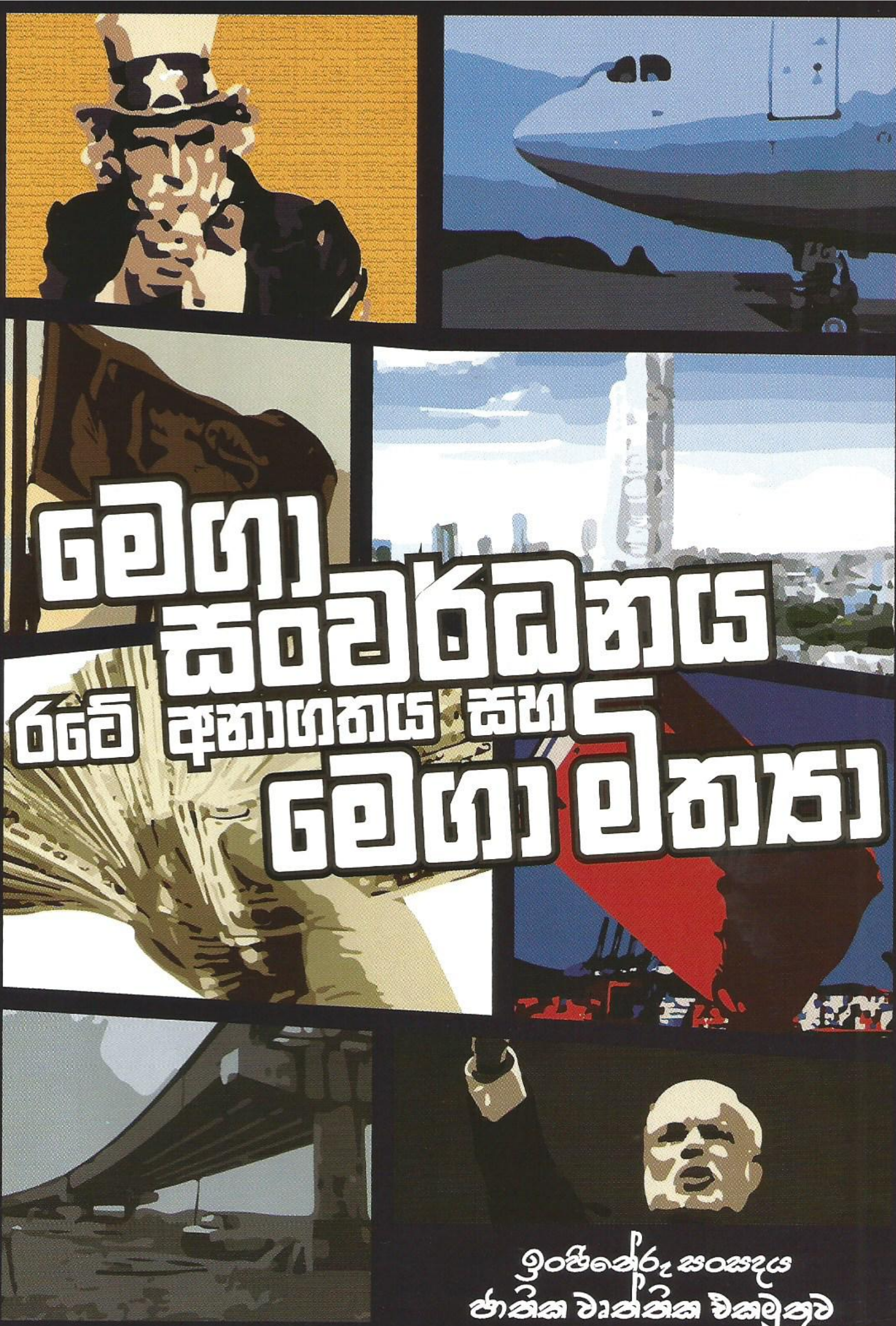

මෙගා සංවර්ධනය රටේ අනාගතය සහ මෙගා මිතයා

ඉංජිනේරු සංසදය

ජාතික වෘත්තික එකමුතුව

හැඳින්වීම

පසුගිය දස වසරක කාලය තුල ශ්‍රී ලංකාව තුල අති විශාල සංවර්ධන විප්ලවයක් සිදුවිය. 1980 දශකය තුල ක්‍රියාත්මක වූ කඩිනම් මහවැලි සංවර්ධන යෝජනා ක්‍රමය මෙන් කිහිප ගුණයක අති දැවැන්ත සංවර්ධන ව්‍යාපෘති රාශියක් පසුගිය කාලය පුරා ක්‍රියාවට නැංවුනු අතර, ඒ තුලින් සමස්ත ශ්‍රී ලාංකීය ප්‍රජාවටම ඉමහත් ප්‍රතිලාභ සැලසුනි.එහෙත් පසුගිය වසර කිහිපය පුරාම සමාජයේ පැතිර ගිය නොයෙක් දුර්මත, මිත්‍යා හා කට කතා නිසා එම දැවැන්ත සංවර්ධනයේ ප්‍රතිලාභ කෙසේ වුවත්, ඒ පිලිබඳව වැරදි හා විෂම කෝණයකින් බලන තැනට ජනතාව පත්වීම සැබවින්ම ඛේදනීය විය.

ඇතැම් ප්‍රසිද්ධ වගකිවයුතු පුද්ගලයින් විසින් පවා තැන් තැන් වල ප්‍රචාරය කරනු ලැබූ මෙම දුර්මත, හුදෙක් බොළඳ තර්ක සහ කිසිදු විද්‍යාත්මක හෝ තාර්කික පදනමක් නැති අනුවණ මිත්‍යා මත පමණක්ම විය. ඒවායින් බහුලව ප්‍රචාරය වූ මිත්‍යා මත කිහිපයක් ඔබ ඉදිරියේ දිග හරින්නෙමු.

මිත්‍යා අංක 01

"කෙන්යාවේ හයිවේ කිලෝමීටරයකට යන්නේ ලංකාවේ සල්ලි වලින් ඇ. මිලියන 2.7 යි. එහෙනම් කොහොමද අපේ හයිවේ කිලෝමීටරයකට ඇ. මිලියන 7.1 ක් ගියේ?"

මෙහි ඇති අතාර්කික පදනම වන්නේ අධිවේගී මාර්ග කිලෝමීටරයක් සඳහා ලොව කොතැනක වුවත් වැය වන්නේ එක හා සමාන මුදල් ප්‍රමාණයක් යයි උපකල්පනය කිරීමය. අධිවේගී මාර්ග සඳහා යන පිරිවැය, ලෝකයේ අධිවේගී මාර්ගයෙන් මාර්ගයට පමණක් නොව, එම රට තුලම ඉදිවන අධිවේගී මාර්ගයෙන් මාර්ගයට පවා වෙනස්වේ.

එම පිරිවැය රඳා පවතින ප්‍රධාන සාධකයන් වන්නේ

1. අධිවේගී මාර්ගයේ පිරිවිතර (Specifications)
    - මංතීරු ගණන (Number of lanes)
    - මංතීරු වල පළල (Lane width)
    - මංතීරු දෙපස ඇති කොටසේ පළල (Shoulder width)
2. අධිවේගී මාර්ගය පොළව මට්ටමට ඉහලින් (elevated) දිවෙන්නේද පොලව මට්ටමේම උස්ව තනන ලද වැටියක් (embankment) මතින් දිවෙන්නේද යනවග.
3. අධිවේගී මාර්ගය දිවෙන පොළොවේ ස්වාභාවය (උදා: වගුරු ප්‍රදේශයක් මතින් අධිවේගී මාර්ගයක් දිවෙන විට පොලොව සවි ගැන්වීම (ground improvement) සඳහා අධික පිරිවැයක් දැරීමට සිදු වේ)
4. අධිවේගී මාර්ගය වැටී ඇති මාර්ගයේ ඇති කඳු, පර්වත, හෙල් ආදී බාධකයන්
5. අධිවේගී මාර්ගයේ ඇති පාලම් බෝක්කු වැනි ව්‍යුහයන් (structures)
6. අධිවේගී මාර්ගය සඳහා ඉඩම් පවරා ගැනීමේදී දැරීමට සිදුවන පිරිවැය (land acquisition cost)
    - කෙන්යාවේ මෙන් නොව ලංකාවේ ජන ඝණත්වය අධිකය. කෙන්යාවේ කාන්තාර, සැවානා ප්‍රදේශයකදී මෙන් නොව ලංකාවේ ජනාවාසකරණය වී ඇති හෝ වගා කරන ලද ප්‍රදේශයක් මතින් අධිවේගී මාර්ගය දිවෙන විට එම ඉඩම් පවරා ගැනීමේදී අධික පිරිවැයක් දැරීමට සිදුවේ.

තත්ත්වය මෙසේ තිබියදී "අඹ ගෙඩි 05 ක මිල රුපියල් 100 ක් නම් එක් අඹ ගෙඩියක මිල කීයද?" යන ආකාරයෙන් අධිවේගී මාර්ග කිලෝමීටරයක් සඳහා යන පිරිවැය ඇස්තමේන්තු කිරීම හා සංසන්දනය කිරීම ඉංජිනේරුවන් යැයි කියා ගන්නා ඇතැම් ප්‍රසිද්ධ පුද්ගලයන්ගේ ඉංජිනේරු බුද්ධියේ තරම මැනැවින් කියා පාන්නකි.

ඔබ දන්නවාද?

පිටත වටරවුම් මාර්ගය (Outer Circular Highway) ඉදිකිරීම සඳහා වියදම අඩු කරන ලදැයි ප්‍රචාරයක් පසුගිය කාලයේ යවන ලදී. එහෙත් එම අඩු කිරීම කරන ලද්දේ

- මුලින් යෝජනා කොට තිබූ මංතීරු 6 කට පුළුල් කිරීමේ හැකියාව මංතීරු 4 දක්වා අඩුකිරීමෙන්
- පාලම් වල දිග අඩු කිරීමෙන් (length of viaducts)
- පාලම් වල උස අඩුකිරීමෙන් (height of viaducts)

මෙවැනි වෙනස්කම් මගින්අධිවේගී මාර්ගය ගංවතුර තර්ජනයන්ට ලක්වීමේ වැඩි අවදානමක් ඇති වේ.

එහි පිරිවැය (Cost) අඩු කලද එහි තත්ත්වය (Quality) කුමක්ද?

මිත්‍යා අංක 02

"අපි හයිවේ එකේ යන්න ගෙවන සල්ලි ඔක්කොම යන්නේ චීනෙට. ඒක නිසා හයිවේ එක වැඩක් නැහැ"

කොළඹ සිට ගාල්ල දක්වා යාම සඳහා එක් රථයකට වැයවන රු. 400 මුළුමනින්ම චීන රජයට බැරවන්නේ යැයි අපි මොහොතකට උපකල්පනය කරමු (සැබවින්ම මෙම සියලු ගාස්තු ශ්‍රී ලංකා රජයට බැර වේ). එහෙත් මෙම අධිවේගී මාර්ගය නොතිබුනේ නම්, ගාලු පාරේ කොළඹ සිට ගාල්ල දක්වා ධාවනය කිරීමේදී යන ඉන්ධන ප්‍රමාණයේ වැඩි වීම පමණක්ම මෙම රු.400 ඉක්මවන්නේ නොවේද? අධිවේගී මාර්ගයේ ගමන් කිරීමට අය කරන රු. 400 චීනයට යන්නේ නම්, අධිවේගී මාර්ගය නොතිබුණහොත් වැඩි වන

ඉන්ධන සඳහා වැය වන මුදල් යන්නේ මැද පෙරදිගටය. එම මුදල් රට තුල ඉතිරි නොවේ.

එහෙත් අධිවේගී මාර්ගයේ ගමන් කිරීමෙන් ඉතිරිවන කාලය (time saving), වාහන වල කොටස් ගෙවී යාම අඩුවීම(reduction in wear and tear), ලෙහෙසිය සහ පහසුව (convenience), ආරක්ෂිත බව (safety), ක්‍රියාත්මක වීමේ පරාසය (operational mobility) නිසා ජනතාවට පෞද්ගලික මට්ටමින් මෙන්ම රටක් වශයෙන් ගත්කලද විශාල ආර්ථිකමය වාසි සැලසේ. තවද පුද්ගලයන් හට රටේ ආර්ථිකයට තව තවත් දායක වීම සඳහා අවස්ථාව සැලසේ.

> උදා:දුර බැහැර ප්‍රදේශ වලින් පවා ජනතාව කොළඹට ඇවිත් තම අවශ්‍යතා ඉටු කරගෙන කල් වෙලා ඇතිව තම ගම බිම් බලා යාමට දැන් අවකාශය ඇත.මෙනිසා වෙනත් වැඩකට එම කාලය යෙදවීමට හැකි වීමෙන් ඔවුන්ගේ ඵලදායීතාවය වැඩි වේ.

මිථ්‍යා අංක 03

"පාරවල් හදලා කන්නද ?"

ජලය, විදුලිය මෙන්ම මහාමාර්ගද යටිතල පහසුකම් වේ. වචනාර්ථයෙන්ම යටිතල පහසුකම් (infrastructure) යනු අනෙක් සියලු පහසුකම් වලට ප්‍රථමයෙන් තිබිය යුතු පහසුකම් වේ. රටක හෝ කිසියම් ප්‍රදේශයක යටිතල පහසුකම් දියුණු නම්, ආයෝජන ගලා විත් රැකියා අවස්ථා බිහිවේ.

> උදා: යම් ආයෝජකයෙක් මුදල් ආයෝජනය කර කර්මාන්තශාලාවක් තනන්නේ නම් තෝරා ගන්නේ ජලය, ප්‍රවාහන පහසුකම් හා විදුලිය නොමැති දුෂ්කර ප්‍රදේශයක්ද? නැතහොත් එම පහසුකම් ඇති ප්‍රදේශයක්ද? ඔහු නිසැකවම තෝරාගන්නේ යටිතල පහසුකම් හොඳින් ඇති දියුණු ප්‍රදේශයකි.

යටිතල පහසුකම් යනු රටක සංවර්ධනයට අත්‍යවශ්‍ය සාධකයක් වන අතර පාරවල් වල තාර ගලවා කෑමට ගත නොහැකි වුවත් එමගින් ආයෝජන අවස්ථා වැඩි වීම නිසා නව රැකියා අවස්ථා බිහිවී, ජනතාවගේ ආර්ථිකය දියුණු වීම අවිවාදයෙන්ම සිදුවන්නකි. එවිට ඔවුන්ගේ අතට ලැබෙන මුදලින් තමන්ගේ අවශ්‍යතා සපුරා ගත හැක.

මෙලෙස පාරවල් කන්නදැයි යනුවෙන් පෙර පාසල් මට්ටමේ තර්ක ඉදිරිපත් කරන පුද්ගලයින් අපට කියනුයේ පාරවල් වල තාර ගලවා කෑ නොහැකි බැවින් පාරවල් කිසිදු වැදගැම්මකට නැතැයි කියාය.

මෙසේ සියල්ල බඩේ මිම්මෙන් මනින බඩගෝස්තරවාදීන්ට මෙසේද ඇසිය හැකිය

"ඉස්පිරිතාල හදලා කන්නද? ඉස්කෝල හදලා කන්නද? ලයිට් දීල කන්නද?"

එහෙත් ලංකාව තුල කිසිදු නව සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියක් සිදු නොවූ සියල්ල ඇණහිට තිබූ අඳුරු යුගයක, මෙම පුද්ගලයින්ම චෝදනා කලේ මහාමාර්ග වාරිමාර්ග බවට පත්වී ඇතිබවත්,පාරවල් වල අලි නාවන වලවල් ඇති බවත් කියාය.

මිථ්‍යා අංක 04

"හයිවේ හදල තියෙන්නේ සල්ලි තියෙන මිනිස්සුන්ට යන්න විතරයි"

අධිවේගී මාර්ග තනා ඇත්තේ කෙටි කාලයක් තුලදීඅධිවේගයෙන් එක් ස්ථානයක සිට තවත් ස්ථානයකට යාමට විනා ඕනෑම වාහන වර්ගයක් එයට ඇතුළු කොට ධාවනය කිරීමට නොවේ. තවද වාහනයක් සඳහා අය කෙරෙන රු:150 සිට රු:550 දක්වා වන ගාස්තුව ගෙවීමට කෝටිපතියකු වීමට අවශ්‍යය නැත.

අධිවේගී මාර්ගයේ දිවෙන බස් සේවා, කාර්යාල ප්‍රවාහන සේවා (Staff transport service) භාවිතා කරන්නන් මෙන්ම මෙම මාර්ගය භාවිතා කරන බොහෝ වාහන හිමිකරුවන් සාමාන්‍ය මධ්‍යම පාන්තික පුද්ගලයන්ද නැතහොත් මහා ධන කුවේරයන්ද යන වග සාමාන්‍ය බුද්ධියක් ඇති ඕනෑම පුද්ගලයෙකුට වටහා ගත හැක.

ඇතැම්දේශපාලකයින් අධිවේගී මාර්ගයට යතුරු පැදි සහ ත්‍රීවීල් ඇතුල් කිරීමට නොදීම ගැන මැසිවිලි නගන්නේ මාර්ග ආරක්ෂාව (Road safety) පිළිබද අල්ප මාත්‍රයකුදු වැටහීමක් නොමැති බැවිනි. යතුරු පැදි වලින් අධිවේගයෙන් යාම ඉතාමත් අනතුරුදායක වන අතර එමඟින් අනෙක් වාහනද අනතුරට පත්වීමේ වැඩි ඉඩකඩක් නිර්මාණය වේ. එලෙස ජනතාවගේ ආරක්ෂාව බිල්ලට දෙමින් සිදුකරන සංවර්ධනය කිසිසේත්ම තිරසාර සංවර්ධනයක් (Sustainable development) නොවන බව මෙම පුද්ගලයන්ට අප මතක් කර දෙන්නෙමු.

මිත්‍යා අංක 05

"හයිවේ එකෙන් එන ආදායමෙන් ඒක හදන්න ගත්ත ණය පොලී ටිකවත් ගෙවා ගන්න බැහැ. ඒක නිසා හයිවේ එකෙන් වැඩක් නැහැ"

ඇතැම් පුද්ගලයන් අධිවේගී මාර්ගයේ ප්‍රයෝජනවත් බව තීරණය කරනුයේ එයින් ලැබෙන ආදායමෙන් ණය පොලිය ගෙවා ගත හැකිද නොහැකිද යන වග සලකා බලාය. එහෙත් දැනට අප රටේ ඇති අධිවේගී මාර්ග දෙක හැර <u>වෙනත් කිසිදු මාර්ගයකින් මෙවැනි හෝ ආදායමක් රජයට ජනතාවගෙන් ගාස්තුවක් ලෙස අය නොවේ</u>. එහෙත් එම මාර්ග තැනීම සදහාද රජයට බොහෝ ආයතන ණය ලබාදී ඇති අතර, එසේ නම් එම ණය පොලී ගෙවීම සදහා සතයක හෝ සෘජු ආදායමක් නොලැබෙන එම මාර්ගද වැඩක් නැතැයි කීම කෙතරම් අනුවණ දැයි ඔබට වැටහෙනවා ඇතියි අප සිතමු.

අප කලින්නුත් සඳහන් කර ඇති පරිදි මහාමාර්ග යනු යටිතල පහසුකම් විනා සෘජුවම ලාභ ඉපයීමේ ව්‍යාපාරයන් නොවේ.

> උදා - ඔබ හට රු. කෝටි 10 ක මුදලක් ඇතැයි සිතමු. ඔබට එය කිසියම් දෙයක් සදහා ආයෝජනය කොට වර්ධනය කරගැනීමට අවශ්‍ය යැයිද සිතමු. ඔබ ඒ සඳහා එම මුදලින් මහාමර්ගයක් තනා එහි යන එන්නන්ගෙන් ගාස්තු අය කොට ඒ සඳහා ගිය මූලික වියදම පියවා ගෙන, ලාභයක්ද උපයා ගැනීමට සිතන්නේ නම් ඔබගේ පරම්පරා කිහිපයක් මියැදෙන තුරුවත් ඔබට එම ලාභය උපයාගත නොහැක. ඔබ සතුව මූලිකව තිබූ රු: කෝටි 10 ක මුදල වර්ධනය කරගැනීමට අවශ්‍ය නම් ඔබ කල යුත්තේ මහාමාර්ග තැනීම නොව එය වෙනත් සුදුසු ආයෝජනයක් සඳහා යෙදවීමය.

තමන්ගේම අවශ්‍යතාවකට හැර පෞද්ගලික අංශයේ වියදමින් කිසි දිනෙක ව්‍යාපාරයක් ලෙස ලොව කිසිම තැනක මහාමාර්ග නොසැදෙන්නේ මේ නිසාය.

අප කිහිපවිටක් සඳහන් කල පරිදි මහාමාර්ග, ජලය විදුලිය ආදී යටිතල පහසුකම් රජයට මෙන්ම ජනතාවටද අවශ්‍යය මූලික පහසුකම් වේ. මේවා සඳහා වියදම් කරන මුදල්, එම ව්‍යාපෘති මගින් ලැබෙන ආදායම ලෙස සෘජුවම රජයට උපයා ගත නොහැකි වුවත් වක්‍රාකාරයෙන් රටේ ආර්ථික සංවර්ධනයට මේවායින් ඇති දායකත්වය අති විශාල බව අවධාරණයෙන් කිව යුතුය.වෙනත් වචන වලින් කිවහොත් මේවා මූල්‍යමය (Financially)වශයෙන් වාසි සහගත නොවූවත් ආර්ථික වශයෙන් (Economically) බෙහෙවින් වාසිදායක වේ.

මෙම සරල සිද්ධාන්තය තේරුම් ගැනීමට නොහැකිව, අධිවේගී මාර්ගයේ ප්‍රයෝජනවත් බව එමගින් ලැබෙන ගාස්තුවලින් ණය පොලී ගෙවීමට හැකිද නොහැකිද යන්නෙන් තීරණය කිරීමට යන ඇතැම් ප්‍රසිද්ධ පුද්ගලයන් හා ඇතැම් දේශපාලනඥයන්ගේඅමනෝඥ භාවය දෙස අප බලා සිටින්නේ උපේක්ශාවෙනි.

මිත්‍යා අංක 06

"ඔය වරායවලුයි අලුත් එයාර් පෝර්ට්‍ටුයි සල්ලි නාස්තියක් විතරයි. ඕව හදල වැඩක් නෑ"

කොළඹ වරාය සහ කටුනායක ගුවන්තොටුපොළ සැලසුම් කළ ධාරිතාවයද ඉක්මවා ගොස් ඒවා පුළුල් කිරීමේ අවශ්‍යතාවය මතුවූයේ මීට වසර බොහෝ ගණනකට පෙරය. ඒවා පුළුල් කෙරෙන අතරම රටට දෙවැනි අන්තර්ජාතික ගුවන් තොටුපොළක අවශ්‍යයතාවයද දැනුනේ, 1981 දී, 2001 දී මෙන්ම 2007 දී LTTE ත්‍රස්තවාදීන්ගේ ප්‍රහාරයන් හමුවේ දින ගණනක් කටුනායක ගුවන්තොටුපොළ වසා තබා රට සීල් තැබූ ආකාරයේ තත්ත්වයක් මතුවූ විටය.

මෙවැනි තත්ත්වයන් නිසා මෙන්ම රටේ ඉදිරි ගුවන් ගමන් අවශ්‍යතාවයන් සපුරාලීම සඳහාද දෙවැනි අන්තර්ජාතික ගුවන්තොටුපොළක් සෑදීම සඳහා සැලසුම් සැකසුනේ දශක ගණනාවකට පෙර, පාලකයන් ගණනාවකගේ යටතේය. ඒ අනුව පුත්තලම, මින්නේරිය, කොග්ගල, මතුගම, හිඟුරක්ගොඩ මෙන්ම වීරවිලද මේ සඳහා නොයෙක් කාල වලදී දීර්ඝ වශයෙන් ශක්‍යතා අධ්‍යයන කරමින් සලකා බැලුනු අතර, එහි අවසන් ප්‍රතිඵලය වූයේ මත්තල සුදුසු යයි ඉංජිනේරුවන් විසින් තීරණය කොට එය සාදා නිම කිරීමය.හම්බන්තොට දෙවන අගනගර සැලැස්මද සලකා බලා නව ගුවන්තොටුපල සඳහා මත්තල තෝරාගත් බව ඔබ හට අවධාරණය කල යුතුය.

හම්බන්තොට රුහුණු මාගම්පුර වරාය ඉදිවී ඇත්තේ ප්‍රධානතම අන්තර්ජාතික නැව් මාර්ගයකට ඉතා ආසන්නයෙන් වන අතර, මෙවැනි ස්ථානයක අන්තර්ජාතික වරායක් ඉදිකිරීමෙන් නැව් සඳහා අවශ්‍යය ද්‍රව්‍යය හා සේවා (අලුත්වැඩියා හා නඩත්තු) කටයුතු (logistics) සිදු කිරීම මෙහි ප්‍රධාන අරමුණක් විය. මත්තල ගුවන්තොටුපොළද සමගින් ගත්කල හම්බන්තොට ක්‍රියාන්විත හා සේවා කේන්ද්‍රස්ථානයක් (logistics

hub)කිරීම මෙහි දීර්ඝ කාලීන අරමුණ විය. දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගය හම්බන්තොට දක්වා දීර්ඝ කිරීමද මෙම ප්‍රධාන සැලසුමෙම (master plan) එක් අංගයක් විය. මෙම වරාය සහ ගුවන්තොටුපොළ වැදගත් වන්නේ අනෙකුත් සියළුම යටිතල පහසුකම් සමග එකට ගත්විටය. අධිවේගී මාර්ගය මත්තල ගුවන්තොටුපොළ කරා ළඟාවන පරිදි සකස් කලවිට රටේ අනෙකුත් ප්‍රදේශ වල සිටින මගීන්ටද මත්තල ගුවන්තොටුපොළ භාවිතා කිරීමට හැකිවේ.

වරායවල් හා ගුවන්තොටුපොළ ඉදිකිරීමේදී, වසර ගණනාවක් ඉදිරියේදී ඇති විය හැකි අවශ්‍යතාවයන් සඳහා ධාරිතාව (capacity) තීරණය කොට එය සපුරාලීම සඳහා ඉදිකිරීම් කිරීම සිදුකරන්නේ අපට වසරින් වසර පුළුල් කිරීම් කටයුතු සිදු කල නොහැකි නිසාය. මෙවැනි විශාල දීර්ඝකාලීන දැක්මක් සහිතව ආරම්භ වූ දැවැන්ත සංවර්ධන ව්‍යාපෘති වැඩක් නැති නාස්තිකාර වියදම් යැයි පැවසීම පසු ගිය කාලය පුරා මේ දෙස කුහකත්වයෙන් බැලුවන්ට හොඳ කටගැස්මක් වූ බව පැහැදිලිය.

සිතන්නට යමක් .....

කටුනායක ගුවන් තොටුපොල සැලසුම් කල ධාරිතාවය වසරකට මගීන් ලක්ෂ 15 කි.එහෙත් එහි ආරම්භක වර්ෂයේ පැමිණියේ මගීන් ලක්ෂ එකහමාරක් (150,000) පමණි. එය සැලසුම් කල ධාරිතාවයට (design capacity) ලගාවීමට පුරා වසර 15 ගත විය. එසේ නම් එදා සිටි කට කතා කාරයන් විසින් අනවශ්‍ය නාස්තිකාර වියදමක් ලෙස හුවා දක්වා එය නොකෙරෙන තත්වයට පත් කලේ නම් මත්තල ගුවන්තොටුපොළ ඉදිවන තෙක් අපට රට යන්නට සිදුවන්නේ බෝට්ටුවේය.

මත්තල ගුවන්තොටුපලේ හා හම්බන්තොට වරායේ ඇති වැදගත්කම

1. ලංකාවට එන ගුවන් යානා වල ගුවන් ටිකට් පත් මිල අඩුවීම නිසා ලංකාවට එන සංචාරකයින් ප්‍රමාණය වැඩිවීම (ලංකාවට තවත් අන්තර්ජාතික ගුවන් තොටුපොළක් පැවතීම නිසා ගුවන්යානා වලට අමතර ඉන්ධන (Fuel) හා සැපයුම් (Supplies) රැගෙන යා යුතු ප්‍රමාණය අඩුවීම නිසා)
2. මත්තල පිහිටා ඇති අන්තර්ජාතික ගුවන්ගමන් පාලන (Air Traffic Control) සේවා ගුවන් සමාගම් විසින් භාවිත කිරීමේදී ලංකා රජයට ලැබෙන අමතර ආදායම
3. අන්තර්ජාතික වරායක් ආසන්නයේ අන්තර්ජාතික ගුවන් තොටුපලක් තිබීම ඒවාට අන්‍යෝන්‍ය වශයෙන් වාසි සහගත වේ
   උදා - නැව් වල කාර්ය මණ්ඩල ප්‍රවාහනය ආදිය
4. හම්බන්තොට වියලි කලාපයට අයත් වීම නිසා කාලගුනයෙන් ඇතිවන බාධා අවම වීම හා අන් ප්‍රදේශයන්ට වඩා අඩු පිරිවැයකින් ඉඩම් ලබාගැනීමට හැකිවීම
5. ලංකාවේ විශාලතම සංචාරක ආකර්ෂණයක් දිනාගත් යාල, බුන්දල, හා උඩවලව ආදී ජාතික වනෝද්‍යාන ආකර්ෂනීය වෙරළ තීරයන්ටද ආසන්නව පිහිටා තිබීම නිසා සංචාරක කේන්ද්‍රස්ථානයක් බවටද පත්වීම
6. අන්තර්ජාතික නව සමාගම් වලට ඔවුන්ගේ ගමනාන්ත වලට යාමේදී හම්බන්තොට හරහා යාමට හැකිවීමෙන් නාවික මාර්ගයේ දුර අඩුවීම නිසා සිදුවන කාලය හා ඉන්ධන ඉතිරිය.

මිත්‍යා අංක 07

“කොළඹ ඇවිදින මාවත්, උද්‍යාන හා සාප්පු සංකීර්ණ හදන්නේ සල්ලි තියෙන මිනිස්සුන්ගේ වුවමනාවට විතරයි ”

කොළඹ තුල අලුතින් ඉදි කල ඇවිදින මාවත්, උද්‍යාන හා වෙළෙඳ සංකීර්ණ වලට යන්නේ මුදල් හදල් යහමින් ගැවසෙන කෝටිපතියන් පමණක් දැයි ඕනෑම දිනෙක සවස් වරුවේ එහි ගොස් වට පිට බැලුවහොත් වැටහෙනු ඇත. එහි සියලු තරා තිරම් වල කුඩා දරුවාගේ සිට වැඩිහිටියා දක්වා ජනතාව දවසේ මානසික විඩාව නිවා ගැනීම සඳහා ශරීර සුවතාවයේ යෙදෙමින් හා විවේකීව ගත කරන ආකාරය දැකිය හැකිය.

රටක සංවර්ධනයේදී පුද්ගල සෞඛ්‍යය හා තෘප්තිමත් භාවයද බෙහෙවින් වැදගත් වේ. සෞඛ්‍යමත් හා ජව සම්පන්න ජනතාවක් බිහි කිරීම රටේ සෞඛ්‍යය ගැටළු සඳහා යන වියදම් ඉතිරි කරවන්නාක් වනවා සේම ජවසම්පන්න හා තෘප්තිමත්ව වැඩ කරන ජනතාවකගෙන් රටේ ආර්ථිකය නගා සිටුවීම සඳහා වඩා සක්‍රිය හා ඵලදායී දායකත්වයක් ලැබේ.

තවද ආයෝජකයන් ඇදී එන්නේ පිරිසිදු අලංකාර නගරයකට විනා අපිරිසිදු අපිළිවෙල නගරයකට නොවේ. Master card වැනි ලෝක ව්‍යාප්ත අන්තර්ජාතික සමාගම් විසින් කරන ලද සමීක්ෂණයන්ගෙන් පවා කොළඹ නගරය ලොව වේගයෙන්ම දියුණු වන නගර වලින් අංක 01 ට පත්වීම, මේවා දෙස කුහක ඇසින් හා ඉරිසියාවෙන් බලන්නන්ට කදිම පිළිතුරක් වේ.

අප ජීවත් වන නගරය හා රට අලංකාරව පැවතීම ඒ කෙරෙහි අභිමානයක් නිරායාසයෙන්, ඇති කරවන අතර නගරය අලංකාරව හා පිරිසිදුව තබා ගත යුතු යැයි හැඟීමක් එමගින් ජනයා තුල ඇති වේ.

කොළඹ නගරයේ අලුතින් ඉදි කරන ලද Dutch Hospital, Arcade Independance Square, Race Course වැනි වෙළඳ සංකීර්ණ වල මිල

අධික නිසා ඒවා නාස්තිකාර වියදම් යයි මැසිවිලි නඟන්නන් හට කියන්නට ඇත්තේ මෙපමණකි. ඔවුන් එම ස්ථාන පසුකරමින් යන විට කිසිවෙකුත් බලෙන්ම ඔවුන්ව එම අවන්හල් තුලට ඇදගෙන ගොස් කවන්නේ නැත. ඒවාට යන්නේ යම් ඉහල ආර්ථික මට්ටමක් ඇති පුද්ගලයන් වන අතර ඔවුන් එම ස්ථාන වලට ගොස් වියදම් කරන මුදලින් කොටසක් ආපසු රජයටම බැරවන්නේ බදු ආදායම් ලෙසය. දැයේ දූ දරුවන්ගේ අධ්‍යාපනයේ සිට අසරණ රෝගීන් හට නොමිලේ ප්‍රතිකාර ලබා·දීම දක්වා රජය විසින් දරන සියලු වියදම් වලින් කොටසක් පියවෙන්නේ මේවායින් ලැබෙන බදු ආදායමෙන්ය.

මෙලෙස නගර අලංකරණය කරන විට ඒ දෙස කුහකත්වයෙන් හා ඊර්ෂ්‍යාවෙන් බලන්නන් දෙස දේශහිතෛෂී ඉංජිනේරුවන් වශයෙන් අප බලන්නේ අනුකම්පා සහගතවය.

පසුගිය දශකය තුල ක්‍රියාත්මක වූ මෙගා සංවර්ධන ව්‍යාපෘති

අධිවේගී මාර්ග හා මහාමාර්ග දියුණු කිරීම

- දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගය
- කටුනායක අධිවේගී මාර්ගය
- උතුරු හා නැගෙනහිර පලාත්වල මහාමාර්ග පද්ධතිය නවීකරණය කිරීම
- පැවති මාර්ග පුළුල් කොට නවීකරණය හා ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම

වාරිමාර්ග හා ජල යෝජනා ක්‍රම

- දැදුරු ඔය සංවර්ධන යෝජනා ක්‍රමය
- මොරගහකන්ද ජල යෝජනා ක්‍රමය - අනුරාධපුරය පොළොන්නරුව හා උතුරු පලාතට ජලය සැපයීම
- රඹකැන් ඔය ජල යෝජනා ක්‍රමය

- අලිකොට ආර, කුඩා ඔය ව්‍යාපෘති - දකුණේ වියලි කලාපීය ජල අවශ්‍යතා සඳහා

ගුවන්තොටුපොළ හා වරාය සංවර්ධනය

- රුහුණු මාගම්පුර වරාය
- මත්තල අන්තර්ජාතික ගුවන්තොටුපොළ
- කොළඹ දක්ෂිණ වරාය සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය (පෙර පැවති කොළඹ වරාය මෙන් කිහිප ගුණයකින් පුළුල් කිරීම තුලින් කාර්යක්ෂමතාවය ඉහල නැංවීම. ලොව දැනට පවතින විශාල නෞකාවක් වුවත් ඇතුල් කල හැකිය, නැව් වලට ගෙවූ අධික ප්‍රමාද ගාස්තු රටට ඉතුරු වීම)
- කටුනායක ගුවන් තොටුපොල නවීකරණය කිරීම (ලොව විශාලතම ගුවන් යානා ගොඩ බැස්විය හැක)
- ඔලුවිල් වරාය, කන්කසන්තුරේ වරාය ඇතුළු අනෙකුත් වරායන් නවීකරණය කිරීම
- දික්ඹවිට ඇතුළු ධීවර වරායන් පුළුල් කොට ධීවර කටයුතු වැඩි දියුණු කිරීම

කොළඹ නව උද්‍යාන හා ඇවිදින මංමාවත් ඉදිකිරීම

- නාවල තෙත්බිම් උද්‍යානය
- බත්තරමුල්ල පාර්ලිමේන්තු උද්‍යානය
- බත්තරමුල්ල දියත උයන
- විහාරමහා දේවි උද්‍යානය නවීකරණය
- බෙල්ලන්විල තෙත්බිම් උද්‍යානය

නගර අලංකරණය හා ප්‍රතිනිර්මාණය

- **Arcade Independance Square**
- **Dutch Hospital**

- නෙළුම් කුලුන සංකේතාත්මක ව්‍යුහය (iconic structure)
- නෙළුම් පොකුණ ජාත්‍යන්තර රඟහල

විදුලි බල හා බලශක්ති ක්ෂේත්‍රයේ සිදු වූ මෙගා විප්ලවය

- කෙරවලපිටිය බලාගාරය
- නොරොච්චෝලේ ගල් අඟුරු බලාගාරය
- ඉහළ කොත්මලේ බලාගාරය

ග්‍රාමීය පාසැල් තුලද නවීන මහින්දෝදය තාක්ෂණාගාර සහ අන්තර්ජාලය ප්‍රචලිත කරනු පිණිස ආරම්භ වූ ඉ-ණැනසල ව්‍යාපෘතිය

ඉංග්‍රීසි මාධ්‍යයෙන් අධ්‍යාපනය හැදෑරීම සඳහා සියලු පහසුකම් ග්‍රාමීය පාසල් කරා ගෙනයාම

ඉදිරියේදී ක්‍රියාත්මක වීමට තිබූ සංවර්ධන ව්‍යාපෘති

- දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගය මත්තල හා හම්බන්තොට දක්වා දීර්ඝ කිරීම
- දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගයේ සිට පැල්මඩුල්ල දක්වා රත්නපුර අධිවේගී මාර්ගය ඉදි කිරීම
- වයඹ, උතුරු මැදපළාත්හරහා යාපනය දක්වා උතුරු අධිවේගී මාර්ගය ඉදි කිරීම
- උතුරු අධිවේගී මාර්ගයෙන් ඇරඹෙන මහනුවර අධිවේගී මාර්ගය,ඒ අතර වේ
- කොළඹ අධික මාර්ග තදබදය පිළියමක් වශයෙන් කොටහේන මට්ටකුළිය හරහා මාලබේ සිට කැළණිය දක්වා "මොනෝ රේල්" (mono rail)විදුලි දුම්රිය සේවාවක් ආරම්භ කිරීමට සැලසුම් සකස් කර තිබිනි

- බේස්ලයින් මාර්ගයට ඉහළින් ඉදිකිරීමට යෝජිත කෙටි දුර අධිවේගී මාර්ගය
- colombo port city ව්‍යාපෘතිය

මෙම දැවැන්ත සංවර්ධනයෙන් දස වසරක් තුල අප රටක් ලෙස දිනාගත් දේ - *ලෝක බැංකු වාර්තා අනුව*

	2005	2014
දල දේශීය නිෂ්පාදනය	ඇ. ඩො. බිලියන 24.4	ඇ. ඩො. බිලියන 74.9
රටේ ණය ප්‍රමාණය දල දේශීය නිෂ්පාදනයෙන්	96%	75%
උද්ධමනය	10%	5%
එක පුද්ගල ආදායම	ඇ.ඩො. 1210	ඇ.ඩො. 3400
ආර්ථික වර්ධන වේගය	6%	7%

එහෙත් අද තත්ත්වය......

මෙම සංවර්ධන ව්‍යාපෘති සියල්ලම පාහේ අකර්මන්‍යව එක තැන පල්වන තත්ත්වයට පත්ව ඇති අතර, නව රැකියා අවස්ථා බිහි කොට සීඝ්‍ර ආර්ථිකය සංවර්ධනයක් දින ගණනකින් කරනවා යයි වහසි බස් දෙඩූ ඇතැම් කයිවාරුකාරයන්ගේ වදන් පුස්සක් පමණක් බව සියල්ලෝම තේරුම් ගත යුතුව ඇත. ඔවුන් පැවසූදේ කෙතරම් ප්‍රෝඩාවක්ද යත් *ඉංජිනේරුවාගේ සිට කම්කරුවා දක්වා දහස් ගණනකට රැකියා අවස්ථා අහිමි කරමින් පාරට ඇද දමන තත්වයක් දක්වා එය පිරිහී ඇත.*

ජනවාරි මාසයේ සිට මේ දක්වා රාජ්‍ය, අර්ධ රාජ්‍ය හා පෞද්ගලික අංශයේ දස දහස් ගණනකට රැකියා අහිමි වී ඇත. මේ අතර ඉංජිනේරුවන්, ඉංජිනේරු සහායකයන් හා තාක්ෂණික නිලධාරීන් 5000 කට අධික පිරිසක්ද සාමාන්‍ය කම්කරුවන් අති විශාල ප්‍රමාණයක්ද සිටින බව අප දැනුම් දෙන්නේ දැඩි කණගාටුවෙනි. මාස ගණනක සිට සත්‍යග්‍රහයේ යෙදෙන මහාමාර්ග හා සම්බන්ධ එක්තරා අර්ධ රාජ්‍ය ආයතනයක් මින් එක් උදාහරණයක් පමණි.

වසර 30 ක ත්‍රස්තවාදී උවදුරෙන් පීඩිතව විසූ සමස්ත ශ්‍රී ලාංකීය ජනයා එයින් මුදාගෙන, උදාසීනත්වයේ අළු දූලි ගසා දමා ප්‍රබෝධමත්ව හා අභිමානයෙන් යුක්තව රට ගොඩ නැගීම සඳහා සීග්‍රයෙන් ඉදිරියට ගමන් කරමින් සිටින අතරතුර, එම පැහැබර යුගය තිරිංග තද කලාක් මෙන් හදිස්සියේම නවතා දමා රටේ ආර්ථිකයද පසුබෑමකට ලක් කරමින්,රටේ ආරක්ෂාවද දැඩි ලෙස අනතුරේ හෙලමින් කටයුතු කිරීම සඳහා රටේ සංවර්ධනය පිලිබඳව පිළිකුල් සහගත මිත්‍යා මත ප්‍රචාරය කලේ කාගේ වුවමනාවටද?

මේ බුද්ධිමත් ඔබ විමසා බලා කටයුතු කල යුතු කාලයයි.......