



දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ග සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාවට
නැංවීමෙන් ඇති වූ සමාජ ආර්ථික බලපෑම පිළිබඳව සමාජ
විද්‍යාත්මක අධ්‍යනයක්

ටී.ජී.ඩී. උදයකාන්ති¹

Abstract

Southern Expressway Development Project can be considered as one of the largest projects implemented in Sri Lanka recently. It is a landmark in the history of development in Sri Lanka. This project consists of a stretch of 124kms, starting from Kottawa to Matara and runs through 64 GSD and 21 DSD within four districts. A total of 5,683 persons on 951 hectares have been affected due to the construction of this project. The RIP is implemented by the RDA jointly with the ADB and JBIC. The affected families have been compensated by the government by granting money and lands. This study examines the socio economic impact of the STDP. The problem of the study is “How does affected the network of socio economic as a result of implementing the STDP”. The main objective of this study was to find out the impact of the network of socio economic as a result of the STDP. Apart from that, sub objectives of the study were study the present condition of project affected people improve as a result of the resettlement programme implemented by the

¹ටී. ජී. ඩී. උදයකාන්ති, කලීකාලාර්ය, සමාජීයවිද්‍යා අධ්‍යයනාංශය, සමාජීයවිද්‍යා හා මානවශිෂ්ට ජීවිත, රජරට විශ්වවිද්‍යාලය

STDP and to find out the present socio-economic conditions of the resettled people. Basically, the method of surveying was used for this study while a comparative method too was utilized. A questionnaire technique, interview technique and an observation technique were used to collect data, in addition to Annual Reports and Progress Reports and magazines of the RDA, internet information and relevant books were used as secondary data. Analyzing of collected data of the study revealed that the areas of the resettled people have not been changed so much. Among them, 91% and 67% have been resettled within their early settled DSD and GSD respectively. And also 89% have been resettled within five years of the commencement of the project. According to this study it was possible to identify that there is no a vast distance between the resettled place and the earlier settlement and it has led to minimize the effect on social relationships after the resettlement. When examining the condition of houses after the resettlement it was found that most houses are permanent and with the facilities required for a house. It was also revealed that the level of infrastructure and sanitary facilities are high. The means of livelihood of resettled families are not so satisfactory. The level of income and expenses has also not been different so much in relation to the time. It was observed that many had tried to build houses with more facilities with the compensatory funds and the number who had made investments was low. The loss of lands and their cultivations had directly affected the family income. And also the network of business relationships of those engaged in self-employments had been disrupted and they have not been able to re-establish that relationships again after the resettlement.

Key words: Network of Socio Economic, Resettlement, Southern Transport Development Project.

හැඳින්වීම

ප්‍රවාහන පද්ධතිය රටක සංවර්ධනයෙහි සහ යටිතල පහසුකම් ව්‍යුහයෙහි වැදගත් සංරචකයකි. එය රටකට අත්‍යවශ්‍ය අංශයක් වන අතරම ආර්ථිකයේ සෑම අංශයක් කෙරෙහිම සෘජුව බලපෑම්කරයි. එය ඉල්ලුම නොකඩවා පවත්නා සාධකයක් මෙන්ම වෙළඳපොල ඉලක්ක කරගත් මානව සබඳතා ජාලයට බලපෑම් කරන සාධකයක් ලෙස හැඳින්විය හැකිය. ඒ අනුව ප්‍රවාහනය පුළුල්

සංකල්පයක් වන අතර එහි ප්‍රධාන වශයෙන් ගොඩබිම්, ගුවන් හා නාවික වශයෙන් වර්ගීකරණයන් තුනක් දැකගත හැකිය. ඒ අතරින් සිවිල් සමාජය කෙරෙහි වඩා සමීප වන්නේ ගොඩබිම් ප්‍රවාහනයයි. ගොඩබිම් ප්‍රවාහනය පිළිබඳව සාකච්ඡා කිරීමේ දී මාර්ග පද්ධතිය පුළුල් කරමින් සංවර්ධනය කළ යුතු අතර රටක යටිතල ව්‍යුහයේ හා දේශපාලන අධිකාරියේ ප්‍රධානතම අභියෝගය මාර්ග පද්ධතිය ගොඩනැගීමයි.

ශ්‍රී ලංකාවේ සංවර්ධන ප්‍රතිපත්තියේ ප්‍රධානතම ස්ථානයක් මාර්ග සංවර්ධනයට හිමි වේ. එනම් සංවර්ධනයක් කරා ගමන් කිරීමේ දී බොහෝ ඉලක්කයන් සපුරා ගත හැක්කේ මාර්ග සංවර්ධනය තුළිනි. එය ජාතික ඒකාබද්ධතාවය සහ දේශපාලන ස්ථාවරත්වය සඳහා අවස්ථාව ලබා දෙයි.වැඩි වන ප්‍රවාහන අවශ්‍යතාවයන්ට මුහුණ දීම සඳහා ලංකාව තුළ කඩිනම් මාර්ග සංවර්ධනයක් හඳුනාගත හැකිය. එමෙන්ම වැඩිවන වාහන ධාරිතාව සාර්ථකව රටතුළ හැසිරවීම ද මෙහි එක් අරමුණකි. ඒ

අනුව රටතුළ පුළුල් හා කාර්යක්ෂම මාර්ග ජාලයක් වැඩි දියුණු කිරීමේ දැඩි අවශ්‍යතාවයක් ඇත. එය කොළඹ කේන්ද්‍ර කරගෙන රටතුළ ව්‍යාප්ත වන අතර ආර්ථික වශයෙන් දුර්වල ප්‍රදේශ ශක්තිමත් කරලීමට මෙහිදී අවධානය යොමු කරයි. එමෙන්ම මාර්ග ජාලය දියුණු කිරීම තුළින් ජාතික ඒකාබද්ධතාවය සහ දේශපාලන ස්ථාවරත්වය සඳහා අවස්ථාව ලබා දෙයි. එමෙන්ම සංචාරක ධීවර හා කෘෂිකාර්මික අංශවල වර්ධනය ධෛර්යමත් කිරීමට ද බලපොරොත්තු වේ. ඒ අනුව මෑත කාලීනව ලංකාවේ සංවර්ධනය ඉලක්ක කරගෙන අධිවේගී මාර්ගජාලය ව්‍යාප්ත විය.

එහි පළමුවැන්න කොට්ටාවේ සිට මාතර ගොඩගම දක්වා දිවෙන දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගයයි. (Southern Transport Development Project- STDP) දෙවැන්න කොළඹ පිටත අධිවේගී වට රවුම (Quater Circular Highway to the City of Colombo Project - OCH) කොළඹ කටුනායක අධිවේගී මාර්ග ජාලය (Colombo Katunayaka Expressway Projecy - CKE) උතුරු නැගෙනහිර අධිවේගී මාර්ග ජාලය (North Eastern Expressway Project) ලෙස හඳුනාගත හැකිය. රටක සංවර්ධනය සඳහා මහා මාර්ගවල ප්‍රවර්ධනයක් අවශ්‍යය ඒ අනුව අද අපේ රටේ ද මාර්ග ක්ෂේත්‍රය ප්‍රබල සංවර්ධනයකට ලක්වෙමින් පවතියි. මෑත කාලීනව ශ්‍රී ලංකාවේ ඉදි කල විශාලතම මාර්ග සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය වන්නේ දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ග සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියයි.

කොළඹ දිස්ත්‍රික්කයේ කොට්ටාවේ සිට මාතර දිස්ත්‍රික්කයේ ගොඩගම දක්වා විහිදෙන මෙම මාර්ගයේ දිග 126 km වන අතර පළල 80 m වේ. මෙම අධිවේගී මාර්ගය මුහුදු බඩ මාර්ගයෙන් 10 - 15 km ඇතුළට වන්නට පිහිටා ඇත. මෙම ව්‍යාපෘතිය දිස්ත්‍රික් 4 ක් තුළ ප්‍රාදේශීය ලේකම් කොට්ඨාශ 21 ක් තුළ ග්‍රාම නිලධාරී කොට්ඨාශ 64 කට බලපායි. ඒ අනුව කොළඹ දිස්ත්‍රික්කයේ මහරගම, හෝමාගම යන ප්‍රාදේශීය ලේකම් කොට්ඨාශත් කළුතර දිස්ත්‍රික්කයේ

භොරණ බණ්ඩාරගම මිල්ලනිය, කළුතර, දොඩන්දුව, මතුගම, වලල්ලාවිට, ගාල්ල දිස්ත්‍රික්කයේ බෙන්තොට, ඇල්පිටිය කරන්දෙණිය, බද්දේගම, වැලිවිට දිවිතුරේ, බොපේ පෝද්දල, අක්මිමන, ඉමදුව, ගාල්ල, කඩවත සතර සහ ඇල්පිටියත් මාතර දිස්ත්‍රික්කයේම මාලිම්බඩල තිහගොඩ, යන ප්‍රාදේශීය ලේකම් කොට්ඨාශ මෙයට අයත් වේ.

ඒ අනුව දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ග සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය පරිපාලන දිස්ත්‍රික්ක 4 ක් ආවරණය වෙමින් ක්‍රියාත්මක වන අතර ව්‍යාපෘතියේ මූලික අරමුණ වන්නේ දකුණු පළාතේ ආර්ථිකමය සංවර්ධනයන් ඇති කරලීම සහ ලංකාවේ මාර්ග සුරක්ෂිතතාව නංවාලීමයි. ද්විතීයික අරමුණු වන්නේ දුප්පත්කම අවම කරලීම, සේවා නියුක්ති අවස්ථාවන්ට ප්‍රවේශ වීම, සෞඛ්‍ය, අධ්‍යාපනය සහ සමාජ සේවාවන් මහජනතාවලැබීමට සැලැස්වීමයි. ඒ අනුව දකුණු පළාතේ ආර්ථිකමය අවස්ථාවන් පුළුල් කරලීම සහ ජනතාවගේ ආර්ථිකමය අභිවෘද්ධිය ඇති කරලීම ව්‍යාපෘතිය තුළින් සැලසුම්කර ඇති අතර ඒ අනුව අත්කර ගැනීමට බලපොරොත්තු වන ඉලක්ක ලෙස දකුණු පළාතේ පූර්ණ දළ ජාතික නිෂ්පාදනය ඉහළ දැමීම, විරැකියා ප්‍රතිශතය අවම කරලීම සහ දුර්දතා මට්ටම පහළ දැමීම ව්‍යාපෘතිය තුළින් අපේක්ෂා කර ඇත. එමෙන්ම මෙම ව්‍යාපෘතිය මගින් ආර්ථිකය නාභිගත වූ කොළඹ නගරය හා අනෙකුත් නගරයන් සම්බන්ධ කරලීම අපේක්ෂා කරන ලදී. තව ද ප්‍රවාහනයට ගත වන කාලය අවම කරලීම, මාර්ග අනතුරු අවම කරලීම, වෘත්තීමය සංවර්ධනයක් අත්පත් කරලීම ,ශ්‍රම ඵලදායීතාව හා මහජන සෞඛ්‍ය ඉහළ නැංවීමද අපේක්ෂා කෙරිණි.දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගය අවට ගම්වල ජනජීවිතය නංවලීම සඳහා ග්‍රාමීය ආර්ථිකය ශක්තිමත් කරලීම මෙමගින් බලාපොරොත්තු විය. දකුණු පළාතේ ඉඩම් වල වටිනාකම ඉහළ නැංවීම, දකුණේ සංචාරක කර්මාන්ත ප්‍රවර්ධන, දකුණේ ශ්‍රමයට ඉහළ වටිනාකමක් ලැබීම හා ඉතා කඩිනමින් ව්‍යාපාර කටයුතු වලට අවශ්‍ය ප්‍රවාහන පහසුකම් සැපයීම ඒ අතර විය. මාර්ග ඉදි කිරීමේ දී අත්වන සෘජු රැකියා අවස්ථා වලට අමතරව ඇති වන අතුරු බලපෑම් දිගු- කාලීන තිරසාර සංවර්ධනයක් කෙරෙහි ඇති විශාලම බලපෑමයි.

ඒ අනුව ආර්ථික සාමාජීය දේශපාලන වශයෙන් සෘජු හෝ වක්‍ර සංවර්ධන ඉලක්ක ගත කර ගෙන දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ග සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කරන ලදී. මින් පැහැදිලි වන්නේ සංවර්ධන ඉලක්ක සපුරාගත් ඕනෑම රටක මහා මාර්ග ඉදිකිරීමෙන් අත්කර ගැනීමට බලාපොරොත්තු වන වාසි අත්පත් කර ගැනීමට දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ග ඉදි කෙරිණි. එමෙන්ම මෙම ව්‍යාපෘතිය තුළින් සංවර්ධනය වෙමින් පවතින රටක් වන ලංකාව තුළ සංවර්ධන ඉලක්කයන් පහසුවෙන් ජයගත හැකිය.

දකුණු පළාතේ ආර්ථිකමය උත්තේජනයක් ලෙස ආරම්භ කල දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ග සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය සඳහා දෙස් විදෙස් පාර්ශවයන් කිහිපයක් මූල්‍යමය හා තාක්ෂණික උපදේශනයක් දායක විය. ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීමේ දී එය අදියර 04 කින් ක්‍රියාත්මක විය. ඒ අනුව පළමු අදියර කොට්ටාවේ සිට

දොඩන්දුව දක්වා ද දෙවන අදියර දොඩන්දුව සිට කුරුදුගන හැතැක්ම දක්වාද තුන්වන අදියර කුරුදුගන හැතැක්ම සිට පින්නාදුව දක්වාද හතරවන අදියර පින්නදවේ සිට ගොඩගම දක්වාද ඉදිකිරීම් ක්‍රියාත්මක කරන ලදී.

මෙම ව්‍යාපෘතියට රජය ඇතුළු පාර්ශව පහක් මූල්‍යමය හා තාක්ෂණික වශයෙන් සහයෝගය දක්වන කනදී. ඒ අනුව 1999 දී රජය ව්‍යාපෘතිය සඳහා වෙන් කල මුදල් ඩොලර් මිලියන 78.2 කි.ජපන් අන්තර්ජාතික සහයෝගීතවා ආයතනය (JICA) විසින් ඩොලර් මිලියන 120 ක් ද දකුණු ආසියාතික බැංකුව (ADB) ඩොලර් මිලියන 90 ක් ද ව්‍යාපෘතිය සඳහා මූල දී වෙන් කරන ලදී. සීඩා (SIDA) මගින් ඩොලර් මිලියන එකක් ද දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ග සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය සඳහා වෙන් කෙරිණි. චීන අපනයන බැංකුව (CEXIM) ව්‍යාපිතය අරම්භයේ දීම මූල්‍යමය දායකත්වයෙන් 17.6% ක දායකත්වයක් දරන ලදී.

ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා 1999 දී දකුණු ආසියාතික බැංකුව මගින් අනුමැතිය දුන් අතර එය 2005 වන විට අවසන් කිරීමට සැලසුම් කරන ලදී. නමුත් ක්‍රියාත්මක කිරීමේ දී ඒ සඳහා පැවතී මූල්‍යමය තාක්ෂණික හා නෛතිකමය බාධා හේතුවෙන් සැලසුම් කල කාලයට වඩා වැඩි කාල සීමාවක් මේ සඳහා යොදවන ලදී. මෙම ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාවට නැංවීමේ දී ඒ සඳහා සංවිධාන ගත වූ ධුරාවලියක් දැක ගත හැකි විය.

2006 වසරේ මැද භාගයේ දී ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාවට නැංවූ අතර 2011 දී එහි පළමු අදියර වන කොට්ටාවේ සිට පින්නදුව දක්වා කොටස නිම කර ජනතා අයිතියට පත් කල අතර පින්නදුවේ සිට ගොඩගම දක්වා එහි දෙවන අදියර 2014 දී ජනතාඅයිතියට පවරන ලදී.

දක්ෂිණ අධිවේගී සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය ලංකාව තුළ නැවත පදිංචි කරලීම පිළිබඳ දෙවන විභාලනම වනපෘතියයි. එම ව්‍යාපෘතිය හේතුවෙන් ඉඩම් හෙක්ටයාර් 951 ක් බලපෑමට ලක් වූ අතර 5653 ක ජනතාව බලපෑමට ලක්විය. ඒ අනුව මෙම ආසියානු සංවර්ධන බැංකුවේ උපදෙස් මත ජාතික නැවත පදිංචි කිරීමේ ප්‍රතිපත්තීන්ට අනුකූලව සිදු විය. නැවත පදිංචි කිරීමෙන් සිදු වන බලපෑම් අවම වන පරිදි පදිංචි කිරීමට උත්සහ ගත් අතර එහි දී විශේෂයෙන් ජීවනෝපායන් කෙරෙහි අවධානය යොමු කරමින් නැවත පදිංචි කිරීම සිදු කරන ලදී.නැවත පදිංචි කරලීම හේතුවෙන් ජීවනෝපාය සම්බන්ධ බොහෝ ගැටලු වලට ඔවුන්ට මුහුණ දීමට සිදු විය. දක්ෂිණ අධිවේගී සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාවට නැංවීමත් සමග ඉඩම් අත්පත් කර ගැනීම නිසා ඔවුන්ගේ ඉඩම් අහිමි වීම, ජීවනෝපායන් ගොඩනගා ගත් පරිසරය, වාණිජ සබඳතා ජාලය අහිමි වීම සිදු විය. දක්ෂිණ අධිවේගී සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය ප්‍රබල සංවර්ධන ඉලක්කයක් අරමුණු කරගෙන සිදු කල අතර ඒ හේතුවෙන් ක්‍රියාත්මක වූ නැවත පදිංචි කිරීම් කටයුතු හා මාර්ග ඉදිකිරීම පුළුල් වශයෙන් සමාජ හා ආර්ථික සබඳතා ජාලයට බලපෑම් කරන ලදී.

ගැටළුව

රටක සංවර්ධනය වඩා ඵලදායී හා කාර්යක්ෂම කරලීම සඳහා ප්‍රවාහන සේවය හඳුන්වා දෙන ලදී. සංවර්ධනය හා ප්‍රවාහනය එකිනෙක මත යැපෙන සංරචක දෙකකි. නමුත් එම ප්‍රවාහනය එක් එක් රටවලට වෙනස් ලෙස බලපායි. අද වන විට ලංකාව තුළ ක්‍රියාත්මක දිගු කාලීන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය වන දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගය අතිශය වැදගත් සංරචකයකි. මෙම ව්‍යාපෘතිය ලංකාවේ සංවර්ධනය ඉලක්ක කරගෙන ගොඩනැගී ඇත. දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ග සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියේ බලපෑම් ලෙස ආර්ථික සමාජ, දේශපාලනික, පරිසරාත්මක ලෙස වර්ග කල හැකිය. ඕනෑම ව්‍යාපෘතියක් ක්‍රියාවට නංවන්නේ එහි නිශේධනාත්මක බලපෑමට වඩා ධනාත්මක බලපෑම ඉහළ ඇති විටයි. නමුත් සෑම විටම ධනාත්මක බලපෑම් අපේක්ෂා කළ නොහැක. විශේෂයෙන් දක්ෂිණ අධිවේගී සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය වැනි ව්‍යාපෘතියක් ක්‍රියාවට නැංවීමේ දී සිදු කරනු ලබන නැවත පදිංචි කිරීම් හේතුවෙන් සමාජ හා ආර්ථික සබඳතා ජාලය වෙනසකට ලක් වන අතර එහි බලපෑම පිළිබඳව හඳුනාගැනීම වැදගත් වේ. ඒ අනුව මෙම පර්යේෂණයේ පර්යේෂණ ගැටළුව වන්නේ දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ග සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාවට නැංවීම හේතුවෙන් සමාජ හා ආර්ථික වශයෙන් සමාජ සබඳතා ජාලය බලපෑමට ලක් වූවාද යන්නයි.

පර්යේෂණ අරමුණු

මෙම පර්යේෂණයේ ප්‍රධාන අරමුණ වන්නේ දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ග සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාවට නැංවීම හේතුවෙන් සමාජ, ආර්ථික වශයෙන් සමාජ සබඳතා ජාලයට සිදු වූ බලපෑම සොයා බැලීමයි. මීට අමතරව ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාවට නැංවීමෙන් ආර්ථික, සමාජ, දේශපාලනික, පාරිසරික වශයෙන් සිදු වූ බලපෑම හඳුනාගැනීම, එමෙන්ම නැවත පදිංචිය සිදුකල පවුල් වල වර්තමාන තත්ත්වය හා ඔවුන් මුහුණ දෙන ගැටලු පිළිබඳ සොයා බැලීමද අරමුණු විය.

පර්යේෂණ ක්‍රමවේදය

මෙම පර්යේෂණය සඳහා මූලික වශයෙන් සමීක්ෂණ ක්‍රමය යොදාගත් අතර මීට අමතරව කාන්තාත්මක ක්‍රමය හා සන්සන්දනාත්මක ක්‍රමය යොදා ගන්නා ලදී. දත්ත එකතු කිරීම සඳහා ප්‍රශ්නාවලි, නිරීක්ෂණ සහ සම්මුඛ සාකච්ඡා යොදා ගන්නා ලදී. ද්විතීයික දත්ත ලබා ගැනීම සඳහා අන්තර් ජාල වෙබ් අඩවි, මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ සහ මෙම ව්‍යාපෘතියට මුදල් ආයෝජනය කල මූල්‍ය ආයතන වල ප්‍රගති වාර්තා, පුවත් පත්, සඟරා වල පල වී ඇති ලිපි හා පර්යේෂණ වාර්තා ප්‍රයෝජනයට ගන්නා ලදී. දත්ත විශ්ලේෂණය කිරීම සඳහා

SPSS මෘදුකාංගය භාවිතා කල අතර දත්ත ඉදිරිපත් කිරීම සඳහා ප්‍රස්තාර වගු භාවිතා කරන ලදී.

පර්යේෂණ ක්ෂේත්‍රය සහ නියැදිය

දකෂිණ අධිවේගී මාර්ගය ඉදිකිරීම හේතුවෙන් දිස්ත්‍රික් හතරක ප්‍රාදේශීය ලේකම් කොට්ඨාශ විසි එකක් බලපෑමට ලක් විය. එම ප්‍රදේශ වල ඉඩම් හා නිවාස අහිමි වූ පිරිස නැවත පදිංචි කිරීම සිදු කරන ලදී. දකෂිණ අධිවේගී මාර්ග ජාලයේ ඉදිකිරීම් සඳහා ඉඩම් අත්පත් කර ගැනීම, වන්දි ගෙවීම සහ සහ ප්‍රතිස්ථාපන කටයුතු ආසියානු සංවර්ධන බැංකුවේ ප්‍රතිපත්ති වලට අනුව සිදු විය. ප්‍රතිස්ථාපන කටයුතු වලද නැවත ප්‍රතිස්ථාපනය කිරීමේ සැලසුම් (Resettlement Implementation Plan) ක්‍රියාත්මක කල අතර ඒ සඳහා ක්ෂේත්‍ර 32 ක පදිංචි කිරීමේ කටයුතු සිදු කරන ලදී.

මෙම පර්යේෂණයේ පර්යේෂණ ක්ෂේත්‍රය සඳහා ගාල්ල දිස්ත්‍රික්කය තෝරාගත් අතර නැවත පදිංචි කල ක්ෂේත්‍ර 32 න් 22 ක්ම ගාල්ල දිස්ත්‍රික්කයේ ප්‍රාදේශීය ලේකම් කොට්ඨාශ 09 ක් පුරා විහිදෙයි.

වගු අංක 1 : ගාල්ල දිස්ත්‍රික්කයට අයත් නැවත පදිංචි කළ ක්ෂේත්‍ර

අදියර	ප්‍රාදේශීය කොට්ඨාශය	ලේකම්	අංකය	නැවත පදිංචි කළ ක්ෂේත්‍ර	
ADB	කරන්දෙණිය		1	කරන්දෙණිය	
			2	පතිරාජවත්ත	
	වැලිවිට දිවිතුරේ			3	කොකාරකන්ද
				4	පොල්ගහවිට-ක්ෂේත්‍ර 24
				5	පොල්ගහවිට - ඇග්ගුරේ
				6	බෝගහහන්දිය
				7	දිවිතුරේ හම්බන්ගල
	බද්දේගම			8	වල්පිටවත්ත
				9	වවුලුගලකන්ද
				10	නාකුඩුම්බිය
				11	කන්දදද්දරවත්ත
				12	සිටුවත්ත
		ගාල්ල කඩවත් සතර		13	කාලිවත්ත
	අක්මිමන			14	කැකිරිහේන
				15	ලෙච්චම්ගෙවත්ත
				16	ගල්ගමුකන්ද
	ඉමදුව			17	බට්ටිගොඩකන්ද
				18	ඇත්තල හේන
				19	හල්ගස්මුල්ල
				20	හලල්ලාවිට
JBIC	බෙන්තොට		21	ගල්කැටියවත්ත	
	ඇල්පිටිය		22	අත්කොහොටවත්ත	

(මූලාශ්‍රය : RDA, : දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ග සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියට අදාළ ප්‍රගති වාර්තා, 2014)

මෙම ක්ෂේත්‍රයන් 22 න් 9 ක් පර්යේෂණ සඳහා තෝරා ගත් අතර එම ක්ෂේත්‍රය තුළ නැවත පදිංචි කළ පවුල් 100 ක් තෝරා ගන්නා ලදී.

වගු අංක 2 : පර්යේෂණ නියැදිය

ප්‍රාදේශීය ලේකම් කොට්ඨාශය	අංකය	ක්ෂේත්‍රයේ නම	නියැදිය
බද්දේගම	01	වල්පිටවත්ත	15
	02	නාකුඩුම්බිය	05
වැලිවිට දිවතුරේ	03	කොකාරකන්ද	13
කරන්දෙණිය	04	පතිරාජවත්ත	19
	05	විල්සන් විජේතුංග	08
ඉමදූව	06	ඇත්තලහේන	12
	07	හල්ගස්මුල්ල	08
අක්මීමන	08	කැකිරිහේන	08
	09	ලෙච්චමීගේ වත්ත	02
එකතුව			100

(මූලාශ්‍රය : ක්ෂේත්‍ර දත්ත , 2016)

ඒ අනුව බද්දේගම ප්‍රාදේශීය ලේකම් කොට්ඨාශයට අයත් වල්පිටවත්ත හා නාකුඩුම්බිය ද වැලිවිට දිවතුරේ ප්‍රාදේශීය ලේකම් කොට්ඨාශයට අයත් කොකාරකන්ද, කරන්දෙණිය ප්‍රාදේශීය ලේකම් කොට්ඨාශයට අයත් පතිරාජවත්ත, විල්සන් විජේතුංග වත්ත ද ඉමදූව ප්‍රාදේශීය ලේකම් කොට්ඨාශයට අදාළව ඇත්තලහේන, හල්ගස්මුල්ල ද අක්මීමන ප්‍රාදේශීය ලේකම් කොට්ඨාශයට අදාළ කැකිරිහේන සහ ලෙච්චමීගේ වත්ත ද ක්ෂේත්‍රයන් ලෙස තෝරා ගන්නා ලදී.

දත්ත විශ්ලේෂණය

පර්යේෂණයට අනුව නැවත පදිංචි කිරීමේ දී ප්‍රාදේශීය දුරස්ථභාවය අවම වන පරිදි එය සිදු කර ඇති බව පැහැදිලි විය. නියැදියට අනුව 67% කගේ ග්‍රාම නිලධාරී කොට්ඨාශ වෙනස් වී නැති අතර අනෙක් 33% ගේ ග්‍රාම නිලධාරී කොට්ඨාශ වෙනස් වූවද ඔවුන් එකම ප්‍රාදේශීය ලේකම් කොට්ඨාශයේ ජීවත් වේ. ඒ අනුව සබඳතා වෙනස් නොවන ලෙස පදිංචි කරවීමට උත්සාහ ගෙන ඇත. එමෙන්ම නැවත පදිංචි කිරීම් කටයුතු 2002 ආරම්භ වූ අතර 2005 වන විට 97% ක් පදිංචි කර ඇත. නැවත පදිංචි කරවීමේ කටයුතු කඩිනමින් සිදු කර ඇති බව පැහැදිලි වේ.

ැවත පදිංචි කල පවුල් වයස්ථභාවය පිළිබඳ සොයා බැලීමේ දී ගෘහ මූලිකයන් 80% ක් පුරුෂයන් වන අතර ඉතිරි 20% කාන්තාවන් වේ. ඔවුන්ගෙන් 19 දෙනෙකු වැන්දඹු කාන්තාවන් වන අතර එක් කාන්තාවක් දික්කසාද වී ඇත.

එමෙන්ම පර්යේෂණයට භාජනය කල නියැදියේ 73% ක් න්‍යෂ්ටික පවුල් වූ අතර ඉතිරි 27% විස්කෘත පවුල් වේ. පවුලේ සාමාජිකයන් ගණනය කිරීමේ දී පවුල් 65% ක පවුලක සාමාජිකයන් ගණන 3-5 ක් වන අතර ඉතිරි 21% ක සාමාජිකයන් 1 - 2 අතර වේ. මෙම පවුල් වල නිවාස පහසුකම් සනීපාරක්ෂක හා යටිතල පහසුකම් සලකා බැලීමේ දී පැහැදිලි වූයේ ඔවුන් ඒ පිබඳව තෘප්තිමත් වන බවයි. ඒ අනුව පදිංචි නිවාස වල 59% ක් බිම ටයිල් කර ඇති අතර ඉතිරි 41% කට සිමෙන්ති දමා ඇත. 82% ක් වහල සඳහා ඇස්බ්ලේටෝ භාවිතා කර ඇත. 76% කට පානීය ජලය සඳහා තමන්ටම අයිති ළිඳක් ඇත. සියලු දෙනාටම වැසිකිළි පහසුකම් ඇති අතර පැය 1/2 ක් ඇතුළත පහසුවෙන් ළගා විය හැකි දුරින් රජයේ රෝහල් පිහිටා ඇත.

මෙන්ම අධ්‍යාපනික පහසුකම් හා දේශපාලන ආගමික සබඳතා වල තෘප්තිමත් භාවය නිරීක්ෂණය කිරීමේ දී පැහැදිලි වූයේ ඔවුන් අධ්‍යාපන පහසුකම් හා ආගමික සබඳතා පිළිබඳ තෘප්තිමත් වන අතර දේශපාලන සබඳතා පිළිබඳ තෘප්තිමත් බවත් නොමැති බවයි. 90% ක්ම ආගමික සබඳතා පිළිබඳ තෘප්තිමත් වූ අතර 96% ක් අධ්‍යාපන සබඳතා පිළිබඳ තෘප්තිමත් විය. නියැදියෙන් 64% ක් දේශපාලන සබඳතා පිළිබඳව තෘප්තිමත් නොවන බව ප්‍රකාශ කරන ලදී. නැවත පදිංචි කල නියැදියට අයත් පවුල් වල බහුතරය එම ප්‍රදේශයේම ම වීම නිසා ආගමික අධ්‍යාපනික දේශපාලනික සබඳතා වලට සිදු වන බලපෑම අවම වී ඇත.

නැවත පදිංචි කිරීම හේතුවෙන් වාණිජ සබඳතා ජාලය බලපෑමට ලක් වී ඇති බව අනාවරණය විය. අධ්‍යයනය සඳහා යොදාගත් පවුල් සියයෙන් පවුල් 26 ක් ම වර්තමානයේ ස්වයං රැකියා වල නිරත වේ. එය අදායම් ප්‍රධාන සංරචකයකි. රටක දියුණුවට අවශ්‍ය ව්‍යවසායකයන් නිර්මාණය කිරීම මේ තුළින් සිදු වේ. අධ්‍යයනය සඳහා යොදාගත් නියැදියට අනුව නැවත පදිංචියට පෙර සහ පසු ස්වයං රැකියා වල තත්වය විමර්ශනය කිරීම වැදගත් වෙයි. ඒ අනුව නැවත පදිංචියට පෙර ස්වයං රැකියා වල නිරත පිරිස 28% කි.

වගු අංක 3 : ස්වයං රැකියා වල නියුක්තිය නැවත පදිංචියට පෙර සහ පසු

ස්වයං රැකියා වල නියුක්තියේ ස්වභාවය	නැවත පදිංචියට පෙර		නැවත පදිංචියට පසු	
	ගණන	%	ගණන	%
ස්වයං රැකියා නොකරන	72	72	74	74
සිල්ලර කඩයක්	8	8	2	2
තොග කඩ	1	1	1	1
කුරුදු එකතු කරන	4	4	2	2
ඇඳුම් මසන්නන්	4	4	5	5
මල් පැළ විකුණන	1	1	0	0
පිසු ආහාර අලෙවි	1	1	3	3
වඩු කර්මාන්තය	2	2	1	1
ගොඩනැගිලි ද්‍රව්‍ය	1	1	1	1
වාහන අළුත් වැඩියා	1	1	2	2
නිම් ඇඳුම් විකුණන	0	0	1	1
වෙනත්	5	5	8	8
එකතුව	100	100	100	100

(මූලාශ්‍රය : ක්ෂේත්‍ර දත්ත , 2016)

ඉහත වගුව අනුව පැහැදිලි වන්නේ නැවත පදිංචියට පෙර සිල්ලර කඩයක් කල අය 8% කි. තොග කඩ 1 ක් තිබිණ. කුරුදු එකතු කරන අය 4% ක් ද ඇඳුම් මසන්නන් 4% ක් ද මල් පැළ විකුණන අය 1% ක් ද පිසු ආහාර අලෙවි කරන අය 1% ක් ද හඳුනාගත හැකියි. එසේම වඩු වඩු කර්මාන්තයේ නියැලෙන එක් අයෙක් ද ගොඩනැගිලි ද්‍රව්‍ය අමතර කොටස් විකුණන මධ්‍යස්ථානයක් ද වාහන අළුත් වැඩියා කල අයෙක් ද නියැලිය තුළින් හඳුනාගත හැකිය. පස් දෙනෙකු වෙනත් ස්වයං රැකියා ලෙස සඳහන් කර ඇති අතර ඔවුන් නැවත පදිංචියට පෙර සිදු කල ස්වයං රැකියා පිළිබඳව විමර්ශනයේ දී එක් කාන්තාවක් මල් පැළ විකුණන ස්ථානයක් පවත්වාගෙන ගොස් ඇත. තවත් අයෙක් දේශීය

ඖෂධ අලෙවි සැලකිලි පවත්වාගෙන ගොස් ඇත. එක් අයෙක් පාවහන් නිෂ්පාදනය කර අලෙවි කරන ස්ථානයක් ද තේ කඩයක් ද කරන එක් අයෙක් ද ලී අලෙවි කරන එක් අයෙක් ද හඳුනාගත හැකිය.

නැවත පදිංචියෙන් පසු ස්වයං රැකියා ලෙස සිල්ලර භාණ්ඩ ආලෙවි සැලකිලි කරගෙන යන දෙදෙනෙක් හඳුනාගත හැකිය. නැවත පදිංචියට පෙර තොග භාණ්ඩ අලෙවිසැලක් කරගෙන ගිය පුද්ගලයා නැවත පදිංචියෙන් පසු ද තොග වෙළඳසැලක් කරගෙන යයි. කුරුඳු එකතු කරන වෙළෙන්දන් ප්‍රමාණය දෙදෙනෙක් දක්වා අඩු වී ඇත. ඇඳුම් මසන අය පහකි. පිසු ආහාර අලෙවි කරන පිරිස තිදෙනෙක් වූ අතර වඩු මඩුවක් පවත්වාගෙන යන එක් අයෙක් ද අමතර කොටස් අලෙවිසැල් කරන එක් අයෙක්ද නියැදියට අයත් වේ. වාහන අලුත් වැඩියා කරන අය දෙදෙනෙක්ද, නිමි ඇඳුම් විකුණන අයෙක් ද නියැදිය තුළින් හඳුනාගත හැකිය.

එමෙන්ම වෙනත් ලෙස සඳහන් කර ඇති අට දෙනාගෙන් තිදෙනෙක් ත්‍රිරෝද රථ පදවයි. තවත් එක් අයෙක් බුලත් විට අලෙවි කරන අතර දුව ව්‍යාපාරිකයෙක් ද දේශීය ඖෂධ වෙළඳසැලක් පවත්වාගෙන යන අයෙක් ද මෙම වර්ගීකරණය තුළ හඳුනාගත හැකිය. නැවත පදිංචියට පෙර සහ පසු ස්වයං රැකියා වල තත්වය විමර්ශනය කිරීමේ දී නැවත පදිංචියට පෙර ස්වයං රැකියාවල නියුක්ත වූ 28 දෙනාගෙන් 17 දෙනෙක් නැවත පදිංචියෙන් පසු ද ස්වයං රැකියාවල නිරත වන බවයි. ඒ අනුව 11 දෙනෙකු නැවත පදිංචියෙන් පසු එම ස්වයං රැකියාවලින් බැහැර වී ඇත. නැවත පදිංචි කිරීමෙන් පසු 09 දෙනෙකු නව ස්වයං රැකියා ආරම්භ කර ඇත.

නැවත පදිංචියෙන් පසු ස්වයං රැකියා පිළිබඳව තව දුරටත් සිදු කල අධ්‍යනයේ දී පැහැදිලි වූයේ නැවත පදිංචියෙන් පසු ස්වයං රැකියා කල 26 දෙනාගෙන් 18 ක්ම සිය ප්‍රධාන ආදායම් මාර්ගය ලෙස ස්වයං රැකියා කල බවයි. අනෙක් 8 දෙනා ගෘහයේ දෙවන ආදායම් මාර්ගය ලෙස ස්වයං රැකියාවල නිරත විය. ඒ අනුව බිරිඳ ස්වයං රැකියා කරන පවුල් 8 ක් නියැදිය තුළ හඳුනාගත හැකිය.

උක්ත කරුණු අනුව පැහැදිලි වන්නේ නැවත පදිංචියට පෙර ස්වයං රැකියාවල නියුක්ත 28% න් 11% ක් ඉන් ඉවත් වීමත් නැවත පදිංචියෙන් පසු 9% ක් අලුතින් ස්වයං රැකියා ආරම්භ කිරීමත්ය. ස්වයං රැකියාවල තත්වය පිළිබඳ සිදු කල සම්මුඛ සාකච්ඡා තුළින් ද ස්වයං රැකියාවලට සිදු වූ බලපෑම හඳුනාගත හැකිය.

“මගේ මහත්තයා ඉඩම් වැවිලි කරුවෙක් මම ස්වයං රැකියාව ලෙස ඇඳුම් මහනවා. මෙහේට එන්න කලින් අපි හිටියේ මෙතන ඉඳන් මීටර 500 විතර දුරින් අධිවේගී මාර්ගය නිසා අපේ ගෙදරයි මගේ ටෙලර් ෂොප් එකයි ඉවත් කරන්න සිද්ධ වුණා. ඒ වෙනකොට එහි තවත් සේවිකාවන් දෙදෙනක් සේවය

කලා. ඒ කාලේ මාසෙට 50000 ක් විතර හෙව්වා. මෙතනට ආවහම එම ව්‍යාපාරික සබඳතා දුරස් වුණා. ප්‍රධාන පාලේ ඉඳලා මෙතනට මීටර් 200 ක් විතර ඇතුළට එන්න ඕන. කස්ටර්මස්ලා වුනත් කැමති නැහැ දුර එන්න අනෙක දැන් ඉන්නෙ මිනිස්සු ගැවසෙන්නේ නැති පාළු තැනක. අපි ගාවට ඇදුම් මහන්න ආවේ ගැණු ළමයි. එයාලා මෙතන එන්න කැමති නැහැ. තවමත් පුරුදු අය විතරයි ඉන්නේ. එයාටත් පඩි ගෙවන්නේ හරි අමාරුවෙන්. පාර වහපු නිසා තමයි ව්‍යාපාරයට හානි වුණේ. අපිට මිනිස්සු ගැවසෙනතැනක් තිබුණ නම් හොඳයි.”(කාන්තාවක්, අවුරුදු 52, 2016)

“මම ව්‍යාපාරිකයෙක් කලින් අපට හොඳම බිස්නස් තිබුණා. අපි හිටියේ ඉහළ තලාව පාසල ළගද එතන අපි මල් පැල තවානක් කලා. බිරිද අයිස් පැකට් හදලා. ළමයින්ට විකුණුවා. අපි සිල්ලර බඩු කඩෙකුත් කලා. මේ ව්‍යාපාර වලින් අපි මාසෙට රු. 50000 ක් විතර හෙව්වා. දැන් මල් පැල තවානයි, අයිස් පැකට් විකුණන ව්‍යාපාරෙයි නැහැ. හයිවේ එක නිසා සිල්ලර කඩෙන් අයින් කරන්න සිද්ධ වුණා.දැන් මම පොඩි පොඩි බිස්නස් කරනවා. බිරිද කැම හදලා විකුණනවා. ඒත් කලින් වගේ ආදායමක් නැහැ. අපිට ලොකු පාඩුවක් සිද්ධ වුණේ. ව්‍යාපාර වලට වන්දි ලැබුණේත් නැහැ.”(නිවැසියෙක්, පුරුෂ, අවුරුදු 50, 2)

මෙම අධ්‍යයනය තුළින් පැහැදිලි වන්නේ ස්වයං රැකියා ලෙස සිල්ලර කඩකල අයට මෙම ස්ථාන මාරුව සෘජුව බලපෑම් කර ඇති බවයි. ඒ පිළිබඳව ඉමදූව හල්හස්මුල්ල පදිංචි පුද්ගලයෙකු මෙසේ සදහන් කරයි.

“මම දැනට ත්‍රිරෝද රථ රියදුරෙකු ලෙස වැඩ කරනවා. අපි කලින් පදිංචිව සිටියේ මීටර් 1/2 නප විතර දුරින් පාර අයිනේ. මම එතන කඩයක් කලා. හොඳට ආදායම තිබුණා. හයිවේ එක නිසා කඩය ඉවත් කරන්න සිද්ධ වුණා. ඒක තමා අපට තිබුණු ප්‍රධානම ආදායම් මාර්ගය ඒත් එක්කම ආර්ථිකය හොඳටමවැටුණා. මට දුවලා තුන්දෙනෙක් ඉන්නවා. එයාලගේ අධ්‍යාපන කටයුතු කරන්න ඕන. ඒ නිසා මගේ බිරිද ගාමට් යනවා. අපේ ආදායම් මාර්ග වගේම ජීවන තත්වයන් පහළට වැටුණා. දැන් අපි දෙන්නම වැඩට ගියහම දරුවෝ තනියම ගෙදර ඉන්නේ.මම මෙතන කිහිපවතාවක්ම කඩය පටන් ගන්න උත්සාහ ගත්තා. ඒත් මේ ගමේ ඉන්නේ පවුල් කිහිපයකි. බිස්නස් හරියන්නේ නැහැ. ජීවත් වෙන්න තැනක් තිබුණට මදි. ව්‍යාපාර කරපු අයට තමයි හුඟක් පාඩු වුණේ ව්‍යාපාර වලට සුදුසු තැන් ලබා දුන්නනම් මේ වගේ ගැටලු එන්නේ නැහැ.” (නිවැසියෙක්, පුරුෂ, අවුරුදු 48, 2016)

ඉහත සාකච්ඡා තුළින් ද පැහැදිලි වන්නේ නැවත පදිංචි කිරීමෙන් පසු ව්‍යාපාරයන්ට සිදු වූ බලපෑම පිළිබඳවයි. ඔවුන් ස්වයං රැකියා වලින් ලද ආදායම විශ්ලේෂණය කිරීමේ දීද පැහැදිලි වන්නේ ආදායම පහළ වැටී ඇති

බවයි. මෙම අධ්‍යයනයට අනුව පෙර සහ පසු අතර සාමාන්‍ය වෙනස් අවුරුදු 10 කි. ඒ අනුව පහත වගුව තුළින් නැවත පදිංචි කිරීමට පෙර සහ පසු ස්වයං රැකියාවන් කල අයගේ ආදායම දැක්වේ.

වගු අංක 4:ස්වයං රැකියා වලින් ලද මාසික ආදායම නැවත පදිංචි කිරීමට පෙර සහ පසු

ස්වයං රැකියා වල නියුක්තිකයන්ගේ පරතරය	නැවත පදිංචියට පෙර		නැවත පදිංචියට පසු	
	ගණන	%	ගණන	%
0	72	72	74	74
5000 ට අඩු	2	2	8	8
5001-10000	10	10	5	5
10001-20000	4	4	9	9
20001-50000	9	9	4	4
50000+	3	3	0	0
එකතුව	100	100	100	100

(මූලාශ්‍රය : ක්ෂේත්‍ර දත්ත , 2016)

ඉහත වගුව අනුව පැහැදිලි වන්නේ නැවත පදිංචියට පෙර ස්වයං රැකියා කල 28 දෙනාගෙන් දෙදෙනෙක් රු. 5000 අඩුවෙන් ලබා ගත් අතර 5001 - 10,000 ත් අතර මාසික ආදායම ලබා ගත් අය දස දෙනෙකි. හතර දෙනෙක් මාසිකව 10001 - 20000 ත් අතර ආදායමක් ද 9 දෙනෙක් 20001 - 50,000 අතර මාසික ආදායමක් ද රු. 50,000 වැඩියෙන් ස්වයං රැකියාවලින් ලබා ගත් අය තිදෙනෙක් ද වාර්තා විය.නැවත පදිංචියෙන් පසු 26 දෙනෙක් ස්වයං රැකියාවල නිරත විය. ඔවුන්ගෙන් රු. 5000 අඩු මාසික ආදායමක් ලබා ගන්නා අය 8 දෙනෙක් ද රු.50001 - 10,000 ආදායමක් ලබා ගන්නා අතර 4 දෙනෙක් ද මාසිකව රු. 20001 - 50,000 ත් අතර ආදායම් උපයයි.

ඉහත සඳහන් දත්ත අනුව පැහැදිලි වන්නේ නැවත පදිංචියෙන් පසු ස්වයං රැකියාවල නියුතු අයගේ ආදායම නැවත පදිංචියට පෙරට වඩා සාපේක්ෂව පහළ බැස ඇති බවයි.ඒ සඳහා හේතුව ලෙස ව්‍යාපාරික සබඳතා ජාලය අහිමි වීම හඳුනාගත හැකිය. නැවත පදිංචි කිරීමකදී වඩාත් බලපෑමට ලක් වන්නේ මෙවැනි ස්වයං රැකියා වල නිරත සුළු ව්‍යාපාරික පිරිසයි.

එමෙන්ම අවිධිමත් මූල්‍ය සබඳතාවල තත්වය පිළිබඳ සලකා බැලීමේ දී ග්‍රාමීය සමාජ ව්‍යුහය තුළ සාමාන්‍යයෙන් අවිධිමත් මූල්‍ය සබඳතා හඳුනාගත හැකිය. බැංකු ගණුදෙනු පිළිබඳ නොදැනුවත් බව, කාලය කැප කිරීමට නොහැකි වීම වැනි සාධක හේතුවෙන් ඔවුන් සිටින දූෂිත, මුදල් පොලියට දීම හා මුදල් පොලියට ගැනීම වැනි සබඳතා අවිධිමත් ලෙස සිදු වේ. එය බොහෝ විට වින්වාසය පදනම් කරගෙන සිදු කරන ගණුදෙනුය. පුද්ගල ජීවනෝපායන් නගා සිටුවීමට මෙවැනි ක්‍රම ද යම් තරමකින් උදව් වේ. ඒ අනුව නැවත පදංචි කිරීමට පෙර එවැනි මූල්‍ය සබඳතා වලට සම්බන්ධ වූ පිරිස පහත දැක්වේ.

එවැනි මූල්‍ය සබඳතා වලට සම්බන්ධ වූ පිරිස 19% කි. ඔවුන් සියලු දෙනාම සිටිනු වලට සම්බන්ධ වී ඇත. එය අවිධිමත් මූල්‍ය සබඳතාවයක් වුවද ග්‍රාමීය සමාජ ව්‍යුහයේ ශක්තිමත් සබඳතා ජාල කදිම උදාහරණයකි. නැවත පදිංචි කිරීමෙන් පසු එවැනි අවිධිමත් මූල්‍ය සබඳතා වලට සම්බන්ධ වීමක් නොවන අතර, ඔවුන් අලුත්ස්ථාන වල පදිංචි වීම සහ නව සබඳතා කර ගැනීමට කාලයක් නොමැති හේතු ලෙස දක්වා ඇත.

නිගමන හා යෝජනා

දත්ත විශ්ලේෂණය අනුව පැහැදිලි වන්නේ දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ග සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියට අදාළ නැවත පදිංචි කිරීම් සිදු කිරීමේ දී ප්‍රාදේශීය දුරම්භාවය අවම වන පරිදි එය සිදු කල බැවින් සමාජ සබඳතා වලට එතරම් බලපෑමක් සිදු නොවීය. එනම් නැවත පදිංචියට පෙර සහ පසු ප්‍රාදේශ දෙක අතර දුර 10නප අඩුවීම සිදු වන බලපෑම අවම වීමට හේතු විය. නමුත් සම්මුඛ සාකච්ඡා තුළින් පැහැදිලි වන්නේ කාලයක් තිස්සේ ගොඩනගා ගෙන සමාජය තුළ තහවුරු වූ සබඳතා ජාලය අහිමි වීම කුඩා දරුවන්ට, කාන්තාවන්ට හා වැඩිහිටියන්ට බලපෑ බවයි.

ආර්ථිකමය පැතිකඩකින් සබඳතා වල ස්වරූපය විමර්ශනයේ දී පැහැදිලි වූයේ ස්වයං රැකියා වලට සම්බන්ධ පිරිස බලපෑමට ලක් වූ බවයි. කාලයට සාපේක්ෂව ගණුදෙනුකරුවන් හා ගොඩනගා ගත් වින්වාසය එක් තැනකින් ව්‍යාපාරය තවත් තැනකට ගෙන ගිය පසු දුරස් වේ. නැවත අලුත් ගණුදෙනුකරුවන් සෙවීමට සිදු වේ. ඒ සඳහා දිගු කාලයක් ගත වේ. ස්වයං රැකියාවල නියුතු බොහෝ දෙනා නැවත පදිංචිවීමක දී මුහුණ දෙන ප්‍රධානම ගැටළුව මෙයයි.

නැවත පදිංචිය හේතුවෙන් ස්වයං රැකියා හා ව්‍යාපාර කල අයගේ සමාජ සම්බන්ධතා ජාලය දැඩි බලපෑමකට ලක් වී ඇති අතර ඔවුන් නැවත පදිංචියෙන් පසුද ව්‍යාපාර ආරම්භ කරයි. තම ගණුදෙනුකරුවන්ගේ සබඳතා ජාලය අලුතින් ගොඩනැගිය යුතුය. ඒ සඳහා නැවත කාලයක් ගත වේ. ඉන් සිදු වන්නේ ව්‍යාපාරයේ වර්ධන වේගය අඩු වීමයි. ඒ අනුව ගණුදෙනුකරුවන්ගේ

සබඳතා ගොඩනැගීමට ගත වන කාලය ව්‍යාපාරයේ දෛනික ආදායමේ අඩුවීම අනුව තක්සේරු කර බලා ව්‍යාපාරිකයන්ට වන්දි මුදලක් ලබා දීමේ වැඩපිලිවෙළක් ක්‍රියාත්මක කිරීමෙන් ස්වයං රැකියා නියුක්තිකයන් දිරිගැන්විය හැකිය.

සාරාංශය

ශ්‍රී ලංකාවේ මෑත කාලීනව ක්‍රියාවට නැංවුණු මහා පරිමාණ සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියක් ලෙස දක්ෂිණ අධිවේගී සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය හැඳින්විය හැකිය. එම ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාවට නැංවීමේ දී ඉඩම් හා නිවාස අහිමි වූ පවුල් නැවත පදිංචි කිරීම් කඩිනමින් සිදු කල අතර එම පදිංචි කිරීම් ජාතික හා ජාත්‍යන්තර නැවත පදිංචි කිරීම් නිර්ණායකයන්ට අදාළව සිදු කල අතර ඒ හේතුවෙන් සමාජ සබඳතා ජාලයට සිදු වන බලපෑම අවම වී ඇත. නමුත් ආර්ථික වශයෙන් ගත් කල ස්වයං රැකියා සිදු කල පිරිසගේ ව්‍යාපාරික සබඳතා ජාලය බිඳ වැටීම ඔවුන්ගේ ආර්ථික වර්ධනය අඩු වීමට බලපා ඇති බව හඳුනාගත හැකිය. එමෙන් අවිධිමත් මූල්‍ය සබඳතා වලද අඩු වීමක් හඳුනාගත හැකි අතර එය ද පවුලේ ආර්ථික කටයුතු වලට සුළු වශයෙන් බලපෑ ඇත.

මිනෑම නැවත පදිංචි කිරීම් තත්වයන් තුළ ව්‍යාපාරික සබඳතා ජාලය අහිමි වීම සාමාන්‍යයෙන් දැකගත හැකි අතර ඔවුන් යළි නව ස්ථාපිත ප්‍රදේශයේ තුළ ව්‍යාපාරිකයෙකු ලෙස ශක්තිමත් වනතුරු තිබෙන අවධානම තක්සේරු කර වන්දි මුදලක් ලබා දීමට කටයුතු කරයි නම් නැවත පදිංචියකදී ස්වයං රැකියා නියුක්තිකයන්ට වන බලපෑම අවම කරගත හැකිය.

ආශ්‍රිත ග්‍රන්ථ

Alison G. and Susan E. (2001) *Refugee Resettlement Research Project 'Refugee Voices'*. New Zealand: Immigration Service.

African Development Bank. (February 2015) *Involuntary resettlement Policy*. African Development Bank Group.

Asian Development Bank. (September 2006) *Involuntary Resettlement Safeguards: Evaluation study*. Philippines: Asian Development Bank.

Asian Development Bank. (1998) *Hand Book on Resettlement. A Guide to Good Practice*. Philippines: Asian Development Bank.

Asian Development Bank. (April 2007) *Sri Lanka: Southern Transport Development Project: Environmental Assessment Report*, Prepared by Road Development Authority.

Asian Development Bank. (November 2012) *Involuntary Resettlement Safeguards*. Philippines: Asian Development Bank.

Asian Development Bank. (April 2012) *The Asian Development Bank's Support for the Transport Sector in Sri Lanka: Independent Evaluation*. Philippines: Asian Development Bank.

Asian Development Bank. (2012.) *Gender tool kit Energy*, Philippines: Asian Development Bank.

Asian Development Bank. (2012). *The Asian Development Bank's Support for the Transport Sector in Sri Lanka*. Philippines: Asian Development Bank.

Asian Development Bank. (August 2014). *Completion Report: Sri Lanka: Southern Transport Development Project*. Philippines: Asian Development Bank.

Burkhardt, T. J. (2012). *Principle of Methodology: Research Design in Social Science*. Kalamazoo: Western Michigan University.

Cerner, M. (1999). *The Economic of Involuntary Resettlement*. The World Bank.

Evaluation of Ecological Impact from expressway Development. (1994). *US, Environment Protection Agency*. Philippines: Asian Development Bank.

Godamunne. N. (2014). *Development and displacement: the national involuntary resettlement policy (NIRP) in practice*, Development and displacement: the national involuntary resettlement.

Government of Sri Lanka for the Asian Development Bank. (June 2013) SRI: Southern Road Connectivity Project. Colombo: Ministry of Public Highways

Gray, A. and Elliott S. (2001). *Refugee Resettlement Research Project: Refugees Vice*. Department of CABOUR.

International Finance Cooperation. (2002). *Hand Book for Preparing a Resettlement Asian Plan*. Washington: World Bank.

Jayawardana Sharni (2011) *Right of way: A Journey of resettlement*. Colombo: Center for Poverty Analysis (CEPA).

Kelly, A.P. (2011). *Social Research Methods*. London: University of London.

Lillywhite, S. (2015) *Mining, Resettlement and Lost Livelihoods, The University of Queensland*. Liyanage, U.Thissa, Sri Lankawe Prawahanaya saha ehi anagatha sanwardanaya, 2011Aug, Sep.Arthika Vimasuma

Ministry of Public Highways. (June 2013). *The Asian Development Bank's Support for the Transport Sector in Sri Lanka*.

Ministry of Prison Reform (2015). *Rehabilitation, Resettlement and Hindu Religious. Affairs*.

Sarantakos, S. (1993). *Social Research, MacMillan: Education Australia PTY LTD*

Somekh, Bridget and Lewin Cathy (2012) *Research method's in the Social Sciences*, New Delhi: Vistaar Publication.

Pande, G.C. (1989). *Research Methodology in Social Sciences*. New Delhi; New: Himalaya Printers.

Perera, J. (2014). *Lost to Gain Is Involuntary Resettlement a Development opportunity*. Philippines: Asian Development Bank.

recis (2000). *Involuntary Resettlement: The Large Dam Experience*. Washington: World Bank.

Road Development Authority. (July 2007). *Resettlement Planning Document: Sri Lanka: Southern Transport Development Project*,

Prepared by Road Development Authority, Ministry and Road Development, Sri Lanka.

Road Development Authority. (October 2002). *Resettlement Implementation Plan (RIP)*. Road Development Authority.

Road Development Authority. (August 2014). *Administrative Reports*. Colombo: Road Development Authority.

Thakur, D. (1997). *Research Methodology in Social Science*. New Delhi: Deep and Deep Publication.

Sustainable Development: From Brundtland to Rio (2012) *Background Paper*. New York: Headquarters,

UNHCR. (April 1998). *Resettlement Handbook*. Geneva: UNHCR.

UNHCR. (2011). *UNHCR Resettlement Handbook*. Geneva: UNHCR.

Nations Economic Commission for Europe. (2011). *Executive summary-Transport for Sustainable Development in the ECE Region*. Geneva: UNHCR.

UNDP. (1990). *Human Development Report*. Geneva: UNHCR.

World Bank (2004). *Involuntary Resettlement Source book*, Washington, World Bank

World Bank (April 2013). *Reforming the World Bank Policy on involuntary Resettlement Washington: World Bank*.