

ප්‍රගති වාර්තාව

2022

ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය
(මහාමාර්ග අංශය)

දැක්ම

“කාර්යක්ෂම ආරක්ෂිත හා නව තාක්ෂණය මත පදනම් වූ මාර්ග
ජාලයක් සතු මහාමාර්ග ක්ෂේත්ර යේ අද්විතීය සේවා සපයන්නා
වීම”

මෙහෙවර

“විශේෂඥ දැනුම, අති නවීන තාක්ෂණය සහ රාජ්‍යන සම්පත්
ජේරුගස්ථ ලෙස භාවිතා කරමින් පුරවැසි අවශ්‍යසතාවයන්ට සහ
ජාතික සංවර්ධන අභිමතාර්ථයන්ට අනුකූලව මාර්ග ජාලය
සංවර්ධනය කර, කළමනාකරණය කිරීම හා නඩත්තු කිරීම”

පටුන

1.0 හැඳින්වීම	01
1.1 මහාමාර්ග අංශයේ හැඳින්වීම	01
1.2 මූල්‍ය ප්‍රගතිය	03
2.0 නව ප්‍රවේශයන්	15
2.1 ලෝක බැංකු ආධාර මත ක්‍රියාත්මක අන්තර්ගතිකව සම්බන්ධිත සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය	15
2.2 මහනුවර බහුවිධ ප්‍රවාහන පර්යන්ත සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය	15
3.0 අධිවේගී මාර්ග සංවර්ධන වැඩසටහන	16
3.1 අධිවේගී මාර්ග මෙහෙයුම්, නඩත්තු හා කළමනාකරණය	16
3.2 මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතිය	18
3.3 නව කැලණි පාලමේ සිට අතුරුගිරිය දක්වා කුළුණුමන ඉදිවන මහාමාර්ග ව්‍යාපෘතිය	19
3.4 කුළුණු මත ඉදිවන වරාය පිටිසුම් මාර්ග ව්‍යාපෘතිය	20
3.5 රුවන්පුර අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතිය	21
4.0 මහාමාර්ග සංවර්ධන වැඩසටහන	22
4.1 ශ්‍රී ලංකාවේ මහාමාර්ග ජාලය	22
4.2 මාර්ග සහ පාලම් නඩත්තු කිරීම (මාර්ග නඩත්තු භාරකාර අරමුදල)	22
4.3 යටිතල පහසුකම් හා මාර්ග ආරක්ෂණ ව්‍යාපෘතිය	23
4.4 රථවාහන ගමනාගමන කළමනාකරණ ව්‍යාපෘතිය	23
4.5 ජේරාදෙණිය-බදුල්ල-වෙන්කලාඩ් (A005) මාර්ගය ප්‍රතිසංස්කරණ ව්‍යාපෘතිය	23
4.6 මාර්ග ජාලය සංවර්ධනය කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය (සංවර්ධනය සඳහා වන සවුදි අරමුදල II)	24
4.7 මාර්ග ජාලය සංවර්ධනය කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය (සංවර්ධනය සඳහා වන ඔපෙක් අරමුදල)	24
4.8 කොළඹ දිස්ත්‍රික්කයේ මාර්ග සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය	25
4.9 දක්ෂිණ මාර්ග සබඳතා ව්‍යාපෘතිය (ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව)	25
4.10 ඒකාබද්ධ මාර්ග ආයෝජන වැඩසටහන - අදියර I	26
4.11 දෙවන ඒකාබද්ධ මාර්ග ආයෝජන වැඩසටහන (I Road 2)	27
4.12 රජයේ සුරක්ෂිතතාව මත දේශීය බැංකු විසින් අරමුදල් සපයනු ලබන මාර්ග ප්‍රතිසංස්කරණ ව්‍යාපෘතිය	28
4.13 ප්‍රවාහන සබඳතා හා වත්කම් කළමනාකරණ ව්‍යාපෘතිය	28

4.14 බෙස්ලයින් මාර්ගය දීර්ඝ කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය- අදියර III	29
4.15 බස්නාහිර පළාත් ජාතික මාර්ග වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය	29
4.16 මධ්‍යම හා ඌව පළාත්වල මාර්ග සහ පාලම් පුළුල් කිරීම හා වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය	29
4.17 පානදුර දක්වා සමුද්‍රීය මාර්ගය දීර්ඝ කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය	30
4.18 විකල්ප මාර්ග කි.මී. 100,000 සංවර්ධනය කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය	31
4.19 ගාල්ල-දෙතියාය මාර්ගයේ කි.මී.78+000-130+600 දක්වා වූ මාර්ග කොටස වැඩිදියුණු කිරීම	32
4.20 මහනුවර ප්‍රදේශයේ උමං මාර්ගයක් ඉදිකිරීම	32
5.0 මහාමාර්ග පුළුල් කිරීම සහ වැඩිදියුණු කිරීම	34
5.1 මහාමාර්ග පුළුල් කිරීම සහ වැඩිදියුණු කිරීම	34
6.0 පාලම් සහ ගුවන් පාලම් ඉදිකිරීම	36
6.1 ජාතික මහාමාර්ගයන්හි පිහිටි හානියට පත්/ අබලන් පාලම් නැවත ඉදිකිරීම / ප්‍රතිනිර්මාණය	36
6.2 ජාතික මහාමාර්ගයන්හි පිහිටි පාලම් 25 ක් නැවත ඉදිකිරීම	36
6.3 දෙවන නව කැළණි පාලම ඉදිකිරීම	38
6.4 පාලම් නඩත්තු ඒකක ක්‍රමවේදයක් හා පාලම් තක්සේරු ඒකකයක් ස්ථාපනය කිරීම	38
6.5 කොහුවල සහ ගැටලේ ගුවන් පාලම් 02 ක් ඉදිකිරීම	39
6.6 කොම්පක්ස්කට්ටිය ප්‍රදේශයේ ගුවන් පාලම් 03ක් ඉදිකිරීම	40
7.0 ස්වභාවික විපත්වලින් හානියට පත් මාර්ග ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම	41
7.1 ජාතික මහාමාර්ග ජාලයේ නායයෑමේ ව්‍යසන ආරක්ෂා කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය	41

ඇමුණුම්

ඇමුණුම 01 ශ්‍රී ලංකාවේ නිමකරන ලද හා දැනට ක්‍රියාත්මක වෙමින් පවතින අධිවේගී මාර්ග ජාලය	43
ඇමුණුම 02 අධිවේගී මාර්ගයන්හි රථවාහන ධාරිතාවය හා ආදායම	44
ඇමුණුම 03 මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතිය	45
ඇමුණුම 04 ශ්‍රී ලංකාවේ නිමකරන ලද හා දැනට ක්‍රියාත්මක වෙමින් පවතින මාර්ග ව්‍යාපෘති	49
ඇමුණුම 05 ඒකාබද්ධ මාර්ග ආයෝජන වැඩසටහන - අදියර I යටතේ නඩත්තු කරනු ලබන ජාතික මාර්ග කොන්ත්‍රාත් පැකේජයන්හි ප්‍රගතිය	50
ඇමුණුම 06 විකල්ප මාර්ග කි.මී. 100,000 සංවර්ධනය කිරීමේ ව්‍යාපෘතියෙහි පළාත්බද සාරාංශය	52
ඇමුණුම 07 මහනුවර උමං මාර්ගය ඉදිකිරීම - සිතියම	55

1.0 හැඳින්වීම

1.1 මහාමාර්ග අංශයේ හැඳින්වීම

මහාමාර්ග ජාලය රටක වඩාත් වටිනාම සහ වඩාත් සුවිශාල වූ සාමාජයීය වත්කමක් ලෙස සැලකෙන අතර එය ආර්ථික, සාමාජයීය, සංස්කෘතිකමය වශයෙන් මෙන්ම පාරිසරික වශයෙන් ද සමාජ සුභසාධනය උදෙසා ඉතා වැදගත් වූ අංගයක් ලෙස පිළිගෙන ඇත. ශ්‍රී ලංකාව වර්ග කි.මී. 65,610ක වසරයකින් ද මිලියන 21කට ආසන්න වූ ජනගහනයකින් ද යුක්ත රටක් වන අතර වර්ග කි. මීටරයකට කි. මී. 1.76 ක මාර්ග සන්නයකින් ද (මහ බැංකු වාර්ෂික වාර්තාව - 2020) සමන්විත වේ. මේ අනුව මාර්ග සන්නයෙන් එකිනෙක සලකා බැලීමේදී බොහෝ දෙනෙකු ආසියානු රටවල් අභිබවා යාමට වත්මන් ශ්‍රී ලංකාවට හැකි ව ඇත. ශ්‍රී ලංකාවේ මාර්ග ප්‍රවාහනය, ප්‍රමුඛතම ප්‍රවාහන ක්‍රමය බවට පත්ව ඇති අතර බොහෝ සාධක සැලකීමේ දී දුම්රිය ප්‍රවාහනයට වඩා තාක්ෂණික හා ආර්ථික වාසි රැසක් එමඟින් අත්පත් වන හෙයින් මගී ප්‍රවාහනයෙන් 94% ක් සහ භාණ්ඩ ප්‍රවාහනයෙන් 98% ක්ම මාර්ග ඔස්සේ සිදු කෙරේ.

මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය, මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශයේ විෂය පථයට අයත් ප්‍රධානතම ආයතනය වේ. මහනැගුම ඉදිකිරීම් සමාගම, මහනැගුම උපදේශන සේවා සමාගම, මහනැගුම ඉමල්ෂන් සමාගම සහ අධිවේගී මාර්ග ප්‍රවාහන පෞද්ගලික සමාගම මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය යටතට ගැනෙන අනෙකුත් ආයතනයන් වේ.

මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය යටතේ පවතින ව්‍යවස්ථාපිතව පිහිටවූ ආයතනයක් වන අතර 1981 අංක 73 දරණ පනත් කෙටුම්පත අනුව අමාත්‍යාංශය යටතට පවරාගෙන ඇති අතර 1986 දී එය මහාමාර්ග දෙපාර්තමේන්තුවේ ප්‍රධානතම අනුප්‍රාප්තිකයා බවට පත් විය.

මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය දිවයිනේ මහාමාර්ග හා සම්බන්ධ ප්‍රමුඛතම බලධරයා ලෙස ජාතික මහාමාර්ග ජාලයේ ඒ ශ්‍රේණියේ මහාමාර්ග දුර කි.මී. 4,217කින් ද බි ශ්‍රේණියේ මහාමාර්ග දුර කි.මී. 8,007 කින් ද අධිවේගී මාර්ග දුර කි.මී. 312කින් ද පාලම් 4,254 කින් ද (මීටර් 03ට වඩා වැඩි පරතරයක් සහිත) සමන්විත අසන්න

වශයෙන් කි.මී. 12,536 ක්වූ මාර්ග ජාලයේ නඩත්තුව සහ වැඩිදියුණු කිරීමෙහිලා වගකිව යුතු දායකත්වයක් සපයනු ලැබේ.

ග්‍රාමීය මාර්ග රාජ්‍ය අමාත්‍යාංශය, ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය යටතේ වන අතර රාජ්‍ය සංවර්ධන හා ඉදිකිරීම් සංස්ථාව එහි ප්‍රධාන ව්‍යවස්ථාපිත ආයතනය වේ. ඊට අමතරව මහනැගුම ග්‍රාමීය මාර්ග සංවර්ධන වැඩසටහන මගින් දීර්ඝ කාලයක් තිස්සේ දිවයිනේ ග්‍රාමීය හා නාගරික ප්‍රදේශ අතර සබැඳියාව පුළුල් කරමින් ග්‍රාමීය ආර්ථිකය සංවර්ධන උදෙසා ප්‍රධාන කාර්යභාරයක් සිදු කරනු ලබයි.

ඒ අනුව, ජාතික, පළාත් සහ ග්‍රාමීය මාර්ග ද ඇතුළත් ව රටේ මාර්ග ජාලය වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා ගනු ලබන ක්‍රියාමාර්ගයන්ට මෙන්ම රජයේ නව ප්‍රතිපත්ති හා උපාය මාර්ගවලට අනුගතව ගනු ලබන්නා වූ ක්‍රියාමාර්ගයන් ද මගින් ශ්‍රී ලංකාවේ ජනතාවට වඩා හොඳ අනාගතයක් සඳහා ඉදිරි මාවත සකස් කිරීම සඳහා ඉහළ ප්‍රමුඛතාවයක් ලබා දී ඇත.

මාර්ග සංවර්ධන ව්‍යාපෘති / වැඩසටහන්වල පරමාර්ථය වන්නේ නිසි පරිදි සංවර්ධනය කරන ලද නාගරික-ග්‍රාමීය සම්බන්ධතා තුළින් වැඩි දියුණු කළ සංචලතාව, ප්‍රවේශ්‍යතාව සහ සම්බන්ධතාවය සහිත ආරක්ෂිත මාර්ග ජාලයක් ශ්‍රී ලංකාව තුළ ස්ථාපනය කිරීම සහතික කිරීමයි. මෙමඟින් ලැබෙන ප්‍රතිඵලය අවසානයේදී රටේ සංවර්ධනය කෙරෙහි සෘජුවම දායක වේ. දිවයින පුරා නගර අතර කලාපීය විෂමතාවය අවම කිරීම සඳහා දැනටමත් සංවර්ධනය කර ඇති නගරයන්හි නාගරීකරණ ලක්ෂණ අවමකර මෙතෙක් සංවර්ධනයට ලක් නොවූ ප්‍රදේශවල භාවිතයට නොගත් ආර්ථික විභවයන් මුදා හැරීමට මෙකී යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය උපකාරී වනු ඇත.

අනෙකුත් සියලුම ප්‍රවාහන ක්‍රම අතර මාර්ග ජාලය රටේ කොඳු නාරටිය ලෙස සැලකේ. ජාතික මහාමාර්ග ශ්‍රී ලංකාවේ මාර්ගවල ගමනාගමනයෙන් 80% කට වඩා වැඩි ප්‍රමාණයක් උසුලනු ලබන අතර එම ජාතික මහාමාර්ග නිසි ලෙස වැඩිදියුණු කර නඩත්තු

කිරීම සිදුකළ යුතුය. මහාමාර්ග සංවර්ධනය කෙරෙහි පුද්ගලික අංශය මගින් යොදනු ලබන ආයෝජනයන් සීමා වීම හේතුවෙන්මෙම අංශයට වාර්ෂික අයවැය, අරමුදල් සහ වෙනත් දේශීය හා විදේශීය ප්‍රභවයන් හරහා මූල්‍යකරණය සිදු කරනු ලබයි.

ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශයේ මහාමාර්ග අංශය යනු මාර්ග අංශයේ සංවර්ධනය සඳහා ශ්‍රී ලංකාවේ ඇති ඉහළම ආයතනයයි. එමගින් ශ්‍රී ලාංකික ජනතාව වෙත පහසුවෙන් ළඟාවිය හැකි, කාර්යක්ෂම හා ඉහළ සංවලතාවයකින් යුත් සමාජ හා ආර්ථික සංවර්ධනය ළඟා කර ගැනීමට හැකි මාර්ග ජාලයක් ඇති කිරීම සඳහා අවශ්‍ය ජාතික ප්‍රතිපත්ති සම්පාදනය කිරීම, උපාය මාර්ග ක්‍රියාත්මක කිරීම, මාර්ග අංශයේ වැඩසටහන් වල ක්‍රියාකාරිත්වය අධීක්ෂණය කිරීම සහ ජාතික මාර්ග ජාලය වැඩිදියුණු කිරීම හා පවත්වාගෙන යාම සිදු කරනු ලබයි. මහාමාර්ග අංශයේ ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක කිරීම සිදු කරනු ලබන ප්‍රධාන ආයතනය ලෙස මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය යටතේ ඇති මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය, අමාත්‍යාංශයේ විෂය පථයට අයත් මාර්ග ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක කිරීම සහ අධිවේගී මාර්ග, මහාමාර්ග සහ පාලම් නඩත්තු කිරීමේදී විශාල කාර්යභාරයක් ඉටු කරයි.

එසේ වුවද පසුගිය වසර කිහිපය තුළ අප කිලෝමීටර් දහස් ගණනක් මාර්ග සංවර්ධනය කර ඇත්ත්, තවමත් නිම නොකළ මාර්ග සම්පූර්ණ කිරීම සඳහාත්, මාර්ග ජාලය ප්‍රමිතියෙන් යුතුව පවත්වා ගැනීම සඳහා දැනටමත් නිම කර ඇති මාර්ග විධිමත් ලෙස නඩත්තු කිරීම සඳහාත් වැඩි අවධානයක් යොමු කළ යුතුය. පසුගිය දශක දෙක තුළ, රටවාහන තදබදය සහ බර වාහන භාවිතය වේගයෙන් ඉහළ ගොස් තිබීම මෙන්ම ඒ හා සමගාමීව සිදු වූ තාක්ෂණික සංවර්ධනය හේතුවෙන් අධිවේගී මෝටර් වාහන බිහි වී ඇති අතර නාගරික හා ග්‍රාමීය ප්‍රදේශවල ආරක්ෂිත හා වේගවත් ගමනාගමනයක් සඳහා ප්‍රමිතිගත ජ්‍යාමිතියක් සහිත මාර්ග නිර්මාණය කිරීමේ අවශ්‍යතාවයක් මතු වී තිබේ.

වර්තමාන රජය මෙම ගැටළු වලට විසඳුම් ලබා දී ඇති අතර රටේ මාර්ග ජාලය වේගයෙන් වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා අවශ්‍ය භෞතික හා මූල්‍ය සම්පත් සපයා ඇත. මාර්ග පද්ධතියට සිදුකරන

ලද මෙම වැඩිදියුණු කිරීම් මගින් සුවපහසු හා කාර්යක්ෂම මාර්ග යටිතල පහසුකම් වැඩිදියුණු කිරීම, සංවර්ධනය කිරීම සහ යහපත් අනාගතයක් සඳහා රටේ ව්‍යුහාත්මක රටාව වෙනස් කිරීම ද වනු ඇත.

රටේ පවතින ආර්ථික හා මූල්‍යමය අර්බුදය 2022 වර්ෂයේදී අනෙකුත් ඉදිකිරීම් අංශයේ උප අංශ වලට මෙන්ම, මාර්ග අංශයේ ව්‍යාපෘති වලට ද ප්‍රබල බලපෑමක් සිදුකළද මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය යටතේ ක්‍රියාත්මක මාර්ග සංවර්ධන ව්‍යාපෘති භෞතිකව හා මූල්‍යමය වශයෙන් අවම බලපෑමක් සිදුවන ආකාරයෙන් පවත්වාගෙන යාමට හැකියාව ලැබී ඇත. විශේෂයෙන්ම විදේශ මූල්‍යනය යටතේ ක්‍රියාත්මක කරන ලද මාර්ග සංවර්ධන ව්‍යාපෘති සඳහා අරමුදල් සපයනු ලබන නියෝජිත ආයතනයේ සහාය ඇතිව සතුටුදායක මට්ටමින් ක්‍රියාත්මක කිරීමට හැකි වී ඇත.

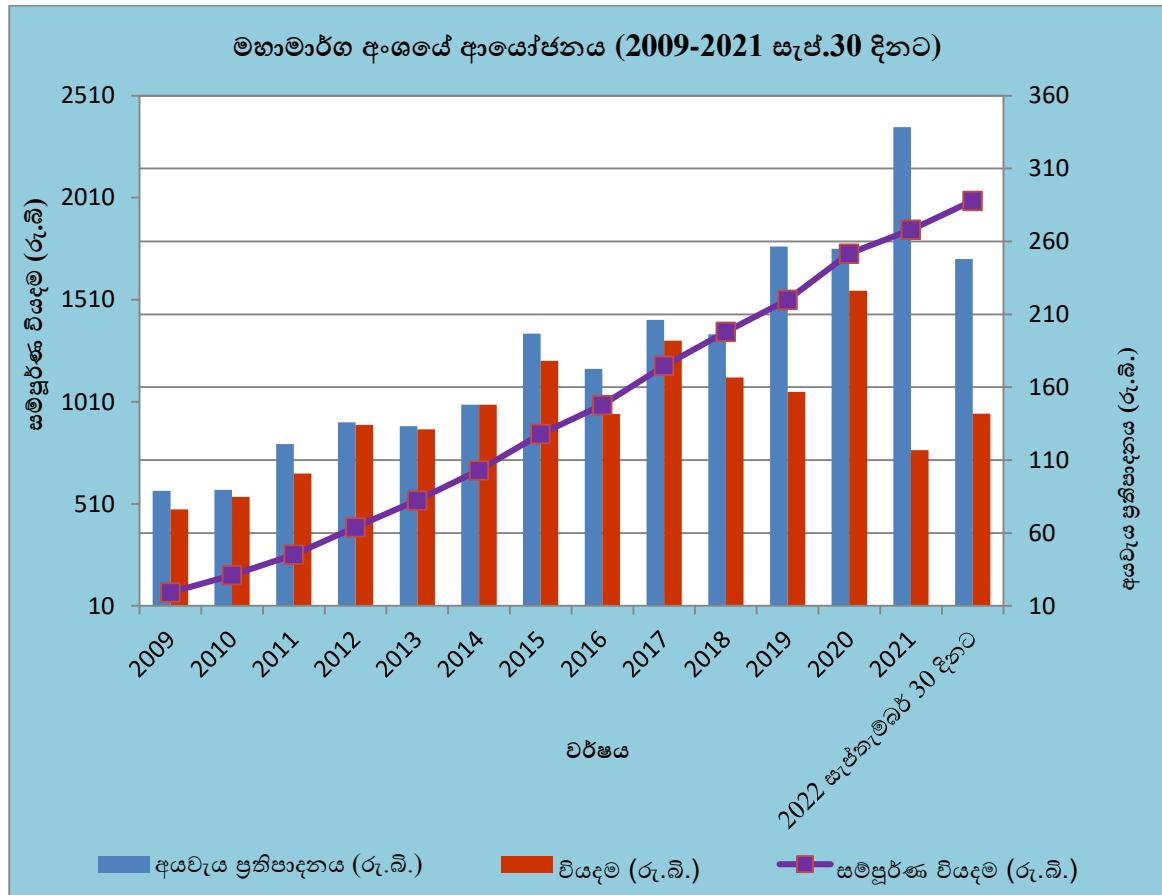
1.2 මූල්‍ය ප්‍රගතිය

1.2.1 හැඳින්වීම

මහාමාර්ග ක්ෂේත්‍රයේ අද්විතීය සේවා සපයන්නා ලෙස කාර්යක්ෂම, ආරක්ෂිත හා අන්තර්ජාතික ප්‍රමිතීන්ගෙන් සමන්විත මාර්ග ජාලයක් බිහි කිරීම හා නඩත්තු කිරීම උදෙසා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය වෙත 2022 වර්ෂයේ ජනවාරි මස

සිට සැප්තැම්බර් මස 30 දින දක්වා වූ කාලපරිච්ඡේදය සඳහා රු.248,029.25 ක මූලික අයවැය ප්‍රතිපාදනයක් වෙන් විය.

2009 වර්ෂයේ සිට 2022 වර්ෂයේ සැප්තැම්බර් මස 30 දින දක්වා මහා හාණ්ඩාගාරයෙන් මහාමාර්ග අංශය සඳහා වෙන් කරන ලද මූල්‍ය ප්‍රතිපාදන පිළිබඳ තොරතුරු පහත පරිදි වේ.



රූපය 1.2.1 මහාමාර්ග අංශය සඳහා ප්‍රතිපාදන වෙන් වී ඇති ආකාරය

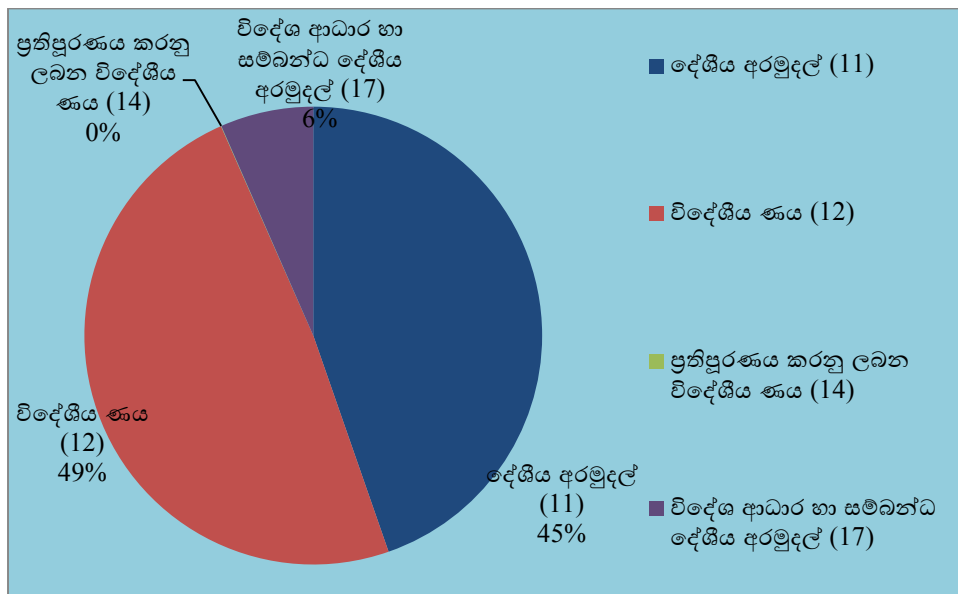
2022 වර්ෂයේ සැප්තැම්බර් මස අවසානවන විට මහාමාර්ග අංශයට අරමුදල් හා ණය ආධාර විවිධ ප්‍රභවයන්ගෙන් ලැබී ඇති අතර එම තොරතුරු

අන්තර්ගතවන මූල්‍ය සැලසුමේ සංයුතිය වගු අංක 1.2.1 හා රූප සටහන් අංක 1.2.2 මගින් පෙන්වා ඇත.

වගුව 1.2.1 - 2022 සැප්තැම්බර් 30 දිනට මූල්‍ය සැලසුමේ සංයුතිය

අරමුදල් ප්‍රභවය	ප්‍රතිපාදනය රු.මි.
දේශීය අරමුදල්(11) - DF	110,778.05
විදේශීය ණය(12) -FAL	120,855.00
නැවත ප්‍රතිපූරණය කරනු ලබන විදේශීය ණය(14) - RFAL	74
විදේශ ආධාර හා සම්බන්ධ දේශීය අරමුදල් (17) - FARDF	16,322.2
එකතුව	248,029.25

2022 වර්ෂයේ සැප්තැම්බර් මස අවසානය වනවිට මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය සඳහා වෙන් කර ඇති අයවැය ප්‍රතිපාදනය අතුරින් 49%ක් වන වැඩිම ප්‍රමාණයක් වෙන්ව ඇත්තේ විදේශීය ණය සඳහා වන අතර දෙවන වැඩිම ප්‍රමාණය වන 45% වෙන් වී ඇත්තේ දේශීය අරමුදල් සඳහාය. ප්‍රතිපූරණය කරනු ලබන විදේශීය ණය සඳහා අවම අගයක් වෙන් වී ඇති අතර එය රු.මි. 74කි.



රූපය 1.2.2 2022 සැප්තැම්බර් 30 දිනට මූල්‍ය සැලසුමේ සංයුතිය

2022 වර්ෂයේ තුන්වන කාර්තුව අවසානයේ දී මහාමාර්ග අංශය සඳහා වෙන් කරන ලද ප්‍රතිපාදන ප්‍රාග්ධන හා පුනරාවර්තන වියදම් ලෙස අංශ 02කට බෙදී ගොස් ඇති අතර ඒ පිළිබඳව වගු අංක 1.2.3 හි දක්වා ඇත. පිළිවෙලින්

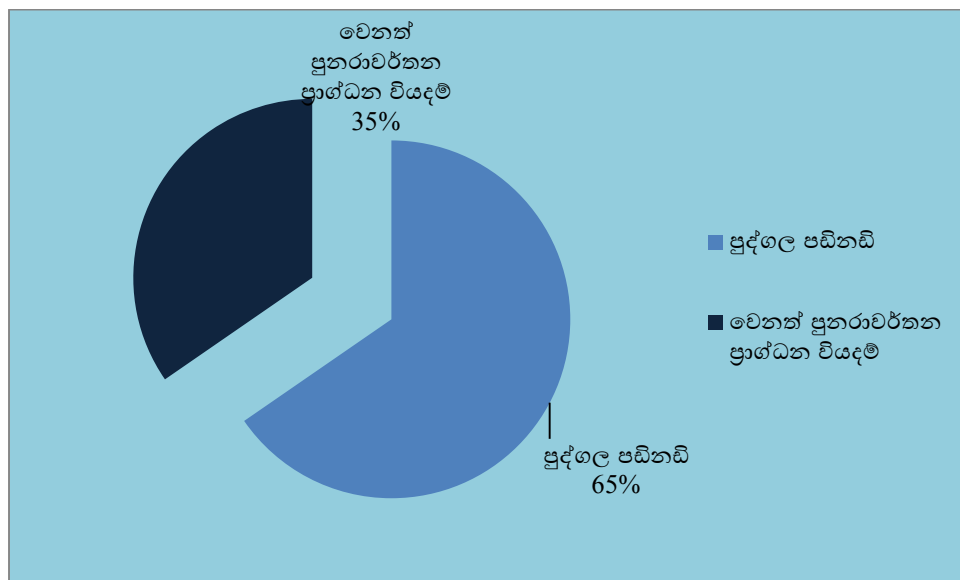
සමස්ත සංශෝධිත අයවැය ප්‍රතිපාදන වටිනාකමින් 0.09% ක් හා 99.91% ක් ලෙස පුනරාවර්තන හා ප්‍රාග්ධන ප්‍රතිපාදන වෙන්කොට ඇත.

වගුව 1.2.2 2022/09/30 ට සංශෝධිත අයවැය ප්‍රතිපාදනය

ප්‍රතිපාදන ප්‍රභවය	සංශෝධිත අයවැය (රු.මි.)	දායකත්වයේ ප්‍රතිශතය
ප්‍රාග්ධන (සංවර්ධන ක්‍රියාකාරකම්)	247,796.7	99.91%
පුනරාවර්තන (මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරකම්)	232.55	0.09%
එකතුව	248,029.25	100%

2022 වර්ෂයේ සැප්තැම්බර් මස 30 වන දිනට අමාත්‍යාංශයේ මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරකම් සඳහා

වන වියදමේ විස්තරාත්මක සංයුතිය රූප සටහන් අංක 1.2.3 මගින් දක්වා ඇත.

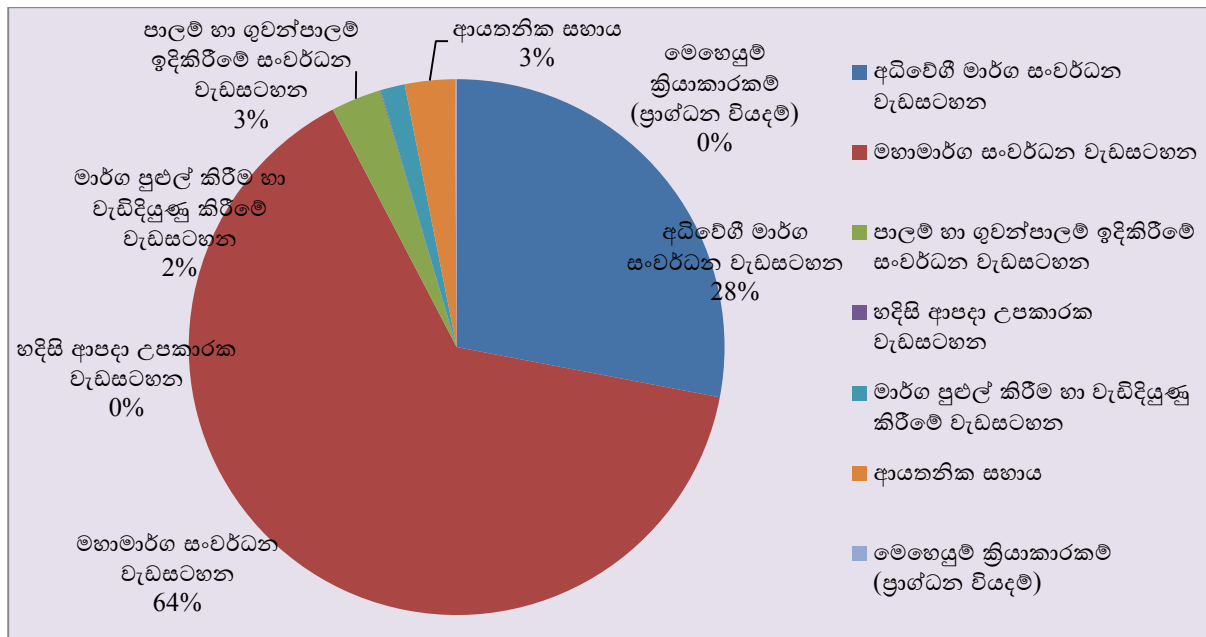


රූපය 1.2.3 2022/09/30 දිනට පුනරාවර්තන ප්‍රතිපාදන සංයුතිය

මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරකම් සඳහා වෙන් කරන ලද සමස්ත අයවැය ප්‍රමාණයෙන් (අමාත්‍ය කාර්යාලය සහ අමාත්‍යාංශයේ පරිපාලනය) 68% ක් පුද්ගල පඩිනඩි, අතිකාල හා දීමනා ගෙවීම්

සඳහා වෙන් කර ඇති අතර, 32% ක් ගමන් වියදම්, නඩත්තු වියදම්, සේවා වැනි වෙනත් පුනරාවර්තන වියදම් සඳහා සහ ප්‍රාග්ධන වත්කම් ප්‍රතිසංස්කරණය හා වැඩිදියුණු කිරීම, ප්‍රාග්ධන වත්කම් මිලදී ගැනීම වැනි ප්‍රාග්ධන වියදම් සඳහා වෙන් කර ඇත.

2022 වසරේ සැප්තැම්බර් මස 30 දින දක්වා ප්‍රාග්ධන අයවැය ප්‍රතිපාදනයේ වියදම් සංයුතිය රූපසටහන් අංක 1.2.4 මගින් දක්වා ඇත.



රූපය 1.2.4 2022/09/30 දිනට ප්‍රාග්ධන ප්‍රතිපාදන සංයුතිය

2022 වසරේ තුන්වන කාර්තුව අවසානය වන විට ප්‍රාග්ධන ප්‍රතිපාදනවලින් වැඩිම ප්‍රමාණය මහාමාර්ග සංවර්ධන වැඩසටහන සඳහා වෙන් කර ඇති අතර එය සමස්ත ප්‍රමාණයෙන් 64% විය. අවම ප්‍රතිපාදනය මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරකම්හි ප්‍රාග්ධන වියදම් සඳහා වෙන් ව ඇත.

1.2.2. මූල්‍ය ප්‍රගතිය - ප්‍රාග්ධන හා පුනරාවර්තන

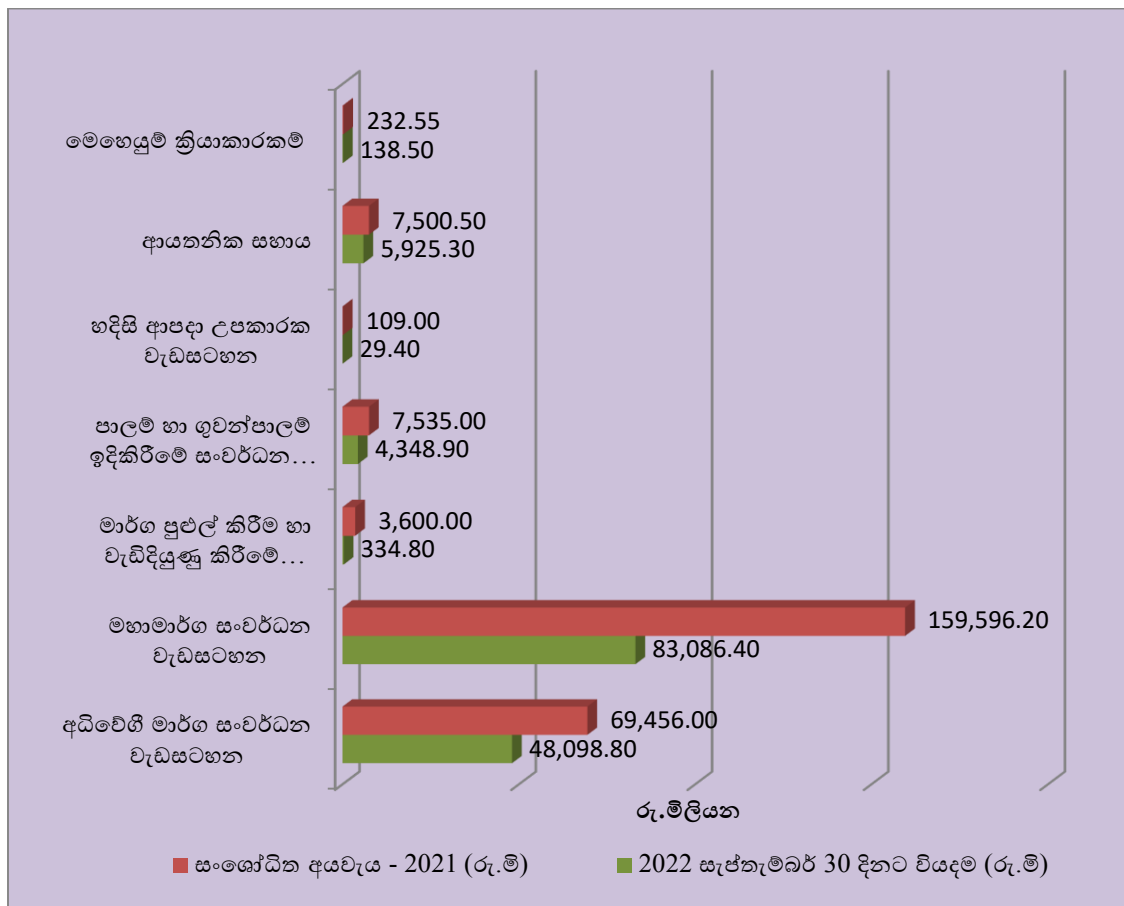
2022 වර්ෂයේ සැප්තැම්බර් මස 30 දින වන විට ප්‍රාග්ධන හා පුනරාවර්තන වියදම් පිළිබඳ විස්තර වගු අංක 1.2.3 මගින් දක්වා ඇත.

වගුව 1.2.3 2022/09/30 දින දක්වා ප්‍රාග්ධන හා පුනරාවර්තන වියදම්

ප්‍රතිපාදනය	සංශෝධිත ප්‍රතිපාදනය (රු.මි.)	2022/09/30 දක්වා වියදම (රු.මි.)	මූල්‍ය ප්‍රගතිය %
පුනරාවර්තන (මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරකම්)	232.55	138.6	60%
ප්‍රාග්ධන (සංවර්ධන ක්‍රියාකාරකම්)	247,796.70	141,823.76	57%
එකතුව	248,029.25	141,962.36	57%

මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය 2022 සැප්තැම්බර් 30 වන විට අයවැය ප්‍රතිපාදනයෙන් 57 % ක සමස්ත මූල්‍ය ප්‍රගතියක් අත්කර ගෙන ඇති අතර පුනරාවර්තන හා ප්‍රාග්ධන වියදම් සඳහා පිළිවෙලින් 60 % ක හා 57 % ක මූල්‍ය ප්‍රගතියක් අත්පත් කරගෙන ඇත.

2022 වර්ෂයේ සැප්තැම්බර් මස අවසන් වන විට මහාමාර්ග අංශයේ ප්‍රාග්ධන වියදම් සංයුතිය වැඩසටහන් වශයෙන් රූපසටහන් අංක 1.2.5 මඟින් දක්වා ඇත.



රූප සටහන 1.2.5

2022/09/30 දිනට ප්‍රාග්ධන වියදම

2022 වසරෙහි ක්‍රියාත්මක කරන ලද ප්‍රධාන වැඩසටහන් 07 අතරින්, 3 වන කාර්තුව අවසන් වන විට වැඩසටහන් 05 ක් පමණක් 50% වඩා වැඩි මූල්‍ය ප්‍රගතියක් වාර්තා කොට ඇත.

1.2.2.1 මූල්‍ය ප්‍රගතිය - අධිවේගී මාර්ග සංවර්ධන වැඩසටහන

අධිවේගී මාර්ග සංවර්ධනය යටතේ ව්‍යාපෘති වශයෙන් කරන ලද වියදම් හි සැකැස්ම 1.2.4. මගින් දක්වා ඇත.

වගුව 1.2.4 අධිවේගී මාර්ග සංවර්ධන වැඩසටහන සඳහා මූල්‍ය ප්‍රගතිය

අයවැය සංකේතය	ව්‍යාපෘතියේ නම	සංශෝධිත අයවැය ප්‍රතිපාදනය (රු.මි)	2022/09/30 දිනට වියදම	මූල්‍ය ප්‍රගතිය %
117.2.3.7	මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතිය	55,276.00	37,401.84	67
117.2.3.13	රුවන්පුර අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතිය	1,380.00	155.17	11
117.2.3.15	නව කැලණි පාලමේ සිට අතුරුගිරිය දක්වා කුළුණු මත ඉදි කරන මහාමාර්ග ව්‍යාපෘතිය	1,700.00	108.03	6
117.2.3.16	වරාය පිවිසුම් මාර්ග ව්‍යාපෘතිය	11,100.00	10,433.75	94
	එකතුව	69,456.00	48,098.79	69

අධිවේගී මාර්ග සංවර්ධන වැඩසටහන යටතේ අධිවේගී මාර්ග සංවර්ධනය

ඉහත විස්තර කර ඇති පරිදි, ව්‍යාපෘති 04 කට 2022 වර්ෂයේ අයවැය මූල්‍ය ප්‍රතිපාදන ලබා දී ඇත.

එම ව්‍යාපෘති 04 අතුරින් 2022 වර්ෂයේ සැප්තැම්බර් මස 30 දින වන විට ඉහළම මූල්‍ය

ප්‍රගතිය වරාය පිවිසුම් මාර්ග ව්‍යාපෘතිය මගින් ද අවම මූල්‍ය ප්‍රගතිය නව කැලණි පාලමේ සිට අතුරුගිරිය දක්වා කුළුණු මත ඉදි කරන මහාමාර්ග ව්‍යාපෘතිය මගින් ද අත්කරගෙන තිබේ.

1.2.2.2 මූල්‍ය ප්‍රගතිය - මහාමාර්ග සංවර්ධන වැඩසටහන

2022 වසරේ සැප්තැම්බර් 30 දක්වා මහාමාර්ග සංවර්ධන වැඩසටහන් වියදම් පිළිබඳ විස්තර වගු අංක 1.2.5 මගින් දක්වා ඇත.

වගුව 1.2.5 මහාමාර්ග සංවර්ධන වැඩසටහන සඳහා මූල්‍ය ප්‍රගතිය

අයවැය සංකේතය	ව්‍යාපෘතියේ නම	සංශෝධිත අයවැය ප්‍රතිපාදන (රු.මි)	2022/09/30 දිනට වියදම (රු.මි)	මූල්‍ය ප්‍රගතිය %
117.2.4.1	මාර්ග සහ පාලම් නඩත්තු කිරීම (මාර්ග නඩත්තු භාරකාර අරමුදල)	3,000.00	1,561.75	52
117.2.4.10	බෙස්ලයින් මාර්ගය- අදියර III	365.00	44.29	12
117.2.4.21	ජාල සැලසුම්කරණ හා මාර්ග ආරක්ෂණ ව්‍යාපෘතිය	50.00	14.20	28
117.2.4.22	මහ කොළඹ නගර ප්‍රදේශයේ රථ වාහන ගමනාගමන කළමනාකරණ ව්‍යාපෘතිය	50.00	40.47	81
117.2.4.23	පේරාදෙණිය-බදුල්ල-වෙන්කලාඩ් (ඒ5) මාර්ග ප්‍රතිසංස්කරණ ව්‍යාපෘතිය - සංවර්ධනය සඳහා වූ සවුදි අරමුදල	1,850.00	288.94	16
117.2.4.29	මාර්ග ජාලය සංවර්ධනය කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය සංවර්ධනය සඳහා වූ සවුදි අරමුදල	85.00	97.27	114
117.2.4.31	මාර්ග ජාලය සංවර්ධනය කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය - සංවර්ධනය සඳහා වූ ඔපෙක් අරමුදල	370.00	74.88	20
117.2.4.32	කොළඹ දිස්ත්‍රික්කයේ මාර්ග සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය - සංවර්ධනය සඳහා වූ ඔපෙක් අරමුදල	2,105.00	583.92	28
117.2.4.40	බස්නාහිර පළාත් ජාතික මාර්ග සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය- සංවර්ධනය සඳහා වූ ඔපෙක් අරමුදල	690.00	444.36	64
117.2.4.41	පේරාදෙණිය-බදුල්ල-වෙන්කලාඩ් (ඒ5) මාර්ග ප්‍රතිසංස්කරණ ව්‍යාපෘතිය - සංවර්ධනය සඳහා වූ ඔපෙක් අරමුදල	1,564.00	203.85	13
117.2.4.43	දක්ෂිණ මාර්ග සබඳතා ව්‍යාපෘතිය- ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව	2,667.20	2,176.67	82
117.2.4.44	ඒකාබද්ධ මාර්ග මෙහෙයුම් සහ සංවර්ධන වැඩසටහන -(I Road) - ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව	43,450.00	29,570.54	68
117.2.4.45	මධ්‍යම හා ඌව පළාත් වල පාලම් සහ මාර්ග වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය	4,010.00	2,873.66	72
117.2.4.47	ප්‍රවාහන ව්‍යාපෘති සැකසීමේ පහසුකම් ව්‍යාපෘතිය	340.00	-	-

අයවැය සංකේතය	ව්‍යාපෘතියේ නම	සංශෝධිත අයවැය ප්‍රතිපාදන (රු.මි)	2022/09/30 දිනට වියදම (රු.මි)	මූල්‍ය ප්‍රගතිය %
117.2.4.48	ප්‍රවාහන සබඳතා හා වත්කම් කළමනාකරණ ව්‍යාපෘතිය	380.00	160.71	42
117.2.4.49	පානදුර දක්වා සමුද්‍රීය මාර්ග සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය	500	78.02	16
117.2.4.51	දේශීය බැංකු අරමුදල් ව්‍යාපෘතිය-ණය වාරික සහ පොළී ගෙවීම්	35,500.00	35,500.00	100
117.2.4.52	ක්‍රියාත්මක හා සම්පූර්ණ කරන ලද ව්‍යාපෘතිවල ඉඩම් අත්පත් කර ගැනීම	3,700.00	62.11	2
117.2.4.53	මිණුම්, සුපරීක්ෂණ, ශක්‍යතා අධ්‍යයන කටයුතු	80.00	32.70	41
117.2.4.54	මහනුවර උමං මාර්ගය ඉදිකිරීමේ ව්‍යාපෘතිය	50.00	31.82	64
117.2.4.56	ඒ 17 මාර්ගයේ දෙනියාය සිට රක්වාන දක්වා මාර්ගය ඉදිකිරීමේ ව්‍යාපෘතිය	670.00	1.98	0.30
117.2.4.57	මාර්ග කි.මී.100,000 සංවර්ධනය කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය	50,000.00	7,313.92	15
117.2.4.58	ලෝක බැංකු ආධාර මත ක්‍රියාත්මක අන්තර්ගතිකව සම්බන්ධිත සංවර්ධන ව්‍යාපෘති	7,070.00	822	54
117.2.4.60	මහනුවර බහුවිධ ප්‍රවාහන පර්යන්ත සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය	1,050.00	10.35	7
එකතුව		159,596.20	83,086.44	52

මහාමාර්ග සංවර්ධන වැඩසටහන යටතේ 2022 වර්ෂයේ සැප්තැම්බර් 30 දින වන විට ව්‍යාපෘති 24ක් සඳහා අයවැය ප්‍රතිපාදන ලබා දී තිබූ අතර මෙම වැඩසටහන සඳහා වාර්තා වූ සමස්ත මූල්‍ය ප්‍රගතිය 52% කි.මේ අතුරින් ව්‍යාපෘති 06 ක් වාර්ෂික වැඩසටහන් ලෙස ක්‍රියාත්මක වූ අතර ඒවා නම්, මාර්ග සහ පාලම් නඩත්තු කිරීම (මාර්ග නඩත්තු භාරකාර අරමුදල) , රථවාහන ගමනාගමන කළමනාකරණ ව්‍යාපෘතිය, කොළඹ ප්‍රදේශයේ රථවාහන ගමනාගමන

කළමනාකරණ ව්‍යාපෘතිය, රජයේ සුරක්ෂිතතාව මත දේශීය බැංකු විසින් අරමුදල් සපයනු ලබන මාර්ග ප්‍රතිසංස්කරණ ව්‍යාපෘතිය හා ක්‍රියාත්මක හා සම්පූර්ණ කරන ලද ව්‍යාපෘතිවල ඉඩම් අත්පත්කරගැනීම, යන්ත්‍රෝපකරණ, පර්යේෂණ හා සංවර්ධන, සමීක්ෂණ සහ ආයෝජන, පුහුණුවීම් යන ව්‍යාපෘති වේ.

2022 වර්ෂයේ 03 වැනි කාර්තුව අවසානය වන විට, උක්ත සඳහන් කළ ව්‍යාපෘති 24 අතුරින්

ව්‍යාපෘති 10ක් සඳහා 50% ට වැඩි අයවැය ප්‍රතිපාදනයක් උපයෝජනය කරගෙන තිබූ අතර අනෙකුත් සියළුම ව්‍යාපෘති 50% ට වඩා අඩු මූල්‍ය ප්‍රගතියක් වාර්තා කර තිබුණි. මෙම

මහාමාර්ග සංවර්ධන ව්‍යාපෘති අතුරින් ඒ 17 මාර්ගයේ දෙතියාය සිට රක්වාන දක්වා මාර්ගය ඉදිකිරීමේ ව්‍යාපෘතිය අවම මූල්‍ය ප්‍රගතියක් වාර්තා කර තිබුණි.

1.2.2.3 මූල්‍ය ප්‍රගතිය - මාර්ග පුළුල් කිරීම හා වැඩි දියුණු කිරීම වැඩසටහන

මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය යටතේ ඇති මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය පළාත් අධ්‍යක්ෂකවරුන්, ප්‍රධාන ඉංජිනේරු සහ විධායක ඉංජිනේරුවරුන් හරහා දිවයින පුරා මාර්ග පුළුල් කිරීම හා වැඩි

දියුණු කිරීම ප්‍රධාන වැඩ සටහනක් ලෙස වාර්ෂිකව ක්‍රියාත්මක කරනු ලබයි. පළාත් මට්ටමින් මෙම වැඩසටහන අත්කර ගනු ලැබූ මූල්‍ය ප්‍රගතිය වගු අංක 1.2.6 මගින් දක්වා ඇත.

වගුව 1.2.6 මාර්ග පුළුල් කිරීම හා වැඩි දියුණු කිරීම වැඩසටහනේ මූල්‍ය ප්‍රගතිය

පළාත	සංශෝධිත අයවැය (රු.මි)	2022/09/30 ට වියදම (රු.මි)	මූල්‍ය ප්‍රගතිය %
බස්නාහිර පළාත	600	154.80	26
මධ්‍යම පළාත	460	6.40	1
දකුණු පළාත	420	42.30	10
උතුරු පළාත	500	29.70	6
නැගෙනහිර පළාත	300	8	3
වයඹ පළාත	240	23.70	10
උතුරු මැද පළාත	250	7.60	3
ඌව පළාත	240	14.7	6
සබරගමුව පළාත	240	21.50	9
බදු සංරචකය	350	26.30	7
එකතුව	3,600.00	334.88	9

මාර්ග පුළුල් කිරීම හා වැඩි දියුණු කිරීම වැඩසටහන 9% ක සමස්ත මූල්‍ය ප්‍රගතියක් 2022 වසරේ තුන්වන කාර්තුව අවසන් වන විට අත්පත් කර ගෙන ඇත. 2022 වර්ෂයේ සැප්තැම්බර් මස අවසානය වන විට උක්ත වැඩසටහන යටතේ බස්නාහිර පළාත විසින් ඉහළම මූල්‍ය ප්‍රගතියක් අත්පත් කර ඇත.

2022 වර්ෂයේ සැප්තැම්බර් මස අවසානය වන විට උක්ත වැඩසටහන යටතේ මධ්‍යම පළාත අවම මූල්‍ය ප්‍රගතියක් අත්පත් කර ඇත.

1.2.2.4 මූල්‍ය ප්‍රගතිය - පාලම් සහ ගුවන් පාලම් ඉදිකිරීමේ වැඩ සටහන

පාලම් හා ගුවන් පාලම් ඉදිකිරීමේ වැඩසටහන 2022 සැප්තැම්බර් 30 වන විට ලබා ඇති මූල්‍ය ප්‍රගතිය පහත පරිදි වේ.

වගුව 1.2.7 පාලම් සහ ගුවන් පාලම් ඉදිකිරීමේ වැඩසටහනෙහි මූල්‍ය ප්‍රගතිය

අයවැය සංකේතය	ව්‍යාපෘතියේ නම	සංශෝධිත අයවැය ප්‍රතිපාදනය (රු.මි)	2022/09/30 දිනට වියදම (රු.මි)	මූල්‍ය ප්‍රගතිය %
117.2.6.8	ජාතික මහාමාර්ගයන්හි පිහිටි භානියට පත්/ අබලන් පාලම් නැවත ඉදිකිරීම / ප්‍රතිනිර්මාණය	350.00	119.86	34
117.2.6.17	ජාතික මහාමාර්ගයන්හි පිහිටි පාලම් 25ක් නැවත ඉදිකිරීම	945.00	656.24	69
117.2.6.21	දෙවන නව කැලණි පාලම ඉදිකිරීම - ජපාන ජාත්‍යන්තර සහයෝගිතා ආයතනය	1,350.00	1,629.09	121
117.2.6.22	පාලම් නඩත්තු කිරීමේ ඒකකයක් ස්ථාපනය කිරීම	5.00	2.30	47
117.2.6.25	මූලතිවු - කෝකිලායි- සුල්මිඩෙයි මාර්ගයේ කෝකිලායි කලපුව හරහා කොකිලායි පාලම ඉදිකිරීමේ ව්‍යාපෘතිය	5.00	-	-
117.2.6.26	කොහුවල සහ ගැටමේ ගුවන් පාලම් ඉදිකිරීමේ ව්‍යාපෘතිය	2,180.00	1,686.94	77
117.2.6.27	උත්තරානන්ද මාවතේ දුම්රිය මාර්ගයට ඉහළින් හා කොම්පක්ස්කු විදියේ දුම්රිය මාර්ගය ආසන්නයේ ගුවන් පාලම් ඉදිකිරීම	2,700.00	254.48	9
එකතුව		7,535.00	4,348.99	58

2022 වර්ෂයේ සැප්තැම්බර් 30 දිනට මෙම වැඩ සටහන යටතේ ප්‍රධාන ව්‍යාපෘති 7ක් සඳහා ප්‍රතිපාදන වෙන් කර දී තිබුණු අතර 58% ක සමස්ත මූල්‍ය ප්‍රගතියක් වාර්තා වී ඇත.

මෙම වැඩසටහන යටතේ, වාර්ෂික වැඩසටහන් 02ක් ලෙස ජාතික මහාමාර්ගයන්හි පිහිටි භානියට පත් අබලන් පාලම් නැවත ඉදිකිරීම / ප්‍රතිනිර්මාණය කිරීම හා පාලම් නඩත්තු කිරීමේ

ඒකකයක් ස්ථාපනය කිරීම යන ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක විය. 2022 වර්ෂයේ තුන්වන කාර්තුවෙන් අවසන් වූ කාලපරිච්ඡේදය සඳහා පාලම් ඉදිකිරීමේ ව්‍යාපෘති 03 ක් 50% ට වැඩි මූල්‍ය ප්‍රගතියක් වාර්තා කර ඇත. තවද, උත්තර වැඩසටහන් 07අතුරින් වැඩසටහන් 01 ක් සඳහා වෙන් කරන ලද ප්‍රතිපාදන 2022 වර්ෂයේ මුල් කාර්තු 03 තුළ උපයෝජනය කර නොතිබුණි.

1.2.2.5 මූල්‍ය ප්‍රගතිය - හදිසි ආපදා උපකාරක වැඩසටහන

වගුව 1.2.8 ජාතික මහාමාර්ග ජාලයේ නායයෑම් ව්‍යවසාන ආරක්ෂා කිරීමේ ව්‍යාපෘතියෙහි මූල්‍ය ප්‍රගතිය

අයවැය සංකේතය	ව්‍යාපෘතියේ නම	සංශෝධිත අයවැය ප්‍රතිපාදනය (රු.මි)	2022/09/30 දිනට වියදම (රු.මි)	මූල්‍ය ප්‍රගතිය %
117-2-7-13	ජාතික මහාමාර්ග ජාලයේ නායයෑම් ව්‍යවසාන ආරක්ෂා කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය	109.00	29.41	27
	එකතුව	109.00	29.41	27

2022 වර්ෂයේ සැප්තැම්බර් 30 දිනට හදිසි ආපදා උපකාරක වැඩසටහනේ මූල්‍ය ප්‍රගතිය 27% ක් විය.

1.2.2.6 මූල්‍ය ප්‍රගතිය- මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරකම්

2022 වර්ෂයේ සැප්තැම්බර් 30 දින වන විට මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශයේ මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරකම් සඳහා වන ප්‍රාග්ධන හා පුනරාවර්තන ප්‍රතිපාදන වෙන් කර ඇත්තේ වැඩසටහන් 02 ක් යටතේ වන අතර එම මුදල් වෙන් කිරීම් වගු අංක 1.2.9 මගින් සවිස්තරව දක්වා ඇත.

වගුව 1.2.9 මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරකම් සඳහා සංශෝධිත ප්‍රතිපාදන

අයිතම අංකය	මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරකම්	අයවැය ප්‍රතිපාදනය - 2022 (පුනරාවර්තන) (රු.මි)	අයවැය ප්‍රතිපාදනය - 2022 (ප්‍රාග්ධන) (රු.මි)	අයවැය ප්‍රතිපාදනය මුළු එකතුව (රු.මි)
117-01-01	අමාත්‍ය කාර්යාලය	32.84	2.60	35.44
117-01-02	පරිපාලන හා ආයතනික සේවා (මහාමාර්ග)	191.41	5.70	197.11
	එකතුව	224.25	8.30	232.55

මෙම ප්‍රතිපාදන ප්‍රධාන වශයෙන් අමාත්‍ය කාර්යාලය සහ අමාත්‍යාංශයෙහි ආයතනික හා මෙහෙයුම් කටයුතු වෙනුවෙන් වෙන් කෙරෙන අතර ප්‍රාග්ධන හා පුනරාවර්තන ලෙස ප්‍රධාන වර්ග දෙකකට බෙදා දැක්විය හැකිය. මෙහිදී ප්‍රාග්ධන ප්‍රතිපාදනයන් ප්‍රාග්ධන වත්කම් ප්‍රතිසංස්කරණය, වැඩිදියුණු කිරීම හා මිලදී ගැනීම සඳහා භාවිතා කරනු ලබයි. පුනරාවර්තන ප්‍රතිපාදන මගින් පුද්ගල පඩිනඩි, ගමන් වියදම්,

සැපයුම්, නඩත්තු සේවා හා වර්ෂය තුළ ඇතිවන අනෙකුත් පුනරාවර්තන වියදම් දරනු ලබයි.

මෙහෙයුම් කටයුතු සඳහා වැඩිම ප්‍රතිපාදන ප්‍රමාණයක් වෙන්කරනු ලබන්නේ අමාත්‍යාංශ ආයතනික කටයුතු සහ ව්‍යාපෘති වැඩසටහන් බාධාවකින් තොරව අඛණ්ඩව පවත්වාගෙන යාම සඳහාය.

2.0 නව ප්‍රවේශයන්

ආර්ථික වර්ධනය ඉහළ අනුපාතයකින් පවත්වා ගැනීමට ශ්‍රී ලංකා රජය අපේක්ෂා කරන අතර මෙම සංවර්ධන ඉලක්කය සපුරා ගැනීම සඳහා මාර්ග ජාලය නිසි තත්ත්වයේ තබා ගැනීම අත්‍යවශ්‍ය බව හඳුනාගෙන ඇත. දිවයින පුරා වෙසෙන ජනතාවගේ ජීවන තත්ත්වය ඉහළ නැංවීමේ අරමුණින් ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් අයවැය ශීර්ෂ අංක 117 යටතේ මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය වෙත 2022 වර්ෂය සඳහා රු.මිලියන 254,588.02 සැලකිය යුතු මුදලක් වෙන් කර ඇත.

වාර්තා කරනු ලබන කාලසීමාව තුළදී නව ප්‍රවේශයන් යටතේ ක්‍රියාවට නැංවීම සඳහා පහත සඳහන් ව්‍යාපෘති හඳුනා ගෙන ඇත.

2.1 ලෝක බැංකු ආධාර මත ක්‍රියාත්මක අන්තර්ගතිකව සම්බන්ධිත සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය

ලෝක බැංකුව මෙම ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා ඇමෙරිකානු ඩොලර් මිලියන 150 ක් සැපයීම සඳහා එකඟ වී ඇති අතර ව්‍යාපෘති කාලය වසර 05 කි (2021-2025). අන්තර්ගතිකව සම්බන්ධිත සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියේ ප්‍රධාන අරමුණ ආරක්ෂාකාරී හා දේශගුණික විපර්යාසයන් කෙරෙහි ප්‍රත්‍යස්ථ ප්‍රවාහන සම්බන්ධතාවයන් වර්ධනය කිරීමයි.

දිවයින පුරා ප්‍රධාන මාර්ග හා අධිවේගී මාර්ග සඳහා ප්‍රවේශය සපයනු ලබන විකල්ප මාර්ග පද්ධතියක් ස්ථාපිත කිරීම සඳහා, මෙම ව්‍යාපෘතිය මාර්ග කි.මී.100,000 ක් වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය යටතේ ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා යෝජනා වී ඇත. මෙම සංරචකය පහත පරිදි උප සංරචක 03 කින් සමන්විත වේ.

- 1.1 මාර්ග සබැඳියාව වර්ධනය කිරීම
- 1.2 මාර්ග අංශය සඳහා ආයතනික හා ප්‍රතිපත්තිමය රාමුවක් වර්ධනය කිරීම
- 1.3 මහාමාර්ග අංශය හා ප්‍රජාධාරිතා වැඩිදියුණු කිරීම

2.2 මහනුවර බහුවිධ ප්‍රවාහන පර්යන්ත සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය

අරමුදල් සපයන ආයතනය: ලෝක බැංකුව	
ආරම්භක දිනය	: 31.12.2021
අවසන් වන දිනය	: 31.05.2025
ණය මුදල	: ඇ.ඩො.මි. 69.33
	රු.මි. 25,414.42

යෝජිත බහුවිධ ප්‍රවාහන පර්යන්තය මගින් මහනුවර නගර මධ්‍යයේ නවීනතම මගී ප්‍රවාහන පහසුකමක් ස්ථාපිත කරනු ලබන අතර, නගර සීමාව තුළ සහ අවට ඇති අසංවිධානාත්මක බව සහ තදබදය අවම කරමින් විවිධ ප්‍රවාහන ක්‍රම අතර මගීන් පහසුවෙන් මාරු කිරීමට හැකි වේ. ඒ සමගම යෝජිත බහුවිධ ප්‍රවාහන පර්යන්තය පිහිටුවීම මගින් ඒකාබද්ධ කාලසටහනක් මත බස් රථ ධාවනය කිරීමට හැකියාව ලැබේ. එබැවින් මෙම ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීමෙන් මගීන් පුද්ගලික ප්‍රවාහන ක්‍රම වෙනුවට පොදු ප්‍රවාහන ක්‍රම භාවිතා කිරීමට දිරිගන්වනු ඇත.

මීට අමතරව, පොදු ප්‍රවාහනය ක්‍රමවත් කිරීම තුළින් මහනුවර නගරයේ සමස්ත හැඩය වැඩිදියුණු කර එය ප්‍රියතම සංචාරක ගමනාන්තයක් ලෙස වඩාත් ආකර්ශනීය වනු ඇත.

වර්තමාන තත්ත්වය

- සැලසුම් හා ඉදිකිරීමේ කොන්ත්‍රාත්තුව සඳහා වන ලංසු කැඳවීමේ ආරාධනාව ප්‍රකාශයට පත් කර ඇති අතර ලංසු තැබීම 2022 නොවැම්බර් 29 වැනි දිනෙන් අවසන් වීමට නියමිතය.
- කැමැත්ත පළකිරීමේ අභිලාෂය (EOI) සහ උපදේශන සේවාව සඳහා සකස් කරන ලද ලැයිස්තු සමාලෝචනය සඳහා ලෝක බැංකුව වෙත ඉදිරිපත් කර ඇත.

3.0 අධිවේගී මාර්ග සංවර්ධනය

ඕනෑම රටක පුද්ගල ජීවන තත්වය වැඩිදියුණු කිරීමට සහ වෙනත් ආර්ථික සංවර්ධනයක් ඇති කරලීමට කාර්යක්ෂම ප්‍රවාහන පද්ධතියක් ස්ථාපනය කිරීම පූර්ව අවශ්‍යතාවයක් බවට පත්ව ඇත. පවතින මාර්ග ජාලය ඉතා පුළුල් වුවද බොහෝ ජාතික හා පළාත් මාර්ග ඉදිකර ඇත්තේ දැනට අවුරුදු 50 කටත් බොහෝ කලකට පෙර වන අතර එමඟින් පහසුකම් සලසා ඇත්තේ එකී කාලයේ පැවති රථවාහන ධාරිතාවය සහ වාහනවල වර්ගයන් සහ අදාල වේග සීමාවන්ට අනුකූල වන පරිදිය.

එමනිසා දිවයිනේ සියලුම ප්‍රදේශ එකිනෙක සම්බන්ධ කරමින් එහා මෙහා යා හැකි උසස් තත්වයකින් යුත් මාර්ග ජාලයක අවශ්‍යතාවය මේ වන විට හඳුනාගෙන ඇති නිසා ජාතික මාර්ග ජාලය වර්ධනය උදෙසා සියලුම ආර්ථික මධ්‍යස්ථාන ආවරණය වන පරිදි කි.මී. 800 කින් යුත් අධිවේගී මාර්ග ජාලයක් ඇති කිරීමට සැලසුම් කර ඇත.

වර්තමානයේදී, උසස් තත්ත්වයෙන් යුත් අධිවේගී මාර්ග ජාලයක් නිර්මාණය කිරීම සඳහා හඳුනාගත් අධිවේගී මාර්ගයන් පහත පරිදි වේ.

1	කොළඹ - කටුනායක අධිවේගී මාර්ගය (කි.මී. 25.1)
2	කොට්ටාව සිට මන්නල දක්වා (කි.මී. 200) සහ අන්දරුවැව සිට හම්බන්තොට දක්වා වූ (කි.මී. 16.6) දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගය
3	කොට්ටාව සිට කෙරවලපිටිය දක්වා වූ පිටත වටරවුම් මාර්ගය (කි.මී. 29.5)
4	මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ගය (කි.මී. 166.6)
5	නව කැලණි පාලමේ සිට රාජගිරිය හරහා අතුරුගිරිය දක්වා කුළුණූමත ඉදිවන මහාමාර්ගය (කි.මී. 16.4)
6	කුළුණූ මත ඉදිවන වරාය පිවිසුම් මාර්ගය (කි.මී. 5.3)
7	රුවන්පුර අධිවේගී මාර්ගය (කි.මී. 76.4)

උක්ත ලැයිස්තුවට අනුව කොළඹ - කටුනායක අධිවේගී මාර්ගය, කොට්ටාව සිට මන්නල දක්වා සහ අන්දරුවැව සිට හම්බන්තොට දක්වා වූ දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගයට අයත් අධිවේගී මාර්ග කොටස් සහ කොට්ටාව සිට කෙරවලපිටිය දක්වා වූ පිටත වටරවුම් මහාමාර්ගය සහ මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ගයේ දෙවන අදියරෙහි (මීරිගම සිට කුරුණෑගල දක්වා) ඉදිකිරීම් කටයුතු නිම කර මහජනතාවගේ භාවිතය සඳහා විවෘත කර ඇත. මීට අමතරව මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ගයේ ඉතිරිව ඇති අදියරයන්හි ඉදිකිරීම් කටයුතු සහ අනෙකුත් අධිවේගී මාර්ගයන්හි ඉදිකිරීම් කටයුතු ආරම්භකොට ඇති අතර, මූලික කටයුතු සිදු කරමින් පවතී.

ශ්‍රී ලංකාවේ අධිවේගී මාර්ග ජාලය විදහා දැක්වෙන සිතියම ඇමුණුම 01 හි දක්වා ඇත.

3.1 අධිවේගී මාර්ග මෙහෙයුම්, නඩත්තු හා කළමනාකරණ අංශය

මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශයට අනුබද්ධ ආයතනයක් වන මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ, අධිවේගී මාර්ග මෙහෙයුම්, නඩත්තු සහ කළමනාකරණ අංශය සතු වගකීම වන්නේ මෙහෙයුම් කටයුතු, නඩත්තු කිරීම් කටයුතු සහ කළමනාකරණය යන කාර්යයන් ඉටුකිරීම මගින් අධිවේගී මාර්ගයන්හි කටයුතු බාධා රහිතව පවත්වාගෙන යාමයි.

මෙම අංශයේ ප්‍රධාන වගකීම් ලෙස අයවැය කරණය සහ විගණනය කිරීම ද ඇතුළත්ව රථවාහන ගමනාගමන කටයුතුවල මූලික සැලසුම් කිරීම්, කළමනාකරණය කිරීම් සහ මෙහෙයවීම, ගාස්තු අයකිරීමේ කාර්යයන් සහ අධිවේගී මාර්ගයන්හි අදාල නඩත්තු කටයුතු සිදු කිරීම ද දැක්විය හැකිය.

රථවාහන ගමනාගමන තත්ත්වය

කොළඹ - කටුනායක අධිවේගී මාර්ගය, පිටත වටරවුම් අධිවේගී මාර්ගය සහ කොට්ටාව සිට මන්නල සහ අන්දරුවැව - හම්බන්තොට දක්වා වූ අධිවේගී මාර්ග කොටස ද සහිත දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගයේ හා මීරිගම සිට කුරුණෑගල දක්වා වූ මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ගයේ දෙවන අදියරෙහි රථවාහන ගමනාගමන ධාරිතාවය පිළිබඳ විස්තර වගු අංක 3.1.1 හි දක්වා ඇත.

උක්ත අධිවේගී මාර්ගයන්හි මාසික රථවාහන ගමනාගමන ධාරිතාවය පහත පරිදි දැක්විය හැක.

වගු අංක 3.1.1 2022.09.30 දිනට මාසික

රථවාහන ගමනාගමන ධාරිතාවය

රථවාහන ගමනාගමන ධාරිතාවය				
මාසය	දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගය, අන්දරුවැව සිට හම්බන්තොට දක්වා මාර්ග කොටස සහ පිටත වටරවුම් අධිවේගී මාර්ගය	කොළඹ - කටුනායක අධිවේගී මාර්ගය	මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ගය - මිරිසවෙල සිට කුරුණෑගල දක්වා	එකතුව
ජනවාරි	2,413,294	1,017,709	327,058	3,758,061
පෙබරවාරි	2,020,345	882,239	272,827	3,175,411
මාර්තු	2,233,431	1,001,431	272,268	3,507,130
අප්‍රේල්	1,950,080	789,428	235,371	2,974,879
මැයි	1,431,671	677,953	152,462	2,262,086
ජූනි	1,264,621	554,769	121,074	1,940,464
ජූලි	634,815	343,792	51,620	1,030,227
අගෝස්තු	1,396,389	613,144	143,482	2,153,015
සැප්තැම්බර්	1,821,052	719,997	251,897	2,792,946
එකතුව	15,165,698	6,600,462	1,828,059	23,594,219

2022.09.30 වන විට සියළුම අධිවේගී මාර්ගයන්හි උපරිම මාසික රථවාහන ගමනාගමන ධාරිතාවයක් වාර්තා වී ඇත්තේ ජනවාරි මාසයේදී වන අතර අවම මාසික රථවාහන ගමනාගමන ධාරිතාවයක් වාර්තා වී ඇත්තේ ජූලි මාසයේදී ය.

2021 වර්ෂයේ දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගයෙහි කොට්ටාව සිට මත්තල දක්වා වූ කොටස සහ අන්දරුවැව සිට හම්බන්තොට දක්වා වූ කොටස, පිටත වටරවුම් අධිවේගී මාර්ගය සහ කොළඹ - කටුනායක අධිවේගී මාර්ගයන්හි මාසික රථවාහන ගමනාගමන ධාරිතාවයන්හි සන්සන්දනාත්මක විස්තරයක් ඇමුණුම 02 (අ) මගින් දක්වා ඇත.

අධිවේගී මාර්ගයන්හි වාර්තා වූ ආදායම් තත්ත්වය

වගු අංක 3.1.2 2022.09.30 දිනට වර්ෂයේ මාසික අධිවේගී මාර්ග ආදායම

මාසය	දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගය, අන්දරුවැව සිට හම්බන්තොට දක්වා මාර්ග කොටස සහ පිටත වටරවුම් අධිවේගී මාර්ගයෙහි ආදායම (රු.මි)	කොළඹ - කටුනායක අධිවේගී මාර්ගයෙහි ආදායම (රු.මි)	මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ගය - මිරිසවෙල සිට කුරුණෑගල දක්වා මාර්ගයෙහි ආදායම (රු.මි)	එකතුව (රු.මි)
ජනවාරි	526.98	223.67	47.74	798.39
පෙබරවාරි	452.63	195.08	85.57	733.28
මාර්තු	465.11	222.28	89.23	776.62
අප්‍රේල්	384.17	175.27	73.93	633.37
මැයි	265.58	136.12	53.47	458.17
ජූනි	223.49	131.00	46.61	401.1
ජූලි	121.54	84.39	22.76	228.69
අගෝස්තු	255.05	139.60	47.97	442.62
සැප්තැම්බර්	283.49	131.29	54.72	469.5
එකතුව	2,981.1	1,438.71	518.99	4,938.8

ඉහත සඳහන් කළ අධිවේගී මාර්ගයන්හි ගමන් කරන ලද වාහන වලින් උපයන ලද ආදායම පිළිබඳ සලකා බැලීමේදී 2022 තුන්වන කාර්තුව අවසන් වනවිට දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගයන්හි සියළුම අදියරයන් සහ කොළඹ - කටුනායක අධිවේගී මාර්ගය සඳහා වැඩිම ආදායමක් ජනවාරි මාසයේදී වාර්තා වී ඇති සහ මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ගයේ දෙවන අදියර සඳහා වැඩිම ආදායමක් මාර්තු මාසයේදී වාර්තා වී ඇත. සියළුම අධිවේගී මාර්ගයන් සඳහා අවම ආදායමක් වාර්තා වී ඇත්තේ ජූලි මාසයේදීය.

අධිවේගී මාර්ගයන්හි රථවාහන ගමනාගමන ධාරිතාවය හා ආදායම පෙර වර්ෂයන්ට සාපේක්ෂව පසුබෑමකට ලක්වීම කෙරෙහි දිවයින පුරා පැවති ඉන්ධන අර්බුදය සෘජුවම බලපා ඇත.

කොළඹ - කටුනායක අධිවේගී මාර්ගය, පිටත වටරවුම් අධිවේගී මාර්ගය සහ කොට්ටාව සිට මත්තල සහ අන්දරුවැව - හම්බන්තොට දක්වා වූ අධිවේගී මාර්ග කොටස ද සහිත දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගයේ 2022 වර්ෂයේ මාසික

ආදායම සංසන්දනාත්මක ලෙස ඇමුණුම 02 (ආ) හි දක්වා ඇත.

3.2 මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතිය

නව යෝජිත මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ගය මීට ඉහත යෝජනා වී තිබූ කොළඹ - නුවර අධිවේගී මාර්ගයේ හා උතුරු අධිවේගී මාර්ගයේ විෂය පථයන් ඒකාබද්ධ කර නව අධිවේගී මාර්ගයක් ලෙස හඳුන්වා දෙන ලද අතර මෙම නව සැලැස්ම මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ගය ලෙස නම් කරන ලදී.

යෝජිත මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ගයේ ඉදිකිරීම් කටයුතු කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 04ක් යටතේ සිදු කිරීමට තීරණය කර ඇති අතර ඊට අදාළ තොරතුරු පහත දක්වා ඇත.

ඉදිකිරීමට නියමිත සම්පූර්ණ මාර්ග කොටසෙහි ආර්ථික ශක්‍යතා අධ්‍යයන කටයුතු සම්පූර්ණ කර ඇති අතර එය මොරටුව විශ්වවිද්‍යාලය මගින් සිදු කරන ලදී. එසේම, මේ සඳහා වන පාරිසරික බලපෑම් තක්සේරු වාර්තාව සඳහා ද අනුමැතිය හිමි ව ඇත.

පැකේජ අංක 1: කඩවත සිට මීරිගම දක්වා කොටස

මංකිරු හතරකින් යුත් මෙම කොටස කඩවත, ගම්පහ, වේයන්ගොඩ සහ මීරිගම-දකුණ යන ස්ථානවල පිහිටි අන්තර් හුවමාරු මධ්‍යස්ථාන 04කින් සමන්විත වේ. මෙම අදියර කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 02ක් යටතේ සිදු කෙරේ.

- I. කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 1 - කඩවත සිට කොස්සින්න දක්වා කොටස ඉදිකිරීම
- II. කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 2 - කොස්සින්න සිට මීරිගම දක්වා කොටස ඉදිකිරීම

මෙම අදියරේ ඉදිකිරීම් සඳහා වන ණය ගිවිසුම 2020.03.22 වන දින චීන අපනයන හා ආනයන බැංකුව සමඟ අත්සන් කර ඇතත් සිවිල් වැඩ ආරම්භ කිරීම සඳහා වූ නියෝගය නිකුත් කර ඇත්තේ 2020 සැප්තැම්බර් මස 15 වන දිනය.

2022 වර්ෂයේ සැප්තැම්බර් මස 30 වන විට ඉදිකිරීම් කටයුතු සඳහා 34%ක ප්‍රගතියක් වාර්තා වී තිබූ අතර නියමු මාර්ගයේ ඉදිකිරීම් කටයුතු 78%ක ප්‍රගතියක් සහිතව කි.මී. 32.8ක් දක්වා අවසන් කර තිබුණේ ඉදිකිරීමට සැලසුම් කර තිබූ තාවකාලික පාලම් 26ක් අතුරින් පාලම් 21ක ඉදිකිරීම් කටයුතු ද නිම කරමිනි. 2022.09.30 වනවිට ඉඩම් අත්පත් කරගැනීම සඳහා 68%ක සම්පූර්ණ ප්‍රගතියක් අත්කරගෙන තිබුණේ වාර්තා කරනු ලබන කාලසීමාව තුළදී 8%ක ප්‍රගතියක් අත්කර ගනිමිනි.

පැකේජ අංක 2: මීරිගම සිට කුරුණෑගල දක්වා කොටස

මංකිරු 04කින් යුත් මෙම අධිවේගී මාර්ගය මීරිගම-උතුර, නාකලගමුව, පොතුහැර (හුවමාරු පද්ධතිය), දම්බොක්ක සහ කුරුණෑගල යන ස්ථානවල පිහිටා ඇති අන්තර්හුවමාරු 05කින් සමන්විත වේ. ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් දේශීය බැංකු හරහා ණය මුදලක් මෙම අදියරෙහි ඉදිකිරීම් කටයුතු සඳහා වෙන් කර ඇත.

2021 වර්ෂය අවසන් වන විට මෙම අදියරෙහි සියළුම වැඩ අවසන් කර මහජනතාව වෙත විවෘත කරන ලදී. 2022 වර්ෂයේදී මෙම ව්‍යාපෘතිය සඳහා ප්‍රතිපාදන වෙන් වූයේ බිල්පත් ගෙවීම සඳහා පමණි.



පැකේජ අංක 3: පොතුහැර සිට ගලගෙදර දක්වා කොටස

මංකිරු 04කින් සහ පොතුහැර, පොල්ගහවෙල, රඹුක්කන හා ගලගෙදර පිහිටි අන්තර්හුවමාරු 04කින් ද සමන්විත මේ කොටසේ මුළු දුර ප්‍රමාණය කි.මී. 31.7කි.

මෙම අදියරෙහි පළමු කොටස වන කි.මී. 0+840 (පොතුහැර ලිහිණිගිරිය) සිට කි.මී. 12+890 (රඹුක්කන) දක්වා කොටසෙහි ඉදිකිරීම් කටයුතු මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියෙහි ඍජු ග්‍රාමය යටතේ ක්‍රියාත්මක කරනු ලබයි. ඉතිරි කොටස වන කි.මී. 12+890 සිට කි.මී. 32+450 දක්වා වන කොටස නිර්මාණය, ඉදිකිරීම, මූල්‍යනය,

මෙහෙයවීම, නඩත්තු කිරීම හා හුවමාරු කිරීමේ ක්‍රමවේදය යටතේ ක්‍රියාත්මක කෙරෙනු ඇත.

ඊට අමතරව මෙහි ඉදිකිරීම් කටයුතු කඩිනම් සිදුකිරීමේ අරමුණින් ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ ඒකකය විසින් ලිහිණිගිරිය සිට පොතුහැර දක්වා වූ මූලික කොටස උප ඉදිකිරීම් පැකේජ 17 බෙදා ඇති අතර තරඟකාරී මිලගණන් කැඳවීම යටතේ ලංසු කැඳවා දේශීය උප කොන්ත්‍රාත්කරුවන් 14ක් වෙත කොන්ත්‍රාත් ප්‍රදානය කර ඇත. ඒ අනුව මෙම උප කොටස්වල ඉදිකිරීම් කටයුතු 2021 වර්ෂයේ අගෝස්තු මාසයේදී ආරම්භ කරන ලදී.

මෙම අදියරේ ඉඩම් අත්පත් කරගැනීමේ කටයුතු සඳහා 2022 සැප්තැම්බර් මස අවසන් වනවිට 89% ක ප්‍රගතියක් වාර්තා වී ඇත.

පැකේජ අංක 04: කුරුණෑගල සිට දඹුල්ල දක්වා කොටස

මංතීරු 04කින් යුත් මෙම අධිවේගී මාර්ග කොටසෙහි මුළු දුර කි.මී. 60.3ක් වන අතර රිදිගම, මැල්සිරිපුර, ගලේවෙල, දඹුල්ල (ඒ009) හා දඹුල්ල (ඒ006) යන ස්ථානවල අන්තර් හුවමාරු පද්ධති 05ක් ඉදිකිරීමටද යෝජනාව ඇත. මෙම ව්‍යාපෘතිය පහත සඳහන් පරිදි පැකේජයන් 2ක් ඔස්සේ ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා කැබිනට් මණ්ඩලයේ අනුමැතිය ලබාදී ඇත.

- පළමු පැකේජය - කුරුණෑගල සිට පන්ලියැද්ද දක්වා
- දෙවන පැකේජය - පන්ලියැද්ද සිට ගලේවෙල දක්වා

කැබිනට් මණ්ඩලය මෙම ව්‍යාපෘතිය ඉහත සඳහන් පැකේජ 02 යටතේ සිදු කිරීම සඳහා අනුමැතිය ලබා දී ඇතත් වර්තමානයේ රටේ පවතින ආර්ථික තත්ත්වය හේතුවෙන් මේ සඳහා වන යෝජනා ඉදිරිපත් කිරීම තාවකාලිකව කල්දමා ඇත. මේ අනුව දෙවන පැකේජයේ ඉදිකිරීම් කටයුතු දේශීය බැංකු ආධාර යටතේ දේශීය කොන්ත්‍රාත්කරුවන් හරහා සිදු කිරීමට යෝජනා වී ඇත. මෙම අදියරෙහි ශක්‍යතා අධ්‍යයන කටයුතු අවසන් කර ඇති අතර පාරසරික බලපෑම් තක්සේරු වාර්තාව (EIA) සඳහා ද අනුමැතිය ලැබී ඇත.

2022 තුන්වන කාර්තුව අවසන් වනවිට මෙම අදියරෙහි ඉඩම් අත්පත් කරගැනීමේ කටයුතු 73%ක ප්‍රගතියක් සහිතව ක්‍රියාත්මක වෙමින් පවතින අතර පසුගිය වර්ෂයේදී මේ සඳහා 71%ක සමුච්ඡිත ප්‍රගතියක් අත්කරගෙන ඇත.

2022 සැප්තැම්බර් මස 30 වන විට සමස්ත ව්‍යාපෘතිය සඳහාම 68%ක මූල්‍ය ප්‍රගතියක් වාර්තා වී ඇත.

මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ගයේ පිහිටීම විදහා දැක්වෙන සිතියම ඇමුණුම 03 හි දක්වා ඇත.

3.3 නව කැලණි පාලමේ සිට රාජගිරිය හරහා අතුරුගිරිය දක්වා කුළුණුමන ඉදිවන මහාමාර්ග ව්‍යාපෘතිය

කොළඹ නගරය, අර්ධ නාගරික ප්‍රදේශ සහ අධිවේගී මාර්ගයන් අතර මාර්ග සම්බන්ධතා වැඩිදියුණු කිරීමේ ප්‍රධාන අරමුණෙන් සහ දැනට කොළඹ හා අවට ප්‍රදේශයන් තුළපවතින රථවාහන තදබදය අවම කිරීමේ පරමාර්ථ සහිතව උක්ත අධිවේගී මාර්ගය ඉදිකිරීමට සැලසුම් කර ඇත. මෙම මාර්ගය භාවිතා කරන්නන්හට දෙමටගොඩ, රාජගිරිය, බත්තරමුල්ල පාර්ලිමේන්තු සංකීර්ණ පිවිසුම සහ කොස්වත්ත යන ප්‍රදේශවල ඉදිකිරීමට නියමිත අන්තර්හුවමාරු මධ්‍යස්ථානයන් ඔස්සේ මීට ප්‍රවේශ වීමේ පහසුකම් සැපයෙනු ඇත.

මෙම ව්‍යාපෘතිය පෞද්ගලික ආයෝජකයන් මගින් සිදු කරනු ලබන නිර්මාණය, ඉදිකිරීම, මූල්‍යනය, මෙහෙයවීම, නඩත්තු කිරීම හා හුවමාරුකිරීම (DBFOMT) යන පදනම මත ක්‍රියාත්මක කරනු ලබයි.

මෙම ව්‍යාපෘතිය පහත පරිදි අදියර 02ක් යටතේ ක්‍රියාත්මක කිරීමට නියමිතය.

අදියර I	නව කැලණි පාලමේ සිට රාජගිරිය දක්වා (කි.මී. 6.9)
අදියර II	රාජගිරිය සිට අතුරුගිරිය දක්වා (කි.මී. 9.5)

පැ.කි.මී. 80 ත් 100 ත් අතර වේග සීමාවන් සඳහා සැලසුම් කර ඇති මෙමගින් නව කැලණි පාලමේ සිට රාජගිරිය හරහා අතුරුගිරිය දක්වා මිනිත්තු 18කින් පමණ ළඟාවීමේ පහසුව සැලසෙනු ඇත.

ව්‍යාපෘතියෙහි පළමු අදියරෙහි ශක්‍යතා අධ්‍යයන කටයුතු අවසන් කර ඇති අතර ඉඩම් අත්පත් කරගැනීමේ කටයුතු සිදුකෙරෙමින් පවතී. 2022 තුන්වන කාර්තුව අවසන් වන විට ඉඩම් අත්පත් කරගැනීම සඳහා වාර්තා වූ ප්‍රගතිය 65% කි.

රාජගිරිය සිට අතුරුගිරිය දක්වා වූ කොටස සඳහා අභියාචනාධිකරණය මගින් නිකුත් කර ඇති සීමිත සහන නියෝගය අනුව එහි ඉඩම් පවරාගැනීමේ කටයුතු තාවකාලිකව නතර කර ඇත.

රාජගිරිය සිට අතුරුගිරිය දක්වා වූ අදියර සඳහා පාරසරික අනුමැතිය ලබාගැනීම සඳහා වූ නව අයදුම්පත මධ්‍යම පරිසර අධිකාරිය වෙත ඉදිරිපත් කර ඇත. පාරිසරික බලපෑම් තක්සේරු වාර්තාව (EIA) සැකසීම සඳහා උපදේශන සේවාව ලබාගැනීම සඳහා වූ ප්‍රසම්පාදන කටයුතු අවසන් කර ඇත. පාරිසරික බලපෑම් තක්සේරු වාර්තාව සැකසීම සඳහා වූ උපදේශන සේවාව කැලණිය විශ්ව විද්‍යාලය වෙත ප්‍රදානය කර ඇත. 2022 සැප්තැම්බර් මස අවසානය වනවිට මේ සඳහා 85%ක ප්‍රගතියක් වාර්තා වී ඇත.

එසේම වාර්තා කරනු ලබන කාලසීමාව අවසන් වනවිට ව්‍යාපෘතියේ ප්‍රසම්පාදන කටයුතු සඳහා 92%ක ප්‍රගතියක් සහ උපයෝගීතා ප්‍රතිස්ථාපනය සඳහා 40%ක ප්‍රගතියක් වාර්තා කර ඇත. 2022 වර්ෂයේදී සැප්තැම්බර් මස අවසන් වනවිට ව්‍යාපෘතිය මගින් අත්කරගත් මූල්‍ය ප්‍රගතිය 6%කි.

3.4 කුළුණු මත ඉදිවන වරාය පිවිසුම් මාර්ග ව්‍යාපෘතිය

මාර්ග භාවිතා කරන්නන් හට වඩාත් කාර්යක්ෂම සහ කඩිනම් මාර්ග සේවාවක් ලබාදීමේ අරමුණින් සැලසුම්කර ඇති මෙම ව්‍යාපෘතිය පොළව මට්ටමට ඉහළින් කුළුණු මත ඉදිකරනු ලබන ප්‍රවේශ මාර්ගයකි.

මෙම ව්‍යාපෘතිය මගින් අපේක්ෂිත නිමවුම් ලෙස,

- නව කැලණි පාලමේ සිට ගාලුමුවදොර දක්වා දිවෙන කුළුණු මත ඉදිවන මාර්ගය
- වරාය ඇතුළත ගොඩනැගිලි ප්‍රතිස්ථාපනය
- උක්ත මාර්ගයට සමාන්තරව පොළොව මතින් දිවෙන මංතීරු 06 කින් යුක්ත මාර්ග කොටස

- අධිවේගී මාර්ග ජාලය සඳහා බහු මංතීරු ඉලෙක්ට්‍රොනික ගාස්තු අයකිරීමේ පද්ධතියක් ඉදිකිරීම.

නිම කිරීමට අපේක්ෂිතය. මෙම ව්‍යාපෘතිය තුළින් කොළඹ නගරයේ කාර්යබහුල ප්‍රදේශයන් හරහා වාහන තදබදය අවම කර ගැනීමට හැකිවනු ඇති අතර භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය හා මගී ගමනාගමන කටයුතු ද මේ තුළින් වඩාත් කාර්යක්ෂමව හා කඩිනම්ව ඉටුකර ගත හැකි වනු ඇත. තව ද සමුද්‍රීය සේවාවන් හා ප්‍රවාහිත භාණ්ඩ බෙදා හැරීමේදී හා නාවික සේවා සැපයීමේ කාර්යන්හිදී වරාය නාවික පර්යන්තයන් සමඟ කාර්යක්ෂමව සම්බන්ධවීමේ හැකියාවද මෙමගින් සැලසෙනු ඇත.

මෙම ව්‍යාපෘතියේ සිවිල් වැඩ සඳහා වූ කොන්ත්‍රාත්තුව 2019 අගෝස්තු මාසයේදී පිරිනැමුණු අතර 2019 සැප්තැම්බර් මාසයේදී ඉදිකිරීම් කටයුතු ආරම්භ කරන ලදී.

මීට අමතරව 2019 වර්ෂයේදී ව්‍යාපෘතියේ කොන්ත්‍රාත්කරුවන් සඳහා වන ප්‍රසම්පාදනය සහ උපදේශනය සඳහා වන ප්‍රසම්පාදන කටයුතු ද සම්පූර්ණයෙන්ම නිම කරන ලදී.

2022 වර්ෂයේ සැප්තැම්බර් මස අවසානයේදී, මෙම අධිවේගී මාර්ගයේ ඉදිකිරීම් කටයුතු සඳහා වාර්තා වූ සමස්ත භෞතික ප්‍රගතිය 46%ක් වූ අතර සමුද්‍රීය පහසුකම් මධ්‍යස්ථානයෙහි ඉදිකිරීම් කටයුතු සඳහා 18%ක ප්‍රගතියක් වාර්තා කර ඇත. ඒ අනුව වර්ෂය තුළදී අධිවේගී මාර්ගය සඳහා 23% සහ ගොඩනැගිලි ඉදිකිරීම සඳහා 18% අගයකුත් අත්කරගෙන ඇත. 2022 සැප්තැම්බර් මස අවසානයේදී වර්ෂය තුළ 94% මූල්‍ය ප්‍රගතියක් වාර්තා වී ඇත.



අධිවේගී මාර්ගය ඉදිකිරීම



සමුද්‍රීය පහසුකම් මධ්‍යස්ථානය ඉදිකිරීම

3.5 රුවන්පුර අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතිය

සබරගමුව පළාත, බස්නාහිර හා දකුණු පළාත් සමඟ සම්බන්ධ කිරීම මගින් පළාත් අතර ප්‍රවාහන සම්බන්ධතා වැඩිදියුණු කිරීමේ අවශ්‍යතාවය පෙරදැරි කරගනිමින් මෙම අධිවේගී මාර්ගය ඉදිකිරීමට යෝජිතය.

මෙම ව්‍යාපෘතිය අදියර 03කින් නිමකිරීමට නියමිත වන අතර එම එක් එක් අදියර පිළිබඳ තොරතුරු පහත පරිදි වේ.

පළමු අදියර - කහතුඩුව සිට ඉංගිරිය දක්වා කොටස (කි.මී 0.00- කි.මී 25.00)

මෙම අදියර මගින් කහතුඩුව සිට ඉංගිරිය දක්වා කි.මී. 25 ක දිගකින් යුත් අධිවේගී මාර්ග කොටස ඉදිකිරීමට නියමිතය. එය කහතුඩුව, හොරණ හා ඉංගිරිය යන ස්ථානවල ඉදිකරනු ලබන අන්තර් හුවමාරු මධ්‍යස්ථාන 03කින් යුක්තව ඉදිකිරීමට සැලසුම් කර ඇත.

දෙවන අදියර - ඉංගිරිය සිට රත්නපුර දක්වා කොටස (කි.මී 25.00 - කි.මී 44.00)

දිගින් කි.මී 19 කින් සමන්විත වන මෙම අධිවේගී මාර්ග කොටස ඉංගිරිය සිට රත්නපුර දක්වා ඉදිකිරීමට නියමිතය. කිරිඇල්ල, කුරුවිට හා රත්නපුර යන ස්ථානවල අන්තර්හුවමාරු මධ්‍යස්ථාන ඉදිකිරීමට සැලසුම් කර ඇති මෙහි උමං 06 ක්ද තැනීමට සැලසුම් කර ඇත.

තෙවන අදියර - රත්නපුර සිට පැල්මඩුල්ල දක්වා කොටස (කි.මී 44.00 - කි.මී 76.4)

රුවන්පුර අධිවේගී මාර්ගයට අයත් අවසාන අධිවේගී මාර්ග කොටස වන කි.මී 32.4 කින් සමන්විත වන මෙම මාර්ග කොටස රත්නපුර සිට පැල්මඩුල්ල දක්වා ඉදිකිරීමට සැලසුම් කර ඇත.

කෙසේ වෙතත් පරිසරයට හා ආර්ථිකයට හිතකර වඩාත් සුදුසු පෙළගැස්මක් තීරණය කිරීම සඳහා රුවන්පුර අධිවේගී මාර්ගයේ දෙවන සහ තුන්වන අදියරයන්හි ශක්‍යතා අධ්‍යයනය නැවත සිදු කිරීම සඳහා මොරටුව විශ්වවිද්‍යාලයේ සිවිල් ඉංජිනේරු අංශය වෙත භාර දී ඇති අතර මාර්ග පටය නිශ්චය කිරීම 100% අවසන් කර ඇත.

තවද මෙහි විස්තරාත්මක ශක්‍යතා අධ්‍යයනය මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය විසින් සිදුකරන අතර 2022 වර්ෂයේ තුන්වන කාර්තුව අවසන් වනවිට ඒ සඳහා 35%ක ප්‍රගතියක් වාර්තා කර ඇත.

2020 වර්ෂයේදී, මෙම අධිවේගී මාර්ගයේ පළමු අදියරෙහි ඉදිකිරීම් කටයුතු සඳහා දේශීය කොන්ත්‍රාත්කරුවන් තෝරා ගැනීම සඳහා ලංසු කැඳවා තිබුණු අතර කහතුඩුව සිට ඉංගිරිය දක්වා වූ පළමු අදියරෙහි ඉදිකිරීම් කටයුතු 2021 මැයි මස 07 වන දින ආරම්භ කරන ලදී.

මෙම අදියර සඳහා දේශීය බැංකු මගින් ණය ආධාර ලබාදෙන අතර සිවිල් වැඩ සඳහා වූ කොන්ත්‍රාත්තුව දේශීය කොන්ත්‍රාත්කරුවෙකු වන මාගා (MAGA) ආයතනය වෙත ප්‍රදානය කර ඇත.

ඒ අනුව 2022 සැප්තැම්බර් මාසය අවසන් වන විට පළමු අදියරෙහි සිවිල් වැඩ සඳහා 6%ක ප්‍රගතියක් ද ඉඩම් අත්පත් කරගැනීම සඳහා 81%ක ප්‍රගතියක් ද වාර්තා කර ඇති අතර ඒ අනුව වාර්තා කරනු ලබන වර්ෂය තුළදී ඉඩම් අත්පත් කරගැනීම සඳහා 4%ක සහ සිවිල් වැඩ සඳහා 2% ප්‍රගතියක් අත්කරගෙන ඇත.

2022 වර්ෂයේ තුන්වන කාර්තුව අවසන් වන විට මෙම ව්‍යාපෘතිය සඳහා 11%ක මූල්‍ය ප්‍රගතිය වාර්තා වී ඇත.

4.0 මහාමාර්ග සංවර්ධනය

4.1 ශ්‍රී ලංකාවේ මහාමාර්ග ජාලය

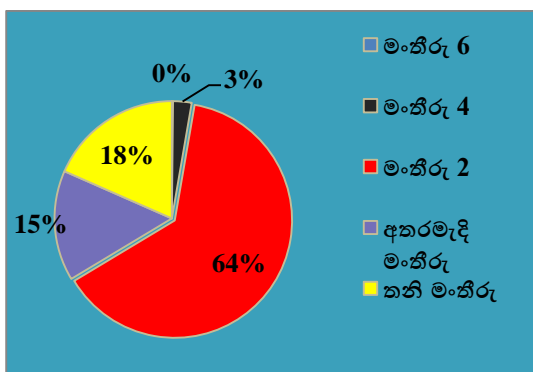
ජාතික මහාමාර්ග ජාලයට සම්බන්ධ අධිවේගී මාර්ග සහ “ඒ” හා “බී” වර්ගයේ මහාමාර්ග ඉදිකිරීම හා නඩත්තු කිරීමේ වගකීම මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය හා ඒ යටතේ ඇති මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය සතු වේ. ඉහත එක් එක් ශ්‍රේණිවලට අයත් මහාමාර්ගයන්හි දැනට පවතින මාර්ග දුර ප්‍රමාණයන් පහත දැක්වේ.

වගු අංක 4.1.1 ශ්‍රී ලංකාවේ ජාතික මහාමාර්ග ජාලයෙහි විහිදීම

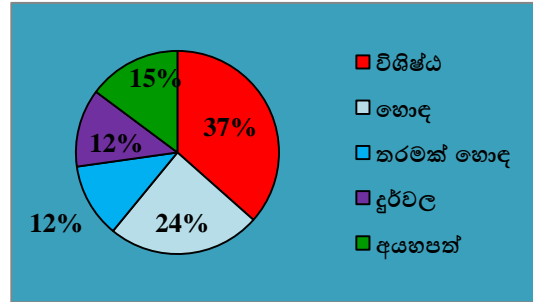
ජාතික මාර්ග වර්ගය/ ශ්‍රේණිය	මුළු දුර (කි.මී)
‘ඒ’ ශ්‍රේණියේ මහාමාර්ග	4,217
‘බී’ ශ්‍රේණියේ මහාමාර්ග	8,007
අධිවේගී මාර්ග	312.6
එකතුව	12,536.6

ඉහත වගුවේ දක්වා ඇති දත්ත වලට අනුව ජාතික මාර්ග ජාලයෙන් 64% වන වැඩිම ප්‍රතිශතය “බී” ශ්‍රේණියේ මාර්ග සඳහා වෙන් වී ඇති අතර 2%ක් වූ අවම ප්‍රතිශතය “ඊ” ශ්‍රේණියේ මාර්ග සඳහා වෙන් වී ඇත.

ජාතික මාර්ග වර්ගීකරණය පහත පරිදි විස්තර කළ හැකිය.



රූපසටහන 4.1.1 - මාර්ග පළල අනුව ජාතික මහාමාර්ගයන්හි වර්ගීකරණය



රූපසටහන 4.1.2 - මාර්ගයන්හි මතුපිට පෘෂ්ඨීය රළුභාවය අනුව ජාතික මහාමාර්ගයන්හි වර්ගීකරණය

4.2 මාර්ග සහ පාලම් නඩත්තු කිරීම (RMTF)

ලංකාව පුරා පිහිටි ජාතික මහාමාර්ග කි.මී. 12,224ක්, පාලම් 4,254කට ආසන්න ප්‍රමාණයක් සහ ගුවන් පාලම් 12ක් මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය විසින් වාර්ෂිකව නඩත්තු කරනු ලැබේ. උක්ත වාර්ෂික නඩත්තු වැඩසටහන යටතේ මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ පළාත් අධ්‍යක්ෂකවරු, ප්‍රධාන ඉංජිනේරුවන් සහ විධායක ඉංජිනේරුවන් විසින් දෛනික, කාලීන සහ හදිසි වැඩිදියුණු කිරීම් කටයුතු සිදුකරනු ලැබේ.

මෙම වැඩසටහන යටතේ වැලි මුද්‍රිත තාර ආලේපනය, කඩතොළ පියවීම, මාර්ග උරහිස්ව්‍යුහ ඉදිකිරීම්, මාර්ග වැඩිදියුණු කිරීම්, සංඥා පද්ධති ස්ථාපිත කිරීම් හා මාර්ග සලකුණු කිරීම් වැනි විවිධ පරාසයන්ට අයත් වන මාර්ග නඩත්තු කිරීම් කටයුතු දිවයින පුරා සිදුකරනු ලැබේ.

වගු අංක 4.2.1 - 2022 වර්ෂයේදී සිදුකළ මාර්ග නඩත්තු කටයුතුවල ප්‍රගතිය

නඩත්තු කිරීම් වර්ගය	මුළු දුර (කි.මී)
දෛනික නඩත්තු කිරීම්	9,250
කාලානුරූපි නඩත්තු කිරීම්	540
ආකෘති වැඩිදියුණු කිරීම්	104
විදුලි පහන්, විදුලි සංඥා නඩත්තු කිරීම, මාර්ග සලකුණු කිරීම. උපකරණ පිහිටුවීම	0
හදිසි නඩත්තු කිරීම්	76
මාර්ග දෙපස ආරක්ෂිත වැටවල් ඉදිකිරීම හා නඩත්තු කිරීම	3

2022 වර්ෂයේ සැප්තැම්බර් 30 වන විට මෙම වැඩසටහනෙහි මූල්‍ය ප්‍රගතිය 52% ලෙස වාර්තා වී ඇත.

ශ්‍රී ලංකාවේ නිමකරන ලද හා දැනට ක්‍රියාත්මක වෙමින් පවතින මාර්ගයන්හි සිතියමක් ඇමුණුම 04 හි දක්වා ඇත.

4.3 යටිතල පහසුකම් හා මාර්ග ආරක්ෂණ ව්‍යාපෘතිය

වාර්ෂිකව ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන මෙම වැඩසටහනෙහි අරමුණ වන්නේ මාර්ග ආරක්ෂණය වැඩිදියුණු කිරීම සහ උසස් තත්ත්වයෙන් යුත් මාර්ග ජාලයක් සැලසුම් කිරීමයි. මෙම වැඩසටහන යටතේ ප්‍රමුඛ අවධානයක් යොමු කරනු ලබන්නේ මහාමාර්ග ජාලය තුළ මාර්ග ආරක්ෂණය ඇතිකිරීම සඳහායි. මෙම වැඩසටහන ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන්නේ මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ යටිතල පහසුකම් හා මාර්ග ආරක්ෂණ අංශය මගිනි.

ඒ අනුව මෙම අංශය මගින් පදිකයින්ගේ හා වාහන පදවන්නන්ගේ ආරක්ෂාව වැඩිදියුණු කිරීමේ අරමුණ සාක්ෂාත් කර ගැනීම සඳහා මාර්ග ජාලය අනතුරු වලින් නිදහස් තැනක් කිරීමට සිය නිරන්තර උත්සාහයන් ක්‍රියාත්මක කරනු ලැබේ.

මෙම වැඩසටහන යටතේ විවිධ ක්‍රියාකාරකම් වාර්ෂිකව ක්‍රියාත්මක වන අතර එම ක්‍රියාකාරකම්හි ප්‍රමුඛත්වය මාර්ග ජාලය තුළ ඇති වන හදිසි තත්ත්වයන් මෙන්ම මාර්ග ආරක්ෂණය සම්බන්ධයෙන් රථවාහන පොලිසිය සහ මහජනතාව විසින් සිදු කරන ඉල්ලීම මත තීරණය වේ.

මෙම වැඩසටහන යටතේ පෙර වර්ෂවලදී සම්පූර්ණයෙන්ම නිම කරන ලද ක්‍රියාකාරකම් සඳහා වන ගෙවීම් කටයුතු පමණක් 2022 වර්ෂයේදී සිදු කරන ලදී.

මෙම ව්‍යාපෘතිය සඳහා 2022 තුන්වන කාර්තුව අවසන් වන විට 28%ක මූල්‍ය ප්‍රගතියක් වාර්තා වී ඇත.

4.4 රථවාහන ගමනාගමන කළමනාකරණ ව්‍යාපෘතිය

මෙය වාර්ෂික වැඩසටහනක් ලෙස ක්‍රියාත්මක වන අතර පාසල්, රෝහල් හා පොදු ස්ථාන අසල පදිකයන්ගේ ආරක්ෂාව සඳහා සහ ජාතික මහාමාර්ග ජාලයෙහි මංසන්ධිත රථවාහන තදබදය අවම කිරීම සිදු කරනු ලබයි. මෙම වැඩසටහන මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ යටිතල පහසුකම් හා මාර්ග ආරක්ෂණ අංශය යටතේ ක්‍රියාත්මක කරනු ලැබේ. මෙම වැඩසටහන යටතේ පහත සඳහන් ක්‍රියාකාරකම් ද්විත්වය ක්‍රියාත්මක කරනු ලැබේ.

- මාර්ග සංඥා හා මාර්ග සලකුණු කිරීම් නිර්මාණය හා අධීක්ෂණය
- මාර්ග සංඥා සහිත අන්තර්වහන මධ්‍යස්ථානයන් නිර්මාණය, ස්ථාපනය කිරීම හා නඩත්තු කටයුතු සිදු කිරීම.

යටිතල පහසුකම් හා මාර්ග ආරක්ෂණ ව්‍යාපෘතිය සේම මෙම ව්‍යාපෘතිය සඳහා ද 2022 වර්ෂයේ අයවැය ප්‍රතිපාදන වෙන්වූයේ පෙර වර්ෂයේදී සිදුකරන ලද ක්‍රියාකාරකම්හි බිල්පත් ගෙවීම වෙනුවෙනි.

2022 වර්ෂයේ සැප්තැම්බර් මස අවසානයේදී මෙම ව්‍යාපෘතිය 81% ක මූල්‍ය ප්‍රගතියක් වාර්තා කර ඇත.

4.5 ජේරාදෙණිය-බදුල්ල-වෙන්කලාඩ් (A005) මාර්ගය ප්‍රතිසංස්කරණ ව්‍යාපෘතිය

මෙම ව්‍යාපෘතිය යටතේ ජේරාදෙණිය-බදුල්ල-වෙන්කලාඩ් (ඒ005) මාර්ගයේ මාර්ග කි.මී.147 ක දුර ප්‍රමාණයක් ද්විත්ව මංතීරු ලෙස උභව පළාතේ බදුල්ල සිට නැගෙනහිර පළාතේ වෙන්කලාඩ් දක්වා ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම සඳහා තෝරා ගෙන ඇත. මෙම ව්‍යාපෘතිය සඳහා වන මුළු ණය මුදල ඇ.ඩො.මි.140කි. සංවර්ධනය සඳහා වූ සවුදි අරමුදල (SFD) සහ අන්තර්ජාතික සංවර්ධනය සඳහා වූ ඔපෙක් අරමුදල (OFID) මේ සඳහා ඇ.ඩො.මි. 60ක් බැගින් සමානව අරමුදල් සපයන අතර ඉතිරි මුදල වන ඇ.ඩො.මි. 20ක මුදල ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් මූල්‍යනය කරනු ලැබේ.

මෙම ව්‍යාපෘතිය සංරචක 02ක් යටතේ වන කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 06ක් ඔස්සේ ක්‍රියාත්මක වේ. මූලික කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 06න් 05ක වැඩ අවසන් කර ඇති අතර, එක් පැකේජයක් අවලංගු

කර ඒ සඳහා නැවත ටෙන්ඩර් කැඳවා ඇත. එහි ඉතුරුම් මගින් දෙවන අදියරෙහි කටයුතු ආරම්භ කිරීම සඳහා සැලසුම් කරමින් පවතී.



බදුල්ල - බිබිල මාර්ග
කොටස



බිබිල - වෙන්නලාඩි
මාර්ග කොටස

2022 තුන්වන කාර්තූ අවසන් වන විට මෙම ව්‍යාපෘතියෙහි සංවර්ධනය සඳහා වූ සවුදි අරමුදල් යටතේ ක්‍රියාත්මක අදියර සඳහා 16%ක මූල්‍ය ප්‍රගතියක් වාර්තා කර ඇති අතර සංවර්ධනය සඳහා වූ ඔපෙක් අරමුදල යටතේ ක්‍රියාත්මක අදියර සඳහා 13%ක මූල්‍ය ප්‍රගතියක් වාර්තා කර ඇත.

4.6 මාර්ග ජාලය සංවර්ධනය කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය (සංවර්ධනය සඳහා වන සවුදි අරමුදල II)

මාර්ග කි.මී. 79ක සම්පූර්ණ දිගකින් යුත් මාර්ග කොටස් 06ක් ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම හා වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා ඇ.ඩො.මි. 60ක මුදලක් සංවර්ධනය සඳහා වන සවුදි අරමුදල වෙතින් ශ්‍රී ලංකා රජය වෙත මෙම ව්‍යාපෘතිය සඳහා ලැබී ඇත.

මෙම ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීමේ මූලික අරමුණ වනුයේ ප්‍රමුඛතා පදනම මත තෝරාගත් මාර්ග ප්‍රතිසංස්කරණය හා වැඩිදියුණු කිරීම මගින් ජාතික මාර්ග ජාලය සංවර්ධනය කිරීමයි.

මෙම ව්‍යාපෘතියේ ඉදිකිරීම් කටයුතු 2013 ජුනි මාසයේදී ආරම්භ කර 2015 වර්ෂය අවසානය වන විට සම්පූර්ණයෙන්ම නිම කරන ලදී.

මීට අමතරව, ව්‍යාපෘතියේ ඉතිරිව තිබූ අයවැය ප්‍රතිපාදන යොදාගනිමින් 2018 වර්ෂය අවසානයේදී ඔරුගොඩවත්ත - අඹතලේ මාර්ගයේ පහත සඳහන් පාලමහි සංවර්ධන කටයුතු සිදු කළ අතර 2022 තුන්වන කාර්තුව අවසන් වන විට ඒ සඳහා වාර්තා වූ ප්‍රගතිය පහතින් දක්වා ඇත.

පාලමෙහි විස්තරය	2022.09.30 දිනට සම්පූර්ණ භෞතික ප්‍රගතිය
පාලම් අංක 4/3	100%
පාලම් අංක 6/1	100%
පාලම් අංක 6/2	76%

මෙම ව්‍යාපෘතිය 2022 වර්ෂයේ තුන්වන කාර්තුව අවසානයේදී අත්පත් කරගත් මූල්‍ය ප්‍රගතිය 100%කි.



ඔරුගොඩවත්ත-
අඹතලේ මාර්ගය
පාලම් අංක 4/3

4.7 මාර්ග ජාලය සංවර්ධනය කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය (සංවර්ධනය සඳහා වන ඔපෙක් අරමුදල)

මෙම ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීමේ අරමුණ වනුයේ මාර්ගවල ධාරිතාවය වැඩිදියුණු කිරීම තුළින් වාහනවල මෙහෙයුම් පිරිවැය අවම කිරීම හා මහජනතාවට සේවා සැපයීම තුළින් එම ප්‍රදේශ සංවර්ධනය කිරීමයි. එමගින් රටේ සමාජ - ආර්ථික සංවර්ධනය උදෙසා දායකත්වය ලබාදීමද මෙම ව්‍යාපෘතිය මගින් අපේක්ෂිතය.

මාර්ග ජාලය සංවර්ධනය කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය කඩිනමින් ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා පහත දැක්වෙන පරිදි කොන්ත්‍රාත්තු 04 ප්‍රදානය කරනු ලැබූ අතර එහි සියලුම වැඩ කටයුතු අවසන් කොට ඇත.

2017 වර්ෂයේදී, ණය මුදලෙහි ඉතුරුම් භාවිතා කරමින් ඒ005 ජේරාදෙණිය බදුල්ල වෙන්නලාඩි මාර්ගයේ කි.මී.2.63ක දුර ප්‍රමාණයක් ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම ඇරඹුණි. 2022 වර්ෂයේදී මෙය සම්පූර්ණයෙන්ම අවසන් කෙරුණේ වර්ෂය තුළදී 5%ක භෞතික ප්‍රගතියක් අත් කරගනිමිනි.

මෙම ව්‍යාපෘතිය යටතේ පහත සඳහන් පාලම් 02 නැවත ඉදිකිරීම සඳහා තෝරාගත් අතර මෙතෙක් එහි වැඩ ආරම්භ කර නොමැත.

- ඔරුගොඩවත්ත - අඹතලේ මාර්ගයේ පාලම් අංක 3/1 නැවත ඉදිකිරීම
- ඔරුගොඩවත්ත - අඹතලේ මාර්ගයේ පාලම් අංක 4/2 නැවත ඉදිකිරීම

2022.09.30 වන විට මෙම ව්‍යාපෘතිය 20%ක මූල්‍ය ප්‍රගතියක් වාර්තා කර ඇත.

4.8 කොළඹ දිස්ත්‍රික්කයේ මාර්ග සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය

කොළඹ දිස්ත්‍රික්කයේ ජාතික මහාමාර්ග සංවර්ධනය කිරීම සඳහා අරමුදල් වශයෙන් ඇ.ඩො.මි.50 ක මුදලක් අන්තර්ජාතික සංවර්ධනය සඳහා වන ඔපෙක් අරමුදල (OFID) වෙතින් ශ්‍රී ලංකා රජය වෙත ලැබී ඇත.

මෙම ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීමේ මූලික අරමුණ ලෙස කොළඹ දිස්ත්‍රික්කයේ ජාතික මාර්ග ජාලය වැඩිදියුණු කිරීම දැක්විය හැකිය. මේ මගින් කොළඹ දිස්ත්‍රික්කයේ නාගරික ප්‍රදේශයන්හි මාර්ග තදබදය අවම කිරීම තුළින් ජනතාව මාර්ගයන්හි ගතකරන කාලය අවම කොට එම කාලය ජාතික ආර්ථික වර්ධනය සඳහා දායක කර ගත හැකි වනු ඇත.

මෙම ව්‍යාපෘතිය යටතේ නාරාහේන්පිට - නාවල - නුගේගොඩ මාර්ගයේ නාවල පාලම (2/1) පුළුල් කිරීම ද ඇතුළුව පහත සඳහන් මාර්ග ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම සිදු කරන ලදී.

1. ජයවර්ධනපුර රෝහල් ප්‍රවේශ මාර්ගය, දෙමටගොඩ - වැල්ලම්පිටිය මාර්ගය, කොලොන්නාව - යක්බැද්ද මාර්ගය, වැලිකඩ - කොහිලවත්ත මාර්ගය හා මැද මාර්ගය වැඩිදියුණු කිරීම
2. කොට්ටාව - තලගල මාර්ගය වැඩිදියුණු කිරීම
3. කෝට්ටේ - බෝපේ මාර්ගය වැඩිදියුණු කිරීම
4. ඔරුගොඩවත්ත - අඹතලේ මාර්ගය අදියර I වැඩිදියුණු කිරීම
5. ඔරුගොඩවත්ත - අඹතලේ මාර්ගය අදියර II වැඩිදියුණු කිරීම

2016 වර්ෂය අවසන් වන විට ජයවර්ධනපුර රෝහල් ප්‍රවේශ මාර්ගය, දෙමටගොඩ - වැල්ලම්පිටිය මාර්ගය, කොලොන්නාව - යක්බැද්ද මාර්ගය, වැලිකඩ - කොහිලවත්ත මාර්ගය හා මැද මාර්ගය වැඩිදියුණු කිරීම නිම කරන ලදී.

2022 වර්ෂය ආරම්භයේදී කොට්ටාව - තලගල මාර්ගයේ වැඩිදියුණු කිරීමේ කටයුතු අවසන් කෙරුණු අතර කෝට්ටේ - බෝපේ මාර්ගය 2021 වර්ෂයේදී අවසන් කරන ලදී.

2022 වර්ෂයේ තුන්වන කාර්තුව අවසන් වන විට ඔරුගොඩවත්ත - අඹතලේ මාර්ගයේ පළමු අදියර සඳහා 80% ක භෞතික ප්‍රගතියකුත් දෙවන අදියර සඳහා 74.1% භෞතික ප්‍රගතියකුත් වාර්තා කර ඇත. ඒ අනුව 2022 වර්ෂයේ මාස 09ක් සඳහා වූ කාලසීමාව තුළදී පළමු අදියර සඳහා 8%ක ප්‍රගතියකුත් දෙවන අදියර සඳහා 10%ක ප්‍රගතියකුත් වාර්තා කරන ලදී.

මෙම ව්‍යාපෘතිය 2022 සැප්තැම්බර් මස අවසන් වන විට 28% ක මූල්‍ය ප්‍රගතියක් වාර්තා කර ඇත.



කෝට්ටේ-බෝපේ මාර්ගයේ බෝපේ හන්දිය



කොට්ටාව-තලගල මාර්ගයේ මන්නේගොඩ හන්දිය

4.9 දක්ෂිණ මාර්ග සබඳතා ව්‍යාපෘතිය (ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව)

අධිවේගී මාර්ග ජාලය හා සම්බන්ධිත ජාතික මාර්ග ප්‍රතිසංස්කරණය හා වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව විසින් ඇමෙරිකානු ඩොලර් මිලියන 70 ක ණය මුදලක් මෙම ව්‍යාපෘතියට සපයා ඇත. මෙම ව්‍යාපෘතියෙහි ප්‍රධාන නිමැවුම් වන්නේ දකුණු කලාපයේ අධිවේගී මාර්ග හා සම්බන්ධිත ප්‍රධාන ජාතික මාර්ග කි.මී. 31.2 ක ප්‍රමාණයේ ධාරිතාවය වැඩිදියුණු කිරීම හා අධිවේගී මාර්ග සබඳතා වැඩිදියුණු කිරීම සැලසුම් කිරීමේ සහ මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ ධාරිතාවය වර්ධනය කිරීම ය.

මෙයට අමතරව ජාතික මහමාර්ග වැඩිදියුණු කිරීම යටතේ දකුණු අධිවේගී මාර්ගයෙහි අන්තර් හුවමාරු ස්ථාන 3 ක් හා සම්බන්ධිත ප්‍රමුඛ ජාතික මහා මාර්ගයන් 5 ක කොටස් 6 ක් වැඩිදියුණු

කිරීම සඳහා සැලසුම් කොට ඇත. මෙම ප්‍රමුඛ ජාතික මහා මාර්ගයන් තෝරා ගන්නා ලද්දේ වර්තමාන මාර්ග තත්ත්වය සහ මාර්ග ධාරිතාවය , ප්‍රවාහනය සඳහා පවතින ඉල්ලුම, සහ වැඩි දියුණු කිරීම සඳහා වන සුදානම යන කරුණු මත වේ.

මෙම ව්‍යාපෘතියේ කොන්ත්‍රාත් පැකේජ I සිට IV දක්වා කොටස් 2021 වර්ෂයට පෙර අවසන් කෙරුණු අතර පස්වන කොන්ත්‍රාත් පැකේජය මෙම වර්ෂය තුළදී 12%ක ප්‍රගතියක් අත්කරගනිමින් සම්පූර්ණයෙන්ම නිම කරන ලදී.

මෙම ව්‍යාපෘතියේ සියළුම කොන්ත්‍රාත් පැකේජයන් සහ එම මාර්ගයන්හි වැඩිදියුණු කිරීමේ කටයුතු නිම කරන ලද වර්ෂය පිළිබඳ තොරතුරු පහත පරිදි වේ.

මාර්ගයේ නම හා දුර (කි.මී.)	වැඩ අවසන් කරන ලද වර්ෂය
පළමු කොන්ත්‍රාත් පැකේජය	
බී 389 රත්මලාන - මිරිහාන මාර්ගය (කි.මී 5+700 - කි.මී 7+840)	2017
බී 295 මොරටුව - පිළියන්දල මාර්ගය (කි.මී. 2+620 - කි.මී. 5+120)	
දෙවන කොන්ත්‍රාත් පැකේජය	
බී 084 කැස්බෑව - පොකුණුවිට මාර්ගය (කි.මී.13+800 - කි.මී. 28+180)	2020
ඒ 004 කිරුළපන - ගොඩගම මාර්ගය (කි.මී. 0+130 - කි.මී. 1+000) (කි.මී. 17+260 - කි.මී. 18+200)	
තෙවන කොන්ත්‍රාත් පැකේජය	
බී 157 මතුගම - දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගය (කි.මී.42+372 - කි.මී. 32+000)	2019
සිව්වන කොන්ත්‍රාත් පැකේජය	
සිනෙක් මංසන්ධියේ සිට අඹතලේ මංසන්ධිය දක්වා (කි.මී. 1.88)	2020
පස්වන කොන්ත්‍රාත් පැකේජය	
හෝමාගම - ගොඩගම මාර්ගය (ඒ 004) සහ පාමංකඩ සිට පොකුණුවිට දක්වා මාර්ගය (බී084) බී 291 මිරිහාන - උඩුමුල්ල මාර්ගයේ ඉතිරි කොටස ද ඇතුළත්ව, මහරගම නගරය සහ බී 084 මාර්ගයේ මිලසේනා ටී අසල ඇති බෝක්කු අංක 4/2 (කි.මී. 12.5)	2022

2022 තුන්වන කාර්තුව අවසන් වන විට මෙම ව්‍යාපෘතිය සඳහා වාර්තා වූ මූල්‍ය ප්‍රගතිය 82%කි.

4.10 ඒකාබද්ධ මාර්ග ආයෝජන වැඩසටහන - අදියර I

ඒකාබද්ධ මාර්ග මෙහෙයුම් සහ සංවර්ධන වැඩසටහන තුළින් ග්‍රාමීය ප්‍රජාවන් අතර සහ සමාජ ආර්ථික මධ්‍යස්ථාන අතර ප්‍රවේශ අවස්ථා දියුණු කිරීමේ අරමුණින් දකුණ, සබරගමුව, මධ්‍යම, උතුරුමැද, වයඹ සහ බස්නාහිර යන පළාත් 6 ක තෝරාගත් ග්‍රාමීය, පළාත් හා ජාතික මාර්ග වැඩිදියුණු කිරීම හා නඩත්තු කිරීම සිදු කරනු ලැබේ. තෝරා ගනු ලැබූ උක්ත මාර්ගයන්හි ප්‍රවාහන කාර්යක්ෂමතාවය ඉහළයාම මෙම ව්‍යාපෘතිය මගින් අපේක්ෂිත ප්‍රතිඵලය වන අතර ඒ තුළින් ප්‍රදේශ අතර පවතින සම්බන්ධතා පුළුල් වීම සඳහා දිර්ඝකාලීනව බලපානු ඇත.

ඒ අනුව ආසියානු සංවර්ධන බැංකුවේ (ADB) මාර්ගෝපදේශනය සහ ආරක්ෂණ ප්‍රතිපත්ති වලට අනුකූලව පිළිවෙලින් වසර පහක සහ හතක කාලයක් පුරා පළාත් පාලන ආයතන වලට අයත් (පළාත් සභා හා ප්‍රාදේශීය සභා) ග්‍රාමීය මාර්ග කි.මී. 3130 ක් සහ මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය යටතේ ජාතික මාර්ග කි.මී. 400 ක් පමණ නිර්මාණය, වැඩිදියුණු කිරීම සහ නඩත්තු කටයුතු මෙන්ම ඊට අදාළ ප්‍රසම්පාදන කටයුතු ද සිදුකිරීමට අදහස් කෙරේ.

මෙම ව්‍යාපෘතිය 2015 මැයි මස ආරම්භ කළ අතර 2024 දී නිම කිරීමට අපේක්ෂිතය. නමුත්, ග්‍රාමීය මාර්ගයන්හි සිවිල් වැඩ කටයුතු 2019 වර්ෂයේදී නිම කිරීමට අපේක්ෂිත වන අතර කාර්යසාධනය මත පදනම් වූ නඩත්තු කටයුතු ඉතිරි වර්ෂ තුන තුළ සිදු කිරීමට නියමිතය. ජාතික මාර්ගයන්හි මාර්ග කළමනාකරණ ක්‍රියාවලිය 2024 දක්වා ක්‍රියාත්මක කිරීමට නියමිතය.

4.10.1 ඒකාබද්ධ මාර්ග ආයෝජන වැඩසටහන යටතේ සංවර්ධනය කිරීම සඳහා තෝරාගත් ග්‍රාමීය මාර්ග

පළාත	දිස්ත්‍රික්කය	මාර්ග ගණන	දුර (කි.මී)
දකුණ	ගාල්ල	66	197
	මාතර	67	218
	හම්බන්තොට	51	167
සබරගමුව	රත්නපුර	38	255
	කෑගල්ල	63	217
උතුරු මැද	අනුරාධපුර	60	330
	පොළොන්නරුව	55	170
මධ්‍යම	නුවර	50	221
	මාතලේ	51	194
	නුවරඑළිය	43	180
වයඹ	පුත්තලම	38	220
	කුරුණෑගල	76	485
බස්නාහිර	කළුතර	83	276
එකතුව		741	3,130

2022 වර්ෂයේ තුන්වන කාර්තුව අවසන් වන විට මෙම ව්‍යාපෘතිය මගින් 86%ක සමස්ත ප්‍රගතියක් අත්කරගෙන ඇති අතර වාර්තා කරනු ලබන කාලසීමාව තුළදී එක් එක් මාර්ග පැකේජයන් මගින් අත්කරගත් භෞතික ප්‍රගතිය පළාත් වශයෙන් පහත පරිදි දැක්විය හැක.

වගු අංක 4.10.2 එක් එක් මාර්ග පැකේජයන්හි පළාත්බද භෞතික ප්‍රගතිය

පළාත	2022.09.30 වන විට භෞතික ප්‍රගතිය
දකුණු පළාත	98%
මධ්‍යම පළාත	96.28%
සබරගමුව පළාත	79%
උතුරු මැද පළාත	100%
වයඹ පළාත	93%
කළුතර දිස්ත්‍රික්කය (බස්නාහිර පළාත)	68%

මෙම ව්‍යාපෘතිය 2022 තුන්වන කාර්තුව අවසන් වන විට ජාතික මාර්ග පැකේජ 23ක මාර්ග නඩත්තු කටයුතු 39%ක ප්‍රගතියක් සහිතව සිදු කරමින් පවතින අතර නඩත්තු කරමින් පවතින

සියළුම ජාතික මාර්ග කොන්ත්‍රාත් පැකේජයන්හි ප්‍රගතිය ඇමුණුම 05හි දක්වා ඇත.

4.11 දෙවන ඒකාබද්ධ මාර්ග ආයෝජන වැඩසටහන (I Road 2)

මෙම ව්‍යාපෘතිය මගින් ග්‍රාමීය ප්‍රදේශයන්හි මාර්ග ජාලයෙහි ප්‍රවේශවීමේ හැකියාව වැඩිදියුණු කිරීම තුළින් ග්‍රාමීය ප්‍රජාවන් අතර සහ සමාජ ආර්ථික මධ්‍යස්ථාන අතර ප්‍රවේශ අවස්ථා දියුණු කිරීම අපේක්ෂා කෙරේ.

ග්‍රාමීය මාර්ග කි.මී. 3,404 ක ප්‍රමාණයක් වැඩිදියුණු කිරීම හා නඩත්තු කිරීම සහ උතුර, නැගෙනහිර, ඌව සහ බස්නාහිර යන පළාත් වලට අයත් කි.මී. 420 ක ජාතික මහාමාර්ගයන් ප්‍රතිසංස්කරණය හා නඩත්තුව සහ ආරක්ෂණ විධි, මාර්ග ආරක්ෂාව, නඩත්තුව, පර්යේෂණ ධාරිතාවය සහ මාර්ග සැලසුම් කිරීම හා ඉදිකිරීම යනාදිය සම්බන්ධයෙන් මාර්ග හා සම්බන්ධිත ආයතනයන්හි ධාරිතා වර්ධනය මේ යටතේ සිදු කිරීමට නියමිතය. මෙහි ව්‍යාපෘති කාලසීමාව 2018 - 2027 වේ.

ප්‍රතිසංස්කරණ හා වැඩිදියුණු කිරීමේ කටයුතු ඒ ඒ කොන්ත්‍රාත්තුවේ මුල් වර්ෂ දෙක අවසාන වන විට සම්පූර්ණ කිරීමට නියමිත අතර සහ ඉන්පසුව පිළිවෙලින් ග්‍රාමීය හා ජාතික මහාමාර්ගයන් හි වර්ෂ 3 සහ 5 ක කාලයක් කාර්යසාධනය මත පදනම් වූ නඩත්තු කිරීමේ කාල පරිච්ඡේදය ලෙස පවතී.

මෙම ව්‍යාපෘතියෙහි ණය ගිවිසුම 2017 වසරේ දී අත්සන් කරන ලදී. 2022 සැප්තැම්බර් මස අවසන් වන විට ව්‍යාපෘතිය මගින් අත්කරගත් ප්‍රගතිය පහත පරිදි සාරාංශකර දැක්විය හැකිය.

- ඌව පළාතේ ග්‍රාමීය මාර්ග පුනරුත්ථාපනය කිරීමේ සිවිල් වැඩ සඳහා වූ කොන්ත්‍රාත් ප්‍රදානය 2018 වර්ෂයේදී සිදු කරනු ලැබූ 2022 වර්ෂයේ තුන්වන කාර්තුව අවසන් වන විට 77%ක සම්පූර්ණ ප්‍රගතියක් ද අත්කරගන්නා ලදී.
- නැගෙනහිර පළාතේ ග්‍රාමීය මාර්ග ප්‍රතිසංස්කරණයෙහි සිවිල් වැඩ සඳහා වූ කොන්ත්‍රාත් ප්‍රදානය 2019 වර්ෂයේදී සිදු කරන ලද අතර 2022 වර්ෂයේ තුන්වන කාර්තුව අවසන් වන විට 83%ක සම්පූර්ණ ප්‍රගතියක් ද අත්කරගෙන ඇත.

- උතුරු පළාතේ ග්‍රාමීය මාර්ග ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීමේ සිවිල් වැඩ 2019 දෙසැම්බර් මාසයේදී ආරම්භ කළ අතර 2022 සැප්තැම්බර් මස අවසන් වන විට 83% ප්‍රගතියක් අත්කරගෙන ඇත.

- බස්නාහිර පළාතේ ග්‍රාමීය මාර්ග ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීමේ සිවිල් වැඩ කොන්ත්‍රාත්තුව 2020 අප්‍රේල් මාසයේදී ප්‍රදානය කළ අතර වාර්තා කරනු ලබන කාලසීමාව අවසන් වන විට 75%ක සම්පූර්ණතාවය හෙතෙක ප්‍රගතියක් අත්කරගෙන ඇත.

2022 සැප්තැම්බර් මාසය අවසන් වනවිට සමස්ත ව්‍යාපෘතිය සඳහාම 68%ක මූල්‍ය ප්‍රගතියක් වාර්තා කර ඇත.

4.12 රජයේ සුරක්ෂිතතාව මත දේශීය බැංකු විසින් අරමුදල් සපයනු ලබන මාර්ග ප්‍රතිසංස්කරණ ව්‍යාපෘතිය

දේශීය වාණිජ බැංකු මගින් අරමුදල් සපයනු ලබන මාර්ග ප්‍රතිසංස්කරණය හා වැඩිදියුණු කිරීමේ කොන්ත්‍රාත් කළමනාකරණය සඳහා මෙම ව්‍යාපෘතිය ස්ථාපිත කරන ලදී.

මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ සහ මධ්‍යම ඉංජිනේරු උපදේශන කාර්යාලයේ උපදෙස් මත සිදුකෙරෙන ඉහත මාර්ග ව්‍යාපෘතිය සඳහාම වසරේදී දේශීය කොන්ත්‍රාත්කරුවන් සඳහා කොන්ත්‍රාත්තු 64ක් ප්‍රදානය කර ඇත.

ඒ අතුරින් මාර්ග ව්‍යාපෘති 62 ක ඉදිකිරීම් කටයුතු 2018 වර්ෂය අවසාන වන විට සම්පූර්ණයෙන් අවසන් කර ඇති අතර මාර්ග පැකේජ 02ක් පමණක් ක්‍රියාත්මක තත්ත්වයේ පැවති අතර ඒවාද 2019 වර්ෂයේදී සම්පූර්ණයෙන් ම නිම කරන ලදී.

උක්ත සඳහන් කරන ලද කොන්ත්‍රාත් පැකේජයන්ට අමතරව, කොළඹ - මහනුවර මාර්ගයේ නිව්ට්ටුව සිට පස්සාල දක්වා කි.මී.4 කොටසක් ඉදිකිරීමේ කටයුතු මෙම ව්‍යාපෘතියේ ඉතුරුම් මුදල් මගින් සිදු කරන ලදී.

වගු අංක 4.12.1 ක්‍රියාත්මක වෙමින් පවතින මාර්ග කොටස්හි ප්‍රගතිය

අයිතම අංකය	මාර්ගයේ නම	මාර්ග දුර (km)	දිස්ත්‍රික්කය/ස්ථානය	2022/09/30 ට හෙතෙක ප්‍රගතිය
1	කොළඹ-මහනුවර මාර්ගය (-කඩවත - නිව්ට්ටුව මාර්ගය)	23	ගම්පහ	2019 දී නිම කරන ලදී.
2	ලුණුගම්වෙහෙර - කතරගම මාර්ගය	13.82	මොණරාගල	
3	නිව්ට්ටුව - පස්සාල මාර්ගය	4	ගම්පහ	10%

ඒ අනුව, උක්ත සඳහන් අයිතම අංක 03හි ප්‍රතිසංස්කරණ කටයුතු 2019 වර්ෂයේදී ක්‍රියාත්මක කිරීම ඇරඹූ මෙම මාර්ග කොටස සඳහා 2022 තුන්වන කාර්තුව අවසන් වන විට 10%ක ප්‍රගතියක් පමණක් අත්කරගෙන ඇත.

උක්ත ව්‍යාපෘතිය මගින් 2022.09.30 දිනට අත්කරගත් මූල්‍ය ප්‍රගතිය 100%කි.

4.13 ප්‍රවාහන සබඳතා හා වත්කම් කළමනාකරණ ව්‍යාපෘතිය

2018.08.15 දිනැති 18/1682/805/051 කැබිනට් තීරණයට අනුව 2018 වර්ෂයේදී මෙම ව්‍යාපෘතිය ප්‍රතිව්‍යුහගත කරන ලද අතර මෙම ව්‍යාපෘතියෙහි ණය ගිවිසුම 2017 සැප්තැම්බර් මස 29 වන දින අත්සන් කරන ලදී.

ව්‍යාපෘතිය ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමෙන් පසු මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියෙහි විෂය පථය “ආයතනික ශක්තිමත් කිරීම සහ වත්කම් කළමනාකරණය සඳහා ධාරිතා වර්ධනය” සඳහා සීමා වී ඇත.

2019 වර්ෂයේ සිට මෙම ව්‍යාපෘතිය යටතේ පහත සඳහන් ක්‍රියාකාරකම් ක්‍රියාත්මක කරනු ලැබේ.

1. මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය තුළ මාර්ග වත්කම් කළමනාකරණ පද්ධතියක් සහ ඒකකයක් ක්‍රියාත්මක කිරීම.
2. ධාරිතා වර්ධනය, පුහුණුව හා උපදේශනය
3. උපකරණ මිලදී ගැනීම

2022 වර්ෂයේ තුන්වන කාර්තුව අවසන් වන විට උක්ත ක්‍රියාකාරකම් සඳහා වාර්තා වූ ප්‍රගතිය පහත පරිදි වේ.

ක්‍රියාකාරකම	2022.09.30 දිනට සමුච්ඡිත ප්‍රගතිය
මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය තුල මාර්ග වත්කම් කළමනාකරණ පද්ධතියක් සහ ඒකකයක් ක්‍රියාත්මක කිරීම හා මෙහෙයවීම	54%
ධාරිතා සංවර්ධනය, පුහුණුව සහ උපදේශනය	12%
උපකරණ මිලදී ගැනීම	6%

මෙම ව්‍යාපෘතිය මගින් 2022 සැප්තැම්බර් මස අවසන් වන විට 42%ක මූල්‍ය ප්‍රගතියක් වාර්තා කර ඇත.

4.14 බේස්ලයින් මාර්ගය දීර්ඝ කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය - අදියර III

බේස්ලයින් මාර්ගය දීර්ඝ කිරීමේ ව්‍යාපෘතියේ මූලික සැලසුම් වූයේ කිරුළපන හන්දියේ සිට මැලිබන් හන්දිය දක්වා වූ මාර්ගය දීර්ඝ කිරීමයි. නමුත් එම සැලැස්ම කැබිනට් පත්‍රිකාවක් මගින් දුටුගැමුණු විදිය දක්වා දීර්ඝ කිරීමට සීමාවිය. ඒ අනුව ව්‍යාපෘතියේ මුළු දුර ද කි.මී. 0.86කට සීමා විය. යෝජිත මාර්ගය මංතීරු 03කින් යුක්ත ද්විත්ව මහාමාර්ගයක් ලෙස ඉදිකිරීමට නියමිත අතර කිරුළපන මංසන්ධියේ දී ගුවන් මාර්ගයක් ලෙස ද මාර්ගයට පහළින් බලපොකුණ මාර්ගය වෙත ප්‍රවේශ විය හැකි පරිදි උමං මාර්ගයන් ලෙස ද ඉදිකිරීමට සැලසුම් කර ඇත.

මෙම ව්‍යාපෘතියේ පළමු අදියරෙහි ඉඩම් අත්පත් කරගැනීමේ කටයුතු 2016 දෙසැම්බර් මස 07 දින ලබාදුන් අධිකරණ නියෝගය හේතුවෙන් තාවකාලිකව නවතා දැමීමට සිදු වූ අතර 2018 මැයි මස 23 දින ලබාදුන් අභියාචනාධිකරණ නියෝගය හා තීන්දුවෙන් පසු එහි කටයුතු නැවතත් ආරම්භ කරන ලදී.

මේ අනුව කිරුළපන හන්දියේ සිට දුටුගැමුණු විදිය දක්වා වූ මාර්ග කොටසෙහි ඉඩම් අත්පත් කරගැනීමේ කටයුතු සඳහා 2022 සැප්තැම්බර්

මාසය අවසන් වන විට 81%ක ප්‍රගතියක් වාර්තා කර ඇත.

2022 වර්ෂයේ තුන්වන කාර්තුව අවසානයේදී මෙම ව්‍යාපෘතිය සඳහා වාර්තා වූ මූල්‍ය ප්‍රගතිය 12%කි.

4.15 බේනාහිර පළාත් ජාතික මාර්ග වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය

ජාතික මාර්ග කි.මී.25.81 ක් ප්‍රතිසංස්කරණය හා වැඩිදියුණු කර සංවර්ධනය කිරීම මෙම ව්‍යාපෘතියෙහි විෂය පථයට අයත් වේ.

බේනාහිර පළාත් ජාතික මාර්ග වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය යටතේ පහත සඳහන් මාර්ග කොටස් 04 පුළුල්කිරීම හා වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා සුදුසු යැයි තෝරා ගන්නා ලද අතර කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 02ක් යටතේ එම මාර්ග සංවර්ධනය කිරීම සිදු කරනු ලබයි.

වගුඅංක 4.15.1 බේනාහිර පළාත් ජාතික මාර්ග වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය යටතේ වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා තෝරාගත් මාර්ග

අංක	මාර්ගකොටස	භෞතික ප්‍රගතිය	
		2021/12/31	2022/09/30
1	කඩුවෙල-අතුරුගිරියමාර්ගය (කි.මී. 0+000- 9+500)	68%	84%
2	වල්ගම- අතුරුගිරියමාර්ගය (කි.මී.0+000- 1+210) ඩී 451		
3	වාද්දුව- මෙරොන්තුඩුව මාර්ගය (කි.මී.1+000- 5+300)	2020 වර්ෂයේදී නිම කරන ලදී.	
4	බෙල්ලන-මොරගල්ල මාර්ගය (කි.මී.0+000- 9+800) ඩී 544		

2022.09.30 වන විට මෙම ව්‍යාපෘතිය සඳහා 64%ක මූල්‍ය ප්‍රගතියක් වාර්තා වී ඇත.

4.16 මධ්‍යම හා ඌව පළාත් වල මාර්ග සහ පාලම් පුළුල් කිරීම හා වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය

මධ්‍යම හා ඌව පළාත් වල මාර්ග කි.මී. 75.31 ක් පුළුල් කිරීම, වැඩිදියුණු කිරීම හා පාලම් 13ක් ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම සඳහා චීන අපනයන - ආනයන බැංකුව (හුනාන් ශාඛාව) සහ මහජන

බැංකුව මඟින් ශ්‍රී ලංකා රජය වෙත ණය මුදලක් ලබා දී ඇත.

මෙම ව්‍යාපෘතිය කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 02ක් යටතේ ක්‍රියාත්මක වන අතර ඒ සඳහා ගතවන කාලසීමාව මාර්ග ඉදිකිරීමේ පැකේජය (සී 01) සඳහා මාස 24කුත් පාලම් ඉදිකිරීමේ පැකේජය (සී 02) සඳහා මාස 18කුත් ලෙස දැක්විය හැක.

මෙම ව්‍යාපෘතිය යටතේ වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා තෝරාගන්නා ලද මාර්ග හා පාලම්හි ලැයිස්තුව පහත පරිදි වේ.

වගු අංක 4.16.1 ව්‍යාපෘතිය යටතේ පුළුල් කිරීම හා වැඩිදියුණු කිරීමට තෝරා ගනු ලැබූ මධ්‍යම හා උච්ච පළාත් වල මාර්ග හා පාලම් පිළිබඳ විස්තර

කොන්ත්‍රාත් අංක	මාර්ග/පාලම් පැකේජය	දුර (කි.මී.)/පාලම් සංඛ්‍යාව	2022/09/30 දිනට ප්‍රගතිය
සී 1	මහනුවර - කිරිමැටිය මාර්ගය	7.64	100%
	අම්පිටිය - ගුරුදෙනිය (පිව්වමල්වත්ත) මාර්ගය	2.25	
	නුවරඑළිය - රාගල - උඩපුස්සැල්ලාව මාර්ගය	27.00	
	වැලිමඩ - කර්ක්ලස් මාර්ගය	17.83	
	අවිස්සාවේල්ල - හට්ටන් - නුවරඑළිය මාර්ගය	9.59	
බෙරගල - වැල්ලවාය මාර්ගය		6	84%
සී 2	තැන්නකුඹුර - රිකිල්ලගස්කඩ - රාගල මාර්ගයේ පාලම් අංක 24/3 සහ 42/1 නැවත ඉදිකිරීම	02	100%
	මහනුවර - කිරිමැටිය මාර්ගයේ පාලම් අංක 3/2 නැවත ඉදිකිරීම	01	
	නුවරඑළිය - රාගල - උඩපුස්සැල්ලාව මාර්ගයේ පාලම් අංක 23/3, 27/2, 30/4, 31/5, 34/8, 37/1 සහ 38/5 නැවත ඉදිකිරීම	07	
	වැලිමඩ - කර්ක්ලස් මාර්ගයේ පාලම් අංක 1/1, 2/5 සහ 7/7 නැවත ඉදිකිරීම	03	
	බෙරගල - වැල්ලවාය මාර්ගය	5	
සී2 විසී	කොළඹ-මහනුවර මාර්ගයේ පේරාදෙණිය ශික්ෂණ රෝහල ඉදිරිපිට යටිබිම් මාර්ගයක් ඉදිකිරීම	01	100%

2022 වර්ෂයේ තුන්වන කාර්තුව අවසානයේදී ව්‍යාපෘතිය අත්කර ගත් මූල්‍ය ප්‍රගතිය 71%කි.

4.17 පානදුර දක්වා සමුද්‍රීය මාර්ගය දීර්ඝ කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය

90 දශකය අගභාගය පමණ වනවිට සමුද්‍රීය මාර්ගය ඉදිකිරීම, කොළඹ - ගාල්ල ප්‍රධාන මාර්ගයේ රථවාහන තදබදය අවම කිරීම සඳහා වඩාත් සුදුසු විකල්පයක් ලෙස හඳුනාගෙන ඇත. ඒ අනුව 1998 දී ආරම්භ කරන ලද සමුද්‍රීය මාර්ගය ඉදිකිරීම කටයුතු විවිධ අදියරයන් යටතේ රත්මුතු හෝටලය සිට දෙහිවල දක්වා ක්‍රියාත්මක කරන ලදී. (කි.මී. 0+520 - කි.මී. 8+420)

යෝජිත වරාය නගර සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය සමඟ සම්බන්ධ කිරීම හා ප්‍රවේශවීමට හැකිවන අයුරින් සමුද්‍රීය මාර්ගය ගාලුමුවදොර දක්වා දීර්ඝ කිරීමට යෝජනා වී ඇත.

කොළඹ - ගාල්ල ප්‍රධාන මාර්ගයේ රථවාහන ධාරිතාවය සීඝ්‍රයෙන් ඉහලයාම නිසා වර්තමානයේදී දවසේ ඕනෑම කාලසීමාවක් තුලදී කොළඹ සිට දෙහිවල දක්වා රථවාහන තදබදයක් ඇතිවන බව වාර්තා වී ඇත.

මේ සඳහා ප්‍රධාන හේතුවක් වන්නේ විකල්ප මාර්ගයක් නොමැති වීමයි. මේ හේතුවෙන් උක්ත සමුද්‍රීය මාර්ගය පානදුර දක්වා දීර්ඝ කිරීමට යෝජනා වී ඇත.

මේ යටතේ ක්‍රියාත්මක වන එක් එක් ක්‍රියාකාරකම් පහත පරිදි අදියර කිහිපයක් යටතේ කොටස් කර ඇති අතර එම එක් එක් අදියරයන් මඟින් අත්කරගත් භෞතික ප්‍රගතීන් ද පහත පරිදි දැක්විය හැක.

අදියර	2022/09/30 දිනට ප්‍රගතිය
සමුද්‍රීය මාර්ගය - අදියර I (රාමක්‍රිෂ්ණා විදියේ සිට මෙල්බර්න් විදිය)	2021 වර්ෂයේදී නිම කරන ලදී.
සමුද්‍රීය මාර්ගය - අදියර II (මෙල්බර්න් විදිය සිට ශ්‍රී ලේන් ආබර් පෙදෙස)	
සමුද්‍රීය මාර්ගය - අදියර III (ශ්‍රී ලේන් ආබර් පෙදෙසකොල්ලුපිටිය දුම්රිය ස්ථානය දක්වා)	
සමුද්‍රීය මාර්ගය - අදියර IV (රාමක්‍රිෂ්ණා මාර්ගයේ සිට ලෝසර් පෙදෙස දක්වා)	98.5%
සමුද්‍රීය මාර්ගය - අදියර V - මාර්ග වැඩ	100% (2022 වර්ෂයේදී නිමකරන ලද ප්‍රමාණය 1%කි.)
සමුද්‍රීය මාර්ගය - අදියර V - කොල්ලුපිටිය දුම්රිය ස්ථානයේ නවාතැන් පහසුකම් සැපයීම සඳහා නිර්මාණය හා ඉදිකිරීම)	5% ගොඩනැගිල්ලේ නාර්මාණය, උපදේශනය හා නඩත්තුව සඳහා මා.සං.අධිකාරිය හා ගොඩනැගිලි දෙපාර්තමේන්තුව අතර වන අවබෝධතා ගිවිසුමේ කෙටුම්පත අවසන් කර ඇත.
සමුද්‍රීය මාර්ගය - අදියර VI - මාර්ග වැඩ	100%
සමුද්‍රීය මාර්ගය - අදියර VI කොල්ලුපිටිය දුම්රිය ස්ථානයේ නවාතැන් පහසුකම් සැපයීම සඳහා නිර්මාණය හා ඉදිකිරීම)	නිර්මාණ සැලසුම හා ඉංජිනේරු ඇස්තමේන්තුව ගොඩනැගිලි දෙපාර්තමේන්තුව වෙතින් ලැබීමට නියමිතය.
පානදුර දක්වා සමුද්‍රීය මාර්ගය දිරිස කිරීමේ	ශක්‍යතා අධ්‍යයනය අවසන් කර ඇත.

2022.09.30 දිනට මෙම ව්‍යාපෘතියේ මූල්‍ය ප්‍රගතිය 16%කි.

4.18 විකල්ප මාර්ග කි.මී.100,000 සංවර්ධනය කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය

වර්තමාන රජයේ ප්‍රතිපත්ති ප්‍රකාශයට අනුව, ජාතික මහාමාර්ග හා අධිවේගී මාර්ග ජාලයට ප්‍රවේශය වීමේ හැකියාව වර්ධනය කිරීමේ අරමුණ සාක්ෂාත් කර ගැනීම සඳහා මෙම මාර්ග කි.මී.100,000 විකල්ප මාර්ග හා ග්‍රාමීය මාර්ග සංවර්ධනය කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය හඳුනාගනු ලැබිණි. ඒ අනුව මෙම විකල්ප මාර්ග පද්ධතිය වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය තුලින්, සියළුම

අභ්‍යන්තර හා ග්‍රාමීය ප්‍රදේශ කරා ප්‍රවේශ වන මාර්ගයන් සංවර්ධනය කිරීමට නියමිතය.

උක්ත ව්‍යාපෘතිය යටතේ පහත ක්‍රියාකාරකම් සිදුකරනු ලැබේ.

- පවතින මහාමාර්ග හා පළාත් මාර්ග වැඩිදියුණු කිරීම
- නව විකල්ප මාර්ග හා ග්‍රාමීය මාර්ග හඳුනාගැනීම හා සංවර්ධනය කිරීම
- අතුරු මාර්ග ඉදිකිරීම
- ග්‍රාමීය මාර්ග හා ප්‍රධාන මාර්ග සමඟ පවතින සේවා සහ භාණ්ඩ සඳහා ප්‍රවේශය පහසු කරන්නා වූ මාර්ග සඳහා පාලම් ඉදිකිරීම
- ග්‍රාමීය මාර්ග වැඩිදියුණු කිරීම

මෙම ව්‍යාපෘතිය යටතේ කොන්ත්‍රාත් ප්‍රදානය, සෘජු ශ්‍රම දායකත්වය සහ ඇණවුම් නිකුත් කිරීම, ශ්‍රී ලංකා යුද්ධ හමුදාව හරහා සිදු කෙරේ. වාර්තාගත කාලපරිච්ඡේදය අවසන් වන විට ආසන්න වශයෙන් මාර්ග කි.මී. 17,848ක් ආවරණය වන පරිදි මාර්ග 13,160 ක වැඩිදියුණු කිරීමේ කටයුතු ආරම්භ කර තිබුණි

මේ අතුරින්, මාර්ග කි.මී. 6,298 ක් ආවරණය වන පරිදි මාර්ග 5,201ක සංවර්ධන කටයුතු අවසන් කර ඇති අතර, මාර්ග කි.මී. 11,549 ක් ආවරණය වන පරිදි මාර්ග 7,959ක සංවර්ධන කටයුතු ක්‍රියාත්මක වෙමින් පවතී.

මීට අමතරව, 2022 වර්ෂය තුලදී කි.මී. 232 ක් ආවරණය වන පරිදි මාර්ග 172ක් සඳහා කොන්ත්‍රාත් ප්‍රදානය කර ඇති අතර 2022.09.30 වන විට ඒ සියළුම මාර්ගයන්හි සංවර්ධන කටයුතු සිදු කරමින් පවතී.

වාර්තා වී ඇති දත්තයන්ට අනුව, මෙම වැඩසටහන යටතේ වැඩිම මාර්ග දුරක් වැඩිදියුණු කර ඇත්තේ බස්නාහිර පළාතේ වන අතර අඩුම දුරක් වාර්තා වී ඇත්තේ උතුරු පළාතෙනි.

මෙම ව්‍යාපෘතිය සඳහා 2022 තුන්වන කාර්තුව අවසන් වන විට 15%ක මූල්‍ය ප්‍රගතියක් වාර්තා කර ඇත

විකල්ප මාර්ග කි.මී.100,000 සංවර්ධනය කිරීමේ ව්‍යාපෘතියෙහි ප්‍රගතිය පළාත් වශයෙන් ඇමුණුම 06හි දක්වා ඇත.



මහනුවර දිස්ත්‍රික්කය -
බැලුම්ගල - ඉන්දුලංකා
මාර්ගය



මාතලේ දිස්ත්‍රික්කය -
නො.94 ඉඩමේ සිට මයුර
පෙර පාසල දක්වා
මාර්ගය

4.19 ගාල්ල - දෙණියාය මාර්ගයේ කි.මී. 78+000 සිට 130+600 දක්වා වූ මාර්ග කොටස වැඩිදියුණු කිරීම (සූරියකන්ද සිට රක්වාන දක්වා)

ගාල්ල - දෙණියාය - මාදම්පේ මාර්ගය, දකුණු පළාතේ ගාල්ල දිස්ත්‍රික්කය හා සබරගමුව පළාතේ රත්නපුර දිස්ත්‍රික්කය එකිනෙක සම්බන්ධ කෙරෙන ප්‍රධාන මාර්ගයක් ලෙස සැලකේ. මෙම මාර්ගය ඉමදුව, අකුරැස්ස, මොරවක, දෙණියාය, සූරියකන්ද සහ රක්වාන යන ගම්මාන හරහා විහිදී ඇති අතර ඉන් “ඒ” ශ්‍රේණියේ මාර්ග තුනකට හා “බී” ශ්‍රේණියේ මාර්ග දෙකකට ප්‍රවේශය සලසනු ලැබේ. එමනිසා මෙම මාර්ගය ජාතික මාර්ග ජාලයේ ඇති ඉතා වැදගත් මාර්ගයක් ලෙස හැඳින්විය හැක.

ගාල්ල - දෙණියාය - මාදම්පේ මාර්ගයේ මුළු දුර කි.මී.143 වන අතර, ගාල්ල - දෙණියාය දක්වා වූ මාර්ග කොටස (කි.මී.0 - 78) මංතීරු 02 කින් යුක්තව ලෝක බැංකු අධාර යටතේ සංවර්ධනය කිරීමට ද රක්වාන - මාදම්පේ දක්වා වූ මාර්ග කොටස (කි.මී.130.6-143.9) සංවර්ධනය සඳහා වූ ඔපෙක් අරමුදල යටතේ සංවර්ධනය කිරීම ද මීට ඉහත සිදු කරන ලදී.

මෙම මාර්ගයේ ඉතිරි කොටස වන දෙණියායේ සිට රක්වාන දක්වා වූ කි.මී.52.6 ක කොටස මාර්ග පැකේජ 02ක් යටතේ සංවර්ධනය කිරීමට නියමිතය.

ඒ අනුව කොන්ත්‍රාත් පැකේජ I යටතේ සූරියකන්ද සිට රක්වාන දක්වා ද (කි.මී.113-කි.මී.130) කොන්ත්‍රාත් පැකේජ II යටතේ

දෙණියාය සිට සූරියකන්ද දක්වා ද (කි.මී.78 - කි.මී.113) ලෙස වැඩිදියුණු කිරීමට නියමිතය. තවද, දෙණියායේ සිට රක්වාන දක්වා වූ උක්ත මාර්ග කොටස මීටර් 3.5 ක පළලකින් යුතු මංතීරු 02 කින් හා දෙපසම මීටර් 0.5 දෘඩ උරස් සහ මීටර් 1.0 මෘදු උරස් සහිතව සංවර්ධනය කරනු ලැබේ.

මෙම ව්‍යාපෘතියේ ඉදිකිරීම් කටයුතු 2021 වර්ෂයේදී ආරම්භ කළ අතර 2022 තුන්වන කාර්තුව අවසන් වන විට 0.4%ක සම්පූර්ණ ප්‍රගතියක් වාර්තා කර තිබූ අතර ඉඩම් අත්පත් කරගැනීම සඳහා 78%ක සම්පූර්ණ ප්‍රගතියක් වාර්තා කර තිබුණි.

2022 වර්ෂයේ සැප්තැම්බර් මාසය අවසන් වනවිට මෙම ව්‍යාපෘතිය සඳහා 0.3% මූල්‍ය ප්‍රගතියක් වාර්තා කර ඇත.

4.20 මහනුවර ප්‍රදේශයේ උමං මාර්ගයක් ඉදි කිරීම.

රථවාහන ධාරිතාවය මැන කාලීන ව කෙමෙන් කෙමෙන් වර්ධනය වීමත් සමඟ මහනුවර නගරයේ මධ්‍යාසන්න ප්‍රදේශයට වන්නට දැඩි රථවාහන තදබදයක් ඇතිවී ඇත. එම තත්ත්වය හා සමගාමීව මාර්ග භාවිතා කරන්නන්හට මාර්ගයන්හි රැදී සිටීමට සිදු වන කාලපරිච්ඡේදයන්හි වර්ධනයක් දක්නට ලැබුණු අතර ම දැඩි දුෂ්කරතාවයන්ට මුහුණ දීමට ද සිදු විය.

උක්ත තත්ත්වය ආර්ථික වර්ධනයත් සමඟ සිදු වන රථවාහන ප්‍රමාණයේ වර්ධනයත් සමඟ තවත් අයහපත් ලෙස වර්ධනය වනු ඇත. මේ අනුව මහනුවර ප්‍රදේශයේ උමං මාර්ගයක් ඉදි කිරීම සඳහා ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් කොරියානු රජයෙන් මූල්‍යාධාර සපයන ලෙස ඉල්ලා ඇත.

මේ සඳහා වූ ශක්‍යතා අධ්‍යයනය කොරියානු EDCF ආයතනයෙහි පූර්ව කොන්දේසි යටතේ කොරියානු විශේෂඥයන් පිරිසක් විසින් සිදු කර 2016 වර්ෂයේදී නිම කර ඇති අතර එම අධ්‍යයනය සඳහා කැබිනට් සහ ජාතික ක්‍රමසම්පාදන දෙපාර්තමේන්තුවෙහිද අනුමැතිය හිමිව ඇත.

යෝජිත ව්‍යාපෘතිය මගින් තැන්පතුමුර ප්‍රදේශයේ සිට කි.මී. 5.56 ක දිගකින් යුක්තව ඉදි කෙරෙන උමං මාර්ගයකින් සුදුහුම්පොළ ප්‍රදේශය සමඟ සම්බන්ධ කෙරෙන අතර එම මාර්ගය මංතීරු 02කින් ද ස්ථාන 4 දී කි.මී. 4.36 ක දුර ප්‍රමාණයකදී ඉදි කෙරෙන උමං 4කින් සහ කි.මී.1.2 ක් වූ දුර ප්‍රමාණයක දී ඉදි කෙරෙන පාලම් 03කින් ද අන්තර්භවමාරු 4කින් ද සමන්විත වේ.

මෙම ව්‍යාපෘතියේ මුළු ඇස්තමේන්තුගත මුදල ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 252.3ක් වන අතර කොරියානු ආර්ථික සංවර්ධනය සඳහා වූ සහයෝගීතා අරමුදල (EDCF) මගින් මූල්‍යාධාර සපයනු ලැබේ.

2022 වර්ෂයේ සැප්තැම්බර් මස 30 වන විට මෙම ව්‍යාපෘතියේ සමස්ත භෞතික ප්‍රගතිය 0.96%ක් වන අතර අත්කරගත් මූල්‍ය ප්‍රගතිය 64%කි.

මහනුවර උමං මාර්ගයෙහි පිහිටීම විදහා දැක්වෙන සිතියම ඇමුණුම 07 හි දක්වා ඇත.

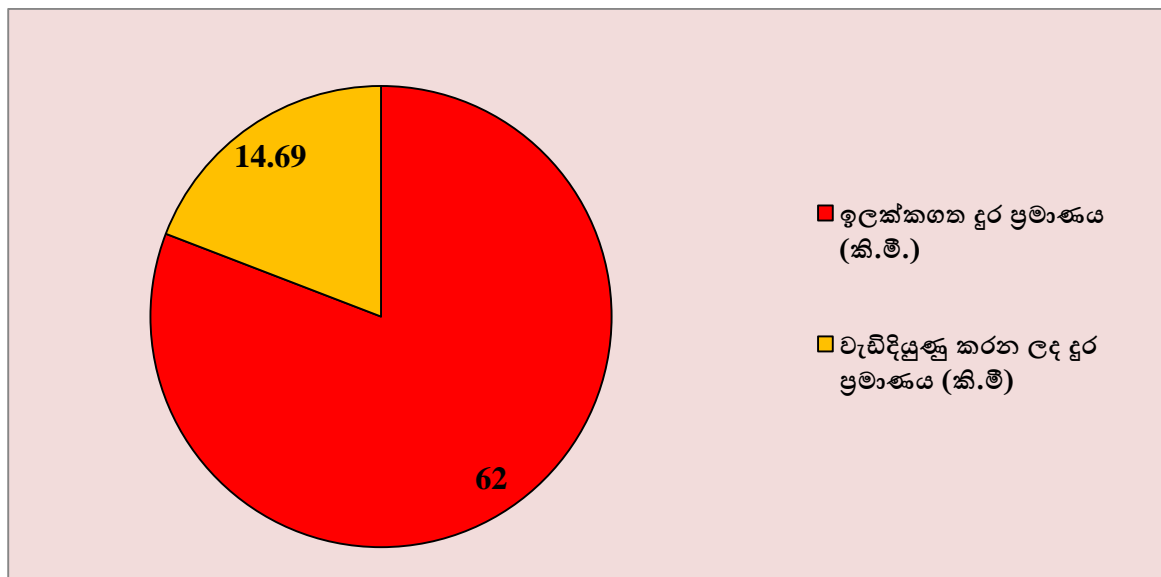
5.0 මහාමාර්ග පුළුල් කිරීම සහ වැඩිදියුණු කිරීම

5.1 මහාමාර්ග පුළුල් කිරීම සහ වැඩිදියුණු කිරීම

ප්‍රධාන මාර්ග සහ කුඩා මාර්ග කොටස් සමග සම්බන්ධ කරනු ලබන අවධානයට ලක්විය යුතු එහෙත් විදේශාධාර මත ක්‍රියාත්මක කළ නොහැකි සහ අබලන්නත්වයට පත් වූ කුඩා පාලම්, මහාමාර්ග පුළුල් කිරීම සහ වැඩිදියුණු කිරීමේ වැඩසටහන යටතේ ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම හා නැවත ඉදිකිරීම සිදුකරනු ලැබේ.

2022 වර්ෂයේ තුන්වන කාර්තුව අවසන් වනවිට ඉලක්කගත මාර්ග වැඩිදියුණු කිරීම් ප්‍රමාණය කි.මී. 62ක් වූ අතර වාර්තා කරනු ලබන කාලසීමාව තුලදී වැඩිදියුණු කරන ලද මාර්ග ප්‍රමාණය කි.මී. 14.69කි.

2022 වර්ෂයේ සැප්තැම්බර් මාසය අවසානයේදී මාර්ග පුළුල් කිරීම සහ වැඩිදියුණු කිරීමේ වැඩසටහන යටතේ එක් එක් දිස්ත්‍රික්කය මගින් අත්කරගන්නා ලද භෞතික ප්‍රගතිය පහත පරිදි දැක්විය හැක.



රූපසටහන 5.1 - 2022.09.30 දින වනවිට වැඩිදියුණු කරන ලද මාර්ග දුර ප්‍රමාණය

වගු අංක 5.1 2022.09.30 වනවිට මාර්ග හා පාලම් පුළුල් කිරීම හා වැඩිදියුණු කිරීමේ වැඩසටහනේ භෞතික ප්‍රගතිය

අයවැය කේතය	දිස්ත්‍රික්කයේ නම	2022.09.30 දිනට භෞතික ප්‍රගතිය
117-02-05-01-2104-11	කොළඹ	62%
117-02-05-02-2104-11	ගම්පහ	54%
117-02-05-03-2104-11	කළුතර	73%
117-02-05-04-2104-11	මහනුවර	38%
117-02-05-05-2104-11	මාතලේ	60%
117-02-05-06-2104-11	නුවරඑළිය	6%
117-02-05-07-2104-11	මාතර	13%
117-02-05-08-2104-11	ගාල්ල	76%
117-02-05-09-2104-11	හම්බන්තොට	99%
117-02-05-10-2104-11	යාපනය	94%
117-02-05-11-2104-11	කිලිනොච්චි	71%
117-02-05-12-2104-11	මන්නාරම	64%
117-02-05-13-2104-11	වවුනියාව	65%
117-02-05-14-2104-11	මුලතිව්	99%
117-02-05-15-2104-11	මඩකලපුව	20%
117-02-05-16-2104-11	අම්පාර	3%
117-02-05-17-2104-11	ත්‍රිකුණාමලය	53%
117-02-05-18-2104-12	කුරුණෑගල	4%
117-02-05-19-2104-13	පුත්තලම	0%
117-02-05-20-2104-14	අනුරාධපුර	12%
117-02-05-21-2104-15	පොළොන්නරුව	100%
117-02-05-22-2104-16	බදුල්ල	86%
117-02-05-23-2104-17	මොනරාගල	84%
117-02-05-24-2104-18	කෑගල්ල	5%
117-02-05-25-2104-19	රත්නපුර	41%

මෙම වැඩසටහන සඳහා 2022 වර්ෂයේ සැප්තැම්බර් මස අවසන් වන විට 9% ක මූල්‍ය ප්‍රගතියක් වාර්තා වී ඇත.

6.0 පාලම් සහ ගුවන් පාලම් ඉදිකිරීම

රටේ මාර්ග ජාලයේ වැදගත් අංගයක් ලෙස සහ මාර්ග ආරක්ෂාව තහවුරු කිරීම උදෙසා මාර්ග සංවර්ධනයට සමගාමීව වාර්ෂිකව පාලම් 100 – 150 ක ප්‍රමාණයක් නැවත ඉදිකිරීම සහ ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම සිදුකළ යුතුව ඇත. (පවතින පාරු පාලම් හා පටු මෙන්ම දුබල පාලම් වෙනුවට ස්ථිර පාලම් සකස් කිරීම සිදු කළයුතුව ඇත.) තව ද පවතින මාර්ග තදබදය අවම කිරීම, ගමනාගමනයේ දී සිදුවන ප්‍රමාදය අඩු කිරීම, මාර්ග අනතුරු අවම කිරීම, වාහන නඩත්තු පිරිවැය අවම කිරීම සහ ආරක්ෂිත සහ කාර්යක්ෂම ප්‍රවාහන ජාලයක් ස්ථාපිත කිරීම සඳහා ප්‍රධාන මංසන්ධිවල ගුවන් පාලම් ඉදිකිරීම ද කළ යුතු ව ඇත. මෙම වැඩසටහන යටතේ මෙම අමාත්‍යාංශය විසින් 2021 වසරේදී ද පහසු ,ඉක්මන් හා ආරක්ෂාකාරී ගමනාගමන අවශ්‍යතා හඳුනාගනිමින් නව පාලම් හා ගුවන් පාලම් ඉදිකිරීම , කුඩා හා දුර්වල පාලම් ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම හා වැඩිදියුණු කිරීම සහ නැවත ඉදිකිරීම මෙන්ම නව පාලම් ඉදිකිරීම යන කාර්යයන් අන්තර්ගත වූ ව්‍යාපෘති රාශියක් හරහා සිදු කරන ලදී.

ජාතික මහාමාර්ග ජාලය (ඒ ශ්‍රේණියේ හා බී ශ්‍රේණියේ මහාමාර්ග) තුළ පාලම් 4,254 පමණ ප්‍රමාණයක් පවතී. 2022 වර්ෂය තුළදී පාලම් ව්‍යාපෘති 06ක ඉදිකිරීම් කටයුතු සිදු කරන ලදී.

6.1 ජාතික මහාමාර්ගයන්හි පිහිටි හානියට පත්/ අබලන් පාලම් නැවත ඉදිකිරීම / ප්‍රතිනිර්මාණය

2022 වර්ෂය තුළ දී සවිබල ගැන්වීම් කටයුතු සිදු කරනු ලැබූ පාලම් ගණන 41ක් වන අතර ඒ අතරින් පාලම් 21ක කටයුතු සම්පූර්ණයෙන්ම අවසන් කළ අතර තවත් පාලම් 11ක ප්‍රතිසංස්කරණ කටයුතු ක්‍රියාත්මක තත්ත්වයෙහි පැවතිණි. තවත් පාලම් 09ක ප්‍රතිසංස්කරණ කටයුතු සිදු කිරීමට අවශ්‍යයැයි හඳුනාගෙන තිබූ අතර වාර්තා කරනු ලබන කාලය තුළදී එම කටයුතු ආරම්භ කර නොතිබිණි.

වගු අංක 6.1.1 2022 වර්ෂය තුළ ආරම්භ කරනු ලැබූ ව්‍යාපෘති සඳහා භෞතික ප්‍රගතිය

ප්‍රමුඛ	නිමකරන ලද	ක්‍රියාත්මක වෙමින් පවතින	හඳුනාගන්නා ලද	එකතුව
බස්නාහිර	-	2	-	2
මධ්‍යම	9	1	2	12
දකුණු	-	3	-	3
උතුරු	1	-	-	1
නැගෙනහිර	2	-	1	3
වයඹ	6	1	3	10
උතුරු මැද	-	3	3	6
ඌව	-	1	-	1
සබරගමුව	3	-	-	3
එකතුව	21	11	9	41

මෙම ව්‍යාපෘතිය සඳහා 2022 වර්ෂයේ තුන්වන කාර්තුව අවසන් වන විට වාර්තා වූ සමස්ත මූල්‍ය ප්‍රගතිය 34% කි.

6.2 ජාතික මහාමාර්ගයන්හි පිහිටි පාලම් 25 ක් නැවත ඉදිකිරීම

මෙම ව්‍යාපෘතිය යටතේ “ඒ” හා “බී” ශ්‍රේණිවලට අයත් ජාතික මහාමාර්ගයන්හි පාලම් 25 ක් ඉදිකරනු ලැබේ. පැකේජ 5ක් යටතේ ක්‍රියාත්මක වන මෙම ව්‍යාපෘතියේ කොන්ත්‍රාත් පැකේජ I යටතේ, පාලම් 08 ක් ඉදිකිරීම සඳහා කොන්ත්‍රාත් ප්‍රදානය කොට ඇත. එම කොන්ත්‍රාත් පැකේජ I හි ඉදිකිරීම් කටයුතු 2015දී ආරම්භ කළ අතර සියළුම ඉදිකිරීම් කටයුතු අවසන් කර 2020 ජුනි මස 19 වන දින මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය වෙත භාර දීමට හැකි වී ඇත.

කොන්ත්‍රාත් පැකේජ II හා III යටතේ පිළිවෙලින් පාලම් 09ක් සහ 08ක් ඉදිකිරීමේ කටයුතු 2020 වර්ෂයේදී ආරම්භ කරන ලදි.

මෙම පැකේජයන් ද්විත්වය යටතේ ඉදිකිරීම සඳහා තෝරාගනු ලැබූ පාලම් ලැයිස්තුව සහ ඒ සඳහා වාර්තා වූ භෞතික ප්‍රගතිය පහත පරිදි දැක්විය හැක.

වගු අංක 6.2.2 කොන්ත්‍රාත් පැකේජ II සහ III යටතේ ඉදිකිරීම් කටයුතු සිදු කිරීමට තෝරාගනු ලැබූ පාලම්වල භෞතික ප්‍රගතිය

අයිතම අංක	පාලම් නම සහ අංකය	දිග ප්‍රමාණය (මීටර්)	2022.09.30 දිනට සම්පූර්ණ භෞතික ප්‍රගතිය (%)
II වන පැකේජය			
1	පාලම් අංක 39/4 කැගල්ල - බුලත්කොහුපිටිය - කරවනැල්ල මාර්ගය (ඒ021)	9.5	100%
2	පාලම් අංක 20/2 ගලිගමුව - රුවන්වැල්ල මාර්ගය (බී 127)	9.5	100%
3	පාලම් අංක 16/1 ගලිගමුව - රුවන්වැල්ල මාර්ගය (බී 127)	19	100%
4	පාලම් අංක 2/2 දෙහිඕවිට - දරණියගල - නූරි මාර්ගය (බී 093)	7.0	100%
5	පාලම් අංක 5/1 දෙහිඕවිට - දරණියගල - නූරි මාර්ගය (බී 093)	31.	100%
6	පාලම් අංක 7/1 දෙහිඕවිට - දරණියගල - නූරි මාර්ගය (බී 093)	20.1	100%
7	පාලම් අංක 8/9 දෙහිඕවිට - දරණියගල - නූරි මාර්ගය (බී 093)	20.3	100%
8	පාලම් අංක 14/1 දෙහිඕවිට - දරණියගල - නූරි මාර්ගය (බී 093)	21.0	100%
9	පාලම් අංක 17/1 දෙහිඕවිට - දරණියගල - නූරි මාර්ගය (බී 093)	31.0	100%

අයිතම අංකය	පාලම් නම සහ අංකය	දිග ප්‍රමාණය (මීටර්)	2022.09.30 දිනට සම්පූර්ණ භෞතික ප්‍රගතිය (%)
III වන පැකේජය			
1	පාලම් අංක 75/1 කටුගස්තොට - කුරුණෑගල - පුත්තලම් මාර්ගය (ඒ 010)	124.4	100%
2	පාලම් අංක 53/1 පරන්නන් - කරවිටි - මුලතිව් මාර්ගය (ඒ 035)	21.6	100%

තුන්වන කොන්ත්‍රාත් පැකේජය යටතේ ඉදිකිරීමට නියමිතව තිබූ පහත සඳහන් පාලම් 05 ඉදිකිරීම් කටයුතු 2022 අගෝස්තු මස 31 දින සිට තාවකාලිකව නවතා දමන ලදි.

- තෝප්පු - මාදම්පේ මාර්ගයේ (B 419) පාලම් අංක 16/1
- නාවත්කුලි - කරනිවි - මන්නාරම් මාර්ගයේ (A 032) පාලම් අංක 78/5
- කොළඹ - මහනුවර මාර්ගයේ (A 001) පාලම් අංක 31/3
- කොළඹ - මහනුවර මාර්ගයේ (A 001) පාලම් අංක 32/2
- බත්තරමුල්ල - උඩප්පුව - අදිමුනායි මාර්ගයේ (B 614) පාලම් අංක 3/5

හතරවන කොන්ත්‍රාත් පැකේජය යටතේ ඉදිකිරීමට තිබූ කොළඹ - ගාල්ල - හම්බන්තොට - වැල්ලවාය මාර්ගයේ (A 002) පාලම් අංක 52/1 හි ඉදිකිරීම් කටයුතු ද 2022 ජූලි මස 21 වන දින සිට තාවකාලිකව නතර කරන ලද අතර පස්වන කොන්ත්‍රාත් පැකේජය යටතේ පහත සඳහන් පාලම් 06 ඉදිකිරීම් සඳහා හඳුනාගෙන ඇත.

- ඒකල - කොටදෙනියාව මාර්ගයේ (B 111) පාලම් අංක 4/1
- යාපනය හන්දිය - ශ්‍රී මහා බෝධි මාර්ගයේ (B 164) පාලම් අංක 1/6

- කිරිඳිවිට - ගනේමුල්ල මාර්ගයේ (B 226) පාලම් අංක 1/5
- ජාඇල - ඒකල - ගම්පහ - යක්කල මාර්ගයේ (A 033) පාලම් අංක 13/2
- ජාඇල - ඒකල - ගම්පහ - යක්කල මාර්ගයේ (A 033) පාලම් අංක 10/3
- දුනගහ - නිල්පනාගොඩ මාර්ගයේ (B 108) පාලම් අංක 2/1



පරන්නන්-කරවිටි-මුලතිව් මාර්ගයේ පාලම් අංක 53/1



කටුගස්තොට-කුරුණෑගල මාර්ගයේ පාලම් අංක 75/1

මෙම ව්‍යාපෘතිය සඳහා 2022 සැප්තැම්බර් මස අවසන් වන විට 69%ක මූල්‍ය ප්‍රගතියක් වාර්තා වී ඇත.

6.3 දෙවන නව කැළණි පාලම ඉදිකිරීම

මෙහි මූලික ඉදිකිරීම් කටයුතු 2014 ජනවාරි මාසයේදී ආරම්භ කරන ලද අතර 2020 වර්ෂයේදී සම්පූර්ණ කිරීමට හැකිවෙතැයි හඳුනා ගන්නා ලදී. නමුත් කොවිඩ් 19 ව්‍යාප්තිය හේතුවෙන් ව්‍යාපෘතිය අවසන් කරන කාලසීමාව 2022 අප්‍රේල් දක්වා දීර්ඝ කරන ලදී.

උක්ත ව්‍යාපෘතියේ මූලික අරමුණ වනුයේ පවතින කැළණි පාලම තුළ නිර්මාණය වන මාර්ග තදබදය විසිරුවා හරිමින් සහ අවම කරමින්, ආර්ථික වර්ධනය ඉහළ නැංවීම සඳහා කොළඹ - කටුනායක මාර්ගය, බේස්ලයින් මාර්ගය හා වරාය පිවිසුම් මාර්ග හරහා කොළඹ නගරයට සම්බන්ධ වීමට හැකි ප්‍රවාහන මාර්ග ජාලයක් ඇති කිරීමයි.

කොළඹ - කටුනායක අධිවේගී මාර්ගය මහජනයා සඳහා විවෘත කිරීමත් සමඟ කොළඹ නගරයට ළඟාවන වාහන ප්‍රමාණය සැලකිය යුතු මට්ටමේ ඉහළ යාමක් දක්නට ලැබීම කරණ කොට උක්ත ඉල්ලුමට මුහුණදීම සඳහා නව

කැළණි පාලම මංකීරු 6 කින්, අන්තර්භවමාරු මධ්‍යස්ථාන හා වරාය ප්‍රවේශ මාර්ගයට සම්බන්ධ වන ලෙස උස්කොට තනන ලද මාර්ගයකින් සමන්විත ව ඉදිකර ඇත.

සිවිල් වැඩ සඳහා වූ උපදේශන කොන්ත්‍රාත් කටයුතු ඔරියන්ටල් උපදේශන සමාගම සහ කටහිරා සහ ඉංජිනේරු අන්තර්ජාතික සමාගම වෙත ප්‍රදානය කර ඇත.

සිවිල් වැඩ සඳහා වන කොන්ත්‍රාත් පැකේජ I සහ II සඳහා පිළිවෙළින් 2017 වසරේ දෙසැම්බර් සහ සැප්තැම්බර් යන මාසයන්හි කොන්ත්‍රාත් ප්‍රදානය සිදු කර ඇත.

පැකේජයන් ද්විත්වයෙහිම ඉදිකිරීම් කටයුතු නිමකිරීමෙන් අනතුරුව 2021 නොවැම්බර් මස 25 වන දින මහජනතාව සඳහා විවෘත කරන ලදී. 2022 වර්ෂයේදී මෙම ව්‍යාපෘතියේ බිල්පත් ගෙවීමේ කටයුතු සඳහා පමණක් ප්‍රතිපාදන වෙන් කරන ලදී.

2022 වර්ෂයේ තුන්වන කාර්තුව අවසන් ව්‍යාපෘතියේ මූල්‍ය ප්‍රගතිය 100%ක් ලෙස වාර්තා වී ඇත.

6.4 පාලම් නඩත්තු ඒකක ක්‍රමවේදයක් (BMS) හා පාලම් තක්සේරු ඒකකයක් (BMA) ස්ථාපනය කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය

පැවති ක්‍රමවේදයේ පැවති දුර්වලතාවයන් හේතුවෙන් නව පාලම් නඩත්තු ඒකක ක්‍රමවේදයක් (BMS) හා පාලම් නඩත්තු කිරීමේ ඒකකයක් ස්ථාපිත කිරීම සඳහා ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් ජපාන රජය වෙත ඉල්ලීමක් කරන ලදී. ඒ අනුව ජපාන රජය විසින් ජපාන ජාත්‍යන්තර සහයෝගීතාවය මගින් ඒ සඳහා තාක්ෂණික සහාය ලබාදීමට එකඟතාවය පළ කරන ලදී. මෙම ව්‍යාපෘතිය 2015 වර්ෂයේදී ආරම්භ කරන ලද අතර ව්‍යාපෘති කාලය වසර 03 කි.

උක්ත ව්‍යාපෘතියේ මූලික අරමුණ වනුයේ පාලම් කළමනාකරණයයි. ඒ සඳහා අබලන් පාලම් මුල් අවස්ථාවේදී හඳුනාගැනීම හා කාලානුරූපීව නඩත්තු කිරීම සිදු කරනු ලබන අතර ඒ මගින් පාලම් නඩත්තු කටයුතු සඳහා වැය වන වියදම අවම කිරීමෙන් ආර්ථික වර්ධනය සඳහා දායක වේ.

උක්ත ව්‍යාපෘතිය මගින් ජපාන අරමුදල් යටතේ සිදු කරන ලද ව්‍යාපෘති ක්‍රියාකාරකම් මේ වන විට අවසන් කර ඇති බැවින් මෙම ව්‍යාපෘතිය තවදුරටත් ශ්‍රී ලංකා රජයේ අරමුදල් යටතේ ක්‍රියාත්මක වන වාර්ෂික වැඩසටහනක් ලෙස 2018 වර්ෂයේ සිට මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ පාලම් නිර්මාණ අංශය විසින් පවත්වාගෙන යනු ලැබේ.

2022 වර්ෂයේදී දිවයින පුරා පිහිටි පාලම් 4,237ක අධීක්ෂණ කටයුතු අවසන් කරන ලදී. ඒ අනුව පවතින පාලම්, අළුත්වැඩියා කළයුතු පාලම්, පුළුල් කළ යුතු පාලම් හා නැවත ඉදිකළ යුතු පාලම්හි සිදුකරමින් පවතින ඉදිකිරීම් ක්‍රියාකාරකම් අවසන් කිරීමෙන් පසු දත්ත පද්ධතියට ඇතුළත් කෙරෙනු ඇත.

උක්ත සඳහන් සිදුකරන ලද කාර්යයන් පහත පරිදි දැක්විය හැක. පහත වගුවෙහි පෙන්වා දී ඇති පරිදි වැඩිම පාලම් නිරීක්ෂණ කටයුතු ප්‍රමාණයක් බස්නාහිර පළාත තුළ සිදු කර ඇති අතර අවමය උතුරු මැද පළාත තුළින් වාර්තා වී ඇත.

6.4.1 2022.09.30 වනවිට නිම කරන ලද ක්‍රියාකාරකම්හි භෞතික ප්‍රගතිය

පළාත	පාලම් කළමනාකරණ පද්ධතියට ඇතුළත් කර ඇති පාලම් ප්‍රමාණය	2022.09.30 දිනට පරීක්ෂා කරන ලද දුර්වල පාලම් ප්‍රමාණය
බස්නාහිර	770	224
දකුණ	487	07
මධ්‍යම	460	05
උතුර	384	43
නැගෙනහිර	386	16
වයඹ	423	06
උතුරු මැද	392	20
සබරගමුව	530	03
ඌව	417	36
එකතුව	4,249	360

මෙම වැඩසටහන සඳහා 2022 වර්ෂයේ සැප්තැම්බර් මස 30 වන විට 47%ක මූල්‍ය ප්‍රගතියක් වාර්තා කර ඇත.

6.5 කොහුවල සහ ගැටඹේ ගුවන් පාලම් 02ක් ඉදිකිරීම

සමස්ත මාර්ග ජාලයේ ධාරිතාවය ඉහළ නැංවීමේ අරමුණින් ක්‍රමෝපායික වැදගත්කමකින් යුත් මංමාවත්වල අන්තර් කොටස් හා ඒවායේ විවිධ මට්ටම් වැඩිදියුණු කිරීම අවශ්‍යතාවයක් ලෙස මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය විසින් හඳුනාගෙන ඇති අතර මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය, හා මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය විසින් ඉහත සඳහන් කළ වැඩිදියුණු කිරීම් සිදු කිරීම සඳහා බොහෝ ක්‍රියාමාර්ග ගෙන තිබේ. මේ යටතේ, කොහුවල සහ ගැටඹේ යන ස්ථාන වල භංගේරියානු ආධාර යටතේ නව ගුවන් පාලම් ඉදිකිරීමට කටයුතු ආරම්භ කර ඇත..

• කොහුවල ගුවන් පාලම

කොළඹ - හොරණ මාර්ගයේ (බී 84) කොහුවල මංසන්ධියේ කොහුවල ගුවන් පාලම ඉදිකිරීමට යොජනා කර ඇති අතර එම මාර්ගය කොළඹ නගරය සඳහා අවතීර්ණ වීමට හැකි ප්‍රධාන මාර්ග අතුරින් එකක් ලෙස හැඳින්විය හැකිය. තව ද බී 84 මාර්ගය අධික ජනගහනයකින් යුත් අර්ධ නාගරික ප්‍රදේශයක් වන එම ප්‍රදේශ කොළඹ නගරය හා සම්බන්ධ කෙරෙන මෙකී මංසන්ධිය පිළිබඳව සලකා බැලීමේදී කොළඹ - හොරණ මාර්ගයේ (බී84) කොහුවල මංසන්ධිය හරහා අධික රථවාහන තදබදයක් ඇතිවන අතර ප්‍රධාන වශයෙන් ඇතුල්කෝට්ටේ - මිරිහාන - කොහුවල මාර්ගය (බී120) හා කොහුවල - දෙහිවල මාර්ගය (බී229) යන මාර්ග හරහා පැමිණෙන රථවාහන හා බී 229 මාර්ගය ඔස්සේ බී84 මාර්ගය දෙසට රථවාහන හැරවීමේදී මෙකී තදබදය උද්ගත වේ. උක්ත තත්ත්වය හේතුවෙන් මෙම ස්ථානයේ ගුවන් පාලමක් ස්ථාපනය කිරීම මගින් බී84 මාර්ගය ඔස්සේ සෘජුවම පවතින රථවාහන තදබදය නිසා උද්ගත වන ගැටලු බොහෝ දුරට විසඳා ගැනීමට හැකිවන අතර බී84 මාර්ගය

ඔස්සේ රථවාහන ප්‍රවාහය අවහිරයකින් තොරව ගමන් කිරීම සඳහා ඉන් අවකාශ සැලසෙනු ඇත.

• ගැටලේ ගුවන් පාලම ඉදිකිරීම

මහනුවරට ප්‍රවේශ වීමට හැකි ප්‍රධාන මාර්ගයන් 02ක් ලෙස විලියම් ගොපල්ලව මාවත (ඒබී42) සහ ඒ1 මාර්ගයේ අන්තර් කොටසක් වන ගැටලේ මංසන්දිය හැඳින්විය හැක. ඒබී042 විලියම් ගොපල්ලව මාවතේ දැනට පවතින හරස් මාර්ගය ගැටලේ සිට මීටර් 120 ක් දුරින් පිහිටා ඇත.

යෝජිත ගුවන් පාලම මහනුවර දක්වා දිවෙන ඒ1 මාර්ගය ඔස්සේ ඒබී42 මාර්ගය හරහා ඉදිකරනු ලබයි. මීට අමතරව යෝජිත ගුවන් පාලම ඒබී42 මාර්ගයේ ඇති හරස් මාර්ගය හරහා ඉදිකිරීම තුළින් අතුරු මාර්ගය ඔස්සේ මහනුවර නගරය සිට පැමිණෙන රථවාහන සඳහා දුම්රිය ධාවනය හේතුවෙන් මාර්ගයේ ඇතිවන රථවාහන තදබදයකින් තොරව ගමනාගමනය සඳහා ඉඩ සැලසෙනු ඇත.

උක්ත ගුවන් පාලම ද්විත්වයෙහිම ඉදිකිරීම් කටයුතු 2021 වසරේදී ආරම්භ කළ අතර 2022 වර්ෂයේ තුන්වන කාර්තුව අවසන් වනවිට කොහුවල ගුවන් පාලම සඳහා 60%ක භෞතික ප්‍රගතියකුත්, ගැටලේ ගුවන් පාලම සඳහා 34% ක භෞතික ප්‍රගතියකුත් වාර්තා වී ඇත.

වාර්තා කරනු ලබන කාලසීමාව තුලදී මෙම ව්‍යාපෘතිය මගින් 77% ක මූල්‍ය ප්‍රගතියක් අත්කරගෙන ඇත.

6.6 කොම්පක්ස්විදිය ප්‍රදේශයේ ගුවන් පාලම් 03ක් ඉදිකිරීම

කාර්යබහුල අවස්ථාවන්හි දී නිර්මාණය වන දැඩි රථවාහන තදබදයට පිළියම් ලෙස මාර්ග ජාලය වැඩිදියුණු කිරීමේ දී රටේ ආර්ථිකයට ඉහළ දායකත්වයක් සැපයිය හැකි අතර ඒ සඳහා දායකත්වයක් සපයනු ලබන සංවර්ධන

ව්‍යාපෘතීන්හි ප්‍රතිඵල ඊට බලපෑ හැකි ප්‍රධාන සාධකයක් ලෙස ක්‍රියාකරනු ඇති බව නිරීක්ෂණය වී ඇත. කොම්පක්ස්විදිය ප්‍රදේශය හරහා දිවෙන මාර්ගයන් කොළඹ කොටුව, පිටකොටුව යන ප්‍රදේශයන් සමඟ කොළඹ නගරයේ දකුණු ප්‍රදේශය හා යා කෙරෙන ප්‍රධාන මාර්ග පද්ධතියක් ලෙස ක්‍රියාකරනු ලැබේ. ඒ අනුව මෙම ප්‍රදේශයේ මාර්ග තදබදය ඉතා ඉහළ ප්‍රමාණයක පවතින්නා වූ ද ගමනාගමන හැකියාව වැඩිදියුණු කළ යුතු වූ ද මාර්ග ලෙස විනිසුරු අක්බාර් මාවත, මැලේවිදිය, ශ්‍රී උත්තරානන්ද මාවත හා බාලදක්ෂ මාවත හඳුනා ගනු ලැබ ඇත.

ඉතා ඉහළ ජනගහත්වයකින් හා ඉහළ සංවර්ධනයකින් හෙබි මෙම ප්‍රදේශය කරා විශාල වාහන ප්‍රමාණයක් දිනපතා ඇතුල්වීම මෙන්ම පවතින මාර්ග ජාලය හා දුම්රිය ගේට්ටු 02 ක් මේ ඔස්සේ පැවතීමද මාර්ග තදබදය වැඩි වීම කෙරෙහි විශාල වශයෙන් හේතු වී ඇත. මෙම ගැටළු සඳහා පිළියමක් ලෙස ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් කොම්පක්ස්විදිය ප්‍රදේශයේ පවතින රථවාහන තදබදය අවමකිරීම සඳහා පිළියමක් සෙවීමට තීරණය කරනු ලැබිණි. ඒ අනුව, සිදු කරන ලද මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ අධ්‍යයනයන්ට අනුව හඳුනාගත් ඒකාබද්ධ මාර්ග සැලසුමක් ක්‍රියාත්මක කිරීම උදෙසා මාර්ග ශ්‍රේණි ලෙස වෙන් කිරීම හෝ දුම්රිය හුවමාරු සැකසීම හා බේරේවැව හරහා බාලදක්ෂ මාවතේ සිට සර් වික්තම්පලම් ඒ ගාර්ඩිනර් මාවත දක්වා හුවමාරුවක් ඉදිකිරීම අත්‍යවශ්‍ය වන බව හඳුනාගෙන ඇත. මේ අනුව යෝජිත පරිදි ගුවන් පාලම් ඉදි කිරීමට තීරණය විය.

2022 වර්ෂයේ සැප්තැම්බර් මස 30 වන විට විනිසුරු අක්බාර් මාවත හා උත්තරානන්ද මාවතෙහි ඉදිකරනු ලබන ගුවන් පාලම් සඳහා 60%ක භෞතික ප්‍රගතියකුත්, බාලදක්ෂ මාවතෙහි ඉදිකරනු ලබන ගුවන් පාලම සඳහා 81%ක භෞතික ප්‍රගතියකුත් වාර්තා කර ඇත.

එසේම වාර්තා කරනු ලබන කාලසීමාව තුලදී මෙම ව්‍යාපෘතිය 9%ක මූල්‍ය ප්‍රගතියක් වාර්තා කර ඇත.

මෙම ව්‍යාපෘතියේ ඇස්තමේන්තුගත ව්‍යාපෘති පිරිවැය ජපාන යෙන් මිලියන 9,590 කි. නායයෑමේ ව්‍යසන ආරක්ෂා කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය යටතේ උපදේශන ක්‍රියාකාරකම් 06 සහ සිවිල් ඉදිකිරීම් කටයුතු 2 ක් සිදු කරන ලද අතර සිවිල් ඉදිකිරීම් කොන්ත්‍රාත් පැනේප් 2013 ජූලි මස ආරම්භ කර 2020 ජූලි වන විට නිම කර ඇත.

7.0 ස්වභාවික විපත්වලින් හානියට පත් මාර්ග ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම

7.1 ජාතික මහාමාර්ග ජාලයේ නායයෑමේ ව්‍යසන ආරක්ෂා කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය

මෙම ව්‍යාපෘතිය මගින් සංවර්ධන සැලසුම්හි ප්‍රධානතම ඉලක්කයක් ලෙස සැලකිය හැකි ආරක්ෂකාරී මාර්ගජාලයක් ස්ථාපනය කිරීම උදෙසා නායයෑම් වැනි ස්වභාවික ව්‍යවසනයන්ගෙන් ජාතික මාර්ගජාලයට අයත් මාර්ග ආරක්ෂාකිරීම අපේක්ෂා කෙරේ. අධික වර්ෂාපතනය හේතුවෙන් නායයෑමේ අවධානමට ලක්වියහැකි කඳුකර සහ බෑවුම් ප්‍රදේශයන්හි නායයෑමේ අවස්ථාවන් අවම වන ලෙස මාර්ග කළමනාකරණය කිරීමේ ධාරිතාවයන් සවිමත් කිරීමද මෙහි දී සිදු කෙරේ.

මේ යටතේ මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය සහ ජාතික ගොඩනැගිලි පර්යේෂණ ආයතනය, ආපදා කළමනාකරණ අමාත්‍යාංශයේ අනුග්‍රහය යටතේ නායයාමට ලක්වන බෑවුම් සහිත ස්ථාන කළමනාකරණයට සහ ආරක්ෂා කිරීමට අවශ්‍ය මාර්ගෝපදේශ (තාක්ෂණික උපදෙස්) සැකසීමට සහ මාර්ග දෙපස බෑවුම් කළමනාකරණය සහ නායයෑම් පූර්ව දැනුම්දීමේ කාර්යයන්හි හැකියාවන් වර්ධනයට සාමූහිකව ප්‍රයත්න දරයි.

මෙම ව්‍යාපෘතිය යටතේ මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය විසින් ජාතික ගොඩනැගිලි පර්යේෂණ ආයතනය මගින් සකසන ලද මාර්ගෝපදේශයන් දිස්ත්‍රික් 07 ක කඳුකර ප්‍රදේශයන්හි ජාතික මාර්ග ව්‍යාපෘති සඳහා භාවිතා කිරීමට නියමිතය.

ශ්‍රී ලංකාවේ මධ්‍යම කඳුකර ප්‍රදේශය ආවරණය වන පරිදි මහනුවර, නුවරඑළිය, බදුල්ල, රත්නපුර හා කෑගල්ල දිස්ත්‍රික්කවල “ජ” ශ්‍රේණියේ මාර්ග ආශ්‍රිතව නායයෑම් වළක්වාගැනීමේ ක්‍රමවේද ක්‍රියාත්මක කිරීම මෙම ව්‍යාපෘතිය මගින් සිදුකෙරේ.

2022 වර්ෂයේදී මෙම ව්‍යාපෘතියෙහි බිල්පත් ගෙවීම සඳහා පමණක් ප්‍රතිපාදන වෙන් කරන ලදී. ඒ අනුව 2022 තුන්වන කාර්තුව අවසන් වනවිට 27%ක මූල්‍ය ප්‍රගතියක් වාර්තා කර ඇත.



ලුණගල ඒ 005- 167
ප්‍රදේශයේ ඉදිකරන ලද
නිර්මිතයක පැතිකඩ

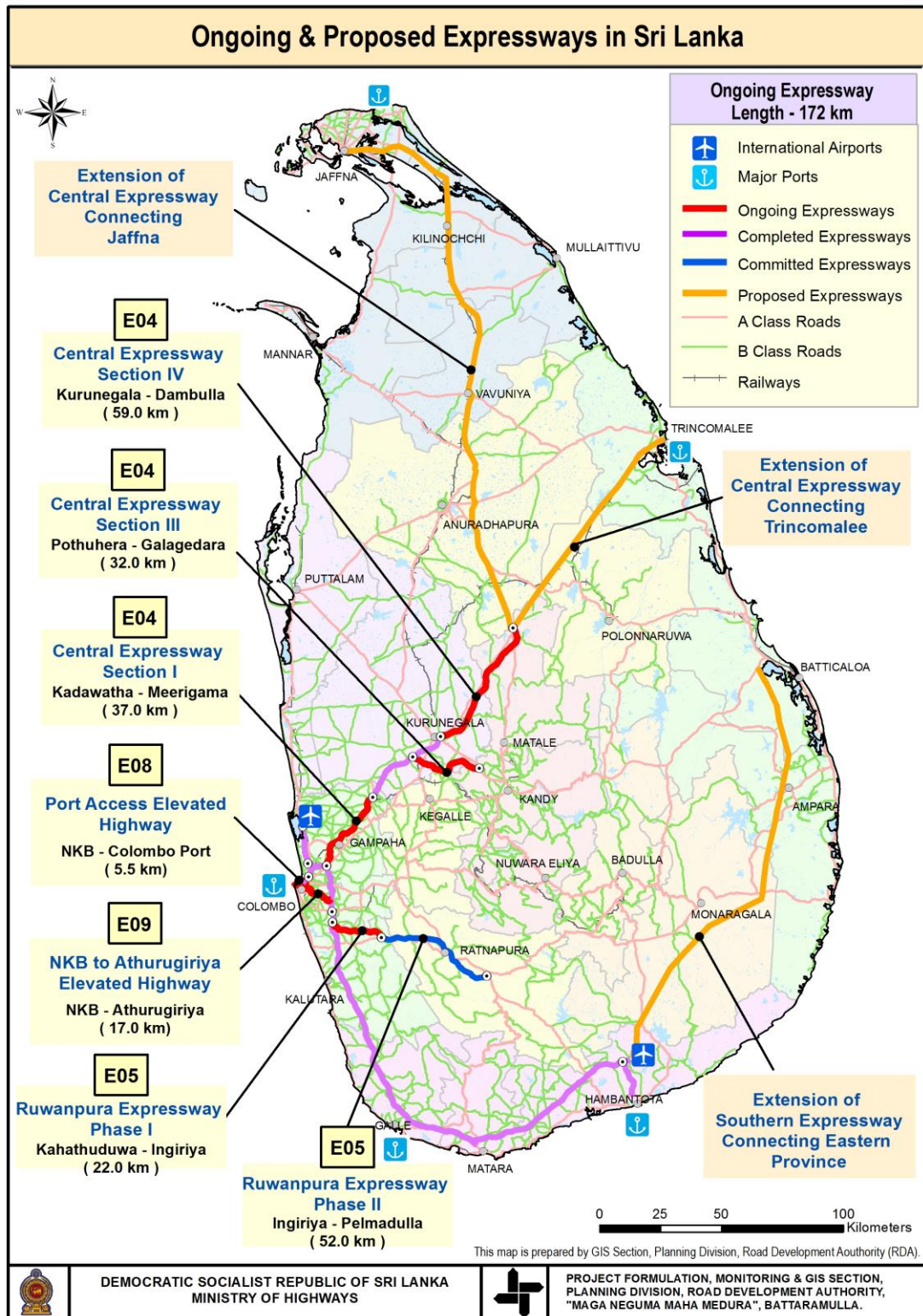


කම්බි ආධාරක රඳවන
ඉදිකිරීම් සහ භූමි ආධාරක
වැඩකටයුතු -
කැප්පෙට්ටිපොළ

ඇමුණුම්

ඇමුණුම - 01

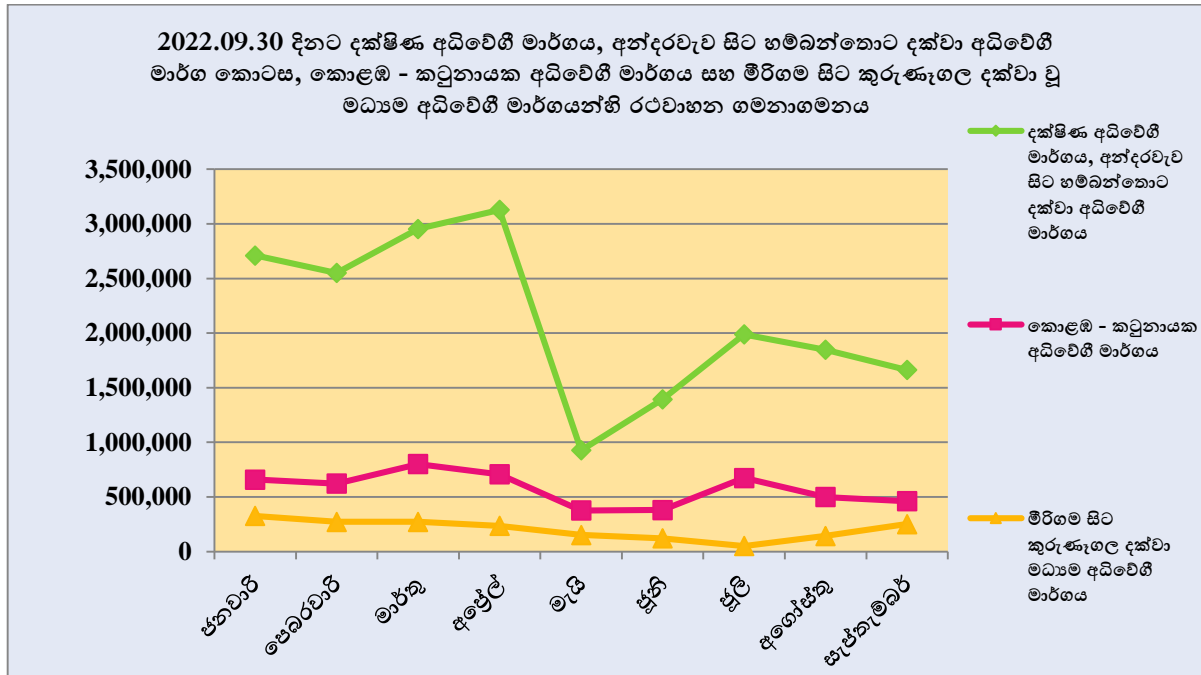
ශ්‍රී ලංකාවේ නිමකරන ලද හා දැනට ක්‍රියාත්මක වෙමින් පවතින අධිවේගී මාර්ග ඡාලය



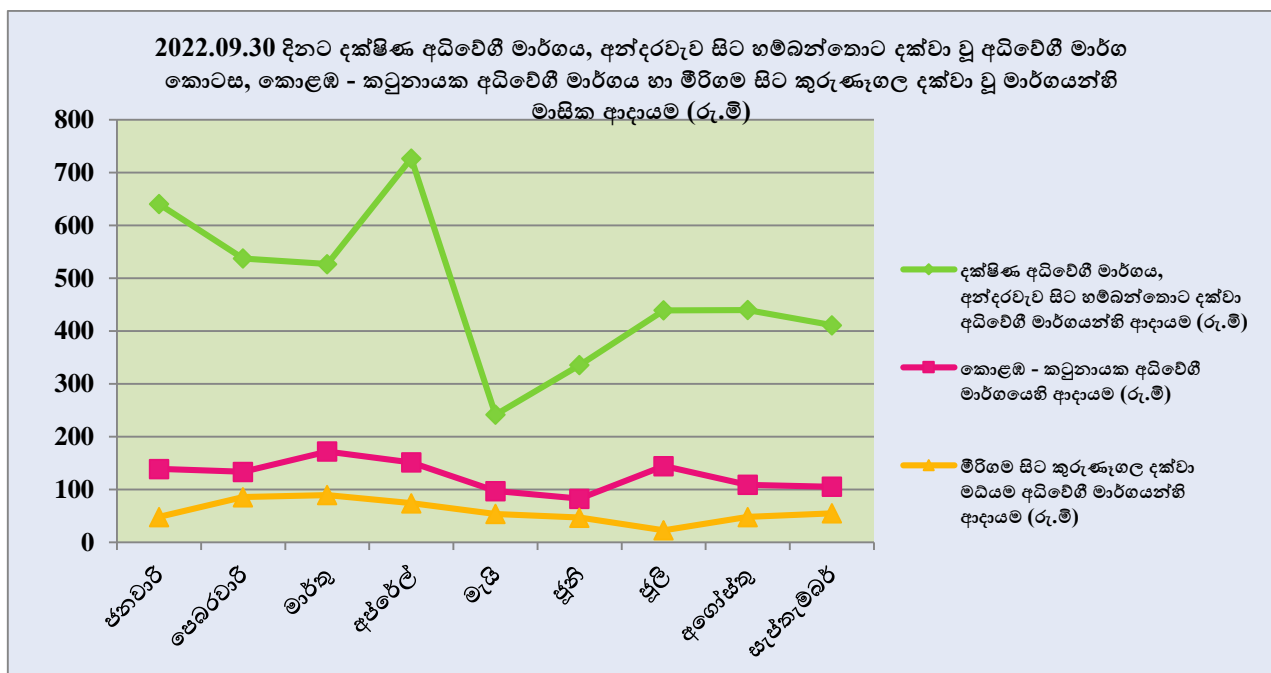
ඇමුණුම 02

අධිවේගී මාර්ගයන්හි රථවාහන ධාරිතාවය හා ආදායම

(අ) 2022.09.30 දිනට දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගය, පිටත වටරවුම් අධිවේගී මාර්ගය, කොළඹ - කටුනායක අධිවේගී මාර්ගය, මීරිගම - කුරුණෑගල දක්වා වූ මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ගයෙහි මාසික රථවාහන ධාරිතාවය සැසඳීම



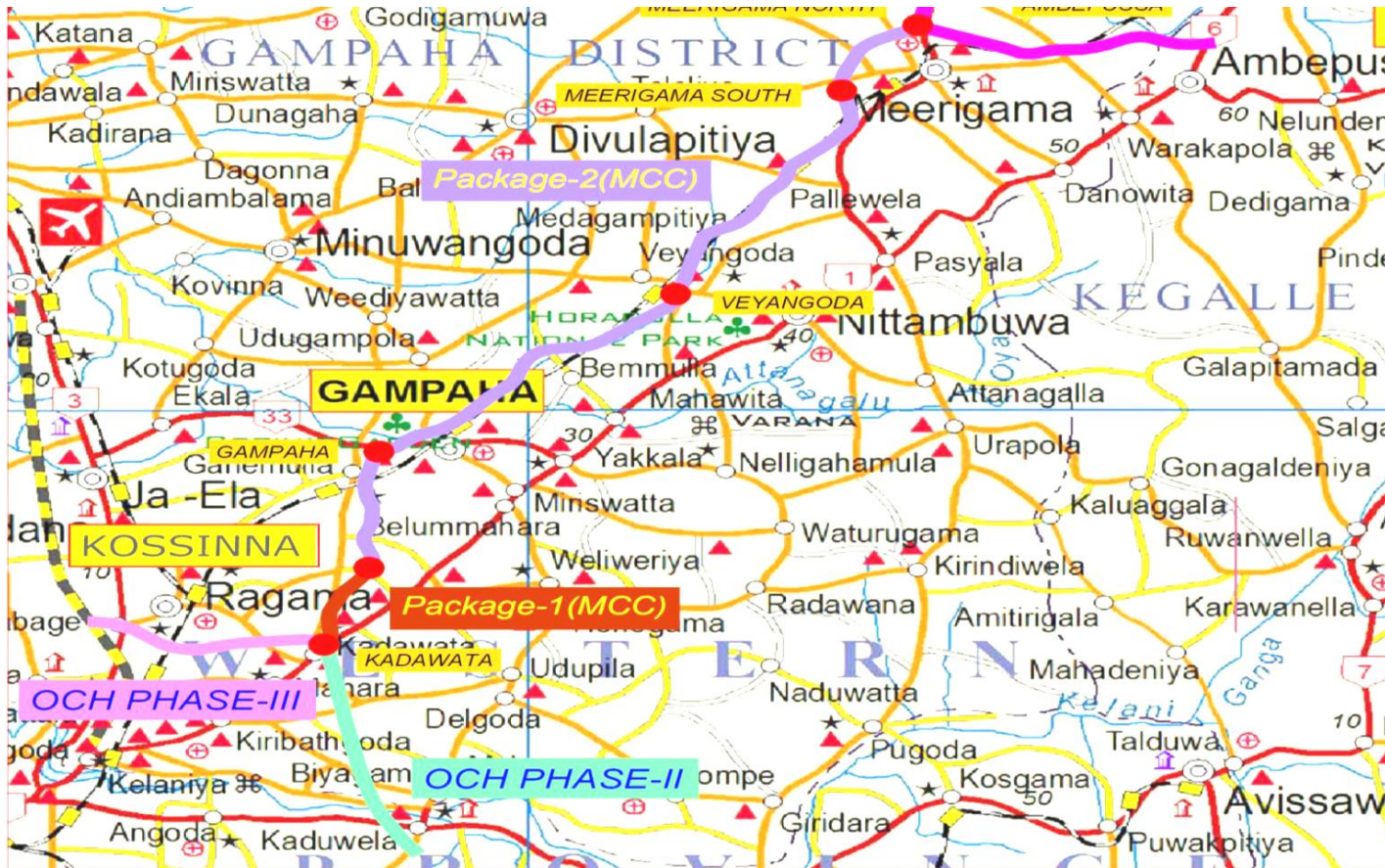
(ආ) 2022.09.30 දිනට දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගය, පිටත වටරවුම් අධිවේගී මාර්ගය, කොළඹ - කටුනායක අධිවේගී මාර්ගය, මීරිගම - කුරුණෑගල දක්වා වූ මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ගයෙහි මාසික ආදායම සැසඳීම



ඇමුණුම-03

මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතිය

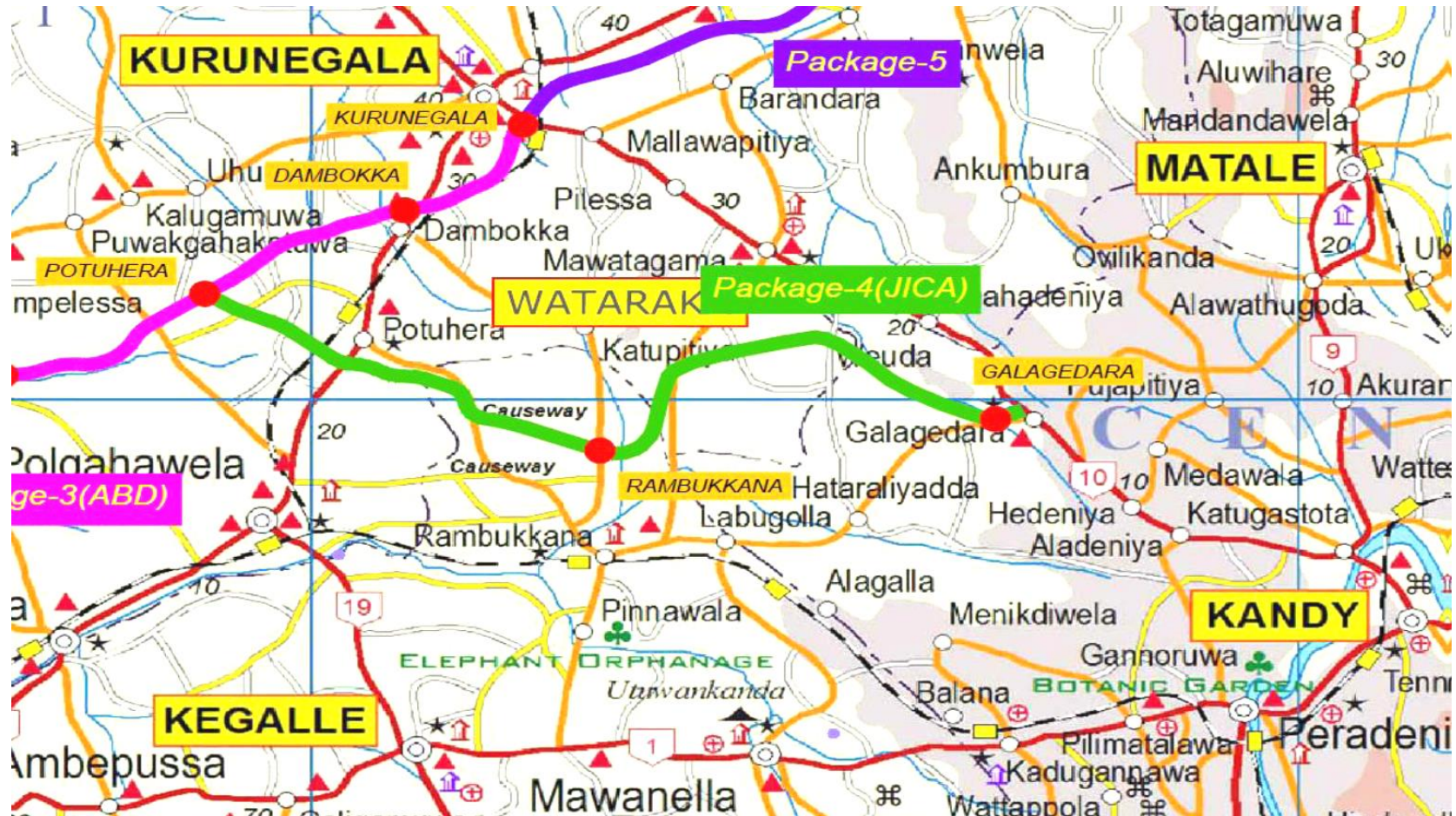
(අ) අදියර I: කඩවත සිට මීරිගම දක්වා



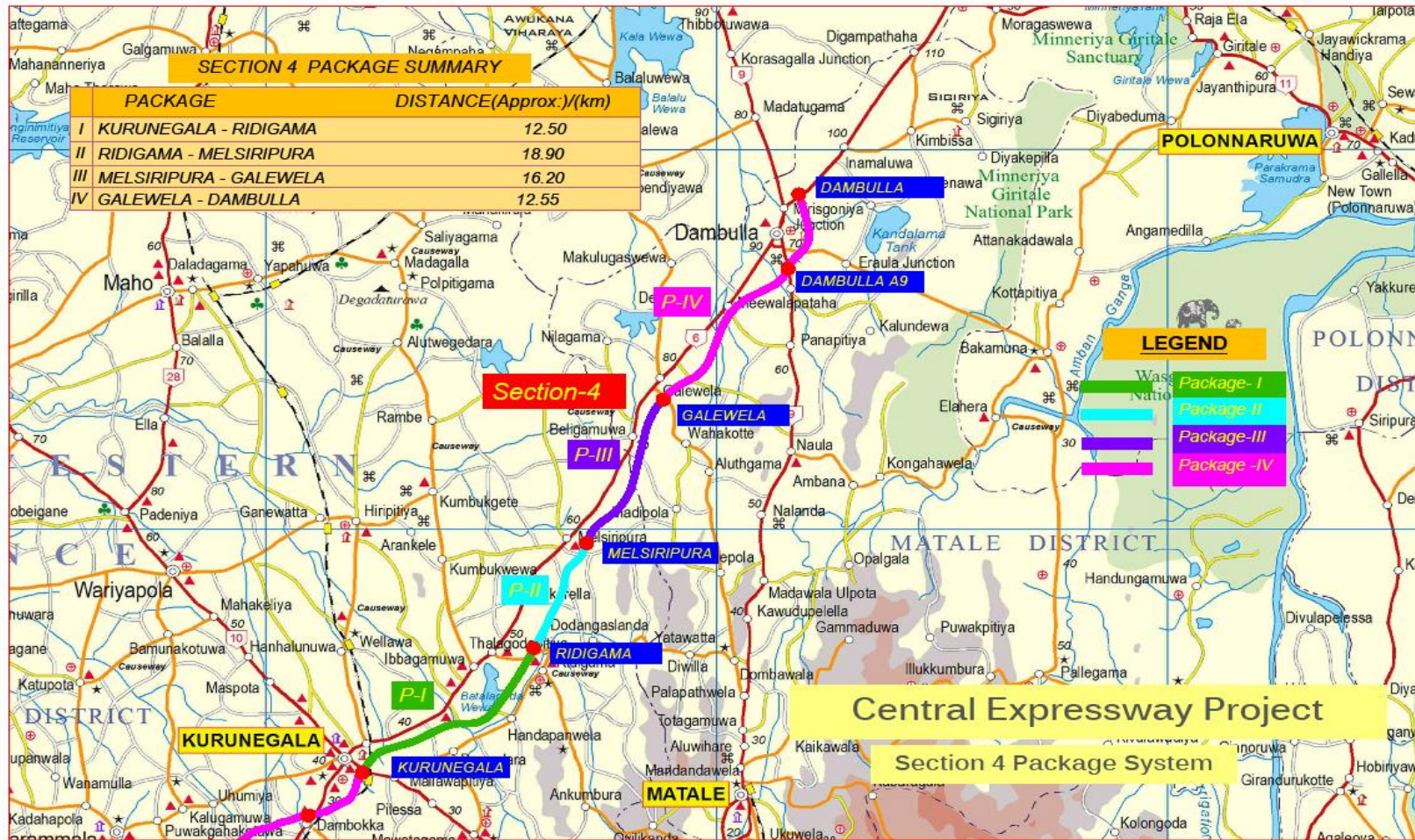
(ආ)අදියර II: මීරිගම සිට කුරුණෑගල දක්වා කොටස (අඹේපුස්ස සමඟ)



(ඇ) අදියර III: පොකුහැර සිට ගලගෙදර දක්වා

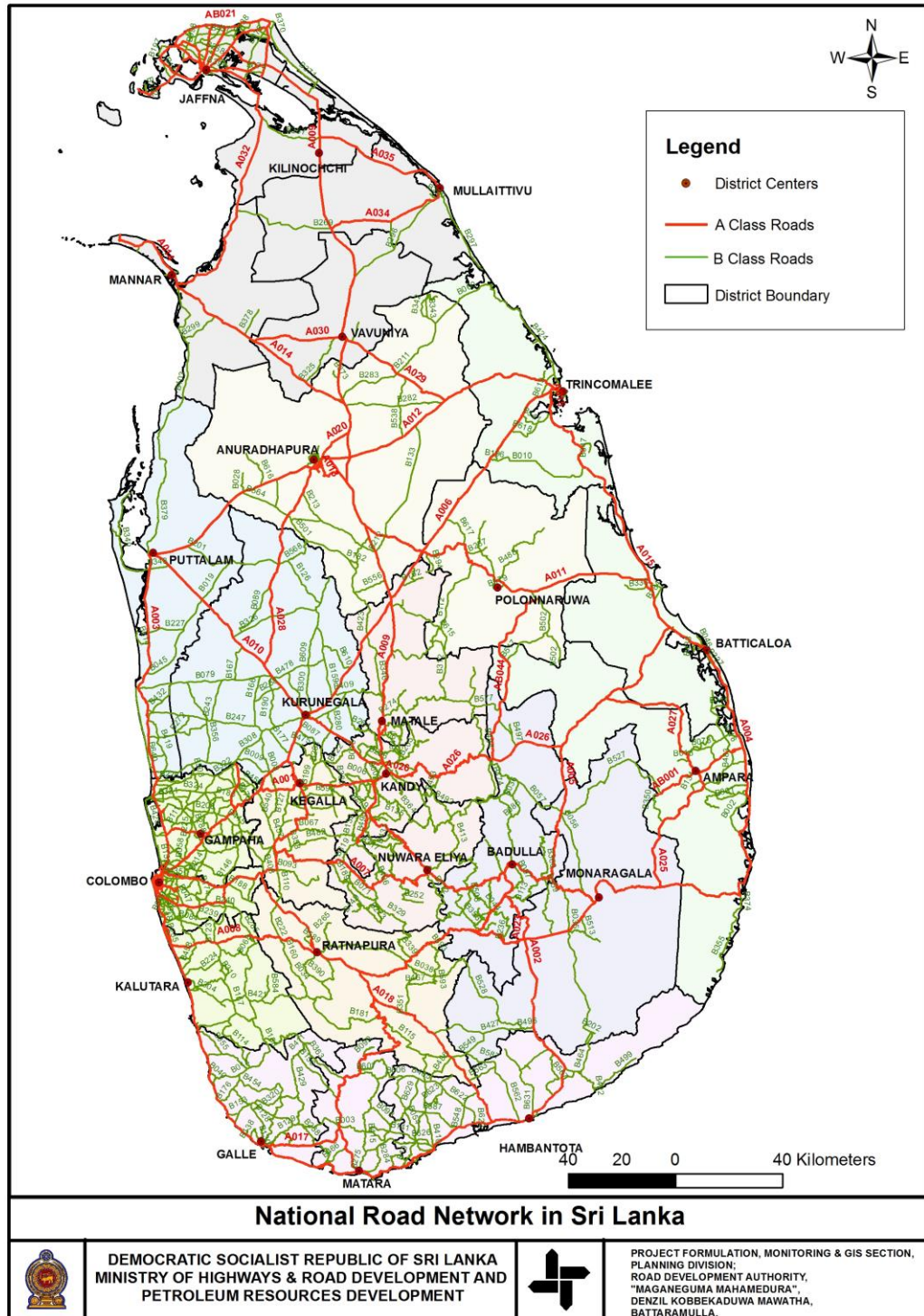


(ඇ) අදියර IV: කුරුණෑගල සිට දඹුල්ල දක්වා කොටස



ඇමුණුම 04

ශ්‍රී ලංකාවේ නිමකරන ලද හා දැනට ක්‍රියාත්මක වෙමින් පවතින මාර්ග ව්‍යාපෘති



ඇමුණුම 05

ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය (මහාමාර්ග අංශය)

ඒකාබද්ධ මාර්ග ආයෝජන වැඩසටහන - අදියර I යටතේ නඩත්තු කරනු ලබන
ජාතික මාර්ග කොන්ත්‍රාත් පැකේජයන්හි ප්‍රගතිය

පැකේජ අංකය	මාර්ගයේ නම / පාලමේ නම සහ අංකය	දුර (කි.මී)	ඇස්තමේන්තුගත මුදල (රු.මි)	2022/09/30 දිනට භෞතික ප්‍රගතිය (%)
RMC 03	මරදංකඩවල - හබරන මාර්ගය (ඒ011)	25	3,155.52	99.08
RMC SP 1	කරාපිටිය - තලගහ සිට වදුරඹ (B248)	52	6,108.20	86.98
	වදුරඹ සිට නාගොඩ (B454)			
	නාගොඩ සිට ගෝනදෙනිය (B303)			
	ගෝනදෙනිය සිට උඩුගම(B139)			
	උඩුගම තැබෑරුම් හන්දියේ සිට උඩුගම බස්නැවතුම්පොළ (B129)			
	උඩුගම බස්නැවතුම්පොළ සිට හිනිදුම			
RMC 5A	කැකිරාව - තලාව මාර්ගය (බී213) (කි.මී 10+300 –කි.මී 23+850)	13.55	1,234.43	53.36
RMC 5B	කැකිරාව - තලාව මාර්ගය (බී213) (කි.මී 23+850 –කි.මී 37+450)	13.60	1,187.45	68.29
RMC 5C	කැකිරාව - ගනේවල්පොළ මාර්ගය (බී212) (කි.මී 0+000 – කි.මී 6+950)	6.95	615.14	73.89
RMC 5D	ගනේවල්පොළ - දාවිච්ඡල්මිල්ලෑව මාර්ගය (බී133) (කි.මී 0+000 – කි.මී 15+300)	15.30	1,130.52	45.91
RMC 5E	ගනේවල්පොළ - දාවිච්ඡල්මිල්ලෑව මාර්ගය (බී133) (කි.මී 15+300 – කි.මී 30+600)	15.30	1,345.76	47.73
RMC 5F	ගනේවල්පොළ - දාවිච්ඡල්මිල්ලෑව මාර්ගය (බී133) (කි.මී 30+600 – කි.මී 45+900)	15.30	1,234.85	74
RMC 4R1	පැල්මඩුල්ල - ඇඹිලිපිටිය - පදලංගල මාර්ගය (A018) (කි.මී.0+000 – 15+000)	15	1,944.65	2.07
RMC 4R2	පැල්මඩුල්ල - ඇඹිලිපිටිය - පදලංගල මාර්ගය (A018) (කි.මී.15+000 – 30+000)	15	1,998.18	0.89
RMC 4R3	පැල්මඩුල්ල - ඇඹිලිපිටිය - පදලංගල මාර්ගය (A018) (කි.මී.30+000 – 47+000)	17	1,894.39	3.05
RMC 4R4	පැල්මඩුල්ල - ඇඹිලිපිටිය - පදලංගල මාර්ගය (A018) (කි.මී.47+000 – 66+000)	19	1,885.29	2.05

පැකේජ අංකය	මාර්ගයේ නම / පාලමේ නම සහ අංකය	දුර (කි.මී)	ඇස්තමේන්තුගත මුදල (රු.මි)	2022/09/30 දිනට භෞතික ප්‍රගතිය (%)
RMC 1A	කොළඹ - මහනුවර මාර්ගය (ඒ001) (කි.මී 44+300 – කි.මී 59+200)	14.9	1,603.55	14.33
RMC 1B	කොළඹ - මහනුවර මාර්ගය (ඒ001) (කි.මී 59+200 – කි.මී 72+100)	12.9	1,507.19	7.50
RMC 1C	කොළඹ - මහනුවර මාර්ගය (ඒ001) (කි.මී 72+100 – කි.මී 86+000)	13.9	1,345.00	7.63
RMC 1D	කොළඹ - මහනුවර මාර්ගය (ඒ001) (කි.මී 86+000 – කි.මී 100+000)	14	1,630.99	16.97
RMC 6A	පැලියගොඩ - පුත්තලම මාර්ගය (ඒ 003) (කි.මී 38+000 – කි.මී 50+000)	12	1,675.79	-
RMC 6B	පැලියගොඩ - පුත්තලම මාර්ගය (ඒ 003) (කි.මී 50+000 – කි.මී 63+000)	13	1,682.91	-
RMC 6C	පැලියගොඩ - පුත්තලම මාර්ගය (ඒ 003) (කි.මී. 63+000 – කි.මී. 76+000)	13	1,885.60	-
RMC 6D	පැලියගොඩ - පුත්තලම මාර්ගය (ඒ 003) (කි.මී 76+000 – කි.මී 89+000)	13	1,555.34	-
RMC 6E	කොළඹ - පුත්තලම මාර්ගයේ (A003) කොවිච්ඤාබේ සිට පුත්තලම දක්වා (කි.මී.89+000 - කි.මී.126+800)	37	මෙම කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 03 සඳහා ලංසු ඇගයීමේ කටයුතු සිදු කරමින් පවතී.	
RMC 6F				
RMC 6G				
RMC 7A	මහනුවර - යාපනය මාර්ගය (ඒ009) (කි.මී 58+000- කි.මී 67+000)	9	1,298.19	16.8
RMC 7B	මහනුවර - යාපනය මාර්ගය (ඒ009) (කි.මී 67+000- කි.මී 72+710)	5.71	1,068.31	6.78

ඇමුණුම 06

විකල්ප මාර්ග කි.මී. 100,000ක් සංවර්ධනය කිරීමේ වැඩසටහනෙහි පළාත්බද සාරාංශය

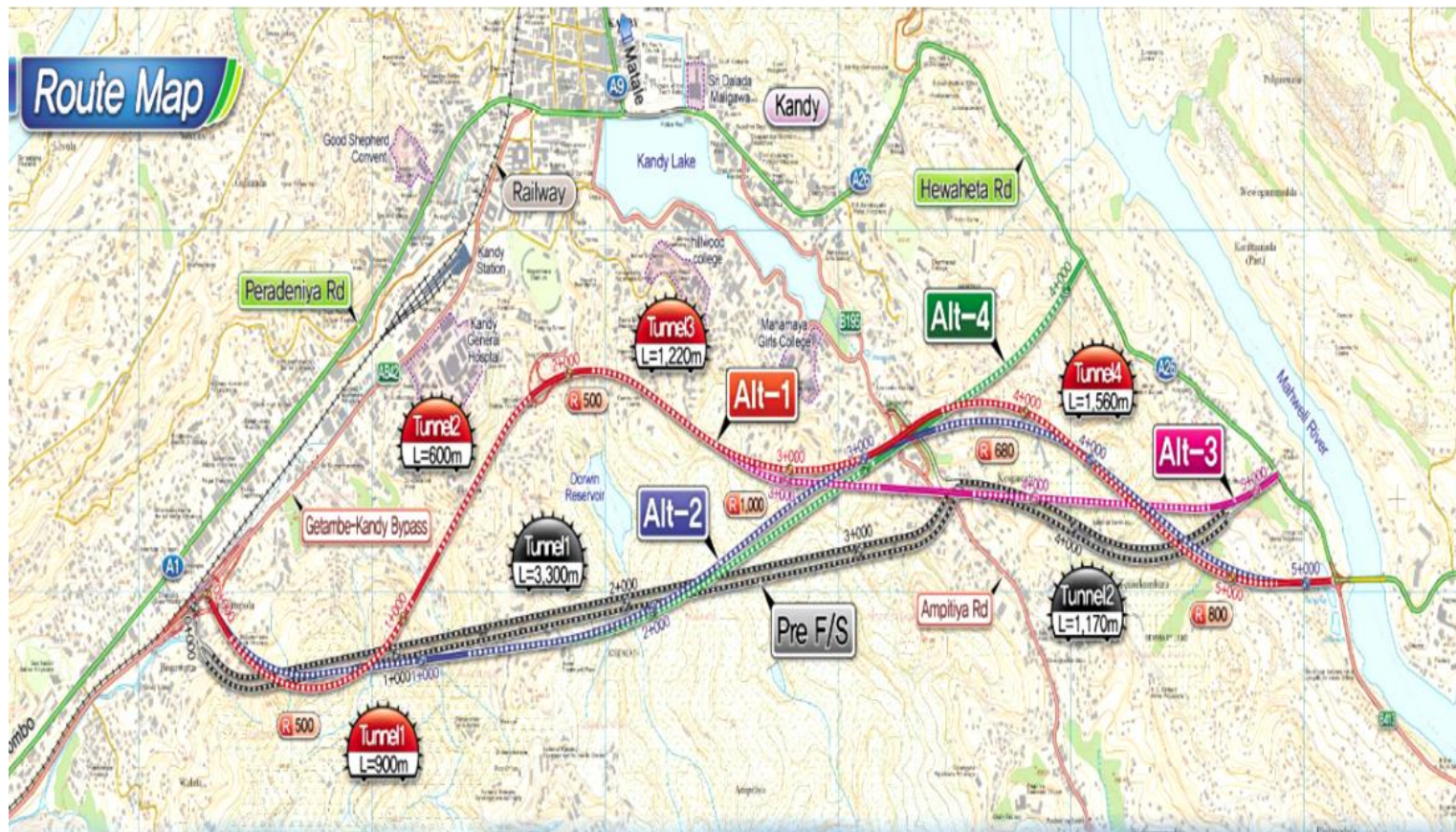
පළාත	දිස්ත්‍රික්කය	මාර්ග ගණන	මාර්ග දුර (කි.මී)	නිම කරන ලද මාර්ග		ක්‍රියාත්මක වෙමින් පවතින මාර්ග			
				මාර්ග ගණන	දුර (කි.මී)	100-50%		50-0%	
						මාර්ග ගණන	දුර (කි.මී)	මාර්ග ගණන	දුර (කි.මී)
මධ්‍යම	මාතලේ	265	455.79	102	154.31	26	61.07	137	240.40
	නුවරඑළිය	203	467.60	63	117.65	19	65.20	121	284.75
	මහනුවර	449	681.70	252	317.54	37	89.11	160	275.05
උප එකතුව		917	1,605.08	417	589.51	82	215.38	418	800.20
ඌව	බදුල්ල	308	705.92	148	280.08	25	41.93	135	383.90
	මොණරාගල	392	990.84	182	450.68	29	83.21	181	456.95
උප එකතුව		700	1,696.75	330	730.76	54	125.14	316	840.85
උතුරු මැද	පොළොන්නරුව	276	397.11	128	142.77	28	51.15	120	203.20
	අනුරාධපුර	517	1,030.51	150	225.54	39	84.15	328	720.82
උප එකතුව		793	1,427.62	278	368.31	67	135.30	448	924.01
දකුණ	මාතර	950	983.08	460	464.58	41	64.79	449	453.71
	ගාල්ල	504	788.51	298	392.77	38	57.68	168	338.06
	හම්බන්තොට	1,078	1,410.78	431	613.58	98	140.25	549	656.95
උප එකතුව		2,532	3,182.37	1,189	1,470.94	177	262.72	1,166	1,448.72

පළාත	දිස්ත්‍රික්කය	මාර්ග ගණන	මාර්ග දුර (කි.මී)	නිම කරන ලද මාර්ග		ක්‍රියාත්මක වෙමින් පවතින මාර්ග			
				මාර්ග ගණන	දුර (කි.මී)	100-50%		50-0%	
						මාර්ග ගණන	දුර (කි.මී)	මාර්ග ගණන	දුර (කි.මී)
බස්නාහිර	කළුතර	495	591.54	197	228.23	48	70.26	250	293.05
	ගම්පහ	1,470	710.85	502	301.10	47	37.81	921	371.94
	කොළඹ	1,255	687.96	641	401.76	23	22.19	591	264.02
උප එකතුව		3,220	1,990.35	1340	931.09	118	130.26	1,762	929.01
උතුර	කිලිනොච්චිය	57	78.72	2	2.25	3	3.11	52	73.36
	මුලතිව්	68	114.40	6	9.43	5	7.70	57	97.28
	මන්නාරම	78	103.05	21	26.80	19	28.70	38	47.55
	වවුනියාව	67	108.94	14	20.37	4	2.44	49	86.14
	යාපනය	211	270.06	34	50.62	18	22.21	159	197.23
උප එකතුව		481	675.17	77	109.45	49	64.16	355	501.55
සබරගමුව	රත්නපුර	701	1,384.46	299	452.46	60	176.70	342	755.29
	කෑගල්ල	345	561.04	124	142.91	25	61.88	196	356.26
උප එකතුව		1,046	1,945.50	423	595.37	85	238.58	538	1,111.55
නැගෙනහිර	ත්‍රිකුණාමලය	455	571.14	78	77.00	31	60.76	346	433.38
	මඩකලපුව	222	383.59	94	113.97	30	44.93	98	224.69
	අම්පාර	984	1,216.94	404	326.24	49	75.57	531	815.13
උප එකතුව		1,661	2,171.68	576	517.22	110	181.26	975	1,473.20

පළාත	දිස්ත්‍රික්කය	මාර්ග ගණන	මාර්ග දුර (කි.මී)	නිම කරන ලද මාර්ග		ක්‍රියාත්මක වෙමින් පවතින මාර්ග			
				මාර්ග ගණන	දුර (කි.මී)	100 – 50%		50% - 0%	
						මාර්ග ගණන	දුර (කි.මී)	මාර්ග ගණන	දුර (කි.මී)
වයඹ	පුත්තලම	500	852.00	168	261.53	51	123.51	281	466.97
	කුරුණෑගල	1,310	2,300.71	403	723.99	113	256.48	794	1,320.24
උප එකතුව		1,810	3,152.71	571	985.51	164	379.99	1075	1,787.21
මුළු එකතුව		13,160	17,847.24	5,201	6,298.14	906	1,732.79	7,053	9,816.30

ඇමුණුම - 07

සිතියම - මහනුවර උමං මාර්ගය ඉදිකිරීම



සැලසුම් හා මෙහෙයුම් අංශය
ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය
(මහාමාර්ග අංශය)

ශ්‍රාවීය මාර්ග රාජ්‍ය අමාත්‍යාංශය

දැක්ම

සහසම්බන්ධතාවයන් තුළින් සියළුම දෙනාට යහපත් ජීවන තත්වයක්

මෙහෙවර

පුළුල් සහයෝගීතාවය, තිරසාර නායකත්වය හා කාර්යක්ෂම යටිතල පහසුකම්
සංවර්ධනය තුළින් ග්‍රාමීය ජීවනෝපාය සඳහා වන මාර්ග ජාලය ඇති කිරීම.

අරමුණු

1. ග්‍රාමීය මාර්ග, පාලම් හා අනෙකුත් යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය සඳහා අදාළ වන උපායමාර්ග වැඩි දියුණු කිරීම.
2. ග්‍රාමීය යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය සඳහා අවශ්‍ය නව ක්‍රමවේද, තාක්ෂණය හා යන්ත්‍රෝපකරණ හඳුන්වා දීම.
3. සහසම්බන්ධතාවයන් හරහා රැකියා අවස්ථා සහ ව්‍යවසායකත්වය සඳහා ධාරිතාවයන් හා අවස්ථා වැඩි දියුණු කිරීම.
4. මාර්ග දෙපස පැල සිටුවීම වැනි තිරසාර සංවර්ධන සංකල්ප ක්‍රියාත්මක කිරීම තුළින් පාරසරික තිරසාර සංවර්ධනයට දායක වීම.
5. සංවර්ධනය සඳහා වඩාත් සුදුසු සංවර්ධනය නොවූ ග්‍රාමීය මාර්ග, පාලම් හා අනෙකුත් යටිතල පහසුකම් හඳුනා ගැනීම සහ කාර්යක්ෂම ග්‍රාමීය මාර්ග සහ අනෙකුත් යටිතල පහසුකම් පද්ධතියක් සඳහා ඒවා ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම.

1. හැඳින්වීම

මාර්ග සංවර්ධනයේ දීපාතික මාර්ග ජාලය හා සම්බන්ධ වන ග්‍රාමීය මාර්ග ද සංවර්ධනය කිරීම වැදගත් කාර්යයකි. සංවර්ධිත ග්‍රාමීය මාර්ග ජාලයක වැදගත්කම අවධාරණය කරමින් 2020/08/09 දිනැති අංක 2187/27 දරණ අති විශේෂ ගැසට් පත්‍රය මගින් ග්‍රාමීය මාර්ග සංවර්ධන අමාත්‍යාංශය ස්ථාපිත කරන ලදී.

ඒ අනුව ග්‍රාමීය ප්‍රජාවගේ සමාජ, ආර්ථික සංවර්ධනය වැඩිදියුණු කිරීම සහ ප්‍රවේශ අවශ්‍යතා සම්පූර්ණ කිරීම සඳහා අවශ්‍ය ග්‍රාමීය මාර්ග ජාලය හා අනෙකුත් යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය හා නවීකරණය කිරීම රාජ්‍ය අමාත්‍යාංශයේ විෂය පථය යටතේ ප්‍රමුඛතා කාර්යයක් ලෙස හඳුනා ගන්නා ලදී.

රාජ්‍ය අමාත්‍යාංශයේ ප්‍රමුඛතාවයන් ලෙස පහත සඳහන් ප්‍රමුඛකේෂ්ත්‍රයන්හඳුනාගෙන ඇත.

1. ග්‍රාමීය මාර්ග ජාලය සංවර්ධනය හා නවීකරණය
2. ග්‍රාමීය මාර්ග ජාලය හා සම්බන්ධ වන ග්‍රාමීය පාලම් පද්ධතිය ඉදි කිරීම හා නවීකරණය
3. මහා මාර්ග හා අධිවේගී මාර්ග ජාලය හා සම්බන්ධ වන විකල්ප මාර්ග පද්ධතිය සංවර්ධනය කිරීම.

ග්‍රාමීය මාර්ග සංවර්ධනය සඳහා 2022 වසර වෙනුවෙන් ප්‍රාග්ධන වැය විෂය යටතේ රු. 6496ක් වෙන් වී ඇත. එනමුදු 2021 වසර තුළ අනුමත කර වැඩ අවසන් කරන ලද ව්‍යාපෘති වල ගෙවීම් සඳහා ප්‍රමාණවත් අක්මුදල්භාණ්ඩාගාරයෙන් 2021 වර්ෂයේ නොලැබුණු බැවින් මහා භාණ්ඩාගාර අනුමැතිය අනුව 2022 වසර සඳහා වෙන්වූ ප්‍රතිපාදන යටතේ ගෙවීම් කිරීමට සිදුවිය.

නව ව්‍යාපෘති ඇරඹීම සඳහා මුදල් ප්‍රතිපාදන ප්‍රමාණවත් නොවන බැවින් මෙම වසරේ සැප්තැම්බර් 30 දක්වා කිසිදු මාර්ග සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියක් ආරම්භ වී නොමැත.

ග්‍රාමීය මාර්ග සංවර්ධනයට අමතරව ග්‍රාමීය පාලම් සංවර්ධනයද රාජ්‍ය අමාත්‍යාංශයේ ප්‍රධාන කාර්යභාරයන්ගෙන් එකකි. 2022 වසර සඳහා ප්‍රාග්ධන වැය විෂය යටතේ ග්‍රාමීය පාලම් වෙනුවෙන් රු. මිලි. 3500 ක මුදලක් වෙන් වී තිබුණි. 2021 වසරේ ආරම්භ කරන ලද ග්‍රාමීය පාලම් වැඩසටහන යටතේ අවසන් වූ පාලම් සඳහා ගෙවීම් කිරීමට ප්‍රමාණවත් අක් මුදල් එම වසරේ නොලැබුණි. එබැවින් මෙම වසර සඳහා වෙන්වූ ප්‍රතිපාදන වලින් නොගෙවූ බිල්පත් වලට ගෙවීම් කිරීමට සිදුවිය. එසේම 2021 වසර තුළ රටේ පැවති අමුද්‍රව්‍ය හිඟය හා covid-19 වසංගත තත්ත්වයන් තුළ අවසන් කිරීම ප්‍රමාද වූ පාලම් වල සංවර්ධන කටයුතු 2002 වසර තුළදීද කළ යුතු වූ බැවින් මෙම වසරේ නව පාලම් ව්‍යාපෘති ආරම්භ නොකරන ලදී. එබැවින් ග්‍රාමීය පාලම් වැඩසටහන යටතේ පසුගිය වසර තුළ ආරම්භ කරන ලද ව්‍යාපෘති මෙම වසර තුළ ද ක්‍රියාත්මක වේ.

ග්‍රාමීය මාර්ග අංශයේ හා ග්‍රාමීය පාලම් අංශයේ නව ව්‍යාපෘති මෙම වසරේ මේ දක්වා ක්‍රියාත්මක නොවන බැවින්, 2022 සැප්තැම්බර් 30 දිනට අවිච්ඡේද වැඩ වල මූල්‍ය ප්‍රගතිය පමණක් ඉදිරිපත් කිරීමට සිදුව ඇත.

2.0 භෞතික හා මූල්‍ය ප්‍රගතිය

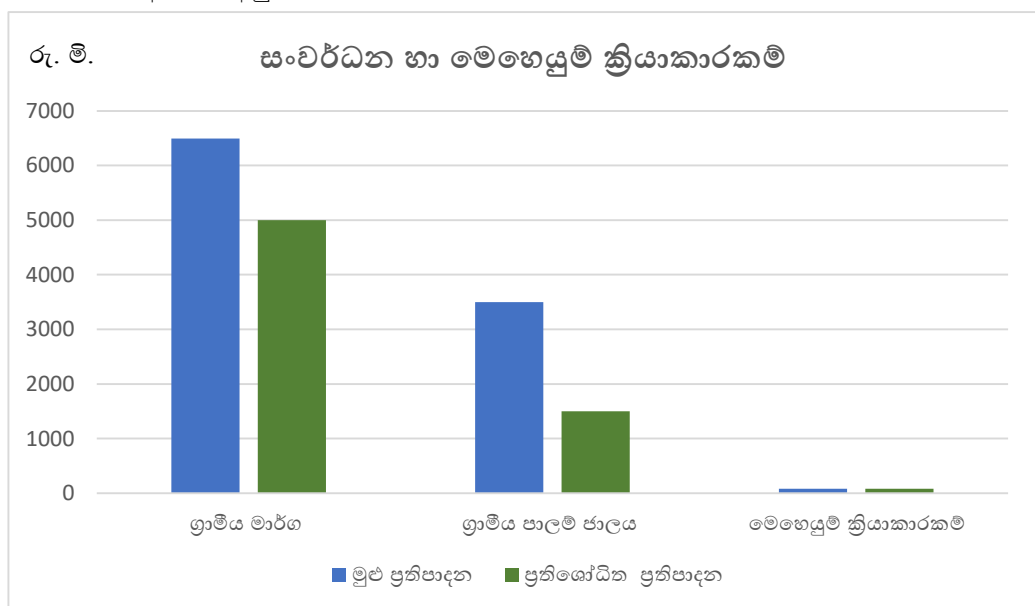
2.1 අයවැය ප්‍රතිපාදන 2022 - ආයෝජන සැලැස්ම

වැය ශීර්ෂය	විස්තරය	මූලාශ්‍රය	මුළු ප්‍රතිපාදන (රු.මි.)	*ප්‍රතිශෝධිත ප්‍රතිපාදන (රු.මි.)
1. සංවර්ධන ක්‍රියාකාරකම්				
435-2-3-001-2506	I. ග්‍රාමීය මාර්ග සංවර්ධන වැඩසටහන	අයවැය ප්‍රතිපාදන	6496	5000
435-2-2-002-2506	II. ග්‍රාමීය පාලම් ඉදිකිරීම සහ සංවර්ධනය කිරීම		3500	1496
2. මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරකම්				
435-02-01	I. අමාත්‍ය කාර්යාලයේ මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරකම්	පුනරාවර්ථන	34.80	34.80
		ප්‍රාග්ධන	2.00	2.00
435-01-02	II. අමාත්‍යාංශයේ මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරකම්.	පුනරාවර්ථන	41.40	41.40
		ප්‍රාග්ධන	1.30	1.30
එකතුව			10075.50	6575.38

වගු අංක. 01

* ප්‍රතිශෝධිත

අයවැය අනුව



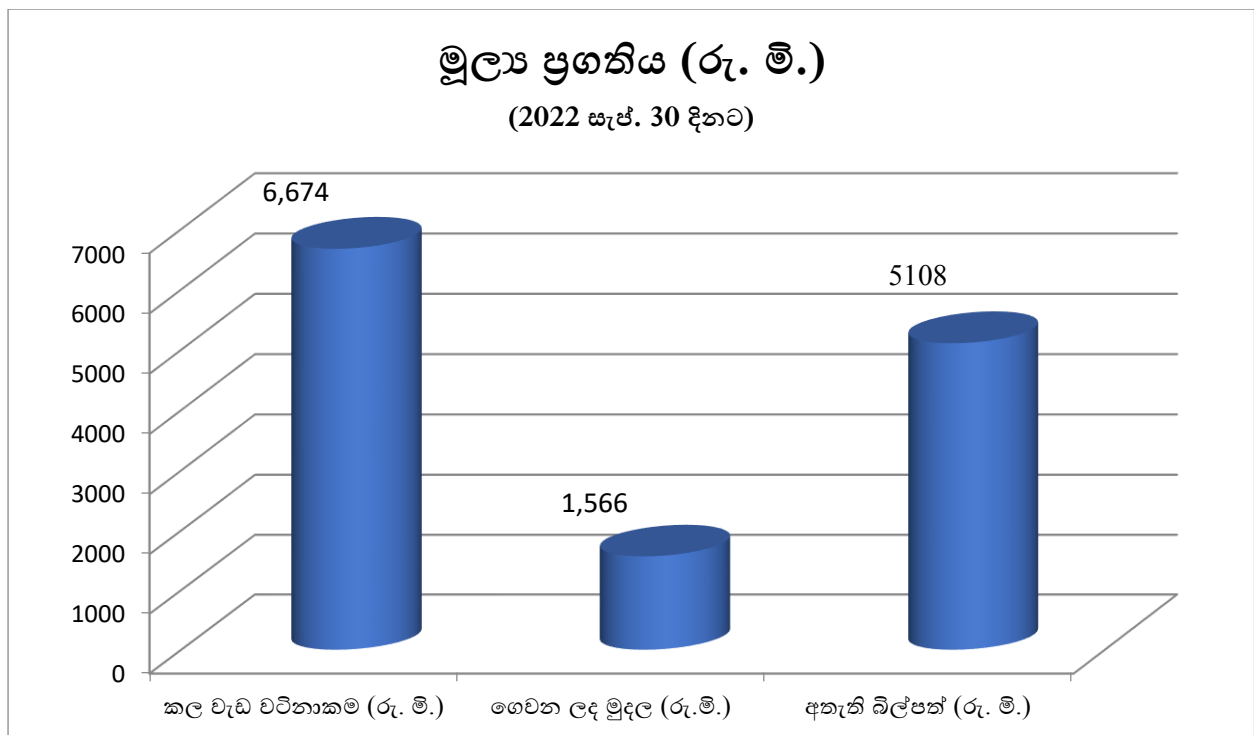
රූප සටහන් අංක 01.

2.2 මූල්‍ය ප්‍රගතිය, ග්‍රාමීය මාර්ග සංවර්ධන වැඩසටහන. 2022 සැප්. 30 දිනට

2.2.1 මූල්‍ය ප්‍රගතිය

ක්‍රියාත්මක ආයතනය	ව්‍යාපෘති සංඛ්‍යාව	කළ වැඩ වටිනාකම (රු. මි.)	ගෙවන ලද මුදල (රු.මි.)	අතැති බිල්පත් (රු. මි.)
පළාත් පාලන ආයතන	4,825	4,886	1,116	3770
මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය	980	590	178	412
ප්‍රාදේශීය ලේකම් කාර්යාලය	1,202	1,198	272	926
එකතුව	7,007	6,674	1,566	5108

වගු අංක . 02



රූප සටහන් අංක. 02

2.3 භෞතික හා මූල්‍ය ප්‍රගතිය - ග්‍රාමීය පාලම් වැඩසටහන

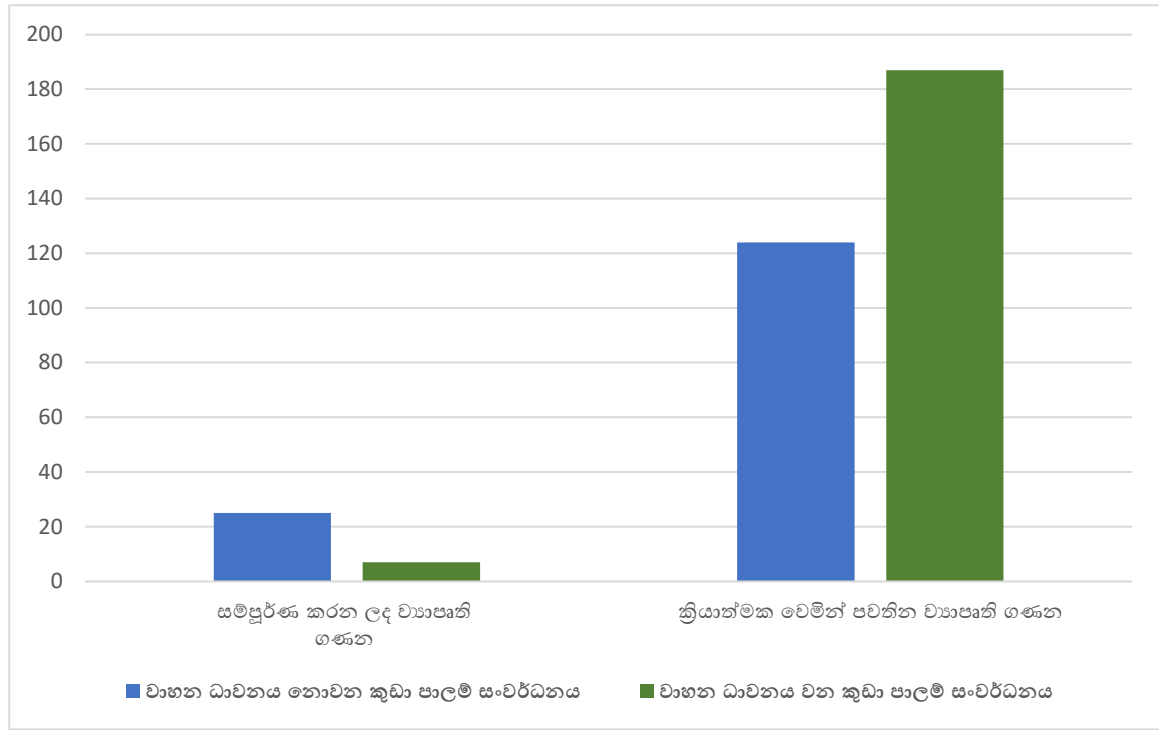
2.3.1 2022 සැප්. 30 දිනට ක්‍රියාත්මක වැඩසටහන් වල භෞතික හා මූල්‍ය ප්‍රගතිය

ක්‍රියාත්මක ආයතනය	ව්‍යාපෘති සංඛ්‍යාව	ව්‍යාපෘති වටිනාකම (රු.මිලි.)	භෞතික ප්‍රගතිය		මූල්‍ය ප්‍රගතිය	
			සම්පූර්ණ කරන ලද ව්‍යාපෘති ගණන	ක්‍රියාත්මක වෙමින් පවතින ව්‍යාපෘති ගණන	* ගෙවා ඇති මුදල (රු.මිලි.)	ගෙවීමට ඇති මුදල (රු.මිලි.)
මගී පාලම් ඉදිකිරීම						
1. ග්‍රාමීය පාලම් අංශය (මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය)	11	35.60	8	3	4.60	10.20
2. රාජ්‍ය සංවර්ධන හා නිර්මාණ නීතිගත සංස්ථාව	21	66.20	17	4	62.70	3.50
එකතුව	32	101.80	25	7	67.30	13.70
වාහනය ධාවනයට සුදුසු පාලම් ඉදිකිරීම						
1. ග්‍රාමීය පාලම් අංශය (මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය)	101	1556.98	42	59	516.87	23.04
2. රාජ්‍ය සංවර්ධන හා නිර්මාණ නීතිගත සංස්ථාව	126	2,037.72	49	77	761.93	49.62
3. කොන්ත්‍රාත් ප්‍රදානය මගින් සිදුකල ව්‍යාපෘති	84	1,165.04	33	51	318.97	122.50
එකතුව	311	4759.74	124	187	1597.77	195.16
මුළු එකතුව	343	4861.54	149	194	1665.07	208.86

වගු අංක. 03

* 2022 වර්ෂය සඳහා ගෙවූ බිල්පත් වල වටිනාකම අන්තර්ගත වේ.

භෞතික ප්‍රගතිය - ග්‍රාමීය පාලම් වැඩසටහන
(2022 සැප්. 30 දක්වා)

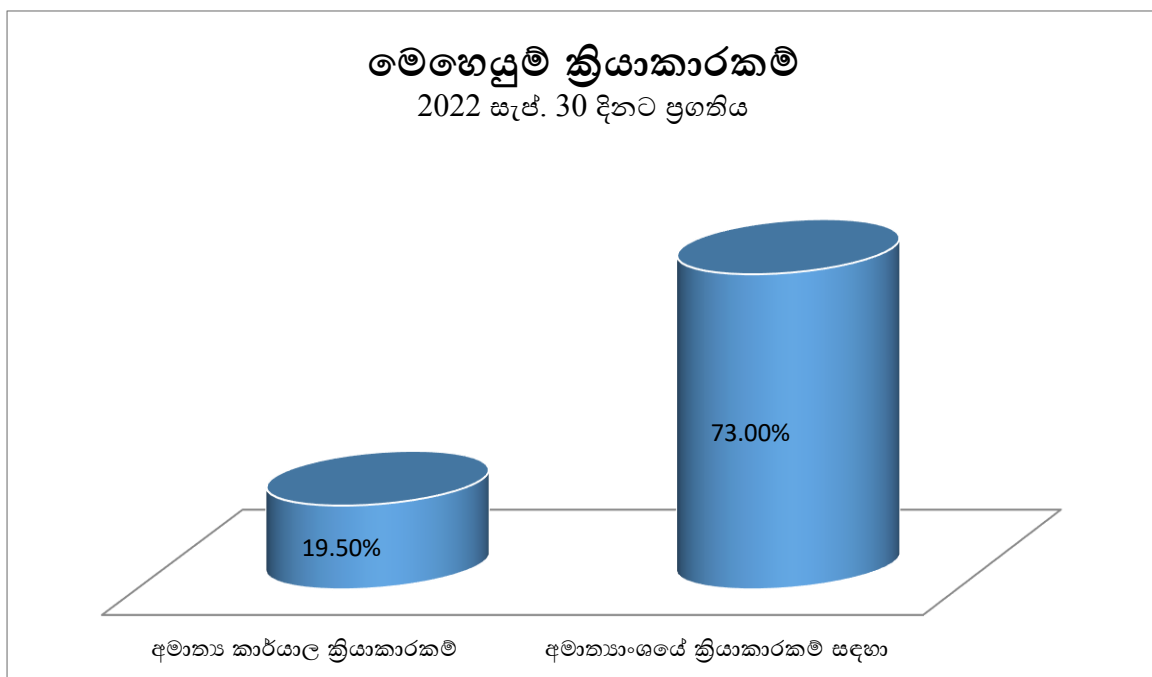


රූප සටහන් අංක. 03

1.2 මූල්‍ය ප්‍රගතිය - මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරකම් 2022 සැප්. 30 දිනට

වැය ශීර්ෂය	මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරකම්	අයවැය ප්‍රතිපාදන (රු. මි)	වියදම (රු.මි.)	ප්‍රතිශතය (%)
435-02-01	අමාත්‍ය කාර්යාල ක්‍රියාකාරකම්	36.80	7.19	19.5%
45-01-02	අමාත්‍යාංශයේ ක්‍රියාකාරකම් සඳහා	42.70	31.29	73%
එකතුව		79.5	38.48	48%

චග් අංක. 04



රූප සටහන් අංක. 04