



කාගේ අයිතිය ද?

සංවර්ධන ප්‍රේරිත විස්ථාපනය

සාන්ඵනා කරුප්පු
සහ
චරුණි ගනේපොල

සැප්තැම්බර් 2005

කාගේ අයිතිය ද?

සංවර්ධන ප්‍රේරිත විස්ථාපනය

සාන්ජීනා කුරුපේපු

සහ

චරණී ගනේපොල

සැප්තැම්බර් 2005

Working Paper Series No. 10 - 2005

© දර්ශන විශ්ලේෂණ කේන්ද්‍රය

ශ්‍රී ලංකා ජාතික පුස්තකාලය - ප්‍රකාශනගත සුවිකරණ දත්ත

කුරුප්පු, සාන්ජනා

කාගේ අයිතීන් ද: සංවර්ධිත ප්‍රේරිත විස්ථාපනය/සාන්ජනා කුරුප්පු සහ වරුණ ගනේපොල
- කොළඹ : දර්ශන විශ්ලේෂණ කේන්ද්‍රය, 2005

ISBN: 955-1040-27-9

මිල රුපියල්

i. 305.906914 ඩීවී 21

ii. ග්‍රන්ථ නාමය

iii. ගනේපොල වරුණ සම කතෘන්

1. අවකැන් වූවෝ

2. සමාජ ගැටලු

ISBN: 955-1040-26-0

ISSN: 1391-9946

The CEPA Publication Series currently includes the following categories; Studies, Edited Volumes, Working Papers and Briefing Papers.

දරිද්‍රතා විශ්ලේෂණ කේන්ද්‍රය, ශ්‍රී ලංකාවේ දරිද්‍රතාවට අදාළ කරුණු පිළිබඳ ව වඩා යහපත් අවබෝධයක් ප්‍රවර්ධනය කිරීම අරමුණු කොට ගත් ස්වාධීන වෘත්තීය සේවාවන් සපයන ආයතනයකි. දරිද්‍රතා විශ්ලේෂණ කේන්ද්‍රයේ සේවා නැඹුරුවෙහි එල්ලය යොමු වී ඇත්තේ පර්යේෂණ, උපදේශනය, පුහුණුව සහ දරිද්‍රතාව පහත හෙළීම උදෙසා නිරත ව සිටින සංවිධාන සහ වෘත්තිකයන් කරා විහිද ගිය සංවාදය හා හුවමාරුව යන අංශ සතර කෙරෙහි ය.

මෙම අධ්‍යයනය **ජාත්‍යන්තර සංවර්ධනය සඳහා වන දෙපාර්තමේන්තුව (ජාසංදෙ)** මගින් ආධාර සපයනු ලබන දරිද්‍රතාව සහ ගැටුම් පිළිබඳ වැඩසටහනේ එක් වැඩසටහන් ක්‍රියාකාරකමකි. මෙය සංවර්ධනය ප්‍රවර්ධනය කිරීමේ සහ දරිද්‍රතාව පහත හෙළීමේ කටයුතුවල නිරත, බ්‍රිතාන්‍ය රාජ්‍ය දෙපාර්තමේන්තුවකි. එම දෙපාර්තමේන්තුව රජයන්, සිවිල් සමාජ, පෞද්ගලික අංශය සහ වෙනත් අය සමඟ හවුල්කාරීත්වයෙන් යුතුව සිය කටයුතු කර ගෙන යයි. දරිද්‍රතාවයට හේතුවන සාධක පිළිබඳ ව සොයා බලා කටයුතු කරන දීර්ඝකාලීන වැඩසටහන් සඳහා ඉන් ආධාර සැපයේ. මෙම දෙපාර්තමේන්තුව ස්වාභාවික සහ මිනිස් නිර්මිත හදිසි ආපදා අවස්ථාවන් කෙරෙහි ප්‍රතිචාර දක්වනු ලැබේ.

වරැණි ගනේපොල මනෝ විද්‍යාව, සමාජ විද්‍යාව සහ සරණාගතයන් පිළිබඳ අධ්‍යයනයන් යන අංශ හදාරා ඇත. ඇය කොළඹ විශ්ව විද්‍යාලයේ සමාජ විද්‍යා අංශයේ ඉගැන්වීම කරන්නීය. බලහත්කාර සංක්‍රමණය, ගැටුම් හා ඇදුන චිත්ත ජීවිතය, මනෝ විද්‍යාව හා බැඳුන සමාජීය කටයුතු යන අංශ පිළිබඳව පර්යේෂණ පැවැත්වීමට ඇය උනන්දුවක් දක්වයි.

සාන්ජනා කුරුප්පු මානව විද්‍යාවන් හදාරා ඇත. ඇය දැනට දරිද්‍රතා විශ්ලේෂණ කේන්ද්‍රයේ දරිද්‍රතා බලපෑම් ඇගයීමේ වැඩසටහනට සම්බන්ධ ව කටයුතු කරන්නීය. ඇගේ පර්යේෂණ කටයුතු යොමු වී ඇත්තේ යෞවනයන් සහ සංවර්ධනය, ව්‍යාපෘති නිරීක්ෂණාත්මක ව මෙහෙයවීම, දරිද්‍රතාවෙන් ඇති වන බලපෑම් නිරීක්ෂණාත්මක ව මෙහෙයවීම සහ සෞඛ්‍යය යන අංශ කෙරෙහි ය.

මෙම අධ්‍යයනය ආචායඨී වරුණි ගනේපොල සහ දරිද්‍රතා විශ්ලේෂණ කේන්ද්‍රය විසින් ඒකාබද්ධ ව සිදු කරන ලද්දකි. මෙහි මූලික ප්‍රතිඵල 2004 නොවැම්බර් මස ඉන්දියාවේ හයිද්‍රබාද්හි ඔස්මානියා විශ්ව විද්‍යාලය විසින් සංවර්ධන ප්‍රේරිත සංවර්ධනය, (Development Induced Development) සහ නැවත පදිංචි කරවීම: ආසියා - අප්‍රිකානු යථාදෘෂ්ටිත්, මැයිත් සංවිධානය කරන ලද සම්මේලනයේ දී සාකච්ඡාවට භාජන කරන ලදී. මෙම පත්‍රිකාවෙහි සාරාංශය සම්මේලන සාරසංග්‍රහයෙහි පළ කිරීමට නියමිතය. මෙම අධ්‍යයනය සිංහල, දෙමළ සහ ඉංග්‍රීසි මාධ්‍යවලින් ප්‍රකාශ කරනු ලැබේ.

සකේත සුවිස

ආසංඛංකුව	ආසියානු සංවර්ධන ඛංකුව
කමසංච්‍යාපෘතිය	කඩිනම් මහවැලි සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය
ගොක්පෑම	ගොඩ නගා, ක්‍රියාත්මක කර පැවරීම
ප්‍රමුඛසංවිධාන	ප්‍රජා මූලික සංවිධාන
මපඅධිකාරිය	මධ්‍ය පරිසර අධිකාරිය
කොකඅමාර්ගය	කොළඹ කටුනායක අධිවේගී මාර්ගය
අවිමය	අනුකූලතා විමර්ශන මණ්ඩපය
අපිප්‍රකාශය	අයිතිය පිළිබඳ ප්‍රකාශය
ප්‍රාලේකය	ප්‍රාදේශීය ලේකම් කාර්යාලය
පබත	පරිසර බලපෑම් පිළිබඳ තක්සේරුව
ආකෘසය	ආහාර සහ කෘෂිකර්ම සංවිධානය
අමාර්ගය	අවසාන සලකුණු මාර්ගය
ශ්‍රීලං	ශ්‍රී ලංකා රජය
නිප්‍රකෝමසම	දුක්ගැන්විලි ප්‍රතිසාධන කොමිසම
අවිපු	අභ්‍යන්තරික විස්ථාපිත පුද්ගලයන්
ජා/රානොස	ජාත්‍යන්තර / රාජ්‍ය නොවන සංවිධාන
ඒසකච්‍යාපෘතිය	ඒකාබද්ධ සම්පත් කළමනාකරණ ව්‍යාපෘතිය
ජාසජඛංකුව	ජාත්‍යන්තර සහයෝගීතාව පිළිබඳ ජපාන ඛංකුව
ඉපගැප	ඉඩම් පවරා ගැනීම් පනත
ඉපගැනැපකම්චුව	ඉඩම් පවරා ගැනීමේ සහ නැවත පදිංචි කරවීමේ කම්චුව
එල්.වී.වී.ඊය	දෙමළ ඊලාමයේ විමුක්ති කොටි
මාසංඅධිකාරිය	මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය
ජාපප	ජාතික පීසර පනත
සබත	සමාජ බලපෑම් තක්සේරුව
සීඩා	ස්විඩන ජාත්‍යන්තර සංවර්ධන ඒජන්සිය
සංපබත	සංකෂිප්ත පරිසර බලපෑම් තක්සේරුව
දප්‍රසංච්‍යාපෘතිය	දකෂිණ ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය
එජාසංචැඩසටහන	එක්සත් ජාතීන්ගේ සංවර්ධන වැඩසටහන
සඑජාමහලේකම්	සරණාගතයන් සඳහා එක්සත් ජාතීන්ගේ මහලේකම්
විසඅැසෝ	විල්බ්‍රු සචින් ඇසෝසියේට්ස්

ස්තූතිය පළ කිරීම

- ක්ෂේත්‍ර පර්යේෂණ කටයුතුවලදී ඉමහත් මහන්සියක් දරූ ක්ෂේත්‍ර කණ්ඩායම්වලට ද,
- මතුපිටින් අදහස් දැක්වීමවල පටන් විවේචනාත්මක නිරීක්ෂණයන් දක්වා තම අනගි යෝජනා හා අදහස් දැක්වූ දරිද්‍රතා විශ්ලේෂණ කේන්ද්‍රයේ වෘත්තිකයන්ට ද,
- අප වෙනුවෙන් කාලය කැප කිරීම සහ අපට උපකාරී වීම සම්බන්ධයෙන් ව්‍යාපෘතිවල නිලධාරීන්ට සහ ප්‍රාදේශීය ලේකම් කාර්යාලවල නිලධාරීන්ට ද

අපගේ කෘතඥතාපූර්වක ස්තූතිය හිමි වේ.

ඒ සියල්ලන්ටත් වැඩියෙන් ව්‍යාපෘති හේතුවෙන් ගැටළු වලට මුහුණ පෑමට සිදු ව ඇති ජනතාවට අපගේ ස්තූතිය පිරිනමමු. ඔවුහු ඇතැම් බෙහෙවින් පෞද්ගලික සහ සිත් සසල කරවන තම අත්දැකීම් අප සමඟ බෙදාහදා ගැනීමට සිය කැමැත්ත පළ කළහ. මෙම පත්‍රිකාව නිසි දිසාවන් කෙරෙහි ආලෝකය එල්ල කර, එකී ජනතාව මුහුණ පා සිටින ගැටළු සම්බන්ධයෙන් ඔවුනට උදව් කිරීම පිණිස අදාළ අංශවල අවධානය යොමු කරනු ඇතැයි අපි විශ්වාස කරමු.

පටුන

සංකීර්ණය	1
හැඳින්වීම	2
අධ්‍යයනයේ අරමුණ, ක්‍රමවේදය සහ සීමාවන්	3
අධ්‍යයනයේ අරමුණ	3
ක්‍රමවේදය	3
අධ්‍යයනයේ සීමාවන්	4
විස්ථාපනය පිළිබඳ ඉතිහාසය	5
සංවර්ධන ප්‍රේරිත විස්ථාපනය - අනිවාර්ය රෝග නිධානයක් ද?	5
අතීත සංවර්ධනයන් සහ බලාත්කාර විස්ථාපනයන්	5
මහවැලි ව්‍යාපෘතිය	6
අවදානම් සහගත තත්වයන් සහ තර්ජන	6
මාර්ගයෙන් බැහැර: කොළඹ කටුනායක අධිවේගී මාර්ගයේ (කොකආමාර්ගය) සහ දකුණු ලංකා ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියේ (දළුසංව්‍යාපෘතිය) විස්ථාපනය	7
සංවර්ධන ප්‍රේරිත (induced) විස්ථාපනයේ සහසම්බන්ධතාව	7
කොකආ මාර්ගයේ සහ දළුසං ව්‍යාපෘතියේ පසුබිම	9
කොළඹ - කටුනායක අධිවේගී මාර්ගය	10
දකුණු ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය	11
ඉඩම් පවරා ගැනීම සහ වන්දිය	13
ව්‍යාපෘති කෙරෙහි දක්වන ජනතා ප්‍රතිචාරය	14
දළුසංව්‍යාපෘතියට එරෙහි ව කොකආ මාර්ගය	14
ක්‍රියාකාරීත්වය	14
විස්ථාපනය	16
විස්ථාපනය සමඟ ඇදී ඇත්තේ කුමක් ද?	16
විස්ථාපනය හා බැඳුණු විත්තවේගාත්මක ආවේදනය (affectedness)	19
කොකආ මාර්ගයෙන් සහ දළුසං ව්‍යාපෘතියෙන් ඇති වූ බලපෑම්	21
ක්‍රියාත්මක කිරීමේ ලා සීමිතභාවයන්	23
ව්‍යාපෘති පිළිබඳ කාර්යපටිපාටි	23
තොරතුරු ප්‍රචාරණය සහ දැනුම පිළිබඳ මට්ටම්	26
වන්දි සහ නැවත පදිංචි කරවීම	27
වන්දි ගෙවීම	27
නැවත පදිංචි කරවීම	28
අනාගත දිශානතිය (direction)	30
සංකීර්ණය සහ සමාජිකය	33
ආශ්‍රිත මූලාශ්‍ර	36

සංකීර්ණය

සංවර්ධන ප්‍රේරිත විස්ථාපනය සහ නැවත පදිංචි කරවීම ශ්‍රී ලංකාවට අලුත් සංසිද්ධියක් නොවේ. දේශපාලන නිගමනයන් මත සහ කෘෂි නිෂ්පාදන ඒකාගාරීභූත ව ඇති ප්‍රදේශ කිහිපයක සිට ඒවා විවිධාංගීකරණය කර වෙනත් භූමි ප්‍රදේශයක පිහිටුවීමේ අරමුණින් ඇති කළ මහා පරිමාණ ව්‍යාපෘති හේතුවෙන් ජන කණ්ඩායම් වෙනත් ස්ථානයන්හි නැවත ස්ථානගත කරවනු ලැබීම ඇරඹී ඇත්තේ යටත් විජිත පාලන සමයේ සිට ය.

මෙම පර්යේෂණය මගින් විමසා බැලෙන්නේ සංවර්ධන ප්‍රේරිත විස්ථාපනය පිළිබඳව ය. සංවර්ධනයට අදාළ මැදිහත්වීම්වල ප්‍රතිඵලයක් වශයෙන් පැන නැගුන විස්ථාපනයන් පිළිබඳ සමස්තවලෝකනයක් මෙම පත්‍රිකාවෙන් ඉදිරිපත් කෙරේ. එමගින් පළමුව කඩිනම් මහවැලි සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය පිළිබඳ ව විමසා බැලෙන අතර පසුව එහි මූලික අවධානම දැනට ක්‍රියාත්මක ව පවත්නා ගමනාගමනයට අදාළ මැදිහත්වීම් දෙකක් වන කොළඹ කටුනායක අධිවේගී මාර්ගයට සහ දකුණු ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය යොමු කෙරෙනු ඇත. ඉන් අනතුරු ව පරිමාණය, නැවත පදිංචි කරවීම පිළිබඳ ජාතික ප්‍රතිපත්තිය වැනි රාජ්‍ය ක්‍රියාමාර්ග, නැවත පදිංචි කරවීම පිළිබඳ ජාතික න්‍යාය පත්‍රය වැනි ආයතනික යාන්ත්‍රණයන්, හවුල්කාර (stakeholder) පිරිස් සමඟ පවත්වන සාකච්ඡා වැනි ක්‍රියාවලියන්, ජනතා දැනුවත්භාවය ඉහළ නැංවීම, ව්‍යාපෘති ක්‍රියාවට නැංවීම, ජනතා සහභාගීත්වය, ක්‍රියාවාදය (activism) සහ ප්‍රතිචාරය යන අංශවලට අදාළ ව එකී ව්‍යාපෘති දෙකෙහි සංවර්ධන ප්‍රේරිත විස්ථාපනයන් විමසා බැලේ.

මෙම අධ්‍යයනය ගුණාත්මක එළඹුමකින් යුතු වන අතර, ඒ සඳහා ව්‍යාපෘතිවල බලපෑමට සෘජුව සහ වක්‍ර ව ලක් වූ ප්‍රතිචාරකයන් හඳුනා ගැනීම අරමුණු කොට ගත් නියැදි ශිල්පීය ක්‍රමයක් භාවිත කරන ලදී. අධ්‍යයනයේ දී සම්මුඛ සාකච්ඡා ගණනුකක් යටතේ එල්ලය යොමු කරන ලදී. එනම්, ප්‍රධාන තොරතුරු සපයන ගණ දෙකක් සහ බලපෑමට හසු වූ එක් ගණයක් වශයෙනි. ලිපිලේඛන විමර්ශනය කිරීම, ව්‍යුහගත කළ හා ව්‍යුහගත නොකළ ප්‍රශ්නාවලියන් සහ එල්ලගත අදාළ කණ්ඩායම් සමඟ පැවැත්වූ සාකච්ඡා ආදිය මෙහි ලා උපයෝගී කරගත් දේ අතරට ඇතුළත් විය.

කොළඹ කටුනායක අධිවේගී මාර්ගය ඉහළ සුරක්ෂිතභාවයකින් යුතු ව ගමන් කාලය අඩු කරලන අතර ම බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල සහ රටේ අගනුවර අතර ගමනාගමනය පහසු කරලීම යන පුළුල් අරමුණකින් යුත් ප්‍රවේශ පාලිත පඨ හතරක් සහිත ද්විත්ව ගමන් මාර්ගයකි. දකුණු ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය වූ කලි අනාගතයේ දී දීර්ඝ කිරීමට ඉඩකඩ සහිත, පඨ හයේ සිට හතර දක්වා ප්‍රමාණයක වන ප්‍රවේශ පාලිත අධිවේගී මාර්ගයකි.

විස්ථාපනයෙන් උද්ගත වූ ප්‍රතිඵල බහු පැතිකඩවලින් යුතු වූ අතර, ඒවා භෞතික විස්ථාපනයට පමණක් සීමා වූයේ නැත. භානියට ලක් වීම සහ දිළිඳුබවට පත් වීමේ අවදානම වැනි වෙනත් සාධක ද ඒවාට ඇතුළත් විය. ජීවිකා වෘත්තීන් අහිමි වීම හෝ ඒවාට බාධා ඇති වීම ද හඳුනා ගනු ලැබිණ. ඉඩම් අහිමිවීම හේතුවෙන් ආහාර පිළිබඳ තම සුරක්ෂිතභාවයට පැන නැගී තිබෙන තර්ජන දකුණු ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියේ සියලු ප්‍රතිචාරකයන් විසින් ද, කොළඹ කටුනායක අධිවේගී මාර්ගයෙහි ඇතැම් ප්‍රතිචාරකයන් විසින් ද දක්වා සිටින ලදී. මහා පරිමාණ ව්‍යාපෘති හේතුවෙන් ස්වාභාවික මෙන් ම මිනිසා විසින් නිර්මිත ප්‍රජාවේ සම්පත්වලට සහ අවකාශයන්ට පිවිසීමට තිබූ මං ඇහිරී යෑම ගැන බොහෝ ප්‍රතිචාරකයෝ පෙන්වා දුන්හ. සංවර්ධන ව්‍යාපෘති නිසා ඇති වූ තවත් අනිටු ප්‍රතිඵලයක් වන්නේ සමාජ ජාල බිඳී විසිර යෑමයි. මෙහිලා නිදසුන් වශයෙන් ශ්‍රමය හුවමාරුකර ගැනීමේ (කයි) ක්‍රමයට කුඹුරු ගොවිතැන් කිරීම වැනි පොදු නිෂ්පාදන පද්ධති, පරම්පරා ගණනාවක් එකට පදිංචි ව සිටි ප්‍රජාවන් වෙන් කරලීම සහ නොවිධිමත් සමාජ ජාලයන් යන දේ හුවා දක්වන ලදී. බොහෝ පරිසරාත්මක ඵලවිපාකයන් ද ප්‍රතිචාරකයන් විසින් පෙන්වා දෙනු ලැබීය. වැලි හැරීම, බර යන්ත්‍ර සුත්‍රවලින් පිට වන ශබ්දය සහ වායු දූෂණය, පස් සේදී යෑමෙන් වන වගා විනාශය ඒ අතුරින් නිදසුන් කිහිපයකි.

ක්‍රියාත්මක කිරීමට අදාළ සීමාවන් අතරට ඇතුළත් වූයේ, ජාතික සහ ප්‍රතිපත්ති මට්ටමේ දී සමාජීය බලපෑම් තක්සේරු කිරීමේ යාන්ත්‍රණයන් නොමැති වීම, පහළ මට්ටමේ දී අංග සම්පූර්ණ උපදේශනාත්මක පර්යේෂණ නොමැති වීම, විස්ථාපනය සහ නැවත පදිංචි කරවීම යන අංශයන්හි ආධාර සපයන්නන්ගේ සම්බන්ධතාව හා සහභාගීත්වය සීමිත වීම ආදියයි. රජයේ ආයතන ගණනාවක්

ම ඇදී තිබීමේ ප්‍රතිඵලය වන්නේ වන්දි ලබා ගැනීම පිණිස විස්ථාපිත වූවන්ට නිලධාරීන්ට ක්‍රියාපටිපාටි බොහෝ ගණනක් අනුගමනය කිරීමට සිදු වී තිබීමය. තක්සේරු කිරීමේ දී සහ වන්දි මුදල් බෙදා දීමේ දී සිදුවන අක්‍රමිකතාවන් පිළිබඳ ව නිරතුරු ව ප්‍රශ්න නැගීම් කෙරේ. වන්දි මුදල් තක්සේරු කිරීමේ පැහැදිලි බවක් නොමැති වීම සහ කුඹුරු, වගාවට යෝග්‍ය බිම් සහ ගෙවතු වැනි ආදායම් උපදන වත්කම් මාර්ගවලට නියමිත හිඟ වන්දි මුදල් යන දේ විස්ථාපිත පුද්ගලයන් විසින් පුන පුනා දක්වා සිටින කාරණා දෙකකි.

ප්‍රතිපත්ති සහ ආයතනික සැලැස්මවල පටන් ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමෙන් පසුව ව්‍යාප්ත කළ යුතු හෝ වඩා හොඳින් ක්‍රියාත්මක කළ යුතු සේවා සැලසීමේ උපාංග දක්වා වැඩිදියුණු කිරීම් අවශ්‍ය කෙරෙන අංශ කවරේදැයි නිර්දේශ කර දක්වීමකින් සාකච්ඡාව සමාජ කෙරේ.

හැඳින්වීම

සංවර්ධන ප්‍රේරිත විස්ථාපනය සහ නැවත පදිංචි කරවීම ශ්‍රී ලංකාවට අලුත් සංසිද්ධියක් නොවේ. දේශපාලන නිගමනයන් මත සහ කෘෂි නිෂ්පාදන ඒකාගාමීභූත ව ඇති ප්‍රදේශ කිහිපයක සිට ඒවා විවිධාංගීකරණය කර වෙනත් භූමි ප්‍රදේශයක පිහිටුවීමේ අරමුණින් ඇති කළ මහා පරිමාණ ව්‍යාපෘති හේතුවෙන් ජන කණ්ඩායම් වෙනත් ස්ථානයන්හි නැවත පදිංචි කරවනු ලැබීම ඇරඹී ඇත්තේ යටත් විජිත පාලන සමයේ සිට ය. එසේ වුව ද, වත්මන් සහසම්බන්ධතාවේ දී විස්ථාපනය සහ නැවත පදිංචි කරවීම බොහෝ විට දකිනු ලබන්නේ බෙදුම්වාදී ගැටුමේ රාමුවට අදාළ වන්නා වූ ද, ඒ සීමාව තුළ පවතින්නා වූ ද දෙයක් ලෙසිනි.¹ දිගින් දිගට ඇතින මෙම ගැටුම සැලකිය යුතු ජන සමූහයක් මහා පරිමාණ වශයෙන් විස්ථාපනය වීමට සහ නැවත පදිංචි කර ලීමට තුඩු දී ඇත. හුදෙක් විශාල සංඛ්‍යාවක් වීම නිසා ම, යුද්ධයෙන් ප්‍රේරිත විස්ථාපිත වූවන් කෙරෙහි එල්ලය යොමු කිරීමේ හේතුවෙන් විස්ථාපනය පිළිබඳ කෙණ්‍රයේ ප්‍රතිපත්ති සම්පාදකයන්, තීරණ ගන්නවුන් සහ වෘත්තිකයන් විසින් සංවර්ධනයට අදාළ මැදිහත්වීම් නිසා විස්ථාපනය වූවන් අමතක කර දමා තිබේ. ගැටුම් හේතුවෙන් විස්ථාපනය වූවන්ගේ අවශ්‍යතාවන් කෙරෙහි යොමු වීම පිණිස පිහිටුවන ලද්දක් වන හෙයින් සහන සැලසීම, නැවත පදිංචි කරවීම සහ පුනරුත්ථාපනය පිළිබඳ අමාත්‍යාංශයේ නැඹුරු ව ගැටුම් කෙරෙහි යොමු වූවක් ව පවතී. එබැවින් සංවර්ධන ප්‍රේරිත මැදිහත්වීම් හේතුවෙන් විස්ථාපනය වූවන්ට අදාළ තීරණ ගැනීම සහ ඔවුන්ගේ ශුභසිද්ධිය පිළිබඳ ව්‍යුහයන් පවතින්නේ දුර්වල මට්ටමකය.

මෙම පර්යේෂණය මගින් විමසා බැලෙන්නේ සංවර්ධන ප්‍රේරිත විස්ථාපනය පිළිබඳවය. සංවර්ධනයට අදාළ මැදිහත්වීම්වල ප්‍රතිඵලයක් වශයෙන් පැන නැගුන විස්ථාපනයන් පිළිබඳ සමස්තාවලෝකනයක් මෙම පත්‍රිකාවෙන් ඉදිරිපත් කෙරේ. එමගින් පළමුව කඩිනම් මහවැලි සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය (කමසං ව්‍යාපෘතිය) පිළිබඳ ව විමසා බැලෙන අතර පසුව එහි එල්ලය දනට ක්‍රියාත්මක ව පවතින ප්‍රවාහනයට අදාළ මැදිහත්වීම් දෙකක් වන කොළඹ කටුනායක අධිවේගී මාර්ගයට සහ දකුණු ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය දක්වා පටු කෙරෙනු ඇත. ඉන් අනතුරු ව පරිමාණය, නැවත පදිංචි කරවීම පිළිබඳ ජාතික ප්‍රතිපත්තිය වැනි රාජ්‍ය ක්‍රියාමාර්ග, විශේෂිත ආකාරයේ විස්ථාපනයන් වැනි ආයතනික යාන්ත්‍රණයන්, ඇදී සිටින පිරිස් සමඟ පවත්වන සාකච්ඡා වැනි බද්ධ ක්‍රියාවලියන්, ජනතා දැනුවත්භාවය ඉහළ නැංවීම, ව්‍යාපෘති ක්‍රියාවට නැංවීම, ජනතා සහභාගීත්වය, ක්‍රියාවාදය සහ ප්‍රතිචාරය යන අංශවලට අදාළ ව එකී ව්‍යාපෘති දෙකෙහි සංවර්ධන ප්‍රේරිත විස්ථාපනයන් විමසා බැලෙනු ඇත.

මෙම මහා පරිමාණ ව්‍යාපෘති සඳහා බොහෝ විට ආධාර සපයන්නන් විසින් මුදල් යොදවනු ලබන අතර රාජ්‍ය ආයතනයන් ඒවා ක්‍රියාත්මක කිරීමේ හවුල්කරුවෝ වශයෙන් කටයුතු කරති. කොන්ත්‍රාත් සඳහා ටෙන්ඩර් පිරිනැමීමේ පටන්, 'විස්ථාපනය වන්නේ කවුරුන්ද', යන්න පිළිබඳ බිම් මට්ටමේ තීරණ ගැනීම සහ භානියට පත් වන ජනයාට තොරතුරු සන්නිවේදනය කිරීම දක්වා මෙම ව්‍යාපෘතිවල පුළුල් ව පැතිර ගිය දේශපාලනිකරණයක් දක්නට ලැබේ. මෙම ව්‍යාපෘති දෙක ක්‍රියාත්මක ව පවතින්නේ දෙකැනකය. මේවාට රජයන් මාරුවීම, ජනතාවගේ සහ ප්‍රජා මූලක සංවිධානවල විරෝධතාවන්, පරිසරවේදීන්ගේ උද්ඝෝෂණ ආදී වශයෙන් විවිධ සාධකයන්හි බලපෑම් එල්ල ව ඇත. මේ හේතුවෙන්

¹ සන්නද්ධ අරගලය රජය සහ දෙමළ ඊලාමයේ විමුක්ති කොටි (එල්.ටී.ටී.ඊය) අතර 1983 දී ඇරඹුනකි.

විවිධ ක්‍රියාකාරීන්, ඔවුන්ගේ භූමිකාවන් සහ පැන නැගුණු ප්‍රතිඵලයන් හඳුනා ගැනීමේ අවශ්‍යතාවන් පැන නැගී ඇත.

අධ්‍යයනයේ අරමුණ, ක්‍රමදේශය සහ සීමාවන්

අධ්‍යයනයේ අරමුණ

මෙම පර්යේෂණයේ අරමුණ වූයේ අතීත මැදිහත්වීම්වල අනුසාරයෙන් ශ්‍රී ලංකාවේ සංවර්ධන ප්‍රේරිත විස්ථාපනයන්හි රාමුව ඇගයීමට භාජන කිරීමය. කොළඹ කටුනායක අධිවේගී මාර්ගය සහ දකෂිණ ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය සිද්ධි අධ්‍යයනයන් වශයෙන් ගත් කල, එම ව්‍යාපෘතිවලට විශේෂිත වූ විස්ථාපනයන්ට අදාළ ගැටුම්වලට සීමා වෙමින් මෙම අධ්‍යයනයේ එල්ලය පටු වී ගොස් තිබේ. විස්ථාපනයෙන් කෙරෙන සෘජු බලපෑමට අමතර ව මෙම අධ්‍යයනයෙන් ඉඩම් අත්පත් කර ගැනීම සහ විස්ථාපනය කිරීමේ ක්‍රියාවලිය, ජනතා දැනුවත්භාවය, ප්‍රතිචාරය, විස්ථාපනයට භාජන වූවන්ගේ ප්‍රතික්‍රියා සහ සහභාගීත්වය, ප්‍රජා මට්ටමේ දී සහ ගෘහවාස මට්ටමේ දී ඇති වන බලපෑම යන කරුණු සම්බන්ධයෙන් ද විමසා බැලීමට අදහස් කෙරේ. අදාළ ව්‍යාපෘති දෙකෙහි විස්ථාපනයට භාජන වූ ප්‍රජාවන් තුළ ඒ පිළිබඳ ව පවතින දැනුවත්භාවයේ මට්ටම් ද මෙම අධ්‍යයනයෙන් හඳුනා ගන්නා අතර ම, ජනතා දැනුවත්භාවය ඇති කරලීමේ යාන්ත්‍රණයන් සහ ඒවා ක්‍රියාත්මක කරලීම පිළිබඳ ව හැදෑරීමක් ද කෙරෙනු ඇත. එසේ ම නැවත පදිංචි කරවීමේ සැලසුම් සහ කාර්යපටිපාටි දෙස ආයතනික සහ ව්‍යාපෘති දෘෂ්ටිකෝණයකින් බැලීමක් ද මෙම අධ්‍යයනයෙන් සිදු වේ. විස්ථාපනයට භාජන වූ ගෘහවාසයන් සහ ජනතාවන් කෙරෙහි ව්‍යාපෘතිවල සෘජු සහ වක්‍ර බලපෑම ද අධ්‍යයනය මගින් විමසිල්ලට ලක් කෙරේ.

පත්‍රිකාවෙන් පළමුවෙන් ම එල්ලය යොමු කෙරෙන්නේ සංවර්ධන ප්‍රේරිත විස්ථාපනය පිළිබඳ ව ලංකා ඉතිහාසයෙහි දක්වෙන කරුණු පිළිබඳවය. ඒ පිළිබඳ ව යටත් විජිත සමයෙහි පැවති තත්වය ලුහුඬින් අනාවරණය කර දක් වේ. කොළඹ කටුනායක අධිවේගී මාර්ගය සහ දකෂිණ ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය පිළිබඳ මෙම සාකච්ඡාවෙහි දී මුලින් ම සංවර්ධන ප්‍රේරිත විස්ථාපනය සන්දර්භානුගත (contextualised) කර විස්ථාපනය සඳහා රාමුවක් සපයා දී, එම ව්‍යාපෘති දෙක සහ ඒවායේ ක්‍රියාවලියන් පිළිබඳ සමස්තාවලෝකනයක් ඉදිරිපත් කරනු ලැබේ. ව්‍යාපෘතියේ බලපෑමට ලක් වූ ජනයා දක්වන ප්‍රතිචාරය පිළිබඳව ද ඉන් විමසා බැලේ. අනතුරු ව විස්ථාපනය කෙරෙහි එල්ලය යොමු කෙරෙන අතර සිවිලන කොටසින් ව්‍යාපෘති දෙකෙන් ම ඇති වන බලපෑම් විශ්ලේෂණය කර දක්වා ඇත. ව්‍යාපෘතිවල දැනට පවත්නා තත්වය අනුව නැවත පදිංචි කරවීම සහ වන්දි ගෙවීම පිළිබඳ ව ලුහුඬු විමර්ශනයකින් අනතුරුව, නිර්දේශ ඉදිරිපත් කර, සාකච්ඡාව සමාජික කෙරේ.

ක්‍රමදේශය

එළඹුම සම්බන්ධයෙන් මෙම අධ්‍යයනය ගුණාත්මක ගණයෙහි ලා ගැනෙන අතර ව්‍යාපෘතිවල සෘජු සහ වක්‍ර බලපෑමට ලක් වූ ජනයා² හඳුනා ගැනීම පිණිස අරමුණු සහගත නියැදි ශිල්පීය ක්‍රමයක් යොදා ගන්නා ලදී. සම්මුඛ සාකච්ඡාවන් මට්ටම් තුනක් ඔස්සේ යොමු කරනු ලැබීය :

- ප්‍රධාන තොරතුරු සපයන්නන්ගේ ගණය 1
- ප්‍රධාන තොරතුරු සපයන්නන්ගේ ගණය 2
- ව්‍යාපෘතිවල බලපෑමට ලක් වූ ජනයා

මෙම අධ්‍යයනය සඳහා යොදාගත් දේ අතර පහත දැක්වෙන ඒවා විය :

- ලිපිලේඛන පිළිබඳ විමර්ශනයක්
- ව්‍යුහගත කළ හා අර්ධ වශයෙන් ව්‍යුහගත කළ ප්‍රශ්නාවලියක්
- ඉලක්කගත කණ්ඩායම් සමඟ පැවැත්වූ සාකච්ඡා

මට්ටම් දෙකක් වශයෙන් කොටස් කර ප්‍රධාන තොරතුරු සපයන්නන්ගේ සම්මුඛ සාකච්ඡා කොළඹ පදනම් කර ඇති කාර්යාලවල සහ කෂෙත්‍ර කාර්යාලවල සිටින ප්‍රතිචාරකයන් සමඟ පවත්වනු ලැබීය.

² ප්‍රතිචාරකයන්ගේ නිර්නාමිකත්වය සෑම මට්ටමකදීම ආරක්‍ෂා කිරීම පිණිස නම, විශේෂිත පිහිටි ස්ථාන සහ වෙනත් හඳුනා ගැනීමේ ලකුණු බැහැර කරන ලදී.

අංක 1 ට අදාළ ප්‍රධාන තොරතුරු සපයන්නන්ගේ මට්ටමේ දී සම්මුඛ සාකච්ඡා පවත්වන ලද්දේ ප්‍රාදේශීය ලේකම් කාර්යාල (ප්‍රාලේකා)³ වැනි ව්‍යාපෘති සහ ඒවායේ හවුල්කාර (stakeholder) ආයතනවල ජ්‍යෙෂ්ඨ සහ මධ්‍යම මට්ටමේ නිලධාරීන් සමඟ ය. මෙම සම්මුඛ සාකච්ඡාවල අරමුණ වූයේ ඉඩම් පවරා ගැනීම ක්‍රියාත්මක කිරීමෙහි ලා භාවිතා කරන යාන්ත්‍රණයන්හි සහ ව්‍යාපෘතිවල බලපෑම් හඳුනා ගැනීම පිණිස රජය/ව්‍යාපෘති අනුගමනය කරන නැවත පදිංචි කරවීමේ රාමුව පිළිබඳ අවබෝධයක් ලබා ගැනීමය.

දෙවන මට්ටමේ ප්‍රධාන තොරතුරු සපයන්නන්ගේ සම්මුඛ සාකච්ඡා පවත්වන ලද්දේ නැවත පදිංචි කරවීමේ නිලධාරීන් සහ ප්‍රජා නායකයන් සමඟ ය. මෙම සම්මුඛ සාකච්ඡා පවත්වනු ලැබුවේ පවරා ගැනීම, නැවත පදිංචි කරවීම සහ වන්දි පිළිබඳ කාර්යපටිපාටි සම්බන්ධයෙන් පවතින නියම තත්වය තක්සේරු කර බැලීමය. බලපෑමට ලක් වූ ජනයා සමඟ පවත්වන ලද සම්මුඛ සාකච්ඡා මගින් සොයා බලන ලද්දේ ප්‍රතිචාරකයන්ගේ අවබෝධය සහ අත්දැකීම් අනුසාරයෙන් විස්ථාපනය සහ නැවත පදිංචි කරවීම පිළිබඳ ව ක්‍රියාත්මක කෙරෙන රාමුව විශ්ලේෂණය කිරීම ය.

කෂේත්‍ර වාරිකා, 2004 වසරේ අගෝස්තු මස සිට දෙසැම්බර් දක්වා සිදු කෙරිණ. ව්‍යාපෘති දෙකට ම අයත් බලපෑමට ලක් වූ පුද්ගලයන් 20 දෙනෙකු සමඟ වෘත්තීය මට්ටමින් තොරතුරු සපයන්නන් 10 දෙනෙකු සමඟ සම්මුඛ සාකච්ඡා පවත්වන ලදී. නියැදිය සඳහා දැඩි රාමුවක් භාවිත නොකළ නමුත්, නියැදියට සෘජු සහ වක්‍ර යන දෙයාකාරයේ ම බලපෑමට ලක් වූවන් ඇතුළත් ව ඇති බව තහවුරු කර ගනු ලැබීය. එනම් (සාමාන්‍යයෙන් සෘජු බලපෑමට ලක් වූ අය ලෙස වර්ගීකරණය කරන ලද) බලපෑමට ලක් වීමෙන් තම ඉඩම් සහ ගෙවල් වැනි භෞතික දේපළ අහිමි වූ අය සහ (වක්‍ර ආකාරයට ලක් වූ) ස්වකීය ජීවිත වෘත්තීන්ට අදාළ ව බලපෑමට ලක් වූ අය යනුවෙනි. කෂේත්‍ර පර්යේෂණ අංගයට මුලදී අයත් වූයේ භූමි ප්‍රදේශ දෙකක් වුව ද, පසුව එය ගැටළු පිළිබඳ ව පර්යේෂකයන්ගේ අවබෝධයේ වර්ධනය අනුව වඩාත් පුළුල් විෂයපථයකට සරිලන පරිදි විස්තීර්ණ කරන ලදී. දකෂිණ ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය සම්බන්ධයෙන් බණ්ඩාරගම සහ කුරුඳුගහහැතැක්ම ද, කොළඹ කටුනායක අධිවේගී මාර්ගය සම්බන්ධයෙන් කටුනායක ද පර්යේෂණය සඳහා ඉලක්කගත ස්ථාන විය. කෂේත්‍ර පර්යේෂණයන්ට ප්‍රමුඛ-විධාන සහ මහජන කටයුතු කෙරෙහි උනන්දුවක් දක්වන කණ්ඩායම් සමඟ පැවැත්වූ ආයතනික සාකච්ඡා ඇතුළත් විය. පොදුවේ ගත් කල, ප්‍රතිචාරකයන් යහපත් මට්ටමේ ග්‍රාහකත්වයක් පෙන්වුම් කළ අතර, බොහෝ දෙනෙකුගේ විශ්වාසය වූයේ අදාළ බලධාරීන්ට කරුණු අවබෝධ කරලීමට මෙම ආකාරයේ අධ්‍යයනයන් උපකාරී වන බවය.

අධ්‍යයනයේ සීමාවන්

ව්‍යාපෘති සම්බන්ධයෙන් පැන නැගී ඇති මතභේද පිළිබඳ ව මාධ්‍යයන් මගින් පුළුල් ප්‍රචාරයක් ලබා දුනි. ව්‍යාපෘති සලකුණු මාර්ග වෙනස් කිරීම සහ ටෙන්ඩර් ක්‍රියාපටිපාටි නොතකා හැරීම මෙම මතභේද අතර විය. අධ්‍යයන කණ්ඩායම විසින් සම්මුඛ සාකච්ඡාවට භාජන කරන ලද ව්‍යාපෘති නිලධාරීන්ට උපදෙස් ලැබී තිබුණේ සංවේදී තොරතුරු හෙළි නොකරන ලෙසට ය. මින් අදහස් කෙරෙන්නේ ඔවුන් විසින් අධ්‍යයන කණ්ඩායමට ලබා දුන් තොරතුරු පිළිබඳ ව ඔවුන් සුපරීක්ෂාකාරී වූ බවයි. සම්මුඛ සාකච්ඡාව සඳහා ඇතැම් නිලධාරීන් හමුවීමට සිටියේ නැත. සමස්ත වශයෙන් ඒකාබද්ධ දත්ත මූලයක් සහ පසුකල අධ්‍යයනයන් නොතිබීම හේතුවෙන් විශේෂයෙන් කොළඹ කටුනායක අධිවේගී මාර්ගයෙහි දී සැලකිය යුතු සම්බාධක පැන නැගුණි.

යම් යම් ව්‍යාපෘති ලිපිලේඛන දකබලා ගැනීමට අවහිරතා පැන වි තිබූ අතර ප්‍රධාන තීරණ ගනු ලබන ඇතැම් පුද්ගලයන් හමුවී සාකච්ඡා කිරීමට අධ්‍යයන කණ්ඩායම පුන පුනා ප්‍රයත්න දරුව ද සාර්ථක වූයේ නැත. දියගම සහ කුරුඳුගහහැතැම්මෙහි පිහිටි නැවත පදිංචි කරලීමේ භූමි භාග පරීක්ෂා කිරීමේ කෂේත්‍රවාරිකා යොදා ගෙන තිබුණේ 2005 ජනවාරි මස දීය. එහෙත් 2004 සුනාමියෙන් අනතුරුව උද්ගත වූ තත්වය හේතුවෙන් මෙම කායෂීය අවලංගු කිරීමට සිදු වූ අතර, නැවත පදිංචි කරලීමේ ගැටළුවලට අදාළ සාකච්ඡාව 2004 දෙසැම්බර් මසට පෙරාතුව රැස් කර ගෙන තිබූ කෂේත්‍ර දත්ත වලට සීමා කිරීමට සිදු විය.

³ ප්‍රාදේශීය ලේකම් කාර්යාල - පරිපාලන අංශය

විස්ථාපනය පිළිබඳ ඉතිහාසය

සංවරද්ධන ප්‍රේමිත විස්ථාපනය - අනිවාරණ රෝග නිධානයක් ද?

පසුගිය දශක දෙක මුලුල්ලේ සිදු ව ඇති සංවර්ධන ප්‍රේරිත විස්ථාපනයෙහි විශාලත්වය ගෝලීය සංඛ්‍යා අනුව දශලක්ෂ 200 ක් ජනයා බලාත්කාර විස්ථාපනයට භාජනයවීමෙන් පෙන්නුම් කෙරේ (Cernea 2000). සංවර්ධන ප්‍රේරිත විස්ථාපනයේ නිරන්තර ස්වභාවය, ප්‍රමාණය සහ ඉන් පැන නගින භයානක ප්‍රතිඵල හේතුවෙන් ඊට ලොව පුරා පැතිර ගිය අවධානයක් යොමු වී ඇත. විස්ථාපනය වාරිමාර්ග සහ ගමනාගමනය වැනි විවිධ කර්මාන්ත සඳහා හෝ රෝහල් සහ පාසැල් වැනි නාගරික සංවර්ධන ව්‍යාපෘති සඳහා හෝ යටිතල පහසුකම් ගොඩ නැගීම විස්ථාපනයට හේතුවේ. එබඳු වැඩසටහන් අවිවාදයෙන් ම අවශ්‍ය වන බවත්, ඒවා මගින් ජනයාගේ ජීවිත වැඩිදියුණු කර, රැකියා නියුක්තිය ඇති කර, වඩා යහපත් සේවාවක් සැලසෙන බවත් පිළිබඳ ව බොහෝ අය එකඟ වෙති.

අතින් අතට එබඳු සංවර්ධන වැඩසටහන් හේතුවෙන් පැන නගින ස්වේච්ඡා නොවන විස්ථාපනයන් මගින් ඇතැම් ප්‍රජාවන් මත බරපතල බර පැටවීම් සිදු කෙරේ. ඔවුන්ගේ අයිතිවාසිකම් තර්ජනයට ලක් වන අතර ඇතැමුන් සිටි තත්වයෙන් පහළට ඇද වැටේ. මින් සමාජ සාධාරණත්වය සහ යුක්තිය පිළිබඳ විශාල ගැටළු පැන නගී. එයට ද වඩා අනිටු දෙයක් වන්නේ විස්ථාපනයට භාජන වූ බොහෝ අය ආර්ථික වශයෙන් දිළිඳු බවටත්, සමාජීය වශයෙන් කොන් කිරීමටත්, දේශපාලන වශයෙන් දුබල බවටත් පත් වීමය. “බලහත්කාර විස්ථාපනයන් සහේතුක කිරීමට සාමාන්‍යයෙන් උපුටා දක්වන වැඩි පිරිසක් උදෙසා වැඩි යහපතක් යන ප්‍රතිපත්තිය ඇත්තවශයෙන් ම බොහෝ විට අයථා ලෙස යොදා ගෙන ඇත්තේ, මග හැරිය හැකි වැරදි ඉවසා දරා සිටීම අනිසි ආකාරයට සාධාරණීකරණය කිරීම පිණිස ය. සංවර්ධන පිරිවැයෙහි අසාධාරණ වන්දිය සහ ප්‍රතිලාභ : ඇතැම් ජනයා සංවර්ධනයේ ලාභ භුක්ති විඳින අතර තවත් අය එහි වේදනාවන් උසුලා සිටිති.” (Cernea : 2000). සංවර්ධනය සඳහා ඉඩම් අවශ්‍ය වන අතර, ඉන් විපර්යාසයන් සිදු කෙරේ. එබැවින් ඇතැම් අවස්ථාවන්හි දී ජනයා ප්‍රතිස්ථාපනයක කිරීම වළකා ලිය නොහැක. එනමුදු මින් අදහස් කෙරෙන්නේ, සංවර්ධනයේ අභිලාෂයන්ට බෙහෙවින් පටහැනි ලෙස, සංවර්ධනයේ පිරිවැය සහ ප්‍රතිලාභ අසමාන ලෙස බෙදී යෑම අනිවාර්ය වුවත් සහ සදාචාරාත්මක අයුරින් සාධාරණ කළ හැක්කක් බව ද? සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිවල ප්‍රතිලාභ නොලබන අය, සෙසු අයගේ යහපත උදෙසා කැපවීම් කර, පීඩාවට පත් විය යුත්තේ ද? වත්මන් අධ්‍යයනය පුරා ම විසිර ගිය, සහ මෙම අධ්‍යයනයෙන් අවබෝධ කර ගැනීමට ප්‍රයත්න දරන ප්‍රශ්නය වන්නේ ද මෙම කරුණු ය.

අතීත සංවරද්ධනයන් සහ බලහත්කාර විස්ථාපනයන්

මෙම කොටසින් සංවර්ධනය සහ බලහත්කාර සංක්‍රමණය පිළිබඳ ව ඓතිහාසික යථාදෘෂ්ටියකින් විමසා බැලේ. විදේශීය ජාතීන් විසින් ශතවර්ෂ සතරකට අධික කාලයක් යටත් විජිතයක් බවට පත් කර ගෙන සිටීමේ ඉතිහාසයක් ශ්‍රී ලංකාවට ඇත. පෘතුගීසීන් (1505 - 1656) සහ ඕලන්ද ජාතිකයන් (1656 - 1796) විසින් කුරුඳුවගාවන්හි වැඩ කිරීම පිණිස ඉන්දියාවෙන් කම්කරුවන් මෙහි ගෙනෙන ලදී. මෙම ඉන්දියානු ජාතිකයන් වැඩි වශයෙන් පදිංචි කරවන ලද්දේ මධ්‍යම කඳුකර ප්‍රදේශයන්හිය. බ්‍රිතාන්‍යයන් විසින් (1776 - 1948) රජයේ ඉඩම් අයුතු ලෙස අල්ලා ගෙන සිටීමේ ආඥාපනත (1840), විහාර ඉඩම් ආඥාපනත (1856) සහ මුඩුබිම් ආඥාපනත (1894) යන ආඥාපනත් මාර්ගයෙන් කළුරට සිටි ජනයා ක්‍රමානුකූල අන්දමින් ඔවුන්ගේ ඉඩම්වලින් තෙරපා හරින ලදී.

දහ නමවන සියවස තුළ කෝපි, තේ සහ රබර් කර්මාන්තයන්හි සිදු වූ විශාල වර්ධනය නිසා පුද්ගලයන් සතු ඉඩම් මිල දී ගැනීමට ආයෝජකයෝ පෙළඹුනහ (Werellagama et al 2004). පුද්ගලයන් අතර සිදු කෙරුණ ඉඩම් ගනුදෙනු බෙහෙවින් පැතිර ගියේය. එසේ වුවත් එබඳු ගනුදෙනු නොරිස්සු බ්‍රිතාන්‍යයෝ ඒවා රජයේ දේපළ බව දක්වමින්, එලෙස කළ විකිණීම් නීත්‍යානුකූල නොවන බව කියා පෑහ. පෞද්ගලික ඉඩම් විකිණීම පාලනය කිරීමේ අවශ්‍යතාව සමඟ ම හානිදායක පුරුද්දක් වශයෙන් සැලකූ හේන් ගොවිතැන නතර කිරීමේ අරමුණක් ද බ්‍රිතාන්‍යයන්ට තිබුණි. ස්වදේශීය වැවිලිකාර ජනයාගේ නොයෙකුත් විරෝධතා මධ්‍යයේ මුඩුබිම් ආඥාපනත ගෙනෙන ලද්දේ පෞද්ගලික ඉඩම් විකිණීම සහ හේන් ගොවිතැන මැඩලීමේ ප්‍රයත්නයක් වශයෙනි. මෙම කුූරු නීති මගින් රටේ මුලු ඉඩම් ප්‍රමාණයෙන් 80% ක් බ්‍රිතාන්‍ය පාලනය යටතට පවරා ගන්නා ලදී. මින් කෘෂි වැවිලි ක්‍රමයකට පදනම වැටුන අතර, වඩාත් විශාල ශ්‍රම බලකායක් ඉන්දියාවෙන් ගෙන්වා ගැනීමට එය හේතු විය.

ශ්‍රී ලංකාව 1948 දී නිදහස ලැබීය. 1930 ගණන්වල සිට අනුපිළිවෙලින් රට පාලනය කළ සෑම රජයක ම එක් මූලික ඉලක්කයක් වූයේ වාරිමාර්ග සංවර්ධනය සහ ඉඩම්වල ජනයා පදිංචි කරවීමේ මාර්ගයෙන් කෘෂිකාර්මික සංවර්ධනය සිදු කිරීමය (Perera 1992). මෙම මූලාරම්භයන්හි ප්‍රධාන කර්මය වූයේ වඩිතය වන්නාවූ ඉල්ලුමට සරිලන පරිද්දෙන් ආහාර නිෂ්පාදනය ඉහළ නැංවීමත්, රටේ බටහිර දිග්භාගයෙහි ජනගහන තදබදය ලිහිල් කර ලීමක්ය (එම). මෙම අරමුණු සිංහල මෙන් ම ද්‍රවිඩ ජනයා විසින් ද අඳුරකපනය කරන ලද්දේ ජනවාර්ගික පදනම ඔස්සේ ය.

පශ්චාත් යටත්විද්‍යාවාදී ගැලපීම් සිදු කිරීමේ දී මතුවන දුෂ්කරතාවන් සංවර්ධන ව්‍යාපෘති මගින් වඩාත් උග්‍ර බවට පත් කර ඇත. නැගෙනහිර පළාතේ ඇති කළ මහා පරිමාණ වාරිමාර්ග යෝජනාක්‍රම පාරම්පරික ද්‍රවිඩ ප්‍රදේශයන්හි සිංහල ජනපද ඇති කිරීමට තුඩු දුන්. මෙම ව්‍යාපෘති හේතුවෙන් සිංහල ජනගහනය ද විස්ථාපනයට භාජන වූ නමුදු එක් වාරිමාර්ග යෝජනාක්‍රම ද්‍රවිඩ සුළුතරය ආන්තිකරණයට ලක් කිරීම අරමුණු කරගත් උපායමාර්ගයන් වශයෙන් තේරුම් ගත් හෙයින් එහි ප්‍රතිඵලයක් වශයෙන් ජනවාර්ගික ආතතියක් පැන නැගුණි (Sorenson 1997).

1970 ගණන්වල දී රජයේ වියළි කලාපීය ජනපදීකරණ ප්‍රතිපත්තිය ගොඩ නැගී තිබුණේ මහවැලි සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය මතය. මහවැලි ගඟ හැරවීමේ ව්‍යාපෘතිය නමින් ද හැඳින් වූ එයට රටෙහි දිගම ගංඟාව වන මහවැලි ගඟ ඔස්සේ එහි පහළට යන තෙක් විවිධ මට්ටම්වල දී ගඟ හරස් කොට විශාල බැම් ගණනාවක් තැනීම ඇතුළත් විය. මීළඟ කොටසින් විමසා බැලෙන්නේ ගංඟා වේලී ව්‍යාපෘතිය හේතුවෙන් ජනයාට ඇති වූ බලපෑම් කවරේ ද යන්නය.

මහවැලි ව්‍යාපෘතිය

මහවැලි සංවර්ධන වැඩසටහන ශ්‍රී ලංකාවේ මේතාක් ඇති කරන ලද ඉතාමත් විස්තීර්ණ භෞතික සහ මානව සම්පත් සංවර්ධන වැඩසටහන වේ. එක්සත් ජාතීන්ගේ සංවර්ධන වැඩසටහන සහ ආහාර හා කෘෂිකර්ම සංවිධානයේ උපකාරය ඇති ව එහි මූලික සැලැස්ම පිළියෙල කරන ලද්දේ 1950 සහ 1960 ගණන්වලදී ය. ශ්‍රී ලංකාවේ වියළි කලාපයෙහි ජලවිදුලිය නිපදවීම සහ කෘෂිකර්මය යන දෙඅංශයේ ම විශාලතම ධාරිතාව රැඳී පවතින්නේ මහවැලි ගංඟා නිම්නය තුළය. 1970 දී අරඹා මෙම ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කළ යුතුව තිබුණේ 30 වසරක කාල පරිච්ඡේදයක් තුළය. මහවැලි සංවර්ධන වැඩසටහන මගින් නව ජනාවාස, ජල විදුලිය නිපදවීම සහ රැකියා නියුක්ති අවස්ථා ඇති කරන ලදී. ඉන් ඇති වූ සෙසු වැදගත් ප්‍රතිඵලයක් වන්නේ ජල ගැලීම් පාලනය, කෘෂි සහ පංශු සම්පත් සංවර්ධනය සහ කෘෂි නිෂ්පාදන පදනම් කරගත් කර්මාන්ත පිහිටු වීමය.

1977 දී කඩිනම් මහවැලි සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය ඇති කරනු ලැබීය. 1979 අංක 23 දරන මහවැලි අධිකාරී ආඥාපනත යටතේ ශ්‍රී ලංකා මහවැලි අධිකාරිය පිහිටුවන ලද අතර මෙම කඩිනම් වැඩසටහනේ ඉලක්කය වූයේ පස් වසරක් වැනි කෙටි කාලයක් තුළ වික්ටෝරියා, කොත්මලේ, රත්දෙනිගල සහ රංටැණේ යන ප්‍රධාන වේලී ද, නිම්න හරහා ගලා බසින ප්‍රධාන හැරවුම් හතර ද නිම කිරීමය (Werellagame et al 2004). කඩිනම් මහවැලි සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය මගින් හෙක්ටෙයාර 128,000 ක් වගා කිරීමට ජලය සැපයීම ද මෙහෙයවී 470 ජල විදුලිය නිපදවීම ද අපේක්ෂා කෙරිණ (එම).

අවදානම් සහගත තත්වයන් සහ තරඟ

විස්ථාපිත පුද්ගලයන්ට සහ පරිසරයට සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිවල ප්‍රතිවිපාක දීමට සිදු ව ඇති අතර මෙම කොටසින් එක් බලපෑම් සමහරක් පිළිබඳ ව ලුහුඬින් දක් වේ. මහවැලි ජලාශවලට මධ්‍යම කඳුකර ප්‍රදේශයන්හි සහ උතුරුමැද පළාතේ (60%ක් පමණ) ද, නැගෙනහිර පළාතේ (40% ක් පමණ) ද ගම් යට වී ඇත. මෙම ප්‍රදේශය තුළ පැවතුණේ වසර 2002 පමණ කාලයේ සිට ආර්ථික වශයෙන් සවිමත් පුරාණ ගම් ය. මෙකී ව්‍යාපෘතිය නිසා පළතුරු, කොකෝවා සහ වෙනත් මිශ්‍ර වගාවන්ගෙන් සරු ව පැවති ඉඩම් විනාශයට පත් විය. ජීව විද්‍යාත්මක සම්පත්වලට වන හානිය හෝ ප්‍රදේශයේ ජෛව විවිධත්වයට වන බලපෑම පිළිබඳ කිසිදු ගැඹුරු අධ්‍යයනයන් සිදු කෙරුණේ නැත. කඩිනම් මහවැලි සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය නිසා කිහිප ආකාරයක පරිසර හානියක් සිදු විය. විවිධාකාර කෘෂිකාර්මික කටයුතු සිදු කරන ලද්දේ බැවුම් සහිත ඉඩම්වල පාංශු සංරක්ෂණ විධි හෝ වන සංරක්ෂණ විධි භාවිතයකින් තොරවය. එහි ප්‍රතිඵලයක් වශයෙන් සිදු වූයේ ගම්වල පිහිටි කුඩා ජලාශ රොන්මඩවලින් පිරී යෑමය. අධික බැවුම් සහිත ඉඩම්වල හේන් ගොවිතැන් කිරීම, කෘෂිකාර්මික කටයුතු සඳහා වනාන්තර හෙළිපෙහෙළි කිරීම සහ මධ්‍යම උස්බිම්වල හා බැවුම් සහිත ඉඩම්වල ජනාවාස ඇති කිරීම මගින් දඩි පාංශු බාදනයට තුඩු දෙන

අයුරින් පස වැසි ජලයට නිරාවරණය වීම සිදු විය. වැහි ජලයෙන් සෝදා ගෙන ආ පස්වලින් ස්වාභාවික ජල මාර්ග පිරෙන්නට විය. නව මාර්ග පද්ධති තැනීමෙහි සහ ව්‍යාපෘතියට අවශ්‍ය යන්ත්‍රසූත්‍ර ප්‍රවාහනයෙහි ප්‍රතිඵලයක් වශයෙන් ද පස සෙදී යෑම සිදු විය. මෙම මාර්ග පද්ධති තනන ලද්දේ ස්වාභාවික වනාන්තර සහ ඇතැම්විට තද බෑවුම් සහිත ඉඩම් හරහාය.

විස්ථාපනයට භාජන වූ ජනයා සඳහා මූල්‍යමය වන්දියක් හෝ ගහෙහි පහළ ප්‍රදේශයන්හි පිහිටි ජනපද යෝජනාක්‍රමවලින් ඉඩම් හෝ ලබා දෙන ලදී. රජයට අවශ්‍ය වූයේ නැවත පදිංචි කරවනු ලැබූ මුල් පරපුරේ ගොවීන් ස්වයංපෝෂිත තත්වයට පත් විය යුතු බවත්, දෙවනි පරපුර අපනයන හෝග ගොවියන් විය යුතු බවත් ය (Werellagama et al 2004). විස්ථාපනයට ලක් වූ පවුල්වල සංඛ්‍යාව ආසන්න වශයෙන් 12,000 ක් විය. මූල්‍යමය වන්දියට අමතරව විස්ථාපනයට ලක් වූ පවුල් සඳහා එම ප්‍රදේශයෙන් ම කුඩා බිම් කැබැල්ලක් හෝ නව වාරිමාර්ග ඇති කළ ප්‍රදේශවලින් හෙක්ටයාර් 1.2 ක් ලබා දෙන ලදී. මෙම ඉඩම් ප්‍රමාණයෙන් එක් හෙක්ටයාරයක් වාරිමාර්ග ජලය සහිත භූමියක් වූ අතර, අනෙක් හෙක්ටයාර් 0.2 ක ප්‍රමාණය ගෙවතු සඳහා වෙන් කෙරිණ. රජය විසින් ඉඩම් බෙදා දීමේ දී සහ මූල්‍යමය වන්දි ගෙවීමේ දී විෂමතාවන් සිදු වී ඇති බවට චෝදනා එල්ල වී තිබුණි.

තම ජීවනෝපාය වශයෙන් වී ගොවිතැනට කලින් පුරුදුව සිටි බොහෝ අය මහවැලි යෝජනාක්‍රම වෙත සංක්‍රමණයවීමට කැමැත්ත පළ කළහ. මෙම සංක්‍රමණික ජනයාට මුහුණ පෑමට සිදුවූ ඇතැම් අවදානම් සහගත තත්වයන් අතර සෞඛ්‍යයට හා යහපත් දිවි පැවැත්මට තර්ජන පවතින උෞත සංවර්ධිත සහ නිසි ප්‍රකාර සැලසුම් කර නොමැති ප්‍රදේශයන්හි පදිංචි කරවීම ද විය. ඇතැම් ප්‍රදේශවල ජනයාට මැලේරියාවෙන් බරපතල හානි සිදු විය. පානීය ජලය, නිවාස, පාරවල් සහ රෝහල් ප්‍රමාණවත් තරම් තිබුණේ නැත. විස්ථාපිත ගැමියන් සඳහා මූල්‍ය දී මහවැලි නාගරික මධ්‍යස්ථානයන්හි පවා පාසැල්, තැපැල්හල්, රෝහල් හෝ වෙනත් සේවා මධ්‍යස්ථාන නොතිබිණ. මෙම පහසුකම් අනුක්‍රමයෙන් සපයන ලද්දේ වුව ද, නිසි යටිතල පහසුකම් ඇති කළ යුතු ව තිබුණේ ගොවියන් පදිංචි කරවීමට පෙරාතුවය.

නව ජීවනෝපාය ක්‍රමයන්ට සහ නව පරිසරයන්ට අනුගත වන පරිදි හැඩ ගැසීමේ දුෂ්කරතාවන්ට මුහුණ පෑමට නැවත පදිංචි කරවනු ලැබූ ජනයාට සිදු විය. වන සතුන් ඔවුන්ට ගැටළුවක් විය. ශ්වසන රෝග සහ වම් රෝග නිසා සෞඛ්‍ය ගැටළු පැන නැගුණි. හේන් ගොවිතැන සහ වනය හෙළිපෙහෙළි වීම නිසා අලින් වැනි සතුන්ගේ ස්වාභාවික වාසභූමි නැතිව ගියේ ය. අහිමි ව ගිය තම ගම අසල ම රැඳී සිටීමට වැඩි මනාපයක් පළ කළ සමහර ජනයාට සුළු හෝ ඉඩම් කොටසක් ලබා දෙන ලද නමුදු ඉන් කිසි ආදායමක් ඉපදුනේ නැත. මහනුවරබද ගොවීන් බොහෝ දෙනෙක් හුරුපුරුදුව සිටියේ වසර පුරා ම ආහාර සහ වාණිජ හෝග සැපයූ ගෙවතු වගාවටය. මහනුවරබද ගෙවතු පොල්, ගම්මිරිස් සහ කොකෝවා වැනි විවිධාකාර වාණිජ හෝගවලින් සමන්විත වේ. මෙම හෝගවලින් ලද ආදායම ඔවුන්ගේ ප්‍රධාන ආදායම් මාර්ගය වූ වී වගාවට පරිපූරක වශයෙන් පැවතියේ ය. මෙම ප්‍රදේශවල වාසය කළ ජනයා දිළිඳුන්දෝ නොවූහ. ජනයා දිළිඳු බවට පත් වූයේ වගා කළ බිම් ජලාශවලට යට වූ හේතුවෙනි (Werellagama et al 2004). තව ද, අවට ගම්වල වගා කළ පළතුරු, එළවළු සහ පැරණි වී වර්ග අලුත් ප්‍රදේශයන්හි සාර්ථක වූයේ නැත. ගොවීන් සතුව පැවති සාම්ප්‍රදායික ගොවිතැන් ක්‍රම ද මේ හේතුවෙන් අහාවයට පත් විය.

මාර්ගයෙන් බැහැර: කොළඹ - කටුනායක අ[] ෙ- ශී මාර්ගයේ සහ දකුණු ලංකා ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියේ විස්ථාපනය

සංවර්ධන ප්‍රේමිත විස්ථාපනයේ සහස[] බන්ධනාව

මින් ඉහත කොටසෙහි දී විස්තර කර ඇති පරිදි සංවර්ධන ප්‍රේමිත විස්ථාපනය සහ නැවත පදිංචි කරවීම පසුගිය දශක තුන තුළ ශ්‍රී ලංකාවෙහි මුල්වරට දක්නට ලැබුණේ කඩිනම් මහවැලි සංවර්ධන වැඩසටහනෙහි දී 1980 ගණන්වලදී ය. එහි ඉලක්කගත සමස්ත ජනකාය ම කාණ්ඩාකාරී ශ්‍රමිකයෝ වූහ. ඇතැමුන් නැවත පදිංචි කරවීමට සිදු වූයේ ඔවුන්ගේ ඉඩම් අත්පත් කර ගැනීමේ ප්‍රතිඵලයක් වශයෙන් වුව ද, බහුතරය වෙනත් ප්‍රදේශවලින් ප්‍රතිස්ථානගත කළ අය වූහ. තීරණ ගැනීමෙහි ලා ඉලක්කගත ජනයාගේ සහභාගීත්වයක් කිසිසේත් නොතිබුණ අතර සිදු වූයේ රජයේ කාර්යපටිපාටිවලට අනුකූලතාව දක්වීම ය.

විසි අවුරුද්දක් පැරණි උතුරු සහ නැගෙනහිර පළාතේ ගැටුම් සහන සැලසීම, පුනරුත්ථාපනය සහ නැවත පදිංචි කරවීම පිළිබඳ අමාත්‍යාංශය පිහිටුවීමට තුඩු දුනි. මෙලෙස ඇති කරන ලද අමාත්‍යාංශයේ

අවධානය යොමුව ඇත්තේ සටන් ප්‍රේරිත අභ්‍යන්තරික වශයෙන් විස්ථාපිත වූ පුද්ගලයන් කෙරෙහිය. ගැටුම කෙරෙහි ප්‍රබල ලෙස නැඹුරුව තිබීමෙන් අදහස් වන්නේ ගැටුම් පිළිබඳ සන්දර්භයෙන් පරිබාහිර විස්ථාපනයන් ප්‍රතිපත්ති සම්පාදකයන්ගේ අවධානයට යොමු වී නැති බවකි. මෙයට හේතු ගණනාවක් ඇත. එහි විශාලතමය සහ ආවේදන (affetedness) මට්ටම අතින් ගැටුම් ප්‍රේරිත පුද්ගලයන් වඩාත් උග්‍ර ජීවිතයන්ට ගොදුරුව සිටින අතර ඔවුන් මුලු ලොව පුරා පිළිගැනීමට පාත්‍ර වූ එමෙන් ම ඔවුන් උදෙසා ම පිහිටුවන ලද ආධාර ව්‍යුහයන්ගෙන් සමන්විත සමස්තයකි.⁴ ගැටුම් පවත්නා දිගු කාලසීමාවෙන් අදහස් කෙරෙන්නේ ගැටුමට අදාළ විස්ථාපනය පිළිබඳ ගැටළුව කෙරෙහි යොමු කෙරෙන මැදිහත්වීම්වල ප්‍රතිඵල අධ්‍යයනය කර ඒවාට අවශ්‍ය නිවාරක/ප්‍රතිවිරුද්ධ ක්‍රියා මාර්ග ගැනීමට කාලය තිබූ බවයි. මීට ඉහත කඩිනම් මහවැලි සංවර්ධන වැඩසටහන පිළිබඳ සාකච්ඡාවේ දීද පෙනී ගිය පරිදි සංවර්ධන මැදිහත්වීම්වල ප්‍රතිඵලයක් වශයෙන් පැන නගින විස්ථාපනය සහ ප්‍රතිස්ථානගත කිරීම අලුත් සංසිද්ධියක් නොවේ. මින් ඉහත දී උස්බීම ජනපද යෝජනාක්‍රම, යොවුන් ජනපද යෝජනාක්‍රම, වැසි දියෙන් වගා කිරීමේ ජනපද යෝජනාක්‍රම ආදිය ඇතුළත් වඩා කුඩා ප්‍රමාණයේ යෝජනාක්‍රම ඇති කර තිබේ. විස්ථාපනය සහ නැවත පදිංචි කරවීම විශේෂිත විශේෂඥතාවයක්, සැලසුම් කිරීමක් හෝ ක්‍රියාත්මක කිරීමක් අවශ්‍ය කෙරෙන ව්‍යාපෘති අංශයක් වශයෙන් සලකා නැත. එබැවින් වත්මනෙහි පවා මෙම ගැටළුවට අදාළ යාන්ත්‍රණයන් කෙරෙහි යොමුවීම පවතින්නේ සංකල්පාත්මක අවස්ථාවෙහි වන අතර ඒ පිළිබඳ වැඩිදුර වඩිතයන් සිදු කිරීම අවශ්‍ය ව ඇත.

ගෝලීය සන්දර්භය අනුව පසුගිය දශක කිහිපය මුලුල්ලේ අභ්‍යන්තරික වශයෙන් විස්ථාපනය වූ සංඛ්‍යාවේ තියුණු ඉහළ යෑමක් දක්නට ලැබුණ ද, ජාත්‍යන්තර සන්ධානයට ඒ කෙරෙහි බැඳීමක් ඇත්තේ නැත. 1998 දී එක්සත් ජාතීන් විසින් අභ්‍යන්තරික ව විස්ථාපිත ජනයා හඳුන්වා දී තිබුණේ මෙසේ ය :

විශේෂයෙන් ම සන්නද්ධ ගැටුම්වල, ව්‍යාප්ත කරන ලද ප්‍රචණ්ඩත්වය පිළිබඳ අවස්ථාවල, මානව හිමිකම් උල්ලංඝනය කිරීම්වල හෝ ස්වාභාවික හෝ මිනිසා විසින් නිර්මිත විපත්වල බලපෑම්වල ප්‍රතිඵලයක් වශයෙන් හෝ ඒවා මහ හැරීම පිණිස හෝ ස්වකීය නිවාසයෙන් හෝ නිත්‍ය පදිංචි ස්ථානවලින් පලා යෑමට හෝ ඒවා හැර දමා යෑමට බල කරන ලද ජනයා හෝ කණ්ඩායම් සහ රටක ජාත්‍යන්තර වශයෙන් පිළිගත් මායිම පසු කර නොගිය අය වෙති (Hampton 1998 : xv).

මෙම නිර්වචනය අනුව සංවර්ධිත ප්‍රේරිත විස්ථාපනය මැදිහත් වීම අවශ්‍ය කරන අංශයක් වශයෙන් පිළිගෙන තිබුණ ද අභිනියෝගය (mandate) විස්ථාපනය වුවන්ට විසඳුම් ප්‍රවර්ධනය කිරීම සැලසීමෙන් ඔබ්බට යන්නේ නැත. සරණාගතයන් පිළිබඳ එක්සත් ජාතීන්ගේ මහලේකම්වරයා 1970 ගණන්වල පටන් අභ්‍යන්තරික විස්ථාපනය පිළිබඳ ව කටයුතුවල ජාත්‍යන්තර වශයෙන් නිරත ව සිටින නමුදු, ඔහුගේ කායෂීයන් එල්ලගත ව ඇත්තේ ප්‍රධාන වශයෙන් යුද්ධයෙන් විස්ථාපිත වුවන් කෙරෙහි ය.

කොළඹ කටුනායක අධිවේගී මාර්ගය සහ දකුණු ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය පිළිබඳ ව විමසා බැලීම සඳහා කෙරෙන පහත දැක්වෙන සාකච්ඡාවේ දී සංවර්ධන ප්‍රේරිත විස්ථාපන දෘෂ්ටිකෝණය යොදා ගනු ලැබේ. මෙම ව්‍යවහාරික පර්යේෂණයේ අරමුණ වන්නේ සමාවලෝචිත අධිවේගී මාර්ග දෙක සම්බන්ධයෙන් විස්ථාපනය පිළිබඳ සිද්ධි අධ්‍යයනයක් ඉදිරිපත් කිරීමය. එය කිසිදු ආකාරයකින් මෙම සංසිද්ධිය පිළිබඳ විස්තරාත්මක හෝ අංග සම්පූර්ණ විශ්ලේෂණයක් නොවේ. මෙම අරමුණුසහගත නියැදිය තෝරා ගන්නා ලද්දේ විස්ථාපනයට අදාළ ගැටළු සහ ක්‍රියාවලියන් පිළිබඳ ව බිම්මටමේ අවබෝධයක් ලබා දීම සඳහාත්, ප්‍රතිපත්ති වඩිතය කිරීම සහ ක්‍රියාත්මක කිරීම උත්තේජනය කිරීම සඳහාත්ය. කොළඹ කටුනායක අධිවේගී මාර්ගය සහ දකුණු ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය දැනට ක්‍රියාත්මකව පවතින අතර, අධ්‍යයනයෙන් හුවා දැක්වෙන ගැටළු අදාළ ප්‍රතිපත්ති සහ ව්‍යුහයන් සැකසීම හා සැලසුම් කිරීම සම්බන්ධයෙන් අවබෝධයක් ලබා දෙනු ඇත. දෙවනුව, වඩාත් ගැඹුරු සහ සාරගර්භ පර්යේෂණ සඳහා ඉන් ප්‍රවේශයක් ද සැලසෙනු ඇත.

⁴ ගැටුමට අදාළ විස්ථාපනයන් පිළිබඳ ව රජය හා රාජ්‍ය නොවන අංශ ව්‍යාපෘති/ඒකක පිහිටුවා තිබෙන අතර වෙනත් ආයතන ගැටුමෙන් පීඩාවට පත් අය උදෙසා කටයුතු කරති.

කොළඹ කටුනායක අධිකරණ මාර්ගයේ සහ දකුණුමුල් කා ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියේ පසුබිම

ශ්‍රී ලංකාවේ මහා පරිමාණ විස්ථාපනය සහ නැවත පදිංචි කරවීම අවසන් වරට දක්නට ලැබුණේ කඩිනම් මහවැලි සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියෙහි අංගයක් වශයෙනි. දැනට ක්‍රියාත්මක ව පවතින කොළඹ කටුනායක අධිවේගී සහ දකුණු ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය සම්බන්ධයෙන් ද සාපේක්ෂක වශයෙන් කැපී පෙනෙන විස්ථාපනයන් සිදු කර ඇති අතර, ඒවා ඉඩම් අභිමි කිරීම පිළිබඳ ඉතා මෑතකාලීන මහා පරිමාණ සංවර්ධන මැදිහත් වීම් ද වන්නේ ය. කොළඹ කටුනායක අධිවේගී මාර්ගය සම්බන්ධයෙන් නැවත පදිංචි කරවීම් සිදු වන්නේ ආන්තික වශයෙන් වන අතර දකුණු ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියේ දී එය වඩාත් විශාල ප්‍රමාණයෙන් සිදු වේ. කඩිනම් මහවැලි සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය හා සසඳන කල මෙම ව්‍යාපෘති දෙකෙහි දී ජනයා දැනුවත් කිරීම වඩා හොඳින් සිදු වී ඇති අතර, ඔවුහු ඊට එරෙහි ව විරෝධය පළ කිරීමවල ද නිරත ව සිටිති. විස්ථාපිත ජනයා මුලුමනින් ම ග්‍රාමීය නොවන අතර, නාගරික හා අර්ධ නාගරික ගණයට වැටෙන ජනයා ද ඒ අතර සිටිති. මෙම ව්‍යාපෘති දෙක මඟින් අධිවේගී මාර්ග දෙක ම රටේ ආර්ථික හා දේශපාලන කේන්ද්‍රස්ථානය වන කොළඹ සමඟ සම්බන්ධ කෙරේ. එයට අමතර ව, බලපෑමට භාජන වූ පුද්ගලයන් පිළිබඳ ප්‍රතිපත්තිවලට සහ මැදිහත්වීම්වලට එරෙහි ව පැන නැගෙන සිවිල් සවිඥානකභාවය සහ ජනතා උද්ඝෝෂණ, විශේෂයෙන් ම බහුපාක්ෂික ආධාර සපයන ආයතනයන් විසින් යෝජිත පෞද්ගලිකරණ උපායමාර්ග හේතුවෙන්, මෑත කාලයේ පටන් වඩා ඉහළ නැංවී ඇත. 2005 ජුනි අවසන් වූ සංවර්ධන සංසදයෙහි ද ‘සුපිරි අධිවේගී මාර්ග’ ආධාර සපයන්නාවූන්ගේ අවශ්‍යතාවන් ඉටු කරන ඒවා මිස රටේ යහපතට අදාළ වන ඒවා නොවන බවට වෝදනා නැගීන.

සංවර්ධන කටයුතු නගන්නන් වන ක්‍රියාත්මක කිරීමේ බලධාරීහු අදාළ දෙපක්ෂයේ ම මත සමතෝලනය කර තම කාර්යයන් ඉටු කර ගෙන යෑමේ අසීරු තත්වයට මුහුණ දී සිටිති. අධිවේගී මාර්ග සලකනු ලබන්නේ ශීඝ්‍ර ආර්ථික ව්‍යාප්තිය සහ අභිවෘද්ධිය ඇති කරන්නාවූ ද, මාර්ග තදබදයට දීර්ඝකාලීන විසඳුම් සලසන්නා වූ ද, මූලික සංවර්ධන මූලාරම්භයන් ලෙසිනි. විස්ථාපනයට සහ නැවත පදිංචි කිරීමට අදාළ ගැටළුවල පරාසය මහජන දැනුවත්භාවයේ සිට විස්ථාපනයට ලක් වන ජනයාට සිදු වන බලපෑම් දක්වා විහිදෙන බැව් ව්‍යාපෘති නිලධාරීන් බොහෝ දෙනෙක් පිළිගත්හ. එහෙත් රටේ සංවර්ධනය සඳහා මෙන් ම විදේශීය ආයෝජන අද්දවා ගැනීම සඳහා ද පවතින තරඟකාරීත්වය ඉහළ නැංවීම පිණිස මැදිහත්වීම්වල අවශ්‍යතාව ගැන ද ඔවුහු පුන පුනා සඳහන් කළහ. මැදිහත්වීම් ක්‍රියාවට නැංවීමේ සහ ඒ හා ඇදුන කීරණ ගැනීමේ ක්‍රියාවලියන් සහේතුක කිරීම පිණිස යොදා ගන්නා ලද්දේ ‘වඩා යහපත්’ සහ ‘බහුතරයකගේ ශුභසිද්ධිය’ යන සංකල්පයන්ය.

රජය විසින් මූලාරම්භ කරන ලද යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය කිරීමේ දී ඒවා ක්‍රියාත්මක කරන්නා සහ පරීක්ෂා කරන්නා වශයෙන් ව්‍යාපෘති දෙකෙහි ම හවුල්කරුවන් (stakeholders) විසින් යොදා ගෙන ඇත්තේ ශ්‍රී ලංකා රජය යි. රජයේ විමධ්‍යගත ආයතනයන් වන ප්‍රාදේශීය ලේකම් කාර්යාලවලට ඇතැම් ව්‍යාපෘති අංග ද, ඒවා මෙහෙයවීම් සහ ක්‍රියාපටිපාටි විධිමත් කිරීමේ වගකීම ද පැවරුනි. මධ්‍යම පරිසර අධිකාරියට පැවරුනේ ව්‍යාපෘති සැලැස්ම සහ මාර්ග සලකුණු අනුමත කිරීම, ව්‍යාපෘති සැලැස්ම ක්‍රියාත්මක කිරීමේ දී පනවන ලද පරිසරාත්මක මාර්ගෝපදේශවලට සහ ප්‍රමිතිවලට අනුකූල ව කරන්නේදැයි සොයා බැලීමය. ව්‍යාපෘති සැලැස්ම සහ පරිසර බලපෑම් තක්සේරුව සහ සමාජීය බලපෑම් තක්සේරුව ඇතුළත් පරිබාහිර බලපෑම් පිළිබඳ තක්සේරුව පවරන ලද්දේ ජාත්‍යන්තර උපදේශන ආයතනවලට සහ දේශීය බාහිර ආයතනවලටය. ආධාර ජනිත කරවීම සහ ආසියානු සංවර්ධන බැංකුවේ ණය පිළිබඳ රෙගුලාසිවලට අනුකූල බව සහතික කරමින් ආධාර යොදා ගැනීම තම වගකීම වන හෙයින් දකුණු ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියට අයත් ආසියානු සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියේ වැඩ එකී බැංකුව විසින් ආරම්භ කර තිබේ. ව්‍යාපෘතියට හසු වූ ජනයාට සහ පරිසරයට ඇති වන බලපෑම් මහ හැරීමට / අවම කිරීමට අදාළ මාර්ගෝපදේශ ද ඊට ඇතුළත්ය. කොළඹ කටුනායක අධිවේගී මාර්ගයේ ඉදිකිරීම් වේදි - කියැන්ග්නාම් සමාගමටත්, දකුණු ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියේ ඉදි කිරීම් කුමගයි ගුම් සමාගමටත් පැවරී ඇත. මෙම ව්‍යාපෘති ප්‍රවාහන සහ මහා මාර්ග අමාත්‍යාංශයේ සෘජු වගකීමක් වන අතර ඒවා ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන්නේ මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ මාර්ගයෙනි. අධිවේගී මාර්ග දෙකෙහි ම ව්‍යාපෘති කාර්යාල මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ උප ඒකක වශයෙන් කටයුතු කරති.

මෙම ව්‍යවස්ථාපිත මණ්ඩලය සෙසු හවුල්කාර පක්ෂ සඳහා සම්බන්ධීකරණ මධ්‍යස්ථානයක් වශයෙන් කටයුතු කරන අතර සැලසුම් කිරීම, ඉදිකිරීම, මහජන දැනුවත්භාවය ඇති කිරීම, ඉඩම් පවරා ගැනීම සහ නැවත පදිංචි කිරීම වැනි සියලු ආකාරයේ ව්‍යාපෘති අංග ක්‍රියාත්මක කිරීමේ සහ සම්බන්ධීකරණය කිරීමේ වගකීම ද උසුලයි. මිනින්දෝරු සහ අගය කිරීමේ දෙපාර්තමේන්තුව විසින් ඉඩම් තක්සේරු

කිරීම සහ පවරා ගැනීම සිදු කරනු ලැබේ. ව්‍යාපෘති සඳහා ඉඩම් පවරා ගැනීම සිදු කෙරෙන්නේ ඉඩම් පවරා ගැනීමේ ආඥාපනතේ ආඥාවන් යටතේය.

රටේ පවතින ව්‍යවස්ථාවට අනුව, මහා පරිමාණ සංවර්ධන ව්‍යාපෘති ආරම්භ කිරීමට පෙරාතුව පරිසරාත්මක බලපෑම් පිළිබඳ තක්සේරුවක් සිදු කිරීම ප්‍රාරම්භක ශක්‍යතා අධ්‍යයනයන්ට අදාළ අනිවාර්ය අංගයක් වේ. සමාජීය බලපෑම් තක්සේරු කිරීමේ ප්‍රතිපත්ති සහ මාර්ගෝපදේශ ශ්‍රී ලංකාවේ නොමැති අතර, ඒ පිළිබඳ ව කටයුතු කිරීමට ඇත්තේ උපවගන්තියක ලුහුඬින් දක්වා ඇති නිර්දේශයක් පමණි. මෙකී අඩුව නියුණු ලෙස පෙනී ගොස් ඇත්තේ, විශේෂයෙන් ම විස්ථාපනය සහ නැවත පදිංචි කරවීම පිළිබඳ කරුණෙහි දී ය.

මධ්‍යගත විධානයන් නොමැති වීමෙන් අදහස් කෙරෙන්නේ විස්ථාපනයන් හෝ නැවත පදිංචි කිරීම් එක් එක් ව්‍යාපෘති මට්ටමින් සිදු කෙරෙන බවකි. මේ අනුව කොළඹ කටුනායක අධිවේගී මාර්ගය සහ දකෂිණ ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය සම්බන්ධයෙන් පෙනී ගොස් ඇත්තේ ඇඟිලි ගැසීම්වලට සහ අනුකූල නොවන ක්‍රියාවන්ට ඉන් ඉඩකඩ සැලසී ඇති බවය. සංවර්ධන ප්‍රේරිත විස්ථාපනය ඇතුළත් මහා පරිමාණ මට්ටමේ ව්‍යාපෘති සංඛ්‍යාවන්හි ඉහළ යෑම් හමුවේ ස්වේච්ඡා නොවන නැවත පදිංචි කිරීම් පිළිබඳ ජාතික ප්‍රතිපත්තිය 2001 දී කැබිනට් මණ්ඩලය විසින් සම්මත කර ගත්හ. මෙම ප්‍රතිපත්තියට අනුව නැවත පදිංචි කිරීම් සිදු කිරීම ඒවාට අදාළ තාර්කිකත්වය, විෂයපථය, ප්‍රතිපත්ති මූලධර්ම සහ ආයතනික වගකීම් යන කරුණුවලට බැඳී සිටිමින් කිරීමට නියමිතය.

ව්‍යාපෘතිවල කටයුතු ජාතික පරිසරාත්මක ආඥාපනත, ස්වේච්ඡා නොවන නැවත පදිංචි කරවීමේ ජාතික ප්‍රතිපත්තිය වැනි සම්මුතිවලට අනුකූල ව සිදු කිරීමට නියමිතය. කොළඹ කටුනායක අධිවේගී මාර්ගය සහ දකෂිණ ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය සම්බන්ධයෙන් ක්‍රියා කළ යුතු ව ඇත්තේ 2002 ඔක්තෝබර් දරන මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ නැවත පදිංචි කරවීම ක්‍රියාත්මක කිරීමේ සැලැස්ම සහ ව්‍යාපෘතියෙන් හානියට පත් වන ජනයාගේ අයිතීන් සහ ලාභාංශ සැකෙවින් දක්වෙන මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය මාර්ගෝපදේශ ලේඛනය අනුවය.⁵ දකෂිණ ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියට අදාළ ස්වේච්ඡා නොවන නැවත පදිංචි කරවීම් පිළිබඳ ව ආසියානු සංවර්ධන බැංකුවේ මාර්ගෝපදේශ අනුව කටයුතු කිරීමට බැඳී සිටී. ව්‍යාපෘති සඳහා ඉඩම් පවරා ගැනීම සිදු කෙරෙන්නේ ඉඩම් පවරා ගැනීමේ ආඥාපනතේ නියෝග අනුවය.

කොළඹ - කටුනායක අ[] ො ශී මාර්ගය

රටේ එක ම ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල වෙගවත් ප්‍රවාහන මාර්ගයකින් කොළඹ නගරය සමඟ ඇදීමේ අරමුණින් කොළඹ කටුනායක අධිවේගී මාර්ගය ගැන මුලින් ම සිතාබලා ඇත්තේ 80 ගණන්වල මුල් භාගයේ දීය. අධිවේගී මාර්ගය මගින් කොළඹ කටුනායක සමඟ ඇදෙන අතර එය මාරුවන ස්ථාන පහකින් සමන්විතය. වැඩි කොටසක් ගොහොරු බිම් හරහා දිවෙන වත්මන් සලකුණු මාර්ගය පිළිබඳ ව අවසාන නිගමනයකට ඒමට පෙරාතුව බොහෝ විකල්ප මාර්ග පිළිබඳ ව අධ්‍යයනයන් සිදු කර තිබේ. 2000 දී තැනීමේ කටයුතු ආරම්භ කරන ලද මෙය රජය මගින් මුළුමනින් මුදල් යොදවන ව්‍යාපෘතියකි. 2003 මැයි මස මූල්‍ය සම්බාධක හේතුවෙන් ව්‍යාපෘතිය තාවකාලික ව නතර කරන විට එහි 35.2% ප්‍රමාණයක වැඩ නිම කොට ප්‍රගතියක් අත් කර ගෙන තිබුණි. ආධාර සපයන්නෙකු සොයා ගැනීමේ ප්‍රයත්නය අසාර්ථක වූ කල, වාර්ෂික පදනම මත එයට මුදල් යෙදවීම පිළිබඳ ව රජය දන් සලකා බලා ගෙන යයි.⁶ 2005 අප්‍රියෙල් මස කළ සුදුසුකම් පිළිබඳ කැඳවීමට අනුව රාජ්‍ය - පෞද්ගලික අංශ හවුලක් පිළිබඳ ව සලකා බැලෙමින් පවතී. රජය විසින් ව්‍යාපෘතිය වෙනුවෙන් රුපියල් දශලක්ෂ 5100 ක් ආයෝජනය කර ඇත. ව්‍යාපෘති උපදේශකයන් අතර ඕස්ට්‍රේලියාවේ ස්නෝවි මවුන්ටන් ඉංජිනේරු ඒකාබද්ධ සමාගම සහ ප්‍රයිස් ටෝටර්නවුස් කුපර් සමාගම ද විය. තැනීම් කටයුතු ඩේවු - කියැග්නාම් කොරියන් හවුල විසින් සිදු කළ නමුදු, ඔවුහු තම ගිවිසුම අවසන් කර ඇත.

කොළඹ කටුනායක අධිවේගී මාර්ගය ධාවන පථ හතරකින් යුත් දෙදිසා මාර්ගයකි. එහි පුළුල් අරමුණ වන්නේ “ඉහළ සුරක්ෂිතභාවයකින් යුතුව ගමනේ කාලය අඩු කරමින් බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර

⁵ සිංහල පිටුපතට <http://www.rda.lk> මගින් පිවිසිය හැක.

⁶ රජය දන් රාජ්‍ය - පෞද්ගලික අංශ හවුලක් පිළිබඳ ව සොයා බලමින් සිටී/තනා ක්‍රියාත්මක කිරීමේ විකල්පය

ගුවන් කොටුවල සහ රටේ අගනුවර අතර පහසු ප්‍රවාහනයක් සැලසීමයි.”⁷ ශ්‍රී ජයවර්ධනපුර විශ්ව විද්‍යාලය මඟින් පරිසරාත්මක බලපෑම් පිළිබඳ තක්සේරු දෙකක් අනුපිළිවෙලින් ව්‍යාපෘතියේ සලකුණු මාර්ගය සහ වැලි ගොඩ දැමීම කිරීම සම්බන්ධයෙන් සිදු කර ඇත. කොළඹ කටුනායක අධිවේගී මාර්ගය බස්නාහිර පළාතේ පිහිටා ඇති අතර එය වැටී ඇත්තේ වෙරළට සමාන්තරවය. මුහුදින් ඇද ගන්නා වැලිවලින් කලපුවේ කොටසක් පිරවීම ඊට ඇතුළත් ය. ව්‍යාපෘතියේ සලකුණු මාර්ගයෙන් 75% ක් ම සමන්විත වී ඇත්තේ ගොභොරුබිම් සහ කලපුවෙනි. අධිවේගී මාර්ගය වැටී ඇත්තේ නාගරික ප්‍රදේශයන්හි පිහිටි කැලණිය, වත්තල, මහර, කටාන සහ ජා-ඇල යන ප්‍රාදේශීය ලේකම් කොට්ඨාශ හරහාය. විස්ථාපනයට පත් පුද්ගලයන් අතුරින් සැලකිය යුතු පිරිසක් (මුහුදු සහ කලපු) ධීවර කර්මාන්තයේ සහ ඒ හා බැඳුණු කර්මාන්තවල නිරත ව සිටිති.

දකෂිණ ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය

දකෂිණ ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියේ කේන්ද්‍රීය අංශය වන්නේ දකෂිණ මහාමාර්ග අංශය හෙවත් සාමාන්‍ය ව්‍යවහාරයේ හඳුන්වන කොළඹ - මාතර අධිවේගී මාර්ගයයි. එය 1980 ගණන්වල මුල් භාගයේ දී මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය විසින් සංකල්පගත කරන ලද්දකි. අධිවේගී මාර්ගය (කොට්ටාවෙන්) කොළඹ මාතර සමඟ සම්බන්ධ කරන අතර එය පිවිසුම් ස්ථාන එකොලහකින් සමන්විතය. ‘අවසාන සලකුණු මාර්ගය’ වීමට නියමිත ව තිබූ මුල් ම සැලැස්ම, මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය විසින් සකස් කර තිබුණේ 1992 දී ය. 1994 දී තැනීම අරඹන ලද එහි කටයුතුවලට එරෙහි ව රාජ්‍ය නොවන සංවිධාන දෙකක් විසින් සිවිල් සමාජ කණ්ඩායම් සමඟ එක් වී උසාවියේ නඩුවක් පවරන ලද්දේ විධානාත්මක වූ පරිදි පරිසරාත්මක බලපෑම් පිළිබඳ තක්සේරුවක් සිදු කර නොමැත යන චෝදනාව එල්ල කරමිනි. ප්‍රධාන ආධාර සපයන්නන් වන ආසියානු සංවර්ධන බැංකුවෙන් සහ ජාත්‍යන්තර සහයෝගීතාව පිළිබඳ ජපාන බැංකුවෙන්⁸ ණය ලබා දීමේ අනුමැතිය 1999 දී රජය විසින් ලබා ගන්නා ලදී. නෝර්වේ සංවර්ධන අරමුදල ද ණය ප්‍රධානයක් කරන ලද අතර ස්විඩන ජාත්‍යන්තර සංවර්ධන අරමුදල (සීඩා) ද එවැනි ම ප්‍රදානයක් කළේය. 1998 දී ආසියානු සංවර්ධන බැංකුවේ උපදේශක විල්බර් ස්මිත් ඇසෝෂියේට්ස් විසින් වෙරළ තීරය දිගේ වැටී ඇති පාරට වඩාත් ආසන්න වෙනත් සලකුණු මාර්ගයක් නිර්දේශ කරනු ලැබීය. මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය එයට එකඟතාව පළ නොකළේ එය සංවර්ධන ප්‍රදේශ බොහොමයක් හරහා වැටී ඇති හේතුව මතය. මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ සැලැස්මෙන් 60% කින් ද, විල්බර් ස්මිත් සමාගමේ සැලැස්මෙන් 40% කින් ද සමන්විත ‘ඒකාබද්ධ සලකුණු මාර්ගය’ යනුවෙන් හඳුන්වනු ලබන්න අවසානයේ දී රජය විසින් අනුමත කරනු ලැබීය. මෙම සලකුණු මාර්ගය සඳහා පරිසර බලපෑම් පිළිබඳ තක්සේරුව සහ සමාජීය බලපෑම් පිළිබඳ තක්සේරුව වැනි සියලු විමර්ශනයන් සහ තක්සේරුවන් සිදු කර ඇත.

ආ.සං. බැංකු කොටසෙහි ඉදි කිරීම් කටයුතු අරඹා ඇති අතර ‘ඒකාබද්ධ සලකුණු මාර්ගයෙන් පිට පැනීමක්’ වූ ‘අවසාන සලකුණු මාර්ගයෙහි’⁹ වැඩ සිදු කෙරෙමින් පවතී. ජපාන ඉදි කිරීම් සමාගමක් වන කුමගයි ගුම් සමාගම ඉදි කිරීම්වල වගකීම උසුලයි. ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ උපදේශන වශයෙන් කටයුතු කරන්නේ (සරත් වික්‍රමරත්න ඇසෝෂියේට්ස් සමාගම සමඟ එක් ව) සීමාසහිත ෆින්රෝඩ් පෞද්ගලික සමාගමයි.

සලකුණු මාර්ගය පිළිබඳ සිදු වන බොහෝ වෙනස්කම් දකින බලපෑමට ලක් වූ පුද්ගලයෙක් ‘මේක දුටු පාරක්’ යනුවෙන් පැවසීමෙන් ඔහුගේ විකෘති ස්වභාවය වටහා ගත හැක. ව්‍යාපෘතියේ කාලසීමාව රජයේ ලේඛනවලට/දන්වීම්වලට අනුව 2000 - 2005 ලෙස දක්වන නමුදු, දන් එය 2008/9 දක්වා දීර්ඝ කර ඇත.

දකෂිණ ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය ධාවන තීරු සයේ සිට හතර දක්වා වූ¹⁰ (ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව ධාවන පඨ දෙකක් සඳහා ආධාර සපයන අතර ඉතිරි සඳහා ආධාර සපයන්නෙකු සොයා ගැනීමට රජය දනට යන්න දරමින් සිටී) ඉදිරියේදී දික් කිරීමේ හැකියාවෙන් සමන්විත ප්‍රවේශ පාලිත

⁷ Invest in our Infrastructure Highway Development Plan: Project in the Pipeline, Ministry of Highways, 2003.
⁸ ජපාන බැංකුවේ ආධාර මත ඉදි කෙරෙන කොටසෙහි වැඩ තවම ඇරඹී නැත.
⁹ සලකුණු මාර්ගයෙහි සලකුණු මාර්ග 5 ක් හඳුනා ගෙන ඇත. - <http://www.rda.lk/stdp>
¹⁰ කොළඹ සහ ගාල්ල අතර කොටස ධාවන පඨ හයකින් යුතු වන අතර ගාල්ල කොළඹ කොටසෙහි ඇත්තේ ධාවන පඨ හතරකි.

අධිවේගී මාර්ගයකි. එහි පුළුල් අරමුණු වන්නේ “අනාගත සංවර්ධනය සඳහා ප්‍රවාහන පහසුකම් වැඩිදියුණු කිරීම සහ දකුණු ප්‍රදේශයේ ආර්ථික හා සමාජ සංවර්ධනයක් ඇති කරලීම පිණිස කර්මාන්ත සහ සේවාවන් දිරි ගන්වා අද්දවා ගැනීමට උත්ප්‍රේරකයක් වශයෙන් ක්‍රියා කිරීමට අවශ්‍ය මහාමාර්ගයක් සැපයීමය. “තෝරා ගත් එක් පටු තීරණයක් පිළිබඳ ව මොරටුව විශ්ව විද්‍යාලය විසින් පරිසර බලපෑම් පිළිබඳ අධ්‍යයනයක් සිදු කර තිබේ. ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව¹¹ ද සංවර්ධනයේ බලපෑම් පිළිබඳ අධ්‍යයනයක්¹² සහ පරිසර බලපෑම් පිළිබඳ ලුහුඬු අධ්‍යයනයක් කර ඇත. ඒකාබද්ධ සලකුණු මාර්ගයට අදාළ ව 1999 දී සමාජීය බලපෑම් පිළිබඳ අධ්‍යයනයක් කොළඹ විශ්ව විද්‍යාලය මගින් සිදු කරනු ලැබීය.

දකුණු ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය බස්නාහිර සහ දකුණු පළාත හරහා වැටී ඇති අතර එය පිහිටා ඇත්තේ ගංගා ද්‍රෝණි හතරක සහ සිය ගණනකට අධික තෙත්බිම් ගණනාවකින් යුත් ජල ගැල්මට හසුවන තැනිතලාවකය. සලකුණු මාර්ගය පහත් අඩතැන්නක් පසු කර වැටී ඇත. මෙම භූමි ප්‍රදේශය ස්වාභාවික වෘක්ෂලතාදියෙන් ද, වගා කළ ගෙවතු (සුළු ඉඩම් හිමියන්ගේ) කුඹුරු, තේ, රබ්බර්, පොල් සහ කුරුඳු හා ගම්මිරිස් වැනි වානිජ හෝ වගාවන්ගෙන් ද සමන්විත ය. ව්‍යාපෘති සලකුණු මාර්ගයෙහි වැඩි කොටසක් පිරවිය යුතු පහත්බිම්වලින් යුක්තය. භූමි පරිහරණ රටාව ප්‍රධාන වශයෙන් සමන්විත වී ඇත්තේ ග්‍රාමීය සහ අර්ධ ග්‍රාමීය ජනාවාසවලිනි.¹³ ප්‍රාදේශීය ආර්ථිකයේ කේන්ද්‍රය වන්නේ ධීවර, වන හා වැවිලි යන ක්ෂේත්‍රයන්ගෙන් සැදුම්ලත් කෘෂිකාර්මික අංශයයි.

වගුව 1 : ව්‍යාපෘති විස්තර

ව්‍යාපෘතියේ නම	ව්‍යාපෘති කාලසීමාව	ආධාර සපයන්නන්	ක්‍රියාත්මක කරන්නන්	අනුමාන පිවිටිය	ප්‍රගතිය ¹⁴
කොළඹ-කටුනායක අ. 2000 - 2003 අධිවේගී මාර්ගය		ශ්‍රී ලංකා රජය	මාර්ග සං.අධි./ මධ්‍යම පරිසර අධි.	රු. බිලියන 51 කි.	35.2%
දකුණු ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය	2000 - 2005 2002 - 2008/9	ආසියානු සං බැංකුව/ ජාත්‍යන්තර (ප්‍රතිශෝධිත)	මාර්ග සං. අධි./මධ්‍යම පරිසර අධි. සහයෝගීතාව පිළිබඳ ජපන් බැංකුව (ප්‍රධාන ආධාර සපයන්නන්)	රු. බිලියන 130 කි.	47%

මූලාශ්‍රයන්: විවිධ

පළමුවෙන් වගුවෙන් දක්වන පරිදි කොළඹ කටුනායක අධිවේගී මාර්ගය සහ දකුණු ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාකාරීත් බොහෝ දෙනෙකු ඇදී සිටින, ප්‍රාග්ධනය අධිකව වැය වන මහා පරිමාණ යටිතල සැපයුම් ව්‍යාපෘති වේ. සැලසුම් අවධියේ පටන් මේ දක්වා ම මෙම ව්‍යාපෘති මතභේදවලට බෙහෙවින් ලක් වී තිබේ. වරින්වර බලයට පත් වූ රජයන් මෙම ව්‍යාපෘති තම දේශපාලන වාසි තකා යොදා ගෙන ඇත. ව්‍යාපෘතිවල සංකල්පගත අවස්ථාවෙහි පටන් වන්දි ගෙවීම දක්වා සෑම අවධියක දී ම අයථා ක්‍රියාවන්, කාර්ය පටිපාටිවලට අනුකූල නොවීම, සහ දූෂණ පිළිබඳ චෝදනා බහුල ව එල්ල ව ඇත. ව්‍යාපෘති දෙකෙහි ම නැවත පදිංචි කරවීමේ අංශය පිහිටා ඇත්තේ මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය යටතේ හුදෙක් තත් කාර්ය පදනමක් මත පිහිටවූ ඒකකයක (ad hoc) විමර්ශනය යටතේ ය. ව්‍යාපෘති දෙකෙහි ම විස්ථාපනය සහ නැවත පදිංචි කරවීමේ අංශ සහ ඒවාට අදාළ කාර්යපටිපාටි, ක්‍රියාත්මක කිරීමේ අයථා විධි, පවරා ගැනීමට, විස්ථාපනයට හා වන්දි ගෙවීමට අදාළ සේවාවන් යථා වත් ආකාරයට සිදු නොකිරීම යන පදනම් මත ප්‍රශ්න කිරීම්වලට භාජන වී තිබේ. මූල්‍ය අවහිරතා, මහජන විරෝධතා, නඩු පැවරීම් සහ ඉදි කිරීමේ ප්‍රමාදයන් වැනි හේතු නිසා ව්‍යාපෘති දෙකෙහි ම ඉදි කිරීම් කටයුතු ඇණ හිටිම්වලට ලක් වී ඇත.

¹¹ සම - ආධාර මුදල් සපයන්නා
¹² මහජනයා සඳහා විවෘත ලේඛනයක් නොවේ.
¹³ ගෙවතු 35% කි, කුඹුරු සහ පහත්බිම් 31%, රබර්වතු 20% කි. පරිසර බලපෑම් පිළිබඳ සංක්ෂිප්ත තක්සේරුව. (සැ.යු. මෙම ප්‍රතිශතයන් අවසාන සලකුණු මාර්ගය සඳහා නොවේ.)
¹⁴ 2004 ඔක්තෝබර් මසට අනුවය.

මින් පෙරාතුව ද සඳහන් කළ පරිදි ව්‍යාපෘති දෙකට සම්බන්ධ රාජ්‍ය ආයතනයන් අතර ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය, ඉඩම් අමාත්‍යාංශය, මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය සහ මිනින්දෝරු හා ඇගයීම් දෙපාර්තමේන්තුව වේ. ව්‍යාපෘති දෙකෙහි ක්‍රියාත්මක කිරීම භාර ආයතන වන්නේ ප්‍රවාහන සහ මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය, (කේන්ද්‍රීය ආයතනය වන) මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය සහ දිස්ත්‍රික්ක හා ප්‍රාදේශීය ලේකම් කාර්යාල හරහා මධ්‍යම ආණ්ඩුවේ කාර්යාලයන්ය. ව්‍යාපෘති සැලැස්ම සහ ඉදිකිරීම් පිළිබඳ කටයුතු කරනු ලබන්නේ පරිබාහිර ජාත්‍යන්තර සමාගම්වල සහයෝගීතාවෙනි.

දේශපාලන බලපෑම් ව්‍යාපෘති දෙකට ම තවදුරටත් දැඩි අහිතකර බලපෑම් සිදු කරමින් පවතී. සැලසුම් කිරීමේ අවස්ථාවේ දී, තමන්ට බලපෑමක් ඇති නොවන පරිද්දෙන් මාර්ග සැලසුම් වෙනස් කරවා ගැනීමට දේශපාලඥයන්ට සහ බලවතුන් සමඟ සම්බන්ධතා ඇති අයට හැකි වූ බවට බොහෝ වෝදනා එල්ල විය. කොළඹ කටුනායක අධිවේගී මාර්ගයේ මාර්ග සැලසුම වෙනස් කළ බවට ප්‍රතිචාරකයෝ වෝදනා නැගූහ. මුලින් ම රාජ්‍ය ආයතනයක අධ්‍යක්ෂකවරයෙකුගේ නිවස මග හැරවීමටත්, දෙවනුව සුබෝපහෝගී හෝටලයක් මග හැරවීමටත් වෙනස් කර ඇති එකී මාර්ග සැලැස්ම දත් අන්තිමට වැටී ඇත්තේ මීගමු කලපුව හරහාය.

නිලබලය යොදා ගනිමින් ටෙන්ඩර් කොන්ත්‍රාත් කාර්යපටිපාටි කෙරෙහි අනිසි බලපෑම් කිරීම්, නීති විරෝධී සැපයීම් සහ දූෂණ සිදු කෙරුණු අවස්ථා පිළිබඳව නිලධාරීන් මෙන් ම බලපෑමට පත් ජනයා යන දෙකොටස විසින් ම නිරතුරු ව දක්වා සිටින ලදී. ව්‍යාපෘතියේ ක්‍රියාවලියන් පිළිබඳ ව ආධාර සපයන්නන් විසින් පනවන ලද මාර්ගෝපදේශ ඔවුන් විසින් ම උල්ලංඝනය කිරීමට කළ බලපෑම් ද දක්නට විය. ඉදි කිරීම් පැවරූ සමාගම සහ උපදේශන සමාගම තෝරා ගන්නා ලද්දේ ආසියානු සංවර්ධන බැංකුවේ විශේෂ ඉල්ලීම් අනුව බව මාධ්‍ය මගින් සහ වෙනත් මාර්ග මගින් පෙන්වා දී තිබුණි.

ඉඩම් පවරා ගැනීම සහ වත් ය

නීත්‍යානුකූල ව සිදු විය යුත්තේ, ඉඩම් පවරා ගැනීම ප්‍රසිද්ධියට පත් කිරීම මිනුම් කටයුතු ඇරඹීමට පෙරාතුවත්, ව්‍යාපෘති සඳහා අගය කිරීම් සිදු කිරීම මහජනයාට දැනුම් දීමෙන් අනතුරුවත් කළ යුතු වීමය. රාජ්‍ය කායභීයන් සඳහා ඉඩම් පවරා ගත යුත්තේ කෙසේදැයි යන්න ඉඩම් පවරා ගැනීම පිළිබඳ ආඥාපනතේ දක්වා තිබේ. මිනින්දෝරු සහ අගය කිරීම් දෙපාර්තමේන්තුව ඉඩම් මනිනු ලබන්නේ සහ තක්සේරු කරන්නේ මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය විසින් කරන නිර්දේශයන් මතය. තම ඉඩම හෝ නිවස පවරා ගැනීමේ ක්‍රියාවට යටත් වන අය ඔප්පු පිටපත්, නිවාස සැලැස්ම සහ ඉඩම් ලියාපදිංචි කිරීමට අදාළ සහතික ඉදිරිපත් කිරීමෙන් ස්වකීය අයිතිවාසිකම තහවුරු කරගත යුතු වන්නේය. මිනින්දෝරු සහ අගය කිරීම් දෙපාර්තමේන්තුව නිසි ලියකියවිලි මහා මාර්ග අමාත්‍යාංශය වෙත ඉදිරිපත් කළ විට මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය විසින් අදාළ ප්‍රාදේශීය ලේකම් කාර්යාල මාර්ගයෙන් වන්දි ගෙවීමට කටයුතු සලසා දෙනු ලැබේ. නියමිත වන්දිය ගැන භානියට පත් පුද්ගලයන් සෑහීමට පත් නොවන්නේ නම්, ඉඩම් අත්කර ගැනීම සහ නැවත පදිංචි කරවීම පිළිබඳ කමිටුව ('ලාක්' කමිටුව) මගින් හෝ ප්‍රාදේශීය ලේකම්, පැමිණිලිකරු, අගයුම්කරු සහ මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ නියෝජිතයෙකුගෙන් සමන්විත වඩාත් ඉහළ කමිටුවක් මගින් හෝ ඒ ගැන නැවත විමර්ශනය කර බැලීමට ඉල්ලීමක් කිරීමට ඔවුන්ට පුළුවන. ශබ්ද දූෂණ, පාංශු බාදනය වැනි ඉදි කිරීමේ දී සිදුවන බාධා පිළිබඳ පෙන්සම් දුක්ගැනවිලිවලට සහන සැලසීමේ කමිටුව වෙත ඉදිරිපත් කෙරේ.¹⁵

ඉඩම් මැනීම, පවරා ගත් ඉඩම්වලට වන්දි ගෙවීම, ජනතාව තුළ දැනුවත්භාවය ඇති කිරීම සහ නැවත පදිංචි කරවන ස්ථානයන්හි යටිතල පහසුකම් ඇති කිරීම වැනි නැවත පදිංචි කරවීමට අදාළ කටයුතු සඳහා මුදල් යොදවනු ලබන්නේ රජය විසින් වන අතර ඒවා ගෙවීම අවිනිශ්චිත ව රැඳී පවතින්නේ භාණ්ඩාගාරයේ තිබෙන මුදල් ප්‍රමාණය මතය. මුදල් කොටස් වශයෙන් ගෙවීම මාර්ගයෙන් මෙම ගැටළු විසඳා ගනු ලැබේ.

¹⁵ ක්ෂේත්‍ර පර්යේෂණ අනුව පෙනී ගියේ ඉඩම් පවරා ගැනීමේ සහ නැවත පදිංචි කරවීමේ කමිටුවේ පිහිට නොලබන අයට සිය අභියාචනා ඉදිරිපත් කළ හැකි මණ්ඩලයක් ලෙස දුක්ගැනවිලිවලට සහන සැලසීමේ කමිටුව කටයුතු කරන බවය.

ව්‍යාපෘති කෙරෙහි දක්වන ජනතා ප්‍රතිචාරය

දකුණු ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියට සාපේක්ෂව කොළඹ කටුනායක අඩංගු මාර්ගය

කොළඹ කටුනායක අධිවේගී මාර්ගයේත්, දකුණු ප්‍රවාහන සංවර්ධන මාර්ගයේත් කටයුතුවලට මහජනයාගේ සහභාගීත්වය සම්බන්ධයෙන් මහත් වෙනස්කම් දක්නට ඇත. කොළඹ කටුනායක අධිවේගී මාර්ගය ආරම්භයේ දී මහා පරිමාණ මට්ටමේ වැදගත් සාකච්ඡා පැවතිය ද, ඒවා ක්‍රමයෙන් අඩු වී ගොස් තිබේ. තැනින් තැන විසිර ගිය, පහසුවෙන් නිරාකරණය කරගත හැකි වූ විරෝධතා කිහිපයක් හැරුණු විට අදාළ මහජනයා වෙතින් හෝ වෙනත් උනන්දුකාරී කණ්ඩායම්වලින් හෝ එහි වැඩකටයුතුවලට බාධා පැමිණුනේ නැත. මෙම තත්වයට හේතු වශයෙන් දක්වන්නේ භාතියට පත් පුද්ගලයන් තුළ දැනුවත්භාවයක් නොමැති වීම වන අතර, එකී පුද්ගලයන් විසින් දක්වන කරුණු වන්නේ විනිවිද භාවයෙන් තොර වීම සහ අදාළ නිලධාරීන් විසින් සපයන ලද තොරතුරුවල හිඬැස් පැවතීමය. කි.මී. 128 කින් යුත් දකුණු ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය සමඟ සසඳන කල ප්‍රමාණයෙන් කුඩා කොළඹ කටුනායක අධිවේගී මාර්ගයේ දිග කි.මී. 25.6 ක් වන අතර, එයට හසුවූ ජනයාගේ සංඛ්‍යාව ද සංසන්දනාත්මකව අල්පයකි.

තවත් සැලකිය යුතු කරුණක් වන්නේ, දකුණු ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය මෙන් නොව, කොළඹ කටුනායක අධිවේගී මාර්ගය මුලුමනින්ම රජය විසින් අරඹන ලද ව්‍යාපෘතියක් වීමත්, පරිබාහිර විදේශීය ආධාර සපයන්නන් ඊට සම්බන්ධ වී නොසිටීමත්ය. ඉන් අදහස් කෙරෙන්නේ එය රටේ යහපත උදෙසා අවශ්‍ය ප්‍රමුඛතාවක් ලෙස සලකා ඇති බවකි. මුදල් අවහිරතා හේතුවෙන් කොළඹ කටුනායක අධිවේගී මාර්ගයෙහි වැඩ 2003 මැයි මස දී නතර කර ඇති අතර, ඒ අනුව අදාළ ඉඩම් හා දේපල පවරා ගැනීමේ කටයුතු ද අඩු වී ගොස් ඇත. භාතියට පත් පුද්ගලයන් කරන උද්ඝෝෂණ ඉදි කිරීම් කටයුතු යළි ඇරඹූ පසු පැන නැගීමට ඉඩ තිබේ. නිසි පිළිවෙලකින් තොර ව ප්‍රමාද වී සිදු කෙරුණ ද, දකුණු ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියේ ඉදි කිරීම් කටයුතු දිගට ම සිදුවෙමින් පවතී.

කරුණු කිහිපයක් මත දකුණු ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය බොහෝ අංශවල විවේචනයට ද, පැසසුමට ද භාජන වී ඇත. එයට එරෙහි ව නැගී ඇති චෝදනා අතුරින්, මෙතරම් විශාලත්වයෙන් යුත් ව්‍යාපෘතියක් ශක්‍යතාවෙන් තොර වන්නේයැයි යන කරුණේ සිට රජය ආසියානු සංවර්ධන බැංකුවේ බලපෑමට අවනත වීම, සලකුණු මාර්ගය නිතර වෙනස් කිරීම ඉන් කිහිපයකි.¹⁶ ආධාර සපයන ආයතන සතුව ඔවුන්ට ආවේණික වැඩසටහන් ඇතැයි යන සාමාන්‍යයෙන් පවතින මතය අනුව මූලික ආයතන දෙකක් මැදිහත් වී කටයුතු කිරීම දක ඇත්තේ ද අහිතකර වූවක් ලෙසිනි. ඇතැම් ප්‍රදේශයන්හි (පවරා ගැනීම සඳහා) ඉඩම් මැනීම කර ඇත්තේ පොලිස් ආරක්‍ෂාව යටතේ ය. ව්‍යාපෘතියට එරෙහි විරෝධතා දක්වීම් සඳහා භාතියට පත් පුද්ගලයන්, ප්‍රජා මූලක සංවිධාන, ජාත්‍යන්තර රා.නො. සංවිධාන, සිවිල් ක්‍රියාකාරීන්, විරුද්ධ පක්ෂයේ දේශපාලඥයන් සහ පරිසර හිතකාමී කණ්ඩායම් ආදී වශයෙන් බොහෝ ක්‍රියාකාරීන් සම්බන්ධ වී ඇත. තවත් පොදු විවේචනයක් වී ඇත්තේ ඉඩම් තක්සේරු කිරීමේ හා වන්දි ප්‍රධානය කිරීමේ අනුබලතාවයන් මද කමයි භාතියට පත් අදාළ පුද්ගලයන් නියෝජනය කර ඔවුන්ට නීතීමය සහන සැලසීම පිණිස ප්‍රජාමූලක සංවිධාන තුනක් ව්‍යාපෘතියට හසු වන ස්ථාන තුනක ස්ථානගත කර තිබේ. ව්‍යාපෘතියට පක්ෂපාතී ව කරුණු දක්වන අය මැදිහත්වීම පිළිබඳ ව සිය අනුකූලතාව දක්වමින් තර්ක කරන්නේ සේවාවන් හා වෙළඳපොලට පිවිසීම හා එය පුළුල් කිරීම සහ ප්‍රදේශයේ වඩිනය වේගවත් කිරීම වැනි සංවර්ධනය සමඟ බැඳී ඇති සංවර්ධන දර්ශකවලට උපකාරී වන්නා වූ, බෙහෙවින් අවශ්‍යතාවක් ව පැවති යටිතල පහසුකම්වලට අදාළ වැදගත් ව්‍යාපෘතියක් ලෙසිනි.

ක්‍රියාකාරීත්වය

ව්‍යාපෘතිවලට එරෙහි උද්ඝෝෂණ ඒවායේ ඉදිකිරීම් පටන් ගැනීමෙන් පසුව පවා පැවතියේ කොළඹ කටුනායක අධිවේගී මාර්ගයට වඩා දකුණු ප්‍රවාහන සංවර්ධන මාර්ගයට එරෙහිවය. බලපෑමට ලක් වූ ජනයා ප්‍රජාමූලක සංවිධාන පිහිටුවා ගෙන ඒවාට බැඳුනේ ව්‍යාපෘතිවල හවුල්කරුවන් සමඟ සංවාදයේ යෙදීමටත්, තම අවධානයට ලක් වන කරුණු හා පැමිණිලි ඉදිරිපත් කිරීමටත්, සියලු මට්ටම්වල දේශපාලඥයන්ට, රජයේ නිලධාරීන්ට හා ආධාර සපයන ආයතනවල නියෝජිතයන්ට කරුණු ඉදිරිපත්

¹⁶ ටෙන්ඩර් ක්‍රියාපටිපාටිය පිළිබඳ ව සිදු වී ඇතැයි කියන අක්‍රමිකතාවක් සම්බන්ධයෙන් ඉරිදා පුවත්පතක පළ වූ හෙළිදරව්වට ප්‍රතිචාර වශයෙන් ඇරඹූ ජනරාල්වරයා ප්‍රකාශ කළේ කොන්ත්‍රාත්කරු තෝරා ගෙන ඇත්තේ බැංකුවේ විශේෂ ඉල්ලීමක් මත බවය.

කිරීමටත්, පසුවිපරම් ක්‍රියාමාර්ග ගැනීමටත්ය. ගැටළුවලට මුහුණ පෑ ඇතැම් පුද්ගලයෝ කොළඹ පිහිටි ව්‍යාපෘති කාර්යාල සහ ආධාර සපයන නියෝජිතයන්ගේ කාර්යාලවලට ගොස් නිලධාරීන් හමුවී තම ප්‍රශ්න ඉදිරිපත් කිරීමට පවා පෙරමුණ ගත්හ. දක්ෂිණ ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියේ නියැදිගත කළ ස්ථාන දෙකෙහි ම ප්‍රතිචාරකයන් ආසියානු සංවර්ධන බැංකුවේ නේවාසික නියෝජිතයන් හමුවීමට ගොස් තිබේ. පොදුවේ ගත් කල, ව්‍යාපෘති පිළිබඳවත්, එහි හවුල්කරුවන් හා කාර්යපටිපාටිය පිළිබඳවත් ප්‍රතිචාරකයන්ට ඉහළ මට්ටමේ දැනුවත්භාවයක් තිබී ඇති අතර, ‘හමු විය යුත්තේ කවුරුන් ද’ යන්න පිළිබඳ විකල්පයන් ද ඔවුන් විසින් සොයා බලා දැන ගෙන ඇත. ආසියානු සංවර්ධන බැංකුවේ අනුකූලතා විමර්ශන කමිටුව මගින් මණ්ඩලයට ඉදිරිපත් කරන ලද වාර්තාව එම ක්‍රියාවාදයේ ප්‍රතිඵලයකි. ඊට ඉහත දී මණ්ඩලයේ පරීක්ෂණ කමිටුවට පරීක්ෂණයක් පවත්වන ලෙස ඉල්ලා සිටි කල්හි එය ප්‍රතික්ෂේප වූ විට ඉල්ලීම් කළ අය, ව්‍යාපෘතියේ කටයුතු ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව විසින් ම පනවන ලද ප්‍රමිතිවලට පිටුපා සිදු කෙරෙන බවට චෝදනා නගමින් ඒවා සොයා බලන ලෙස අනුකූලතා විමර්ශන කමිටුවට මගින් දිගට ම පැමිණිලි ඉදිරිපත් කරන්නට වූහ. කොළඹ කටුනායක අධිවේගී මාර්ගය ඉදි කිරීමේ දී හානියට පත් පුද්ගලයන් තුලනාත්මක වශයෙන් දක්වූයේ තත්වය පිළිබඳ වඩාත් උදාසීනභාවයකි. කිහිප දෙනෙක් පවසා සිටියේ අධිවේගී මාර්ගය පිළිබඳවත්, කාර්යපටිපාටිය ක්‍රියාත්මක කිරීම හා වන්දි ගෙවීම පිළිබඳවත් තමන් විරෝධය දක් වූ නමුදු, තම ඉල්ලීම්වලට සහනයක් නොලැබුණු බවය.

දක්ෂිණ ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය නැවත සැලසුම් කරන ලෙස හෝ ඉදි කිරීම් නවතා දමන ලෙස හෝ ඉල්ලා සිටිමින් පවත්වන ලද ඉතාමත් සක්‍රීයකාරී විරෝධතාවය මෙහෙයවන ලද්දේ ආසියානු සංවර්ධන බැංකුවේ කටයුතු පිළිබඳ ශ්‍රී ලංකාවේ කටයුතු කරන කණ්ඩායම, ශ්‍රී ලංකාවේ හරිත ව්‍යාපාරය, පරිසර පදනම, මහජන ශුභසිද්ධිය පිළිබඳ නීති පදනම සහ කොළඹ - මාතර අධිවේගී මාර්ගයෙන් හානියට පත් ජනයාගේ ඒකාබද්ධ සංවිධානය යන සංවිධාන මගිනි.¹⁷ කොළඹ කටුනායක අධිවේගී මාර්ගය හේතුවෙන් හානියට පත් ජනයාගේ ආධාරයට ඉදිරිපත් වූයේ මීගමු කලපුවේ ධීවර කමිටුව සහ කතෝලික පල්ලියයි. ඒකාබද්ධ සම්පත් කළමනාකරණ ව්‍යාපෘතිය ද මෙයට උපකාරී වූහ.

ගවේෂණාත්මක විශේෂාංග, ලිපි, කතුවැකි, සම්මුඛ සාකච්ඡා, අනාවරණයන් සහ වාර්තා චිත්‍රපටි මගින් මුද්‍රිත හා විද්‍යුත් මාධ්‍යයන් ද ගැටළු උපුපා දක්වමින් මෙම ප්‍රයත්නයට රුකුල් දෙනු ලැබීය. අනිත් අතට ව්‍යාපෘතිය සහ එයට අදාළ ක්‍රියාවලිය පිළිබඳ ව මහජනයා දැනුවත් කිරීම පිණිස තොරතුරු ප්‍රචාරණයේ මෙවලමක් වශයෙන් ව්‍යාපෘතිය විසින් ද මාධ්‍යයන් උපයෝගී කර ගන්නා ලදී. ක්‍රියාවාදය ශ්‍රේෂ්ඨාධිකරණයේ නඩු තුනක් පැවරීමට මුල් විය. ඇතැම් කාර්යපටිපාටි නීති විරෝධී බවත්, ඒවා නොතකා හැර තිබෙන බවත් අවසාන තීන්දුවලින් පිළි ගැනුන අතර ඉදි කිරීම් තාවකාලිකව අත්හිටුවීමටත්, මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය විසින් වන්දි ගෙවනු ලැබීමටත් නියෝග කරනු ලැබීය. එසේ වුව ද, කිසිදු උසාවියක් මගින් ඉදිකිරීම් කටයුතු මුලුමනින් නතර කර දමුවේ නැත. ප්‍රදේශයේ සිවිල් අයිතීන් පිළිබඳ ව කටයුතු කරන කණ්ඩායමක මෙහෙයවීම ඔස්සේ ප්‍රදේශවාසීන් 40 දෙනෙකුගෙන් යුත් පිරිසක් විසින් ඉදිරිපත් කරන ලද මානව අයිතිවාසිකම් කඩ කරන ලද්දේ කියන පෙත්සමක් නිසා 2004 නොවැම්බර් මස දී දක්ෂිණ ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියට සරණාගතයන්, පිළිබඳ එක්සත් ජාතීන්ගේ කොමිසම ඉදිරියේ පෙනී සිටීමට සිදු විය.

ප්‍රාදේශීය සභාවේ සභාපතින්, ගමේ ප්‍රධාන අයත් එකතු වී කමිටුවක් පිහිටුවා ගත්තා. පවරාගත් ගෙවල්වලට එක් ලක්ෂයේ සිට ලක්ෂ දෙක දක්වා වන්දිය ලබා ගන්න ඔවුන්ට පුළුවන් වූනා. හොඳට නැනු ගෙවල්වලට ලක්ෂ 12 ක වන්දියක් ලැබුණා.¹⁸ — හානියට පත් පුද්ගලයෙක්, දක්ෂිණ ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය.

ක්‍රියාවාදය සුළු මට්ටමේ දී ද ධනාත්මක ප්‍රතිඵල ගෙන දී ඇත. හානියට පත් විවිධ ජන කොටස්වල පෙරමුණගෙන කටයුතු කරන්නන් විසින් වන්දි පිළිබඳ ප්‍රශ්නයේ දී කටයුතු කිරීම පිණිස ඒකාබද්ධ ක්‍රියාකාරීත්වයක් යොදාගත් අවස්ථාවක් පිළිබඳව දක්ෂිණ ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියෙන් හානියට පත් පුද්ගලයෙකු විසින් දක්වා සිටින ලදී.

¹⁷ (දකුණු අන්තයේ) අක්මිගන ගම සුරැකීමේ එක්සත් සංගමය සහ (උතුරු අන්තයේ) බණ්ඩාරගම ගම සුරැකීමේ සංවිධානය

විස්ථාපනය

වගුව 2 : විස්ථාපනය

ව්‍යාපෘතිය	සලකුණු මාර්ගයේ ග	ආවරණ ප්‍රදේශය	අත් කරගත් ගෘහවාසයන් සංඛ්‍යාව*
කො.ක.ආ. මාර්ගය	කි.මී. 25.6	ප්‍රාදේශීය ලේකම් කොට්ඨාශ 5 කි	250
ද.ප්‍ර.අ.ව්‍යාපෘතිය	කි.මී. 128	ප්‍රාදේශීය ලේකම් කොට්ඨාශ 22 කි	1300
ආ.සං.බැංකුව	කි.මී. 65.2		
ජා.සජ. බැංකුව	කි.මී. 66.55		

* අත් කර ගනිමින් පවතී.

මූලාශ්‍රය : විවිධ මාර්ග

විස්ථාපනය සමඟ ඇඳි පවතින්නේ කුමක් ද?

මෙම සාකච්ඡාවේ දී විස්ථාපනය දකින්නේ බහුමානයන්ගෙන් සමන්විත වූවක් ලෙසිනි. විස්ථාපනය නිවසක් හෝ ඉඩමක් අහිමි වීමට සහ ඉන් අනතුරුව නැවත පදිංචි කරවනු ලැබීමට සීමා වූවක් ලෙස මෙම සාකච්ඡාවේ දී සැලකෙන්නේ නැත. විස්ථාපනය දෙස හෙළන මෙම වඩාත් පුළුල් ආකාරයේ බැල්මෙන් විනයට බලපාන සෙසු දේවල්වලින් ද, නිෂ්පාදන ක්‍රමවලින් ද, ස්පෘශ්‍ය හා අස්පෘශ්‍ය වත්කම්වලින් ද දුරස්ථිම සැලකිල්ලට ගනු ලබයි. සාකච්ඡාවේ දී සඳුනියාගේ දිළිඳු බවේ අවදානම සහ පුනරුත්ථාපනයේ ආදර්ශය කෙරෙහි අවධානය යොමු කර ඇත. (Cernea 2000). ඒ අනුව සංවර්ධන ප්‍රේරිත විස්ථාපනය පිළිබඳ වන්නේ සාකච්ඡාවේ දී විස්ථාපනය දක්වනු ලබන්නේ සමාජීය සහ පාරිසරික පිරිවැය පිළිබඳ ව ඇති ඇති විකල්පයන් කෙරෙහි කිසි බැරැරුම් අවධානයක් නොදක්වා, යම් යම් තාක්ෂණික හා ආර්ථික වරණයන් බලෙන් පටවන සංවර්ධනය පිළිබඳ ආදර්ශයක් ලෙසිනි.¹⁹

ව්‍යාපෘති දෙකෙහි ම භානියට පත් පුද්ගලයන් හරිනු ලබන හා ප්‍රකාශ කරන අන්දමට විස්ථාපනය මූලික වශයෙන් රැඳී පවතින්නේ ඔවුන් විසින් සිය ජීවනෝපාය මාර්ගය අහිමි කිරීමක් ලෙස දකින ඉඩම (නිවස හෝ වගාව) අහිමි කිරීම මත බවය. විස්ථාපනය භෞතික වශයෙන් ප්‍රතිස්ථානගත කිරීම, නිවස හෝ ඉඩම අහිමි කිරීමකට හෝ හිසට හෙවණක් නැති වී යෑමට වඩා ගැඹුරට විහිද යන්නකි. තම ජීවන මාර්ගය, අසල්වැසීන් හා ගැමියන් සමඟ පැවැත්වූ සබඳකම්, ප්‍රජාවේ සම්පත්වලට තිබූ ප්‍රවේශය සහ තම වාසභූමියට ආවේණික සුළු සංස්කෘතිය ආදී සියල්ල තමනට අහිමි වන බව භානියට පත් පුද්ගලයන්ට හැඟී ගොස් තිබේ. අයිතිය පිළිබඳ ඔවුන් තුළ ඇත්තේ පෞද්ගලික දේපළ හෝ ඉඩකඩම ඉක්මවා ගිය හැඟීමකි. සාමූහික අයිතියට හා වගකීමට අදාළ ව ඔවුන් විසින් දක්වන ලද ඇතැම් ප්‍රජා ව්‍යුහයන් අතරට ගමේ පන්සල/පල්ලිය, වැව්, ඇලදොල වැනි වාරි සම්පත්, තණබිම්, සුසානභූමි, ග්‍රාමමූලක සංවිධාන ආදිය විය. ස්පෘශ්‍ය හා අස්පෘශ්‍ය ප්‍රතිලාභ අතරට ගැනුනේ අසල්වැසීන් හා ගැමියන් අතර පැවති අන්‍යෝන්‍ය වශයෙන් උදව් උපකාර කිරීම් ක්‍රම, පොදු විශ්වාස, අත්තම් ක්‍රමය²⁰ වැනි සම්ප්‍රදායන් හා ප්‍රජා සහභාගීත්වයෙන් පවත්වන ආගමික උත්සව ආදියයි.

විස්ථාපනයට පෙර හා පසු ව සිදු වූ ක්‍රියාවලියන්ගෙන් භානියට පත් පුද්ගලයන්ගේ වඩාත් දුෂ්කර ජීවන බවට පත් කර තිබේ. අත්පත් කර ගැනීමට හා ප්‍රතිස්ථානගත කිරීමට පෙරාතුව ඉඩම් මැනීමේ, ඇගයීමේ සහ තක්සේරු කිරීමේ කාර්යපටිපාටි, නිවාස නැවත ඉදි කිරීම, අත්කර ගැනීමෙන් අනතුරු ව ජීවනෝපාය ආදී විස්ථාපනයට පත් බොහෝ පුද්ගලයන් දඩි අසීරු අවස්ථාවන්ට පත් කිරීමට හේතු වී ඇත. බොහෝ අය තුළ තමන් පිටමං කළේය යන හැඟීමක් පහළ ව තිබූ අතර ඔවුන්ගේ හැසිරීම වූයේ ප්‍රමාණවත් පරිදි තමන් දැනුවත් නොකළ බවත්, තමන්ගේ අදහස් නොවිමසූ බවත්ය. තොරතුරු සහ සහනය ලබා ගැනීමට අදාළ ආයතන හෝ වගකිවයුතු පුද්ගලයන් වෙත යෑමට ඔවුන්ට ඉඩකඩ සැලසී නොතිබීමෙන් සේවාවන් සම්බන්ධයෙන් පැවති සීමිත බව ඔවුන් විසින් නිරතුරුව හුවා දක්වන ලදී.

¹⁸ වන්දි ප්‍රමාණය සලකා බලා ඇත්තේ පිහිටි ස්ථානය සහ නිවාසවල ව්‍යුහයන් අනුව වන අතර ඉල්ලා ඇති වන්දිය ප්‍රමාණයේ හි වැරැද්ද පරීක්ෂා කර බලා නැත.

¹⁹ Working Paper World Commission on Dam, Thematic Review, 1:3 March 2000

²⁰ අත්කම් ක්‍රමය : අන්‍යෝන්‍ය වශයෙන් ශ්‍රමය හුවමාරු කර ගැනීම

ප්‍රමාණය අතින් සලකන කල, දක්ෂිණ ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියට පුද්ගලයන්, ගෘහවාසයන් සහ වානිජමය ස්ථාන බොහෝ සංඛ්‍යාවක් අයත් වන අතර ඒවාට සෘජුව හා වක්‍ර ව බලපෑම් ඇති කර තිබේ. ප්‍රමාණවත් නොවන වන්දි, ‘අසාධාරණ’ ඉඩම් තක්සේරු කිරීම්, වන්දි ගෙවීමේ ප්‍රමාදයන් සහ දේශපාලන හිතවාදිකම් යන කරුණු හේතුවෙන් 90% ක් පමණ වන දරිද්‍රතාවේ සාමාන්‍ය මට්ටමේ සිට පහළ මට්ටම දක්වා ගැනෙන අඩු ආදායම් ලාභී භාතියට පත් පුද්ගලයන්ට, විස්ථාපනය නිසා ඇති වූ හානිවලට අමතර ව අන්තරාදායක බවට හා අන්ත දිළිඳු බවට පත්වීමේ අතිරේක බරක් පිළිබඳ අවදානමක් දරීමට ද සිදුව ඇත. භාතියට පත් සියලු ම පුද්ගලයන්ට විකල්ප ඉඩම් හෝ නිවාස සපයා දී නොතිබීම නිසා ඔවුන්ගේ සමහරෙකුට වෙනත් ස්ථාන කරා ගොස් තමන්ට නුහුරු වටපිටාවන්හි නිවාස තනා ගැනීමට සිදුව තිබේ. ඇතැම් විස්ථාපිත පුද්ගලයන්ට ඉඩම් ලබා දී ඇත්තේ ඉතා දුරබැහැර ප්‍රදේශවලිනි. නිදසුන් වශයෙන් කොළඹ කටුනායක අධිවේගී මාර්ගයෙහි සිටි ජනයාට ඉඩම් ලබා දී තිබුණේ කටුනායක සිට කි.මී. 30 ක් දුරින් පිහිටි ආනමඩුවෙනි. දක්ෂිණ ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියෙහි ගැලතියම විසූ ජනයාට ඉඩම් දී තිබුණේ පිටිසර පෙදෙසක් වූ ගල්ගමිනි. එම ඉඩම් බාර නොගැනීම විස්තර කර තිබුණේ “ඉඩම් ලැබුණේ ගල්ගමින්. පස නිසරුයි. කාටවත් එහි යන්න ඕන වුනේ නෑ.” (භාතියට පත් පුද්ගලයෙක් - දක්ෂිණ ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය) තමන්ට ලැබුණු විකල්ප ප්‍රදේශයන්හි යටිතල පහසුකම් දුර්වල මට්ටමක පැවති නිසාත්, තම දරුවන්ගේ අධ්‍යාපනයට බාධා පැමිණෙනැයි හැඟීයෑම වැනි කරුණු නිසාත් බොහෝ විස්ථාපිත පුද්ගලයන් තමන් පදිංචි ව සිටි ස්ථානවල ම සිටිමින් හෝ ඇතැම් විට අටවා ගත් ගෙවල්වලට වී හෝ දිගට ම එහි රැඳී සිටින්නට වූහ.

දක්ෂිණ ප්‍රවාහන සංවර්ධන මාර්ගය සම්බන්ධයෙන් සම්මුඛ සාකච්ඡාව සිදු කළ ස්ථාන දෙකෙහි ම ජනයා හුවා දක්වූයේ අවකාශය සම්බන්ධයෙන් ගැටළුය. සැලසුම්ගත අධිවේගී මාර්ගය හේතුවෙන් ඉඩම් මිල ඉහළ ගොස් තිබූ නිසා කලින් තමන් සතුව තිබූ ප්‍රමාණයට සරිලන ඉඩමක් මිල දී ගැනීමට හැකියාවක් ඔවුන්ට නොතිබිණ. (රජයේ වෙනත් ඇගයුම් මිලට වඩා ඉහළ මිලක් මේ අයට ලැබුණි.) වන්දිය වත්මනේ පවතින මිල ගණන් සමඟ සැසඳුනේ නැත. තම ඉඩම් ප්‍රමාණය අඩු වීමේ හේතුවෙන් භාතියට පත් පුද්ගලයන් වෙතින් පළ වූයේ තමන් කොටු වී ඇති බවට හැඟීමකි. සුළු පරිමාණ ආදායම් ඉපදවීමේ ක්‍රියාකාරකම්වලට ද ඉන් අහිතකර බලපෑමක් ඇති වී තිබුණි.

මගෙ පරණ ගෙදර ඉන්න කොට මට එළඳෙන්නු 4 දෙනෙක් හිටියා. පදිංචි වෙලා හිටි තැනින් ආවට පස්සෙ උන් විකුණා දන්න මට සිද්ද වුනා. මම මිල්කෝ පැක්ටරියට කිරි විකුණලා හොඳ ආදායමක් ගත්තා. දන් මගෙ ජීවනෝපාය පහළ වැටිලා. — දක්ෂිණ ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියේ බලපෑමට ලක් වූ පුද්ගලයෙක්

විස්ථාපනය සමඟ ඇදී තිබූ ප්‍රබල බලපෑම් වූයේ ජීවනෝපායන් අහිමිවීම සහ/හෝ ඒවාට බාධා ඇති වීමය. ඉඩම් අත්කර ගැනීමෙන් දිවිපෙවෙත සහ ආදායම් ඉපිදවීම කෙරෙහි වඩා දරුණු බලපෑමක් ඇති වූයේ නිවසට වඩා ඔවුන්ගේ වත්කම් ඉඩම සමඟ වැඩියෙන් බැඳී තිබීමේ හේතුවෙනි.

ජීවනෝපාය සම්බන්ධයෙන් ඇති වූ බලපෑම් පුළුල් පරාසයකින් යුතු විය. දිවිපෙවෙත ගෙන යෑමේ මාර්ග අහිමි වීම, වෙනස්වීම හෝ බාධා පැමිණීම ඊට ඇතුළත් විය. ආදායම් උපදවීමේ අවස්ථා අඩුවීම සහ දරිද්‍රතා මට්ටම ඉහළ නැඟීම සිදු විය. කලින් දරිද්‍රතාව දක්නට නොතිබූ අංශයන්හි දරිද්‍රතාවේ ලකුණු පහළ වන්නට විය. කුඹුරු අහිමිවීමෙන් දෙයාකාරකයක බලපෑමක් පැන නැංගේය. ඉන් ආදායම් මාර්ගයක් අහිමි වීමත් සමඟ ම ආහාර අපේතියක් ද ඇති වූයේ බොහෝ අය යැපීම් කෘෂිකර්මයෙන් දිවි ගැට ගසා ගැනීමට පුරුදුව සිටි හෙයිනි. සමාධිය හිමි²¹ ඇතැම් විස්ථාපිත පුද්ගලයන්ට එම දීමනාව අහිමි ව ගියේ වන්දි ලැබීමට සුදුසුකම් තිබීමේ හේතුව නිසාය. ඔවුන් විසින් එය අභියෝගයට ලක් කරන ලද්දේ වන්දිය ලැබුණේ තම මාසික ආදායමේ පදනම මත බව කියා පාමිනි. කුඹුරු වෙනුවෙන් එක් වරක් ගෙවනු ලබන වන්දිය තමන් දීර්ඝකාලීන වශයෙන් ලබන පාඩුවට නොසැහෙන බව බොහෝ දෙනෙක් පෙන්වා දුන්හ. ගොවිතැන් කිරීමේ ක්‍රමයන් වෙනස් කිරීමට සිදුවීම, අස්වැන්න අඩු වීම සහ පුරවන ලද පස් සේදී යෑම නිසා ඇති වන වගා විනාශය ආදී කරුණු හේතුවෙන් ද.ප්‍ර.සං ව්‍යාපෘතිය තමන්ගේ ජීවනෝපායන්ට සිදු කර ඇති බලපෑම් ඉන් භාතියට පත් ජනයා විසින් පවසා සිටින ලදී.

ආදායම් ඉපදවීම සම්බන්ධයෙන් තමන් ස්වාභාවික සම්පත් කෙරෙහි බෙහෙවින් රැඳී සිටි බව ව්‍යාපෘති දෙකෙහි ම ප්‍රතිචාරකයන් බොහෝ දෙනෙකු විසින් පෙන්වා දෙනු ලැබීය. ජලය අධික ව අවශ්‍ය වන වී

²¹ 1995 දී අරඹන ලද රාජ්‍ය අනුග්‍රාහී සමාජ ආධාර යෝජනාක්‍රමයක් වන මෙය දිළිඳු බව තුනී කරලීම සඳහා වූ මුල් පෙළේ ව්‍යාපෘතියකි. මෙහි එක් කොටසක් ප්‍රතිලාභීන්ට ගෙවන්නේ වියළි සලක මගිනි.

ගොවිතැනෙහි යෙදී සිටි ජනයා පැවසුවේ ජලසැපයුම අඩු වූ නිසාත්, තම කුඹුරුවලට යෑමට බාධක ඇති වූ නිසාත් අස්වැන්න පහත වැටුන බවය. කොළඹ කටුනායක ව්‍යාපෘතියේ භානියට පත් ජනයා ධීවර කර්මාන්තයට පැන නැගී ඇති බැරැරුම් බාධක ගණනාවක් ම පෙන්වා දුන්හ. කලපුවට පිවිසීම ඇහිරී යෑම, වැදගත් පෝෂක ප්‍රදේශ පසින් පිරවීම සහ ජල පරිසර විද්‍යාවට ඇති වූ අහිතකර බලපෑම් නිසා මත්ස්‍ය ප්‍රමාණය හිඟවීම ඒවා අතුරින් කිහිපයකි. නිෂ්පාදන ශක්තියෙන් යුත් අත්කර නොගත් අවට ප්‍රදේශවලට ද ඇති වී තිබෙන අහිතකර පරිසර බලපෑම් සහ හානි පිළිබඳ ව ප්‍රතිචාරකයන් සඳහන් කරන ලදී.

තේ, රබර් සහ වානිජභෝග නිෂ්පාදනයේ නිරත සුළු ඉඩම් හිමියන්ට ද හානි පැමිණ තිබුණි. බොහෝ අවස්ථාවන්හි ඒවායේ අයිතිය සහ වගාව පැවතියේ විටින් විට කුලී ශ්‍රමිකයන් පිටතින් සේවයට යොදවා ගත් විස්තෘත පවුල සතු විය. විවිධ මට්ටම්වල බොහෝ දෙනෙකුගේ ආදායම් මාර්ගයක් ව පැවති ඉඩම් අත්කර ගැනීම දිවිපෙවෙත පිළිබඳ බලපෑම් වැලක්ම ඇති කරන්නක් ලෙස හඳුනා ගන්නා ලදී. තම සේවා ස්ථානයන්ට ළඟා වීමට වැඩි දුරක් ගමන් කිරීමට සිදු වීම නිසා පදිංචි ස්ථානය වෙනස් කිරීම ව්‍යාපෘති දෙකෙහිම ස්ථිර රැකියාවල නිරත ජනයාට ද අපහසුතා ඇති කරන්නක් විය.

ව්‍යාපෘති දෙකෙහිම එක් උප අරමුණක් වූයේ රැකියා අවස්ථා බිහි කරලීම සහ ව්‍යාප්ත කරලීමක් ප්‍රදේශය තුළ පිහිටි වෙළඳපලවලට පහසු ප්‍රවේශයක් සැලසීමත් ය. මෙම කරුණු දෙක පිළිබඳ ව විමසා සිටි කල්හි ප්‍රතිචාරකයන් පැවසුවේ ඒවා තමන්ට බොහෝ දුරස්ත දේවල් බවය. ඔවුන් දක් වූ එක් හේතුවක් වන්නේ, (වගාව සහ මසුන් මැරීම යන) නිෂ්පාදන ක්‍රියාවන් පහත වැටීමට ඉඩ තිබීමයි. දෙවැන්න වන්නේ, බොහෝ අය මෙම වෘත්තීන්හි/කර්මාන්තයන්හි යෙදී සිටින්නේ සුළු පරිමාණ මට්ටමින් වන හෙයින් ප්‍රදේශයෙන් පිටත වෙළඳපලවලට පිවිසීමේ අවශ්‍යතාවක් ඔවුන්ට නොතිබීමයි.

දකෂිණ ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියෙන් සංචාරක කර්මාන්තය ප්‍රවර්ධනය කිරීම සහ කොළඹ කටුනායක අධිවේගී මාර්ගයෙන් ගුවන් තොටුපල කොළඹ සමඟ යා කිරීම වැනි මහා පරිමාණ සංවර්ධන අරමුණු අදහස් කර තිබුණි. මේවා සංජානනය කරන ලද්දේ ඉහළ පංතියේ සුළුතරයකගේ ගුණසිද්ධියට අදාළ දේ ලෙසිනි. තමන් බැහැර කරලීම පමණක් නොව තම ජීවන තත්වය හා ජීවිතයේ ගුණාත්මකභාවය ද පහත හෙළන මැදිහත්වීම්වල සංවර්ධන පිරිවැය දරීමට ද තමන්ට සිදුව ඇති බව භානියට පත් ජනයාට හැඟී ගොස් තිබුණි. කිහිප දෙනෙකුගේ ගමන් කාලය අඩු කිරීම උදෙසා බහුතරයකගේ ජීවනෝපායන්, ඉඩම්, නිවෙස් හා පරම්පරානුගත ගම්පියස් කැප කිරීමට සිදුවීම ඔවුන්ට අදහාගත හැක්කක් නොවීය. සර්තියා, විසින් තම නිරීක්ෂණ මගින් ඔවුන්ගේ ප්‍රතික්‍රියාවන් දක්වන්නේ මෙසේය. “සමහර උදවියගේ දුප්පත්කම අඩු කිරීමේ ගාස්තුව තවත් උදවියගේ දුප්පත්කමේ කාසියෙන් ගෙවන්න ඕනෑ ද?” (2002)

“අපි පොල්, කොස්, දෙල්, කෙසෙල් වගේ හැම ජාතියකම දේ වවා ගන්නවා. . .”
 “හාල්වල ගණන කියද කියලවත් අපි දන්නෙ නෑ. අපිට ඕන එලවළු සේරම අපිම වවා ගන්නවා. . .”
 “අපි මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ නිලධාරියෙකුට කිව්වා ගමේ හදවත කුඹුරු යාය කියලා. . .”
 — දකෂිණ ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියෙන් භානියට පත් ජනයා

දකෂිණ ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියේ ප්‍රතිචාරකයන් සියලු දෙනා ද, කොළඹ කටුනායක අධිවේගී මාර්ගයේ ප්‍රතිචාරකයන් අතුරින් සමහරෙක් ද ඉඩම් අහිමිවීම හේතුවෙන් ආහාර සුරක්ෂිතභාවය සම්බන්ධ ව ඇති වන තර්ජන කියා පෑහ. ගෙවතු වගාවේ ස්වරූපයෙන් බොහෝ අය යැපුම් කෘෂිකර්මයේ නිරතව සිටීමත්, ආහාර ද්‍රව්‍ය සඳහා මුදල් වැය කිරීමට සිදුවන බව පිළිබඳ හැඟීමත් පෙනී ගොස් ඇත්තේ දරිද්‍රතාව ඇති කිරීමට ඉවහල් වන සාධක ලෙසිනි.

ස්වාභාවික සහ මිනිස් නිර්මිත ප්‍රජා සම්පත්වලට හා අවකාශයන්ට පිවිසීමට ඇති නොහැකියාව සමස්ත ප්‍රජාව සහ තනි තනි ගෘහවාසයන් යන දෙපක්ෂය ම පීඩනයට පත් කළ මහා බලපෑමක් බව බොහෝ ප්‍රතිචාරකයෝ දක්වූහ. ප්‍රවේශයන් ඇහිරී යෑමට අමතර වශයෙන් භූමි මායිම් ලකුණු කිරීම, පස් පුරවා තැනීම සිදු කිරීම යන ක්‍රියාවලීන් මෙම සම්පත් උපයෝගී කර ගැනීමට බාධා පැමිණුණි. ව්‍යාපෘතියේ බලපෑමට වැඩි, ඇලදොළ සහ කලපුව වැනි ජලාශ්‍රයන් ද, පත්සල්, ක්‍රීඩාභූමි වැනි ප්‍රජා සම්පත් ද හසු විය. ජල මූලාශ්‍ර අනුරාලීමෙන් සහ ඇල මාර්ග පුරවා දැමීමෙන් දකෂිණ ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියේ අධිවේගී මාර්ගයෙන් එහි ඇතැම් ප්‍රදේශවල වාරිමාර්ග පද්ධතියට අහිතකර බලපෑම් එල්ල විය. කොළඹ කටුනායක අධිවේගී මාර්ගය සඳහා කඩොලානවල් සහ ගොහොරුබිම්

ගොඩ කිරීමෙන් මාළුන් ස්වාභාවික ව බෝවන ස්ථාන වැනසී ගියේය. ව්‍යාපෘති දෙකෙහි ම පීඩාවට පත් ජනයා විසින් නිතර නිතර නගන ලද මැසිපිල්ලක් වූයේ භූගත ජල මට්ටම පහත බැසීම නිසා තමන්ගේ ළිං සිඳී ගොස් ඇති බවය. මේ තත්වය ඇති වීමට හේතු වශයෙන් දක්වා තිබුණේ තැනීම් කටයුතු සඳහා ජලය අධික ලෙස භාවිත කිරීම සහ මාර්ගය සඳහා ඉඩම් ගොඩ කිරීමය.

“වතුර බොන ළිං හිඳිලා. බිම් වතුරට යට වෙනවා. කුඹුරු පස් තට්ටුවකින් වැහිලා - ඒකෙන් වෙන්වෙන්න වගා කරන්න අමාරු වෙන එකයි. ඉස්සරහට බොන වතුරක් ප්‍රශ්නයක් වෙනවා.” - දක්ෂිණ ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියෙන් හානියට පත් පුද්ගලයන්

ද.ප්‍ර.සං ව්‍යාපෘතියේ බලපෑමට හසු වූ අය නිතර නිතර පළ කළ මතයන් වූයේ “ගම දෙකට බෙදෙනවා” සහ “ගම දෙකට කැඩෙනවා” යන්නය. එක් පිරිසකට වඩා යහපත් සම්බන්ධතාවක් හා ප්‍රවේශයක් සැලසීමේ අරමුණින් ඇති කෙරෙන මැදිහත්වීමක ප්‍රතිඵලයක් වශයෙන් තවත් පිරිසකගේ ප්‍රවේශය (mobility) සීමිත බවට පත් වීම විරෝධෝක්තියකි. මෙම වෙන් කිරීමේ ප්‍රතිඵලයක් වශයෙන් සමාජ ජාල සහ ඥාති සම්බන්ධතාවන් බිඳී විසිර යෑම ගැන ද නිරතුරු ව සඳහන් කරනු ලැබීය. අධිවේගී මාර්ගයේ ප්‍රතිඵලයක් ලෙස සිදු වන නාගරීකරණය නිසා සුරක්ෂිතභාවය බිඳ වැටෙන බව ද ඔවුන් දක තිබුණි.

“දුන් අපි ගෙවල් දොරවල් ඇරලා දාලා යනවා. ළමයි පරිස්සමේ ඉන්නවා. මේ තත්වය කොහොමත් වෙනස් වෙනවා” - දක්ෂිණ ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියෙන් හානියට පත් පුද්ගලයෙක්

සමාජීය ඒකාබද්ධතාව බිඳී විසිර යෑම සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිවල තවත් එක් හානිකාර ප්‍රතිඵලයකි. අධිවේගී මාර්ග සම්බන්ධයෙන් ගත් කල, සමාජීය නිෂ්පාදන පද්ධති බිඳී යෑම, නිදසුන් වශයෙන් - කුඹුරු ගොවිතැනේ දී පවතින අත්තම් (කයි) ක්‍රමය, පරම්පරාගතව එකට විසූ ජනයා දුරස් වීම සහ නොවිධිමත් සමාජ ජාල යන දේවල් ඔවුන් විසින් හුවා දක්වන ලදී. ජනයා වැඩි වශයෙන් මෙම ජාල මත රැඳී සිටි අතර ව්‍යාපෘති හේතුවෙන් ජන සමාජය කොටස්වලට බිඳී විසිර යෑමෙන් මෙම පද්ධති කඩා වැටෙන බවට හැඟීමක් ප්‍රතිචාරකයන් තුළ විය. සමාජ ව්‍යුහයන් සහ ගම් මට්ටමේ සංවිධාන ගැමි/ජන සමාජයේ ජීවිතයට කේන්ද්‍රගත වූවක් වන අතර මෙම ස්ථිතියන් (entities) අභාවයට යෑම ඔවුන් දකින්නේ ඉතා අශුභවාදී දෙයක් ලෙසිනි.

මානසික දෘෂ්ටිකෝණයකින් විමසන කල, විස්ථාපනයට ලක් වූ පුද්ගලයන් තුළ වූයේ කෝපය හා අපේක්ෂාභංගත්වයේ සිට දොම්නස, අපේක්ෂාරහිත බව හා උදාසීනත්වය දක්වා වූ පුළුල් හැඟීම් පරාසයකි. තම වාසස්ථාන හා හුරුපුරුදු ජනසමාජය ගැන සිතන විට බොහෝ අයට හැඟී ගොස් තිබුණේ තමන් අනන්‍යතාව නැති වූ පිරිසක් ලෙසිනි. අහිමි වී යෑම පිළිබඳ ව තම අත්දැකීම් පළ කරන “අපිව යන එන මං නැති මිනිස්සු බවට පත් කලා” යන කියමනෙන් ඔවුහු තමන් පත් ව සිටින තත්වය මැනවින් විස්තර කරති.

විස්ථාපනය හා බැඳුණ පීත්තාභංගාත්මක ආභේදනය (affectedness)

සාම්ප්‍රදායික නිජබිම්වලින් ඔවුන් විස්ථාපනය කරලීමෙන්, ඵලදායිතා කටයුතුවල පදනමෙන් ඔවුන් ඉවත් කෙරෙන අතර ම එමගින් ප්‍රජා ආයතන ක්‍රියාත්මකව පැවතීම ද අඩාල කරවයි. සංවර්ධනය පිණිස නැවත පදිංචි කරවනු ලැබූ ජනයාට තම භූමිය වෙත පෙරළා පැමිණීමේ විකල්පයක් නොමැති හෙයින්, භූමිය පාදක කර ගත් වෙනත් ආකාරවල ධරණීය විකල්පයන් තීරණාත්මක කරුණක් වේ. බලහත්කාරයෙන් කරනු ලැබූවක් හෝ ස්වේච්ඡාවෙන් කරන ලද්දක් හෝ වුව ද, විස්ථාපනය ජන ජීවිතය වෙනස්කම්වලට භාජන කෙරේ. විශේෂයෙන් ම තමන්ට හුරුපුරුදු ස්ථානයක සිට කෙරෙන ස්වේච්ඡා නොවන විස්ථාපනයක දී ඇතැම් අයට මෙම වෙනස්වීම්වලට අනුව හැඩ ගැසීම දුෂ්කර වේ. තමන් පදිංචි ව සිටි තැනින් ඉවත් ව යෑමට සිදු වූ ව්‍යාපෘති දෙකෙහි ජනයා අතර පැවති සාමාන්‍ය හැඟීම් වූයේ තමන්ට ඉතිරිව තිබුණේ ස්වල්ප වරණයක් පමණක් බවය. සිය කැමැත්තෙන් ම ඉවත්ව ගියේයැයි සැලකෙන අය පවා පළ කළේ, ඉවත් නොවී රැඳී සිටීම සිත්ගන්නාසුළු නොවූවක් සහ දුෂ්කරතාවන්ගෙන් ගහණ වූවක් නිසා තමන්ට ලැබෙන වන්දි පොදිය ගැන සලකා ඉවත්ව යෑමට එකඟ වූ බවයි. ඔවුන් ඉවත්ව නොයන්නේ නම් ඔවුන්ගේ දේපළ රාජසන්තක කරන බවටත්, ගේ දොර බිමට සමතලා කර දමන බවටත් ආදී වශයෙන් රජයේ නිලධාරීන් වෙතින් එල්ල වන්නට වූ තර්ජන නිසා ඇති වූ පීඩනය ප්‍රතිස්ථානගත වීම පිණිස ඔවුන් ගත් තීරණවලට බලපෑ උත්ප්‍රේරකයක් විය.

වන්දි පොදිය පිළිබඳ විස්තර මූල දී සිත් පොළඹවන්නක් වූ නමුදු බොහෝ විස්ථාපිත පුද්ගලයන්ට පෙනී ගියේ යථාර්ථය ඊට බෙහෙවින් වෙනස් වූවක් බවය. තමන්ට පුරුදු ස්ථානවලට, පාසැල්වලට හා සේවා ස්ථානවලට ආසන්න තැන් සොයා ගැනීම දුෂ්කර කරුණක් විය. සාමාන්‍යයෙන් මුල් වටයේ වන්දි වලින් ඔවුන්ට මිල දී ගත හැකි වූ ඉඩම් පහසු හෝ සුවදායක ස්ථානවල පිහිටි ඒවා නොවූ අතර, නියත වශයෙන් ම තමන් අත්හැර ආ ඉඩම්වල විශාලත්වයෙන් යුත් ඒවා ද නොවීය. මුහුණ පෑමට සිදු වූ ගැටළු විදුලිය නොමැතිවීම හා ජල පහසුකම් මදකමේ සිට විත්ත පීඩාවන් දක්වා විවිධාකාරී විය. අන්තිමට සඳහන් කළ කරුණ සංවර්ධන ප්‍රේරිත විස්ථාපනයේ දී නොතකා හැර ඇති අංගයක් බව අපට හැඟී ගියේ ඒ පිළිබඳ ලියකියවිලිවල සීමිත බවේ හෝ කිසිවක් නොමැති වීමේ හේතුව නිසාය. බලපෑම පිළිබඳ අධ්‍යයනයෙන් වැඩි හරියක්ම පදනම් වී තිබුණේ අයිතීන් පිළිබඳ හෝ ආර්ථිකමය කරුණුය.

භෞතික වශයෙන් අහිමි කිරීම, දරිද්‍රතාව සහ බලහත්කාරයෙන් පටවන ලද යැපීමේ තත්වය මගින් අවමානය, අසරණබව, බලාපොරොත්තු රහිත බව සහ බලරහිත බව පිළිබඳ හැඟීම් ජනිත කරවයි. හදිසියේ දරිද්‍රතාවට ඇද වැටීම නිසා ජනයා කුළ පසුකාලීනව ඇතිවන මානසික හා සමාජීය පීඩනය සහ බලෙන් පටවන ලද පරායත්තභාවය අධ්‍යයනය කිරීමට වටිනා අංගයකි. හදිසියේ ඇති වන දරිද්‍රතාවයටත් දීර්ඝකාලීන වශයෙන් පවතින දරිද්‍රතාවටත් ජනයා මුහුණ දෙන ආකාරයන්හි වෙනසක් පවතී. දෙයාකාරයේ දරිද්‍රතාවයම අනාරක්ෂිතභාවයට සහ භෞතික වශයෙන් අහිමි කිරීමවලට හේතුවන නමුදු, දිගුකාලීන දරිද්‍රතාවයෙන් දෙවවාදී පිළිගැන්මක් ජනිත කර, ස්වකීය උත්සාහය අතැර දමන තත්වයට ජනයා පත් කරවයි. සාමාන්‍යයෙන් දරිද්‍රතාව කෙනෙකු සමා ය හුදකලාවට හා ආන්තීකරණයට පත් කර එයට ම විශේෂිත ගණයක් ඇති කරවයි. (Ganepola and Thalaysingham 2003).

තමන් දරිද්‍රතාවට පත් කිරීමට තුඩු දුන්නේයැයි හැඟෙන වෙනස්කම් ගණනාවකට මුහුණ දුන් ජනයා අතර පවතින දැඩි කනස්සල්ලක් හා තැවුල් ස්වභාවයක් අධ්‍යයනයේ දී දැකගත හැකි විය. මෙය පෙනෙන්නට තිබුණේ තම ඉඩම් හැරදා යෑම ප්‍රතිකේෂ කළ ජනයා වෙතිනි. තම ගේදොර හැර දා ගොස් භෞතික අහිමිවීමවලින් පීඩාවට පත් ජනයා නැතිව ගිය තම ජීවන රටාව ගැන දුක්වන්නට වූහ. දේශපාලන වශයෙන් බලවත් හා ඉහළ අය සමඟ සම්බන්ධකම් පැවති අයට ආරක්ෂාව සැලසූ ක්‍රමයට එරෙහි ව ජනයා වෙතින් පළ වූයේ කෝපයක් හා නොරිස්සුම් සහගත බවකි. තමන්ට නිත්‍යානුකූල ව හිමි වන්දිය ලබා ගැනීමට කරන අරගලයේ දී පවා සමාජීය හා ආර්ථික තත්වයෙන් ඉහළ මට්ටමේ පසු වූ (බැංකුකරුවන්, ගුරුවරුන් සහ රජයේ සේවකයන් වැනි) අයට තම හිමිකම් පහසුවෙන් ලබා ගැනීමට හැකි ව තිබිණි. සිත් ගන්නා කරුණ වන්නේ, තම සැමියන් සිය ඉරණම බාර ගෙන නිහඬව පසු වෙත් දී, තමන් ප්‍රයත්නය අත් නොහල බව පවසන කාන්තාවන් වැඩි වශයෙන් අපට හමු වීමය. විස්ථාපනයට ලක් වූ පුද්ගලයන් විසින් පිහිටුවා ගන්නා ලද ක්‍රියාකාරී කණ්ඩායම් සාමාන්‍යයෙන් පැවතියේ කාන්තා මූලිකත්වයෙනි. බලහත්කාර විස්ථාපනය සහ ඉටු නොකළ පොරොන්දු මගින් පුද්ගලයන් ගණනාවක් ම තම ඉරණම දෙවියට බාර දී දුර්මුඛව බලා සිටීමේ තත්වයකට පත් කෙරිණ. විස්ථාපිත පුද්ගලයන්ට තම මුළු වන්දිය ලබා ගැනීම පිණිස විඳ දරා ගැනීමට සිදු වූ සමාජ හා ආර්ථික දුෂ්කරතාවය තම අරගල අතැර දැමීමට හේතු විය.

තම ගේදොර හැර යෑමට සිදු වූ මාතර එක් කාන්තාවක් තම විත්තවේගාත්මක පීඩනය මුදා හැරියේ මෙලෙසිනි :

“මම මගේ ගෙදරට ආපසු ගිහින් ඒ අය අන්තිම ගඩොලක් විනාස කර දාන කල් ඒ දිනා බලා හිටියා. මම එදා බිම වාඩි වෙලා වැලපුනා. මගේ පුතා ඉස්කෝලේ යෑම නතර කළා. හිටි තැන වෙනස් කළ එකට ඔහු හරියට කැළඹිලා හිටි නිසා ඉස්කෝලේ යෑමේ ආසාවක් ඔහුට තිබුණේ නෑ. මාස ගණනක් යන කල් මේ ගෙදර වැසිකිලිය පාවිච්චි කරන්න එයාට බැරි වුනා. ඔහු ඒ වැඩේට ගියේ අපි අත්තැරලා දාලා ආපු ගෙදරයි. මේකට අපිට විදින්න සිද්ද වෙච්ච දුක ගැන අපි බාගේ වෙලාවට කතා කරන්නෙත් නෑ. අපි දන් ඇද වැටිච්ච මිනිස්සු.” - දක්ෂිණ ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියෙන් හානියට පත් කාන්තාවක්

මෙබඳු ප්‍රකාශ අනුව අප අවධාරණය කරන්නේ සංවර්ධනය පිළිබඳ ඕනෑම ආදර්ශයක් ජනතාවගේ අවශ්‍යතාවන් සහ අයිතීන් සැලකිල්ලට ගත යුතු බව ය. සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිවලට සියල්ලන්ගේ ම අයිතීන් රැක දීමට හැකි වේ ද? එසේ ම නවීකරණයන් කා සඳහා ද? සංවර්ධන කටයුතු හේතුවෙන් හානියට පත් ජනයාගේ තත්වය සංවර්ධනය සිදු කිරීමට පෙර තිබූ තත්වයට වඩා පහත් නොවිය යුතු

බවට බොහෝ අය තර්ක නඟන නමුදු, යථාර්ථය වන්නේ ක්‍රමයන් හැම විට ම ඒ තත්වය ඇති කරලන ආකාරයට සැකසී නොමැති බවය.

කොළඹ කටුනායක අධ්‍යාපන මාර්ගයේ සහ දක්ෂිණ ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියෙන් ඇති වූ බලපෑම
මින් ඉහත සාකච්ඡාවේ දී මෙම අධ්‍යයනයේ කේන්ද්‍රීය අංශය වන විස්ථාපනය සහ ඉන් ඇති වන බලපෑම විමර්ශනයට ලක් කළ අතර, මෙම කොටසින් විශ්ලේෂණය කෙරෙන්නේ ව්‍යාපෘතිවලින් ඇති වූ බලපෑම් පිළිබඳව ය. ඇතැම් කරුණු සම්බන්ධයෙන් මුල් සාකච්ඡාවෙහි ද දැක් වූ කරුණු ම යළි ඉදිරිපත් කෙරෙනු ඇත.

අර්බුදකාරී අවස්ථාවන්හි දී තමන්ට පිළිසරණ වී, තම අනන්‍යතාව පිළිබඳ හැඟීමක් ඇති කරලීමට ඉවහල් වූ සමාජ ජාලයන්ට බාධා පැමිණීම සහ ඒවා නැති වී යෑම ප්‍රතිචාරකයන් විසින් හඳුනා ගනු ලැබූ ප්‍රජා මට්ටමින් එල්ල වූ දැඩි බලපෑමකි. ආගමික සිද්ධස්ථාන, පාසැල් සහ ප්‍රජාශාලා වැනි තම ප්‍රජා සම්පත් අහිමි වී යෑම ගැන ප්‍රතිචාරකයන් කතා බහ කළහ. ගැලතියම දී දක්ෂිණ ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියේ සලකුණු මාර්ගය වැටී තිබුණේ පත්සලේ කොටසක් හරහාය. බොහෝ අය පවසා සිටියේ පත්සල ආසන්නයේ පිහිටි ගෙවල් නැති වී යෑම නිසා දායකයන්ගේ වගකීමක් වන පත්සලේ ශුභසාධනය මග හැරී යන බවකි. සලකුණු මාර්ගයට මෙම ගමෙහි සුසාන භූමියෙන් කොටසක් ද යට වී තිබුණි.

කොළඹ කටුනායක අධිවේගී මාර්ගයේ ඉදි කිරීම් කටයුතු අත්හිටුවා තිබුණේ මින් වසරකටත් පෙර සිට ය. ඉදිකිරීම් සිදු කළ ස්ථානය අත්හැර දමූ පාඨ පෙදෙසක් ව පවතින නිසා එහි නීතිවිරෝධී කටයුතු බොහොමයක් සිදු වන බැව් අඩක් නිම කර තිබූ අධිවේගී මාර්ගය අවටවාසී ජනයා පෙන්වා දුන්හ. නිදසුන් වශයෙන් කසිප්පු ප්‍රවාහනය කරන්නේ අධිවේගී මාර්ගය ප්‍රයෝජනයට යොදා ගනිමිනි. ගණිකා වෘත්තියෙහි යෙදෙන්නන් ද එම ස්ථානය තම කටයුතුවලට යොදා ගන්නා බව පැවසේ.

“වැලි භාරන්ත නියම කරලා තිබුණේ වෙරළෙන් කි. මීටර් 5 කට එහායි. වියදම් අඩු කරන්න නිසා වෙන්නැති ඒක කි. මීටර් 1 කට අඩු කරලා. මේකෙන් ස්වාභාවික බාධක වන ගල් පරවලට හානි සිදුවෙලා. ඒකෙන් සිද්ධ වෙන්නෙ තව තවත් මුදු කෑමට ලක් වෙන එකයි.” - භානියට පත් පුද්ගලයෙක්, කොළඹ කටුනායක අධිවේගී වෙරළ මාර්ගය.

ප්‍රදේශවාසීන් විසින් පරිසරයට සිදු වන බලපෑම් බොහොමයක් හඳුනා ගන්නා ලදී. ඒවා නම් : වැලි හැරීම, බර යන්ත්‍රවලින් පිට වන ශබ්දය හා වායු දූෂණය, පස සේදී යෑමෙන් වගා විනාශ වීම, රොන්මඩ එකතුවීම, තෙත් බිම් (කොළඹ කටුනායක අධිවේගී මාර්ගය) සහ ගංවතුර රඳවා ගන්නා ප්‍රදේශ (දක්ෂිණ ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය) පිරවීම නිසා ගංවතුර තර්ජන ඉහළ යෑම ආදියයි. මහා පරිමාණයෙන් වැලි හැරීමෙන් ගල්පරවලට හානි සිදුවීම නිසා ජල පරිසර විද්‍යාවට ද බාධා පැමිණ ඇත. කොළඹ කටුනායක අධිවේගී මාර්ගය සඳහා වගුරුබිම් ගොඩ කිරීම මුතුරාජවෙල වන ජීවි අභයභූමියට ද අහිතකර ලෙස බලපා තිබේ. ජල විද්‍යාත්මක සහ භූතල බලපෑම්, ජලමාර්ග ඇහිරී යෑම සහ පසින් පිරී යෑම, වන ආවරණය වැනසීම සහ ගස් හා කඳු කපා දැමීම (දක්ෂිණ ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියේ) භානියට පත් ජනයා විසින් තමන්ට මුහුණ පෑමට සිදු ව ඇති පරිසරාත්මක බලපෑම් ලෙස පුන පුනා දක්වා සිටින ලදී.

“පරිසරයට අහිතකර විදිහට බල පෑම් කරලා තියෙනවා. ළිං හිඳිලා ගිහින්. මුළු ප්‍රදේශය ම හරියට කාන්තාරයක් වගේ වෙලිලා ගිහින්.” - දක්ෂිණ ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියෙන් භානියට පත් පුද්ගලයෙක්.

මහා පරිමාණ මට්ටමේ දී පරිසරාත්මක අතින් සැලකිය යුතු දේට ප්‍රමුඛත්වයක් දී අවධානය යොමු කර නොමැති අතර, ඇතැම් අවස්ථාවල දී ඒ ගැන තැකීමක් නොකර, එය සාධාරණීකරණය කර තිබේ.

“කැලඹීමට පත් වාසභූමිවල බිම් කීරු දිගේ වසන සතුන්ට මිනිසුන් සහ ඔවුන්ගේ වැඩකටයුතු දක පුරුදු නිසා, ඒ අනුව හැඩ ගැසී වෙනස් වීමේ ශක්තියක් උන්ට තිබේ.” පරිසර බලපෑම් පිළිබඳ සංකෂිප්ත තක්සේරුව, දක්ෂිණ ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය, 1999 ජූලි.

ජීවනෝපායට අදාළ බලපෑම් විස්ථාපනයට පමණක් සීමා වී නැත. එහි අනියම් බලපෑම්වලට හසු වූ පුද්ගලයන් අතර, විස්ථාපනයට ලක් නොවූ, එහෙත් කුලී වැඩ නැතිව ගිය අය, බදු ඉඩම් අහිමි වූ අය සහ අද ගොවිභූ ද වූහ. තව ද, විශාල පොල් හා රබර් වතු අත් කර ගෙන කැබලි කිරීමෙන්

කම්කරුවන්ට තම ජීවනෝපාය හා ආදායමත්, නේවාසික කම්කරුවන්ට තම ගෙවලක් අහිමි වීම නිසා හිමිකරුවන්ට වඩා පාඩුවක් විදීමට සිදු වූයේ සේවක ජනයාට ය.

“මේකට හොඳ සරුසාර කුඹුරුත්, පොල් ඉඩමක් යට වුනා. ඒ කුරුණියකට ගෙවිවේ රුපියල 1200 ක වන්දියක්. ඒක එකවර ලැබුණා ගානක් වුනත් ඒකෙන් සිද්ද වෙච්ච පාඩුව අවුරුදු ගානක් ඉස්සරහට යනකල් දනෙනවා. රස්සාව නැති වෙලා යන කිරි කපලා ජීවත් වෙන අයට කිසි වන්දියක් ලැබෙන්නෙ නෑ.” - දක්ෂිණ ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියෙන් හානියට පත් පුද්ගලයෙක්.

පර්යේෂණය මගින් දරිද්‍රතාව දෙස බලන ලද්දේ ආත්මීය දෘෂ්ටිකෝණයකට වඩා විෂයබද්ධ දෘෂ්ටි කෝණයකිනි. මෙම එළඹුමෙන් ජනයා වැඩි මනාපයක් දක්වන දේ හා ඔවුන්ගේ අවබෝධයන් පිළිබඳ ව වැඩි අවධානයක් යොමු කෙරෙන අතර, හානියට පත් පුද්ගලයන්ගේ යථාදෘෂ්ටියෙන් දරිද්‍රතාව නිර්වචනය කරමින් සංසිද්ධිය දෙස බලන්නේ, බහුමාන දෘෂ්ටියකිනි. දරිද්‍රතා මට්ටම ඉහළ නැංවීමට දායක වන විචල්‍යතාවන් පරිභෝජන දර්ශකවලට සීමා නොවේ. එලදායිතා සම්පත්වලට ප්‍රවේශවීමට සහ පාලනයට ඇති මාර්ග වෙනස් වීමෙන් අනගි නිෂ්පාදන මූලයන් අහිමිවීම, හවුල් නිෂ්පාදන කටයුතු, භාණ්ඩ හුවමාරු ක්‍රම සහ සුළු අනමාරු කිරීම වැනි ගැමි ප්‍රජාව සහ අසල්වැසියන් අතර පවතින ආධාරක පද්ධති අහිමි වීම වැනි මූල්‍ය නොවන ආකාරයේ අංශ ද හානියට පත් පුද්ගලයන් විසින් හඳුනා ගෙන තිබුණි. ප්‍රජාවන් සහ ඔවුන් හා බැඳී පැවතුන ජාල කොටස්වලට බිඳ දැමීමෙන් ඇති වෙනස් වීම් හුවා දක්වන ලද ප්‍රතිඵල වූයේ ආන්තිකරණය, පහළට ඇදී යන ප්‍රචලනය සහ බලරහිත බවට පත් කරවීමය. අළුතින් ඇති කරන ලද දරිද්‍රතාවට පත් වීම කලක සිට පැවති දරිද්‍රතාව උග්‍රබවට පත් කිරීමට වඩා හානිදායක වූවකි.

“අපි දුප්පත් නෑ. අපිට සරුසාර පොළවක්, ඉන්න තැනක් තියෙනවා. මේවා අපිට පරම්පරාවෙන් ලැබුණ දේවල්. මේවා නැති වෙලා ගියා ම අපි අන්ත දුප්පත් වෙනවා.” - දක්ෂිණ ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියෙන් හානියට පත් පුද්ගලයෙක්.

ඉඩම්, නිවාස, පොදු දේපල හා සේවාවන් අහිමි වීම සහ සමාජීය වශයෙන් හඬක් නැගීමේ හැකියාවෙන් තොරවීම දරිද්‍රතා මට්ටමේ දිගුකාලීන ඉහළ යෑම් සමඟ බැඳී පවතී. සුළු පරිමාණ ගොවියන් සහ දෛනික කුලීකරුවන් වැනි අවිධිමත් අංශයේ රැකියාවල නිරත ව සිටි ග්‍රාමීය ප්‍රදේශයන්හි ඇතැමෙකුට හැඟී ගියේ විධිමත් අංශයේ ශ්‍රම වෙළඳපොළෙහි වැඩ සඳහා අවශ්‍ය නිපුණතාව තමන් සතුව නොමැති බවය. ඔවුන්ට සිදු වූ හානිය වඩාත් උග්‍ර බවට පත් වූයේ, එම තත්වයෙන් ගොඩ ඒම සඳහා ඔවුන්ට ගත හැකි මාර්ග පැවතුනේ සීමිත ව වීම නිසාය.

වත්කම් මූලයන්ට බලපාන කරුණු අතර දුප්පල මූල්‍ය කළමනාකරණ නිපුණතා සහ අවදානම අවම කිරීමේ උපක්‍රම නොතිබීම ද විය. වන්දි වශයෙන් තමන්ට ලැබුණ මුදල් නැවත ආයෝජනය නොකළ හානියට පත් ජනයාගේ දරිද්‍රතාව දීර්ඝකාලීන වශයෙන් වඩාත් උග්‍ර කරවන්නක් විය. හානියට පත් ජනයා අතුරින් සැලකිය යුතු පිරිසකට තමන්ට ලැබුණ විශාල මුදල් ප්‍රමාණය පරිහරණය කිරීමේ හුරුපුරුද්දක් නොතිබුණ අතර, බැංකු සහ වෙනත් මූල්‍ය පහසුකම් පිළිබඳ ප්‍රමාණවත් දැනුවත් බවක් ද ඔවුන්ට නොවීය. මෙහි ප්‍රතිඵලයක් වශයෙන් මූල්‍යමය අස්ථාවරත්වය, ඉතිරි කිරීම් සිදී යෑම සහ ගෘහවාසයන්හි ජීවන තත්වය බලවත් ලෙස පිරිහීම වැනි ද්විතීයික බලපෑම් ඇති විය.

හානියට පත් පුද්ගලයන් පැවසුවේ විස්ථාපනය හේතුවෙන් පැන නැගුන තත්වයන් අධිවේගී මාර්ගවලින් අපේක්ෂිත අරමුණුවලට පටහැනි වූ බවය. ඔවුන්තරින් ඇතැමෙක් උපුටා දැක්වූයේ බලය පිළිබඳ විෂමතාවන්. මානව හිමිකම් උල්ලංඝනය වීම, ප්‍රදේශයේ ස්වායත්තභාවය හා පාලනය පිළිබඳ අසමතුලිතතාවන් වැනි ව්‍යාපෘති ඇති වීමට පෙරාතුව නොතිබූ තත්වයන් උද්ගත වී පැතිර ගොස් ඇති බවය. කීරණ ගැනීමට අදාළ බලමූලයන් වෙත පිවිසීමට අවශ්‍ය දැනුම සහ සම්බන්ධතා නොපැවතියේ සැමවිට ම සිදු වන පරිදි දිළිඳු ජනයාටය. තම අභියාචනයන් බලධාරීන්ට නැවත නැවත ඉදිරිපත් කළ ද, ඔවුන්ට තම ප්‍රශ්නයන්ට විසඳීමක් හෝ විකල්පයක් ලබා ගැනීමට නොහැකි වීමෙන් මෙය සක්සුදක් සේ පැහැදිලි විය. තමන් හානිදායක තත්වයට ඇද වැටීමෙන්, අසාධාරණත්වය සහ බැහැර කරලීම පිළිබඳ තත්වයන්ට ගොදුරුවීම වැඩි වී ඇති බව ඔවුහු පුන පුනා පැවසූහ. හානියට පත් පුද්ගලයන් අතර වාචික හා ක්‍රියාමූලික විරෝධතා දක්වමින් ක්‍රියාවාදයෙහි නිරත වූ අය මෙන් ම, එම තත්වය උදාසීන ව බාර ගෙන නිහඬව පසු වූ අය යන අන්ත දෙකට ම අයත් පිරිස් සිටින බව පර්යේෂණයේ දී අනාවරණය විය.

මෙයට හාත්පසින් පටහැනි ආකාරයට ඉඩම් හිමිකම් ලැබීමේ අවස්ථාව ද උදාවීමෙන් නීතිවිරෝධී පදිංචිකරුවන් සහ බලහත්කාරයෙන් පදිංචිවන අය අනපේක්ෂිත අර්ථලාභීන් බවට පත් විය. ප්‍රතිස්ථානගත කිරීමට හිමිකමක් නොතිබූ ඔවුන් වෙතට අනපේක්ෂිත මුදල් ප්‍රවාහනයක් ගලා ඒම නිසා එබඳු පදිංචිකරුවන්ගෙන් 90% ක් පමණ ම තමන්ට ලැබුණු වන්දියෙන් සැහීමට පත් වූහ. මේ පිරිසෙන් විස්ථාපනයට සහ නැවත පදිංචි කරවීම සම්බන්ධයෙන් විරෝධතා දැක්වූයේ තමන්ට පදිංචිය සඳහා වඩා හොඳ ස්ථානයක් හා ආදායම් ඉපදවීම අහිමිවීමට අදාළ ව ද මූල්‍ය වන්දියක් ඉල්ලා සිටි අයයි.

“රටේ සංවර්ධනයට අධිවේගී මාර්ග අවශ්‍යයි. ඒත් ඒවා වඩා හොඳින් සැලසුම් කරන්න ඕනෑ.” - ද.ප්‍ර.සං. ව්‍යාපෘතියෙන් හානියට පත් පුද්ගලයෙක්.

අධිවේගී මාර්ගයේ ධනාත්මක ප්‍රතිඵල සහ ඉන් සංවර්ධනයට ඇති හැකියාව හානියට පත් ඇතැම් ජනයා විසින් පිළිගන්නා බව මෙබඳු ප්‍රකාශ මගින් පිළිබිඹු වේ. හඳුනා ගන්නා ලද ඇතැම් ප්‍රතිඵල වන්නේ ඉඩම් මිල ඉහළ යෑම, රැකියා අවස්ථා බිහි වීම (නිදසුන් වශයෙන්, ඉදි කිරීම් කරන ස්ථානවල) සහ වන්දි වශයෙන් විශාල මුදල් ප්‍රමාණයක් ලැබීමයි. ප්‍රදේශයේ ආර්ථිකයන් වඩිතය කිරීමට ඇති ශක්‍යතාව ද සඳහන් කෙරිණ. බොහෝ අය ප්‍රකාශ කළේ ව්‍යාපෘති දෙකම තවමත් ඉදි කෙරෙමින් පවතින හෙයින් ඒ පිළිබඳ ව තම අදහස් පළ කිරීමට හෝ ප්‍රතිලාභ ගැන දැක්වීම හෝ කළ නොහැකි බවය.

නිලධාරීන් විසින් හඳුනා ගන්නා ලද ධනාත්මක ප්‍රතිඵල අතර කාර්යක්ෂම ප්‍රවාහනය, ගාලු සහ කොළඹ වරායන්ට ඉක්මනින් හා පහසුවෙන් ළඟා වීම සඳහා සම්බන්ධතා ඇති කරලීම, රැකියා නියුක්ති අවස්ථාවන් සහ රටේ සමස්ත සංවර්ධනය යන කරුණු විය. දකෂිණ ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියේ උප අරමුණු වශයෙන් රටේ දකුණු ප්‍රදේශයේ ජීවන තත්වය උසස් කරලීම සහ රැකියා අවස්ථාවන් වැඩිදියුණු කරලීම අපේක්ෂා කෙරේ. සංචාරක ව්‍යාපාරය ප්‍රවර්ධනය කිරීම, වාණිජමය අවස්ථා වැඩිදියුණු කිරීම ද නිලධාරීන් විසින් සඳහන් කරන ලදී. මැදිහත් වීම් දෙකෙහි ම නිලධාරීන් විසින් සඳහන් කරන ලද්දේ වන්දි ගෙවීමේ දී හේදයක් නොතැකූ හෙයින්, ඉඩම් අත් කර ගැනීමේ දී වැඩිම වාසි හිමි වූයේ නීතිවිරෝධී ලෙස ඉඩම් බලෙන් අල්ලා සිටියවුන්ට බවය.

ක්‍රියාත්මක කිඳුමෙහි ලා සිප්තභාවයන්

ව්‍යාපෘති පිළිබඳ කාරණා[පා]

දකෂිණ ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය සඳහා පරිසරාත්මක බලපෑම් පිළිබඳ තක්සේරුව සිදු කරන ලද්දේ 1999 දී වන හෙයින්, එකී තක්සේරුව කල් ගත වූ හෝ බොහෝ වෙනස්කම්වලට භාජන වූ එකක් වී ඇත. එම තක්සේරුව පිළිබඳ ව ප්‍රශ්න නගන ලද්දේ තෝරා ගත් බිම් තීරු කිහිපයකට එය සීමා වූ හෙයින්. (පරිසරාත්මක බලපෑම් පිළිබඳ අධ්‍යයනයට අයත් ප්‍රදේශය වන්නේ ‘මුල් සලකුණ මාර්ගයෙන්’ කිලෝමීටර 1 ක පටියක් සහ ‘ඒකාබද්ධ සලකුණු මාර්ගයට’ බටහිරින් එක් කිලෝ මීටරයකි - නැවත පදිංචි කරවීම ක්‍රියාත්මක කිරීමේ සැලැස්ම, දකෂිණ ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය, ඔක්තෝබර් 2002). ඉදිකිරීමේ පදනම වන අවසාන සලකුණු මාර්ගය එම තක්සේරුවට හසු කර ගෙන නැත.

සමාජීය බලපෑම් පිළිබඳ තක්සේරු වාර්තාව පදනම් වී ඇත්තේ ඒකාබද්ධ සලකුණු මාර්ගයේ කි. මීටර 128 ක් දිගට කි.මී. 3 ක තීරුවක් තුළ වූ ගෘහවාසයන් අතුරින් 50% ක් පිළිබඳ ව කරන ලද ගෘහවාසයන් පිළිබඳ සමීක්ෂණයක් මත යැයි දකෂිණ ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියේ බලපෑම් පිළිබඳ වාර්තාවේ 1.8.1 වගන්තියෙන් දක් වේ. මෙම අභ්‍යාසය සමාජ ආර්ථික සමීක්ෂණයක් මිස සමාජීය බලපෑම් පිළිබඳ තක්සේරුවක් නොවන බව එහි දැක්වෙන අනාවරණයන්ගෙන් පැහැදිලි වේ. ‘නැවත පදිංචි කරවීම ක්‍රියාත්මක කිරීමේ සැලැස්මේ දැක්වෙන’ උපුටා ගැනීම්වලින් මෙන් ම හානියට පත් ජනයා කරන මතු දැක්වෙන ප්‍රතිචාරයන්ගෙන් ද එය වඩාත් තහවුරු වේ.

“විශ්ව විද්‍යාල ශිෂ්‍යයෝ වගයක් ඇවිත් ගෙදර ඉන්න පවුලේ සාමාජිකයෝ ගණන, ආදායම් මට්ටම වගේ ඉතා සාමාන්‍ය ප්‍රශ්න වගයක් ඇහැව්වා. අධිවේගී මාර්ගයක් ගැන මුකුත් ම කීවේ නැති නිසා ඒ අය අපිව රැවැට්ටුවා.” දකෂිණ ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියේ හානියට පත් පුද්ගලයෙක්.

කොළඹ කටුනායක අධිවේගී මාර්ගයේ තක්සේරු කිරීම් ගැන පළ කර ඇත්තේ ද ඒ හා සමාන හැඟීම් ය.

“මිනින්දෝරු දෙපාර්තමේන්තුවේ නිලධාරීන් මිනුම් වැඩ කරනවා අපි දක්කා. අපි හිතුවේ ඒක මේ සාමාන්‍ය පාර හදන, අලුත්වැඩියා කරන වැඩවලට කියලයි. මේ වගේ විශාල දෙයක් ගැන කීවේ නෑ. තොරතුරු හොයා බලා දුන ගන්න සිද්ද වුනේ අපිටමයි.” - කොළඹ කටුනායක අධිවේගී මාර්ගයේ භානියට පත් පුද්ගලයෙක්.

ජාතික හා උප ජාතික ප්‍රතිපත්ති මට්ටම්වල සමාජ බලපෑම් පිළිබඳ තක්සේරු කිරීමේ යාන්ත්‍රණයන් නොමැති වීම සංවර්ධන මැදිහත්වීම් හේතුවෙන් භානියට පත් වන්නන්ට අහිතකර ලෙස බලපාන බලවත් බාධකයකි. සමාජීය බලපෑම් තක්සේරු කිරීම පිළිබඳ විධිමත් ප්‍රතිපත්තියක් ඇති කරලීමට පසුකල පර්යේෂණයක් හා සංකල්පගත කිරීම් කලක සිට අවශ්‍යතාවක් ව පැවතුන ද මහා පරිමාණ මැදිහත් වීම් සඳහා පූර්ව අවශ්‍යතාවක් වන එකී තක්සේරුවන් අත්‍යවශ්‍ය බැව් දක්වා නීති පැනවීමට විටින් විට බලයට පත් වූ රජයන් මැලි වූයේ ප්‍රධාන ආයෝජන අවස්ථාවන් අහිමි වී යතැයි යන බියෙනි. මේ හේතුවෙන් අධිවේගී මාර්ගවල විස්ථාපනයන් හා නැවත පදිංචි කරවීම් පිළිබඳ බැරෑරුම් ගැටළු පැන නැගුණි. ප්‍රතිපත්ති මට්ටමේ දී සමාජීය බලපෑම් තක්සේරුව පරිසරාත්මක බලපෑම් තක්සේරුවේ ම අංගයක් බවට පත් කරලීමෙන් සිදු ව ඇත්තේ දැන් සමාවලෝචනයට භාජන වී ඇති මැදිහත්වීම්වල සමාජීය බලපෑම ගැඹුරින් අධ්‍යයනය කිරීමට අවකාශයක් නොලැබීමය.

භානියට පත් පුද්ගලයන්ට හැඟී ගොස් තිබුණේ මනුෂ්‍යයන් හා රටේ පුරවැසියන් වශයෙන් තමන් සතු අයිතිවාසිකම් නොතකා ව්‍යාපෘති තමන් මත හිතුවක්කාර ලෙස පටවා ඇති බවකි. අවශ්‍යතා, ගැටළු සහ මුහුණ පාන අභියෝග පිළිබඳ පහළ මට්ටමේ ගැඹුරු උපදේශනාත්මක පර්යේෂණය නොමැති වීම ජයගත යුතු බාධාවක් ව පවතී. අධ්‍යනයේ මූලික සහ පසුව සඳහන් කර ඇති කරුණුවලින් දක්වෙන පරිදි, මැදිහත්වීම් දෙකම දැනට ක්‍රියාත්මක ව පවතින ඒවා වන හෙයින් දැනුම හා සේවා පිළිබඳ හිඬැස් පිරවීමට තවමත් අවකාශ තිබේ.

විස්ථාපනය සහ නැවත පදිංචි කරවීම පිළිබඳ කරුණු සම්බන්ධයෙන් ආධාර සපයන්නන්ගේ මැදිහත්වීම සහ සහභාගීත්වය පවතින්නේ සීමිත ව ය. දැක්ම ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියේ ජාත්‍යන්තර සහයෝගීතාව පිළිබඳ ජපාන බැංකුවේ කොටසෙහි ඉදි කිරීම් කටයුතු තවම අරඹා නැති අතර, ආ.සං. බැංකුවේ එල්ලය යොමු වී ඇත්තේ තාක්ෂණික අංශයේ මැදිහත්වීම් කෙරෙහි පමණකි. සංවර්ධන මැදිහත්වීම් සඳහා ණය සැපයීම, බැංකුව විසින් ලුහඹින් දක්වා ඇති මාර්ගෝපදේශන ව්‍යවහාරයන්ට අනුකූල විය යුතු යැයි සැලකෙන නමුදු, මෙම අවස්ථාවේ දී එම මූලධර්ම අනුව කටයුතු කිරීමට බැංකුව ම අසමත් වී ඇත. පහත දක්වෙන පරිදි සමාජීය බලපෑම් පිළිබඳ තක්සේරුව සහ උපදේශනය අනිවාර්ය දේවල් ලෙස සැලකේ.

“ව්‍යාපෘතිය හිතකර ලෙස හා අහිතකර ලෙස බලපාන ජනයා හඳුනා ගැනීම පිණිස සෑම සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියක් සම්බන්ධයෙන් ම මූලික සමාජීය තක්සේරුවක් (මුසත) සිදු කිරීම අවශ්‍ය කෙරේ. එමඟින් විවිධ උපකරණාධාරණවල සංවර්ධනය පවතින මට්ටම සහ ඔවුන්ගේ අවශ්‍යතාවන්, ඉල්ලීම් හා අවශෝෂණ ධාරිතාවන් තක්සේරු කළ යුතු වන්නේය. එමඟින් ව්‍යාපෘතියට ඇදී ගොස් ඇති ආයතන ද හඳුනා ගෙන ඒවායේ ධාරිතාවන් ද තක්සේරු කළ යුතු වන්නේය. මුසත මඟින් ව්‍යාපෘතිය යටතේ සැලකිල්ල යොමු කළ යුතු (ස්වේච්ඡා නොවන නැවත පදිංචි කිරීම්, ස්වදේශික ජනයා, දිළිඳු බව අඩු කරලීම සහ සංවර්ධනයෙහි ලා කාන්තාවන් වැනි) ප්‍රධාන සමාජීය මානයන් පිළිබඳ අංශ හඳුනාගත යුත්තේ ය.” - මූලික සමාජීය තක්සේරුව, ස්වේච්ඡා නොවන නැවත පදිංචි කරවීමේ ප්‍රතිපත්තිය, ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව

දැක්ම ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියේ සෙසු ආධාරකරුවන් වන ජාතික සංවර්ධන බැංකුව සහ සීමා ආයතනය විසින් ආධාර සපයන ලද්දේ විස්ථාපනයෙන් සහ නැවත පදිංචි කරවීමට පරිබාහිර වෙනත් විශේෂිත අංශයන්ට ය. කොළඹ කටුනායක අධිවේගී මාර්ගයට මේ දක්වා ආධාර සපයන්නන් සම්බන්ධ වී නොමැත. ස්වකීය වැඩකටයුතු²² විමර්ශනය කිරීම මඟින් ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව උගත් පාඩම් සෙසු ආධාර සපයන්නන් සඳහා ද, පොදුවේ සියලු ව්‍යාපෘති සඳහා ද කදිම හැදෑරීමේ මූලාශ්‍රයක් වනු ඇත.

කොළඹ මාරු අධිවේගී මාර්ගය නිසා භානියට පත් ජනයාගේ ඒකාබද්ධ කමිටුව විසින් ඉදිරිපත් කරන ලද ඉල්ලීමකට ප්‍රතිචාර වශයෙන් අනුකූලතා විමර්ශන මණ්ඩලය සහ ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව මඟින් දැක්ම ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය පිළිබඳ විමර්ශනයක් සිදු කරන ලදී. 2005 ජුනි

²² ADB Accountability Mechanism Compliance Review Panel, Final Report to the Board of Directors on CRP Request No. 2004/1 on the Southern Transport Development Project in Sri Lanka, June 2005.

මස අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය වෙත ඉදිරිපත් කරන ලද වාර්තාවෙන් නැවත පදිංචි කරවීම, මහජන අදහස් විමසීම, පරිසරාත්මක ආරක්ෂණයක් සහ ව්‍යාපෘති කළමනාකරණය යන අංශ පිළිබඳව ආසියානු සංවර්ධන බැංකුවේ මෙහෙයුම් කාර්යපටිපාටි උල්ලංඝනය වී ඇති බැව් පිළිගෙන තිබුණි. වාර්තාවෙන් නිර්දේශ කර තිබුණේ විස්ථාපනයට ලක් වූ පුද්ගලයන්ට බලපාන ප්‍රධාන අංශවලට අදාළ කාර්යපටිපාටි විමර්ශනයට භාජන කරන ලෙසය.

සෑම මට්ටමක ම ප්‍රතිචාරකයන් විසින් එක දිගට දක්වා සිටියේ පරීක්ෂා කිරීමේ හා ටෙන්ඩර් ඇගයීමේ සිට ව්‍යාපෘති සැලසුම හා ආධාර මුදල් වෙන් කිරීම දක්වා ව්‍යාපෘතියට සම්බන්ධ වී සිටින ආයතනවල පවතින ඉහළ මට්ටමේ දූෂණ පිළිබඳවය. මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය (මා.සං.අ.) එහි නිලධාරීන් විසින් හිතාමතේට ගන්නා කීරණ අනුව කටයුතු කරන ඒකාධිපති හා දූෂිත ආයතනයක් ලෙස ඕවිහු හුවා දක්වූහ. මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය ව්‍යාපෘති කළමනාකරණයේ සියලු අංශ පිළිබඳ කේන්ද්‍රීය ආයතනය වශයෙන් කටයුතු කරන හෙයින් මෙම චෝදනාවල සත්‍යාසත්‍යභාවය සොයා බැලීම අවශ්‍ය කෙරේ. මෙම ගැටළුවලට දඩ ලෙස බලපා ඇත්තේ නීතිවලට හා වගකීමට බැඳී සිටීමේ තත්වයක් නොමැති වීමය. මේ සම්බන්ධයෙන් ඉදිරිපත් කළ හැකි එක් සිද්ධියක් වන්නේ දිස්ත්‍රික්කයේ පර්වස් 10 ක කුඹුරක් හිමි ව තිබූ නමුත් තම අයිතිවාසිකම් කියා පෑමට සාධකයක් නොතිබූ වයස්ගත වැන්දඹුවක වූ Y මහත්මිය පිළිබඳ කරුණය. ඇයට වන්දියකට හිමිකම් කියා පෑ නොහැකි බව අදාළ ප්‍රාදේශීය ලේකම් කාර්යාලයේ 'Z' මහතා විසින් දන්වා සිටින ලදී. එය මෙසේ සිදුවූයේ “ඉඩමට අදාළ ලේඛනගත ඔප්පුවක් නොමැති භාතියට පත් අය සාධාරණ සහ යුක්තිසහගත සැලකීමක් ලැබීමට පාත්‍ර විය යුත්තේය” යනුවෙන් 4 වන වගන්තියෙන් දක්වා තිබියදීය. ඇ වෙනුවෙන් ඉදිරිපත් වූ ගමේ ක්‍රියාකාරීකයාට අනාවරණය කර ගන්නට ලැබුණේ රජයෙන් එම වන්දි මුදල ලබා ගෙන ඇති බවත්, එය බාර දුන් බවට වාර්තාගතව ඇති නමුදු හිමිකාරියට එය ලැබී නැති බවත්ය.

ව්‍යාපෘතිවල විවිධ මට්ටම්වල දී දක ගැනීමට තිබූ තවත් එක් ප්‍රධාන කරුණක් වූයේ නිලධාරීන්ගේ සංඛ්‍යාවේ සීමිත බව සහ ප්‍රධාන හවුල්කාර ආයතනයන්හි කාර්යමණ්ඩලවල නිලධාරීන්ගේ හිඟයයි. බොහෝ විට රාජ්‍ය ආයතනවල ඉහළ මට්ටමේ බොහෝ තනතුරු ප්‍රදානය කර තිබුණේ දේශපාලන හිතවාදීකම් මතය. අලුත් රජයක් බලයට පත් වූ සෑම විටක ම ව්‍යාපෘතිවල ප්‍රධාන තනතුරුවල ද, කළමනාකරණයේ සහ ව්‍යුහයන්හිදී වෙනස්කම් සිදු කරනු ලැබීය. භාතියට පත් ජනයාගේ අයිතීන් හා ශුභසාධනය පිළිබඳව සොයා බලන රාජ්‍ය ආයතන තම යුතුකම් ඉෂ්ට කිරීමට ප්‍රයත්න දරන අවස්ථාවන්හි දී, මූල්‍ය හා භෞතික සම්පත් නොමැතිකමින් ඔවුන්ට බාධා පැමිණුණි. භාතියට පත් පුද්ගලයෙක් එම තත්වය දක්වන්නේ මෙලෙසින් :

“ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කරන අයත්, ජනයාගේ අයිතීන් ආරක්ෂා කිරීමට කටයුතු කරන අයත් අතර විශේෂඥ දැනුම සහ සම්පත් පිළිබඳ නොගැළපීමක් තියනවා. උදාහරණයකට ගත්තොත්, ප්‍රාදේශීය සභාවට ඉන්නේ එක තාක්ෂණික නිලධාරියයි. ඉංජිනේරුවරු නෑ. ව්‍යාපෘති කාර්යමණ්ඩලයේ ඉංජිනේරුවන් ගණනාවක් ඉන්නවා. ප්‍රාදේශීය සභාවට ඇත්තේ එක ට්‍රැක්ටරයයි. ව්‍යාපෘතියට 500 ක් තියනවා!” කොළඹ කටුනායක අධිවේගී මාර්ගයේ විපතට පත් පුද්ගලයෙක්.

නැවත පදිංචි කිරීමේ ඒකකයෙහි ප්‍රධාන තනතුරුවල විශේෂඥ දැනුම ඇති ඇය නොමැති වීම තවත් එක් අභියෝගයක් විය. දක්ෂ ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියට අදාළ නැවත පදිංචි කරවීම ක්‍රියාත්මක කිරීමේ සැලැස්මෙහි 1 වන රූපසටහනෙහි දක්වා ඇති ව්‍යාපෘතියේ සංවිධානාත්මක සටහනට අනුව එහි තෙවන මට්ටමෙහි “නැවත පදිංචි කරවීමේ විශේෂඥයා” යනුවෙන් දක්වා තිබේ. මෙම තනතුර සඳහා පසුව අයදුම්පත් කැඳවා තිබුණ ද, ක්ෂේත්‍ර පර්යේෂණය සිදු කරන විට ද එම පුරප්පාඩුව පුරවා නොතිබිණ. ව්‍යාපෘතිය 1996 දී අරඹන ලද නමුදු, නැවත පදිංචි කරවීමේ කටයුතු අපේක්ෂිත වේගයට සිදු වී නැත. ප්‍රතිස්ථාපන කටයුතු මනාව, කාර්ෂම ව හා වේගවත්ව සිදු කිරීම පිණිස මෙම හිඩැස් පිරවීම තීරණාත්මක කරුණක් වේ. නැවත පදිංචි කරවීමේ පහසුකම් සැලසී නොතිබීමෙන් විස්ථාපිත පුද්ගලයන්ගේ බර දෙගුණ වී ඇත්තේ ඔවුන්ට විකල්ප ඉඩම් මිල දී ගෙන ගෙවල් තනා ගැනීමට සිදු වී ඇති නිසාය. එතරම් විශාල ජනකායක් විස්ථාපනයට ලක් කරන ව්‍යාපෘතියක දී නැවත පදිංචි කරවීම හා ඊට අදාළ කාර්යපටිපාටි සම්බන්ධයෙන් ව්‍යාපෘති සැලසුම්කරණයේ දී හා ක්‍රියාත්මක කිරීමේ දී වැඩි අවධානයක් යොමු කිරීම අත්‍යවශ්‍ය කරුණකි. ක්ෂේත්‍ර මට්ටමේ නැවත පදිංචි කරවීමේ ඒකකවල කළමනාකරණය පැවතී ඇත්තේ ද ඉහත සඳහන් කළ තනතුරෙහි අධීක්ෂණය යටතේ ය.

ව්‍යාපෘතිවලට නියමිත කාලසීමාවන් ඉක්මවා යෑම් හේතුවෙන් බොහෝ ශක්‍යතා තක්සේරු සහ සැලසුම්කරණ කාර්යපටිපාටි යල් පැන ගිය ඒවා බවට පත් ව තිබේ. නිදසුන් වශයෙන්, දැක්ම ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියෙහි නැවත පදිංචි කරවීම ක්‍රියාත්මක කිරීමේ සැලැස්මෙහි දින දක්වා ඇත්තේ 2002 ඔක්තෝම්බර් යනුවෙනි. ව්‍යාපෘතියට අදාළ ව, ප්‍රධාන මාර්ගෝපදේශ මෙවලමෙහි පිළිබිඹු නොවන බොහෝ අංග පිළිබඳ වෙනස්කම් සිදු වී ඇත. ව්‍යාපෘති ඇරඹීම ප්‍රමාද වීමෙන් හානියට පත් පුද්ගලයන්ගේ දිවි පැවැත්ම දෙහිවිශාලව පත් කරන පරිදි ඇගයුම් කිරීම, අත්කර ගැනීම හා වන්දි ගෙවීම ප්‍රමාද වීමට තුඩු දී තිබේ. සමහරුන් පළ කළේ අත් කර ගැනීම තමනට නිල වශයෙන් දැනුම් දී තිබුණ ද, තමන් කායික වශයෙන් ඉවත්වීම අවශ්‍ය වන තුරු එහි ම රැඳී සිටීමට තීරණය කර ඇති බවය. ඇතැමුන් අඩක් කඩා දමූ නිවෙස්වල පදිංචිව සිටි අතර, තවත් සමහරු පවරාගත් ඉඩම් දිගට ම වගා කරන්නට වූහ. කොළඹ කටුනායක අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතියේ සලකුණු මාර්ගයට දිගට ගොඩ ගැසූ වැලි කඳු තිබෙන අතර මීගමු කලපුවේ ඇතැම් තැන් පිළිවෙලකින් තොරව ගොඩ කර ඇත.

තොරතුරු ප්‍රචාරණය සහ □ නුම පිළිබඳ මදිට□

ජනතාව දැනුවත් කිරීමේ වගකීම මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියට පැවරී ඇති අතර, ඔවුන් විසින් එය සිදු කරනු ලබන්නේ දිස්ත්‍රික් ලේකම් කාර්යාල සහ අදාළ ග්‍රාම නිලධාරීන්²³ මාර්ගයෙනි. මෙම යාන්ත්‍රණය සඳහා කල් තබා සකස් කරන ලද ව්‍යුහයක් යොදා නොගැනෙන අතර ව්‍යාපෘතියේ ප්‍රදේශයෙන් ප්‍රදේශයට එය වෙනස් ස්වරූපයක් ගනී. එය රැඳී පවතින්නේ ව්‍යාපෘති නිලධාරීන්ගේ මෙන්ම දිස්ත්‍රික් ලේකම් කාර්යාලවල නිලධාරීන් ධාරිතාවන් සහ අභිප්‍රේරණ මට්ටම් මතය. තොරතුරු ප්‍රචාරණය සිදු කර ඇත්තේ (ඉඩම් පවරා ගැනීමේ ආඥාපනතේ දක්වා ඇති පරිදි) ගැසට් නිවේදන, පුවත්පත් හා පෝස්ටර් වැනි මූලික මාධ්‍ය සහ ප්‍රසිද්ධ රූපවාහිනී මාර්ගයෙනි.

ව්‍යාපෘති දෙකෙහි හානියට පත් ජනයා විසින් තොරතුරු සැපයීමට අදාළ තීරණාත්මක සීමිතභාවයන් දෙකක් පෙන්වා දෙන ලදී. ඉන් එකක් වන්නේ ඉහළ මට්ටමේ සාකච්ඡා ඉංග්‍රීසි භාෂාවෙන් පැවැත්වීමය. ඉඩම් පවරා ගැනීමේ ආඥාපනතේ දෙවන වගන්තිය යටතේ ඉඩම් පවරා ගැනීම සඳහා කරන දැනුම්දීම භාෂා තුනෙන් ම පළ කළ යුතු යැයි සඳහන් වුවද, මහජන අදහස් විමසා පළ කළ පුවත්පත් මගින් කළ දැනුම්දීම පළ කර තිබුණේ ඉංග්‍රීසි භාෂාවෙන් පමණකි.²⁴ අනෙක් කරුණ වන්නේ ජනතාව තුළ දැනුවත්භාවය ඇති කරලීමේ වගකීම දරන මධ්‍යගත ආයතනයක් නොමැති වීමයි. ඇතැම් ප්‍රදේශයක ජනයාට ව්‍යාපෘතිය හඳුන්වා දෙන ලද්දේ මිනිත්දෝරු සහ අගය කිරීමේ දෙපාර්තමේන්තුවේ නිලධාරීන් විසිනි. තවත් පෙදෙසක එය ව්‍යාපෘති නිලධාරීන් විසින් ද, වෙනත් ස්ථානවල දී දිස්ත්‍රික් ලේකම් කාර්යාලය විසින් ද කරනු ලැබීය.

ස්වේච්ඡා නොවන නැවත පදිංචි කරවීම පිළිබඳ ජාතික ප්‍රතිපත්තියේ, නැවත පදිංචි කරවීම ක්‍රියාත්මක කිරීමේ සැලැස්මේ සහ ස්වේච්ඡා නොවන නැවත පදිංචි කිරීම පිළිබඳ ආසියානු සංවර්ධන බැංකුවේ මාර්ගෝපදේශයන් හි දක්වා ඇති පරිදි මහජන අදහස් විමසා බැලීමක් හෝ සාමූහික තීරණ ගැනීමක් හෝ සිදු වූයේ නැත. අනුගමනය කර ඇත්තේ දැනුම් දීමේ කාර්යපටිපාටියයි. එසේ වුව ද, ක්‍රියාශීලී වී එක එල්ලේ ඉල්ලා සිටීම නිසා හානියට පත් ජනයාට ඇතැම් වෙනස් කිරීම් සිදු කරවා ගැනීමට හැකි වූ අවස්ථා ද තිබේ. කොළඹ කටුනායක අධිවේගී මාර්ගය සම්බන්ධයෙන්, මීගමු කලපුවේ ධීවර කම්බුවේ සහායකවරයාට තම කම්බුව අභිප්‍රේරණය කර, කතෝලික පල්ලියේ සහාය ද ලබා ගෙන, කලපුවේ පෝෂක කලාපය ගොඩ කිරීම මූලින් නියමිතව තිබූ කි.මී. 4 ක ප්‍රමාණය කි.මී. 1.5 දක්වා සීමා කර ගැනීමට හැකි විය. 1997 දී කළ ගණන් බැලීමකින් දක්වන්නේ ධීවර සහ ජලජ සම්පත් පිළිබඳ අමාත්‍යාංශයට කරුණු ඉදිරිපත් නොකිරීමෙන් සහ ව්‍යාපෘති සැලැස්ම පිළිබඳ තම අදහස් නොවිමසීමෙන් කො.ක. අධිවේගී මාර්ගය විසින් ධීවර පවුල් 3000 කට අධික සංඛ්‍යාවක් අනතුරේ හෙලා ඇති බවය.

පහත දැක්වෙන ආකාරයේ තර්ජන අනුව රාජ්‍ය නිලධාරීන්ගේ ආකල්පය ප්‍රශ්න කිරීමට ලක්වේ:

“ඔබලා වන්දිය බාර ගත්තේ නැත්නම් ඒවා කොළඹට යවනවා. ඒවා ලබා ගන්න ඔබලාට උසාවියට යන්න වේවි.” - කොළඹ කටුනායක අධිවේගී මාර්ගයෙන් විපතට පත් වූවෙක්.

²³ පරිපාලන උප කොට්ඨාශයක් භාර නිලධාරියා.

²⁴ අදහස් කරන ලද පවරා ගැනීමට අදාළ මූලික විමර්ශනය සහ ප්‍රකාශ කිරීම, ඉඩම් පවරා ගැනීමේ ආඥාපනතේ, 295 පරිච්ඡේදය, පි. 343. 1950 මාර්තු

“අපේ X නිලධාරියා කීවා මිනිසුන්ට වඩා වැදගත් වන්නේ මාතර අධිවේගී මාර්ගයයි කියල”
 - දක්ෂිණ ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියෙන් හානියට පත් පුද්ගලයෙක්.

කොළඹ කටුනායක අධිවේගී මාර්ගය නිසා හානියට පත් වූවන් පැවසුවේ තමන් ව්‍යාපෘති පිණිස ඉඩම් අත්පත් කර ගන්නා බව දැන ගත්තේ 1996 දී තම ඉඩම් මනින විට බව ය. ඉන් පසුව මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය විසින් ඉඩම් අත්කර ගන්නා බව දන්වා ගෘහවාසයන්ට ලිපි යවා ඇත. ජනයා පැවසුවේ මහජන මතය මැන ගැනීම සඳහා කිසිදු රැස්වීමක් නොපැවැත් වූ බවය. ව්‍යාපෘතියේ විශාලත්වය නිසා දක්ෂිණ ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියට පුළුල් ප්‍රචාරයක් ලැබී තිබුණි. ව්‍යාපෘතිය පිළිබඳ ව ජනයා කල් තබා දැන සිටිය ද, ඔවුන්ගේ මතය අනුව ඉඩම් මැනීම, පවරා ගැනීම සහ වන්දි ගෙවීම පැවතුනේ දුච්ච මට්ටමකය. මෙය ඉඩම් පවරා ගැනීමේ ආඥාපනතේ නැවත පදිංචි කරවීම ක්‍රියාත්මක කිරීමේ සැලැස්මේ, ස්වේච්ඡා නොවන නැවත පදිංචි කරවීමේ ජාතික ප්‍රතිපත්තියේ සහ ආ.සං. බැංකුවේ මාර්ගෝපදේශනවල දක්වා ඇති නිගමනයන්ට පටහැනිව යෑමකි.

“2000 මැයි මාසේ දී ඒ කාලේ මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ හිටපු ඉඩම් අධ්‍යක්ෂවරයා - X මහතා මේ කාරණේ ගමට දැනුම් දුන්නා. මම ගමේ ගොවි සමිතියේ නිලධාරියෙක්. නිලධාරියෙක් හැටියට මම පෙන්නා දුන්නා අධිවේගී මාර්ගය වැට්ලා තියෙන්නේ (ගොවියෝ වගාවට ප්‍රයෝජන ගන්නා) වැව් දෙකක් හරහා බව. එයා මට කීවා මේ ගැන සාමාජිකයන් ව දැනුවත් කරන්න කියලා. මම ඒ වැඩේ බාර නොගෙන කීවා, ඔහුට ම ඒ වැඩේ කරන්න කියලා.” - දක්ෂිණ ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියෙන් හානියට පත් පුද්ගලයෙක්.

ජනගහනයක් වශයෙන් සලකන කල ව්‍යාපෘති දෙකෙහි ම හානියට පත් ජනයා අයත් වන්නේ පහළ මට්ටමේ සිට මධ්‍යම මට්ටම දක්වා ආදායම් උපයන්නන්ගේ ගණයටය. කොළඹ කටුනායක අධිවේගී මාර්ගයට අයත් ප්‍රදේශයේ පදිංචිකරුවන් අතුරින් වැඩි දෙනෙක් සාම්ප්‍රදායික ධීවර කර්මාන්තයේ නිරත දෛනික ධීවරයන්ය. දක්ෂිණ ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියේ ජනයා ප්‍රධාන වශයෙන් සමන්විත වූයේ ගොවිතැන්වල යෙදුන කුලී ශ්‍රමිකයන්, සුළු ඉඩම් හා ගෙවතු හිමියන් සහ වැවිලි අංශයේ කම්කරුවන් ආදීන්ගෙනි. සෙසු අය සිල්ලර/සුළු පරිමාණ වෙළඳ කටයුතුවල සහ පඩි ලබන රැකියාවල නිරත ව සිටියහ.

වන් ගෙම සහ නැවත පංචි කරම

වන් ගෙම

වන්දි ගෙවීම සිදු කරන ලද්දේ ඉඩම් ඇගයුම් කිරීමෙන් සහ පවරා ගැනීම නිවේදනය කිරීමෙන් අනතුරුවය. වන්දි ගෙවීම මට්ටම් දෙකකින් සිදු විය. එනම්, සමහරුන්ට මූල්‍යමය වන්දි ලැබුණු අතර තවත් සමහරුන්ට ඉඩමක් සහ මුදල් ලැබිණ. වෙන් කරදුන් ඉඩම්වලට විදුලිය හා ජලය වැනි යටිතල පහසුකම් සැපයීම ව්‍යාපෘතිවල වගකීමක් වූ අතර තැනීම් කටයුතු පැවරී තිබුණේ හානියට පත් පුද්ගලයන්ට ය. වන්දි ගණන් බැලීමේ දී ගෙවල්, ඉඩම්, (ප්‍රක්ෂිප්ත ආදායම ද ඇතුළුව) වගා බිම, ජීවනෝපාය ආදී කරුණු සැලකිල්ලට ගන්නා ලදී. නිදසුන් වශයෙන් මසුන් බෝවන ස්ථාන අහිමි වීම නිසා කොළඹ කටුනායක අධිවේගී මාර්ගයේ හානියට පත් ධීවරයන්ට රුපියල් 10,000/- බැගින් එකවර වන්දියක් ගෙවන ලදී. හානියට පත් පුද්ගලයන්ගේ ජීවනෝපායන් ප්‍රතිසංස්ථාපනය කිරීම පිණිස දක්ෂිණ ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය විසින් ද දනට රුපියල් මිලියන 60 ක් වෙන් කර තිබේ.

රාජ්‍ය ආයතන කිහිපයක් ම සම්බන්ධ වී සිටීමේ ප්‍රතිඵලය වී ඇත්තේ තමනට හිමි වන්දි ලබා ගැනීම සඳහා හානියට පත් පුද්ගලයන්ට නිලධාරීවරු කාර්යපටිපාටි ගණනාවක් පසු කර යෑමට සිදු ව තිබීමය. තක්සේරු කිරීම සහ වන්දි ගෙවීම පිළිබඳ අක්‍රමිකාවන් පිළිබඳ ව නිරතුරු ව ප්‍රශ්න කෙරිණ. නිලධාරීන්ගේ කටයුතුවල විනිවිදභාවයක් නොමැතිවීම සහ තොරතුරු නොතිබීම, මතභේද සහ පක්ෂවාදී බව පිළිබඳ හැඟීම් ඉස්මතු වීමට ඉවහල් විය. රාජ්‍ය ව්‍යුහයන් පිළිබඳ විශ්වාසනීයත්වයක් නොමැතිවීමේ වරද පැටවුයේ දූෂිත ක්‍රමය මතය. කොළඹ කටුනායක අධිවේගී මාර්ගයෙන් හානියට පත් පුද්ගලයන් විසින් මිනින්දෝරු සහ අගය කිරීම් දෙපාර්තමේන්තුවේ පවතින දූෂණ කටයුතු පිළිබඳ ව වෝදනා එල්ල කරන ලදී. තම නිවස/ඉඩම ව්‍යාපෘතිය සඳහා අත්කර නොගන්නාබව තහවුරු කර ගැනීම පිණිස ඇතැම් පුද්ගලයන් නිලධාරීන්ට අල්ලස් දී තිබේ.

අත්කර ගත් දෙපලයෙහි අගය හුදෙක් එහි ආර්ථික අගය අනුව පමණක් සැලකිල්ලට ගැනීමෙන් ඇගයීම් කීමේ දී හිතුවක්කාර ක්‍රමයක් අනුගමනය කල බව ප්‍රතිචාරකයන් පැවසූහ. ඒ හේතුවෙන්

විවිධාකාර වත්කම් අතර භානියට පත් පුද්ගලයන්ගේ ඇස් හමුවේ ම ඇතැම් වත්කම් පිළිබඳ තක්සේරුවන් ඒවායේ නියම අගය ඉක්මවා සිදු කර තිබේ. වන්දි ප්‍රමාණය ගණන් බැලීමේ පැහැදිලි බවක් නොමැති වීම සහ කුඹුරු, වගා කළ හැකි බිම් හා ගෙවතු වැනි ආදායම් උපදවන වත්කම් හා මූලාශ්‍ර සඳහා ගෙවන වන්දිය ප්‍රමාණවත් නොවීම භානියට පත් පුද්ගලයන් විසින් පුන පුනා තරයේ ප්‍රකාශ කළ කාරණා දෙකකි. කොළඹ කටුනායක අධිවේගී මාර්ගයේ භානියට පත් ජනයා ප්‍රකාශ කළේ පරිසර බලපෑම් පිළිබඳ තක්සේරුවට අදාළ ඇගයුමේ දී වගා කළ ඉඩම්වල එළ දරන ගස්වලට වන්දි ගෙවීමට පොරොන්දු වූ නමුදු, ඔවුනට ඒවා සඳහා වන්දි නොලැබුණු බවය. කුඹුරු සඳහා ගෙවන වන්දියට ඉදිරි සිව් වසරක් පමණ කාලසීමාව සඳහා ප්‍රක්ෂේපිත ආදායම ද ඇතුළත් විය. නැවත පෙනී ගිය කරුණක් වූයේ විවිධ ප්‍රදේශයන්හි ගෙවන ලද මුදල් ප්‍රමාණය හා ගණන් බැලීම් අතර විෂමතා දක්නට තිබූ බවය. දේපල පිහිටි ස්ථානය සහ පහසුකම්වල ස්වභාවය අනුව ද වන්දි ප්‍රමාණයන් වෙනස් විය. නිදසුන් වශයෙන්, ඉදිකිරීම්වල ස්වභාවය සහ බිම, සිලිම ආදියෙහි තත්වය අනුව නිවස ශ්‍රේණිගත කෙරිණ. යාබද බිම් කොටස් විවිධ ප්‍රමාණයන් අනුව අගය කිරීම නිසා දේශපාලන හිතවාදීකම් ද බලපා ඇතැයි වෝදනා එල්ල විය. (දක්ෂිණ ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියේ) කෝමලදෙනියෙහි වැසියන් මෙයට එරෙහි ව මාධ්‍යයන්ට ප්‍රකාශ නිකුත් කර තිබිණ. ඉඩම්වල අගය සම්බන්ධයෙන් ව්‍යාපෘති දෙකම විශේෂ අවස්ථාවන් වශයෙන් සලකන ලද හෙයින් ඇගයුම් කරන ලද්දේ පවත්නා වෙළඳපොල මිල ගණන්වලට වඩා ඉහළිනි. නිසි කලට ඉවත්ව යෑම වෙනුවෙන් භානියට පත් ජනයාට (මූල්‍ය) දිරි දීමනාවක් ගෙවා ඇති අතර ඇතැම් අවස්ථාවල දී ඔවුන් මෙම දීමනාව ද ලබා ගෙන තිබේ.

සේවා සැපයීමේ යථාදෘෂ්ටියකින් වන්දි ගෙවීම, මහජන දැනුවත්භාවය ඇති කරලීම, වන්දි මුදල් පැවරීම, ඉඩම් වෙන් කර දීම සහ යටිතල පහසුකම් සැපයීම යන කරුණු ව්‍යාපෘති කාර්යාලවල වගකීම විය. මෙකී කටයුතු මධ්‍යගත කර නොතිබූ හෙයින් ඒවා ඉටු කිරීමේ දී පැන නැගී තිබූ බාධක ව්‍යාපෘති කාර්යාලවල ධාරිතාවේ තිබූ සීමිත බව නිසා වඩාත් උග්‍ර බවට පත් විය. දැනුවත්භාවය ඇති කරලීමේ සහ මුදල් බෙදා දීමේ කටයුතුවල දී ඔවුනට කටයුතු කිරීමට සිදු වූයේ දිස්ත්‍රික් ලේකම් කාර්යාල සමඟ ය. ඉඩම්වලට අදාළ දේ සඳහා කටයුතු කිරීමට සිදු වූයේ ඉඩම් පිළිබඳ අමාත්‍යාංශයන්, මිනින්දෝරු සහ ඇගයුම් පිළිබඳ දෙපාර්තමේන්තුවන් සමඟ යන නැවත පදිංචි කිරීමේ ස්ථානයන්හි යටිතල පහසුකම් සැපයීම සම්බන්ධයෙන් කොන්ත්‍රාත්කරුවන් සමඟ ය.

“(පවරා ගත් ඉඩම්) කට්ටි 10,000 ක් එක එක බැගින් ගැසට් කරන්න කියනවා. ඒත් ඉන්න එක ම එක ඉංග්‍රීසි යතුරු ලියන්නෙක් විතරයි. අපිට මුහුණ දෙන්න වෙලා කියෙන්නෙ මේ වගෙ ප්‍රශ්නවලට තමයි”- දක්ෂිණ ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියේ නිලධාරියෙක්.

නැවත ප දී කිරීම

කොළඹ කටුනායක අධිවේගී මාර්ගයෙහි නැවත පදිංචි කරවීම සීමිත කායෂීයක් වූ අතර, නැවත පදිංචි කරවීමේ කටයුතු 90% ක් අවසන් කර ඇති දක්ෂිණ ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියෙහි එය ව්‍යාප්ත වූවක් විය.²⁵ ඉඩම් සහ මූලික යටිතල පහසුකම් සැපයීම මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ වගකීමක් වූ අතර, තැනීම් කටයුතු තෝරාගත් භානියට පත් පුද්ගලයන්ගේ වගකීම විය. නැවත පදිංචි කරලීම ක්‍රියාත්මක කිරීම සහ ඒ ගැන සොයා බැලීම පිණිස දක්ෂිණ ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය විසින් ඉදිකිරීම් සිදු කරන සෑම ස්ථානයකම ඉදිකිරීමේ සමිති 17 ක් පිහිටුවන ලදී. ප්‍රධාන තොරතුරු සපයන්නන් බොහෝ දෙනෙකු පැවසුවේ විශේෂඥ දැනුම සහ දැනුවත්භාවය නොමැති වීම නැවත පදිංචි කිරීමේ කටයුතු ක්‍රියාත්මක කරලීමට බාධකයක් ව පවතින බවයි. නැවත පදිංචි කරවීමේ වගකීම උසුලන මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය පාරවල් ඉදි කිරීමේ හා ඒවා නඩත්තු කිරීමේ ආයතනයක් වන අතර සමාජ විද්‍යාව සහ සංවර්ධනය යන ක්ෂේත්‍රයන්හි තාක්ෂණික විශේෂඥතාව අවශ්‍ය කරන නැවත පදිංචි කරවීමේ කටයුතු අධීක්ෂණය කිරීමට ධාරිතාවක් එයට නොමැත.

භානියට පත් පුද්ගලයන්ගේ දෘෂ්ටිකෝණයෙන් බලන විට ප්‍රතිස්ථානගත කිරීම බහුපැතිකඩකින් යුත්, විවිධ මට්ටම්වල දී ඔවුන්ගේ ජීවිතය කෙරෙහි බලපාන කරුණක් විය. පුද්ගල මට්ටමින් බලන විට තම පරම්පරානුගත ඉඩම සහ නිවස අහිමිවීම ප්‍රතිචාරකයන් මුහුණ පෑ දුෂ්කර අවස්ථාවකි. ප්‍රතිස්ථානගත කිරීමේ දී පැන නැගුන කේන්ද්‍රීය ගැටළුවක් වූයේ විකල්ප රැකියා අවස්ථා සහ දරුවන්ට පාසැල් සොයා ගැනීමය. නැවත පදිංචි කරවනු ලැබූ බොහෝ ස්ථාන අභ්‍යන්තර ප්‍රදේශයන්හි පිහිටා තිබූ

²⁵ ව්‍යාපෘති කාර්යාලය සමඟ 2005 ජූලි මස ද කළ තොරතුරු විමසීම අනුවය.

අතර, රෝහල්, ප්‍රවාහන පද්ධති වැනි පහසුකම්වලට ආසන්නව ජීවත්වීමට පුරුදුව සිටි ජනයා යටිතල පහසුකම් අඩු අභ්‍යන්තර ප්‍රදේශවලට මාරු වීමට මැලි වූහ. මෙය විශේෂයෙන් ම කොළඹ කටුනායක අධිවේගී මාර්ගයෙන් භානියට පත් ජනයා මුහුණ පෑ ගැටළුවක් වූයේ ඔවුන් බොහෝ විට අධික ජනගහන ඝනත්වයෙන් යුත් නාගරික ප්‍රදේශවල විසූ අය වූ හෙයිනි. එම ස්ථාන කරා මාරු වී යෑමට තවමත් මැලිවන්නේ මෙකී පහසුකම් නොමැති වීම නිසා බව ඔවුහු පැවසූහ. ඔවුන්ගේ සමාජීය මූලධර්මයේ කොටසක් වූ ප්‍රජා සමාජ ජාල අභිමිච්ච යෑම, ප්‍රජාවන්ට ස්වාභාවික සම්පත්වලට හා පද්ධතිවලට පිවිසීම අභිමිච්ච යෑම, නැවත පදිංචි කරවීමට එරෙහි ව බල පෑ බාධකයන් විය.

මා.සං. අධිකාරියේ නැවත පදිංචි කරවීම ක්‍රියාත්මක කරලීමේ සැලැස්ම විෂයපථය අතින් ඉහළ අපේක්ෂාවලින් යුතු වූවක් විය. නිදසුන් වශයෙන් එහි 8.3.8. වගන්තියේ මෙසේ දැක් වේ: “පවරා ගැනීමේ කටයුතු වැඩිදුර සිදු කිරීමට පෙරාතුව පහත දැක්වෙන නැවත පදිංචි කරවීමට අදාළ කායඝීයන් කළ යුතුව තිබේ. පුහුණු කරන ලද පූර්ණ කායඝීයමණ්ඩලයකින් යුත් ක්ෂේත්‍ර කාර්යාලයක්, ව්‍යාපෘතිය පිළිබඳ මනා හුරුපුරුදුකම් සහිත ප්‍රාදේශීය ලේකම් කාර්යාල මට්ටමේ ඉඩම්වල නැවත පදිංචි කරවීම පිළිබඳ කම්ටුවක්, සහ ව්‍යාපෘති සම්බන්ධයෙන් සංවිධානගත කළ මනා හුරුපුරුදුකම් සහිත ප්‍රාදේශීය උපදේශන කණ්ඩායම්.” මෙම කිසිදු යාන්ත්‍රණයක් සැකසී තිබුණේ නැත. නැවත පදිංචි කරවීම ක්‍රියාත්මක කිරීමේ සැලැස්මෙහි දක්වා තිබූ මාර්ගෝපදේශ අනුගමනය කර නොතිබිණ. භානියට පත් පුද්ගලයන් කණ්ඩායම් වශයෙන් ගෙන විමසිය යුතු බැව් නිදසුන් වශයෙන් 8.3.7 වගන්තියෙන් දැක් වේ: “ව්‍යාපෘතියේ විෂයපථය හා උපලේඛනය පිළිබඳ ව භානියට පත් පුද්ගලයන්ට පූර්ණ වශයෙන් යාවත්කාලීන (අවධාරණය කරතැන් ය) තොරතුරු සැපයීම, හිමිකම් වන්දි ප්‍රමාණයන් සහ ආදායම ප්‍රතිසාධනය කිරීමට ගන්නා ක්‍රියාමාර්ග පිළිබඳව භානියට පත් පුද්ගලයන්ට පූර්ණ වශයෙන් යාවත්කාලීන තොරතුරු සැපයීමත් ය.”

“අවුරුදු දෙකකට කලින් නැවත පදිංචි කිරීමේ නිලධාරීන් නීතිපතා ආවා ගියා. දන් ඒ අය මේ පළාතක එන්නෙ නෑ.” දක්ෂිණ ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියේ භානියට පත් පුද්ගලයෙක්.

නිසි පරිදි සිදු නොවූ මාගී සංවර්ධන අධිකාරියේ වගකීමක් වන මහජන දැනුවත්භාවය ඇති කරලීමට අදාළ කටයුතු ඉටු කරලීමට නියමිත ව තිබුණේ ප්‍රාදේශීය ලේකම් කාර්යාලය සමඟ සම්බන්ධ වී සිටීමෙනි. නැවත පදිංචි කරවීම අදාළ ව්‍යාපෘති නිලධාරීන්ගේ වගකීමක් වූ අතර වන්දි බෙදා දුන්නේ ප්‍රාදේශීය ලේකම් කාර්යාලය හරහාය. (සම්මුඛ සාකච්ඡාවට භාජන කළ) ප්‍රාදේශීය ලේකම් කාර්යාලයන්හි නිලධාරීන්ට ව්‍යාපෘති සහ ඒවායේ කාර්යපටිපාටි පිළිබඳ ව තිබුණේ ඉතා සීමිත දැනුමකි. ඔවුන් වටහා ගෙන තිබුණේ තමන් ජනයා වෙත වන්දි පමුණුවන යාන්ත්‍රණයක් ලෙසිනි.

මුල් පෙළේ ප්‍රධාන තොරතුරු සපයන්නන් සහ ප්‍රජා කණ්ඩායම්වල හා සංවිධානවල ප්‍රධානීන් අවධාරණය කළේ අදාළ හවුල්කාර ආයතනයන්හි කායඝීයමණ්ඩලවල විශේෂඥ දැනුමේ අප්‍රමාණවත් බව පිළිබඳවය. නැවත පදිංචි කරවීමේ පහසුකම් නොමැති වීම විස්ථාපිත පුද්ගලයන්ගේ බර දෙගුණ කරන්නක් වූයේ විකල්ප ඉඩම් මිල දී ගෙන නිවෙස් ඉදි කර ගැනීම ඔවුන්ට ම පවරන නිසාය. එපමණ විශාල පිරිසක් විස්ථාපනයට ලක් කරන ව්‍යාපෘතියක් විසින් ව්‍යාපෘති සැලසුම්කරණය හා ක්‍රියාත්මක කිරීම, නැවත පදිංචි කරලීම හා ඊට අදාළ කාර්යපටිපාටි කෙරෙහි සැලකිය යුතු අවධානයක් දක්වීම ඉතා වැදගත් වේ. නිලධාරීන් විටින් විට මාරු කිරීම නිසා ඉදි කිරීමේ ක්‍රියාවලියන් හා භානියට පත් පුද්ගලයන් පිළිබඳ ගැටළු හා ගත යුතු ක්‍රියාමාර්ග පිළිබඳ නිසියාකාර හා අඛණ්ඩ දැනුමක් ඔවුන් තුළ පිහිටා තිබුණේ නැත. පුන පුනා නැගුන දෝෂාරෝපණයක් වූයේ අදාළ හවුල්කාර ආයතනයන්හි කායඝීයමණ්ඩලවලට භානියට පත් පුද්ගලයන් පිළිබඳ ව කටයුතු කිරීමට සහ නැවත පදිංචි කරවීමේ කාර්යපටිපාටි ක්‍රියාත්මක කිරීමට අවශ්‍ය ධාරිතාව නොතිබුණ බවය. ප්‍රතිස්ථාපනගත කිරීමේ ක්‍රියාවලියට ප්‍රධාන බාධකයක් වූයේ අවශ්‍ය තක්සේරු කටයුතු සිදුකර, වුවමනා ආධාර සැපයීම පිණිස සැකසුන සංවිධානාත්මක ව්‍යුහයක් නොමැති වීමය.

ව්‍යාපෘති දෙකෙහි ම නැවත පදිංචි කරවීම සහ වන්දි ගෙවීම යන අංග දෙක සඳහා ම එක ම මුදල් යොදවන්නා වූයේ ශ්‍රී ලංකා රජයයි. මෙය රජයට ඉමහත් බර පැට වූ කරුණක් වූ අතර, කාලසීමාව දික්වීම හේතු කොට ගෙන ව්‍යාපෘති දෙකෙහි ම නියම ඇස්තමේන්තුගත මුදල දෙගුණයකින් ඉහළ ගොස් තිබිණ. එම අංග දෙක සඳහා අවශ්‍ය පමණට වඩා අඩුවෙන් මුදල් සැපයීමට හේතුව රාජ්‍ය භාණ්ඩාගාරයේ මූල්‍ය පීඩනයන් බව දක්ෂිණ ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියේ නිලධාරියෙක් මෙසේ දක්වයි :

“මෙක රජයට මහ විශාල බරක්. ඔව්, වන්දි මුදල වැඩි කරන්න ඕන. ඒත් ඒක කොපමණදැයි නියම කරන්නේ කවුද? දනටමත් හුගක් සංශෝධන කරලයි තියෙන්නෙ.”

ව්‍යාපෘති දෙකහිම ඇගයුම් කර ඇත්තේ සාමාන්‍ය ප්‍රමාණයට වඩා ඉහළිනි. තනිකරම රාජ්‍ය මුදල් යෙදවීමේ හේතුවෙන් ඒවා තනි වගකීමක් බවට පත් ව තිබුණි. එක් අතකින් මෙය එක් හවුල්කාර පක්ෂයක් පිට වැඩි බරක් පවතින අතර ම අනිත් අතට මුදුමනින් ඒකාධිපති ස්වරූපයේ ක්‍රියාත්මක කීමේ සහ තීරණ ගැනීමේ ක්‍රියාවලියකට මං පැදෙන්නකි.

කෙසේත් පර්යේෂණ කර ගෙන යන අවධිය වන විට කොළඹ කටුනායක අධිවේගී මාර්ගයේ නැවත පදිංචි කරවීමට අදාළ කටයුතු නිම කර තිබුණේ ස්වල්පයක් පමණි. නැවත පදිංචි කරවීම පිළිබඳ මහා පරිමාණ මට්ටමේ සැලසුම් සකස් කෙරෙමින් පැවතිය ද, ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක කිරීමට අදාළ දෙවන විමර්ශන මට්ටම එබඳු සැලසුම් ගැන දැනුවත් ව සිටියේ නැත. දකෂිණ ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියෙහි නැවත පදිංචි කරවීමේ කටයුතු ආදායම් මාර්ග ප්‍රතිස්ථාපනය කිරීම වැනි අදාළ ප්‍රාරම්භයන් ද සහිත ව 90% කින් අවසන් කර ඇතැයි කියනු ලැබේ. ජීවනෝපායන් පුහුණු කිරීමේ යෝජනාක්‍රම ද ක්‍රියාත්මක කර ඇත.

අනාගත ශාන්තිය

කොළඹ කටුනායක අධිවේගී මාර්ගයෙහි ඉදිකිරීම් නැවත ඇරඹීම සඳහා රජය වාර්ෂිකය මත පදනම් වූ රාජ්‍ය - පෞද්ගලික හවුල්කාරීත්ව විකල්පයක් පිළිබඳ ව සොයා බලමින් සිටී. ඉදිකිරීම් කටයුතු ඇණ හිට තිබුණ ද, ඉඩම් පවරා ගැනීම සහ වන්දි ගෙවීම දිගට ම සිදු කර ගෙන යයි. භානියට පත් සුද්ගලයන් වෙතින් ලද පැමිණිලි ගණනාවක් සහ එහි කළමනාකාරීත්වය විමර්ශනයට ලක් කරන ලෙස නැගුන මහජන උද්ඝෝෂණය නිසා දකෂිණ ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය හා ඒ හා සම්බන්ධ ක්‍රියාත්මක කිරීම් නැවත විමසුමට ලක් කර තිබේ. ව්‍යාපෘතිය මඟින් නැවත පදිංචි කරවීම ගැන අලුත් සැලසුම්²⁶ ලුහුඬින් ඉදිරිපත් කර ඇති අතර, ප්‍රතිස්ථාපනය කිරීමට සහ වන්දි ගෙවීමට අමතර ව භානියට පත් ජනයාට උපයෝගී සේවාවන් සැපයීම පිණිස ද ස්වකීය කාර්යයන් පුළුල් කිරීමට අපේක්ෂා කෙරේ. මෙම යෝජනාක්‍රමවලට යටිතල පහසුකම් වැඩිදියුණු කිරීම සහ ආදායම් උපදන කටයුතු සඳහා ආධාර කිරීම ඇතුළත් වේ. අධිවේගී මාර්ග නිසා භානියට පත් ජනයාට ගෙවන වන්දිය සංශෝධනය කිරීමට 2005 ඔක්තෝබර් මස දී කැබිනට් අනුමැතිය ලැබිණ.

ව්‍යාපෘති දෙක ම තවමත් ක්‍රියාත්මක ව පවතින ඒවා වන හෙයින්, සේවා සැපයුම සම්බන්ධයෙන් පවතින හිඬුස් හඳුනා ගැනීමටත්, තොරතුරු ලබා දීම, වන්දි ගෙවීම සහ නැවත පදිංචි කරවීම යන අංශවලට අදාළ කාර්යපටිපාටි ක්‍රියාත්මක කිරීම පිළිබඳ ව නැවත සිතා බැලීමට තවමත් අවස්ථාව ඉතිරිව තිබේ. ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක කිරීමේ දී හමුවන ඇතැම් හිඬුස් සහ සීමාවන් හඳුනා ගැනීම පිණිස දකෂිණ ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය විසින් දනටමත් ප්‍රතිකර්ම යොදා ඇත. මේ සම්බන්ධයෙන් ගෙන ඇති එක් අර්ථාන්විත මූලාරම්භයක් වන්නේ රිය පැදවීම, වෙල්ඩිං කර්මාන්තය, පරිගණක ශිල්පය, ගෙවල් වයරිං කිරීම, වානේ කර්මාන්තය, ඇඳුම් මැසීම ආදී වෘත්තීය පුහුණුවක් සඳහා අවස්ථාවන් සැලසීමය. මෙම වෘත්තීය පුහුණුවන් සඳහා පුවත්පත් දැන්වීම් මාර්ගයෙන් දකෂිණ ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය භානියට පත් ජනයාගෙන් අයදුම්පත් කැඳවා තිබුණි. දකෂිණ ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය විසින් භානියට පත් අයට වඩා යහපත් සේවාවක් සැලසීමේ අරමුණින් ඇතැම් ව්‍යාපෘති අංශ ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීම ද සිදු කරගෙන යනු ලැබේ. සමාජීය හා පරිසරාත්මක කරුණුවලට අදාළ ව ගත් එක් මූලික ක්‍රියාමාර්ගයක් වන්නේ පරිසර නිලධාරීන් දෙදෙනෙකු සහ සමාජීය බලපෑම් නිරීක්ෂණය කිරීමේ නිලධාරීන් දෙදෙනෙකු බඳවා ගැනීමය.

විවිධ නම්වලින් හඳුන්වන ලද මාර්ග සංවර්ධන සැලැස්මක් අනුක්‍රමයෙන් බලයට පත් රජයන් විසින් ඉදිරිපත් කරන ලදී. මාර්ග තදබදය ලිහිල් කිරීම, ගමන් කාලය පහත හෙළීම, වෙළඳාම් හා වාණිජ කටයුතුවලට ඉතා වැදගත් ප්‍රවාහන යටිතල පහසුකම් වැඩිදියුණු කිරීම, භාණ්ඩ හා සේවාවලට සහ අපනයන කර්මාන්තයට මං සැලසීම ආදී අරමුණුවලින් යුත් අලුත් අධිවේගී මාර්ග පහකින් සමන්විත ජාතික අධිවේගී මාර්ග ජාලාවක් ඉදිකිරීම ඊට අයත් විය. මෙම සැලැස්මේ එක් අංගයක් වූයේ පවත්නා මාර්ග ජාලය පුනරුත්ථාපනය කිරීමය. අධිවේගී මාර්ග පහ වන්නේ දකෂිණ ප්‍රවාහන සංවර්ධන

²⁶ ව්‍යාපෘති කාර්යාලය සමඟ 2004 නොවැම්බර් මස දී කළ තොරතුරු විමසීම අනුව ය.

අධිවේගී මාර්ගය, කොළඹ කටුනායක අධිවේගී මාර්ගය, කොළඹ - මහනුවර අධිවේගී මාර්ගය, කටුනායක - පාදේනිය - අනුරාධපුර අධිවේගී මාර්ගය සහ පිටරවුම් අධිවේගී මාර්ගයයි. අධිවේගී මාර්ග සියල්ලේ ම පිටවීම් මාර්ග කොළඹ කරා දිවෙන විකල්ප මාර්ගයක් වන පිට රවුම් අධිවේගී මාර්ගයට කේන්ද්‍රගත වී ඇත. දකුණු ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘති අධිවේගී මාර්ගයේ සහ කොළඹ කටුනායක අධිවේගී මාර්ගයෙහි වැඩ ආරම්භ කර ඇති අතර, කොළඹ - මහනුවර අධිවේගී මාර්ගයෙහි ශක්‍යතා අධ්‍යයනය අවසන් කර තිබේ. දැනට සංකල්පාත්මක අවධියේ පවතින ව්‍යාපෘති අතර රටේ දකුණු ප්‍රදේශයේ අභ්‍යන්තික ප්‍රධාන මාර්ගයක් වන දකුණු අධිවේගී මාර්ගය හම්බන්තොට දක්වා දික්කිරීම සහ පාදේනියේ සිට උතුර යා කෙරෙන කොළඹ - ත්‍රිකුණාමලය අධිවේගී මාර්ගය වේ.

මෙම සැලසුම්ගත සංවර්ධනයන් පිළිබඳ ව සැලකීමේ දී, කොළඹ කටුනායක අධිවේගී මාර්ගය සහ දකුණු ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය, ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක කිරීමේ සියලු අංශ ඇතුළත් නියමු හැදෑරීමේ අවස්ථා වශයෙන් ආදර්ශයට ගත හැකි වේ. ව්‍යාපෘති දෙක ක්‍රියාත්මක කිරීමේ දී ඉගෙන ගත් පාඩම් කවරේදැයි හඳුනා ගැනීමෙන්, විශ්ලේෂණය සහ අන්තර්ගත කර ගැනීම, මහජනයා සමඟ සාකච්ඡා හා මත විමසීම්, ආධාර සපයන්නන් සමඟ සහයෝගයෙන් කටයුතු කිරීම, ඉඩම් අත්කර ගැනීම, හවුල්කාර ආයතනවල යාන්ත්‍රණයන් ව්‍යුහගත කිරීම සහ නැවත පදිංචි කරවීම, විකල්ප ජීවනෝපායන් සැලසීම් වැනි පිළියම් ක්‍රියාත්මක කිරීම යන කරුණු සම්බන්ධයෙන් ඉමහත් පිටුවහලක් සැලසෙනු ඇත.

නිර්දේශ

මේ වන විට බෙදුම්වාදී ගැටුමට අදාළ ව විස්ථාපනය සහ නැවත පදිංචි කරවීම පිළිබඳ සැලකිය යුතු දැනුම් සම්භාරයක් සහ විශේෂඥ ඥානයක් ලැබී තිබේ. දැනට තිබෙන විශේෂඥ ඥානය සහ ව්‍යුහයන් යොදා ගැනීම එනම්, සහන සැලසීම, ප්‍රතිසංස්කරණය සහ පුනරුත්ථාපනය පිළිබඳ අමාත්‍යාංශය සතු දැනුම් සම්භාරයත්, සංවර්ධන ප්‍රේරිත විස්ථාපනය අදාළ නැවත පදිංචි කිරීමට සරිලන පරිදි අනුගත කර ගැනීම පිණිස ඒවා පිළිබඳ තවදුරටත් සොයා බැලීමත් බෙහෙවින් අවශ්‍ය කරන අභ්‍යාසයකි. මෙලෙස දැනුම හවුලේ බෙදා ගැනීම ස්වේච්ඡා නොවන විස්ථාපනයට ලක් වූවන් මුහුණ පාන ගැටළු වඩා හොඳින් අවබෝධ කර ගැනීමට සංවර්ධන ප්‍රේරිත විස්ථාපනයට අදාළ නැවත පදිංචි කිරීම් පිළිබඳ ව කටයුතු කරන්නන්ට උපකාරී වන්නේ ය. ඒ සමඟ ම එමඟින් මෙම අංශයේ ආයතන සහ වගකිව යුතු පුද්ගලයන් විසින් යොදා ගන්නා යාන්ත්‍රණයන් හා ක්‍රමයන් ව්‍යුහගත කිරීම ද පහසු කෙරෙනු ඇත. විස්ථාපනයට හේතුව කුමක් වුව ද, එයට ලක් වූවන් මුහුණ පාන ගැටළුවලට ආවේණික, ඉඩම්, ගෙවල්, ජීවනෝපායන් හා සමාජීය මූලධනය අහිමිවීම වැනි ලක්ෂණවල සමානත්වයක් දක්නට තිබේ.

එමෙන්ම විවිධ ක්ෂේත්‍රවල එනම්, සාමාජීය, ආර්ථික මනෝ විද්‍යාත්මක අංශයන්හි නිපුණත්වය දරන්නන්ගෙන් සැදුම්ලත් විශේෂඥ කණ්ඩායමක් පිහිටුවීම, ව්‍යාපෘතියේ සේවාදායකයන් දියුණු කිරීමට මෙන්ම පීඩාවට පත් ජනතාව අතර, මනා සේවා සබඳතාවක් පවත්වා ගැනීමට ද ඉවහල් වේ. ඉඩම් අත්කර ගැනීම සහ වන්දි ගෙවීම අධිකෂණාත්මක මෙහෙයවීමට අග්‍ර ආයතනයක් පත් කර සේවා සැපයුම මධ්‍යගත කිරීම මඟින් වගකිවයුතු බව සහතික කර, ඇගයුමට අදාළ ක්‍රියාවලියන් ක්‍රමානුකූල බවට පත් කෙරෙනු ඇත. මහජන දැනුවත්භාවය, අදහස් විමසීම සහ ක්‍රියාත්මක කිරීම පිණිස ව්‍යුහය විධිමත් කිරීම සහ හවුල්කාර ආයතනවල කායාමණ්ඩල ධාරිතාව ගොඩ නැගීම ව්‍යාපෘතිය සාර්ථකව ක්‍රියාත්මක කරලීම සහ ඉන් පසු ව ප්‍රතිස්ථාපනය කිරීමේ දී විස්ථාපිත පුද්ගලයන්ගේ සහයෝගය ලබා ගැනීම පිණිස තීරණාත්මක කරුණු වේ. ක්‍රමවත් කරන ලද සහ තොරතුරුවලින් සන්නද්ධ ජනතා දැනුවත්භාවය පිළිබඳ යාන්ත්‍රණයන්, ඉඩම් මැනීම, වන්දි ප්‍රමාණයන්, නැවත පදිංචි කරලීම සහ උපයෝගී ආධාරක සේවාවන් වැනි සියළු කාර්යපටිපාටිවට අදාළ සෑම මට්ටම් ආවරණය කරන සාර්ව විනිවිදභාවය සඳහා ඉතා වැදගත් වන්නේය. තොරතුරු තිසිලෙස නොලැබීම සහ ඒ සඳහා ප්‍රදනය මද කම වැරදි තොරතුරු සහ විවිධ සත්‍යනික සහ අවිශ්වාසනීය මාර්ගවලින් තොරතුරු ලැබීම කෙරේ හේතු වී ඇත.

මූල්‍යමය වන්දිවල පටන් ජීවනෝපායන් ප්‍රතිසංස්ථාපනය කිරීම පිණිස පුහුණුව හා ප්‍රධාන ස්වරූපයන් යුත් උපකාර වැනි ආධාර පිළිබඳ සෙසු අංශ කරා විහිද යෑම ව්‍යාප්ත කිරීම මෙන් ම ශාරීරිකව ප්‍රතිස්ථාපනය කිරීමෙන් ඔබ්බට ගොස් ප්‍රවාහනය හා සෞඛ්‍යය වැනි ව්‍යාපෘති සේවාව පිළිබඳව විමසා බැලෙන පරිපූර්ණ සැලැස්මක් සැකසීම, ඉඩම් අත්කර ගැනීම, විස්ථාපනය සහ නැවත පදිංචි කරවීම වැනි සෞභාග්‍යමක බලපෑම් තුනී කරලීම පිණිස බෙහෙවින් තීරණාත්මක කරුණක් වේ. පොදු බවට පත්

කරන ලද ආරක්‍ෂණ ජාල හඳුන්වා දීම නැවත පදිංචි කළ ජනයාට දරිද්‍රතාව පිළිබඳ අවදානම ජය ගැනීම සඳහා ඉවහල් වන වැදගත් උපායමාර්ගයක් වනු ඇත. මෙබඳු විෂයපථයකින් යුත් අභ්‍යාසයන් සැලසුම් කිරීම, ක්‍රියාත්මක කරලීම සහ නිරීක්‍ෂණාත්මක ව මෙහෙයවීම වැනි ක්‍රියාත්මක කිරීමට අදාළ ප්‍රශ්නවලින් සමන්විත වනු ඇති අතර, රජය සහ ආධාර සපයන්නන් වැනි හවුල්කාර පක්‍ෂ සම්බන්ධයෙන් ගත් කල, ඔවුන්ගේ න්‍යාය පත්‍රයේ එබඳු දේ සඳහා අවකාශ නොතිබීමට ඉඩ තිබේ. අභ්‍යාවශ්‍යයෙන්ම, ඉඩම් අත්කර ගැනීමට පෙර සහ විස්ථාපනයට පෙර, වන්දි මුදල් ප්‍රධානය සඳහා අවශ්‍ය ප්‍රතිපාදන රජය සතුටිය යුතුය.

මත විමසීමෙන් තොරවීම, සහ තොරතුරු සන්නිවේදනය බිඳ වැටීම නිසා ඇති වන ප්‍රතිඵලයක් වශයෙන් 'ප්‍රතිවර්ත සහභාගීත්වය' පැන නැගීමට ඉඩ ඇති අතර, එය අවශ්‍යයෙන් ම නැඹුරු වන්නේ සෘණාත්මක සංවර්ධනය දෙසට බැව් අධ්‍යයනයෙන් අනාරවණය වේ. ගෝලීය වශයෙන් සලකන විට, ව්‍යාපෘති අසාර්ථකවීමේ මූලික හේතුව වන්නේ තොරතුරු බෙදාහදා ගැනීම පිළිබඳ අක්‍රියභාවයයි. සන්නිවේදනයට හා තීරණ ගැනීමට අදාළ දාමයන්හි දුර්වලතා, ප්‍රමාණවත් නොවන ධාරිතාව සහ ආයතන අතර සම්බන්ධීකරණය පිළිබඳ ගැටළු, ප්‍රාදේශීය නිලධාරීන්ට තමන්ට සුදුසුයැයි සිතෙන පරිදි තීරණ ගෙන මෙහෙයුම් කටයුතු සිදු කිරීමට තුඩු දී ඇත. ආයතන සහ නිලධාරීන් සහභාගීත්වය සහ විනිවිදභාවය වෙනුවට තොරතුරු සහවා තබා ගැනීම සාධාරණීකරණය කරන්නේ ප්‍රවණ්ඩකාරී ජනතා විරෝධය, හදිසි කැලඹීම් සහ කැරලි ගැසීම් වළකාලනු පිණිස ය. එහෙත් මෙය රැවටිලි සහගත, නිෂ්ඵල ක්‍රියාවකි. වත්මන් අධ්‍යයනයෙන් පෙනී යන සාධක අනුව ගොදුරු බවට හා දරිද්‍රතාවට පත්වීම වළකාලනු වස් සමාජීය වශයෙන් වඩා වගකීමෙන් යුත් සැලසුම්සහගත විස්ථාපනය කිරීමක් දිරි ගන්වනු ලැබේ.

සිය ගැටළු වලට විසඳුම් සහන ලබා ගැනීම පිණිස තිබෙන පහසුවෙන් ලගා විය හැකි ප්‍රතිචාරාත්මක ක්‍රියාවලියන් පිළිබඳ ව විපතට පත් ජනයා දැනුවත් කිරීම උදෙසා සන්නිවේදනය පිළිබඳ පැහැදිලි මාර්ග ඇති කරලීම අවශ්‍ය ව තිබේ. භාතියට පත් ජනයා වෙනුවෙන් පවත්වන මහජන හමු වීම් ඔවුන්ගේ රාජකාරී භාෂාවලින් පැවැත්වීමට අතිශයින්ම වැදගත්ය. පර්යේෂණයේ දී පෙනී ගියේ තොරතුරු නොමැතිවීම, සාවද්‍ය තොරතුරු සැපයීම මගින් වඩාත් උග්‍රත්වයකට පත් කිරීම නිසා බොහෝ වැරදි අවබෝධයන්ට, සැකයන්ට හා විරෝධතාවන්ට තුඩු දී ඇති බවය. එබැවින් තොරතුරු ලබා දීම පුළුන්වන මාර්ග ඔස්සේ ඉලක්කගත ජනතාව වෙත සඵලදායී ලෙස සිදු කළ යුතුය. මෙම ප්‍රවේශය සහ තොරතුරු ලබා දීම මට්ටම් දෙකක දී මූලික වශයෙන් කළ යුතු ව තිබේ. මුලින් ම ඉඩම් ඇගයුම් කිරීමේ දී හා අත්කර ගැනීමේ දීද දෙවනුව වන්දි ගෙවීමේ දී හා නැවත පදිංචි කරවීමේ දී ය. තොරතුරු සැපයීම විමධ්‍යගත කර තිබීමෙන්, සහභාගීත්ව අවශ්‍යතා තක්සේරු කිරීම් සහ මත විමසීමක් යොදා ගැනීම පහසු කෙරේ. එමගින් භාතියට පත් පුද්ගලයන්ට තොරතුරු පිළිබඳ දැනුවත්භාවයෙන් යුතු ව පසු වීමට ඉඩ සැලසේ.

වත්මනේ තිබෙන හවුල්කාර ආයතන සමහරක් ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීම ද ව්‍යාපෘතිවල ඉදිරි ගමන සඳහා පුළු අවශ්‍යතාවක් ව ඇති බැව් භාතියට පත් පුද්ගලයන් විසින් පෙන්වා දෙන ලදී. නිරතුරුව හුවා දක්වන ලද කරුණක් වූ සේවාචන් පිළිබඳ සීමිතභාවයට හේතු වී තිබුණේ පැහැදිලි බලයකින්, සංවිධානමය ධාරිතාවකින් සහ තාක්‍ෂණික නිපුණතාවයකින් තොර, දුර්වල, ඒකාධිකාරී හා කැපවීමක් නොමැති ක්‍රියාත්මක කිරීමේ ආයතනයන් ය. එයට අමතර වශයෙන්, අධීක්‍ෂණාත්මක ව මෙහෙයවීමේ සහ විමර්ශනය කිරීමේ බලය සහිත ස්වාධීන ආයතනයක් පිහිටුවීම ද අත්‍යවශ්‍ය වී ඇත්තේ ව්‍යාපෘතිවල මූර්භටයන් වන ලංකාණ්ඩුව හා එහි අනුබද්ධ ආයතන සහ ආ.සං.බැංකුව විසින් පනවා ඇති අවම වූ ව්‍යුහයන් ඒවා විසින් ම උල්ලංඝනය කරන බවට චෝදනා එල්ල ව ඇති හෙයිනි. උචිත පරිදි ස්ථානගත කළ ව්‍යවස්ථාවන් ද, තම තීරණ හා ක්‍රියාවන් සම්බන්ධයෙන් වගකීමට බැඳී සිටින ආයතන ද අවශ්‍ය වේ. දැනට තිබෙන ස්වේච්ඡා නොවන නැවත පදිංචි කරවීමේ ජාතික ප්‍රතිපත්තිය වැනි තහනම් නියෝග දඩ ලෙස ක්‍රියාවේ යෙදවීම මගින් මෙහෙයුම් කිරීමේ යාන්ත්‍රණයන්ට එම නීති අනුසාරයෙන් නිසි කාර්යපටිපාටි පිළිපදිනබව තහවුරු කරගත හැකි වේ.

විශේෂයෙන් මෙම ව්‍යාපෘති මගින් උගත් පාඩම් සම්බන්ධයෙන් ගත් කල, දැනට පවත්නා ප්‍රතිපත්ති සහ ව්‍යුහයන් නැවත සලකා බැලීම අවශ්‍ය වන්නේ එම යාන්ත්‍රණයන් අවශ්‍යයෙන් පිළිපැදිය යුතු අවසාන නිවේදනයන් බව තහවුරු කිරීම පිණිස ය. නිදසුන් වශයෙන්, ස්වේච්ඡා නොවන නැවත පදිංචි කිරීම් පිළිබඳ ජාතික ප්‍රතිපත්තිය 2001 දී අනුමත කරන ලද හෙයින් 2001 ට පෙරාතුව අරඹන ලද ව්‍යාපෘතිවලට එය අනුගමනය කිරීමට නීතියෙන් බැඳී නැත. අධිවේගී මාර්ග දෙක ඉන් බැහැර

කෙරෙන්නේ ඒවා තාක්ෂණික වශයෙන් අරඹන ලද්දේ 2001 න් පෙරාතුව වන හෙයිනි. ස්වේච්ඡා නොවන නැවත පදිංචි කිරීම් පිළිබඳ ජාතික ප්‍රතිපත්තිය කෙටුම්පත් කිරීම පැසසිය යුත්තක් වන අතර එය ප්‍රාථමික මාර්ගෝපදේශ මාලාවක් වශයෙන් පිළිපැදිය යුතු නියෝග සවිස්තරාත්මක ව දක්වන පරිද්දෙන් තවදුරටත් පුළුල් කළ යුතුව තිබේ. එයට අතිරේක ව, එකී නියමයන් පිළිපැදීම සහතික කරනු වස් වඩාත් දඩ් අධිකෂණයක් සහිත වැඩි බරැරැම් බවක් ඊට ආරෝපණය කිරීම අවශ්‍ය කෙරේ.

නැවත පදිංචි කරවීමේ සැලැස්ම වැනි ව්‍යාපෘති විශේෂිත සහ ස්වේච්ඡා නොවන නැවත පදිංචි කරවීමේ ජාතික ප්‍රතිපත්තිය වැනි පොදු මාර්ගෝපදේශ පිළිබඳ විවිධ ලේඛණ මගින් ව්‍යාපෘති මෙහෙයවීම හා ඇගයීම පිළිබඳ ප්‍රතිපාදන සැලසී තිබුණ ද, ඒවා ව්‍යාපෘතිවලට විශේෂිත වූ සංකල්පගත කිරීමක් සහ ප්‍රායෝගික ව භාවිතයට යොදා ගැනීමක් සිදු කිරීමක් දක්නට නොමැති තරම් ය. විස්ථාපනය සහ නැවත පදිංචි කරවීම පිළිබඳ ක්‍රියාවලියන් ඉතා විශේෂිත ලෙස දක්වන ක්‍රියාවලියට බද්ධ කළ මෙහෙයුම් හා ඇගයුම් ක්‍රියාවලියක් එකී ක්‍රියාවලියට සම්බන්ධ වී සිටින්නන්ට ඉගෙනුම් මූලයක් සපයන ඉතා වැදගත් කරුණක් වනු ඇත.

වානිජකරණය සහ ප්‍රධාන වෙළඳ භාණ්ඩ පිළිබඳ වෙළඳාම, ක්ෂුද්‍ර ආර්ථිකයන් ව්‍යාප්ත කිරීම වැනි ව්‍යාපෘති පිළිබඳ ප්‍රකෘති දිගුකාලීන බලපෑම් අධ්‍යයනය කිරීම අවශ්‍ය වන අතර ඒවාට ඇති වන සාමාන්‍ය බලපෑම් අවම කිරීම පිණිස අවරෝධකයක් සහ ප්‍රතික්‍රියාමාර්ග සැලසුම් කළ යුතු වන්නේය. හානියට පත් පුද්ගලයන් සඳහා ආදායම් ප්‍රතිසංස්ථාපනය කිරීමේ යෝජනාක්‍රම සහ වෘත්තීය පුහුණුව දක්ෂණ ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය විසින් දැනට ක්‍රියාත්මක කර ඇති මූලාරම්භයන් දෙකකි.

ජාතික මට්ටමේ දී සංවර්ධන ප්‍රේරිත විස්ථාපනය සහ නැවත පදිංචි කරවීම පිළිබඳ ප්‍රතිපත්ති රාමුවලට අදාළ ව ව්‍යාපෘති සැලසුම්කරණය සහ ක්‍රියාත්මක කිරීම යන සිදුකළ යුතු යැයි හැඟී යන සැලකිය යුතු මූලික පර්යේෂණයක් මගින් මෙම අංශයෙහි අවශ්‍යතාව වඩාත් පැහැදිලි කරනු ඇත. තව ද, සියළු අවස්ථාවන්ට අදාළ වලංගු තොරතුරු පිළිබඳ පැහැදිලි ප්‍රවාහයක් සහ අනුගමනය රෙගුලාසි බලගැන්වීමෙන් යුතුව සියළු හවුල්කාර ආයතන විසින් අවබෝධ කර ගත් හා පිළිගත් පැහැදිලි මෙහෙයුම් රීති මාලාවක් මගින් ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක කරන්නන් සහ හානියට පත් පුද්ගලයන් අතර වඩා යහපත් අවබෝධතාවක් සහ සහයෝගීතාවක් තහවුරු කෙරෙනු ඇත.

සංකීර්ණය සහ සමාජිතිය

මෙම පත්‍රිකාවෙහි එල්ලය යොමු වී ඇත්තේ ශ්‍රී ලංකාවෙහි ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන සංවර්ධන මැදිහත්වීම් දෙකක් සහ ඒවා හේතුවෙන් පැන නැගුන විපර්යාස හා බලපෑම් කෙරෙහිය. සංවර්ධන ප්‍රේරිත විස්ථාපනය පිළිබඳ අර්ථකථනයක් කිරීමට පෙරාතුව, නිදහස ලැබීමට පෙර යුගය කරා දිව යන එහි ඉතිහාසය පිළිබඳ ව විමසා බැලේ. 1930 ගණන්වල අරඹන ලද ජනපද යෝජනාක්‍රම මගින් ග්‍රාමීය ගොවියන් විස්ථාපනය කර නැවත පදිංචි කරවනු ලැබීය. විස්ථාපිත පුද්ගලයන් අතරම කරන මෙකල පවත්නා සන්දර්භයට හාත්පසින් වෙනස් ආකාරයේ මැදිහත්වීමක් වූ එහි අරමුණ අනෙකක් වූ අතර විස්ථාපනය එකී මැදිහත්වීමෙහි අතුරු පලයක් නොවීය. කඩිනම් මහවැලි සංවර්ධන (ක.ම.සං.) වැඩසටහන ජලවිදුලි බලය නිපදවීම සහ කෘෂිකර්මය යන අරමුණු දෙක කෙරෙහි යොමු වූ මහා පරිමාණ ජලවිදුලිබල නිෂ්පාදන ව්‍යාපෘතියක් විය. ජලාශ ඉදිකිරීමට පවරා ගැනීම නිසා තම ඉඩම් අහිමි වූ ජනයා කෘෂිකාර්මික ජනපද යෝජනාක්‍රමයේ අංගයක් වූ ප්‍රතිස්ථානගත කිරීම් වැඩසටහන්වල කොටසක් වශයෙන් නැවත පදිංචි කරනු ලැබූහ.

සංවර්ධන වැඩසටහන්වල ප්‍රතිඵලයක් වශයෙන් සිදු කෙරෙන (කායික) විස්ථාපනයන් සහ ප්‍රතිස්ථානගත කිරීම් තවමත් සංකල්පගත කිරීමේ අවස්ථාවේ පසු වෙමින් පවතින අතර ඒවා තවදුරටත් වැඩිදියුණු කළ යුතුව ඇත. කොළඹ මහනුවර මාර්ගය, ඉහළ කොත්මලේ ජලවිදුලි ව්‍යාපෘතිය සහ මැණික් ගඟ හැරවීමේ ව්‍යාපෘතිය වැනි ඒවායේ ක්‍රියාවලිය සහ සැලසුම්ගත මූලාරම්භයන් සලකන කල වත්මන් සන්දර්භය අනුව සංවර්ධන ප්‍රේරිත විස්ථාපනය සහ නැවත පදිංචි කරවීමේ අංශය කෙරෙහි සැලකිලිමත් වීම ඉතා අදාළ වේ. කඩිනම් මහවැලි සංවර්ධන ව්‍යාපෘති වැඩසටහනින් පුද්ගලයන් 12,000 කට ආසන්න සංඛ්‍යාවක් විස්ථාපනයට ලක් වූහ. නැවත පදිංචි කරවන ලද පුද්ගලයන්ට ස්වකීය ජීවනෝපායී ක්‍රමයන්ට සහ පරිසරයට හැඩ ගැසීම පිණිස බොහෝ දුෂ්කරතාවන්ට මුහුණ පෑමට සිදු විය. සමහරක් යෝජනා ක්‍රමවලට ගෙන ගොස් දමා ඇත්තේ අවශ්‍ය මූලික පහසුකම් ඇති කරලීමටත් පෙරාතුවය. ව්‍යාපෘතිය විශාල පරිමාණයෙන් යුත් එකක් වුව ද, තීරණ ගැනීමෙහි ලා

ඉලක්කගත ජනතාවගේ සහභාගීත්වයක් නොපැවති අතර, රජයේ කාර්යපටිපාටිවලට අනුකූලතාව දක්වීමට ඔවුනට සිදු විය. තමන් කෙරෙහි බලපාන මැදිහත්වීම් පිළිබඳ ව භානියට පත් වන ජනයාගේ සිවිල් විඥානය කැපී පෙනෙන ලෙස ඉහළ ගොස් තිබීමෙන් අද තත්වය මීට වෙනස් වී පවතී.

මෙම අධ්‍යයනය මගින් කොළඹ කටුනායක අධිවේගී මාර්ගය සහ දකුණු ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය පිළිබඳ ව විමසා බලා ඇත්තේ විස්ථාපනය සහ ඊට අදාළ බලපෑම් සම්බන්ධයෙනි. කායික වශයෙන් ප්‍රතිස්ථාපනය කිරීමට අමතර වශයෙන්, ඉඩම් අත්කර ගැනීම, මහජන දැනුවත්භාවය හා ප්‍රතිචාරය, කීරණ ගැනීමෙහි ලා සහභාගීත්වය, සහ (විවිධ මට්ටම්වල) බලපෑම් පිළිබඳව ද විමර්ශනය කර තිබේ. 1980 ගණන්වල මුල් භාගයේ දී කොළඹ කටුනායක අධිවේගී මාර්ගය ගැන මුලින් ම අවධානය යොමු කරන ලද්දේ රටේ එකම ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල වන කටුනායක සහ කොළඹ අතර වේගවත් ප්‍රවාහනයක් සැලසීමේ අරමුණින් ය. ව්‍යාපෘතියේ සලකුණු මාර්ගයෙන් 75% සමන්විත වන්නේ ගොහොරු බිම්වලින් සහ කලපුවෙනි. අධිවේගී මාර්ගය වැටී ඇත්තේ නාගරික ප්‍රදේශයන් වන කැලණිය, වත්තල, මහර, කටාන සහ ජාඇල යන ප්‍රාදේශීය ලේකම් කොට්ඨාස හරහාය. ඉන් භානියට පත් පුද්ගලයන් අතුරින් සැලකිය යුතු සංඛ්‍යාවක් (මුහුදු සහ කලපු) ධීවර කර්මාන්තයෙහි සහ ඒ හා බැඳුණු වෙනත් කර්මාන්තවල නිරතව සිටිති. ඉදිකිරීම් කටයුතු 2000 දී ඇරඹුන අතර මූල්‍යමය අවහිරතා හේතුවෙන් 2003 දී එය ඇත හිටියේය.

කොළඹ මාර්ග අධිවේගී මාර්ගය යනුවෙන් බොහෝවිට හැදින්වෙන දකුණු ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය 1980 ගණන්වල මුල් භාගයේ දී මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය විසින් සංකල්පගත කරන ලද්දකි. 1999 දී රජය ආධාර සපයන්නන් කරා එළඹුන අතර එහි ප්‍රධාන ආධාර සපයන්නන් වන ආ.සං. බැංකුවෙන් සහ ජාත්‍යන්තර සහයෝගීතාව පිළිබඳ ජපාන බැංකුවෙන් ඒ සඳහා ආධාර ලබා ගන්නා ලදී. වන්දි ගෙවීම සහ නැවත පදිංචි කරවීම සඳහා මුලුමනින් ම යොදවනු ලබන්නේ රජයේ මුදල් ය. දකුණු ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියට බොහෝ අංශ වෙතින්, බොහෝ කාරණා සම්බන්ධයෙන් විවේචන සහ පැසසුම් යන දෙක ම ලැබී ඇත.

ව්‍යාපෘති දෙක සඳහා යොමු වූ රාජ්‍ය ආයතන වන්නේ ප්‍රවාහන සහ මහා මාර්ග අමාත්‍යාංශය, මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය, ඉඩම් සහ මිනින්දෝරු හා ඇගයුම් දෙපාර්තමේන්තුව යන ඒවාය. ප්‍රවාහන සහ මහා මාර්ග දෙපාර්තමේන්තුව, සහ මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය ව්‍යාපෘති දෙකෙහි ම ක්‍රියාත්මක කිරීම් භාර ආයතන වශයෙන් කටයුතු කරති. දේශපාලන බලපෑම් ව්‍යාපෘති දෙක කෙරෙහි දිගින් දිගටම දැඩි අහිතකර බලපෑම් සිදු කරමින් පවතී.

විස්ථාපනයේ බලපෑම් අතරට (නිවස හා වගාව ඇතුළුව) ඉඩම් අයිතිය අහිමිවීම, භානියට හා දිළිඳු බවට පත් වීමේ අවදානම, ජීවනෝපායන් අහිමි වීම හා ඒවාට බාධා පැමිණීම, ආහාර සුරක්ෂිතභාවයට කර්ජන පැන නැගීම, සමාජ සම්බන්ධතා බිඳ වැටීම, පරිසර බලපෑම්, දරිද්‍රතා මට්ටම් ඉහළ යෑම, (තම ප්‍රශ්න ඉදිරිපත් කිරීමට සහ ඒවාට සහන ලබා ගැනීමට) මාර්ග හා අවස්ථා නොමැති වීම ආදිය අයත් ය. ව්‍යාපෘතිවල සීමිත භාවයන් අතරට ගැනෙන්නේ පෘථුල මූලික පර්යේෂණයක් සිදු නොකිරීම, සම්බන්ධ වී සිටින අංශවල පවත්නා ඉහළ මට්ටමේ දූෂණ, කායරීමණ්ඩල සේවකයන්ගේ සීමිත බව සහ ව්‍යාපෘති නියමිත කාලයට වඩා දික් ඇදෙමින් පැවතීමයි. ස්වේච්ඡා නොවන නැවත පදිංචි කිරීම පිළිබඳ ජාතික ප්‍රතිපත්තිය, නැවත පදිංචි කරවීම ක්‍රියාත්මක කිරීමේ සැලැස්ම සහ ආධාර සපයන්නන් විසින් පනවන ලද මාර්ගෝපදේශ අනුගමනය කිරීම පැවතියේ දුර්වල මට්ටමකය. භානියට පත් ජනයාට ගෙවන ලද වන්දිය මුල උදුරා ලන ලද ඔවුන්ගේ ජීවනෝපායන් යළි මුල් බැස්සවීමට තරම් ප්‍රමාණවත් නොවන බව ද අධ්‍යයනය මගින් හුවා දක්වන ලදී. ඇතැම්විට කිහිප දෙනෙකුට පමණක් නිසි පරිදි වන්දි මුදල් ගෙවා ඇති අතර ප්‍රමාණවත් නොවන හා හිතූමනාපයේ ප්‍රතිපත්ති අනුගමනය කිරීම නිසා බහුතරයකට භානියක් සිදු වී ඇති බව දක්වන ප්‍රත්‍යක්ෂ සාධක ඇත. එබඳු ප්‍රතිපත්ති සහ ඇතැම් විට උපදේශනවල රික්තයන් හා ප්‍රසිද්ධියේ කරුණු දක්වීම් නොමැති වීම නිසා සමාජයට හා පුද්ගලයන්ට සිදුවන අසාධාරණකම් බහුල ව දැකිය හැක.

කොළඹ කටුනායක අධිවේගී මාර්ගය සහ දකුණු ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය තවමත් ක්‍රියාත්මක අවස්ථාවේ පවතින නමුදු ඒවා මගින් දැනටමත් බොහෝ ජනයා සංක්‍රමණයටත්, පරිනාමණයටත් භාජන කර ඇත. සංවර්ධන ප්‍රේරිත විස්ථාපිත ජනයා ආරක්ෂා කිරීමට අධිකාරියක් තවමත් සැකසී නොමැති නිසා, තම අයිතීන් හා අවශ්‍යතා පිළිබඳ ව ඔවුනට රැඳී සිටීමට සිදු ව ඇත්තේ ව්‍යාපෘතිවල හවුල්කාර ආයතන හා කණ්ඩායම් විසින් සංවිධාන කටයුතු හා සම්බන්ධීකරණ කටයුතු පිළිබඳ ව දක්වන

ප්‍රතිචාර මතය. සංවර්ධනය හේතුවෙන් විස්ථාපනය වූවන්ගේ අයිතීන් පිළිබඳ ව කටයුතු කරන ජාත්‍යන්තර නෛතික නියමයන් හෝ ආරක්ෂණ සහ ආධාරක වැඩසටහන් භාර කිසිදු ආයතනයක් හෝ නොමැති හෙයින් හානියට පත් පුද්ගලයන් (ඔවුන්ට අදාළ නීතිවල) සිදුරු තුළින් හැලී යෑමට හේතුවී තිබේ. හානිවලට සහ තම ජීවිතයන්හි ස්වේච්ඡාවෙන් නොවන වෙනස්කම්වලට භාජන වී, ඒවා විඳ දරා ගනිමින් සිටින එම ජනයාට මානසික හා සමා ය වශයෙන් සලසා ඇත්තේ අල්ප සහනයක් බව දක්නට තිබේ.

සංවර්ධන ප්‍රේරිත විස්ථාපනය සංකීර්ණ ගැටළුවකි. සංවර්ධනය අඛණ්ඩ ව සිදු විය යුත්තක් වුව ද, මෙම පත්‍රිකාව ආරම්භයේ දී මතු කළ ආකාරයට ප්‍රශ්නය වන්නේ සංවර්ධනයේ ලාභ සහ පාඩු අසමාන ලෙස බෙදී යෑම අනිවාර්ය කරුණක් හෝ ආචාරධර්මානුකූල ව සාධාරණ කළ හැක්කක් වේ ද යන්නය. එබඳු සමාජ අසාධාරණකම් සංවර්ධනයේ ඉලක්කයන්ට අත්‍යන්තයෙන් පටහැනි වන අතර දඩ් ව ඉල්ලා සිටින්නේ වළකා ලිය හැකි ආපදාවන් ප්‍රබුද්ධ ආකාරයේ භාවිතයන් (practices) සහ ප්‍රතිපත්ති අනුසාරයෙන් බැහැර කිරීමට කටයුතු කරන ලෙස ය.

ආශ්‍රිත මූලාශ්‍ර

ADB Accountability Mechanism, Compliance Review Panel, Final Report to the Board of Directors on CRP Request No. 2004/1 on the Southern Transport Development Project in Sri Lanka, June 2005

CERNEA, M. "Risks, safeguards, and reconstruction: A model for population displacement and resettlement" in M.CERNEA and C. MCDOWELL (eds.), *Risks and Reconstruction: Experiences of Resettlers and Refugees* (11.55). Washington: World Bank. (2000).

Colombo Katunayake Expressway forges ahead, media release, December 2003.

Invest in Our Infrastructure, Highway Development Plan : Projects in the pipeline, Road Development Authority, Ministry of Highways, November 2003

Involuntary Resettlement Policy, Asian Development Bank : www.adb.org/Resettlement

Land Acquisition Act, GoSL, 1950.

National Human Development Report, UNDP, 1998

Newspaper articles including *The Island, Daily News, Sunday Times, Sunday Leader, Lankadeepa, Diwaina* of various years.

'Obtaining compensation and other reparation for the proposed Expressways' (document in Sinhala), <http://www.rda.lk>

PERERA, G.H. "Agrarian transformations under colonial rule" in *Development and Change in Sri Lanka*. Kandy : ICES. (1992).

Report of the conflict management consultant, Southern Transport Development Project, Asian Development Bank, February 2005

Resettlement Implementation Plan, Southern Transport Development Project in Sri Lanka, Road Development Authority, October 2002.

SORENSEN, B. R. "The experience of displacement : Reconstructing places and identities in Sri Lanka" in K. OLWIG and K. HASTRUP (eds.), *Sitting culture: The shifting anthropological object* (142 - 166). London: Routledge. (1997).

Summary Environmental Impact Assessment, Southern Transport Development Project in the Democratic Socialist Republic of Sri Lanka, Asian Development Bank, July 1999.

Technical Assistance to the Democratic Socialist Republic of Sri Lanka for preparing a public private partnership expressway project, Asian Development Bank, September 2002.

"The Southern Highway is a reality", Ministry of Highways, Media Release 2003.

The Southern Transport Development Project in Sri Lanka, Hemantha Withanage, Sri Lanka Working Group on Trade and IFIs, (year not known).

WERELLAGAMA, D.R.I.B. JEYAVIJITHAN., V. MANATUNGA, J. and M. NAKAYAMA. "Lessons learned from communities displaced by the Mahaweli multi-purpose development project in Sri Lanka". Department of Civil Engineering, University of Peradeniya, Kandy, Sri Lanka (2004).