

මහාචාර්ය මිලිටන් රාජරත්න

වර්ග කිලෝමීටර 26ක් පමණ වපසරියකින් යුත් මහනුවර නගරයේ බල ප්‍රදේශය තුළ පිහිටි මහනුවර කේන්ද්‍රීය නගරය ලෙස සැලකෙන මුළු නගරය වර්ග කිලෝමීටර දෙක තුනකට වඩා වැඩි නැත. මහවැලි නදියෙන් වට වූ මහනුවර නගරයට පිවිසුම් දොරටු හතරක් වේ. ඒ පේරා-දෙණිය, කටුගස්තොට, තැන්නේකුමුරු සහ අම්පිරිය මාර්ගය වේ. වසර කිහිපයකට පෙර සකස් කරන ලද උපායමිත නාගරික සංවර්ධන ව්‍යාපෘති වාර්තාව පෙන්වා දෙන පරිදි නාගරික බල ප්‍රදේශය තුළ පිවිටින නාගරිකයන්ට අමතරව මෙම පිවිසුම් මස්සේ දිනපතා 325,000ක පිරිසක් (මුළුමනින් 4000,000) මහනුවර නගරයට පැමිණෙති. ඉන් පිටවෙහි, ඒ අතුරින් 150,000ක් පාසල් සිසුන් වෙති. පොදු ප්‍රවෘත්ත බස් රථ 5000ක් ඇතුළුව රථවාහන 56,000ක් දිනකට නගරයට ඇතුළුව පිටවෙයි. මහනුවර නගර සභා බල ප්‍රදේශය තුළ රථ වාහන 40,000ක් ලියාපදිංචි කොට ඇත. නගරය තුළ ධාවනය කෙරෙන රථ වාහනවලින් 26,000ක්ම ධාවනය කෙරෙන්නේ උදේ සහ සවස් කාලවලදීය. සියලු මාර්ග අවසන් වශයෙන් සම්බන්ධ වන්නේ වර්ග කිලෝමීටරයක් පමණ වූ ඉතා කුඩා බිම් කඩක පිහිටි නාගරික කේන්ද්‍රයටය. කුමන මාර්ගයක් මස්සේ මහනුවර නගරයට ඇතුළුවුවත් නගර මධ්‍යයට පැමිණීමට තිබෙන දුර කිලෝමීටර පහක් පමණ වෙයි. එම දුර ගොවා නගර මධ්‍යයට ඇතුළු වීමට හෝ ඉන් පිටවීමට උදේ සහ සවස් කාලයේ පැයක පමණ කාලයක් ගතවීම සාමාන්‍ය තත්ත්වයකි.

මහනුවර ගන්නොරුවට ගෙනයමු

හේතු සහ වල

මහනුවර නගරයේ අධික මාර්ග තදබදයට හේතු සහ ඉන් හටගෙන තිබෙන සමාජ ආර්ථික ප්‍රතිවිපාක මෙසේය ■ 1. මහනුවර නගරය කඳු වැලිල්ලකින් වටව ඉතා කුඩා බිම් කඩක් තුළ පිහිටා තිබීම නිසා නගරය පුළුල් වීම සීමා වීම. 2. කඳු වැලිල්ලක් මැද පිහිටි ද්‍රෝණිය තුළ සුළං ධාරා ක්‍රියාත්මක නොවීම නිසා එකල වායු දූෂණයක් නිර්මාණය වීම. 3. ඊකල දුම්රිය මාර්ග යොදාගෙන ප්‍රවාහනය කරන ලද

වෙටියෙම හා අධික වායු දූෂණයක් නිර්මාණය වීම. 8. මාර්ග ප්‍රසාරණය සඳහා පවතින බිම් වෙළෙඳුන් විසින් අත්පත් කරගැනීම නිසා ඉඩකඩ සීමාවීම 9. නගරය පසුකරගෙන යෑමට පැමිණෙන රථ වාහනවලට නගරයට මිබිබෙන්නේ ගමන් කළ හැකි විකල්ප මාර්ග ඉදි නොකිරීම (මහනුවර නගරයට ඇතුළුවන වාහනවලින් 30%ක් එසේ පැමිණෙන බව ආචාර්ය ජයලක් ඵද්දිරිසිංහ නිගමනය කරයි) 10. මහවැලි ගඟින් එතෙර වීමට අමතර පාලම් ඉදි නොකිරීම (ගැටමේ

ලැයිස්තුවට ඇතුළත් වීම නිසා ප්‍රසාරණ සීමාකම් පැනවී තිබීම 17. නගර සංවර්ධන සැලසුම් කල්වේලා අතිව සකස් නොකිරීම නිසා යම් මාර්ග සංවර්ධන කටයුත්තක් දියත් කරනු ලැබුවද එමගින් විසඳුම් ලැබෙන්නේ වසර ගණනාවකට පෙර පටන් පැවති ගැටවලට මිස අනාගත ගැටවලට නොවීම.

අනාගතයට මෙම හුමය වැදගත් වන්නේ නාගරික සංවර්ධනය සඳහාය. මෙම හුමය වර්ග කිලෝමීටර තුනකට මඳක් වැඩි වන අතර මුළුමනින්ම සැනිතලා හුමයකි. එහි දැනට සිදු කරන පර්යේෂණ වගා සහ පර්යේෂණාගාර ස්ථානයක කිරීමට අප රටේ කොහෙකුත් ස්ථාන තිබේ. මෙම හුමය භාවිතය අතින් බලන කල බෙහෙවින්ම අනාර්ථික වේ.

දැනටමත් බොහෝ අංශ ලක්ෂණ විනාශ වී ගොස් ඇති මහනුවර නගරයෙහි ඓතිහාසික ශ්‍රී විභූතිය ප්‍රතිස්ථාපනය කරගැනීමේ සංරක්ෂණ භාග්‍යය උදාකරගත හැකි වන්නේ මෙම නව මහනුවර ඉදිකිරීමෙන් පමණි. ජපානයේ නරා නගරය වසර හාරසියයක් පැරණි නගරයකි. එහි ඓතිහාසික ලක්ෂණ සංරක්ෂණය කරගනිමින් නව නරා නගරය ඉදිකරගෙන තිබෙන අත්දැකීම, නව මහනුවර නගරය ඉදිකර ගැනීමේදීලා සැලසුම් ශිල්පීන්ට වෙසෙසින් ප්‍රයෝජනවත් වනු ඇත.

විද්වතුන් සිදු කොට තිබෙන පර්යේෂණවලින් පෙනී යනවා වී ඇත්තේ මහනුවර නගරය ලංකාවේ අධිකතම වායු දූෂණය සහිත නගරය බවයි. එය කොළඹ නගරයේ වායු දූෂණයට වඩා කිහිප ගුණයක් වන බවත් ඒ කරණකොට ගෙන මහනුවර පාසල් ළමුන් අතර මෙන්ම නාගරිකයන් අතර ද ශ්වසනාබාධවල ශීඝ්‍ර විර්ධනයක් පෙන්නුම් කරන බව පෙන්වා දී ඇත. වායු දූෂණය දීර්ඝ කාලීනව ඓතිහාසික ගොඩනැගිලි හා චිත්‍ර සහාදිය විනාශවීම කෙරෙහි බලපාන අතර අධික වායු දූෂණය සංචාරක කාර්මාන්තය කෙරෙහිද අහිතකර ලෙස බලපානු ඇත.

මහනුවර නගරයට දෛනිකව ඇදෙන රථවාහන සහ ජනාගමන් තහරණක් ඇදෙන්නේ පේරාදෙණිය සහ කටුගස්තොට යන දෙදිසාවෙතිය. පේරාදෙණිය මහනුවර සහ කටුගස්තොට පාලම්වලින් ඇතුළු වන වාහන පහසුවෙන්ම ඇතුළත් කළ හැකි හුමය වන්නේ ගන්නොරුවට හුමයයි. එහි ඉදිවන නව නගරයට කොළඹ සහ ගම්පොල දිසාවෙන් පැමිණෙන වාහනවලට සැපවීම දැනට පවතින මාර්ග මස්සේ ඇතුළු විය හැකිය. මෙහිලා පේරා-දෙණිය පැරණි පාලම වෙනුවට නව පාලමක් ඉදිකොට ඒ මස්සේ ගම්පොල සහ කොළඹ මාර්ගවලට පුළුල් පිවිසුම් ලබාදිය යුතුය. කුරුමානල, මානලේ, වත්තේගම යන දිසාවලින් පැමිණෙන වාහන කටුගස්තොට පටන් ඉදිකළ හැකි උස්සාන මාර්ගයක් හෝ උමං මාර්ගයක් මස්සේ විනාඩි දෙක තුනකින් ගන්නොරුවේ ඉදිවන නව නුවර නගරයට පිවිසිය හැකිය. පැතිදෙණිය ගෙවත් පේරාදෙණිය ගන්නදියෙන් දිවෙන දුම්රිය මාර්ගය පහසුවෙන්ම ගැටමේ සිට මෙම නව නගරයට සම්බන්ධ කළ හැකිය. අවශ්‍ය වේ නම් එහි කෙළවරෙහි ඉතා කුඩා ගුවන් යානා ගොඩබැස්සවීම සඳහා තීරණය ද වෙන් කළ හැකිය. ඒ අනුව මෙම නව නුවර තුළ සංකීර්ණ බස් නැවතුම්පලක්, ප්‍රායෝගික දුම්රියපලක්, පොද්ගලික රථවාහන අංගණයක්, කුඩා ගුවන් තොටුපලක්, හෙලි පැසි යනාදිය ඉදිකළ හැකිය. එහි පැමිණෙන බොහෝ දෙනෙකුට නවත් විනාඩි දෙක තුනක් තුළ සම්බන්ධන දුම්රියකින් පැරණි නුවරට

නව නුවරක්

මහනුවර සංවර්ධනයේ දී මුලික වශයෙන් අවධානය යොමුකළ යුතු වන්නේ නව නුවර නගරයක් සංවර්ධනය කිරීම කෙරෙහිය. මේ වූකලී පැරණි දිල්ලිය වෙනුවට නව දිල්ලියක් ඉදිකිරීම, මිලිමි යෝර්ක් වෙනුවට හිව් යෝර්ක් ඉදිකිරීම, ජපානයේ පැරණි නරා නගරය වෙනුවට නව නරා නගරය ඉදිකිරීම වැනි කටයුත්තකි. මහනුවර නව නගරය සඳහා යෝජනා කළ හැකි හොඳම හුමය වන්නේ දැනට කෘෂිකර්ම දෙපාර්තමේන්තුවට අයත් ගන්නොරුව ගොවිපලයි. එකල ගොවිපලක් ලෙස එම හුමය වැදගත් වුවද මෙකල සහ

ඉන්ධන, වැවිලිකරයට අවශ්‍ය යෙදවුම් සහ එහි නිම් දැව් යනාදිය මහාමාර්ග මස්සේ මහනුවර නගරය මැදින් ප්‍රවාහනය කිරීම නිසා බරවාහන නගරයට ඇතුළුවීම. 4. මහියගණා වැලි සහ ගොඩාල් ජනප්‍රිය වීම නිසා බරවාහන නගරය හරහා ගමන් කිරීම 5. මහනුවර නගරය ආශ්‍රිතව හෝ නගර ප්‍රසාරණය පිණිස හෝ නව මාර්ග නැතිම, පාලම් හා බෝක්කු ඉදිකිරීම වැනි සංවර්ධන කාර්යයන් ඉතා අල්ප වීම. 6. තැන්නේකුමුරුට දිවෙන ප්‍රධාන සහ කෙටිම මාර්ගය දළදා මාලිගාව අසලින් වසා දැමීම නිසා රථ වාහනවලට පැය භාගයකට වඩා වැඩි අමතර කාලයක් වැඩ රථවලදී ධාවනය කිරීමට සිදුවීම. 7. මහනුවර ප්‍රධාන ප්‍රවේශ මාර්ග හතරෙන් දෙකක් පටු වැටවුවීම හා සම්බන්ධ කිරීම නිසා මහි කාලය, රථවාහන කාලය, ඉන්ධන නාස්ති වීම, රථ වාහන

පාලම හැරුණු විට මහනුවරට ඇතුළු වන අනෙක් සියලු පාලම් ඉංග්‍රීසින් විසින් ඉදිකරන ලද ඒවාය. 11. හිසි විකල්ප පිවිසුම් මාර්ග ඉදිනොකර නාගරික කේන්ද්‍රයක් ලෙස දුර බැහැර පල්ලෙකැලේ ප්‍රදේශය යොදාගැනීම 12. මහනුවර නගරය තුළ පාසල් සහන්වය අධික වීම නිසා සිසුන් ප්‍රවාහන වාහන දහස් ගණනක් නගරයට පැමිණීම 13. නාගරික ප්‍රවාහනයේ සමාජ ආර්ථික හා කාර්යක්ෂමතා පැති කෙරෙහි අවධානය යොමු නොවීම 14. ප්‍රවාහන කාර්යක්ෂමතා සංවර්ධනය ආර්ථික තර්ක මත නොව දේශපාලනික හා ආගමික අවශ්‍යතා මත පදනම් වීම. 15. මාර්ග තදබදය වැඩි අවස්ථාවලදී තාවකාලික පිලියම් යෙදීම පුරුද්දක් කරගෙන තිබීම සහ මාර්ග ප්‍රසාරණය හෝ සංවර්ධනය සඳහා දිගුකාලීන සැලසුම් නොතිබීම 16. යුනෙස්කෝ