



ගමන් මගක කනාට

කුසලා වෙන්තසිංහ

ගාහි ජයවර්ධන විසින් රචිත
Right of Way

කෘතිය ඇසුරෙන් සකස් කරන ලදී

ගමන් මගක කතාව

කුසලා වෛරසිංහ

Right of Way

ශාන්ති ප්‍රයෝජන විසින් රචිත පොත ඇසුරෙන් සකස් කරන ලදී.

දුර්ද්‍රව්‍ය විශ්ලේෂණ කේන්ද්‍රයේ

(Centre for Poverty Analysis - CEPA)

ප්‍රකාශනයකි

ආසියානු සංවර්ධන බැංකුවේ සහ ආසියානු පදනමේ මූල්‍ය අනුග්‍රහයෙනි

© දර්දුතා විශ්ලේෂණ කේන්ද්‍රය - 2013

ප්‍රථම ප්‍රකාශනය - 2013

ශ්‍රී ලංකා ජාතික පුස්තකාලය - ප්‍රකාශනගත සුවිකරණ දත්ත

වෙන්නසිංහ, කුසලා
 ගමන් මගක කතාව / කුසලා වෙන්නසිංහ - දර්දුතා විශ්ලේෂණ කේන්ද්‍රය,
 2013

පි.67 ; සෙමි. 21 - (අධ්‍යයන මාලාව අංක 05)

ISBN 978-955-1040-62-8

i 363. 1255 ඩීවී 23 ii ගුන්ථනාමය
 iii ගුන්ථ මාලාව

1. අධිවේගී මාර්ග - සමාජ ප්‍රශ්න
2. සමාජ සුභසාධනය

මෙම ගුන්ථයේ ප්‍රකාශන අයිතිය සේපා ආයතනය සතු වේ. කථනා/කථනාන් හා ගුන්ථ ප්‍රකාශනයේ අවසර ඇතිව මෙම ගුන්ථයේ ඕනෑම කොටසක් පිටපත් කල හැකිය.

සේපා ප්‍රකාශන මාලාවට අධ්‍යයනකයන්, සංස්කරණය කරනු ලැබූ වෙළුම්, කාර්ය පත්‍රිකා මාලාවන් හා සංකීර්ණ අධ්‍යයන පත්‍රිකා අයත් වේ. මෙම කාර්ය පත්‍රිකා මාලාවෙන් ඉදිරිපත් වන අර්ථකථනයන් සහ නිගමනයන් එම කථනාන්ගේ අයිතියට යටත්වන අතර සේපා ආයතනයේ හෝ ගුන්ථ අනුග්‍රාහකයන්ගෙන් මතය හෝ ප්‍රතිපත්තිය මතු නොකරයි.

මෙම ගුන්ථයට යොදාගෙන ඇති ඡායාරූප සේපා කාර්ය මණ්ඩලයට අයත් වේ.

ISBN : 978-955-1040-82-8

මෙම ගුන්ථය පිළිබඳ සියළු විමසීම්:

දර්දුතා විශ්ලේෂණ කේන්ද්‍රය
 29 ගුගර් පාර, කොළඹ 7
 ශ්‍රී ලංකාව
 දුරකථන : +94 (011) 4690200, 2676955-8
 ෆැක්ස් : +94 (011) 2676959
 විද්‍යුත් තැපෑල : info@cepa.lk
 වෙබ් : www.cepa.lk
 වෙත යොමු කරන්න.

මුද්‍රණය: සීමාසහිත මුද්‍රණ ප්‍රින්ටර්ස් (පුළු) සමාගම
69/2, වෝඩ් පෙදෙස, කොළඹ 7.

කුසලා වෙත්තසිංහ මනෝසමාජයීය ක්ෂේත්‍රයේ පර්යේෂණ, පුහුණුවීම්, ව්‍යාපෘති සැලසුම්කරණය හා ඇගයුම් යන අංශයන් හි සේවය කරන ස්වාධීන මනෝසමාජයීය ක්‍රියාකාරීනියකි. ප්‍රජා සංවර්ධන හා මනෝසමාජයීය යන ක්ෂේත්‍රයන්හි පුළුල් අත්දැකීම් ඇත. ඇය ළමයින් කේන්ද්‍රීය කරගත් සංවර්ධනය, ස්ත්‍රී පුරුෂ සමාජභාවය හා සංවර්ධනය සහ සංවර්ධනය හා සන්නිවේදනය යන අංශ කෙරෙහි වැඩි උනන්දුවක් දක්වයි.

මෙම පොත **ගති ජයවර්ධන** විසින් ඉංග්‍රීසි බසින් රචිත Right of Way යන පොත ඇසුරෙන් සකස් කරන ලද්දකි. එමෙන් ම එය දර්දනා විශ්ලේෂණ කේන්ද්‍රය (CEPA) විසින් අධිවේගී මාර්ගයේ ප්‍රතිස්ථාපන ක්‍රියාවලිය සම්බන්ධ ස්වාධීන ඇගයුම් කණ්ඩායමක් ලෙස කරන ලද සමීක්ෂණ දත්ත මත පදනම් වේ. මෙම පොතෙහි අඩංගු සියලු තොරතුරු දර්දනා විශ්ලේෂණ කේන්ද්‍රය කළ එම සමීක්ෂණ ක්‍රියාවලියෙන් ජනනය කළ තොරතුරු වේ.

දර්දනා විශ්ලේෂණ කේන්ද්‍රය (Centre for Poverty Analysis - CEPA) ස්වාධීන වෘත්තීමය සේවා සැපයුම් ආයතනයක් වන CEPA (සේපා) දිළිඳුබව හා බැඳුණු සංවර්ධන ගැටලු පිළිබඳ අවබෝධය දියුණු කරලීම අරමුණු කරගෙන ක්‍රියා කරයි. ස්වාධීන විශ්ලේෂණයන් සඳහා ඉඩකඩ සැලසීම, සංවර්ධන ක්‍රියාකාරීන්ගේ හැකියාවන් හා ධාරිතා වර්ධනය සහ සාධනීය ප්‍රතිපත්තිමය වෙනස්කම් සඳහා බලපෑම්කරණයට අවස්ථාවන් සලසා ගැනීම යනාදිය දර්දනා විශ්ලේෂණ කේන්ද්‍රය අවධාරණයෙන් අගය කරන කරුණු වේ. ක්ෂේත්‍රයේ දී ලබා ගන්නා ආනුභූතික දත්ත මත පදනම් වන සේවාවන් සපයන අතර ම වෙළෙඳපොළ අවශ්‍යතාවන් ඉටු කරලීමේ දී දැඩි නැඹුරුවකින් යුක්තව කටයුතු කිරීම CEPA හි විශේෂත්වයයි. සේවා ලබන්නන්ගේ ඉල්ලීම් ඉටු කිරීම හරහා වෙළෙඳපොළ නැඹුරුව රැක ගනිමින් සහ එයට සමාන්තර ව පුළුල් තේමාවන් පහක් යටතේ ස්වාධීන පර්යේෂණ කිරීමේ දිශානතිය ද රැකගැනීමට ආයතනය උනන්දු වේ. පශ්චාත් අර්බුද සංවර්ධනය, සංක්‍රමණය, අවදානමට ලක් වීම, යටිතල පහසුකම් සහ පරිසරය යනාදී තේමාවන් දර්දනාව මූලික කරගත් දෘෂ්ටි කෝණයකින් අධ්‍යයනය කිරීම මේ අනුව සිදු කෙරේ.

ස්තූතිය

ශ්‍රී ලංකාවේ මුල් ම අධිවේගී මාර්ගය වෙනුවෙන් තමන්ගේ ගේ දොර, දේපල හා ජීවනෝපායයන් අහිමි වූ සියලුම ජනතාවට මෙම පොත කෘතවේදී ව පිළිගැන්වේ. මෙහි ගොනු වී ඇත්තේ ඔවුන්ගේ අත්දැකීම්ය.

දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතියේ ප්‍රතිස්ථාපන කටයුතු ස්වාධීන ලෙස ඇගයීම සඳහා තාක්ෂණික සහය සැලසීමේ ව්‍යාපෘතියක් දර්ද්‍රතා විශ්ලේෂණ කේන්ද්‍රයට ක්‍රියාත්මක කළ හැකි වූයේ ආසියානු සංවර්ධන බැංකුවේ මූල්‍ය සහය ඒ සඳහා ලැබුණු හෙයිනි. එම ඇගයුම් ක්‍රියාවලිය තුළින් ජනනය වූ දැනුම් සම්භාරයෙන් උකහා ගත් සාරාංශයයි මෙම පොතට පාදක කරගනු ලැබුවේ. මෙම අත්දැකීම් පාදක කරගෙන ඉංග්‍රීසි බසින් රචිත Right of Way පොත ආසියානු සංවර්ධන බැංකුවේ අනුග්‍රයෙන් පළ වූ අතර සිංහල බසින් පළ වන මෙම පොත සඳහා අනුග්‍රහය දැක්වූයේ ආසියානු පදනමයි.

ක්ෂේත්‍රයේ තොරතුරු ගවේෂණයේ දී මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ නිලධාරීන්ගෙන් සහ විශේෂයෙන් දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතියේ අධ්‍යක්ෂ හා ඔහුගේ කාර්ය මණ්ඩලයෙන් ද ලැබුණු සහයෝගය දර්ද්‍රතා විශ්ලේෂණ කේන්ද්‍රය (CEPA) ස්තූති පූර්වක ව සිහිපත් කරයි.

CEPA හි බොහෝ දෙනෙක් මෙම පොතට වටිනා සහයෝගයක් හා දායකත්වයක් ලබා දුන්හ. ආයතනයේ දැනට සේවය කරන සහ දැන් එහි නැති විශාල පිරිසක් මේ අතර වේ. ඔවුන්ගේ දායකත්වය කළගුණ පෙරටු සිතින් සිහිපත් කෙරේ.

පෙරවදන

දක්ෂිණ ලංකා අධිවේගී මාර්ගය වසර 2012 වන විට ලංකාවේ ඉදි කර තිබූ විශාලතම මාර්ග ව්‍යාපෘතිය විය. එය 2011දී විවෘත කෙරිණි. ජනාවාස වූ ප්‍රදේශ හරහා මේ සා දැවන්ත ව්‍යාපෘතියක් ඉදිකිරීම පහසු කාර්යයක් නම් නොවේ. සැක සංකා, විරුද්ධ අදහස්, ප්‍රතිවිරුද්ධ බලාපොරොත්තු හා ඉලක්ක, සංවාද, විසංවාද හා බලපෑමට ලක් වූ පුද්ගලයන්ගේ කණස්සල්ල මෙම ඉදිකිරීම් ක්‍රියාවලිය පුරා ම දක්නට ලැබේ. මෙම පොතෙන් ඉදිරිපත් කරනුයේ අධිවේගී මාර්ගය ඉදිකිරීමේදී මග දෙපස විසූ පවුල් සම්බන්ධයෙන් මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය ගත් ක්‍රියාමාර්ග ගැන කතාවයි. එනම් මෙම ක්‍රියාවලිය තුළ මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ හා ඒ සටනේ පිහිටුවනු ලැබූ දක්ෂිණ ලංකා අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතියේ නිලධාරීන් සැලසූ සේවය පිළිබඳ කතාවයි. එමෙන්ම එය අධිවේගී මාර්ගය වෙනුවෙන් තම ගේ දොර ඉඩකඩම් කැප කරමින් මග දෙපසින් ඉවත් වූ හා ඉදිකිරීම් භූමිය අද්දර වසර ගණනක් ගෙවා අදටත් එහි නා නා විධි බලපෑම්වලට මුහුණ දෙන මිනිසුන්ගේ ද කතාවයි. එය කතාන්තර දෙකක් නොව එකකි.

මේ කතාව කියන්නට අවශ්‍ය නිවැරදි පාදක තොරතුරු ලබා දුන්නේ දරිද්‍රතා විශ්ලේෂණ කේන්ද්‍රයයි (Centre for Poverty Analysis - CEPA). ඔවුන් මෙම ක්‍රියාවලියට සම්බන්ධ වන්නේ ස්වාධීන ඇගයුම් කණ්ඩායමක් ලෙසිනි. ඔවුන්ගේ ඇගයුම් කාර්ය ඇරඹෙන්නේ 2006 දී ය. එතැන් සිට 2011 දක්වා අධිවේගී මාර්ගය ඉදිකිරීම නිසා අවතැන් වූ හා එහි බලපෑමට ලක් වූ පුද්ගලයන් නැවත පදිංචි කිරීමේ සහ ඔවුනට වන්දි ලබා දීමේ ක්‍රියාවලිය පිළිබඳ විධිමත් ලෙස සොයා බැලීමේ කටයුතු CEPA ඇගයුම් කණ්ඩායම අතින් සිදුවිය. වසර 4ක් පුරා කළ මෙම ඇගයුම් ක්‍රියාවලියට පවුල් 400ක් සමග කළ සමීක්ෂණයන් ද බලපෑමට ලක් වූ පවුල් සමග කළ කණ්ඩායම් සාකච්ඡා 30කට වැඩි ගණනක් ද නිවැසියන්, විශේෂඥයන්, ප්‍රාදේශීය රාජ්‍ය නිලධාරීන් සහ අරමුදල් සැපයු ආයතන නිලධාරීන් සමග කළ සම්මුඛ සාකච්ඡා 450කට වැඩි ගණනක් ද ඇතුළත් විය. එමෙන්ම සිද්ධි අධ්‍යයන මගින් ගැඹුරින් තත්ත්වය අධ්‍යයනය කිරීම, සහ තනිවම අලුත් වාසස්ථාන සොයාගෙන නැවත පදිංචි වූ පවුල් හඳුනාගෙන ගොස් ඔවුන්ගෙන් තොරතුරු ගැනීම මෙන් ම ජනනය කළ තොරතුරුවල නිවැරදි බව මූලාශ්‍ර තුනක් හරහා තහවුරු කරගැනීමත් මෙම විධිමත් ඇගයුම් ක්‍රියාවලියට අයත් අංග විය. මූලික තොරතුරු ගැනීම 2006 දී සිදු කෙරුණු අතර ඉන් පසු 2007 සිට 2011 දක්වා තෝරාගත් තේමාවන් ඔස්සේ වරින් වර නැවත තොරතුරු ගවේෂණයන් සිදු කෙරුණි. ජීවනෝපාය, වැඩි අවදානමකට මුහුණ දෙන පවුල්, නව ජනාවාස සහ පොදු සම්පත් ආදිය මෙසේ විශේෂයෙන් අවධානයට ලක් කළ තේමා අතර වේ.

අප වෙනුවෙන් අන් අය කළ කැප කිරීම් හා මුහුණ දුන් දුක් කරදර කාලයාගේ අවෘත්ත අපට අමතක වීම සුලබ අත්දැකීමකි. අධිවේගී මාර්ගය නිසා ගේ දොර අතහැර ගිය සහ වෙනත් අනෙක් විධි බලපෑම්වලට මුහුණ දුන් මිනිසුන්ගේ කතාව ද එලෙසින් ම කාලයාගේ අවෘත්ත රටට අමතකව යා හැකියි. එනිසා එය අමතක නොවන සේ සටහන් කර තැබීමටයි මෙම පොත පළ කිරීමෙන් උත්සාහ කරනුයේ.

මෙම පොත පිඩාවට ලක් වූ ජනතාවගේ කතාව පමණක් නොවේ. ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කළ අය ද එහි උපදේශන, පසු විපරම් හා ප්‍රතිස්ථාපනයට සම්බන්ධ වෙනත් සේවා සැපයූ අය ද ඇතුළු සෑම දෙනා ම විවිධ මුහුණුවරින් මෙම පිඩාවට මුහුණ දුන්හ. විශේෂයෙන් මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය: එය ඉංජිනේරුවරුන් හා තාක්ෂණඥයන් වැඩි පිරිසක් සිටින ආයතනයකි. එහෙත් අධිවේගී මාර්ගය තැනීමේදී ඔවුන්ට බාර වූයේ එහි ඉදිකිරීම් කටයුතු අධීක්ෂණය පමණක් නොවේ. එයට සම්බන්ධ සියලු සමාජමය සේවා සැපයීම ද සිදු වූයේ මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය යටතේය. ඒ නිසා විවිධ පුද්ගලයන් හා ගැටළුන්ට, විවිධ ප්‍රතිචාර ඉවසන්නට, විවිධ ක්‍රියාමාර්ග සඳහා වෙනස් වූ සහය අවශ්‍ය බව තේරුම් ගෙන එම සහය සලසන්නට ආදී සමාජමය කටයුතු රැසක් වගකීම් දරන්නන්ට ඒ සඳහා හුරුවන්නන් ඔවුන්ට සිදු විය. සිය කැමැත්තෙන් තොරව ප්‍රතිස්ථාපනය කිරීම පිළිබඳ ජාතික ප්‍රතිපත්තියේ තිබෙන සමහර කරුණු ගැන ඔවුන් වැඩි සංවේදීතාවකින් යුතුව අවබෝධ කරගත්තේ එමගිනි. බලපෑමට ලක් වූවන් සමග කරන වටිනා අත්දැකීම් හුවමාරුවේදී දෙපිරිස ම ඉගෙනුමක් ලැබූහ. ගල් වැලි සීමෙන් නොව මිනිස් සම්බන්ධතා හා ගැටීමේදී තත්වය කළමනාකරගෙන සාධාරණ සේවයක් සලසන්නට අවශ්‍ය සංවේදීතාව හා කුසලතාව මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය ගොඩ නගා ගත්තේ අත්දැකීම් තුළිනි. අනාගතයේ කෙරෙන මෙවැනි ව්‍යාපෘතිවලදී පැන නගින ගැටලුවලට වඩාත් හොඳින් මුහුණ දීමට මෙම අත්දැකීම මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියට ඉතා ප්‍රයෝජනවත් වනු ඇත. අනාගත සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිවලට මෙම අත්දැකීමෙන් හා ඉගෙනුමෙන් මග පෙන්වීමක් ලබා ගනු ඇතැයි අපගේ බලාපොරොත්තුවයි.

මෙලෙස දෘෂ්ටිකෝණ දෙකකින් කියැවෙන වටිනා ඉගෙනුමක් ඔබට ඉදිරිපත් කරන අතර ම මෙම පොතෙන් තවත් යමක් ද බලාපොරොත්තු වේ. එනම් මෙම අලුත් දැවැන්ත පාර එන්නට කලින් මෙහි ගම්බිම් නගර ගත කොළ මං මාවත් හා එහි ගෙවුණු ජීවිත ස්වභාවයන් කෙලෙසක තිබුණේදැයි සටහන් කරතැබීමයි. අපි අධිවේගී මාර්ගයේ වේගයෙන් ඉදිරියට ගමන් කරන විට ඒ ගැනත් මඳක් සිත යොමු කරමු.

පටුන

1 වන පරිච්ඡේදය - මග හා මග දෙපස	1
2 වන පරිච්ඡේදය - ප්‍රතිස්ථාපන ප්‍රතිපත්ති රාමුව	9
3 වන පරිච්ඡේදය - වටින්නේ දැනුවත් ව සහභාගිවීමයි	19
4 වන පරිච්ඡේදය - අලුත් තැනක පදිංචිය	35
5 වන පරිච්ඡේදය - වගාවට යළි පණ දීම	51
6 වන පරිච්ඡේදය - ව්‍යාපාර නැවත නගා සිටුවීම	61
7 වන පරිච්ඡේදය - ඉදිකිරීම් අද්දර වාසය කිරීම	73
8 වන පරිච්ඡේදය - යා යුතු මග	87





1 වන පරිච්ඡේදය

මග හා මග දෙපස

අධිවේගී මග

කොළඹට කිලෝ මීටර් 12ක් පමණ දුරින් පිහිටි කොට්ටාව නගරයෙන් පටන් ගෙන මාතරින් අවසන් වන දක්ෂිණ ලංකා අධිවේගී මාර්ගයේ මුළු දුර කිලෝ මීටර් 128කි. එහි දැනට මං තීරු 4කි. දෙපැත්තට ම වාහන ගමන් කළ හැකි වේ. මෙය පිවිසුම් පාලක අධිවේගී මාර්ගයක් ලෙසයි හඳුන්වන්නේ. එනම් එයට ඇතුළු විය හැකි වන්නේ ප්‍රවේශ ස්ථාන කීපයකින් පමණයි, එහි ගමන් කිරීමට අවසර ලැබෙන්නේ අනුමත වාහනවලට පමණයි. මාර්ගය භාවිතයට මුදල් ගෙවිය යුතුයි. මේ අධිවේගී මාර්ගයක සාමාන්‍ය ස්වභාවයයි.

අනාගතයේ මෙහි වාහන ගමනාගමනය වැඩි වූ පසු අලුතින් ඉදිකිරීම් නොකර තවත් මං තීරු දෙකක් දක්වා වාහන ධාවන ඉඩකඩ වැඩි කිරීමටත් හැකි අයුරින් තනා ඇති මෙය පළලින් අඩි 60 සිට 80 අතර වේ. මාර්ගය අවට පරිසරයේ දෙපස බිම් තීරු ආරක්ෂිත කලාපයක් ලෙස වෙන් කර සකස් කිරීමත්, පිවිසුම් දොරටු අසල ගිමන් හල් පහසුකම් ආදිය සැකසීමත් මෙම පද්ධතියට ම අයත් වේ. ගිමන්හල් පහසුකම් මෙන් ම ගාල්ලේ පින්තදූව සිට මාතර දක්වා මාර්ගය සැකසීම ද තවම අවසන් කර නැති නමුත් ඒ සඳහා අවශ්‍ය ඉඩම් අත්පත් කරගැනීම් සහ වන්දි ගෙවීම් මේ වන විට බොහෝ දුරට සම්පූර්ණ කර තිබේ.

රජයේ පුවත් ආයතනයක් වන ලංකාපුවත් පවසන අන්දමට අධිවේගී මාර්ගය සඳහා රුපියල් බිලියන 85ක් වැය වී ඇත. මෙම දැවැන්ත ඉදි කිරීම හා එයට සම්බන්ධ අනෙකුත් වියදම් සඳහා අරමුදල් සැපයුවේ ආයතන දෙකකිනි. එනම් ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව සහ ජපන් ජාත්‍යන්තර සහයෝගිතා බැංකුවයි.

අධිවේගී මාර්ගයේ කොට්ටාව හා ගාල්ල අතර කොටස වාහන ධාවනයට විවෘත කෙරුණේ වසර 2011 අග භාගයේ දී ය. වසර 2012 ආරම්භයේ දී එහි සීමිත බස් රථ ධාවනයටත් ඉඩ ලැබිණි.

දක්ෂිණ ලංකා අධිවේගී මාර්ගය සාමාන්‍යයෙන් ජනවහරට එක් වී තිබෙන්නේ අධිවේගී පාර යනුවෙනි. සමහරු හයිවේ (Highway) යන ඉංග්‍රසි වචනයෙන් ම නැතිනම් කොළඹ-මාතර හයිවේ යනුවෙන් ද එය හඳුන්වති. මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ ලිපි ගොනුවල එය හැඳින්වෙන්නේ දක්ෂිණ ලංකා අධිවේගී මාර්ග

1 වැනි සිතියම : දකුණු ලංකා අධිවේගී මාර්ගයේ ගමන් මග

-  සම්පූර්ණ කළ පළාත් මාර්ග ව්‍යාපෘතිය
-  නවමත් (2010 වන විට) ඉදි කෙරුණිත් පැවතුණු පළාත් මාර්ග ව්‍යාපෘතිය
-  ජාතික අනුමැති
-  පළාත්බද අග හතර
-  හතර
-  අධිවේගී මාර්ග පිවිසුම්
-  දකුණු ලංකා අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතිය
-  ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව අරමුදලින් ඉදි කළ මාර්ග ව්‍යාපෘතිය
-  අධිවේගී මාර්ගයට ළඟා විය හැකි අතුරු මාර්ග
-  වෙනත් මාර්ග
-  ළමීරිය මාර්ගය
-  ගංගා
-  පළාත් සීමා



සීමාවන් පිළිබඳ අත්‍යවශ්‍යයෙන්ම විශ්වාසය තැබිය නොහැක.



ශ්‍රී ලංකා දකුණු ලංකා අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතිය



ව්‍යාපෘතිය (Southern Transport Development Project - STDP) ලෙසිනි. අධිවේගී මාර්ගයට වෙන්වූ මාර්ග තීරුව, එනම් මාර්ගය සඳහා සලකුණු කර ඇති රේඛීය බිම් ප්‍රදේශය, ව්‍යාපෘතියේදී හඳුන්වනු ලැබුවේ මාර්ග පටය ලෙසිනි. කෙසේ වෙතත් පහසුව සඳහා වැඩි දෙනාට හුරු අධිවේගී මාර්ගය යන වචනය ම මෙම පොතෙහි භාවිත කර ඇත.

මග තෝරා ගැනීම

අධිවේගී මාර්ග ලංකාවේ සංවර්ධන ක්ෂේත්‍රයේ අවධානයට යොමු වන්නේ අගනුවරට සීමා වුණු සංවර්ධනය ඇත ගම් දැනට වෙත ද ගෙන යාමේ සංවර්ධන ප්‍රවේශයක් ලෙසිනි. එම අරමුණින් ආරම්භ කෙරුණු පළමුවැනි මාර්ග ව්‍යාපෘතිය දක්ෂිණ ලංකා අධිවේගී මාර්ගයයි. දකුණු ලක සංවර්ධනයට මෙමගින් උත්ප්‍රේරකයක් සැපයීම එම ව්‍යාපෘතියේ පුළුල් පරමාර්ථය විය.

මෙම පළමු අධිවේගී මාර්ගය ගමන් කළ යුතු මග තෝරා ගත්තේ ඒ සම්බන්ධයෙන් කළ තාක්ෂණික අධ්‍යයන කීපයකින් පසුවය. මුලින් ම මෙම ප්‍රදේශ හරහා යන අධිවේගී මාර්ගයක් ගැන කතා කර තිබෙන්නේ 1980 අග භාගයේ දී ය. මූලික සමීක්ෂණ හා මිනුම් ආදියත් එම කාලයේ දී ම සම්පූර්ණ කර තිබේ. එහෙත් එය අරමුදල් සම්පාදනයෙන් ශක්තිමත් වී අලුත් ව්‍යාපෘතියක් ලෙස නැවත සකස් වූයේ 1999 දී පමණ වේ. ඒ අනුව එහි ඉඩම් අත්පත් කරගැනීම ආදී මූලික කටයුතු පටන් ගැනුණි. දැනට පවතින ගාලු පාරට සමාන්තරව කිලෝ මීටර් දහයක් දොළහක් දුරින් කොට්ටාව සිට මාතර දක්වා අධිවේගී මාර්ගය තෝරා ගන්නට බලපෑ මූලික කරුණු තුනක් ගැන මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ වාර්තාවල සඳහන් වේ. මෙම මාර්ගයේ ගමනාගමනයට වැඩි රථ වාහන සංඛ්‍යාවක් යොමු කරගත හැකි වීම, මාර්ගය සඳහා අත්පත් කරගත යුතු ඉඩම් අඩු මිලකට ලබා ගත හැකි වීම සහ සලකා බැලූ අනෙක් මාර්ග හා සංසන්දනය කරන විට අඩුම ජනගහනයක් මෙහිදී අවතැන් වීම එම කරුණු වේ. මුලින් තෝරා ගත් මාර්ග පටයේ සමහර කොටස් පසුව විවිධ හේතු නිසා යම් යම් වෙනස් විම්වලට ලක් විණි.

මග දෙපස ජනගහනය

අධිවේගී මාර්ගය ගමන් කරන ප්‍රදේශවල ජනගහන ඝනත්වය වර්ග කිලෝ මීටරයට 940කි. එය රටේ ජනගහන ඝනත්වයේ සාමාන්‍ය අගය වන වර්ග කිලෝ මීටරයට 351ට වඩා සැලකිය යුතු ලෙස වැඩි වේ. අධිවේගී මාර්ග පටය වෙනුවෙන් ඉඩම් කට්ටි 10,271ක් අත්පත් කර ගැනුණි. එයින් පවුල් 1338කට තමන් වාසය කළ

නිවස අහිමි වූ අතර ආදායම් මාර්ග අහිමි වූ අයත් ඇතුළුව 5000කට වැඩි පවුල් සංඛ්‍යාවකගේ ජීවිත අධිවේගී මාර්ගය නිසා නොසිතූ වෙනස් වීම් රැසකට ලක් විය. මෙයින් සමහර පවුල්වලට අලුත් තැනක පදිංචියෙන් යහපත් බලපෑම් ඇති විය. තමන් උපන් දා පටන් හැඳී වැඩුණු ගේ දොර අහිමි වූ සහ දුක් මහන්සියෙන් දියුණු කරගත් වගාවන් අතහැර ආ වැඩි දෙනෙකු තුළ නම් ඉතිරි වුණේ කණාස්සල්ලකි. අලුත් නිවාසවල අලුත් ජීවිත අරඹන්නට වැඩි දෙනෙකුට මේ වන විට හැකි වී තිබුණ ද කණාස්සල සිතිවිලි නම් තවමත් හිතේ කොණක රැඳී ඇති බවයි පෙනෙන්නේ. අතහැර ආ හිමිකම්වලට වන්දි ලැබුණ ද අහිමි වූ දේ බොහෝයි. ඒ සෑම දෙයක් ම මුදලින් තක්සේරු කරන්නට බැරි බවයි බොහෝ දෙනාට දැනෙනුයේ. එහෙත් මෙය රටේ දියුණුව වෙනුවෙන් කළ දෙයක්යැයි සිතා හිත හදා ගන්නට උත්සාහ කරන පිරිස මේ අතර වැඩියි.

අපට ඔය පාරෙන් ප්‍රයෝජනයක් නැහැ. දැන් අපි පදිංචි පාර කිට්ටුවක නෙවෙයි නේ. මම දන්නෙ නෑ මට නම් ඔය පාර පාවිච්චි කරන්න ඉඩක් ලැබේ ද නැද්ද කියලා. ඒත් අනාගත පරම්පරාව පාවිච්චි කරයි නේ.

- නිවැසියෙක් - පිරිමි, අවුරුදු 42, දොඩන්ගොඩ,

නිවාස

දේපල අහිමි වූ අයගෙන් සියයට 14ක් නිවාස හිමියන්. පවුල් 1338ක් ඒ අනුව නැවත පදිංචි කෙරුණි. නිවාස හිමිකම යටතේ තනි අයිතිය ඇති නිවාස හිමියන්, හවුල් හිමිකාරත්වය, ප්‍රධාන හා අනු පවුල්, කුලී නිවැසියන්, අනවසර පදිංචිකරුවන් ආදී වර්ග කීපයක් ම හඳුනාගැනුණි. මෙයින් සමහර නිවාස හිමියෝ මෙම ප්‍රදේශවල පාරම්පරික පදිංචිකරුවෝ වූහ. පාරම්පරික නිවස හැර දමා යෑම එවැනි බොහෝ දෙනෙකුට කටුක අත්දැකීමක් විය. ප්‍රධාන හා අනු පවුල් එකම නිවසක විසූවත් ප්‍රතිස්ථාපන සැලැස්ම යටතේ ඔවුන්ට නිවාස සඳහා වෙන වෙන ම ඉඩම් හිමිකම් හෝ වන්දි ලැබිණි. කුලී නිවැසියන්ට සහ අනවසර පදිංචිකරුවන්ට ද නිවාස සඳහා ඉඩකඩම් ලැබීම විශේෂත්වයක් විය. එයින් මෙම පවුල්වලට යම් ස්ථාවරත්වයක් ද ලැබුණු බවක් පසු විපරම්වලදී පෙනෙන්නට තිබිණි.

1 මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියෙන්

අපි ගේ ගෙදර කුලියට නිටියේ. පහුගිය අවුරුදු දහය ම එතැන තමයි පදිංචිය. මාසෙකට රු 100 ක් කලී ගෙව්වා. අපට ඉඩමක් ගන්න සල්ලි තිබුණේ නැහැ. මීට කලින් අපට ඉඩමක් තිබුණේ නෑ. ඒත් දැන් අපට ම කියලා පර්චස් 30ක් තියෙනවා. මාර්ග සංවර්ධනෙන් ලැබිවිටි වන්දි මුදලෙන් තමයි ඉඩම ගන්නේ. අපට..... පළාතෙන් ඉඩමක් දුන්නා. ඒත් අපි ඒක එපා කිව්වා එතන හරි දුර නිසා.

නිවැසියෙක්, පිරිමි, අවුරුදු 43
 ඔහුට ඉඩම් අත්පත් කරගැනීමේ හා ප්‍රතිස්ථාපන කමිටුව ලබා දුන් දිගුකා ද
 ඇතුළුව රු 206,000ක් වන්දි වශයෙන් ලැබිණි

ආදායම් මාර්ග සැපයූ ඉඩකඩම්

අධිවේගී මාර්ගය නිසා සෘජු බලපෑමට ලක් වුණු පිරිසෙන් වැඩි දෙනා කෘෂිකර්මය හා ඒ සම්බන්ධ රැකියාවලින් ජීවිතාව සලසා ගත් අය වූහ. වි ගොවිතැන, පොල් වගාව සහ ගෙවතු වගාව වැනි පවුලේ භාවිතය සඳහා කළ වගාවන් මෙන් ම වෙළෙඳුම මුල් කරගෙන ම කළ තේ, රබර් හා කුරුඳු වැනි වගාවන් ද ඒ අතර විය. බොහෝ පවුල් මේ දෙකෙහි ම යෙදී සිටියහ.

ව්‍යාපෘතියට අත්පත් කරගත් ඉඩම් කට්ටි අතර සුළු, මධ්‍යම හා විශාල යන අංශ තුනට අයත් ව්‍යාපාරික ස්ථාන 175ක් පමණ ද ඵලදායී භාවිතයකට නොයෙදූ ඉඩම් කට්ටි 700ක් පමණ ද විය. වි ගොවිතැන හා වෙනත් වාණිජමය වගාවන් හා ව්‍යාපාරික ස්ථාන නිමිකරුවන් 4000කට පමණ මෙම ඉඩම් අත්පත් කරගැනීමෙන් සෘජු බලපෑමි ඇති විය. මීට අමතරව අද ගොවීන් හා වගාවන් හෝ ව්‍යාපාරික ස්ථානවල කුලී වැඩ කළ 550 ක් පමණ දෙනා ද මෙහි වකු බලපෑමට මුහුණ දුන්හ. එමෙන් ම අවතැන් වූ පවුල් අතරින් සැලකිය යුතු පිරිසක් හරකුන් හා කකුළන් ඇති කිරීම වැනි සත්ව පාලන කටයුතුවල ද සුළු වශයෙන් හෝ යෙදී සිටියහ.

ගෙදර ම සුළුවෙන් කළ බත් පැකට් විකිණීම, කඩයප්පන් සෑදීම වැනි ස්වයං රැකියා ගැන වාර්තා කිරීමත් ඒ සඳහා වන්දි ලබා දීමත් මග හරුණු අවස්ථා ද විය. සුළුවෙන් කරන නිසා නිවැසියන් ඒ ගැන සඳහන් නොකිරීමෙන් එවැනි ආදායම් මාර්ග ගැන විස්තර වාර්තාවන්ට ඇතුළත් නොවීම එක් අතෙකින් දක්නට ලැබිණි. බොහෝ විට එසේ මග හරුණේ ස්ත්‍රීන් නිවසේ දී ම කළ සුළු ස්වයං රැකියාවන් ය. අනෙක් අතට නිවැසියන් එය වාර්තා කළ ද ඒවා විධිමත් ආදායම් මාර්ග ලෙස නොසැලකූ නිසා ද ඒවාට වන්දි නොලැබුණු අවස්ථා ද විය. එවැනි අවිධිමත් ආදායම් මාර්ග සඳහා වන්දි ලබා දෙන විධි ක්‍රම සැලසුම්වලට ඇතුළත් කර නොතිබීමේ ගැටලුව මෙයට බලපෑවේය.

ලිඛිත උපදෙස් මාලාවක් නොතිබූ නමුත් වගා බිම්වලට වන්දි ලබා දීමේ දී කොටස් හතරක් ගැන පොදුවේ අවධානය යොමු කර තිබේ. එනම් ගිම්කමේ ස්වභාවය (නති අයිතියක් ද නැද්ද යන වග) බෝග වර්ගය (වි/වෙනත් බෝග), අත්පත් කරගන්නා ඉඩම් කට්ටියේ ප්‍රමාණය සහ සංවර්ධනය වූ ප්‍රදේශයකට ආසන්න ව පිහිටීම යන කරුණුයි. මෙම ප්‍රධාන කරුණුවලට අමතරව භූමියේ ස්වභාවය (බැවුමක් ද, ඉඩම සරසාර ද ආදිය), වගාවේ ගුණාත්මක බව, හා පවුලේ තත්ත්වය (දේපල අභිමිච්ඡෙන් පවුලට ඇති වන බලපෑමේ දරුණු බව) ආදී කරුණු ද සැලකිල්ලට ගත් බව මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ නිලධාරීන් පැහැදිලි කළහ. ලැබෙන වන්දි මුදල තීරණය කිරීමට වක්‍ර ලෙස බලපෑ කරුණක් වූයේ ඉඩම් අත්පත් කරගැනීමේ හා ප්‍රතිස්ථාපන කමිටුවට කරුණු ඉදිරිපත් කිරීමට බලපෑමට ලක් වූ පවුල්වලට තිබූ හැකියාවයි.

බලපෑමට ලක් වූ පිරිසෙන් සැලකිය යුතු පවුල් සංඛ්‍යාවක් අනවසර පදිංචිකරුවෝය. එහෙත් ඔවුන් එම ඉඩම්වල වසර ගණනාවක් ජීවත් වී ඒවා සංවර්ධනය කර එහි වගා කරගෙන දිවි ගෙවූ අයයි. එවැනි අයටත් වන්දි ලබා ගන්නට ඉඩකඩ සැලසිණි.

අපි කවදාවත් නිතුවේ නැහැ ඒ ඉඩම දාල යන්න වේවි කියල. මගේ ළමයි ඉපදුණේ එහෙ. අපට හොඳ ආදායමකුත් ඒකෙන් ලැබුණා. මම කුරුඳු වැට්ටේ රුපියල් 50,000ක් චිතර ලැබුණා එක අස්වැන්නකින්. මගේ ගෙදර ළග තියෙන ආණ්ඩුවේ තවත් ඉඩමකත් මම වචන්න ගත්තා. ඒක අත ඇරලා දාපු ඉඩමක් නිසා කට්ටිය එතන කුරුඳු වචන්න අරන් තිවුණා. මට ඒ ඉඩමෙහුත් ආදායමක් ආවා.

- රජයේ ඉඩමක අනවසර පදිංචිකරුවෙක්, ස්ත්‍රී, අවුරුදු 69
ප්‍රාදේශීය ලිපිගොනුවලට අනුව ඇයට එක් පර්චසයකට රු.800 බැගින් වන
වන්දියක් ලැබී ඇත . එය ප්‍රතිස්ථාපන කමිටුවේ වගාවන් සහ ගස් සඳහා දෙන
වන්දි යටතේ ලබා දී ඇත.

පොදු ස්ථාන සහ පහසුකම්

පවුල් වශයෙන් අතිමි වූ දේ මෙන් ම පොදු ස්ථාන අතිමි වීම ද නැවත පදිංචි කරවීමේ දී සැලකිල්ලට ගනු ලැබිය යුතු බව ප්‍රතිස්ථාපන ප්‍රතිපත්තිවල කියැවුණත් එය ඉටු වුණේ අඩු වැඩි වශයෙනි. ප්‍රජාවට තමන්ගේ ඒදිනෙදා කටයුතු සඳහා අවශ්‍ය ලෙස එහා මෙහා යන්නට යටි මං තැනීම ගැන නම් වැඩි අවධානයක් යොමු කර තිබූ අතර යටි මං 182ක් තනනු ලැබිණි.

තවත් වැදගත් කරුණක් වූයේ ජලාප්‍රවාහන කාණු පද්ධති හා බෝක්කු පාලම් ආදිය සැකසීමය. අධිවේගී මාර්ගයට සෘජුව ම සම්බන්ධ මෙවැනි ඉදි කිරීම් නිසියාකාර ව සිදු කළත් වකු බලපෑමට ලක් වූ ඉඩම්වලට සහන සැලසන අයුරින් මෙම යටිතල පහසුකම් ඉදිකිරීම පමා විය. අධිවේගී මාර්ගයේ ඉදිකිරීම් නිසා ආසන්න ප්‍රදේශවල ජලය බැස යන මාර්ග ඇතිරීම වැළැක්විය යුතු බවත් එවැන්නක් සිදු වුණොත් එයට කඩිනමින් පිළියම් යෙදිය යුතු බවත් ප්‍රතිස්ථාපන ක්‍රියාත්මක කිරීමේ සැලසුමේ සඳහන් වේ. ප්‍රජා ශාලා වැනි පොදු ස්ථානවලට යම් භානියක් වුවහොත් ඒ සඳහා විකල්ප සකසා ගැනීමට සහය විය යුතු බව ද එහි සඳහන්ය. එහෙත් මෙම උපදෙස් ක්‍රියාත්මක කළ ආකාරය අඩු වැඩි වශයෙන් වෙනස් වූ අතර අනාගත ව්‍යාපෘතිවලට මෙයින් ලබා ගත හැකි ඉගෙනුම් බොහෝය.

අධිවේගී මාර්ගය තැනීමට පෙරමග සැකසුණු ආකාරය බලන විට පෙනී යන්නේ එය බොහෝ කරුණු සැලකිල්ලට ගෙන සැලැස්මක් ඇති ව ආරම්භ කළ ව්‍යාපෘතියක් බවයි. සැලසුමේ යහපත් අංග රැසක් වූ අතර එම කරුණු හැකිතාක් දුරට ඉහළින් ඉටු කරන්නටත් මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ හා දක්ෂිණ මාර්ග සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියේ නිලදුරුවෝ උත්සාහ කළෝය. එහෙත් සැලසුමේ සඳහන් කරුණුවල ගැඹුර හා දිග පළල සැබැවින් ම කොතරම්දැයි නිලදුරුවන් තේරුම් ගත්තේ සැලසුම ක්‍රියාත්මක කිරීමේ දී ය. ඒ, අවතැන් වුවන්ගේ හා ආදායම් අතිමිවුවන්ගේ ජීවිතවලට බල පෑ ගැටලුවල සංකීර්ණ බව වටහා ගැනීමෙනි. එමෙන් ම ඉඩම් හා පුද්ගලයන් අතර ඇති ප්‍රායෝගික හා මානසික සම්ප සම්බන්ධතා හඳුනාගැනීමෙනි. අන්තර් පුද්ගල සම්බන්ධතා ගොඩ නගා ගැනීම තුළින් ලබා දෙන සේවයේ ගුණාත්මක භාවය වැඩි කළ හැකි ආකාරය ඔවුහු උගත්තේ අත්දැකීමෙනි.

එම වටිනා අත්දැකීම් සාකච්ඡා කිරීමට පෙර ප්‍රතිස්ථාපන ක්‍රියාත්මක කිරීමේ සැලසුමේ මූලික අංග හා ප්‍රතිපත්ති හඳුනාගැනීම වැදගත් වේ.



2 වන පරිච්ඡේදය

ප්‍රතිස්ථාපන ප්‍රතිපත්ති රාමුව

මාර්ග පටිය සඳහා ඉඩම් අත්පත් කරගැනීම සිදු වූයේ ඒ සඳහා පවතින ප්‍රතිපත්ති කීපයක් මත සහ ඒ වෙනුවෙන් හඳුනා ගත් විශේෂ වැඩ පිළිවෙලක් අනුවය. මේ වැඩ පිළිවෙල සමඟ නිතර ගනුදෙනු කරන්නට පසුගිය වසර කීපය තුළ සිදු වූණු නිසා බලපෑමට ලක් වූ පළාතේ ජනතාවගේ ඒදිනෙදා කතාබහට ද මේ ප්‍රතිපත්තිවල සමහර වචන එකතු විය. මෙම වචනවල අර්ථය, සැලසුමට පදනම් වූ ප්‍රතිපත්ති හා ඒවා ක්‍රියාත්මක කරන්නට සෑදූ යන්ත්‍රණ මොනවාදැයි කෙටියෙන් හෝ පැහැදිලි කරගැනීම ප්‍රයෝජනවත් වේ.

ප්‍රතිස්ථාපනය - ප්‍රතිස්ථාපනය යනු නැවත පිහිටුවීමයි. අවතැන් වූ පුද්ගලයන් සම්බන්ධයෙන් ගතහොත් එම පවුල් නැවත පදිංචි කරවීම සහ බලපෑමට ලක් වූ ව්‍යාපාර හා වගාවන් නැවත ආරම්භ කිරීම යන්න මෙයින් අදහස් කෙරේ.

සිය කැමැත්තෙන් තොරව ප්‍රතිස්ථාපනය වීම - මෙයින් අදහස් කරනුයේ තමන් කැමති වුවත් නැතත් තමන් වසන ප්‍රදේශයෙන් ඉවත් වී වෙනත් ප්‍රදේශයක පදිංචි වීමට සිදුවීමයි. මෙය රටේ පොදු යහපත සඳහා කිසියම් ප්‍රදේශයකින් ජනතාව ඉවත් කිරීමක් වන්නට පුළුවනි. ගල්ඔය ව්‍යාපාරයේ පටන් මහවැලි සංවර්ධන ව්‍යාපාරය සහ මෑතක කොළඹ සිදු කළ බේස්ලයින් මාර්ග සංවර්ධනය ද මෙලෙස ඒ ඒ පළාත්වල ජනතාව ප්‍රතිස්ථාපනය කළ සංවර්ධන ව්‍යාපෘති කීපයකි. අනෙක් ක්‍රමය නම් සිවිල් යුද්ධ අවස්ථාවල ජනතාවට ඉවත් ව යෑමට නියෝග කිරීම වේ. මේ දෙයාකාරයේ ම ප්‍රතිස්ථාපන අපේ රටට නුහුරු අත්දැකීම් නොවෙයි.

සිය කැමැත්තෙන් තොරව ප්‍රතිස්ථාපනය පිළිබඳ ජාතික ප්‍රතිපත්තිය - ඉහත පැහැදිලි කළ ආකාරයට පුද්ගලයන්ට උන්හිටි තැන් අත හැර දා වෙනත් තැනක පදිංචි වීම අනිවාර්ය වන අවස්ථාවල රජය හා සේවා ආයතන කටයුතු කළ යුතු අන්දම දැක්වෙන ජාතික ප්‍රතිපත්තියක් තිබේ. එය වසර 2000 දී මුල්වරට කෙටුම්පත් කරනු ලැබුවේ ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව වැනි අරමුදල් සපයන ආයතනවල ද උදව්වෙනි. වසර 2001 දී එයට ඇමති මණ්ඩලයේ අනුමැතිය ලැබුණු අතර දකුණු ආසියාවේ මෙවැනි ප්‍රතිපත්තියක් සකස් කළ ප්‍රථම අවස්ථාව මෙය ලෙස සලකනු ලැබේ. මෙම ප්‍රතිපත්තිය මුල් වනාවට ලංකාවේ භාවිත කෙරුණේ දක්ෂිණ ලංකා අධිවේගී මාර්ගය ඉදිකිරීමේ දී ය.

ප්‍රතිස්ථාපන ක්‍රියාත්මක කිරීමේ සැලසුම - මෙය දක්ෂිණ ලංකා අධිවේගී මාර්ගයේ ඉඩම් අත්පත් කරගැනීම වෙනුවෙන් ම සකස් කෙරුණාකි. එය සාදනු ලැබුවේ ඉඩම් අත්පත් කරගැනීමේ පනතේ (අංක 9, 1950) අඩංගු කරුණු සැලකිල්ලට ගනිමිනි. එහෙත් ඉඩම් අත්පත් කරගැනීමේ පනතින් ඉඩම් අභිමිචන්තන් හා බලපෑමට ලක්වන්නන්ගේ සුරක්ෂිතතාව වෙනුවෙන් ගත යුතු පියවර ප්‍රමාණවත් ලෙස සඳහන් නොවේ. උදාහරණයක් ලෙස ජීවනෝපාය යළි නගා සිටුවීම හා අවතැන් වූ පුද්ගලයන්ගේ ජීවන තත්වය යහපත් කිරීම වැනි පුළුල් කාරණා ගැන පනතින් අවධානය යොමු නොකෙරේ. එම අඩුව පිරවීමට අවශ්‍ය මග පෙන්වීම ලබා ගත්තේ සිය කැමැත්තෙන් තොරව ප්‍රතිස්ථාපනය වීමේ ජාතික ප්‍රතිපත්තියෙනි. බලපෑමට ලක්වන්නන් සුරක්ෂිත කිරීමේ අරමුණින් යෝජිත පියවර රැසක් ප්‍රතිස්ථාපන ක්‍රියාත්මක කිරීමේ සැලසුමට ඒ අනුව ඇතුළත් කෙරුණි.

මෙයට පෙර ක්‍රියාත්මක වූ සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිවලට වඩා අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතියේ දී ප්‍රතිස්ථාපන කටයුතු විධිමත් ලෙස සිදු වූ බව සාමාන්‍ය පිළිගැනීමයි. එසේ වූයේ මුල්වරට සවිස්තරාත්මක ප්‍රතිස්ථාපනය ක්‍රියාත්මක කිරීමේ සැලසුමක් සකස් කර ඒ අනුව කටයුතු කළ බැවිනි. ඒ අනුව බලන විට ප්‍රතිස්ථාපන ක්‍රියාත්මක කිරීමේ සැලසුම මෙරට ප්‍රතිස්ථාපන ක්‍රියා පටිපාටිය විශාල වෙනසකට ලක් කළ මෙවලමක් ලෙස සඳහන් කළ හැකි වේ.

මෙය සකස් කිරීමේදී මග පෙන්වීමක් සැපයූ නවත් සාධකයක් වන්නේ අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතියට අරමුදල් සැපයූ ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව අනුගමනය කරන අවතැන් වන පුජාව ප්‍රතිස්ථාපනය කිරීමේ ප්‍රතිපත්තියයි. ඒවාට ද ගැලපෙන ආකාරයෙහි මෙය සකසනු ලැබුවේ. ප්‍රතිස්ථාපනය නිසා කිසිවකු හිතමනට පත් වන තත්වයක් ඇති නොවිය යුතු ය යන මූලික පදනමේ පිහිටා සකස් කළ මෙම සැලසීම අනුවයි මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය සහ දක්ෂිණ ලංකා අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතිය බලපෑමට ලක් වූ පුජාව සම්බන්ධයෙන් තීන්දු තීරණ ගනු ලැබුවේ. එහි බොහෝ යහපත් සහ සංවේදී කරුණු අඩංගු විය. එහෙත් වැදගත් ම කාරණය වූයේ මාර්ග පථය දෙපස පදිංචිව සිටි හා එහි ඉඩම්වලින් ආදායම් ඉපයූ අයට තම නිවෙස් හෝ ඉඩම් සම්බන්ධයෙන් කුමන ආකාරයේ ලියාපදිංචි හිමිකම් තිබුණත්, එවැනි හිමිකමක් හැතත් ඒ සියලු දෙනාට ම නැවත තම ජීවිත හා ජීවනෝපායන් ගොඩ නගා ගැනීම සඳහා වන්දි මුදල් ලබා දීම මේ හරහා අනුමත වී තිබීමයි.

ව්‍යාපෘතියේ ප්‍රගතිය වෙනුවෙන් පුද්ගලයන්ට හෝ ප්‍රජාවන්ට තම ඉඩම්, ආදායම් මාර්ග හෝ සමාජ සහයෝගීතා ක්‍රම අහිමි වේ නම් ඔවුනට ඒ සඳහා වන්දි ලබා දෙන අතර ඔවුන්ගේ ආර්ථික සහ සමාජ තත්ත්වයන් අවම වශයෙන් ව්‍යාපෘතියට පෙර තිබුණු තත්ත්වයට හෝ නැංවීම සඳහා ඔවුනට ප්‍රතිස්ථාපන ඉඩම්, නිවාස, යටිතල පහසුකම්, සම්පත් සහ ආදායම් මාර්ග ආදිය සලසා ගැනීම සඳහා මුදල්මය හෝ ද්‍රව්‍යමය සේවා සැපයීමෙන් සහය දු ලබා දෙනු ඇත.

- ක්‍රියාත්මක වීමට මග පෙන්වීම, සිය කැමැත්තෙන් තොරව ප්‍රතිස්ථාපනය වීම,
 - ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව, පිටුව 2 (කර්තෘ පරිවර්තනය)

ප්‍රතිස්ථාපන වටිනාකම - මෙය දු ලංකාවේ සංවර්ධන ක්ෂේත්‍රයට මෙන්ම ජනතාවට ද අලුත් වචනයකි. අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතියට පෙර සංවර්ධන කාර්යයකට ඉඩම් අත්පත් කරගන්නා විට හිමිකරුවන්ට වන්දි ගෙවූයේ ඉඩමේ හා ගොඩනැගිලිවල වෙළෙඳපොළ වටිනාකමට අනුවය. එනම් ඉඩමේ සරු සාර බව, ගොඩනැගිලිවල පරණ හෝ අලුත් බව, පළාතේ ඉඩම් මිල ආදිය අනුව වෙළෙඳපොළ මිල තක්සේරු කිරීමෙනි. මෙම කාර්යය කරනු ලබන්නේ තක්සේරු දෙපාර්තමේන්තුව විසිනි. රජයේ තක්සේරු මිල වර්තමානයට ගැලපෙන ලෙස යාවත්කාලීන කර නොතිබීම මෙහි ප්‍රධාන ගැටලුවකි. ඒ නිසා රජයේ තක්සේරු මිල අනුව බොහෝ විට අත් පත් කරගන්නා දේපල සඳහා නියම වන්නේ පවතින මිලට වඩා අඩු වටිනාකමකි.

එහෙත් අධිවේගී ව්‍යාපෘතියේ දී මේ ක්‍රමය වෙනස් වී ප්‍රතිස්ථාපන වටිනාකම භාවිතයට පැමිණියේය. එහිදී සිදු වූයේ නැවත පදිංචි වීමට හෝ ආදායම් මාර්ග නැවත ආරම්භ කිරීමට අවශ්‍ය වන මුදල් වටිනාකම සැලකිල්ලට ගෙන බලපෑමට ලක් වූ පුද්ගලයන්ට වන්දි ගෙවීමයි. එහිදී දේපලවල ක්ෂය වන වටිනාකම ගණන් බලා ගෙවන වන්දි මුදල් අඩු කිරීම ආදී ක්‍රම භාවිත නොවීම වැදගත් වේ.

මේ අනුව ඉඩමට ඉඩමක් ලබා දීම සහ එයට අකැමැති නම් අත්පත් කරගන්නා ඉඩම වෙනුවෙන් වන්දි මුදල් ලබා දීම සිදු කෙරිණි. එම අවස්ථා දෙකේ දී ම ප්‍රතිස්ථාපනයට අවශ්‍ය අනෙක් කටයුතු වෙනුවෙන් ද යන විශදම සැලකිල්ලට ගෙන එය ද වන්දි මුදලට එකතු කරනු ලැබිණි. නිදසුනක් ලෙස තාවකාලික නිවාස සාදා ගැනීම, තාවකාලික නිවාසවලට ගෙවල් කුලී දීමනා, ලියකියවිලි සකස් කරගැනීම, ගෙවල් හා ව්‍යාපාරික ස්ථාන මාරු කිරීමේදී දුර්‍ය ප්‍රවාහන විශදම් ආදියට ද යම් මුදල් ප්‍රමාණයක් වන්දියට එකතු විය. තමන්ගේය කියා ඉඩම් කැබැල්ලක් නොතිබුණු නිවැසියන්ටත් නැවත පදිංචියට ඉඩම් ලබා දීම වැනි

සාධනීය පියවර ද මෙයට අයත් විය.

වැඩි අවදානමකට ලක් වන කණ්ඩායම් - ඕනෑම අනිතකර සිද්ධියකදී එයට එක් එක් පුද්ගලයන් හෝ පවුල් මුහුණ දෙන්නේ වෙනස් අයුරිනි. සමහර අයට අනිතකර බලපෑමෙන් මිදෙන්නට වැඩි ශක්තියක් ඇත. සමහර අයට තමන්ගේ ජීවිතයේ තිබෙන යම් යම් කරුණු නිසා ජීවිතය හෝ ජීවිකාව අවදානම් තත්ත්වයකට නොවැටී පවත්වාගැනීමට වැඩි සහයක් අවශ්‍ය වේ. ප්‍රතිස්ථාපන ක්‍රියාත්මක සැලසුමේ ද එවැනි පිරිස් හඳුනාගෙන ඔවුන්ට වැඩි අවධානයක් යොමු කරන්නට ඉඩ සලසා තිබුණි. සැලසුමේ ඔවුන් හැඳින්වූයේ දුබල කණ්ඩායම් යන වචනවලිනි. මේ අනුව වැඩිහිටි පුද්ගලයන්, ආබාධ සහිත අය, ඉතාමත් දිළිඳු තත්ත්වයේ සිටින පවුල්, ස්ත්‍රී මූලික පවුල් ආදිය වැඩි සහයක් අවශ්‍ය දුබල කණ්ඩායම් ලෙස හඳුනාගැනුණි. එම පවුල්වල වැඩිහිටි සහ ආබාධ සහිත පුද්ගලයන් ප්‍රතිස්ථාපන සඳහා යම් මුදල් ආධාරයක් ද වන්දි මුදලට එකතු කරනු ලැබීය. සමහර අවස්ථාවල හඳුනාගත් දුබල පවුල්වලට නිවාස තනා ගැනීමට පිරිස් සහය ද ලබා දී ඇත.

අනිමිච්චි පිළිබඳ ලේඛනය - එක් එක් පවුල්වල අනිමිච්චි හා අලාභහානි ලේඛනගත කර සමස්ත අනිමි චීම දැක්වෙන ලේඛනයක් සකස් කෙරුණි. අධිවේගී මාර්ගය නිසා බලපෑමට ලක් වූ නිවාස, ව්‍යාපාරික දේපල, වගා බිම් හා වගා නොකළ බිම් ආදිය පිළිබඳ සමස්ත අගයයන් ගණන් බැලීම මේ අනුව සිදු විය.

හිමිකම් වක්‍රය - එක් එක් පවුල් හෝ ව්‍යාපාරවල විවිධ හිමිකම් මෙන් ම අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතියෙන් වූ බලපෑම් එක වගුවකට ගෙන ඒ ඇසුරෙන් අනිමිච්චි හා වන්දි තීරණය කිරීමේ ක්‍රමය හිමිකම් වක්‍රය ලෙසින් හඳුන්වනු ලැබිණි.

ඉඩම් අත්පත් කරගැනීමේ සහ ප්‍රතිස්ථාපන කමිටුව - ප්‍රතිස්ථාපන ක්‍රියාත්මක කිරීමේ සැලසුම යටතේ වන්දි හා අවශ්‍ය වෙනත් සහය ලබා දීම සඳහා ව්‍යුහයන් කීපයක් ම නම් කර තිබුණි. එනම් සමාජ සමීක්ෂකයන්, උපදේශකයන්, අස්වැසුම් කමිටු ආදී වශයෙනි. මේ අතරින් බලපෑමට ලක් වූ පුද්ගලයන්ට වඩාත් ම දැනෙන ව්‍යුහය වූයේ ඉඩම් අත්පත් කරගැනීමේ සහ ප්‍රතිස්ථාපන කමිටුවයි. මේ සඳහා කියැවෙන ඉංග්‍රීසි නම Land Acquisition and Resettlement Committee යන්නයි. එහි මුල් අකුරු එක කළ විට කියැවෙන්නේ LARC (ලාක්) ලෙසිනි. එනිසා බලපෑමට ලක් වූ ප්‍රජාවේ කවුරුන් මෙන් ම සේවා සපයන්නන් ද මෙය හැඳින්වූයේ ලාක් කමිටුව යන නමිනි. සෑම දෙනාට ම විවෘත වුණු සෑම දෙනාට ම සවන් දුන් සේවයක් නිසා එය ප්‍රජාතන්ත්‍රවාදී ව්‍යුහයක් ලෙස හඳුන්වන්නට පුළුවනි.

බලපෑමට ලක් වූ සියලුම පවුල් ලාක් කමිටුව සමග සාකච්ඡා කිරීම අනිවාර්ය විය. එමෙන් ම බලපෑමට ලක් වූවන්ගෙන් සියයට සියයක් ම වාගේ ලාක් කමිටුව හමුවට පැමිණ කරුණු දැක් වූහ. එයට පැමිණීමට උනන්දුවක් නොදැක්වූයේ කලාතුරකින් කෙනෙක් පමණි. ඒ ද පවරා ගත් භූමි ප්‍රමාණය ඉතාමත් කුඩා නිසා වන්දිය ඉතා සුළු වීම නිසයි.

අත්පත් කරගන්නා ඉඩම් හා ගොඩනැගිලි සඳහා රජයේ තක්සේරුකරුවන් මූලින් යෝජනා කළ වත්කම් වටිනාකම්වලට බලපෑමට ලක් වූ පුද්ගලයන් වැඩි දෙනා එකඟ වුණේ නැති අතර වන්දි ලබා ගෙන ඉවත් වීමට මේ නිසා වැඩි දෙනාගේ කැමැත්තක් ද නොවීය. ලාක් කමිටුවේ ක්‍රියාකාරිත්වය ඉතා වැදගත් වූයේ මෙහිදීය. ලාක් කමිටුව හමුවේ ඉදිරිපත් කළ සියලු කරුණු සැලකිල්ලට ගෙන සුදුසු පරිදි ප්‍රතිස්ථාපන වන්දියක් නියම කරනු ලැබිණි.

ලාක් කමිටුව දේපල ගැන කතා බහට ම සීමා නොවීම ද වැදගත්ය. වන්දි ලබා ගැනීමට බලපාන අමතර කරුණු වන තම පවුලේ තත්ත්වය, පවුලේ දිළිඳු කම, ආබාධ සහිත අයකු පවුලේ සිටීම හෝ මුදලින් ගිණිය නොහැකි අහිමි වීම් ගැන ද කතා කරන්නට ලාක් කමිටුවේ ඉඩකඩ සලසා තිබිණි.

බලපෑමට ලක් වූ සියලු දෙනා ම වෙනස්කමකින් තොරව සාකච්ඡාවට කැඳවීමත් බලපෑමට ලක් වූවන්ට අදහස් ඉදිරිපත් කරන්නට එමගින් ඉඩ සැලසීමත් නිසා ප්‍රතිස්ථාපන ක්‍රියාවලියේ ඉතාමත් වැදගත් හා සාධනීය පියවරක් ලෙස ලාක් කමිටුව කැපී පෙනේ.

හිතුවට වඩා සංකීර්ණයි

ප්‍රතිස්ථාපන ක්‍රියාවලිය සම්බන්ධයෙන් කටයුතු කළ යුතු ආකාරය දැක්වෙන ප්‍රතිපත්තිමය රාමුවේ යම් යම් සීමා අභිභවා යමින් ද බලපෑම්වලට ලක් වූ පවුල්වලට නැවත පදිංචි වී දියුණුවන්නට සහය වීමට ලාක් කමිටු නිලදරුවෝ බොහෝ දුරට උත්සාහ කළහ. එහෙත් සමහර අවස්ථාවල ප්‍රතිපත්තිවල දක්වා ඇති සාධනීය කරුණු මග ඇරුණු අවස්ථා ද වේ. මාර්ග පථය මෙන්ම මග දෙපස මිනිසුන් හා පරිසරය ගැන ද අවධානය යොමු කරමින් සියල්ලන්ට ම වඩාත් යහපතක් සැලසෙන ආකාරයෙන් කටයුතු කරන්නට දක්ෂිණ ලංකා අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතියට හා මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියට දැඩි උත්සාහයක් ගන්නට විය. එක් අතකින් තමන්ට නියම වූ කාර්ය භාරය නියමිත කාලය තුළ සම්පූර්ණ කිරීමත් අනෙක් අතින් ජනතාවගේ ගැටලු ඔවුනට සතුටු විය හැකි පමණින් විසඳා දීමත් ඉතා සංකීර්ණ ක්‍රියාවලියක් විය.

ප්‍රතිස්ථාපන ප්‍රතිපත්ති සැලසුම කියවන විට “මේවා ඉතා සරල කාරණායැ”යි සිතනු සමහර කරුණු සැබවින් ම කොතරම් සංකීර්ණදැයි නිලධාරීන්ට පෙනී ගියේ එය ක්‍රියාත්මක කිරීමේ දී ය. නිදසුනක් ලෙස අවදානමට ලක් විය හැකි කණ්ඩායම් යන්න සරල වර්ග කිරීමකින් තොරා ගැනීම අපහසු විය. පවුල් උන්හිටි තැන්වලින් හා ආදායම් මාර්ගවලින් ඉවත් කිරීමේදී ඔවුන් මුහුණ දෙන අවදානම විවිධය. පැරලිලි සහගතය. ඉවසීමෙන් සොයා බලා සකවීමට වියදා ගත යුතු තත්ත්වයන් බොහෝ විය. එහිසා අතිමි වූ දේපල වටිනාකම් හඳුනාගෙන ප්‍රතිස්ථාපන වටිනාකම් ගෙවීම සඳහා මුලින් සැලසුම් කළාට වඩා වැඩි කාලයක් ගත විය.

ඉඩම් අත්පත් කරගැනීමේ කාර්යයන් 2002 අගෝස්තු මස පටන් ගෙන 2003 ජූලි මස වන විට අවසන් කිරීමට කාල වකවානු නියම කර තිබුණත් එම කටයුතු සම්පූර්ණ කෙරුණේ 2006 නොවැම්බර් මාසයේදීය. ප්‍රතිස්ථාපන කාර්යාල 4ක් හරහා ලාක් කමිටු 22ක් ක්‍රියාත්මක වුවත් පවුල් 5000කට වැඩි සංඛ්‍යාවක් සමග වෙන වෙන ම හමු වී සාකච්ඡා කරමින්, සමහර විට එක පවුලක් සමග දෙනුත් වර සාකච්ඡා කරමින් තීරණ ගත් ක්‍රියාවලිය සලකන විට එය අවශ්‍යයෙන් යෙදවිය යුතු කාලයක් සේ සැලකිය හැකිය. බලපෑමට ලක් වූවන්ට ලාක් කමිටුවේ සේවය නිසා අති වූ සහන සලකන විට එය අත්‍යවශ්‍යය අංගයක් ම විය. එසේ වුවත් එම ක්‍රියාවලියට බලාපොරොත්තු වූවාට වඩා වැඩි කාලයක් ගත වීම නිසා අවතැන් වූ හා ආදායම් මාර්ග ඇණ නිටි පවුල්වලට අති වූ ප්‍රශ්න ද එමටය.

මුලින් සැලසුම් කළ මාර්ග පටිය කලින් කලට විවිධ බලපෑම් නිසා වෙනස් වීමත් සැලකිය යුතු ප්‍රශ්නයක් විය. එවැනි තත්ත්ව විසඳා ගන්නට සැලකිය යුතු කාලයක් ගත විය. සමහර ප්‍රශ්න උසාවි ක්‍රියාමාර්ග දක්වා ගියේය. තමන්ගේ නිවාස අතහැර යාමට සමහර ප්‍රදේශවලින් මතු වූ සාමූහික බලවත් විරෝධය නිසා හැකි තරම් නිවාස මගහැරෙන ලෙස මාර්ග පටිය වක්‍ර කරන්නට සමහර අවස්ථාවල සිදු වුණි. මුලින් තිබූ සැලසුම වෙනස් වූ සමහර විටෙක එය බලවතුන්ගේ දේපල ආරක්ෂා කිරීමට ගත් ක්‍රියාමාර්ගයක් ලෙස ප්‍රජාවන්ට සිතුණි. සමහර තැනක මාර්ග පටිය වෙනස් වීම ගැන උද්ඝෝෂණ ද හට ගත්තේය. මෙවන් ප්‍රජා විරෝධය පළ කිරීම් බලපෑමට ලක් වන පුද්ගලයන්ගේ අයිතිය තහවුරු කරමින් තීරණය වුණු අවස්ථා ද දක්නට ලැබිණි.

එක ප්‍රදේශයක මුලින් සලකුණු කළ මාර්ග පටිය පසුව වෙනස් වීම ගැන විරෝධය පළ කරමින් පවුල් 49ක් 2001 අගෝස්තු මාසයේ දී අභියාචනාධිකරණයේ පිහිට පැතුහ. ඔවුන් ඉදිරිපත් කළ අභියාචනා දෙක ම 2003 මැයි මාසයේදී නිෂ්ප්‍රභ කරනු ලැබිණි. එයින් පසුව නොවුණු පවුල් 42ක් මෙම තීන්දුව ගැන

අභියාචනයක් ශ්‍රේෂ්ඨාධිකරණයට ඉදිරිපත් කළහ. වසර 2004 දී දුන් ශ්‍රේෂ්ඨාධිකරණ තීන්දුව වූයේ මාර්ග පටයේ වෙනස් කිරීම් මධ්‍යම පරිසර අධිකාරිය විසින් අනුමත කර නැති බවත් එම ආයතනයේ අනුමැතිය ලැබුණු මාර්ග පටය මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය පසුව වෙනස් කර තිබෙන බවත්ය. එමෙන්ම අනුමැතිය දීම සඳහා තමන්ට තිබෙන බලය මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියට පැවරීමට මධ්‍යම පරිසර අධිකාරියට හැකියාවක් නැතැයි ද එම නඩු තීන්දුවේ සඳහන් විය. ඒ අනුව ශ්‍රේෂ්ඨාධිකරණය තීන්දු කළේ මාර්ග පටය වෙනස් කිරීමෙන් බලපෑමට ලක් වූ පුද්ගලයන්ට මෙම වෙනස්කම් ගැන කල් ඇතිව දැනගැනීමට අයිතියක් තිබූ බවය. එමෙන්ම පසුව කළ වෙනස්කම නිසා ඔවුන්ට ශ්‍රී ලංකාවේ ව්‍යවස්ථාවෙන් සහතික කර ඇති අයිතිවාසිකම් උල්ලංඝනය වී ඇති බව ද එහි සඳහන් වූණි. ඒ අනුව සෑම පවුලකට ම රාජ්‍ය ඉඩම් පවරා ගැනීමේ පනතට අනුව ලැබිය යුතු නියමිත වන්දියට අමතරව රු. 75,000 බැගින් මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය විසින් ගෙවිය යුතු බව අධිකරණයේ නියමය විය. අධිකරණ ක්‍රියාමාර්ගය වෙනුවෙන් ඔවුන්ට වැය වූ මුදල වෙනුවෙන් රු. 150,000ක් ද ගෙවීමට මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියට නියම විය.

මෙම නඩු තීන්දුව පැහැදිලි කරමින් විනිසුරුවරුන් කළ ප්‍රකාශයෙන් මතු කර දැක්වුණේ දැවැන්ත සංවර්ධන ව්‍යාපෘති හමුවේ වුව පුංචි මිනිසුන්ගේ අයිතීන් සුරැකීම අනිවාර්ය බවයි. “බිලියන ගණනක් වැය වන ජාතික ව්‍යාපෘතියක් හා සංසන්දනය කරන විට නොගිණිය යුතු තරම් අඩුයැයි සිතා සරල ගැමියෙකුට තමන්ගේ කුඩා ඉඩම් කැබැල්ලක් පුංචි පැලක් සාධාරණ යුක්තිය පසිඳලීමේ ක්‍රියාවලියකින් තොරව අත්හැරීමට උසාවි අභිමතිය අනුව සිදු වේ නම් එහිදී ඔහුගේ අයිතිවාසිකම් උල්ලංඝනය වී ඇති බව නොසලකා හැරීම සෑමට සමානව සැලකීමෙන් බැහැර වීමකි. ඔහුගේ දේපලවල වටිනාකම අඩු වන තරමට වන්දි ලැබීමට ඔහුට ඇති අයිතිය වැඩි වේ.”

නැවත ගොඩ නැගෙන ජීවිත

**කාවයේ සටහන් වූ
පියවර**

මෙහි ඇතුළත් සියලු සේයා රූ ගනු ලැබුවේ දුර්ලභා විශ්ලේෂණ කේන්ද්‍රයේ
කාර්ය මණ්ඩලය විසින් ඔවුන් වසර 2006 සිට 2011 අතර කාලය තුළ කළ
ඇගයුම් වාර්තාවල දී ය,

නිවස ඉදිරිපිට තැබූ මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ සලකුණ



මෙම සලකුණෙන් කියැවුණේ මෙම සීමාව දක්වා දේපල අත්පත් කරගන්නා බවයි



අලුත් පාරට ඉඩ දී කඩා දමන නිවසක්



පාරමිපරික නිවස



.... කඩා දැමීමෙන් පසු දිස් වූ අයුරු



පැරණි ගෙදරින් රැකගත් ද්‍රව්‍ය
නව නිවස හදුන්නට රැස්කර...



තාවකාලික ගෙයක්



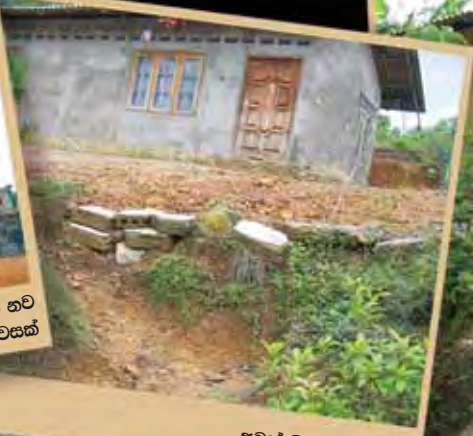
හැවිත ගොඩ නැගෙන තුරු භාවිතයට තාවකාලික මිදක්



ජනාවාසයක නව නිවෙස් ගොඩ නැගෙමින්



ජනාවාසයක ඉදිවන නව දෙමහල් නිවසක්



අඩක් කිම වූ නිවසක්



අලුත් ගෙදර



හරිත පැහැ ගැන්වෙන නව ගෙවත්ත



තැවත පදිංචි වූ පවුල් සඳහා අලුත් ලිඳක්



පවුලේ භූමදාන ස්ථානය ද, අලුත් වාසස්ථානයේ තැවත ඉදිකර



අධිවේගී මග තැනෙන්නට කලින් වගාවන්



ඉඳි කිරීම් නිසා බලපෑමට ලක් වී...



අධිවේගී මාර්ගයට යාබද රබර් වගාව



කුඹුරු යට කරගෙන යන අධිවේගී මග



රබර් වගාවන් ද කුඹුරු ද අධිවේගී මාර්ගයේ බලපෑමට ලක් විය



අලුත් ගමේ අලුත් කඩයක් පටන් ගෙන...



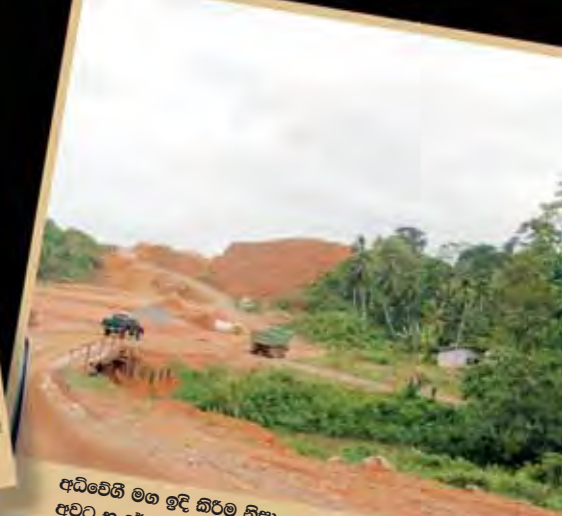
තාවකාලික ආදායම් මාර්ග ද විය



අලුත් වාසස්ථානයේ ගෙවතු වගාවන්



අධිවේගී මාර්ගය ඉඳි කිරීම ඇරඹේ



අධිවේගී මග ඉඳි කිරීම නිසා අවට භූ දර්ශනය වෙනස් වී...



නිවස අද්දර විශාල ඉඳි කිරීම



ඉඳි කිරීම් නිසා වැසුණු ගමේ මං මාවත්



පාර මට්ටම් කරන්නට පස් කඳු කපමින්...



අවට කුඩා කඳු වැටි ද කපා හෙළමින්...



ගල් වැටි බිඳමින්...



වගා බිම් දෙකඩ කරමින් ගමන් කළ අධිවේගී මාර්ගය



ඉඳි කිරීම් නිසා හාත්පස පැතිරුණු දුබිල්ල



පරිසරයේ පෙරළියේ නිහඬ නිරික්ෂකයෙක්

නිවස යාබද ඉඳි කිරීම



විශාල යන්ත්‍ර භාවිතයෙන් මාර්ගය තනමින්



මාර්ගයේ මතුපිටට යටින් ඇති පස් හා ගල් තව්ලු



වැඩ බිම අද්දර වාසය



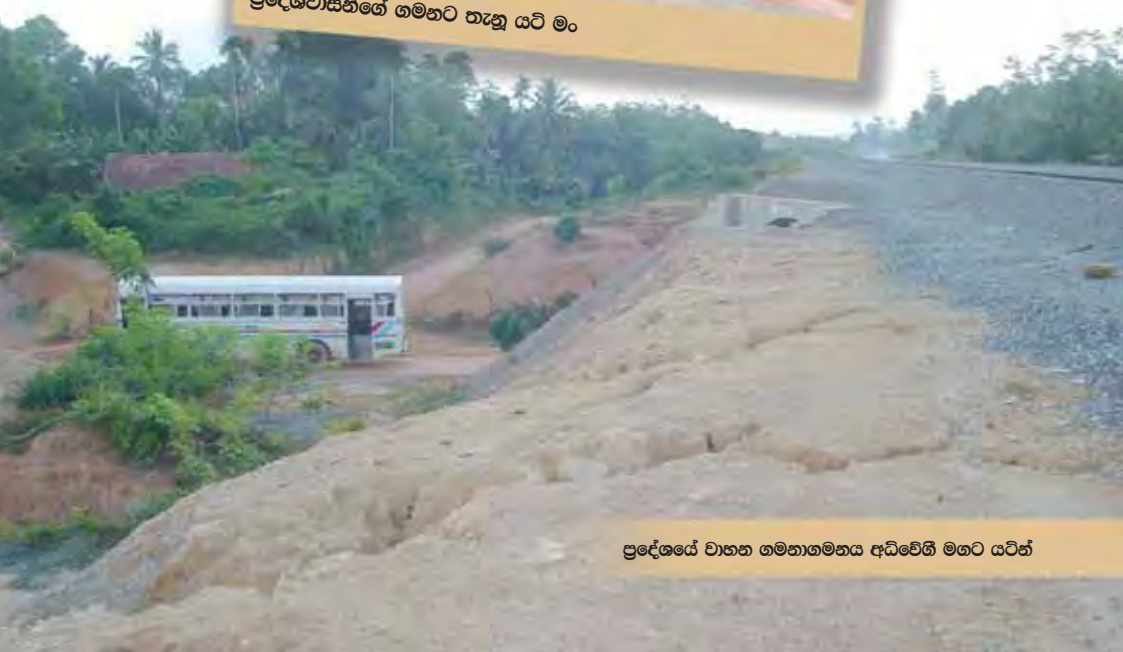
අධිවේගී මාර්ගය නිසා අවට පරසරය වෙනස් වී



අධිවේගී මාර්ගයේ උස කිසා පෑ පාලමක්

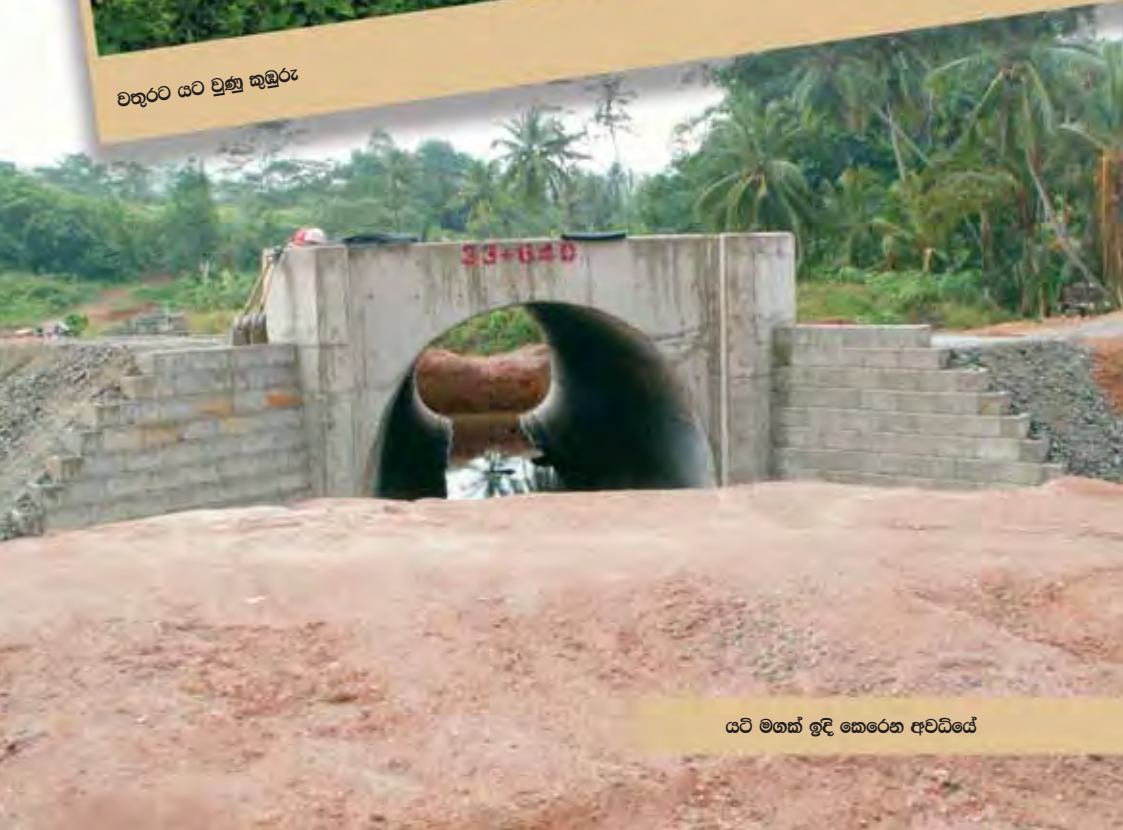


ප්‍රදේශවාසීන්ගේ ගමනට තැනූ යටි මං





වතුරට යට වුණු කුඹුරු



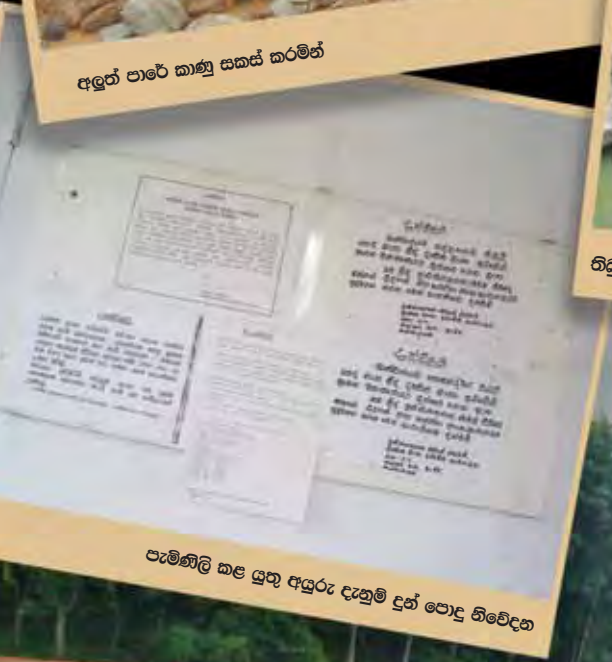
යටි මගක් ඉඳි කෙරෙන අවධියේ



අලුත් පාලි කාණු සකස් කරමින්



තිබුණු කාණු ඉඳි කිරීමේ නිසා ඇතිර



පැමිණිලි කළ යුතු අයුරු දැනුම් දුන් පොදු තිවේදන



ඉඳි කිරීම් නිමවන්නට පෙර අධිවේගී මාර්ගය විවිධාකාරයෙන් හානිවන විය

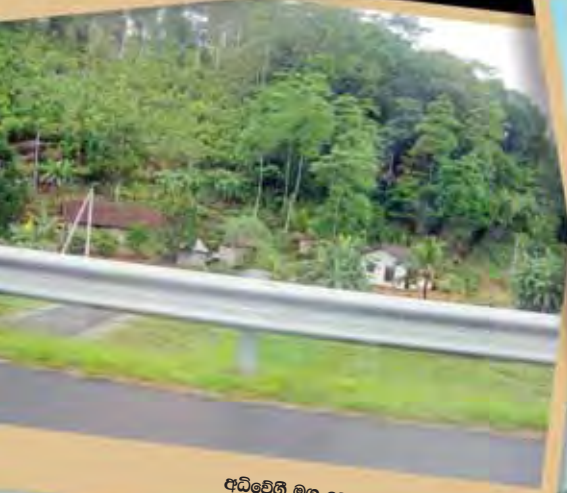




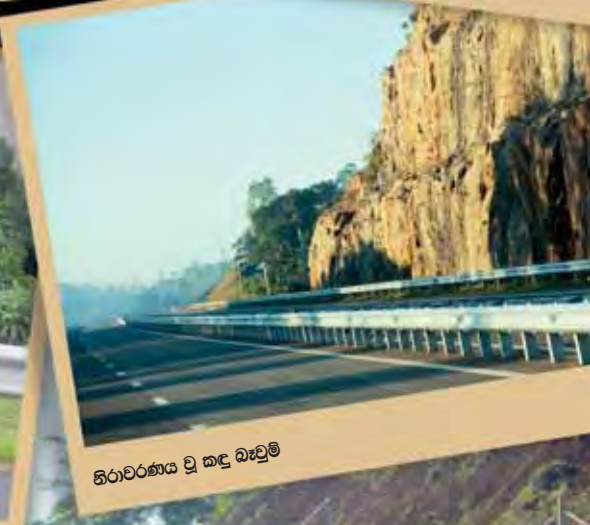
අධිවේගී මාර්ගයේ පිවිසුම් දොරටුවක් අඩියස



පුද්ගලයේ වාහන ගමනාගමනය අධිවේගී මගට ඉහළින් ද විය



අධිවේගී මග දෙපස පිහින යළි ඉඳිරියට...



තිරාවර්ණය වූ කඳු බෑවුම්



බෑවුම් වසාගෙන කෙමෙන් වැඩෙන ගහ කොළ

දැන්වීමයි

දක්ෂිණ ලංකා අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතිය
මහජන ගැටළු විසඳීම.

කාවේ ප්‍රථම අධිවේගී මාර්ගය ඉදි කිරීමට දායක
ඉදිකිරීම් හේතුවෙන් කිසියම් අසීරුතාවයකට (අ
ය කිරීම හැර) මුහුණ පෑමට සිදුවී ඇත්නම්
බලා කටයුතු කිරීමට ප්‍රාදේශීය ලේකම් කොට්ඨා
පන්කොට ක්‍රියාත්මක කර ඇත. ඔබට මුහුණ
පමි ගැටළුවක් වෙතොත් මහජන ගැටළු විසඳීම
වශයෙන් කටයුතු කරන ඔබ කොට්ඨාශ
ය ලේකම් තුමා හෝ ප්‍රාදේශීය ලේකම් තුමා
මෙන් කරුණාවෙන් දන්වමි.

මෙයට

05.09.19

ව්‍යාපෘති අධ්‍යක්ෂ,
දක්ෂිණ ප්‍රවාහන සංවර්ධන

3 වන පරිච්ඡේදය

වටිනේ දැනුවත් ව සහභාගිවීමයි

අධිවේගී මාර්ගය වෙනුවෙන් ඉඩම් අත්පත් කරගැනීමේ සහ ප්‍රතිස්ථාපන ක්‍රියාවලිය පුරා ම, එහි යහපත් අංග හා අඩු පාඩු අතරින් වුව ද, කැපී පෙනෙන කරුණු දෙකක් වේ. එනම් බලපෑමට ලක් වූ පුද්ගලයන්ට දැනුවත් තීරණ ගැනීමට ඇති අයිතිය සහ තමන්ගේ ප්‍රශ්න නිල බල ඇත්තන් හා සාකච්ඡා කර තීරණයකට ඒමට ඔවුන්ට තිබෙන අයිතියයි. ප්‍රතිස්ථාපන සැලැස්මේ මෙය ඉහළින් ම පිළිගෙන තිබුණි. ක්‍රියාත්මක කිරීමේ දී පෙනෙන්නේ මෙම අයිතීන්ට ගරු කිරීමට බොහෝ විට වැයමක් දැරූ බවයි. එහෙත් ක්‍රියාවලියේ සමහර අවස්ථාවල මෙන්ම ක්‍රියාත්මක කළ සමහර නිලධාරීන්ගේ හැකියාව මත ද ප්‍රශ්නයේ ස්වභාවය අනුව ද මේ ගැන අවධානය අඩු වුණු අවස්ථා ද විය.

කරුණු දැනගෙන තීරණ ගැනීම

අධිවේගී මාර්ගයට තමන්ගේ ඉඩම් අත් පත් කරගැනීමට ඉඩ ඇති බවක් මග දෙපස පවුල් දැනගත්තේ සමාජ ආර්ථික තොරතුරු ගැනීමට සමීක්ෂක කණ්ඩායම් ප්‍රදේශයට පැමිණීමත් සමගය. අධිවේගී මාර්ගයක් මේ ප්‍රදේශය හරහා යන බවට ආරංචි වී තිබුණ ද ප්‍රදේශයේ මැනුම් කටයුතු සිදු වුණ ද ඒ ගැන අදාළ ජනතාවට ඒ අවස්ථාවේ දී නිල දැනුම් දීමක් නොකෙරිණි. ඒ වන විට මාර්ගට අදාළ මිනුම් ස්ථිර කර නැති නිසා එසේ කිරීමට නොහැකි වීම ද සාධාරණයයි සිතිය හැක.

සාමාජ ආර්ථික තොරතුරු ගැනීමට ගෙන් ගෙට යන තරුණ සමීක්ෂක කණ්ඩායම හරහා මුලින් දැනුවත් වන ප්‍රදේශයේ නිවැසියන්ට ඒ ගැන රූපවාහිනී දැන්වීම් ද ඉඳහිට දැකින්නට ලැබේ. එහෙත් අධිවේගී මාර්ගය තමන්ගේ ජීවිතවලට කෙසේ බලපාන්නේ ද එයින් තමන්ට ලැබෙන නොලැබෙන වාසි මොනවාද ආදිය ගැන නිල දැනුම්දීමක් ඒ හරහා ප්‍රමාණවත් පරිදි නොලැබේ. වන්දි ගෙවීම් සහ ඒ පිළිබඳ සාකච්ඡා ගැන මූලික දැනුම් දීම් කෙරුණේ 1999 ඔක්තෝබර් මාසයේ දී පමණය. ඒ ගැන ප්‍රදේශයේ ජනයා ගැවසෙන ප්‍රසිද්ධ ස්ථානවල දැන්වීම් ප්‍රදර්ශනය කිරීම, අත් පත්‍රිකා බෙදා දීම වැනි පොදු දැනුම්දීම් මෙන් ම සෑම නිවසකට/ ව්‍යාපාර හෝ වගා බිම් හිමියකුට ම ලිපි මගින් පෞද්ගලිකව දැනුම්දීම් ද සිදු විය. ඊට අමතරව වසර 2000 පමණ සිට ප්‍රදේශයේ දේශපාලන නායකයන්

හා පළාත්පාලන නිලධාරීන්ගේ මෙන් ම පළාතේ ආගමික නායකයන්ගේ ද සහභාගිත්වයෙන් දැනුවත් කිරීමේ රැස්වීම් ද අදාළ ප්‍රදේශවල පවත්වා ඇත.

මුලදී මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ අපේක්ෂා ද ඉතා ඉහළ විය. කළ හැකි දේ හා සීමාවන් ගැන පැහැදිලි අවබෝධයක් නොතිබීම නිසා මුලදී කළ දැනුවත් කිරීමවල පැවසූ කරුණු වරින් වර වෙනස් කරන්නට සිදුවිණි. එයින් තොරතුරු සැපයීමේ අවුල් සහගත බවක් සහ විශ්වාසය කඩ වීමක් ඇති විය.

..... (ඇමති) 2000 දී විතර ඔක්කොටම එන්න කියලා රැස්වීමක් තිබිලා..... මාර්ග සංවර්ධනේ ලේකම් කෙනෙක් එහෙමත් ආවා. ඒගොල්ල කිව්වා අපි කාගේ හරි ගෙයක් පාර වෙනුවෙන් ගත්තොත් ඒ තිබුණු මට්ටමේ ම ගෙයක් හදලා අපට ඒකේ යතුරු බාර දිලා තමයි අපි ඉන්න ගේ කඩන්නේ කියලා. දෙවැනියට තිබිලා රැස්වීමේ දී කිව්වා අපට කුඹුරු අක්කර දෙකක් තිබිලා එකක් දෙන්න වුණොත් ඉතුරු අක්කරෙන් අක්කර දෙකක අස්වැන්න අරන් දෙන්න කටයුතු කරනවා කියලා. මේ වාගේ බොරු පොරොන්දු දෙන්න හොඳ නැහැ. මිනිස්සු අහිංසකයි. ඔය කියන ඒවා විස්වාස කරලා ඒ විදිහට නොවුණා ම කළකිරෙනවා. ඉන් පස්සේ බලධාරීන් ගැන විස්වාසයක් නැතුව යනවා.

- නිවැසියෙක්, පිරිමි, අවුරුදු 70

වන්දි ආයෝජනයට මග පෙන්වීමක් තිබුණා නම්

දැනුවත් තීරණ ගැනීමට ඇති ඉඩකඩ ඇතිරුණු අවස්ථාවක් ලෙස කැපී පෙනෙන්නේ නව නිවාස හා ව්‍යාපාර සඳහා වන්දි මුදල් ආයෝජනයේ දී ය. ප්‍රතිස්ථාපන ක්‍රියාත්මක කිරීමේ සැලැස්මට අනුව නැවත පදිංචි කිරීම් සඳහා ස්ථාන තෝරාගැනීමේ දී ද වගා කටයුතු හා ව්‍යාපාර සඳහා නැවත අයෝජනයේ දී ද අවතැන් වූ පුද්ගලයන්ට හා ව්‍යවසායකයන්ට වෘත්තීමය මග පෙන්වීමක් ලබා දිය යුතු විය. නව නිවාස සාදා ගැනීමේදී තාක්ෂණික මග පෙන්වීම් කළ යුතු විය. එහෙත් ක්‍රියාත්මක කිරීමේදී මෙය ඒ ආකාරයෙන් සිදු නොවූ අතර රැකියා පුහුණුව හා ගෙවතු වගා සඳහා යම් යම් අවස්ථා සලසා දීමක් සිදු කෙරුණි. අවතැන් වූ සමහර පවුල් නිවාස ඉදිකිරීම් සඳහා වන්දි මුදල් ආයෝජනය කළ ආකාරයෙන් පෙනී යන්නේ ලැබුණු මුදල පිරිමසාගෙන නිවස ඉදිකිරීමට ඔවුන්ට මග පෙන්වීමක් ලැබුණා නම් ඔවුන්ගේ ජීවිත වඩාත් ස්ථාවර තත්ත්වයකට ගෙන ඒමට හැකි ව තිබූ බවයි. ඒ හැකියාව හා දුර දැක්ම තිබූ අය නිවසත් සාදා ගෙන අමතර ආදායම් මගක් ද සලසා ගත් නමුත් එසේ නොකළ අය නිවස සෑදීමේ සිට ම ණයකරුවන් වූ අවස්ථා ද විය.

අධිවේගී මාර්ග ගැන පූර්ව අත්දැකීමක් වැඩි දෙනෙකුට නොතිබිණි. ඒ නිසා අලුත් පාර දෙපස කළ හැකි වෙළෙඳාම් ගැන මුලදී ප්‍රදේශවාසීන් තුළ විශාල බලාපොරොත්තු ද විය. සමහර පවුල් අධිවේගී මාර්ගයට ආසන්න ඉඩම් මිලදී ගැනීමට ද එය එක් හේතුවක් විය. එමෙන් ම කලින් කලට ලැබුණු වැරදි තොරතුරු නිසා ද දුර දිග නොසිතා බලධාරීන් දුන් පොරොන්දු නිසා ද අධිවේගී මාර්ගය ආශ්‍රිත සංවර්ධන සැලසුම් ගැන නොදන්නාකම නිසා ද වන්දි මුදලෙන් උපරිම ප්‍රයෝජනයක් ලැබෙන අන්දමට එය අයෝජනය කරගන්නට සමහරුන්ට බැරි විය.

මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියෙන් වානිජ ඉඩම් කියල වෙන් කරපු හරියෙන් අපි පර්චස් 7ක් ගත්තා. අපට වන්දි හැටියට හම්බ වුණු ඔක්කොම සල්ලියි උපකරණ විකුණලා ලැබුණු සල්ලියි හැම එකක්ම දාල තවත් ලක්ෂ තුනක විතර ණයකුත් අරගෙනයි මේ ඉඩම අරන් ඒකේ කාමර හතරක සාප්පු පේලියක් හැදුවේ. ටවුම මැද්දේ ම තියෙන නිසා අපි හිතුවේ මේ අලුත් තැන සාප්පුවලට හොඳයි කියලයි. ඒත් දැන් බලද්දී අලුත් පාර යන්නේ වෙනින් පැත්තකින්. අපේ අලුත් සාප්පුව අධිවේගී මාර්ගේ පිටිපස්සට වැටෙන කොහොටවත් සම්බන්ධ වෙන්නේ නැති පාරක තියෙන්නේ. මේකේ මොකත් ව්‍යාපාරයක් තවම කරගන්න බැරි වුණා මෙතැන තාමත් ඉදිකිරීම් කරන නිසා. අපි බලාගෙන ඉන්නේ මේවා සංවර්ධනය කරලා අවසානයක් වුණාමවත් හොඳ ව්‍යාපාරයක් කරගන්න පුළුවන් වෙයි කියලා. ඒත් ඒක කවදා වේ ද කියන්න නං අපි දන්නෙ නැහැ.

- අවතැන් නොවූ, වානිජ දේපල අභිම වූවෙක්, පිරිමි, අවුරුදු 49

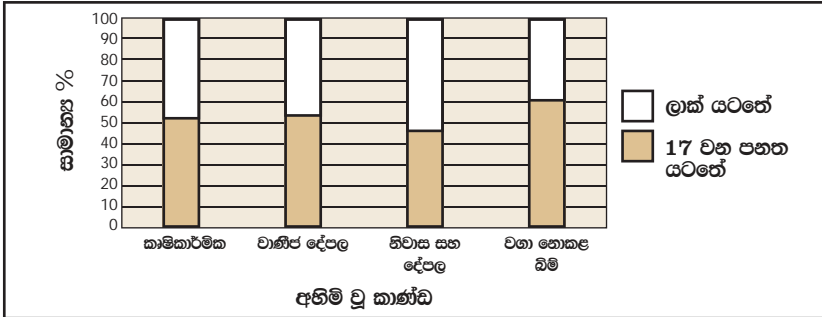
සහභාගිත්වයට සහ සාකච්ඡාමය විසඳුමට ඉඩ

ලාක් කමිටුවෙන් සුරැකුණු අයිතීන්

බලපෑමට ලක්වන පුද්ගලයන්ට තමන්ගේ ප්‍රශ්න කතා කර විසඳාගන්නට ඇති අයිතිය ප්‍රතිස්ථාපන ක්‍රියාවලියෙන් හොඳින් පිලිගත් බවක් පෙනුණේ ඒ සඳහා අවශ්‍ය කමිටු පිහිටුවීම තුළිනි. තිබෙන කමිටුවලින් නොවිසඳුනු ප්‍රශ්න යොමු කරන්නට අලුත් කමිටු ද බිහි විය. මේ අතරින් ප්‍රධාන වන්නේ ලාක් කමිටුවයි. යම් යම් අඩුපාඩු තිබුණ ද ලාක් කමිටුව ප්‍රධාන වශයෙන් ම වන්දි හා ප්‍රතිස්ථාපනය ගැන තීරණ ගැනීමේ කාර්යයට ජනතාව කෙලින් ම සම්බන්ධ කරගන්නට උත්සාහ ගත්තේය. සෑහෙන පමණකට එම උත්සාහය සාර්ථක ද විය. ලාක් කමිටුව සමග

සාකච්ඡාවෙන් පසු මුලින් තක්සේරු කළ මුදලට වඩා දෙගුණයකට ආසන්න ප්‍රමාණයකින් සම්පූර්ණ වන්දි මුදල වැඩි කර ගැනීමට සියයට 90කට පමණ පවුල්වලට හැකි විය. වැඩි කළ මුදල දෙනු ලැබුවේ දිමනාවක් ලෙසිනි.

1 වැනි රූප සටහන: විවිධ වර්ගවල අනිමිච්චි සඳහා ලැබූ වන්දිය ප්‍රතිශතයක් ලෙස



මූලාශ්‍රය: නැවත පදිංචි කිරීමේ කාර්යාලය ලිපිගොනු, CEPA ආයතනයේ 2006 නියැදි සමීක්ෂණය

ලාක් කමිටුවට පැමිණ කරුණු දැක්වීම බලපෑමට ලක් වූ සියලු පවුල්වලට අනිවාර්ය වීම මෙහි ඉතාමත් සාධනීය ලක්ෂණය විය. එනිසා හිමිකමේ ස්වභාවය කුමන ආකාරයේ වුවත් කොන් කිරීමකට ලක් නොවී බලධාරීන් සමඟ සාකච්ඡා කිරීමට සැමට ම අයිතියක් ලැබිණි.

ස්ත්‍රීන් හා පුරුෂයන්ට සමාන ලෙස සැලකීමට ද මෙම ක්‍රියාවලිය තුළ බොහෝ විට පියවර ගනු ලැබිණි. උදාහරණයක් ලෙස ඉඩම් හිමියා ස්ත්‍රීයක් වුව ද පුරුෂයෙක් වුව ද ලාක් කමිටුව කතා කළේ ඉඩම් හිමියා සමඟයි. මේ නිසා තමන්ගේ ඉඩමේ වන්දිය තමන්ගේ නමට ලබා ගන්නට බොහෝ ස්ත්‍රීන්ට හැකි විය.

ලාක් කමිටුවට මගේ මහත්තයා ගියා ම ලාක් කමිටු නිලධාරීන් කියලා තියෙනවා ඉඩමේ අයිතිකාරයා ඔයා නෙවෙයි නේ ද? ඉඩම අයිති ඔයාගේ භාර්යාවට. ඒ නිසා ලාක් කමිටුට සහභාගි වෙන්න මිනෑ එයයි කියලා.

- නිවාස හා දේපල හිමියෙක්, ස්ත්‍රී, අවු 64

තමන් ස්ත්‍රීයක් වූ නිසා තමන්ට ලැබුණු වන්දිය අඩු විණැයි ස්ත්‍රීන් සුළු පිරිසක් සිතූ නමුත් බොහෝ දුරට ස්ත්‍රීන්ට හා පිරිමින්ට මෙම ක්‍රියාවලියට සමාන මට්ටමින් සහභාගි වී ස්ත්‍රී පුරුෂ භේදයක් නැතිව වන්දි ලබා ගැනීමට හැකි විය.

1 වන වගුව: සමීක්ෂණයට ලක් කළ නිවෙස්වල ඉඩම් හිමිකම ස්ත්‍රී පුරුෂභාවය අනුව

හිමිකාරිත්වය	ඇස්තමේන්තු ජනගහනය %	පුරුෂ	ස්ත්‍රී
තනි අයිතිය	65.3%	69.1%	30.9%
හවුල් අයිතිය	19.3%	72.3%	27.7%
අද/හවුල්.....	1.8%	66.7%	33.3%
කුලිකරු	1.5%	100.0%	0.0%
පොද්ගලික ඉඩමක අනවසර පදිංචිකරුවන්	4.5%	73.3%	26.7%
රජයේ ඉඩමක අනවසර පදිංචිකරුවන්	5.6%	63.2%	36.8%

මූලාශ්‍රය: CEPA නියැදි සමීක්ෂණය, 2006

එහෙත් යම් යම් කරුණු නිසා ලාක් කමිටුවට සහභාගි වී කරුණු ඉදිරිපත් කිරීම සමහර පවුල්වලට ගැටලුකාරී වූ බව ද සමහර අවස්ථාවල දී පෙනී ගියේය.

ලාක් කමිටු සාමාජික සංයුතියේ වෙනස නිසා වූ බලපෑම

ලාක් කමිටු සාමාජිකයන් ලෙස පත් විය යුතු කවුරුන්දැයි ප්‍රතිස්ථාපන ක්‍රියාත්මක කිරීමේ සැලසුමෙන් පැහැදිලි කර ඇත. එනම් සභාපති ලෙස ප්‍රාදේශීය ලේකම් (හෝ නියෝජිතයෙකු), ප්‍රදේශයට අදාළ තක්සේරු නිලධාරී, මිනුම්දෙවුරු අධීක්ෂක (හෝ නියෝජිතයෙකු), සහ මාර්ග සංවර්ධන ආයතනයේ තාක්ෂණික නිලධාරීන්, ග්‍රාම නිලධාරී සහ නිවාස නිමියන්ගේ නියෝජිතයෙක් ලෙසයි. මේ සංයුතිය සකස් කර තිබුණේ තාක්ෂණික අංශය හා ප්‍රජා නියෝජිතත්වය අතර සමබරතාවක් පවත්වාගැනීමටය. එහෙත් ක්‍රියාත්මක වීමේ දී මේ සංයුතිය වෙනස් විය. ඒ අනුව ලාක් කමිටුවේ සාමාජිකයන් අතර ග්‍රාම නිලධාරීන් හෝ බලපෑමට ලක් වූ ප්‍රජාවේ නියෝජිතයකු නොවීය. මේ නිසා බලපෑමට ලක් වූ පුද්ගලයන්ට පිටස්තර කාගේවත් සහයක් හැකිව කමිටුව හමුවට ගොස් තමන්ගේ කරුණු දැක්වීම තනිවම කළ යුතු විය. සමහර අයට නම් මෙය ප්‍රශ්නයක් නොවූණත් එවැනි නිලධාරී පිරිසක් හමුවේ කතා කර හුරුවක් නොවූ අයට මෙය පහසු නොවූ බවයි ඔවුන් හා කළ කතා බහේ දී පෙනී ගියේය.

එතැන (ලාක් කමිටුවේ) මාර්ග සංවර්ධනයන් හිටියා. ප්‍රාදේශීය ලේකම් හිටියා. මට වෙලාව අරගෙන කල්පනා කරලා උත්තර දී ගන්න බැරි වුණා. මම තනි මිනිහ පස් හය දෙනෙක් ඉස්සරහ උත්තර දෙන්න වුණා උසාවියක දී වාගේ

- ව්‍යාපාර නිමිකරුවෙක්, පිරිමි, අවුරුදු 75, 2006

ලාක් එක හරිම හොඳ අදහසක්. ඒක තිබුණේ නැත්නං අපි අන්ත අසරණයි. අපට එතනට ගිනිත් කරුණු කියල, කතා කරල වැඩි කරගන්න ඇහැකි දෙයක් වැඩි කරගන්න පුළුවන් වුණා. මහවැලියේ එහෙම වෙච්ච දේවල් ගැන හිතනකොට මේක හරිම හොඳ දෙයක්.

- නිවැසියෙක්, පිරිමි, අවුරුදු 27, 2006

මට කියන්න හිටි සමහර දේවල් කියාගන්න බැරි වුණා. මම හිතේ කලබලෙන් හිටි තිත්දා. අපේ ඉඩමේ ලීඳක් තියෙනවා. ගල් වැටියකුත් තියෙනවා. ඒත් කලබලේට මට ඒ මොකුත් කියාගන්න බැරි වුණා. ඒකෙන් ඒවට වන්දි ගන්න බැරි වුණා.

- නිවැසියෙක්, ස්ත්‍රී, අවුරුදු 46, 2006

මේකෙන් වැඩේ දිග්ගැහුණාට මොකද අපේ ප්‍රශ්න ඔක්කොම එයාලට කියන්න අපට පුළුවන් වුණා. ඒ කට්ටිය ලොකු තානාන්තර දරන නිලධාරී වුණාට හැමෝගේම ප්‍රශ්නවලට කන් දන්නා. ඒ වගේ ම තමන්ගේ තනි මතේ ම හිටියෙන් නැහැ. කතාවේ දෙපැත්ත ම බලන්න තමයි එයාලා මහන්සි ගත්තේ.

- වගාකරුවෙක්, පිරිමි, අවුරුදු 60, 2006

බලපෑමට ලක් වූ පිරිසට මෙසේ දෙයාකාරයක අත්දැකීම් තිබූ නමුත් පළාත් පාලන සභා දක්ෂිණ ලංකා අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතියේ නිලධාරීන්ගේ අදහස වූයේ ලාක් කමිටුව තීරණ ගැනීම පහසු කළ ඉතා හොඳ ව්‍යුහයක් බවයි.

ලාක් කමිටුවේ හිටියේ මිනිස්සු දන්න අදහන නිලධාරීන්. ප්‍රාදේශීය ලේකම්, මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ කලාපීය කාර්යාලවල නිලධාරීන් වාගේ අය. නොදන්නා කෙනෙකුට හිටියේ තක්සේරු නිලධාරීන්ය. මිනුම්දොරු දෙපාර්තමේන්තුවේ නිලධාරීන්ය විතරයි. එකඟතාවකට එන්න ගතවෙච්චි කාලේ ලාක් එක නිසා අඩු වුණා. නීතියෙන් කරන්න නියම කරල තියෙන දේ පොඩි පොඩි ක්‍රියාමාර්ග හරහා අඩුම කාලයක් අරගෙන කරන්න පුළුවන් බව එස් ටී ඩී පී එක (දක්ෂිණ ලංකා අධිවේගී මාර්ග සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය) පෙන්වුවා. ඒක ව්‍යාපෘතියට වාගේ ම බලපෑමට ලක් වුණු අයටත් හොඳයි.

- දක්ෂිණ ලංකා මාර්ග සංවර්ධන වැඩ සටහනේ කලාප කාර්යාල කාර්ය මණ්ඩල සාමාජිකයෙක්, 2006

නිර්ණායක ගැන ප්‍රසිද්ධ කළ ලේඛනයක් නැති වීමේ අඩුව

ලාක් කම්ටු තීරණ පදනම් වූණේ ප්‍රතිස්ථාපන ක්‍රියාත්මක කිරීමේ සැලසුමේ සඳහන් පරිදි හිමිකම් වකුයෙන් දැක්වෙන තොරතුරු අනුවය. එහෙත් සාකච්ඡාවට පැමිණි වැඩි දෙනෙකුට හිමිකම් වකුයේ ස්වභාවය ගැන නිසි දැනීමක් නොවීය. මේ ගැන යම් වැටහීමක් ලබා දෙන්නට අදාළ නිලධාරීන් යම් උත්සාහයක් දැරුවේ ද එය ප්‍රමාණවත් නොවීය. ඒ නිසා තමන්ට කීමට ඇති කරුණු අවශ්‍යය පරිදි පෙළ ගස්වා ගැනීමට බලපෑමට ලක් වූ පුද්ගලයන්ට බොහෝ අවස්ථාවල නොහැකි විය.

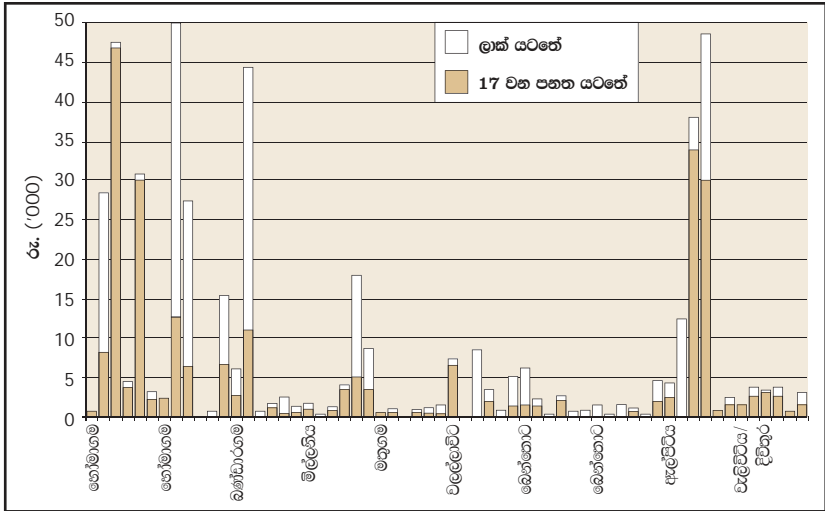
ලාක් කම්ටු තීරණ සඳහා යොදා ගන්නා මගපෙන්වීම් හා නිර්ණායක ගැන ප්‍රසිද්ධ ලේඛනයක් නොතිබීමෙන් ද මෙම අඩුපාඩුව තවත් කැපී පෙනුණි. දෙන ලද සමහර තීරණ, විශේෂයෙන් ළඟ ළඟ තිබෙන ඉඩම්වලට අසමාන ආකාරයෙන් වන්දි ගෙවීම පුද්ගලයන් අතර නොසතුව සහ ප්‍රශ්න ඇති කරන්නටත් හේතු වුණු කාරණාවක් විය.

කිසිම සාධාරණයක් නැහැ. ඒගොල්ල එක ඉඩමක පර්චස් එකකට රු.40,000 ගණනේ ගෙවනකොට ඊට අල්ලපු ඉඩමේ පර්චස් එකකට ගෙවන්නේ රු. 7000යි. සමහර අයට ලැබුණේ අන්තිම අඩු වන්දියක්. පර්චස් එකකට රු. 9000 ගණනේ ගෙවනකොට මහ පාර අද්දර අයට රු. 25,000 ගණනේ ලැබුණා.

- වගා කරුවෙක්, පිරිමි, අවුරුදු 64, 2006

වන්දි මුදල ගණන් බැලීමට යොදා ගන්නා හිමිකම් වකුය සහ වන්දි තීරණය කිරීමට බලපාන නිර්ණායක ප්‍රසිද්ධ කර තිබුණි නම් මෙවැනි සැක සංකා හා චෝදනා අඩු කර ගත හැකිව තිබිණි.

3 වැනි රූප සටහන: තෝරා ගත් ප්‍රාදේශීය ලේකම් කාර්යාල බල ප්‍රදේශ කීපයක වගා ඉඩම් සඳහා වන්දි ගෙවීම් ලාක් කමිටු මැදිහත් වීමෙන් පසු වෙනස් වූ අයුරු



මූලාශ්‍රය: ජනවාර්ග කාර්යාල ලිපිගොනු, CEPA නියැදි සමීක්ෂණය, 2006

තීරණ ගැන ලිඛිත දැනුම් දීම ප්‍රමාද වීම

ලාක් කමිටුවේ නවත් අඩුපාඩුවක් වූයේ එහිදී සාකච්ඡා කර ගනු ලබන තීරණ ගැන ලිඛිත සාක්ෂියක් සාකච්ඡාවට පැමිණි පුද්ගලයන්ට ඒ අවස්ථාවේ දී ම නොලැබීමයි. එවන්හක් ඉල්ලූ අවස්ථාවල ඔවුන්ට ඇතැම් විට ලැබුණේ අත් අකුරෙන් ලියූ, බලධාරියෙකුගේ අත්සනක් සහිත හෝ රහිත කොළ කැල්ලකි. සමහර නිලධාරීන් නම් ප්‍රජාව මුහුණ දෙන අවිනිශ්චිත තත්ත්වය තෙරම් ගෙන ආයතනික ලාංඡනය යෙදු කඩදාසියක අත්සන් කර වැඩි කළ වන්දි මුදල සඳහන් කර තිබිණි. එහෙත් මෙය සෑම අවස්ථාවේ ම සිදු නොවීම අඩුවක් විය. වැඩි කළ වන්දි ගැන ලිඛිත නිල දැනුම් දීමක් ලැබෙන්නට හය මාසයක් හෝ සමහර විට අවුරුද්දක් පමණ කාලයක් ගත විය. මේ අතරමැදි කාලය තුළ බලපෑමට ලක් වූ පවුල් තමන්ට ලැබෙන නොලැබෙන දේ ගැන සැකයෙන් හා අවිශ්වාසයෙන් සිටියහ. වන්දි මුදල සනාථ කරන ලිපි ඉතා ප්‍රමාද වීම තුළ අනාගත සැලසුම් හා ආයෝජනයන් කලට වේලාවට කරගැනීමට නොහැකි වී ඒ නිසා කෝපය හා කළකිරීමක් ද ඇති විය. මුලදී ලාක් කමිටුව ගැන තිබූ ප්‍රසාදය අඩු වීමට ද මෙය සමහර අවස්ථාවල හේතුවක් විය.

ලාක් කමිටු ක්‍රියාකාරීත්වය දියුණු කරන්නට ගත් උත්සාහය

කෙසේ හෝ ලාක් වැනි කමිටුවක් ක්‍රියාත්මක වීම බලපෑමට ලක් වූ පවුල්වලට විශාල සහනයක් වූ බව නම් පැහැදිලිය. අඩුපාඩු මධ්‍යයේ වුව ද ලාක් කමිටුව තමන්ගේ ප්‍රශ්න කතා කළ හැකි තැනක් ලෙස වැඩි දෙනා හඳුනාගත්හ. ඒ තත්ත්වයට ලාක් කමිටු ක්‍රියාවලිය දියුණු කරන්නට මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ නිලධාරීන් දැඩි වෙහෙසක් ගත් බව ද පෙනෙන්නට තිබිණි.

බලපෑමට ලක් වූ අය සමග සංවේදී ලෙස ගනුදෙනු කරන ආකාරය හුරුවන්නට ලාක් කමිටුවේ මෙන් ම මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ නිලධාරීන්ට ද සිදු විය. එය අත්දැකීමෙන් හා වුවමනාවෙන් ඔවුන් උගත් ශිල්පයක් විය. ඒ නිසා මුලදී මෙම නිලදුරුවන් හා සාකච්ඡා කිරීමේදී ප්‍රජාව අත්විඳි කළකිරීම හා තරහ පසුව බොහෝ විට දැක්නට නොලැබිණි.

මිනිස්සු එතෙන්ට (ලාක් කමිටුවට) යන්නේ සතුටෙන් සන්තෝසෙන් නෙවෙයි නෙ. මිනිස්සු එතෙන්ට යන්නේ දුකෙන් කණගාටුවෙන්. ඒ හන්දා නිලධාරීගොල්ල මිනිස්සු ඉන්න තත්ත්වෙ ගැන සොයා බලන්න මිනෑ, මිනිස්සුන්ට තදින් කතා කරන්න කලින්.

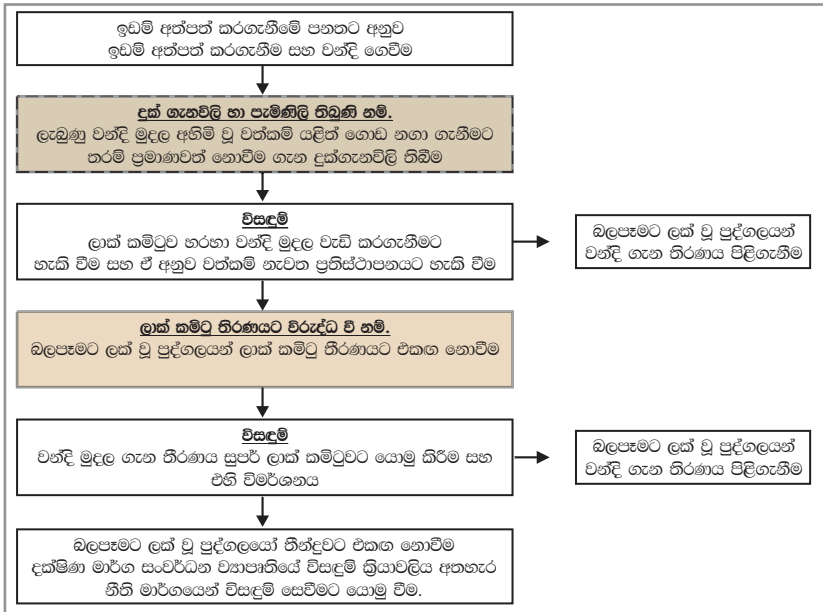
- නිවැසියෙක්, ස්ත්‍රී, අවුරුදු 46

මට හිතෙන්නෙ හැම දෙයක්ම හොඳට කළා කියලයි. නිලධාරීන් හොඳට කතා කරලා කිව්වා මීට වඩා වැඩි යමක් කරන්න අමාරුයි කියලා. නිලධාරීන් එක්ක වාදවෙලා සන්ටු කරන්න බලාගෙන ආපු අය ටිකක් මෙල්ල වුණා. නිලධාරීන් ඒගොල්ල එක්ක හොඳින් කතා කළාම. මට හිතෙන්නෙ අපේ මිනිස්සු තමයි තර්ජනේට වාගේ හැසිරුණේ.

- වගා ඉඩම් හිමියෙක්, පිරිමි, අවුරුදු 61

ලාක් කමිටුවේ දී වන්දි ගැන තීරණයක් ගැනීමට නොහැකි අයට ඒ ගැන අභියාචනය කරන්නට තවත් ව්‍යුහයක් ද පසුව සකස් කෙරුණි. ඒ සුපර් ලාක් නැතිනම් අමාත්‍යාංශ ලාක් යන නමින් බොහෝ දෙනා හැඳින්වූ වැඩ පිළිවෙලයි.

3 වැනි රූප සටහන: වන්දි මුදල සම්බන්ධයෙන් අභියාචනය කළ හැකි විවිධ තලයන්



සුපර් ලාක් කමිටුව / අමාත්‍යාංශ ලාක් කමිටුව

මෙය පිහිටුවනු ලැබුවේ 2003 දී ය. එය ඉතා බලතල ඇති කමිටුවක් වූයේ එයට කෙලින් ම අමාත්‍යාංශ නියෝජනය ලැබුණු නිසයි. මෙහි සාමාජිකයන් ලෙස වරාය සහ මහා මාර්ග අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්, ඉඩම් හා ඉඩම් සංවර්ධන අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්, රජයේ ප්‍රධාන තක්සේරුකරු, මිනුම්පති සහ මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ සාමාන්‍යාධිකාරී යන නිලධාරීන් කටයුතු කළහ.

ලාක් කමිටුවට පැමිණි අයගෙන් සියයට 4ක් පමණ අමාත්‍යාංශ ලාක් කමිටුවට ගිය බව වාර්තා වේ. එහෙත් ලාක් සහ සුපර් ලාක් කමිටුවල තීරණ අතර විශාල පරතරයක් තිබුණේ නැති බව පෙනී යයි. සුපර් ලාක් කමිටුවට අභියාචනා ඉදිරිපත් කළ වැඩි දෙනාගේ වන්දි මුදලේ වෙනසක් නොවුණු අතර කීප දෙනෙකුගේ වන්දිවල සුළු වැඩි වීමක් සිදු විය.

අමාත්‍යාංශ/ සුපර් ලාක් කමිටු තීරණය ද නොපිළිගන්නා අයට අධිකරණය වෙත යෑමේ ඉඩකඩ තිබුණ ද බලාපොරොත්තු විය හැකි පරිදි වැඩි දෙනා ඒ වෙත යොමු නොවූහ.

ලාක් කමිටුවේ මෙන් ම අමාත්‍යාංශ ලාක් කමිටුවේ ද තීරණවලට ද පදනම් වූ තීරණායක පැහැදිලි කරන ලේඛනයක් නොවීය. ඒ නිසා තීරණ ගැනීම පිළිබඳ විනිවිදභාවය එහි දී ද අඩු විය. තීරණවල පදනම ගැන බලපෑමට ලක් වූවන්ට අපැහැදිලි විය. එනිසා වැඩි දැනුවත් බවකින් මෙම ක්‍රියාවලියට සහභාගි වීමට ජනතාවට තිබූ හැකියාවට ද එය බාධාවක් වූ බවක් පෙනී යයි.

ලාක් එකෙන් කිව්ව දේට මම එකඟ වුණේ නෑ. මම ආපනු බණ්ඩාරගම ඔබ්බේ එකට ගියාම එතනින් කිව්වා සුපර් ලාක් එකට අභියාචනා කරන්න කියලා. මම හිතන්නේ සුපර් ලාක් එකේ අමාත්‍යාංශේ ලේකම් එහෙමත් හිටියා. ඒගොල්ල කිව්ව ඔව්වර තමයි ගෙවන්න පුළුවන්, ඊට වඩා වැඩි කරන්න බෑ කියලා. මම නැගිටල ආවා.

- වගාකරුවෙක්, පිරිමි, අවුරුදු 54, 2006

සුපර් ලාක් එකේ කළ සාකච්ඡාවයි දන්නු විසඳුමයි ගැන මම සෑහීමකට පත් වෙනවා. මම කිව්ව කාරණා ඒ අය පිළිගන්නා. ඒ හින්දා මම කැමති වුණා ඉඩමෙන් අයිති වෙන්න.

- නිවැසියෙක්, පිරිමි, අවුරුදු 58, 2006

අස්වැසුම් කමිටු

බලපෑමට ලක් වූ ජනතාවට අධිවේගී මාර්ගයට සම්බන්ධ තමන්ට ඇති දක්ගැනවිලි ඉදිරිපත් කර යම් සහනයක් ලබා ගැනීමට සැකසුණු අස්වැසුම් කමිටු මුලදී දිස්ත්‍රික්ක මට්ටමින් ක්‍රියාත්මක විය. මුලින් ම අස්වැසුම් කමිටු 4ක් පිහිටවනු ලැබිණි. ඒ 2002 දී ය. එහෙත් බොහෝ දෙනා මෙම ක්‍රියාවලිය ගැන දැනුවත් නොවූ නිසා එහි පිහිට පතා ගෙන ගිය පිරිස් අඩු විය. මේ නිසා එය 2005 දී නැවත සකස් කර අලුත් මුහුණුවරකින් ප්‍රාදේශීය ලේකම් කාර්යාල හරහා නැවත ආරම්භ කෙරුණි. ඒ සමගම අස්වැසුම් කමිටු ගණන ද 22 දක්වා වැඩි විය.

මෙහි සාමාජිකයන් වන්නේ දක්ෂිණ මාර්ග සංවර්ධන වැඩ සටහනේ කලාපීය නිලධාරීන්, ප්‍රාදේශීය ලේකම් හෝ ඔහුගේ නියෝජිතයන්, සමට මණ්ඩල

සාමාජිකයන්, සහ ප්‍රජා නායකයන්ය. දන්නා හඳුනන අය රැසක් සිටින නිසා ම එය වඩාත් සමීප බවක් ජනතාවට දැනුණි. එමෙන් ම ඔවුන්ට හුරු පුරුදු ප්‍රාදේශීය ලේකම් කාර්යාල තුමියේ එය ස්ථාපිත කිරීමත් වාසියක් විය. එය ද අස්වැසුම් කමිටු වෙත ඒම ප්‍රජාවට පහසු කරවන කාරණයක් විය. අස්වැසුම් කමිටුවල මෙම සැකැස්ම නිසා ඒ හරහා කෙටි කාලයකින් ගැටලු විසඳාගැනීමටත් හා තීරණ ලබා දීමටත් හැකි වීම විශේෂත්වයකි.

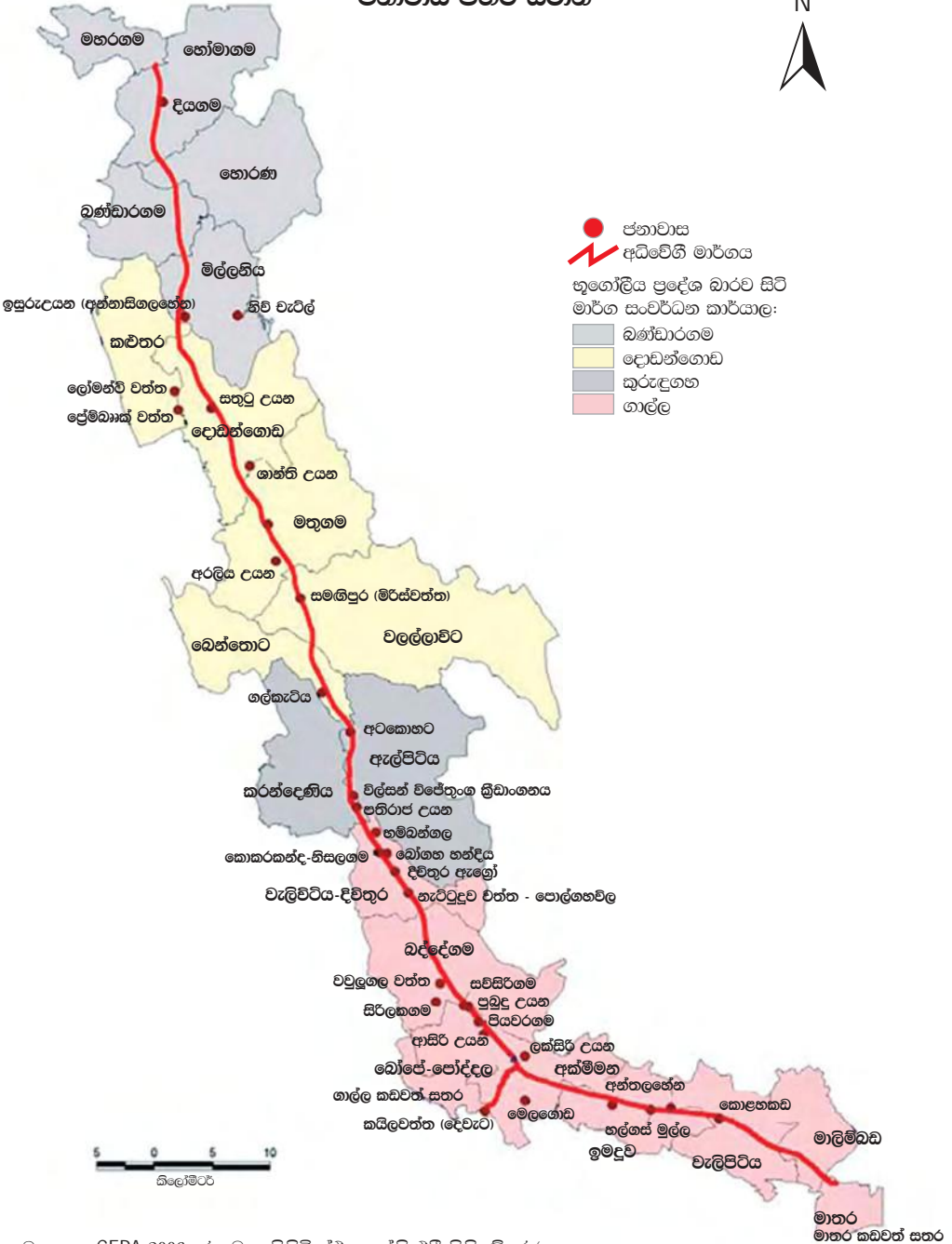
අස්වැසුම් කමිටුව ලාක් කමිටුවෙන් වෙනස් වූ ප්‍රධාන කරුණු දෙකක් විය. පළමුවැන්න මෙම කමිටු ක්‍රියාත්මක වන කාල සීමාවේ වෙනසයි. ලාක් කමිටුව ක්‍රියාත්මක වූයේ ප්‍රතිස්ථාපන කටයුතු සඳහා වන්දි ලබා දීම් සම්පූර්ණ කෙරෙන තුරු පමණි. එහෙත් අස්වැසුම් කමිටු ඊට වඩා දීර්ඝ කාලයක් ක්‍රියාත්මක කරන්නට නියමිතය. අධිවේගී මාර්ගයේ සියලු ඉදිකිරීම් කටයුතු සම්පූර්ණ කර නැවත පදිංචිකිරීම, ව්‍යාපාර හා වගා නැවත පටන් ගැනීම්, පොදු පහසුකම් දියුණු කිරීම් ආදී සියලු කටයුතු ඇතුළත් මුළු ප්‍රතිස්ථාපන ක්‍රියාවලිය ම සම්පූර්ණ වන තුරු අස්වැසුම් කමිටු ක්‍රියාත්මක කළ යුතු වේ. එහෙත් එය වන්දි හා දේපල තක්සේරු සම්බන්ධ පැමිණිලි හෝ දුක්ගැනවිලි බාර නොගනී. ඒ හැර අධිවේගී මාර්ගය ඉදිකිරීමේ ක්‍රියාවලියට සම්බන්ධ වෙනත් ඕනෑම දුක් ගැනවිල්ලක් එයට ඉදිරිපත් කළ හැකි වේ. ලාක් සහ අස්වැසුම් කමිටු අතර ඇති අනෙක් ප්‍රධාන වෙනස එයයි.

ප්‍රශ්නයක් සාකච්ඡා කරන්නට අවශ්‍යයැයි සිතෙන නිලධාරීන් සාකච්ඡාවට කැඳවන්නටත් අස්වැසුම් කමිටුවට බලය ඇත. ග්‍රාම නිලධාරී, මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ තාක්ෂණික නිලධාරීන් මෙන්ම රාජ්‍ය හා රාජ්‍ය නොවන සංවිධානවල නිලධාරීන් ද එයට අයත් නිසා ගැටලුවේ සැබෑ තත්ත්වය ගැන පැහැදිලි අවබෝධයක් ඇති වි සාකච්ඡා කිරීම ද පහසු වේ. එහෙත් කමිටුවේ ගන්නා තීරණ ක්‍රියාත්මක කරවන්නට බලයක් නම් අස්වැසුම් කමිටුවලට නැත. ඒ නිසා එකඟතාවෙන් ගන්නා තීරණ යම් යම් නිලධාරීන් පසුව ක්‍රියාත්මක නොකළහොත් ඒ ගැන පසු විපරම් කර එය කරවාගැනීමට හැකියාවක් අස්වැසුම් කමිටුවට නැත. එය මෙම ක්‍රියාවලියේ ප්‍රධාන අඩුපාඩුවකි.

කමිටුවට ගෙනෙන ගැටලුවලට අපි විසඳුම් යෝජනා කළාට ඒවා ක්‍රියාත්මක වුණා ද නැද්ද කියන්න අපි දන්නෙ නැහැ. පැමිණිලි කළ පුද්ගලයා ආයුගල් ඒ පැමිණිලිල ම අරගෙන ආවොත් අපි දන්නවා තීන්දුව ක්‍රියාත්මක වෙලා නැහැ කියලා. ඒත් පැමිණිලි කරන අය ආපහු නාවොත් ඒ තීන්දුව ක්‍රියාත්මක වුණු නිසාය කියලා හිතන්නත් අපට බැහැ.

- කරන්දෙණිය අස්වැසුම් කමිටුවේ සභාපති, 2006 .

ජනාවාස පිහිටි ස්ථාන



මූලාශ්‍රය: CEPA 2006, ජනාවාස පිහිටි ස්ථානයන්හි ධෛර්‍ය සිතියමකරණය

ඉගෙනුම

බලපෑමට ලක් වූ අය සමඟ අනිවාර්යයෙන් ම කතා කරන්නට ලාක් වැනි කමිටුවක් මෙන් ම ඔවුන්ට තව දුරටත් පිහිට සොයා යන්නට වෙනත් කමිටු ද ඇති කිරීමෙන් පෙනෙන්නේ ජනතාව සහභාගි කරගෙන ඔවුන්ට බලපාන කරුණු ගැන තීරණ ගැනීමට ව්‍යාපෘතිය උත්සාහ කළ බවයි. එහෙත් සහභාගිත්වයේ සාර්ථකත්වය ඇත්තේ එයට සහභාගිවන සියලුම දෙනා සාකච්ඡාවට බලපාන සාධක ගැන දැනගෙන සහභාගි වුණොත් පමණි. නැතිනම් එය ඒක පාර්ශවික තීන්දු දීමක් බවට පත් වේ. බලපෑමට ලක් වූ ජනතාව සමඟ සාකච්ඡාව සඳහා කමිටු හඳුන්වනු ලබන තත්වයට උනන්දුව ම ජනතාව මුල සිට ව්‍යාපෘතිය ගැන දැනුවත් කරන්නටත් යෙදවිලි නම්, සහ වඩාත් සංවේදී ලෙස ඔවුන් සාකච්ඡාවට එකතු කරගන්නා නම්, තමන් මේ තීරණ ගැනීමේ ක්‍රියාවලියේ කොටස්කරුවන් බව පිටිවට පත්වූ ජනතාවට වඩාත් හොඳින් දැනෙන්නට ඉඩ තිබිණි.

වන්දි ලැබෙන එක හරි. ඒත් මිනිස්සුන්ට සලකන විදිහක් තියෙනව නේ. හැම දෙයක් ම සල්ලිවලට බාල්දු කරලා මනින එක හරි නැහැ. වන්දි කියන්නේ දෙන දෙයක්. සිද්ධි වෙච්චි දෙයක් පිරිමහගන්න දෙන දෙයක්. නිලධාරීන් අතින් අයයි මිනිස්සුන්ට සලකන විදිහ වන්දි ගෙවන ක්‍රමයේ ම කොටසක් වෙන්න ඕනෑ. නැතුව මනුස්සකමක් තියෙන නිලධාරී ඉන්නකොට විතරක් වෙන දෙයක් නෙවී.

- නිවැසියෙක්, ස්ත්‍රී, අවුරුදු 60, 2006



4 වන පරිච්ඡේදය

අලුත් තැනක පදිංචිය

නිවාස අභිමි වූ අයගෙන් සියයට හැටක් කැමති වූයේ තමන් ම සොයාගත් අලුත් තැනක පදිංචි වීමටය. එසේ තනිවම පදිංචියට අලුත් තැනක් සොයා ගත් සමහර දෙනෙකුට වෙනත් ස්ථානවල තමන්ට අයත් ඉඩකඩම් තිබිණි. එසේ නැත්නම් ඔවුහු තමන්ට ගැලපෙන තැනකින් ඉඩමක් මිලට ගන්නට වැයම් කළෝය. නැවත පදිංචියට දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතියෙන් ලබා දෙන ඉඩම් ගැනීමට කැමැත්ත පළ කළේ සියයට 40ක් පමණ පිරිසකි. ඔවුන් වෙනුවෙන් කුඩා ජනාවාස නිවාස යෝජනා ක්‍රම 32ක් නිර්මාණය කෙරුණි. අධිවේගී මාර්ග සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියෙන් දෙන ඉඩමක පදිංචියට ඔවුන් එකඟ වූණේ තමන්ට වෙනත් විසඳුමක් හැතැයි කියා සිතූණු අවස්ථාවල දී ය.

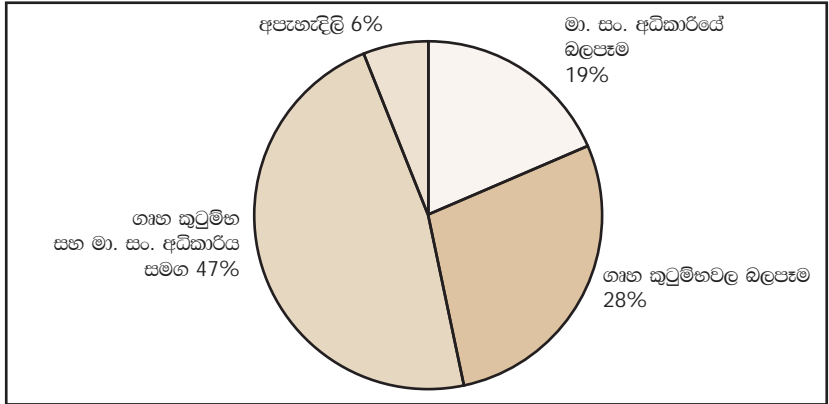
අපට එහෙම තනියෙන් ගිහින් පදිංචි වෙන්න තරම් සල්ලි නෑ. රූපියල් ලක්ෂෙකින් ඉඩමක් ගන්න පුළුවන් කාටද? අපට වන්දි හම්බවෙනකොට මිනිස්සු ඉඩම්වල ගාන ඉස්සුවා. එයාල හිතුව අපට සල්ලි තියෙන නිසා වැඩි ගාණට ගන්න පුළුවන් වේය කියලා. එයාලට අමතක වුණා අපි හැම දෙයක් ම මුල ඉඳල ම පටන් ගන්න ඕනිය කියලා.

- ඉලක්කගත කණ්ඩායම් සාකච්ඡා, දොඩන්දුව, 2006 සටහන්

මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය රජයේ ආයතන හා පෞද්ගලික ඉඩම් හිමියන් සමඟ කේවල් කර විශාල ප්‍රමාණයේ ඉඩම් අඩු මිලට ලබා ගත්තේය. ඒ අවතැන් වූ නිවැසියන්ට ඉඩම් ලබා දීමට ප්‍රතිස්ථාපන සැලසුමේ තිබූ පහසුකම් ප්‍රයෝජනයට ගනිමිනි. මේ නිසා අවතැන් වූ පවුල්වලට තනි තනි ව ඉඩම් සොයා යෑමේදී මුහුණ දෙන්නට වන ඉඩම් මිල වැඩි වීම. කේවල් කිරීමේ හැකියාව අඩු වීම සහ පළාතේ ඉඩම් හිඟය වැනි ගැටලුවලින් පීඩාවට පත් නොවී ඉඩම් කට්ටියක් ලබා ගැනීමට යම් තරමකට හැකි විය. එයින් තවත් වාසියක් ද අත් විය. එනම් කලින් සිටි අසල්වැසියන් සමඟ එක ළඟ පදිංචි වෙන්නටත් ඉඩ ලැබීමයි. මේ නිසා තමන්ට සහයෝගය දෙන සමාජ සම්බන්ධතා බොහෝ දුරට රැක ගන්නටත් එසේ ඉඩම් ලබා ගත් අවතැන් වූ පවුල්වලට හැකි විය.

ප්‍රතිස්ථාපන සැලසුමේ හැටියට නම් මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය අවතැන් වූ පවුල් නැවත පදිංචි කරන ස්ථාන තෝරා ගත යුතු වූයේ එම ප්‍රජාව සමග සාකච්ඡා කිරීමෙනි. එමෙන් ම අලුත් ජනාවාස අවතැන් වූවන් මුලින් පදිංචිව සිටි ස්ථානයට කිලෝ මීටරයකට අඩු දුරකින් පිහිටිය යුතු විය. පාසල්වලට කිලෝ මීටරයකට අඩු දුරකින් ද තිබිය යුතු විය. තව ද නගරයක් සහ වෛද්‍ය පහසුකම් කිලෝ මීටර 6ක් ඇතුළත තිබිය යුතුයි. තෝරා ගත් ඉඩමට ජල හා විදුලි සැපයුම්, මං මාවත් හා ජල බස්නා කාණු පද්ධති වැනි මූලික යටිතල පහසුකම් ද සකස් කර තිබිය යුතු වේ. ප්‍රතිස්ථාපන ක්‍රියාත්මක කිරීමේ සැලසුමේ මග පෙන්වීම එලෙසිනි. එම මගපෙන්වීම් යම් තරමකට ක්‍රියාත්මක කෙරුණු බව ද පෙනෙන්නට තිබිණි. ඉඩම් තෝරා ගැනීමේ දී අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතියේ නිලධාරීන් සහ බලපෑමට ලක් වූ ප්‍රජාව අතර සාකච්ඡා වට කීපයක් ම පැවැත්විණි. එහෙත් එකඟතාවකින් අවසන් තීරණයකට එන්නට බැර වුණු අවස්ථා ද නොතිබුණා නොවේ. ශාන්ත එඩ්වඩ් වත්ත වැනි සමහර තැන්වල අවතැන් වුණු ප්‍රජාවගේ හඬ බලවත් විය. එහෙත් දියගම වැනි වෙනත් ස්ථානවල මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ තීන්දු වැඩිපුර ක්‍රියාත්මක වුණි.

4 වැනි රූප සටහන: නිවැසියන්ගේ මතය - නැවත පදිංචි කළ ඉඩම් තේරීම සිදු කළේ කවුද?



මූලාශ්‍රය: CEPA ආයතනයේ 2006 නියැදි සමීක්ෂණය

ප්‍රතිස්ථාපන සැලසුමේ නිර්දේශයන් අවතැන් වූ නිවැසියන්ගේ කැමැත්තත් වූයේ තමන් කලින් සිටි ස්ථානයට හැකි තරම් කිට්ටුවෙන් නැවත පදිංචි වීමයි. එහිසා අලුත් ජනාවාසවලින් සියයට 40ක් ම පිහිටා තිබෙන්නේ මේ වන විටත් ඉදිකිරීම් සිදු වන අධිවේගී මාර්ග පද්ධතියට මීටර් 200ක් ඇතුළතිනි. මේ නිසා ඉදිකිරීම් අද්දර ජීවත් වෙන්නටත් යන්ත්‍රවල ශබ්දය, කම්පනය, බන්ති ඉර් තැලීම් හා දූවිල්ල ඉවසන්නටත් එම නිවැසියන්ට සිදු විය. එවැනි පීඩාවන් වළක්වන්නට නිසි පිළියම්

මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය පැත්තෙන් ගෙන නොතිබීම අඩුවක් බව එහි නිලධාරීන්ට පෙනී ගියේ අලුත් පදිංචිකරුවන් මුහුණ දෙන දුක් ගැහැට දුටු විටයි.

මිනිස්සු අලුත් තැන්වල පදිංචි කරනකොට එයාල කැමති දේවල් සහ එයාලට ලැබෙන්න ඕනෑ දේවල් ගැන අපි ලොකු අවධානයක් යොමු කළා. ඒගොල්ලන්ගේ ඉල්ලීම්වලට හොඳ ප්‍රතිචාරයක් දෙන්නයි අපි නිතරම උත්සාහ කළේ. උදාහරණයක් ගත්තොත් එයාල කැමති තැනක ඉඩම් කට්ටි ලබා දෙන්න. මම හිතන්නේ ඒක හොඳයි. ඒත් ඒකෙන් ප්‍රශ්න කීපයකුත් ඇති වුණා. ඉදිකිරීම් කරද්දි ඩයිනමයිට් ගැහිල්ලෙන්, අවට පරිසර දූෂණයෙන් මිනිස්සුන්ට කරදරයි. අපි මේවා ගැන කලින් හිතන්න තිබුණා. අපට ඕනෑ කළේ මිනිස්සුන්ට හොඳ ප්‍රතිචාරයක් දෙන්න වුණාට මීට වඩා හොඳ සැලසුමක් අපට හදා ගන්න තිබුණා මේ ප්‍රශ්න ඇති නොවෙන්න.

- හැවන පදිංචි කිරීමේ නිලධාරී

දක්ෂිණ මාර්ග සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියේ කලාපීය කාර්යාලය, ගාල්ල, 2006 සටහන්

තාවකාලික නිවාසවල ගෙවූ ජීවිතය

ඉදිකිරීම් ආසන්නයේ පදිංචි වූ අයට යම් යම් ගැහැට අත්විඳින්නට සිදු වුණත් වෙනත් තැන්වල පදිංචි බොහෝ දෙනෙකුට කලින් සිටියාට වඩා හොඳ තත්ත්වයේ අලුත් ගෙවල්වල පදිංචි වන්නට හැකි විය. කලින් නොතිබූ ජල හා විදුලි පහසුකම් සහ වඩා හොඳ වැසිකිළි පහසුකම් ඇති නිවාසවල පදිංචි වන්නට වැඩි දෙනෙකුට මේ වන විට හැකියාව ලැබී ඇත. එහෙත් මෙතැනට එන්නට පෙර ඔවුන් ඉතා දුෂ්කර අවධියකට ද මුහුණ දුන් බව අමතක කළ නොහැකිය. ඒ අලුත් ගෙදර හඳුනා තුර ඔවුන් තාවකාලික නිවාසවල පදිංචිව සිටි කාලය දී ය.

අවතැන් වූ පවුල්වලින් සියයට 75ක් පමණ අලුත් නිවහනක පදිංචියට යන්නට කලින් තාවකාලික නිවාසක අවුරුද්දකට නොඅඩු කාලයක් ගත කළහ. මේ කාලය දැඩි දුෂ්කර අවධියක් වූයේ තාවකාලික නිවාසවල දුබල තත්ත්වය නිසයි. බොහෝ තාවකාලික නිවාස යන්නම් එහෙත් මෙහෙත් ගැට ගසා ගත් ආචරණ විය. එහි ඉඩකඩ තනි කාමරයක් හෝ කාමර දෙකකට සීමා විය. බොහෝමයක විදුලි පහසුකම් නොතිබිණි. පර්වස් හිත හතලිහක හෝ ඊටත් වැඩි ඉඩකඩ ඇති පරිසරයක ජීවත් වූ අයට මේ ජීවිතය ඉතාමත් කටුක විය. එය ඔවුන්ගේ ජීවිත කම්පනයකට ලක් කළ, බයෙන් තරහෙන් කළකිරීමෙන් ගත කළ අවධියක් වූයේය. අන්තිමේ දී බලාපොරොත්තු අහහැර දමා ලැබෙන දෙයක් පිලිගන්නට හිත හදා ගන්නට සිදු වුණු කාලයක් විය.

විශේෂ රැකබලාගැනීමක් වුවමනා සාමාජිකයන් සිටි පවුල් ද ඵලෙසින් ම වැඩි පීඩාවකට මුහුණ දුන්න. ජීව විද්‍යාත්මකව පිවිතයේ වැදගත් අවස්ථා පසු කරමින් සිටි අය ට වූ පීඩාව ද සුළු පටු නොවීය.

ඒගොල්ල අපට ගේ කඩා දමන්න කිව්වා. එහෙම නොකළොත් අපට වන්දිය ගෙවන්නේ නෑ කිව්වා. ඒ වෙනකොට මගේ නෝනට අපේ දෙවැනි දරුවා ලැබෙන්න ළං වෙලා හිටියේ. ඒ හින්දා කරන්නේ මොකක්ද කියලා අපට හිතා ගන්න බැරි වුණා. එයාගේ ආරක්ෂාවයි සෞඛ්‍යයයි ගැන අපට ඉස්සෙල්ලා හිතන්න වුණා.

- නිවැසියෙක්, පිරිමි, අවුරුදු 44, 2006

තමන්ගේ ජීවිතවල සිදු වන මේ පෙරළිය කුඩා දරුවන් තුළ ද බොහෝ සැක සංකා හා කම්පන ඇති කළේය. ඔවුන්ගේ බිය දුරැලීමට අවශ්‍ය උත්තර ඒ වන විට දෙමාපියන් ළඟ ද නොවීය.

අපි ගරාජ් එකේ වහල ගලවලා (ගෙදර) එක පලයකට ගත්තේ. වටේ ඉටි (කොළ) රෝල්වලින් ආවරණය කළා. අපි උපරිම පරෙස්සමෙන් තමයි සේරම කරගත්තේ. කුප්පි ලාම්පුවෙන් ගෙයි හිටියේ. වතුර ගත්තේ අල්ලපු ගෙදරින්. මාස හතරක් මෙහෙම හිටියා.පුතා ඉස්කෝලේදී උඩ බලාගෙන අඩනවා කියලා එයාලගෙ මිස් මට කතා කරලා කිව්වා. පුතා මිස් එක්ක කියලා තියෙනවා ලයිට් නෑ කියලා. ඉතින් මිස් ළඟට අරන් කියලා තියෙනවා ලයිට් තියෙන හොඳ ගෙයක් අම්මලා අරන් දේව් කියලා.

- නිවැසියෙක්, ස්ත්‍රී, අවුරුදු 38, 2006

භෞතික සම්පත්වලින් එහාට ගිය බලපෑම්වලට ද අවතැන් වූ සමහර පවුල්වල දරුවෝ මුහුණ දුන්න.

මගේ දුවට අ.පො.ස. උසස් පෙළ විභාගෙ සම්පූර්ණ කරගන්න බැරි වුණා. අපි ගෙවල් මාරු කරන කාලෙ තමයි දුව මුල් වතාවට උසස් පෙළ විභාගෙට ලිව්වේ. ඒ ඉඩමෙ ම අපි තාවකාලික ගෙයක් හදාගෙන ආවට පස්සේ හැම දෙයක් ම අවුල්වෙලා. දුව කිව්වා ආපහු විභාගෙ ගන්න බෑ කියලා.

- නිවැසියෙක්, පිරිමි, අවුරුදු 50, 2006

තාවකාලික නිවාස පහසුකම් මෙතරම් දුබල තත්ත්වයක තිබුණේ මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය මේ ප්‍රශ්නය ගැන නොසැලකිලිමත් වූ නිසා නොවෙයි. තාවකාලික පදිංචිය සඳහා කුලී ගෙවන්නට පවුලකට රු. 50,000 බැගින් ලැබිණි. එහෙත් බොහෝ දෙනෙක් උත්සාහ කළේ ලැබුණු මුදල හැකි පමණින් ඉතිරි කරගෙන අලුත් නිවස හැකිතාක් හොඳින් සාදා ගන්නටයි. මෙයින් තාවකාලික නිවෙස්වල ජීවන තත්ත්වය සැලකිය යුතු ලෙස පහත වැටුණි. අවතැන් වීමට කලින් ගොඩාල බිත්ති හැනී ගෙවල්වල වාසය කළේ සියයට 21ක් පමණි. මෙය තාවකාලික නිවෙස්වල සිටි කාලයේදී සියයට 50 දක්වා වැඩි විය. ගෙදරක තිබූ ඉඩකඩ සාමාන්‍ය අගයක් ලෙස ගතහොත් කලින් කාමර පහක් පමණ වූ අතර තාවකාලික නිවාසවල සිටි කාලයේ දී එය කාමර තුනක් දක්වා අඩු විය.

මෙසේ ඇතිරුණු ඉඩක අඩු මූලික පහසුකම් විඳිමින් අවතැන් වූ පවුල් ගත කළ කාලය සාමාන්‍යයෙන් අවුරුදු 1 1/2 ක් පමණ වේ. එහෙත් සියයට 7ක් පමණ සුළු පවුල් සංඛ්‍යාවක් අවුරුදු තුනක් පමණ මේ ආකාරයට විසූහ. ලෙඩ රෝග, රැකියා මාරු වීම ආදී වශයෙන් මෙම පවුල් දිගින් දිගට මුහුණ දුන් ගැටලු නිසා අලුත් නිවෙස සෑදීම ප්‍රමාද වීම මෙයට මූලික හේතුව විය.

දුර දිග බලා කටයුතු කළ අයටත් තම නෑදෑයන්ගේ උදව් ලැබුණු අයටත් තාවකාලික නිවෙස්වල සිටි කාලයේ විඳි අපහසුතා අඩු කරගන්නට පුළුවන්කම ලැබිණි. එසේ හැතිනම් අලුත් නිවස ඉක්මනින් සාදාගන්නට හැකි වීණි. එමෙන්ම පමා නොකර අලුත් නිවෙස්වල වැඩ පටන්ගත් අයත්, හැකි තරම් කල් පරණ නිවස නොකඩා එහි පදිංචිව සිටිමින් අලුත් නිවෙස් හැදූ අයත් තාවකාලික ගෙවල්වල සිටින කාලය හැකි තාක් දුරට අඩු කරගත්තේය.

අහිමි වූණේ දේපල පමණක් නොවෙයි

අවතැන් වීම නිසා මුදලින් ගිණිය නොහැකි බොහෝ දේ තමන්ට හැනි වුණු බවක් අවතැන් වූවන්ට දැනුණි. මෙයින් වැඩිපුර ම සැලැණේ ග්‍රාමීය මධ්‍යම පන්තියේ පවුල්ය. ආර්ථික ශක්තිය, සමාජ තත්ත්වය හා සම්බන්ධතා මෙන්ම නිස්කලංක පරිසරයෙන් ලැබූ මානසික සුවයත් අහිමි වියැයි යන පසුතැවිල්ල ඔවුන්ට හිතර දැනුණි.

අවතැන් වීම නිසා තමන් සමාජ තත්ත්වයෙන් පහළ ගිය බවක් ඔවුන්ට දැනෙන්නට කාරණා කීපයක් බලපෑවේය. පොදුවේ ගත් කළ මෙම පිරිස විශ්වාස කළේ වන්දි ගෙවීම සාධාරණ නොවූ බවයි. ප්‍රතිස්ථාපන අගය ගණන් බැලීමේ දී තමන් සැබැවින් ම මුහුණ දෙන තත්ත්වයන් නිසි ලෙස සැලකිල්ලට නොගත් බවයි.

ප්‍රතිස්ථාපන අගය ගණන් බැලීමේ දී තමන් සැබවින් ම මුහුණ දෙන තත්ත්වයන් නිසි ලෙස සැලකිල්ලට නොගත් බවයි. තමන්ට හැකි වූ දේපල වෙනුවෙන් මීට වඩා විශාල වන්දියක් ලැබිය යුතුය යන අදහස ඔවුන් බොහෝ දෙනෙකු තුළ විය. අනෙක් අතට මුළු වන්දි මුදල එකවර නොගෙවීම ද ප්‍රශ්නයක් විය. එය තක්සේරු අගය, ලාක් කමිටුවේ වැඩි කළ දීමනාව සහ පොලිය වශයෙන් තුන් වතාවකටයි සැමට ම ගෙවනු ලැබුවේ. කඩින් කඩ මුදල් ලැබීම නිසා හොඳ තැනකින් ඉඩම් කැබැල්ලක් ගැනීමට එකවර ගෙවන්නට මුදල් නැති විය. කවදා මුදල් ලැබේදැයි පැහැදිලි නොවූ නිසා ඒ ගැන ගනුදෙනු කතා කරගැනීමත් අපහසු විය. මේ නිසා සමහරුන්ට තමන් එතරම් කැමති නොවන පරිසරවල අඩුවට තිබූ ඉඩම් මිලට ගන්නට සිදු විය.

“හොඳ ගෙයක් හදාගන්න” බලාපොරොත්තුව කා තුළත් තිබුණු නිසා වැඩි දෙනෙක් සැලකිය යුතු තරම් විශාල සහ ලස්සන ගෙවල් සැලසුම් කළෝය. වන්දි මුදල එකවර නොලැබීම, ගේ සම්පූර්ණ කිරීමට වන්දි මුදල ප්‍රමාණවත් නොවීම යනාදි ප්‍රශ්න ඇති වීමත් සමඟ සමහරුන්ට හදන්න පටන් ගත් නිවෙස් සිතූ පරිදි සම්පූර්ණ කරගන්නට බැරි විය. කාමරයක් දෙකක් හදාගෙන පදිංචියට ආ පවුල් මේ අතර එමට ය.

ආර්ථික හා මානසික අතින් වැඩි ම පීඩාවකට පත් වූයේ අධිවේගී පාර එන්නට ටික කලකට කලින් අලුත් ගෙවල් සාදා ගත් අය සහ තමන්ගේ පාරම්පරික පැරණි ගෙවල් දමා එන්නට සිදු වූ අයයි. පරම්පරා ගණනාවක් හැදී වැඩුණු ගේ අතහැර ඒම සමහර පුද්ගලයන්, විශේෂයෙන් වැඩිහිටියන් දැඩි කම්පාවට පත් කළ අත්දැකීමක් විය.

අලුත් ගෙදරට නොවන පරණ ජීවිතය

ගුණරත්න* සහ ඔහුගේ පවුලේ අය ජීවත් වූයේ ඔහුගේ සීයාගෙන් උරුම වුණු, ලියෙන් නිමැවුණු සොල්දර මහල් සහිත පැරණි පන්නයේ නිවෙසකය. එහි වටේට පර්වස් 230ක භූමි භාගයකි. එහි පර්වස් 30ක පමණ කොටසක පොල් වගාවකි. ගුණරත්නට අයත් වී මෝල තිබුණේ ද මේ ඉඩමට ආසන්නයේය. පවුලේ ප්‍රධාන ආදායම ලැබුණේ එයිනි. ගුණරත්න අයත් කුලවත්ත නැදෑ පරම්පරාවට ඒ අවට ඉඩම් විශාල ප්‍රමාණයක් අයත් විය.

කොළඹ මාතර අධිවේගී මාර්ගය ගුණරත්න සතු ඉඩම්වලින් වැඩි ප්‍රමාණයක් අත්පත් කරගත්තේය. පාරම්පරික ගෙදර කඩා බිඳ දැමුණි. විනාශ කළ ගෙදර පෙනෙන මායිමේ ගුණරත්න හා ඔහුගේ පවුලේ අය කුඩා තාවකාලික ගේ කැල්ලක් යන්තමට හඳුා ගත්තේ නැදෑයන්ගේ උදව්වෙනි. ගුණරත්න පවුල අමාරුවෙන් හිත හඳුාගෙන මෙහි වාසයට හුරු විය. ගුණරත්නට අයිති තවත් ඉඩමක් තිබුණත් එය ගොඩ නොකර පාවිච්චි කරන්නට නොහැකි විය. ඒ එම ඉඩම පහත් බිමක පිහිටා ඇති නිසයි. එමෙන් ම මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියෙන් ඉදිකිරීම් තහනම් කර ඇති ආරක්ෂක සීමාවට ද එය ඉතා ළඟ විය.

ලැබුණු වන්දි මුදලින් ගුණරත්න තමන්ගේ නැදෑයෙකුට අයත් ඉඩමකින් කොටසක් මිලට ගෙන ඇති නමුත් එහි ගෙයක් ඉදිකිරීමට තරම් ඉතිරි මුදල ප්‍රමාණවත් නැතැයි ඔහු පවසයි. පරණ වුවත් තවත් පරම්පරා දෙක තුනක වුවත් වාසය කළ හැකිව තිබුණු තමන්ගේ පාරම්පරික ගෙදරට හිමි නියම වටිනාකම ලැබුණේ නැතැයි ඔහු තදින් ම විශ්වාස කරයි. තමන්ගේ පාරම්පරික බිමෙන් හා නැදෑ සමුහයාගෙන් වෙන් වී වෙනත් තැනක, විශේෂයෙන් කුලයෙන් අඩු අය හා වසන්නට සිදු වේයැයි යන බයක් ද ඔහුට වේ. අනෙක් අතට තවමත් ඉතිරි වී ඇති වී මෝල කිට්ටුවක වාසය කිරීමත් වාසියකි.

අධිවේගී මාර්ගය ගම හරහා ගියත් එයින් ගමට අත් වන සෙතක් නැතැයි ඔහුට සිතේ. ඒ නිසා මේ හරහා අනාගතයේ දී තමන්ට ආර්ථික වාසි සැලසේවියැයි යන බලාපොරොත්තුවක් ගුණරත්නට නැත.

මූලාශ්‍රය: CEPA ආයතනයේ සමීක්ෂණ, 2006, *නම් වෙනස් කර ඇති

ඉහත කතාවේ එන ගුණාත්මක පවුල වැනි තවත් අය බොහෝ වූහ. පාරම්පරිකව හිමි වූ ඉඩකඩම්වල සම්ප්‍රදායිකව හුරු වුණු රටාවකට අනුව දිවි ගෙවූ ඔවුන්ට කට්ටි වෙන් කළ නිවාස යෝජනා ක්‍රමයක කුඩා ඉඩමක පුංචි ගෙයක ජීවිතයට හුරු වීම ඉතා අපහසු විය. ඔවුන් තම වටිනාකම මනින්නට හුරු ව සිටියේ තමන්ගේ ඉඩකඩම්, ගේ දොර, තමන් ජීවත් වූ වටපිටාව හා නැදෑ සම්බන්ධතා අනුවයි. තමන්ට සමාජයේ හිමි තැන ඔවුන් තේරුම් ගන්නට හුරුව සිටියේ එලෙසිනි. අධිවේගී මාර්ගය ඒ සියල්ල වෙනස් කරමින් ගම හරහා ගියේ ඔවුන්ගේ මේ සමාජ අනන්‍යතාවයේ පදනම විනාශ කර දමමිනි. ඔවුන්ට ආර්ථික ශක්තියක් වූ සමාජ පදනම විනසමිනි. ඒයයි හැඩ ගැහෙන්නට අමාරු කාරණය වූයේ. කෙසේ වෙතත් අධිවේගී පාර මෙන් ම ඔවුන්ගේ ජීවිතත් ඉදිරියට ගමන් කර තිබේ. නැති වුණු සමාජ පදනමෙන් යම් තරමක් හෝ රැක ගන්නට මෙම සාම්ප්‍රදායික පවුල්වලට හැකි වුණේ පුළුන් තරම් එකිනෙකාට සම්පව ඉඩකඩම් මිලට ගැනීමෙනි, ඒ අනුව හැකි තාක් දුරට හුරු පුරුදු සමාජ සම්බන්ධතා ද සමාජ වටපිටාව ද රැක ගැනීමෙනි.

සමාජ සම්බන්ධතා අහිමි වීම තදින් බලපෑ තවත් කණ්ඩායමක් වන්නේ වැඩිහිටියන් ය. බොහෝ වැඩිහිටියෝ තමන් වසන ප්‍රදේශයේ වසර ගණනාවක් ජීවත් වූ අය වූහ. තනි තනි ව හෝ පවුල් වශයෙන් හෝ වෙනත් පළාතකට ගොස් පදිංචි වීමේ අත්දැකීමක් ඔවුන්ට නොතිබිණි. අධිවේගී මාර්ගයට ඉඩම් අත්පත් කරගැනීමත් සමඟ වැඩිහිටියන් වැඩි දෙනෙකුගේ ජීවිත උඩු යටිකුරු විය. වැඩිහිටියන් දරු මුණුබුරන් හා එක වහලක් යට එකට විසූ පවුල් කුඩා කුඩා ඒකකවලට කැඩී වෙන වෙන ම පදිංචි වූහ. වයසක අම්මා තාත්තා එක වැඩිහිටි දරුවකු සමඟ හෝ නැතිනම් තනි ව හෝ වසන තත්ත්වයට පත් වූහ. තනිව, අලුත් තැනක වසන්නට පටන් ගත් වැඩිහිටියන්ගේ ජීවිත වඩාත් අවදානම් තත්ත්වයකට වැටුණේ ඉන් සමහර දෙනෙක් කාගේ හෝ රැකවරණය ඇතිව ජීවත් විය යුතු වයසේ පසු වූ බැවිනි. තනි ව වසන්නට පටන් ගත් වයසක ඇත්තන්ට තනි ව ආර්ථිකයත් සරි කරගන්නට සිදු වුණු අවස්ථා ද මේ අතර නැතුවා නොවේ.

නව ජනාවාසයේ ජීවිතය

ජනාවාසවල පදිංචියට පැමිණි මුල් කාලවල සමහර තැන්වල ගහක් කොළක් දක්නට නොවීය. තවත් සමහර ජනාවාසයක් අවට කැළෑරොදුවල් විය. ජනාවාසය සඳහා අලුතින් එළි කළ බිමේ වසන විට සර්පයන් ගැන භයක් ද විය. හතර වටේ ගහක් කොළක් නැති නිසා සුළං බාධක නැතිකමින් ද හිරිහැර ඇති විය. බැවුම් ඉඩම්වල වැස්සට තදින් පස සෝදා යෑමෙන් සහ බොහෝ ස්ථානවල කාණු පද්ධති

සම්පූර්ණ කර නැතිකමින් ඇතුළත පාරවල් මඩ වගුරු වීම වැනි විවිධ දුෂ්කරතා ද මේ අතර තබිණි. මේ නිසා අලුත් ගෙවල් බාගෙට හෝ සම්පූර්ණයෙන් හෝ හඳුාගෙන ආ බොහෝ දෙනා පැමිණි මුල් කාලයේදී නොයෙකුත් ප්‍රශ්නවලට මුහුණ දුන්හ.

අවතැන් වූවන් නැවත පදිංචි කරවීමට ජනාවාස සැකසීම සඳහා මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය විශාල උත්සාහයක් ගත් නමුත් ඔවුන් ප්‍රශ්න කීපයකට මුහුණ දුන්නෝය. මුල් ම ප්‍රශ්නය වූයේ ජනාවාස සඳහා සුදුසු ඉඩම් තෝරා ගැනීමය. මෙයට කරුණු දෙකක් බලපෑවේය. පළමුවැන්න රටේ ජනගහනය වැඩි වීමත් සමඟ නගරාශ්‍රිත ප්‍රදේශවල පවරාගත හැකි ඉඩම් ප්‍රමාණය අඩු වීමේ රටාවක් තිබීමයි. අනෙක් කාරණය අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතියේ පැමිණීමත් සමඟ අවට ප්‍රදේශවල ඉඩම් මිල ඉහළ යාමයි. මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය ප්‍රාදේශීය ලේකම් කාර්යාලය හා එක් ව කටයුතු කරමින් ඉඩම් මිල දී ගැනීම කළේය. ජනාවාසයකට සුදුසු පහසුකම් හා වටපිටාවක් ඇති ඉඩම් තෝරාගැනීමට ව්‍යාපෘතිය දැඩි උත්සාහයක් දැරුව ද පළාතේ ඉඩම් හිඟය නිසා සමහර තැන්වල එතරම් සුදුසු නොවේයැයි පෙනී ගිය ඉඩම් වුව මිලට ගෙන ඒවා ජනාවාසයකට ගැලපෙන මට්ටමකට සංවර්ධනය කරන්නට මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය දැඩි වෙහෙසක් ගත්තේය. ඒ අනුව නව ජනාවාස බොහෝමයක මූලික පහසුකම් යම් මට්ටමක පැවතිණි. එහෙත් සමහර තැනක වැඩි ප්‍රමාද වීමෙන් යටිතල පහසුකම්වල ගුණාත්මක බව ගැන ගැටළු ඇති විය. සමහර තැනක භූමියේ පිහිටීම නිසා ගැටළු ඇති විය. උදාහරණයක් ලෙස හල්ලවත්ත ජනාවාසය දැක්විය හැකි වේ. මෙය ඉතා තද බැවුමක් ඇති භූමියකි. එනිසා ම එහි ළඟා වීමට වාහනයකින් තබා පයින් යෑමත් දුෂ්කර වේ. දැනට භාවිතා වන පාර වෙනුවට ජනාවාසයට පැමිණීමට වෙනත් මාර්ගයක් සකසා දෙන ලෙස මෙහි පදිංචි වූ පිරිස් මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියට යෝජනා කර තිබේ.

සමහර තැනක භූමියේ පිහිටීම සහ දේශගුණික තත්ත්වයන් නිසා ගැටලු ඇති වීමත් දේශපාලන ඇඟිලි ගැසීම නිසා ගැටළු විසඳා ගැනීම දුෂ්කර වීමත් දැකිය හැකි විය. නිදසුනක් ලෙස කුරුඳුගහහැතැක්ම, පුබුදුගම ජනාවාසය දැක්විය හැකිය. මෙහි පිහිටීමත් ප්‍රදේශයේ දේශගුණික තත්ත්වයන් නිසා පස සෝදායෑම ඉහළ මට්ටමක පවතී. මෙහි කාණු පද්ධතිය සිලින්ඩර් යොදා යළි සකසා මාර්ගයේ බොරලු ඇතිරීම කළ යුතු විය. ඒ සඳහා මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ සූදානමක් ද තිබූ නමුත් මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය සහ ප්‍රාදේශීය සභාව අතර ඇති වූ මත ගැටුම් නිසා අවසානයේ එම කාර්යය සිදු කෙරුණේ නැත. දක්ෂිණ ලංකා අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතිය සම්පූර්ණ කර මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය මෙම ජනාවාස

සම්බන්ධ පරිපාලන කටයුතුවලින් ඉවත් වන විට එය බාර ගත යුත්තේ අදාළ ප්‍රාදේශීය සභාවයි. එහෙත් මෙම ආයතන දෙක අතර මේ සම්බන්ධයෙන් එකඟතාවයකට එළඹීමට කල්ගතවීම ගැටලුකාරී වේ.

භෞතික නොවන කාරණා නිසා ද අලුත් ජනාවාස ආශ්‍රිත ප්‍රශ්න ඇති විය. මෙම ජනාවාස සම්පයේ කලක සිට පදිංචිව සිටි ප්‍රජාව අවට ඉඩම්වල තිබූ බව බෝග භුක්ති විඳීමට හුරු ව සිටියහ. මෙහි ජනාවාස ඉදිවීම නිසා එම පහසුකම් නැති වී යාම ගැන ඔවුන් තුළ වූ අප්‍රසාදය මුලදී අලුත් පදිංචිකරුවන් වෙත ද එල්ල විය. පළාතේ ඒදිනෙදා ජන ජීවිතයට හා වැඩ කෙරෙන රටාවට අලුතෙන් පැමිණි අයගෙන් බාධා එල්ල වෙතැයි මෙහි සමහර මුල් පදිංචිකරුවන් සිතීම ද මුල දී ගැටළු ඇති කළේය. එහෙත් නව ජනාවාසවල ගෙවල් හා වෙනත් ඉදිකිරීම් කටයුතු රැසක් සිදු කළ යුතු වූ අතර ඒ නිසා සත්කාරක ප්‍රජාවට අලුත් නාවකාලික රැකියා අවස්ථා රැසක් ඇති විය. එහෙයින් මුලින් තිබූ අප්‍රසාදය ක්‍රමයෙන් අඩු වූ බවක් පෙනෙන්නට තිබිණි.

නව ජනාවාසවල යහපත් ජීවන පරිසරයක් දිගු කාලීන ලෙස පවත්වාගෙන යාමට නම් ස්ථාපිත කළ යුතු කරුණු 3ක් මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය හඳුනාගෙන තිබිණි. ඒවා නම්

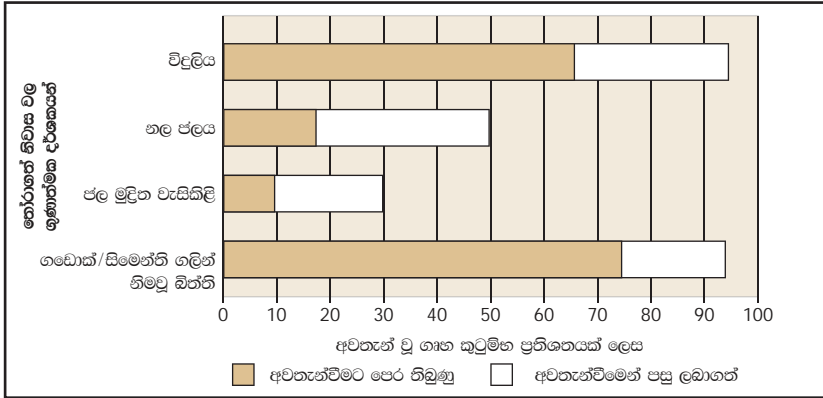
- ජනාවාසවල අලුතෙන් පදිංචි වූ ප්‍රජාව සහ එම ප්‍රදේශයේ මුල් පදිංචිකරුවන් වන සත්කාරක ප්‍රජාව අතර යහපත් සමාජ සම්බන්ධතා පවත්වාගෙන යාම අවැසි වේ. මේ සඳහා අවශ්‍ය මූලික කටයුතු කිරීමට ජනාවාසවල නිවාස කමිටු පිහිටුවීම.
- නව සහ මුල් පදිංචිකරුවන් අතර සහයෝගිතා හා හවුල් වැඩ කටයුතු සඳහා දිරිගැන්වීම
- මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය ජනාවාස පරිපාලනයෙන් ඉවත් වන විට ඒ කටයුතු බාර ගැනීම සඳහා අදාළ ප්‍රාදේශීය සභාව සූදානම් වී සිටීම

නව ජනාවාස පිහිටි ප්‍රදේශවල සිටින මුල් පදිංචිකරුවන් හා අලුතෙන් පැමිණි ප්‍රජාව අතර සංස්කෘතිකමය බැඳීම් ඇති වීමටත් අලුත් පදිංචිකරුවන්ටත් එම පරිසරයේ හා සමාජයේ ඉඩක් ලැබීමටත් ඉහත පියවර ගනු ලැබීම අත්‍යවශ්‍යය වේ. එහෙත් මෙම කාර්යභාරයට සක්‍රීය ලෙස දායක වීමට අවශ්‍ය යම් යම් කරුණු තවමත් සකසා නැතැයි ප්‍රාදේශීය සභා විශ්වාස කරයි. මෙම ජනාවාස නඩත්තුව සඳහා බලතල මෙන්ම මුදල් ප්‍රතිපාදන ද ප්‍රාදේශීය සභාවලට තවම පවරා දී නැතැයි යන්න එක වෝදනාවකි.

අලුත් ගෙවල් වඩා හොඳයි

බොහෝ අවස්ථාවල අවතැන් වූවන් අලුතෙන් හදා ගත් නිවාස ඔවුන් අනහැර දමා ආ නිවාසවලට වඩා දියුණු තත්ත්වයක පැවතීණි. උදාහරණයක් ලෙස අලුතින් සැදූ නිවාසවලින් සියයට 94ක් ම ගඩොලින් නිම කරන ලද නිවෙස් වේ. මෙයට කලින් ගඩොල් නිවාස වල විසූවේ සමීක්ෂණයට ලක් කළ පවුල්වලින් සියයට 74කි. අලුත් නිවාසවලින් සියයට 94කට විදුලි පහසුකම් ඇත. එහෙත් කලින් විදුලි බල සැපයුම් තිබුණේ මෙයින් සියයට 68කට පමණි. කලින් කටු මැටියෙන් හදා තිබූ ගෙවල්වල විසූ පවුල්වලින් සියයට 95ක් ම නව ජනාවාසවල ගඩොලින් නිමැ වූ නිවෙස් සාදා ගත්හ.

5 වැනි රූප සටහන: නිවාසවල තත්ත්වයේ දියුණුව



මූලාශ්‍රය: CEPA නියැදි සමීක්ෂණය, 2006

නැවත පදිංචිවූවන්ගේ වර්තමාන තත්ත්වය බලන කල වඩාත් ම දියුණුවක් පෙනෙන්නේ කලින් ඉඩම් හිමිකම් නොතිබූ අයගේ ඉඩම් හිමිකම් සම්බන්ධයෙනි. අනවසර පදිංචිකරුවන්ට සහ කුලී නිවැසියන්ට ද නැවත පදිංචි වීම සඳහා ඉඩම් හෝ වන්දි මුදල් ලබා දීම නිසා ඔවුන්ගේ ජීවිතවල විශාල වෙනසක් හා ස්ථාවරත්වයක් දක්නට ලැබිණි. අවතැන් වූවන්ගෙන් සියයට 20ක් පමණ කලින් ඉඩම් හිමිකම් නොතිබූ අයයි. ඉඩම් හිමිකමේ ස්ථාවරත්වය මෙන් ම ඔවුන්ගේ නිවාසවල තත්ත්වය ද කලින් පැවතිට වඩා විශාල දියුණුවක් පෙන්නුම් කළේය.

හිතේ හැටියට හැද නිවස

රම්ලාගේ* දෙමාපියන් රජයේ ඉඩමක පදිංචි ව සිටියේ අනවසරයෙනි. පසු කාලයක ඔවුන්ට මේ ඉඩමට ඔප්පු ලැබිණි. ඉඩමෙන් පර්චස් 28ක කොටසක් දෙමාපියෝ රම්ලාට දුන්හ. රම්ලා සහ ඇගේ පාසල් යන වියේ පුතුන් දෙදෙනා පදිංචිව සිටියේ මෙහි තනා ගත් කටු මැටි පැලකය. එහි ජල විදුලි පහසුකම් නොවීය. රම්ලාගේ පවුලේ අය වතුර ගත්තේ දෙමාපියන්ගේ ගෙවත්තේ ලීදෙනි.

රම්ලාගේ ඉඩමෙන් පර්චස් 14ක් අධිවේගී මාර්ගය සඳහා අත්පත් කර ගැනුණි. ඒ සඳහා ලැබුණු වන්දි මුදලින් රම්ලා තම ඉඩමට අල්ලපු ඉඩමෙන් පර්චස් 20ක් මිලට ගෙන ඉතිරි මුදලින් ගෙයක් ද තනා ගත්තාය. “මට කැමති විදිහට ම හදා ගන්නා” කියා රම්ලා පවසන නව නිවසේ ජල හා විදුලි පහසුකම් දෙක ම තිබේ. කලින් ඉඩමේ තිබූ ගස් කීපයක් කපා අලුත් නිවසට වුවමනා ලී සපයා ගත් අතර ඉඩම අත්පත් කරගැනීම නිසා සමහර පලතුරු ගස් ඔවුන්ට නැති විය. දැන් ඒ පාඩුව පිරිමහන්නට රම්ලා තම අලුත් ඉඩමේ පලතුරු ගස් වවා ඇත. දැන් ඇගේ නමට පර්චස් 34ක් ඇති නිසා රම්ලා සිතන්නේ තමා නිවැරදි ලෙස වන්දි මුදලෙන් ප්‍රයෝජන ගත් බවයි. අනාතයේ පුතුන් දෙදෙනාට ගෙවල් හදා ගන්නටත් දැන් ඇගේ ඉඩමේ ඉඩකඩ තිබේ.

අධිවේගී මාර්ගය කිට්ටුවෙන් ඉඩමක් ගන්න විට ඇය බලාපොරොත්තු වුණේ එහි යන එන අයට අවැසි දේ ගන්නට කුඩා කඩයකුත් පටන් ගන්නටයි. එවැන්නකට ඉඩක් නැති වීම ගැන පුංචි කණාස්සල්ලක් හිතේ ඇතත් ඒ ගැන වැඩිපුර නොසිතන ඇය බලා සිටින්නේ අධිවේගී මාර්ගය නිසා රට දියුණු වන ආකාරය දැකීමටයි.

මූලාශ්‍රය: CEPA සමීක්ෂණ, 2006. *නම ගම් වෙනස් කර ඇත

හිතන්නට කරුණු කීපයක්

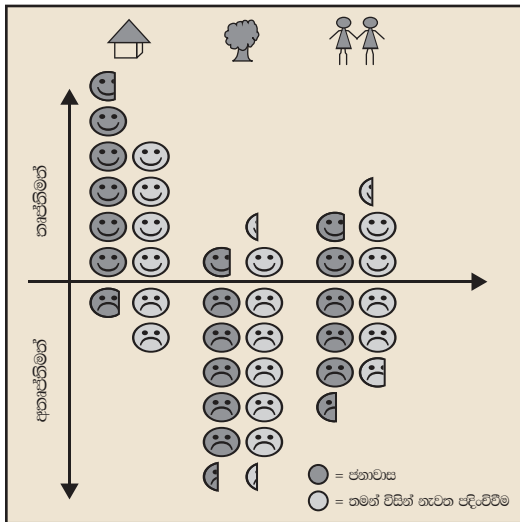
සිටියාට වඩා හොඳ පහසුකම් ඇති නිවෙස්වල වසන්නට වැඩි දෙනාට මේ වන විට ඉඩ සැලසී ඇත. එහෙත් වටපිටාවේ ගහක් වැලක් කොළ පාටක් දැකින්නට නැති වීම අලුත් පදිංචිකරුවන්ගේ නෙත සිත වෙහෙස කරන කාරණයක් බවට පත්

විය. මේ අඩුපාඩුව ඔවුන් ඇඟවූයේ ගමේ වාගේ නෑ. නිස්කලංක පරිසරයක් නෑ. හෙවනක් සිසිලසක් නෑ. පලතුරු ගහක්, බව බෝගයක් දැකින්න නෑ. පලා කොළයක් කඩා ගන්න නැතක් නෑ. ආදී වශයෙනි. අලුත් ජනාවාස ඵලිපෙහෙලි කර නිවැසියන්ට බාර දෙන විට එහි ගස් කොළ නැති මුඩු බිමක් සේ වීම මෙම අඩුව වඩාත් දැනෙන්නට හේතු විය.

තවත් කරදරකාරී කරුණක් වූයේ නව ජනාවාසවල බොහෝ විට කාණු පද්ධතිය නිසියාකාරව සකස් කර නොතිබීමත් කසල එකතු කිරීමේ ක්‍රමයක් පිලිවෙලකට ක්‍රියාත්මක නොවීමත් වේ. එකිනෙකට යාබද කුඩා ඉඩම්වල වසන නිසා තම ඉඩමේ ම කසල එකතු කිරීමේ ක්‍රම ආදියට ඉඩකඩ අඩු වීම ද ප්‍රශ්නය වඩාත් තදින් දැනෙන්නට හේතුවක් වී ඇත.

මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය අවතැන් වූවන්ගේ මේ අවශ්‍යතා නොදැන සිටියා නොවෙයි. ඒ අවශ්‍යතා සපුරාලීමට සැලසුම් ද සකස් කර තිබිණි. ජනාවාස අසල කුඩා වන රෝදක්, පන්සලක්, පාසලක්, වෛද්‍ය පහසුකම්, ජනාවාසය තුළ හා අවට පරිසරය සම්බන්ධ කරන ඇතුළත මාර්ග පද්ධතියක් හා මෙහි හොඳින් සැකසූ අඩි පාරවල සිට කුඩා පාලම් ආදිය දක්වා පහසුකම් සැකසීම, වාරිමාර්ග පහසුකම් ආදී සියලු අංග මෙම සැලසුම අනුව ඉදි කිරීමට නියමිත ව තිබිණි.

6 වැනි රූප සටහන: නව ජනාවාසවල පදිංචි වීමෙන් පසු එහි නිවාසවල තත්ත්වය, ගස් කොළන් සහිත පරිසරය සහ සමාජ සම්බන්ධතා පාලයන් යන කරුණු ගැන තාප්තිමත් වූ මට්ටම



මූලාශ්‍රය: CEPA නියැදි සමීක්ෂණය, 2006

අධිවේගී මාර්ගය සඳහා අත් පත් කරගත් ඉඩම් කට්ටිවලින් සියයට 12ක් පොදු ඉඩම් විය. ඒ නිසා මේවා නැවත ප්‍රතිස්ථාපනය ගැන ද අවධානය යොමු වී නොතිබුණා නොවේ. එහෙත් ජනාවාස සඳහා ඉඩම් සොයා ගැනීමේ ගැටලුව හා ලබා ගත් ඉඩම් සංවර්ධනය කිරීම ආදී කරුණු නිසා ජනාවාස සියලු යටිතල

පහසුකම්වලින් සම්පූර්ණ කර නිවැසියන්ට බාර දීම කළ නොහැකි විය. ඒ අනුව අතිම වූ දේපලට වන්දි ලබා දීම ගැන අවධානය යොමු කෙරුණා විනා පොදු පහසුකම් ප්‍රතිස්ථාපනය ගැන අවධානය ගිලිහී ගියේය. හුරු පුරුදු පරිසරය අත හැර දා තනි තනි ව පැමිණ පවුලක් ලෙස මෙන්ම ප්‍රජාවක් ලෙස ද ගොඩ නැගෙන්නට අවතැන් වූ පවුල් දරන උත්සාහයේ දී මෙම පොදු පහසුකම්වල අඩුව හා ස්වාභාවික සම්පත් අවට නැති පාඩුව ඔවුන්ට මුල් කාලයේ දී වඩාත් තදින් බලපෑවේය.

අධිවේගී මාර්ගය නිසා බලපෑමට ලක් වූ ගම්බිම්වල හා නව ජනාවාස තුළ හා අවට මං මාවත් සැකසීම හා ප්‍රතිසංස්කරණය මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ වැදගත් කාර්යභාරයක් විය. එහෙත් අධිවේගී මාර්ගය නිසා කැඩුණු බිඳුණු අවහිර වුණු සියලු මාර්ග නැවත පිළිසකර කිරීම අවශ්‍ය නොවීය. ඒ සමහර මාර්ග දැන් භාවිත නොකෙරෙන බැවිනි. දැන් එම ප්‍රදේශවල පදිංචිකරුවන් කිසිවෙකුත් නැති බැවිනි. පදිංචිකරුවන් කිප දෙනෙකු පමණක් ඉතිරි වී සිටි ප්‍රදේශවල ප්‍රජාවට විකල්ප මාර්ග සකසා දෙනු ලැබිණි.

පොදු ජන ජීවිතයට මෙන් ම වගා කටයුතුවලින් කෙරෙන ආදායම් ඉපැයීම් යළි සකසා ගැනීමට ද සමහර පවුල්වලට ප්‍රධාන බාධාවක් වූ තවත් සැලකිය යුතු ගැටලුවක් විය. එනම් ජලය ගලා බසින මාර්ග අධිවේගී මාර්ගය නිසා අවහිර වීමයි. එනිසා සමහර තැනක ජලය රැස් වී පල් වන විට තවත් සමහර පැතිවලට වාරි ජලය නොලැබී ගියේය. මේ නිසා විශේෂයෙන් වී වගාවේ නිශ්ලෙන ගොවිහු විශාල ලෙස දුෂ්කරතාවන්ට මුහුණ දුන්හ. ප්‍රතිස්ථාපන ක්‍රියාත්මක කිරීමේ සැලසුමට අනුව නම් අධිවේගී මාර්ගයට කෙලින් ම සම්බන්ධ වන මෙන් ම නොවන වාරි කුමයන්ට මාර්ගය ඉදි කිරීමෙන් බාධා වන්නේදැයි සොයා බලා ඒවා ද අවශ්‍ය පරිදි යළි සකස් කළ යුතු වේ. එහෙත් පෙනී ගිය කරුණ වූයේ ඉදිකිරීම්වල වකු බලපෑම් නිසා ජලය නොබැසීම, කුඹුරු යට වීම හෝ වාරි ජලය නොලැබීම යනාදී කරුණු ගැන ප්‍රමාණවත් අවධානයක් යොමු නොවූ බවයි.

අවතැන් වීම බොහෝ දෙනෙකුට දරා ගැනීමට දුෂ්කර වූ අත්දැකීමක් විය. එයින් අති වූ අවාසිදායක බලපෑම් අවම කිරීම සඳහා ව්‍යාපෘතියෙන් ඔවුන්ට දීමනා රැසක් දෙනු ලැබිණි. අලුත් තැනකට ගොස් අලුතෙන් ජීවිතය හා ජීවනෝපායන් යළි ගොඩ නගා ගැනීම සඳහා අවශ්‍ය ආරම්භක සවිය ලබා දීම මෙම දීමනාවන් සැපයීමේ මූලික අරමුණ විය. එලෙස අලුත් ජීවිතයකට හුරු වෙමින් ගෙවුණු අතරමැදි කාලයේදී අවතැන් වූ පවුල් වැඩිපුර ම සහනයක් ලැබුවේ කලින් හිඹුණාට වඩා හොඳ නිවාසවලට හිමිකම් කීමෙන් බව ආපසු හැරී බලන විට පෙනී යයි.



5 වන පරිච්ඡේදය

වගාවට යළි පණ දීම

අලුත් වාසස්ථාන නැවත සාදාගත් තරම් ඉක්මනට අහිමි වූ ආදායම් මාර්ග නැවත ස්ථාපිත නොකෙරුණි. එයට හේතු කීපයක් ම විය. ප්‍රධාන ම කරුණක් වූයේ වගා බිම් අහිමි වීමයි. මෙසේ අහිමි වූ වගා බිම් අතර තේ, රබර්, කුරුඳු වගාවන් මෙන් ම කුඹුරු ද විය. දෙවැනි කරුණ වූයේ ව්‍යාපාර දිගට ම කරගෙන යෑමට ඇති වූ විවිධ බාධකයි. තෙවැන්න ප්‍රදේශයේ ආයතන හා ව්‍යාපාර නාවකාලිකව හෝ ස්ථිරව හෝ වැසි යාම නිසා ඒවායේ සේවය කළ අයගේ රැකියා අහිමි වීමයි. එම ව්‍යාපාර ඇසුරෙන් ක්‍රියාත්මක වුණු කුඩා ව්‍යාපාරවල ද ආදායම් මාර්ග නතර වීමයි.

ආදායම් මාර්ග අහිමි වීම් වැඩියෙන් ම දක්නට ලැබුණේ වගාවන් සම්බන්ධයෙනි. වගාවෙන් යැපුණු පවුල්වල ආදායම කඩා වැටුණු නමුත් ඒවා නගා සිටුවීම ගැන ප්‍රතිස්ථාපන ක්‍රියාවලියේ විශාල අවධානයක් යොමු නොවුණු බවයි පෙනී ගියේ. එයට හේතුව නැවත පදිංචි කිරීම කෙරෙහි වැඩි සැලකිල්ලක් යොමු වීම වන්නට පුළුවනි. එසේ වූ නමුත් ප්‍රතිස්ථාපන ක්‍රියාත්මක කිරීමේ සැලසුමට ආදායම් මාර්ග යළි නගා සිටුවීම සඳහා ගත යුතු විශේෂ ක්‍රියාමාර්ග ද අඩංගු විය. එනමුත් ආදායම් මාර්ග සඳහා සහාය සැලසීමේ දී වැඩි අවධානයක් යොමු වුණේ ගෙවතු වගා සඳහා සහයෝගය දීම සම්බන්ධයෙනි.

තමන්ගේ පවුලේ ආදායම සඳහා මෙන් ම ඒදිනෙදා පැවැත්මටත් සොබා දහමේ සම්පත් මත යැපෙන පිරිස මේ ප්‍රදේශයේ බහුලය. අවතැන් වූ පවුල් අතරත් එය එසේ ම විය. වැඩි දෙනා තමන්ගේ ආදායම් සකසා ගත්තේ තේ, රබර්, කුරුඳු නැත්නම් වී වගාවෙනි. තමන් ම වවා ගත් දේ මෙන් ම අවට පරිසරයේ ඇති පලතුරු හා එළවළු වර්ගවලින් ද ඒදිනෙදා ආහාර වේල සරි කරගන්නා පුරුද්දක් මේ පවුල්වලට තිබිණි. ස්වාභාවික පරිසරයෙන් ලබා ගන්නා දේ නිසා ආහාර සඳහා යන වියදම ද සෑහෙන දුරට පාලනය විය. එහෙත් අවතැන් වීමත් සමඟ මේ රටාව ඇණ ගිටියේය. අලුත් පරිසරයේ කෑමට ගත හැකි පලදාවක් දෙන ගස් කොළන් නොවීය. මුලදී සියලු දේ ම මුදලට ම ගත යුතු විය. වැඩි දෙනාගේ හිතට දැඩි බරක් වුණේ ඒදිනෙදා බත් පතට අවශ්‍ය හාල් ටික පවා කඩයෙන් ගන්නට සිදු වීමයි.

ගෙදරට බැඳ හදා දුන් කෙත අහිමි වීම

වී ගොවිතැන මෙම ප්‍රදේශයේ බොහෝ විට කෙරුණේ තමන්ගේ ගෙදර කෑමට සහල් සපයා ගැනීමටයි. ඉඩම් අහිමි වූ පවුල්වලින් සියයට 27ක් පමණ වී ගොවිතැන තමන්ගේ ප්‍රධාන ආදායම් මාර්ගය ලෙස දක්වා තිබුණේ. එහෙත් සියයට 59ක් එය අතුරු ආදායම් මාර්ගයක් ලෙස සඳහන් කර තිබිණි. එනම් අවතැන් වූ පවුල්වලින් සියයට 86ක් ම තමන්ගේ ගෙදර පරිභෝජනයට අවශ්‍ය සහල් සපයා ගත්තේ තමන්ට හිමි නැත්නම් තමන් වගා කළ කුඹුරුවලිනි. කඩෙන් භාල් ගෙන කෑම අවමානයක් ලෙස සලකන්නට පුරුදු වුණු ජීවන රටාවකයි වැඩි දෙනා ජීවත් වූයේ. තමන්ගේ ගෙදර පරිභෝජනයට ගන්නා සහල් ටික සම්ප්‍රදායික රටාවට වගා කරනු ලැබුවේ හැකි පමණ අඩුවෙන් රසායනික පොහොර ආදිය යොදා ගනිමිනි. ඒ නිසා ද සමහරුන්ට “කඩේ භාල්” කෑම ප්‍රිය නොවීය. මේ සියලු කරුණු නිසා කුඹුරු අහිමි වීම කුසටත් වඩා සිතට දැනුණු මහ පීඩාවක් විය. තමන්ගේ කුඹුරේ භාල්වලින් ගෙදර අටුව නොපිරෙන විට හිතට දැනුණේ තමන්ගේ ආර්ථික සුරක්ෂිතතාව ද හැනී වී ගිය බවකි.

දැන් අපට කඩෙන් සල්ලි දිලා භාල් ගන්න වෙලා. අපට අපේ කුඹුරේ වී ටික තිවුණා නම් පොල් සම්බෝලයි බතුයි කාලා හරි ජීවත් වෙන්න තිවුණා. ඒත් අපට දැන් ඒකට ඉඩක් නැහැ. අපේ ජීවිතවල ගුණාත්මක පැත්තයි අපේ තත්ත්වෙයි දෙක ම පහළ වැටුණා.

- වගාකරුවෙක්, පිරිමි, අවු 74, 2006

සමාජයීය වශයෙන් සලකන කල තමන්ගේ කුඹුරු පවුලකට මහ ඉහළ වටිනාකමක් ගෙනා නමුත් වෙළෙඳපොළ වටිනාකම අනුව කුඹුරුවලට ලැබුණේ අඩු වන්දියකි. එයට හේතු කීපයක් ම විය. වානිජමය කටයුතු සඳහා නොව ඒදිනෙදා පරිභෝජනයට ගන්නා ආහාර වගා කෙරුණු නිසා කුඹුරුවල වානිජමය අගය අඩු විය. එමෙන් ම පළාතේ කුඹුරුවල වෙළෙඳපොළ මිල ඒ වන විට පැවතියේ පර්වසයක් රු 750 සිට 1250 වැනි අඩු අගයකය. කුඹුරු භාවිතය ගැන යම් යම් නීති රීති පැවතීම ද එහි වෙළෙඳපොළ වටිනාකම අඩු වීමට බලපායි. උදාහරණයක් ලෙස කුඹුරු ඉඩම් ගොඩ කළ නොහැක. වගාවට හැරෙන්නට වෙනත් කාර්යයකට යෙදවිය නොහැක. ඒ නිසා තමන්ගේ කුඹුරු අධිවේගී මාර්ගයට දෙන්නට සිදු වූ පවුල්වලට ඒ වෙනුවෙන් ලැබුණේ සංසන්දනාත්මක ව බලන විට සුළු වන්දියකි.

වන්දිය අඩු නිසා ඒයින් වෙනත් තැනක අලුතින් කුඹුරු මිලදී ගැනීම දුෂ්කර විය. අනෙක් අතට තමන්ගේ පවුලේ කුඹුරු විකුණානන්ට සූදානම් අය ද අඩුය. ඒ නිසා විකිණීමට ඇති කුඹුරු සොයා ගැනීම ද අසීරු විය.

බලපෑමට ලක් වූ තවත් පවුල් රැසකට අධිවේගී මාර්ගය නිසා තමන්ගේ කුඹුරු අහිමි නොවීය. එහෙත් ඒවායේ වගා කිරීමේ ඉඩ ඇතිරී ගියේය. ඉදිකිරීම් කටයුතු නිසා අවට ප්‍රදේශවල වාරි මාර්ග අවහිර වූ තැන් විය. සමහර තැන්වල ජලය බැස නොයා තිබිණි. මේ නිසා පළාතේ කුඹුරු රැසක් ද මඩ දියෙන් පිරී ගියේය. නැතිනම් එහි වගාවට ජලය ලබා ගත නොහැකි විය. එහෙයින් කුඹුරු තිබුණත් ඒවා වගා කරගන්නන්ට නොහැකි වූ පිරිස ද සැලකිය යුතු සංඛ්‍යාවක් විය.

අපට පර්චස් 115ක කුඹුරු ඉතුරු වුණා. ඒත් දැන් ඒවා වගා කරන්න බැහැ. මොකද පාරට ඉඩම් ගත්ත එකෙන් දැන් කාණු ටික වැහිලා. දැන් වතුර බිහින්නේ නැහැ. ඒ නිසා මම තීරණය කළා වෙන තැනකින් ඉඩම් අක්කරයක් ගන්න. ඒකට ඕන කරන මුදල මා ළඟ තිවුණේ නැහැ. ඒ නින්දා මම යාළුවෙක් එක්ක එකතුවෙලයි ඉඩම ගත්තේ. කැලි දෙකකට ඔප්පු දෙකක් තියෙනවා. අපි මේක උකස් කරල බැංකු ණයක් ගත්තා, ඉඩමේ තේ දාන්නයි අපි හිතාගෙන ඉන්නේ.

- නිවැසියෙක්, පිරිමි, අවු 46, 2006

වානිජ වගාවන් නැවත ගොඩ නැගීම

අධිවේගී මාර්ගය නිසා මග ඇතිරුණු වගා කටයුතු නැවත ආරම්භ වී නැත්තේ වී වගාවේ පමණක් නොවේ. අනෙක් වගා ආශ්‍රිත ආදායම් මාර්ග ද නැවත ගොඩ නැගීම ප්‍රමාද වී ඇත. සමීක්ෂණයට ලක් කළ පවුල්වලින් සියයට 90කගේ පමණ නිෂ්පාදනයට යෙදවිය හැකි ඉඩම් හිමිකම පෙරට වඩා පහත බැස ඇත. අධිවේගී මාර්ගය නිසා වගා බිම් අහිමි වූවෝ නැවත වගා බිම් මිලදී ගැනීම සඳහා මුදල් යොදවා ඇත්තේ අඩු වශයෙනි. සුළු හා මධ්‍යම මට්ටමේ වගාකරුවන් අතර මෙය විශේෂයෙන් කැපී පෙනේ. මෙයට ද හේතු කීපයක් බලපෑවේය.

බොහෝ ඉඩම් සඳහා තනි තනි පවුල්වලට ලැබුණු වන්දි මුදල සාපේක්ෂ වශයෙන් අඩුවිය. එයට ප්‍රධාන හේතුවක් වූයේ ඉඩම්වලට තනි අයිතියක් නොවීමයි. ඉඩමේ හවුල් හිමිකරුවන් අතර වන්දිය බෙදී ගිය විට එක් පවුලකට ලැබුණේ සුළු මුදල් ප්‍රමාණයකි. අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතිය නිසා පළාතේ ඉඩම් මිල ඉහළ ගියේය.

අතේ ඇති සුළු මුදල් ප්‍රමාණයෙන් වගාවට සරිලන ඉඩමක් මිල දී ගත නොහැකි විය.

අනෙක් අතට වන්දි මුදල කොටස් තුනක් වශයෙන් ලැබීම ද ඉඩම් මිලදී ගැනීමට බාධාවක් විය. තක්සේරු වන්දිය, ලාක් දීමනාව සහ පොළිය ලෙස කොටස් තුනකට වරින් වර මුදල් ලැබුණු නිසා වෙළෙඳ පොළේ තිබුණු හොඳ ඉඩම් ගැනීමේ අවස්ථාව කුඩා හා මධ්‍යම පරිමාණ ඉඩම් හිමියන්ට මග හැරී ගියේය. ඒ, වන්දිය ලැබෙන තුරු බලා නොසිට ආයෝජනය කළ හැකි මුදලක් ඔවුන් සතු ව නොතිබීම නිසයි.

විශාල ඉඩම් හිමියන්ට එවැනි ගැටළු ඇති නොවුණු බවක් පෙනෙන්නට තිබිණි. ඉඩම් අහිමි වීමෙන් වූ පාඩුව ඔවුන් පියවා ගත්තේ තමන්ට ඉතුරු වූ ඉඩම්වල ඵලදායීතාව වැඩි කිරීම සඳහා කළ යුතු දේ වෙනුවෙන් විශාල ලෙස ආයෝජනය කිරීමෙනි. ඔවුන්ට සැලකිය යුතු ඉඩම් ප්‍රමාණයක් සහ ආයෝජනයට අවශ්‍ය මුදල් තිබීම පහසුවක් විය. තවත් සමහර විශාල ඉඩම් හිමියෝ අහිමි වූ ඉඩම් වෙනුවට වෙනත් තැන්වලින් ඉඩම් මිලට ගත්හ. එහි දී ද ඔවුන්ගේ ආයෝජන හැකියාව වාසියක් විය.

කෙසේ හෝ දිගට ම වගා කටයුතුවල යෙදී සිටින විශාල ඉඩම් හිමියන්ගේ ආදායම ක්‍රමයෙන් යළිත් වර්ධනය වන්නට පටන් ගෙන ඇත. ආදායම ඉහළ යාමට තවත් හේතුවක් වූයේ පසුගිය කාලයේ තේ හා රබර් මිල සැලකිය යුතු ලෙස ඉහළ යාමය.

මෙලෙස පිරිසකගේ වගා කටයුතු ක්‍රමයෙන් යළිත් ලාභ ගෙන දීම නිසා අමතර වාසියක් ද සැලසිණි. එනම් වගා කටයුතු නැවත පටන් ගත යුතු ද හැති ද කියා කල් මරමින් සිටි අයට ඒ ගැන අලුත් උනන්දුවක් යළි ඇති වීමයි. ඒ අනුව වගා කටයුතු ක්‍රමයෙන් යළිත් ස්ථාපිත වන ලකුණු දක්නට තිබේ. තේ හා රබර් වගාකරුවන් නම් බලාපොරොත්තුව සිටින්නේ අධිවේගී මාර්ගයට සමාන්තරව අවට මාර්ග පද්ධතිය දියුණු වූ පසු පළාතේ කෘෂි නිෂ්පාදනවලට හොඳ ඉල්ලුමක් ඇති වන තුරුය.

වී ගොවීන් හා සංසන්දනාත්මකව බලන විට වානිජ බෝග වගා කරන්නන්ට වඩා ඉක්මනින් තම ආර්ථිකය යළිත් සකසා ගත හැකි බවක් පෙනී යයි. දැන් දැන් ඔවුන්ගේ ආදායම් වැඩි වන ලකුණු පෙනෙන්නට පටන් ගෙන ඇත. එහෙත් මේ තත්ත්වයට වුව යළි ගොඩ නැගීමට ඔවුන්ට වසර තුනක් හතරක් තරම් කාලයක් ගත විය.

2 වැනි වගුව: විවිධ බෝග වර්ගවල ඵලදායිතාව වෙනස් වූ ආකාරය

බෝග වර්ගය	ඵලදායිතාව වැඩි වීම	වෙනසක් නැත	ඵලදායිතාව අඩු වීම	වගාව අත්හැර දැමූ පිරිස
තේ	0.0%	0.0%	71.0%	29.0%
රබර්	12.5%	12.5%	43.7%	31.3%
කුරුඳු	14.4%	0.0%	42.8%	42.8%

මූලාශ්‍රය: CEPA නිවාස සමීක්ෂණය, 2006

වගා කටයුතුවලින් ආදායම් යළි සකසා ගැනීමට මේ දක්වා, එනම් 2010 වන තුරු ද, නොහැකි වූ බොහෝ දෙනෙක් ද වෙති. ඔවුන්ගේ තත්ත්වයේ පොදු සමානකම් කීපයක් දැකිය හැකි වේ. ඔවුන්ට තම පවුලට ආදායම් ගෙනා මුළු ඉඩම් ප්‍රමාණය ම අධිවේගී මාර්ගය නිසා අහිමි වී ඇත. එසේ නැතිනම් ඉඩම් අහිමි නොවූණත් තිබෙන ඉඩම්වල වගා කරගන්නට නොහැකි ලෙසට පරිසරය වගාවට අවාසිදායක වී ඇත. එමෙන් ම අහිමි වූ වගා ඉඩම් වෙනුවට වෙනත් සුදුසු වගා ඉඩම් මිලදී ගැනීමට හෝ තිබෙන ඉඩමේ වගාව යළි නගා සිටුවීමට කළ යුතු ආයෝජනය සඳහා සරිලන ප්‍රමාණයේ මුදලක් ද ඔවුන් අත නොමැත.

වන්දි මුදල් භාවිත කළ ආකාරයෙන් ද මෙයට බලපෑමක් එල්ල වූ බව පෙනී යයි. ඉඩමට ලැබුණු වන්දිය සුළු වූ බොහෝ අවස්ථාවල එම මුදල ආර්ථික කටයුතු සඳහා නොව ගෙදරට රූපවාහිනී වැනි උපකරණ ගන්නට යෙදවූ ස්වභාවය බහුලව දක්නට ලැබිණි. වගා ඉඩමත් සමඟ ම උන් හිටී ගෙදරත් අහිමි වී නම් අලුත් ගෙදර තනන්නටත්, ගෙදරට අවශ්‍යය බඩු බාහිරාදිය ගන්නටත් වන්දි මුදල වැය විය. තවත් පිරිසක් ලැබුණු වන්දිය ස්ථාවර තැන්පතු වක දමා ඉතිරි කරන්නට පෙළඹුණු නිසා ද අවතැන් වූ පවුල් අතර වගා ඉඩම් හිමිකම පහත වැටුණේය. ඒ අතර ම වන්දි මුදල අවමගුල, විවාහ උත්සව හෝ ලෙඩ රෝග වැනි පවුලේ හදිසි අවශ්‍යතා සඳහා යෙදවීමට සිදු වීම නිසා ද සමහරුන්ට ඉඩමකට ආයෝජනය කිරීමට තරම් මුදලක් සියතේ ඉතිරි නොවීය.

අපි ඉඩමක් ගන්න තමයි හිතා හිටියේ. ඒත් මගේ බිරිඳ අසනිප වුණා. ඒ නිසා අපට ඒකට වියදම් කරන්න වුණා. අතට සල්ලි ටිකක් ලැබෙනකොට ඒක වියදම් වෙන්හත් විදිහක් හැදෙනවා ම හේ.

- වගා ඉඩම් හිමියෙක්, පිරිමි, අවු 66

ගෙවතු වගාවෙන් වෙනසක්

ප්‍රතිස්ථාපන ක්‍රියාත්මක කිරීමේ සැලසුමේ නම් සඳහන් වුණේ කෘෂිකාර්මික ආදායම් මාර්ගවලට අධිවේගී මාර්ගය නිසා බාධා පැමිණුනොත් ඒවා නගා සිටුවීම සඳහා විධිමත් සහ වෘත්තීමය මග පෙන්වීම ලැබිය යුතු බවයි. තිබෙන හෝ අලුතෙන් ගන්නා ඉඩම්වල ඵලදායීතාව වැඩි කරගැනීම, ඵලදායීතාවෙන් ඉහළ බෝග හඳුන්වා දීම, වගා බිම් පිළියල කරගැනීම ආදී ක්‍රියාවලි සඳහා මෙම මග පෙන්වීම ලබා දිය යුතු ආයතන රැසක් ද සැලසුමේ සඳහන් වී තිබිණි. ගොවි ජන සේවා දෙපාර්තමේන්තුව, කෘෂිකර්ම දෙපාර්තමේන්තුව, කුඩා තේවතු සංවර්ධන අධිකාරිය ආදී ආයතන මේ අතර විය. එහෙත් මෙවැනි සහයක් වගා කටයුතු ප්‍රතිස්ථාපනයට විධිමත් ව ලැබුණු බවක් දක්නට නොවීය.

ආදායම් ප්‍රතිස්ථාපන වැඩ සටහනේ වැඩි අවධානයක් ලැබුණේ ගෙවතු වගා සඳහා පුහුණුව සහ සහය සැලසීමටයි. නමුත් ගේ වගා කටයුතු අතිම වූ පිරිස් විශාල වශයෙන් මේ ගැන උනන්දුවක් දක්වනු ද දක්නට ලැබිණි. එහෙත් ඔවුන් සමහර දෙනෙක් අධෛර්යමත් කළ කරුණු දෙකක් විය. එකක් නම් මෙහි තමන්ට තිබෙන ඉඩම් ප්‍රමාණය සුළු වීම නිසා කලින් මෙන් සැලසුම් කර වගාවක් නිසියාකාරව කරගත නොහැකි වීමයි. දෙවැන්න බොහෝ ජනාවාසවල වගාවට ජලය සපයාගැනීම ගැටලුවක් වීමයි.

ගෙවතු වගා පුහුණු වැඩ සටහන් ප්‍රධාන ලෙස ම ඉලක්ක කරගත්තේ අලුතින් පිහිටවූ ජනාවාසවල පදිංචි පවුල් වුවත් තනි ව නැවත පදිංචි වූ අයට ද වගා බිම් අතිම වූ අයට ද කැමති නම් මෙයට එක් වීමට බාධාවක් නොවීය. කෙසේ හෝ අවතැන් වූ අයගෙන් 348 දෙනෙකු ගෙවතු වගා පුහුණුවලට සහභාගි වී සිටියහ. ස්වාභාවික පොහොර භාවිතය, පසේ සාරවත් බව වැඩි කරන ක්‍රම ආදිය ගැන ඔවුහු පුහුණුව ලැබූහ. එමෙන් ම ගෙවතු වගා සඳහා ඔවුන්ට පැල ලබා දීම ද සිදු විය. මෙම පුහුණුවලට සහභාගි වූ අයගෙන් සියයට 83ක් ම එය භාවිතයට යොදා ගෙන ඇති අතර සාරවත් ගෙවතු වගා පටන් ගෙන තිබේ. එයින් ලැබෙන ඵලදාව ප්‍රධාන වශයෙන් ම ගෙදර කෑමට යොදා ගැනේ. සුළු පිරිසක් ගෙවතු වගා නිෂ්පාදන අලෙවි කර යම් මුදලක් උපයා ගැනීමට ද සමත් ව ඇත. මෙම වැඩ සටහනට සක්‍රීය ලෙස සම්බන්ධ වූ සියලු දෙනා ම අවතැන් වීමට කලින් ගෙවතු වගාවේ හෝ වානිජ වගා කටයුතුවල යෙදී සිටි අයයි.

අපි මෑ, බණ්ඩක්කා, නිවිනි නමා වැව්වේ. වැඩි හරිය ගෙදර පාවිච්චියට ගත්තා. නිවිනි නම් විකුණුවත් එක්ක. පැපොල් ගස්වලත් තවම පලදාව නියෙනවා. ඒකෙනුත් අපට මාසෙකට රු. 1000ක විතර ආදායමක් ලැබෙනවා.

- නිවැසියෙක්, ස්ත්‍රී, අවු 65, 2011

ගෙවතු වගාව නිසා සරු වුණේ ගෙදර කෑම වේල හා අමතර ආදායම පමණක් නොවේ. ඒ නිසා අවට පරිසරය හරිත පැහැ ගැන්වීම ද සිදු විය. අලුත් පදිංචිකරුවන් අලුත් ජනාවාසවලට එන විට ගහක් කොළක් නැති මුඩු බිමක් වන් වූ මෙම ප්‍රදේශය ගැන එදා ඔවුන් කළකිරුණා නම් අද ඔවුහු තමන් අතින් පෝෂණය වී හැදී වැඩි පරිසරය කොළ පැහැ ගන්වන හා සිසිලසක් එක් කරන ගහ කොළ දෙස බලා සතුටු වෙති.

පරිසරයේ මේ වෙනස තමන්ගේ මහන්සිය නිසා ම සිදු වූ බව වැඩි දෙනා විශ්වාස කරන අතර තවත් සමහරු නම් මේ වෙනසට මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ සවි ශක්තියත් ලැබුණු බව මතක් කරති. ඒ මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරි නිලධාරීන් ගෙවතු වගා ප්‍රගතිය සොයා බලන්නට ඒ ගැන කතා කරන්නට අලුත් ජනාවාසවලට පැමිණි නිසාවෙනි. ගෙවතු වගා වැඩ සටහනේ සාර්ථකත්වයට ජනාවාසවල නිවාස කමිටු ද දායක වූ බව ද ඇතැමෙක් මතක් කර දෙති. ඒ ගෙවතු වගා වැඩ සටහන් ගැන නිවැසියන් දැනුවත් කර ඒ සඳහා සහභාගි වන්නට නිවාස කමිටු ඔවුන් උනන්දු කළ නිසාවෙනි. එමෙන් ම පළාත්බද කෘෂිකර්ම දෙපාර්තමේන්තු හරහා ලැබුණු තාක්ෂණික උපදෙස් ද ගෙවතු වගාවේ සාර්ථකත්වයට බල පෑ බව ද නිවැසියන්ට අමතක නැත.

වගාවේ පළපුරුද්දයි ගෙවතු වගාවට දිරියයි එක් වූ විට.

පණස් දෙනවිඳි සිරිපාල සහ ඔහුගේ බිරිඳ ජීවත් වන්නේ ඔවුන්ගේ වැඩිහිටි දරු දෙදෙනා සමඟයි. අ.පො.ස සාමාන්‍ය පෙළ විභාගය සමත් සිරිපාල රජයේ ආයතන කීපයක ම කම්කරුවකු ලෙස රැකියාව කර ඇත. අධිවේගී මාර්ගය නිසා අවතැන් වන්නට පෙර සිරිපාල, බිරිඳ හා දරුවන් වාසය කළේ පර්වස් 80ක පැතිරුණු ඉඩමක පිහිටි නිවෙසකය. ඉඩමේ කොස්, පොල්, රඹුටන් හා ලෙමන් මෙන් ම ගෙදර ආහාරයට ගන්නට වගා කළ එළවළු ද විය. ගෙදර පාවිච්චියට ඇති තරම් වෙන් කළ පසු පොල් ගෙඩි 500 සිට 750 අතර ගණනක් මාස තුනකට වරක් විකුණා අමතර ආදායමක් උපයා

ගන්නට ද සිරිපාලට ඒ දිනවල හැකි විය. එයින් ගෙදර වියදම සෑහෙන්න පිරිමසා ගන්නට පුළුවන් විය.

අධිවේගී මාර්ගය තමන්ගේ ඉඩම අත් පත් කරගත් නිසා සිරිපාල හා පවුල අලුත් ජනාවාසයක පර්චස් 20ක ඉඩමක පදිංචියට ආහ. මේ වන විට ගෙදර ප්‍රධාන ආදායම් උපයන්නා සිරිපාල නොවීය. ඔහුගේ බිරිඳ මෙන්ම පුතා ද රැකියා කළෝය. මේ නිසා සිරිපාල ගෙවතු වගාව ගැන උනන්දු විය. ගෙදර කෑමට වම්බදු, බණ්ඩක්කා වැනි ඵලවළු ද ගොටුකොළ, සාරණ හා කන්කුන් වැනි පලා වර්ග ද ඔහු මුලින් වැව්වේය. ඒ අතරම බතල හා කුකුළු වැනි අල වර්ග වවන්නට ද උනන්දු විය.

ගෙවතු වගා වැඩ සටහනට සහභාගි වීමෙන් පසු සිරිපාලට පොල් පැළ කීපයක් සහ අඹ, රඹුටන්, ලෙමන්, දොඩම්, අලිගැට පේර හා පේර වැනි පලතුරු පැළ ද ලැබිණි. ඵලවළු පැළ ද ලැබිණි. ඒ වෙනුවෙන් ඔහුට වියදම් වුණේ ඉතා සුළු මුදලකි. වාසිය වූයේ මේවා ඔහුගේ ගේ දොරකඩට ම ගෙනැවිත් බාර දීමයි. සමහර පලතුරු ගස් මෙන්ම පොල් පැළ ද දැන් පල දරන්නට පටන් ගෙන ඇත. ඒවා මෙන් ම ඵලවළු ද ගෙදර කෑම වේලට එක් වේ.

පාත්ති සාදන ආකාරය, කොම්පෝස්ට් පෝර සෑදීම, වැටවල් සැකසීම ආදිය ගැන ඔහුට පුහුණුවේදී කියා දී ඇත. එහෙත් ගොවිතැන දන්නා ඔහුට නිතේනේ කියා දුන් සමහර දේ එතරම් ප්‍රායෝගික නොවන බවයි. උදහරණයක් ලෙස පෝච්චි හෝ භාජනවල වගා කිරීමට උපදෙස් ලැබුණත් එවැන්නක් කළහොත් නිතර නිතර පැලවලට පලය දැමිය යුතු වේ. එමෙන් ම කොම්පෝස්ට් පෝර සෑදීම දැනට ප්‍රායෝගික නොවන්නේ ඒ සඳහා අවශ්‍ය තණකොළ වැනි ද්‍රව්‍ය ජනාවාසය අවටින් සොයා ගත නොහැකි නිසයි. ගොවිකම් ගැන මනා පළපුරුද්දක් ඇති සිරිපාලට සිතේනේ ලැබුණු පුහුණුව වඩාත් ගැලපෙන්නේ වගාව ගැන හුරුවක් නැති අයට බවයි.



6 වන පරිච්ඡේදය

ව්‍යාපාර නැවත නගා සිටුවීම

බලපෑමට ලක් වූ පවුල් ජීවනෝපායයන් නැවත සකසා ගැනීමට වඩා වැඩියෙන් අවධානය යොමු කළේ හා මුදල් ආයෝජනය කළේ අලුත් නිවාස තනා ගැනීමටය. ඒ නිසා ආදායම් මාර්ග යළි ගොඩ නගා ගැනීම හා දියුණු කරගැනීම පසුබාහ තත්ත්වයකට පත් විය. ආදායම් ඉපැයීමට පවුලකට ඇති හැකියාව එම පවුලේ නැවත ගොඩ නැගීම ඉක්මන් කරන සාධකයකි. එහෙත් අවතැන් වූවන්ගේ වැඩි ආයෝජනය බොහෝ විට යෙදවුණේ තමන්ගේ නව නිවස සිතට ගැලපෙන ආකාරයට ජල හා විදුලි පහසුකම්වලින් යුක්ත වන ලෙස සාදා ගැනීමටයි. එයින් බොහෝ පවුල් අවදානම් තත්ත්වයන්ට පත් වන අයුරු ද පසු කලෙක දැක ගත හැකි විය.

අවතැන් වීමට පෙර කිසිම පවුලක් අන්ත දිළිඳු තත්ත්වයේ නොසිටියහ. එහෙත් අවතැන් වී කෙටි කලක් තුළ සැලකිය යුතු පවුල් සංඛ්‍යාවක් ඉතා අවදානම්, ඔරොත්තු දීමේ ශක්තිය අඩු තත්ත්වයකට ඇද වැටුණි. පදිංචි ඉඩම හෝ ආදායමට යොදා ගත් ඉඩම හෝ නැතිනම් ඒ දෙකම අහිමි වීමත් සමඟ කලින් දිළිඳු මට්ටමේ සිටි පවුල් රැසක් ආන්තික දිළිඳු මට්ටමකට පත් වීමේ දැඩි අවදානම් අඩියකට වැටුණු බව පෙනේ. අධිවේගී මාර්ගය නිසා ඔවුනට තිබූ අවම වත්කම් ද අහිමි විය. එදා වේල ගැට ගසා ගත් කුඩා ව්‍යාපාර හා සුළු වෙළෙඳාම් කෙරුණේ අසල්වැසි සමාජ සම්බන්ධතා ජාලයන් හරහාය. ඒ සබඳතා ද විසිරී ගියේය. එනිසා එම ආදායම් මාර්ග නැවත සකසා ගැනීමට අවශ්‍ය පරිසරය හා ශක්තිය ඔවුනට නැති විය. නිදසුනක් ලෙස ගෙදර දී බත් පැකට් සාදා විකිණීමේ කුඩා ව්‍යාපාරයක පැවැත්ම රඳා තිබුණේ අසල්වැසි ආයතන හා තිබූ සම්බන්ධතා මතය. දිනපතා බත් පැකට් මිලට ගන්නේ එම ආයතනවල සේවකයන්ය. එමෙන් ම අවට පරිසරයෙන් බත් පතට එළවළුවක් හෝ ආහාර පිසීමට දුර හෝ සොයා ගැනීමට හැකි වීම ද වාසියක් විය. අලුත් තැනක පදිංචි වූ පසු එවැනි ආදායම් මාර්ගයක් නැවත පටන් ගෙන කරගෙන යාම අසීරු වන්නේ එයට රුකුලක් වූ සම්පත් හා සබඳතා දැන් අහිමි වී ඇති බැවිනි. මෙලෙස ක්ෂුද්‍ර මට්ටමෙන් කරගෙන ගිය බොහෝ ව්‍යාපාර අවතැන් වීමෙන් පසු යළි ආරම්භ කෙරුණේ නැත. ඒ නිසා අවතැන් වූ බොහෝ පවුල්වලට තමන්ගේ නිවාසවල තත්ත්වය සෑහෙන මට්ටමකට දියුණු කරගත හැකි වුණත් ජීවත් වන ආකාරයේ ස්ථාවරත්වයක් ගොඩ නගා ගන්නට නොහැකි වූ බවක් දක්නට ලැබිණි.

අපේ ඉඩම ගන්නට පස්සේ අපට ව්‍යාපාරේ කරගෙන යන්න බැර වුණා. ඒ හින්දා අපට හම්බ කරන්න තිබුණු හැකියාව හොඳටම අඩු වුණා. දැන් මම මගේ ළමයිගෙන් යැපෙන, ආණ්ඩුවෙන් යැපෙන කෙනෙක් වෙලා. ඒ කාලේ මට දවසකට රු. 500ක විතර ආදායමක් ලැබුණා. දැන් ඒ මොකුත් නැහැ. අපි රු. 1000ක් හම්බ කළත් ඒක මඳි අපේ බෙහෙත්වලට. ඒත් එක්කම අපට සමාජේට අපේ වගකීම් ඉෂ්ට කරන්නත් බැර වෙලා තියෙනවා. අවමගුලකට පින්කමකට කියක් හරි දෙන්න දැන් අපට පුළුවන් කමක් නෑ. ඒ නිසා ඒවට යන්නෙන් නැහැ. අපට අසල්වැසියෙකුට උදව්වක් කරන්න පුළුවන්කමක් නැහැ. ඒ කාලේ අපි මෙහෙම හිටියේ නැහැ. අඩු පාඩුවක් නැතුව හැම දේම කරගන්න ඒ කාලේ අපට පුළුවන්කම තිබුණා.

- ව්‍යාපාර හිමියෙක්, පිරිමි, අවු 80, 2006

අත් හැර දැමූ ආදායම් මාර්ග

ඉහතින් සඳහන් කළ පරිදි ව්‍යාපාරයට සහයෝගය ලැබෙන සමාජයීය හා ස්වාභාවික පරිසර වෙනස් වූ නිසා අතහැර දැමූ ව්‍යාපාර ගණනාවකි. ඒවා බොහෝ විට සුළු මට්ටමින් ක්‍රියාත්මක වූ ආදායම් මාර්ග විය. ගෙදර සිට ම කළ සුළු හා මධ්‍යම මට්ටමේ තවත් ව්‍යාපාර කටයුතු අතහැර දමන්නට සමහරුන් පෙළඹුණේ ඉඩකඩ මඳි අලුත් පරිසරයේ ව්‍යාපාර කිරීමට යාමෙන් අසල්වැසියන් හා අරගල ඇති වෙතැයි යන බියෙනි.

ඉඩම අත්පත් කරගන්න කලින් අපට කිහිලියන් දොළහකුයි කුකුළන් දෙන්නෙකුයි හිටියා. අපි ඒ දවස්වල බිත්තරයක් රු.12 ගණනේ වික්කා. ඒත් මෙහෙ ආවට පස්සේ මම තීරණය කළා (කුකුළු ගොවිපළ) විකුණන්න. මොකද මෙතැන සත්තු හදන්න ගියොත් අහල පහළ අයට කරදර වෙන්න පුළුවනි. ගමේ වාගේ නෙවෙයි ගෙවල් ළඟ ළඟ නෙ තියෙන්නේ. කාගෙන්වත් බැණුම් අහන්න මම කැමති නැහැ. ඒ නිසා විකුණලා දැමීමා.

- නිවාස හා දේපල හිමියෙක්, පිරිමි, අවුරුදු 28

ව්‍යාපාර හිමියා වයස්ගත නම් බොහෝ විට අවතැන් වූ පසු එම ව්‍යාපාරය අලුතින් ආරම්භ කිරීම සිදු නොවීය. කලක් තිස්සේ ගොඩ නගා ගත් ව්‍යාපාරය අහිමි වූ පසු එය යළිත් නැවත මුල සිට පටන් ගැනීම වෙහෙසකර කාර්යයක් ලෙස බොහෝ වයස්ගත පුද්ගලයන්ට දැනුණි.

ව්‍යාපාර පවුලේ ප්‍රධාන ආදායම් මාර්ගය නොවුණු බොහෝ අවස්ථාවල ද එය යළිත් ආරම්භ කිරීම සඳහා ආයෝජනයක් නොකෙරුණු අවස්ථා බහුල විය. අමතර ව්‍යාපාර සඳහා ලැබුණු වන්දියන් අලුත් නිවාස තැනීමට ම යොදවන්නට වැඩි දෙනෙක් පෙළඹුණහ. මෙය වැඩියත් ම දැකින්නට ලැබුණේ ව්‍යාපාරය නිවසේ සිට ම පවත්වා ගෙන ගිය අවස්ථාවලදී ය. නිවස හරි හැටි සාදා නොගෙන ව්‍යාපාරය කළ නොහැකි නිසා ගෙදර ගැන වැඩි අවධානයක් දැක් වූ බවකි පෙනුණේ. ව්‍යාපාරය සහ භූමිය අතර පවතින බැඳීමේ ස්වභාවය ව්‍යාපාර යළි ගොඩ නැගීමට බලපෑ අයුරු එයින් පැහැදිලි වේ.

නිවසේ දී කළ අවිධිමත් ක්ෂුද්‍ර මට්ටමේ ව්‍යවසායක කටයුතු රැසක් ම ලියාපදිංචි කර නොතිබිණි. එමෙන් ම ඒවා කඩින් කඩ ඉතාමත් සුළු මට්ටමින් ක්‍රියාත්මක වූ ආදායම් මාර්ග ද විය. එනිසා ඒවා වන්දි ලැබීමට සුදුසු අගිම් වීම් ලෙස නොපිළිගැනුණි. එනිසා එවැනි ක්ෂුද්‍ර මට්ටමේ ආදායම් මාර්ග නැවත ප්‍රතිස්ථාපනය සඳහා වන්දියන් ලබා ගත නොහැකි වූ අතර අලුත් වාසස්ථානවලදී ඒවා නැවත ආරම්භ කෙරුණේ ද නැත.

නැගී සිටියත් දියුණුව පමා වීම

ව්‍යාපාර නැවත අරඹා දියුණු කරගැනීමට බලපාන සාධක රැසකි. නැවත ආරම්භ කෙරුණු ව්‍යාපාර අලුතින් පටන් ගත්තේ කලින් නිබුණාට වඩා කුඩා ඉඩකය. ඒ නිසා නිෂ්පාදන කටයුතු සීමා කරන්නට හෝ අඩු කරන්නට සමහර අවස්ථාවල සිදු විය.

ව්‍යාපාරය නැවත ආරම්භ කළ ස්ථානය නිසා ද නැවත ගොඩ නැගීමට බාධා එල්ල වුණු අවස්ථා දක්නට ලැබිණි. මධ්‍යම මට්ටමේ බොහෝ ව්‍යාපාරිකයෝ අධිවේගී මාර්ගයේ ගිමන් හල් අසල හෝ අලුතින් ඉදි වන මාර්ග පද්ධතිවල කේන්ද්‍රීය ස්ථානවල අලුත් ව්‍යාපාර ආරම්භ කරන්නට උනන්දු වූහ. එවැනි තැන්වලින් ඉඩම් ගන්නට අතේ ඇති මුදල් යෙදවූහ. ඒ, අධිවේගී මාර්ගය නිසා වැඩි වන ගමනාගමනයෙන් ව්‍යාපාරයට වාසි වෙතැයි යන බලාපොරොත්තුව මතය. එය සුදුසුයැයි යන මත පෙන්වීම ද නිලධාරීන්ගෙන් මුලදී ලැබිණි. එහෙත් අධිවේගී මාර්ගයට ආසන්නයේ පටන් ගත් ව්‍යාපාරවලට තවමත් සිදු කෙරෙන ඉදිකිරීම් බාධාවක් වී ඇත. දැවිල්ල හා අධික ශබ්දය ආදිය නිසාත් සමහර විට ඉදිකිරීම් සඳහා මාර්ග අවහිර කිරීම් හෝ මාර්ග අබලන් වීම නිසාත් පාරිභෝගිකයෝ මෙම ව්‍යාපාර ස්ථානවලට නොපැමිණෙති. එම ව්‍යාපාර හා හවුල් වීමට වෙනත් ව්‍යාපාරිකයෝ උනන්දු නොවෙති. ඒ නිසා අලුත් ව්‍යාපාරය වෙනුවෙන්

කළ ආයෝජනයෙන් ලාභ නොලබා වසර තුන හතරක් පමණ බලා සිටින්නට සමහරුන්ට සිදු වී ඇත. මෙය මධ්‍යම මෙන් ම කුඩා ව්‍යාපාර හිමියන්ට තදින් දැනුණු තත්ත්වයකි. මාර්ග පද්ධතියේ වැඩ සම්පූර්ණ වී ප්‍රදේශයේ ජන ජීවිතය සාමාන්‍ය තත්ත්වයට පත් වී ව්‍යාපාර දියුණු වන තුරු බලා ඉන්නේ කෙසේද? ගෙදර වියදම් පිරිමසා ගන්නේ කෙසේද, දු දුරුවන්නේ වියදම්, ලෙඩ දුක් හා වෙනත් හදිසි වියදම් දරා ගන්නේ කෙසේද යන්නයි මෙම පවුල්වල වැඩිහිටියන් පෙළෙන ප්‍රශ්නය. ඒ අතින් බලන කල අවතැන් වූ පසු ගේ දොර හොඳින් පිළිවෙල කරගන්න ද ආර්ථික අතින් පිරිහුණු බවක් සමහරුන්ට දැනෙන්නට විය.

ව්‍යාපාරය නැවත ගොඩ නැගෙන තෙක් තමන්ගේ පවුලේ වියදම් පියවා ගන්නට තරම් මුදලක් වන්දියෙන් ඉතිරි කරගන්නට සමත් වූ අයට මෙම තත්ත්වයට මුහුණ දෙන්නට වැඩි හැකියාවක් තිබිණි. බොහෝ විට එසේ කළ හැකි වූයේ සැලකිය යුතු වන්දියක් ලැබූ ව්‍යාපාරිකයන්ටයි. එහෙත් අඩු වන්දියක් ලැබූ සුළු මට්ටමේ ව්‍යාපාරිකයන්ට නම් දුෂ්කර කාලය ගෙවා ගන්නා තුරු වන්දි මුදලෙන් වියදම් පිරිමසා ගැනීම අසීරු විය.

මෙයට බලපෑ තවත් සාධකයක් වූයේ අවතැන් වූ ව්‍යාපාර වෙනුවෙන් වන්දි ගෙවීමේ දී ඇති වූ වෙනස් තත්ත්වයන්ය. බලපෑමට ලක් වූ ව්‍යාපාරවලින් සියයට 70කට පමණ අහිමි වූ ජීවනෝපාය වෙනුවෙන් වන්දියක් හිමි විය. එහෙත් මෙයට අමතර ව ව්‍යාපාරය වෙනත් තැනක ස්ථාපිත කිරීම සඳහා ද දීමනාවක් ලැබුණේ සියයට 50කට පමණි. එයට හේතු වූයේ සමහර ව්‍යාපාර නිවසේ සිට ම පවත්වා ගෙන ගිය ඒවා වීමයි. ඒ නිසා නැවත ස්ථාපිත කිරීමේ වියදම් දීමනාව ලැබුණේ නිවස වෙනුවෙනි.

3 වැනි වගුව: වාණිජ දේපල - ව්‍යාපාරවලින් ආදායම් ඉපැයීම ඉඩම් අත්පත් කරගැනීමට පෙර හා පසු තත්ත්වයන් සංසන්දනය

පවුල්වල ප්‍රතිශතය			
ධනාත්මක	වෙනසක් නෑ	සාණාත්මක	තොරතුරු නැත
22%	53%	3%	22%

මූලාශ්‍රය: CEPA දත්ත 2010

තවත් සමහර අයගේ ව්‍යාපාර නැවත ආරම්භ කළත් සුපුරුදු තත්ත්වයෙන් ක්‍රියාත්මක කිරීමට නොහැකි විය. අලුත් ස්ථානයට පැමිණීමෙන් පසු හුරු පුරුදු සැපයුම්කරුවන් හා ගැනුම්කරුවන් ගිලිහී යාමෙන් ව්‍යාපාරය ඇණ හිටීම එයට හේතු විය.

මගේ මහත්තයා 1950 ගණන් 60 ගණන්වල ඉඳලා රබර් කිරි මිලදී ගන්න ව්‍යාපාරයක් කලා. මහත්තයා මැරුණාට පස්සේ මම ඒක දිගට ම කරගෙන ගියා. අපේ පරණ ගැනුම්කාරයෝ දිගට ම ගිටිය නේ. අපට කඩ දෙකක් තිබුණා. දුම් ගෙවල් දෙකක්, රබර් රෝල් දෙකක් තිබුණා. අපි රබර් කිරි, රබර් ෂීට්, ඔට්ටුපාලු එහෙම ගත්තා. ඒකෙන් අපට ඒ දවස්වල රු. 20000ක විතර ආදායමක් තිවුණා. පළාත වෙතස් වුණා ම අපේ ව්‍යාපාරේ කඩා වැටුණා. මම හිතා උන්නේ මිනිස්සු මෙහෙට ඇවිල්ල පුරුදු විදිහට අපෙන් රබර් කිරි ගනිවි කියලා. ඒත් දැන් මේ වැඩෙන් ලාභ නෑ. එහෙ කෙනෙක් මගේ බිස්නස් අල්ලගෙන. මගේ ඔක්කොම පුරුදු ගැනුම්කාරයෝ දැන් එතනටයි යන්නේ.

- නිවාස හා දේපල හිමියෙක්, ස්ත්‍රී, අවු 59

රැකියා අහිමි වූ ව්‍යාපාර සේවකයෝ

ව්‍යාපාර නැවත ගොඩ නැගීම ප්‍රමාද වීම නිසා ඒවායේ සේවකයන්ට ද රැකියා අහිමි වීමේ වටලුම මුහුණ දෙන්නට සිදු විය. ප්‍රතිස්ථාපන සැලසුමෙන් මෙම අවදානම කල් තබා හඳුනාගෙන සිටි නිසා විධිමත් වැටුප් ලැබූ සේවකයන්ට අහිමි වන වැටුප වෙනුවට දීමනාවක් ගෙවීමට කටයුතු යොදා තිබිණි. ඒ අනුව මසකට රු. 2500 ගණනේ හය මසක් සඳහා රු 15000ක දීමනාවක් එවන් පවුල්වල වන්දියට එකතු කිරීමට ඉඩ සලසා තිබිණි. එහෙත් ව්‍යාපාරවල සේවය කළ සියලු දෙනාට එම දීමනාව ලැබී නැත. එයට සුදුසුකම් කියන්නන් හඳුනාගැනුණේ ව්‍යාපාර හිමියන්ගේ නිර්දේශ මත ය. එනිසා පුද්ගලික කැමැත්ත අනුව යම් යම් සේවකයන්ගේ නම් ඇතුළු කරන්නට හෝ නොකරන්නට ඉඩකඩ සැලසිණි. ස්වාධීන ලෙස මෙය සොයා බලන ක්‍රමයක් ද නොතිබූ නිසා තමන්ට ලැබිය යුතු දීමනාව නොලැබුණු බව සමහර සේවකයන් දැනගත්තේ වන්දි ගෙවා අවසන් වූ පසුය. වෙනත් අයට එවැනි දීමනා ලැබුණු බව එහෙත් මෙහෙත් ආරංචි වූ පසුව ය. බලපෑමට ලක් වුවන්ට ලැබිය යුතු හිමිකම් හා වන්දි ගැන ඔවුන්ට විධිමත් ව තොරතුරු ගලා නොයෑමේ ගැටලුව ද මේ තත්ත්වයට කෙලින් ම බලපෑම් කළ බවයි පෙනී යන්නේ.

මම රස්සාවෙන් අයිති වුණා ම මට කිසිම වන්දියක් ලැබුණේ නැහැ. අනිත් අයටත් අපේ පඩිය ඇරෙන්න වෙන දීමනා මොකත් ලැබුණේ නැහැ. මුදලාලිට වන්දි ලැබුණා. මුදලාලි කිව්වේ වන්දියේ අපේ කොටස අපට ගෙවන්න ඕනෑ ආණ්ඩුවෙන් කියලයි. වෙන වෙන කඩ සාප්පුවල වැඩ කළ අය ගැන මම දන්නේ නෑ ඒ වුණාට මේ ළඟ පාන සාප්පුවක වැඩ කළ මගේ යාළුවෙකුටත් එහෙම වන්දියක් ලැබුණේ නැහැ.

- අනියම් සේවකයෙක්, පිරිමි, අවු 30, 2006

තවත් සමහර රැකියාවෙන් නතර වන තීරණය ගත්තේ අලුත් වාසස්ථානයට යෑමෙන් පසුව ඇති වූ ගමනාගමන දුෂ්කරතා නිසාය. එවැනි අවස්ථාවල දී අහිමි වූ චේතනය වෙනුවෙන් සහනයක් ලබා ගැනීමට හැකියාවක් නොවීය.

අනිත් ගෙදර ඉන්නකොට මම පොඩි මැනුම් ව්‍යාපාරයක රැකියාවක් කළා. ඒත් මෙහෙ පදිංචියට ආවට පස්සේ ඒක නැවැත්තුවා මොකද මැනුම් මධ්‍යස්ථානයට මෙතන ඉඳලා යන්න දුරයි.

- නිවාස හා දේපල හිමියෙක්, ස්ත්‍රී, අවු 45, 2006

රැකියා අහිමි වූ ව්‍යාපාර සේවකයන් අතරින් නැවත රැකියා සොයා ගැනීම පහසු වූයේ රැකියා වෙළෙඳපොළේ හොඳ ඉල්ලුමක් ඇති ශිල්පීය දැක්මකින් තිබූ අයටය. උදාහරණයක් ලෙස ගිණුම්කරණ ක්ෂේත්‍රයේ වැඩ කළ අයට නැවත රැකියා සොයා ගැනීම අපහසු නොවීය. ප්‍රතිස්ථාපනය වූ ව්‍යාපාර නැවත පටන් ගන්නට සමහර විට මාස 6කටත් වැඩි කල් ගිය නිසා මෙවැනි සේවකයෝ අලුත් රැකියා ස්ථාන සොයාගත්හ. කලින් සේවය කළ ව්‍යාපාරයට හිතේ බැඳීමක් තිබුණ ද ගෙදර බත ඉඳෙන්නටත් දු දුරුවන්නේ වියදුම් දරන්නටත් මුදල් අවශ්‍ය නිසා පුරුදු වැඩපළ නැවත පටන්ගන්නා තුරු බලා සිටින්නට බොහෝ සේවකයන්ට නොහැකි විය. එනිසා තමන් කලින් සේවය කළ මට්ටමේ හෝ ඊට අඩු මට්ටමක හෝ ස්ථීර රැකියාවකට යන්නට උනන්දු වූ අය බොහෝ ය.

අවිධිමත් රැකියා කළ පිරිස, එනම් දෛනික වැටුපට වැඩ කළ පිරිසට නැවත රැකියා සම්බන්ධතා ගොඩ නගා ගන්නට කෙටි කාලයක් ගත විය. වෘත්තීමය සහතික නැති ඔවුන්ගේ රැකියා සබඳතා ගොඩ නැගෙන්නේ තමන්ගේ සේවය ගැන දන්නා පුද්ගලයන් හරහාය. මේ නිසා සුළු කලක් ආදායම් නැතිව ගත කළත් ඔවුන් විකල්ප ආදායම් මාර්ග සකසාගන්නට යුතුසුළු වූ බව පෙනේ. මෙහිදී වඩාත් ඉක්මනින් යළි රැකියා සොයා ගත් අයට ඒ සඳහා ප්‍රයෝජනවත් වූ කරුණු දෙකක්

දක්නට ලැබේ. එකක් නම් ඔවුන්ට කිසියම් ක්ෂේත්‍රයක ශිල්පීය දක්ෂතාවක් තිබීමයි. උදාරභණයක් ලෙස පෙදරේරු හෝ වඩු කථිමාන්තය වැනි ක්ෂේත්‍රයක නිපුණතාවක් තිබීම. දෙවැනි ප්‍රයෝජනවත් කරුණ වූයේ ඔවුන්ට හොඳ සමාජ සම්බන්ධතා ජාලයක් තිබීමයි. මේ හරහා රැකියා ඇබ්ද්‍රේතු ගැන තොරතුරක් හෝ තමන් ගැන රෙකමදාරුවක් හෝ ලබා ගැනීම පහසු විය. එවැනි අයගේ පවුල්වල ද ආර්ථිකය නැවත ගොඩ නැගීම තරමක් ඉක්මන් විය.

යළි නැගීයීමට අත දීම

ආදායම් ප්‍රතිස්ථාපන සැලසුමට අනුව අවතැන් වූ ව්‍යාපාර නැවත නගා සිටුවීම සඳහා මුදල්මය නොවන ආධාර ව්‍යාපාරිකයන්ට ලැබිය යුතු විය. ව්‍යාපාරය අලුතින් පටන් ගැනීමට සුදුසු ස්ථාන සොයා ගැනීමට උදව් වීම, නැවත මුදල් ආයෝජන සඳහා වෘත්තීමය මට්ටමේ මග පෙන්වීම සහ ව්‍යාපාරය අලුත් ස්ථානයක නැවත ස්ථාපිත කරන විට ඒ සඳහා ද වෘත්තීමය මග පෙන්වීම ලබා දීම මේ අනුව ලැබිය යුතු වූ ප්‍රධාන සහය වේ. එහෙත් මෙය විධිමත් ලෙස වෘත්තීය මට්ටමින් ලැබුණු බවක් පෙනෙන්නට නොවීය.

බොහෝ දෙනාගේ මූලික අවශ්‍යතාව වූයේ නැවත ගොඩ නැගීම සඳහා ආයෝජනයට ප්‍රමාණවත් මුදල් ය. විශාල ව්‍යාපාරිකයෝ ඒ සඳහා බැංකුවල පිහිට පැතුහ. එයින් තම ආයෝජන ශක්තිය වැඩි කරගෙන ව්‍යාපාරය ගොඩ නැගීම සඳහා වියදම් කිරීමට ඔවුන්ට හැකි වූ බැවින් විශාල ව්‍යාපාර යළි පණ ගැන්වීම වඩා ඉක්මනින් සිදු විය.

එහෙත් සමහර අවස්ථාවල ආයෝජනයට මුදල් තිබූ පමණින් ම ව්‍යාපාරය දියුණු කරගැනීමට නොහැකි විය. එයට බල පෑ අනෙක් සාධකවලින් අවහිරතා ඇති වූ අවස්ථා ද විය.

මම කළු ගල් කඩන මේ මැෂින් ගත්තේ බැංකුවෙන් ණයක් අරගෙන. ඒත් මේ වැඩේ තමන්ගේ ම ගල් වලක් කරනවා වාගේ නෙවෙයි. දැන් අපට සේවකයෝත් අඩුයි. ග්‍රැහයිරි කපන්න ගත්තු තවත් මැෂින් අරහේ ගේ පිරිපස්සේ ගොඩ ගහලා තියෙනවා. අලුත් ග්‍රැහයිරි සොයා ගන්නකම් මට ඒ උපකරණවලින් වැඩක් ගන්න බැහැ. මේ ලැබුණු වන්දියෙන් මට හොඳ තත්ත්වේ ග්‍රැහයිරි අරගන්න බැරි වුණා. මම තැන් කීපයක් ම බැලුවා. වගා කරන්න බැරි අක්කර 3ක ඉඩමක් හම්බවෙලා මම ඒක මට දෙන්න කියලා ඉල්ලුවා. ඒක අයිති වතු සමාගමකට. මම මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියෙන් ලියුමකුත් ගෙතිව්වා ඉඩමේ ගාණා ටිකක් අඩු කරලා දෙන්න කියලා. ඒත් ඒගොල්ලෝ කිව්වා එයාලට මාර්ග සංවර්ධනේ එක්ක හවුල් ගිවිසුමක් නැහැ. ඒ නිසා ගාණා අඩු කරන්න බැහැ කියලා. දැන් මම උත්සාහ කරන්නේ එයාලා එක්ක බදු ගිවිසුමකට එන්නයි.

- ව්‍යාපාර නිමයෙක්, පිරිමි, අවු 46, 2006

ව්‍යාපාරය නැවත ආරම්භ කිරීමට බාධාවක් ලෙස සුළු හා මධ්‍යම පරිමාණ ව්‍යාපාරිකයන් වැඩි දෙනා ද සඳහන් කළේ මුදල් හිගයයි. මෙයට සහනයක් ලෙස ආදායම් මාර්ග නැවත ගොඩ නැගීම සඳහා ණය වැඩි සටහනක් ද දැක්මිණා අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතිය හරහා ක්‍රියාත්මක විය. එනමුත් වැඩි දෙනා එම ණය ගැන උනන්දුවක් දැක්වූයේ නැත. එයට හේතු වූ කරුණු කීපයක් ම විය. ඒ හරහා ණය ගැනීම පහසු කාර්යයක් නොවේයැයි සමහරු සිතූහ. එසේ සිතීමට ඔවුන් පෙළඹුණේ ණය ගැනීමට අවශ්‍ය විවිධ ආකෘති පත්‍ර පිරවීමට තරම් තමන්ට දැන උගත්කමක් නැතැයි ඔවුන්ට සිතූණු නිසාවෙනි. මෙම ණය ලබා ගැනීම සඳහා සමිති සමාගම්වලට බැඳී ඒ සමිති හරහා නිර්දේශ ලබා ගත යුතු වීම ද ගැටලුවක් විය. එම ක්‍රමය අවතැන් වූ ව්‍යවසායකයන් මුහුණ දුන් දුෂ්කරතාවන්ට නොගැලපෙන ක්‍රියාවලියක් කියා සිතූ අය ද එලෙස ණය ගැනීම ගැන උනන්දුවක් දැක්වූයේ නැත. මෙම ණය වැඩි සටහන හරහා තමන්ගේ ව්‍යාපාරය දියුණු කරගන්නට උත්සාහ කළ තවත් සමහරු පසුව මන්දෝත්සාහී වූයේ ඇපයට අත්සන් කරන්නට රජයේ රැකියා කරන ඇපකරුවන් දෙදෙනෙකු සොයා ගැනීමට නොහැකි වූ විටය.

අපි ණයක් ඉල්ලුවා. ඒ අය කිව්වා රුපියල් පණස්දාහක ණයක් දෙන්න පුළුවන් කියලා. මම හිතුවේ ඒ ණය අරගෙන සාප්පුවයි ගෙදරයි හදලා ඉවර කරන්න. ඒත් ණයට අත්සන් කරන්න ආණ්ඩුවේ කන්තෝරුවක වැඩ කරන දෙන්නෙක් ඇපයට අත්සන් කරන්න ඕනැ. අපි කොහෙත් හොයන්න ද එහෙම අත්සන් කරන්න දෙන්නෙක්?

- ව්‍යාපාර නිමකර, ස්ත්‍රී, අවු 40, 2006

ප්‍රතිස්ථාපන වැඩ සටහනෙන් ණය නොගත් සමහරු තමන්ට ඊට වඩා හුරු පුරුදුයැයි දැනුණු වෙනත් වැඩ සටහන්වලින් ණය ගෙන තම ව්‍යාපාරය ගොඩ නැගීමට කටයුතු කළෝය.

මම මහ බැංකුවේ ඉසුරු වැඩ සටහනේ ඉන්නවා. ඒගොල්ලො අපට ව්‍යාපාර වර්ධනය ගැන පුහුණුවීම් එහෙම දිලා හරිම අඩු පොලියට ණය දුන්නා. කඩේ පටන්ගන්න මට රු 50000ක ණයක් ලැබුණා. කඩේට ඕනෑ කරන රාකික එහෙමත් දුන්නා.

- ව්‍යාපාර නිමකර, ස්ත්‍රී, අවු 51, 2006

කෙසේ හෝ අමාරුවෙන් යළි පටන් ගත් ව්‍යාපාර රැසක් සැලකිය යුතු කාලයක් යන තුරු ද ස්ථාවර මට්ටමකට පැමිණියේ නැත. ව්‍යාපාරය නැවත ආරම්භ කිරීමත් එය පණ ගසා දියුණු වීමත් ඉක්මනින් කරගත්තේ වැඩි ආයෝජන ශක්තියක් තිබූ වඩා විශාල ව්‍යාපාරිකයෝය. එපමණක් ද නොවේ තම නිෂ්පාදන මට්ටමත් කලින් තත්ත්වයෙන් ම පවත්වාගන්නට ද ඔවුන්ගේ ව්‍යාපාරවලට හැකි විය. කලින් ව්‍යාපාරය පිහිටි ප්‍රදේශය ආසන්නයෙන් ම නව ව්‍යාපාරය නැවත පටන් ගැනීමට ඔවුන් ට හැකි වීම ද මෙයට පිටිවහලක් විය. මේ නිසා කලින් තමන් හා සිටි සේවක පිරිස රැක ගෙන ඔවුන්ගේ පළ පුරුද්දෙන් ප්‍රයෝජන ගෙන පුරුදු නිෂ්පාදන මට්ටම පවත්වා ගන්නට මෙම ව්‍යාපාරිකයෝ සමත් වූහ. එමෙන් ම කලින් පැවති සැපයුම් මාර්ග හා වෙළෙඳපොළ රැක ගැනීමටත් මෙම ව්‍යාපාරවලට පුළුවන්කම ලැබිණි. එනිසා අවතැන් විමේ බාධකය ළඟ නොනැවති ඉදිරියට යන්නට මෙවැනි ව්‍යාපාරවලට වැඩි හැකියාවක් ලැබිණි.

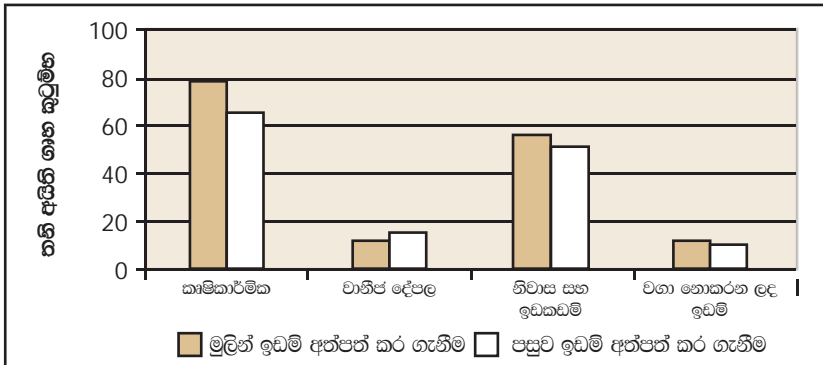
වානිජ ඉඩම් නිමිකම අඩු වුණා ද?

පොදුවේ බලන කල පෙනී ගියේ ව්‍යාපාරය සිදු කරන ස්ථානය එහි යළි ගොඩ නැගීමට සැලකිය යුතු බලපෑම් කළ සාධකයක් බවයි. ඉක්මනින් නැවත ගොඩ නැගුණු ව්‍යාපාරවලින් සියයට 40ක් යළි පටන් ගෙන තිබුණේ ව්‍යාපාර නිමියන්ට

අයත් වෙනත් ඉඩමක හෝ කලින් ව්‍යාපාරය කළ ඉඩමේ ම අත්පත් කර නොගත් කොටසකය. නැවත පටන් නොගත් ව්‍යාපාර සියයට 40ක් ගෙදර සිට ම කළ කුඩා ව්‍යාපාර විය. එනම් නිවසේ කොටසක පවත්වාගෙන ගිය කුඩා කඩ, සීමෙන්ති මල් පෝච්චි තැනීම හා ගෙදර දී තේ කොළ පැකට් කර විකිණීම වැනි ව්‍යාපාර වේ.

ඉඩම් හිමිකම හා ව්‍යාපාරික ස්ථාන අතර බැඳීම සලකන විට පෙනී යන්නේ පවුල්වල වානිජ ඉඩම් හිමිකම අඩු වූ බවකි. එසේ වන්නේ ව්‍යාපාර නැවත පටන් ගැනුණ ද එයින් සැලකිය යුතු කොටසක් කලින් තමන්ට අයත් ව තිබූ ඉඩම්වල ම පටන් ගත් බැවිනි. එනිසා නැති වූ ඉඩම් වෙනුවට අලුත් ඉඩම් මිලදී ගැනීමක් සිදු නොවීය. ඒ අනුව පවුල් සතු වානිජ ඉඩම් වත්කම පහළ යාමක් පොදුවේ දක්නට ලැබේ.

7 වැනි රූප සටහන: බලපෑමට ලක් වූ පවුල්වල ඉඩම් හිමිකම වෙනස් වූ රටාව



නැවත පටන්ගත් ව්‍යාපාර හා ජීවනෝපායයන්ගෙන් සියයට 53ක් වසර 2010 වන විට යම් දියුණුවක් හා ස්ථාවරත්වයක් ලබා ගන්නා ලකුණු පෙන්නුම් කරන්නට පටන්ගෙන තිබිණි. සියයට 60ක් පමණ කලින් තිබූ ආදායම් මට්ටමට යළි පැමිණා ඇත. එහෙත් එයින් වැඩි කොටසක් මේ තත්ත්වයට ළඟා වීමට වුව වසර තුන හතරක් පුරා දැඩි අරගලයක යෙදුණු බව ද අමතක කළ යුතු නොවේ.

මේ අතර ම පෙනී ගිය තවත් කරුණක් වූයේ ව්‍යාපාර හා නිවාස ප්‍රතිස්ථාපනය නිසා වංචල දේපලවලට ද බලපෑමක් වූ බවයි. මෙය වාහන සම්බන්ධයෙන් විශේෂයෙන් දක්නට ලැබේ. සමීක්ෂණයට ලක් කළ පවුල්වලින් සියයට 46ක වාහන හිමිකමේ වෙනසක් ඇති වී ඇති අතර එයින් සියයට 36ක්ම ප්‍රතිස්ථාපනයට කෙලින් ම සම්බන්ධ වේ. සමහර පවුල් තමන්ට ලැබුණු වන්දි මුදලෙන් ත්‍රිරෝද රියක් හෝ ටීපර් රථයක් මිලට ගෙන මේවායින් ආදායම්

ඉපැයීමට පටන් ගෙන ඇත. තවත් සමහර පවුල් අවතැන් වීම නිසා තමන් සතුව තිබූ වාහන විකුණා ඇත. එයට ප්‍රධාන වශයෙන් හේතු වී ඇත්තේ තාවකාලික වාසස්ථානවල වාහනයක් නැවැත්වීමට ඉඩක් නොමැති වීමයි. නැතිනම් ව්‍යාපාර කටයුතුවලට බාධා පැමිණීම නිසා වාහනයේ කල්බදු ණය ගෙවා ගැනීමට නොහැකි වීමයි.

අධිවේගී මාර්ගය නගරාන්තර ගමනාගමන පහසුව සලසන අතර ම මාර්ග පථය ගමන් කරන ප්‍රදේශවල කිසියම් සාධනීය ආර්ථික වෙනස්කම් ද සිදු කරනු ඇතැයි යන අපේක්ෂාවක් විය. ආදායම් ප්‍රතිස්ථාපන සැලසුමෙන් ඉලක්ක කර තිබුණේ අධිවේගී මාර්ගය නිසා ඇතිවන එම සාධනීය වෙනස්කම් හරහා නව ව්‍යාපාර අවස්ථා ඇති කිරීමටයි. අවතැන් වූ ව්‍යාපාර ඒ වෙත යොමු කිරීමටයි. මෙසේ ඉලක්ක කළ සාධනීය වෙනස්කම් අතර ගිමන් හල් අසල ව්‍යාපාරික ස්ථාන පිහිටුවීම, අධිවේගී මාර්ගයට සම්බන්ධ හා ආසන්න බස් නැවතුම්පළවල් අසල නව ව්‍යාපාරික ස්ථාන ඇති කිරීම, එම නගරාශ්‍රිතව ව්‍යාපාරික කේන්ද්‍ර ඇති කිරීම ආදිය වේ. එහෙත් මේවායේ ඉදි කිරීම් කවදා සම්පූර්ණ වේ ද, එම ව්‍යාපාර අවස්ථා කවදා කෙසේ ආරම්භ වේදැයි පැහැදිලි නැති වීමෙන් අවතැන් වූ ව්‍යාපාරවලට ඒ හරහා සහනයක්, වාසියක්, දියුණුවක් ලබා ගැනීමට 2010 වන තුරු ද නොහැකි වී තිබිණි. එසේ වුව කිව මනා කරුණ නම් ප්‍රාදේශීය ව්‍යාපාරයන්ට අත හිත දෙන අයුරෙන් මෙම නව වානිජ අවස්ථා ගොඩ නැගීම ඉතාමත් වැදගත් බවයි. ප්‍රතිස්ථාපනය නිසා මග ඇතිරුණු වානිජ කටයුතුවලට අධිවේගී මාර්ගය මෙම ගම් බිම් හරහා යාමෙන් කිසියම් හෝ වාසියක් අත් කරගත හැකි වනුයේ එවිටයි. තමන්ගේ ජීවිත උඩු යටිකුරු කළ අධිවේගී මග නිසා තමන්ගේ ආර්ථිකයට කිසියම් වාසියක් සැලසෙන්නා කියා බලාපොරොත්තුවෙන් සිටින විවිධ තලයේ ව්‍යවසායකයන් මෙම ගම් බිම්වල බොහෝ ය.

**NO
ENTRY**

KUMAGAI GUMI

7 වන පරිච්ඡේදය

ඉදි කිරීම් අද්දර වාසය කිරීම

අධිවේගී මාර්ගය නිසා තමන්ගේ ජීවිත හා ජීවනෝපායයන්ට වූ අමහිර අත්දැකීම් පසුකර ජීවිතය යළි ගොඩ නගා ගන්නට විශාල පිරිසකට වසර 2010 වන තුරු දුෂ්කර වී තිබුණේ නැත. එයට ප්‍රධාන බාධාවක් වූයේ අධිවේගී මාර්ගයට සම්බන්ධ ඉදිකිරීම් අද්දර දිගට ම වාසය කිරීමට සිදු වීමයි. ප්‍රදේශයේ තැන තැන සිදු වන, තවමත් අවසන් නැති ඉදිකිරීම් නිසා ජීවනෝපායයන් සාර්ථක කරගැනීමට සුදුසු පරිසරයක් ඒ වන තුරුත් එහි ස්ථාපිත ව නොතිබිණි. ඒ අතර ම පස් කැපීම හා ගොඩ ගැසීම් නිසා ජලය තැන් තැන්වල එකතු වීම, තවත් තැනක වගුරු බිම් ගොඩ වීම, ජල මාර්ග අවහිර වීම මෙන්ම ඒදිනෙදා ගමනාගමනය සිදු කෙරෙන සමහර මං මාවත් මඩ වීම්, අඛණ්ඩ වීම් ආදියත් අත් විඳින්නට මෙම ජනතාවට සිදු විය. මේ සියල්ලට ම වඩා විද දරා ගන්නට අපහසු වූයේ ඉදිකිරීම් අවට භාත්පස පැතිර යන දූවිල්ලත් බර වාහන හා යන්ත්‍ර සූත්‍රවල කම්පනය, හා ශබ්දයන් ය. ගොඩනැගිලි ඉරි තැලීම් නිසා ජන ජීවිතයට වන අවදානමය.

අධිවේගී මාර්ගය ආසන්නයේ පදිංචි වීමෙන් එහි කෙරෙන ගමනාගමනයෙන් තමන්ටත් වාසියක් අත් වෙතැයි සිතූ ජනතාව අධිවේගී මාර්ගයේ ආරක්ෂිත සීමාවට මෙපිටින්, අධිවේගී මගට හැකි තරම් කිරීටුවෙන් ඉඩම් හෝ ගෙවල් මිලට ගත්හ. ඒ අතර ම තවත් පවුල් මාර්ග පටියට යම් දුරක් කිරීටුවෙන් සිටියත් ඔවුන්ගේ නිවෙස් අත්පත්කර ගැනුණේ නැත. එනිසා ඔවුහු ද ඉදිකිරීම් අද්දර දිගට ම වාසය කළෝය. සමහරු මේ ආසන්නයේ තමන්ගේ අලුත් ව්‍යාපාර සඳහා ගොඩනැගිලි තැනූහ. ඉදිකිරීම් නිසා සිදු වන කරදර නාවකාලික ප්‍රශ්න නොවේදැයි සිතූ මෙවැනි පවුල් කෙටි කලකින් මෙම හිරිහැර අවසන් වී තමන්ට හොඳ කලක් උදා වනු ඇතැයි බලාපොරොත්තු වූහ. ඒ අධිවේගී මාර්ගයක් තැනීම වැනි දැවැන්ත ව්‍යාපෘතියක ස්වභාවය නොදැන සිටි බැවිනි. එනිසා වසර හතරක් පහක් වැනි කාලයක් මේ අපහසුතා විඳ දරා ගනිමින් ඉදිකිරීම් අද්දර ජීවත් වන්නට මෙවැනි බොහෝ පවුල්වලට සිදු විය.

කොළඹ - මාතර අධිවේගී මාර්ගය බස්නාහිර හා දකුණ යන පළාත්වල ප්‍රාදේශීය ලේකම් කාර්යාල බල ප්‍රදේශ 24ක පළාත් පාලන ආයතන රැසකට බලපෑම් කර තිබේ. දැවැන්ත ඉදිකිරීමකට සහයෝගය දක්වන අතර ම පරිසරය ආරක්ෂා කරගැනීමේ වගකීම දැරීමට ද එම ආයතනයන්ට අඩු වැඩි වශයෙන් සිදු විය.

අධිවේගී මාර්ග පර්යේෂණ පෙහෙණ මාසිමේ වටපිටාව දැඩි වෙනස්කම්වලට ලක් ව තිබේ. අවට පරිසරයේ ඉඩම් භාවිතයට අධිවේගී මාර්ගයෙන් ඵල්ල වී ඇති බලපෑම විශාලය. ඉදිකිරීම් කළමනාකරණය කරගන්නට සමහර තැන්වල පස් කඳු ගොඩ ගසා තැනූ තාවකාලික වේලි නිසා පරිසරයේ වාරි ජලය ගලා යෑමට හා ස්වාභාවික ජලය බැස යාමට බාධා විය. එනිසා සමහර ප්‍රදේශ පහසුවෙන් ගංවතුර තර්ජනයන්ට ලක් වීම ද සමහර ප්‍රදේශවල වගාවන්ට ජලය හැනී වීම ද වැනි ගැටලුකාරී තත්ත්වයන් ඇති වී තිබේ. තාවකාලිකයැයි සිතා සෑදූ මෙවන් සමහර බැම් මේ වන විට වසර 5ක් පමණ ඉක්මවා පැවත ඇත. එයින් මේ ආශ්‍රිත පළාත්වල මිනිසුන්ගේ ඒදිනෙදා ජන ජීවිතයට මෙන් ම පරිසරයට ද සිදු වී ඇති හානි බොහෝ ය. වඩාත් දුෂ්කරතාවලට මුහුණ දී සිටින්නේ වගාකරුවෝය.

මේ පැත්තේ වතුර බහින්නේ හැනී හින්දා කුරුඳු තවාන් ඔක්කොම වාගේ විනාස වුණා. ඒකෙන් අපට කෙලින් ම බලපෑමක් වුණා.

- කුරුඳු වගා හිමියෙක්, පිරිමි, අවු 58, 2007

ආදායම් මාර්ග අවිනිශ්චිත තත්ත්වයක.

වසර 2008 සිට 2010 අතර කාලයේ කළ ඇගයුම්වලින් ද පෙනී ගියේ දීර්ඝ කාලයක් පුරා කෙරෙන ඉදි කිරීම් නිසා බලපෑමට ලක් වූ ජනතාව දැඩි කළකරීමට පත් ව සිටි බවකි, කොපමණ කාලයක් ඉදි කිරීම් සිදු කෙරේද? දැනට සිදු වී ඇති හානි ගැන කරන්නේ කුමක් ද? අතේ ඇති මුදල් ආයෝජනය කර වගාවක් පටන් ගැනීම හැත්තමී ගොඩනැගිල්ලක් තැනීම අවාසි දායක ද? ඉදි කිරීම්වලින් ඒවාට හානි වේ ද? මේ ආදි ප්‍රශ්න රැසක් විසඳා ගත නොහැකිව බලපෑමට ලක් වූ පවුල් අවිනිශ්චිත තත්ත්වයකට පත් වූහ. ඉදි කිරීමේ කාල වකවානු හා සහන සැලසීමේ ක්‍රම ගැන විධිමත් තොරතුරු සැපයීමක් සිදු නොවීම ද ප්‍රධාන ගැටලුවක් විය. එයින් තමන්ගේ ආදායම් මාර්ග ගැන තිබෙන අවිනිශ්චිත බව වැඩි විය.

අපි දන්නේ නෑ මොනව කරන්න ද කියලා. අපිට ඇත්තට ම කරන්න මිනෑ ඉතුරුවෙලා තියෙන ඉඩම් කෑල්ල වගා කරන්නයි. ඒත් දැනට අපට එතැන මොකුත් ම කරන්න විදිහක් නැහැ. තව කොච්චර කාලයක් මේවා මෙහෙම තියෙයි ද කියන්න අපි දන්නෙත් නෑ.

- වගාකරුවෙක්, අවු 60, 2007

දුෂ්කරතා විඳ දරා ගෙන කළ යුතු දෑ කරන්නට බලපෑමට ලක් වූවන් සුදානම් වූ නමුත් පරිසරයේ ඇති ව තිබෙන අවාසිදායක වෙනස්කම් සම්බන්ධයෙන් තමන් කුමක් කළ යුතුදැයි සිතා ගැනීම ඔවුනට අපහසු විය. මන්ද, එවැනි කරුණු ගැන ගන්නා පියවර පිළිබඳ නිසි තොරතුරු සැපයීමක් හෝ විධිමත් මග පෙන්වීමක් නැති වූ බැවිනි. අනුමානයට ගන්නා තීරණ නිසා අතේ ඇති වන්දි මුදල නැති කරගන්නට අකැමැති බොහෝ දෙනා මේ නිසා අක්‍රීය වී ආදායම් මාර්ග ගැන තීරණයක් ගත නොහැකි තත්ත්වයක පත් වූහ. එයින් ජීවනෝපාය යළි ගොඩ නැගීම තව තවත් ප්‍රමාද විය.

ගමනාගමනය දියුණු කරන්නට තැනූ අධිවේගී මාර්ගය නිසා පළාතේ කුඩා මං මාවත්හි ගමනට බිමනට බාධා ඇති වීම මෙම පළාත්වාසීන්ට කළ සරදුමක් වැන්න. ගමනාගමනයට මග ඇතිරීම අපහසුවක් පමණක් නොවේ. එයින් ජීවිකාව සලසා ගැනීමට ද බාධා ඇති වේ.

අපි ඒදිනෙදා ගමන්බිමන් යන පාරවල් හොඳට ම අබලන් වෙලා. ඒගොල්ල අධිවේගී පාර අහරේ හඳුනකොට මෙහෙ වතුර බහින්නේ නැතුව වතුර පිරිලා පාරවල් අබලන් වෙනවා. පාර පුරා මඩ. මේ පාර හඳුලා ඉවර වෙනකම් නම් මිනිස්සුන්ගේ ප්‍රශ්න ඉවර වෙන එකක් නැහැ.

- නිවැසියෙක්, ස්ත්‍රී, අවු 78, 2006

කෙසේ වෙතත් පරිසරයට වන බලපෑම් මාර්ග පද්ධතිය අසල වසන සෑමම එක සේ බලපෑවේ නැත. උදාහරණයක් ලෙස මාර්ගයට ආසන්නයේ ම පිහිටි කොළඹකඩ කොකරකන්ද සහ තුඩුවේවත්ත ප්‍රදේශයන්ට එතරම් පාරිසරික හානි සිදු නොවීය. ස්වාභාවිකව පිහිටි කුඩා කඳුගැට සහ ශාක ගහණය නිසා මෙහි පරිසරයට බලපෑම් අඩු වූ බවක් පෙනෙන්නට තිබුණි. එහෙත් පාර ආසන්නයේ පිහිටි සිරිස්වත්ත සහ දිවිතුර වැනි ප්‍රදේශවල පරිසරයට වූ බලපෑම දැකිය. මෙවන් සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිවලින් පරිසරයට වන බලපෑම් අවම කිරීම සඳහා කල් ඇතිව සුදානම් විය හැකි ආකාරය ගැන ඉගියක් මෙම වෙනස් වූ බලපෑම් අධ්‍යයනයෙන් ලබා ගත හැකි වේ.

ක්‍රමයෙන් මෙම ගැටලුකාරී තත්ත්වයන් වෙනස් වී සහන සැලසීමේ ක්‍රියාවලි දියුණු විය. එහෙත් ඉගෙනුම සඳහා ඒ ගැන තව දුරටත් අධ්‍යයනය කිරීම වැදගත් වේ.

පීඩාවන්ගෙන් සුරැකීමට සැලසුම් කර තිබුණත්

කෙටි කාලයක් දුක් කරදර ඉවසාගෙන ඉන්නට ජනතාව සුදානම් නමුත් දැඩි අවාසිදායක බලපෑම් දිගු කලක් මුළුල්ලේ පවතින්නේ නම් එයින් ජනතාව ආරක්ෂා කිරීමට ක්‍රම සැලසීම අත්‍යාවශ්‍යය වේ. අධිවේගී මාර්ගයේ ඉදිකිරීම් නිසා ජන ජීවිතයට වන අපහසුතා සම්බන්ධයෙන් ද එවැනි ආරක්ෂණ ක්‍රම සැලසුම් කර තිබිණි. ඒ හා අදාළ වැඩ පිලිවෙල ද නම් කර තිබිණි. එහෙත් එම ආරක්ෂණ ක්‍රම ක්‍රියාත්මක වුණේ ප්‍රතිස්ථාපන වන්දි ගෙවීම් ක්‍රියාත්මක වූ ආකාරයට නම් නොවේ.

ප්‍රතිස්ථාපන ක්‍රියාත්මක කිරීමේ සැලසුම යටතේ පාරසරික බලපෑම් ගැන අගයුමක් කර තිබූ අතර භෞතික පරිසරය මෙන් ම සමාජමය පරිසරය ද එහිදී සැලකිල්ලට ගැනුණි. සමාජයීය පරිසරය යටතේ ඉදිකිරීම් නිසා පුද්ගලයන්ට විය හැකි බලපෑම් තක්සේරු කෙරුණි. අවාසි අවම කිරීම සඳහා කළ යුතු දේ වෙනුවෙන් අරමුදල් සම්පාදනය ද නිර්දේශ කෙරුණි. ඒ අනුව නිර්දේශිත පාරසරික බලපෑම් අවම කරන සැලසුම ක්‍රියාත්මක කිරීමේ වගකීම පැවරුණේ කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ටය. එමෙන් ම ඉදිකිරීම් නිසා හානිවන දේපලවලට වන්දි ගෙවිය යුතු වූයේ ද කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ය. ඒ වගකීම කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ගේ ගිවිසුමෙන් ද පිලිගනු ලැබූ කරුණකි.

පොදු සහ පෞද්ගලික දේපල හානි විම වැළැක්වීමට කොන්ත්‍රාත්කරුවන් අතිශයින් ම සැලකිලිවත් විය යුතු වේ. ඉදිකිරීම්වල ප්‍රතිඵලයක් ලෙස පොදු හෝ පෞද්ගලික හෝ දේපලකට කිසියම් හානියක් සිදු වුවහොත් ඒ සඳහා බලපෑමට ලක් වූ පවුල්වලට, කණ්ඩායම්වලට හෝ ප්‍රජාවන්ට හෝ රජයේ ආයතනයන්ට හෝ හානි වූ වගාවන් හා ගස් වෙනුවෙන් නොපමාව වන්දි ගෙවීම කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් කළ යුතු වේ. ඉඩම්, ආකෘතීන් හා යටිතල පහසුකම්වලට සිදු වන හානි නොපමාව කලින් තිබූ තත්ත්වයට ප්‍රතිසංස්කරණය කළ යුතු වේ.

- ප්‍රතිස්ථාපන ක්‍රියාත්මක කිරීමේ සැලසුමේ 3.10.11 කොටස

මේ සම්බන්ධයෙන් මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ වගකීම වූයේ අධීක්ෂණය සඳහා උපදේශකවරුන්ගේ සහභාගිත්වය සැලසීමය. මීට අමතරව අවශ්‍ය පරිදි වාරිමාර්ග දෙපාර්තමේන්තුව, භූ විද්‍යා සමීක්ෂණ හා පතල් කාර්යාංශය සහ වෙනත් රජයේ ආයතනවල සහය ද ලබා ගත හැකි විය. උදාහරණයක් ලෙස ගල් පිපිරවීම හෝ කාණු පද්ධති සැකසීම වැනි කාර්යයක දී එයට අදාළ රජයේ

ආයතනවල සහය දු ලබා ගත හැකි විය. උදාහරණයක් ලෙස ගල් පිපිරවීම හෝ කාණු පද්ධති සැකසීම වැනි කාර්යයක දී එයට අදාළ රජයේ ආයතනය සම්බන්ධ කරගත යුතු විය. මේ ආකාරයෙන් හානි අවම කරලීමේ ආරක්ෂණ සැලසුමක් ක්‍රියාත්මක වීමට නම් මනා සම්බන්ධීකරණයක් අවශ්‍යය. කලට වේලාවට පිළියම් යෙදීමට නිසි පියවර ගත යුතුය. අධිවේගී මග නැතිමේ දී එය එසේ සිදු නොවියැයි සිතන්නට හේතු කාරණා එමටය.

ප්‍රතිස්ථාපන ක්‍රියාත්මක කිරීමේ සැලසුමට අනුව ඉදි කිරීම් සිදු කරන විට හානි වූ දේපලට වන්දි ගෙවන බවට එකඟ වන ලිපියක් කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් දේපල හිමියාට බාර දිය යුතු වේ. එහෙත් ගොඩනැගිල්ලකට හෝ දේපලකට සිදු වන හානියකට වන්දි ගෙවනු ලබන්නේ එම හානිය අධිවේගී මාර්ගයට සම්බන්ධ ඉදිකිරීම් නිසා සිදු වූ බව ඔප්පු වුවහොත් පමණකි. උදාහරණයක් ලෙස, ශක්තිමත් නොවන ලෙස තනා ඇති ගොඩනැගිලි ආකෘතියකට වන හානිය මාර්ගය ඉදිකිරීම් නිසා වූ බලපෑමක් ලෙස සලකනු ලබන්නේ නැත.

සැලසුමට අනුව නිවෙස් හා වෙනත් දේපලවලට වන හානිය අවම වන ආකාරයෙන් ඉදිකිරීම් කටයුතු කිරීමට කොන්ත්‍රාත්කරු බැඳී සිටියත් ක්‍රියාත්මක කිරීමේදී එය එසේ සිදු නොවිය. පෞද්ගලික හෝ පොදු දේපලකට හානියක් වුවහොත් ඒ සඳහා නොපමාව වන්දි ගෙවිය යුතු යැයි නියම වුවත් කොන්ත්‍රාත්කරුගේ ස්ථාවරය වූයේ සියලු ඉදිකිරීම් අවසාන වූ පසු හානි වූ දේපලවලට වන්දි ගෙවීම සුදුසු යන්නයි.

එමෙන් ම එකම ගොඩනැගිල්ලට කීප වරක් වන්දි ගෙවීම වළක්වා ගැනීම සඳහා කොන්ත්‍රාත්කරු අනුගමනය කළ ක්‍රමය නම් ඉදිකිරීම් අවසන් කරන තුරු ගොඩනැගිල්ල අලුත්වැඩියා නොකරන ලෙස නියම කිරීමයි. මෙය සමහර අවස්ථාවල නිවැසියන් ඉතා අපහසුතාවන්ට ලක් කළ කාරණයක් විය. එවැනි අවස්ථාවක නිවෙස් හිමියන්ට තෝරා ගන්නට ඇති මාර්ග එකකින්වත් ඔවුන්ගේ අපහසුතාවට පිළියම් සැලසුමේ නැත. ඔවුන් කැමති නම් වන්දිය ගැන ආසාව අතහැර තමන්ගේ වියදමින් ගොඩනැගිල්ලට සිදු වූ හානිය පිළිසකර කර ගත යුතු විය. නොඑසේ නම් අපහසුතාව විඳගෙන ගොඩනැගිල්ල පිළිසකර නොකර මාර්ගයේ ඉදිකිරීම් කෙදිනක හෝ අවසන් වන තෙක් ඉවසා සිටිය යුතු විය. මෙයින් සිදු වූ සමහර අපහසුතා ඉතා බැරෑරුම්ය.

බෝර ගැසීම නිසා අපේ ගෙදර වැසිකිළිය ඉරි නැලුවා. ඒගොල්ල අපට කිව්වා අපේ ගෙදර වැසිකිළිය කඩන්න වෙනවයි කියලා. ආයෙ එකක් හදන්නත් එපා කිව්වා. එහෙම හදලා ඒකට හානි වුණොත් එයාල වන්දි ගෙවන්නේ නෑ කිව්වා. ඒ නිසා දැන් අපට වැසිකිළියක් හදා ගන්න විදිහක් නැහැ. ඒගොල්ලන්ගේ වැඩ ඉවරවෙනකම් අපට මේ ඉඩමේ මොකුත් ම හදන්න දෙන්නේ නැහැ. අපට මුලින් කිව්වේ 2005 වෙනකොට ඉවරවෙනවයි කියලා. ඒත් දැන් කියනවා 2010 වෙනවල ඉවර වෙන්න. අපි අවුරුදු 10ක් තිස්සේ මේක ඉවසගෙන ඉන්න ද කියන්නේ? අපිට අපේ ගේ වට්ටිට නාප්පයක්වත් බැඳගන්න බැහැ. අපිට ආරක්ෂාවක් නැහැ.

- වගාකරුවෙක්, අවු 76, 2006

ඉදිකිරීම් නිසා මෙවැනි හිරිහැර ඉවසා සිටීමට සිදු වීම අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතිය නිසා දෙවරක් අවාසිදායක බලපෑම්වලට ලක් වීමක් වැනි විය. හානියට පත් වූ පොද්ගලික මෙන් ම පොදු දේපල හා පහසුකම් භාවිත කරන්නට නොහැකි වීමෙන් ඇති වූ අපහසුතා නිසා විදි පීඩාව සහ කළකිරීම අපමණ විය. ඒ ගැන ඔවුන් ඉදිරිපත් කළ ඇති පැමිණිලි ද බොහෝය. නිදසුනක් ලෙස 2008 ජූලි මස දක්වා ඉදිකිරීම්වලින් වන හානි සම්බන්ධ පැමිණිලි 7000කට වැඩි සංඛ්‍යාවක් ලැබී තිබිණි.

ඉදිකිරීම් සම්බන්ධයෙන් මේ තරම් සංඛ්‍යාවක් හා විවිධාකාර වූ පැමිණිලි හා දුක් ගැනවිලි ඉදිරිපත් කෙරෙනු ඇතැයි මධ්‍යම පරිසර අධිකාරිය හෝ මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය බලාපොරොත්තු වූයේ නැත . ඉදිකිරීම් නිසා තමන්ගේ පරිසරයට හා ජීවිතවලට කුමන අන්දමේ බලපෑමක් වනු ඇත්දැයි ජනතාව කල් ඇතිව දැන සිටියා නම් සහ ඒ සඳහා සූදානමක් තිබුණි නම් මේ තරම් පැමිණිලි සංඛ්‍යාවක් නොහැරෙනු ඇතැයි මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියට පසුව වැටහී ගියේය.

දක්ගැනවිලි විසඳීමේ යන්ත්‍රණය

ඉදිකිරීම් නිසා හානි සිදු වීම ගැන ජනතාවට පැමිණිලි කර සහන සලසා ගැනීමට ක්‍රියාමාර්ග සකසා තිබිණි. ජනතාවගේ පැමිණිලි බාරගන්නා ආයතනය ලෙස ප්‍රසිද්ධ කර තිබුණේ අස්වැසුම් කමිටුය. එහෙත් ප්‍රායෝගික ව ප්‍රජාවට තම පැමිණිලි විවිධ ආයතනයන් හරහා ඉදිරිපත් කරන්නට ද බාධාවක් නොවීය. උදාහරණයක් ලෙස අස්වැසුම් කමිටු, පරිසර සංවර්ධන අධිකාරිය, මාර්ග

සංවර්ධන අධිකාරිය, දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘති කාර්යාලය හෝ එම ව්‍යාපෘතිය යටතේ පිහිටුවනු ලැබූ පරිසර බලපෑම් ඇගයුම් ඒකකය ආදී විවිධ ආයතන හෝ සේවා අංශ වෙත පැමිණිලි ඉදිරිපත් කෙරිණි. ඒ කුමන ආයතනයකට පැමිණිල්ලක් ලැබුණත් ඒවා මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියට හා අස්වැසුම් කමිටුවලට යොමු කරනු ලැබිණි. එම ආයතන මගින් මේවා අධීක්ෂණ උපදේශක ආයතන වෙත යොමු කෙරිණි. ප්‍රශ්නය විසඳාලීම සඳහා ගත යුතු ක්‍රියාමාර්ගය ගැන කොන්ත්‍රාත්කරුවන් හා සාකච්ඡා කර විසඳුම් තීරණය කිරීමේ වගකීම පැවරී තිබෙන්නේ අධීක්ෂණ උපදේශක ආයතනවලටය.

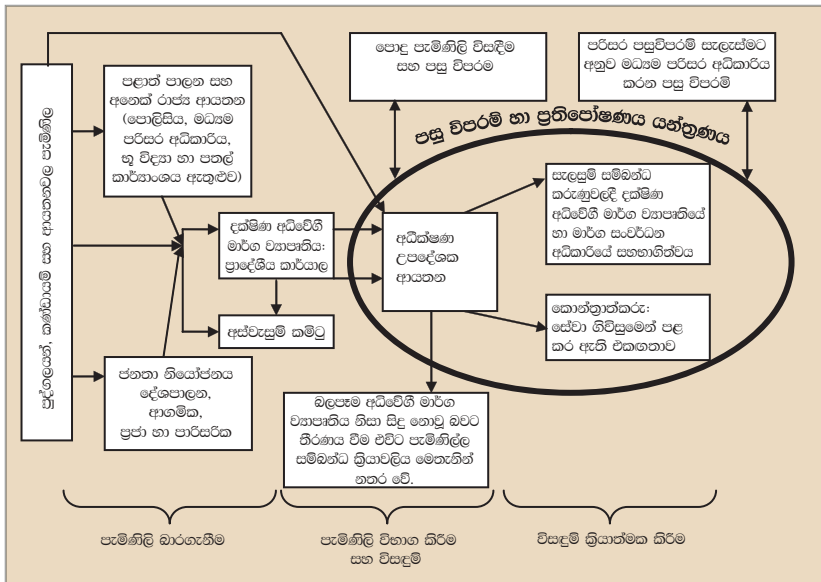
සැබැවින් ම විසඳුම් ගැන තීරණ ගනු ලබන්නේ අස්වැසුම් කමිටු හරහා නොව අධීක්ෂණ උපදේශක ආයතන හා කොන්ත්‍රාත්කරුවන් විසින් බව ටික කලක් යන විට බලපෑමට ලක් වූ ජනතාව තේරුම් ගත්හ. ඉන් පසු තමන්ගේ පැමිණිලි කෙලින් ම අධීක්ෂණ උපදේශක ආයතනයන්ට සහ කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ට ඉදිරිපත් කරන්නට ජනතාව පෙළඹිණි. එහෙත් මෙය මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය බලාපොරොත්තු වූ ක්‍රියාමාර්ගය නොවේ. අස්වැසුම් කමිටු හා මාර්ග සංවර්ධන කාර්යාලය මග හැර යෑම නිසා පැමිණිලි සම්බන්ධයෙන් දැනුවත් වීමට හෝ ගන්නා ක්‍රියාමාර්ග ගැන පසු විපරම් කරන්නට හෝ එම ආයතනයන්ට ඇති හැකියාව අඩු විය. ප්‍රජාව සහ කොන්ත්‍රාත්කරු අතර කෙලින් ම ප්‍රශ්නය සාකච්ඡා වීම නිසා ස්වාධීන මැදිහත්කරුවකු ලෙස මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියට සහ අස්වැසුම් කමිටුවලට තිබුණු භූමිකාවේ බලය අඩු විය. මේ නිසා කොන්ත්‍රාත්කරුවන් හා සාකච්ඡා කිරීමේදී බලපෑමට ලක් වූ පුද්ගලයන්ට කේවෙල් කිරීමට තිබූ ශක්තිය අඩු වූ බවක් ද පෙනී ගියේය.

ඉදිකිරීම් සම්බන්ධ දක්ෂතාවලට ප්‍රතිචාර දැක්වීමේ යන්ත්‍රණය මේ ආකාරයට වෙනස් කරගැනීම නිසා හානි සම්බන්ධයෙන් ගන්නා පියවර ගැන නිවැසියන්ට හා බලපෑමට ලක් වූ වෙනත් පිරිස්වලට තොරතුරු ලැබුණේ කොන්ත්‍රාත්කරුවන් හරහාය. එනිසා ප්‍රජාවට ස්වාධීන ලෙස තොරතුරු සැපයීමේ ඉඩකඩ ද අඩු විය. සාමාන්‍යයෙන් ද දුර්වල මට්ටමක පැවති තොරතුරු සැපයීම මෙමගින් තවත් සීමා විය. මෙයින් වඩාත් පාඩු වූයේ ඉදිකිරීම් නිසා පරිසරයට වන වක්‍ර බලපෑම් ගැන විධිමත් ලෙස පියවර ගැනීමට කොන්ත්‍රාත්කරුවන් යොමු කරවීමේ දී ය. උදාහරණයක් ලෙස ඉදි කිරීම් නිසා සමහර ප්‍රදේශවල ජලය බැස නොයාම හෝ ගංවතුර අවදානම වැඩි වීම ගැන හෝ කොන්ත්‍රාත්කරුවන් දැරිය යුතු වගකීම ගැන අවධානය අඩු විය. මන්ද, එහි අවාසිදායක ප්‍රතිඵල ගැන පැමිණිලි තනි තනි පවුල්වල ප්‍රශ්න ලෙස බොහෝ විට ඉදිරිපත් වූ බැවිනි.

අපේ ඉඩම්වලට වතුර එන එක වළකින්නේ පිටවත් ඇල්ල නිසා. මේගොල්ලෝ ඒක (පස් දාලා) පිරව්වා. මගේ මල්ලි මේ ගැන පොලිසියට පැමිණිලි කළා. පැමිණිල්ල විභාග කළාට මොකද මොනවත් පියවරක් ගත්තේ නැහැ. ගොවිජන සේවා එකෙන් කොන්ත්‍රාත්කාරයන්ට කිව්වා පුරවපු පස් අයිනි කරන්න කියලා. ඒත් එගොල්ල ඒක කළේ නැහැ.

- වගා ඉඩම් හිමියෙක්, ස්ත්‍රී, අවු 43.

8 වැනි රූප සටහන: පැමිණිලි සම්බන්ධයෙන් ක්‍රියාත්මක වූ යන්ත්‍රණය



මූලාශ්‍රය: CEPA

විසඳුමට කල් ගත වීම

ඉදිකිරීම් නිසා වන හානිවලට විසඳුම් ලබා දීම සඳහා ගත වන කාලය සැලකිය යුතු ලෙස වැඩි වීම මෙම ක්‍රියාවලියේ විශාල ම ගැටලුකාරී තත්ත්වය වූ බව පෙනී යයි. එයිනි බලපෑමට ලක් වූ පුද්ගලයන් විදින නිරිහැර හා එයිනි ඇති වන කළකිරීම ඉහළ ගියේය. නිල වශයෙන් පැමිණිල්ලක් කළ පසු ඒ ගැන ක්ෂේත්‍ර පරීක්ෂණයක් කර, විසඳුම් සාකච්ඡා කර තීන්දු ගැනීමටත් එම තීන්දු ක්‍රියාත්මක කිරීමටත් සැහෙන කලක් ගත විය. ඉදිකිරීම් නිසා වන පීඩා ඉවසා දැරා සිටින පුද්ගලයන්ගේ පැත්තෙන් බලන විට මෙය බොහෝ විට සාධාරණීකරණය කළ

නොහැකි තරම් දිග කාලයක් විය. මේ තත්ත්වය වඩාත් දක්නට ලැබුණේ ජල මාර්ග හා කාණු ඇතිරීම නිසා වන අතිතකර බලපෑම් සම්බන්ධයෙනි. මෙයට ප්‍රතිචාර දැක්වීමේ ක්‍රමය ද බොහෝ විට විධිමත් නොවූ අතර ප්‍රශ්නයේ සමස්තය වටහා ගෙන පිළියම් යෙදූ බවක් ද මුලදී දක්නට නොවීය. බොහෝ විට මෙවැනි ගැටලුවලට ලැබුණු විසඳුම් ගැන ප්‍රජාව සෑහීමකට පත් නොවීය.

සමහර අතිතකර බලපෑම් සිදු වන බව කල් තබා හඳුනාගත හැකිව තිබිණි. ඒ සම්බන්ධයෙන් වඩාත් සංවේදී හා වගකීමෙන් යුතු ආරක්ෂණ පියවර ද ගත හැකි ව තිබුණු බවක් මේ තත්ත්වය ගැන විමසීමේ දී පෙනී යයි. නිදසුන් ලෙස ගල් පිපිරවීම සහ සමහර යන්ත්‍ර භාවිතයේදී ඇති වන දෙදරීම ද ගල් පිපිරවීමත් හා ජලය රැස්වීමත් නිසා ඇති වන නාය යෑම් හා පස් සෝදා යෑම් ද අවට පරිසරයේ දැවිල්ල ද සැලකිය හැක. මෙවැනි පීඩාවන් සඳහා සුදානම් වී සිටියා නම් පිපිරවීම් සම්බන්ධ තත්ත්වයන් ගැන ප්‍රජාව කල් තබා දැනුවත් කළ හැකිව තිබිණි. අවතැන් වූවන් නැවත පදිංචි වීම සඳහා ස්ථාන තෝරා ගැනීමේ දී ඉදිකිරීම් නිසා වන දුෂ්කරතා ගැන ඔවුන්ගේ අවධානය යොමු කළ හැකි ව තිබිණි. විශේෂයෙන් ඉදිකිරීම් නිසා වන හානි සඳහා වන්දි ලබා දෙන කොන්දේසි ගැන ඔවුන්ට දැනුම් දිය හැකි ව තිබිණි. එහෙත් ඉදිකිරීම් නිසා වන හිරිහැර ගැන නැගුණු පැමිණිලි සම්බන්ධයෙන් කොන්ත්‍රාත්කරුවන් ප්‍රතිචාර දක්වා ඇති ආකාරය ගැන විමසන කල පෙනී යන්නේ ප්‍රජාව මෙම ගැහැට ඉවසාගෙන සිටිනු ඇතැයි යන පූර්ව මතයක සිට ඔවුන් කටයුතු කළ බවයි.

පැමිණිලිකරු නැතිව පැමිණිල්ල විසඳීම

පැමිණිලි විසඳීමේ යන්ත්‍රණයේ ප්‍රධාන ම අඩුපාඩුවක් ලෙස පෙනී යන්නේ ඉදිකිරීම්වලට අදාළ දුක් ගැනවිලි හා පැමිණිලි සම්බන්ධයෙන් කටයුතු කිරීමේ දී බලපෑමට ලක් වන පුද්ගලයාට/ පවුලට හෝ කණ්ඩායමට නිල භූමිකාවක් හෝ කාර්යභාරයක් නොවීමයි. පැමිණිල්ල ඉදිරිපත් කළ පසු එම පුද්ගලයාගේ හෝ කණ්ඩායමේ හෝ කාර්යය අවසන් වේ. ඉන්පසු පැමිණිල්ල විභාග වන්නේ ද එයට විසඳුම් යෝජනා වන්නේ ද ඒ ගැන තීන්දු තීරණ ගන්නේ ද අගතියට පත් පුද්ගලයන් හෝ කණ්ඩායමේ හෝ සහභාගිත්වයක් නැතිවය.

බොහෝ විට අධීක්ෂණ උපදේශක ආයතන නිල නොවන මට්ටමින් බලපෑමට ලක් වූ පුද්ගලයන් සම්බන්ධ කරගත්ත. ඒ පැමිණිල්ලේ ස්වභාවය ගැන ක්ෂේත්‍රයේ දී තොරතුරු ගවේෂණය කිරීමේ දී ය. එහි දී බලපෑමට ලක් වූ පුද්ගලයන් හෝ පවුල් සමඟ සාකච්ඡා කර තොරතුරු ගනු ලැබිණි. එහෙත් බලපෑමට ලක් වූ ජනතාවගේ

නිල නොවන සහභාගිත්වය එතෙකින් නැවතිණි. විසඳුම් සාකච්ඡා කිරීම සඳහා බලපෑමට ලක් වූ පවුල් සම්බන්ධ කරගැනීමක් සමාන්‍යයෙන් සිදු නොවීය. එමතු ද නොව වඩාත් අවාසිදායක තත්වය වූයේ ගන්නා විසඳුම් ගැන නිල වශයෙන් බලපෑමට ලක් වූ පුද්ගලයන්ට දැනුම් නොදීමයි. එවැන්නක් නිල වශයෙන් සිදු කරනු ලැබුවේ සමහර වර්ගයේ හානි සම්බන්ධයෙන් පමණි. නිදසුනක් ලෙස ගල් පිපිරවීම් නිසා වන දෛර්මෙන් වූ බිත්ති ඉරි තැලීම් හා ගොඩනැගිලි හානි ගැන පැමිණිලි කළ විට ඒ ගැන ගන්නා තීරණ දැනුම් දීමේ ස්වභාවයක් දක්නට ලැබිණි. එහෙත් පොදුවේ බලන කල පෙනී යන්නේ ඉදිකිරීම් නිසා වන අහිතකර බලපෑම් සම්බන්ධ ගැටළු විසඳීමේ ක්‍රියාවලිය තුළ බලපෑමට ලක් වූ පවුල් හා ප්‍රජාව බල රහිත පාර්ශවයක් වූ බවයි. එයට මූලික හේතුව වූයේ ඔවුන්ට නිල වශයෙන් සාකච්ඡාවලට සම්බන්ධ වීමට තුමිකාවක් මෙම යන්ත්‍රණය තුළ නිර්මාණය නොවීමයි.

මෙයට බලපෑ තවත් කරුණක් වූයේ මෙම ක්‍රියාවලිය බොහෝ විට තාක්ෂණික කරුණු මත පදනම් වන ස්වභාවයයි. විසඳුම් සෙවීමේ දී සැලකිල්ල යොමු වූණේ තාක්ෂණික කරුණු සම්බන්ධයෙනි. එයට එක හේතුවක් ලෙස දැක්විය හැකි වන්නේ ගොඩනැගිලි ඇතුළු දේපලවලට වන අහිතකර බලපෑම ඉදිකිරීම් නිසා සිදු වූ ඒවා බවට ඔප්පු කළ යුතු වීමයි. ඒ නිසා මේ සම්බන්ධ සාකච්ඡා බොහෝ විට තාක්ෂණික කරුණු ආශ්‍රිත ව කළ යුතු විය. මේ නිසා ද බලපෑමට ලක් වූ පුද්ගලයන්ට මෙම සාකච්ඡාවලට දායකවන්නට ඉඩකඩ ඇතිරිණි. වැඩි දෙනා ප්‍රායෝගික අත්දැකීමෙන් මිස අධ්‍යාපනික දැනුමකින් මෙම තාක්ෂණික ප්‍රශ්න කතා කරන්නට දැන නොසිටියෝය. ඔවුන්ගේ ප්‍රායෝගික දැනුම සඳහා සාකච්ඡාවේ ඉඩ සලසන්නට උනන්දුවක් පැමිණිලි විමර්ශනය කරන්නන්ට වූ බවක් ද නිතර පෙනෙන්නට නොවීය.

ක්‍රමවේදය දියුණු කිරීම

එහෙත් දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතිය මෙම තත්වයන් ගැන පසුව සැලකිලිමත් විය. ඒ ඔවුන් අත්දැකීම්වලින් ඉගෙන ගනිමින් මෙම ක්‍රියාවලිය දියුණු කරන්නට නිතර උනන්දු වූ නිසයි. ඒ නිසා යම් යම් පිළියම් යොදා ප්‍රජාවගේ සහභාගිත්වයට වැඩි ඉඩක් සලසා ගන්නට පසුව උත්සාහ කෙරිණි. අස්වැසුම් කමිටු ප්‍රතිසංස්කරණය කර කමිටු සංඛ්‍යාව වැඩි කර ප්‍රාදේශීය ලේකම් කාර්යාල හරහා එවා ක්‍රියාත්මක කිරීම එවැනි එක් උත්සාහයකි.

පසු කලෙක ආරම්භ කෙරුණු මහජන පැමිණිලි නිරවුල් කිරීමේ හා පසු විපරම් කමිටුව තවත් එවැනි උත්සාහයකි. මෙහිදී විසඳුම් ගැන තීරණය කිරීමේ ක්‍රියාවලියට කොන්ත්‍රාත්කරුවන් නියෝජිතයන් හා අධීක්ෂණ උපදේශකයන් සමඟ මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ නියෝජිතයකු ද සහභාගි විය. එයින් යහපත් ප්‍රතිඵල කීපයක් ම ඇති විය. පළමුවැන්න ක්‍රියාවලිය වඩාත් විධිමත් වීමයි. පසු විපරම් සඳහා ඉඩකඩ සැලසීමත් ඒ අනුව නිර්දේශ ඉදිරිපත් කිරීමට ඉඩකඩ සැලසීමත් තවත් වාසියකි. ඒ සමඟ ම වෙනත් රජයේ ආයතන හා කටයුතු කරමින් ප්‍රජාවට ආරක්ෂණ ක්‍රම සැලසීමේ අවස්ථාව ද මේ නිසා වැඩි විය. ඒ අනුව පරිසර බලපෑම් අවම කරලීම සැලසුමේ කොන්දේසි ගැන නිසි අවධානය යොමු කිරීමට ද වැඩි අවස්ථාවක් සැලසිණි.

අනාරක්ෂිත බව

ඉදි කිරීම් අද්දර වාසය කිරීමේ දී ගැටලු ඇති වූයේ භෞතිකමය කාරණා නිසා පමණක් නොවේ. නිවස මායිමේ නන්නාදනන සේවක පිරිසක් රෑ දහවල් වැඩ කිරීම නිසා ගෙතුළ සිටින්නන්ට, විශේෂයෙන් යොවුන් ස්ත්‍රීන්ට හා ගැහැනු දරුවන්ට ආරක්ෂාව සම්බන්ධයෙන් හියක් ද ඇති වී තිබිණි. මාර්ගය හා ආශ්‍රිත ඉදිකිරීම් අවසන් වන තුරු නිවෙස්වල ඇලුතින් ඉදිකිරීම් නොකරන්නැයි කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ගෙන් ලැබී තිබූ නියෝග නිසා ගේ වට කොට තාප්පයක් බැඳගන්නට හෝ නොහැකි වීමෙන් මෙම අනාරක්ෂිත හැඟීම තවත් වැඩි විය.

වැඩ බිමේ සේවකයන් නිසා ස්ත්‍රීන්ට වන අහිතකර බලපෑම් ගැන සිද්ධි එකක් දෙකක් වාර්තා වූ අතර වැඩි දෙනා ප්‍රකාශ කර තිබුණේ නිශ්චිත සිද්ධිවලට වඩා අනාරක්ෂිත හැඟීමක් පැවතීමේ තත්වයකි.

ඉදිකිරීම් අද්දර ජීවත් වීමෙන් වන ගැහැට අවම කිරීමේ හා එම ප්‍රශ්න සම්බන්ධ පැමිණිලි සඳහා විසඳුම් ලබා දීමේ ක්‍රමය කාලයත් සමඟ දියුණු වූ බව ක්‍රියාවලියේ සමස්තය විමර්ශනය කරන විට පෙනී යයි. ඒ අනුව ක්‍රම ක්‍රමයෙන් මේ සම්බන්ධයෙන් ලැබෙන පැමිණිලි අඩු වන ස්වභාවයක් ද පසුව දක්නට ලැබිණි.

4 වැනි වගුව : ඉදිකිරීම් සම්බන්ධයෙන් දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතියට ලැබුණු පැමිණිලි

	JBIC අරමුදලින් තැනූ කොටස		ADB අරමුදලින් තැනූ කොටස*		එකතුව
	1 වැනි කාණ්ඩය, 2009 ජනවාරි දක්වා	2 වැනි කාණ්ඩය, 2009 ජනවාරි දක්වා	2008 ජූලි වන විට සමස්ත අගය	2007 - 2008	
ගංවතුර සම්බන්ධ	66	82	වර්ග කර නැත	වර්ග කර නැත	148
පිපිරවීම් සම්බන්ධ	8	79	වර්ග කර නැත	වර්ග කර නැත	87
දූවිලි ආශ්‍රිත ගැටළු	37	41	වර්ග කර නැත	වර්ග කර නැත	78
පොදු ජන අවදානම	වර්ග කර නැත	11	වර්ග කර නැත	වර්ග කර නැත	11
අතුරු මාර්ග ආශ්‍රිත	වර්ග කර නැත	28	248	65	341
අමතර අත්පත් කරගැනීම්	වර්ග කර නැත	13	වර්ග කර නැත	වර්ග කර නැත	13
භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය සහ පොදු මාර්ග භාවිතය	වර්ග කර නැත	20	වර්ග කර නැත	වර්ග කර නැත	20
ජලය - ගුණාත්මකඛව හා ප්‍රමාණය	9	19	වර්ග කර නැත	වර්ග කර නැත	28
ශබ්දය සම්බන්ධ	6	31	624	63	724
දෛදර්මී සම්බන්ධ	99	31	4804	795	5729
දේපල හානි	වර්ග කර නැත	83	වර්ග කර නැත	වර්ග කර නැත	83
වගා හානි	වර්ග කර නැත	37	1110	212	1359
පස් සෝදා කාම හා රොන් මඩ එකතුවීම	15	39	වර්ග කර නැත	වර්ග කර නැත	54
තෙල් කන්දවීම් නිසා අපවිත්‍ර වීම	2	වර්ග කර නැත	වර්ග කර නැත	වර්ග කර නැත	2
කාණු පද්ධති හා වාරිමාර්ග සම්බන්ධ	37	වර්ග කර නැත	වර්ග කර නැත	164	210
බර වාහන ධාවනය	61	වර්ග කර නැත	වර්ග කර නැත	195	256
වෙනත්	52	31	19	17	123
සමස්තය	392	549	6805	1511	9257

මුපාශ්‍රය: අධීක්ෂණ උපදේශන ආයතනය
 අධීක්ෂණ උපදේශන කොන්ත්‍රාත්කරුවන් නැවත පිලියෙල කර ඇත. සමුච්චිතව ඉදිරිදැපක් කල නොහැකි නිසා දැන් තනවුරු කර නොමැත. සමහර චෝදනා හා පැමිණිලි එකකට එකක් නොගැලපෙයි.



8 වන පරිච්ඡේදය

යා යුතු මඟ

ආ මඟ ලකුණු හා ඉගෙනුම

කිසියම් ප්‍රජාවකට තමන්ගේ ගේ දොර හා ආදායම් මාර්ග අත හැර දමා යන්නට සිදු වීම දුෂ්කර අත්දැකීමක් බව අවිවාදාත්මකය. එහෙත් එවැන්නක් කරන්නට සිදු වන්නේ රටේ පොදු යහපත සඳහා කරන සංවර්ධන කාර්යයක් වෙනුවෙන් නම් එය ප්‍රජාවක් විසින් කළ යුතු කැපවීමක් ලෙස සාධාරණීකරණය කෙරේ. ලංකාවේ විවිධ මහා පරිමාණ සංවර්ධන ව්‍යාපෘති සඳහා මෙන් ම යුද්ධය නිසා ද විවිධ ජන කොටස්වලට තමන් උන් හිටි තැන් අහිමි විය. ආනාගතයේ දී ද සංවර්ධන ව්‍යාපාර නිසා ජනතාවට මෙවැනි අත්දැකීම්වලට මුහුණ දෙන්නට සිදු වනු නොඅනුමානය. දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතියේ ඉගෙනුම් අපට වැදගත් වන්නේ එනිසාය. රටේ පොදු යහපත සඳහා මෙවැනි කැපවීම් ජනගහණයේ කොටසකගෙන් සෙස්සන් බලාපොරොත්තු වන විට එම අවතැන් වන ප්‍රජාවගේ යහපත සහතික කිරීමට අත්‍යවශ්‍යයෙන් සලකා බැලිය යුතු වන්නේ කුමන කාරණාද? එය අවබෝධ කරගැනීම සඳහා ලංකාවේ සිදු කළ මෙම පළමු අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතියේ අත්දැකීම ඉතා වැදගත් වේ.

සංවර්ධන ව්‍යාපාරයක් වෙනුවෙන් ප්‍රජාවකට උන් හිටි තැන් අහිමි කරන විට එසේ කරන්නේ වෙනත් ගත හැකි පියවරක් නැති නිසායැයි විශ්වාස කෙරේ. අදාළ වෙනත් සියලු පියවර අධ්‍යයනය කර සුදුසු වෙත විකල්පයක් නැති බව සහතික කර ගෙන ඇතැයි එහි දී උපකල්පනය කෙරේ. මෙහි යටි අරුත නම් ජනතාවක් අවතැන් කරමින් සිදු කරන සංවර්ධන සැලැස්ම පළමු තෝරා ගැනීම නොවිය යුතු බවයි. එය වෙනත් කළ හැකි දෙයක් නැති ම අවස්ථාවක ගන්නා අන්තිම තෝරා ගැනීම විය යුතු වේ.

දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතිය නැතිනම් කොට්ටාව මාතර අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතිය අවතැන් වූ ප්‍රජාවන් වෙනුවෙන් ගත හැකි යහපත් ක්‍රියා මාර්ග මෙන් ම සිදු විය හැකි වැරදීම් ගැන ද වටිනා පාඩම් රැසක් රටට ලබා දුන් ක්‍රියාවලියකි. එමෙන් ම එය නැවත පදිංචි කරවීම සම්බන්ධ නව ප්‍රතිපත්ති හා ක්‍රියාමාර්ග කීපයක් ද රටේ සංවර්ධන ක්ෂේත්‍රයට හඳුනවා දුන් ව්‍යාපෘතියකි.

හඳුන්වා දුන් ප්‍රධාන ප්‍රතිපත්ති හා ක්‍රමවේද

හඳුන්වා දුන් දෑ අතරින් ඉතාමත් වැදගත් වන්නේ සිය කැමැත්තෙන් තොරව ප්‍රතිස්ථාපනය වීම පිළිබඳ ජාතික ප්‍රතිපත්තියයි. මෙතෙක් සංවර්ධන වැඩසටහන් නිසා අවතැන් වූ පුද්ගලයන් සම්බන්ධයෙන් ගත් ක්‍රියාමාර්ගයන්ට වඩා වෙනස් වූ ද සංවේදී වූ ද ක්‍රියාමාර්ග ගන්නට අවශ්‍ය පසුබිම මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියට සලසා දුන්නේ මෙම ජාතික ප්‍රතිපත්තියයි. එනිසා වඩාත් සාධාරණ සහ විනිවිද වූ ක්‍රියාවලියක් අනුගමනය කරන්නට හැකි විය. මෙම ජාතික ප්‍රතිපත්තියට අනුව පුද්ගලයන් 20 දෙනෙකු හෝ ඊට වැඩි සංඛ්‍යාවක් අවතැන් කරන සියලුම ව්‍යාපෘතිවලදී මෙම ප්‍රතිපත්තියේ මග පෙන්වීම අනුව ක්‍රියා කළ යුතු වේ.

මෙයින් නිර්දේශ කරන ක්‍රියාවලි විමසන විට පෙනී යන්නේ විවිධ සමාජ ආර්ථික බෙදීම්වලින් සීමා නොවී, බලපෑමට ලක් වන සැමට නැවත තමන්ගේ ජීවිත ගොඩ නගා ගන්නට සහය වන ආකාරයෙන් කටයුතු කිරීම එහි මූලික පදනම වූ බවයි. එය නොගෙවා නොහැකි නිසා වන්දියක් ගෙවන තත්ත්වයෙන් බොහෝ ඉදිරියට ගිය ඉහළ සංවර්ධන වටිනාකමක් ඇති සාධනීය ආරම්භයකි.

අතිම වන දේපල වෙනුවෙන් වෙළෙඳපොළ මිල ගණන් වෙනුවට ප්‍රතිස්ථාපන වටිනාකම අනුව වන්දි ගෙවීම මෙහි අඩංගු වැදගත් ප්‍රතිපත්තිමය තීරණයකි. එය අනාගත සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිවලට නොඅනුමාන ව ම යහපත් මග පෙන්වීමක් ලබා ගත හැකි පූර්වාදර්ශයකි. අද වන විට වන විට එයට නීතිමය පිලිගැනීමක් ද ලැබී තිබේ. සංවර්ධන කාර්යයන් සඳහා පවරාගන්නා ඉඩම් හා දේපල වෙනුවෙන් වන්දි ගෙවීමේ දී ප්‍රතිස්ථාපන වන්දියක් නැතිනම් නැවත පදිංචි වීම සඳහා යන වියදමට සරිලන වන්දියක් ගෙවිය යුතුය යන්න ඉඩම් අත්පත් කරගැනීමේ පනතේ 2008 අප්‍රේල් මස 7 වැනි දින සංශෝධනයෙන් පිළිගෙන තිබේ. එමෙන් ම මෑතකදී නීතිමය පිලිගැනීමක් ලැබුණු තවත් අංගයක් නම් භාවිතයට නොගන්නා කුඹුරු ඉඩම්, ගොවි ජන සේවා කොමසාරිස්ගේ අනුමැතිය ලැබේ නම්, පිරවීමෙන් හෝ වෙනත් ආකාරයකින් සංවර්ධනය කළ හැකි බවයි. මේ නිසා අනාගතයේ දී අවතැන් වන පවුල්වල කුඹුරු ඉඩම් සඳහා වඩාත් සතුටුදායක වන්දියක් ලබා ගැනීමට හැකි වනු ඇත. මෙවැනි පුළුල් දැක්මකින් කටයුතු කළහොත් රටේ සංවර්ධනය උදෙසා තමන්ගේ ගේ දොර අත හැර යා යුතු වන පවුල් ඒ නිසා මහ මගට වැටීම වළක්වා ගත හැකි වනු ඇත.

දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතියේ දී නම් දුබල කණ්ඩායම් වශයෙන් නම් කෙරුණු අවදානමට ලක් විය හැකි පුද්ගලයන් ගැන ද විශේෂ අවධානයක් යොමු

විය. ඒ අනුව ආබාධ සහිත පුද්ගලයකු වියපත් අයෙකු වැනි කෙනෙකුගේ ප්‍රතිස්ථාපනය සඳහා අමතර වියදමක් යන බව සැලකිල්ලට ගෙන ඒ සඳහා ද අමතර මුදලක් දීමනාවට එකතු කරනු ලැබිණි. මෙවැනි කරුණුවලින් ද පුද්ගලයන් අවතැන් වීම නිසා වන අනාරක්ෂිත බව අඩු කර ගත හැකි වේ.

ප්‍රතිස්ථාපන වන්දිය එසේ පුළුල් පදනමක් යටතේ ගෙවීම නිසා තල දෙකක දී එහි වාසි දක්නට ලැබිණි. පළමුවැන්න ප්‍රායෝගික වටිනාකමයි. මේ නිසා සංසන්දනාත්මක ව බලන කල වඩාත් ඉක්මනින් නැවත පදිංචි වන්නට බොහෝ දෙනාට හැකි විය. දෙවැන්න එහි ඇති උපාය මාර්ගික වටිනාකමයි. එනම් අවතැන් වූවන්ගේ අවශ්‍යතා සැලකිල්ලට ගෙන කටයුතු කිරීමේදී අනුගමනය කළ යුතු ක්‍රමවේද රටට හඳුන්වා දීමයි. බලපෑමට ලක් වන්නන් වෙනුවෙන් කරන මැදිහත්වීම්වල අවම වශයෙන් හෝ තිබිය යුතු ගුණාත්මක මට්ටම ගැන පොදු පිළිගැනීමක් රට තුළ ඇති කිරීමයි. එය ලංකාවේ සංවර්ධන ක්ෂේත්‍රයට ම වටිනා මගපෙන්වීමකි.

දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතිය හඳුන්වා දුන් ක්‍රමවේද අතරින් ඉතාමත් වැදගත් වන්නේ ඉඩම් අත්පත් කරගැනීම හා ප්‍රතිස්ථාපනය පිළිබඳ කමිටුව නැතිනම් ලාක් කමිටුවයි. එහි සැකැස්ම නිසා ව්‍යාපෘතිය හරහා බලපෑමට ලක් වූ පුද්ගලයන් සමග කළ සාකච්ඡා මාර්ගයෙන් වන්දි ගැන එකඟතාවකට එන්නට ඉඩ සැලසිණි. වෙළෙඳපොළ වටිනාකම වෙනුවට ප්‍රතිස්ථාපන වන්දියක් ගෙවීමේ ප්‍රතිපත්තිය ඵලදායී ලෙස ක්‍රියාවට නැගුණේ ලාක් කමිටුව හරහාය. යම් යම් ගැටලු තිබුණත් එය බොහෝ දෙනාට තමන්ගේ ප්‍රශ්න සාකච්ඡා කර සහනයක් ලබා ගන්නට ඉඩ ලැබුණු තැනක් විය.

ලාක් කමිටුව හා සාකච්ඡා කිරීම සැමට අනිවාර්ය කිරීම තුළින් බලපෑමට ලක් වූ සියලු දෙනාට එයට සහභාගිවීමට ඇති අයිතිය තහවුරු වීණි. තමන් පදිංචි ඉඩම් සඳහා ඔප්පු ඇති නැති සැමට වන්දි ගෙවීම මගින් නැවත ජීවිත ගොඩ නගා ගැනීම සඳහා සහය ලබා ගැනීමට සැමට ඇති අයිතියට ගරු කෙරිණි. එසේ කිරීමෙන් කලින් ඉඩම් හිමිකමක් නොතිබූ අවතැන් වූ පවුල්වලට නිවාස හා ඉඩම් හිමිකම් ලබා ගැනීමට ද හැකි වීණි.

මග වැරදුණු තැන්

ප්‍රතිපත්තිමය වශයෙන් බොහෝ කරුණු නිවැරදි ලෙස සකසා තිබුණත් ඒවා ක්‍රියාත්මක කිරීමේ දී යම් යම් අවාසිදායක තත්ත්වයන්ට ලක් වූ පුද්ගලයන් හා පවුල් මේ අතර නොසිටියා නොවේ.

සමහර විටෙක මෙවැනි අවාසිදායක තත්ත්වයන්ට පවුල් මුහුණ පෑවේ ප්‍රතිස්ථාපන සැලැස්ම ක්‍රියාත්මක කිරීමේ දී ඇති වූ අඩු පාඩු නිසාය. උදාහරණයක් ලෙස සුළු හා මධ්‍යම ව්‍යාපාර පටන් ගැනීමට ප්‍රමාණවත් ලෙස මග පෙන්වීම සහ වෘත්තිමය සහය නොලැබිණි. ඒ නිසා සමහරුන්ගේ ආයෝජන එතරම් ඵලදායී නොවීය. සමහරුන්ට එයින් ප්‍රයෝජන ගැනීමට අධිවේගී මාර්ගය ආශ්‍රිත ව කෙරෙන වෙනත් සංවර්ධන කටයුතු අවසන් වන තුරු බලා සිටින්නට සිදු වී ඇත.

ආබාධ සහිත පුද්ගලයන් සිටින පවුල්වල ආදායම් මාර්ග ගොඩ නගා ගැනීමට සමහර අවස්ථාවල විශේෂ සහය ලැබිණි. උදාහරණයක් ලෙස ස්ත්‍රී මූලික පවුලක ආබාධ සහිත දරුවකු ද සිටිය අතර මාර්ග සංවර්ධන නිලධාරීන් අන් අයගේ ද සහය ලබා ගෙන ඔවුන්ට නිවසක් තනා දුන්හ. ඒ නිසා නිවසේ කාමර කුලියට දී දිවි රැකගන්නට එම පවුලට හැකි විය. එහෙත් පොදුවේ බලන කල පෙනී යන්නේ ආබාධ සහිත පුද්ගලයන්ගේ හා වියපත් අයගේ පවුල්වලට මෙයට වඩා විධිමත් ලෙස සහය විය හැකි ව තිබූ බවයි.

බලපෑමට ලක් වූවන්ගේ ජීවිත නැවත ගොඩ නැගීම නිසියාකාරව සිදුවන්නේ ඔවුන්ගේ ජීවනෝපාය ස්ථාවර වීම තුළිනි. ජීවනෝපාය සහ ජීවිත යළි ගොඩ නැගීම අතර ඇත්තේ දැඩි සම්බන්ධතාවකි. එහෙත් අලුත් නිවෙස්වල නැවත පදිංචි කිරීම මෙන් නොව ව්‍යාපාර ගොඩ නැගීම සංකීර්ණතා රැසක් කළමනාකරණය කරගනිමින් කළ යුතු ක්‍රියාවලියක් විය. එමෙන් ම කඩා වැටුණු ජීවනෝපායයන් නැවත අරඹා ස්ථාපිත කරගැනීමට සෑහෙන කාලයක් ද ගත විය. ජීවනෝපාය සඳහා ඵලදායී මගපෙන්වීමක් ලබා දීමට නම් ඒ සඳහා විධිමත් වැඩ පිළිවෙලක් කල් ඇතිව සකසා තිබීම වැදගත්ය. ජීවිතාවන් සම්බන්ධ අවශ්‍යතා විවිධය. ඒ නිසා ඒ ඒ අවස්ථාවන්ට ගැලපෙන විවිධ විකල්ප ගැන අවබෝධයක් ද ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කරන්නන් සතු විය යුතුය. නොඑසේ නම් එවන් තොරතුරු ලබා ගත හැකි විශ්වාසදායී තොරතුරු මූලාශ්‍ර බලපෑමට ලක් වූ ප්‍රජාවට ලබා දිය යුතු වේ. ජීවනෝපාය නගා සිටුවීමට වෘත්තීය මට්ටමේ මගපෙන්වීම් නොලැබීමේ අඩුව මෙන් ම විවිධ තත්ත්වයන්ට ගැලපෙන අන්දමේ පුළුල් පරාසයක පුහුණු වීම් හා වෙනත් සහය නොලැබීමේ අඩුව දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතියේ දී පැහැදිලි ලෙස දක්නට ලැබිණි.

ආයතනික ඉගෙනුම

ප්‍රතිපත්තිවලින් ලබා දුන් ඉඩකඩ උපරිම ලෙස භාවිත කරමින් නැවත පදිංචි වීම සඳහා සහාය සැලසීමට බලපෑම් කළ කරුණු කවරේදැයි විමසුම වැදගත් වේ. ප්‍රධාන වශයෙන් කරුණු තුනක් මෙම ක්‍රියාවලියේ කාර්යක්ෂමතාවට බාධා කළ බව පෙනී යයි. එනම් අරමුදල් නිගය, මානව සම්පත් නිගය සහ ක්‍රියාවලියේ විවිධ කොටස් සම්පූර්ණයෙන් ම සැලසුම් නොකිරීමයි. ප්‍රතිස්ථාපන සැලසුමේ ප්‍රධාන අංග සියල්ල ම සැලසුම් කර තිබූ නමුත් ඒ යටතේ ඇති සමහර අනු කොටස් හා කාල රාමු ගැන පැහැදිලි අවබෝධයක් නොවීය. විශේෂයෙන් අධිවේගි මාර්ග පටයට අමතරව එම පද්ධතියට අයත් අනෙක් ඉදිකිරීම් සම්පූර්ණයෙන් ම සැලසුම් කර නොතිබූ නිසා වරින් වර විවිධ අදහස් පළ විය. මෙයින් බලපෑමට ලක් වූ පවුල් නැවත පදිංචි වීම හා ව්‍යාපාර නැවත පටන් ගැනීම සම්බන්ධයෙන් ගත් සමහර තීරණ එලදායි නොවිණි. එයින් එම පවුල්වල නැවත ගොඩ නැගීම ද ප්‍රමාද විය. ඉදිකිරීම් කාල රාමු ගැන තොරතුරු විධිමත් ලෙස ප්‍රජාවට නොලැබීම නිසා ඉදිකිරීම් අද්දර වසර ගණනාවක් දක් ගැහැට ඉවසමින් ගත කරන්නට බොහෝ පවුල්වලට සිදු විය. ඒ අත්දැකීම් ඇසුරෙන් මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය උගත්තේ සැලසුම් කිරීම සඳහා ප්‍රමාණවත් කාලයක් යෙදවීම ව්‍යාපෘතියේ සාර්ථකත්වයට අත්‍යවශ්‍ය සාධකයක් බවයි.

සියලු අංග ගැඹුරින් හා සවිස්තාරාත්මක ලෙස සැලසුම් නොකිරීමෙන් මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියට ද පාඩු විය. එනම් ප්‍රතිස්ථාපනයට අවශ්‍ය විවිධ තාක්ෂණික දැනුම හා හැකියාවන් ගැන පූර්ණ අවබෝධයක් ව්‍යාපෘතිය මුල දී ලබා ගැනීමට නොහැකි වීමයි. ව්‍යාපෘතියේ ඉලක්කය මාර්ගයක් තැනීම වුවත් සියල්ල ඉංජිනේරුවරුන්ට කළ නොහැකි බව මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය වටහාගත්තේ ප්‍රතිස්ථාපන ක්‍රියාවලිය තුළ සමාජමය හා පාරිසරික ගැටලු පැන නගින්නට පටන් ගත් පසුවය. වඩාත් සාර්ථක ලෙස ප්‍රතිස්ථාපන කාර්යය සම්පූර්ණ කිරීමට නම් සමාජ සංවර්ධන හා පාරිසරික යන දෙඅංශයේ දැනුම ඇති අය ද කාර්ය මණ්ඩලයේ සිටිය යුතු විය.

සමාජ හා පාරිසරික දැනුම හා හැකියාවන්ගේ වැදගත්කම වැටහුණු නිසා මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය පසුව ඒ සඳහා වෙන ම අංශයක් ද ආරම්භ කළේය. සමාජ පාරිසරික අංශය නම් වන මෙයින් බලාපොරොත්තු වුණේ බලපෑමට ලක් වූ පුද්ගලයන්ට සමාජමය හා පාරිසරික ආරක්ෂණ ක්‍රමවල පිහිට ලැබේ ද යන්න ගැන පසු විපරම් කිරීමය.

පුද්ගලයන් අවතැන් වීම හා ප්‍රතිස්ථාපනය ඇතුළත් වන ව්‍යාපෘතියක් සාධනීය ලෙස ක්‍රියාත්මක කිරීමේදී අවශ්‍ය වන හැකියා හා කුසලතා පරාසය ගැන ද මෙම ව්‍යාපෘතිය හරහා මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය මනාවින් අවබෝධ කරගන්නේය. ඒ අනුව බලපෑමට ලක් වූ පුද්ගලයන් සමඟ සංවේදී ලෙස සාකච්ඡා කරන්නේ කෙසේද, පුද්ගලයන්ට සවන් දිය යුතු ආකාරය හා සාකච්ඡාවේ දී ඔවුන්ගේ මතය ඉදිරිපත් කර කරුණු දැක්වීමට ඉඩ ලබා දෙන්නේ කෙසේද වැනි කරුණු ගැන ඔවුහු සිතන්න හුරු වූහ. වැඩි දෙනා ඒ සඳහා අවශ්‍ය හැකියාවන් පුරුදු පුහුණු වීමට උනන්දු වූහ. මේ සඳහා යම් කාලයක් ගත වූ බව නම් සැඟවීය. එහෙත් ව්‍යාපෘතියේ අග භාගය වන විට මෙම හැකියා වර්ධනය ව්‍යාපෘතියේ නිලධාරීන් වැඩි දෙනෙකු තුළ දක්නට හැකි විය.

අත්දැකීම් තුළින් ඉගෙනගෙන ව්‍යාපෘතිය වඩාත් සංවේදී හා ඵලදායී ලෙස කිරීමට මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය ගත් උත්සාහය පෙන්නවන මනා දර්ශකයකි අත්දැකීම් ආවර්ජනය (මෙය ප්‍රත්‍යාවේෂණය ලෙසත් හැඳින්වේ). ව්‍යාපෘතිය තුළ තමන් කළ කී දෑ ගැන ආවර්ජනය කිරීම සඳහා නිලධාරීන් උනන්දු කිරීම සහ ඵම ආවර්ජනයන් සටහන් කිරීම ප්‍රගති සමාලෝචන රැස්වීම්වලදී සිදු විය. මේ නිසා ප්‍රත්‍යාවේෂණය විධිමත් ලෙස ආයතනය තුළ භාවිතයට ගැනීමට හුරු විය. පසුව මෙය ඉතා ප්‍රයෝජනවත් ඉගෙනුම් මෙවලමක් ලෙස ද ව්‍යාපෘතිය තුළ යොදා ගැනුණි.

ව්‍යාපෘතියේ විවිධ අංශ අතර සහ ව්‍යාපෘතියට සම්බන්ධ විවිධ ආයතන හරහා විධිමත් ලෙස තොරතුරු බෙදා ගන්නා මනා සන්නිවේදන ක්‍රමවේදයන් තිබීමේ වැදගත්කම ද අධිවේනී මාර්ග ව්‍යාපෘතිය හරහා ලැබූ නවත් වටිනා ඉගෙනුමකි. තිරස් ව සහ සිරස් ව තොරතුරු ඉක්මනින් හා නිවැරදිව ගලා යන ක්‍රමයක් තිබීම මගින් විවිධ අංශ අතර මනා සම්බන්ධීකරණයක් පවත්වා ගත හැක. බලපෑමට ලක් වන ජනතාවට තම ජීවිත ගොඩ නගා ගැනීමට අවශ්‍ය තොරතුරු කලට වේලාවට සහ පැහැදිලිව ලබා දිය හැක. එමෙන් ම වැරදි තොරතුරු ලැබීම නිසා වත්කම් අහිමි වීමේ පීඩාවන්ට යළි යළිත් ලක් වීමෙන් ප්‍රජාව වළක්වා ගත හැකි වේ. විශේෂයෙන් අවතැන් වූ ව්‍යාපාර නැවත ගොඩ නැගීම සහ ඉදිකිරීම් අද්දර වසර ගණනක් ජීවත් වීමට සිදු වූ පවුල් දෙස බලන විට මෙසේ මනා සම්බන්ධීකරණයකින් නිවැරදි තොරතුරු නොපමාව හා විධිමත් ව ලබා දීමේ වැදගත්කම ඉස්මතු වී පෙනේ.

මෙලෙස තොරතුරු බෙදා ගැනීමටත් ඒය පසු කලෙක භාවිතයට ගැනීමටත් මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය ප්‍රත්‍යාවේෂණය සඳහා ගත් ක්‍රියාමාර්ගය ඉතා

ප්‍රයෝජනවත් විය. එමෙන් ම ව්‍යාපෘතියෙන් ලබා ගත් විවිධ ඉගෙනුම එක් රැස් කර එය වාර්තාවක් ලෙස සකසීමට විශේෂඥ දැනුම ඇති නිලධාරී පිරිසකට පැවරීම දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතිය ගත් තවත් ක්‍රියාමාර්ගයකි. එයින් අනාගතයේ දී මෙම දැනුම භාවිතයට ගැනීම වඩාත් පහසු කරනු ඇත.

අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතියෙන් අවතැන් වූ හා වෙනත් බලපෑම්වලට ලක් වූ පවුල්වල නැවත ගොඩ නැගීමේ අත්දැකීම් කැටි කර දක්වන මෙම ග්‍රන්ථය ද එසේ ව්‍යාපෘතියෙන් ඔබ්බට මෙම ඉගෙනුම ගෙන යාමේ උත්සාහයකි. අනාගත භාවිතය සඳහා මෙම ඉගෙනුම බෙදා ගැනීමට ගත් උත්සාහයකි.

ලද දැනුමට පිටු නොපා යා යුතු අනාගත ගමන් මඟ

ලංකාවේ මෑත කාලීන ආර්ථික වර්ධනය හා ඒ සඳහා යොදා ගන්නා සංවර්ධන උපාය මාර්ග විමසන විට පෙනී යන්නේ එය බොහෝ දුරට යටිතල පහසුකම් දියුණු කිරීම ඉලක්ක කරගෙන ඇති බවකි. එවැනි සංවර්ධන ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක කෙරෙන ආකාරය ගැන විමසන විට පෙනෙන්නේ ඒ සඳහා ප්‍රජාවගේ කැපකිරීම් ඉතා විශාල වශයෙන් බලාපොරොත්තු වන බවකි. සංවර්ධනයේ නාමයෙන් අවතැන් වීම සහ තමන්ගේ ජීවන ගමනට හා ජීවනෝපායයන්ට සිදු වන බාධාවන් ඉවසා දරාගෙන සිටීම බලපෑමට ලක් වන ප්‍රජාවන්ගෙන් බලාපොරොත්තු වන බවකි.

එවැනි තත්ත්වයක් තුළ අවතැන් වන පුද්ගලයන්ගේ ජීවිත කිසියම් මට්ටමකට හෝ සුරක්ෂිත කිරීම සඳහා මනා මග පෙන්වීමක් සිය කැමැත්තෙන් තොරව ප්‍රතිස්ථාපනය වන්නන් පිළිබඳ ජාතික ප්‍රතිපත්තියෙන් ලබා ගත හැකි වේ. එයින් නිර්දේශ කරන ක්‍රියාවලිය බොහෝ දුරට අපක්ෂපාතී හා සාධාරණය. පුද්ගලයන් නැවත පදිංචි කරවීමේ ක්‍රියාමාර්ග තුළට විධිමත් බවක් මෙන් ම සේවා සපයන්නන්ගේ වගවීම ද ගෙන ඒමට එයින් ලැබෙන පිටිවහල වැදගත්ය.

ගැටලුව වන්නේ මෙම ජාතික ප්‍රතිපත්තියට අනුව කටයුතු කිරීම අනිවාර්ය නොවීමයි. යටිතල පහසුකම් හෝ වෙනත් ආකාරයක සංවර්ධන ක්‍රියාවලි නිසා අවතැන් වන පුද්ගලයන් ආරක්ෂා කිරීම සඳහා අවශ්‍යය නීතිමය පිටිවහල ලබා දීමට නම් මෙම ජාතික ප්‍රතිපත්තිය නීතියක් බවට පරිවර්තනය කරගත යුතු වේ. මෑතක සිදු කළ නාගරික සංවර්ධන ප්‍රවේශයන් දෙස බැලූ විට පෙනී යන්නේ සිය කැමැත්තෙන් තොරව ප්‍රතිස්ථාපනය වීම පිළිබඳ ජාතික ප්‍රතිපත්තිය නොසලකා හැරීමට ද සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිවලට ඉඩ ඇති බවයි. එම වැඩ සටහන්වලදී

තමන්ගේ නිවාස හිමිකම් සඳහා ඔප්පු නැති අයට හා ඔප්පු හිමියන්ට සලකනු ලැබුවේ දෙයාකාරයකටය.

තවත් සමහර සංවර්ධන ව්‍යාපෘති විමසීමේ දී පෙනෙන්නේ මෙම ජාතික ප්‍රතිපත්තියේ සමහර කොටස් පමණක් තම සංවර්ධන කාර්යයන්හි දී උපයෝගී කරගැනීමට සමහර ආයතනවලට උනන්දුවක් තිබූ බවයි. උදාහරණයක් ලෙස කුකුළේගඟ ව්‍යාපෘතිය, මොරගහකන්ද ව්‍යාපෘතිය සහ ජාතික අධිවේගී මාර්ග අංශ ව්‍යාපෘතිය සැලකිය හැකි වේ. ලුනාව සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියේ දී නම් මෙම ජාතික ප්‍රතිපත්තිය සම්පූර්ණයෙන් ම ක්‍රියාවට නැඟීමට පියවර ගැනුණි. එයට අරමුදල් සම්පාදකයන්ගේ බලපෑම් තදින් හේතු වූ බව නොරහසකි.

දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතියේ සමහර සාධනීය ලක්ෂණවල වටිනාකම නියමාකාරයෙන් වටහා නොගෙන එහි රාමුව පමණක් භාවිතයට ගන්නා අවස්ථා ද මෑත කාලයේ දක්නට ලැබිණි. නිදසුනක් ලෙස ලාක් කමිටුවේ සැකැස්ම සැලකිය හැක. දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතියේ ලාක් කමිටු සාමාජිකත්වය නිර්මාණය වී තිබුණේ පුළුල් පදනමකින් තීරණ ගැනීමට ඉඩ සලසන ආකාරයෙනි. එහෙත් මෑත කාලයේ සමහර සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිවල ලාක් කමිටුවක් ඇතත් එහි සාමාජිකත්වය පටුය. බලපෑමට ලක්වූවන්ගේ ගැටලු දෙස විවිධ දෘෂ්ටි කෝණවලින් බලා ප්‍රතිචාර දැක්වීමට ඇති ඉඩකඩ මේ නිසා සීමා වේ.

ව්‍යාපෘතියක් කඩිනමින් නිම කිරීමට සිතා වඩා ප්‍රජාතන්ත්‍රවාදී වන සාකච්ඡාමය ක්‍රියාමාර්ග නොතකා කටයුතු කළහොත් එයින් අවතැන් වන පවුල් ඉතා අවදානම් අඩියකට වැටීමට ඉඩ තිබේ. ප්‍රාදේශීය, සුළු හා මධ්‍යම පරිමාණයේ ව්‍යාපාර කඩා වැටීමට ඉඩ ඇත. යටිතල පහසුකම් දියුණු වුණත් එම පළාතේ ප්‍රජාව කළකිරීමෙන් පසුවන, තමන්ට අවාසියක් අසාධාරණයක් වියැයි ඔවුනට හැඟෙන තත්ත්වයක් යටතේ සංවර්ධනයේ සැබෑ අරමුණු වෙත ළඟා වීම දුෂ්කර වනු ඇත.

එනිසා අවධාරණය කළ මනා කරුණ වන්නේ දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගය ඉදිකිරීමෙන් ලද මෙම ඉගෙනුම ප්‍රජාව අවතැන් කෙරෙන වෙනත් සංවර්ධන වැඩ සටහන්වලදී භාවිත කිරීමේ වැදගත්කමයි. බලපෑමට ලක් වන පවුල් හා ප්‍රජාවන්ට වන හානිය අවම කරගනිමින් සංවර්ධන ඉලක්ක සාක්ෂාත් කරගැනීමට මෙම මගපෙන්වීම ඉතා ප්‍රයෝජනවත් වනු ඇත. එමෙන් ම මෙම ඉගෙනුම භාවිතය තුළින් දිනෙන් දින අලුත් වී තව තවත් සාධනීය හා ප්‍රායෝගික වටිනාකමක් ඇති සංවර්ධනයේ යහ භාවිතයන් රට තුළ නිර්මාණය කිරීමට ද එයින් මග සැලසෙනු ඇත.

කළ කැප කිරීමට කෘතශ්‍රී

රටේ පොදු යහපත සඳහා වුවත් ජනතාවගේ ජීවිතවලට බාධා කිරීමෙන් අර්බුදකාරී තත්වයන් මතු විය හැක. ඒ සම්බන්ධ උදාහරණ ලෝකයේ එමටය. අපගේ අසල්වැසි ඉන්දියාවේ නර්මදා නිමිත සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය ජනතාවගේ ජීවිත අවුල් වීමෙන් වන එබඳු අර්බුද මනා ලෙස පෙන්වන උදාහරණයකි. එවන් අත්දැකීම් නිසා පුද්ගලයන් අවතැන් කරන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිවල පවතින අවදානම ගැන බොහෝ ආයතන හා බලධාරීන් මේ වන විට දැනුවත්ය. නිසි ආරක්ෂණ ක්‍රම රහිත, නැවත ගොඩ නැගෙන්නට සැබෑ සහයෝගයක් රහිත අවතැන් කිරීම් නිසා ඉඩම් අහිමි, ගේ දොර අහිමි, ආහාර සුරක්ෂිතතාව ද සෞඛ්‍ය ද පිරිනුණු සහ සමාජයෙන් කොන් වුණු අවදානම්කාරී තත්වයන්ට ප්‍රජාවන් පත් විය හැක. සුදුසු ලෙස කළමනාකරණය කර නොගතහොත් අවතැන් වීමෙන් ඇති වන අහිතකර බලපෑම් නිසා පුද්ගල සමූහයන් මහ මඟට වැටීම වුව සිදු විය හැක.

ජනතාව අවතැන් කරන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතීන් වෙනුවෙන් කෙරෙන විශද මුදලින් පමණක් ගණන් කළ නොහැක. ඒ සඳහා පුද්ගලයන්, පවුල් හා ප්‍රජාවන් විසින් පෞද්ගලික, සමාජීය, සංස්කෘතිකමය හා පාරිසරික වශයෙන් ද කැප කිරීම් කරනු ලබ ඇත්නම් ඒවා ද සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියේ විශදම් ලෙස ගණන් බැලිය යුතු වේ. එම කැප කිරීම්වල අගය මුදලින් මැනිය නොහැකිය. රටක ජනගහණයෙන් කොටසකට වැඩි පහසුකම් සලසා දීම සඳහා තවත් ජන කොටස් එවන් කැප කිරීම් කරන්නේ නම් එම ප්‍රජාවන්ට, පවුල්වලට හා පුද්ගලයන්ට රටේ කෘත ශ්‍රී දැක්විය යුතු වේ. අධිවේගී මාර්ගයේ යන්තන්ගේ ගමන වෙනුවෙන් ඒ මඟ දෙපස විසූ බොහෝ දෙනෙකුගේ දිවි ගමනට බාධා විය. මේ පොතෙන් කියැවුණේ ඔවුන් කීප දෙනෙකුගේ අත්දැකීම් පමණි. බලපෑමට ලක් වූ පිරිස තව බොහෝය. අවට සිරි නරඹන්නන්, ඉක්මනින් නගරයෙන් නගරයට යා හැකි වීමේ අරුමය කතා කරමින් ඔබ අධිවේගී මාර්ගයේ ගමන් කරන විට ඔබ වෙනුවෙන් එවන් කැප කිරීම් කළ අය ගැන සිතන්නට, කතා කරන්නට, ඔවුන්ගේ කැප කිරීමට ගරු කරන්නට අමතක නොකරන්න.



ලංකාවේ මෑත ඉතිහාසයේ සන්ධි ස්ථානයක් ලෙසින් සැලකෙන දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගය ආසියානු සංවර්ධන බැංකුවෙන් සහ ජපන් ජාත්‍යන්තර සහයෝගිතා ආයතනයෙන් ලද ණය මුදලින් බොහෝ දුරට ශක්තිමත් වී රුපියල් ලක්ෂ අසූවකට අධික වියදමින් ඉදි කරනු ලැබුවකි. මෙවන් දැවැන්ත ව්‍යාපෘතියක් ලංකාවේ ගම්නාගමන පද්ධතියට එක් වූ මුල් වතාව ද මෙය වේ. අවතැන් වීම අවම කෙරෙන අයුරින් මාර්ග පටය තෝරා ගනු ලැබූව ද යම් පිරිසකට සංවර්ධනයේ නාමයෙන් තම දේපල අහිමි වීම වැළැක්විය නොහැකි විය. අවම වශයෙන් පවුල් 5000ක් ඉදි කිරීම් නිසා අවතැන් වූහ. තම ගේ දොර අත හැර යාමේ ද වගා බිම් හා වානිජ දේපල අහිමි වීමේ ද අත්දැකීමට ඔවුහු මුහුණ දුන්හ.

"ගමන් මඟක කතාව" දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගයට මග සලසමින් සිදු කළ මෙම ප්‍රතිස්ථාපන ක්‍රියාවලිය දෙස විමසීමෙන් ව බැලීමකි. තම ගේ දොර හා ජීවිතාවන් අහිමි වීම ද, තමන් අවට ස්වාභාවික හා සමාජමය පරිසරයේ සිදු වන පෙරළිය ද අත් විඳි ජනතාවගේ කතාවයි මෙම පොතෙහි සටහන් කර තිබෙනුයේ. මාර්ග තැනීමේ මූලික වගකීම දරන මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය මෙම ව්‍යාපෘතියේ දී එයට අමතරව සමාජමය වැඩ සටහන් ද ක්‍රියාත්මක කළේය. ප්‍රතිස්ථාපන අත්දැකීමට විවිධාකාරයේ ක්‍රියා හා ප්‍රතික්‍රියා දක්වන්නන් සමඟ සාකච්ඡා කරමින්, දුෂ්කර සහ ගැටලුකාරී අත්දැකීම් මැදින් ඔවුන් කටයුතු කළ ආකාරයේ අත්දැකීම් ද මෙම කතාවේ සටහන් ය. අවතැන් වන්නන්ගේ අයිතීන් සුරැකීම සඳහා සැකසූ සිය කැමැත්තෙන් තොරව ප්‍රතිස්ථාපනය වීම පිළිබඳ ජාතික ප්‍රතිපත්තිය මුල් වතාවට ක්‍රියාවට නැගූ මහා පරිමාණ ව්‍යාපෘතිය ද මෙයයි. එයින් ලද උගැන්ම හා පන්තරය ද මෙම කතාවේ ම තවත් පැතිකඩකි.

දර්දනා විශ්ලේෂණ කේන්ද්‍රය (CEPA) දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතියේ ස්වාධීන බාහිර ඇගයුම් කණ්ඩායමක් ලෙසින් සිව් වසරක් පුරා මෙම ක්‍රියාවලියට සම්බන්ධ වී සිටියේය. සිය කැමැත්තෙන් තොරව අවතැන් වීමේ හා නැවත ගොඩ නැගීමේ මෙම ක්‍රියාවලියෙහි සාධනීය මෙන් ම සෘණාත්මක අත්දැකීම් ද කැටි කර දක්වන "ගමන් මඟක කතාව" පොතෙන් උත්සාහ කරනුයේ එම අත්දැකීම් අනාගත ව්‍යාපෘතීන් හි ප්‍රයෝජනය සඳහා ඉදිරිපත් කිරීමටයි.

cepa
 centre for poverty analysis
 29, Gregory's Road, Colombo 7, Sri Lanka
 Tel: +94 (011) 4690200, 2676955-8
 Fax: +94 (011) 2676 959
 E-mail: info@cepa.lk
 www.cepa.lk

