවක්ද පත් කරන ලදී. මෙම ක්‍රියාවලිය සඳහා පහත සඳහන් ප්‍රධාන සංරචක අඩංගුව ඇත.

- යුරෝපීය ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලව සුපිරිසිදු ඉන්ධන සඳහා ප්‍රතිපාදන සැලසීම.
- බලශක්ති ජනනය හා කර්මාන්ත සඳහා සුපිරිසිදු ඉන්ධන සැලසීම
- තෙල් පිරිපහදු කිරීම සඳහා නව තාක්ෂණය හඳුන්වාදීම හා මෙවලම්, යන්ත්‍රෝපකරණ සංවර්ධනය කිරීම හා හඳුන්වා දීම.
- ඉන්ධන පරීක්ෂාව සඳහා වඩාත් දියුණු රසායනාගාර පහසුකම් ස්ථාපිත කිරීම.

මෙයට අනුකූලව 2014 ජූලි මස සිට 500 ppm සල්ෆර් ඩීසල් වෙනුවට 10 ppm සල්ෆර් ඩීසල් දිවයින පුරා හඳුන්වා දෙන ලදී. මීට අමතරව 2020 දී දැනට භාවිතා කරන 3000 ppm සාමාන්‍ය සල්ෆර් ඩීසල් වෙනුවට 350 ppm සාමාන්‍ය සල්ෆර් ඩීසල් ලබාදීමට ද අපේක්ෂා කෙරේ.

අනුර ජයතිලක
අධ්‍යක්ෂ,

වායු සම්පත් කළමනාකරණ කේන්ද්‍රය, මහවැලි සංවර්ධන හා පරිසර අමාත්‍යාංශය

සම්බන්ධීකරණය
තිලක් කේ.ඉලේපෙරුම

අනුග්‍රාහකත්වය
UNEP
United Nations Environment Programme
SACEP
South Asia Co-operative Environment Programme (SACEP)
CleanAirSL
PARTNERSHIP FOR CLEAN AIR
Clean Air Sri Lanka
SUSTAINABLE BIOMASS ENERGY PROJECT
Sustainable Biomass Energy Project
The GEF Small Grants Programme
The GEF Small Grant Programme
drivegreen
Cleanco Lanka Pvt Ltd
LAUGFS eco emission testing
Laugfs Eco Sri (Pvt) Ltd

මෙහි ඉතිරි කොටස හෙට දින පළවේ...

වර්ෂ 2016 ක්වූ මැයි මස 4 වැනිදා බදාදා කොළඹ ඩී. ආර්. විජයවර්ධන මාවතේ අංක 35 දරන ස්ථානයේ පිහිටි ලංකාවේ සීමාසහිත එක්සත් ප්‍රවෘත්ති පත්‍ර සමාගම විසින් මුද්‍රණය කරවා ප්‍රසිද්ධ කරන ලදී.

ලංකාවේ සීමාසහිත එක්සත් ප්‍රවෘත්ති පත්‍ර සමාගම © 2012 සියළුම හිමිකම් ඇවිරිණි.