SANRAKSHA

සංරක්ෂා

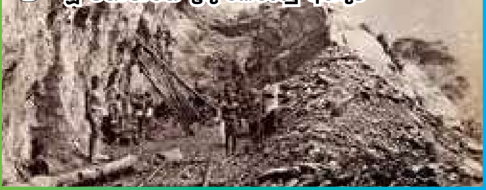
ත්‍රෛමාසික පුවත් සංග්‍රහය

ශ්‍රී ලංකා
සුනිත්‍ය බලශක්ති අධිකාරිය

2022 සැප්තැම්බර් - 15 වන කාණ්ඩය - තෙවන කලාපය - ISSSN 2021 9521

ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ බලශක්ති භාවිතය

3 මෙරට ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ වර්ධනයට ඉවහල් වූ මහාමාර්ග ඉදි කෙරුණු අන්දම



6 ශ්‍රී ලංකාවේ දුම්රිය ගමනාගමනය ආරම්භ වීම

14 ප්‍රවාහනයේ අනාගතය

SANRAKSHA

සංරක්ෂා

ත්‍රෛමාසික පුවත් සංග්‍රහය

ශ්‍රී ලංකා සුනිත්‍ය බලශක්ති අධිකාරියේ ප්‍රකාශනයකි

උපදේශකත්වය

රංජිත් සේපාල
සභාපති

සුලක්ෂණ ජයවර්ධන
අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්

හර්ෂ වික්‍රමසිංහ
නියෝජ්‍ය අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්
(ඉල්ලුම් පාර්ශ්වීය කළමනාකරණ)

විමල් නදීර
නියෝජ්‍ය අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්
(ඉල්ලුම් පාර්ශ්වීය කළමනාකරණ)

පී.පී.කේ. විජේතුංග
අධ්‍යක්ෂ (ප්‍රචාරණ හා ප්‍රවර්ධන)

අනුරුද්ධ එදිරිවීර
සහකාර අධ්‍යක්ෂ (මාධ්‍ය)

සංස්කරණය
චමින්ද ලියනගේ

සහාය සංස්කරණය
එස්.එම්. නිමල්කා සමරකෝන්

පරිගණක අක්ෂර සංයෝගය
නෙයි රසිනා කාමුර්

පිටු සැකසුම
සියත්රා ඇඩ්වර්ටයිසින්
0718-508050

ශ්‍රී ලංකා සුනිත්‍ය බලශක්ති අධිකාරිය
இலங்கை நிலைபெறுதகு வலு அதிகார சபை
Sri Lanka Sustainable Energy Authority

අංක 72, ආනන්ද කුමාරස්වාමි මාවත, කොළඹ 07.
දුරකථනය: 011 257 5030
ෆැක්ස්: 011257 5089

පෙළගැස්ම

මෙරට ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ වර්ධනයට ඉවහල් වූ මහාමාර්ග ඉදි කෙරුණු අන්දම	3
ශ්‍රී ලංකාවේ දුම්රිය ගමනාගමනය ආරම්භ වීම	6
1900 වසරෙන් පසු මෙරට ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රය	9
බුදුදහම කියාදෙන අරපිරිමැස්ම හා පරිසර සංරක්ෂණය	12
ප්‍රවාහනයේ අනාගතය	14
ඔබේ විදුලි බිල හැදෙන්නේ මෙහෙමයි	18

කතුවැකිය

පොදු ප්‍රවාහනය ජනප්‍රිය කරමු!

ඉංග්‍රීසීන් විසින් මෙරටට හඳුන්වා දුන් මාර්ග පද්ධතිය මෙන් ම පොදු ප්‍රවාහන පද්ධතිය අනෙකුත් යටත් විජිත රටවල මෙන් ක්‍රමානුකූලව විකාශනයට භාජනය වූ බවක් දැකිය නොහැක. විශේෂයෙන් 1956 දී මෙරට පැවති පෞද්ගලික ප්‍රවාහන සමාගම් සියල්ල ජන සතු කළ අතර එතෙක් ඔවුන් විසින් ධාවනය කළ මාර්ග පද්ධතිය ගම්බද ප්‍රදේශ දක්වා තවදුරටත් විකාශනය කිරීම සිදු විය.

එසේ වුවත් 1977 දී මෙරටට හඳුන්වා දුන් විවෘත ආර්ථික රටාව තුළ ඇති වූ සංවර්ධනයට අනුරූපීව මේ වන තෙක් මෙරට පොදු ප්‍රවාහනය සැකසුණු බවක් දැකිය නොහැක. ඒ වෙනුවට මෙරට මාර්ග පද්ධතියට නොගැළපෙන මට්ටමේ පෞද්ගලික වාහන හා ත්‍රීවීලර් රථ කර්මාන්තයක් මෙරට ස්ථාපනය විය. ඒ තුළින් මෙරට පැවති පොදු ප්‍රවාහන පද්ධතිය අඩාළ වූ අතර මාර්ග තදබදය ඇති වීම හරහා ඉන්ධන නාස්තිය උපරිම මට්ටමට පත් විය.

මෙයට තවත් ප්‍රධාන හේතුවක් වුයේ ත්‍රීවීලර් හා පෞද්ගලික බස් කර්මාන්තයට පිවිසි රියදුරන්ගේ පිරිහුණු විනය යි. එය පාලනය ද රජය විසින් නිසියාකාරව සිදු නොකිරීම මෙරට ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ පරිහානියට බලපෑ තවත් සාධකයකි.

එහෙයින් අප මේ තත්වය යහපත් අතට හරවා ගත යුතු කාලය එළඹ ඇත. එය අපහසු නොවේ. මන්ද ඒ සඳහා මේ වන විට ඉතා යහපත් මාර්ග පද්ධතියක් අප සතුව ඇති බැවිනි. එසේ නම් අප කළ යුතුව ඇත්තේ පොදු ප්‍රවාහනය ජනතාව අතර ජනප්‍රිය කරවීමයි. ඒ සඳහා වර්තමානයට ගැළපෙන මාර්ග ධාවන පද්ධතියක් සියලු ගම්මාන ආවරණය වන පරිදි ඇති කළයුතුය. ඒ තුළින් දැනට අධික බස් රථ සංඛ්‍යාවක් පැවතීම හේතුවෙන් දිනක් හැර දිනක් හෝ දිනකට වරුවක් බැගින් ධාවනය කෙරෙන (225 ගල්කිස්ස කොට්ටාව වැනි) මාර්ගයන් හි බස්රථ සඳහා නව මාර්ග පද්ධතියේ ඉඩකඩ ලබා දීමෙන් සියලු බස්රථ උපරිම කාර්යක්ෂමතාවයෙන් ධාවනය කිරීමේ හැකියාව ද ඇති වේ.

අනෙක් අතට දුම්රිය මෙන් ම බස්රථ ද නිසි කාලසටහනකට ධාවනය කිරීම අත්‍යවශ්‍ය ය. ඒ සඳහා නවීන තාක්ෂණය ඉතා පහසුවෙන් යොදා ගැනීමේ හැකියාව පවතී. නිසි කාලසටහනක් ඇත්නම් පොදු ජනතාව ප්‍රවාහනයට එක් කර ගැනීම ඉතා පහසුය. අනෙක් අතට මෙරට ප්‍රවාහන පද්ධතියේ කාර්යක්ෂමතාව ඉහළ නැංවීමට ගත හැකි තවත් ක්‍රියාමාර්ග වන්නේ දශක තුන හතරකට වැඩි වාහන, මාර්ග පද්ධතියෙන් ඉවත් කිරීමයි. ඒ සඳහා පැරණි වාහන රජයට භාරදීමෙන් එහි වෙළෙඳ වටිනාකමට වඩා වැඩි බදු සහන බලපත්‍රයක් රජය විසින් ලබා දිය හැකි නම් එය ද මෙරට ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ කාර්යක්ෂමතාවය වර්ධනය කර ගැනීමට මහත් පිටුබලයක් වනු ඇත.

මෙරට ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ වර්ධනයට ඉවහල් වූ
මහාමාර්ග ඉදි කෙරුණු අන්දම

ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රවාහන ඉතිහාසය දහනව වන සහ විසි වන සියවසවල මෙරට ආර්ථික වර්ධනය සමග සෘජුව ම සම්බන්ධ වේ. දහනව වන සියවසේ දී මෙරට මහාමාර්ග පද්ධතිය වැඩිදියුණු කෙරුණු අතර එයට මුල් වූයේ ඉංග්‍රීසි ජාතිකයන් ය. එවක මෙරට යටත්ව පැවැතියේ ද ඉංග්‍රීසි ජාතිකයන්ට ය. ශ්‍රී ලංකාවේ මාර්ග පද්ධතිය ඉදිකිරීමේ දී ඉංග්‍රීසි ජාතිකයන් මුල් තැන දී තිබෙන්නේ ආර්ථික කාරණාවලට නොව හමුදාමය අවශ්‍යතාවයන්ට බව විද්වත්හු පෙන්වා දෙති. සත්‍ය වශයෙන් ම බ්‍රිතාන්‍යයන්ට අවශ්‍ය වූයේ ඔවුන් මෑතක දී අත්පත් කරගෙන සිටි කන්දඋඩරට ප්‍රදේශය වෙත වැඩි අවධානයක් යොමු කිරීමට ය. කොළඹ සිට මහනුවරට ප්‍රවේශ වන ප්‍රධාන මාර්ගය පිහිටා තිබුණේ හමුදා බළකොටු සහ තවත් බළකොටු සමූහයක් මැදින් ය. පසු කාලයේ දී මහනුවරට යන මාර්ගය ලෙස හැඳින්වුණේ ද එකී මාර්ගය යි. එය හංවැල්ල, අවිස්සාවේල්ල, රුවන්වැල්ල, හෙට්ටිමුල්ල, අට්ටාපිටිය හරහා වැටී තිබුණේ ය. එහි දී බලන දුර්ගය ද පසු කළ යුතු විණ. හමුදාවන්ගේ ගමනාගමනයට පහසු වන පරිදි දෙපස කැලෑව එළිපෙහෙළි කරමින් මාර්ගය විටින් විට පුළුල් කළ බව ද සඳහන් වේ. මාර්ගය පවත්වාගෙන යෑමේ දැඩි අවශ්‍යතාවක් පැවැතිය ද, මාර්ගය දිගේ ඇති බළකොටු ආදිය නඩත්තු කිරීමට විශාල වියදමක් දැරීමට සිදු විණ. එසේ ම එය පහසු කාර්යයක් ද නොවූයේ ය.

ආණ්ඩුකාර ශ්‍රීමත් එඩ්වර්ඩ් බාන්ස් මෙම දුෂ්කරතා විසඳාලමින් හමුදා කටයුතු සඳහා මහනුවරට මාර්ගයක් ඉදි කිරීමට පියවර ගත්තේ ය. බ්‍රිතාන්‍ය හමුදා ඉංජිනේරුවෝ ස්වකීය තාක්ෂණ කුසලතාවන් මුසුකොට මහනුවරට යන නව මාර්ගය එක්දහස් අටසිය විසි ගණන්වල දී තනා නිම කළහ. මෙම මාර්ගය එකල කැපී පෙනුණු මාර්ගයක් වූයේ ය. එසේ ම එය තාක්ෂණික ජයග්‍රහණයක් ලෙස ද සැලකිණ. මෙම දශකය ඇතුළත දී හමුදා මාර්ග ජාලයක් මෙහි ඉදි කෙරිණ. අඹේපුස්ස, කුරුණෑගල සහ එතැන් සිට ගලගෙදර දුර්ගය හරහා මහනුවරටත් මාර්ග ඉදිවූයේ ය. කුරුණෑගල සිට මාතලේ දක්වාත්, මහනුවර සිට මාතලේ දක්වාත් මාර්ග ඉදි කෙරිණ. ඉංග්‍රීසින්ට නුවර පළාත වඩාත් තදින් ග්‍රහණය කර ගැනීමට මේ මාර්ග පද්ධතිය ඉවහල් වූ බව පෙනෙයි.

හමුදා මාර්ග හැරුණු විට මෙරට අනෙක් පාරවල් සඳහා "මාර්ග" යන යෙදුම භාවිත කළ හැකි වූයේ ස්වල්ප වශයෙනි. කොළඹ සිට ගාල්ලටත්, මාතරටත්, එතැන් සිට මඩකලපුවටත්, මන්නාරමටත් පාරවල් තිබුණේ ය. එහෙත් ඒවා කරත්ත පාරවල් පමණක් විණ. එවැනි පාරවල් තනා තිබුණේ වනාන්තර හරහා ය. වියළි කාලවල දී මේ පාරවල්වලින් කරත්ත ගමන් කළ බව සඳහන් වේ. වර්ෂා කාලයේ දී එම පාරවල්වලින් කරත්ත ගමන් කරවීම දුෂ්කර විණ.

කෝපි වගාව මුල් කරගත් ආර්ථිකයක් ශ්‍රී ලංකාවේ ස්ථාපනය වන්නට පටන් ගත්තේ ය. කෝපි වගාව මුල් කරගත් සංස්කෘතිය සාර්ථකත්වයට පත් වනවිට ප්‍රවාහන කටයුතු ද එකී අවශ්‍යතාවන්ට සරිලන ලෙස දියුණු කළයුතු විණ. එම පසුබිමේ දී මිලිටරි සලකා බැලීම් දෙවැනි තැනට වැටුණේ ය. කෝපි වතු සංඛ්‍යාව වැඩිවත් ම දිවයිනේ ප්‍රවාහන පද්ධතියේ පවත්නා සීමාවන් සුදු පාලකයන්ගේ දැඩි අවධානයට ලක් විණ. වරාය වෙත කෝපි අස්වනු කඩිනමින් රැගෙන ඒම ඉලක්ක කරගෙන මහාමාර්ග පද්ධතිය දියුණු කිරීමේ අවශ්‍යතාව තව තවත් තීව්‍ර වූයේ ය.

මේ කාලය වනවිට ශ්‍රී ලංකාවේ නිෂ්පාදිත කෝපි විශාල ප්‍රමාණයක් විදේශ ගත කෙරුණේ නුවර කොළඹ මාර්ගය භාවිතයට ගනිමිනි. නුවරඑළිය සහ බදුල්ල දිස්ත්‍රික්කවල කෝපි වතු හිමියන්ට තම නිෂ්පාදන විදේශ ගත කිරීම අරභයා ප්‍රවාහනය සම්බන්ධයෙන් විශාල ගැටලුවක් මතුව තිබිණ. එම දිස්ත්‍රික්කවල කෝපි අස්වනු හම්බන්තොටට හෝ මඩකලපුවට හෝ රැගෙන ගොස් යාත්‍රාවලට පැටවීමට හැකි නොවේ ද යන ප්‍රශ්නය බොහෝදෙනෙකුට තිබුණේ ය. හම්බන්තොටට හෝ මඩකලපුවට අස්වනු රැගෙන ඒමට හැකි මාර්ගයක් නොතිබීම බොහෝ කෝපි වගාකරුවන්ව දෝමනස්සයට සහ පසුබෑමකට ලක් කළ කාරණයක් විණ. අනෙක් අතට හම්බන්තොට සහ මඩකලපුව වරායන් සාපේක්ෂව කුඩා සහ දුෂ්කර මට්ටමේ පැවැතියේ ය. මේ නිසා එම වරායන් වෙත යාත්‍රාවන් ළඟා වූයේ කලාතුරකිනි. මේ පසුබිම මධ්‍යයේ බොහෝ දුරක් ප්‍රවාහනය කිරීමට සිදුවීම යන ගැටලුව නොසලකා හරිමින් නුවරඑළිය සහ බදුල්ල දිස්ත්‍රික්කවල කෝපි වතු හිමියෝ සිය නිෂ්පාදන මහනුවර හරහා කොළඹට ප්‍රවාහන කිරීමට අකැමැත්තෙන් වුවද පෙලඹුණහ.

බ්‍රිතාන්‍ය පාලනය යටතේ මෙරට මහාමාර්ග පද්ධතිය වැඩි දියුණු වීම සම්බන්ධයෙන් කතා කරන විට තෝමස් ස්කිනර් නම් බ්‍රිතාන්‍ය ජාතික ඉංජිනේරුවරයා ගැන කතා නොකර සිටීම කළ නොහැකි ය. ඔහු ශ්‍රී ලංකාවේ මහාමාර්ග සහ මහාමාර්ග ඉදි කිරීම සම්බන්ධයෙන් සමකාලීනයන් අතර සුවිශේෂ දැනුමක් ඇතිව සිටි විද්වතෙක් වූයේ ය. 1848 වසරේ දී ඔහු මෙරට ප්‍රධාන මාර්ගවල තත්ත්වය සම්බන්ධයෙන් සවිස්තරාත්මක වාර්තාවක් බ්‍රිතාන්‍ය පාලකයන් වෙත ඉදිරිපත් කළේ ය. ඒ වනවිට මාර්ග කිහිපයක බොරලුවත් නොතිබුණු බවත් ඔහු එහි සඳහන් කර තිබුණේ ය. තෝමස් ස්කිනර් එහි දී වැඩි අවධානයක් යොමු කර තිබුණේ නුවරඑළිය සිට ගම්පොළ දක්වා වූ මාර්ගය වෙතයි. නුවරඑළිය සිට බදුල්ල දක්වා කෝපි වතු විශාල ප්‍රමාණයක් පිහිටා තිබුණත් එම ප්‍රදේශ හරහා වැටී තිබුණු මාර්ගය සම්බන්ධයෙන් ඔහු නොසතුට පළ කර තිබුණේ ය. අඹේපුස්ස සිට කුරුණෑගල හරහා මහනුවර දක්වා ඉදි කර තිබුණු මාර්ගය කුරුණෑගල දිස්ත්‍රික්කයේ කෝපි වතු හිමියන්ට සහනයක් සැපයුව ද එම මාර්ගය තෝමස් ස්කිනර්ගේ දැඩි විවේචනයට ලක් විණ.

දහනව වන සියවස මැද භාගයේ දී මෙරට සිටි සුදු ජාතික කෝපි වතු හිමියෝ මාර්ග නොමැතිකමින් විශාල පීඩාවකට පත්ව සිටි බව කිව යුතුම ය. බදුල්ලේ සිට කොළඹ දක්වා දිවෙන ප්‍රධාන මාර්ගයට සම්බන්ධ කර අතුරු මාර්ග පද්ධතියක් ඉදි කරන මෙන් වතු හිමියෝ ඉල්ලීම් ද කළහ. වතු හිමියෝ තම වියදමින් "වතු මාර්ග" (Estate Roads) ඉදි කිරීමට මේ වනවිට පියවර ගෙන තිබුණු බව ද පැහැදිලි ය.

කොළඹ - මහනුවර මාර්ගය යථාර්ථයක් වීමට පළමු අවධියේ දී පැරණි හංවැල්ල - රුවන්වැල්ල මාර්ගයෙන් රට අභ්‍යන්තරයේ සිට භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය කරන ලද්දේ කුලීකරුවන් යොදාගෙන ය. රාත්තල් 40ක පමණ බර ප්‍රමාණයක් එක් කුලීකරුවෙකුට එවක රැගෙන යා හැකි විණ. බර ඔසවාගෙන ඒම වෙනුවෙන් ඔවුන්ට මුදලක් ද ගෙවන ලදී. පසු කලෙක දී කොළඹ - මහනුවර මාර්ගයට

කෝපි වගාව මුල් කර ගත් සංස්කෘතිය සාර්ථකත්වයට පත් වනවිට ප්‍රවාහන කටයුතු ද එකී අවශ්‍යතාවන්ට සරිලන ලෙස දියුණු කළයුතු විණ. එම පසුබිමේ දී මිලිටරි සලකා බැලීම් දෙවැනි තැනට වැටුණේ ය. කෝපි වතු සංඛ්‍යාව වැඩිවත් ම දිවයිනේ ප්‍රවාහන පද්ධතියේ පවත්නා සීමාවන් සුදු පාලකයන්ගේ දැඩි අවධානයට ලක් විණ.

ගොන් කරත්ත හඳුන්වාදීම සිදු විණ. ගොන් කරත්ත භාවිතයෙන් ප්‍රවාහන කටයුතු කරගෙන යෑමට එතරම් විශාල මුදලක් වැය නොවිණ. කඳුකරයේ සිට කෝපි පටවා ගත් කරත්ත කොළඹට පැමිණියේ ය. නැවත කඳුකරය බලා යෑමට ප්‍රථම එම ගැල්වලට කොළඹ දී සහල් ආදිය පටවන ලදී. අනතුරුව ඒවා කඳුකර ප්‍රදේශ බලා පිටත් විණ. ප්‍රවාහන කාර්යය සඳහා කරත්තවලට ගෙවන ගාස්තුව 1830 වසර වනවිට තවදුරටත් අඩු වන්නට පටන් ගත්තේ ප්‍රවාහන කටයුතු සඳහා යොදවා තිබුණු කරත්ත සංඛ්‍යාව වැඩිවීමත් සමගයි. ප්‍රවාහනය සඳහා කරත්තවලට ගෙවන ගාස්තුව සම්බන්ධයෙන් වතු පාලකයන්ට පැවැතියේ ප්‍රසන්න සිතුවිල්ලකි. මේ නිසා ඒ සම්බන්ධයෙන් ගැටලු ඇති නොවූයේ ය.

ඉංග්‍රීසි ආණ්ඩුව කරත්තවලින් බදු මුදලක් අය කළේ ය. එක්දහස් අටසිය තිස් ගණන්වල දී කරත්තවලින් රජයට ලැබුණු වාර්ෂික බදු මුදල පවුම් 18 000ත් 21 000ත් අතර වූ බව මූලාශ්‍රවල සඳහන් වේ. කරත්ත 30 000ක් පමණ ධාවනයේ යෙදිය යුතු බව සුදු පාලකයෝ තීරණය කර තිබුණහ.

එක්දහස් අටසිය හතළිස් ගණන් වනවිට මෙරට කෝපි අස්වැන්න ඉතා විශාල ලෙස ඉහළ ගොස් තිබුණේ ය. මේ කෝපි අස්වනු ප්‍රමාණය කඳුකරයේ සිට කොළඹට ඉතා සාර්ථකව ප්‍රවාහනය කිරීමට කරත්තවලට තවදුරටත් අසීරු වූයේ ය. මෙවන් පසුබිමක් තුළ කරත්තවල ප්‍රවාහන ගාස්තු ද වැඩි වූයේ ය. කෝපි වැවිලිකරුවන්ගෙන් කරත්තවලට ඇති ඉල්ලුම වැඩි වනවිට කරත්තවල ප්‍රවාහන ගාස්තුව තවදුරටත් වැඩි වන නැඹුරුවක් දක්නට ලැබුණේ ය.

1863 වසර වනවිට මෙරට දුම්රිය යුගය ආරම්භවීමට ආසන්නව පැවැතියේ ය. මේ කාලය වනවිටත් ඉංග්‍රීසි පාලකයන් මෙහි පැවැති මහාමාර්ග වැඩි දියුණු කරන්නට විවිධ පියවර ගනිමින් තිබීම විශේෂත්වයකි. බෝක්කු තැනීම, මාර්ගවලට බොරළු යෙදීම මෙන් ම මාර්ග දෙපස කානු පද්ධතිය සැකසීම මගින් ඔවුහු මාර්ග වැඩි දියුණු කරමින් සිටියෝ ය. කෙසේ වුවත් දුම්රිය යුගය ආරම්භ වීමට ආසන්න වනවිටත් මෙරට මහාමාර්ග පද්ධතියෙහි දිග කිලෝමීටර 2,096ක් පමණ වූ බව සඳහන් වේ.

මහාමාර්ග වැඩි දියුණු කිරීම ආරම්භ කිරීමත් සමග ම එකී කාර්යය සඳහා සිවිල් දෙපාර්තමේන්තුවක් ස්ථාපනය කරන ලදී. සිවිල් ඉංජිනේරුවරයෙකු සහ මහාමාර්ග පිළිබඳ කොමසාරිස්වරයකු යටතේ එය පැවැතිණ. මෙම සිවිල් දෙපාර්තමේන්තුවේ පළමු ප්‍රධානියා වූයේ තෝමස් ස්කිනර් ය. එය පිහිටුවීමත් සමග ම මහාමාර්ග ඉදි කිරීම ක්‍රම ක්‍රමයෙන් පුළුල් වූයේ ය.

ඉංග්‍රීසි ආණ්ඩුව මෙරට මහාමාර්ග පද්ධතිය දියුණු කරන්නට සැලසුමක් සකස් කළ ද ඊට අවශ්‍ය මූල්‍ය ප්‍රතිපාදන සොයා ගැනීම දුෂ්කර විණ. මාර්ග සංවර්ධනය සඳහා නව බදු පැනවීම අවශ්‍ය ම කරුණක් බව නව ව්‍යවස්ථාදායක කවුන්සිලය පත් කළ කමිටුවක් 1842 වසරේ දී පෙන්වා දී තිබිණ. ඒ අනුව ඉඩම්, මාළු, සුනඛයන්, ගිනිඅවි සඳහා බදු පැනවීමට තීරණය කරන ලදී. එසේ වුවත් මේ බදු පැනවීම ක්‍රියාත්මක නොකෙරිණ.1848 වසරේ දී මාර්ග ආඥා පනත හඳුන්වා දෙන ලද බව සඳහන් වේ. වයස අවුරුදු 18ත් 55ත් අතර වයස් කාණ්ඩයේ පසුවන සෑම පිරිමියෙකු ම වසරකට දින හයක් මාර්ගවල වැඩ කළයුතු බව එමගින් ප්‍රකාශ කෙරිණ. එසේ වැඩ කිරීමට අපොහොසත් වන අයට විකල්පයක් ලෙස සිලිං තුනක මුදලක් රජයට ගෙවීමට හැකි වන පරිදි වැඩපිළිවෙලක් ද හඳුන්වා දී තිබුණේ ය.

ප්‍රවාහනය සඳහා වැය වන මුදල අඩු කිරීමට මහාමාර්ග සංවර්ධනය කිරීම ඉවහල් වේ. එසේ වුවත් එම වියදම අඩු කර ගැනීමට සෘජුව ම බලපාන්නේ ප්‍රවාහනය සඳහා තාක්ෂණික නවෝත්පාදනයන් හඳුන්වා දීම ය. මෙරට මහාමාර්ගවල ඒ වනවිටත් ගමන් කළේ ගොන් කරත්ත ය. ගොන් කරත්ත වෙනස් කර වඩා එලදායී ලෙස සැකසීම හෝ ඊට දියුණු තාක්ෂණයක් හඳුන්වා දීම හෝ සිදු කළ නොහැකි ය. කරත්තකරුවන්ට සහ කරත්ත කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ට තම කරත්ත සංඛ්‍යාව වැඩි කර ගැනීමට හෝ කරත්තයට බඳින ගවයන් සංඛ්‍යාව වැඩි කරගැනීමට හෝ ක්‍රමයක් තිබුණේ ද නැත. ගවයෝ විවිධ රෝගවලට ගොදුරු වීමෙන් මියගියහ. එහි දී ගව කුර රෝගය ප්‍රමුඛ විණ. ඒ හැරුණුවිට එකල මෙහි ගවයන් ඇතිදැඩි කරන ලද්දේ විද්‍යාත්මක නොවන ආකාරයන්ට ය. එ නිසා ගවයන්ගේ මරණ අනුපාතය අසාමාන්‍ය ලෙස ඉහළ මට්ටමක ද පැවැති බව වාර්තාවන්හි සඳහන් වේ.

කොළඹ - මහනුවර දුම්රිය සේවාව ආරම්භ වූයේ 1867 වසරේදී ය. එම දුම්රිය සේවාව ආරම්භ වීමට පළමුව සහ වසරකට පසුව කොළඹ සහ මහනුවර අතර ගමන් ගත් කරත්ත සංඛ්‍යාව පිළිබඳ සංසන්දනාත්මක වාර්තාවක් :

මාසය	1866	1868
ජනවාරි	15 000	6 000
පෙබරවාරි	14 000	4 000
මාර්තු	14 000	5 000
අප්‍රේල්	14 000	4 500
මැයි	12 000	4 000
ජූනි	10 000	4 000
ජූලි	9 000	4 000
අගෝස්තු	8 000	4 000
සැප්තැම්බර්	6 000	4 000
ඔක්තෝබර්	7 000	4 000
නොවැම්බර්	6 000	4 000
දෙසැම්බර්	6 000	3 000

මංජුලා විජයරත්න

ශ්‍රී ලංකාවේ දුම්රිය ගමනාගමනය ආරම්භ වීම

ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ සැබෑ දියුණුවක් ඇතිවූයේ දුම්රිය මාර්ග පද්ධතිය ස්ථාපනය කර දුම්රිය ධාවනය ආරම්භ කිරීමත් සමග ය. මෙරට දුම්රිය ධාවනය ඇතිවීම සඳහා ආර්ථික කරුණු බලපෑ බව නොරහසකි. එසේ වුවත් ඉන්දියාවේ දුම්රිය සේවාව ආරම්භ වී එරට ප්‍රවාහන පද්ධතියේ විශාල වෙනසක් ඇති වෙමින් තිබුණේ ද මෙයට ආසන්න කාලයේදී ය. එමඟින් ලැබුණු අත්දැකීම් සහ ආදර්ශ මෙරට දුම්රිය ගමනාගමනය ආරම්භ කිරීමට ඉංග්‍රීසි පාලකයන්ට බලවත් උත්තේජනයක් වූ බව ද පැහැදිලි කරුණකි.

කොළඹ සහ මහනුවර අතර දුම්රිය මාර්ගයක් ගොඩනැඟීමේ අරමුණ ඇතිව 1845 වසරේ දී ලංකා දුම්රිය සමාගම (Ceylon Railway Company) පිහිටුවන ලදී. මෙරට ශ්‍රමය ලාභදායී බැවින් ලංකාවේ දුම්රිය මාර්ග ඉදි කිරීමේ දී ඇස්තමේන්තුගත පිරිවැයට වඩා බෙහෙවින් අඩුවෙන් වැය වනු ඇති බව සුදු ජාතික බලධාරීන්ගේ තර්කය විය. කෝපි අපනයනය 1855 වනවිට කැපී පෙනෙන ලෙස ඉහළ ගොස් තිබුණේ ය. කෝපි අස්වැන්න වැඩිවීම සහ අපනයනය වැඩිවීම වසර ගණනක් මුළුල්ලේ වැඩිවෙමින් පැවැති නිසා ඉදිරියටත් එය එසේ ම පවතිනු ඇතැයි කෝපි වතු හිමියෝ බලාපොරොත්තු වූහ. කෙසේ වුවත් මේ වනවිට බ්‍රසීලයේ නිෂ්පාදිත කෝපි මඟින් තර්ජනයක් එල්ල වෙමින් පවතින බව ඇතැමුන්ගේ මතය විණ. එවැනි මතයක් පළවෙමින් තිබුණේ අනෙකක් නිසා නොව බ්‍රසීලයේ කෝපි වගාව සහ අපනයනය ප්‍රසාරණය වෙමින් පැවැති නිසයි. එපමණක් නොව බ්‍රසීලයේ දුම්රිය මාර්ග පද්ධතිය ද ස්ථාපනය කෙරෙමින් තිබිණ. කෝපි නිෂ්පාදනයෙන් බ්‍රසීලය අත්පත් කරගන්නා දියුණුව අඛණ්ඩව පැවැතියහොත් ශ්‍රී ලංකාවේ කෝපි වගාව සහ කෝපි අපනයනය ඉතා පහළ තැනකට වැටෙන බවට තවත් පිරිසක් තර්ක කළෝ ය. මෙවැනි තර්ක විතර්ක මධ්‍යයේ කොළඹ සිට මහනුවර දක්වා දුම්රිය මාර්ගය ඉදි කිරීමට අවශ්‍ය මූලික කටයුතු සම්පාදනය කෙරිණ.

ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ නව නැම්මක් ඇති කිරීමට සමත් වූ දුම්රිය මාර්ග ස්ථාපනය සඳහා වඩාත් උනන්දුවෙන් කටයුතු කළේ ශ්‍රීමත් හෙන්රි වෝඩ් (1855-1860) ආණ්ඩුකාරවරයා ය. පිලිප් ඇන්ස්ට්‍රැදර්ගේ (Philip Anstruther) සභාපතිත්වයෙන් මෙරට පළමු දුම්රිය මාර්ගය කොළඹ සිට මහනුවර දක්වා ඉදි කිරීමට අවශ්‍ය කටයුතු සංවිධානය කෙරිණ. සිලෝන් රේල්වේ සමාගමේ ඉංජිනේරු තෝමස් ඩ්‍රානේ 1846 වනවිට දුම්රිය මාර්ගය සඳහා අදාළ මිනුම් කටයුතු කර අවසන් කළේ ය. දුම්රිය මාර්ගය තැනීම සඳහා ඔහු විකල්ප මාර්ග තුනක් ඉදිරිපත් කර තිබිණ. ඉන් එකක් අලගල්ල හරහා ය. අනෙක හිඟුල නිම්නය හරහා බව සඳහන් වේ. තෙවැන්න, ගලගෙදර හරහා ය.

දුම්රිය මාර්ගයේ ඉදි කිරීම් සඳහා අඩුම ඇස්තමේන්තුව බ්‍රිතාන්‍ය පවුම් 850 000ක් වූයේ ය. කොළඹ සිට මහනුවර දක්වා ඉදි කෙරෙන දුම්රිය මාර්ගයේ පළමු අදියර කොළඹ සිට අඹේපුස්ස දක්වා වැටී තිබිණ. එනම් කොළඹ සිට කිලෝමීටර 54ක පමණ දුරකි. එකී පළමු අදියර සඳහා පවුම් 258 795ක් පමණ වැය වෙතැ යි ගණන් බලා තිබිණ. එම අදියරේ ඉදි කිරීම් ආරම්භ කිරීම සඳහා සුදු ජාතික පාලකයෝ එකඟතාව පළ කළහ. කොළඹ - මහනුවර දුම්රිය මාර්ගය ඉදි කිරීමට අදාළව ශ්‍රී ලංකා රජය සහ සිලෝන් රේල්වේ කොම්පැනිය අතර ගිවිසුම 1856 වසරේ දී අත්සන් තැබිණ.

වියදම සම්බන්ධයෙන් ඇති වූ මතභේදාත්මක තත්ත්වයක් හේතුවෙන් නැවත වරක් එම දුම්රිය මාර්ගයේ මිනුම් කටයුතු සිදු කිරීමට බලධාරීහු පෙලඹුණහ. අඩු වියදමකින් ඉදි කළ හැකි වන්නේ මාර්ගය කවර ආකාරයෙන් සැලසුම් කළහොත් ද යන ගැටලුවට පිළිතුරු සෙවීමේ කාර්යය සමග නව මිනුම් කටයුතු සිදු කිරීම කපිතාන් මූර්සොම්ට (Capt. Moorsom) භාර කරන ලදී.

1857 වසරේ දී කපිතාන් මූර්සොම් ඒ සඳහා ලංකාවට පැමිණියේ ය. වර්තමාන දුම්රිය මාර්ගය වැටී ඇති රඹුක්කන සිට කඩුගන්නාව දක්වා වූ කොටස එපරිද්දෙන් ඉදි කළයුතු බව මිනුම් කටයුතු භාවිතයෙන් නිර්දේශ කළේ කපිතාන් මූර්සොම් ය. ඉංජිනේරු එම්.ටී. ඩොයින්ගේ (M.T. Doyne) අධීක්ෂණය යටතේ කොළඹ නගර මධ්‍යයේ සිට මහනුවර නගරය දක්වා කඩුගන්නාව දුර්ගය පසුකරමින් දුම්රිය මාර්ගය ඉදිකිරීම සඳහා වැඩ සැලැස්ම ද සකස් කෙරිණ.

කොළඹ - මහනුවර දුම්රිය මාර්ගය ඉදි කිරීම පහසු නොවිණ. එහි ඇතැම් තැනෙක වගුරු ය. තවත් ස්ථානවල පාලම් ඉදි කළයුතුව ඇත. උමං ඉදි කිරීමට සිදු වන ස්ථානයන් ද එමට ය. ඒ හැරුණු විට දුම්රිය ස්ථාන ඉදි කිරීමේ කාර්යය ද සිදු කළයුතු විණ. 1866 වනවිට ගම්පහ සහ මහර දුම්රිය ස්ථාන මුළුමනින් ම ඉදි කර අවසන් කරන ලද බව සඳහන් වේ. මගීන් සහ භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය සඳහා දුම්රිය මාර්ගය 1866 වසරේ නොවැම්බර් මස පළමු වැනිදා විවෘත කරන ලදී. ඒ පොල්ගහවෙල දක්වා ය. කෙසේ වුවත් 1864 වසරේ දෙසැම්බර් මාසයේ 27 වැනි දා කොළඹ සිට අඹේපුස්ස දක්වා දුම්රියක් ධාවනය කරන ලද බව ඉතිහාස වාර්තා මඟින් විවරණය කෙරේ. ඒ, බ්‍රාබන්ට් ආදිපාදවරයා (පසු කලෙක II වන ලියෝපෝල්ඩ් රජු ලෙස බෙල්ජියම පාලනය කළේ ඔහු ය.) වෙනුවෙනි. ඒ අවස්ථාවේ දී ප්‍රයෝජනයට ගෙන තිබුණේ දළ වශයෙන් වැඩ නිම කරන ලද මාර්ගය බවත් සඳහන් වේ.

දුම්රිය කඩුගන්නාව දක්වා ධාවනය කරවිය හැකි අන්දමට කොළඹ - නුවර දුම්රිය මාර්ගයේ වැඩකටයුතු නිම කෙරුණේ 1867 වසරේ මාර්තු 20 වැනිදා ය. මහවැලි ගඟ හරහා සහ මහඔය හරහා පාලම් ඉදි කර කොළඹ මහනුවර දුම්රිය මාර්ගයේ වැඩ නිම කෙරුණේ 1867 වසරේ අප්‍රේල් මස 25 වැනිදා ය. ඒ අනුව කොළඹ සිට මහනුවර දක්වා පළමු දුම්රිය 1867 වසරේ අප්‍රේල් මස 26 වැනිදා ධාවනය කරවීමට ඉංග්‍රීසි පාලකයෝ සමත් වූහ.

කොළඹ - මහනුවර දුම්රිය මාර්ගය ගම්පොළ දක්වා දිගු කිරීමට 1865 වසරේ දී අවසරය ලබා දුන් අතර එහි ඉදි කිරීම් 1873 වසරේ දී අවසන් කෙරිණ. ගම්පොළ සිට නාවලපිටිය දක්වා කොටස 1884 වසරේ දී තනා නිම කරන ලද බව දැක් වේ. නාවලපිටිය සිට නානුඔය දක්වා වූ දුම්රිය මාර්ගය අදියර තුනක් යටතේ තනා නිම කෙරිණ. 1884 දී නාවලපිටියේ සිට හැටන් දක්වාත් තලවකැලේ දක්වාත් තනා නිම කරන ලදී. 1885 වසරේ දී එය නානුඔය දක්වා තනා නිම කිරීමට සුදු ජාතික පාලකයෝ සමත් වූහ. මේ දුම්රිය මාර්ගය 1894 වනවිට බණ්ඩාරවෙල දක්වා තනා නිම කිරීම ද විශේෂත්වයකි. 1924 වසරේ දී මාර්ගය බදුල්ල දක්වා විශාල කිරීම අවසන් වන තුරු දුම්රිය මාර්ගයේ අවසන් නැවතුම වූයේ බණ්ඩාරවෙල ය.

1897 වසරේ දී උතුරු දුම්රිය මාර්ගය ඉදි කිරීම සඳහා අනුමැතිය ලැබිණ. ඒ අනුව සැතපුම් 21කින් සමන්විත කන්කසන්තුරේ සිට චාවකච්චේරි දක්වා වූ පළමු අදියරේ ඉදිකිරීම් කටයුතු 1900 ජූලි මාසය වනවිට ආරම්භ කෙරුණු බව සඳහන් වේ. දුම්රිය මාර්ගයේ එම අදියරය ආණ්ඩුකාර ශ්‍රීමත් ජේ.ඩබ්ලිව්. රිජ්වේ 1902 මාර්තු 11 වැනිදා විවෘත කළේ ය. චාවකච්චේරි සිට පලායි දක්වා සැතපුම් 14කින් යුත් දෙවන අදියරයේ වැඩ ආරම්භ වූයේ 1902 සැප්තැම්බර් මාසයේදී ය. 1904 වසරේ නොවැම්බර් මස පළමු වැනිදා උතුරු දුම්රිය මාර්ගයේ අනුරාධපුරය දක්වා වූ අදියර විවෘත කෙරිණ. එහි මැදවච්චිය දක්වා වූ අදියරේ ඉදි කිරීම් කටයුතු ආරම්භ වූයේ 1905 මාර්තු මස 11 වැනිදා ය. උතුරු දුම්රිය මාර්ගය ඉදි කිරීම මුළුමනින් ම අවසන් කෙරුණේ 1905 වසර මැද භාගයේදී ය. එම වසරේ අගෝස්තු පළමු වැනිදා පළමු දුම්රිය කොළඹ සිට යාපනය දක්වා ගමන් කළ බව වාර්තාවන්හි සඳහන් වේ. එම දුම්රියට ගමනාන්තයට ළඟා වන්නට පැය 13කුත් මිනිත්තු 20ක් පමණ ගත වූයේ ය.

දුම්රිය මාර්ග ස්ථාපනය සඳහා වඩාත් උනන්දුවෙන් කටයුතු කළේ ශ්‍රීමත් හෙන්රි වෝර්ඩ් (1855- 1860) ආණ්ඩුකාරවරයා ය. පිලිප් ඇන්ස්ට්‍රෘදර්ගේ (Philip Anstruther) සභාපතිත්වයෙන් මෙරට පළමු දුම්රිය මාර්ගය කොළඹ සිට මහනුවර දක්වා ඉදි කිරීමට අවශ්‍ය කටයුතු සංවිධානය කෙරිණ.

කැලණිවැලි දුම්රිය මාර්ගය තනා නිම කරන ලද්දේ 1900 - 1902 අතර කාලයේදී ය. එය ආරම්භයේ දී කොළඹ සිට අවිස්සාවේල්ල හරහා යටියන්තොට දක්වා වැටී තිබිණ. දුම්රිය මාර්ගය අවිස්සාවේල්ලෙන් රත්නපුර හරහා ඕපනායක දක්වා දීර්ඝ කරන ලද්දේ 1912 වසරේදී ය. මෙම මාර්ගය දීර්ඝ කරන ලද්දේ වතු වගාවන් ආවරණය කරමිනි. එසේ වුවත් අවිස්සාවේල්ල - යටියන්තොට දුම්රිය මාර්ගය 1942 වසරේ දී ඉවත් කරන්නට සිදු විණ. හෝමාගම සිට ඕපනායක දක්වා වූ කොටස ද 1973 වසරේ දී භාවිතයෙන් අත්හැර දමන ලදී. අවිස්සාවේල්ල දක්වා කැලණිවැලි දුම්රිය මාර්ගයේ ධාවන කටයුතු යළි ආරම්භ වන්නේ 1978 වසරේදී ය.

දහනව වන සියවසේ දෙවන භාගයේ දී ශ්‍රී ලංකාවේ දුම්රිය මාර්ග දිශා හතරක් වෙත යොමුව තිබිණ. මහනුවර සිට උඩුව දෙසට දුම්රිය මාර්ග ඉදි වී තිබීම පළමුවැන්න යි. දෙවැන්න මහනුවර සිට මාතලේ දක්වා ය. තෙවැන්න මහනුවර සිට කුරුණෑගල දක්වා දුම්රිය මාර්ගය යි. මෙම කොටස් තුනෙන් සබරගමුව කොටස හැර මධ්‍යම වතුකරයේ ඇති දිස්ත්‍රික්ක සඳහා දුම්රිය ගමනාගමනය විවෘත වී ඇති බැව් පැහැදිලි ය. සිව්වැන්න, කොළඹ සිට වෙරළ තීරය ඔස්සේ මොරටුව, කළුතර සහ ගාල්ල දක්වා දුම්රිය මාර්ගය ඉදි කිරීම වශයෙන් දක්වන්නට පුළුවන.

සුදු ජාතිකයන් මෙරට ඉදි කරන ලද පළමු දුම්රිය මාර්ග පද්ධතිය දෙස බලන විට එමගින් සබරගමු පළාත ආවරණය නොවන බව ඉතා හොඳින් ප්‍රත්‍යක්ෂ කාරණයකි. එසේ වුවත් කොළඹ සිට වැටී ඇති මුහුදු බඩ දුම්රිය මාර්ගය කළුතර දක්වා දීර්ඝ කරන ලද්දේ සබරගමුවෙහි නිෂ්පාදකයන්ගේ පහසුව වෙනුවෙන් බවට සාක්ෂි තිබේ.

කළු ගඟ හරහා රත්නපුරයේ සිට කළුතර දිස්ත්‍රික්කයේ නිෂ්පාදිත භාණ්ඩ ටොන් 24 000ක පමණ ප්‍රමාණයක් වාර්ෂිකව ගෙන එන ලද බව සඳහන් වේ. මෙම භාණ්ඩවලින් තුනෙන් දෙකක් පමණ කළුතර සිට කොළඹට රැගෙන ආවේ ජල මාර්ගවලිනි. ඉතිරිය රැගෙන එන ලද්දේ කරත්තවලිනි. රත්නපුරයේ සිට කළු ගඟ දිගේ භාණ්ඩ රැගෙන යෑම සඳහා වඩාත් ක්‍රමවත් යාත්‍රා සේවයක් පවත්වාගෙන යන මෙන් ලංකා දුම්රිය සේවය රජුගෙන් ඉල්ලීමක් කළේ ද මේ පසුබිමෙහි ය.

දුම්රිය ප්‍රවාහන කටයුතු සමග කරත්ත සම්බන්ධ කිරීමේ හැකියාවක් ද බලධාරීන්ට පෙනී ගියේ ය. ඒ වනවිටත් මෙරට ප්‍රවාහන කාර්යයෙහි කරත්ත සුලභ වශයෙන් පරිහරණය කෙරෙමින් පැවති බව සඳහන් කළයුතු ය. සබරගමුව සහ රටේ ගිනිකොන දිග ප්‍රදේශ ඊට නිදසුන් වශයෙන් දැක්විය හැකි ය. තවදුරටත් කරත්ත මාර්ග ඉදි කිරීමට ඒ අනුව පියවර ගැනිණ. කළුතර දිස්ත්‍රික්කයේ නෑබොඩ සහ වරකාගොඩ අතර කරත්ත මාර්ග ගණනාවක් ඉදි කිරීමට පොදු වැඩ දෙපාර්තමේන්තුව පියවර ගත්තේ මෙරට ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රය තවදුරටත් නඟාසිටුවීමේ අරමුණ ඇතිව ය.

ඌව පළාතේ වඩාත් සමීප විය නොහැකි ප්‍රදේශවලත්, මධ්‍යම පළාතේ මාතලේ දිස්ත්‍රික්කයේ ලග්ගල - පල්ලේගම ප්‍රදේශයේත් තවලම් භාවිතය දහනව වන සියවසේ අග භාගය වන තුරු ම පැවැති බව දිසාපතිවරුන්ගේ පරිපාලන වාර්තාවලින් පෙනී යයි. තවලම් භාවිත කෙරී තිබෙන්නේ වාණිජ භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය සඳහා ය. 1875 පමණ වනවිට ලග්ගල තවලම් මාර්ගය වැඩි දියුණු කිරීම සඳහා රුපියල් 4,000/=ක පමණ මුදලක් වැය වූ බව වාර්තාවන්හි සඳහන් වේ.

1865 - 1900 අතර කාලපරිච්ඡේදයේදී මෙරට මාර්ග පද්ධතියේ ඉදිකිරීම් කටයුතු තවදුරටත් පුළුල් කෙරිණ. දුම්රිය මාර්ග සමග සබඳතා ඇති කරගත හැකි ආකාරයටත්, හුදෙකලා තත්ත්වයෙන් පැවැති ප්‍රදේශ දියුණු කිරීම සඳහාත් මාර්ග ඉදි කිරීම ආරම්භ විණ. එහිලා මූලිකත්වය ගෙන තිබෙන්නේ ද පොදු වැඩ දෙපාර්තමේන්තුවයි. ආරම්භයේ දී එක් පැත්තකින් සබරගමුව ද අනෙක් පැත්තෙන් නිරිත දිග මුහුදු වෙරළ ආසන්නයේ ද මාර්ග පහසුකම් ඇති කිරීම කෙරෙහි විශේෂ අවධානයක් යොමුව තිබිණ. රත්නපුරය - පානදුර එකට සම්බන්ධ කරමින් නම්බපාන මාර්ග ඉදි කිරීමත් ඉතා වැදගත් සන්ධිස්ථානයක් විය. අනතුරුව අකුරැස්ස, මොරවක, දෙනියාය සහ බුළුතොට හරහා ගාල්ල රක්වාන එකට සම්බන්ධ කරමින් මාර්ග ඉදි කිරීම තවත් වැදගත් පියවරක් වූයේ ය.

වතු ආශ්‍රිත මාර්ග ඉදි කිරීම් කටයුතු ද ආරම්භ විය. ඒ අතර වඩාත් කැපී පෙනෙන්නේ නුවරඑළිය සිට නානුඔය දක්වා වූ දුම්රිය මාර්ග ආශ්‍රිතව ඉදි කෙරුණු මාර්ග පද්ධතිය ය. දිඹුල - නුවරඑළිය, කන්දපොළ - උඩුපුස්සැල්ලාව, රුවනාල්ල- වේයන්ගොඩ සහ කෑගල්ල - පොල්ගහවෙල මාර්ග ඉදි කිරීම සුවිශේෂ ය. මෙම මාර්ග ඉදි කිරීමට අමතරව පොදු වැඩ දෙපාර්තමේන්තුවේ අවධානය දිවයිනේ ගිනිකොන දිග ප්‍රදේශ වෙත ද යොමු විණ. බදුල්ල සිට මඩකලපුව දක්වාත්, වැල්ලවාය සිට හම්බන්තොට දක්වාත්, බදුල්ල සිට රත්නපුරය දක්වාත් මාර්ග ඉදි කෙරුණේ ඒ අනුව ය.

▸ **ප්‍රභාෂිණී ඉද්දමල්ගොඩ**

1900 වසරෙන් පසු මෙරට ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රය

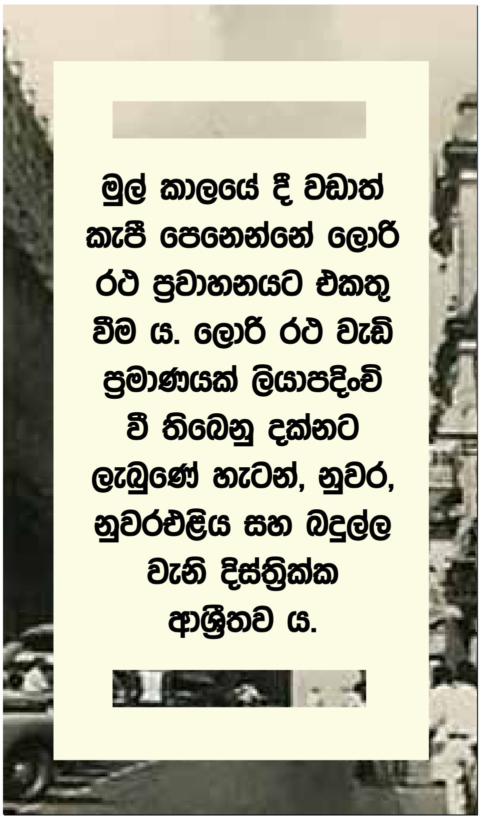
1900 වසරෙන් පසු එළඹී කාලයේ දී මෙරට ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ සංවර්ධන රටාව සෑහෙන දුරට සංකීර්ණ අතට හැරෙමින් පැවැතියේ ය. දුම්රිය මාර්ග මෙන් ම මහාමාර්ග ද තවදුරටත් දිගු කෙරිණ. 1895 - 1924 අතර කාල පරාසය ඇතුළත දුම්රිය මාර්ග සැතපුම් 450ක් අලුතින් ඉදි කෙරිණ. මේ අවධිය වනවිට රබර් කර්මාන්තය මෙරට ව්‍යාප්ත වෙමින් පැවැතියේ ය. කැලණිවැලි දුම්රිය මාර්ගය රත්නපුරය දක්වා දීර්ඝ කිරීම ආරම්භ වූයේ ද එ නිසයි. තේ කර්මාන්තය පදනම් කරගෙන නානුඔය සිට නුවරඑළිය දක්වා දුම්රිය මාර්ගය ඉදි කෙරිණ. එහි නුවරඑළිය සිට කන්දපොළ දක්වා වූ පළමු අදියරය, 1903 වසරේ දෙසැම්බර් මස 21 වැනි දා ශ්‍රීමත් හෙන්රි බ්ලේක්ගේ ප්‍රධානත්වයෙන් විවෘත කෙරිණ. දෙවන අදියර කන්දපොළ සිට රාගල දක්වා වැටී තිබුණු අතර එය 1904 වසරේ ජූලි මාසයේ දී සම්පූර්ණ කෙරුණු බව සඳහන් වේ. මේ දුම්රිය මාර්ගය 1948 වසර වනතුරු ක්‍රියාත්මක තත්ත්වයේ පැවැතිණ. මහාමාර්ග පද්ධතිය දියුණු වීමත් සමග ලොරිරථ ගමනාගමනය එම ප්‍රදේශවල සුලභ විය. අනෙක් අතට එම ප්‍රදේශ ආශ්‍රිතව දුම්රියෙන් ගමන් කිරීමට වඩා මහාමාර්ගවලින් ගමන් කිරීම වේගවත් විය. මේ නිසා දුම්රිය ගමනාගමනය අනුක්‍රමයෙන් පිරිහෙන්නට පටන් ගත්තේ ය. නානුඔය සිට රාගල දක්වා මගී ප්‍රවාහන දුම්රිය සේවාව පවත්වාගෙන යෑම 1940 දී නතර කර දැමීමට බලධාරීහු පියවර ගත්හ. එසේ වුවත් භාණ්ඩ ප්‍රවාහන දුම්රිය දෙකක් පමණක් නානුඔය සහ රාගල අතර පවත්වාගෙන යනු ලැබිණ. 1942 වසරේ දී නානුඔය නුවරඑළිය දුම්රිය මාර්ගය ගලවා ඉවත් කරන ලදී. 1948 දී රාගල දක්වා වූ මුළු මාර්ගය ම ගලවා ඉවත් කිරීමට පියවර ගැනිණ.

හලාවත සහ පුත්තලම දෙසට දුම්රිය මාර්ගය ඉදි කෙරෙන්නේ එකී ප්‍රදේශවල පැවැති පොල් වගාව මුල් කරගෙන ය. පුත්තලම දක්වා දුම්රිය මාර්ගය ඉදි කිරීම 1907 වසරේ ජූලි මස 3 වැනිදා ආරම්භ විණ. ඒ සඳහා මූලිකත්වය ගත්තේ හෙන්රි බ්ලේක් ආණ්ඩුකාරවරයා ය. එම දුම්රිය මාර්ගය ඉදි කෙරුණේ අදියර කිහිපයක් යටතේ ය. පළමු අදියර රාගම සිට ජාඇළ දක්වා ය. දෙවැන්න එතැන් සිට මීගමුව දක්වා ය. තෙවැනි අදියර යටතේ ඉදි වූයේ හලාවත දක්වා බව සඳහන් වේ.

අවසන් අදියරයේ දී දුම්රිය මාර්ගය පුත්තලම දක්වා ඉදි කෙරිණ. 1926 වසරේ මැයි මස 12 වැනි දා එම මාර්ගය ප්‍රවාහන කටයුතු සඳහා විවෘත කෙරිණ.

මේ අතර සුදු ජාතික පාලකයන්ගේ අවධානය උතුරු මැද පළාත වෙත ද යොමු වූයේ ය. එහි සුවිශේෂ සන්ධිස්ථානයක් වූයේ මැදවච්චිය යි. එහි සිට එක් පැත්තකට තලේමන්නාරම ය. එය වැදගත් වන්නේ ඉන්දියාවේ සිට මෙහි සංක්‍රමණය වන වතු කම්කරුවන් පිළිබඳවත්, ඉන්දීය වෙළෙඳුන් පිළිබඳවත් සලකා බැලීමේදී ය. මැදවච්චියට සම්බන්ධ වන අනෙක් පැත්ත කන්කසන්තුරයට ගමන් ගන්නා මඟ ය.

ශ්‍රී ලංකාව සහ ඉන්දියාව අතර සම්බන්ධතාවය ගොඩනඟමින් මන්නාරම දුම්රිය මාර්ගය ඉදි කෙරිණ. 1914 වසරේ දී මන්නාරම දුම්රිය මාර්ගය තලේමන්නාරම සමඟ සම්බන්ධ කරන ලදී. ඉන්දියාව පාර්ශ්වයෙන් දුම්රිය මාර්ගය ධනුෂ්කොඩි දක්වා දීර්ඝ කෙරිණ. තලේමන්නාරම සහ ධනුෂ්කොඩි අතර යාත්‍රා සේවාවක් ආරම්භ කර තිබුණේ ය. මෙම සේවාව එක්දහස් නවසිය හැට ගණන් දක්වා සාර්ථකව ක්‍රියාත්මක වූයේ ය. එක්දහස් නවසිය හැට ගණන්වල ඇති වූ සුළි සුළඟකින් ධනුෂ්කොඩි ජැටිය සහ දුම්රිය මාර්ගය විනාශ වී ගිය බව සඳහන් වේ. යාත්‍රා සේවය පසුව නැවත ආරම්භ විණ. එසේ වුවත් මෙරට ඇති වූ සිවිල් යුද තත්ත්වය හේතුවෙන් එක්දහස් නවසිය අනූ ගණන්වල දී එම දුම්රිය මාර්ගයේ ප්‍රවාහන කටයුතු නතර කර දමන ලදී.



මුල් කාලයේ දී වඩාත් කැපී පෙනෙන්නේ ලොරි රථ ප්‍රවාහනයට එකතු වීම ය. ලොරි රථ වැඩි ප්‍රමාණයක් ලියාපදිංචි වී තිබෙනු දක්නට ලැබුණේ හැටන්, නුවර, නුවරඑළිය සහ බදුල්ල වැනි දිස්ත්‍රික්ක ආශ්‍රිතව ය.

දුම්රිය මාර්ගවලට සාපේක්ෂව මහාමාර්ග ද දියුණු වෙමින් පැවැතියේ ය. කොළඹට උතුරින් මෙන් ම දකුණින් ද පැවැති වෙරළබඩ දුම්රිය මාර්ගයට මහාමාර්ග සම්බන්ධ වී තවදුරටත් සංවර්ධනය විණ. කළුතර දිස්ත්‍රික්කයේ මතුගම, නෑබොඩ, අඟුරුවාතොට වැනි වැදගත් වැවිලි මධ්‍යස්ථාන දුම්රිය මාර්ගයට සම්බන්ධ විය. ඇල්පිටිය දිස්ත්‍රික්කය, අම්බලන්ගොඩින් දුම්රිය මාර්ගයට සම්බන්ධ විණ. උඩුගම සහ මොරවක් කෝරලේ ගාල්ලෙන් දුම්රිය මාර්ගය සමග සම්බන්ධ විණ. මේ ප්‍රදේශ මෙරට ආර්ථිකයට වැදගත් වූයේ තේ සහ රබර් වගා කටයුතු නිසයි. රබර් සහ කොකෝවා වගාවන් සඳහා ප්‍රකට දුම්බර, රංගල, හඟුරන්කෙත සහ මතුරට මෙන් ම ගලහ සහ දෙල්තොට ද දුම්රිය මාර්ග සමග සම්බන්ධ කෙරුණේ මාර්ග පද්ධතියේ දියුණුවත් සමග ය. මේ අන්දමට එක්දහස් නවසිය විසි ගණන් වනවිට මෙරට ප්‍රවාහන කාර්යයන් සපුරා ගැනීම සඳහා අවශ්‍ය ආකාරයට මහාමාර්ග සහ දුම්රිය මාර්ග සකස් වී තිබුණේ ය.

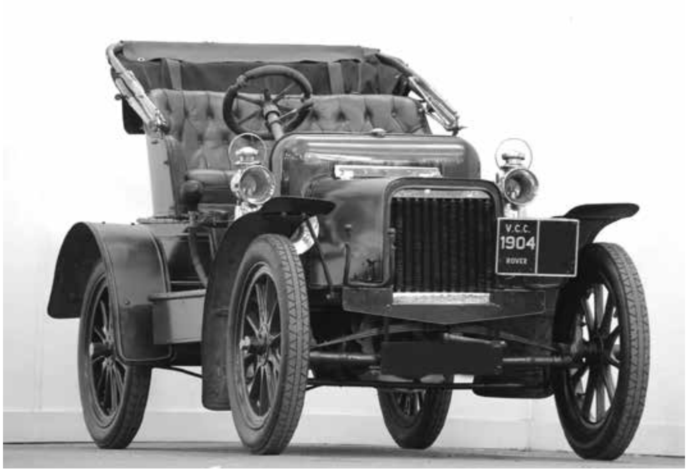
මෙරට ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ විප්ලවීය වෙනසක් ඇති වන්නේ ද එක්දහස් නවසිය විසි ගණන්වලදීම ය. ඒ මෙරට ප්‍රවාහන පද්ධතියට මෝටර් ප්‍රවාහන ක්‍රම ඇතුළු වීමත් සමග ය. මුල් කාලයේ දී වඩාත් කැපී පෙනෙන්නේ ලොරිරථ ප්‍රවාහනයට

එකතු වීම ය. ලොරිරථ වැඩි ප්‍රමාණයක් ලියාපදිංචි වී තිබෙනු දක්නට ලැබුණේ හැටන්, නුවර, නුවරඑළිය සහ බදුල්ල වැනි දිස්ත්‍රික්ක ආශ්‍රිතව ය. ලොරිරථ අංශ තුනක් යටතේ ප්‍රවාහන කාර්යයෙහි යොදවා තිබිණ. එක් කොටසකට අයත් වූයේ වතු සහ දුම්රිය ස්ථාන අතර ධාවනය වන ලොරි ය. අනෙක් කොටසට අයත් වූයේ දුම්රිය ප්‍රවාහනය භාවිතයට ගත නොහැකි කෙටි දුරකින් යුත් මාර්ගවල ප්‍රවාහන කටයුතු සඳහා යොදවන ලද ලොරිරථ ය. නුවර සහ තෙල්දෙණිය අතර හෝ නුවර සහ ගලගෙදර අතර ප්‍රවාහන කටයුතු සඳහා ලොරි රථ යොදවා තිබීම ඊට නිදසුන් ය. තෙවන කාණ්ඩයට අයත් වූයේ දිගු දුරක් ධාවනය කිරීම සඳහා යොදවන ලද ලොරිරථ ය. එම දීර්ඝ දුර සඳහා දුම්රිය ප්‍රවාහන ක්‍රමය නොතිබීම ද විශේෂත්වයකි. හපුතලේ සිට මොනරාගල දක්වා හෝ බණ්ඩාරවෙල සිට මඩකලපුව දක්වා හෝ පානදුර සිට නම්බපාන දක්වා හෝ ධාවනය සඳහා ලොරි රථ යොදවා තිබීම ඊට නිදසුන් ය.

1930 පමණ වනවිට මගී ප්‍රවාහනයට මිනිබස් රථ ද පැමිණ තිබුණේ ය. 1930 වසරේ දී සිදු කළ විශ්ලේෂණයකින් අනාවරණය වන්නේ එවක මිනිබස් රථ 2603ක් ද ලොරිරථ 2960ක් ද මෙරට ප්‍රවාහන පද්ධතියට ඇතුළත්ව තිබුණු බවකි. මේ අනුව දුම්රිය ප්‍රවාහනයත් ලොරි සහ බස්රථ මඟින් කෙරෙන ප්‍රවාහනයත් අතර තරගකාරීත්වයක් ඇති වූ බව කිව හැකි ය. මෙහි දී වඩාත් අවාසිදායක තත්ත්වයක් ඇතිව තිබුණේ දුම්රිය ප්‍රවාහනයට ය. එයට හේතුව වතු සහ කොළඹ අතර ගමන දුම්රිය මඟින් සාපේක්ෂව දීර්ඝ වීම ය. ලොරිවලින් කෙරෙන ප්‍රවාහනය සඳහා අය කරන ගාස්තුව අඩු මට්ටමක තිබීම තවත් හේතුවක් විණ. ගාස්තු පහත හෙළීම සඳහා තවදුරටත් හේතු වූයේ ලොරි රථ සමාගම් කිහිපයක් බිහි වී තිබීම ය. ලොරිවලින් සිදු කෙරෙන ප්‍රවාහන කටයුතුවල දී අය කරන ගාස්තුවලට සාපේක්ෂව ඇතැම් භාණ්ඩ ප්‍රවාහනයේ දී අඩු ගාස්තුවක් අය කිරීමේ ප්‍රතිපත්තියක් අනුගමනය කිරීමට දුම්රිය සේවය ද පෙලඹිණ. කෙසේ වුවත් 1936-37 මූල්‍ය වර්ෂය පිළිබඳව සැලකිල්ලට ගනිමින් මෙරට දුම්රියෙන් සිදුවන අලාභය ගණනය කර කැලණිවැලි, නානුඔය - රාගල සහ මහනුවර - මාතලේ දුම්රිය මාර්ග වසා දැමිය යුතු බවට හැමන්ඩ් කොමිසම (Hammond Commission) දැඩි ලෙස නිර්දේශ කළේ ය.

කොමිසමේ නිර්දේශ ක්‍රියාත්මක කිරීමට පළමුව දෙවන ලෝක යුද්ධයෙහි බලපෑම් මෙරටටත් එල්ල වන්නට පටන් ගත්තේ ය. යුද්ධයේ බලපෑම නිසා දුම්රිය ගමනා ගමනයට නව ජීවයක් ලැබුණේ ය. යුධ අවශ්‍යතා මඟින් තහවුරු කෙරුණේ ප්‍රවාහන මාධ්‍යයක් ලෙස දුම්රිය තවදුරටත් මෙහි පැවතිය යුතු බවකි.

මෝටර් රථ හඳුන්වා දීම



මෙරට ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයට මෝටර් රථ එකතු වන්නේ 1902 වසරේ සිට ය. පළමු මෝටර් රථය 1902 වසරේ දී මෙරටට ගෙන්වන ලද්දේ එඩ්ගාර් මනී (Edgar Money) විසින් බව සඳහන් වේ. එය 8 HP Single Cylinder Rover මෝටර් රථයක් විණ. මේ කාලයේ දී ශ්‍රී ලංකාවේ මහාමාර්ග පද්ධතිය දියුණු තත්ත්වයක පැවැතියේ නැත. මහාමාර්ග පද්ධතිය ගුණාත්මක වශයෙන් ද ප්‍රමාණාත්මක වශයෙන් ද දියුණු වන්නට පටන් ගත්තේ එක්දහස් නවසිය හතළිස් ගණන් සහ එක්දහස් නවසිය හැට ගණන් අතර කාල පරාසය තුළදී ය. එසේ වුවත් විදේශ විනිමය හිඟතාව හේතුවෙන් ආනයනයන් නවත් වන්නට එක්දහස් නවසිය හැට ගණන්වල දී ශ්‍රී ලංකා රජය තීරණය කළේ ය. මෙය මෝටර් රථ ආනයනය සඳහා ද බලපෑවේ ය. එක්දහස් නවසිය හැත්තෑ ගණන් අගභාගයේ බලයට පත් රජය ආර්ථික ප්‍රතිපත්තීන් වෙනස් කළ අතර ආනයන සීමාවන් ද ඉවත් කළේ ය. එමඟින් වාහන ආනයනය සඳහා ද ඉඩකඩ ලැබිණ. එය මෙරට ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රය තවදුරටත් ප්‍රසාරණය වන්නට බලපෑ ප්‍රබල කාරණයක් විණ.

▸ මංජුලා විජයරත්න

ඔබගේ නිර්මාණ අප වෙත යොමු කරන්න

සංරක්ෂා, ශ්‍රී ලංකා සුනිත්‍ය බලශක්ති අධිකාරිය,
අංක 72, ආනන්ද කුමාරස්වාමි මාවත, කොළඹ 07.
දුරකථනය: 011 257 5030 ෆැක්ස්: 011257 5089

ශ්‍රී ලංකා සුනිත්‍ය බලශක්ති අධිකාරිය විසින් මෙම වසරේ පවත්වනු ලැබූ 'බුදුදහම කියාදෙන අරපිරිමැස්ම හා පරිසර සංරක්ෂණය' පිළිබඳ දීප ව්‍යාප්ත දහම් පාසල් රචනා තරගයේ පළමු ස්ථානය හිමිකරගත් රචනාව

▸ **කේ.ජී. හෂිණි කවීෂා**
ශ්‍රී ගුණරතන දහම් පාසල

බුදුදහම කියාදෙන අරපිරිමැස්ම හා පරිසර සංරක්ෂණය

"මේ ගසේ බොහෝ පැණි දොඩම් තිබේ
පැහිල ඉදිල බිමට නැමිල බර වෙලා අතු
නංගිටයි මටයි ගෙඩි දෙකක් ඇතේ
වැඩිය කඩන නරක ළමයි හෙම නොවේ අපි."

දරුවෙකු කුඩා අවධියෙහි සිට ගායනා කරන මෙම කවියෙහි අරුත ඉතාමත් පරිපූර්ණ ය. දොඩම් ගසේ අතු බරවෙන තරමට ම පැසුණු දොඩම් බොහෝ ඇත. නමුත් මෙම දරුවා ගසෙන් ඉල්ලන්නේ නංගීටත් තමාටත් ගෙඩි දෙකක් පමණි. සම්පත් පරිහරණය, අරපිරිමැස් ම, සම්පත් සුරක්ෂිතතාවය හා කළමණාකාරීත්වය පිළිබඳ කදිම උපදේශයක් මෙම කවියෙන් අපට ලබා දී ඇත. අතීතයේ දී බෞද්ධ ගැමියෝ කළය, කුල්ල සිදුරු වූ විට එය පිළියම්කොට නැවත භාවිතයට ගත්තෝ ය. සෑම ආහාර වේලකදී ම සහල් මිටක් වෙන් කර එය අසරණ අයෙකුට පිනට දුන්හ. ගස් යට වැටුණු කොස්ඇටය පවා එකතුකර විවිධ ක්‍රම ඔස්සේ කල් තබා ගත්තේ පසුව පරිහරණය කිරීමේ අපේක්ෂාවෙනි. මෙලෙස අප විසින් භාවිතා කරන භාණ්ඩ, උපයා ගනු ලබන ධනය මෙන් ම පොදු දේපළ ආදිය අනාගත පරපුරට ද ඉතිරි කරමින් පරිහරණය කිරීම අරපිරිමැස් ම ලෙස හඳුන්වයි. අප තථාගත ශාක්‍ය මුනීන්ද්‍රයාණන් වහන්සේ අරපිරිමැස්ම පිළිබඳ දහම් කරුණු ඇතුළත් විවිධ සූත්‍ර දේශනා කළ සේක. එනම්, සිඟාලෝවාද සූත්‍රය, ව්‍යාග්ඝපජ්ජ සූත්‍රය, පත්තකම් සූත්‍රය, රාසිය සූත්‍රය ආදිය අරපිරිමැස්ම කියදෙන අපූරු සූත්‍ර දේශනා කිහිපයකි.

සරාගික සිතක් වුණත් විරාගික දහමින් නිරාමිස කිරීමට තරම් සොඳුරු ලෙස බුදුරදුන් විසින් දෙසන ලද සිඟාලෝවාද සූත්‍රයේ සඳහන් "ඒකේන භෝගෙ භුඤ්ජෙය්‍ය ද්විහි කම්මං පයෝජයේ චතුත්තංච නිදාපෙය්‍ය ආපදාසු භවිසස්ති." යන ගාථාව තමන් හිඟන්නෙකු වුවද ධනවතෙකු වුවද තමාගේ මහන්සියෙන් ධාර්මිකව උපයා ගන්නා ධනය අරපිරිමැස්මෙන් යුතුව භාවිතා කරන අයුරු අපට මනා ලෙස තේරුම්කොට දෙයි. එනම් බුදුන් වහන්සේ ධනය කොටස් හතරකට වෙන් කර ඉන් එක් කොටසක් පරිභෝජනය සඳහාත්, තවත් කොටස් දෙකක් තමන් කරන කර්මාන්තවල දියුණුවට යෙදවීමටත් එනම් ආයෝජනයටත්, ඉතිරි කොටස තමන්ට විපතක් කරදරයක් ඇති වූ විට ලබා ගැනීමට ඉතිරි කිරීමත්ය. මෙය බුදු දහමෙන් අපට කියාදෙන අරපිරිමැස්ම පිළිබඳ අපූර්වතම නිදසුනකි.

තවද, ආනන්ද හිමියන් සහ උදේනි රජු අතර ඇති වූ සංවාදය අරපිරිමැස්මෙන් හෙබි ජීවිතයකට බෙහෙවින් ඉවහල් වේ. එනම්, ආනන්ද තෙරණුවන්ගෙන් උදේනි රජු විමසූ පැනයකට පිළිතුරු දීමක් ලෙස ආනන්ද තෙරණුවන් භික්ෂුන් වහන්සේලාට පරිහරණය කිරීමට නොහැකි වූ සිවුරු පළමුව ඇඳ ඇතිරිල්ලක් ලෙස ද දෙවනුව කොට්ට උරයක් ලෙස ද තෙවනුව පාපිස්සක් ලෙස ද සිව්වනුව සිවුරු කැබලි මැටි සමග කළවම් කොට බිත්ති සකස් කර ගැනීමට යොදා ගනිති. මෙය ද අරපිරිමැස්ම කියාදෙන මහත් පුදුමාකාර නිදසුනකි.

ඉහත නිදසුන් දෙකෙහි ම සඳහන් වන පරිදි අප ද එදිනෙදා ජීවිතයේ පොදුවේ භාවිතා කරන විදුලි බලය, ජලය, පරිසරය, පොදු දේපළ ආදිය අරපිරිමැස්මෙන් භාවිතා කිරීමට අප වගබලා ගත යුතුය. එනම් නිදසුනක් ලෙස මෙම කාලවකවානුවෙහි ශ්‍රී ලංකාවට උද්ගත වී ඇති විදුලිය විසන්ධිය වීම අප සැමගේ ම එදිනෙදා කටයුතු ඇනහිටීමට බලපා ඇත.

මීට අපට ද ශිෂ්‍යයන් ලෙස ගත හැකි පිළියම් කිහිපයක් ඇත. එනම් අප නිවසේ සිටින විට දී හෝ වෙනත් ස්ථානයක සිටිය දී හෝ අනවශ්‍ය ලෙස දැල්වෙන විදුලි බුබුළු, විදුලි පංකා විසන්ධි කළ හැකිය. තවද විදුලිය අරපිරිමැස්මෙන් භාවිතා කිරීමට ගත හැකි පියවර, ඉන් අපට ලැබෙන වාසි පිළිබඳ දැන්වීම් ලියා ප්‍රසිද්ධ ස්ථානවල ඇලවීම සිදු කළ හැකි ය. මෙවැනි ක්‍රියා සිදු කිරීමෙන් ද අපට අරපිරිමැස්ම විදහා දැක්වීමට අවස්ථාව ලැබී ඇත.

"අරපිරිමැස්මෙන් හෙබි ජීවිතයකට
බුදුහිමි දෙසු හැම නිරවුල් දහමකට
අරුතක් ගැන්විය යුතුවේ දරුවන් ලෙසට
අරගමු අරපිරිමැස්ම අපේ ජීවිත වලට."

බුදුරජාණන් වහන්සේ විසින් දෙසන ලද අරපිරිමැස්ම පිළිබඳ දහම් කරුණු ද සිතට රැගෙන තම හෘදයාංගම සිතින් පොදු දේපළ වැනි සියලු සම්පත් අරපිරිමැස්මෙන් භාවිතා කරමු. අනාගත පරපුරට ද ඉතිරි කරමු.

"අරපිරිමැස්මෙන් හෙබි ජීවිතය
මුළු ලොව දිනවයි එක දිනයක."

"බුදුහිමිගේ තෙමඟුල පින්බරිනි
සිදුවිය වන ලැහැබක මනහරිනි
පින්බර දසුනකි ඔබේ හද තුළ ගැබ් වුණිනි
ඔබ රැක ගනිම් නෙත් දෙක මෙන් වන මවිනි."

අපතථාගත සම්මා සම්බුදුරජාණන් වහන්සේගේ උත්පත්තිය, බුද්ධත්වය හා පිරිනිවන්පෑම යන උත්තරීතර තෙමඟුලෙහි නිජබිම වූ දුටුවන්ගේ සිත් පිනවන චමත්කාර දසුනක් වන පරිසරය ස්වභාවදහමේ අපූර්වතම නිර්මාණයකි.

සුදෝ සුදු පෙණ කැටි දස දහස් ගණනක් මවාපාමින් ඇද හැලෙන ක්ෂීර ධාරාවක් වැනි දියඇලි, ගංගා ආදියෙන් ද අපා, දෙපා, සිවුපා ආදී සතුන්ගෙන් ද තුරුලියන්ගෙන් ද සමන්විත පරිසරය ඉතා චමත්කාර දසුනකි. බුදුරජාණන් වහන්සේගේ උප්පත්තියේ පටන් පිරිනිවන්පෑම දක්වා ම අතර කාලයෙහි සිදු වූ සෑම සිදුවීමක දී ම පරිසරය මූලික වී ඇත.

මීට නිදසුන් ලෙස බුදුන්වහන්සේ උත්පත්තිය ලැබූ උපවර්තන සල් උයනත්, ගිහිගෙය අතහැර යෑමේ දී නේරංජනා නදිය අසල දී ඡන්න හා කන්ථක අශ්වයාට සමුදීමත්, බුද්ධත්වය ලබා ගැනීම උදෙසා වනරුක් මුල් ආසන්නයේ වැඩසිටීමත්, පරිසරය දම් සභා මණ්ඩප බවට පත් කර ගැනීමත්, වස් කාලය ගත කිරීමත්, බුදුරදුන්ගේ බුද්ධත්වය මෙන් ම පිරිනිවන්පෑමත් සිදු වූයේ මෙම පරිසර මාතාවගේ තුරුලෙහි ය.

දිගු පින්බර ඉතිහාසයකට මුහුණ දී ඇති පරිසර මාතාව තාක්ෂණයේ ක්‍රමික දියුණුවත් සමග විනාශ වෙමින් පවතී. මීට අමතරව අපේ රටෙහි වෙසෙන දාමරික මිනිසුන් තම මඩිය තර කර ගැනිම උදෙසා තුරුලිය විනාශ කිරිම සිදු කරයි. තවද පරිසර දූෂණය වැනි මහත් පාපකාරි ක්‍රියා සිදු කරති.

අප පරිසරයට මිතුරුව කටයුතු කළා සේම පරිසරය ද අපට මිතුරුව කටයුතු කරති. මීට නිදසුනක් ලෙස සත් සතියෙහි හයවන සතියෙහි බුදුන් වහන්සේ මුචලින්ද විල අසල වැඩවසන විට ඇදහැළුණු වර්ෂාවෙන් උන්වහන්සේගේ ආරක්ෂාවට මුචලින්ද නාගරාජයා ඉදිරිපත් වූහ. එ නිසා අප පරිසරය සුරකින විට පරිසරය ද අපිව සුරකියි. බුදුන් වහන්සේ ද පරිසර මාතාවගේ රැකවරණයට නොයෙක් කටයුතුවල නියැළුණහ. මීට නිදසුනත් ලෙස පරිසරයේ වෙසෙන සර්පයෙකුට ළමුන් පිරිසක් විසින් පහරදෙන අවස්ථාවේ බුදුන් වහන්සේ එය වැළැක්වීමට කටයුතු කළහ. තවද, පරිසරයෙහි ඇති වටිනාකම ධර්මය ඇසුරෙන් ගිහි ජනතාවට දේශනා කළහ. මීට අමතරව සිදුහත් කුමරු කුඩා කාලයේදී ද සත්ත්ව හිංසාව හා ශාක හිංසාව තරයේ ප්‍රතික්ෂේප කළහ.

බුදුන් වහන්සේගේ චරිතය ශිෂ්‍ය ජීවිතයට මහත් ආදර්ශ සම්පන්න වේ. බුදුන් වහන්සේ විසින් පරිසර සංරක්ෂණයට ගත් ක්‍රියාමාර්ග අප ද අනුගමනය කරමින් අනාගත පරපුරට අලංකාරවත් පරිසර මාතාවක් ලබා දීමට අදිටන් කර ගනිමු. සිංහයෙකු විසින් රක්නා ලද රගගල් ගුහාවක් පරිද්දෙන් පරිසර මාතාව රැක ගැනීමට අදිටන් කර ගනිමු.

"පරිසරය පණ මෙනි
රැක ගනිමු නෙත මෙනි"

"අරපිරිමැස්මෙන් හෙබි අයම
පරිසරය රැක ගනිති නිතරම
අනාගත පරපුර වෙතම
දිය හැකි හොඳ දෙයම."

අප සියලු දෙනාම බුදුන් වහන්සේගේ චරිතය ආදර්ශයට ගනිමින් අරපිරිමැස්මෙන් යුතුව පරිසර මාතාව රැක ගනිමින් අනාගත පරපුරට දුටුවන්ගේ සිත් පිනවන පරිසරයක් තිළිණ කරමු. හැමවිට ම පරිසරයට ආදරය කරන අරපිරිමැස්මෙන් හෙබි මිනිසුන් බිහි වේවා! මෙය මාගේ හෘදයාංගම සිතින් සිදු කරන උත්තරීතර ප්‍රාර්ථනය යි.

ප්‍රවාහනයේ අනාගතය

ශ්‍රී ලංකාව මුහුණ දී ඇති ආර්ථික අර්බුදය ගැන විවිධ මත නොයෙකුත් විශේෂඥයින් විසින් මෙන් ම දේශපාලන නායකයින් විසින් ද දක්වා ඇත. බොහෝ විට මේ කතාබහ විසින් වරදකරුවන් ලෙස හඳුන්වා සිටින්නේ දූෂණ සහ ආර්ථික සඵලතාව අඩු ව්‍යාපෘති බව නොරහසකි. නමුත් මේ බරපතළ තත්වයේ සැබෑ වරදකරුවා බලශක්තිය ලෙස හඳුන්වා දුන්නොත් ඔබ ඇතැම් විට පුදුමයට පත් නොවනු ඇත. ඒ මන්ද අද දිනටත් බරපතළ අර්බුදයක සිරවී සිටින විදුලි ක්ෂේත්‍රය ගැන බෝහෝ රටවැසියන් හොඳින් දන්නා නිසා. කරුණු එසේවුවද මේ මහා අර්බුදයේ සැබෑ වරදකරුවන් ලෙස මා ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රය සහ අපනයන ක්ෂේත්‍රය හඳුනාගැනීම නම් ඔබව පුදුමයට පත් කරනු නිසැක ය. මේ දෙඅංශයෙන් අපනයන ක්ෂේත්‍රයේ ගැටලුව, එනම් අපනයන ආදායම් රට තුළට ඒම වළක්වා පිටරට හොර ගිවිසුම්වල රඳවා ගැනීම මාගේ විෂය ක්ෂේත්‍රයට හසු නොවන නිසා ඒ ගැන මෙහි නොලියමි. නමුත් එය වඩාත් බරපතළ පැනය ලෙස අනාගතයේ දිනෙක හඳුනාගතහොත් මා පුදුම නොවෙමි. මේ ලිපියේ මා විමසා බලන්නේ අනෙක් වග උත්තරකරු එනම් ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රය හා එහි අනාගය පිළිබඳවයි.

ප්‍රථමයෙන් අපට ප්‍රවාහනය වැදගත් වන්නේ ඇයිදැයි විමසිය යුතුය. මගේ නිර්වචනයට අනුව ප්‍රවාහනය යනු යම් සම්පතක්, කුසලතාවක් හෝ අවස්ථාවක්. ආර්ථික සඵලතාවයට පැමිණවීම සඳහා බොහෝ විට අත්‍යවශ්‍ය සංඝටකයකි. කොටින් ම එය ඉවුම්පිහුම් සඳහා භාවිතා කරන ලුණු මෙන් අත්‍යවශ්‍ය සංඝටකයකි. ලුණු නොමැතිව අනෙකුත් රස පවා නොනැඟෙන්නා සේ ප්‍රවාහනය නොමැතිව ආර්ථික ක්‍රියාවලියක් ගැන සිතීම පවා නිෂ්ඵල කටයුත්තක් බවට අද ලෝකය පත් වී ඇත. උදාහරණයක් ලෙස යම් ගම්මානයක පදිංචි සංගීත ගුරුවරයකු සලකා බලන්න. ඔහුට සංගීතය ඉගැන්වීමේ කුසලතාවය ද, සංගීතය ඉගෙනගැනීමේ අවශ්‍යතාවය ඇති සිසුන් ද සිටින්නේ නම්, මාසික ගාස්තුවකට එම සිසුන් පිරිසකට සංගීතය ඉගැන්වීමේ අවස්ථාවක් එළඹී ඇත. මෙය ආර්ථික ක්‍රියාවලියකි. මෙතෙක් කලක් ප්‍රයෝජනයට නොගෙන තිබූ ගුරුවරයාගේ කුසලතාව ආර්ථික සඵලතාවයට පරිවර්තනය වී ඇත. මෙතෙක් කලක් මිල දී ගැනීමට නොහැකි වූ සේවාවක් වෙළෙඳපළට පැමිණ ඇත. නමුත් කල්පනාකොට බලන්න අවශ්‍ය තරම් සිසුන් ගුරුවරයාගේ ගම අවටින් සොයාගැනීමට නොහැකි අවස්ථාවක් ගැන. අන්න එවිට එම කුසලතාවය ආර්ථික වශයෙන් සඵලදායී වීමට සිසුන්ට ගම වෙත හෝ ගුරුවරයාට සිසුන් සිටිනා ස්ථානයකට හෝ මේ දෙපිරිසට ම පහසු වෙනත් පොදු ස්ථානයක් (නගරයක්) වෙත ළඟා වීමට විශ්වාසනීය, සුවපහසු ප්‍රවාහන සේවයක්, දැරිය හැකි මිලකට සැපයිය යුතු වන්නේ ය. ආර්ථික ක්‍රියාවලියක ඉතාම සරල උදාහරණයක් ඇසුරෙන් ප්‍රවාහනයේ අවශ්‍යතාවය හඳුනාගැනීමට ඔබ සමත්ව ඇතැයි සිතමි. දැන් අප සංකීර්ණ ආර්ථික ක්‍රියාවලියක් පිළිබඳ සලකා බලමු.

මේ සඳහා හොඳම උදාහරණය ලෙස මම දේශීය තේ කර්මාන්තය තෝරා ගතිමි. ප්‍රථමයෙන් මෙම වගාව සඳහා සුදුසු ‘agro – ecological’ කලාපය තෝරාගත යුතුය. මෙය මධ්‍ය කඳුකරයේ සුදුසු ස්ථානයක් නම් භූමිය සකස් කිරීමේ සිට තේ දලු නෙලා ගැනීම දක්වා ඇති විවිධ කටයුතු සඳහා ශ්‍රමය අවශ්‍ය වේ. මෙහි දී විකල්ප කීපයක් තිබිය හැකි නමුත් පහසුව සඳහා අන්ත දෙකක විසඳුම්

පමණක් සලකා බලමු. පළමුවැන්න, දෛනිකව ශ්‍රමිකයින් ඔවුන් පදිංචි ස්ථානවලින් තේ වගාව ඇති ස්ථානයට රැගෙන ඒමයි. දෙවැන්න, ශ්‍රමිකයින් නේවාසිකව තේ වගාව ආසන්නයේ රඳවා ගැනීමයි. පළමු වැනි විසඳුමට මූලික වියදමක් නොමැති නමුත් විශාල පුනරාවර්තන වියදමක් ප්‍රවාහනය වෙනුවෙන් වැයකිරීමට සිදු වේ. දෙවැන්න සඳහා මූලික වියදම් (නිවාස යටිතල පහසුකම්, රෝහල් පාසල් ආදිය) අධික නමුත් පුනරාවර්තන වියදම් වැයවන්නේ අඩු වශයෙනි.මේ ආකාරයේ සංසන්දනය කිරීම් මෙන් ම තේ ආර්ථිකයට ඇති දායකවීමට අකමැති දේශීය ශ්‍රමිකයින් වැනි කරුණු සලකා බලා ඉන්දියානු ශ්‍රමිකයින් තේ වගා භූමියේ ම පදිංචි කරවන ව්‍යුහයකට එම කර්මාන්තය යොමු වී ඇති බව ඓතිහාසික කරුණු පෙන්වා දෙයි. මෙලෙස නිෂ්පාදනය වන තේ දලු වියළා පානය සඳහා සුදුසු අයුරින් තේ කම්හලක නිෂ්පාදනය කිරීමෙන් පසු එම නිෂ්පාදිතය තේ පානය කරන්නා වෙත යැවීම සඳහා ප්‍රවාහන සේවා ජාලයක පිහිට පැතීමට සිදු වේ. පළමුවෙන් එය කොළඹ ඇති වෙන්දේසි පොළ සම්බන්ධිත ගුදම් වෙත දුම්රියේ හෝ ලොරි රථ මගින් රැගෙන ඒමත්, එම වෙන්දේසියෙන් පසු නැව් මගින් එය විදේශ ගුදම් වෙත ගෙන යාම දෙවනුවද සිදු වේ. ඉන්පසු විදේශ වෙළෙඳපළ ආශ්‍රිත වෙනත් කම්හලක මෙම තේ සිල්ලර පරිභෝජනය සඳහා සුදුසු අයුරින් මුසු කිරීම, පැකට් කිරීම, සන්නාමකරණය සහ නැවත ඇසිරීම වැනි ක්‍රියාවලි රැසකට භාජනය වූ පසු තෙවනුව ප්‍රවාහන සේවයක පිහිටෙන් එය සිල්ලර වෙළෙඳසැල වෙත බෙදා හැරීම සිදු වේ. අවසානයේ පාරිභෝගික තේ පානය කරන්නා තම නිවස අසල ඇති සිල්ලර වෙළඳසැලකින් තේ පැකට්ටුවක් මිලදී ගෙන නිවෙසට රැගෙන ගිය පසු මෙම ආර්ථික ක්‍රියාවලියේ ප්‍රවාහන දායකත්වය අවසන් වේ. මෙම සංකීර්ණ ක්‍රියාවලියේ විවිධ අවස්ථාවල මේ සඳහා දායක වන ශ්‍රමිකයින්, කළමනාකරුවන් සහ අනෙකුත් පාර්ශ්ව විසින් තම තමන්ගේ සේවා ස්ථාන වෙත පැමිනීම සඳහා භාවිතා කරන ප්‍රවාහන සේවාද මෙම සමස්ත ක්‍රියාවලියේ ප්‍රවාහන දායකත්වය ලෙස ගිණිය යුතුය. ඉතින් සරල රසවත් තේ කෝප්පයක පිටුපස ඇති සංකීර්ණ ආර්ථික ක්‍රියාවලිය මෙලෙස නම් කුඩා කොටස් දහස් ගණන් එකලස්කොට තනන මෝටර් රථයක නිෂ්පාදන ක්‍රියාවලිය කෙලෙස වනු ඇතිද? එම ක්‍රියාවලිය මොනතරම් සංකීර්ණ ප්‍රවාහන ජාල මත යැපෙනවා ඇත්ද?

පිසූ ආහාරයක, ලුණු සේම, මිනිසකුගේ රුධිර සංසරණ ක්‍රියාවලිය සේම ප්‍රවාහනය ආර්ථිකයට වැදගත් වන්නේ මේ හේතු නිසා යි. එනම් කිසිදු සම්පතක්, කුසලතාවක් හෝ අවස්ථාවක් සඳහා එම දේවල් පවතින ස්ථානයේදීම වෙළෙඳපළක් නොපවතින තාක් කල් එම සම්පත් වලින් ආර්ථික වර්ධනයට දායකත්වයක් ලබා නොදෙන බව අප වටහා ගත යුතුය. එය ඉටු වීමට නම් එම සම්පත් වෙළෙඳපළ වෙත ගෙන යන ප්‍රවාහන පද්ධතිය ශක්තිමත් වීම අනිවාර්ය කරුණකි. ප්‍රවාහනය මොනතරම් අත්‍යවශ්‍ය සංඝටකයක් වුවත් එය සම්පතකට අගය එක් කිරීම සඳහා සිදු කරන දායකත්වය නොගිනිය හැකි තරම් වන අතර ප්‍රවාහන වියදම් හැකි තරම් පාලනය කළ යුතු වැය ශීර්ෂයක් බවද කිව යුතුය. කම්හල් සැලසුම් කිරීමේදී අප විසින් මහත් සැලකීමකට ලක් කරන Qd සංකල්පය මඳක් විමසා බලමු. මෙහි Q යන්නෙන් ප්‍රවාහනය කරන ප්‍රමාණය (බර, පරිමාව, හෝ සංඛ්‍යාව) හා d යන්නෙන් එම බර ප්‍රමාණය රැගෙන යන දුර ද සනිටුහන් වේ. Qd යනු මේ දෙඅංශයේ ගුණිතයයි. ප්‍රවාහන සැලසුමක අත්‍යවශ්‍ය අරමුණ වන්නේ Qd ගුණිතය අවම කිරීමයි. සරළව පවසන්නේ නම් අවම ප්‍රමාණයක්, අවම දුරක් රැගෙන යාමට කටයුතු යෙදීම ප්‍රවාහන වැය ශීර්ෂය අවම කිරීමේ මූලික පදනමයි. මා මුලින් සඳහන් කරන ලැබූ

උදාහරණ ද්විත්වයේ Qd හැකියාව විමසා බැලුවහොත් ගුරුවරයා නගරයට ගොස් පන්ති පැවැත්වීම, සිසුන් රැසක් ගමට පැමිනීමට වඩා ලාභදායක බවත්, අමු තේ දලු වරාය අසලට ගෙනවිත් තේ නිෂ්පාදනය කිරීමට වඩා වියළා සැකසීම වගා භූමියේදී ම සිදුකොට (අමු තේ දලු බරින් 1/5ක් පමණ නිෂ්පාදිතයේ ශේෂ වේ) නිෂ්පාදිතය දුම්රියෙන් වරාය වෙත ගෙන ඒමත් යෝග්‍ය බව ඔබට වැටහෙනු ඇත.

කරුණු මෙසේ නම් අපගේ ආර්ථික සංවර්ධන අරමුණු අතරේ ප්‍රවාහනය ගැන දක්වා තිබෙන උනන්දුව ගැන අප සෑහීමකට පත් වන්නේ ද? මාගේ පිළිතුර කිසිසේත් ම නැත යන්නයි. අපගේ ප්‍රවාහන වියදම් අවම කරගත හැකි ප්‍රධාන මෙවලම් වන දුම්රිය හා බස් රථ පාදක මගී සේවා රටේ ඇති වී තිබෙන සමාජ ආර්ථික දියුණුව සහ මගී අපේක්ෂාවන් කිසිසේත් නොසලකා ඒ අපේක්ෂාවන්ට දශක ගණනාවක පිටුපසින් සිටින්නේ මේ නිසාම පොදු ප්‍රවාහන සේවා භාවිතා කරන්නන්ගේ එකම සිහිනය වී ඇත්තේ අව ම වශයෙන් රෝද දෙකක (මෝටර් බයිසිකලයක්) හෝ මිලදී ගෙන පොදු ප්‍රවාහනයෙන් මිදී තම ප්‍රවාහන අවශ්‍යතාවන් තමන් විසින් ම සපයා ගැනීමයි. ලක්ෂ ගණන් මගීන් මෝටර් බයිසිකල් ධාවකයින් බවත්, දහස් ගණන් මෝටර් බයිසිකල් ධාවකයින් මෝටර් රථ රියදුරන් බවටත් පරිවර්තනය වීමෙන් ද, රටේ මහත් ප්‍රවාහන අර්බුදයක් පැන නැගී ඇත. වාහන තදබදයට අමතරව අධික ඉන්ධන වියදමක් දැරීමට සිදුවීමද වර්තමාන ආර්ථික අර්බුදයට ප්‍රධානතම දායකත්වය සැපයූ බව මා පවසන්නේ මේ නිස යි. රටේ අගනුවර ශ්‍රී ජයවර්ධනපුර බවට පත්කොට රජයේ කාර්යාල රැසක් එහි රැගෙන ගොස් දශක ගණනාවක් ගත වී ඇතත් අද දින පවා බස්රථ ධාවනය වන්නේ කෝට්ටේ සුළු නගරයක් සේ සලකා ය. මේ අද වන තුරු පාර්ලිමේන්තුව වෙත පොදු ප්‍රවාහන මාර්ගයකින් ළඟා වීමට නොහැකි අතර, ඔබ ධෛර්යවන්ත මනා සෞඛ්‍යයෙන් හෙබි අයෙක් නම් දියත උයන අසලින් බස්රථයෙන් බැස පාර්ලිමේන්තුව වෙත ඇවිද යාම මිස වෙනත් විකල්ප නොමැති බව අපගේ ප්‍රවාහන ගැටලුවේ පරිමාණය පිළිබඳ කදිම උදාහරණයක් සපය යි.

අප සතු මාර්ග පද්ධතිය සහ දුම්රිය මාර්ග ජාලය උපරිම ධාරිතාවෙන් භාවිතා කිරීම සහ පෞද්ගලික ප්‍රවාහන පද්ධති භාවිතා කරමින් නැවත පොදු ප්‍රවාහන වෙත දිනා ගැනීම පසකලා ඇතැමුන් කැසකවන්නේ රටේ ඉන්නා ඉතා සුළු පිරිසකට සේවය සැලසිය හැකි LRT වැනි අති විශාල ණය බරක් සහිත ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක කිරීමයි. අප රට මේ ආර්ථික ගැටලුවෙන් මිදීමට නම් අප්‍රමාදව අපගේ ප්‍රවාහන ගැටලුව විසඳීමට පෙරට ආ යුතුයි. විදුලි ජනනය සඳහා 20% ක් පමක වන ඛනිජ තෙල් භාවිතය ගැන වදවෙන පිරිස ඉතිරිය ගැන නිහඬව සිටීමෙන් මේ පැනයේ ජුගුප්සාජනක පැතිකඩ නිරාවරණය වේ. ඉතින් අප කුමක් කළ යුතුද? මාගේ වැටහීම අනුව නම් වැළකීම, වෙනස් කිරීම සහ වැඩිදියුණුව (avoid, shift and improve) යන ක්‍රියාවලි ත්‍රිත්වය අපගේ ගැලවුම විය හැකි බවයි.

(1) වැළකීම

මා පෙර පැවසූ සේ ම යම් ප්‍රවාහන කටයුත්තකින් වැළකී සිටිය හැකි නම් එයයි සුදුසු ම දේ. මේ සඳහා විශාල අවකාශයක් අන්‍යොන්‍ය හමුවීම් (virtual meetings) හරහා නිර්මාණය වී තිබේ. ඔබගේ සේවය නිවසේ සිට ම ලබා දිය හැකි නම් හැකි සෑම විට ම එසේ කිරීම යහපත්ය. දුර බැහැරින් නිලධාරීන් රැසක් අගනුවරට කැඳවීමට සිදුවී තිබේ නම් එය අනවශ්‍ය රැස්වීමකට කදිම අවස්ථාවක්. අපගේ මුල් උදාහරණයේ සංගීත ගුරුවරයාට නිවසින් පිටතට නොපැමිණ තම අසල්වැසි සිසුන්ට මෙන් ම වෙනත් පළාත් හෝ වෙනත් රටක සිසුන්ට පවා පන්ති පැවැත්වීමට හැකියාවක් මෙවැනි අනවශ්‍ය තාක්‍ෂණ මගින් ඉදිරිපත් වී ඇත.

අප රට මේ ආර්ථික ගැටලුවෙන් මිදීමට නම් අප්‍රමාණව අපගේ ප්‍රවාහන ගැටලුව විසඳීමට පෙරට ආ යුතුයි. විදුලි ජනනය සඳහා 20% ක් පමණ වන ඛනිජ තෙල් භාවිතය ගැන වදවෙන පිරිස ඉතිරිය ගැන නිහඬව සිටීමෙන් මේ පැනයේ ජුගුප්සාජනක පැතිකඩ නිරාවරණය වේ. ඉතින් අප කුමක් කළ යුතු ද? මාගේ වැටහීම අනුව නම් වැළකීම, වෙනස් කිරීම සහ වැඩිදියුණුව (avoid, shift and improve) යන ක්‍රියාවලි ත්‍රිත්වය අපගේ ගැලපුම විය හැකිය.

කාර්යක්ෂම ප්‍රවාහන සේවකයන් මගින්ට සැලසීම යම් ආකාරයකින් ආර්ථිකව දායක වන්නේද, එපමණ හෝ ඊටත් වැඩියෙන් භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය වැඩිදියුණු කිරීමත් දායකත්වයක් ජාතික ඵලදායීතාවයට ලබා ගත හැකි වනු ඇත. එබැවින් අතීත පසුබිම, වර්තමාන ගැටලුව සහ අනාගත අවශ්‍යතා සලකා රටට හිතකර ප්‍රවාහන පද්ධතියක් නිර්මාණය කරගැනීම අපගේ ප්‍රධාන කර්තව්‍ය කර ගත යුතුය.

(2) වෙනස් කිරීම

පුද්ගලික වාහන භාවිතයේ සිට පොදු ප්‍රවාහන සේවය වෙත යම් අයෙක් ගෙන ඒමට හැකිවීම මෙන් ම පොදු ප්‍රවාහනයේ ම බස් රථයක් වැනි මාධ්‍යක සිට දුම්රියක් වැනි වඩාත් කාර්යක්ෂම මාධ්‍යක් වෙත මගීන්ගේ තේරීම වෙනස් කිරීම මෙහි දී අපේක්ෂා කෙරේ. මහත් ආයෝජනයක් ලෙස මෙවැනි කටයුත්තක් හඳුනා ගත හැකි වුවත් එවැනි වෙනසක් මගින් ඉතිරි වන ඉන්ධන වියදම පමණක් වසර කිහිපයකින් එම ආයෝජනය පියවීමට හැකි වීම විශ්මයකි. මේ ඉතිරිය වැඩිවන ජීවන වියදමට විසඳුමක් ලෙස පෞද්ගලිකව එකී මගියාට ද, ගෙවුම්ශේෂ ගැටලුවට මුළු ශ්‍රී ලංකාව ම ලබා දෙන සහාය කියා නිම කළ නොහැක.

(3) වැඩි දියුණුව

සිය පෞද්ගලික රථයෙන් සේවයට පැමිණෙන බොහෝ අය එසේ වියදම් අධික මාධ්‍යක් තෝරාගැනීමට හේතු ලෙස දක්වන්නේ පොදු ප්‍රවාහනයේ ඇති ගුණාත්මක පරිහානිය සහ අවසන් යොදුන (last mile) යෑමට නගරයේ ඇති කුලීරථ සේවාවල අඩුපාඩු බව කිව යුතුය. අළුතින් බිහි වූ නගර, අගනුවර සහ සේවා ක්ෂේත්‍ර පදනම්කොට බස්රථ ධාවන මාර්ග සැලකිය යුතු ලෙස ප්‍රතිනිර්මාණ කළ යුතු අතර දුම්රිය, බස්, කුලීරථ වැනි බහු මාධ්‍ය ප්‍රවාහන පද්ධතියක සේවා කරදරයකින් තොරව ලබා ගත හැකි නව පිවිසුම් ද සලකා ගුණාත්මක සේවයක් සලසන්නේ නම් දැනට පෞද්ගලික මාධ්‍ය භාවිතා කරන්නන් රැසක් පොදු ප්‍රවාහනයට ආකර්ෂණය කළ හැකි වනු ඇත. මේ සම්බන්ධව රජයෙන් දැරිය යුතු සහනාධාරය ඉන්ධන ඉතිරියෙන් පමණක් සැලකිය හැකි බවට මා තරයේ විශ්වාස කරමි.

ඉතින් කාර්යක්ෂම ප්‍රවාහන සේවයක් මගීන්ට සැලසීමට යම් ආකාරයකින් ආර්ථිකව දායක වන්නේ ද, එපමණ හෝ ඊටත් වැඩියෙන් භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය වැඩිදියුණු කිරීමත් දායකත්වයත් ජාතික ඵලදායීතාවයට ලබා ගත හැකි වනු ඇත. එබැවින් අතීත පසුබිම, වර්තමාන ගැටලුව සහ අනාගත අවශ්‍යතා සලකා රටට හිතකර ප්‍රවාහන පද්ධතියක් නිර්මාණය කරගැනීම අපගේ ප්‍රධාන කර්තව්‍යකර ගත යුතුය.

ප්‍රවාහනයේ බරපතළම ගැටලුව වන ඉන්ධන වියදම පාලනය කිරීම සඳහා ඉදිරිපත් වී ඇති විදුලියනය (electrification) වැනි විසඳුම් සලකා බැලීම දෙවනු ව කළ හැකි ය.

මේ සියලු කරුණු අතරේ සත්‍ය වශයෙන් ම ආර්ථික වර්ධනයේ ප්‍රවාහන භූමිකාව අනාගතයට වලංගු වන්නේ දැ යි නිරන්තර පැනයක් මා සිත තුළ හටගනිමින් පවතී. මුළු ලොව ම පූර්ණ අතත්‍ය අත්දැකීමක් බවට පත්කිරීමට මුලපුරා ඇති මිතාවකාසය (මිත්‍යාවකාශය Met averse) වැනි සංකල්ප මුළු ලොව ම ඔබගේ පෞද්ගලික නිවසට ගෙන ඒමට සැරසෙයි. අවශ්‍ය ශීර්ෂෝපකරණ (headgear) පැලඳීමෙන් පසු ඔබ ව ලොව ඇති හොඳම සංගීත ශාලාවේ සිට ලොව හොඳම සංගීත වාදනය සියලු ඉන්ද්‍රියන් පිනවමින් ඇසිය හැකි නම් සැබැවින්ම ඔබ එහි භෞතිකව යායුතු ද? ලෝකයේ ඕනෑම කැලෑවක සතුන් ලොමුගැන්වෙන තරම් ළඟින් දැකීමට මිදීමට, විඳීමට හැකි නම් ඔබ එහි යාවීද? මුළු කාර්යාලයේ සියලු ලිපි ගොනු පරිශීලනය සඳහා සහෘදයින් ඇමැතීම එක්වර ම නිවසේ සිට කළ හැකි නම් ඔබ වැඩට යා යුතු ද? මෙම ප්‍රවණතා ප්‍රවාහනයේ අනාගතය වෙත මහත් බලපෑම් ඇති කරනු නියතයි. එතෙක් අප හැකිතාක් ප්‍රවාහනයෙන් වැළකෙමු, ප්‍රවාහනය වෙනස් කරමු, ප්‍රවාහනය වැඩිදියුණු කරමු. එය ජාතික ආර්ථික දේහයේ ජීව රුධිරය යි. මෙය අප වෙළාගෙන ඇති සමාජ ආර්ථික ව්‍යසනයෙන් ගොඩඒමේ ප්‍රථම පියවර ලෙස ප්‍රවාහන ගැටලුව විසඳමු.

හර්ෂ වික්‍රමසිංහ
නියෝජ්‍ය අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්
ශ්‍රී ලංකා සුනිත්‍ය බලශක්ති අධිකාරිය

ඔබේ විදුලිබිල හැදෙන්නේ මෙහෙමයි

වසර අටකට පසු එනම් 2022 අගෝස්තු මාසයේ සිට ඔබේ නිවසේ විදුලිබිල අය ක්‍රමය සංශෝධනයට ලක් වූ බව ඔබ දැනටමත් දන්නා කරුණකි. ඒ අනුව වර්තමාන විදුලි අයක්‍රමය පහත සඳහන් පරිදි සංශෝධනය වී ඇත.

මාසික විදුලි පරිභෝජනය ඒකක 0 - 60 දක්වා

පාරිභෝගික කාණ්ඩය හා මාසික පරිභෝජනය (කිලෝ වොට් පැය kWh)	ඒකකයක මිල (කිලෝ වොට් පැයට රුපියල්)	ස්ථාවර ගාස්තුව (මසකට රුපියල්)
0- 30	8.00	120
31- 6 0	10.00	240

මාසික විදුලි පරිභෝජනය ඒකක 60 ඉක්මවන අවස්ථාවේ දී

පාරිභෝගි.ක කාණ්ඩය හා මාසික පරිභෝජනය (කිලෝ වොට් පැය kWh)	ඒකකයක මිල (කිලෝ වොට් පැයට රුපියල්)	ස්ථාවර ගාස්තුව (මසකට රුපියල්)
0 - 60	16.00	240
61 - 90	16.00	360
91 - 120	50.00	960
121- 180	50.00	960
180 ට වඩා වැඩි	75.00	1500

ඉහත විදුලි අයක්‍රමය අනුව ඔබේ නිවසේ විදුලි බිල සෑදෙන ආකාරය පහත පරිදි වේ.

1. විදුලි පරිභෝජනය ඒකක 30 නම්

මුල් ඒකක 30 සඳහා	රු. 8.00 x 30	රු. 240.00
ස්ථාවර ගාස්තුව		රු. 120.00
		රු. 360.00

2. විදුලි පරිභෝජනය ඒකක 60 නම්

ඒකක 60 සඳහා	රු. 8.00 x 30	රු. 240.00
	රු. 10.00 x 30	රු. 300.00
		රු. 540.00
	ස්ථාවර ගාස්තුව	රු. 240.00
		රු. 780.00

3. විදුලි පරිභෝජනය ඒකක 61 නම්

ඒකක 61 සඳහා	රු. 16.00 x 60	රු. 960.00
	රු. 16.00 x 1	රු. 16.00
		රු. 976.00
	ස්ථාවර ගාස්තුව	රු. 360.00
		රු. 1336.00

4. විදුලි පරිභෝජනය ඒකක 90 නම්

ඒකක 90 සඳහා	රු. 16.00 x 60	රු. 960.00
	රු. 16.00 x 30	රු. 480.00
		රු. 1440.00
	ස්ථාවර ගාස්තුව	රු. 360.00
		රු. 1800.00

5. විදුලි පරිභෝජනය ඒකක 91 නම්

ඒකක 90 සඳහා	රු. 16.00 x 60	රු. 960.00
	රු. 16.00 x 30	රු. 480.00
	රු. 50.00 x 1	රු. 480.00
		රු. 1490.00
	ස්ථාවර ගාස්තුව	රු. 960.00
		රු. 2450.00

6. විදුලි පරිභෝජනය ඒකක 120 නම්

ඒකක 120 සඳහා	රු. 16.00 x 60	රු. 960.00
	රු. 16.00 x 30	රු. 480.00
	රු. 50.00 x 30	රු. 1500.00
		රු. 2940.00
	ස්ථාවර ගාස්තුව	රු. 960.00
		රු. 3900.00

7. විදුලි පරිභෝජනය ඒකක 121 නම්

ඒකක 120 සඳහා	රු. 16.00 x 60	රු. 960.00
	රු. 16.00 x 30	රු. 480.00
	රු. 50.00 x 30	රු. 1500.00
	රු. 50.00 x 01	රු. 50.00
		රු. 2990.00
	ස්ථාවර ගාස්තුව	රු. 960.00
		රු. 3950.00

8. විදුලි පරිභෝජනය ඒකක 180 නම්

ඒකක 120 සඳහා	රු. 16.00 x 60	රු. 960.00
	රු. 16.00 x 30	රු. 480.00
	රු. 50.00 x 30	රු. 1500.00
	රු. 50.00 x 60	රු. 3000.00
		රු. 5940.00
	ස්ථාවර ගාස්තුව	රු. 960.00
		රු. 6900.00

9. විදුලි පරිභෝජනය ඒකක 181 නම්

ඒකක 181 සඳහා	රු. 16.00 x 60	රු. 960.00
	රු. 16.00 x 30	රු. 480.00
	රු. 50.00 x 30	රු. 1500.00
	රු. 50.00 x 60	රු. 3000.00
	රු. 75.00 x 01	රු. 75.00
		රු. 6015.00
	ස්ථාවර ගාස්තුව	රු. 1500.00
		රු. 7515.00

මේ තත්වය මත ඔබේ නිවසේ විදුලි පරිභෝජනය සඳහා ගෙවනු ලැබූ විදුලි බිල

ඒකක ගණන	පෙර අයකිරීම රු. ශත	වර්තමාන අයකිරීම රු. ශත
ඒකක 30 ක් සඳහා	105.00	360.00
ඒකක 60 ක් සඳහා	280.00	780.00
ඒකක 90 ක් සඳහා	861.00	1,800.00
ඒකක 120 ක් සඳහා	2,083.50	3,900.00
ඒකක 180 ක් සඳහා	4,003.50	6,900.00

ඉහත ආකාරයෙන් ඔබේ විදුලි බිල්පත වැඩි වී ඇති බැවින් ඔබ නිවසේ විදුලි පරිභෝජනය කාර්යක්ෂමව සිදු කිරීම ඔබේ ආර්ථිකයටත් රටේ ආර්ථිකයටත් සහනයක් වනු ඇත.

චමින්ද ලියනගේ
නියෝජ්‍ය අධ්‍යක්ෂ
ශ්‍රී ලංකා සුනිත්‍ය බලශක්ති අධිකාරිය

පුනර්ජනනීය බලශක්ති නව නිපැයුම්කරුවන් සහ ආයෝජකයින් හමුව

සමස්ත ලංකා බෞද්ධ මහා සම්මේලනය, ශ්‍රී ලංකා නව නිපැයුම්කරුවන්ගේ සංගමය සහ ශ්‍රී ලංකා සුනිත්‍ය බලශක්ති අධිකාරිය විසින් සංවිධානය කරනු ලැබූ පුනර්ජනනීය බලශක්ති නව නිපැයුම්කරුවන් සහ ආයෝජකයින් හමුව සහ ප්‍රදර්ශනය සැප්තැම්බර් මස 11 සහ 12 යන දිනවල කොළඹ 07, බෞද්ධාලෝක මාවතේහි පිහිටි සමස්ත ලංකා බෞද්ධ මහා සම්මේලන මධ්‍යස්ථානයේ දී සාර්ථකව පැවැත්විණි.

බලශක්ති සංරක්ෂණය හා බලශක්ති කළමනාකරනය පිළිබඳ නවෝත්පාදකයින් සඳහා වේදිකාවක් සකසා දීම හා ඔවුන්ගේ නිර්මාණ ඉදිරියට ගෙන යාමට ආයෝජන අවස්ථා සලසා දීම පෙරදැරි කර ගනිමින් මෙම වැඩසටහන දියත් කරන ලදී.

මේ සඳහා විදුලිබල හා බලශක්ති රාජ්‍ය අමාත්‍ය ඉන්දික අනුරුද්ධ මැතිතුමා ශ්‍රී ලංකා නව නිපැයුම්කරුවන්ගේ සංගමයෙහි සභාපති, ශ්‍රී ලංකා සුනිත්‍ය බලශක්ති අධිකාරියේ සභාපති සහ අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් ඇතුළු සම්භාවනීය අමුත්තන් රැසක් සහභාගි විය.

හම්බන්තොට ජාතික පුනර්ජනනිය බලශක්ති උද්‍යානය පිහිටුවා දස වසරක් සපිරේ....

හම්බන්තොට බැරුතන්කන්ද පිහිටි ජාතික පුනර්ජනනීය බලශක්ති උද්‍යානය පිහිටුවා දස වසරක් සපිරීම නිමිත්තෙන් 2022/09/24 දින රාත්‍රී පරිත්‍රාණ පිරිත් දේශනයක් හා පසු දින මහා සංඝරත්නය දස නමක් උදෙසා දන් පිළිගැන්වීමක් එම පරිශ්‍රයේ දී පැවැත්විණි.

මෙම අවස්ථාව සඳහා ශ්‍රී ලංකා සුනිත්‍ය බලශක්ති අධිකාරියේ අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්තුමා ඇතුළු නිලධාරීන් රැසක් සහභාගි විය.

නිමල්කා සමරකෝන්