

වාර්ෂික කාර්යසාධන වාර්තාව

2020

මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය

පෙරවදන

මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශයේ වාර්ෂික කාර්යසාධන වාර්තාව - 2020,
රාජ්‍ය මුදල් වක්‍රලේඛ අංක 402 මඟින් ලබාදී ඇති උපදෙස් අනුව
සකස් කර ඇත.

මෙම වාර්තාව මඟින් මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශයේ භෞතික හා මූල්‍ය
කාර්යසාධනය පිළිබඳව සවිස්තරාත්මකව දක්වා ඇත.

පටුන

1 වන පරිච්ඡේදය – ආයතනික පැතිකඩ

1.1 හැඳින්වීම	01
1.2 දැක්ම, මෙහෙවර, අරමුණු	02-03
1.3 ප්‍රධාන කාර්යභාරයන්	04
1.4 සංවිධාන සටහන	05
1.5 මහාමාර්ග අංශය පිළිබඳ හැඳින්වීම	
1.5.1 අමාත්‍යාංශයේ ක්‍රියාකාරී අංශයන්	06
1.6 වෙනත් ව්‍යවස්ථාපිත ආයතන	12
1.7 මහාමාර්ග අංශයේ ආයෝජනය	13
2 වන පරිච්ඡේදය – ප්‍රගතිය සහ ඉදිරි දැක්ම	

I වන වෙළුම – මහාමාර්ග ආංශික සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිවල ප්‍රගතිය

2.1 නව ප්‍රවේශයන්	16
2.1.1 මහනුවර හා එම තදාසන්න ප්‍රදේශවල මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ගය හා සම්බන්ධිත මාර්ග කිරීමේ වැඩිදියුණු ව්‍යාපෘතිය	16
2.1.2 කොහුවල සහ ගැටමේ ගුවන් පාලම් 02ක් ඉදිකිරීම	16
2.1.3 කෝකිලායි පාලම ඉදිකිරීම	17
2.1.4 කොම්පක්ස්කවිදිය ප්‍රදේශයේ ගුවන් පාලම් 03ක් ඉදිකිරීම	18
2.1.5 මහනුවර ප්‍රදේශයේ උමං මාර්ගයක් ඉදිකිරීම	19
2.1.6 ගාල්ල-දෙනියාය මාර්ගයේ කි.මී.78+000-130+600 දක්වා වූ මාර්ග කොටස වැඩිදියුණු කිරීම	19
2.2 අධිවේගී මාර්ග සංවර්ධන වැඩසටහන	20
2.2.1 අධිවේගී මාර්ග මෙහෙයුම්, නඩත්තු හා කළමනාකරණය	20
2.2.2 පිටත වටරවුම් මහාමාර්ග ව්‍යාපෘතිය	23
2.2.3 මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතිය	25
2.2.4 දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගය දීර්ඝ කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය	29
2.2.5 නව කැලණි පාලමේ සිට රාජගිරිය හරහා අතුරුගිරිය දක්වා කුළුණුමත ඉදිවන මහාමාර්ග ව්‍යාපෘතිය	33
2.2.6 කුළුණු මත ඉදිවන වරාය පිවිසුම් මාර්ග ව්‍යාපෘතිය	34

2.2.7 රුවන්පුර අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතිය	35
2020 වර්ෂයේදී අධිවේගී මාර්ග සංවර්ධන වැඩසටහනෙහි ප්‍රගතිය සහ ඉලක්ක සපුරා ගැනීමෙහි සාරාංශය	37
2.3 මහාමාර්ග සංවර්ධන වැඩසටහන	
2.3.1 ශ්‍රී ලංකාවේ මහාමාර්ග ජාලය	40
2.3.2 මාර්ග සහ පාලම් නඩත්තු කිරීම(මාර්ග නඩත්තු භාරකාර අරමුදල)	41
2.3.3 ජාල සැලසුම්කරණ හා මාර්ග ආරක්ෂණ ව්‍යාපෘතිය	42
2.3.4 රථවාහන ගමනාගමන කළමනාකරණව්‍යාපෘතිය	43
2.3.5 ජේරාදෙණිය-බදුල්ල-වෙන්කලාඩ් (A005) මාර්ගය ප්‍රතිසංස්කරණ ව්‍යාපෘතිය	44
2.3.6 මාර්ග ජාලය සංවර්ධනය කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය (සංවර්ධනය සඳහා වන සවුදි අරමුදල II)	46
2.3.7 උතුරු මාර්ග සබඳතා ව්‍යාපෘතිය - අතිරේක ණය	48
2.3.8 අධිවේගී මාර්ග සබඳතා වැඩිදියුණුකිරීමේ සැලසුම් ව්‍යාපෘතිය	49
2.3.9 මාර්ග ජාලය සංවර්ධනය කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය (සංවර්ධනය සඳහා වන ඔපෙක් අරමුදල)	50
2.3.10 කොළඹ දිස්ත්‍රික්කයේ මාර්ග සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය	52
2.3.11 ප්‍රමුඛතා මාර්ග ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීමේ හා වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය -අදියර I	54
2.3.12 දක්ෂිණ මාර්ග සබඳතා ව්‍යාපෘතිය (ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව)	56
2.3.13 ඒකාබද්ධ මාර්ග ආයෝජන වැඩසටහන - අදියර I	57
2.3.14 දෙවන ඒකාබද්ධ මාර්ග ආයෝජන වැඩසටහන	59
2.3.15 රජයේ සුරක්ෂිතතාව මත දේශීය බැංකු විසින් අරමුදල් සපයනු ලබන මාර්ග ප්‍රතිසංස්කරණ ව්‍යාපෘතිය	60
2.3.16 ප්‍රවාහන සබඳතා හා වත්කම් කළමනාකරණ ව්‍යාපෘතිය	61
2.3.17 ප්‍රමුඛතා මාර්ග ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීමේ හා වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය -අදියර II	62
2.3.18 බේස්ලයින් මාර්ගය දීර්ඝ කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය- අදියර III	63
2.3.19 බස්නාහිර පළාත් ජාතික මාර්ග වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය	64
2.3.20 මධ්‍යම හා ඌව පළාත්වල මාර්ග සහ පාලම් පුළුල් කිරීම හා වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය	65
2.3.21 (A) ප්‍රවාහන ව්‍යාපෘති සැකසීමේ පහසුකම් ව්‍යාපෘතිය - අදියර I හා II	67
2.3.22 පානදුර දක්වා සමුද්‍රීය මාර්ගය දීර්ඝ කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය	68
2.3.23 විකල්ප මාර්ග කි.මී. 100,000 සංවර්ධනය කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය	69

2019 වර්ෂයේදී මහාමාර්ග සංවර්ධන වැඩසටහනෙහි ප්‍රගතිය සහ ඉලක්ක සපුරා ගැනීමෙහි සාරාංශය	75
2.4 මහාමාර්ග පුළුල් කිරීම සහ වැඩිදියුණු කිරීම	79
2.4.1 මහාමාර්ග පුළුල් කිරීම සහ වැඩිදියුණු කිරීම	79
2.5 පාලම් සහ ගුවන් පාලම් ඉදිකිරීම	
2.5.1 ජාතික මහාමාර්ගයන්හි පිහිටි භානියට පත්/ අබලන් පාලම් නැවත ඉදිකිරීම / ප්‍රතිනිර්මාණය	83
2.5.2 ප්‍රාදේශීය පාලම් ව්‍යාපෘතිය - අදියර II	84
2.5.3 ජාතික මහාමාර්ගයන්හි පිහිටි පාලම් 25 ක් නැවත ඉදිකිරීම	85
2.5.4 පාලම් 46 ක් නැවත ඉදිකිරීම	87
2.5.5 ජාතික මහාමාර්ග ජාලයේ පිහිටි ප්‍රධාන පාලම් ඉදිකිරීමේ ව්‍යාපෘතිය	88
2.5.6 දෙවන නව කැළණි පාලම ඉදිකිරීම	89
2.5.7 පාලම් නඩත්තු ඒකක ක්‍රමවේදයක් (BMS) හා පාලම් තක්සේරු ඒකකයක් (BMA) ස්ථාපනය කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය	90
2.5.8 රාජගිරිය, පොල්ගහවෙල, ගනේමුල්ල යන ප්‍රදේශවල ගුවන් පාලම් 03 ක් ඉදිකිරීමේ ව්‍යාපෘතිය	91
පාලම් සහ ගුවන් පාලම් ඉදිකිරීමේ භෞතික ඉලක්ක හා භෞතික ප්‍රගතිය	92
2.6 ස්වභාවික විපත්වලින් භානියට පත් මාර්ග ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම	94
2.6.1 ජාතික මහාමාර්ග ජාලයේ නායයෑමේ ව්‍යසන ආරක්ෂා කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය	94
2.7 මූල්‍ය ප්‍රගති සමාලෝචනය	98
2.7.1 මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරකම්	100
2.7.2 සංවර්ධන ක්‍රියාකාරකම්	101
II වන වෙළුම – ඉදිරි දැක්ම	
2.8 අනාගතය සඳහා ඉදිරි දැක්ම	114
3 වන පරිච්ඡේදය – සමස්ත මූල්‍ය කාර්යසාධනය	
3.1 මූල්‍ය කාර්යසාධන ප්‍රකාශය	118
3.3 මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශය	120
3.4 මූල්‍ය ප්‍රවාහ ප්‍රකාශය	121
3.5 මූල්‍ය ප්‍රකාශ සටහන්	123

3.6 ආදායම් එකතු කිරීමේ කාර්යසාධනය	134
3.7 වෙන් කරන ලද ප්‍රතිපාදන උපයෝගී කරගැනීමේ කාර්යසාධනය	134
3.9 මූල්‍ය නොවන වත්කම් වාර්තා කිරීමේ කාර්යසාධනය	135
4 වන පරිච්ඡේදය – කාර්යසාධන දර්ශක	
හැඳින්වීම	136
4.1 කාර්යසාධන දර්ශක	136
5 වන පරිච්ඡේදය – තිරසර සංවර්ධන අරමුණු (SDGs) සපුරා ගැනීමේ කාර්යසාධනය	
5.1 තිරසර සංවර්ධන අරමුණු (SDGs) අත්පත්කරගැනීමේ කාර්යසාධනය	138
5.2 මාර්ග අංශයේ තිරසර සංවර්ධන අරමුණු අත්පත් කරගැනීම හා මුහුණ දුන් අභියෝග	139
6 වන පරිච්ඡේදය – මානව සම්පත් පැතිකඩ	
6.1 සේවක සංඛ්‍යා කළමනාකරණය	142
6.2 ආයතනයේ කාර්යසාධනය උදෙසා මානව සම්පත් හිඟය හෝ අතිරික්තයෙහි බලපෑම	142
6.3 මානව සම්පත් සංවර්ධනය	143
7 වන පරිච්චේදය – අනුකූලතා වාර්තාව	144
ඡායාරූප එකතුව	I - VI

ඇමුණුම්

ඇමුණුම 01 2020 වර්ෂයේදී ප්‍රදානය කරන ලද ප්‍රසම්පාදනයන්	VII
ඇමුණුම 02 කෝකිලායි පාලමෙහි පිහිටීම දැක්වෙන සිතියම	XII
ඇමුණුම 03 මහනුවර උමං මාර්ගය ඉදිකිරීම	XIII
ඇමුණුම 04 ශ්‍රී ලංකාවේ අධිවේගී මාර්ග ජාලය	XIV
ඇමුණුම 05 අධිවේගී මාර්ගයන්හි රථවාහන ධාරිතාවය හා ආදායම	XV
ඇමුණුම 06 පිටත වටරවුම් අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතිය - අදියර III	XVII
ඇමුණුම 07 මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතිය	XVIII
ඇමුණුම 08 දකුණු අධිවේගී මාර්ග දිගුව ව්‍යාපෘතිය	XXII
ඇමුණුම 09 රුවන්පුර අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතිය	XXIII
ඇමුණුම 10 ශ්‍රී ලංකාවේ නිමකරන ලද හා දැනට ක්‍රියාත්මක වෙමින් පවතින මාර්ග ව්‍යාපෘති	XXIV
ඇමුණුම 11 බදුල්ල - වෙන්කලාඩ් මාර්ගය වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය	XXV
ඇමුණුම 12 විකල්ප මාර්ග කි.මී. 100,000 සංවර්ධනය කිරීමේ ව්‍යාපෘතියෙහි පළාත්බද සාරාංශය	XXVI
ඇමුණුම 13 විගණකාධිපති වාර්තාව	XXX

පරිච්ඡේදය 1

ආයතනික පැතිකඩ

1.1 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 වපසරියකින් ද මිලියන 21කට ආසන්න වූ ජනගහණයකින් ද යුක්ත රටක් වන අතර වර්ග කි. මීටරයකට කි. මී. 1.76 ක මාර්ග සන්නයකින් ද (මහ බැංකු වාර්ෂික වාර්තාව - 2019) සමන්විත වේ. මේ අනුව මාර්ග සන්නයන් එකිනෙක සලකා බැලීමේදී බොහෝ දකුණු 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 එමගින් අත්පත් වන හෙයින් මගී ප්‍රවාහනයෙන් 94% ක් සහ භාණ්ඩ ප්‍රවාහනයෙන් 98% ක්ම මාර්ග ඔස්සේ සිදු කෙරේ. එහෙයින් මාර්ග ප්‍රවාහනය, දුම්රිය ප්‍රවාහනය අභිබවා මහජන උපයෝගීතාවයට ලක් ව ඇත.

මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය, මාර්ග නඩත්තු භාර අරමුදල, මහනැගුම ඉදිකිරීම් සමාගම, මහනැගුම උපදේශන සේවා සමාගම, මහනැගුම ඉමල්ෂන් සමාගම සහ අධිවේගී මාර්ග ප්‍රවාහන පෞද්ගලික සමාගම මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය යටතට ගැනෙන ප්‍රධාන ආයතන ලෙස හැඳින්විය හැකි අතර ඒ අතරින් මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය දිවයිනේ මහාමාර්ග හා සම්බන්ධ ප්‍රමුඛතම බලධරයා ලෙස ජාතික මහාමාර්ග ජාලයේ නඩත්තුව සහ වැඩිදියුණු කිරීමෙහිලා වගකිව යුතු දායකත්වයක් සපයනු ලැබේ.

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.

ශ්‍රී ලංකාවේ ජාතික මහාමාර්ග ජාලය 2020 වසර අවසන් වන විට ආසන්න වශයෙන් කි.මී. 12, 496 කින් යුත් වන අතර එය ඒ ශ්‍රේණියේ මහාමාර්ග දුර කි.මී. 4,217කින් ද බී ශ්‍රේණියේ මහාමාර්ග දුර ආසන්න වශයෙන් කි.මී. 8,007 කින් ද අධිවේගී මාර්ග දුර ප්‍රමාණය ආසන්න වශයෙන් කි.මී. 272කින් ද පාලම 4,254 කින් ද (මීටර් 03ට වඩා වැඩි පරතරයක් සහිත) සමන්විත විය.

මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය පසුගිය වසර පහළොවක කාලය තුළ රටේ ආරථික හා සමාජීය අභිවෘද්ධිය උදෙසා කැපී පෙනෙන දායකත්වයක් ලබා දී ඇත. මෑත කාලීන වර්ෂයන්හි මෙන්ම 2020 වර්ෂය තුළදී ද ජාතික වශයෙන් වැදගත් සංවර්ධන ව්‍යාපෘති රැසක් සාර්ථකව නිම කිරීමට අප අමාත්‍යාංශය සමත් වී ඇත. විකල්ප මාර්ග කි.මී. 100,000ක් සංවර්ධනය කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය මෙසේ ආරම්භ කරන ලද පුරෝගාමී සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියක් ලෙස හැඳින්විය හැකි අතර මෙහි මූලික අරමුණ වන්නේ ජාතික මාර්ග හා අධිවේගී මාර්ග ජාලයට පුළුල් ප්‍රවේශයක් ලබාදීම සඳහා පහසුකම් සැලසීම මෙන්ම සියලු අභ්‍යන්තර හා ග්‍රාමීය පිවිසුම් මාර්ග සංවර්ධනය කිරීම තුළින් විකල්ප මාර්ග පද්ධතියට ප්‍රවේශවීමට පහසුකම් සැලසීමයි. තවද, රටේ සමාජ හා ආර්ථික සංවර්ධනය සඳහා බලපෑම් ඇති කළ හැකි නව ව්‍යාපෘති රාශියක් ආරම්භ කිරීමට ද පියවර ගෙන ඇති අතර 2020 වර්ෂයේදී ආරම්භ කිරීමට නියමිත නව ව්‍යාපෘති කිහිපයක් පිළිබඳව මහාමාර්ග අංශය යටතේ ඇති නව ප්‍රවේශයන්හි සවිස්තරාත්මකව දක්වා ඇත.

මේ අනුව මෙම වාර්තාවෙහි මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය, මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය හා අමාත්‍යාංශය යටතේ අධීක්ෂණය වන ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ ඒකක මගින් ක්‍රියාවට නංවන ලද ඒ ඒ ව්‍යාපෘතීන්හි කාර්යසාධනයන් ද සවිස්තරාත්මක ව දක්වා ඇත.

1.2 දැක්ම, මෙහෙවර, අරමුණු

1.2.1 දැක්ම

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

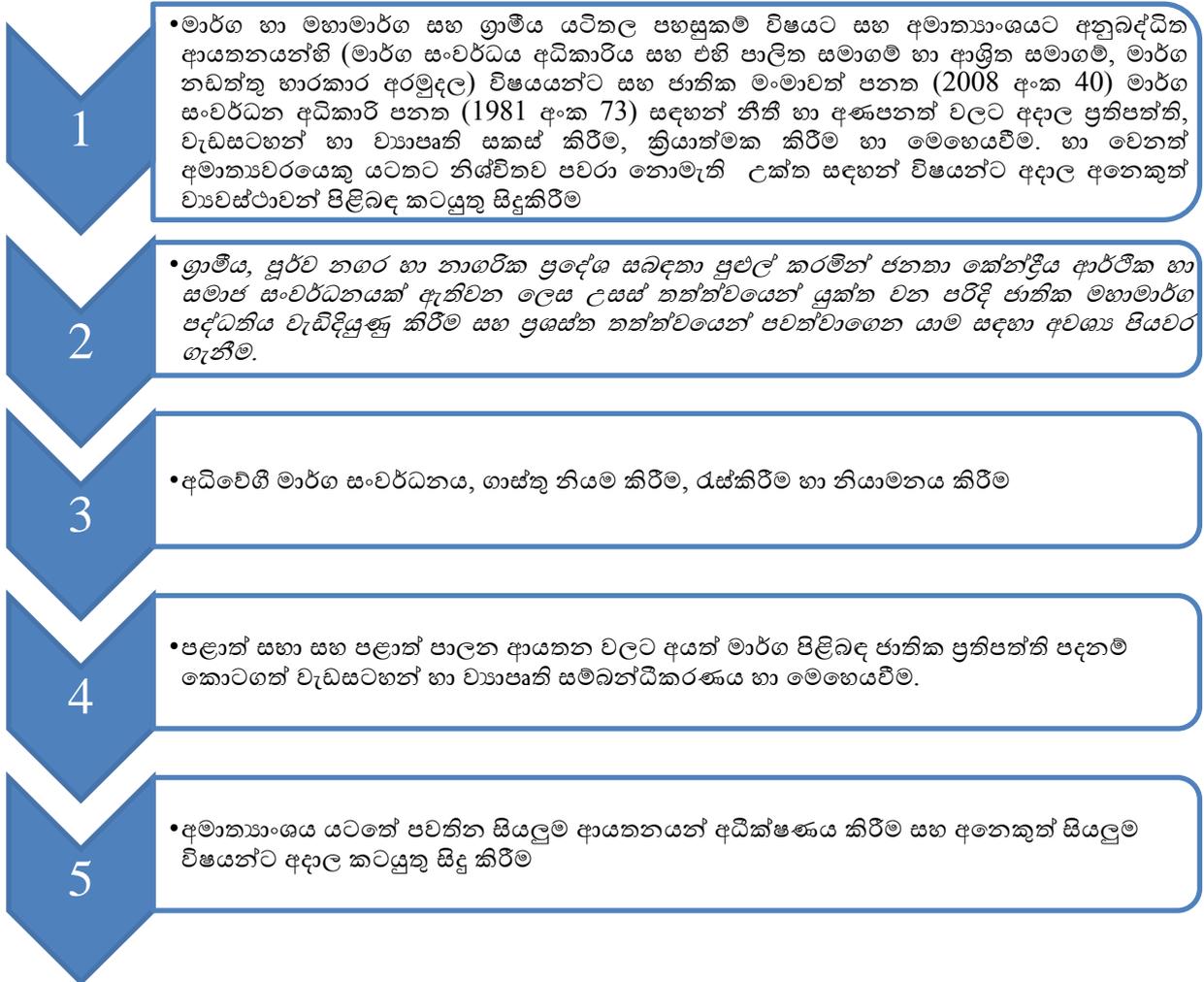
1.2.2. මෙහෙවර

විශේෂඥ දැනුම, අති නවීන තාක්ෂණය සහ රාජ්‍ය සම්පත් ප්‍රශස්ත ලෙස භාවිතා කරමින් පුරවැසි අවශ්‍යතාවයන්ට සහ ජාතික සංවර්ධන අභිමතාර්ථයන්ට අනුකූලව මාර්ග ජාලය සංවර්ධනය කර, කළමනාකරණය කිරීම හා නඩත්තු කිරීම

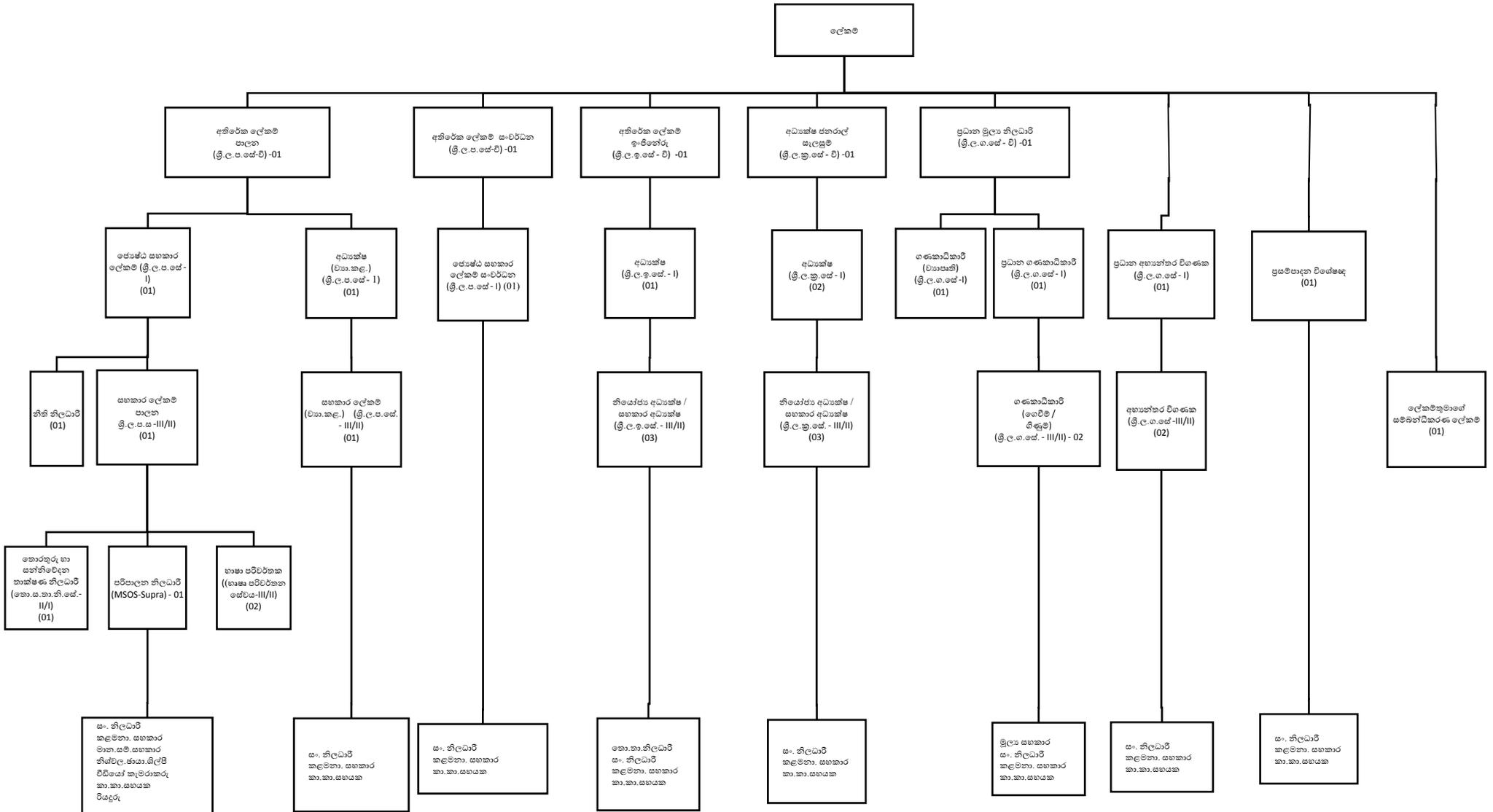
1.2.3 අරමුණු

- ජාතික සංවර්ධන ඉලක්කයන් කෙරෙහි ළඟාවිය හැකි වන පරිදි මහාමාර්ග අංශය සඳහා ජාතික ප්‍රතිපත්ති සැකසීම
- ප්‍රධාන නගර අතර ගමනාගමනය සැපයීම, ආර්ථික මධ්‍යස්ථාන අතර කාර්යක්ෂම සබඳතාවයන් ඇති කිරීම සහ ග්‍රාමීය ප්‍රදේශ වලට ප්‍රවේශය වැඩිදියුණු කිරීම
- තිරසාර සංවර්ධනයට දායක වන ආකාරයට මාර්ග ජාලය උසස් ප්‍රමිතියකින් යුතුව නඩත්තු කිරීම
- කාර්යක්ෂම රථවාහන කළමනාකරණය සඳහා සහ අධිවේගී මාර්ග සඳහා වන පරිගණකගත ප්‍රවාහන මෙහෙයුම් පද්ධතියක් පවත්වා ගෙන යාම
- උසස් මට්ටමේ සේවාවක් සැපයීම සහ පරිශීලක හිතකාමී මාර්ග ඉදිකිරීම සඳහා මහාමාර්ග අංශයේ මානව සම්පත් ධාරිතාවය වැඩිදියුණු කිරීම
- මාර්ග පද්ධතිය ප්‍රවර්ධනය සඳහා දායක වන පර්යේෂණ සහ සංවර්ධන ක්ෂේත්‍ර සඳහා ආයෝජනය කිරීම
- මාර්ග භාවිතා කරන්නන් සඳහා මාර්ග ආරක්ෂණ මිනුම් / මාන වැඩිදියුණු කිරීම

1.3 ප්‍රධාන කාර්යභාරයන්



මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය - සංවිධාන සටහන



1.5 මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය සඳහා ප්‍රවේශය

1.5.1 අමාත්‍යාංශයේ ක්‍රියාකාරී අංශ

මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශයේ ප්‍රධානත්වය අමාත්‍යාංශ ලේකම් විසින් දරනු ලබන අතර ඒ සමඟම ග්‍රාමීය මාර්ග හා අවශේෂ යටිතල පහසුකම් රාජ්‍ය අමාත්‍යාංශයේ ප්‍රධානත්වය රාජ්‍ය අමාත්‍යාංශයේ ලේකම් විසින් දරනු ලබන අතර, මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය, අංශ ප්‍රධානීන් 06 කුගේ ද ප්‍රධානත්වය යටතේ ක්‍රියාත්මක වන ක්‍රියාකාරී අංශ 7 කින් සමන්විත වේ.



- ග්‍රාමීය මාර්ග හා අවශේෂ යටිතල පහසුකම් අමාත්‍යාංශය

ග්‍රාමීය මාර්ග හා අවශේෂ යටිතල පහසුකම් අමාත්‍යාංශය, 2020.08.09 දිනැති චක්‍රලේඛ අංක 2187/27 යටතේ ස්ථාපිත කරන ලදී. රාජ්‍ය අමාත්‍යාංශය පිහිටුවීමත් සමඟම එතෙක් මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය යටතේ ක්‍රියාත්මක වූ මහනැගුම අංශය, ග්‍රාමීය මාර්ග හා අවශේෂ යටිතල පහසුකම් රාජ්‍ය අමාත්‍යාංශයේ ක්‍රියාකාරී අංශයක් බවට පත්විණි.

ඒ අනුව රාජ්‍ය අමාත්‍යාංශය යටතේ ග්‍රාමීය මාර්ග හා පාලම් සංවර්ධනය කිරීමේ වැඩ සටහන

මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශයේ ප්‍රතිපත්තිමය මග පෙන්වීම යටතේ පුළුල් දැක්මකින් සහ ඉලක්කගත ප්‍රවේශයක් ඔස්සේ ක්‍රියාත්මක වේ

1.5.1.1 පාලන අංශ

මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශයේ පාලන අංශයේ ප්‍රධානත්වය අතිරේක ලේකම් (පාලන) විසින් දරනු ලබන අතර ජ්‍යෙෂ්ඨ සහකාර ලේකම්, සහකාර ලේකම් නීති නිලධාරී හා පරිපාලන නිලධාරී යන විධායක නිලධාරීන් අංශයේ ක්‍රියාකාරීත්වය සඳහා දායක වේ. තවද ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ හා ප්‍රසම්පාදන අංශයද අතිරේක ලේකම් (පාලන) ගේ සෘජු අධීක්ෂණය යටතේ ක්‍රියාත්මක වන අතර අධ්‍යක්ෂ (ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ හා ප්‍රසම්පාදන) සහ සහකාර ලේකම් (ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ හා ප්‍රසම්පාදන) යන නිලධාරීන් අංශයේ ඉලක්ක සපුරා ගැනීම සඳහා වගකිව යුතු වේ. මෙම අංශය අමාත්‍යාංශයේ සියළුම පරිපාලන කටයුතු සම්බන්ධයෙන් වගකීම දරණ අතර අනෙකුත් සියළුම අංශයන් විසින් ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන කාර්යයන්හි ගුණාත්මකභාවය වර්ධනය කිරීම සඳහා අවශ්‍ය වන කාර්යාලීය පරිසරය නිර්මාණය කිරීම සිදු කරනු ලැබේ.

2020 වර්ෂය තුළ ඉලක්ක සපුරා ගැනීම පිළිබඳ ඇගයීම

- කාර්යක්ෂම හා ඵලදායී රාජ්‍ය සේවාවක් ස්ථාපනය කිරීම උදෙසා එක් එක් විෂය ක්ෂේත්‍රයන්හි ශක්‍යතා වර්ධනය කිරීමට සමස්ත කාර්ය මණ්ඩලයම සඳහාම දේශීය සහ විදේශීය පුහුණු වැඩසටහන් ඉලක්ක කළ පරිදි ඉතා සාර්ථකව නිම කරන ලදී.
- තවද, තොරතුරු ලබාදීමේ පහත අනුව මහජනතාව සඳහා කාර්යක්ෂම හා ගුණාත්මක සේවාවක් ලබාදීමේ අරමුණින් වර්ෂය තුළ නිවැරදි හා කාලීන තොරතුරු ලබාදීම සිදු කරන ලද අතර අදාල කටයුතු සම්බන්ධීකරණය හා ක්‍රියාත්මක වන ආකාරය පිළිබඳව වගකීම දැරීම සඳහා තොරතුරු නිලධාරියෙකු නම් කර පත්

කරන ලදී. තවද ලබාදෙන ලද තොරතුරු පිළිබඳ අභියාචනා ඉදිරිපත් වන අවස්ථාවන්හිදී මෙම තොරතුරු ලබාදීමේ ක්‍රියාවලියේ කාර්යක්ෂමතාවය පිළිබඳ ඇගයීම් කටයුතු අතිරේක ලේකම් (පාලන) හරහා සිදු කරනු ලැබිණි.

- ජාතික සංවර්ධන අරමුණු කරා ළඟාවීමේදී අමාත්‍යාංශයීය විෂයානුබද්ධ කාර්යයන් වඩාත් කාර්යක්ෂමව සහ නිවැරදිව සිදු කිරීම සඳහා අවශ්‍ය වන පියවර ගැනීම සහ වාර්ෂික ඉලක්ක සපුරා ගැනීම සඳහා එක් එක් අංශය වෙත පැවරුණු රාජකාරි ඉටු කිරීම සඳහා අවශ්‍ය වන මහ පෙත්වීම ලබා දීම.
- අමාත්‍යාංශය යටතේ පාලනය වන ආයතන සමඟ කාර්යක්ෂම සහ අඛණ්ඩ සම්බන්ධීකරණයක් පවත්වා ගනිමින් පවරන ද කාර්යයන් ප්‍රධාන විෂය ධාරාවන් වෙත යොමු වෙමින් නිරවද්‍යව සම්පූර්ණ කිරීමට ආයතන අංශයට හැකියාව ලැබී ඇත.
- මීට අමතරව, සේවක කාර්ය මණ්ඩලය සතු පරිසණක භාවිතය පිළිබඳ හැකියාව වර්ධනය කිරීම සඳහා අවශ්‍ය පරිසරය ගොඩ නැංවීම සඳහා පියවර ගැනීම.

1.5.1.2 ප්‍රසම්පාදන අංශය

මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය යටතේ පවතින ප්‍රසම්පාදන අංශය එවකට පැවති ජාතික ප්‍රසම්පාදන නියෝජ්‍යායතනයේ මග පෙන්වීම මත පිහිටවනු ලැබීය. ඒ අනුව මෙම අමාත්‍යාංශය යටතේ පවතින මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය හා අමාත්‍යාංශයට අයත් ව්‍යාපෘති මගින් කරනු ලබන අමාත්‍ය මණ්ඩල හා අමාත්‍යාංශ මට්ටමේ අනුමැතිය ඇතිව සිදුකළ යුතු වූ සියලුම ටෙන්ඩර් කටයුතු සඳහා පහසුකම් සපයන පාර්ශවය ලෙස ක්‍රියා කරමින් ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාවලිය සඳහා දායකත්වය දැක්වීම මෙම අංශය මගින් සිදු කරනු ලබයි.

මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය යටතේ ක්‍රියාත්මක වන අමාත්‍යාංශයට අයත් වන ව්‍යාපෘති

කළමනාකරණ ඒකක මගින් වාර්ෂික ප්‍රසම්පාදන සැලසුම් සකස් කර මෙම අංශය වෙත එවනු ලබන අතර මෙම අංශය මගින් එම සියලුම දත්ත සම්බන්ධීකරණය කර සමස්තවාර්ෂික ප්‍රසම්පාදන සැලසුම පිළියෙල කරනු ලබයි. එසේ පිළියෙල කරනු ලබන සමස්ත වාර්ෂික ප්‍රසම්පාදන සැලසුම මුදල් අමාත්‍යාංශයේ රාජ්‍ය මුදල් දෙපාර්තමේන්තුව වෙත මූලිකවම යවනු ලබන අතර අවශ්‍ය අවස්ථාවලදී වෙනත් රේඛීය අමාත්‍යාංශ, ජාතික ප්‍රසම්පාදන කොමිෂන් සභාව, ප්‍රසම්පාදන අභියාචනා මණ්ඩලය ආදී ආයතන වෙත ද, යැවීමට මෙම අංශය මගින් කටයුතු කරනු ලබයි.

මෙම අංශයේ මානව සම්පත් දායකත්වය ප්‍රසම්පාදන විශේෂඥ තනතුරු එකකින් ද, ප්‍රසම්පාදන සහකාර තනතුරු එකකින් ද, සංවර්ධන නිලධාරී තනතුරු තුනකින් ද, කළමනාකරණ සහකාර තනතුරු දෙකකින් ද, කාර්යාල කාර්යය සහයක තනතුරු එකකින් ද සමන්විත වේ.

2020 වර්ෂය තුළ ප්‍රදානය කරන ලද අමාත්‍ය මණ්ඩල මට්ටමේ හා අමාත්‍යාංශ මට්ටමේ ප්‍රසම්පාදනයන් ගණන 34 වූ අතර ඒ පිළිබඳ විස්තර ඇමුණුම 01 යටතේ දක්වා ඇත.

2020 වර්ෂය තුළ ප්‍රසම්පාදන අංශය මුහුණපා ඇති ගැටළු හා අභියෝග.

අමාත්‍යාංශයේ වාර්ෂික ප්‍රසම්පාදන සැලැස්ම ක්‍රියාත්මක කිරීමේදී පහත ගැටළු හා අභියෝගයන් හඳුනාගෙන ඇත.

- මූලික සැලසුම් පාදක කර ගත් ප්‍රමාණ බිල්පත් සකස් කිරීමේ දී ඒවායේ සඳහන් කරන ලද ඇස්තමේන්තු අගයයන්හි නිරවද්‍යතාවය පිළිබඳ සහතික විමක් ඇගයීම් කමිටු ස්ථාපනයට පූර්වයෙන් ලබා ගැනීමට නොහැකි වීම.
- සැලසුම් සෑදීම, ප්‍රමාණ බිල්පත් සකස් කිරීම, ඉඩම් අත්පත් කරගැනීම හා පාරිසරික අධ්‍යයන ආදී ප්‍රසම්පාදන පෙර සූදානම්වීමේ කටයුතු, ඇගයීම් කමිටු පත් කිරීමට ප්‍රථම අවසන් කළ යුතු වීම.
- ව්‍යාපෘති ආරම්භ කිරීමෙන් අනතුරුව එම ව්‍යාපෘතීන්හි විෂය පථය වෙනස් කිරීම හා

සම්පූර්ණයෙන්ම නව අංගයන් ප්‍රසම්පාදන සැලැස්මට එකතු කිරීම.

- කාර්යය මණ්ඩලවල ප්‍රසම්පාදනය හා සම්බන්ධ දැනුම හිඟවීම. (මෙය ශක්‍යතා ගොඩනැගීමේ වැඩසටහන් මඟින් විසඳාලිය හැක.)
- ලංසු පත්‍රිකා අඩුපාඩු සහිතවීම / ප්‍රසම්පාදන පිරිවිතර හේතුවෙන් ප්‍රසම්පාදන කාලරාමුවට අදාළ නොවන ලෙස ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාකාරකම් ප්‍රමාදවීම.

1.5.1.3 ගිණුම් අංශය

මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය වෙත වාර්ෂික අයවැය මඟින් වෙන්කෙරෙන ප්‍රතිපාදන හැසිරවීම, මෙහෙයවීම හා පාලනය කිරීමේ වගකීම ගිණුම් අංශය වෙත පැවරී ඇත. මෙලෙස වෙන් කෙරුණු ප්‍රතිපාදන කළමනාකරණය කිරීමත්, මෙම ප්‍රතිපාදන කාර්යක්ෂමව හා ඵලදායීව යෙදවීම තුළින් උපරිම ආර්ථික ප්‍රතිලාභ රජයට ලබාදීම සහතික කිරීම මෙම අංශයේ ප්‍රමුඛ කාර්යයක් ලෙස සැලකිය හැක. අමාත්‍යාංශය යටතට ගැනෙන සියළු සංවර්ධන ව්‍යාපෘති සහ මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය, මහාභාණ්ඩාගාරය සමඟ සම්බන්ධීකරණය කරමින් අයවැය අරමුදල් නොපමාව සහ බාධාවකින් තොරව උපයෝජනය සඳහා පහසුකම් සැපයීම මෙම අංශයට අයත් වන කාර්යයකි.

මේ හැරුණු කොට උපයෝජිත අරමුදල් තුළින් මූල්‍යමය කාර්යසාධනයන් ඊට සමගාමීව සිදුකරණ ලද වැයබරත් නිරීක්ෂණය කොට අංශයේ මූල්‍යමය තත්වය වාර්තා කිරීමත් සිදුකරනු ලබයි. සියළුම කාර්යාලයීය නිල බැංකු ගිණුම් අධීක්ෂණය, රාජ්‍ය ගිණුම් කාරක සභාව, පොදු ව්‍යාපාර පිළිබඳ කාරක සභාව ඇතුළු අනෙකුත් අමාත්‍යාංශ හා ආයතන වෙත ඉල්ලුම් කරනු ලබන සියළුම වාර්තා ඉදිරිපත් කිරීම මෙන්ම අංශයේ නිලධාරීන්ගේ කුසලතාවයන් ඉහළ නැංවීම ද ආංශික ක්‍රියාකාරකම් යටතේ සිදු කරනු ලැබේ.

1.5.1.4 ඉඩම් අංශය

මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශයේ ඉඩම් අංශය මහාමාර්ග අලුතින් ඉදිකිරීමේදී හා පුනරුත්ථාපනය කිරීමේදී අවශ්‍ය වන ඉඩම් අත්පත් කරගැනීමේ කටයුතු හා ඒ සම්බන්ධ ක්‍රියාවලිය හා බැඳී සිටින ආයතන හා පුද්ගලයින් සමඟ මනා සම්බන්ධීකරණයක් පවත්වා ගෙන යාම සහ ඒ හා අදාළ සියලු කටයුතු සඳහා පහසුකම් සැලසීම සඳහා වගකිවයුතු ප්‍රධාන අංශය ලෙස හැඳින්විය හැක.

2020 වර්ෂය තුළ අංශයේ ප්‍රධාන කාර්යභාරයන්

- නව මාර්ග ව්‍යාපෘති සහ මාර්ග සංවර්ධන කටයුතු වලට අදාළ ඉඩම් අත්කර ගැනීම සඳහා, ඉඩම් අත්පත් කරගැනීමේ පනතේ 2 වන වගන්තියට අනුව අත්පත් යෝජනා සහ 38(අ) අතුරු විධානය යටතේ කඩිනමින් භුක්තිය භාරගැනීමට අදාළ ගරු අමාත්‍යතුමාගේ නිර්දේශ ඉඩම් අමාත්‍යාංශය වෙත ඉදිරිපත් කිරීම.
- අත්පත් කරගත් ඉඩම් වලට අදාළ ඉදිරි කටයුතු ඉඩම් අත්කරගැනීමේ පනතට අනුව සිදුකිරීම.
- අත්පත් කරගත් ඉඩම් සඳහා වන්දි ගෙවීම් සම්බන්ධයෙන් කටයුතු කිරීම.
- ඉඩම් අත්පත් කරගැනීම හා වන්දි ගෙවීමට අදාළ කාර්යයන් ඉටුකිරීමේදී ඉඩම් අමාත්‍යාංශය, මාර්ග ව්‍යාපෘති, තක්සේරු දෙපාර්තමේන්තුව, මිනින්දෝරු දෙපාර්තමේන්තුව, ප්‍රාදේශීය ලේකම් කාර්යාල, රජයේ මුද්‍රණාලය වැනි ආයතන අතර මනා සම්බන්ධීකරණයක් පවත්වාගෙන උක්ත කාර්යයන් සිදුකිරීම.
- ඉඩම් අත්පත් කරගැනීමේ හා ප්‍රතිස්ථානගත කිරීමේ විශේෂ කමිටු පැවැත්වීම, කමිටු තීරණ සැකසීම හා කමිටු තීරණ දැනුම්දීම ඇතුළු කාර්යයන් ඉටුකිරීම.
- ජනාධිපති ලේකම් කාර්යාලය, අග්‍රාමාත්‍ය කාර්යාලය, පාර්ලිමේන්තු කාරක සභා ආදී ආයතන මඟින් විමසනු ලබන කරුණු සඳහා වාර්තා ඉදිරිපත් කිරීම.
- මහජන දුක් ගැනවිලි විසඳීමට සහය වීම.

- මාර්ග අලුතින් ඉදිකිරීම හෝ සංවර්ධනය කිරීමේ කටයුතු වලදී ඉඩම් අත්කරගැනීම නිසා අවතැන් වන පිරිස් ප්‍රතිස්ථානගත කිරීම සඳහා ඉඩම් මිලදී ගැනීමට, ඉඩම් මිලදී ගැනීමේ කමිටුව මඟින් කටයුතු කිරීම.
- ඉඩම් අත්පත්කර ගැනීමේ පනතේ 38(අ) අතුරු විධානය යටතේ අත්කරගත් එහෙත් මාර්ග සංවර්ධන කටයුතු වලට අවශ්‍ය නොවන බව හඳුනාගත් ඉඩම් සඳහා, ඉඩම් අත්කරගැනීමේ පනතේ 39 (1) වගන්තිය යටතේ අවසතු කිරීමට අදාළව ගරු අමාත්‍යතුමාගේ නිර්දේශ අමාත්‍යාංශය වෙත ඉදිරිපත් කිරීම.
- ඉඩම් අත්කර ගැනීමේ පනතේ 2 වන වගන්තිය යටතේ ආඥාවක් නිකුත් කිරීමෙන් අනතුරුව මාර්ග සංවර්ධන කටයුතු සඳහා අවශ්‍ය නොවන බව හඳුනාගත් ඉඩම් සඳහා, ඉඩම් අත්කර ගැනීමේ පනතේ 50 වන වගන්තිය යටතේ අත්හැරීම් සඳහා වන නිර්දේශ අමාත්‍යාංශය වෙත ඉදිරිපත් කිරීම.

භෞතික ප්‍රගතිය

- ඉඩම් අත්කර ගැනීමේ පනත යටතේ අත්පත් යෝජනා 116 ක් ඉඩම් හා ඉඩම් අමාත්‍යාංශය වෙත ඉදිරිපත් කර ඇත.
- ඉඩම් අත්කර ගැනීමේ පනත යටතේ 38(අ) අතුරු විධානයන්ට අනුව ගරු අමාත්‍යතුමාගේ අත්සනින් ඉඩම් අමාත්‍යාංශයට නිර්දේශ 52 ක් ඉදිරිපත් කර ඇත.
- ඉඩම් අත්කරගැනීමේ පනතේ 39 (අ) (1) වගන්තිය යටතේ අවසතු කිරීමට අදාළව ඉඩම් අමාත්‍යාංශය වෙත නිර්දේශ 7 ක් ඉදිරිපත් කර ඇත.
- 39 (අ) වගන්තිය යටතේ ප්‍රත්‍යාදිශ්ට කිරීමට අදාළව ඉඩම් අමාත්‍යාංශය වෙත නිර්දේශ 2 ක් යොමු කර ඇත.

- 50 වන වගන්තිය යටතේ අත්හැරීමට අදාළව ඉඩම් අමාත්‍යාංශය වෙත නිර්දේශ 4 ක් යොමු කර ඇත.
- ඉඩම් අත්කරගැනීමේ හා ප්‍රතිස්ථානගත කිරීමේ විශේෂ කමිටු 08 ක් හා ඉඩම් අත්කරගැනීමේ හා ප්‍රතිස්ථානගත කිරීමේ විශේෂ කමිටු වලදී තීරණ 105 ක් ලබා දී ඇත.
- මාර්ග සංවර්ධන කටයුතු හේතුවෙන් අවතැන් වන පිරිස් ප්‍රතිස්ථානගත කිරීමට නව ඉඩම් මිලදී ගැනීම සඳහා පවත්වන ලද ඉඩම් මිලදී ගැනීමේ කමිටු 02 ක් පැවැත්වීම.
- ජනාධිපති කාර්යාලයෙන් එවන ලද මහජන ගැටළු සඳහා පිළිතුරු 08 ක් යොමු කර ඇත.
- අනෙකුත් මහජන ගැටළු සඳහා පිළිතුරු ලිපි 167 ක් යොමු කර ඇත.

1.5.1.5 අභ්‍යන්තර විගණන අංශය

මූල්‍ය රෙගුලාසි අංක 128 හි දැක්වෙන පරිදි ප්‍රධාන ගණන් දීමේ නිලධාරියා විසින් මූල්‍ය රෙගුලාසි අංක 133 දැක්වෙන කාර්යයන් ඉටු කිරීම සඳහා අභ්‍යන්තර විගණන අංශයක් පිහිටුවිය යුතු අතර මෙම අමාත්‍යාංශයේ අභ්‍යන්තර විගණන අංශය ඊට අනුකූලව පිහිටුවන ලද්දකි.

වර්ෂය තුළ හඳුනා ගන්නා ලද අවදානම් ඇගයීම් මත අමාත්‍යාංශය හා අනුබද්ධිත ව්‍යාපෘති කාර්යාල තුළ පහත සඳහන් විගණන ක්ෂේත්‍රයන් යටතේ විගණනයන් සිදු කර ඇත.

- කාර්ය සාධන විගණනය
- මූල්‍ය විගණනය
- ආයතනික විගණනය
- භෞතික ක්ෂේත්‍ර පරීක්ෂාව

අංශය විසින් සකස් කර ඇති විගණන සැලැස්මට අනුව ඉහත ක්ෂේත්‍රයන් යටතේ අඛණ්ඩ විගණනයන් හා ඊට අදාළ ස්වාධීන ඇගයීම් සිදු කර ඇති අතර, අමාත්‍යාංශය යටතේ ක්‍රියාත්මක වන සංවර්ධන ව්‍යාපෘති තුළින් අපේක්ෂිත අරමුණු හා ඉලක්කයන් සපුරා ගැනීම සඳහා

කටයුතු කිරීම පිළිබඳව විගණනයට ලක්කර, අවශ්‍ය මග පෙන්වීම් සිදුකර ඇත.

විගණන සැලැස්මට පරිබාහිරව 2020 වර්ෂය තුළ ලේකම්තුමාගේ උපදෙස් පරිදි විශේෂ විමර්ශන 15 ක් සිදුකර, ඒ සම්බන්ධයෙන් විමර්ශන වාර්තා ඉදිරිපත් කර ඇත. මෙම අභ්‍යන්තර විගණන පරීක්ෂණ සහ විශේෂ විමර්ශන මගින් අමාත්‍යාංශයට සෘජුව බලපාන අභ්‍යන්තර පාලන ගැටළු පිළිබඳව නිරීක්ෂණ ඉදිරිපත් කර තිබේ.

ඉලක්ක සපුරා ගැනීම් සමාලෝචනය

2020 අභ්‍යන්තර විගණන සැලැස්මට අනුව විගණන කටයුතු සාර්ථකව ක්‍රියාත්මක කරන ලදී. එක් එක් විගණන පරීක්ෂණයන් හා විශේෂ විමර්ශනයන් තුළින් ඵලදායී විගණන පැහැදිලි කිරීම්, නිරීක්ෂණ හා නිර්දේශ ලබා දීමටත්, ඒ තුළින් කාර්ය මණ්ඩල කළමනාකරණය, වත්කම් කළමනාකරණය, පරිපාලන සහ ගිණුම්කරණ දුර්වලතා, වාහන අවභාවිතයන්, ප්‍රසම්පාදන කටයුතු සහ වෙනත් කරුණු සම්බන්ධයෙන් පවතින අභ්‍යන්තර පාලන ක්‍රමවල පවතින දුර්වලතා ඉවත්කර එහි ශක්තිමත් භාවය ඉහළ නැංවීමට යෝජනා ඉදිරිපත් කිරීමෙන් දායකත්වය ලබාදීමටත් අභ්‍යන්තර විගණන අංශයට හැකියාව ලැබී තිබේ.

1.5.1.6 ඉංජිනේරු අංශය

ශ්‍රී ලංකාව තුළ මහාමාර්ග ඉදිකිරීම් සම්බන්ධ සියළු තාක්ෂණික හා ඉංජිනේරුමය වගකීම් මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය වෙනුවෙන් දරනුයේ එහි ඉංජිනේරු අංශයයි. අංශ ප්‍රධානියා ලෙස කටයුතු කරන අතිරේක ලේකම්තුමාගේ (ඉංජිනේරු) පූර්ණ අධීක්ෂණය යටතේ මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය විසින් මහාමාර්ග ඉදිකිරීම් සම්බන්ධ ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක කරනු ලබයි.

එසේ ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන ව්‍යාපෘති වල ප්‍රගතිය අධීක්ෂණය කිරීම හා ඊට අදාළ තාක්ෂණික විගණනයන් සිදුකිරීම ද ඉංජිනේරු අංශය මගින් සිදු කරනු ලබයි.

ඉලක්ක සපුරා ගැනීම් සමාලෝචනය

- අතිරේක ලේකම් (ඉංජිනේරු) විසින් වර්ෂය තුළ ක්‍රියාත්මකව පැවති ව්‍යාපෘති

මගින් ඉදිකෙරුණු මාර්ග හා පාලම් ආදියෙහි ප්‍රගතිය හා තත්වය අධීක්ෂණය කරන ලද අතර අදාළ කාර්යසාධන වාර්තා ද පරීක්ෂාවට ලක් කරන ලදී. එමෙන්ම, ඊට සමගාමීව ව්‍යාපෘති සම්බන්ධීකරණ කමිටු ද පවත්වන ලදී.

- 2020 වර්ෂය සඳහා සකසක ලද මාර්ග මිල ගණන් ලේඛණය (HSR) 2020 පෙබරවාරි මාසය තුළ නිකුත් කරන ලදී.
- 2020 වර්ෂය තුළ මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශ ලේකම් වෙත යොමු කරන ලද, මහාමාර්ග ඉදිකිරීම් වලට සම්බන්ධ මහජන පැමිණිලි, ස්ථානීය පරීක්ෂණයන්ද සිදු කරමින් විමර්ශනය කරන ලදී. ඒවාට අදාළ ප්‍රතිකර්ම ක්‍රියාවන් ද ගන්නා ලදී.
- 2020 වර්ෂය තුළ පහත සඳහන් මාර්ග ජාතික මහාමාර්ග ලෙස උත්ශේණිගත කිරීම් සිදු කරන ලදී.
 1. කෑගල්ල අතුරු මාර්ගය (ප්‍රෙව්ශයන් සීමා කරන ලද මහාමාර්ගයක් ලෙස)
 2. පැලවත්ත - අකුරේගොඩ - පොතුඅරාව මාර්ගය
 3. මාතර පිවිසුම් මාර්ගය
- 2020 වර්ෂය තුළ පහත සඳහන් ජාතික මහාමාර්ග අධිවේගී මාර්ග ලෙස ප්‍රකාශයට පත්කරන ලදී.
 1. දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගය (කොට්ටාව-මත්තල)
 2. පිටත වටරවුම් ජාතික මහාමාර්ගය

අභියෝග හා ගැටළු

1. මාර්ග මිල ගණන් ගෙන්වාගැනීමේදී කිහිපවරක් සිහිකැඳවීම් කළ යුතු වීම හා රජය මගින් වරින් වර ගනු ලබන ප්‍රතිපත්තිමය තීරණ නිසා මිල ගණන් වෙනස් වීම මත මාර්ග මිල ගණන් ලේඛණය (HSR) ජනවාරි මාසය අතුලත නිකුත් කිරීමේ අපහසුතාවය

- 2. මාර්ග උනේශ්‍රණිගත කිරීම් වලට අදාළව පළාත්සභාවලට යොමු කරන ලද ලිපි සඳහා කඩිනමින් පිළිතුරු නොලැබීමෙන් ප්‍රමාදයන් ඇති වීම.

1.5.1.7 සැලසුම් හා මෙහෙයුම් අංශය

සැලසුම් හා මෙහෙයුම් අංශය මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශයේ ප්‍රතිපත්ති සැකසීම සහ සංවර්ධන ව්‍යාපෘති සැලසුම් කිරීම, ක්‍රියාත්මක කිරීම, මෙහෙයවීම සහ ඇගයීම හා සම්බන්ධිත අධීක්ෂණය හා සම්බන්ධීකරණය හා බැඳුණු ප්‍රධානතම වගකීම් දරන්නා වූ අංශය වේ.

සැලසුම් හා මෙහෙයුම් අංශය මගින් 2020 වර්ෂය තුළ ඉටු කිරීම සඳහා සැලසුම් කරන ලද ප්‍රධාන කාර්යයන් සාර්ථකව සම්පූර්ණ කරන ලද අතර, එම කාර්යයන්හි ප්‍රගතිය පහත පරදි දැක්වේ.

ඉලක්ක සපුරා ගැනීම් සමාලෝචනය

- 2020 වර්ෂය තුළ ජනවාරි - මැයි, ජූනි - අගෝස්තු හා සැප්තැම්බර් - දෙසැම්බර් යන කාලපරිච්ඡේදයන් සඳහා කොටස් වශයෙන් සකසන ලද වාර්ෂික ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම, ජාතික ක්‍රමසම්පාදන දෙපාර්තමේන්තුව වෙත හා ජාතික විගණන කාර්යාලය වෙත පිළිවෙලින් 2020 ජනවාරි 31, 2020 ජූලි 31 හා 2020 ඔක්තෝම්බර් 21 යන දිනයන්හිදී ඉදිරිපත් කරන ලදී.
- 2019 වර්ෂය සඳහා සකසන ලද වාර්ෂික කාර්යසාධන වාර්තාව සකස් කොට 2020 අගෝස්තු මස 07 වැනි දින පාර්ලිමේන්තුව වෙත ඉදිරිපත් කරන ලදී.
- අයවැය විවාදය සඳහා සකසනු ලබන, ප්‍රගති වාර්තාව, 2019 හා 2020 යන වර්ෂයන් සඳහා පිළිවෙලින් 2020.11.11 හා 2020.11.16 යන දිනයන්හිදී ශ්‍රී ලංකා පාර්ලිමේන්තුව වෙත ඉදිරිපත් කරන ලදී.

- 2020 වර්ෂයේදී, ව්‍යාපෘති සම්බන්ධීකරණ කමිටු රැස්වීම් 10 ක් සාර්ථක ලෙස පවත්වා ඇති අතර කොවිඩ් - 19 රෝග ව්‍යාප්තිය හේතුවෙන් සැලසුම් කරන ලද බොහොමයක් රැස්වීම් පැවැත්වීමට නොහැකි වූණි.

- රජයේ මූල්‍යාධාර ලබාගැනීම සඳහා ඉදිරිපත් කරන ලද ව්‍යාපෘති වාර්තා විද්‍යාත්මකව විශ්ලේෂණය කොට එම ව්‍යාපෘති වාර්තාවලට අදාළ සංකල්ප වාර්තා 12 ක් අදාළ අනුමැතිය සඳහා ජාතික ක්‍රමසම්පාදන දෙපාර්තමේන්තුව හා විදේශ සම්පත් දෙපාර්තමේන්තුව වෙත ඉදිරිපත් කිරීම.

- තවද, වර්ෂය තුළ ව්‍යාපෘතීන්හි 2020 වර්ෂය සඳහා විශ්ලේෂණය කරන ලද මූල්‍ය හා භෞතික ප්‍රගතිය ඇතුළත් කාර්තුමය වාර්තා, මාසික වාර්තා හා ජාතික අයවැය දෙපාර්තමේන්තුව වෙත ඉදිරිපත් කල යුතු විවිධ වාර්තා නිසි පරිදි සකස් කොට ඉදිරිපත් කරන ලදී. එමෙන්ම ව්‍යාපෘති අධ්‍යක්ෂකවරුන් විසින් ඉදිරිපත් කර ඇති ප්‍රගති වාර්තාවන් තවදුරටත් ඇගයීමට ලක් කිරීමද, වර්ෂය තුළ අංශය විසින් සැලසුම් කල සියළුම කාර්යයන් හා අරමුණු ද සාර්ථකව හා කාර්යක්ෂමව ඉටුකිරීමට ද වර්ෂාවසානය වන විට සමත් වී ඇත.

- අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් (සැලසුම් හා මෙහෙයුම්) ගේ ප්‍රධානත්වයෙන් යුතු අමාත්‍යමණ්ඩල සංදේශ සමාලෝචන කමිටුව වෙත අමාත්‍යමණ්ඩල නිර්දේශ 09 ක් සඳහා ගරු මහාමාර්ග අමාත්‍යවරයාගේ අනුමැතිය ලබාගෙන ඉදිරි කටයුතු සඳහා යොමු කර ඇත.

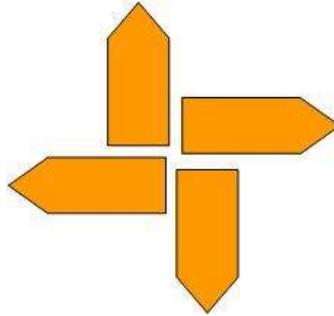
1.6 වෙනත් ව්‍යවස්ථාපිත ආයතන

1.6.1 මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය

දැක්ම

මෙහෙවර

“විශිෂ්ඨ මහාමාර්ග ජාලයක්
සැපයීම පිළිබඳ සමාජයේ
අපේක්ෂාවන් ඉටුකරන,
මහාමාර්ග ඉංජිනේරු
විද්‍යාවේ බහු විෂයික
විශිෂ්ඨත්වයෙන් යුත්, ප්‍රමුඛ
ජාතික ආයතනය ලෙස
ඇගයීමට ලක්වීම.”



“මාර්ග අංශයේ ප්‍රමුඛ
ජාතික ආයතනය ලෙස
මහජනතාව හා භාණ්ඩ
ප්‍රවාහනය සහ ජාතියේ
සාමාජීය ආර්ථික සංවර්ධනය
සඳහා මග පාදමින්, පිළිගත
හැකි මට්ටමක, ආරක්ෂාව හා
පහසුව සලසමින් පරිසර
හිතකාමී අයුරින්,
සංවලතාවය හා
ප්‍රවේශකත්වය සහතික කිරීම
සඳහා ප්‍රමාණවත් හා
කාර්යක්ෂම ජාතික
මහාමාර්ග ජාලයක් සැපයීම.”

ශ්‍රී ලංකාවේ මහාමාර්ග ක්ෂේත්‍රයෙහි ප්‍රමුඛතම ආයතනය ලෙස සැලකෙන මාර්ග සහ මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය යටතට ගැනෙන ප්‍රධාන ආයතනය මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය ලෙස හැඳින්විය හැකිය. 1981 අංක 73 දරණ පනත් කෙටුම්පත මඟින් මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය, මාර්ග සහ මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය යටතේ ව්‍යවස්ථාපිත ආයතනයක් බවට පත්කෙරුණු අතර 1986 දී එය මහාමාර්ග දෙපාර්තමේන්තුවේ ප්‍රමුඛතම අනුප්‍රාප්තිකයා බවට පත්විය.

එතැන් සිට මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය ජාතික මාර්ග ජාලයට අයත් මහාමාර්ග සහ පාලම් නඩත්තු කිරීම සහ වැඩිදියුණු කිරීම සිදු කිරීමට බැඳී සිටී.

පවතින මාර්ග ජාලය වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා අධිවේගී සහ ඒ හා බැඳුණේ මහාමාර්ග නඩත්තු කිරීම හා සංවර්ධනය කිරීමේ ද නව මාර්ග, පාලම් හා අධිවේගී මාර්ග සැලසුම්කිරීම, නිර්මාණය කිරීම සහ ඉදිකිරීමේ ද වගකීම මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය හා ඒ යටතේ ඇති මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය සතුවේ.

1.7 මහාමාර්ග අංශයේ ආයෝජනය

ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් නිරන්තරයෙන් රට තුළ ඉහළ ආර්ථික වර්ධන වේගයක් පවත්වාගෙන යාම අපේක්ෂා කරනු ලබන අතර එහිදී සිය සංවර්ධන ඉලක්කයන් සාක්ෂාත් කර ගැනීමේදී ශක්තිමත් මාර්ග ජාලයක් පවත්වා ගෙන යාම ඉතා අත්‍යවශ්‍ය සාධකයක් වන බව හඳුනාගෙන ඇත. රට තුළ ජීවත් වන ජනතාවගේ ජීවන තත්වය නඟා සිටුවීම උදෙසා රජය විසින් නිරන්තරයෙන් ආයෝජනයන් සිදු කරනු ලබන අතර, ප්‍රවාහන අවශ්‍යතාවයන් වෙනුවෙන් වර්ධනය වන ඉල්ලුම සපුරාලීම උදෙසා මහාමාර්ග අංශය සඳහා සමස්තයක් ලෙස ඉතා ඉහළ ආයෝජනයක් සිදු කරනු ලැබේ.

මගී ජනතාවට සිය ගමනාන්තය සඳහා පහසුවෙන් ප්‍රවේශ වීමට හැකි වීම, ඉන්ධන පිරිමැස්ම, ගමනාගමන පිරිවැය අවම වීම, මාර්ග තදබදය අවම වීම යන සාධක හේතුවෙන් මෙම අංශය සඳහා සිදු කරනු ලබන ආයෝජනය ඉතා ඉහළ ආර්ථිකමය වටිනාකමක් උත්පාදනය කරනු ලබන බව නිරීක්ෂණය වී ඇත. 2007 වර්ෂයේ සිට 2020 වර්ෂය දක්වා මහාමාර්ග අංශය සඳහා සිදුකරන ලද ආයෝජනයන්හි උපයෝජනයන් පහත වගුවේ දැක්වේ.

වගු අංක 1.7.1 මහාමාර්ග අංශයේ ආයෝජනය (2007-2020)

වර්ෂය	ප්‍රතිපාදන ප්‍රමාණය (රු. බිලියන)	වියදම (රු. බිලියන)	සමුච්චිත වියදම (රු. බිලියන)
2007	44.8	37.6	37.6
2008	63.2	56.8	94.4
2009	88.9	76.1	170.5
2010	89.5	84.7	255.2
2011	121.1	100.9	356.1
2012	136.0	134.1	490.2
2013	133.3	131.1	621.3
2014	148.0	148.0	769.3
2015	196.8	178.0	947.35
2016	172.6	141.7	1,089.08
2017	206.3	192.0	1,281.11
2018	196.4	166.7	1,448.03
2019	256.6	156.8	1,604.58
2020	255.0	226.3	1,830.84

මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය

මහාමාර්ග අංශයේ ආයෝජනය සම්බන්ධව 2007 වර්ෂයේ සිට නිරූපිත දත්ත නිරීක්ෂණය කිරීමේදී දෙවන ඉහළම ආයෝජනය 2020 වර්ෂයේදී ද, අඩුම අගය 2007 වර්ෂයේදී ද පෙන්නුම් කර ඇත.

වගුවේ දක්වා ඇති කාලපරිච්ඡේදය තුළ , රට තුළ ගමනාගමන හා ප්‍රවේශ පහසුකම් වැඩිදියුණුකිරීමේ අරමුණින් ජාතික වශයෙන් ඉතා වැදගත් අධිවේගී මාර්ග, ජාතික මහාමාර්ග ඉදිකිරීම, ජාතික මාර්ගවල පාලම් හා ගුවන් පාලම් ඉදිකිරීමට අවශ්‍ය පියවර ගැනීම හේතුවෙන් 2016 වර්ෂයේ දී පෙන්වූ විචලනය හැර සෙසු සෑම වර්ෂයකදීම මෙම අංශය සඳහා වෙන් කෙරුණු ආයෝජන ප්‍රමාණයේ ක්‍රමික වර්ධනයක් පෙන්නුම් කරනු ඇත.

දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගය, කොළඹ - කටුනායක අධිවේගී මාර්ගය හා පිටත වටරවුම් අධිවේගී මාර්ගය යන අධිවේගී මාර්ගයන්හි ඉදිකිරීම් සාර්ථකව නිම කිරීම තුළින් නගරබදව ගොඩනැගෙන වාහන තදබදය අවම කිරීම මෙන්ම ග්‍රාමීය ජනතාවට සිය නිෂ්පාදන ආර්ථික මධ්‍යස්ථාන වෙත ගෙන යාමට අවශ්‍ය පහසුකම් සැපයීමද සිදු කරනු ලද අතර ඒ තුළින් ග්‍රාමීය ප්‍රදේශවල ප්‍රාදේශීය සංවර්ධනය වැඩිදියුණු වීම තුළින් මෑතකාලීනව දළ දේශීය නිෂ්පාදිතය සඳහා පළාත්බදව දක්වනු ලබන දායකත්වය ඉහළ ගොස් ඇත.

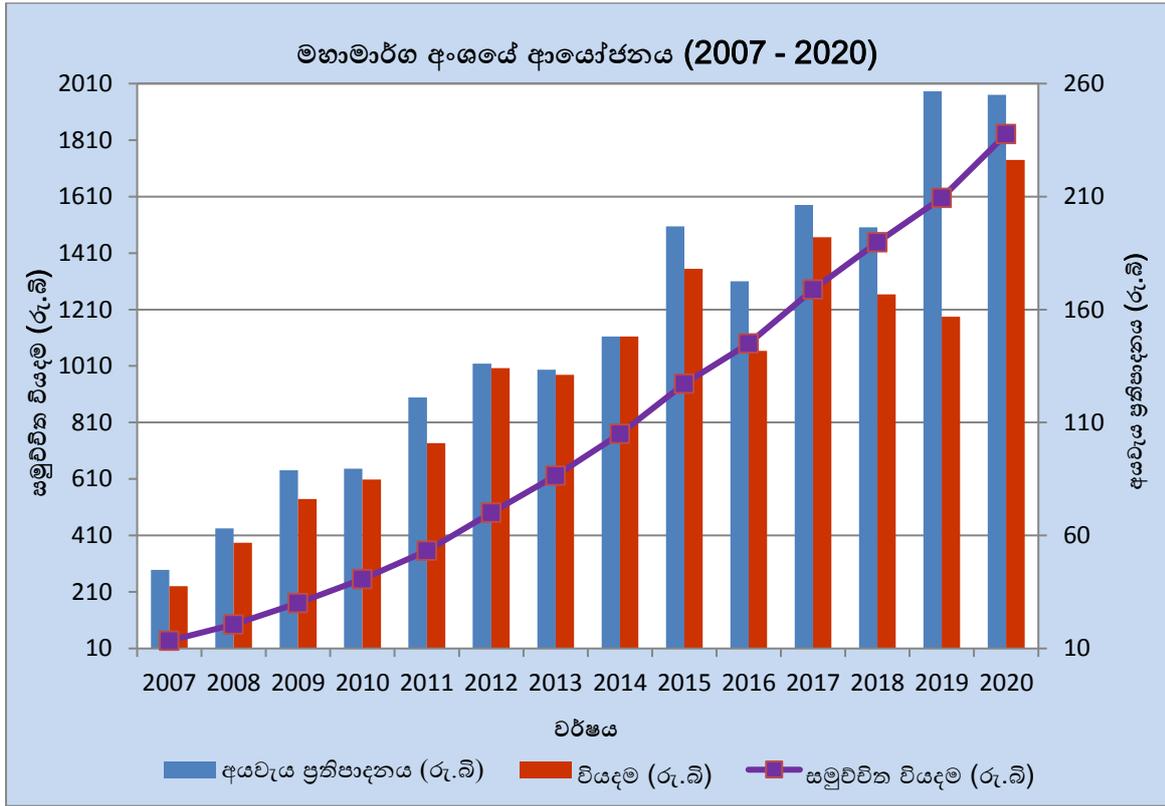
2009 වර්ෂයේදී දෙමළ ඊලාම් ත්‍රස්ත්‍රවාදීන් විසින් ගෙන ගිය ත්‍රස්ත්‍රවාදය අවසන් කරමින් සිවිල් යුධමය තත්වය නිම කිරීමත් සමඟ, උතුරු හා නැගෙනහිර ප්‍රදේශවල සංවර්ධන කටයුතු වෙනුවෙන් වූ ආයෝජනය සඳහා ඉල්ලුම වර්ධනය වූ අතර එහි සිසු වර්ධනයක් දක්නට විය.

මෙම පළාත්වල භානියට පත් මාර්ග යටිතල පහසුකම් නැවත යථා තත්වයට පත් කිරීමට අවධානය යොමු වූ අතර එය ප්‍රමුඛ අවශ්‍යතාවයක් බවට ද පත් විය. මෙම හේතුව ද මහාමාර්ග අංශය සඳහා වෙන් වූ ආයෝජනයේ වර්ධනය සඳහා බලපාන ලදී. මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය සඳහා වූ අංක 117 වූ අයවැය ශීර්ෂය යටතේ 2020 වර්ෂය සඳහා, ජනවාරි - මැයි, ජූනි - අගෝස්තු හා සැප්තැම්බර් - දෙසැම්බර් කාලපරිච්ඡේද සඳහා ඉදිරිපත් කරන

ලද අතුරු සම්මත ගිණුම් හරහා අයවැය ප්‍රතිපාදනය ලෙස රු.මි.255,023.23 ක් වෙන් කරන ලදී.

ඒ අනුව වාර්තාගත කාලපරිච්ඡේදය අවසාන වන විට, මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය විසින් 89% ක

සමස්ත මූල්‍ය ප්‍රගතියක් වාර්තා කර ඇති අතර, අමාත්‍යාංශය යටතේ ක්‍රියාත්මක කරන ලද සියළුම සංවර්ධන වැඩසටහන් ද, 75% ට වැඩි මූල්‍ය ප්‍රගතියක් ද වාර්තා කර ඇත.



පරිච්ඡේදය 2

ප්‍රගතිය හා ඉදිරිදැක්ම

වෙළුම I

මහාමාර්ග ආංශික සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිවල ප්‍රගතිය

2.1 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 2020 වර්ෂය සඳහා රු.මිලියන 255,023.2ක සැලකිය යුතු මුදලක් වෙන් කර ඇත.

නව ප්‍රවේශයන් යටතේ ක්‍රියාවට නැංවීම සඳහා පහත සඳහන් ව්‍යාපෘති හඳුනා ගෙන ඇත.

2.1.1 මහනුවර හා එම නගරාසන්න ප්‍රදේශවල මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ගය හා සම්බන්ධිත මාර්ග වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය

මහනුවර දිස්ත්‍රික්කය කඳුකර ප්‍රදේශයක පිහිටා ඇති අතර බොහෝ කඳු වලින් වටවී තිබෙන බැවින් අවශ්‍ය කරන අධිවේගී මාර්ග නිවැරදි ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලව ඉදිකිරීමට හා නඩත්තු කිරීම සඳහා අධික පිරිවැයක් දැරීමට සිදුවන අතර එය මූල්‍යමය වශයෙන් අහිතකර තත්ත්වයක් පෙන්නුම් කරයි. එබැවින් මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය මගින් සිදු කරන ලද පුළුල් අධ්‍යයනයකින් අනතුරුව ගලගෙදර දක්වා අධිවේගී මාර්ගයක් ඉදිකිරීමට සහ මහනුවර නගරය හා ප්‍රධාන වශයෙන් සම්බන්ධිත මාර්ග නිවැරදි ප්‍රමිතීන්ට අනුව ඉදිකිරීමටත් පවත්නා ප්‍රධාන මාර්ග කිහිපයක් දියුණු කිරීමටත් තීරණය කර ඇති අතර එමඟින් මහනුවර නගරය අධිවේගී මාර්ග ජාලය හා සම්බන්ධ කිරීමට අපේක්ෂිතය.

මෙම ව්‍යාපෘතිය යටතේ පහත සඳහන් මාර්ග 06 වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා තෝරා ගෙන ඇති අතර 2021 වර්ෂයේදී මෙම ව්‍යාපෘතියෙහි මූලික කටයුතු ආරම්භ කිරීමට සැලසුම් කර ඇත.

<p>1 වන පැකේජය</p> <ul style="list-style-type: none"> කටුගස්තොට - කුරුණෑගල - පුත්තලම මාර්ගය කටුගස්තොට සිට ගලගෙදර දක්වා පුළුල් කිරීම සහ වැඩිදියුණු කිරීම (0+30 - 13+500) (මංකීරු 04)
<p>2 වන පැකේජය</p> <ul style="list-style-type: none"> ඒ009 මාර්ගය සහ ඒ 010 මාර්ගය කටුගස්තොට නගරය හා සම්බන්ධ කරමින් කටුගස්තොට නගරයේ අතුරු මාර්ගයක් ඉදිකිරීම (මංකීරු 04කින් යුත් නව මාර්ගය) අලදෙනිය -රිරියගම මාර්ගය පුළුල් කර වැඩිදියුණු කිරීම. (බී 005)
<p>3 වන පැකේජය</p> <ul style="list-style-type: none"> බරිගම - හල්ඔළුව මාර්ගය පුළුල් කර වැඩිදියුණු කිරීම (බී 537) (0+000 - 5+750) අරඹකඩේ - බොක්කාවල - අඹතැන්න මාර්ගයේ (බී 015) අරඹකඩේ - බොක්කාවල - පුජාපිටිය දක්වා වූ කොටස පුළුල් කර වැඩිදියුණු කිරීම අලවතුගොඩ - පුජාපිටිය මාර්ගය පුළුල් කර වැඩිදියුණු කිරීම (බී 377)

2.1.2 කොහුවල සහ ගැටමේ 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 මාර්ග සහ මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය, හා මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය විසින් ඉහත සඳහන් කළ වැඩිදියුණු කිරීම් සිදු කිරීම සඳහා බොහෝ ක්‍රියාමාර්ග ගෙන තිබේ. මේ යටතේ, කොහුවල සහ ගැටමේ යන ස්ථාන වල හංගේරියානු ආධාර යටතේ නව ගුවන් පාලම් ඉදිකිරීමට කටයුතු කරමින් පවතී.

- කොහුවල ගුවන් පාලම්

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.

• ගැටළු ගුවන් පාලම

මහනුවරට ප්‍රවේශ වීමට හැකි ප්‍රධාන මාර්ගයන් 02ක් ලෙස විලියම් ගොපල්ලව මාවත (ඒබී42) සහ ඒ1 මාර්ගයේ අන්තර් කොටසක් වන ගැටළු මංසන්දිය හැඳින්විය හැක. ඒබී042 විලියම් ගොපල්ලව මාවතේ දැනට පවතින හරස් මාර්ගය ගැටළු 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.

මේ වන විට මෙම ව්‍යාපෘතියෙහි නිර්මාණ කටයුතු සහ ඉඩම් අත්පත් කරගැනීමේ කටයුතු ආරම්භ කර ඇත.

වගුඅංක2.1.2.1 - යෝජිත ගුවන් පාලම 03

ගුවන් පාලම නාම	ගුවන් පාලම දුර	බඳුමේ දුර	ආරුක්කු වේ සැකැස්ම	ගුවන් පාලම පළල
කොහුවල	මීටර් 229	මීටර් 97.6	ආරුක්කු 3- මීටර් 132	මීටර් 9.4
ගැටළු	ප්‍රධාන ගුවන් පාලම - මීටර් 396.7 ඒ01 දක්වා වන ශාඛාව - මීටර් 432.4	ප්‍රධාන ගුවන් පාලම මීටර් 116.7 ශාඛාව මීටර් 147.4	ප්‍රධාන ගුවන් පාලම ආරුක්කු 8, ශාඛාව ආරුක්කු 8	මංතීරු 3ක් සහිත කොටස මීටර් 13.4 මංතීරු 2ක් සහිත කොටස මීටර් 9.4 තනි මංතීරුවක් සහිත ශාඛාව මීටර් 5.4

2.1.3 කෝකිලායි පාලම ඉදිකිරීම

නැගෙනහිර පළාත හා උතුරු පළාත අතර වෙරළබඩ තීරයේ අඛණ්ඩ සම්බන්ධතාවයක් ඇතිකිරීම සඳහා මුලතිව් - කෝකිලායි - පුල්මුඩේ මාර්ගයේ කෝකිලායි කලපුව හරහා මීටර් 1050ක දිගින් යුතු සංයුක්ත පාලමක් ඉදිකිරීම යෝග්‍ය බවට මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය විසින් හඳුනාගෙන ඇති අතර ජාතික මහාමාර්ග පාලයේ, පුල්මුඩේ ඉක්මවා වෙරළ තීරය ඔස්සේ අඛණ්ඩ සම්බන්ධතාවයක් මේ වන විට නොමැති බව ද නිරීක්ෂණය වී ඇත.

මෙම ගැටළුවට විසඳුමක් ලෙස චීනයේ අපනයන හා ආනයන බැංකුවේ මූල්‍යාධාර මත උතුරු මාර්ග පුනරුත්ථාපන ව්‍යාපෘතිය යටතේ මුලතිව් - කෝකිලායි මාර්ගය (බී297) කි.මී 42.4 ක දුරක් පුල්මුඩේ දක්වා දීර්ඝ කර වැඩිදියුණු කරන ලද අතරමෙම මාර්ගය උතුරු පළාත සමඟ ත්‍රිකුණාමලය දිස්ත්‍රික්කය සම්බන්ධ කරන ලබන ප්‍රධාන මාර්ගයකි.

මෙය පවතින රථවාහන තදබදය මහහැර නැගෙනහිර පළාතේ ත්‍රිකුණාමලය හා මඩකලපුව යන දිස්ත්‍රික්කවල සිට උතුරු සීමාවේ මුලතිව්, කිලිනොච්චි හා යාපනය යන දිස්ත්‍රික්ක වලට ලඟාවිය හැකි කෙටිම මාර්ගය ද වේ. මෙම මාර්ගය නායරු කලපුව සහ කෝකිලායි කලපුව ලෙස නම් කරන ලද ප්‍රධාන සමුද්‍රීය හරස් මාර්ග

02කින් සමන්විත වේ. එසේ වුව ද ඉහත සඳහන් කළ මාර්ග ව්‍යාපෘතිය මඟින් නායරු කලපුව හරහා පාලමක් ඉදිකරනු ලැබුවද ව්‍යාපෘතියේ පැවති මූල්‍යමය සීමාවන් නිසා කෝකිලායි කලපුව හරහා පාලමක් ඉදිකිරීම එම ව්‍යාපෘතිය යටතට නොගැණිනි.

මෝසම් කාලයේදී කෝකිලායි කලපුවේ මීටර් 1025ක පමණ දියකපොල්ලක් නිර්මාණය වන අතර වියළි කාලයේ දී එය මීටර් 800ක් දක්වා අඩුවේ. මෙම මාර්ගයේ රථවාහන තදබදය වැඩි වී ඇති අතර වර්තමානය වනවිට එය පළාත් හා ප්‍රාදේශීය සහ මාර්ගයන් ඔස්සේ කි.මී. 25ට වඩා වැඩි ප්‍රමාණයක් දක්වා වර්ධනය වී ඇත. මෙම අතුරු මාර්ග බොහෝමයක් බොරළු අතුරන ලද මාර්ග හෙයින් ඉතා අබලන් තත්ත්වයේ පවතින අතර වැසි සහිත කාලයන්හී දී ගමනාගමනය සඳහා වඩාත් අපහසු වේ.

තවද, පුල්මුඩේ සිට කෝකිලායි දක්වා වූ මුහුදු තීරය ටොන් මිලියන 04ක් පමණ වූ ඛනිජ වැලි නිධියකින් සමන්විතය. මෙම ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීමත් සමඟ මෙම මූලාශ්‍ර ආර්ථික වශයෙන් වඩාත් ඵලදායී හා කාර්යක්ෂම ලෙස ප්‍රයෝජනයට ගැනීමට හැකිවනු ඇත. කෝකිලායි කුරුළු උද්‍යානය ද පිහිටා ඇත්තේ කෝකිලායි කලපුව ආසන්නයේය. එමනිසා, කෝකිලායි පාලම ඉදිකිරීමේ ව්‍යාපෘතිය මඟින් සංචාරක කර්මාන්තය සංවර්ධනය මෙන්ම එම ප්‍රදේශයේ කර්මාන්ත සංවර්ධනය සඳහා ද දැවැන්ත රුකුලක් වනු නියතය.

මේ අනුව මූලතිඵල - කෝකිලායි - පුල්මුඩේ මාර්ගය වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතියේ උපරිම ප්‍රයෝජනය ලබාගැනීම සඳහා කෝකිලායි කලපුව හරහා පාලමක් ඉදිකිරීම ඉතා වැදගත්වේ.

එසේම, මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය මඟින් 2013 හා 2014 වසරවලදී මෙම ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා මූලික කටයුතු සිදුකර ඇති නමුත් ප්‍රමුඛතාවයේ වෙනසක් සිදුවීම හේතුවෙන් එය 2014 දී අත්හිටුවුවද 2018 වර්ෂයේදී එය නැවත ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා සලකා බැලීමට යොමු කරන ලදී. ඒ අනුව මෙම ව්‍යාපෘතිය 2021 වසරේදී ඉදිකිරීම ආරම්භ කිරීම සඳහා සැලසුම් කරමින් පවතී.

කෝකිලායි පාලමේ පිහිටීම දැක්වෙන සිතියම ඇමුණුම 02 හි දක්වා ඇත.

2.1.4 කොම්පක්ස්කූ විදිය ප්‍රදේශයේ ගුවන් පාලම 03 ක් ඉදිකිරීම

කාර්යබහුල අවස්ථාවන්හී 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 ව්‍යාපෘතීන්හී ප්‍රතිඵල ඊට බලපෑ හැකි ප්‍රධාන සාධකයක් ලෙස ක්‍රියාකරනු ඇති බව නිරීක්ෂණය වී ඇත. කොම්පක්ස්කූ විදිය 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 ජනගණත්වයකින් හා ඉහළ සංවර්ධනයකින් හෙබි මෙම ප්‍රදේශය කරා විශාල වාහන ප්‍රමාණයක් දිනපතා ඇතුල්වීම මෙන්ම පවතින මාර්ග ජාලය හා දුම්රිය ශේඛ්‍ය 02 ක් මේ ඔස්සේ පැවතීමද මාර්ග තදබදය වැඩි වීම කෙරෙහි විශාල වශයෙන් හේතු වී ඇත. මෙම ගැටළු සඳහා පිළියමක් ලෙස ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් කොම්පක්ස්කූ විදියේ පවතින රථවාහන තදබදය අවමකිරීම සඳහා පිළියමක් සෙවීමට තීරණය කරනු ලැබිණි. ඒ අනුව, සිදු කරන ලද මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ අධ්‍යයනන්ට අනුව හඳුනාගත් ඒකාබද්ධ මාර්ග සැලසුමක් ක්‍රියාත්මක කිරීම උදෙසා මාර්ග ශ්‍රේණි ලෙස වෙන් කිරීම හෝ දුම්රිය හුවමාරු සැකසීම හා බේරේවැව හරහා බාලදක්ෂ මාවතේ සිට සර් විත්තම්පලම් ඒ ගාර්ඩ්නර් මාවත දක්වා හුවමාරුවක් ඉදිකිරීම අත්‍යවශ්‍ය වන බව හඳුනාගෙන ඇත. මේ අනුව යෝජිත පරිදි ගුවන් පාලම ඉදි කිරීමට තීරණය විය.

2020 වර්ෂයේදී, මෙම ගුවන් පාලම ඉදිකිරීම සඳහා වන ලංසු ඇගයීමේ කටයුතු සහ ටෙන්ඩර්

පත් සැකසීමේ කටයුතු 50% ක් දක්වා වූ ප්‍රමාණයක වැඩ අවසන් කිරීමට හැකි වී ඇත.

2.1.5 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 රැඳී සිටීමට සිදු වන කාලපරිච්ඡේදයන්හි වර්ධනයක් දක්නට ලැබුණු අතර ම දැඩි දුෂ්කරතාවයට 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 තැන්නකුඹුර ප්‍රදේශයේ සිට කි.මී. 5.56 ක දිගකින් යුක්තව ඉදි කෙරෙන උමං මාර්ගයකින් සුදුහුම්පොළ ප්‍රදේශය සමඟ සම්බන්ධ කෙරෙන අතර එම මාර්ගය මංකීරු 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 පාලම 03කින් ද අන්තර්භවමාරු 4කින් ද සමන්විත වේ.

මෙම ව්‍යාපෘතිය සඳහා ඇස්තමේන්තු කර ඇති මුළු මුදල ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 252.3 වන අතර කොරියානු EDCF ආයතනය මේ සඳහා මූල්‍යාධාර සපයනු ඇත. මේ වන විට මෙම ව්‍යාපෘතියෙහි පාරිසරික බලපෑම් අධ්‍යයනය සහ සාමාජයීය බලපෑම් අධ්‍යයනය සිදු කරමින් පවතින අතර ඇගයීම් කටයුතු නිම කර ඇති අතර අභිලාෂය පළකිරීමේ ඇගයුම් ක්‍රියාවලිය සිදු කරමින් පවතී.

මහනුවර උමං මාර්ගයෙහි පිහිටීම දැක්වෙන සිතියම ඇමුණුම 03 මගින් දක්වා ඇත.

2.1.6 ගාල්ල - දෙනියාය මාර්ගයේ කි.මී.78+000-130+600 දක්වා වූ මාර්ග කොටස වැඩිදියුණු කිරීම

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

ගාල්ල - දෙනියාය - මාදම්පේ මාර්ගයේ මුළු දුර කි.මී.143 වන අතර, ගාල්ල - දෙනියාය දක්වා වූ මාර්ග කොටස (කි.මී.0 - 78) මංකීරු 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 වන්නේ දෙනියායේ සිට රක්වාන දක්වා වූ කි.මී.52.6 ක කොටස මාර්ග පැකේජ 02ක් යටතේ සංවර්ධනය කිරීමට නියමිත වන අතර ඒ අනුව කොන්ත්‍රාත් පැකේජ I යටතේ සූරියකන්ද සිට රක්වාන දක්වා ද (කි.මී.113- කි.මී.130) කොන්ත්‍රාත් පැකේජ II යටතේ දෙනියාය සිට සූරියකන්ද දක්වා ද (කි.මී.78 - කි.මී.113) ලෙස වැඩිදියුණු කිරීමට නියමිතය. තවද, දෙනියායේ සිට රක්වාන දක්වා වූ උක්ත මාර්ග කොටස මීටර් 3.5 ක පළලකින් යුතු මංකීරු 02 කින් හා දෙපසම මීටර් 0.5 දෘඩ උරස් සහ මීටර් 1.0 මෘදු උරස් සහිතව සංවර්ධනය කරනු ලැබේ.

2020 වර්ෂය අවසන් වන විට සූරියකන්ද සිට රක්වාන දක්වා වූ අදියර I හි ලංසු ඇගයීමේ ක්‍රියාවලිය 60%ක් දක්වා අවසන් කිරීමට හැකි වී ඇත.

2.2 අධිවේගී මාර්ග සංවර්ධනය

ඕනෑම රටක පුද්ගල ජීවන තත්වය වැඩිදියුණු කිරීමට සහ වේගවත් 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 තත්වයෙන් 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 මත්තල දක්වා (කි.මී. 200) සහ අන්දරවැව 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. 74)

උක්ත ලැයිස්තුවට අනුව කොළඹ - කටුනායක අධිවේගී මාර්ගය, කොට්ටාව සිට මත්තල දක්වා සහ අන්දරවැව සිට හම්බන්තොට දක්වා වූ දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගයට අයත් අධිවේගී මාර්ග කොටස් සහ කොට්ටාව සිට කෙරවලපිටිය දක්වා වූ පිටත වටරවුම් මහාමාර්ගය මහජනතාවගේ භාවිතය සඳහා විවෘත කර ඇති අතර ඉතිරි මාර්ග 04 ඉදිකිරීමේ හා ආරම්භක අදියරයන්හි පවතී.

ශ්‍රී ලංකාවේ අධිවේගී මාර්ග ජාලය විදහා දැක්වෙන සිතියම ඇමුණුම 04 හි දක්වා ඇත.

2.2.1 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 මඟින් 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 තත්වය

කොළඹ - කටුනායක අධිවේගී මාර්ගය, පිටත වටරවුම් අධිවේගී මාර්ගය සහ කොට්ටාව සිට මත්තල සහ අන්දරවැව - හම්බන්තොට දක්වා වූ අධිවේගී මාර්ග කොටස ද සහිත දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගයේ රථවාහන ගමනාගමන ධාරිතාවය පිළිබඳ විස්තර වගු අංක 2.2.1.1 හි දක්වා ඇත.

උක්ත අධිවේගී මාර්ගයන්හි සාමාන්‍ය දෛනික රථවාහන ගමනාගමන ධාරිතාවයන්හි සංසන්දනාත්මක නිරූපණයක් ඇමුණුම 5 (අ) මගින් ප්‍රස්ථාරිකව නිරූපණය කර දක්වා ඇත.

වගු අංක 2.2.1.1 - අධිවේගී මාර්ගයන්හි සාමාන්‍ය දෛනික රථවාහන ගමනාගමන ධාරිතාවය

වර්ෂය	පිටත වටරවුම් අධිවේගී මාර්ගය, දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගය සහ අන්දරවැව සිට හම්බන්තොට දක්වා වූ අධිවේගී මාර්ග කොටසෙහි සාමාන්‍ය දෛනික රථවාහන ධාරිතාවය	කොළඹ - කටුනායක අධිවේගී මාර්ගයෙහි සාමාන්‍ය දෛනික රථවාහන ධාරිතාවය
2013	11,737	15,194
2014	19,095	18,401
2015	27,736	20,782
2016	44,384	23,974
2017	52,977	25,844
2018	60,524	27,971
2019	65,246	27,640
2020	71,857	19,117

වගු අංක 2.2.1.1 හි ඇති දත්ත මගින් දැක්වෙන පරිදි පිටත වටරවුම් අධිවේගී මාර්ගය, දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගය සහ අන්දරවැව සිට හම්බන්තොට දක්වා වූ අධිවේගී මාර්ග කොටසෙහි සාමාන්‍ය දෛනික රථවාහන ගමනාගමන ධාරිතාවය 2019 වර්ෂය සමඟ සැසඳූ විට 2020 වර්ෂයේදී 9%කින් වර්ධනය වී ඇත. අලුතින් ඉදිකර ජනනා අයිතියට පත්කරන ලද අධිවේගී මාර්ගයන්හි මගී භාවිතය සංඛ්‍යාත්මකව ඉහළ යාම මීට බලපෑ ප්‍රධාන හේතුවයි.

එනමුදු උක්ත අධිවේගී මාර්ගයන්හි සාමාන්‍ය දෛනික රථවාහන ගමනාගමන ධාරිතාවය 2018 වර්ෂය සමඟ සැසඳූ විට 2019 වර්ෂයේදී 8%කින් වර්ධනය වී ඇත්තේ 8%කින් පමණි. එම නිසා සාමාන්‍ය දෛනික රථවාහන ගමනාගමන ධාරිතාවයෙහි වර්ධනය වීමෙහි රටාව එහි ප්‍රතිශතාත්මක අගයෙහි විශාලත්වය නොසලකා 2020 වර්ෂයේදී ද සමාන අගයක් ගෙන ඇත.

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

වගු අංක 2.2.1.2 2020 වර්ෂයේ මාසික රථවාහන ගමනාගමන ධාරිතාවය

මාසය	රථවාහන ගමනාගමන ධාරිතාවය	
	දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගය, අන්දරවැව සිට හම්බන්තොට දක්වා මාර්ග කොටස සහ පිටත වටරවුම් අධිවේගී මාර්ගය	කොළඹ - කටුනායක අධිවේගී මාර්ගය
ජනවාරි	2,599,101	1,008,877
පෙබරවාරි	2,430,053	879,486
මාර්තු	1,640,550	507,705
අප්‍රේල්	89,708	0
මැයි	967,516	209,458
ජූනි	2,240,861	528,223
ජූලි	2,622,241	641,289
අගෝස්තු	2,713,919	654,955
සැප්තැම්බර්	2,787,775	721,612
ඔක්තෝබර්	1,950,593	384,335
නොවැම්බර්	1,515,063	282,067
දෙසැම්බර්	2,506,296	586,233
එකතුව	24,072,418	6,404,240

කොළඹ - කටුනායක අධිවේගී මාර්ගයෙහි සාමාන්‍ය දෛනික රථවාහන ධාරිතාවය 2017 වර්ෂයට සාපේක්ෂව 2018 වර්ෂයේදී ආසන්න වශයෙන් 8% වර්ධනයක් පෙන්වූම කර ඇත. නමුත් 2019 වර්ෂයේදී අදාළ වර්ධනය වීමේ ප්‍රවණතාවය 1%කින් පමණ පසුබෑමකට ලක්වී ඇත. එසේම 2020 වර්ෂයේදී අප්‍රේල් මාසයේදී ද දෛනික රථවාහන ධාරිතාවය 40% කින් පසුබෑමට ලක්වී ඇති අතර කොවිඩ් 19 පැතිරයාම හේතුවෙන් එම මාසයේදී අධිවේගී මාර්ගය ගමනාගමනය සඳහා විවෘත නොකිරීම මීට බලපෑ ප්‍රධානතම සාධකයයි.

මීට අමතරව මෙම අධිවේගී මාර්ගයෙහි මගී භාවිතය 2019 වර්ෂයට සාපේක්ෂව 2020

වර්ෂයේදී අවම අගයක් ගෙන ඇත්තේ පිටත වටරවුම් අධිවේගී මාර්ගය - අදියර - III මහජනතාව වෙත විවෘත කිරීමත් සමඟ සිදු වූ අධිවේගී මාර්ග භාවිතයේ වෙනස් වීමය.

කොළඹ - කටුනායක අධිවේගී මාර්ගයෙහි වැඩිම රථවාහන ගමනාගමන ධාරිතාවය ජනවාරි මාසයේදී වාර්තා වී ඇති අතර අනෙකුත් අධිවේගී මාර්ග භාවිතය සඳහා වැඩිම අගයක් වාර්තා වී ඇත්තේ සැප්තැම්බර් මාසයේදීය. සියළුම අධිවේගී මාර්ගයන්හි අවම රථවාහන ගමනාගමන ධාරිතාවයක් වාර්තා වී ඇත්තේ අප්‍රේල් මාසයේදී වන අතර එයට හේතුව වූයේ කොවිඩ් 19 වසංගතය පැතිරීම වැලැක්වීමේ පියවරක් වශයෙන් මෙම සියළුම අධිවේගී මාර්ග අර්ධ වශයෙන් හෝ පූර්ණ වශයෙන් මගී භාවිතය සඳහා වසා දමා තිබීමයි.

2019 වර්ෂයේ දී උක්ත අධිවේගී මාර්ගයන්හි උපරිම රථවාහන ගමනාගමන ධාරිතාවයක් වාර්තා වී ඇත්තේ දෙසැම්බර් මාසයේදී වන අතර අවම අගය වාර්තා වී ඇත්තේ මැයි මාසයේදීය.

2020 වර්ෂයේ දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගයෙහි කොට්ටාව සිට මත්තල දක්වා වූ කොටස සහ අන්දරවැව සිට හම්බන්තොට දක්වා වූ කොටස, පිටත වටරවුම් අධිවේගී මාර්ගය සහ කොළඹ - කටුනායක අධිවේගී මාර්ගයන්හි මාසික රථවාහන ගමනාගමන ධාරිතාවයන්හි සන්සන්දනාත්මක විස්තරයක් ඇමුණුම 05 (අ) මඟින් දක්වා ඇත.

අධිවේගී මාර්ගයන්හි වාර්තා වූ ආදායම් තත්ත්වය

2020 වර්ෂයේ දී, පිටත වටරවුම් අධිවේගී මාර්ගය, දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගයෙහි කොට්ටාව සිට මත්තල දක්වා කොටස සහ අන්දරවැව සිට හම්බන්තොට දක්වා කොටසෙහි ආදායම 2019 වර්ෂයට සාපේක්ෂව 6% කින් පසුබෑමකට ලක් වී ඇති අතර 2018 වර්ෂයට සාපේක්ෂව 2019 වර්ෂයේදී ඉපැයූ ආදායමෙහි වර්ධන ප්‍රතිශතය 5% කි.

2020 වර්ෂයේ දී මෙම අධිවේගී මාර්ගයන්හි ආදායම පහළ යාම කෙරෙහි බලපෑ හේතුව ලෙස කොවිඩ් 19 පැතිරීම හේතුවෙන් අධිවේගී මාර්ගයන්හි මගී භාවිතය අවම වීම සඳහන් කළ හැක.

කොළඹ - කටුනායක අධිවේගී මාර්ගයෙහි ගාස්තු ආදායම 2019 වර්ෂයට සාපේක්ෂව 2020 වර්ෂයේදී 50% කින් පහළ ගොස් ඇති අතර එම අගය 2018 වර්ෂයට සාපේක්ෂව 2019 වර්ෂයේදී 5%කින් අඩු වී ඇත.

වගුආංක 2.2.1.3 – දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගය, පිටත වටරවුම් අධිවේගී මාර්ගය සහ කොළඹ - කටුනායක අධිවේගී මාර්ගයේ ආදායම

වර්ෂය	දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගයෙහි කොට්ටාව සිට මත්තල දක්වා සහ අන්දරවැව සිට හම්බන්තොට කොටස සහ පිටත වටරවුම් අධිවේගී මාර්ගයෙහි ආදායම (රු.මි)	කොළඹ - කටුනායක අධිවේගී මාර්ගයෙහි ආදායම (රු.මි)
2011	83.19	-
2012	1,017.02	-
2013	1,256.65	282.16
2014	2,141.35	1,887.73
2015	3,128.89	2,163.27
2016	4,550.89	2,496.81
2017	5,214.20	2,606.75
2018	5,893.92	2,821.78
2019	6,192.18	2,744.82
2020	5,811.61	1,461.55

උක්ත අධිවේගී මාර්ගයෙහි ආදායම් ඉපැයීම පිළිබඳ සංසන්දනාත්මක විස්තරයක් ඇමුණුම 05 (ඇ) මඟින් දක්වා ඇත.

ඉහත සඳහන් කළ අධිවේගී මාර්ගයන්හි ගමන් කරන ලද වාහන වලින් උපයන ලද ආදායම පිළිබඳ සලකා බැලීමේදී දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගය සහ පිටත වටරවුම් අධිවේගී මාර්ගය සඳහා 2019 වර්ෂයේ දෙසැම්බර් මාසයේදී වැඩිම ආදායමක් වාර්තා වී ඇති අතර අඩුම ආදායම වාර්තා වී ඇත්තේ මැයි මාසයේදීය. කොළඹ - කටුනායක අධිවේගී මාර්ගය භාවිතා කිරීම මඟින් ද වැඩිම ආදායමක් වාර්තාවී ඇත්තේ දෙසැම්බර් මාසයේදී වන අතර අඩුම අගයක් වාර්තා වී ඇත්තේ ද මැයි මාසයේදීය.

2020 වර්ෂයේදී දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගය, අන්දරවැව සිට හම්බන්තොට දක්වා මාර්ග

කොටස සහ පිටත වටරවුම් මහාමාර්ගය සඳහා උපයන ලද වැඩිම මාසික ආදායම ජනවාරි මාසයේදී වාර්තා වී ඇති අතර කොළඹ - කටුනායක අධිවේගී මාර්ගය සඳහා ද උපරිමය වාර්තා වී ඇත්තේ ජනවාරි මාසයේදීය. සියලුම අධිවේගී මාර්ග සඳහා අවම ගාස්තු ආදායමක් වාර්තා වී ඇත්තේ අප්‍රේල් මාසයේදී වන අතර එයට හේතුව වූයේ කොවිඩ් 19 වසංගතය පැතිරීම වැලැක්වීමේ පියවරක් වශයෙන් මෙම සියළුම අධිවේගී මාර්ග අර්ධ වශයෙන් හෝ පූර්ණ වශයෙන් මගී භාවිතය සඳහා වසා දමා තිබීමයි.

2020 වර්ෂය සඳහා උක්ත අධිවේගී මාර්ගයන්හි වාර්තාගත ආදායම ඇමුණුම අංක 05 (ඇ) මගින් තවදුරටත් දක්වා ඇත.

වගු අංක 2.2.1.4 2020 වර්ෂයේ මාසික අධිවේගී මාර්ග ආදායම

මාසය	දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගයෙහි කොට්ටාව - මත්තල දක්වා කොටස සහ අන්දරවැව සිට හම්බන්තොට දක්වා කොටස සහ පිටත වටරවුම් අධිවේගී මාර්ගයෙහි ආදායම (රු.මි)	කොළඹ - කටුනායක අධිවේගී මාර්ගයෙහි ආදායම (රු.මි)
ජනවාරි	654.7	260.35
පෙබරවාරි	614.72	219.21
මාර්තු	404.55	110.76
අප්‍රේල්	26.3	0
මැයි	240.84	46.63
ජූනි	530.99	116.26
ජූලි	615.44	140.62
අගෝස්තු	638.08	142.15
සැප්තැම්බර්	634.71	155.29
ඔක්තෝබර්	479.1	84.61
නොවැම්බර්	373.51	60.69
දෙසැම්බර්	598.67	124.98
එකතුව	5,811.61	1,461.55

2.2.2 පිටත වටරවුම් මහාමාර්ග ව්‍යාපෘතිය

කොළඹ නගරයට ප්‍රවේශවීම සඳහා නිර්මිත පිටත වටරවුම් මහාමාර්ගය, දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගය, කොළඹ - කටුනායක අධිවේගී මාර්ගය හා කොළඹ නගරයේ සිට විහිදෙන අනෙකුත් ජාතික මහාමාර්ගයන් (ඒ1,ඒ3,ඒ4) හා සම්බන්ධ වන නව අධිවේගී මාර්ගයකි. කි.මී 29.53ක දිගකින් යුත් මෙම අධිවේගී මාර්ගය පැ.කි.මී. 80 -100 ක් අතර වේග සීමාවන් සඳහා සැලසුම් කර ඇත. මෙම අධිවේගී මාර්ගයේ ඉදිකිරීම් කටයුතු පහත දැක්වෙන පරිදි අදියරයන් 03කට වෙන් කර ඇත.

- I වන අදියර - කොට්ටාව සිට කඩුවෙල දක්වා කොටස (කි.මී.11)
- II වන අදියර - කඩුවෙල සිට කඩවත දක්වා කොටස (කි.මී. 8.9)
- III වන අදියර - කඩවත සිට කෙරවලපිටිය දක්වා කොටස (කි.මී. 9.63)

මෙම ව්‍යාපෘතියෙහි පළමු හා දෙවන අදියරෙහි වැඩකටයුතු සම්පූර්ණයෙන්ම නිමාවට පත්කර පිළිවෙලින් 2014 සහ 2015 වර්ෂයන්හිදී මහජනතාව වෙත විවෘත කරඇත.

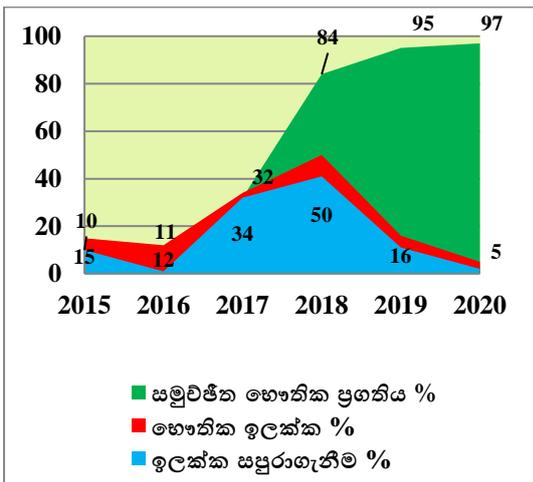
උක්ත පිටත වටරවුම් අධිවේගී මාර්ගයේ දෙවන අදියරෙහි සියලු ඉදිකිරීම් කටයුතු 2015 වර්ෂය වනවිට නිමාවට පත් වුවද බිල්පත් ගෙවීම් කටයුතු නිමාවට පත් වූයේ 2018 වර්ෂයේදී ය.

III වන අදියර -කඩවත සිට කෙරවලපිටිය දක්වා කොටස (කි.මී. 9.63)

පිටත වටරවුම් අධිවේගී මාර්ගයේ III වන අදියර වන කඩවත සිට කෙරවලපිටිය දක්වා කොටසේ ඉදිකිරීම් කටයුතු 2016 ජනවාරි මාසයේදී ආරම්භ කළ අතර ව්‍යාපෘතියේ මූලික තොරතුරු සහ එහි විෂය පථය පහත පරිදි සාරාංශ කළ හැක.

මුළු දුර	: කි.මී. 9.63
අරමුදල් සපයන ආයතනය	: චීන අපනයන හා ආනයන බැංකුව
ඇස්තමේන්තුගත මුදල	: රු.මි. 78,700
ණය මුදල	: ඇ.ඩො.මි. 494.03
ආරම්භක දිනය	: 2016 ජනවාරි
අවසන් වන දිනය	: 2018 ජූනි
අවසන් වන දිනය (සංශෝධිත)	: 2020 දෙසැම්බර්
කොන්ත්‍රාත් මුදල	: රු.මි. 66,689.83 (සිවිල් වැඩ)

මෙම අදියරෙහි ඉදිකිරීම් ආරම්භ කළ දින සිට වාර්තා වූ භෞතික ප්‍රගතිය පහත පරිදි සාරාංශකොට දැක්විය හැක.



රූපසටහන 2.2.2.1 පිටත වටරවුම් මාර්ගය අදියර III හි භෞතික ප්‍රගතිය

වගු අංක 2.2.2.1 සිවිල් වැඩ සඳහා වූ භෞතික ප්‍රගතිය

වර්ෂය	භෞතික ඉලක්ක (%)	සැබෑ ප්‍රගතිය (%)	ඉලක්ක අත්පත් කරගැනීම %
2015	15	10	67
2016	12	1	8
2017	34	32	94
2018	50	41	82
2019	16	11	95
2020	05	02	97

මෙම අදියරෙහි සිවිල් වැඩ 2019 වර්ෂයේදී නිමකිරීමට සැලසුම් කර තිබූ ද අත්පත් කරගත් භෞතික ප්‍රගතිය වූයේ 95% කි. 2019 නොවැම්බර් මස 09 වන දින මෙම අධිවේගී මාර්ග කොටස ජනතා අයිතියට පත්කරන ලද අතර ඉතිරිව තිබූ 5% ක භෞතික වැඩ ප්‍රමාණය 2020 වර්ෂයේදී නිම කරන ලදී.

2020 වර්ෂය අවසන් වන විට ව්‍යාපෘතිය අත්කරගත් සමස්ත භෞතික ප්‍රගතිය 97%ක් වන අතර 2020 සංශෝධිත ක්‍රියාකාරී සැලැස්මට අනුව ව්‍යාපෘතියෙහි ඉලක්ක සාධනය කිරීමේ ප්‍රගතිය 40% කි. ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ ඒකකය මගින් වාර්තා කරන පරිදි කාර්යසාධනය මත පදනම් වූ නඩත්තු කාලසීමාව සිදුකරනු ලබන ඉකතිරි වැඩකටයුතු සඳහා මුදල් ලබාගැනීමේ ගැටළුවක් පවතී.

මෙම ව්‍යාපෘතියේ ප්‍රධාන මාර්ගයේ ඉඩම් අත්පත් කරගැනීමේ කටයුතු සම්පූර්ණයෙන්ම අවසන් කර ඇති අතර කඩවන සහ කෙරවලපිටිය අන්තර්භවමාරු අසල කරනු ලබන අමතර ඉඩම් අත්පත් කරගැනීමේ කටයුතු ව්‍යාපෘතිය අවසන් වූ 2020 වර්ෂයේ දෙසැම්බර් මස 31 වන දින දක්වාම සිදු කිරීමට ඉතිරිව තිබුණි.

මේ අනුව, මෙසේ ඉතිරිව තිබූ ඉඩම් අත්පත් කරගැනීමේ කටයුතු අවසන් කිරීම සඳහා මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ ඉඩම් අංශය වෙත භාර දෙන ලදී. ඒ නිසාම 2020 වර්ෂය අවසානයේදී ව්‍යාපෘතියේ ඉඩම් අත්පත් කරගැනීමේ ක්‍රියාවලිය සඳහා වාර්තා වූ සමස්ත භෞතික ප්‍රගතිය 99.3% කි. ඒ අනුව, සංශෝධිත වාර්ෂික ක්‍රියාකාරී සැලැස්මට අනුව ව්‍යාපෘතියෙහි ඉලක්ක සාධනය කිරීමේ ප්‍රගතිය 57% කි.

2020 දෙසැම්බර් 31 වනවිට ව්‍යාපෘතිය අත්පත් කරගත් මූල්‍ය ප්‍රගතිය පහත පරිදි දැක්විය හැක.

2020/12/31 දිනට මූල්‍ය ප්‍රගතිය

අයවැය කේතය	ව්‍යාපෘති විස්තරය	අයවැය ප්‍රතිපාදනය (රු.මි)	වියදම (රු.මි)
117-02-03-10	2105 ඉඩම් හා ඉඩම් වැඩිදියුණු කිරීම	599.0	598.6
	2506 යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය	16,016.5	16,005.7
	එකතුව	16,615.5	16,604.3

2020 වර්ෂය අවසානයේදී ව්‍යාපෘතිය මඟින් අත්කරගත් මූල්‍ය ප්‍රගතිය 99% ක් වන අතර එහි මූල්‍ය ඉලක්ක අත්පත් කරගැනීමේ ප්‍රගතිය 100%ක් ලෙස සඳහන් කල හැක.

2019 වර්ෂයේ සංශෝධිත අයවැය ප්‍රතිපාදනයට අනුව මෙම ව්‍යාපෘතිය අත්කරගත් මූල්‍ය ප්‍රගතිය 48% ක් වන නමුත් මූලික සැලසුමට අනුව ව්‍යාපෘතිය 100%ක ප්‍රගතියක් ලබා කරගෙන ඇත. කෙසේවුවත් ව්‍යාපෘතිය සඳහා ලබාදුන් ප්‍රතිපාදන ප්‍රමාණය ඉහළ අගයක් ගන්න ද වාර්තා වූ වියදම අවම අගයක් පෙන්වුම් කළේ භාණ්ඩාගාරය විසින් අතුරු ගෙවීම් සහතික (අයි.පී.සී) අනුමත කිරීම ප්‍රමාදවීම හේතුවෙනි. 2019 වර්ෂය අවසන් වන විට ව්‍යාපෘතියේ සමස්ත අතුරු ගෙවීම් සහතික ප්‍රමාණය ආසන්න වශයෙන් රුපියල් මිලියන 15,504 ක් වූ අතර ඒ සියල්ලම 2020 වර්ෂයේ දී ගෙවා අවසන් කරන ලදී.

පිටත වටරවුම් අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතිය අදියර 3 පිහිටීම දැක්වෙන සිතියමක් ඇමුණුම 06හි දක්වා ඇත.

2.2.3 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 අදාල තොරතුරු පහත දක්වා ඇත.

ඉදිකිරීමට නියමිත සම්පූර්ණ මාර්ග කොටසෙහි ආර්ථික ශක්‍යතා අධ්‍යයන කටයුතු සම්පූර්ණ කර ඇති අතර එය මොරටුව විශ්වවිද්‍යාලය මඟින් 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

මුළු දුර	: කි.මී. 36.59
අරමුදල් සපයන ආයතනය	: චීන අපනයන හා ආනයන බැංකුව
ඇස්තමේන්තුගත මුදල	: රු. බිලියන 176
ණය මුදල	: ඇ.ඩො.මි. 989.45
ආරම්භක දිනය	: 15.09.2020
අවසන් වන දිනය	: 14.09.2024
කොන්ත්‍රාත් මුදල	: I වන පැකේජය - රු.බි. 12.58
	: II වන පැකේජය - රු.බි. 145.7

මංතීරු හතරකින් යුත් මෙම කොටස කඩවත, ගම්පහ, වේයන්ගොඩ සහ මීරිගම - දකුණ යන ස්ථානවල පිහිටි අන්තර් හුවමාරු මධ්‍යස්ථාන 04කින් ද 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 වින අපනයන හා ආනයන බැංකුව සමඟ අත්සන් කර ඇතත් සිවිල් වැඩ ආරම්භ කිරීම සඳහා වූ නියෝගය නිකුත් කර ඇත්තේ 2020 සැප්තැම්බර් මස 15 වන දිනය.

ඒ අනුව ණය ගිවිසුම අත්සන් කිරීමේ ක්‍රියාවලිය ප්‍රමාදවීම හේතුවෙන් අධිවේගී මාර්ගයේ ඉදිකිරීම් කටයුතු ආරම්භ කිරීමට නොහැකි වූ අතර නියමු මාර්ගයේ ඉදිකිරීම් කටයුතු පමණක් සිදු කරන ලදී.

2019 වර්ෂයේදී මෙම අදියරෙහි ඉඩම් අත්පත් කරගැනීමේ කටයුතු සම්පූර්ණයෙන් නිමාකිරීමට සැලසුම් කර තිබුණ ද අත්පත් කරගැනීමට හැකිවූ භෞතික ප්‍රගතිය 88% කට ආසන්න අගයක් පමණක් විය. එබැවින් සංශෝධිත ක්‍රියාකාරී සැලැස්මට අනුව සාධනය කරගත් භෞතික ඉලක්කය 14% කි. ඊට බලපෑ ප්‍රධාන හේතුව වූයේ මෙම ක්‍රියාවලිය සඳහා ලබාදුන් අක්වුදල් ප්‍රමාණය සීමා සහිත වීමය.

ඉඩම් අත්පත් කරගැනීම සඳහා වන ඇස්තමේන්තුගත පිරිවැය සංශෝධනය කිරීම හේතුවෙන් 2020 වර්ෂයේදී ඉඩම් අත්පත් කරගැනීමේ ක්‍රියාවලිය සංශෝධනය කරන ලද අතර සංශෝධිත ඉඩම් අත්පත් කරගැනීමේ ක්‍රියාවලිය සඳහා ලබා ඇති සමස්ත ප්‍රගතිය 52%කි. මේ අනුව, 2020 වසර අවසාන වන විට ඉඩම් අත්පත් කරගැනීම සඳහා 99% ක සංශෝධිත ඉලක්ක සාධනයක් ළඟාකරගෙන ඇත. ඒ අනුව, 2019 වර්ෂය සඳහා අත්කර ගන්නා ලද සම්පූර්ණ ප්‍රගතිය 46% ක් දක්වා සංශෝධනය වී ඇත.

2020 වර්ෂය අවසන් වන විට නියමු මාර්ගය ඉදිකිරීම සඳහා අත්කරගන්නා ලද ප්‍රගතිය 5.6%ක් වන අතර එහි ඉලක්කගත අගය වූයේ 5.8% කි. ඒ අනුව, 2020 ක්‍රියාකාරී සැලැස්මට අනුව ඉලක්ක පූර්ණය කිරීමේ ප්‍රගතිය 96% කි. එසේම 2019 වර්ෂයේදී නියමු මාර්ගය ඉදිකිරීම සඳහා අත්කරගත් භෞතික ප්‍රගතිය 5.21%ක් වූ අතර 2019 සංශෝධිත ක්‍රියාකාරී සැලැස්මට අනුව එහි ඉලක්කගත අගය වූයේ 11% කි.

මෙම අදියරෙහි සිවිල්වැඩ 2016 වර්ෂයෙන් පසුව ආරම්භ කෙරුණ ද මෑතක්වනතුරුම එහි භෞතික ප්‍රගතිය පිරිහීමට හේතුව වූයේ ණය ගිවිසුම

අත්සන් කිරීමට ප්‍රමාද වීම සහ කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් බැංකු ඇපකර තැන්පත් කිරීමට ප්‍රමාද වීම ආදී කරුණු බලපා ඇත.

කෙසේවෙතත් වාර්තා කරන කාලසීමාව තුළදී නියමු මාර්ගයේ කි.මී. 3.57 ක ප්‍රමාණයක ඉදිකිරීම් කටයුතු නිමාකර තිබූ අතරම තාවකාලිකව ඉදිකිරීමට නියමිත පාලම් 25 අතරින් පාලම් 04ක වැඩකටයුතු ද සම්පූර්ණයෙන්ම අවසන් කරන ලදී.

ඒ අනුව 2020 වසර අවසන් වන විට නියමු මාර්ගයෙන් කි.මී. 18.42 ක දුර ප්‍රමාණයක් සහ මීටර් අන්තර්ග්‍රවමාරුවෙහි මීටර් 175ක ප්‍රමාණයක් සම්පූර්ණයෙන්ම නිම කර තිබූ අතර 2020 අවසානයේ දී නියමු මාර්ගයේ ඉදිකිරීම් කටයුතු පිළිබඳ වාර්තා වූ තොරතුරු පහත පරිදි දැක්විය හැක.

වගු අංක 2.2.3.1 – 2020 වර්ෂයේදී නියමු මාර්ගය ඉදිකිරීමෙහි ප්‍රගතිය

ස්ථානය	දුර පරතරය		දුර (මී)
	සිට	දක්වා	
කඩවත	0+940	2+260	1,320
කළුචල	5+600	7+100	1,500
ගම්පහ	8+120	8+210	90
ගම්පහ	8+880	9+160	280
ගම්පහ	9+400	10+740	1,340
ගම්පහ	11+030	11+333	303
ගම්පහ	11+377	13+680	2303
බෙම්මුල්ල	15+500	16+600	1,100
මගලේගොඩ	17+690	18+530	840
මගලේගොඩ	18+530	18+880	350
මගලේගොඩ	19+600	19+750	150
සම්පූර්ණ කරන ලද දුර			18,246

පැකේජ අංක 2: මීරිගම සිට කුරුණෑගල දක්වා කොටස

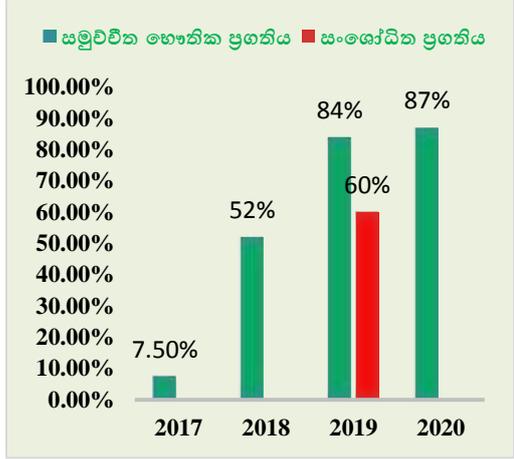
මුළු දුර	: 40.9 Km
අරමුදල් සපයන ආයතනය	: දේශීය බැංකු ආධාර
ඇස්තමේන්තුගත මුදල	: රු.මි. 148,521
ඇස්තමේන්තුගත මුදල(සංශෝධිත)	: රු.මි. 149,020
ආරම්භක දිනය	: 01.01.2016
අවසන් වන දිනය	: 31.03.2021
කොන්ත්‍රාත් මුදල	: රු.මි. .137,098

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

2020 වර්ෂය අවසන් වනවිට මෙම අදියර ඉඩම් අත්පත් කරගැනීම සඳහා අත්කරගත් සමස්ත ප්‍රගතිය 87%කි. 2020 සංශෝධිත ක්‍රියාකාරී සැලැස්මට අනුව මෙම අධිවේගී මාර්ග කොටසෙහි ප්‍රධාන ඉඩම් අත්පත් කරගැනීමේ ක්‍රියාවලිය සඳහා ආසන්න වශයෙන් 100% ඉලක්කයක් පූර්ණය කරගෙන ඇති අතර අතිරේකව එකතු කරගන්නා ලද ඉඩම් කැබලි අත්පත් කරගැනීම සඳහා වන ප්‍රගතිය හා සැසඳූ කළ එම අගය 100% ඉක්මවා යනු ඇත. මේ සඳහා බලපෑ ප්‍රධාන හේතූන් ලෙස අත්රෙකව එකතු කරගන්නා ලද ඉඩම් කැබලි ප්‍රමාණය නිසා ඉඩම් අත්පත් කරගැනීමේ ක්‍රියාවලියෙහි විෂය පථයෙහි සිදු වූ වෙනස් වීම සහ ඇතැම් ඉඩම් කැබලි ප්‍රමාණයන්හි තක්සේරු කිරීම් වලදී ඇතිවූ ප්‍රමාදයන් නිසා ද ඉඩම් අත්පත් කරගැනීමේ පනතෙහි අංක 38 ගැසට් නිවේදනයන් පළ කිරීමේ ප්‍රමාදයන් ද දැක්විය හැකිය.

ඉඩම් අත්පත් කරගැනීමේ ක්‍රියාවලිය සඳහා 2019 වර්ෂය අවසන් වන විට මෙම අදියර 84% භෞතික ප්‍රගතියක් අත්පත් කරගෙන ඇති අතර 2019 සංශෝධිත ක්‍රියාකාරී සැලැස්මට අනුව ඒ

සඳහා ලභාකරගත් ඉලක්කගත ප්‍රගතිය වාර්තා වූයේ 33% ක් ලෙසිනි. නමුත් උක්ත ඡේදයේ සඳහන් කර ඇති විෂය පථයේ වූ වෙනස හේතුවෙන් මෙම අදියරෙහි ඉඩම් අත්පත් කරගැනීම සඳහා 2019 වර්ෂයේදී අත්කරගන්නා ලද ප්‍රගතිය 2020 වර්ෂයේදී සංශෝධනය කරන ලදී.



රූපසටහන 2.2.3.1 - ආරම්භයේ සිට සමස්ත භෞතික ප්‍රගතිය

2020 වර්ෂය අවසන් වන විට මෙම අදියරෙහි සිවිල් වැඩ 82%ක් දක්වා අවසන් කර තිබූ අතර 2020 සංශෝධිත ක්‍රියාකාරී සැලැස්මට අනුව ඉලක්කගත අගය 47%කි. එසේම 2019 වර්ෂයේ සංශෝධිත ක්‍රියාකාරී සැලැස්මට අනුව මෙම අදියරෙහි සිවිල්වැඩ ක්‍රියාකාරකම් සඳහා වන ඉලක්ක සාධනය 76% ක් වන අතර වර්ෂය තුළදී අත්කරගත් ප්‍රගතිය 32% කි.

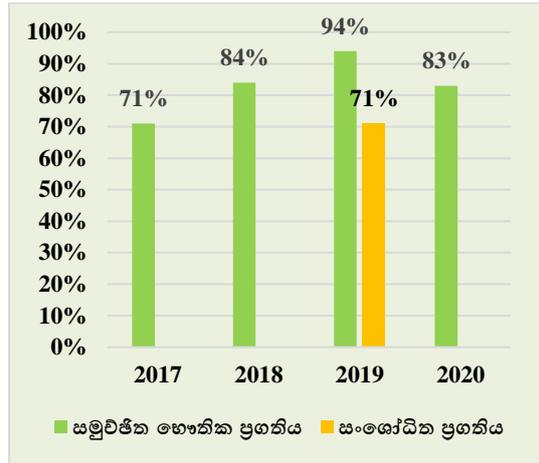
ව්‍යාපෘතිය සඳහා කිසිදු මූල්‍යමය බාධාවක් ඇති නොවී ප්‍රමාණවත් පරිදි මූල්‍යමය සහයෝගය ලැබුණේනම් හා කොවිඩ් 19 ව්‍යාප්තිය සිදුනොවුනානම් වඩාත් හොඳ කාර්යසාධනයක් අත්පත් කරගැනීමට හැකියාව සැලසෙනු ඇති අතර 2020 වර්ෂයේදී ව්‍යාපෘතියේ ඉදිකිරීම් කටයුතු සම්පූර්ණයෙන්ම නිම කිරීමට ද අවකාශය ලැබීමට තිබුණි.

පැකේජ අංක 3: පොතුහැර සිට ගලගෙදර දක්වා කොටස

මුළු දුර	: 31.7 km
අරමුදල් සපයන ආයතනය	: ඉදිකිරීම, මෙහෙයවීම සහ හුවමාරු කිරීමේ ක්‍රමවේදයට අනුව ක්‍රියාත්මක කෙරේ.
ඇස්තමේන්තුගත මුදල	: රු බි. 162
ආරම්භක දිනය	: 2020 දෙසැම්බර්
අවසන් වන දිනය	: 2024 මාර්තු
කොන්ත්‍රාත් මුදල	: නිශ්චය කර නොමැත

පොතුහැර, පොල්ගහවෙල, රඹුක්කන හා ගලගෙදර පිහිටි අන්තර්හුවමාරු 04කින් ද සමන්විත මේ කොටසේ මුළු දුර ප්‍රමාණය කි.මී. 31.7කි. මෙම අදියරේ පළමු කොටසේ ඉදිකිරීම් කටයුතු මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියෙහි සෘජු ශ්‍රමය යටතේ ක්‍රියාත්මක කරනු ලබයි. ඒ අනුව, මෙහි සිවිල් වැඩ කටයුතු 2020 දෙසැම්බර් මස 19 වන දින ආරම්භ කෙරුණු අතර ආයෝජකයෙක් තෝරාගැනීම සඳහා වන යෝජනා කැඳවමින් පැවතිණි.

මෙම අදියරේ ඉඩම් අත්පත් කරගැනීමේ කටයුතු 83% ක ප්‍රගතියක් සහිතව මේ වනවිට සිදුකරමින් පවතින අතර ඉඩම් අත්පත් කිරීමේ ක්‍රියාවලිය සංශෝධනය වීම හේතුවෙන් 2019 වර්ෂයේ ඉඩම් අත්පත් කරගැනීම සඳහා වූ ප්‍රගතිය 79%ක් ලෙසින් සංශෝධනයට ලක් විය. මේ අනුව 2020 සංශෝධිත ක්‍රියාකාරී සැලැස්මට අනුව ඉලක්ක අත්පත් කරගැනීමේ සාධනය 92% ක් ලෙස දැක්විය හැකිය.



රූපසටහන 2.2.3.2 ඉඩම් අත්පත් කරගැනීමේ ක්‍රියාවලියෙහි සමස්ත ප්‍රගතිය

ඊට අමතරව, මෙම අදියරෙහි නැවත පදිංචි කිරීමේ ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම සහ විස්තරාත්මක ජලවිද්‍යා අධ්‍යයනය 2019 වර්ෂය අවසන් වීමට ප්‍රථම අවසන් කරන ලදී.

පැකේජ අංක 04: කුරුණෑගල සිට දඹුල්ල දක්වා කොටස

මුළු දුර	: කි.මී. 58.6
අරමුදල් සපයන ආයතනය	: ඉදිකිරීම, මෙහෙයවීම සහ හුවමාරු කිරීමේ ක්‍රමවේදයට අනුව ක්‍රියාත්මක කෙරේ
ඇස්තමේන්තුගත මුදල	: රු.මි. 185,750.64
ව්‍යාපෘති කාලසීමාව	: මාස 42
ආරම්භක දිනය	: නිශ්චය කර නොමැත
අවසන් වන දිනය	: නිශ්චය කර නොමැත
කොන්ත්‍රාත් මුදල	: රු.මි. 172,476.64

මංතීරු 04කින් යුත් මෙම අධිවේගී මාර්ග කොටසෙහි මුළු දුර කි.මී. 58.6 ක් වන අතර රිදීගම, මැල්සිරිපුර, ගලේවෙල, දඹුල්ල (ඒ009) හා දඹුල්ල (ඒ006) යන ස්ථානවල අන්තර් හුවමාරු පද්ධති 05ක් ඉදිකිරීමටද යෝජිතව ඇත.

මෙම ව්‍යාපෘතිය ඉදිකිරීම, මෙහෙයවීම, හුවමාරු කිරීම ක්‍රමවේදයට අනුව (BOT) පෞද්ගලික ආයෝජකයන් හරහා ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන අතර මේ වන විට ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාවලිය සිදු කරමින් පවතී.

මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ගයේ සිව්වන අදියරෙහි ශක්‍යතා අධ්‍යයන කටයුතු අවසන් කර ඇති අතර පාරිසරික බලපෑම් තක්සේරු වාර්තාව (EIA) සඳහා ද අනුමැතිය ලැබී ඇත.

2020 වර්ෂයේදී මෙම අදියරෙහි ඉඩම් අත්පත් කරගැනීමේ ක්‍රියාවලිය 5%ක භෞතික ප්‍රගතියක් අත්පත් කරගෙන ඇති අතර 2020 වාර්ෂික ක්‍රියාකාරී සැලැස්මෙහි එහි ඉලක්කගත අගය ලෙස සඳහන් කර ඇත්තේ 18%කි. ඒ අනුව, මෙහි ඉලක්ක අත්පත් කර ගැනීමේහි ප්‍රගතිය 28%කි. 2020 දෙසැම්බර් 31 වනදින වනවිට මෙම අදියරෙහි ඉඩම් අත්පත් කරගැනීමේ සම්පූර්ණ භෞතික ප්‍රගතිය 65%කි.

2019 වර්ෂයේදී ඉඩම් අත්පත් කරගැනීමේ ක්‍රියාවලිය සඳහා මෙම අදියර 44% ක ඉලක්කයක් සපුරාගෙන ඇති අතර ඉලක්ක කර තිබූ අගය 20%කි. එම නිසා 2019 සිව්වන කාර්තුව අවසානයේදී එම ක්‍රියාවලිය සඳහා 75% ක සම්පූර්ණ භෞතික ප්‍රගතියක් ළඟා කරගෙන ඇත. කෙසේ වුවද, 2019 වර්ෂය සඳහා ඉඩම් අත්පත් කරගැනීම සඳහා වාර්තා වූ ප්‍රගතිය 75%ක් වුවද සංශෝධිත ඉඩම් අත්පත් කරගැනීමේ ක්‍රියාවලිය අවසන් වූ පසු 2020 වර්ෂයේදී එය 60%ක් දක්වා අඩු වන ලෙස සංශෝධනයට ලක් විය.

ව්‍යාපෘතියේ මූල්‍ය ප්‍රගතිය

2020 වර්ෂයේ මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතියේ සමස්ත මූල්‍ය ප්‍රගතිය 71%ක් ලෙස වාර්තා වී ඇති අතර 2019 වර්ෂය අවසානයේදී එම අගය වාර්තා වී ඇත්තේ 86%ක් ලෙසිනි.

2020/12/31 දිනට මූල්‍ය ප්‍රගතිය

අයවැය කේතය	ව්‍යාපෘති විස්තරය	අයවැය ප්‍රතිපාදනය (රු.මි)	වියදම (රු.මි)
117-02-03-7	2105 ඉඩම් හා ඉඩම් වැඩිදියුණු කිරීම	4,209.0	2,850.5
	2506 යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය	578.6	540.2
	එකතුව	4,787.6	3,390.7

මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ගයේ පිහිටීම විදහා දැක්වෙන සිතියම ඇමුණුම 07 හි දක්වා ඇත.

2.2.4 දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගය දීර්ඝ කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය

දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගය මාතර සිට හම්බන්තොට දක්වා දීර්ඝ කිරීම, දකුණු පළාතේ මාර්ග ජාලය පුළුල් කිරීමේ එහි ප්‍රධාන අංගයක් ලෙස හඳුනාගෙන ඇත.

මෙම ව්‍යාපෘතියේ ප්‍රධාන අරමුණ වන්නේ හම්බන්තොට වරාය හා මත්තල ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොළ ශ්‍රී ලංකාවේ වාණිජ අගනුවර සමඟ සම්බන්ධ කිරීමයි.

2015 ජූලි මස 04 වන දින චීන ආනයන හා අපනයන බැංකු අරමුදල් යටතේ මෙම ව්‍යාපෘතිය ආරම්භ කළ අතර එහි සමස්ත ණය මුදල රුපියල් බිලියන 171.52ක් පමණ වේ.

ව්‍යාපෘතියේ මූලික විෂයපථයට අනුව මෙම අධිවේගී මාර්ගයේ මුළු දුර ප්‍රමාණය කි.මී. 96ක් වුවද එම අගය කි.මී. 94.3 ක් දක්වා සංශෝධනය වූයේ අන්දරුවල හරහා මත්තල සිට හම්බන්තොට දක්වා වන සිව්වන අදියරෙහි දුර ප්‍රමාණය වෙනස් වීම හේතුවෙනි. ඊට අමතරව මෙම අධිවේගී මාර්ගය ගොඩගම - නාගොඩ, අපරාක්ක, බෙලිඅත්ත, කසාගල, අගුණකොළපැලැස්ස, බරවාකුඹුක, සූරියවැව, මත්තල, හම්බන්තොට සහ අන්දරුවල යන

ස්ථානවල පිහිටි අන්තර්භූවමාරු මධ්‍යස්ථාන 10කින් ද සමන්විත වේ. උක්ත අධිවේගී මාර්ගයේ ඉදිකිරීම් කටයුතු පහත පරිදි කොටස් 04කට වෙන් කර ඇත.

අදියර 1 : මාතර සිට බෙලිඅත්ත දක්වා කොටස (කි.මී 0.0 - කි.මී 30.0)

මෙම අදියරෙහි මූලික විස්තරය පහත පරිදි සාරාංශගත කල හැක.

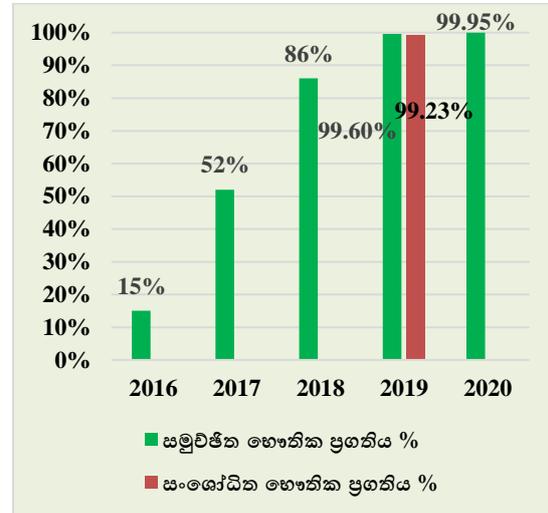
මුළු දුර	: කි.මී. 30
අරමුදල් සපයන ආයතනය	: චීන අපනයන හා ආනයන බැංකුව
ඇස්තමේන්තුගත මුදල	: රු.මි.112,536.60
ඇස්තමේන්තුගත මුදල(සංශෝධිත)	:රු.මි. 122,946.58
කොන්ත්‍රාත් මුදල	: රු.මි.113,589.98
ණය මුදල	: ඇ.ඩො.මි. 683
ආරම්භක දිනය	: 19.01.2016
අවසන්වීමට නියමිත වූ දිනය	: 18.07.2019
අවසන්වීමට නියමිත වූ දිනය	: 30.04.2020
(සංශෝධිත)	

2019 වර්ෂය අවසානයේදී මෙම අදියරෙහි සිවිල්වැඩ 99.6% ක් දක්වා සම්පූර්ණ කර තිබූ අතර 2019 සංශෝධිත ක්‍රියාකාරී සැලැස්මට අනුව ඉලක්ක සපුරාගැනීම 94% ක් විය.

එමෙන්ම මෙම අදියර සඳහා 2019 වර්ෂයේදී වාර්තා වූ සමස්ත මූලික භෞතික ප්‍රගතිය 99.6% ක් වුවද වසරේ මුල් මාස කිහිපය තුළ සංශෝධිත ප්‍රමාණ පත්‍රයක් (BOQ) ඉදිරිපත් වීම හේතුවෙන් එම අගය 99.23% ක් දක්වා වෙනස්විය. මේ අනුව සංශෝධිත ප්‍රමාණ පත්‍රයක් (BOQ) ඉදිරිපත් වීම හේතුවෙන් මෙම අදියරෙහි මූල්‍ය හා භෞතික ඉලක්කයන් දෙකම සංශෝධනයට ලක්විය. එබැවින් 2020 වර්ෂය අවසන් වන විට ලබාගත් සමුච්ඡිත ප්‍රගතිය ඉහත වෙනසට බලපා ඇති අතර වාර්තා වූ වටිනාකම 99.95% කි.

මෙම අදියරෙහි ඉදිකිරීම් කටයුතු සම්පූර්ණයෙන්ම අවසන් කර ඇති අතර 2020

පෙබරවාරි මස අවසානයේ දී මහජනතාව වෙත විවෘත කරන ලදී. 2020 සංශෝධිත ක්‍රියාකාරී සැලැස්මට අනුව ඉලක්ක පූර්ණය කිරීමේ ප්‍රගතිය 93% කි.



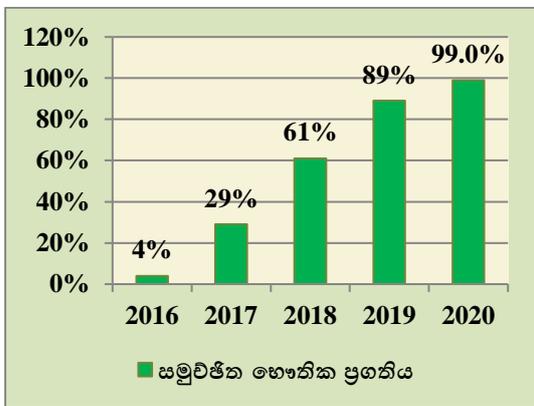
රූපසටහන 2.2.4.1 - අදියර I හි ආරම්භක දිනයේ සිට සිවිල් වැඩ සඳහා වූ සමුච්ඡිත භෞතික ප්‍රගතිය

අදියර 2 : බෙලිඅත්ත සිට වැටිය දක්වා කොටස (කි.මී 30.0 - කි.මී 56.0)

මුළු දුර	: කි.මී. 26
අරමුදල් සපයන ආයතනය	: චීන අපනයන හා ආනයන බැංකුව
ඇස්තමේන්තුගත මුදල	: රු.මි. 56,679.21
කොන්ත්‍රාත් මුදල	: රු.මි. 55,200
ණය මුදල	: ඇ.ඩො.මි. 360.29
ආරම්භක දිනය	: 28.10.2016
අවසන්වීමට නියමිත වූ දිනය	: 25.02.2020

දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ග දිගුවේ දෙවන අදියර බෙලිඅත්ත සිට වැටිය දක්වා කි.මී. 26ක දුර ප්‍රමාණයකින් යුක්ත වන අතර එහි ඉදිකිරීම් කටයුතු 2016 ඔක්තෝම්බර් මාසයේදී ආරම්භ කෙරිණි. 2019 වර්ෂය අවසානයේදී මෙම අදියර 89% ක සමස්ත භෞතික ප්‍රගතියක් අත්කරගෙන තිබිණි. මෙම අධිවේගී මාර්ග කොටසෙහි ඉදිකිරීම් කටයුතු 2020 වර්ෂයේ මුල් කාර්තුව

තුලදී අවසන් කෙරුණු අතර පළමු අදියර මෙන්ම මෙම අදියර ද 2020 පෙබරවාරි මාසය අවසානයේදී මහජනතාව වෙත විවෘත කරන ලදී. 2020 සංශෝධිත ක්‍රියාකාරී සැලැස්මට අනුව මෙහි ඉලක්ක අත්පත් කරගැනීමෙහි ප්‍රගතිය 91%කි. මෙම අධිවේගී මාර්ග කොටසෙහි සිවිල් වැඩ කටයුතු අවසන් කෙරුණ ද අන්තර්ග්‍රවමාරුව හා පහසුකම් සැපයීමේ ගොඩනැගිලි ඉදිකිරීම් සහ වෙනත් ශේෂව පැවති වැඩ කිහිපයක් අවසන් කිරීමට තිබූ බැවින් උක්ත ක්‍රියාකාරකම් සඳහා පිළිවෙලින් 99% සහ 94%ක ප්‍රගතියක් අත්පත් කරගෙන තිබුණි. මේ අනුව වාර්තා කරන වර්ෂය අවසානයේදී මෙම අදියර සඳහා අත්කරගත් සමස්ත භෞතික ප්‍රගතිය 99%කි.



රූප සටහන 2.2.4.2 - ආරම්භයේ සිට ව්‍යාපෘතිය අත් කරගත් සමුච්ඡිත භෞතික ප්‍රගතිය

මෙම අදියරෙහි ඉඩම් අත්පත් කරගැනීමේ ක්‍රියාවලිය 2019 වර්ෂයේදී සම්පූර්ණයෙන් නිමාවට පත්ව ඇත.

අදියර 3 : වැටිය සිට අන්දරවැව දක්වා කොටස (කි.මී 56.0 - කි.මී 71.0)

මුළු දුර	: කි.මී. 15
අරමුදල් සපයන ආයතනය	: වින අපනයන හා ආනයන බැංකුව
ඇස්තමේන්තුගත මුදල	: රු.මී. 40,979.59
කොන්ත්‍රාත් මුදල	: රු.මී. 31,574.10
ණය මුදල	: ඇ.ඩො.මී. 252.53
ආරම්භක දිනය	: 25.01.2016
අවසන් වන දිනය	: 12.06.2019

කි.මී. 15ක දිගින් යුතු දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගයෙහි තුන්වන අදියර වැටිය සිට අන්දරවැව දක්වා වන අතර මෙහි මූලික තොරතුරු ඉහතින් දක්වා ඇත.

2019 වර්ෂය අවසන් වන විට මෙම අධිවේගී මාර්ග කොටසෙහි ඉදිකිරීම් සඳහා වූ සිවිල් වැඩ ක්‍රියාකාරකම් සංශෝධිත ක්‍රියාකාරී සැලැස්මෙහි ඉලක්කය වන 100% අත්පත් කරගනිමින් සම්පූර්ණයෙන්ම අවසන් කල අතර 2019 නොවැම්බර් මාසයේදී රථවාහන ගමනාගමනය සඳහා මහජනතාව වෙත විවෘත කරන ලදී. මෙම අදියරෙහි ඉතිරිව තිබූ වැඩ ප්‍රමාණය 2020 වර්ෂයේදී අවසන් කෙරුණේ 100% ක සමුච්ඡිත ප්‍රගතියක් අත්පත් කරගනිමිනි.



රූප සටහන 2.2.4.3 - ආරම්භයේ සිට ව්‍යාපෘතිය අත්කරගත් සමුච්ඡිත භෞතික ප්‍රගතිය

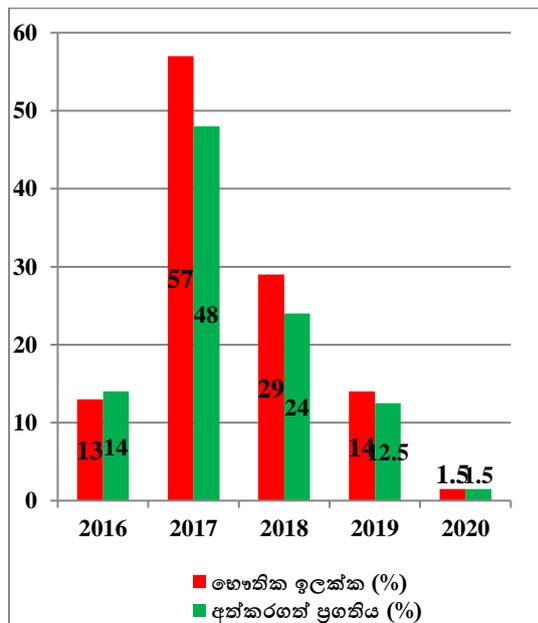
අදියර 4: අන්දරවැව හරහා මත්තල සිට හම්බන්තොට දක්වා කොටස (කි.මී 71.0 - කි.මී 94.3)

මෙම අදියර අන්දරවැව හරහා මත්තල සිට හම්බන්තොට දක්වා වන අතර කි.මී. 25ක දුරක් ඉදිකිරීම සඳහා සැලසුම් කර තිබුණ ද අන්දරවැව අන්තර්ග්‍රවමාරුව ඉදිකිරීමෙහි නිර්මාණය සමාලෝචනය කිරීමෙන් අනතුරුව එම දුර ප්‍රමාණය කි.මී. 23.3ක් දක්වා සංශෝධනය කරන ලදී. කි.මී. 23.3කින් යුතු මෙම අධිවේගී මාර්ග කොටස දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගයේ (E01) කි.මී. 6.75 ක කොටසක් දීර්ඝ කිරීම සහ අන්දරවැව - හම්බන්තොට දක්වා කි.මී. 16.59 ක කොටසක් ඉදිකිරීම ලෙස කොටස් 02ක් යටතේ

සිදු කරනු ලබන අතර මෙම අදියරෙහි මූලික තොරතුරු පහත පරිදි වේ.

මුළු දුර	: කි.මී. 23.3
අරමුදල් සපයන ආයතනය	: චීන අපනයන හා ආනයන බැංකුව
ඇස්තමේන්තුගත මුදල	: රු.මී. 55,963.42
කොන්ත්‍රාත් මුදල	: රු.මී. 52,156.18
ණය මුදල	: ඇ.ඩො.මී. 412
ආරම්භක දිනය	: 19.01.2016
අවසන් වන දිනය	: 18.01.2019
අවසන් වන දිනය(සංශෝධිත)	: 09.07.2019

2019 වසර අවසන් වූ විට ව්‍යාපෘතිය අත්කරගෙන තිබූ සමස්ත භෞතික ප්‍රගතිය 98.5% ක් වූ අතර වසර තුළදී 12.5%ක ප්‍රමාණයක ප්‍රගතියක් අත්කර ගෙන තිබිණි. වසර අවසානයේ ශේෂව පැවති 1.5% ක සිවිල් වැඩ ප්‍රමාණය 2020 වර්ෂයේදී නිමාවට පත්කෙරුණු අතර ඉලක්කගත අගය ද පූර්ණය කරමින් 100% ක සමස්ත භෞතික ප්‍රගතියක් අත්පත් කරගන්නා ලදී.



රූපසටහන 2.2.4.4 - සංශෝධිත ක්‍රියාකාරී සැලැස්මට අනුව ඉලක්ක පූර්ණය කිරීම

ව්‍යාපෘතියේ මූල්‍ය ප්‍රගතිය

මෙම ව්‍යාපෘතියේ සියළු අදියරයන් සඳහා 2019 වර්ෂය අවසානයේදී වාර්තා වී ඇති සමස්ත මූල්‍ය ප්‍රගතිය 46%ක් වූයේ අදියරයන් 04හිම අතුරු ගෙවීම් සහතික (IPC) වාර්තා කරන ලද කාලසීමාවේදී අනුමත වී නොතිබීමයි. ඒ අනුව ආසන්න වශයෙන් රුපියල් බිලියන 39 ක අතුරු ගෙවීම් සහතික (IPC) ප්‍රමාණයක් ඉහත සඳහන් කල වියදම සඳහා ඇතුළත් වී නොතිබිණි.

2020 වර්ෂයේදී, ව්‍යාපෘතිය සඳහා අත්කරගන්නා ලද මූල්‍ය ප්‍රගතිය 86%ක් ලෙස වාර්තා වී ඇති අතර 2020 දෙසැම්බර් 31 වන දින වන විට ගිණුම්ගත නොකරන ලද මුදල් ප්‍රමාණය ද ගණනය කළ විට ව්‍යාපෘතියේ සමස්ත මූල්‍ය ප්‍රගතිය එහි ඉලක්කගත අගය වන 100% සීමාව ද ඉක්මවා යනු ඇත.

2020/12/31 දිනට මූල්‍ය ප්‍රගතිය

අයවැය කේතය	ව්‍යාපෘති විස්තරය	අයවැය ප්‍රතිපාදනය (රු.මී)	වියදම (රු.මී)
117-2-3-9	2105 ඉඩම් හා ඉඩම් වැඩිදියුණු කිරීම	1,619.4	607.5
	2506 යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය	83,310.8	72,771.7
	එකතුව	84,930.2	73,379.2

දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ග දිගුවේ පිහිටීම දැක්වෙන සිතියමක් ඇමුණුම 08 හි දක්වා ඇත.

2.2.5 නව කැලණි පාලමේ සිට රාජගිරිය හරහා අතුරුගිරිය දක්වා කුළුණුමත ඉදිවන මහාමාර්ග ව්‍යාපෘතිය

මුළු දුර	: කි.මී. 16.4
අරමුදල් සපයන ආයතනය	: ඉදිකිරීම, මෙහෙයවීම සහ හුවමාරු කිරීමේ ක්‍රමවේදයට අනුව ක්‍රියාත්මක කෙරේ
ඇස්තමේන්තුගත මුදල	: රු.බි. 134.5
කොන්ත්‍රාත් මුදල	: ව්‍යාපෘතිය ප්‍රසම්පාදන අදියරෙහි පවතී
ආරම්භක දිනය	: 2021
අවසන් වන දිනය	: 2024

කොළඹ නගරය, අර්ධ නාගරික ප්‍රදේශ සහ අධිවේගී මාර්ගයන් අතර මාර්ග සම්බන්ධතා වැඩිදියුණු කිරීමේ ප්‍රධාන අරමුණෙන් සහ දැනට කොළඹ හා අවට ප්‍රදේශයන් තුළ පවතින රථවාහන තදබදය අවම කිරීමේ පරමාර්ථ සහිත ව උක්ත අධිවේගී මාර්ගය ඉදිකිරීමට සැලසුම් කර ඇත. මෙම මාර්ගය භාවිතා කරන්නන්හට දෙමටගොඩ, රාජගිරිය, බත්තරමුල්ල පාර්ලිමේන්තු සංකීර්ණ පිවිසුම සහ කොස්වත්ත යන ප්‍රදේශවල ඉදිකිරීමට නියමිත අන්තර්භවමාරු මධ්‍යස්ථානයන් ඔස්සේ මීට ප්‍රවේශ වීමේ පහසුකම් සැපයෙනු ඇත. මෙම ව්‍යාපෘතිය පෞද්ගලික ආයෝජකයන් මගින් සිදු කරනු ලබන ඉදිකිරීම - ක්‍රියාත්මක කිරීම - මාරුකිරීම (BOT) යන පදනම මත ක්‍රියාත්මක කරනු ලබයි.

මෙම ව්‍යාපෘතිය පහත පරිදි අදියර 02ක් යටතේ ක්‍රියාත්මක කරනු ලැබේ.

අදියර I	නව කැලණි පාලමේ සිට අතුරුගිරිය දක්වා (කි.මී. 6.9)
අදියර II	රාජගිරිය සිට අතුරුගිරිය දක්වා (කි.මී. 10.4)

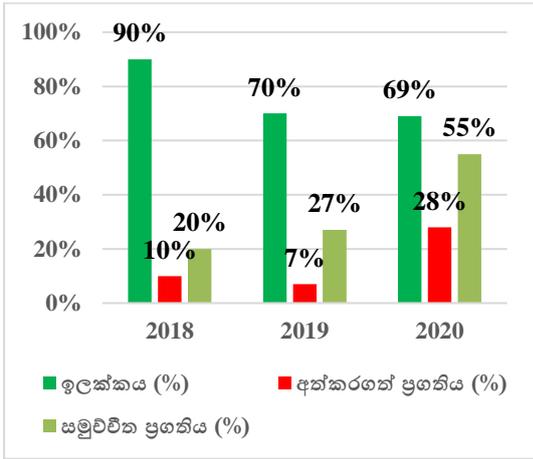
පැ.කි.මී. 80 ත් 100 ත් අතර වේග සීමාවන් සඳහා සැලසුම් කර ඇති මෙමගින් නව කැලණි පාලමේ සිට රාජගිරිය හරහා අතුරුගිරිය දක්වා මිනිත්තු 18 කින් පමණ ළඟාවීමේ පහසුව සැලසෙනු ඇත.

ව්‍යාපෘතියෙහි පළමු අදියරෙහි ශක්‍යතා අධ්‍යයන කටයුතු අවසන් කර ඇති අතර ඉඩම් අත්පත් කරගැනීමේ කටයුතු සිදුකෙරෙමින් පවතී. 2019 වසර අවසන් වන විට ඉඩම් අත්පත් කරගැනීම සඳහා වාර්තා වූ ප්‍රගතිය 27% ක් වන අතර 2020 දෙසැම්බර් මස 31 වන විට මේ සඳහා වාර්තා වූ ප්‍රගතිය 55% ක් වන අතර වර්ෂය තුළදී අත්කරගත් ප්‍රගතිය 28%කි. මේ අනුව, 2020 සංශෝධිත ක්‍රියාකාරී සැලැස්මට අනුව භෞතික ඉලක්ක සාධනය කිරීමේ ප්‍රගතිය 41% කි. 2019 වාර්ෂික ක්‍රියාකාරී සැලැස්මට අනුව ඉඩම් අත්පත් කරගැනීම සඳහා වූ ඉලක්කය 70%ක් විය. මේ අනුව ඉලක්ක පූර්ණය කරගැනීමේ අගය 10% ක් වූ අතර වර්ෂ අවසානය වන විට වාර්තා වූ ප්‍රගතිය 7%කි.

මෙම අඩු ප්‍රගතිය කෙරෙහි බලපෑ ප්‍රධානතම සාධකය වූයේ අක්මුදල් හිඟය හේතුවෙන් ඉඩම් අත්පත් කරගැනීම සම්බන්ධයෙන් වූ අංක 38 ගැසට් නිවේදනය පල කිරීමේ දී සිදු වූ ප්‍රමාදයයි.

මීට අමතරව 2020 වර්ෂයේ වාර්තා කරන කාලසීමාව තුළදී පවුල් 1,100 ක් පමණ නිවාස යෝජනා ක්‍රමවල නැවත පදිංචි කිරීම සඳහා වූ අවබෝධතා ගිවිසුම නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය වෙත ඉදිරිපත් කිරීමට ද හැකි වී ඇත.

ව්‍යාපෘතියේ පළමු අදියරෙහි ඉලක්ක අත්පත් කරගැනීමේ සාරාංශයෙහි ප්‍රස්ථාරයක නිරූපනයක් පහතින් දක්වා ඇත.



රූප සටහන 2.2.5.1 - ඉඩම් අත්පත් කරගැනීමේ ප්‍රගතියේ සාරාංශය

ව්‍යාපෘතියේ දෙවන අදියරෙහි ශක්‍යතා අධ්‍යයනයෙහි උපදේශනය සඳහා වූ ප්‍රසම්පාදනය සඳහා 2018 හා 2019 වර්ෂ වලදී පිළිවෙලින් 20% හා 100% ක්වූ ප්‍රගතියක් අත්පත් කරගෙන ඇත.

2019 සංශෝධිත ක්‍රියාකාරී සැලැස්මට අනුව අදියර II හි ශක්‍යතා අධ්‍යයනය ඉලක්ක කර තිබූ ආකාරයටම 100% වන පරිදි 2019 වර්ෂය අවසන් වන විට සම්පූර්ණ කරන ලද අතර ඉලක්ක අත් පත් කර ගැනීමේ ප්‍රගතිය ද 100% විය.

2020/12/31 දිනට මූල්‍ය ප්‍රගතිය

අයවැය කේතය	විස්තරය	අයවැය ප්‍රතිපාදනය (රු.මි)	වියදම (රු.මි)
117-02-03-15	2105 ඉඩම් හා ඉඩම් වැඩිදියුණු කිරීම	8.0	6.1
	2506 යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය	78.7	69.8
	එකතුව	86.7	75.9

2020 වර්ෂයේදී ව්‍යාපෘතිය මඟින් අත්කරගත් මූල්‍ය ප්‍රගතිය 88% ක් වන අතර 2019 වසරේදී එම අගය වාර්තා වී ඇත්තේ 93% ක් ලෙසිනි.

2020 සංශෝධිත ක්‍රියාකාරී සැලැස්මට අනුව මෙම ව්‍යාපෘතිය මඟින් අත්කරගත් මූල්‍ය ඉලක්ක සාධනය 2019 වර්ෂයට සාපේක්ෂව අඩු අගයක් ගෙන ඇති නමුත් පෙර වසරට සාපේක්ෂව 2020 වර්ෂයේදී භෞතික වශයෙන් වඩා විශාල කාර්යසාධනයක් පෙන්නුම් කර ඇත.

2.2.6 කුළුණු මත ඉදිවන වරාය පිවිසුම් මාර්ග ව්‍යාපෘතිය

මුළු දුර	: කි.මී. 5.3
අරමුදල් සපයන ආයතනය	: ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව
ඇස්තමේන්තුගත මුදල	: රු.මි. 55,915
කොන්ත්‍රාත් මුදල	: රු.මි. 39,382
ණය මුදල	: ඇ.ඩො.මි. 300
ආරම්භක දිනය	: 20.09.2019
අවසන් වන දිනය	: 09.01.2023

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

මෙම ව්‍යාපෘතිය මඟින් අපේක්ෂිත නිමවුම් ලෙස,

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

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 මෙමඟින් සැලසෙනු ඇත.

මෙම ව්‍යාපෘතියේ සිවිල් වැඩ සඳහා වූ කොන්ත්‍රාත්තුව 2019 අගෝස්තු මාසයේ දී 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.

2020 වර්ෂයේදී ව්‍යාපෘතිය විසින් ඉලක්ක කර තිබූ සමුච්ඡිත ඉලක්කය 23% ක් වූ අතර 2020 සිව්වන කාර්තුව අවසන් වන විට අත්කරගන්නා ලද සමස්ත භෞතික 23%ක් ලෙස වාර්තා කර ඇත. ඒ අනුව, ව්‍යාපෘතියේ ඉලක්ක පූර්ණය කිරීමේ ප්‍රගතිය 100%ක් වන අතර වර්ෂය තුළදී සිවිල් වැඩ 20%ක් දක්වා අවසන් කර ඇත. මීට අමතරව, අධිවේගී මාර්ගයේ ඉදිකිරීමට සැලසුම් කර ඇති කණු 513 අතරින් කණු 77ක ඉදිකිරීම් කටයුතු 2020 වර්ෂයේදී අවසන් කර ඇත.

2019 වර්ෂයේදී, ව්‍යාපෘතියෙහි සිවිල් වැඩ සඳහා වූ ඉලක්කය 10%ක් වුවද ඉන් අත්පත් කරගන්නා ලද ප්‍රගතිය 3%කි. මේ නිසා ව්‍යාපෘතියෙහි ඉලක්ක පූර්ණය කිරීම 33%ක් ලෙස වාර්තා විණි.

මීට අමතරව ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය සඳහා ඉදිකරනු ලබන නව ගොඩනැගිල්ලෙහි ඉදිකිරීම් කටයුතු සඳහා ලංසු කැඳවා එහි ඇගයීම් සිදු කර ඇති අතර 2020 වර්ෂයේ අගභාගයේදී ආසියානු සංවර්ධන බැංකුවේ එකඟතාවය සඳහා ඉදිරිපත් කර ඇත.

2020/12/31 දිනට මූල්‍ය ප්‍රගතිය

අයවැය කේතය	විස්තරය	අයවැය ප්‍රතිපාදනය	
		(රු.මි)	වියදම (රු.මි)
117-02-03-16	2506 යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය	6,207.8	6,205.6
	එකතුව	6,207.8	6,205.6

2020 වර්ෂය අවසානයේදී ව්‍යාපෘතිය සඳහා වාර්තා වී ඇති මූල්‍ය ප්‍රගතිය 99%ක් වූ අතර 2019 වසරේදී ඒ සඳහා ඉතා අඩු අගයක් වාර්තා වූයේ වර්ෂය සඳහා වාර්තා වූ වියදම සඳහා අතුරු ගෙවීම් සහතික වල (IPC's) වටිනාකම එකතු නොවී තිබීම හේතුවෙනි.

2.2.7 රුවන්පුර අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතිය

මුළු දුර	: කි.මී. 74
අරමුදල් සපයන ආයතනය	: මෙතෙක් නිශ්චය කර නැත
ඇස්තමේන්තු මුදල	: රු.බි.67 (තාවකාලික)
ව්‍යාපෘති කාලසීමාව	} මෙතෙක් නිශ්චය කර නැත
ආරම්භක දිනය	
අවසන් වන දිනය	

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

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

පළමු අදියර – කහතුවුව සිට ඉංගිරිය දක්වා කොටස (කි.මී 0.00- කි.මී 26.30)

මෙම අදියර මඟින් කහතුවුව සිට ඉංගිරිය දක්වා කි.මී. 26.3 ක දිගකින් යුත් අධිවේගී මාර්ග කොටස ඉදිකිරීමට නියමිතය. එය කහතුවුව, හොරණ හා ඉංගිරිය යන ස්ථානවල ඉදිකරනු ලබන අන්තර් හුවමාරු මධ්‍යස්ථාන 03කින් යුක්ත වේ.

දෙවන අදියර - ඉංගිරිය සිට රත්නපුර දක්වා කොටස (කි.මී 26.30 - කි.මී 52.50)

දිගින් කි.මී 26.2 කින් සමන්විත වන මෙම අධිවේගී මාර්ග කොටස ඉංගිරිය සිට රත්නපුර දක්වා ඉදිකිරීමට නියමිතය. කිරිඇල්ල, කුරුවිට හා රත්නපුර යන ස්ථාන වල අන්තර් හුවමාරු මධ්‍යස්ථාන ඉදිකිරීමට සැලසුම් කර ඇති මෙහි උමං 06 ක්ද තැනීමට සැලසුම් කර ඇත.

තෙවන අදියර - රත්නපුර සිට පැල්මඩුල්ල දක්වා කොටස (කි.මී 52.50 - කි.මී 73.9)

රුවන්පුර අධිවේගී මාර්ගයට අයත් අවසාන අධිවේගී මාර්ග කොටස වන කි.මී 21.4 කින් සමන්විත වන මෙම මාර්ග කොටස රත්නපුර සිට පැල්මඩුල්ල දක්වා ඉදිකිරීමට සැලසුම් කර ඇත.

ආර්ථිකප්‍රතිලාභ :

රුවන්පුර අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතිය තුළින් මගීන්ගේ ගමන් පහසුව සැලසෙන අතර ප්‍රවාහන පහසුකම් දියුණු වීම තුළින් මැණික් කර්මාන්ත, තේ වැනි අපනයන නිෂ්පාදන මෙන්ම නව කර්මාන්ත වල ව්‍යාප්තියට ද මංපෙත් විවර වනු ඇත. තවද අධිවේගී මාර්ගය ආශ්‍රිතව ඉඩම් වල වටිනාකම ඉහළ යාම හේතුවෙන් මහජනතාවගේ ජීවන තත්ත්වය ද ඉහළ යනු ඇත.

ව්‍යාපෘතියෙහි ශක්‍යතා අධ්‍යයන කටයුතු 2019 වසරේ දී අවසන් වුව ද දෙවන අදියරෙහි දැනට පවතින පෙළ ගැස්ම උමං මාර්ග හරහා යාමට යෝජනා කර ඇත. එම නිසා එසේ කිරීමට ඇති හැකියාව පිළිබඳව නැවත සොයා බලා අධ්‍යයනයක් සිදු කිරීමට මොරටුව විශ්ව විද්‍යාලයේ සිවිල් ඉංජිනේරු අංශය වෙත භාර දී ඇති අතර 2020 වර්ෂය අවසන් වන විට එම කටයුතු 10%ක් දක්වා අවසන් කර ඇත.

මෙම අධිවේගී මාර්ගයේ පළමුවන අදියරෙහි ඉදිකිරීම් කටයුතු සඳහා දේශීය කොන්ත්‍රාත්කරුවන් වෙතින් ලංසු කැඳවා කොන්ත්‍රාත්කරුවන් තෝරා ගන්නා ලදී.

මීට අමතරව, කි.මී. 26.3ක මුළු දුරින් කි.මී. 20.27 දුර ප්‍රමාණයක ඉඩම් අත්පත් කර ගැනීම සඳහා ඉඩම් අත්පත් කරගැනීමේ පනතෙහි අංක 38 A ගැසට් නිවේදනය පල කර ඇත. 2020 සංශෝධිත ක්‍රියාකාරී සැලැස්මට අනුව ඉඩම් අත්පත් කරගැනීම සඳහා ඉලක්කගත අගය 27% ක් වූ අතර 2020 වර්ෂය අවසාන වන විට ඉඩම් අත්පත් කරගැනීම සඳහා වාර්තා වූ ප්‍රගතිය 60%කි.

එසේම, 2019 වර්ෂයේදී ව්‍යාපෘතියේ පළමු වන අදියරෙහි ඉඩම් අත්පත් කරගැනීමේ ක්‍රියාවලිය සඳහා 74%ක ඉලක්කගත අගයකින් 45% ක සමස්ත භෞතික ප්‍රගතියක් අත්පත් කරගෙන ඇත.

2020/12/31 දිනට මූල්‍ය ප්‍රගතිය

අයවැය කේතය	විස්තරය	අයවැය ප්‍රතිපාදනය (රු.මි)	වියදම (රු.මි)
117-02-03-13	2105 ඉඩම් හා ඉඩම් අත්පත් කර ගැනීම	10.9	10.9
	2506 යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය	28.9	28.9
	එකතුව	39.8	39.8

2019 වර්ෂය අවසානයේදී ව්‍යාපෘතිය අත්කරගත් මූල්‍ය ප්‍රගතිය 93% ක් වන අතර 2020 වසරේදී එම අගය 100% ක් ලෙස වාර්තා වී තිබිණි.

එහෙයින් සංශෝධිත ක්‍රියාකාරී සැලැස්මට සාපේක්ෂව ව්‍යාපෘතියේ මූල්‍ය ඉලක්ක සාධනය 2019 වර්ෂයට වඩා 2020 වර්ෂයේදී සැලකිය යුතු මට්ටමින් වර්ධනය වී ඇති අතර සතුටුදායක අගයක පැවතිණි.

යෝජිත අධිවේගී මාර්ගයේ විහිදීම දැක්වෙන මාර්ග සිතියම ඇමුණුම 09 මගින් දක්වා ඇත.

අධිවේගී මාර්ග සංවර්ධන වැඩසටහනෙහි ප්‍රගතිය සහ ඉලක්ක සපුරාගැනීමෙහි සාරාංශය - 2020

2019 වර්ෂය අවසානයේදී පවතින අධිවේගී මාර්ග ජාලය කිලෝමීටර් 217 කින් සමන්විත වූ අතර කොළඹ - කටුනායක අධිවේගී මාර්ගය, දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගය, දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගය දීර්ඝ කිරීමේ ව්‍යාපෘතියේ කොට්ටාව සිට ගොඩගම දක්වා වූ මාර්ග කොටස සහ කොට්ටාව සිට කෙරවලපිටිය දක්වා වූ පිටත වටරවුම් අධිවේගී මාර්ගය ද ක්‍රියාත්මක තත්ත්වයේ පවතිමින් කාර්යක්ෂම ප්‍රවාහන ජාලයක් සැපයීමෙහිලා දායකව පැවතිණි.

2019 වර්ෂයේ සැප්තැම්බර් මාසයේදී, කුළුණු මත ඉදිවන වරාය ප්‍රවේශ මාර්ගයෙහි සිවිල් වැඩකටයුතු ආරම්භ කර ඇති අතර කඩවත සිට කෙරවලපිටිය දක්වා වූ පිටත වටරවුම් අධිවේගී මාර්ගයෙහි කිලෝමීටර් 9.63 වූ තුන්වන අදියර, වැටිය සිට අන්දරවැව දක්වා වූ අදියර III සහ අන්දරවැව හරහා මත්තල සිට හම්බන්තොට දක්වා වූ අදියර IV කොටස නොවැම්බර් මාසයේදී ද මහජනතාව වෙත විවෘත කරන ලදී.

එසේවුවද පිටත වටරවුම් අධිවේගී මාර්ග කොටස මහජනතාව සඳහා විවෘත කිරීමෙන් පසුව ඉතිරිව ඇති මාර්ගය ආශ්‍රිත වෙනත් සිවිල් වැඩ කටයුතු සහ දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගය දීර්ඝ කිරීමේ ව්‍යාපෘතියේ සෙසු අදියර දෙකෙහි ඉතිරිව තිබූ මාර්ගය ආශ්‍රිත වෙනත් සිවිල් වැඩ කටයුතු 2020 වර්ෂයේ දී අවසන් කරන ලදී..

එසේම මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ගය - අදියර 2හි ඉදිකිරීම් කටයුතු 2019 වර්ෂයේදී සම්පූර්ණයෙන් නිමකිරීමට සැලසුම් කර තිබුණ ද දේශීය බැංකු ණය ලබාගැනීම සඳහා භාණ්ඩාගාර ඇපකරය ලබාදීම තාවකාලිකව අත්හිටුවීම හේතුවෙන් සහ ඉඩම් අත්පත් කරගැනීමේ කටයුතු සඳහා අක්වුදල් හිඟවීම හේතුවෙන් ව්‍යාපෘතියේ කටයුතු සැලසුම් කළ කාලසීමාව තුලදී නිම කිරීමට නොහැකි විය. 2020 ජනවාරි මස අවසන් වන විට දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගය දීර්ඝ කිරීමේ ව්‍යාපෘතියේ ඉතිරිව තිබූ සියළුම මාර්ග කොටස්හි සිවිල් වැඩ සම්පූර්ණයෙන්ම නිමාවට පත්විය. මේ අනුව වසර අවසානය වන විට ලංකාවේ සමස්ත අධිවේගී මාර්ග ජාලය කිලෝමීටර් 272ක් දක්වා ඉහල ගොස් ඇත.

මීට අමතරව මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ගය අදියර 1හි සිවිල් වැඩ කටයුතු 2020 වර්ෂයේ සැප්තැම්බර් මස 15 වන දින ආරම්භ කරන ලදී.

අධිවේගී මාර්ග සංවර්ධන වැඩසටහනෙහි භෞතික ප්‍රගතිය								
අංකය	ව්‍යාපෘතියේ නම	31/12/2018 දිනට සමුච්ඡිත භෞතික ප්‍රගතිය	2019			2020		31/12/2020 දිනට සමුච්ඡිත භෞතික ප්‍රගතිය
			සමස්ත භෞතික ඉලක්ක	සමස්ත භෞතික ප්‍රගතිය	සමුච්ඡිත ප්‍රගතිය	සමස්ත භෞතික ඉලක්ක	සමස්ත භෞතික ප්‍රගතිය	
1	මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතිය	ඉඩම් අත්පත් කරගැනීමේ ක්‍රියාවලිය						
		අදියර 1-86%	අදියර 1-14%	අදියර 1-2%	අදියර 1-88% සංශෝධිත - 46.1 %	අදියර 1-6%	අදියර 1-5.9%	අදියර 1-52%
		අදියර 2-87%	අදියර 2-9%	අදියර 2-3%	අදියර 2-90% සංශෝධිත - 84%	අදියර 2-10% ප්‍රධාන අත්පත් කිරීම් සඳහා 60% අතිරේක අත්පත් කිරීම් සඳහා	අදියර 2-10% ප්‍රධාන අත්පත් කිරීම් සඳහා 87% අතිරේක අත්පත් කිරීම් සඳහා	අදියර 2-100% ප්‍රධාන අත්පත් කිරීම් සඳහා 87% අතිරේක අත්පත් කිරීම් සඳහා
		අදියර 3-84%	අදියර 3-16%	අදියර 3-10%	අදියර 3-94% සංශෝධිත - 71%	අදියර 3-13%	අදියර 3-12%	අදියර 3-83%
		අදියර 4-66%	අදියර 4-20%	අදියර 4-8.75%	අදියර 4-74.75% සංශෝධිත - 60%	අදියර 4-18%	අදියර 4-5%	අදියර 4-65%
		සිවිල් වැඩ						
		අදියර 1 -5% අදියර 2-52%	අදියර 1 - 20% අදියර 2 - 42%	අදියර 1 - 0.21% අදියර 2 - 32%	අදියර 1 - 5.21% අදියර 2 - 84% සංශෝධිත -66%	අදියර 1-0.59% අදියර 2-34%	අදියර 1-0.39% අදියර 2-16%	අදියර 1-5.6% අදියර 2-82%

අංකය	ව්‍යාපෘතියේ නම	31/12/2018 දිනට සමුච්ඡිත භෞතික ප්‍රගතිය	2019			2020		31/12/2020 දිනට සමුච්ඡිත භෞතික ප්‍රගතිය
			සමස්ත භෞතික ඉලක්ක	සමස්ත භෞතික ප්‍රගතිය	සමුච්ඡිත ප්‍රගතිය	සමස්ත භෞතික ඉලක්ක	සමස්ත භෞතික ප්‍රගතිය	
2	දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ග දිගුව ව්‍යාපෘතිය	අදියර 1 - 86%.	අදියර 1 - 14%	අදියර I - 13%	අදියර 1- 99.23%	අදියර I - 0.77%	අදියර I - 0.72%	අදියර I - 99.95%
		අදියර 2- 61%	අදියර 2 - 39%	අදියර 2 - 28%	අදියර 2 - 89%	අදියර 2 - 11%	අදියර 2 - 10%	අදියර 2 - 99%
		අදියර 3- 89%	අදියර 3 - 11%	අදියර 3 - 10%	අදියර 3 - 99%	අදියර 3 - 1%	අදියර 3 - 1%	අදියර 3 - 100%
		අදියර 4- 84%	අදියර 4 - 16%	අදියර 4 - 15.86%	අදියර 4 - 98.5%	අදියර 4 - 1.5%	අදියර 4 - 1.5%	අදියර 4 - 100%
3	කඩවත සිට කෙරවල පිටිය දක්වා වූ පිටත වටරවුම් අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතිය	84%	16%	11%	95%	5%	2%	97%
4	කොළඹ - රත්නපුර - පැල්මඩුල්ල අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතිය	ඉඩම් අත්පත් කරගැනීමේ ක්‍රියාවලිය - 20%	ඉඩම් අත්පත් කරගැනීම - 33%	ඉඩම් අත්පත් කරගැනීමේ ක්‍රියාවලිය - 25%,	ඉඩම් අත්පත් කරගැනීමේ ක්‍රියාවලිය - 45%,	ඉඩම් අත්පත් කරගැනීම - 55%	ඉඩම් අත්පත් කරගැනීමේ ක්‍රියාවලිය - 15%,	ඉඩම් අත්පත් කරගැනීමේ ක්‍රියාවලිය - 60%,
5	නව කැලණි පාලමේ සිට අතුරුගිරිය දක්වා කුළුණු මත ඉදිවන මාර්ග ව්‍යාපෘතිය	ඉඩම් අත්පත් කරගැනීමේ ක්‍රියාවලිය - 20%	ඉඩම් අත්පත් කරගැනීමේ ක්‍රියාවලිය - අදියර I - 70%	ඉඩම් මැනුම් කටයුතු අදියර I - 7%	ඉඩම් අත්පත් කරගැනීමේ ක්‍රියාවලිය - 27%	ඉඩම් අත්පත් කරගැනීමේ ක්‍රියාවලිය - 69%	ඉඩම් අත්පත් කරගැනීමේ ක්‍රියාවලිය - 28%	ඉඩම් අත්පත් කරගැනීමේ ක්‍රියාවලිය - 55%
6	කුළුණු මත ඉදිවන වරාය පිවිසුම් මාර්ග ව්‍යාපෘතිය	2019 වර්ෂයේදී සිවිල් වැඩ ආරම්භ කිරීම සඳහා හඳුනාගන්නා ලදී.	සිවිල් වැඩ 10% විස්තරාත්මක ක නිර්මාණ - 30%	සිවිල් වැඩ - 3% විස්තරාත්මක නිර්මාණ - 30%	සිවිල් වැඩ - 3% විස්තරාත්මක නිර්මාණ - 100%	සිවිල් වැඩ - 20%	සිවිල් වැඩ - 20%	සිවිල් වැඩ - 23%

2.3 මහාමාර්ග සංවර්ධනය

2.3.1 ශ්‍රී ලංකාවේ මහාමාර්ග ජාලය

ජාතික මහාමාර්ග ජාලයට සම්බන්ධ අධිවේගී මාර්ග සහ ඒ හා බැඳී 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 2.3.1.1 2020 වර්ෂය අවසන් වන විට 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	272
එකතුව	12,496

වගු අංක 2.3.1.2 2020.12.31 වන විට ජාතික මාර්ග ජාලයේ අධිවේගී මාර්ගයන්හි (“ඊ” ශ්‍රේණිය) “ඒ” හා “බී” ශ්‍රේණියේ මහාමාර්ගයන්හි පළාත් බදු වර්ගීකරණය

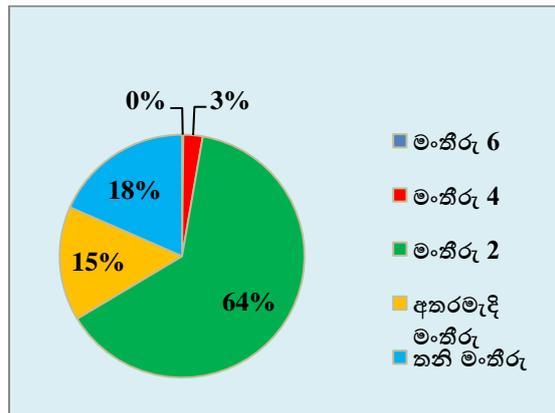
පළාත	ජාතික මහාමාර්ග (කි.මී)			එකතුව
	“ඒ” ශ්‍රේණිය	“බී” ශ්‍රේණිය	“ඊ” ශ්‍රේණිය	
බස්නාහිර	373.79	1256.66	108	1,738.45
මධ්‍යම	408.59	1333.72	-	1,742.31
දකුණ	352.91	1162.92	161.82	1,848.45
උතුරු	734.49	524.99	-	1,259.48
නැගෙනහිර	619.55	551.14	-	1,170.69
වයඹ	352.8	975.28	-	1,328.1
උතුරු මැද	491.19	705.88	-	1,197.1
ඌව	468.52	692.94	-	1,161.46
සබරගමුව	415.58	803.71	1.85	1,221.14
එකතුව	4217.42	8007.24	271.67	12,496.3

2020 වර්ෂය අවසාන වන විට “ඊ” ශ්‍රේණියේ අධිවේගී මාර්ග අතරින් වැඩිම මාර්ග දුර ප්‍රමාණයක් දකුණු පළාත තුළද අවම මාර්ග දුර ප්‍රමාණයක් සබරගමුව පළාත තුළ ද පිහිටා ඇත.

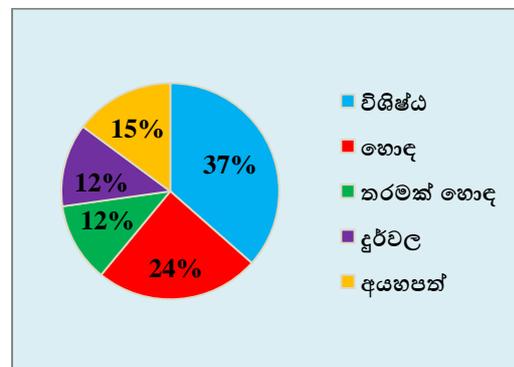
“ඒ” ශ්‍රේණියේ මහාමාර්ග අතරින් වැඩිම මාර්ග දුර ප්‍රමාණයක් උතුරු පළාත තුළද අවම මාර්ග දුර ප්‍රමාණයක් වයඹ පළාත තුළද පිහිටා ඇත. එසේම “බී” ශ්‍රේණියේ මහාමාර්ග අතරින් වැඩිම මාර්ග දුර ප්‍රමාණයක් මධ්‍යම පළාත තුළද අඩුම දුර ප්‍රමාණයක් උතුරු පළාත තුළද පිහිටා ඇත.

ජාතික මහාමාර්ග ජාලය ඉහත වගුවේ දක්වා ඇති පරිදි පළාත් වශයෙන් මෙන්ම මාර්ග ඉදිකිරීම/ නැවත ඉදිකිරීම සඳහා යොදා ගනු ලබන මතුපිට පෘෂ්ඨය වර්ගීකරණය අනුවද පහත පරිදි වර්ග කළ හැකිය.

ජාතික මාර්ග වර්ගීකරණය පහත පරිදි විස්තර කළ හැකිය.



රූපසටහන 2.3.1 - මාර්ග පළල අනුව ජාතික මහාමාර්ගයන්හි වර්ගීකරණය



රූපසටහන 2.3.2 - මාර්ගයන්හි මතුපිට පෘෂ්ඨය රචනාව අනුව ජාතික මහාමාර්ගයන්හි වර්ගීකරණය

ජාතික මහාමාර්ග ජාලයේ වර්තමාන තත්ත්වය

2020 වර්ෂයේදී, දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගයෙහි අධිවේගී මාර්ග කොටස් කිහිපයක් විවෘත කිරීම හේතුවෙන් අධිවේගී මාර්ගයන්හි මුළු දුර ප්‍රමාණය කි.මී. 217 සිය කි.මී. 272 දක්වා වර්ධනය විය. මේ අනුව අධිවේගී මාර්ග ජාලය කටුනායක හරහා කටුනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ දක්වා සහ හම්බන්තොට සිට මත්තල ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ සහ හම්බන්තොට වරාය දක්වා දීර්ඝ කිරීමේ කටයුතු අවසන් කරන ලදී.

2020 වර්ෂය අවසන් වන විට විදේශාධාර යටතේ ක්‍රියාත්මක වන මාර්ග වැඩිදියුණු කිරීමේ හා ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීමේ ව්‍යාපෘති යටතේ මාර්ග කි.මී. 2,403.6 ක කටයුතු නිම කෙරුණු අතර ඉන් කි.මී. 100.86ක් ම ජාතික මාර්ග විය. තවත් කි.මී. 5,279.27ක මාර්ග ප්‍රමාණයක සංවර්ධන කටයුතු ක්‍රියාත්මක වෙමින් පැවති අතර ඉන් මාර්ග කි.මී. 235.58ක ප්‍රමාණයක් ජාතික මාර්ග විය.

එසේම, 2020 වර්ෂයේදී දේශීය ආධාර යටතේ මාර්ග කි.මී. 1,241.85ක් සංවර්ධනය කිරීමේ කටයුතු අවසන් කල අතර ඉන් කි.මී. 171.5ක්ම ජාතික මාර්ග විය. ක්‍රියාත්මක වෙමින් පැවති මාර්ග කි.මී. 5,432.33 ක් පැවති අතර ඉන් කි.මී. 257.39ක්ම ජාතික මාර්ග විය. ඊට අමතරව, වාර්තා කරන වර්ෂය තුළදී විදේශාධාර යටතේ ක්‍රියාත්මක වන පාලම් 32ක නැවත ඉදිකිරීමේ කටයුතු සිදු කෙරුණු අතර දේශීය ආධාර යටතේ ක්‍රියාත්මක වන අබලන් පාලම් නැවත ඉදිකිරීමේ වැඩසටහන යටතේ පාලම් 19 ක නැවත ඉදිකිරීමේ කටයුතු අවසන් කරන ලදී.

එසේම 2019 වර්ෂයේදී ජාතික මහාමාර්ග කි.මී. 267.2 ක වැඩිදියුණු කිරීමේ කටයුතු සහ ග්‍රාමීය මාර්ග කි.මී. 167.2 ක වැඩිදියුණු කිරීමේ කටයුතු සිදුකර ඇත. ඊට අමතරව ජාතික මාර්ගයන්හි පිහිටි පාලම් 24 ක වැඩිදියුණු කිරීමේ කටයුතු ද 2019 වර්ෂය තුළදී සිදු කර ඇත.

තවද 2019 වර්ෂය තුළදී අධිවේගී මාර්ග ජාලය කි.මී. 169.8 සිට කි.මී. 217.8 දක්වා වැඩිදියුණු කරන ලදී. එමඟින් 2019 වර්ෂයේදී ජාතික මාර්ග ජාලය කි.මී. 12,347.8 දක්වා වර්ධනය වීම සිදු විය.

2.3.2 මාර්ග සහ පාලම් නඩත්තු කිරීම (RMTF)

ලංකාව පුරා පිහිටි ජාතික මහාමාර්ග කි.මී. 12,225ක්, 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, කඩතොළු 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.

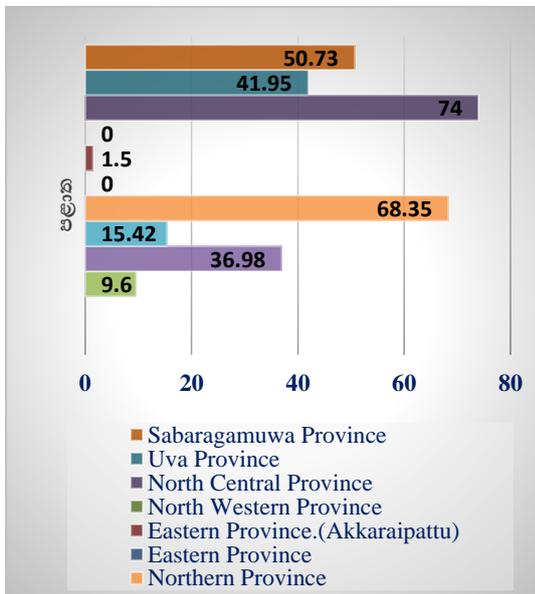
2020 වර්ෂයේ ජනවාරි සිට දෙසැම්බර් දක්වා මාර්ග කි.මී.307 ක පමණ දුර ප්‍රමාණයක වැලි මුද්‍රිත තාර ආලේපන කටයුතු ඍජු ශ්‍රමය හා ඉදිකිරීම් පුහුණු හා සංවර්ධන අධිකාරිය (ICTAD) යටතේ ලියාපදිංචිය ලැබූ කොන්ත්‍රාත්කරුවන් යොදවා සිදු කරන ලදී.

වගු අංක 2.3.2.1 – 2020 වර්ෂයේදී සිදුකළ මාර්ග නඩත්තු කටයුතුවල ප්‍රගතිය

පළාත	2020.12.31 දිනට වැලි මුද්‍රිත තාර ආලේපනය කර නැවත සකස් කරන ලද මාර්ග දුර (කි.මී.)
බස්නාහිර පළාත	9.6
මධ්‍යම පළාත	36.98
දකුණු පළාත	15.42
උතුරු පළාත	68.35
නැගෙනහිර පළාත	0.0
නැගෙනහිර පළාත (අක්කරායිපත්තු)	1.5
වයඹ පළාත	0.0
උතුරුමැද පළාත	74.0
ඌව පළාත	41.95
සබරගමුව පළාත	50.73
ඉරිතැලිම් සකස් කිරීම - බස්නාහිර පළාත	8.53
එකතුව	307.06

2019 වර්ෂය තුළ වැලි මුද්‍රිත තාර ආලේපනය කර නැවත සකසන ලද සහ මතුපිට සකසන ලද මුළු මාර්ග දුර ප්‍රමාණය කි.මී. 481.72 ක් වන අතර ඉන් කි.මී. 357.63ක ප්‍රමාණයක් ප්‍රතිසංස්කරණය කරන ලද්දේ වැලි මුද්‍රිත තාර ආලේපනය කිරීම මඟිනි.

වාර්තා වී ඇති ප්‍රතිසංස්කරණ මාර්ග දුර ප්‍රමාණයන් පිළිබඳව විමසා බැලීමේදී 2020 වර්ෂය තුළවැලි මුද්‍රිත තාර ආලේපනය කර නැවත සකසන ලද සහ මතුපිට සකසන ලද වැඩිම දුර ප්‍රමාණය උතුරු පළාතෙන් වාර්තා වී ඇති අතර 2019 වර්ෂයේදී එසේ ප්‍රතිසංස්කරණය කරන ලද වැඩිම දුර ප්‍රමාණයක් වාර්තා වී ඇත්තේ මධ්‍යම පළාතෙනි.



රූපසටහන 2.3.2.1 – 2020 වර්ෂයේදී නඩත්තු කරන ලද මාර්ගයන්හි දුර ප්‍රමාණය පළාත් වශයෙන්

එසේ ම වාර්තා කරනු ලැබ කාලසීමාව තුළ වැලි මුද්‍රිත තාර ආලේපනය කර නැවත සකසන ලද සහ මතුපිට සකසන ලද අවම දුර ප්‍රමාණය නැගෙනහිර පළාතෙන් (අක්කරෙයිපත්තු) වාර්තා වන අතර 2019 වසරේදී එම අවම අගය වාර්තා වූයේ උතුරු පළාතෙනි. අඛණ්ඩව මෙම වර්ෂ දෙක පුරාම පහත සඳහන් පළාත් වල වැලි මුද්‍රිත තාර ආලේපනය කර නැවත සැකසීම සහ මතුපිට සැකසීම වැනි ක්‍රියාකාරකම් සිදු නොකරන ලදී.



2020/12/31 දිනට මූල්‍ය ප්‍රගතිය

අයවැය කොටස	වැය විෂය/අයිතම විස්තරය	අයවැය	ප්‍රතිපාදනය - 2020 (රු.මි.)	වියදම(රු.මි.)
117-02-04-01	2506 යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය		4,792.8	4,749.3
	එකතුව		4,792.8	4,749.3

2020 වර්ෂයේ දෙසැම්බර් 31 වන විට මෙම වැඩසටහනෙහි මූල්‍යප්‍රගතිය 99% වූ අතර 2019 වර්ෂයේදී ද එය 99% ලෙස වාර්තා විය. මේ අනුව අඛණ්ඩව වර්ෂ දෙක පුරාවටම මෙම වැඩසටහන මුලින් සැලසුම් කළ මූල්‍යප්‍රගතිය ම අත්කරගෙන ඇති අතර සංශෝධිත වාර්ෂික ක්‍රියාකාරී සැලැස්මට අනුව එම ඉලක්කගත මූල්‍යප්‍රගතිය 75% ට වඩා වැඩි අගයක් පෙන්වමින් අත් කර ගැනීමට ව්‍යාපෘතියට හැකියාව ලැබී ඇත.

ශ්‍රී ලංකාවේ නිමකරන ලද හා දැනට ක්‍රියාත්මක වෙමින් පවතින මාර්ගයන්හි සිතියමක් ඇමුණුම 10 හි දක්වා ඇත.

2.3.3 ජාල සැලසුම්කරණ 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 කිරීමේ ප්‍රධානතම ඒකකය වනුයේ මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ සැලසුම් අංශයේ ජාල සැලසුම්කරණ හා මාර්ග ආරක්ෂණ ඒකකයයි.

ඒ අනුව මෙම ඒකකය මහින් 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 ක්‍රියාකාරකම් හි ප්‍රමුඛත්වය මාර්ග ජාලය තුළ ඇතිවන හදිසි තත්වයන් මෙන්ම මාර්ග ආරක්ෂණය සම්බන්ධයෙන් රථ වාහන පොලීසිය හා මහජනතාව විසින් සිදු කරන ඉල්ලීම් මත තීරණය වේ. නමුත් උක්ත වැඩසටහන සඳහා ජාතික අයවැය මගින් වෙන් කෙරෙන වාර්ෂික අයවැය ප්‍රතිපාදන ප්‍රමාණය හා මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ ජාල සැලසුම්කරණ හා මාර්ග ආරක්ෂණ ඒකකය සතු මානව සම්පත ප්‍රමාණවත් නොවීම යන හේතු මත ඇතැම් ක්‍රියාකාරකම් ක්‍රියාත්මක කිරීමේදී ගැටළු සහගත තත්වයන් උද්ගත වී ඇත.

2020 වර්ෂයේදී මෙම වැඩසටහන යටතේ ක්‍රියාත්මක කරන ලද ක්‍රියාකාරකම්හි ප්‍රගතිය පහත පරිදි දැක්විය හැක.

වගු අංක 2.3.3.1 ජාල සැලසුම්කරණ හා මාර්ග ආරක්ෂණ ව්‍යාපෘතිය යටතේ සිදු කරනු ලබන ප්‍රධාන ක්‍රියාකාරකම්

අයිතම	ක්‍රියාකාරකම	ප්‍රගතිය	%
01	බහුල වශයෙන් පදිකයින් ගැවසෙන ස්ථානවල පදිකයින්ගේ ආරක්ෂාව වැඩිදියුණු කිරීම	ක්‍රියාකාරකම් 04ක් අවසන් කර ඇත.	100%
02	උපද්‍රවකාරී ස්ථාන අනතුරු බහුලව සිදුවන ස්ථාන වැඩිදියුණු කිරීම	ක්‍රියාකාරකම් 02ක් අවසන් කර ඇත	100%

මෙම ව්‍යාපෘතිය සඳහා 2019 වර්ෂයේදී අත්කරගෙන තිබූ මූල්‍ය ප්‍රගතිය 31% ක් වූ අතර 2020 වර්ෂයේදී එම අගය 91% ක් ලෙස වාර්තා වී ඇත. මේ අනුව, මෙම වැඩසටහනේ ඉලක්ක සාධනය කිරීමේ ප්‍රගතිය පෙර වර්ෂයට සාපේක්ෂව ආසන්න වශයෙන් තුන් ගුණයකින් පමණ වැඩි වී ඇත.

2020/12/31 දිනට මූල්‍ය ප්‍රගතිය

අයවැය කේතය	වැය විෂය/ අයිතම විස්තරය	අයවැය ප්‍රතිපාදනය -2020 (රු.මි)	වියදම(රු.මි)
117-02-04-21	2506 යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය	13.5	12.3
	එකතුව	13.5	12.3

2.3.4 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 සඳහා මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ මාර්ග නිර්මාණ ඒකකය 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 අන්තර්නුවමාරු මධ්‍යස්ථානයන් නිර්මාණය, ස්ථාපනය කිරීම හා නඩත්තු කටයුතු සිදු කිරීම.

2020 වර්ෂයේදී මෙම ව්‍යාපෘතිය යටතේ සම්පූර්ණයෙන්ම නිම කරන ලද ක්‍රියාකාරකම්හි ලැයිස්තුව පහත දක්වා ඇත.

- පන්තිපිටිය ගුවන් පාලම් මංසන්ධියේ මාර්ග සංඥා පද්ධතිය වැඩිදියුණු කිරීම.

- පන්තිපිටිය පදික මාරුව සකස් කිරීම
- කැලණිය විශ්වවිද්‍යාලය අසල පදික මාරුව සකස් කිරීම.

කැලණිය විශ්වවිද්‍යාලය අසල පදික මාරුව වැඩිදියුණු කිරීමේ කටයුතු 2019 වර්ෂයේ සිව්වන කාර්තුවේදී ආරම්භ කළ අතර එහි ප්‍රගතිය 1% ක් වූ වාර්තා කරන කාලසීමාව තුළ දී එය 100% ක් කරා ළඟා වී ඇත.

කෙසේවුවද මෙම වැඩසටහන යටතේ ආරම්භයේදී ක්‍රියාකාරකම් 13ක් ක්‍රියාත්මක කිරීමට සැලසුම් කර තිබුණ ද 2020 වර්ෂයේදී ඉන් සම්පූර්ණ කිරීමට හැකි වූයේ ක්‍රියාකාරකම් 03ක් පමණි. ඊට තුළ කොවිඩ් 19 වසංගතය ව්‍යාප්තවීම මේ සඳහා බලපෑ ප්‍රධානතම හේතුව විය. මේ අනුව, මෙම වැඩසටහනෙහි මූලික සැලසුම උක්තක්‍රියාකාරකම් 03 දක්වා සංශෝධනය වූ අතර ඊට සාපේක්ෂව ලබාගත් භෞතික ප්‍රගතිය වූයේ 95%කි.

2019 වර්ෂය අවසානයේදී මෙම ව්‍යාපෘතිය 31% ක මූල්‍ය ප්‍රගතියක් අත්පත් කරගෙන ඇත. 2019 වර්ෂයේදී මෙම වැඩසටහන යටතේ ක්‍රියාත්මක කිරීමට සැලසුම් කර තිබූ ක්‍රියාකාරකම් සංඛ්‍යාව අඩු අගයක් ගත් බැවින් මේ සඳහා වෙන් කර තිබූ මූලික අයවැය ප්‍රතිපාදන වෙනත් ව්‍යාපෘතියක් වෙත මාරු කරන ලදී.

2019 වසරට සාපේක්ෂව 2020 වසරේදී ව්‍යාපෘතිය මඟින් අත්කර ගත් මූල්‍ය ප්‍රගතිය 91%ක් වූවද භෞතික ප්‍රගතිය 2019 වසරට වඩා අවම අගයක් ගෙන ඇත්තේ අවසන් කර තිබූ ක්‍රියාකාරකම් සංඛ්‍යාව අඩුවීම හේතුවෙනි.

2020/12/31 දිනට මූල්‍ය ප්‍රගතිය

අයවැය කේතය	වැය විෂය/ අයිතම විස්තරය	අයවැය ප්‍රතිපාදනය - 2020 (රු.මි)	වියදම (රු.මි)
117-02-04-22	2506 යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය	76.5	69.7
	එකතුව	76.5	69.7

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

මුළු දුර	: කි.මී. 147
අරමුදල් සපයන ආයතනය	: අන්තර්ජාතික සංවර්ධනය සඳහා වන ඔපෙක් අරමුදල සහ අන්තර්ජාතික සංවර්ධනය සඳහා වන සවුදි අරමුදල
ඇස්තමේන්තුගත මුදල	: රු.බි. 21 (සංශෝධිත)
කොන්ත්‍රාත් මුදල	: ඔපෙක් - රු.බි.7.44
සවුදි - රු.බි.	7.52
ණය මුදල	: ඔපෙක් - USD 60 Mn
සවුදි - USD	60 Mn
ආරම්භ වන දිනය	: 17.01.2017
අවසන් වන දිනය	: 21.04.2021
	30.06.2021(සංශෝධිත)

මෙම ව්‍යාපෘතිය යටතේ ජේරාදෙණිය-බදුල්ල-වෙන්කලාඩ් (ඒ005) මාර්ගයේ මාර්ග කි.මී.147 ක දුර ප්‍රමාණයක් ද්විත්ව මංකීරු ලෙස උච්ච පළාතේ බදුල්ල සිට නැගෙනහිර පළාතේ වෙන්කලාඩ් දක්වා ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම සඳහා තෝරා ගෙන ඇත. මෙම මාර්ග ව්‍යාපෘතිය පහත දැක්වෙන පරිදි කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 06ක් ඇතුළත් සංරචක 02ක් යටතේ ක්‍රියාත්මක වේ.

වගු අංක 2.3.5.1 ජේරාදෙණිය-බදුල්ල-වෙන්කලාඩ් මාර්ග ප්‍රතිසංස්කරණ ව්‍යාපෘතියෙහි කොන්ත්‍රාත් පැකේජ

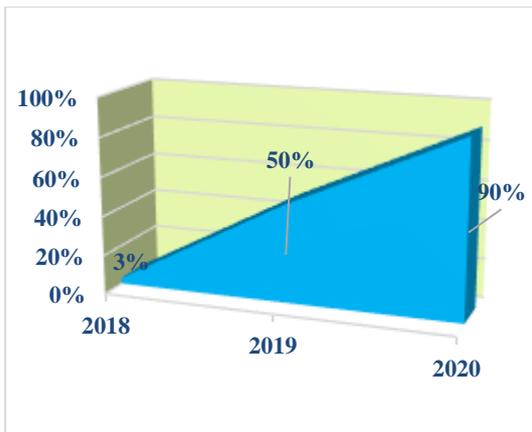
සවුදි අරමුදල යටතේ ඇති කොන්ත්‍රාත් පැකේජ ('ඒ' සංරචකය)			
පැකේජ 01	බිබිලේ-පදියතලාව මාර්ග කොටස		කි.මී. 29
පැකේජ 02	පදියතලාව- තම්පිටිය මාර්ග කොටස		කි.මී. 30
පැකේජ 03	තම්පිටිය- වෙන්කලාඩ් මාර්ග කොටස		කි.මී. 27.8
ඔපෙක් අරමුදල යටතේ ඇති කොන්ත්‍රාත් පැකේජ ('බී' සංරචකය)			
පැකේජ 01	බදුල්ල-පස්සර කොටස	මාර්ග	කි.මී. 20
පැකේජ 02	පස්සර-ලුනුගල කොටස	මාර්ග	කි.මී. 21
පැකේජ 03	ලුනුගල- බිබිලේ කොටස	මාර්ග	කි.මී. 19

සංවර්ධනය සඳහා වන සවුදි අරමුදල් යටතේ ක්‍රියාත්මක වන කොන්ත්‍රාත් පැකේජයන්හි ප්‍රගතිය

සංවර්ධනය සඳහා වන සවුදි අරමුදල් යටතේ ක්‍රියාත්මක වන කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 1 හා 2 හි සිවිල් වැඩ 2018 ජූලි මාසයේදී ආරම්භ වූ අතර එය 2018 වර්ෂය අවසානය වන විට 3% ක භෞතික ප්‍රගතියක් අත්කර ගෙන ඇත.

කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 3 හි සිවිල් වැඩ 2018 වර්ෂයේදී ආරම්භ නොවූ නමුත් කොන්ත්‍රාත් ප්‍රදානය කිරීම සිදුකරන ලද අතර 2019 වසර අවසානයේදී ඉහත සඳහන් පැකේජ 03ම 50%ක සමස්ත ප්‍රගතියක් සහිතව ඉදිකිරීම් කටයුතු සිදු කරමින් පවතී.

එසේම ගොඩනැගිලි ප්‍රතිස්ථාපනය හා ඉඩම් අත්පත් කරගැනීම් කටයුතු 90% ක ප්‍රගතියක් යටතේ 2018 වර්ෂය තුළ ක්‍රියාත්මක වූ අතර 2019 වර්ෂයේදී එම අගය 93%ක් දක්වා වර්ධනය විය. මේ අනුව ඉඩම් අත්පත් කරගැනීම සඳහා 2019 වර්ෂයේදී අත් කර ගත් කාර්යසාධනය ඉලක්ක කළ ප්‍රමාණයෙන් 33% ක් විය. 2020 වර්ෂය අවසානයේදී ඉඩම් අත්පත් කරගැනීම සඳහා 94%ක ප්‍රගතියක් වාර්තා වී ඇති අතර එය 2020 සංශෝධිත ක්‍රියාකාරී සැලැස්මට සාපේක්ෂව අඩු ඉලක්ක සාධනයකි.



රූපසටහන 2.3.5.1 - සංවර්ධනය සඳහා සවුදි අරමුදල් යටතේ ක්‍රියාත්මක වන පැකේජයන්හි සමුච්ඡිත භෞතික ප්‍රගතිය

2020 දී මෙහි සම්පූර්ණ කරන ලද වැඩප්‍රමාණය 40% පමණ වූ අතර, වාර්තා වූ සමුච්ඡිත භෞතික ප්‍රගතිය 90% ක් ලෙස දැක්වුණි. මේ අනුව,

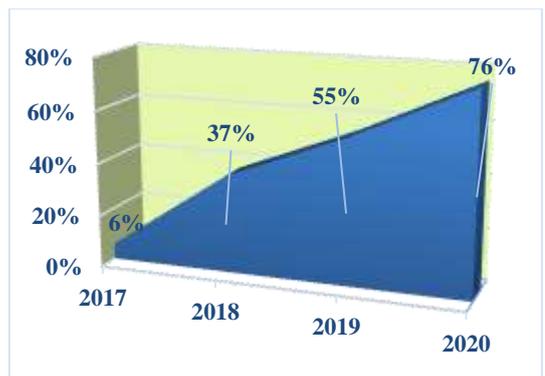
සංශෝධිත ක්‍රියාකාරී සැලැස්මට අනුව අත්කරගත් භෞතික ඉලක්ක සපුරා ගැනීම 100% ඉක්මවූ අගයක් විය.

සංවර්ධනය සඳහා වන ඔපෙක් අරමුදල් යටතේ ක්‍රියාත්මක වන කොන්ත්‍රාත් පැකේජයන්හි ප්‍රගතිය

මේ යටතේ ක්‍රියාත්මක වන කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 03හිම වැඩකටයුතු 2018 වසරේදී ආරම්භ කළ අතර 2018 වසර අවසානයේදී 37% ක භෞතික ප්‍රගතියක් අත්පත් කරගන්නා ලදී. 2019 වර්ෂය අවසන් වන විට එම අගය වාර්තා වූයේ 55% ක් ලෙසිනි.

සංවර්ධනය සඳහා වූ ඔපෙක් අරමුදල් යටතේ ප්‍රතිසංස්කරණය කරන ලද කොන්ත්‍රාත් පැකේජයන්හි ඉඩම් අත්පත් කරගැනීම සහ සිවිල් වැඩ 2017 ජූනි මාසයේදී ආරම්භ වූ අතර 2019 වර්ෂය අවසන් වන විට එම පැකේජ 03 සඳහාම අත්පත් කරගත් සමුච්ඡිත භෞතික ප්‍රගතිය 89% කි. ඒ අනුව මෙම වසරෙහි ඉලක්ක සපුරාගැනීමේ ප්‍රගතිය 45% කි.

2020 වර්ෂය අවසානයේදී වාර්තා කරන ලද සමුච්ඡිත භෞතික ප්‍රගතිය 76%ක් වූ අතර 2020 සංශෝධිත ක්‍රියාකාරී සැලැස්මට අනුව එහි ඉලක්කගත අගය 91% කි.



රූපසටහන 2.3.5.2 - සංවර්ධනය සඳහා වූ ඔපෙක් අරමුදල් යටතේ ක්‍රියාත්මක වන පැකේජයන්හි සමුච්ඡිත භෞතික ප්‍රගතිය

මෙම ව්‍යාපෘතියෙහි සංවර්ධනය සඳහා වූ සවුදි අරමුදල් යටතේ ක්‍රියාත්මක අදියර සඳහා 2019 වර්ෂයේදී 54%ක මූල්‍ය ප්‍රගතියක් වාර්තා කර

ඇති අතර එය 2020 වර්ෂයේදී වාර්තා වී ඇත්තේ 56% ක් ලෙසිනි. ඒ අනුව මෙම ව්‍යාපෘතියෙහි මූල්‍යමය ඉලක්ක සාක්ෂාත් කරගැනීම, 2020 වර්ෂයේදී 2019 ට සාපේක්ෂව 2%කින් පහළ ගොස් ඇති බවක් පෙනී යයි.

එසේවුවද ව්‍යාපෘතිය මඟින් වාර්තා කරන ලද මූල්‍ය ප්‍රගතිය අවම අගයක් ලෙස වාර්තා වී ඇතත් මීට අමතරව ගිණුම්ගත නොකරන ලද වියදම් කිහිපයක් වාර්තා කරනු ලබන ගිණුම් වර්ෂය තුළදී පැවතුණු අතර ඒ අනුව ව්‍යාපෘතිය මඟින් අත්කරගන්නා ලද මූල්‍ය ප්‍රගතිය 97%ක් ලෙස දැක්විය හැක.

2020/12/31 දිනට මූල්‍ය ප්‍රගතිය (සවුදි අරමුදල)

අයවැය කේතය	වැය විෂය/ අයිතම විස්තරය	අයවැය ප්‍රතිපාදනය -2020 (රු.මි)	වියදම(රු.මි)
117-02-04-23 (සවුදි)	2105 ඉඩම් හා ඉඩම් වැඩිදියුණු කිරීම	25.0	9.0
	2506 යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය	2,972.7	1,668.8
උප එකතුව		2,972.8	1,668.9

2020/12/31 දිනට මූල්‍ය ප්‍රගතිය (ඔපෙක් අරමුදල)

අයවැය කේතය	වැය විෂය/ අයිතම විස්තරය	අයවැය ප්‍රතිපාදනය -2020 (රු.මි)	වියදම(රු.මි)
117-02-04-41 (ඔපෙක්)	2105 ඉඩම් හා ඉඩම් වැඩිදියුණු කිරීම	187	152
	2506 යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය	1,872.4	1,769.9
උප එකතුව		2,059.4	1,921.9

සංවර්ධනය සඳහා වූ ඔපෙක් අරමුදල් යටතේ වූ කොන්ත්‍රාත් පැකේජ සඳහා පිළිවෙලින් 2019 සහ 2020 වර්ෂ සඳහා 60% සහ 93% මූල්‍ය ප්‍රගතියක් වාර්තා කොට ඇත. 2019 දෙසැම්බර් 31 වන දින වනවිට පූර්ණය කිරීමට තිබූ බිල්පත් ප්‍රමාණය ආසන්න වශයෙන් රුපියල් මිලියන 99 ක් ලෙස වාර්තා වී තිබිණ. 2020 වර්ෂය අවසන් වන විට වාර්තා වී ඇති කළ වැඩ ප්‍රමාණය ද එකතු කල විට ව්‍යාපෘතියෙහි මූල්‍ය ඉලක්ක සාධනය කිරීම ආසන්න වශයෙන් 95% ක් පමණ වේ.

වාර්තා වී ඇති වියදමෙහි අගයට අනුව සම්පූර්ණ ව්‍යාපෘතිය සඳහා වූ සමස්ත මූල්‍ය ප්‍රගතිය 2019 වර්ෂය අවසන් වන විට 57%ක් වූ අතර 2020 වර්ෂය සඳහා එම අගය 71% ක් ලෙස වාර්තා විය. එසේම ගිණුම්ගත නොකරන ලද වියදම් කිහිපයක් වාර්තා කරනු ලබන ගිණුම් වර්ෂය තුළදී පැවතුණු අතර ඒ අනුව ව්‍යාපෘතිය මඟින් අත්කරගන්නා ලද මූල්‍ය ප්‍රගතිය 97%ක් ලෙස දැක්විය හැක.

ව්‍යාපෘතියේ මාර්ග සිතියම ඇමුණුම 11 න් දැක්වේ.

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

මුළු දුර / පාලම් ගණන :	කි.මී. 83.58
පාලම් 03	
අරමුදල් සපයන ආයතනය:	අන්තර්ජාතික සංවර්ධනය සඳහා වන සවුදි අරමුදල
ඇස්තමේන්තුගත මුදල:	රු.මි. 7,900
ඇස්තමේන්තුගත මුදල (සංශෝධිත)	: රු.මි. 8,924
කොන්ත්‍රාත් මුදල	: රු.මි. 8,371
ණය මුදල	: ඇ.ඩො.මි. 60
ආරම්භක දිනය	: 2013 ජූනි
අවසන් වන දිනය	: 2021 මාර්තු

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

මෙම ව්‍යාපෘතියේ මූලික විෂයපථයෙහි ඉදිකිරීම් කටයුතු පූර්ණ වශයෙන් ම 2015 දෙසැම්බර් මස අවසන් වන විට නිම කෙරුණු අතර 2016 වර්ෂයේ සිට නිම කරන ලද මාර්ග ව්‍යාපෘතීන්හි බිල්පත් ගෙවීම් කටයුතු පමණක් සිදු කරන ලදී.

වගු අංක 2.3.6.1 මාර්ග ජාලය සංවර්ධනය කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය යටතේ ප්‍රතිසංස්කරණය කරන ලද මාර්ග

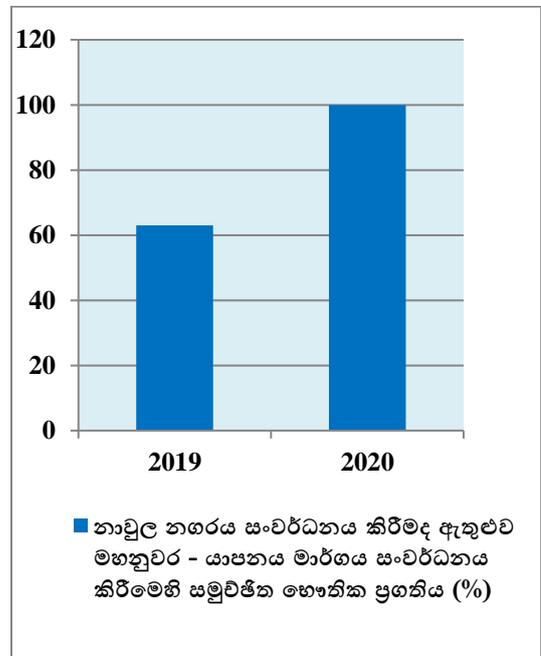
ව්‍යාපෘති විස්තරය	දිග (කි.මී)
ඒ 09 මහාමාර්ගයේ කටුගස්කොට - අලවතුගොඩ මාර්ග කොටස	10.9
ඒ 09 මහාමාර්ගයේ අලවතුගොඩ - පලාපත්වෙල මාර්ග කොටස	16.9
ඒ 09 මහාමාර්ගයේ පලාපත්වෙල - නාලල මාර්ග කොටස	21.6
බී 541 මාර්ගයේ තම්බලගමුව - කින්නියා මාර්ග කොටස	8.5
බී 93 මාර්ගයේ දෙහිඹවිට - දැරණියගල මාර්ග කොටස	14.0
ඒ 01 මහාමාර්ගයේ පැලියගොඩ - කිරිඳිගොඩ මාර්ග කොටස	7.2
එකතුව	79.1

ඉහත වගුවේ දක්වා ඇති සම්පූර්ණ කරන ලද මාර්ගවලට අමතරව, ව්‍යාපෘතියේ ඉතිරිව තිබූ අයවැය ප්‍රතිපාදන යොදාගනිමින් 2018 වර්ෂය අවසානයේදී පහත සඳහන් ක්‍රියාකාරකම් සිදු කල යුතු යැයි හඳුනාගෙන තිබූ අතර එය මෙම වර්ෂයේ මුල් කාර්තුවේදී ආරම්භ කිරීමට සැලසුම් කර තිබිණ.

- මහනුවර - යාපනය මාර්ගයේ නාලල නගරය සංවර්ධනය කිරීම ද ඇතුළුව මාර්ග කි.මී. 53+ 740 – 58+000 දක්වා පුනරුත්ථාපනය හා වැඩිදියුණු කිරීම.
- ඔරුගොඩවත්ත - අඹතලේ මාර්ගයේ පාලම් අංක 4/3 නැවත ඉදිකිරීම
- ඔරුගොඩවත්ත - අඹතලේ මාර්ගයේ පාලම් අංක 6/1 නැවත ඉදිකිරීම

- ඔරුගොඩවත්ත - අඹතලේ මාර්ගයේ පාලම් අංක 6/2 නැවත ඉදිකිරීම

2019 වර්ෂය අවසන් වන විට මහනුවර - යාපනය මාර්ගයේ (ඒ009) හා නාලල නගරය ප්‍රතිසංස්කරණය කර සංවර්ධනය කිරීම සඳහා 63% ක භෞතික ප්‍රගතියක් අත්පත් කරගෙන ඇති අතර 2020 වර්ෂයේදී එම සංවර්ධන කටයුතු සම්පූර්ණයෙන් ම නිම කරන ලදී. සංශෝධිත ක්‍රියාකාරී සැලැස්මට අනුව මෙම මාර්ග කොටස වැඩිදියුණු කිරීම අඛණ්ඩව වසර දෙකෙහිදීම 100% කට වඩාවැඩි භෞතික ප්‍රගතියක් අත්පත් කරගැනීමට සමත් වී ඇත.



රූපසටහන 2.3.6.1 - නාමුල නගරය සංවර්ධනය කිරීමේදී ඇතුළුව මහනුවර - යාපනය මාර්ගය (A009) සංවර්ධනය කිරීමෙහි සමුච්ඡිත භෞතික ප්‍රගතිය (%)

මීට අමතරව 2019 වර්ෂය අවසන් වන විට ඔරුගොඩවත්ත - අඹතලේ මාර්ගයේ ඉහත සඳහන් පාලම් අංක 4/3, 6/1 සහ 6/2 ආදියෙහි නැවත ඉදිකිරීම් කටයුතු සඳහා පිළිවෙලින් 11%, 12% සහ 0.2% ක භෞතික ප්‍රගතීන් අත්පත් කරගෙන ඇති අතර 2020 වර්ෂය අවසන් වන විට පිළිවෙලින් 57%, 62% සහ 26% ක සමුච්ඡිත ප්‍රගතියක් අත්පත් කරගෙන ඇත.

2020/12/31 දිනට මූල්‍ය ප්‍රගතිය

අයවැය කේතය	වැය විෂය/ අයිතම විස්තරය	අයවැය ප්‍රතිපාදනය -2020 (රු.මි)	වියදම(රු.මි)
117-2-4-29	2506 යම්කල පහසුකම් සංවර්ධනය	507.3	388.3
	2105 ඉඩම් හා ඉඩම් වැඩිදියුණු කිරීම	71.0	68.5
උප එකතුව		578.3	456.8

මෙම ව්‍යාපෘතිය 2019 වර්ෂය අවසානයේදී අත්පත් කරගත් මූල්‍ය ප්‍රගතිය 46%ක් වන අතර 2020 වර්ෂයේදී එම අගය වාර්තා වූයේ 79%ක් ලෙසිනි. ඒ අනුව ව්‍යාපෘතියේ මූල්‍ය ඉලක්ක සපුරාගැනීම 2019 වර්ෂයට සාපේක්ෂව 2020 වර්ෂයේදී ඉහල අගයක් ගෙන ඇත. මීට අමතරව, ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ ඒකකය මඟින් 2020 වර්ෂය අවසානයේදී වාර්තා වූ කල වැඩ ප්‍රමාණයෙහි වටිනාකමට අනුව ව්‍යාපෘතියෙහි මූල්‍ය ප්‍රගතිය 99% ක් ලෙස සඳහන් කළ හැක.

2.3.7 උතුරු මාර්ග සබඳතා ව්‍යාපෘතිය - අතිරේක ණය

මුළු දුර	: කි.මී. 157
අරමුදල් සපයන ආයතනය: ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව (ADB)	
ඇස්තමේන්තුගත මුදල: රු.මි.	11,016.89
ණය මුදල	: ඇ.ඩො.මි. 64
කොන්ත්‍රාත් මුදල	: රු.මි. 11,661
ආරම්භක දිනය	: 29.08.2013
අවසන් වන දිනය	: 25.12.2019
අවසන් වන දිනය (සංශෝධිත):	15.08.2020

උතුරු මාර්ග සබඳතා ව්‍යාපෘතියේ ඉදිකිරීම් කටයුතු අවසන් වීමෙන් පසු, ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව විසින් අතිරේක ණය මුදලක් මෙම ව්‍යාපෘතිය සඳහා ප්‍රදානය කරන ලදී.

එම අතිරේක ණය මුදල මඟින් උතුරු සහ උතුරුමැද පළාත්වල ‘ඒ’ ශ්‍රේණියේ මාර්ග කි.මී. 61.2 ක් ‘බී’ ශ්‍රේණියේ මාර්ග කි.මී. 56.2 ක් වශයෙන් සම්පූර්ණ කි.මී. 118 ක ප්‍රමාණයක් ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම සිදු කරන ලදී.

මෙම ව්‍යාපෘතියේ සමස්ත කාර්යසාධනය සතුටුදායක අගයක පවතී. මෙහි කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 9 හිම සිවිල් වැඩ 2015 වර්ෂයේදී සම්පූර්ණයෙන්ම නිමාවට පත්වූ අතර මේ වන විට මෙම ව්‍යාපෘතිය අඩුපාඩු නිවැරදි කිරීමට බැඳී ඇති කාලසීමාවේ පවතින අතර කාර්යසාධනය මත පදනම් වූ නඩත්තු කටයුතු සිදු කරමින් පවතී.

වගු අංක 2.3.7.1 උතුරු මාර්ග සබඳතා ව්‍යාපෘතිය - අතිරේක ණය යටතේ ප්‍රතිසංස්කරණ මාර්ග

මාර්ගයේ/ව්‍යාපෘතියේ නම	දිග (කි.මී.)
ඒ 029 වව්නියාව - හොරොවපනාන මාර්ගය කි.මී. 24+000 - කි.මී. 34+950	10.95
බී 283 මැදවව්විය - කැබනිගොල්ලෑව මාර්ගය කි.මී. 0+000 - කි.මී. 12+600	12.60
බී. 283 මැදවව්විය - කැබනිගොල්ලෑව මාර්ගය කි.මී. 12+600 - කි.මී. 25+400	12.80
බී 211 කැබනිගොල්ලෑව - පදවිය මාර්ගය කි.මී. 0+000 - කි.මී. 15+500	15.50
බී. 211 කැබනිගොල්ලෑව - පදවිය මාර්ගය කි.මී. 15+500 - කි.මී. 31+35	15.85
ඒ 014 මැදවව්විය-මන්නාරම - තලෙයිමන්නාරම මාර්ගය කි.මී. 47+100 - කි.මී. 62+100	15.10
ඒ 014 මැදවව්විය - මන්නාරම - තලෙයිමන්නාරම මාර්ගය කි.මී. 62+100 - කි.මී. 76+500	14.40
ඒ බී 019 යාපනය - පන්නායි කයිට්ස් මාර්ගය කි.මී. 0+000 - කි.මී. 10+000	10.00
ඒ බී 019 යාපනය - පන්නායි කයිට්ස් මාර්ගය කි.මී. 10+000 - කි.මී. 20+27	10.27
ඒ 09 නුවර - යාපනය මාර්ගය කි.මී. 141+100 - කි.මී. 150+400	9.3

2020/12/31 දිනට මූල්‍ය ප්‍රගතිය

මෙම ණය මුදලෙහි ඉතිරි මුදල් යොදවමින් මහනුවර- යාපනය මාර්ගයේ(ඒ009) කි.මී.141+100 – 150+400 දක්වා වන කොටස පුනරුත්ථාපනය කර වැඩිදියුණු කිරීම 2017 මාර්තු මාසයේදී ආරම්භ කෙරුණු අතර 2019 වසර අවසානයේදී 100% ක ප්‍රගතියක් සහිතව නිමාවට පත්විය. 2018 වර්ෂය අවසානයේදී සම්පූර්ණයෙන් නිම වෙමින් තිබූ මෙම ව්‍යාපෘතියෙහි ශේෂව පැවති 1%ක් පමණක් මේ වසරේදී සම්පූර්ණ කරන ලදී.

මීට අමතරව මැදවව්විය - හොරොවිපනාන මාර්ගයේ (බී 282) මාර්ග කොටස් 02ක් ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම සඳහා 2019 මාර්තු මාසයේදී හඳුනාගත් අතර 2019 වර්ෂය අවසන් වන විට කි.මී. 10+000 – 23+000 මාර්ග කොටස සඳහා 58% ක භෞතික ප්‍රගතියක් ද කි.මී. 23+000 – 37+000 මාර්ග කොටස සඳහා 64%ක භෞතික ප්‍රගතියක් ද අත්පත් කරගෙන තිබිණි. තවද මෙම මාර්ග කොටස් 02හිම භෞතික ඉලක්කය 58% සහ 64% ලෙස සඳහන්ව තිබූ අතර ඒ අනුව 2019 වර්ෂයේ ඉලක්ක සපුරාගැනීමේ ප්‍රගතිය 100%ක් විය.

2020 වර්ෂය අවසානයේදී කි.මී.10+000 - 23+000වන මාර්ග කොටසෙහි හා කි.මී. 23+000- 37+000 දක්වා වන මාර්ග කොටසෙහි සංවර්ධන කටයුතු සඳහා 100% ක භෞතික ප්‍රගතිය අත්පත් කරගනිමින් අවසන් කර ඇති අතර 2020 සංශෝධිත ක්‍රියාකාරී සැලැස්මට අනුව උක්ත මාර්ග කොටස් ද්විත්වයම එහි ඉලක්ක 100% කින් පූර්ණය කරගෙන ඇත.

මෙම ව්‍යාපෘතිය 2019 වර්ෂයේදී අත්කරගත් මූල්‍ය ප්‍රගතිය 54%ක් වූ අතර 2020 වර්ෂයේදී එම අගය වාර්තා වූයේ 81% ක් ලෙසිනි.

මීට අමතරව, ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ ඒකකය මඟින් වාර්තා කරන ලද කාලය තුළදී වාර්තා කරන ලද කළවැඩ ප්‍රමාණයෙහි වටිනාකම රුපියල් මිලියන 1,033.5ක් වන අතර ඒ අනුව 2020 සංශෝධිත ක්‍රියාකාරී සැලැස්මට අනුව ඊට අදාළව අත්පත් කරගන්නා ලද මූල්‍ය ඉලක්ක සාධනය 98%කි.

අයවැය කේතය	වැය විෂය/ අයිතම විස්තරය	අයවැය ප්‍රතිපාදනය - 2020 (රු.මි.)	වියදම(රු.මි.)
117-02-04-30	යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය	1,055.9	855.7
	එකතුව	1,055.9	855.7

2.3.8 අධිවේගී මාර්ග සබඳතා වැඩිදියුණුකිරීමේ සැලසුම් ව්‍යාපෘතිය

මුළු දුර: කි.මී. 250 (විස්තරාත්මක නිර්මාණ කටයුතු පමණි)
අරමුදල් සපයන ආයතනය: ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව (ADB)
ඇස්තමේන්තුගත මුදල: රු.මි. 790
කොන්ත්‍රාත් මුදල: රු.මි. 572
ණය මුදල : ඇ.ඩො.මි. 5
ආරම්භක දිනය : 2014 දෙසැම්බර්
අවසන් වන දිනය : 2016 අගෝස්තු

දක්ෂිණ මාර්ග සබඳතා ව්‍යාපෘතියේ අංගයක් වන අධිවේගී මාර්ග සබඳතා වැඩිදියුණු කිරීමේ සැලසුම මඟින් මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ ධාරිතාව වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා අවශ්‍ය සැලසුම් සකස්කිරීම හා ක්‍රියාත්මක කිරීමේ සුදානම සහතික කිරීම මෙමඟින් සිදුවේ.

මෙම ව්‍යාපෘතිය තුළින් දක්ෂිණ ප්‍රදේශයන්හි අධිවේගී මාර්ග ජාලය හා දේශීය මාර්ග ජාලය අතර මනා සම්බන්ධතාවයක් වර්ධනය වීම අපේක්ෂිත අතර එහි බලපෑම් ලෙස උක්ත ප්‍රදේශයන්හි කාර්යක්ෂම ප්‍රවාහන පද්ධතියක් ඇතිවීම අපේක්ෂිතය.

මෙම ව්‍යාපෘතිය යටතේ පහත දැක්වෙන ක්‍රියාකාරකම් සිදුකරන ලදී.

1. අධිවේගී මාර්ග ජාලයේ උපදේශනය හා සම්බන්ධිත ජාතික මාර්ග ජාලයේ ශක්‍යතා අධ්‍යයනය හා විස්තරාත්මක ඉංජිනේරු නිර්මාණය සඳහා උපදේශන සේවා සැපයීම.
2. ඒකපුද්ගල උපදේශන සේවාවන්(SHETC ICS-001)ප්‍රවාහන සැලසුම්කරු(අන්තර්ජාතික)
3. ඒකපුද්ගල උපදේශන සේවාවන් (SHETC ICS-002)මහාමාර්ග ඉංජිනේරු (අන්තර්ජාතික)
4. ඒකපුද්ගල උපදේශන සේවාවන් (SHETC ICS-003)පාලම් හා නිර්මාණ ඉංජිනේරු (අන්තර්ජාතික)
5. ඒකපුද්ගල උපදේශන සේවාවන්(CEP ICS004) මහාමාර්ග ඉංජිනේරු (අන්තර්ජාතික)
6. ඒකපුද්ගල උපදේශන සේවාවන් (ICS 006)පාලම් හා නිර්මාණ ඉංජිනේරු (අන්තර්ජාතික)
7. ඒකපුද්ගල උපදේශන සේවාවන් (ICS 007) රථවාහන ගමනාගමන සැලසුම්කරණය සහ ඇස්තමේන්තු විශ්ලේෂණය
8. ඒකපුද්ගල උපදේශන සේවාවන් (ICS 008) ප්‍රවාහන සැලසුම්කරණ උපදේශනය (අන්තර්ජාතික)

ක්‍රියාකාරකම් අංක 01-05 දක්වා 2016 වර්ෂයේදී සම්පූර්ණ කරන ලදී.2018 වර්ෂය අවසානය වන විට ක්‍රියාකාරකම් අංක 07 සම්පූර්ණ කරන ලදී. ක්‍රියාකාරකම් අංක 06 හා 08, 90% ක භෞතික ප්‍රගතියකින් 2018 වර්ෂය තුළ වාර්තා විය. 2019 වර්ෂයේදී ඉතිරිව තිබූ ඉහතක්‍රියාකාරකම් 02 සිදුකෙරුණු අතර 2019 වසරේ දෙවන කාර්තුව වන විට එයද සම්පූර්ණයෙන්ම නිමකරන ලද අතර 2020 වර්ෂයේදී බිල්පත් ගෙවීමේ කටයුතු පමණක් සිදු කරන ලදී.

2020 හා 2019 වර්ෂයන් සඳහා ඉහත ව්‍යාපෘතියේ මූල්‍ය ප්‍රගතිය පිළිවෙලින් 99% හා 96% ක් ලෙස වාර්තා විය.

2020/12/31 දිනට මූල්‍ය ප්‍රගතිය

අයවැය කේතය	වැය විෂය/ අයිතම විස්තරය	අයවැය ප්‍රතිපාදනය - 2020 (රු.මි.)	වියදම(රු.මි.)
117-02-04-42	2506 යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය	1.407	1.406
එකතුව		1.407	1.406

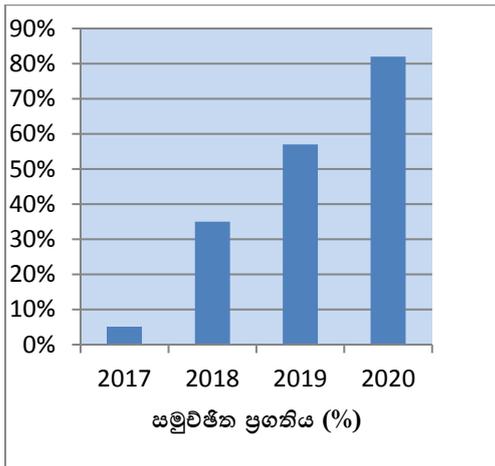
2.3.9 මාර්ග ජාලය සංවර්ධනය කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය (සංවර්ධනය සඳහා වන ඔපෙක් අරමුදල)

මුළු දුර	: කි.මී. 39.47
අරමුදල් සපයන ආයතනය	: අන්තර්ජාතික සංවර්ධනය සඳහා වූ ඔපෙක් අරමුදල
ඇස්තමේන්තුගත මුදල	: රු.මි.6,217
ඇස්තමේන්තුගත මුදල (සංශෝධිත)	: රු.මි.7,425
කොන්ත්‍රාත් මුදල	: රු.මි.5,378
ණය මුදල	: අ.ඩො.මි. 40
ආරම්භක දිනය	: 2013 ජූනි
අවසන් වන දිනය	: 2021 මාර්තු

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. එමඟින් 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 ලැබ ඇති අතර 2015 දී සියලුම වැඩ කටයුතු අවසන් කොට ඇත.

2017 වර්ෂයේදී, ණය මුදලෙහි ඉතුරුම් භාවිතා කරමින් ඒ005 ජේරාදේණිය බදුල්ල වෙන්කලඬි මාර්ගයේකි.මී.2.63ක ප්‍රමාණයක් ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම ඇරඹුණි.



රූපසටහන 2.3.9.1 මාර්ග කොටස ආරම්භයේ සිට මේ දක්වා සම්පූර්ණප්‍රගතිය

2019 වර්ෂය අවසානයේදී මෙම පැකේජය 57%ක භෞතික ප්‍රගතියක් අත්පත් කරගෙන ඇති අතර වර්ෂය තුළදී ළඟාකරගත් ප්‍රගතිය 22% කි. ඒ අනුව සංශෝධිත ක්‍රියාකාරී සැලැස්මට අනුව ව්‍යාපෘතියේ ඉලක්ක සාක්ෂාත් කරගැනීම 40%ක් ලෙස සඳහන් කල හැක. 2020 දෙසැම්බර් 31 වන දිනට වාර්තා වී ඇති ප්‍රගතිය අනුව මෙම මාර්ග කොටසෙහි වැඩිදියුණු කිරීමෙහි කටයුතු 82%ක් දක්වා නිම කර ඇත්තේ 2020 සංශෝධිත ක්‍රියාකාරී සැලැස්මෙහි සඳහන් කර ඇති 100% ක ඉලක්කගත අගයට සාපේක්ෂවය.

වගු අංක 2.3.9.1 මාර්ග ජාලය සංවර්ධනය කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය යටතේ ප්‍රතිසංස්කරණය කරන ලද මාර්ග සහ පාලම්

ව්‍යාපෘති විස්තරය	දිග (කි.මී.)	2020/12/31 වන විට භෞතික ප්‍රගතිය
රක්වාන මාදම්පේ මාර්ග කොටස	14.0	සම්පූර්ණයෙන් නිමකොට ඇත
ඇහැලියගොඩ - දෙහිඹවිට මාර්ග කොටස	17.0	
ඇතුල්කෝට්ටේ - කොහුවල මාර්ග කොටස	6.0	
පොල්ගහවෙල - කැගල්ල මාර්ගයේ අංක 3/2 පාලම නැවත ඉදිකිරීම	120.4	
ජේරාදේණිය බදුල්ල වෙන්කලඬි මාර්ගය	2.63	82%

2019 වර්ෂය තුළදී මෙම ව්‍යාපෘතිය 63%ක මූල්‍ය ප්‍රගතියක් වාර්තා කර ඇතත්, 2020 වර්ෂය සඳහා 95% ක මූල්‍ය ප්‍රගතියක් වාර්තා කර ඇත. ඒ අනුව, ව්‍යාපෘතියෙහි මූල්‍ය ඉලක්ක සාධනය 2019 වර්ෂයට වඩා 2020 වර්ෂයේදී 32% කින් ඉහළ ගොස් ඇත.

2020/12/31 දිනට මූල්‍ය ප්‍රගතිය

අයවැය කේතය	වැය විෂය/ අයිතම විස්තරය	අයවැය ප්‍රතිපාදනය - 2020 (රු.මි)	වියදම(රු.මි.)
117-02-04-31	2506 යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය	129.7	122.1
	2105 ඉඩම් හා ඉඩම් වැඩිදියුණුකිරීම්	28.3	28.3
එකතුව		158.0	150.4

2.3.10 කොළඹ දිස්ත්‍රික්කයේ මාර්ග සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය

මුළු දුර	: කි.මී. 46.21
පාලම් ගණන	: 01
අරමුදල් සපයන ආයතනය: අන්තර්ජාතික සංවර්ධනය සඳහා වූ ඔපෙක් අරමුදල	
ඇස්තමේන්තුගත මුදල	: රු.මි. 11,212
ඇස්තමේන්තුගත මුදල (සංශෝධිත)	: රු.මි. 16,062
ණය මුදල	: ඇ.ඩො.මි. 50
කොන්ත්‍රාත් මුදල	: රු.මි. 7,719
ආරම්භක දිනය	: 2003 දෙසැම්බර්
අවසන් කරන දිනය	: 2021 ඔක්තෝබර්

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 මාර්ගජාලය 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.

මෙහි නාවල- නුගේගොඩ මාර්ගයේ පිහිටි නාවල පාලම පුළුල් කිරීම කොන්ත්‍රාත් පැකේජ I යටතේ ක්‍රියාත්මක කළ අතර 2015 වර්ෂයේ මැයි මස වන විට එහි වැඩකටයුතු අවසන් කොට ඇත.

පහත වගුවේ අංක 01 සිට 05 දක්වා සඳහන් මාර්ගවල සංවර්ධන කටයුතු 2016 වර්ෂයේදී නිම කරන ලදී. කොන්ත්‍රාත් පැකේජ අංක 08, 10 හා 11 හි අදියර II හි, අංක 12 සහ 13 මාර්ගයන්හි ඉඩම් අත්පත් කරගැනීමේ කටයුතු 2018 වර්ෂයේදී මෙන්ම 2019 වර්ෂයේදී

සිදුකෙරෙමින් පැවතිණි. ඉඩම් අත්පත් කරගැනීමේ කටයුතුවල සිදු වූ ප්‍රමාදයන් හේතුවෙන් ව්‍යාපෘතියේ සිවිල් වැඩ නියමිත පරිදි ආරම්භ කිරීමට ද නොහැකි විය.

වගු අංක 2.3.10.1 කොළඹ දිස්ත්‍රික්කයේ මාර්ග සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය යටතේ කේරාගන්තා ලද මාර්ග

අයිතම අංක	මාර්ගයේ නම	දුර (කි.මී)
01	ශ්‍රී ජයවර්ධනපුර රෝහල සඳහා ප්‍රවේශ මාර්ගය	1.4
02	දෙමටගොඩ-වැල්ලම්පිටිය මාර්ගය	1.9
03	වැලිකඩ-කොහිලවත්ත මාර්ගය	6.0
04	කොළොන්නාව- යක්බැද්ද මාර්ගය	2.4
05	මට්ටක්කුලිය මැද මාර්ගය	1.0
06	කොට්ටාව-තලගල මාර්ගය	14.4
07	කොට්ටේ-බෝපේ මාර්ගය	11.3
08	මොරටුව-පිළියන්දල මාර්ගය	2.62
09	නාවින්න-බොරලැස්ගමුව මාර්ගය	2.41
10	පිළියන්දල-මහරගම මාර්ගය	5.38
11	ඔරුගොඩවත්ත-අඹතලේ මාර්ගය	7.7
12	වල්ගම-දියගම මාර්ගය	7.06
13	පැලවත්ත ප්‍රවේශ මාර්ගය	0.83

මෙහි සඳහන් අයිතම අංක 09 ප්‍රතිසංස්කරණ කටයුතුවල මාර්ගයෙහි තත්ත්වය හේතුවෙන් ක්‍රියාත්මක නොකිරීමට තීරණය කරන ලදී.

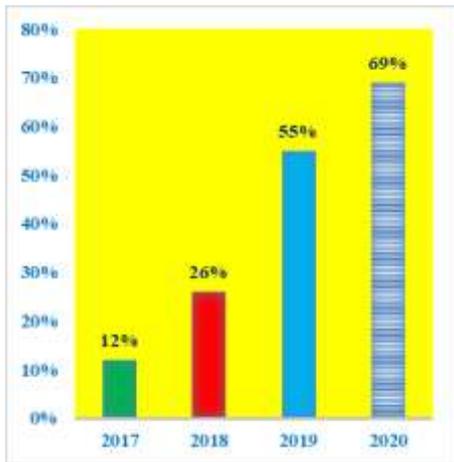
2018 වර්ෂයේදී ප්‍රතිසංස්කරණ කටයුතු අරඹන ලද ඔරුගොඩවත්ත - අඹතලේ මාර්ගයේ පළමු අදියර සඳහා 23% ක භෞතික ප්‍රගතියක් එම වසරෙහි සිව්වන කාර්තුව අවසානය වන විට වාර්තා කොට තිබුණි.

2019 වර්ෂය අවසන් වන විට එම අදියර 29%ක සමස්ත ප්‍රගතියක් අත්කරගෙන තිබිණි. නමුත් එය සැලසුම් කළ පරිදි එහි ඉලක්ක සම්පූර්ණ කර නොතිබුණු අතර ඊට බලපෑ ප්‍රධානතම සාධකය වූයේ කොන්ත්‍රාත්කරුගේ දුර්වල කාර්යසාධනය හේතුවෙන් ව්‍යාපෘතියේ කාර්යසාධනය පසුබෑමකට ලක්වීමයි.

ඔරුගොඩවත්ත - අඹතලේ මාර්ගයේ (අදියර II) කි.මී. 0+000 – 2+300 සහ 4+200 – 5+440 වැඩිදියුණු කිරීම 2019 ඔක්තෝම්බර් මාසයේදී ආරම්භ කළ අතර වර්ෂය අවසන් වන විට එය 0.2% ක භෞතික ප්‍රගතියක් අත්පත් කරගෙන තිබුණි.

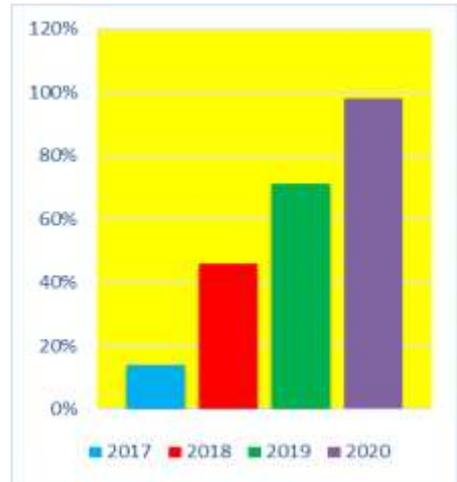
මෙම අඩු ප්‍රගතිය කෙරෙහි බලපෑ ප්‍රධානතම හේතුව වූයේ උපයෝගීතා හුවමාරුව සහ ඉඩම් අත්පත් කරගැනීමේ ක්‍රියාවලිය තුළ ඇතිවූ ගැටළු සහගත තත්ත්වයයි.

2020 වර්ෂයේදී ඔරුගොඩවත්ත - අඹතලේ මාර්ගයේ අදියර දෙක සඳහාම 90%කට වඩා වැඩි කාර්යසාධනයක් වාර්තා කර ඇත්තේ සංශෝධිත ක්‍රියාකාරී සැලැස්මෙහි සඳහන් 94% ක ඉලක්කයකට සාපේක්ෂවය. ඒ අනුව මෙම ව්‍යාපෘතිය 100% කට වඩා වැඩි භෞතික ඉලක්කයක් අත්පත් කරගෙන ඇති බව සඳහන් කළ හැක. මේ අනුව, වාර්තා කරනු ලබන කාලසීමාව අවසන් වන විට ඔරුගොඩවත්ත - අඹතලේ මාර්ගයේ අදියරයන් දෙක පිළිවෙලින් 45% සහ 36% ක ප්‍රගතියක් සහිතව අවසන් කර ඇත.



රූපසටහන 2.3.10.1 කොට්ටාව - තලගල මාර්ගය ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීමේ සමස්ත ප්‍රගතිය

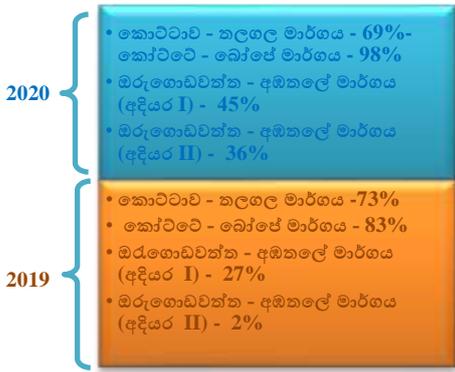
එසේම අයිතම අංක 06 සඳහා 2019 සහ 2018 වර්ෂයන්හි පිළිවෙලින් 55% හා 26%ක ප්‍රගතියක් අත්පත් කරගෙන ඇත. 2020 වර්ෂය අවසන් වන විට මාර්ගයේ වැඩිදියුණු කිරීමේ කටයුතු සඳහා 69% ක සමුච්ඡිත භෞතික ප්‍රගතියක් අත්පත් කරගෙන ඇති අතර මෙම ක්‍රියාකාරකම සඳහා ඉලක්කගත අගය 75%ක් පමණ විය.



රූපසටහන 2.3.10.2 කොට්ටාව - බෝපේ මාර්ගය ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීමේ සමස්ත ප්‍රගතිය

අයිතම අංක 07හි (කොට්ටාව - බෝපේ මාර්ගය) ප්‍රතිසංස්කරණ කටයුතු සඳහා 2019/12/31 දිනට 71%ක භෞතික ප්‍රගතියක් අත්පත් කරගෙන ඇති අතර 2018 වර්ෂය අවසානයේදී එම අගය වාර්තාවූයේ 46%ක් ලෙසිනි. මෙමගින් වාර්තා කරනු ලබන කාලසීමාව තුළදී 93% ක භෞතික ඉලක්කයක් පූර්ණය කරගෙන ඇති අතර වසර අවසානයේදී 98% ක සමස්ත භෞතික ප්‍රගතියක් අත්පත් කරගෙන ඇත. ඒ අනුව වර්ෂය තුළදී සම්පූර්ණ කරන ලද වැඩවල ප්‍රගතිය 27% කි.

2020 සහ 2019 සංශෝධිත ක්‍රියාකාරී සැලැස්මට සාපේක්ෂව ඒ ඒ වසරවලදී ඉලක්ක සාක්ෂාත් කරගැනීමේ සාරාංශය පහත පරිදි වේ.



2020/12/31 දිනට මූල්‍ය ප්‍රගතිය

අයවැය කේතය	වැය විෂය/ අයිතම විස්තරය	අයවැය ප්‍රතිසාදනය - 2020 (රු.මි)	වියදම(රු.මි.)
117-02-04-32	2506 යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය	1,526.5	1,400.1
	2105 ඉඩම් හා ඉඩම් වැඩිදියුණුකිරීම	2,595.8	2,058.2
එකතුව		4,122.3	3,458.3

මෙම ව්‍යාපෘතිය 2019 වර්ෂයේදී 65%ක මූල්‍ය ප්‍රගතියක් අත්කරගෙන ඇති අතර 2020 වර්ෂයේදී අත්කරගත් මූල්‍ය ප්‍රගතිය 84%කි. මේ අනුව මූල්‍ය ඉලක්ක අත්පත් කරගැනීම 2019 වර්ෂයට සාපේක්ෂව 2020 වර්ෂයේදී 19% කින් වර්ධනය වී ඇති අතර ගණනය නොකරන ලද වියදම් හි එකතුව ද සමඟ ලැබෙන මූල්‍ය ප්‍රගතිය 2019 වර්ෂය සඳහා වන මූල්‍ය ඉලක්කයන් හා සමාන වේ.

2.3.11 ප්‍රමුඛතා මාර්ග ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීමේ හා වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය -අදියර I

මුළු දුර	: කි.මී. 14.76
අරමුදල් සපයන ආයතනය:වින සංවර්ධන බැංකුව	
ඇස්තමේන්තුගත මුදල	: රු.මි. 48,1194
ඇස්තමේන්තුගත මුදල (සංශෝධිත)	: රු.මි. 52,798
කොන්ත්‍රාත් මුදල	: රු.මි. 49,082
ණය මුදල	: ඇ.ඩො.මි. 300
ආරම්භ කළ දිනය	: 09.09.2014
අවසන් වන දිනය	: 31.12.2020
අවසන් වන දිනය (සංශෝධිත):	31.03.2021

මෙම ව්‍යාපෘතියේ අරමුණ වනුයේ ශ්‍රී ලංකාව තුළ ආර්ථික හා සමාජ සංවර්ධනය සඳහා සැලකිය යුතු දායකත්වයක් දක්වනු ලබන යටිතල පහසුකම් වැඩිදියුණු කිරීමයි.

2018 වර්ෂයේ සිව්වන කාර්තුව අවසානය වන විට 2019 සහ 2020 වර්ෂයන්හිදී නිම වූ කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 13 හැර අනෙකුත් සියළුම පැකේජයන් සම්පූර්ණ කරන ලදී. ඒ අනුව 2018 දී ව්‍යාපෘතියේ මූලික කොන්ත්‍රාත් පැකේජයන්හි සමස්ත ප්‍රගතිය 99% ක් වූ අතර ණය මුදලේ ඉතුරුම් යොදාගනිමින් මාර්ග කිහිපයක් වැඩිදියුණු කිරීමට තෝරා ගනු ලැබුණි. (වග අංක 2.3.11.1) 2018 වර්ෂය තුළදී එසේ තෝරාගත් මාර්ග 03ක් 2019 වර්ෂය තුළදී සම්පූර්ණයෙන්ම නිමාවට පත්කෙරුණු අතර කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 08 යටතේ මාර්ග කි.මී. 16.6ක වැඩිදියුණු කිරීමේ කටයුතු සියල්ල 2018 වර්ෂයේදී සම්පූර්ණයෙන්ම නිමා කිරීමට හැකිවිය.

වගුආංක 2.3.11.1 මූලික කොන්ත්‍රාත් පැකේජයන්හි ඉතුරුම් භාවිතා කරමින් පුනරුත්ථාපනය කරන ලද මාර්ග

මාර්ගයේ නම/පාලමේ අංකය
ප්‍රමුඛතා මාර්ග ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීමේ හා වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය -අදියර I හි ඉතුරුම් භාවිතා කරමින් බිංගිරිය ප්‍ර දේශයේ මාර්ග කොටස් 04 ක් ඉදිකිරීම (කි.මී. 16.60)
කො.පැ 04 ඉතුරුම් භාවිතා කරමින් ,VO-17 බලගොල්ල පුම්මා පල්ලිය වටරවුම් මාර්ගය (කි.මී. 4.6)
කො.පැ 10 ඉතුරුම් භාවිතා කරමින්, VO - 8 මිනිගමුව - සිවුරුපිටිය මාර්ගය (කි.මී. 5.5)
කො.පැ 7 , ඉතුරුම් භාවිතා කරමින් VO - 09 ගඩලාදෙණිය - පරනපට්ටිය මාර්ගය (කි.මී. 3.5)

2019 වර්ෂයේදී ණය මුදලේ ඉතුරුම් යොදාගනිමින් තවත් මාර්ග 07ක් වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා හඳුනාගනු ලැබූ අතර 2019 වසර අවසානයේදී අත්කරගනු ලැබූ භෞතික ප්‍රගතීන් ද සහිතව එසේ වැඩිදියුණු කරන ලද මාර්ගයන් පහතින් දක්වා ඇත.

වගුආංක 2.3.11.2 - මූලික කොන්ත්‍රාත් පැකේජයන්හි ඉතුරුම් යොදා ගනිමින් 2019 වර්ෂයේදී ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීමට අවශ්‍යයැයි හඳුනාගත් මාර්ග

මාර්ගයේ නම	2019/12/31 දිනට භෞතික ප්‍රගතිය	2020/12/31 දිනට භෞතික ප්‍රගතිය
අනවරාම - කොණ්ඩදෙණිය-වැග-තලේ මාර්ගය	98%	100%
පරගම්මන - දික්කැල්ල - අනුගොඩ - වදුරදෙනිය මාර්ගය	55%	100%
මීදෙණිය - හසුවිට මාර්ගය	55%	100%
අලවතුර - යටපන මාර්ගය	22%	100%
නෙළුමිදෙනිය - අලවිට මාර්ගය	15%	100%
ගනේතැන්න - මහනේතෙම - කෝවිල්කන්ද මාර්ගය	100%	අවසන් කර ඇත.
නදුවත්ත - පුරන්පොත්ත මාර්ගය	21%	100%
අයගම - ඒගල්මය මාර්ගය (කි.මී. 23.15)	-	100%

එසේ හඳුනාගත් මාර්ග 08 අතරින් කි.මී. 4.6 ක් වූ ගනේතැන්න - මහනේතෙම - කෝවිල්කන්ද මාර්ගයෙහි කටයුතු 2019 වර්ෂයේදී අවසන් කළ අතර අනෙකුත් සියළුම මාර්ගයන්හි ඉදිකිරීම් කටයුතු 2020 වර්ෂයේදී අවසන් කරන ලදී. මීට අමතරව ණය මුදලෙහි ඉතුරුම් භාවිතා කරමින් වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා තවත් මාර්ග පැකේජ 02ක් 2020දී හඳුනාගත් අතර එම සියළුම කටයුතු 2020 වර්ෂය අවසන් වන විට සම්පූර්ණයෙන්ම නිම කරන ලදී.

මාර්ගයේ නම	දුර (කි.මී)	2020.12.31 දිනට ප්‍රගතිය
ගඩලාදෙනිය - පරනපට්ටිය මාර්ගය (C8 – VO 12)	3.7	100%
පරණගම්මන - දික්කැල්ල - අනුගොඩ - වදුරදෙනිය මාර්ගය (C4 – VO 19A)	3.5	100%

2020/12/31 දිනට මූල්‍ය ප්‍රගතිය

අයවැය කේතය	වැය විෂය/ අයිතම විස්තරය	මූලික ප්‍රතිපාදනය - 2020 (රු.මි)	වියදම(රු.මි.)
117-02-04-29	2506 යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය	4,589.2	1,948.2
	එකතුව	4,589.2	1,948.2

ලක්ෂ ව්‍යාපෘතිය 2020 වර්ෂයේදී 42%ක් වූ මූල්‍ය ප්‍රගතියක් වාර්තා වාර්තා කළ අතර එය 2019 වර්ෂයේදී 51%ක් ලෙස වාර්තා විය. එමෙන්ම සම්පූර්ණ කරන ලද මාර්ගයන්හි වටිනාකම රුපියල් මිලියන 4,000 පමණ වූ අතර එම මුදල ආසන්න වසර දෙක සඳහාම ව්‍යාපෘතියේ වියදම සඳහා එකතු කර නොතිබිණි. ඒ අනුව නිමකරන ලද මාර්ගයන්හි ගිණුම්ගත නොකරන ලද වියදම ද එකතු කළ පසු 2020 වර්ෂය සඳහා ආසන්න වශයෙන් 98% ක මූල්‍ය ප්‍රගතියක් මෙම ව්‍යාපෘති සඳහා වාර්තා වී ඇත.

2.3.12 දක්ෂිණ මාර්ග සබඳතා ව්‍යාපෘතිය (ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව)

මුළු දුර : කි.මී. 41.88(සංශෝධිත දුර ප්‍රමාණය)
අරමුදල් සපයන ආයතනය:ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව
ඇස්තමේන්තුගත මුදල : රු.මි. 13,400
ඇස්තමේන්තුගත මුදල (සංශෝධිත) : රු.මි. 17,615
කොන්ත්‍රාත් මුදල :රු.මි. 10,632
ණය මුදල :ඇ.ඩො.මි. 70
ආරම්භක දිනය : 2014.08.24
අවසන් කල දිනය : 2021.10.14

අධිවේගී මාර්ගජාලය හා සම්බන්ධිත ජාතික මාර්ග ප්‍රතිසංස්කරණය හා වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව විසින් ඇමෙරිකා එක්සත් ජනපද ඩොලර් මිලියන 70 ක ණය අරමුදල් මෙම ව්‍යාපෘතියට සපයා ඇත. මෙම ව්‍යාපෘතියෙහිප්‍රධාන 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 තත්වය සහ මාර්ග ධාරිතාවය , ප්‍රවාහනය සඳහා පවතින ඉල්ලුම, සහ වැඩි දියුණු කිරීම සඳහා වන සුදානම යන කරුණු මත වේ.

රත්මලාන - මිරිහාන හා මොරටුව - පිළියන්දල (කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 1) යන මාර්ගයන් පුනරුත්ථාපනය හා වැඩිදියුණු කිරීම 2015 අප්‍රේල්මාසයේදී ආරම්භ කරන ලද අතර 2017 වර්ෂයේදී අවසන් කරන ලදී.

කැස්බෑව - පොකුණුවිට හා කිරුළපන - ගොඩගම (කොන්ත්‍රාත් පැකේජ II) යන

මාර්ගයන් මෙන්ම දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගය - මාදුරුගොඩ (කොන්ත්‍රාත් පැකේජ III)දක්වා වූ මාර්ග කොටස ප්‍රතිසංස්කරණය2016 වර්ෂයේදී ආරම්භ කරන ලද අතර කොන්ත්‍රේ පැකේජ III 2018 වර්ෂයේදී සම්පූර්ණයෙන්ම නිම කල අතර කොන්ත්‍රේ පැකේජ II2018 වර්ෂයේදී 80%ක්දක්වා ද 2019 වර්ෂයේදී 97%ක් දක්වා ද සම්පූර්ණ කරන ලදී.

කොන්ත්‍රාත් පැකේජ IV යටතේ ක්‍රියාත්මක වන අඹතලේ සිට සිනෙක් මංසන්ධිය දක්වා වූ මාර්ග කොටසෙහි ප්‍රතිසංස්කරණ කටයුතු 2017 ජූලි මාසයේදී ආරම්භ කෙරුණු අතර 2020 සහ 2019 වසරවලදී එය අත්කරගත් සමස්ත භෞතික ප්‍රගතිය පිළිවෙලින් 100% සහ 98% ක් ලෙස සඳහන් කලහැක.

වගු අංක 2.3.12.1 දක්ෂිණ මාර්ග සබඳතා ව්‍යාපෘතිය යටතේ ප්‍රතිසංස්කරණය කරනු ලබන මාර්ග

කොන්ත්‍රාත් පැකේජය	ව්‍යාපෘතියේ විස්තරය	ව්‍යාපෘතිය ආරම්භයේදී හඳුනාගන්නා ලද දුර (කි.මී)
CP 01	රත්මලාන-මිරිහාන දක්වා වන බී 389 මාර්ගයේ කි.මී.5+700 සිට කි.මී.7+840 දක්වා	2.14
	මොරටුව සිට පිළියන්දල දක්වා වන බී 295 මාර්ගයේ කි.මී.2+620 සිට කි.මී.5+120 දක්වා	2.55
CP 02	කැස්බෑව සිට පොකුණුවිට දක්වා වන බී 084 මාර්ගයේ කි.මී.13+800- කි.මී.28+180 දක්වා	14.40
	කිරුළපන- ගොඩගම දක්වා වන ඒ 004 මාර්ගයේ කි.මී.0+130-1+000 හා කි.මී.15+360- කි.මී.16+280 වන කොටස්	1.79
CP 03	දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගයේ සිට මතුගම දක්වා වන බී 157 මාර්ගයේ කි.මී.42+372- කි.මී.30+000 දක්වා	10.37
CP 04	කොළඹ ජාත්‍යන්තරනාවුක හා ඉංජිනේරු විද්‍යාලය (CINEC)අසල සිට අඹතලේ මංසන්ධියදක්වා	1.88
CP 05	හෝමාගම - ගොඩගම මාර්ගය (ඒ004) සහ පාමංකඩ සිට පොකුණුවිට මාර්ගය (බී084), මිරිහාන උඩුමුල්ල මාර්ගය (බී291), මහරගම නගරය සහ මිලෙස්නා වි අසල මාර්ගයේ (බී084) බොක්ක අංක 4/2 ද ඇතුළත්ව	12.5

වගුවේ සඳහන් පැකේජ අංක 05 2020 වර්ෂයේදී ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම සඳහා හඳුනාගත් අතර වර්ෂාවසානය වන විට 21% ක ප්‍රගතියක් අත්පත් කරගත් අතර හේතික ඉලක්ක සපුරා ගැනීම 53%ක් පමණ විය.

2020/12/31 දිනට මූල්‍ය ප්‍රගතිය

අයවැය කේතය	විෂය/ අයිතම විස්තරය	අයවැය ප්‍රතිපාදනය 2020 (රු.මි)	වියදම(රු.මි.)
117-02-04-43	2506 යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය	4,544.3	2,836.3
	2105 ඉඩම් හා ඉඩම් වැඩිදියුණුකිරීම	3,318.9	3,318.8
එකතුව		7,863.2	6,155.1

2020 හා 2019 වර්ෂයන් සඳහා වාර්තා වූ මූල්‍ය ප්‍රගතිය පිළිවෙලින් 78% හා 67% විය. වාර්තාකරන කාලපරිච්ඡේදය තුළ ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ ඒකකය මඟින් වාර්තා කරන ලද වියදම රුපියල් මිලියන 6,245.8 කි. මේ අනුව වාර්තා කරන ලද කළ වැඩ ප්‍රමාණයෙහි වටිනාකමට අනුව ව්‍යාපෘතියෙහි මූල්‍ය ඉලක්ක සාධනය කිරීම උක්ත සඳහන් වගුවෙහි අගයට වඩා ආසන්න වශයෙන් 1%කින් පමණ වැඩි වී ඇත.

2.3.13 ඒකාබද්ධ මාර්ග ආයෝජන වැඩසටහන - අදියර I

මුළු දුර	: ග්‍රාමීය මාර්ග කි.මී 3,131 ජාතික මාර්ග කි.මී. 265
අරමුදල් සපයන ආයතනය:	ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව
ඇස්තමේන්තුගත මුදල	: රු.බි. 135.9
ණය මුදල	: ඇ.ඩො.මි. 800
ආරම්භක දිනය	: 2015 මැයි
අවසන් වන දිනය	: 2024 මාර්තු

ඒකාබද්ධ මාර්ග මෙහෙයුම් සහ සංවර්ධනවැඩසටහන 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 ග්‍රාමීයපළාත් හා ජාතික මාර්ග වැඩිදියුණු කිරීම හා නඩත්තු කිරීම සිදු කරනු ලැබේ. තෝරා ගනු ලැබූ උක්ත මාර්ගයන්හි ප්‍රවාහන කාර්යක්ෂමතාවය ඉහළයාම මෙම ව්‍යාපෘතිය මඟින් අපේක්ෂිත ප්‍රතිඵලය වන අතර ඒ තුළින් ප්‍රදේශ අතර පවතින සම්බන්ධතා පුළුල් වීම සඳහා දීර්ඝකාලීනව 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. 3131 ක් සහ මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය යටතේ ජාතික මාර්ග කි.මී. 265 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.

2.3.13.1 ඒකාබද්ධ මාර්ග ආයෝජන වැඩසටහන යටතේ සංවර්ධනය කිරීම සඳහා තෝරාගත් ග්‍රාමීයමාර්ග

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	3,131

2018 වර්ෂයේ දෙසැම්බර් මස අවසානය වන විට මෙම ව්‍යාපෘතියේ ග්‍රාමීය මාර්ග පැකේජය සඳහා අත්කරගත් සමස්ත භෞතික ප්‍රගතිය 82% ක් වන අතර 2019 වර්ෂය අවසානයේදී එම අගය 88% ක් දක්වා වර්ධනය විය. කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ගේ දුර්වල ක්‍රියාකාරීත්වය හේතුවෙන් කොන්ත්‍රාත් පැකේජ කිහිපයක කිහිපයක කටයුතු නවතා නැවත ලංසු කැඳවීමක් සිදු කල අතර මේ හේතුවෙන් ව්‍යාපෘතියෙහි භෞතික ප්‍රගතිය 2%කින් නැවත පසුබැසීමකට ලක්විය.

ඒ අනුව ව්‍යාපෘතියෙහි භෞතික ප්‍රගතිය 86%ක් දක්වා සංශෝධනය විය. 2020 වර්ෂය තුළදී ඇති වූ කොවිඩ් 19 වසංගත තත්ත්වය ව්‍යාපෘතියේ භෞතික ප්‍රගතිය කෙරෙහි සෘණාත්මක ලෙස බලපෑ අතර 2020 වර්ෂාවසානයේදී වාර්තා වූයේ 87% ක භෞතික ප්‍රගතියක් පමණි. ඒ අනුව 2020 වර්ෂයේ ඉලක්ක පූර්ණය කිරීම ඉතා අවම මට්ටමක පැවතිණි.

2020 වර්ෂය අවසානයේදී එක් එක් මාර්ග පැකේජයන් මගින් අත්කරගත් භෞතික ප්‍රගතිය පලාත් වශයෙන් පහත පරිදි දැක්විය හැක.

වගු අංක 2.3.13.2 එක් එක් මාර්ග පැකේජයන්හි පලාත්බද භෞතික ප්‍රගතිය

පළාත	2019.12.31 වන විට භෞතික ප්‍රගතිය	2020.12.31 වන විට භෞතික ප්‍රගතිය
දකුණු පළාත	97.5%	98%
මධ්‍යම පළාත	94.5%	96%
සබරගමුව පළාත	78%	79%
උතුරු මැද පළාත	100%	100%
වයඹ පළාත	67%	72%
කළුතර දිස්ත්‍රික්කය (බස්නාහිර පළාත)	62%	62.3%

වගු අංක 2.3.13.3 ඒකාබද්ධ මාර්ග ආයෝජන වැඩසටහන යටතේ සංවර්ධනය කිරීම සඳහා තෝරාගත් ජාතික මාර්ග - 2020

අනු අං.	මාර්ගය.	දුර (කි.මී)	ආවරණය වන දිස්ත්‍රික්කය	වර්තමාන ප්‍රගතිය
01	මරදන්කඩවල-හබරන මාර්ගය(ඒ 011)	25	පොළොන්නරුව අනුරාධපුරය	55.5%
04	කරාපිටිය - නාගොඩ මාර්ගය (බී 248, බී 454) උඩුගම බාර් හන්දිය - තවලම මාර්ගය (බී 129, බී 429, බී 156)	51.7	ගාල්ල	39%
එකතුව		76.7		

මේ අනුව 2020 දෙසැම්බර් 31 වන විට ජාතික මාර්ග පැකේජයන්හි සිවිල් වැඩ සඳහා අත්කරගත් සමස්ත භෞතික ප්‍රගතිය 7% ක් වන අතර වර්ෂය තුළදී අත්කරගත් ප්‍රගතිය 6%කි. ඒ

අනුව, සංශෝධිත ක්‍රියාකාරී සැලැස්මට සාපේක්ෂව ව්‍යාපෘතියේ ඉලක්ක පූර්ණය කිරීමේප්‍රගතිය 60% කි.

2.3.14 දෙවන ඒකාබද්ධ මාර්ග ආයෝජන වැඩසටහන (I Road 2)

මුළු දුර : ග්‍රාමීය මාර්ග කි.මී.3,404
ජාතික මාර්ග කි.මී. 343
අරමුදල් සපයන ආයතනය:ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව (ADB)
ඇස්තමේන්තුගත මුදල : රු.බි. 162.6
ණය මුදල : ඇ.ඩො.මී. 900
ආරම්භක දිනය : 2017 ජූනි
අවසන් වන දිනය : 2027 මැයි

මෙම ව්‍යාපෘතිය මගින් ග්‍රාමීය ප්‍රදේශයන්හි මාර්ග ජාලයෙහි ප්‍රවේගවීමේ හැකියාව වැඩිදියුණු කිරීම තුළින් ග්‍රාමීය ප්‍රජාවන් අතර සහ සමාජ ආර්ථික මධ්‍යස්ථාන අතර ප්‍රවේග 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. 343 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.

මෙම 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 ව්‍යාපෘතිය 2018 වර්ෂයේ දී ක්‍රියාත්මක කිරීමට නියමිත බැවින්, ණය ගිවිසුම 2017 වසරේ දී අත්සන් කළ අතර ඌව පළාත සඳහා සිවිල් වැඩ කොන්ත්‍රාත්තු සඳහා මිල ගණන් කැඳවා ඇත.

2020 දෙසැම්බර් මස අවසානය වන විට ව්‍යාපෘතියේ ප්‍රගතිය පහත පරිදි සාරාංශගත කළ හැක.

- ඌව පළාතේ ග්‍රාමීය මාර්ග පුනරුත්ථාපනය කිරීමේ සිවිල් වැඩ සඳහා වූ කොන්ත්‍රාත් ප්‍රදානය 2018 වර්ෂයේදී සිදු කරනු ලැබූ අතර 2019 වර්ෂය අවසානයේදී එහි භෞතික ප්‍රගතිය 39% ක් වූ අතර 2020 වර්ෂය අවසානය වන විට එය 63% ක සමුච්ඡිත ප්‍රගතියක් අත්පත් කරගන්නා ලදී.
- නැගෙනහිර පළාතේ ග්‍රාමීය මාර්ග ප්‍රතිසංස්කරණයෙහි සිවිල් වැඩ සඳහා වූ කොන්ත්‍රාත් ප්‍රදානය 2019 වර්ෂයේදී සිදු කරන ලද අතර 2020 වර්ෂය අවසන් වන විට 34% ක ප්‍රගතියක් අත්පත් කරගෙන ඇත.
- උතුරු පළාතේ ග්‍රාමීය මාර්ග ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීමේ සිවිල් වැඩ 2019 දෙසැම්බර් මාසයේදී ආරම්භ කල අතර 2020 දෙසැම්බර් 31 වන විට ලබාගත් ප්‍රගතිය 24% කි.
- බස්නාහිර පළාතේ ග්‍රාමීය මාර්ග ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීමේ සිවිල් වැඩ කොන්ත්‍රාත්තුව 2020 අප්‍රේල් මාසයේදී ප්‍රදානය කල අතර 2020 වර්ෂය අවසන් වන විට එය 3% ක ප්‍රගතියක් වාර්තා කර තිබිණ.

2019 දී 75%ක මූල්‍ය ප්‍රගතියක් අත්පත් කරගෙන ඇති අතර 2020 වර්ෂයේදී එම අගය 21%කින් වර්ධනය වී ඇත. මේ අනුව කළ වැඩ ප්‍රමාණයෙහි ගිණුම්ගත නොකරන ලද වියදමෙහි අගය ද නොමැතිව 2020 වර්ෂය අවසානයේදී 99%ක මූල්‍ය ප්‍රගතියක් වාර්තා කර ඇත.

2020/12/31 දිනට මූල්‍ය ප්‍රගතිය

අයවැය කේතය	වැය විෂය/ අයිතම විස්තරය	අයවැය ප්‍රතිපාදනය - 2020 (රු.මි)	වියදම(රු.මි.)
117-02-04-44	2506 යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය	41,630.2	40,089.4
	එකතුව	41,630.2	40,089.4

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

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

මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ සහ මධ්‍යම ඉංජිනේරු උපදේශන කාර්යාලයේ උපදෙස් මත සිදුකෙරෙන ඉහත මාර්ග ව්‍යාපෘතිය සඳහාමේ 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 තත්වයේ පැවති අතර ඒවාද 2019 වර්ෂයේදී සම්පූර්ණයෙන් ම නිම කරන ලදී.

2019 වසර අවසාන විට ක්‍රියාත්මක තත්වයේ පැවති ව්‍යාපෘති 02 හි ප්‍රගතිය පහත දැක්වේ.

වගු අංක 2.3.15.1 ක්‍රියාත්මක වෙමින් පවතින මාර්ග කොටස්හි ප්‍රගතිය

අයිතම අංකය	මාර්ගයේ නම	මාර්ග දුර (කි.මී)	දියුණුකම/ ස්ථානය	2020/12/31 ට භෞතික ප්‍රගතිය
01	කොළඹ- මහනුවර මාර්ගය (-කඩවත - නිවටඹුව මාර්ගය)	23.00	ගම්පහ	2019 දී නිම කරන ලදී.
02	ලුණුගමවෙහෙර - කතරගම මාර්ගය	13.82	මොණරාගල	
03	නිවටඹුව - පස්යාල මාර්ගය	4.0	ගම්පහ	1%(කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුම විධිමත් ලෙස ප්‍රදානය කරන ලද්දේ 2020 දෙසැම්බර් මාසයේදී ය)

මීට අමතරව, උක්ත සඳහන් අයිතම අංක 03 මෙසේ ප්‍රතිසංස්කරණය සඳහා හඳුනාගත් තවත් පැකේජයක් වන අතර 2019 වර්ෂයේදී ක්‍රියාත්මක කිරීම ඇරඹූ මෙය වර්ෂ අවසානයේදී 1% ක භෞතික ප්‍රගතියක් වාර්තා කර තිබුණි. තවද මෙම මාර්ග පැකේජය 2020 වර්ෂය තුළදී අවසන් කිරීම සඳහා සැලසුම් කර තිබුණ ද ඉඩම් අත්පත් කරගැනීමේ ක්‍රියාවලියේදී ඇති වූ ප්‍රමාදය හේතුවෙන් අදාළ ඉලක්කය පූර්ණය කිරීමට නොහැකි විය.

2020/12/31 දිනට මූල්‍ය ප්‍රගතිය

අයවැය කේතය	වැය විෂය/ අයිතම විස්තරය	අයවැය ප්‍රතිපාදනය - 2020 (රු.මි)	වියදම(රු.මි.)
117-02-04-51	2506 යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය	13,014.05	13,014.05
	එකතුව	13,014.05	13,014.05

උක්ත ව්‍යාපෘතිය මඟින් අත්කරගත් මූල්‍යප්‍රගතිය 2019 හා 2020 යන වර්ෂ දෙකෙහිදීම වාර්තා වූයේ 99% ක් ලෙසිනි. ඒ අනුව උක්ත වර්ෂ දෙකෙහිදීම ව්‍යාපෘතියෙහි මූල්‍ය ඉලක්ක සාක්ෂාත් කරගැනීම වඩාත් ප්‍රශස්ත මට්ටමක පැවතුණු බව දක්නට ලැබේ.

2.3.16 ප්‍රවාහන සබඳතා හා වත්කම් කළමනාකරණ ව්‍යාපෘතිය

අරමුදල් සපයන ආයතනය: ලෝක බැංකුව	
ප්‍රති ව්‍යුහගත අස්තමේන්තු මුදල : රු.මි. 1,545	
ණය මුදල	: ඇ.ඩො.මි. 9
ආරම්භක දිනය	: 09.05.2016
අවසන් වන දිනය	: 31.03.2023

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.

මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය මඟින් මාර්ග වත්කම් කළමනාකරණ පද්ධති සංවර්ධනය හා ක්‍රියාත්මක කිරීමේ ප්‍රධාන අරමුණ වනුයේ;

- මාර්ග නඩත්තු වියදම් සහ මාර්ග භාවිතා කරන්නන්ගේ පිරිවැය අවම කිරීමෙන් උපරිම ආර්ථික ප්‍රතිලාභයක් අත්කරගැනීම.
- ජීවන වක්‍ර පිරිවැය අඩුකිරීම සඳහා මැදිහත්වීමේ වේලාව සහ පිරිවැය තීරණය කිරීම.
- සම්පූර්ණ කරන ලද කාර්යයන්හි කාර්යසාධනය නිරීක්ෂණය කිරීම සහ මෙහෙයවීම.

2019 වර්ෂයේදී 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

2018 වර්ෂයේදී ව්‍යාපෘතිය ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමේදී ක්‍රියාකාරී සැලැස්මෙහි අන්තර්ගතව තිබූ ඇතැම් ක්‍රියාකාරකම් 2018 වර්ෂය තුළදී ක්‍රියාත්මක නොවිණි. එම නිසා 2018 ක්‍රියාකාරී සැලැස්මට සාපේක්ෂව ඉලක්ක සාධනය කරගැනීමෙහි ප්‍රගතිය අපේක්ෂිත අගයට වඩා අඩු අගයක් ගෙන තිබුණි.

2019 වර්ෂයේදී වත්කම් කළමනාකරණ පද්ධතිය ස්ථාපිත කිරීම සහ වෙනත් ක්‍රියාකාරකම් සඳහා වූ උපදේශන සේවා හැරුණු විට සැලසුම් කළ සියළුම අයිතම ක්‍රියාත්මක කරන ලද අතර 2020 හා 2019 වර්ෂ දෙකෙහිදීම උක්ත ක්‍රියාකාරකම් සඳහා වාර්තා වූ ප්‍රගතිය පහත පරිදි වේ.

ක්‍රියාකාරකම	2019.12.31 දිනට සමුච්ඡිත ප්‍රගතිය	2020.12.31 දිනට සමුච්ඡිත ප්‍රගතිය
මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය තුළ මාර්ග වත්කම් කළමනාකරණ පද්ධතියක් සහ ඒකකයක් ක්‍රියාත්මක කිරීම හා මෙහෙයවීම	4.2%	11.94%
ධාරිතා සංවර්ධනය, පුහුණුව සහ උපදේශනය	0.7%	5.2%
උපකරණ මිලදී ගැනීම	ලේඛන කටයුතු පමණක් සිදු කරන ලදී.	2.64%

2020 වර්ෂයේදී, සංශෝධිත ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම මඟින් ඉලක්කගත 82% ක අගයට සාපේක්ෂව උක්ත ක්‍රියාකාරකම් 03 සඳහා අත්කරගත් සමස්ත ප්‍රගතිය 19.7%ක් වන අතර ක්‍රියාකාරකම් 03 සඳහා වෙන් වෙන්ව සාධනය කරගත් ඉලක්ක 63%, 58% හා 97% ක් වේ.

2020/12/31 දිනට මූල්‍ය ප්‍රගතිය

අයවැය කේතය	වැය විෂය/ අයිතම විස්තරය	අයවැය ප්‍රතිපාදනය 2020 (රු.මි.)	වියදම(රු.මි.)
117-02-04-48	2506 යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය	90.4	89.1
එකතුව		90.4	89.1

මෙම ව්‍යාපෘතිය මඟින් 2019 හා 2020 යන වර්ෂයන් ද්විත්වයේදීම අත්කරගත් මූල්‍ය ප්‍රගතිය 98% ක් වූ අතර එය සංශෝධිත ක්‍රියාකාරී සැලැස්මට සාපේක්ෂව විශිෂ්ඨ මට්ටමේ මූල්‍ය කාර්යසාධනයක් අත්පත් කරගෙන ඇත.

2.3.17 ප්‍රමුඛතා මාර්ග ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීමේ හා වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය -අදියර II (PRP3- අදියර II)

මුළු දුර	: කි.මී. 145.54
අරමුදල් සපයන ආයතනය:වින සංවර්ධන බැංකුව (CDB)	
ඇස්තමේන්තුගත මුදල	: රු.බි. 20 (සංශෝධිත)
කොන්ත්‍රාත් මුදල	: රු.බි. 15
ණය මුදල	: ඇ.ඩො.මි. 100
ව්‍යාපෘති කාලසීමාව:මාස 24	
ආරම්භක දිනය	: 03.12.2016
අවසන් වන දිනය	: 31.12.2020 (සංශෝධිත)

මෙම ව්‍යාපෘතියෙහි මූලික විෂයපථය යටතේ වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා මුළු දුර කි.මී.131.85 ක් වන පරිදි මාර්ග 20 ක් හඳුනා ගනු ලැබූ අතර මේ අතුරින් මාර්ග පැකේජ 13 ක් මහනුවර දිස්ත්‍රික්කය තුළ ද ඉතිරි මාර්ග පැකේජ 07 කැගල්ල දිස්ත්‍රික්කය තුළ ද ක්‍රියාත්මක කිරීමට සැලසුම් කරන ලදී.

2018 වර්ෂයේ දී සියළු මාර්ග පැකේජයන්හි ප්‍රතිසංස්කරණ කටයුතු අවසන් වූ අතර 2018 වර්ෂය සඳහා සකසන ලද වාර්ෂික ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම සමඟ සැසඳීමේ දී 100% ක භෞතික ඉලක්ක සපුරා ගැනීමේ ප්‍රගතියක් වාර්තා විය.

ඉහත ප්‍රතිසංස්කරණ කටයුතු සහ වැඩිදියුණු කිරීම් කටයුතු නිම කරන ලද මාර්ග 20ට අමතර ව පැකේජ අංක 24 සහ පැකේජ අංක 28 හි ඉතුරුම් උපයෝගී කර ගනිමින් නව පැකේජ 2ක ප්‍රතිසංස්කරණ සහ වැඩිදියුණු කිරීම් කටයුතු 2018 වර්ෂයේ දී ආරම්භ වූ අතර එම මාර්ග පැකේජයන් ඉදිකිරීම් 2019 වර්ෂයේදී නිම කරන ලදී.

වග අංක 2.3.17.1 2018 වර්ෂය තුළ ආරම්භ කරන ලද මාර්ග පැකේජයන්හි ප්‍රගතිය

මාර්ගය	දුර ප්‍රමාණය (කි.මී.)	පිහිටි දිස්ත්‍රික්කය	31/12/2018 වන විට අත්කර ගත් භෞතික ප්‍රගතිය	31/12/2019 වන විට අත්කර ගත් භෞතික ප්‍රගතිය
හිඳෙණිය -මැදවල මාර්ගය (සි 24 වී 0)	3.3	මහනුවර	57%	සම්පූර්ණ කොට ඇත
පුස්සැල්ලාගම - උල්පොන මාර්ගය (සි 28 වී 0)	2.9	මහනුවර	65%	

2019 වර්ෂයේදී ඉහත කොන්ත්‍රාත් පැකේජයන්හි ඉතුරුම් උපයෝගී කරගනිමින් කැගල්ල දිස්ත්‍රික්කය තුළ තවත් මාර්ග කොටස් 04 ක් ඉදිකිරීම සඳහා හඳුනාගන්නා ලදී. 2019 හා 2020 වර්ෂයන්හි එම කොන්ත්‍රාත් පැකේජයන් මඟින් අත්පත් කරගත් භෞතික ප්‍රගතිය පහත පරිදි වේ.

වගු අංක 2.3.17.2 – 2019 වර්ෂය තුළ ආරම්භ කරන ලද මාර්ග පැකේජයන්හි ප්‍රගතිය

මාර්ග කොටස/ වැඩිදියුණු කිරීම	මාර්ග දුර (කි.මී.)	දෙසැම්බර් 31 වන විට භෞතික ප්‍රගතිය	
		2019	2020
දෙබන්ගම – කළුගල මාර්ගය (සී 38 වි.ඔ.)	5.0	70%	100%
කනක්කොට – ඉහලගම මාර්ගය (සී39 වි.ඔ.)	2.1	94%	100%
බුලත්කොහුපිටිය නගර සංවර්ධනය (සී 40 වි. ඔ.)	1.5	12%	100%
මාවනැල්ල නගර සංවර්ධනය	2.0	10%	100%

මෙම මාර්ග පැකේජයන්ට අමතරව කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 40 හා 41 හි ඉතුරුම් උපයෝගී කරගනිමින් 2020 වර්ෂයේදී වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා තවත් මාර්ග පැකේජ 02ක් හඳුනාගන්නා ලද අතර වාර්තා කරනු ලබන කාලසීමාව තුළදී ඒවායේ වැඩිදියුණු කිරීමේ කටයුතු සම්පූර්ණයෙන්ම නිමාවට පත්කරන ලද්දේ 2020 සංශෝධිත ක්‍රියාකාරී සැලැස්මෙහි සඳහන් ඉලක්කයන් ද 100% පූර්ණය කරමිනි.

වගු අංක 2.3.17.3 – 2020 වර්ෂය තුළ ආරම්භ කරන ලද මාර්ග පැකේජයන්හි ප්‍රගතිය

මාර්ගයේ නම	පිහිටි දිස්ත්‍රික්කය	2020/12/31 දිනට භෞතික ප්‍රගතිය
බුලත්කොහුපිටිය නගරය වැඩිදියුණු කිරීම - අදියර 2 දුර - කි.මී. 1.5 (C 40 – VO2)	කෑගල්ල	100%
මහනුවර සංඝරාජ මාවතේ හැවන් නැෂනල් බැංකුව අසල මංසන්ධිය හරහා පදික ගුවන් පලමක් ඉදිකිරීම (C41 – VO2)	මහනුවර	100%

මෙම ව්‍යාපෘතිය සඳහා 2019 වර්ෂයේදී 73% ක මූල්‍ය ප්‍රගතියක් අත්පත් කර ගෙන ඇති අතර 2020 වර්ෂයේදී එම අගය වාර්තා වූයේ 37% ක් ලෙසිණි. ඒ අනුව 2019 වර්ෂයට සාපේක්ෂව 2020 වර්ෂයේදී අත්පත් කරගත් මූල්‍ය ප්‍රගතිය අඩු අගයක් ගෙන ඇති බව පෙනී යයි. නමුත් 2020 වර්ෂය තුළදී ව්‍යාපෘතියෙහි නිමකරන

ලදවැඩ ප්‍රමාණයෙහි වටිනාකම අනුව 100%ක මූල්‍ය ඉලක්කයක් පූර්ණය කරගෙන ඇති බව දැනට වාර්තා වී ඇති දත්ත අනුව ප්‍රකාශ කළ හැකිය.

2020/12/31 දිනට මූල්‍ය ප්‍රගතිය

අයවැය කේතය	වැය විෂය/ අයිතම විස්තරය	අයවැය ප්‍රතිපාදනය 2020 (රු.මි.)	වියදම(රු.මි.)
117-02-04-46	2506 යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය	4,189.4	1,571.7
	එකතුව	4,189.4	1,570.7

2.3.18 බේස්ලයින් මාර්ගය දීර්ඝ කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය- අදියර III

මුළු දුර : කි.මී. 0.86
අරමුදල් සපයන ආයතය:ශ්‍රී ලංකා රජය
ඇස්තමේන්තුගත මුදල :රු.බි. 7.2(ඉඩම් අත්පත් කරගැනීම)

බේස්ලයින් මාර්ගය දීර්ඝ කිරීමේ ව්‍යාපෘතියේ මූලික සැලසුම වූයේ කිරුළපන හන්දියේ සිට මැලිබන් හන්දිය දක්වා වූ මාර්ගය දීර්ඝ කිරීමයි. නමුත් එම සැලසුම කැබිනට් පත්‍රිකාවක් මගින් දුටුගැමුණුවිදිය දක්වා සීමාවිය. ඒ අනුව ව්‍යාපෘතියේ මුළු දුර දකි.මී.0.86 කට සීමා විය. යෝජිත මාර්ගය මංකිරු 3කින් යුක්ත ද්විත්ව මහාමාර්ගයක් ලෙස ඉදිකිරීමට නියමිත අතර මෙම මාර්ගයට ඉහළින් කිරුළපන මංසන්ධියේදී ගුවන් මාර්ගයක් ද මාර්ගයට පහළින් බලපොකුණ මාර්ගය වෙත ප්‍රවේශ විය හැකි පරිදි උමං මාර්ගයක් ද ඉදිකිරීමට සැලසුම් කර ඇත.

මෙම ව්‍යාපෘතියේ ඉඩම් අත්පත් කරගැනීමේ කටයුතු 2016.12.07 දින ලබාදුන් අධිකරණ නියෝගයක් හේතුවෙන් තාවකාලිකව නවතා දැමීමට සිදුවූ අතර 2018.05.23 වන දින එහි

කටයුතු නැවතත් ආරම්භ කිරීම සඳහා අධිකරණ අනුමැතිය ලැබුණි.

මේ අනුව කිරුළපන හන්දියේ සිට දුටුගැමුණු විදිය දක්වා වූ මාර්ග කොටසෙහි ඉඩම් අත්පත් කරගැනීමේ කටයුතු නැවතත් ආරම්භ වූ අතර 2019 හා 2020 වසර දෙක සඳහා ඉඩම් අත්පත්කර ගැනීම වෙනුවෙන් අත්කරගත් ප්‍රගතිය පිළිවෙලින් 31% හා 48.5% වේ. ඒ අනුව 2020 සංශෝධිත ක්‍රියාකාරී සැලැස්මට සාපේක්ෂව ව්‍යාපෘතියෙහි ඉඩම් අත්පත් කරගැනීම සඳහා 83% ක ඉලක්කයක් පූර්ණය කරගෙන ඇත.

2020/12/31 දිනට මූල්‍ය ප්‍රගතිය

අයවැය කේතය	විෂය/ විෂය විස්තරය	අයවැය ප්‍රතිපාදනය 2020 (රු.මි.)	වියදම(රු.මි.)
117-02-04-10	2105 ඉඩම් හා ඉඩම් වැඩිදියුණු කිරීම	753.8	734.1
	2506 යටිතල පහසුකම්	11.4	11.3
එකතුව		765.2	745.4

2019 වර්ෂය අවසානයේදී මෙම ව්‍යාපෘතිය අත්කර ගත් මූල්‍ය ප්‍රගතිය 54% වන අතර 2020 වසරේදී එම අගය වාර්තා වූයේ 97% ලෙසිණි.

2.3.19 බස්නාහිර පළාත් ජාතික මාර්ග වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය

මුළු දුර	: කි.මී. 25.81
අරමුදල් සපයන ආයතනය:	අන්තර්ජාතික සංවර්ධනය සඳහා වූ ඔපෙක් අරමුදල
ඇස්තමේන්තුගත මුදල	: රු.මි. 3,232
ඇස්තමේන්තුගත මුදල	: රු.මි. 4, 412 (සංශෝධිත)
ණය මුදල	: ඇ.ඩො.මි. 17
කොන්ත්‍රාත් මුදල	: රු.මි. 2,130
ආරම්භක දිනය	: 2017 ඔක්තෝම්බර්
අවසන් වන දිනය	: 2021 පෙබරවාරි

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

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

වගු අංක 2.3.19.1 බස්නාහිර පළාත් ජාතික මාර්ග වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය යටතේ වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා තෝරාගත් මාර්ග

අනු අංකය	මාර්ග කොටස	දුර (කි.මී.)	භෞතික ප්‍රගතිය	
			2019/1 2.31	2020/1 2/31
01	කඩුවෙල-අතුරුගිරිය මාර්ගය (කි.මී. 0+000-9+500)	9.50	29%	46%
02	වල්ගම-අතුරුගිරිය මාර්ගය (කි.මී. 0+000-1+210) බී 451	1.21		
03	වාද්දුව-මෙරොන්තුඩුව මාර්ගය (කි.මී. 1+000-5+300)	5.30	90%	100%
04	බෙල්ලන-මොරගල්ල මාර්ගය (කි.මී. 0+000-9+800) බී 544	9.80		

ඉහත වගුවෙහි අංක 01 සහ 02 යටතේ ඇති මාර්ගයන්හි සිවිල් වැඩ 2018 වසරේදී ආරම්භ වූ අතර 2018 දෙසැම්බර් මස අවසන් වන විට 11%ක භෞතික ප්‍රගතියක් අත්කරගැනීමට සමත්ව ඇත. උක්ත මාර්ගයන් 2හි භෞතික ඉලක්ක සපුරා ගැනීමේ ප්‍රගතිය 2018 වසර සඳහා සකසන ලද වාර්ෂික ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම සමඟ සැසඳීමේදී 44% ලෙස ගණනය කළ හැක.

එසේම 2019 වර්ෂය අවසානයේදී මෙම මාර්ග 02 සඳහා අත්කර ගත් භෞතික ප්‍රගතිය 29% වූ අතර 2019 සංශෝධිත ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම අනුව එහි ඉලක්ක සපුරා ගැනීමේ ප්‍රගතිය 33% කි. මෙම මාර්ග 02 ඉදිකිරීමේදී පැන නැගුණු ප්‍රධානතම ගැටළුව නම් ඉඩම් අත්පත් කරගැනීමේ ක්‍රියාවලිය තුළ සිදු වූ ප්‍රමාදයයි.

2020 වර්ෂයේදී කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 1 සඳහා සංශෝධිත ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම සාපේක්ෂව 70% ක භෞතික ඉලක්කයක් සපුරාගෙන ඇති අතර වර්ෂය තුළදී අත්පත් කරගන්නා ලද ප්‍රගතිය 17%කි. ඒ අනුව 2020 වර්ෂයේ සිව්වන කාර්තුව අවසානයේදී අත්කරගනු ලැබූ සම්පූර්ණ භෞතිකප්‍රගතිය 46%කි.

මාර්ග අංක 03 සහ 04හි සිව්ල් වැඩ 2017 වර්ෂයේ ඔක්තෝම්බර් මස 05 වන දින ආරම්භ විය. මේ අනුව එම මාර්ග 2හි භෞතික ප්‍රගතිය 2017 අවසානයේදී 2% වූ අතර 2018 වසර අවසානයේදී 50% දක්වා ඉදිකිරීම් කටයුතු නිම කර ගැනීමට සමත්ව ඇත. මේ අනුව 2018 වර්ෂය තුළදී අත්කරගනු ලැබූ භෞතික ප්‍රගතිය 48% ලෙසද සඳහන් කළ හැකි අතර 2018 වසර සඳහා සකසන ලද වාර්ෂික ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම හා සැසඳීමේදී අත්කර ගනු ලැබූ භෞතික කාර්යසාධනය 87% ලෙස ද දැක්විය හැකිය.

2019 වර්ෂයේදී, ඉහත සඳහන් මාර්ග පැකේජයන් 02 එහි ඉලක්ක සපුරා ගැනීමේ අගය 71% වූ අතර අත්පත් කර ගත් සමස්ත ප්‍රගතිය 90% ක් වූ අතරම 100%ක ඉලක්කයක් සාධනය කරගෙන ඇත. ඒ අනුව 2020 තුළදී කළ වැඩ ප්‍රමාණය 10% ක් පමණක් වූ අතර එය 100% දක්වා නිම කිරීමට ද හැකි විය.

2020 වර්ෂයේ දී ඉහත ව්‍යාපෘතිය මගින් අත්කර ගත් සමස්ත මූල්‍ය ප්‍රගතිය 96% වූ අතර 2019 වර්ෂයේදී එය 27% කින් අඩු වී ඇති අතර එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස ව්‍යාපෘතියේ මූල්‍යමය ඉලක්ක සාධනය කරගැනීමේ ප්‍රගතිය 69% පමණක් විය. මේ අනුව 2020 හි අත්කරගත් මූල්‍ය ප්‍රගතිය සාපේක්ෂව ඉතා ඉහළ මට්ටමක පැවතුණි.

2020/12/31 දිනට මූල්‍ය ප්‍රගතිය

අයවැය කේතය	වැය විෂය/ අයිතම විස්තරය	අයවැය ප්‍රතිපාදනය 2020 (රු.මි.)	වියදම(රු.මි.)
117-02-04-40	2506 යටිතලපහසුකම් සංවර්ධනය	604.2	543.8
	2105 ඉඩම්හා ඉඩම්වැඩිදියුණුකිරීම	868.6	867.2
එකතුව		1,472.8	1,411.0

මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය

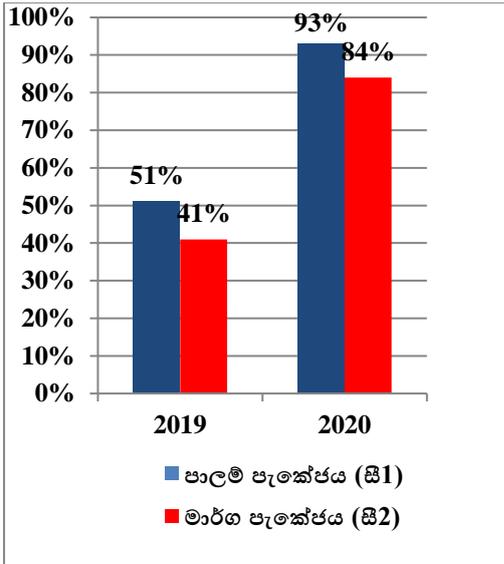
2.3.20 මධ්‍යම හා ඌව පළාත් වල මාර්ග සහ පාලම් පුළුල් කිරීම හා වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය

මුළු දුර / පාලම් ගණන	: මාර්ග කි.මී. 64.31 සහ පාලම් 13
අරමුදල් සපයන ආයතනය: චීන අපනයන හා ආනයන බැංකුව (හුනාන් ශාඛාව)	
ඇස්තමේන්තුගත මුදල (සංශෝධිත)	: රු.මි. 16,000
ණය මුදල	: ඇ.ඩො. 84,988,952.94
කොන්ත්‍රාත් මුදල	: රු.බි. 12.6
ව්‍යාපෘති කාලසීමාව	: මාස 18
ආරම්භක දිනය	: 29.11.2018
අවසන් වන දිනය	: 30.04.2021

මධ්‍යම හා ඌව පළාත් වල මාර්ග කි.මී. 64.31 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.

2018 වසරේ ජුනි මාසයේදී ව්‍යාපෘතියේ ණය ගිවිසුම අත්සන් කර ඇති අතර 2019 වර්ෂය අවසානයේදී මෙම ව්‍යාපෘතිය මඟින් අත්කරගත් සමස්ත ප්‍රගතිය 43% කි. මේ අනුව 2019 සංශෝධිත ක්‍රියාකාරී සැලැස්මට අදාළ ඉලක්කගත කාර්යසාධනය 89% ලෙස සඳහන් කළ හැක.



රූපසටහන 2.3.20.1 කොන්ත්‍රාත් පැකේජයන්හි සම්පූර්ණ භෞතික ප්‍රගතිය

2020 වර්ෂය අවසන් වන විට ව්‍යාපෘතියෙහි කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 02 සඳහා අත්කරගත් සමස්ත භෞතික ප්‍රගතිය 86% ක් වන අතර ඒ අනුව 2020 සංශෝධිත ක්‍රියාකාරී සැලැස්මට සාපේක්ෂව ඉලක්ක අත්පත් කරගැනීමෙහි ප්‍රගතිය 92%ක් විය.

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

වගු අංක 2.3.20 - ව්‍යාපෘතිය යටතේ පුළුල් කිරීම හා වැඩිදියුණු කිරීමට තෝරා ගනු ලැබූ මධ්‍යම හා ඌව පළාත් වල මාර්ග හා පාලම් පිළිබඳ විස්තර

කොන්ත්‍රාත් අංක	මාර්ග/පාලම් පැකේජය	දුර (කි.මී.)/පාලම් සංඛ්‍යාව
සී 1	මහනුවර - කිරිමැටිය මාර්ගය	කි.මී.7.64
	අම්පිටිය - ගුරුදෙනිය (පීච්චලේවත්ත) මාර්ගය	කි.මී.2.25
	නුවරඑළිය - රාගල - උඩපුස්සැල්ලාව මාර්ගය	කි.මී.27.00
	වැලිමඩ - කර්කලස්මාර්ගය	කි.මී.17.83
	අවිස්සාවේල්ල - හැටන් - නුවරඑළිය මාර්ගය	කි.මී.9.59

කොන්ත්‍රාත් අංක	මාර්ග/පාලම් පැකේජය	දුර (කි.මී.)/පාලම් සංඛ්‍යාව
සී 2	තැන්නකුඹුර - රිකිල්ලගස්කඩ - රාගල මාර්ගයේ පාලම් අංක 24/3 සහ 42/1 නැවත ඉදිකිරීම	02
	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 - කර්කලස්මාර්ගයේ පාලම් අංක 1/1, 2/5 සහ 7/7 නැවත ඉදිකිරීම	03

2020/12/31 දිනට මූල්‍ය ප්‍රගතිය

අයවැයකේතය	වැයවිෂය/අයිතමිවිස්තරය	අයවැයප්‍රතිපාදනය 2020 (රු.මි)	වියදම (රු.මි)
117-02-04-45	2506 යටිතල පහසුකම්	6,402.7	5,322.8
	එකතුව	6,402.7	5,322.8

2019 වර්ෂය අවසානයේදී ව්‍යාපෘතිය අත්කරගත් මූල්‍ය ප්‍රගතිය 55% වන අතර 2020 වසරේදී එම අගය වාර්තා වූයේ 83% ක් ලෙසිනි. 2020 වර්ෂය සඳහා වාර්තා කරන ලද මූල්‍ය ප්‍රගතිය අඩු වුවද කළ වැඩ ප්‍රමාණය හා සැසඳූ කළ මූල්‍ය ප්‍රගතිය 96% කට ආසන්න අගයක පැවතිණි.

2.3.21 (A) ප්‍රවාහන ව්‍යාපෘති සැකසීමේ පහසුකම් ව්‍යාපෘතිය - අදියර I

අරමුදල් සපයන ආයතනය: ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව

ඇස්තමේන්තුගත මුදල: රු.මි. 1,697

ණය මුදල : ඇ.ඩො.මි. 10

කොන්ත්‍රාත් මුදල: රු.මි. 343

ආරම්භක දිනය : 19.02.2017

අවසන් වන දිනය : 19.02.2018 (විස්තරාත්මක නිර්මාණ කටයුතු පමණි)

අවසන් වන දිනය (සංශෝධිත) : 15.03.2018 (විස්තරාත්මක නිර්මාණ කටයුතු පමණි)

මාර්ග, දුම්රිය සහ වරාය වැනි ප්‍රමුඛ ප්‍රවාහන උපදේශන ආරම්භක කාර්යක්ෂමතාව වැඩිදියුණු කිරීමේ අරමුණින් ආසියානු සංවර්ධන බැංකුවේ මූල්‍යාධාර මත මෙම ව්‍යාපෘතිය සිදු කරනු ලබයි.

මේ යටතේ,

- ශක්‍යතා අධ්‍යයන, සවිස්තරාත්මක සැලසුම් සහ ප්‍රසම්පාදන ලියවිලි සකස් කිරීම
- ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක කිරීමේ ආරම්භක අදියර තුළ ක්‍රියාත්මක කිරීමේ සහය ලබාදීම

මෙම ව්‍යාපෘතියෙහි අදියර I යටතේ ක්‍රියාකාරකම් 03 සිදු කරන ලද අතර එම ක්‍රියාකාරකම් 03ම 2019 වර්ෂයේ පළමු කාර්තුව අවසන් වන විට සම්පූර්ණයෙන් ම නිම කරන ලදී.

තවද අදියර I හි සියළුම භෞතික කටයුතු 2019 වර්ෂයේදී අවසන් කළ අතර 2020 වර්ෂයේදී අදියර I හි බිල්පත් ගෙවීම් කටයුතු පමණක් සිදු කරන ලදී.

(B) ප්‍රවාහන ව්‍යාපෘති සැකසීමේ පහසුකම් ව්‍යාපෘතිය යටතේ අධිවේගී මාර්ග සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියට අදාළ ව්‍යාපෘති ක්‍රියාකාරකම් - අදියර II

මෙම ව්‍යාපෘතිය යටතේ පහත සඳහන් උපදේශන වැඩකටයුතු සිදු කිරීම සඳහා සැලසුම් කරන ලදී.

- ශ්‍රී ලංකාවේ අධිවේගී මාර්ග ජාලය පුළුල් කිරීම සඳහා නව අංශ හඳුනාගැනීම සඳහා සංකල්පමය අධ්‍යයනයන් සිදුකිරීම
- තෝරාගත් අධිවේගී මාර්ග හා සම්බන්ධ කළ හැකි විවිධ විකල්ප මාර්ගයන් පිළිබඳ විස්තරාත්මක විමර්ශනයක් සිදුකිරීම සඳහා ශක්‍යතා අධ්‍යයනයන් සිදු කොට අන්තර්භවමාරු ඉදිකිරීමට හැකි ස්ථාන පිළිබඳව සංකල්පමය අධ්‍යයනයන් සිදුකිරීම
- තෝරාගත් අධිවේගී මාර්ග කොටස හෝ කොටස්හි මූලික ඉංජිනේරු සැලසුම් සිදු කිරීම, සැලසුම් සකස් කිරීම, ඉඩම් අත්පත් කරගැනීමෙහි සැලසුම් සකස් කිරීම, නැවත පදිංචි කිරීමේ සැලසුම් සකස් කිරීම, පාරසරික අධ්‍යයනයන් සහ ප්‍රසම්පාදන කටයුතු සිදු කිරීම.
- අධිවේගී මාර්ග සඳහා සිදු කරනු ලබන ජ්‍යාමිතික නිර්මාණ, අන්තරු භුවමාරු, අන්තරු කොටස් සහ ජාතික මට්ටමේ මාර්ග සැලසුම්, ජලාප්‍රවාහන සහ මාර්ග පැති සැලසුම් ප්‍රශස්ත මට්ටමකින් සිදු කිරීමට අවශ්‍ය අත්පොත් සහ මාර්ගෝපදේශ සකස් කිරීම.
- පුහුණු වැඩසටහන් ලබාදීම
- පවතින අධිවේගී මාර්ග ජාලයෙහි මාර්ග ආරක්ෂාව වැඩිදියුණු කිරීම.

මේ වන විට “ශක්‍යතා අධ්‍යයන, සංකල්පමය අධ්‍යයන සඳහා වන උපදේශන සේවාව සහ අධිවේගී මාර්ග සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියෙහි මූලික ඉංජිනේරු සැලසුම් කටයුතු” සඳහා වන අභිලාෂය පළ කිරීමේ

ප්‍රකාශය සඳහා (EOI) කැබිනට් මණ්ඩලය විසින් පත් කරන ලද ප්‍රසම්පාදන කමිටුවෙහි අනුමැතිය හිමි වී ඇත.

2020 සංශෝධිත ප්‍රතිපාදනයන්ට අනුව ව්‍යාපෘතිය සඳහා අත්කරගත් මූල්‍ය ප්‍රගතිය 95% ක් වන අතර 2019 වර්ෂයේදී එම අගය වාර්තා වූයේ 32% ක් ලෙසිනි. ඒ අනුව, මෙම ව්‍යාපෘතියෙහි මූල්‍ය ප්‍රගතිය 2019 වර්ෂයට සාපේක්ෂව 2020 වර්ෂයේදී ඉහල අගයක් ගෙන ඇත.

2020/12/31 දිනට මූල්‍ය ප්‍රගතිය

අයවැය කේතය	වැය විෂය/ අයිතම විස්තරය	අයවැය ප්‍රතිපාදනය 2020 (රු.මි.)	වියදම(රු.මි.)
117-02-04-47	2506 යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය	84.5	80.03
එකතුව		84.5	80.3

2.3.22 පානදුර දක්වා සමුද්‍රීය මාර්ගය දීර්ඝ කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය

90 දශකය අගභාගය පමණ වන විට 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 ඉදිකිරීම් 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 තුළදී 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 ක්‍රියාකාරකම්පහත පරිදි අදියර කිහිපයක් යටතේ කොටස් කර ඇති අතර එම එක් එක් අදියරයන් මඟින් අත්කරගත් භෞතික ප්‍රගතීන් ද පහත පරිදි දැක්විය හැක.

අදියර	2020/12/31 ට ප්‍රගතිය
සමුද්‍රීය මාර්ගය - අදියර I (රාමක්‍රිෂ්ණා විදියේ සිට මෙල්බර්න් විදිය)	85%
සමුද්‍රීය මාර්ගය - අදියර II (මෙල්බර්න් විදිය සිට ග්ලේන් ආබර් පෙදෙස)	80%
සමුද්‍රීය මාර්ගය - අදියර III (ග්ලේන් ආබර් පෙදෙසකොල්ලුපිටිය දුම්රිය ස්ථානය දක්වා)	95%
සමුද්‍රීය මාර්ගය - අදියර IV(රාමක්‍රිෂ්ණා මාර්ගයේ සිට ශ්‍රේසර් පෙදෙස දක්වා)	95%
සමුද්‍රීය මාර්ගය - අදියර V-මාර්ග වැඩ	50%
සමුද්‍රීය මාර්ගය - අදියර V - කොල්ලුපිටිය දුම්රිය ස්ථානයේ නවාතැන් පහසුකම් සැපයීම සඳහා නිර්මාණය හා ඉදිකිරීම)	5%
සමුද්‍රීය මාර්ගය - අදියර VI - මාර්ග වැඩ	10%

2020/12/31 ට මූල්‍ය ප්‍රගතිය

අයවැය කේතය	වැය විෂය/ අයිතම විස්තරය	අයවැය ප්‍රතිපාදනය 2020 (රු.මි.)	වියදම(රු.මි.)
117-02-04-49	2506 යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය	146.9	104.0
	2105 ඉඩම් අත්පත් කරගැනීම	1,311.9	1,311.2
එකතුව		1,458.8	1,415.2

2019 වර්ෂයේදී මෙම ව්‍යාපෘතිය මඟින් අත්කරගනු ලැබූ මූල්‍ය ප්‍රගතිය 55% ක් වූ අතර වාර්තා කරනු ලබන වර්ෂය තුළදී 97%ක මූල්‍ය ප්‍රගතියක් දක්වා වර්ධනය වී ඇත.

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

වර්තමාන රජයේ “සෞභාග්‍යයේ දැක්ම” ප්‍රතිපත්ති ප්‍රකාශයට අනුව, ජාතික මහාමාර්ග හා අධිවේගීමාර්ගජාලයට 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 තුළින්, සියළුම අභ්‍යන්තර හා ග්‍රාමීය ප්‍රදේශ කරා ප්‍රවේශ වන මාර්ගයන් සංවර්ධනය කිරීමට නියමිතය.

උක්ත ව්‍යාපෘතිය යටතේ පහත ක්‍රියාකාරකම් සිදුකරනු ලැබේ.

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

- ග්‍රාමීය මාර්ග වැඩිදියුණු කිරීම

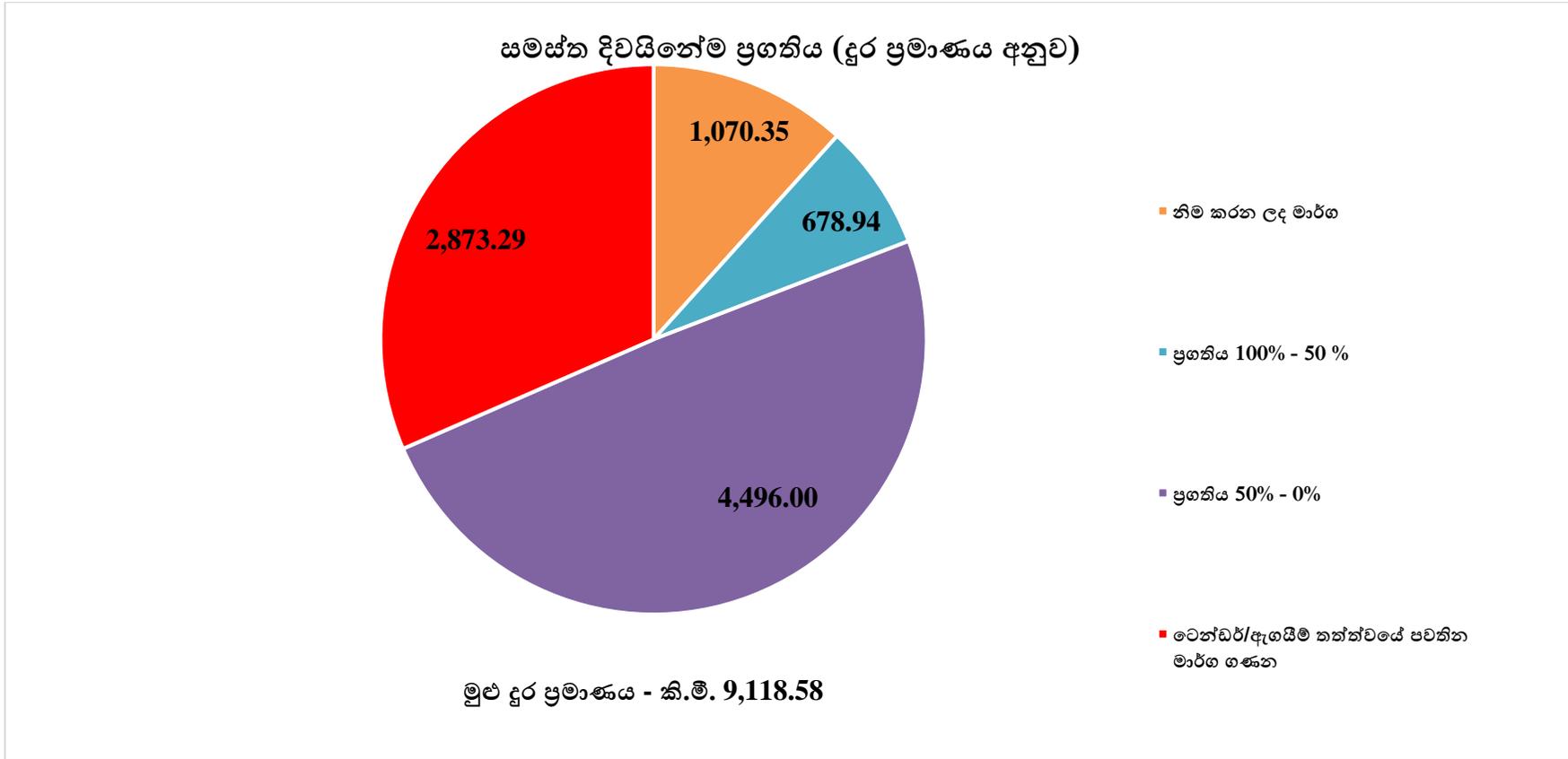
උක්ත ව්‍යාපෘතිය යටතේ මාර්ග ඉදිකිරීමේ කටයුතු; කොන්ත්‍රාත් ප්‍රදානය, සෘජු ශ්‍රමය, වැඩ ඇණවුම්නිකුත් කිරීම හා ශ්‍රී ලංකා යුද්ධ හමුදාව හරහා සිදු කෙරේ. වාර්තාගත කාලපරිච්ඡේදය අවසන් වන විට ආසන්න වශයෙන් මාර්ග කි.මී. 11,376ක් ආවරණය වන පරිදි මාර්ග 8,037 ක වැඩිදියුණු කිරීමේ කටයුතු ආරම්භ කර තිබූ අතර එම මාර්ගයන්හි මුළු කොන්ත්‍රාත් වටිනාකම රු.බි.127 ක් පමණ විය.

මේ අතුරින්, මාර්ග කි.මී. 1,070 ක් ආවරණය වන පරිදි මාර්ග 852ක සංවර්ධන කටයුතු අවසන් කර ඇති අතර, මාර්ග කි.මී. 5,175 ක් ආවරණය වන පරිදි මාර්ග 3,625ක සංවර්ධන කටයුතු ක්‍රියාත්මක වෙමින් පවතී. මීට අමතරව, කි.මී. 5,131 ක් ආවරණය වන පරිදි මාර්ග 3,560ක් සංවර්ධන කටයුතු ටෙන්ඩර් අදියරෙහි පවතී.

උක්ත වැඩසටහනයටතේ ක්‍රියාත්මක වන මාර්ග සංවර්ධන කටයුතු පිළිබඳ සාරාංශය පහත පරිදි වේ.

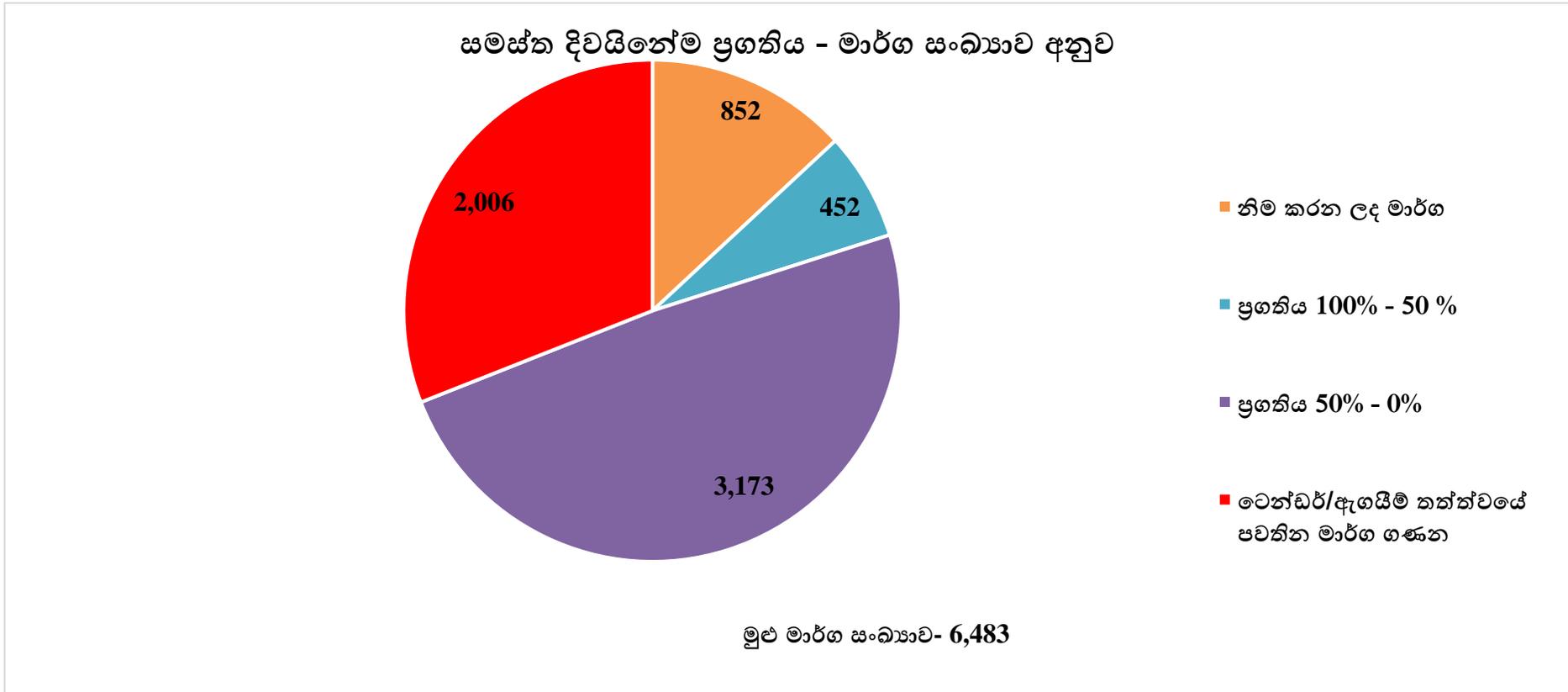
වාර්තා වී ඇති දත්තයන්ට අනුව, මෙම වැඩසටහන යටතේ වැඩිම මාර්ග දුරක් වැඩිදියුණු කර ඇත්තේ දකුණු පළාතේ වන අතර අඩුම දුරක් වාර්තා වී ඇත්තේ උතුරු පළාතෙනි.

විකල්ප මාර්ග කි.මී.100,000 සංවර්ධනය කිරීමේ ව්‍යාපෘතියෙහි ප්‍රගතිය පළාත් වශයෙන් ඇමුණුම 12හි දක්වා ඇත.

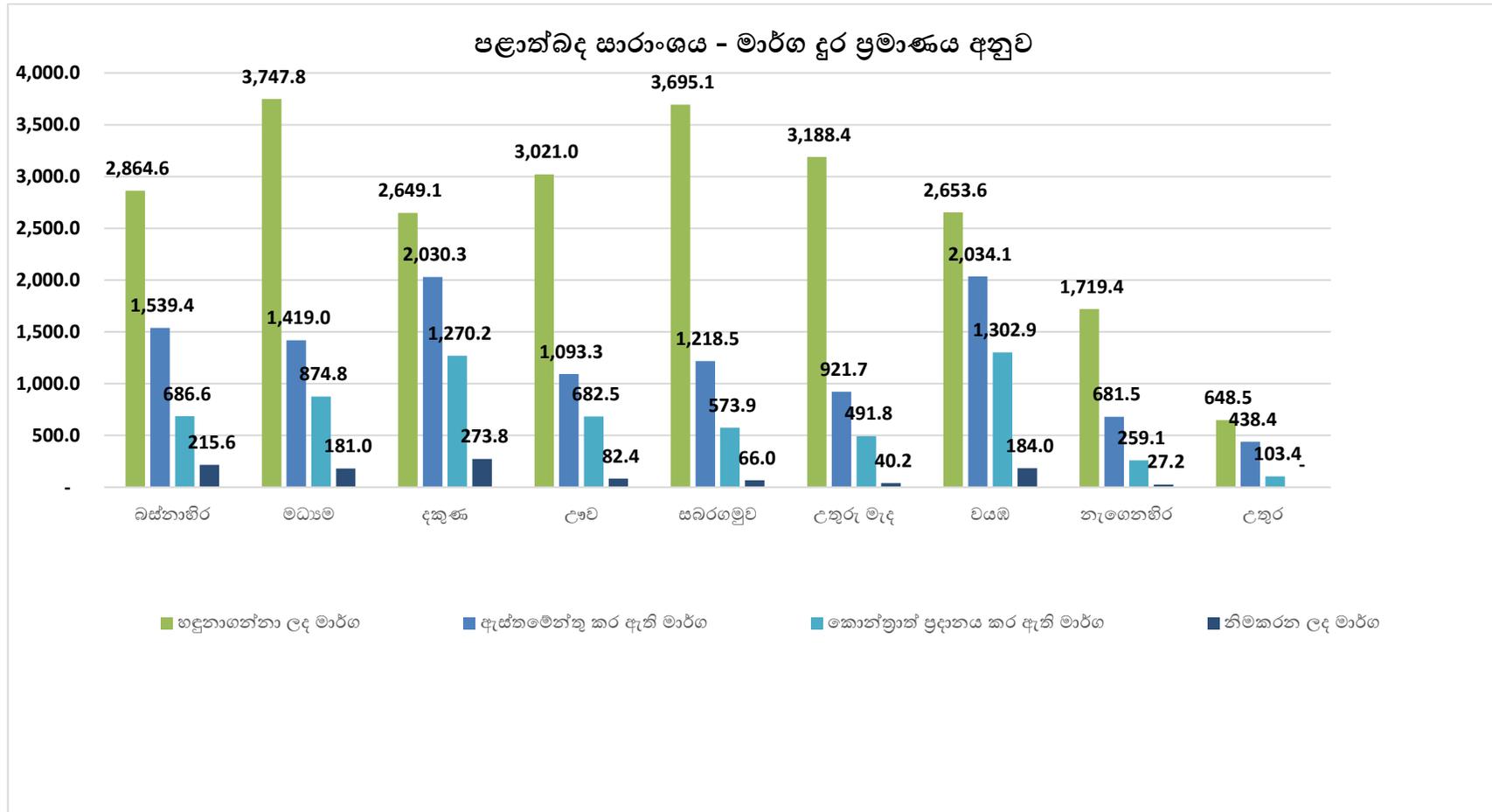


රූපසටහන 2.3.23.1 විකල්ප මාර්ගකි.මී.100,000 සංවර්ධනය කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය මඟින් මාර්ග වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා අත්කරගත් සමස්ත ප්‍රගතිය - දුර ප්‍රමාණය අනුව

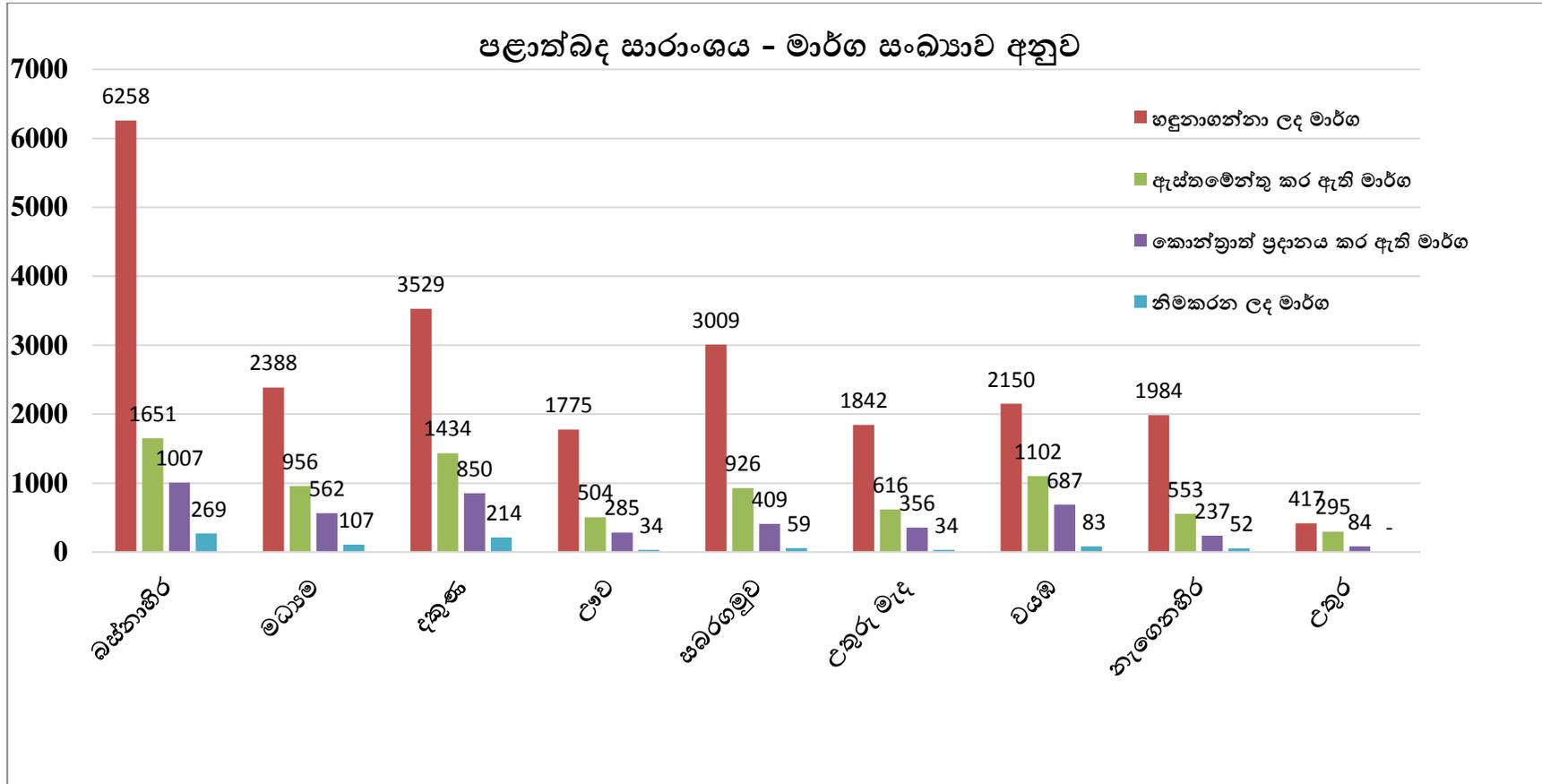
උක්ත සඳහන් රූපසටහනෙහි දක්වා ඇති පරිදි වැඩිම මාර්ග දුර ප්‍රමාණයක් ක්‍රියාත්මක තත්ත්වයේ පවතින 0%- 50% අතර ප්‍රගතියක් සහිත කොටසට අයත් වන අතර අඩුම මාර්ග දුර ප්‍රමාණයක් වාර්තා කරන ඇත්තේ නිම කරන ලද මාර්ග කොටස සඳහාය.



රූපසටහන 2.3.23.2 විකල්ප මාර්ගකි.මී.100,000 සංවර්ධනය කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය මගින් මාර්ග වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා අත්කරගත් සමස්ත ප්‍රගතිය - මාර්ග සංඛ්‍යාව අනුව



රූපසටහන 2.3.23.3 වැඩිදියුණු කරන ලද මාර්ග දුර ප්‍රමාණය අනුව පළාත්බද සාරාංශය - විකල්ප මාර්ගකි.මී.100,000 සංවර්ධනය කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය



රූපසටහන 2.3.23.4 වැඩිදියුණු කරන ලද මාර්ග සංඛ්‍යාව අනුව පළාත්බද සාරාංශය - විකල්ප මාර්ගකි.මී.100,000 සංවර්ධනය කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය

මෙම ව්‍යාපෘතිය සඳහා 2020 වර්ෂයේදී වෙන් කරන ලද ප්‍රතිපාදන, වර්ෂයේ මුල් මාස 08 සඳහා ප්‍රමාණවත් නොවීම හේතුවෙන්, දේශීය බැංකු ණය ආධාර යටතේ ගෙවීම් සිදුකරන ලදී. ඒ අනුව 2020 වර්ෂයේ දෙසැම්බර් මස අවසානය වන විට ලබාගත් මුළු ණය මුදල රු.මි.16,000 ක් විය. තවද, මහාභාණ්ඩාගාරය විසින් උක්ත ව්‍යාපෘතිය සඳහා සැප්තැම්බර් සිට දෙසැම්බර් මස දක්වා වෙන් කරන ලද අතුරු සම්මත ගිණුමමගින් රු.මි.5,000 ක ප්‍රතිපාදන ප්‍රමාණයක් ලබා දී ඇත. ඒ අනුව විකල්ප මාර්ග කි.මි.100,000 සංවර්ධනය කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය මගින් වාර්තාගත කාලපරිච්ඡේදය අවසානය වන විට අත්කරගනු ලැබූ මූල්‍ය ප්‍රගතිය ප්‍රශස්ත මට්ටමක පැවතිණි.

2020/12/31 ට මූල්‍ය ප්‍රගතිය

අයවැය කේතය	වැය විෂය/ අයිතම විස්තරය	අයවැය ප්‍රතිපාදනය 2020 (රු.මි.)	වියදම(රු.මි.)
117-02-04-49	2506 යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය	4,534	2,979.8
	එකතුව	4,534	2,979.8

මහාමාර්ග සංවර්ධන ව්‍යාපෘති හා වැඩසටහන්හි ප්‍රගතිය හා ඉලක්ක සපුරා ගැනීමේ

සාරාංශය -2020

2020 වර්ෂය තුළදී, එක් එක් ව්‍යාපෘතියේ විෂය පථය තුළ අපේක්ෂා කල පරිදිම ව්‍යාපෘති කිහිපයක්ම සම්පූර්ණයෙන්ම නිමකරන ලද අතර එම ව්‍යාපෘති පිළිබඳ විස්තර පහත පරිදි වේ.

ප්‍රමුඛතා මාර්ග ඉදිකිරීමේ ව්‍යාපෘතිය 3- අදියර I හා අදියර II , උතුරු මාර්ග සබඳතා ව්‍යාපෘතිය - අතිරේක ණය සහ රජයේ සුරක්ෂිතතාව මත දේශීය බැංකු විසින් අරමුදල් සපයනු ලබන මාර්ග ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය. මීට අමතරව ඔපෙක් ආධාර යටතේ ක්‍රියාත්මක ජේරාදෙණිය - බදුල්ල - වෙන්කලාඩ් මාර්ගය ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය, ඔපෙක් ආධාර යටතේ ක්‍රියාත්මක මාර්ග ජාලය සංවර්ධනය කිරීමේ ව්‍යාපෘතියේ පස්වන පැකේජය, කොළඹ දිස්ත්‍රික් මාර්ග සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියේ කෝට්ටේ - බෝපේ මාර්ගය සහ ඔරුගොඩවත්ත - අඹතලේ මාර්ගය, දක්ෂිණ මාර්ග සබඳතා ව්‍යාපෘතියේ දෙවන සහ සිව්වන කොන්ත්‍රාත් පැකේජ සහ මධ්‍යම හා උතුරු පළාතේ මාර්ග සහ පාලම් පුළුල් කර වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය යන මාර්ග ව්‍යාපෘති 08ක් වාර්තා කරනු ලබන කාල පරිච්ඡේදය අවසානයේදී 90% ඉක්මවූ භෞතික කාර්යසාධනයක් අත්පත් කරගෙන ඇත.

මීට අමතරව විකල්ප මාර්ග කි.මී. 100,000ක් සංවර්ධනය කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය, දක්ෂිණ මාර්ග සබඳතා ව්‍යාපෘතියෙහි කොන්ත්‍රාත් පැකේජ අංක 05 සහ ප්‍රමුඛතා මාර්ග ඉදිකිරීමේ ව්‍යාපෘතිය 3 යටතේ ක්‍රියාත්මක වන මාර්ග කොටස් කිහිපයක සංවර්ධන කටයුතු 2020 වර්ෂය තුළදී සිදු කිරීම සඳහා හඳුනාගන්නා ලදී.

මහාමාර්ග සංවර්ධන වැඩසටහනේ භෞතික ප්‍රගතිය							
අංකය	ව්‍යාපෘතියේ නම	2018/12/31 ට සමුච්ඡිත භෞතික ප්‍රගතිය	2019		2020		2020/12/31 ට සමුච්ඡිත භෞතික ප්‍රගතිය
			සමස්ත භෞතික ඉලක්කය	අත් කර ගත් සමස්ත භෞතික ප්‍රගතිය	සමස්ත භෞතික ඉලක්කය	අත් කර ගත් සමස්ත භෞතික ප්‍රගතිය	
1	බේස්ලයින් මාර්ගය දීර්ඝ කිරීම	ඉඩම් අත් පත් කර ගැනීමේ ක්‍රියාවලිය- 52% නිරවුල් කරන ලද ඉඩම් කැබලි ප්‍රමාණය - 4%	ඉඩම් අත් පත් කර ගැනීමේ ක්‍රියාවලිය- 48% නිරවුල් කරන ලද ඉඩම් කැබලි ප්‍රමාණය- 30%	ඉඩම් අත් පත් කර ගැනීමේ ක්‍රියාවලිය- 31% නිරවුල් කරන ලද ඉඩම් කැබලි ප්‍රමාණය- 27%	නිරවුල් කරන ලද ඉඩම් කැබලි ප්‍රමාණය- 30%	නිරවුල් කරන ලද ඉඩම් කැබලි ප්‍රමාණය- 17.5%	නිරවුල් කරන ලද ඉඩම් කැබලි ප්‍රමාණය- 48.5%
2	ජේරාදෙණිය-බදුල්ල-වෙන්කලාඩ් (A005) මාර්ගය ප්‍රතිසංස්කරණ ව්‍යාපෘතිය(සංවර්ධනය සඳහා වන සවුදි අරමුදල) සහ(සංවර්ධනය සඳහා වන ඔපෙක් අරමුදල)	සංවර්ධනය සඳහා වන සවුදි අරමුදල - 3%	සංවර්ධනය සඳහා වන සවුදි අරමුදල - 60%	සංවර්ධනය සඳහා වන සවුදි අරමුදල- 50%	සංවර්ධනය සඳහා වන සවුදි අරමුදල - 35%	සංවර්ධනය සඳහා වන සවුදි අරමුදල- 40%	සංවර්ධනය සඳහා වන සවුදි අරමුදල- 90%
		සංවර්ධනය සඳහා වන ඔපෙක් අරමුදල - 37%	සංවර්ධනය සඳහා වන ඔපෙක් අරමුදල- 50%	සංවර්ධනය සඳහා වන ඔපෙක් අරමුදල- 18%	සංවර්ධනය සඳහා වන ඔපෙක් අරමුදල - 23%	සංවර්ධනය සඳහා වන ඔපෙක් අරමුදල- 21%	සංවර්ධනය සඳහා වන ඔපෙක් අරමුදල- 76%
3	උතුරු මාර්ග සබඳතා ව්‍යාපෘතිය - අතිරේක ණය	කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 09 සම්පූර්ණ කොට ඇත.					
		මහනුවර - යාපනය මාර්ගය ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම (ඒ 009) යටතේ කි.මී.(141+100-150+400) වන කොටස					
		99%	1%	1%	සම්පූර්ණ කර ඇත	සම්පූර්ණ කර ඇත	100%
		-	මැදවම්බිය - හොරොච්ඡනා මාර්ගය ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම (බී 382) අදියර I - කි.මී. 10+000- කි.මී. 23+100 අදියර II - කි.මී. 23+100 - කි.මී. 37+000				
-	අදියර I- 58% අදියර II-64%	අදියර I- 58% අදියර II - 64%	අදියර I - 42% අදියර II- 36%	අදියර I - 42% අදියර II - 36%	අදියර I - 100% අදියර II - 100%		

අංකය	ව්‍යාපෘතියේ නම	2018/12/31 ට සමුච්ඡිත භෞතික ප්‍රගතිය	2019		2020		2020/12/31 ට සමුච්ඡිත භෞතික ප්‍රගතිය
			සමස්ත භෞතික ඉලක්කය	අත් කර ගත් සමස්ත භෞතික ප්‍රගතිය	සමස්ත භෞතික ඉලක්කය	අත් කර ගත් සමස්ත භෞතික ප්‍රගතිය	
4	සංවර්ධනය සඳහා වන ඔපෙක් අරමුදල යටතේ මාර්ග ජාලය සංවර්ධනය කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය(GOSL-OFID)	කො.පැ. I,II,III, IV - 100% කො.පැ. V - 35%	කො.පැ. V- 55%	කො.පැ. V - 22%	කො.පැ. V- 25%	කො.පැ. V - 25%	කො.පැ. I,II,III, IV - 100% කො.පැ. V - 82%.
5	කොළඹ දිස්ත්‍රික්කයේ මාර්ග සංවර්ධනය කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය(GOSL-OFID)	කෝට්ටේ-බෝපේ මාර්ගය - 46%, කොට්ටාව-තලගල මාර්ගය - 26% ඔරුගොඩවත්ත - අඹතලේ මාර්ගය අදියර I-23%	කෝට්ටේ-බෝපේ මාර්ගය - 30%, කොට්ටාව-තලගල මාර්ගය- 40% ඔරුගොඩවත්ත - අඹතලේ මාර්ගය අදියර I -25%, අදියර II - 10%	කෝට්ටේ-බෝපේ මාර්ගය - 25%, කොට්ටාව-තලගල මාර්ගය- 29% ඔරුගොඩවත්ත - අඹතලේ මාර්ගය අදියර I - 6%, අදියර II -0.2%	කෝට්ටේ-බෝපේ මාර්ගය - 29%, කොට්ටාව-තලගල මාර්ගය - 19% ඔරුගොඩවත්ත - අඹතලේ මාර්ගය අදියර I - 15%, අදියර II - 37%	කෝට්ටේ-බෝපේ මාර්ගය - 27%, කොට්ටාව-තලගල මාර්ගය- 14% ඔරුගොඩවත්ත - අඹතලේ මාර්ගය අදියර I - 16%, අදියර II- 35.8%	කෝට්ටේ-බෝපේ මාර්ගය - 98% කොට්ටාව-තලගල මාර්ගය- 69% ඔරුගොඩවත්ත - අඹතලේ මාර්ගය අදියර I - 45%, අදියර II- 36%
6	ප්‍රමුඛතා මාර්ග ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීමේ හා වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය (GOSL-CDB)	89%	11%	6%	5%	5%	100%
7	බස්නාහිර පළාත් ජාතික මාර්ග ඉදිකිරීමේ ව්‍යාපෘතිය(GOSL-OFID)	කො.පැ. I- 11% කො.පැ. II- 50%	කො.පැ. I - 54% , කො.පැ. II - 56%	කො.පැ. I -18% , කො.පැ. II - 38%	කො.පැ. I - 27% , කො.පැ. II - 12%	කො.පැ. I - 17% , කො.පැ. II - 10%	කො.පැ. I - 46% , කො.පැ. II - 100%

අංකය	ව්‍යාපෘතියේ නම	2018/12/31 ට සමුච්ඡිත භෞතික ප්‍රගතිය	2019		2020		2020/12/31 ට සමුච්ඡිත භෞතික ප්‍රගතිය
			සමස්ත භෞතික ඉලක්කය	අත් කර ගත් සමස්ත භෞතික ප්‍රගතිය	සමස්ත භෞතික ඉලක්කය	අත් කර ගත් සමස්ත භෞතික ප්‍රගතිය	
8	දක්ෂිණ මාර්ග සබඳතා ව්‍යාපෘතිය(GOSL-ADB)	කො.පැ.01-100% කො.පැ.02-80% කො.පැ.03-98% කො.පැ.04-66%	- කො.පැ.02-20% කො.පැ.03-2% කො.පැ.04-34%	- කො.පැ.02-17% කො.පැ.03-2% කො.පැ.04-32%	- කො.පැ.02-3% කො.පැ.03-නිමකර ඇත කො.පැ.04-2% කො.පැ.05-40%	- කො.පැ.02-3% කො.පැ.03-නිමකර ඇත කො.පැ.04-2% කො.පැ.05-21%	කො.පැ.01-100% කො.පැ.02-100% කො.පැ.03-100% කො.පැ.04-100% කො.පැ.05-21%
9	ඒකාබද්ධ මාර්ග ආයෝජන වැඩසටහන -(I Road)(GOSL-ADB)	82%	11% සංශෝධිත - 6%	6% සංශෝධිත -4%	13%	2%	88%
10	ප්‍රමුඛතා මාර්ග ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීමේ හා වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය - අදියර II	76%	20%	20%	4%	4%	100%
11	මධ්‍යම හා උච්ච පළාත්වල මාර්ග හා පාලම් වැඩිදියුණු කිරීම හා පුළුල් කිරීම	1%	47%	42%	47%	43%	86%

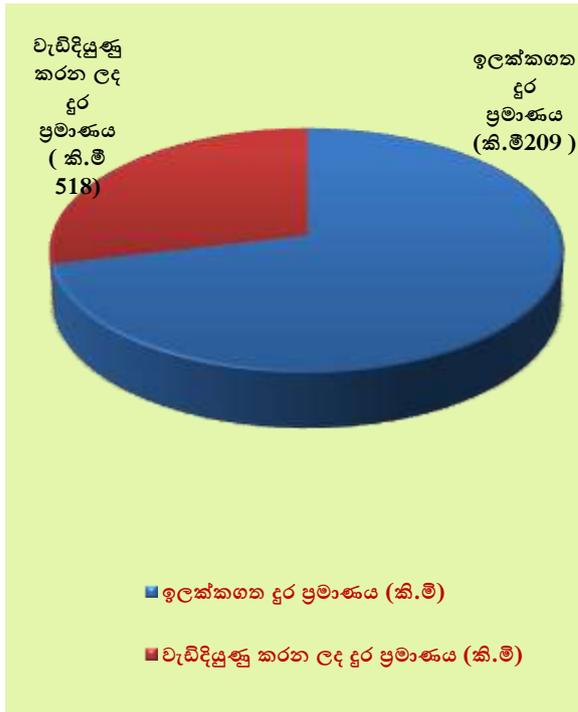
2.4 මහාමාර්ග පුළුල් කිරීම සහ වැඩිදියුණු කිරීම

2.4.1 මහාමාර්ග පුළුල් කිරීම සහ වැඩිදියුණු කිරීම

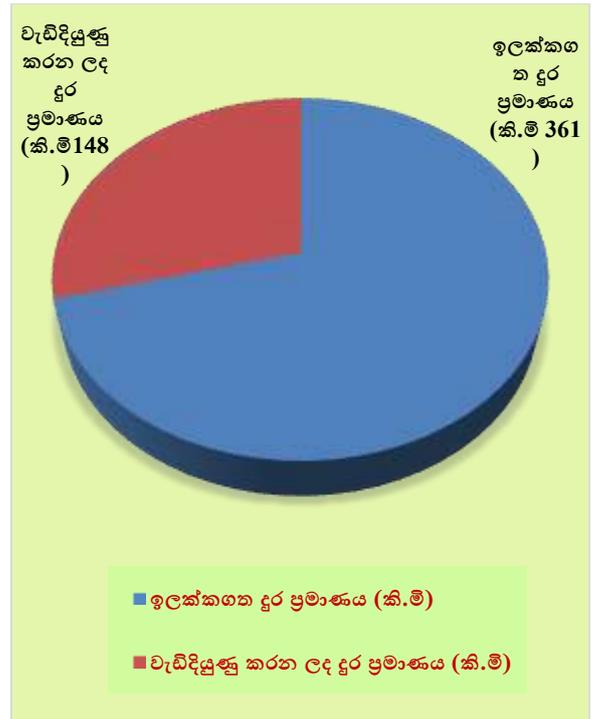
ප්‍රධාන මාර්ග සහ කුඩා මාර්ග කොටස් සමග සම්බන්ධ කරනු ලබන අවධානයට ලක්විය යුතු එහෙත් විදේශාධාර මත ක්‍රියාත්මක කළ නොහැකි සහ අබලන්තත්වයට පත් වූ කුඩා පාලම්, මහාමාර්ග පුළුල් කිරීම සහ වැඩිදියුණු කිරීමේ වැඩසටහන යටතේ ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම හා නැවත ඉදිකිරීම සිදුකරනු ලැබේ.

2020 වර්ෂය තුළ මෙම වැඩසටහන යටතේ වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා ඉලක්ක කරන ලද මාර්ග ප්‍රමාණය කි.මී. 361.35 ක් වූ අතර වාර්තා කරන කාලසීමාව තුළදී ඉන් 41% ක ප්‍රමාණයක් පමණක් වැඩිදියුණු කිරීමට හැකි වූ අතර එය ප්‍රමාණයෙන් කි.මී. 148ක් පමණ විය. 2019 වර්ෂය තුළ ඉලක්කගත මාර්ග වැඩිදියුණු කිරීම් ප්‍රමාණය කි.මී. 825.87 වූ අතර වර්ෂය අවසානය වන විට එම මාර්ග දුර කි.මී. 209.01 ක ප්‍රමාණයක් දක්වා එනම් 31% ක වැඩිදියුණු කිරීමක් මේ යටතේ සිදු කර ඇත.

මෙම මාර්ග ප්‍රතිසංස්කරණ කටයුතුවලට අමතරව 2019 සහ 2020 යන වර්ෂ දෙකේදීම මෙම වැඩසටහන යටතේ නැවත ඉදිකිරීම් කටයුතු සිදු කෙරුණේ එක් පාලමක් පමණි.



රූපසටහන 2.4.1.1 – 2019 වර්ෂයේදී වැඩිදියුණු කරන ලද මාර්ග දුර



රූපසටහන 2.4.1.2 – 2020 වර්ෂයේදී වැඩිදියුණු කරන ලද මාර්ග දුර

2020 වර්ෂය අවසානයේදී මාර්ග මහාමාර්ග පුළුල් කිරීම සහ වැඩිදියුණු කිරීමේ වැඩසටහන යටතේ එක් එක් දිස්ත්‍රික්කය මඟින් අත්කරගන්නා ලද භෞතික හා මූල්‍ය ප්‍රගතිය පහ පරිදි දැක්විය හැක.

වගු අංක 2.4.1.1 2020 වර්ෂයේ මාර්ග හා පාලම් පුළුල් කිරීම හා වැඩිදියුණු කිරීමේ වැඩසටහනේ භෞතික හා මූල්‍ය ප්‍රගතිය

අයවැය කේතය	දිස්ත්‍රික්කයේ නම	භෞතික ප්‍රගතිය		මූල්‍ය ප්‍රගතිය		
		2020.12.31 දිනට සමස්ත භෞතික ඉලක්කය	2020.12.31 දිනට අත්කරගත් ප්‍රගතිය (%)	අයවැය ප්‍රතිපාදනය - 2020 (රු.මි)	2020.12.31 දිනට වියදම (රු.මි)	මූල්‍ය ප්‍රගතිය (%)
117-02-05-01-2104-11	කොළඹ	100	53	441.5	439.6	99
117-02-05-02-2104-11	ගම්පහ	100	46	356.9	356.3	99
117-02-05-03-2104-11	කළුතර	100	45	115.0	113.9	99
117-02-05-04-2104-11	මහනුවර	100	36	264.7	264.6	99
117-02-05-05-2104-11	මාතලේ	100	6	33.8	33.8	99
117-02-05-06-2104-11	නුවරඑළිය	100	10	105.5	105.4	99
117-02-05-07-2104-11	මාතර	100	25	377.8	377.8	99
117-02-05-08-2104-11	ගාල්ල	100	40	40.5	40.4	99
117-02-05-09-2104-11	හම්බන්තොට	100	90	123.9	123.9	100
117-02-05-10-2104-11	යාපනය	100	78	67.3	67.3	100
117-02-05-11-2104-11	කිලිනොච්චි	100	93	157.1	157.1	100
117-02-05-12-2104-11	මන්නාරම	100	45	0.0	0.0	0
117-02-05-13-2104-11	වවුනියාව	100	11	91.9	91.9	100
117-02-05-14-2104-11	මුලතිව්	100	71	23.3	23.3	100
117-02-05-15-2104-11	මඩකලපුව	100	75	31.8	31.7	99
117-02-05-16-2104-11	අම්පාර	100	100	22.9	22.1	96
117-02-05-17-2104-11	ත්‍රිකුණාමලය	100	65	56.6	56.5	99
117-02-05-18-2104-12	කුරුණෑගල	100	79	333.7	333.6	99
117-02-05-19-2104-13	පුත්තලම	100	72	165.1	165.0	99
117-02-05-20-2104-14	අනුරාධපුර	100	95	128.7	128.6	99
117-02-05-21-2104-15	පොළොන්නරුව	100	100	8.9	8.8	99
117-02-05-22-2104-16	බදුල්ල	100	27	127.4	127.3	99
117-02-05-23-2104-17	මොනරාගල	100	10	41.6	41.5	99

අයවැය කේතය	දිස්ත්‍රික්කයේ නම	භෞතික ප්‍රගතිය		මූල්‍ය ප්‍රගතිය		
		2020.12.31 දිනට සමස්ත භෞතික ඉලක්කය	2020.12.31 දිනට අත්කරගත් ප්‍රගතිය (%)	අයවැය ප්‍රතිපාදනය - 2020 (රු.මි)	2020.12.31 දිනට වියදම (රු.මි)	මූල්‍ය ප්‍රගතිය (%)
117-02-05-24-2104-18	කැගල්ල	100	47	114.6	114.5	99
117-02-05-25-2104-19	රත්නපුර	100	11	122.4	122.3	99
117-02-05-26-2104-20	බදු	-	-	204.5	203.3	99
117-02-05-29-2104-21	ජාතික ඉතිරි කිරීමේ බැංකුව	-	-	2,174.0	2,174.0	100
එකතුව				5,731.4	5,725.5	99

2020 හා 2019 වර්ෂයන්හි භෞතික ප්‍රගතිය ඇගයීම

2020 වර්ෂයේ සිව්වන කාර්තුවට අවසාන වන විට දිස්ත්‍රික්ක 25 අතුරින්, අම්පාර හා පොළොන්නරුව යන දිස්ත්‍රික්ක 02 ක පමණක් 100% ක භෞතික ප්‍රගතියක් අත්කරගෙන තිබුණු අතර 2019 වර්ෂාවසානය වන විට 100% ක භෞතික ප්‍රගතියක් වාර්තා කොට තිබුණේ මධ්‍යම ප්‍රදේශ දිස්ත්‍රික්කයේ පමණි.

2019 හා 2020 වර්ෂ දෙක තුළදීම 90% ට වැඩි භෞතික ප්‍රගතියක් ළඟා කර ගැනීමට හැකියාව ලැබී තිබුණේ දිස්ත්‍රික්ක 02ට පමණි. 2020 වර්ෂයේදී, 90% කට වඩා වැඩි භෞතික ප්‍රගතියක් ළඟා කරගත් දිස්ත්‍රික්ක 02 වූයේ කිලිනොච්චිය හා අනුරාධපුර යන දිස්ත්‍රික්ක දෙකයි. තවත් දිස්ත්‍රික්ක 05ක පුළුල් කිරීමේ සහ වැඩිදියුණු කිරීමේ කටයුතු වෙනුවෙන් 75% ත් 90% ත් අතර ප්‍රගතියක් 2020 වර්ෂය අවසානයේදී ළඟාකරගෙන තිබූ අතර ඒවා නම් යාපනය, හම්බන්තොට, මුලතිව්, මධ්‍යම ප්‍රදේශ සහ කුරුණෑගල යන දිස්ත්‍රික්ක වේ. 2019 වර්ෂයේදී 75% - 90% ත් අතර භෞතික ප්‍රගතියක් වාර්තා කර ඇත්තේ දිස්ත්‍රික්ක 04ක් පමණි.

2020 වර්ෂයේ දී දිස්ත්‍රික්ක 25 අතරින් දිස්ත්‍රික්ක 16 ක් වාර්තා කර තිබුණේ 75% ට අඩු භෞතික ප්‍රගතියක් වන අතර 2020 වර්ෂයේ දී අත් කර ගනු ලැබූ අගයයන් හා සැලකීමේ දී අවම භෞතික ප්‍රගතියක් වාර්තා කර තිබුණේ මාතලේ දිස්ත්‍රික්කයෙනි.

පෙර වර්ෂයන්හි බිල්පත් පියවීම හේතුවෙන් මාර්ග හා පාලම් පුළුල් කිරීමේ වැඩසටහනෙහි

භෞතික කාර්යසාධනයට වඩා ඉහළ මූල්‍ය කාර්යසාධනයක් පෙන්වූ කරන ලදී. ඒ අනුව, මෙම වැඩසටහන මගින් අත්කරගත් මූල්‍ය ප්‍රගතිය 100% ක් වුවද 2020 වර්ෂය තුළදී වැඩසටහන, මාතලේ, මාතර, නුවරඑළිය, බදුදේල හා මොණරාගල හා රත්නපුර යන දිස්ත්‍රික්ක කිහිපයක අඩු භෞතික ප්‍රගතියක් වාර්තා කර තිබුණි.

2020 හා 2019 වර්ෂයන්හි මූල්‍ය ප්‍රගතියේ සාරාංශය

2020 සංශෝධිත වාර්ෂික ක්‍රියාකාරී සැලැස්මට අනුව මාර්ග පුළුල් කිරීම හා වැඩිදියුණු කිරීමේ වැඩසටහන මගින් අත්කර ගනු ලැබූ මූල්‍ය ප්‍රගතිය 75% ඉක්මවා ගිය අතර එම අගය 2019 වර්ෂයේ දී අත්කර ගනු ලැබූ අගයට වඩා වැඩි අගයක් ගෙන ඇත.

2020/12/31 ට මූල්‍ය ප්‍රගතිය

අයවැය කේතය	විස්තරය	අයවැය ප්‍රතිපාදනය - 2020 (රු.මි)	වියදම (රු.මි)
117-2-5-1-25	2506 - යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය	5,731.58	5,725.69
එකතුව		5,731.58	5,725.69

2020 වර්ෂයේදී, මන්නාරම දිස්ත්‍රික්කය හැර සෙසු සියළුම දිස්ත්‍රික්ක ඒවායේ ඉලක්කගත අගයෙන් 90%කට වඩා වැඩි මූල්‍ය කාර්යසාධනයක් අත්පත් කරගෙන ඇත.

තවද 2020 වර්ෂයේදී පළාත් වශයෙන් අත්කරගත් මූල්‍ය ප්‍රගතිය පහත වගුව පරිදි ඉදිරිපත් කළ හැකි වුව ද , එහිදී වාර්ෂික ප්‍රමුඛ අවශ්‍යතාවයන් මත එක් එක් දිස්ත්‍රික්ක සඳහා ප්‍රතිපාදන වෙන් කර ඇති බැවින් පළාත් වශයෙන් වාර්තා කොට ඇති අගයන් පෙර වර්ෂයේ අගයන් සමඟ සන්සන්දනය කළ නොහැක.

වගුව 2.4.1.2 – 2020 හා 2019 වර්ෂයේ දී පළාත් වශයෙන් අත්කර ගත් මූල්‍ය ප්‍රගතිය

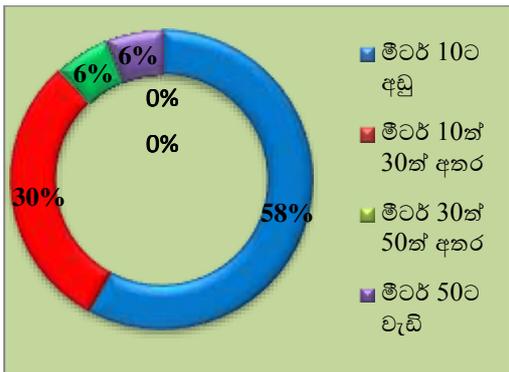
පළාතේ නම	2019/12/31 ට අත්කර ගත් මූල්‍ය ප්‍රගතිය	2020/12/31 ට අත්කර ගත් මූල්‍ය ප්‍රගතිය
බස්නාහිර	87%	99%
මධ්‍යම	87%	99%
දකුණ	49%	99%
උතුර	96%	99%
නැගෙනහිර	76%	99%
වයඹ	98%	99%
උතුරු මැද	98%	99%
ඌව	92%	99%
සබරගමුව	87%	99%

මහාමාර්ග පුළුල් කිරීම හා වැඩිදියුණු කිරීමේ වැඩසටහන වාර්ෂිකව ක්‍රියාත්මක වන වැඩසටහනක් වන බැවින්, වාර්ෂික අයවැය ප්‍රතිපාදනය හා වාර්ෂික අවශ්‍යතාවය මත භෞතික හා මූල්‍ය ඉලක්කයන් සැලසුම් කරනු ලැබේ.

2.5 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 2020 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 පවතින අතර එම පාලම් ඒවායේ දිග ප්‍රමාණ අනුව පහත පරිදි වර්ගීකරණය කර දැක්විය හැකිය.



වගුව 2.5.1- ජාතික මාර්ගයන්හි පිහිටි පාලම් පිළිබඳ සාරාංශය

ජාතික මහාමාර්ග ජාලයේ ඉදිකරන ලද පාලම් අතරින් ඉහළම ප්‍රතිශතයකට අයත් ප්‍රමාණය දිග මීටර 10ට අඩු වර්ගීකරණ කාණ්ඩය යටතට ගැනෙන අතර අවම පාලම් ප්‍රමාණය මීටර 30ත්

මීටර 50ත් අතර කාණ්ඩයට සහ මීටර 10ත් 30ත් අතර කාණ්ඩයට අයත් වේ. තව ද උක්ත වර්ගීකරණය යටතට ගැනෙන පාලම් සියල්ල ජාතික මහාමාර්ග ජාලය තුළ ස්ථාන ගත ව ඇති පාලම් වන බැවින් අධිවේගී මාර්ගයන්හි පිහිටි පාලම් මේ යටතට ඇතුළත් නොවේ.

2.5.1 ජාතික මහාමාර්ගයන්හි පිහිටි භානියට පත්/ අබලන් පාලම් නැවත ඉදිකිරීම / ප්‍රතිනිර්මාණය

මෙම වැඩ සටහන යටතේ 2020 දී සවිබල ගැන්වීම් කටයුතු සිදු කරනු ලැබූ පාලම් ගණන 50 කි. මෙම පාලම් 50 අතරින් පාලම් 19 ක ප්‍රතිසංස්කරණ කටයුතු 2020 වසර තුළ දී නිම කරන ලද අතර තවත් පාලම් 31 ක කටයුතු ක්‍රියාත්මක තත්වයෙහි පැවතිණි. 2019 වර්ෂය තුළ දී සවිබල ගැන්වීම් කටයුතු සිදු කරනු ලැබූ පාලම් 67 අතරින් පාලම් 12ක කටයුතු සම්පූර්ණයෙන්ම අවසන් කළ අතර තවත් පාලම් 46ක ප්‍රතිසංස්කරණ කටයුතු ක්‍රියාත්මක තත්වයෙහි පැවතිණි.

වගු අංක 2.5.1.1 2020 වර්ෂය තුළ ආරම්භ කරනු ලැබූ ව්‍යාපෘති සඳහා භෞතික ප්‍රගතිය

පළාත	නිමකරන ලද	ක්‍රියාත්මක වෙමින් පවතින	එකතුව
බස්නාහිර	2	8	10
මධ්‍යම	4	10	14
දකුණු	1	-	1
උතුරු	2	1	3
නැගෙනහිර	3	-	3
නැගෙනහිර (අක්කරෙපත්තු)	0	-	-
වයඹ	2	3	5
උතුරු මැද	2	6	8
ලාව	1	1	2
සබරගමුව	2	2	4
එකතුව	19	31	50

මෙම ව්‍යාපෘතිය සඳහා 2019 වර්ෂයේදී වාර්තා වූ සමස්ත මූල්‍ය ප්‍රගතිය 100%ක් වූ අතර 2020 වර්ෂයේදී වාර්තා වූ දී සමස්ත මූල්‍ය ප්‍රගතිය 79% කි.

2020/12/31 දිනට මූල්‍ය ප්‍රගතිය

දායවැය කේතය	වැය විෂය/ අයිතම විස්තරය	දායවැය ප්‍රතිපාදනය 2020 (රු.මි.)	වියදම(රු.මි.)
117-02-06-08	2506 යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය	632.4	497.7
	එකතුව	632.4	497.7

2.5.2 ප්‍රාදේශීය පාලම් ව්‍යාපෘතිය - අදියර II

පාලම් ගණන	: පාලම් 80 (ස්ථීර පාලම් - 66)
අරමුදල් සපයන ආයතනය	: බ්‍රිතාන්‍යයේ HSBC බැංකුව
ඇස්තමේන්තුගත මුදල	: රු.බි. 12
කොන්ත්‍රාත් මුදල	: රු.බි. 9.3
ණය මුදල	: යුරෝ මිලියන 45
ආරම්භක දිනය	: 2013 සැප්තැම්බර්
අවසන් වන දිනය	: 2020 සැප්තැම්බර්

මෙම ව්‍යාපෘතිය යටතේ පාලම් 80 ක ඉදිකිරීම් කටයුතු සිදුකරන ලදී. 2017 වර්ෂයේදී පාලම් 10ක ඉදිකිරීම් කටයුතු නිම වූ අතර තවත් පාලම් 16ක ඉදිකිරීම් කටයුතු ක්‍රියාත්මක තත්වයේ පැවතිණි.

මෙම ව්‍යාපෘතිය සඳහා තෝරා ගනු ලැබූ පාලම් අතරින් කිහිපයක් ලැයිස්තු ගත අනිකුත් පාලම් 66ක ප්‍රතිසංස්කරණ කටයුතු සඳහා තාවකාලිකව යොදා ගනු ලැබූ අතර ඉදිකිරීම් අවසානයේ එම තාවකාලිකව යොදා ගත් පාලම් මාර්ග සංවර්ධන

අධිකාරිය වෙත භාරදෙනු ලැබිණි. උක්ත පාලම් අතරින් පාලම් 65ක ඉදිකිරීම් කටයුතු 2019 වන විට නිම කර ඇත. මෙම ව්‍යාපෘතිය සඳහා 2019 වර්ෂයේදී 1% ක සමස්ත භෞතික ප්‍රගතියක් වාර්තා කළ අතර 2019 වර්ෂයේ දෙසැම්බර් මස අවසානය වන විට සමස්ත භෞතික ප්‍රගතිය 99% ට ආසන්න මට්ටමක පැවතිණි. 2020 වර්ෂය අවසානයේදී ව්‍යාපෘතිය සඳහා 99.9% ක සමස්ත භෞතික ප්‍රගතියක් වාර්තා කර තිබුණු අතර පාලම් වැඩිදියුණු කිරීමේ කටයුතු සියල්ල අවසන්ව තිබූ බැවින් ව්‍යාපෘතිය නිමාවට පත්ව ඇති බව ප්‍රකාශ කළ හැක.

2019 වර්ෂයේදී, පාලම් 08 ක ප්‍රතිසංස්කරණ කටයුතු නිම කරන ලදී. ඊට අමතරව තවත් පාලම් 04 ක ප්‍රතිසංස්කරණ කටයුතු ඇරඹී අතර වසර අවසන් වන විටද ඒවායෙහි ප්‍රතිසංස්කරණ කටයුතු ක්‍රියාත්මක තත්වයෙහි පැවතිණි.

උක්ත සඳහන් කර ඇති පරිදි 2020 දෙසැම්බර් මස 31 වන විට ක්‍රියාත්මක තත්වයෙහි පැවති පාලම් 04හිම ඉදිකිරීම් කටයුතු සම්පූර්ණයෙන්ම අවසන් කරන ලදී.

ප්‍රාදේශීය පාලම් ව්‍යාපෘතිය - අදියර II යටතේ, 2020 වර්ෂය තුළදී ප්‍රතිසංස්කරණය කරන ලද පාලම් පිළිබඳ විස්තර පහත දැක්වේ.

වගුආංක 2.5.2.1 2020 වර්ෂය තුළදී ප්‍රතිසංස්කරණය කරන ලද පාලම්වල භෞතික ප්‍රගතිය

පාලමේ කම හා අංකය	දිස්ත්‍රික්කය	දිග (මී)	2020/12/31 ට භෞතික ප්‍රගතිය
කොළඹ - රත්නපුර - වැල්ලවාය මඩකලපුව මාර්ගයේ පාලම් අංක 284/1 නැවත ඉදිකිරීම	මොණරාගල	63	100%
ලිදුල සිට අග්‍රාස් මාර්ගයේ පාලම් අංක 14/6 නැවත ඉදිකිරීම	නුවරඑළිය	21.34	100%

පාලමේ කම හා අංකය	දිස්ත්‍රික්කය	දිග (මී)	2020/12/31 ට ගොඩනඟනු ලැබූ ප්‍රගතිය
රත්නපුර - වෙවැල්වත්ත මාර්ගයේ පාලම් අංක 1/7 නැවත ඉදිකිරීම	රත්නපුර	15.24	100%
මලවල කාර්නි මාර්ගයේ පාලම් අංක 13/10 නැවත ඉදිකිරීම	රත්නපුර	24.38	100%

2020 වර්ෂය තුළ මෙම ව්‍යාපෘතියේ මූල්‍ය ප්‍රගතිය පහත දැක්වේ.

2020/12/31 දිනට මූල්‍ය ප්‍රගතිය

අයවැය කේතය	වැය විෂය/ අයිතම විස්තරය	අයවැය ප්‍රතිපාදනය - 2020 (රු. මිලියන)	වියදම (රු. මි.)
117-02-06-16	2506 යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය	91.0	89.7
	එකතුව	91.0	89.7

මේ අනුව උක්ත ව්‍යාපෘතිය සඳහා 2019 වර්ෂය දී වාර්තා ගත මූල්‍ය ප්‍රගතිය 63% ක් වූ අතර 2020 වසර සඳහා 98% මූල්‍ය ප්‍රගතියක් වාර්තා විය. ඒ අනුව, 2020 සංශෝධිත වාර්ෂික ක්‍රියාකාරී සැලැස්මට අනුකූලව මෙම ව්‍යාපෘතිය මූල්‍ය ඉලක්ක පූර්ණ වශයෙන් සාක්ෂාත් කර ගැනීමට සමත්ව ඇති බව පෙනී යයි.

2.5.3 ජාතික මහාමාර්ගයන්හි පිහිටි පාලම් 25 ක් නැවත ඉදිකිරීම

පාලම් ගණන	: පැ I - 08 , පැ II - 09, පැ III - 08
අරමුදල් සපයන ආයතනය	: අරාබි ආර්ථික සංවර්ධනය සඳහා වන කුවේට් අරමුදල (KFAED)
ඇස්තමේන්තුගත මුදල	: රු. බි. 5.9
ණය මුදල	: පැ I - රු. මි. 1,165.84 , පැ II - රු. මි. 1,289.77, පැ III - රු. මි. 2,057.61
ණය මුදල	: කුවේට් ඩිනාර් මිලියන 10
ආරම්භක දිනය	: පැ I - 07.09.2015, පැ II - 23.01.2020, පැ III - 20.07.2020
අවසන් වන දිනය	: පැ I - 19.06.2020, පැ II - 21.01.2022, පැ III - 19.01.2022

මෙම ව්‍යාපෘතිය යටතේ “ඒ” හා “බී” ශ්‍රේණිවලට අයත් ජාතික මහාමාර්ගයන්හි පාලම් 25 ක් ඉදිකරනු ලැබේ. පැකේජ 3ක් යටතේ ක්‍රියාත්මක වන මෙම ව්‍යාපෘතියේ කොන්ත්‍රාත් පැකේජ I යටතේ, පාලම් 08 ක් ඉදිකිරීම සඳහා කොන්ත්‍රාත් ප්‍රදානය කොට ඇත. එම කොන්ත්‍රාත් පැකේජ I සඳහා ඉදිකිරීම් කටයුතු 2015 දී ආරම්භ කළ අතර සියළුම ඉදිකිරීම් කටයුතු අවසන් කර 2020 ජූනි මස 19 වන දින මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය වෙත භාර දීමට හැකි වී ඇත.

වගු අංක 2.5.3.1 කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 1 යටතේ ඉදිකිරීම් කටයුතු සිදු කිරීමට තොරාගනු ලැබූ පාලම්වල භෞතික ප්‍රගතිය

අයිතම අංක	පාලමේ නම සහ අංකය	දිග ප්‍රමාණය (මීටර්)	2018.12.31 දිනට සම්පූර්ණ වූ භෞතික ප්‍රගතිය (%)	2020.12.31 දිනට සම්පූර්ණ වූ භෞතික ප්‍රගතිය (%)
1	පාලම් අංක. 1/1 කඩුවෙල - බියගම මාර්ගය (ඒබී 004) (බී1)	92.76	75%	100% (සම්පූර්ණයෙන් අවසන් කර ඇති අතර 2020 ජූනි මස 19 වන දින මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය වෙත භාර දෙන ලදී.)
2	පාලම් අංක: 14/3 ගලගෙදර - හොරණ මාර්ගය (බී123) (බී 2)	11.5	56%	
3	පාලම් අංක 14/8 ගලගෙදර - හොරණ මාර්ගය (බී123) (බී3)	11.5	95%	
4	පාලම් අංක. 11/4 කැගල්ල - බුලත්කොහුපිටිය මාර්ගය (ඒඒ021) (බී4)	31.6	63%	
5	පාලම් අංක 32/1 වෙයන්ගාඩ් - රුවන්වැල්ල මාර්ගය (බී445) (බී5)	19.3	60%	
6	පාලම් අංක. 2/2 නංගල්ල - චීරකැටිය මාර්ගය (බී410) (බී 6)	6.92	99%	
7	පාලම් අංක. 2/3 නංගල්ල - චීරකැටිය මාර්ගය (බී 410) (බී 7)	13.9	46%	
8	පාලම් අංක 10/2 අම්පිලන්තුරායි - වෙරමුනායි මාර්ගය (බී 018) (බී 8)	50.4	46%	

කොන්ත්‍රාත් පැකේජ II හා III යටතේ පිළිවෙලින් පාලම් 09ක් සහ 08ක් ඉදිකිරීමේ කටයුතු 2020 වර්ෂයේදී ආරම්භ කරන ලදී. මෙම පැකේජයන් ද්විත්වය යටතේ ඉදිකිරීම සඳහා තෝරාගනු ලැබූ පාලම් ලැයිස්තුව සහ ඒවායේ වාර්තා වූ භෞතික ප්‍රගතිය පහත පරිදි දැක්විය හැක.

වගු අංක 2.5.3.2 කොන්ත්‍රාත් පැකේජ II යටතේ ඉදිකිරීම් කටයුතු සිදු කිරීමට තොරාගනු ලැබූ පාලම්වල භෞතික ප්‍රගතිය

අයිතම අංක	පාලමේ නම සහ අංකය	දිග ප්‍රමාණය (මීටර්)	2020.12.31 දිනට සම්පූර්ණ වූ භෞතික ප්‍රගතිය (%)
II වන පැකේජය			
1	පාලම් අංක 39/4 කැගල්ල - බුලත්කොහුපිටිය - කරවනැල්ල මාර්ගය (ඒ021)	9.5	37%
2	පාලම් අංක 20/2 ගලිගමුව - රුවන්වැල්ල මාර්ගය (බී 127)	9.5	47%
3	පාලම් අංක 16/1 ගලිගමුව - රුවන්වැල්ල මාර්ගය (බී 127)	19	54%
4	පාලම් අංක 2/2 දෙහිඹිවට - දරණියගල - නූරි මාර්ගය (බී 093)	7.0	60%
5	පාලම් අංක 5/1 දෙහිඹිවට - දරණියගල - නූරි මාර්ගය (බී 093)	31.	39%
6	පාලම් අංක 7/1 දෙහිඹිවට - දරණියගල - නූරි මාර්ගය (බී 093)	20.1	54%
7	පාලම් අංක 8/9 දෙහිඹිවට - දරණියගල - නූරි මාර්ගය (බී 093)	20.3	51%
8	පාලම් අංක 14/1 දෙහිඹිවට - දරණියගල - නූරි මාර්ගය (බී 093)	21.0	50%
9	පාලම් අංක 17/1 දෙහිඹිවට - දරණියගල - නූරි මාර්ගය (බී 093)	31.0	36%
III වන පැකේජය			
1	පාලම් අංක 75/1 කටුගස්තොට - කුරුණෑගල - පුත්තලම මාර්ගය (ඒ 010)	124.4	35%
2	පාලම් අංක 76/1 කටුගස්තොට - කුරුණෑගල - පුත්තලම මාර්ගය (ඒ 010)	16.5	36%
3	පාලම් අංක 16/1 තෝප්පු - මාදම්පේ මාර්ගය (බී 419)	19	6.2%
4	පාලම් අංක 78/5 නාවන්කුලි - කරනිච්චි - මන්නාරම මාර්ගය (ඒ 032)	57	29%
5	පාලම් අංක 53/1 පරන්තන් - කරවිච්චි - මුලතිව් මාර්ගය (ඒ 035)	21.6	18%
6	පාලම් අංක 31/3 කොළඹ - මහනුවර මාර්ගය (ඒ 001)	25	5.9%

අයිතම අංක	පාලමේ නම සහ අංකය	දිග ප්‍රමාණය (මීටර්)	2020.12.31 දිනට සමුදායීත භෞතික ප්‍රගතිය (%)
7	පාලම අංක 32/2 කොළඹ - මහනුවර මාර්ගය (ඒ 001)	38	2.5%
8	පාලම අංක 3/5 බත්තරමුල්ල - උඩප්පුව - ඇදිමුනායි මාර්ගය (බී 614)	38	7.2%

2020 දෙසැම්බර් මස අවසානය වන විට දෙවන පැකේජයේ සිවිල් වැඩ 51% ක් නිම කිරීමට ඉලක්ක කර තිබූ අතර වසර අවසානයේදී අත්කර ගන්නා ලද සමස්ත සමුදායීත භෞතික ප්‍රගතිය 45%කි.

තුන්වන පැකේජය සඳහා ඉලක්කගත සිවිල් වැඩ ප්‍රමාණය 20% ක් වන අතර වසර අවසානයේදී අත්කර ගන්නා ලද ප්‍රගතිය 16%කි.

2020/12/31 දිනට මූල්‍ය ප්‍රගතිය

අයවැය කේතය	වැය විෂය/ අයිතම විස්තරය	අයවැය ප්‍රතිපාදනය - 2020 (රු.මි)	වියදම(රු.මි.)
117-02-06-17	2105 ඉඩම් හා ඉඩම් වැඩිදියුණු කිරීම	1.8	1.8
	2506 යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය	1,642.5	1,128.5
	එකතුව	1,644.3	1,130.3

2019 වර්ෂය සඳහා මෙම ව්‍යාපෘතියෙහි මූල්‍ය ප්‍රගතිය 85% වූ අතර 2020 දී එම අගය 69% ලෙස වාර්තා විය. ඒ අනුව 2019 වර්ෂයට වඩා 2020 වර්ෂයේදී මූල්‍ය ඉලක්ක සාක්ෂාත් කර ගැනීම 16% කින් අඩු වී ඇත. නමුත් 2020 වර්ෂයේදී නිමකළ වැඩ ප්‍රමාණයෙහි වටිනාකම

හා සැසඳූ කළ ව්‍යාපෘතිය විසින් අත්කර ගත් මූල්‍ය ප්‍රගතිය 97% ක් ලෙස දැක්විය හැකිය.

2.5.4 පාලම 46 ක් නැවත ඉදිකිරීම

පාලම් ගණන	: පාලම 50
Funding Agency	: ප්‍රංශ රජයේ NATIXIS බැංකුව
ඇස්තමේන්තුගත මුදල	: රු.බි. 7.7
කොන්ත්‍රාත් මුදල	: රු.බි. 3.7
ණය මුදල	: යුරෝ මිලියන 22.05
ආරම්භක දිනය	: 2013 මැයි
අවසන් වන දිනය	: 2017 මැයි

මෙම ව්‍යාපෘතිය යටතේ පාලම 50 ක නැවත ඉදිකිරීම් කටයුතු සිදු කරන ලද අතර එම ඉදිකිරීම් කටයුතු සියල්ල 2017 වර්ෂයේදී නිම කිරීම හේතුවෙන් 2019 වර්ෂයේදී මෙන්ම 2020 වර්ෂය සඳහා පිළියෙළ කරන ලද වාර්ෂික ක්‍රියාකාරී සැලැස්මෙහි හෝ සංශෝධිත වාර්ෂික ක්‍රියාකාරී සැලැස්මෙහි හෝ භෞතික ඉලක්ක ඇතුළත් කිරීමෙහි අවශ්‍යතාවයක් නොවූ අතර බිල්පත් පියවීම් කටයුතු හේතුවෙන් 33%ක මූල්‍ය ප්‍රගතියක් පමණක් නිරීක්ෂණය විය. ඉඩම් අත්පත් කරගැනීම් සඳහා වූ ඇතැම් ගෙවීම් පියවීම් වර්ෂය තුළ සිදුකරන ලද අතර ඉඩම් අත්පත් කරගැනීම් සඳහා වූ අයවැය ප්‍රතිපාන 100% ආසන්න අගයකින් උපයෝජනය වී තිබුණි.

2020 වර්ෂයේදී ව්‍යාපෘතිය මගින් 99% ක මූල්‍ය කාර්යසාධනයක් අත්පත් කරගෙන ඇත. මේ අනුව 2020දී මූල්‍ය ඉලක්ක සාධනය 2019 ට වඩා වැඩි අගයක් ගෙන ඇත.

2020/12/31 දිනට මූල්‍ය ප්‍රගතිය

අයවැය කේතය	වැය විෂය/ අයිතම විස්තරය	අයවැය ප්‍රතිපාදනය - 2020 (රු.මි.)	වියදම (රු.මි.)
117-02-06-18	2105 ඉඩම සහ ඉඩම් වැඩිදියුණු කිරීම	3.2	3.2
	2506 යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය	0.9	0.8
එකතුව		4.1	4.0

2.5.5 ජාතික මහාමාර්ග ජාලයේ පිහිටි ප්‍රධාන පාලම් ඉදිකිරීමේ ව්‍යාපෘතිය

පාලම් ගණන	: පැ I – පාලම් 10, පැ II – පාලම් 08
අරමුදල් සපයන ආයතනය	: ජපාන අන්තර්ජාතික සහයෝගිතා ආයතනය (JICA)
ඇස්තමේන්තුගත මුදල	: රු.මි. 14,800
ඇස්තමේන්තුගත මුදල (සංශෝධිත)	: රු.මි. 17,637
කොන්ත්‍රාත් මුදල	: පැ I – රු.මි. 7,098 පැ II – රු.මි. 3,785
ණය මුදල	: ජපාන යෙන් මි. 12,381
ආරම්භක දිනය	: පැ I – 20.03.2015, පැ II – 24.08.2018
අවසන් වන දිනය	: පැ I – 20.04.2017, පැ II – 19.10.2018
අවසන් වන දිනය(සංශෝධිත)	: පැ I – 31.03.2018

මෙම ව්‍යාපෘතියේ වැඩ විෂය පථය වනුයේ ඉහළ ප්‍රමුඛතාවක් ඇති ජාතික මාර්ගයන්හි පාලම් ඉදිකිරීම සහ පවතින පාලම් වෙනුවට නව පාලම් ඉදිකිරීම වැනි යටිතල පහසුකම් වැඩිදියුණු කිරීමයි. උක්ත වැඩිදියුණු කරනු ලබන පාලම් ඒ සහ බී වර්ගයට අයත් මාර්ගයන්හි පිහිටන

පාලම් වන බැවින් මෙම ඉදිකිරීම් කටයුතු හේතුවෙන් ගමනාගමනය සඳහා ගත වන කාලය අවම වීම, වාහන නඩත්තු කිරීම සඳහා දැරීමට සිදු වන පිරිවැය අවම වීම මෙන් ම රථවාහන සඳහා වන මධ්‍යස්ත වේගය වැඩිවීම හේතුවෙන් සමස්ත දිවයිනටම මෙම ව්‍යාපෘතිය මඟින් ප්‍රතිලාභ අත් වනු ඇත.

මෙහි ඉදි කිරීම් කටයුතු 2015 පෙබරවාරි මස ඇරඹුනු අතර මේ සඳහා පාලම් 37 ක් මූලිකව තෝරා ගනු ලැබූව ද මූල්‍යමය දුෂ්කරතාවයන් හේතුවෙන් අවසානයේදී එම අගය පාලම් 21 දක්වා අඩු විය. ඒ අතරින් දකුණු පළාතට අයත් පාලම් 10 ක ඉදිකිරීම් කටයුතු කොන්ත්‍රාත් පැකේජ I යටතේ 2015 මාර්තු මස ආරම්භ කරන ලද අතර 2018 මාර්තු මාසයේදී සම්පූර්ණයෙන්ම අවසන් කරන ලදී.

උක්ත සඳහන් පාලම් 10න් පොල්වත්ත සහ කොලේදණ්ඩ යන පාලම් 2හි ඉදිකිරීම් කටයුතු 2016 වර්ෂයේදී නිම වූ අතර තවත් පාලම් 7ක ඉදිකිරීම් කටයුතු 2017 දී නිමාවට පත්විය. එක් පාලමක ඉදිකිරීම් කටයුතු පමණක් 2018 වර්ෂයේදී නිම කිරීම සඳහා ඉතිරිව තිබිණි.

කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 2 යටතේ උතුරු පළාත තුළ පිහිටා ඇති පාලම් 08ක් ඉදිකිරීම් කටයුතු සඳහා තෝරාගනු ලැබූ ඇති අතර ඉදිකිරීම් කටයුතු 2016 දී ආරම්භ විය. ඒ අනුව කොන්ත්‍රාත්කරු වැඩබිම වෙත ප්‍රවේශය හා මූලික අදියරේ වැඩ 2016 වර්ෂයේදී ආරම්භ කරන ලදී. 2018 වර්ෂය තුළ අපේක්ෂා කළ පරිදි සියළුම ඉදිකිරීම් කටයුතු ඔක්තෝම්බර් මස අවසානය වන විට නිම කිරීමට හැකි වීම තුළින් 100% සමස්ත භෞතික ප්‍රගතියක් වාර්තා කොට ඇත. කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 3 සඳහා වූ ණය මුදල අත්හිටුවීමට තීරණය කළ හෙයින් ඉදිකිරීම සඳහා හඳුනාගන්නා ලද පාලම් 04ක ඉතිරි වැඩකටයුතු ක්‍රියාත්මක නොවීය.

2020 වර්ෂය තුළදී මෙම ව්‍යාපෘතියෙහි ඉඩම් අත්පත් කරගැනීමේ ක්‍රියාවලිය අඛණ්ඩව සිදු කරන ලදී.

2020/12/31 දිනට මූල්‍ය ප්‍රගතිය

අයවැය කේතය	වැය විෂය/ අයිතම විස්තරය	අයවැය ප්‍රතිපාදනය 2020 (රු. මි)	වියදම (රු.ම.)
117-02-06-19	2105 ඉඩම හා ඉඩම් වැඩිදියුණු කිරීම	55.4	55.4
	2506 යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය	157.4	156.5
එකතුව		212.8	211.9

උක්ත ව්‍යාපෘතිය 2019 වර්ෂයේ දී 97% ක මූල්‍ය ප්‍රගතියක් ළඟා කර ගෙන ඇති අතර 2020 දී එම අගය 99%ක් ලෙස වාර්තා විය. මේ අනුව 2020 වර්ෂය සඳහා මූල්‍ය ඉලක්ක සපුරා ගැනීම සංශෝධිත වාර්ෂික ක්‍රියාකාරී සැලැස්මට සමගාමීව සිදු ව ඇත.

2.5.6 දෙවන නව කැළණි පාලම ඉදිකිරීම

මුළු දිග	: මීටර් 1,185
අරමුදල් සපයන ආයතනය	: ජපාන අන්තර්ජාතික සහයෝගීතා ආයතනය (JICA)
ඇස්තමේන්තුගත මුදල	: රු.බි. 55.3
කොන්ත්‍රාත් මුදල	: යකඩ පාලම : රු.බි. 31.5 අමතර පාලම : රු.බි. 9.8
ණය මුදල	: ජපාන යෙන් මි. 35,020
ව්‍යාපෘති කාලසීමාව	: වසර 09
ආරම්භක දිනය	: යකඩ පාලම : 18.12.2017 අමතර පාලම : 18.10.2017
අවසන් වන දිනය	: යකඩ පාලම : 27.03.2021 අමතර පාලම : 28.03.2021

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 2021 අප්‍රේල් මාසය දක්වා දීර්ඝ කිරීමට සිදු විය.

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 පිටිසුම් 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 ඉදිකිරීමට නියමිතය.

මෙම පාලම ඉදිකිරීමට යෝජිත භූමිය අසල පිහිටි ශ්‍රී ලංකා පරමාණුක බලශක්ති අධිකාරියේ ඔරුගොඩවත්ත ප්‍රදේශයේ පිහිටි නව ගොඩනැගිල්ලෙහි නැවත ඉදිකිරීම් හා ප්‍රතිස්ථාපන කටයුතු 2017 වර්ෂයේදී අවසන් කර ඇති අතර තවද මෝටර් රථ ඉංජිනේරු අභ්‍යාස ආයතන ගොඩනැගිල්ල නැවත ඉදිකිරීම් හා ප්‍රතිස්ථාපන කටයුතු ද 2017 සැප්තැම්බර් වන විට නිම කර එය ජාතික ආධුනිකත්ව සහ කාර්මික පුහුණු කිරීමේ අධිකාරිය වෙත බාර දී ඇත.

සිවිල් වැඩ සඳහා වූ උපදේශන කොන්ත්‍රාත් කටයුතු ඔරියන්ටල් උපදේශන සමාගම සහ බටහිර අන්තර්ජාතික සමාගම වෙත ප්‍රධාන කාර ඇති අතර නිර්මාණ කටයුතු, ටෙන්ඩර සහායක කටයුතු සහ ඉදිකිරීම් සඳහා අධීක්ෂණ කටයුතු සඳහා 2015 සිට 2019 දෙසැම්බර් දක්වා වූ කාල සීමාව වෙන් කර තිබිණි.

ඉන් නිර්මාණ කටයුතු සහ ටෙන්ඩර් සහායක කටයුතු මේ වන විට නිම වී ඇති අතර සිවිල් වැඩ සඳහා වන කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 1 සහ 11 සඳහා පිළිවෙළින් 2017 වසරේ දෙසැම්බර් සහ සැප්තැම්බර් යන මාසයන්හි කොන්ත්‍රාත් ප්‍රදානය සිදු කර ඇත.

මෙම ව්‍යාපෘතිය මගින් නිවාස අභිවෘද්ධි ජනනාව සඳහා සාලමුල්ල ලක්සඳ සෙවණ නිවාස සංකීර්ණය ඉදිකෙරුණු අතර එහි ප්‍රතිස්ථාපන කටයුතු 2017 අප්‍රේල් මස දී නිමාවට පත් විය. 2020 වර්ෂය අවසානය වන විට මෙම ව්‍යාපෘතිය යටතේ ඉඩම් අත්පත්කර ගැනීමේ කටයුතු 99%ක් දක්වා අවසන් කිරීමට හැකි ව ඇත.

2020 වසර අවසන් වන විට කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 1 සඳහා 91% ක් ද කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 11 සඳහා 90% ක භෞතික ප්‍රගතියක් ද වාර්තා කොට ඇත.

2020/12/31 දිනට මූල්‍ය ප්‍රගතිය

අයවැය කේතය	වැය විෂය/ අයිතම විස්තරය	අයවැය ප්‍රතිපාදනය 2020 (රු.මි.)	වියදම (රු.මි.)
117-02-06-21	2105 ඉඩම හා ඉඩම් වැඩිදියුණුකිරීම	34.4	31.6
	2506 යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය	15,632.1	15,382.5
	එකතුව	15,666.5	15,414.1

2019 වර්ෂයේදී ව්‍යාපෘතිය මගින් අත්කරගත් මූල්‍ය ප්‍රගතිය ලෙස 52% ක අගයක් වාර්තා වුවද ඉහත නිදර්ශනයට අනුව 2020 වර්ෂය අවසන් වන විට ව්‍යාපෘතියේ මූල්‍ය ප්‍රගතිය 98%ක් ලෙස පෙන්නුම් කරන අතර එය 2019 වසරට වඩා 46%කින් ඉහළ ගොස් ඇත.

වර්ෂය තුළ වියදමේ සත්‍ය ප්‍රතිශතාත්මක අගය ලෙස ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ අංශය වාර්තා කරන අගය ඉහත වියදම තුළ වාර්තා නොවීමට හේතු වී ඇත්තේ විදේශ මූල්‍යාධාර වලට අදාල රු.මි.5,162.33 ක පමණ වූ ප්‍රමාණයක් අන්තර් ණය ගෙවීම් (IPC) ලෙස 2019 වසරේ දී වාර්තා වී තිබූ අතර ඒ සියල්ලම 2020 වර්ෂයේ දී ගෙවා අවසන් කරන ලදී.

2.5.7 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 අවස්ථාවේ දී 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.

මේ යටතේ තෝරාගත් නියැදි පළාත් වල පාලම් අධීක්ෂණය කිරීමේ කටයුතු ජපාන ජාත්‍යන්තර සහයෝගීතා ආයතනය මගින් සිදු කරනු ලැබූ අතර අනිකුත් පළාත් වල පාලම් අධීක්ෂණය කිරීමේ කටයුතු මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියට අයත් ඉංජිනේරුවරුන් යටතේ සිදු කෙරුණි. තෝරාගත් නියැදි පළාත් වල පාලම් අධීක්ෂණය කිරීමේ කටයුතු 2016 අවසන් වන විට 95% දක්වා නිම වී තිබූ අතර එම සමස්ත ක්‍රියාවලියම 2017 දී නිමාවට පත්විය. මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියට අයත් ඉංජිනේරුවරුන් යටතේ අධීක්ෂණය කිරීමේ සිදු කළ පළාත් වල අධීක්ෂණය කිරීමේ කටයුතු 2018 දී නිමාවට පත්විය.

2019 වර්ෂයේ අවසානය වන විට පාලම් පිළිබඳ තොරතුරු පද්ධතියට පාලම් 4,662 ක දත්ත ඇතුළත් කර තිබුණු අතර 2020 වර්ෂයේදී, පාලම් පරීක්ෂා කිරීම සඳහා යොදා ගනු ලබන වාහන ගාල් කිරීම සඳහා අංගනයක් ඉදිකිරීමේ කටයුතු අවසන් කරන ලදී.

උක්ත ව්‍යාපෘතිය යටතේ 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

මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ පාලම් නිර්මාණ අංශය විසින් පවත්වාගෙන යනු ලැබේ.ඒ අනුව උක්ත වැඩසටහන 2020 වසර අවසානයේ අත් කර ගනු ලැබූ භෞතික ප්‍රගතිය 100% ලෙස දැක්විය හැකිය.

2020/12/31 දිනට මූල්‍ය ප්‍රගතිය

අයවැය කේතය	වැය විෂය/ අයිතම විස්තරය	අයවැය ප්‍රතිපාදනය 2020 (රු.ම)	වියදම (රු.ම.)
117-02-06-22	2506 යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය	3.3	3.3
	එකතුව	3.3	3.3

මෙම ව්‍යාපෘතිය සඳහා පූර්ව වර්ෂයන්හි දී පූර්ණය කිරීමට නොහැකි වූ බිල්පත් ගෙවීම් කටයුතු සඳහා ඉතිරිව පැවති නමුත් අක්මුදල් නිදහස් කිරීමේ ප්‍රමාදයන් පැවතීම හේතුවෙන් 2019 වර්ෂයේදී 8%ක අවම මූල්‍ය ප්‍රගතියක් වාර්තා විය. නමුත් 2020 වර්ෂාවසානයේදී පෙර සඳහන් කල සියළුම ගැටළු නිරාකරණය වූයෙන් සමස්ත මූල්‍ය ප්‍රගතිය ලෙස 100% ක් ලෙස වාර්තා විය.

2.5.8 රාජගිරිය, පොල්ගහවෙල, ගනේමුල්ල යන ප්‍රදේශවල ගුවන් පාලම් 03 ක් ඉදිකිරීමේ ව්‍යාපෘතිය

පාලම් ගණන	: ගුවන් පාලම් 03
අරමුදල් සපයන ආයතනය	: ස්පාඤ්ඤ රජය
ඇස්තමේන්තුගත මුදල	: රු.බි. 9 .7
කොන්ත්‍රාත් මුදල	: රු.බි. 8.8
ණය මුදල	: ඇ.ඩො.මි. 53.7
ව්‍යාපෘති කාලසීමාව	: මාස 32
ආරම්භක දිනය	: 2016 අප්‍රේල්
අවසන් වන දිනය	: 2018 දෙසැම්බර්

රාජගිරිය, පොල්ගහවෙල හා ගනේමුල්ල යන ප්‍රදේශවල පවතින අධික රථවාහන තදබදය හේතුවෙන් ගමන් කාලය හා වාහන මෙහෙයුම් පිරිවැය වැඩිවීම තුළින් ආර්ථිකයට සිදු වන අලාභය අවම කරලීමේ අරමුණින් මෙම ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කරන ලදී.

මෙම ව්‍යාපෘතිය යටතේ ඉදිකරන ලද ගුවන් පාලම පිළිබඳ විස්තර පහත දැක්වේ.

වගු අංක 2.5.8.1 ඉදිකරනු ලබන ගුවන් පාලම් පිළිබඳ විස්තර

ගුවන් පාලම	යකඩ ව්‍යුහයේ දිග (මී)	සම්පූර්ණ පළල (මී)	මංකිරු ගණන	ව්‍යාපෘති කාලය (මාස)
රාජගිරිය	363	533.2	4	32
පොල්ගහවෙල	233	353.0	2	16
ගනේමුල්ල	204	275.3	2	14

උක්ත සියළු ගුවන් පාලම් 2018 වර්ෂයේ දෙසැම්බර් මස අවසානය වන විට සම්පූර්ණ කොට මහජනතාව සඳහා විවෘත කොට ඇත.

2020 වර්ෂාවසානය වන විට මෙම ව්‍යාපෘතිය සඳහා වාර්තා වූ සමස්ත මූල්‍ය ප්‍රගතිය 99% වූ අතර, 2019 වර්ෂාවසානය වන විට එම අගය වාර්තා වූයේ 67% ක් ලෙසිනි. මේ අනුව ව්‍යාපෘතියෙහි මූල්‍ය ඉලක්ක පූර්ණය කිරීමට 2019 වර්ෂයට වඩා 2020 වර්ෂයේදී ප්‍රශස්ත මට්ටමක පැවතිණි.

2020/12/31 දිනට මූල්‍ය ප්‍රගතිය

අයවැය කේතය	වැය විෂය/ අයිතම විස්තරය	අයවැය ප්‍රතිපාදනය - 2020 (රු.මිලියන)	වියදම (රු.මිලියන)
117-2-6-24	2506 යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය	70.1	69.9
	2105 ඉඩම් හා ඉඩම් අත්පත්කරගැනීම්	35.0	34.7
	එකතුව	105.1	104.6

පාලම් හා ගුවන්පාලම් ඉදිකිරීමේ භෞතික ඉලක්ක හා භෞතික ප්‍රගතිය - 2020

පාලම් හා ගුවන් පාලම් ඉදිකිරීම යටතේ ක්‍රියාත්මක ව්‍යාපෘති ප්‍රගතිය පිළිබඳ විස්තර තනි ව්‍යාපෘති වශයෙන් මෙම පරිච්ඡේදය යටතේ විස්තර කළ ද 2020 වර්ෂය අවසාන වන විට සමස්තයක් ලෙස මෙම වැඩසටහනේ භෞතික ඉලක්ක හා භෞතික ප්‍රගතිය පහත පරිදි සාරාංශ ගත ව දැක්විය හැකිය.

මෙම වැඩසටහන යටතේ විදේශ ආධාර යටතේ ක්‍රියාත්මක ව්‍යාපෘති 03 ක් හා දේශීය ආධාර යටතේ වාර්ෂික වැඩසටහන් ලෙස ක්‍රියාත්මක ව්‍යාපෘති 02 ක් 2020 වර්ෂය තුළ, ක්‍රියාත්මක වෙමින් පැවතිණි. මෙම විදේශාධාර ව්‍යාපෘති යටතේ ක්‍රියාත්මක ව්‍යාපෘති අතර පාලම් 25 ක් නැවත ඉදිකිරීමේ ව්‍යාපෘතියේ කොන්ත්‍රාත් පැකේජ I 100% ක භෞතික ඉලක්කයක් පූර්ණය කරගනිමින් අවසන් කර ඇති අතර කොන්ත්‍රාත් පැකේජ II හා කොන්ත්‍රාත් පැකේජ III හි සිවිල් වැඩ කටයුතු 2020 වර්ෂයේදී ආරම්භ කරන ලදී.

ක්‍රියාත්මක වෙමින් පවතින අනිකුත් ව්‍යාපෘති 02 අතුරින් නව කැලණි පාලම ඉදිකිරීමේ ව්‍යාපෘතියෙහි කොන්ත්‍රාත් පැකේජ දෙකම 90% කට වඩා වැඩි භෞතික ප්‍රගතියක් අත්පත් කරගෙන ඇති අතර ප්‍රාදේශීය පාලම් ඉදිකිරීමේ ව්‍යාපෘතිය 2020 වර්ෂය ආරම්භයේදී සැලසුම් කළ ක්‍රියාකාරකම් අපේක්ෂා කළ පරිදිම සම්පූර්ණ කරන ලදී.

මීට අමතරව දේශීය ආධාර යටතේ මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය හරහා ක්‍රියාත්මක වාර්ෂික වැඩසටහන් 02 ක් ද ක්‍රියාත්මක වූ අතර ජාතික මහාමාර්ගයන්හි පිහිටි හානියට පත්/ අබලන් පාලම් නැවත ඉදිකිරීම / ප්‍රතිනිර්මාණය හා පාලම් කළමනාකරණ ඒකකයක් ස්ථාපනය කිරීම මේ යටතේ සිදු විය. වර්ෂාවසානය වන විට මෙම ව්‍යාපෘති දෙක අතුරින් පාලම් කළමනාකරණ ඒකකයක් ස්ථාපනය කිරීමේ වැඩසටහන පමණක් 100%ක ඉලක්කයක් පූර්ණය කරමින් එහි සංශෝධිත සැලසුම්වලට අනුව සිය භෞතික ඉලක්කයන් සතුටුදායක මට්ටමකින් ළඟා කරගැනීමට සමත්ව ඇත.

තවද, වාර්ෂික වැඩසටහනක් ලෙස ක්‍රියාත්මක වන පාලම් නඩත්තු ඒකක ක්‍රමවේදයක් ස්ථාපනය කිරීමේ වැඩසටහන යටතේ, වර්තමානයේදී දිවයින පුරා ජාතික මාර්ගයන්හි පිහිටි පාලම් අධීක්ෂණය කිරීම සඳහා අබලන් පාලම් පිළිබඳ දත්ත පද්ධතියකට ඇතුළත් කිරීම සිදු කරනු ලබන අතර, මෙම වැඩසටහනද 2020 වර්ෂය සඳහා සකසන ලද සංශෝධිත වාර්ෂික ක්‍රියාකාරී සැලැස්මට අනුව සිය භෞතික ඉලක්කයන් සාක්ෂාත් කරගෙන ඇත.

පාලම් හා ගුවන්පාලම් ඉදිකිරීමේ වැඩසටහනේ භෞතික ප්‍රගතිය							
අංකය	ව්‍යාපෘතියේ නම	2018/12/31 ව සමුච්ඡිත භෞතික ප්‍රගතිය	2019		2020		2020/12/31 ව සමුච්ඡිත භෞතික ප්‍රගතිය
			සමස්ත භෞතික ඉලක්කය	අත් කර ගත් සමස්ත භෞතික ප්‍රගතිය	සමස්ත භෞතික ඉලක්කය	අත් කර ගත් සමස්ත භෞතික ප්‍රගතිය	
1	ප්‍රාදේශීය පාලම් ව්‍යාපෘතිය - අදියර II	98%	1%	1%	1%	0.99%	99.9%
2	ජාතික මහමාර්ගයන්හි පිහිටි අඛණ / භානියට පත් පාලම් නැවත ඉදිකිරීම	වාර්ෂික වැඩසටහනකි.			100%	60%	60%
3	ජාතික මහමාර්ගයන්හි පිහිටි පාලම් 25 ක් නැවත ඉදිකිරීම	I වන පැකේජය - 67%	I වන පැකේජය - 33%	I වන පැකේජය - 32%	I වන පැකේජය - 1% II වන පැකේජය - 51% III වන පැකේජය - 20%	I වන පැකේජය - 1% II වන පැකේජය - 45% III වන පැකේජය - 16%	I වන පැකේජය - 100% II වන පැකේජය - 45% III වන පැකේජය - 16%
4	පාලම් 46 ක් නැවත ඉදිකිරීම	100%	2017 වර්ෂය අවසානයේදී 100% ක ප්‍රගතියක් සහිතව අවසන් කර ඇත.				
5	ජාතික මහමාර්ග ජාලයේ පිහිටි ප්‍රධාන පාලම් ඉදිකිරීමේ ව්‍යාපෘතිය	1 වන පැකේජය - 100% 2 වන පැකේජය - 100%	2018 වර්ෂය අවසානයේදී 1 හා 2 පැකේජ 100% ක ප්‍රගතියක් සහිතව අවසන් කර ඇත.				1 වන පැකේජය - 100% 2 වන පැකේජය - 100%
6	පැලියගොඩ- පුත්තලම මාර්ගයේ කොවිඩ් කඩේ පාලම ඉදිකිරීම	100%	2018 වර්ෂයේදී අවසන් කර ඇත. 100%				
7	දෙවන නව කැළණි පාලම ඉදිකිරීම	SI -39% SII -47%	S I- 20%, S II - 12%	S I- 17%, S II - 9%	S I- 44%, S II - 44%	S I - 35% S II - 34%	S I -91% S II - 90%
8	පාලම් නඩත්තු ඒකක ක්‍රමවේදයක් (BMS) හා පාලම් තක්සේරු ඒකකයක් (BMA) ස්ථාපනය කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය	2017 වර්ෂයේදී අවසන් කරන ලදී..	2018 වර්ෂයේ සිට වාර්ෂික වැඩසටහනක් ලෙස ක්‍රියාත්මක වේ.		100%	100%	100%
9	රාජගිරිය, පොල්ගහවෙල, ගනේමුල්ල යන ප්‍රදේශවල ගුවන් පාලම් 03 ක් ඉදිකිරීමේ ව්‍යාපෘතිය	99%	1%	1%	නිම කර ඇත.		100%

2.6 ස්වභාවික විපත්වලින් හානියට පත් මාර්ග ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම

2.6.1 ජාතික මහාමාර්ග ජාලයේ නායයෑමේ ව්‍යාපෘති ආරක්ෂා කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය

මෙම ව්‍යාපෘතිය මගින් සංවර්ධන සැලසුම්හි ප්‍රධානතම ඉලක්කයක් ලෙස සැලකිය හැකි ආරක්ෂකාරී මාර්ගජාලයක් ස්ථාපනය කිරීම උදෙසා නායයෑම් වැනි ස්වභාවික ව්‍යවසනයන්ගෙන් ජාතික මාර්ග ජාලයට අයත් මාර්ග ආරක්ෂා කිරීම අපේක්ෂා කෙරේ. අධික වර්ෂාපතනය හේතුවෙන් නායයෑමේ අවධානමට ලක්විය හැකි 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.

මෙම ව්‍යාපෘතියේ ඇස්තමේන්තුගත ව්‍යාපෘති පිරිවැය ජපාන යෙන් මිලියන 9,590 කි. ව්‍යාපෘතිය 2013 ජූලි 05 වන දින ආරම්භ කරන ලද අතර 2020 ජූලි මාසයේදී නිම කිරීමට නියමිතය.

ශ්‍රී ලංකාවේ මධ්‍යම කඳුකර ප්‍රදේශය ආවරණය වන පරිදි මහනුවර, නුවරඑළිය, බදුල්ල, රත්නපුර

හා කෑගල්ල දිස්ත්‍රික්කවල “ඒ” ශ්‍රේණියේ මාර්ග ආශ්‍රිතව නායයෑම් වළක්වාගැනීමේ ක්‍රමවේද ක්‍රියාත්මක කිරීම මෙම ව්‍යාපෘතිය මගින් සිදුකෙරේ. විශේෂයෙන්ම මෙම ව්‍යාපෘතිය මගින් නායයෑම් වළක්වාගැනීම සඳහා ජපන් තාක්ෂණය තුළින් මිණුම්ක්‍රම හඳුන්වාදීම සිදු කරන ලදී.

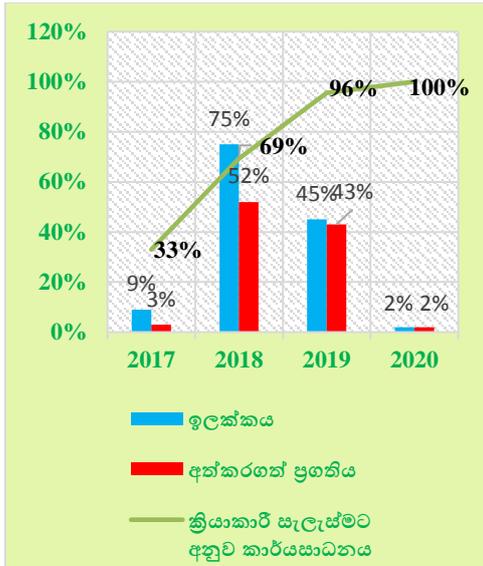
මෙම ව්‍යාපෘතියේ ප්‍රධාන අරමුණ වනුයේ කඳුකර ප්‍රදේශයන්හි ජීවත් වන ජනතාවගේ හා මාර්ග ජාලයේ ආරක්ෂාව තහවුරු කිරීම උදෙසා කඳුකර ප්‍රදේශයන්හි “ඒ ” ශ්‍රේණියේ මාර්ග ජාලයන්හි ඇතිවියහැකි නායයෑම් නිවැරදි මිණුම් ක්‍රම භාවිතයෙන් හඳුනාගෙන ඒවා අවම කිරීමට අවශ්‍ය පියවර ගැනීමයි.

නායයෑමේ ව්‍යාපෘති ආරක්ෂා කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය පහත උපදේශන ක්‍රියාකාරකම් 06 සහ සිවිල් ඉදිකිරීම් කටයුතු 2 කින් සමන්විතය.

සිවිල් වැඩ අදියර 1 රාජ්‍ය සංවර්ධන හා ඉදිකිරීම් සංස්ථාව වෙත භාර දී ඇති අතර අදියර 11හි සිවිල් වැඩ ආර් ආර් සොල්ටෙක් ඒකාබද්ධ සමාගම වෙත ප්‍රදානය කර ඇත. සිවිල් වැඩ කොන්ත්‍රාත් යටතේ දිස්ත්‍රික්ක 05ක ප්‍රදේශ 16ක් ආවරණය වන පරිදි සුදු කරනු ලබන අතර එම එක් එක් පැකේජය සඳහා අත්කර ගනු ලැබූ භෞතික ප්‍රගතීන් පහත පරිදි දැක්විය හැකිය.

කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 1

- මේ යටතේ නුවරඑළිය, බදුල්ල, මහනුවර සහ කෑගල්ල යන දිස්ත්‍රික්ක ආවරණය වන පරිදි ස්ථාන 10ක මෙම ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක වන අතර ඉන් ස්ථාන 07ක් නුවරඑළිය දිස්ත්‍රික්කය තුළ පිහිටා ඇත.
- මෙම පැකේජයේ සිවිල් වැඩ 2017 මාර්තු මස ආරම්භ කළ අතර එදින සිට 2020/12/31 දක්වා අත් කර ගත් ප්‍රගතිය පහත දැක්වෙන ප්‍රස්ථාරයේ පරිදි දැක්විය හැකිය. (ප්‍රස්ථාර අංක 2.6.1.1)



ප්‍රස්තාරය 2.6.1.1. කොන්ත්‍රාත් පැකේජ I හි සිවිල් වැඩ භෞතික කාර්යසාධනය

කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 11

- මේ යටතේ බදුල්ල සහ රත්නපුර යන දිස්ත්‍රික්ක ආවරණය වන පරිදි ස්ථාන 06ක මෙම ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීමට නියමිත අතර ඉන් ස්ථාන 05ක් බදුල්ල දිස්ත්‍රික්කයේ පිහිටා ඇත.
- මෙම පැකේජයේ ද සිවිල් වැඩ 2017 මාර්තු මස ආරම්භ කළ අතර 2020/12/31 ට අත් කර ගත් ප්‍රගතිය පහත ප්‍රස්ථාරයේ දැක්වේ (ප්‍රස්ථාර අංක 2.6.1.2)
- ඉහත පැකේජය, 2019 වර්ෂාවසානය වන විට නිම කිරීමට අපේක්ෂා කළ නමුත්, ණය මුදලේ ඉතිරිවීම් පැවති හෙයින් මේ යටතේ තවත් අමතර ස්ථාන 05 ක් තෝරාගැනීමත් සමඟ සම්පූර්ණ පැකේජයේ විෂය පථය වෙනස් වීමකට ලක් විය. එම නිසා මෙම පැකේජය 2019 වර්ෂාවසානය වන විට අත්කරගත් ප්‍රගතිය අපේක්ෂිත අගයට වඩා අඩු අගයක් විය.
- පැකේජය සඳහා අමතරව එක්කර ගත් ස්ථාන 05 පහත පරිදි දැක්විය හැක.

අඹේපුස්ස (ඒ 006)

හපුතලේ(ඒ 016)

බණ්ඩාරවෙල (ඒ 016)

උඩුවර (ඒ 016)

ඇල්ල (ඒ 023)



ප්‍රස්තාරය 2.6.1.2 කොන්ත්‍රාත් පැකේජ II හි සිවිල් වැඩ භෞතික කාර්යසාධනය

2020 වර්ෂය අවසන් වන විට කොන්ත්‍රාත් පැකේජ දෙකෙහිම සිවිල් වැඩ කටයුතු අවසන් කර තිබුණු අතර ව්‍යාපෘතිය මඟින් වාර්තා කර තිබූ සමස්ත භෞතික ප්‍රගතිය 95% ක් වූයේ මාර්ග සලකුණු කිරීම, පැති බැම් ඉදිකිරීම සහ බිල්පත් ගෙවීම වැනි කටයුතු කිහිපයක් නිම කිරීම සඳහා ඉතිරිව තිබුණු බැවිනි.

මෙම ව්‍යාපෘතිය යටතේ ක්‍රියාත්මක වූ උපදේශන සේවාවන්හි විෂය පථය සහ 2020 වර්ෂයේ දෙසැම්බර් 31 වන විට එම එක් එක් උපදේශන සේවාව ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා අත් කර ගනු ලැබූ භෞතික ප්‍රගතිය පහත පරිදි සාරාංශගත කළ හැක.

- පූර්ව අනතුරු ඇගවීම් පද්ධතිය ස්ථාපනය කිරීම, ව්‍යවසන කළමනාකරණය පිළිබඳ ප්‍රසම්පාදන සහාය ලබාගැනීම හා විශ්ලේෂණය සහ නායයෑම් පිළිබඳ පරීක්ෂණය මෙහෙයවීම හා ඇගයීම යන උපදේශන සේවාවන් 2017 වර්ෂයේ අවසානය වන විට අවසන් කර තිබුණි.
- ව්‍යවසන කළමනාකරණය පිළිබඳ ඉදිකිරීම් සුපරීක්ෂණය හා ධාරිතා සංවර්ධන කටයුතු වාර්තාගත වර්ෂයේ අවසානය වන විට ක්‍රියාත්මක වෙමින් පැවති අතර එය 2020 වර්ෂයේදී නිම කරන ලදී.

2020 වර්ෂයේ අවසානය වන විට මෙම ව්‍යාපෘතිය අත්කරගත් මූල්‍ය ප්‍රගතිය 99% වූ අතර, 2019 වර්ෂය අවසානය වන විට වාර්තා වූ මූල්‍ය ප්‍රගතිය ද 79% ක් විය. ඒ අනුව සංශෝධිත වාර්ෂික ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම හා සැසඳීමේ දී , මෙම ව්‍යාපෘතිය අඛණ්ඩවම වර්ෂ දෙකෙහිදීම සාපේක්ෂව සමාන මූල්‍ය ප්‍රගතියක් අත්පත් කරගෙන ඇත.

2020/12/31 දිනට මූල්‍ය ප්‍රගතිය

අයවැය කේතය	වැය විෂය/ අයිතම විස්තරය	අයවැය ප්‍රතිපාදනය - 2020 (රු. මි.)	වියදම (රු. මි.)
117-02-07-13	2506 යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය	4,078.8	3,210.3
	එකතුව	4,078.8	3,210.3

ස්වභාවික විපත්වලින් හානියට පත් මාර්ග ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීමේ වැඩසටහනෙහි භෞතික ප්‍රගතිය

අංකය	ව්‍යාපෘතියේ නම	31/12/2017 දිනට සම්පූර්ණ භෞතික ප්‍රගතිය (%)	2018		2019		2020		31.12.2020 දිනට සම්පූර්ණ භෞතික ප්‍රගතිය (%)
			සමස්ත භෞතික ඉලක්කය %	සමස්ත භෞතික ප්‍රගතිය %	සමස්ත භෞතික ඉලක්කය %	සමස්ත භෞතික ප්‍රගතිය %	සමස්ත භෞතික ඉලක්කය %	සමස්ත භෞතික ප්‍රගතිය %	
01	ජාතික මහාමාර්ග ජාලයේ නායයෑමේ ව්‍යාපෘතිය ආරක්ෂා කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය								
	කොන්ත්‍රාත් පැකේජ I	3%	75%	52%	45%	43%	2%	2%	100%
	කොන්ත්‍රාත් පැකේජ II	38%	55%	52%	10%	3%	7%	7%	100%

2.7 මූල්‍ය ප්‍රගති සමාලෝචනය

පසුගිය දශකය සැලකිල්ලට ගත්විට, මහාමාර්ග අංශය සඳහා ඉහළම අයවැය ප්‍රතිපාදනයක් වෙන් කර ඇත්තේ 2019 වර්ෂය තුළ දී බව සඳහන් කළහැකි අතර, දෙවන ඉහළම අයවැය 2020 වර්ෂයේදී වෙන් කොට තිබුණි.

2020 වර්ෂයේදී මහාමාර්ග අංශයේ සමස්ත මූල්‍ය ප්‍රගතිය, එක් එක් අංශ සඳහා ලබා දුන් අයවැය ප්‍රතිපාදනයන්ට අදාළව පහත පරිදි සාරාංශගතව දැක්විය හැකිය.

මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය මගින් 2020 වර්ෂය සඳහා වෙන් කළ ප්‍රාග්ධන ප්‍රතිපාදන උපයෝජනය කරමින් ප්‍රධාන සංවර්ධන වැඩසටහන් 05ක් වන අධිවේගී මාර්ග සංවර්ධන වැඩසටහන, මහාමාර්ග සංවර්ධන වැඩසටහන, මාර්ග පුළුල් කිරීමේ සහ වැඩිදියුණු කිරීමේ වැඩසටහන, පාලම් සහ ගුවන් පාලම් ඉදි කිරීමේ කිරීමේ වැඩසටහන ස්වාභාවික විපත්වලින් හානියට පත් මාර්ග ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීමේ වැඩසටහන යන වැඩසටහන් ක්‍රියාත්මක කරන ලදී.



2.7.1. රූපසටහන සමස්ත මූල්‍ය ප්‍රගතිය -මහාමාර්ග අංශය

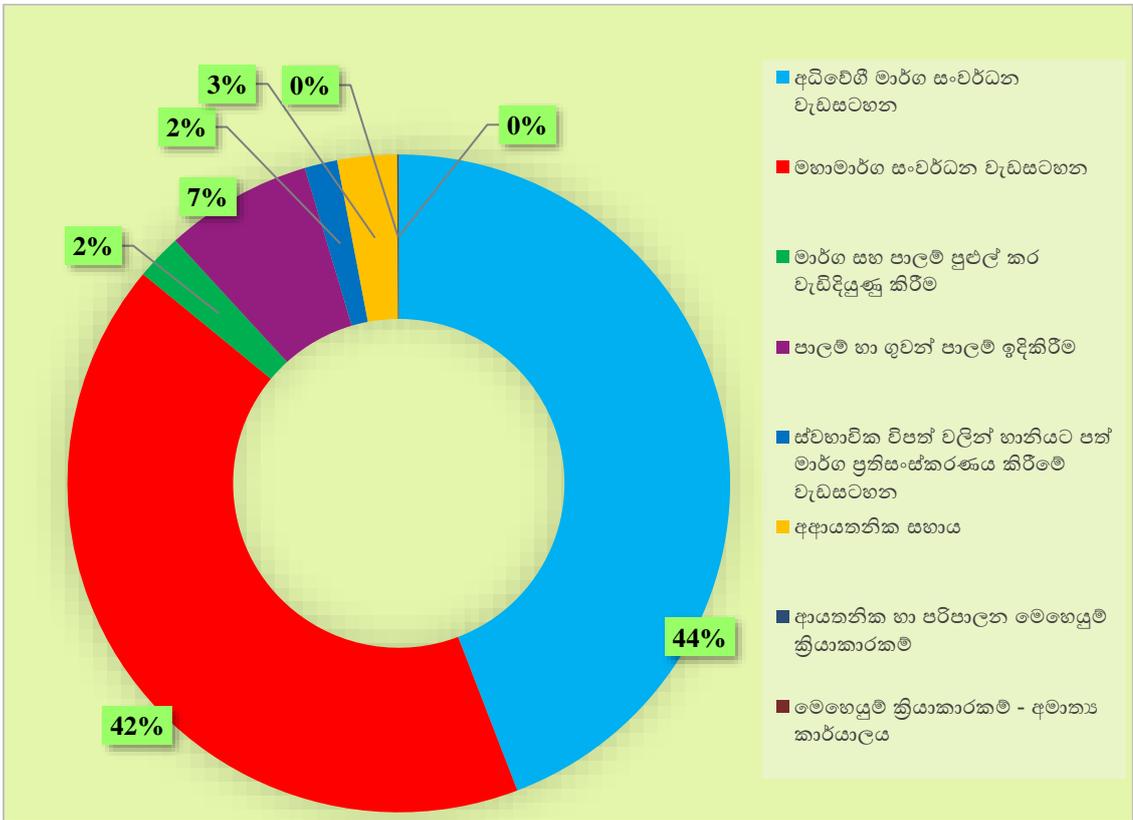
මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය සඳහා 2020 වර්ෂයේදී වෙන් කෙරුණු සමස්ත සංශෝධිත ප්‍රතිපාදනය රු.මි. 255,023.23 ක් වූ අතර ඉන් 89% ක ප්‍රමාණයක් මහාමාර්ග අංශයේ උන්නතිය වෙනුවෙන් යොදවා ඇති අතර වර්ෂය සඳහා මුළු වියදම රු.මි. 226,266.10 ක් ලෙස වාර්තා විය. 2019 වර්ෂය සැලකීමේදී අමාත්‍යාංශය සඳහා ලබා දුන් සමස්ත මූල්‍ය ප්‍රතිපාදනය වූ රු.මි. 156,673.22 ක (සංශෝධිත ප්‍රතිපාදනය) මුදලින් 61% ක ප්‍රමාණයක් උපයෝජනය කොට

තිබුණි. තවද, 2018 වර්ෂයේදී සංශෝධිත අයවැය ප්‍රතිපාදනයෙන් 85% වූ රු.මි. 196,318.42 ක සමස්ත වියදමක් වාර්තා කොට තිබුණි.

පසුගිය දශකයක කාලය සලකා බැලීමේ දී, වැඩිම අයවැය ප්‍රතිපාදනය 2019 වර්ෂය සඳහා ද, වැඩිම වියදම 2020 වර්ෂයේදී ද වාර්තා කොට තිබුණි. 2019 වර්ෂය සඳහා ඉහළම අයවැය ප්‍රතිපාදනයක් වෙන් කොට තිබුණ ද, ඒ හා

සමානව වියදම් වාර්තා වී නොවීමට වර්ෂය තුළ සිදු වූ අක්මුදල් නිදහස් කිරීමේ ප්‍රමාදයන් හා අතුරු සහතිකපත් ගෙවීම් වූ ප්‍රමාදයන් බලපා තිබුණි. මීට ප්‍රතිවිරුද්ධව 2020 වර්ෂයේදී අයවැය ප්‍රතිපාදනයන් සැලකිය යුතු මට්ටමකින් උපයෝජනය කර තිබුණ ද අනපේක්ෂිත ලෙස ඇති වූ කොවිඩ් 19 ගෝලීය වසංගත රෝගී තත්ත්වය මෙයට බලපෑම් කරන ලදී. තවද, 2020 වර්ෂයේදී ඇතැම් ව්‍යාපෘතිවල භෞතිකව වැඩ ක්‍රියාත්මක වුවද ඊට අදාල මූල්‍ය අගයන් වාර්තා කරන කාලපරිච්ඡේදය සඳහා භාණ්ඩාගාර මෙහෙයුම්

දෙපාර්තමේන්තුව විසින් සකසන ලද අවසාන ගිණුම් හි වාර්තා නොවීමද බලපා ඇත. මේ අනුව 2020 වර්ෂය අවසානයේදී වාර්තා වූ ගණනය නොකරන ලද වියදම් ද ඇතුළත් කල පසු අත්කරගත් සමස්ත මූල්‍ය කාර්යසාධනය 95% ක් ලෙස වාර්තා විය.



රූපසටහන 2.7.2 මහාමාර්ග අංශය සඳහා වෙන් කරන ලද සංශෝධිත අයවැය ප්‍රතිපාදන සංයුතිය 2020

ඉහත ප්‍රස්ථාරයේ දැක්වෙන පරිදි 2020 වර්ෂය තුළ සමස්ත අයවැය ප්‍රතිපාදනයෙන් වැඩිම අයවැය ප්‍රතිපාදනය අධිවේගී මාර්ග සංවර්ධනය

සඳහාද, අවම අයවැය ප්‍රතිපාදනය අමාත්‍යාංශයේ මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරකම් සඳහාද වෙන් කොට තිබුණි.

2.7.1. මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරකම්

අමාත්‍යාංශ මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරකම් පහත දැක්වෙන ආකාරයට ප්‍රධාන අයිතම/වර්ග 02 කට වෙන් කර දැක්විය හැකිය.

- අමාත්‍ය කාර්යාලීය මෙහෙයුම් කටයුතු
- අමාත්‍යාංශ ආයතනික කටයුතු

2019 සහ 2020 වර්ෂයන් සඳහා අමාත්‍යාංශ මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරකම්හි මූල්‍ය ප්‍රගතිය පහත පරිදි දැක්විය හැකිය.

වගු අංක 2.7.1.1 - මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරකම්හි මූල්‍ය ප්‍රගතිය

අයවැය කේතය	අයිතමය/වර්ගය	2019			2020		
		සංශෝධිත ප්‍රතිපාදනය (රු.මි)	වියදම (රු.මි.)	මූල්‍ය ප්‍රගතිය (%)	සංශෝධිත ප්‍රතිපාදනය (රු.මි)	වියදම (රු.මි)	මූල්‍ය ප්‍රගතිය (%)
117-1-1	අමාත්‍ය කාර්යාලීය මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරකම්	60.29	55.22	91%	29.8	29.4	99%
117-1-11	රාජ්‍ය අමාත්‍ය කාර්යාලීය මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරකම්	26.94	21.97	81%	0.0	0.0	-
117-1-2	අමාත්‍යාංශ ආයතනික කටයුතු	203.94	186.78	92%	169.48	168.99	99%
එකතුව		291.17	263.97	91%	199.28	198.39	99%

මෙම ප්‍රතිපාදන අමාත්‍ය කාර්යාලය, රාජ්‍ය අමාත්‍ය කාර්යාලය සහ අමාත්‍යාංශයෙහි ආයතනික හා මෙහෙයුම් කටයුතු වෙනුවෙන් වියදම් දැරීමට වෙන් කර ඇත. මෙම ප්‍රතිපාදන ප්‍රාග්ධන හා පුනරාවර්තන ලෙස ප්‍රධාන වර්ග දෙකකට බෙදා දැක්විය හැකි අතර ප්‍රාග්ධන ප්‍රතිපාදන 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 හා ව්‍යාපෘති හා වැඩසටහන් බාධාවකින් තොරව අඛණ්ඩව පවත්වාගෙන යාම සඳහා වේ. 2019 වර්ෂය සඳහා ලබාදෙන ලද ප්‍රතිපාදන ප්‍රමාණයෙන් රාජ්‍ය අමාත්‍ය කාර්යාලයේ මෙහෙයුම් කටයුතු වෙනුවෙන් ප්‍රතිපාදන වෙන්කළ ද 2020 වර්ෂයේදී එසේ ප්‍රතිපාදන වෙන් නොකරන ලද්දේ රාජ්‍ය අමාත්‍යාංශය වෙනමම අමාත්‍යාංශයක් ලෙස ස්ථාපනය කිරීම හේතුවෙනි. ඒ හේතුව නිසා මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරකම් සඳහා වෙන් කරන ලද ප්‍රතිපාදන ප්‍රමාණය 2019 වර්ෂයේදී 2020 වර්ෂයට වඩා වැඩි අගයක් ගත්ත ද ප්‍රතිපාදන උපයෝජනය කිරීමේ ප්‍රතිශතය 2019 වර්ෂයට වඩා 2020 වර්ෂයේදී ඉහළ මට්ටමක පැවතිණි.

2.7.2. සංවර්ධන ක්‍රියාකාරකම්

➤ 2020 වර්ෂයේදී සංවර්ධන ක්‍රියාකාරකම් යටතට ප්‍රධාන අයිතම/වර්ග 06ක් ඇතුළත් වේ. නමුත් 2019 වර්ෂයේදී මේ යටතට ප්‍රධාන අයිතම/වර්ග 07ක් ඇතුළත් වූයේ ග්‍රාමීය මාර්ග සංවර්ධනය කිරීමේ වැඩසටහන ද සමඟ වූ අතර 2020 වර්ෂයේදී එම වැඩසටහන ග්‍රාමීය මාර්ග හා අවශේෂ යටිතල පහසුකම් රාජ්‍ය අමාත්‍යාංශය යටතට ඇතුළත් වීම හේතුවෙන් 2020 වර්ෂයේදී සංවර්ධන ක්‍රියාකාරකම් යටතට ඇතුළත් වූයේ පහත සඳහන් අයිතම 06 පමණි.

- අධිවේගී මාර්ග සංවර්ධන වැඩසටහන
- මහාමාර්ග සංවර්ධන වැඩසටහන
- මාර්ග පුළුල් කිරීමේ හා වැඩිදියුණු කිරීමේ වැඩසටහන
- පාලම් හා ගුවන් පාලම් ඉදිකිරීමේ වැඩසටහන
- ස්වභාවික විපත් වලින් හානියට පත් මාර්ග ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීමේ වැඩසටහන
- ආයතනික සහාය

(අ) අධිවේගී මාර්ග සංවර්ධන වැඩසටහන

2020 වර්ෂයේදී 2019 වර්ෂයේදී මෙන්ම අධිවේගී මාර්ග සංවර්ධන වැඩසටහන යටතේ ව්‍යාපෘති 06 ක් සඳහා අමාත්‍යාංශ අයවැය ප්‍රතිපාදන වෙන් කරන ලදී. අධිවේගී මාර්ග සංවර්ධන වැඩසටහන සඳහා 2019 සහ 2020 වර්ෂ අවසානයේදී අත්පත් කරගත් සමස්ත මූල්‍ය

ප්‍රගතිය පිළිවෙලින් 45% සහ 88% කි. 2020 වර්ෂයේ දී ප්‍රතිපාදන උපයෝජනය කරගැනීමේ ප්‍රතිශතය 2019 වර්ෂයට සාපේක්ෂව 43% කින් ඉහළ ගොස් ඇති අතර 2019 වර්ෂයේදී ගෙවා නිම කිරීමට නොහැකි වූ සියළුම බිල්පත් 2020 වර්ෂයේදී ගෙවා නිම කිරීමට ද හැකි වී ඇත.

වගු අංක 2.7.2.1. - අධිවේගී මාර්ග සංවර්ධන වැඩසටහන මඟින් අත් කරගත් සමස්ත මූල්‍ය ප්‍රගතිය

වැඩසටහන	2019 මූල්‍ය ප්‍රගතිය			2020 මූල්‍ය ප්‍රගතිය		
	සංශෝධිත ප්‍රතිපාදනය (රු.මි)	වියදම (රු.මි.)	මූල්‍ය ප්‍රගතිය (%)	සංශෝධිත ප්‍රතිපාදනය (රු.මි)	වියදම (රු.මි.)	මූල්‍ය ප්‍රගතිය (%)
අධිවේගී මාර්ග සංවර්ධන වැඩසටහන	122,706.4	55,488.55	45%	112,667.85	99,695.73	88%

මූල්‍ය ප්‍රතිපාදන වෙන් කරන ලද ව්‍යාපෘති 06 අතුරින් , ව්‍යාපෘති 02 ක් පමණක් 2020 වර්ෂය අවසානයේදී සම්පූර්ණයෙන්ම අවසන් කෙරුණු අතර අනෙක්තු සියළුම

ව්‍යාපෘතිවාර්තාකරනු ලබන කාලසීමාව තුළදී ක්‍රියාත්මක තත්වයේ පැවතිණි.

වගු අංක 2.7.2.2.-අධිවේගී මාර්ග සංවර්ධන වැඩසටහනේ එක් එක් ව්‍යාපෘති මඟින් අත් කරගත් මූල්‍ය ප්‍රගතිය

අයවැය කේතය	ව්‍යාපෘතියේ නම	2019			2020		
		සංශෝධිත ප්‍රතිපාදනය (රු.මි)	වියදම (රු.මි)	මූල්‍ය ප්‍රගතිය (%)	සංශෝධිත ප්‍රතිපාදනය (රු.මි)	වියදම (රු.මි)	මූල්‍ය ප්‍රගතිය (%)
117-2-3-7	මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ග සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය	3,326.00	2,874.19	86%	4,787.64	3,390.72	71%
117-2-3-9	දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගය දීර්ඝ කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය	80,481.00	36,943.45	46%	84,930.25	73,379.23	86%
117-2-3-10	පිටත වටරවුම් මහාමාර්ග ව්‍යාපෘතිය - III කඩවත සිට කෙරවලපිටිය දක්වා - ඒන ආධාර	31,669.67	15,397.62	49%	16,615.58	16,604.32	99%
117-2-3-13	රුවන්පුර අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතිය	51.00	44.35	87%	39.84	39.84	100%
117-2-3-15	නව කැලණි පාලම සිට රාජගිරිය හරහා අතුරුගිරිය දක්වා කුළුණු මතින් ඉදිවන මහාමාර්ග ව්‍යාපෘතිය	128.00	119.20	93%	86.71	75.95	88%
117-2-3-16	වරාය පිවිසුම් මාර්ග ව්‍යාපෘතිය	7,050.80	109.74	2%	6,207.81	6,205.65	99%
එකතුව		78,627.25	61,454.94	78%	112,667.84	99,695.73	88%

වාර්තා ගත දත්තයන්ට අනුව, 2020 වර්ධයේදී සියළුම අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතීන් 70% ඉක්මවූ මූල්‍ය ප්‍රගතියක් වාර්තා කර ඇත. මේ අතරින් රුවන්පුර අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතිය මඟින් ඉහළම මූල්‍ය කාර්යසාධනයක් වාර්තා කර ඇති අතර පිටත වටරවුම් මහාමාර්ග ව්‍යාපෘතිය සහ

කුළුණු මත ඉදිවන වරාය ප්‍රවේශ මාර්ග ව්‍යාපෘතිය යන ව්‍යාපෘතීන් මුල්‍ය කාර්යසාධනයක් වාර්තා කර ඇති ව්‍යාපෘති ලෙස වාර්තා වේ. 2020 වර්ෂය තුළදී අවම මූල්‍ය කාර්යසාධනයක් වාර්තා කර ඇත්තේ මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ග සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියයි.

(ආ) මහාමාර්ග සංවර්ධන වැඩසටහන

මහාමාර්ග සංවර්ධන වැඩසටහන යටතේ, 2020 වර්ෂයේදී ව්‍යාපෘති/වැඩසටහන් 27 ක් සඳහා හා 2019 වර්ෂයේදී ව්‍යාපෘති/වැඩසටහන් 24 ක් සඳහා අයවැය ප්‍රතිපාදන වෙන් කර තිබුණි.

මහාමාර්ග සංවර්ධනය සඳහා 2019 වර්ෂයට වඩා ඉහළ මූල්‍ය ප්‍රතිපාදනයක් 2020 වර්ෂය තුළදී වෙන් කර තිබූ අතර එම ප්‍රමාණය රු.බිලියන 17.58කි. එසේම මූල්‍ය ප්‍රතිපාදන උපයෝජනය ද 2019 වර්ෂයට සාපේක්ෂව 2020 වර්ෂයේදී 6%කින් වර්ධනය වී ඇත.

වගු අංක 2.7.2.3- මහාමාර්ග සංවර්ධන වැඩසටහනෙහි සමස්ත මූල්‍ය ප්‍රගතිය

වැඩසටහන	2019 මූල්‍ය ප්‍රගතිය			2020 මූල්‍ය ප්‍රගතිය		
	සංශෝධිත ප්‍රතිපාදනය (රු.මි)	වියදම (රු.මි)	මූල්‍ය ප්‍රගතිය (%)	සංශෝධිත ප්‍රතිපාදනය (රු.මි)	වියදම (රු.මි)	මූල්‍ය ප්‍රගතිය (%)
මහාමාර්ග සංවර්ධන වැඩසටහන	89,010.80	71,779.78	81%	106,585.97	92,580.81	87%

පූර්වයෙන් සඳහන් කළ ව්‍යාපෘති 27 අතුරින් වර්ෂය තුළදී ව්‍යාපෘති 02ක් සම්පූර්ණ අයවැය ප්‍රතිපාදනයම උපයෝජනය කරගෙන තිබූ අතර 100% ක මූල්‍ය ප්‍රගතියක් පෙන්වූ කර ඇත. තවත් ව්‍යාපෘති 16 ක් 90% ක් ඉක්මවූ මූල්‍ය ප්‍රගතියක් අත්පත් කරගෙන ඇත. ඉතුරු ව්‍යාපෘති 09, අතුරින් ව්‍යාපෘති 07ක් 50%කට වඩා වැඩි මූල්‍ය කාර්යසාධනයක් වාර්තා කර ඇති අතර තවත් ව්‍යාපෘති 02ක් 50%කට වඩා අඩු මූල්‍ය කාර්යසාධනයක් අත්කරගෙන ඇත.

තිබුණ ද කළ වැඩ සඳහා වූ බිල්පත් ව්‍යාපෘතියෙහි මූල්‍ය ප්‍රගතිය සඳහා වාර්තා කර නොතිබීමයි.

2019 වර්ෂයේ දී මෙන්ම 2020 වර්ෂයේදීද, මහාමාර්ග සංවර්ධන වැඩසටහන යටතේ වාර්ෂික වැඩසටහන් ක්‍රියාත්මක වූ අතර ඊට අමතරව 2020 වර්ෂයේදී නව වාර්ෂික වැඩසටහන් කිසිවක් මේ සඳහා අන්තර්ගත නොවීය. මහාමාර්ග සංවර්ධන වැඩසටහන යටතේ ක්‍රියාත්මක වාර්ෂික වැඩසටහන් ලෙස මාර්ග සහ පාලම් නඩත්තු කිරීම (මාර්ග නඩත්තු භාරකාර අරමුදල), රථවාහන ගමනාගමන කළමනාකරණ හා මාර්ග ආරක්ෂණ ව්‍යාපෘතිය, මහකොළඹ නගර ප්‍රදේශයේ රථවාහන ගමනාගමන කළමනාකරණ ව්‍යාපෘතිය, රජයේ සුරක්ෂිතතාව මත දේශීය බැංකු විසින් අරමුදල් සපයනු ලබන මාර්ග ප්‍රතිසංස්කරණ ව්‍යාපෘතිය, සම්පූර්ණ කරන ලද සහ ක්‍රියාත්මක

වෙමින් පවතින ව්‍යාපෘති සඳහා ඉඩම් අත්පත් කරගැනීම, සහ මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ යන්ත්‍රෝපකරණ, පර්යේෂණ හා සංවර්ධන, සමීක්ෂණ සහ ආයෝජන, පුහුණුවීම් යන වැඩසටහන් සඳහන් කළ හැක. ඒවා අතුරින් වැඩසටහන් 02ක් 100%ක මූල්‍ය ප්‍රගතියක්

අත්පත් කරගෙන ඇති අතර අනෙකුත් සියළුම වැඩසටහන් සඳහා 90% ඉක්මවූ මූල්‍ය ප්‍රගතියක් වාර්තා කර ඇත.

වගු අංක 2.7.2.4- මහාමාර්ග සංවර්ධන වැඩසටහනෙහි එක් එක් ව්‍යාපෘතීන් මඟින් අත් කරගත් මූල්‍ය ප්‍රගතිය

අයවැය කේතය	ව්‍යාපෘතියේ නම	2019 මූල්‍ය ප්‍රගතිය			2020 මූල්‍ය ප්‍රගතිය		
		සංශෝධිත ප්‍රතිපාදනය (රු.මි)	වියදම (රු.මි)	මූල්‍ය ප්‍රගතිය (%)	සංශෝධිත ප්‍රතිපාදනය (රු.මි)	වියදම (රු.මි)	මූල්‍ය ප්‍රගතිය (%)
117-2-4-1	මාර්ග සහ පාලම් නඩත්තු කිරීම (මාර්ග නඩත්තු භාරකාර අරමුදල)	5,000.00	4,961.32.	99%	4,792.89	4,749.31	99%
117 - 2-4-9	ජාතික මහාමාර්ග ආංශික ව්‍යාපෘතිය	-	-	-	136.28	136.21	99%
117-2-4-10	බෙස්ලයින් මාර්ගය දීර්ඝ කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය අදියර III	428.40	230.42	54%	765.21	745.37	97%
117-2-4-13	පාදෙණිය - අනුරාධපුර මාර්ගය ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය	2.24	2.24	100%	-	-	-
117-2-4-15	මාර්ග අංශ සහයක ව්‍යාපෘතිය - ලෝක බැංකු ආධාර	1,150.00	1,150.00	100%	-	-	-
117-2-4-18	හැටන් - නුවරඑළිය මාර්ග ප්‍රතිසංස්කරණ ව්‍යාපෘතිය - ආර්ථික සංවර්ධන සහයෝගීතා පදනම	16.00	10.74	67%	334.29	334.28	99%
117-2-4-21	රථවාහන ගමනාගමන කළමනාකරණ හා මාර්ග ආරක්ෂණ ව්‍යාපෘතිය	25.00	7.73	31%	13.50	12.32	91%
117-2-4-22	මහකොළඹ නගර ප්‍රදේශයේ රථවාහන ගමනාගමන ව්‍යාපෘතිය	64.00	20.01	31%	76.53	69.70	91%

අයවැය කේතය	ව්‍යාපෘතියේ නම	2019 මූල්‍ය ප්‍රගතිය			2020 මූල්‍ය ප්‍රගතිය		
		සංශෝධිත ප්‍රතිපාදනය (රු.මි)	වියදම (රු.මි)	මූල්‍ය ප්‍රගතිය (%)	සංශෝධිත ප්‍රතිපාදනය (රු.මි)	වියදම (රු.මි)	මූල්‍ය ප්‍රගතිය (%)
117-2-4-23	ජේරාදෙණිය-බදුල්ල-වෙන්කලාඩ් (ඒ5) මාර්ග ප්‍රතිසංස්කරණ ව්‍යාපෘතිය - සංවර්ධනය සඳහා වූ සවුදි අරමුදල	1,892.00	1,013.38	54%	2,972.79	1,668.87	56%
117-2-4-28	ජාතික මාර්ග ආංශික ව්‍යාපෘතිය - අතිරේක ණය	-	-	-	342.59	342.59	100%
117-2-4-29	මාර්ග ජාලය සංවර්ධනය කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය - සංවර්ධනය සඳහා වූ සවුදි අරමුදල	508.56	233.06	46%	578.40	456.77	79%
117-2-4-30	උතුරු මාර්ග සබඳතා ව්‍යාපෘතිය - අතිරේක ණය / අරමුදල් සැපයීම- ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව	1,011.50	545.95	54%	1,055.97	855.69	81%
117-2-4-31	මාර්ග ජාලය සංවර්ධනය කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය - සංවර්ධනය සඳහා වූ ඔපෙක් අරමුදල	171.00	107.90	63%	158.02	150.47	95%
117-2-4-32	කොළඹ දිස්ත්‍රික්කයේ මාර්ග සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය - සංවර්ධනය සඳහා වූ ඔපෙක් අරමුදල	1,800.00	1,137.50	63%	4,122.25	3,458.34	84%
117-2-4-39	ප්‍රමුඛතා මාර්ග ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීමේ හා වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය - චීන සංවර්ධන බැංකුව	4,969.00	2,528.34	51%	4,589.24	1,948.16	42%
117-2-4-40	බස්නාහිර පළාත් ජාතික මාර්ග සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය - සංවර්ධනය සඳහා වූ ඔපෙක් අරමුදල	1,084.00	747.08	69%	1,472.84	1,411.00	96%
117-2-4-41	ජේරාදෙණිය-බදුල්ල-වෙන්කලාඩ් (ඒ5) මාර්ග ප්‍රතිසංස්කරණ ව්‍යාපෘතිය - සංවර්ධනය සඳහා වූ ඔපෙක් අරමුදල	1,988.00	1,189.32	60%	2,059.41	1,921.99	93%

අයවැය කේතය	ව්‍යාපෘතියේ නම	2019 මූල්‍ය ප්‍රගතිය			2020 මූල්‍ය ප්‍රගතිය		
		සංශෝධිත ප්‍රතිපාදනය (රු.මි)	වියදම (රු.මි)	මූල්‍ය ප්‍රගතිය (%)	සංශෝධිත ප්‍රතිපාදනය (රු.මි)	වියදම (රු.මි)	මූල්‍ය ප්‍රගතිය (%)
117-2-4-42	අධිවේගී මාර්ග සබඳතා ව්‍යාපෘතිය	19.00	18.26	96%	1.41	1.40	99%
117-2-4-43	දක්ෂිණ මාර්ග සබඳතා ව්‍යාපෘතිය - ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව	2,128.00	1,431.13	67%	7,863.20	6,155.17	78%
117-2-4-44	ඒකාබද්ධ මාර්ග මෙහෙයුම් සහ සංවර්ධන වැඩසටහන (I Road) ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව	19,344.80	11,514.52	60%	41,630.25	40,089.05	96%
117-2-4-45	මධ්‍යම හා උච්ච පළාත් හි මාර්ග හා පාලම් පුළුල් කිරීමේ හා වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය	1,877.50	1,035.30	55%	6,402.67	5,322.84	83%
117-2-4-46	ප්‍රමුඛතා මාර්ග ප්‍රතිසංස්කරණ කිරීමේ හා වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය - 3 අදියර II	4,167.50	3,027.11	73%	4,189.38	1,570.72	37%
117-2-4-47	ප්‍රවාහන ව්‍යාපෘති සැකසීමේ පහසුකම් ව්‍යාපෘතිය	128.50	41.53	32%	84.48	80.10	95%
117-2-4-48	ප්‍රවාහන සබඳතා හා වත්කම් කළමනාකරණ ව්‍යාපෘතිය	71.00	70.53	99%	90.46	89.09	98%
117-2-4-49	පානදුර දක්වා සමුද්‍රීය මාර්ග සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය	224.00	123.70	55%	1,458.80	1,415.25	97%
117-2-4-51	රජයේ සුරක්ෂිතතාව මත දේශීය බැංකු විසින් අරමුදල් සපයනු ලබන මාර්ග ප්‍රතිසංස්කරණ ව්‍යාපෘතිය	39,672.00	39,671.34	99.9%	13,014.05	13,014.05	100%
117-2-4-52	සම්පූර්ණ කරන ලද සහ ක්‍රියාත්මක වෙමින් පවතින ව්‍යාපෘති සඳහා ඉඩම් අත්පත් කරගැනීම	1,185.00	889.87	75%	3,803.45	3,561.77	94%
117-2-4-53	යන්ත්‍රෝපකරණ, පර්යේෂණ හා සංවර්ධන, සමීක්ෂණ සහ ආයෝජන, පුහුණුවීම්	83.80	71.50	85%	43.69	40.43	93%

අයවැය කේතය	ව්‍යාපෘතියේ නම	2019 මූල්‍ය ප්‍රගතිය			2020 මූල්‍ය ප්‍රගතිය		
		සංශෝධිත ප්‍රතිපාදනය (රු.මි)	වියදම (රු.මි)	මූල්‍ය ප්‍රගතිය (%)	සංශෝධිත ප්‍රතිපාදනය (රු.මි)	වියදම (රු.මි)	මූල්‍ය ප්‍රගතිය (%)
117-2-4-57	ප්‍රධාන මාර්ග සහ අධිවේගී මාර්ග වලට ප්‍රවේශ වීමට හැකිවන පරිදි විකල්ප මාර්ග කි.මි. 100,000ක් සංවර්ධනය කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය	-	-	-	4,534.01	2,979.85	66%
	එකතුව	89,010.80	71,779.78	81%	106,585.96	92,580.81	87%

භෞතික වැඩකටයුතු අවසන් කර තිබුණු පහත දැක්වෙන ව්‍යාපෘතීන්හි බිල්පත් ගෙවීම් කටයුතු පමණක් 2020 වර්ෂයේදී සිදු කෙරුණි. ඒවා නම්,

- ජාතික මහාමාර්ග ආංශික ව්‍යාපෘතිය
- ජාතික මහාමාර්ග ආංශික ව්‍යාපෘතිය - අතිරේක ණය
- අධිවේගී මාර්ග සබඳතා ව්‍යාපෘතිය
- හැටන් - නුවරඑළිය මාර්ග ප්‍රතිසංස්කරණ ව්‍යාපෘතිය - ආර්ථික සංවර්ධන සහයෝගීතා පදනම

(ඇ) මාර්ග පුළුල් කිරීමේ සහ වැඩිදියුණු කිරීමේ වැඩසටහන

මෙම වැඩසටහන සඳහා 2020 වර්ෂය තුළදී වාර්තා වූ සමස්ත මූල්‍ය ප්‍රගතිය පහත පරිදි සාරාංශ කර දැක්විය හැකිය.

වගු අංක 2.7.2.5 මාර්ග පුළුල් කිරීම සහ වැඩිදියුණු කිරීමේ වැඩසටහන සඳහා සමස්ත මූල්‍ය ප්‍රගතිය

වැඩසටහන	2019			2020		
	සංශෝධිත ප්‍රතිපාදනය (රු.මි)	වියදම (රු.මි)	මූල්‍ය ප්‍රගතිය (%)	සංශෝධිත ප්‍රතිපාදනය (රු.මි)	වියදම (රු.මි)	මූල්‍ය ප්‍රගතිය (%)
මාර්ග පුළුල් කිරීම සහ වැඩිදියුණු කිරීමේ වැඩසටහන	7,647.20	6,523.36	85%	5,731.59	5,725.70	99%

මෙම වාර්ෂික වැඩසටහන සඳහා 2020 වර්ෂයේදී , 2019 වර්ෂයට වඩා අඩු මූල්‍ය ප්‍රතිපාදනයක් වෙන්කොට තිබුණද, ප්‍රතිපාදන උපයෝජනය කිරීම 14% කින් වැඩිවීමක් දක්නට ලැබුණි. ඒ

අනුව, 2020 වර්ෂයේදී මෙම වැඩසටහනෙහි ඉලක්ක අත්පත් කරගැනීම පෙර වර්ෂයට වඩා ඉහළ අගයක් ගෙන ඇත.

වගු අංක 2.7.2.6 මාර්ග පුළුල් කිරීම සහ වැඩිදියුණු කිරීමේ වැඩසටහන සඳහා පළාත් මට්ටමින් අත් කරගත් මූල්‍ය ප්‍රගතිය

අයවැය කේතය	පළාතෙහි නම	2019			2020		
		සංශෝධිත ප්‍රතිපාදනය (රු.මි.)	වියදම (රු.මි.)	මූල්‍ය ප්‍රගතිය (%)	සංශෝධිත ප්‍රතිපාදනය (රු.මි.)	වියදම (රු.මි.)	මූල්‍ය ප්‍රගතිය (%)
117-2-5-01,2,3	බස්නාහිර පළාත	742.00	647.98	87%	913.55	909.83	99%
117-2-5-04,5,6	මධ්‍යම පළාත	406.20	352.04	87%	403.99	403.87	99%
117-2-5-07,8,9	දකුණු පළාත	907.40	442.01	49%	542.18	542.11	99%
117-2-5-10, 11,12,13,14	උතුරු පළාත	577.00	556.94	97%	339.56	339.55	99%
117-2-5-15,16,17	නැගෙනහිර පළාත	232.60	176.76	76%	111.32	110.57	99%
117-2-5-18, 19	වයඹ පළාත	598.00	588.90	98%	498.77	498.77	99%
117-2-5-20,21	උතුරු මැද පළාත	311.00	306.86	99%	137.66	137.65	99%
117-2-5-22,23	ඌව පළාත	105.00	96.14	92%	169.00	168.99	99%
117-2-5-24,25	සබරගමුව පළාත	208.00	181.76	87%	237.06	237.05	99%
117-2-5-26	බදු	560.00	438.97	78%	204.49	203.28	99%
117-2-5-29	ජාතික ඉතිරිකිරීම් බැංකු අරමුදල් ව්‍යාපෘති	3,000.00	2,735.00	91%	2,174.00	2,174.00	100%
එකතුව		7,647.20	6,523.36	85%	5,731.59	5,725.70	99%

(ඇ)පාලම් සහ ගුවන් පාලම් ඉදිකිරීමේ සහ ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීමේ වැඩසටහන

වගුඅංක 2.7.2.7 පාලම් සහ ගුවන් පාලම් ඉදිකිරීමේ සහ ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීමේ වැඩසටහන සඳහා සමස්ත මූල්‍ය ප්‍රගතිය

වැඩසටහන	2019			2020		
	සංශෝධිත ප්‍රතිපාදනය (රු.මි.)	වියදම (රු.මි.)	මූල්‍ය ප්‍රගතිය(%)	සංශෝධිත ප්‍රතිපාදනය (රු.මි.)	වියදම (රු.මි.)	මූල්‍ය ප්‍රගතිය(%)
පාලම් හා ගුවන් පාලම් ඉදිකිරීමේ වැඩසටහන	15,521.10	9,410.1	61%	18,359.69	17,455.71	95%

පාලම් සහ ගුවන් පාලම් ඉදිකිරීමේ සහ ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීමේ වැඩසටහන යටතේ 2020 වර්ෂයේදී ව්‍යාපෘති 08ක් ක්‍රියාත්මක විය. තවද මෙම වැඩසටහන සඳහා 2020 වර්ෂය තුළදී 2019 වර්ෂයට වඩා ඉහළ අයවැය ප්‍රතිපාදනයක් වෙන් කර ඇති අතර වාර්තා වූ මූල්‍යප්‍රගතිය ද 34%කින් වර්ධනය වී ඇත. 2020 වර්ෂයේදී මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය යටතේ පැරණි පාලම් කොටස් භාවිත කරමින් ග්‍රාමීය පාලම් ඉදිකිරීමේ

ව්‍යාපෘතිය සඳහා ප්‍රතිපාදන වෙන් නොවූයේ එය 2020 වර්ෂයේදී ග්‍රාමීය මාර්ග සහ අවශේෂ යටිතල පහසුකම් රාජ්‍ය අමාත්‍යාංශය යටතේ ක්‍රියාත්මක වන ව්‍යාපෘතියක් ලෙස සලකා රාජ්‍ය අමාත්‍යාංශය වෙත ලබාදෙන ලද ප්‍රතිපාදන මගින් ප්‍රතිපාදන ලබාදීම හේතුවෙනි.

වගු අංක 2.7.2.8. පාලම් හා ගුවන් පාලම් ඉදිකිරීමේ සහ ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීමේ ව්‍යාපෘතීන්හි මූල්‍ය ප්‍රගතිය

අයවැය කේතය	ව්‍යාපෘතියේ නම	2019			2020		
		සංශෝධිත ප්‍රතිපාදනය (රු.මි.)	වියදම (රු.මි.)	මූල්‍ය ප්‍රගතිය (%)	සංශෝධිත ප්‍රතිපාදනය (රු.මි.)	වියදම (රු.මි.)	මූල්‍ය ප්‍රගතිය (%)
117-2-6-8	ජාතික මහාමාර්ගයන්හි පිහිටි භානියට පත් අබලන් පාලම් නැවත ඉදිකිරීම / ප්‍රතිනිර්මාණය	325.30	325.30	100%	632.42	497.66	79%
117-2-6-14	පැරණි පාලම් කොටස් භාවිත කරමින් ග්‍රාමීය පාලම් ඉදිකිරීම	262.70	178.79	68%	2020 වර්ෂයේදී ග්‍රාමීය මාර්ග සහ අවශේෂ යටිතල පහසුකම් රාජ්‍ය අමාත්‍යාංශය යටතේ ප්‍රතිපාදන වෙන් කරන ලදී.		
117-2-6-16	ප්‍රාදේශීය පාලම් ව්‍යාපෘතිය - අදියර II - HSBC බැංකුව	250.00	157.00	63%	91.00	89.74	99%
117-2-6-17	පාලම් 25ක් ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය - කුවේට් ආධාර	619.10	201.02	32%	1,644.40	1,130.40	69%
117-2-6-18	පාලම් 46 ක් නැවත ඉදිකිරීම - ප්‍රංශ රජය	23.0	19.54	85%	4.01	4.0	99%
117-2-6-19	ජාතික මහාමාර්ග ජාලයේ පිහිටි ප්‍රධාන පාලම් ඉදිකිරීමේ ව්‍යාපෘතිය - ජපාන ජාත්‍යන්තර සහයෝගීතා ආයතනය	1324.5	1290.0	97%	212.88	211.95	99%
117-2-6-20	පැලියගොඩ - පුත්තලම මාර්ගයේ කොවිඩ් කඩේ පාලම් ඉදිකිරීම - ඕස්ට්‍රියානු ආධාර	131.2	131.1	99%	-	-	-

අයවැය කේතය	ව්‍යාපෘතියේ නම	2019			2020		
		සංශෝධිත ප්‍රතිපාදනය (රු.මි.)	වියදම (රු.මි.)	මූල්‍ය ප්‍රගතිය (%)	සංශෝධිත ප්‍රතිපාදනය (රු.මි.)	වියදම (රු.මි.)	මූල්‍ය ප්‍රගතිය (%)
117-2-6-21	දෙවන නව කැලණි පාලම ඉදිකිරීම - ජපාන ජාත්‍යන්තර සහයෝගීතා ආයතනය	12,427.3	6988.6	52%	15,666.56	15,414.03	98%
117-2-6-22	පාලම් නඩත්තු කිරීමේ ඒකකයක් ස්ථාපනය කිරීම	5.00	0.25	5%	3.30	3.30	100%
117-2-6-24	රාජගිරිය, පොල්ගහවෙල, ගනේමුල්ල ගුවන් පාලම් ඉදිකිරීම - ස්පාඤ්ඤ අරමුදල්	153.0	118.5	67%	105.13	104.62	99%
එකතුව		15,521.1	9,410.10	61%	18,359.69	17,455.71	95%

මෙම වැඩසටහන යටතේ, ජාතික මහාමාර්ගයන්හි පිහිටි හානියට පත් අබලන් පාලම් නැවත ඉදිකිරීම / ප්‍රතිනිර්මාණය හා මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ පාලම් නඩත්තු කිරීමේ ඒකකයක් ස්ථාපනය කිරීම යන ව්‍යාපෘතිවාර්ෂික වැඩසටහන් 02 ක් ලෙස ක්‍රියාත්මක වූ අතර රාජගිරිය, පොල්ගහවෙල, ගනේමුල්ල ගුවන් පාලම් 03ක් ඉදිකිරීම යන ව්‍යාපෘතියෙහි ඉදිකිරීම් කටයුතු සම්පූර්ණයෙන්ම නිමකර බිල්පත්

ගෙවීමේ කටයුතු පමණක් 2019 වර්ෂයේදී මෙන්ම 2020 වර්ෂය තුළදී ද සිදු කරන ලදී. 2019 වර්ෂයට සාපේක්ෂව කුවෙට් ආධාර යටතේ පාලම් 25ක් ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය හැර ක්‍රියාත්මක කෙරුණු අනෙකුත් පාලම් ව්‍යාපෘති සියල්ල සඳහා ම 2020 වර්ෂයේදී 70% ඉක්මවූ මූල්‍ය ප්‍රගතියක් අත්පත් කරගෙන ඇත.

(ඉ) ස්වභාවික විපත් වලින් හානියට පත් මාර්ග ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීමේ වැඩසටහන

ස්වභාවික විපත් වලින් හානියට පත් මාර්ග ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීමේ වැඩසටහන යටතේ 2019 වර්ෂයේදී මෙන්ම 2020 වර්ෂයේදී ද

ක්‍රියාත්මක වූයේ ජාතික මහාමාර්ග ජාලයේ නායයාම් ව්‍යවසන ආරක්ෂා කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය පමණි.

වගුඅංක2.7.2.9. ස්වභාවික විපත් වලින් හානියට පත් මාර්ග ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීමේ වැඩසටහනේ සමස්ත මූල්‍ය ප්‍රගතිය

වැඩසටහන	2019			2020		
	සංශෝධිත ප්‍රතිපාදනය (රු.මි.)	වියදම (රු.මි)	මූල්‍ය ප්‍රගතිය(%)	සංශෝධිත ප්‍රතිපාදනය (රු.මි.)	වියදම (රු.මි)	මූල්‍ය ප්‍රගතිය (%)
ස්වභාවික විපත් වලින් හානියට පත් මාර්ග ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීමේ වැඩසටහන	3,454.0	2,726.3	79%	4,078.83	3,210.26	79%

2020 වර්ෂය තුළදී ජාතික මහාමාර්ග ජාලයේ නායයාම් ව්‍යවසන ආරක්ෂා කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය සඳහා වෙන් කරන ලද අයවැය ප්‍රතිපාදනය 2019 වර්ෂයට වඩා රු.මි.625 ක ප්‍රමාණයකින් ඉහළ

නංවා තිබුණද, එහි මූල්‍ය කාර්යසාධනය 2019 වර්ෂයේදී මෙන්ම 2020 වර්ෂයේදී ද වාර්තා වී තිබුණේ 79% ක් ලෙසිනි.

වගුඅංක2.7.2.10. ස්වභාවික විපත් වලින් හානියට පත් මාර්ග ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීමේ ව්‍යාපෘතීන්හි මූල්‍ය ප්‍රගතිය

අයවැය කේතය	ව්‍යාපෘතියේ නම	2019			2020		
		සංශෝධිත ප්‍රතිපාදන (රු.මි.)	වියදම (රු.මි)	මූල්‍ය ප්‍රගතිය(%)	සංශෝධිත ප්‍රතිපාදන (රු.මි.)	වියදම (රු.මි)	මූල්‍ය ප්‍රගතිය(%)
117-2-7-13	ජාතික මහාමාර්ග ජාලයේ නායයාම් ව්‍යවසන ආරක්ෂා කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය	3,454.0	2,726.3	79%	4,078.83	3,210.26	79%
	එකතුව	3,454.0	2,726.3	79%	4,078.83	3,210.26	79%

(ඊ) ආයතනික සහාය වැඩසටහන

ආයතනික සහාය වැඩසටහන යටතේ, 2019 වර්ෂයේදී මෙන්ම 2020 වර්ෂයේදී ද ප්‍රතිපාදන වෙන්වූයේ එක් අයිතමයක් සඳහා පමණි. එබැවින් මෙහි මූල්‍ය ප්‍රගතිය ලෙස මාර්ග

සංවර්ධන අධිකාරියේ මෙහෙයුම් වියදමෙහි (ප්‍රාග්ධන) මූල්‍ය ප්‍රගතිය සඳහන් කල හැක. එහි මූල්‍ය ප්‍රගතිය පහත පරිදි සාරාංශ කර දැක්විය හැකිය.

වගුඅංක 2.7.2.11 ආයතනික සහාය වැඩසටහනේ එක් එක් ව්‍යාපෘතිය සඳහා මූල්‍ය ප්‍රගතිය

අයවැය කේතය	ව්‍යාපෘතියේ නම	2019			2020		
		සංශෝධිත ප්‍රතිපාදනය (රු.මි.)	වියදම (රු.මි.)	මූල්‍ය ප්‍රගතිය (%)	සංශෝධිත ප්‍රතිපාදනය (රු.මි.)	වියදම (රු.මි.)	මූල්‍ය ප්‍රගතිය (%)
117-2-8-1	මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය සඳහා මෙහෙයුම් වියදම් - ප්‍රාග්ධන	6,500.0	6,500.0	100%	7,400.00	7,399.50	99%
	එකතුව	6,500.0	6,500.0	100%	7,400.00	7,399.50	99%

උක්ත වැඩසටහන සඳහා මෙම වර්ෂය තුළදී අත්කරගත් මූල්‍ය ප්‍රගතිය 99% ක් වන අතර ඒ අනුව, 2019 වර්ෂය අවසානයේදී අත්කරගත් සමස්ත මූල්‍ය ප්‍රගතිය 100%ක් ලෙස සඳහන් කළ හැකිය. එසේම මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියෙහි මෙහෙයුම් පිරිවැය සඳහා වෙන්

කෙරුණු උක්ත ප්‍රතිපාදන ප්‍රමාණය වාර්තා කරනු ලබන කාලසීමාව තුළදී සම්පූර්ණයෙන් ම උපයෝගී කරගෙන ඇත.

වෙළුම II

ඉදිරි දැක්ම

2.8 අනාගතය සඳහා ඉදිරිදැක්ම

2020 වර්ෂයේ සිට ඉදිරියට රජයේ සියළුම අමාත්‍යාංශ හා රාජ්‍ය ආයතන විසින් වර්තමාන රජයේ ප්‍රතිපත්ති ප්‍රකාශයේ ප්‍රතිපත්ති දිශානතියට අනුව ක්‍රියාකිරීමේ වගකීම උසුලනු ලැබේ. ඒ අනුව සියළුම රාජ්‍ය ආයතන විසින් සිය ව්‍යාපෘති හා වැඩසටහන් ප්‍රතිපත්ති ප්‍රකාශය මඟින් දක්වා ඇති ප්‍රතිපත්ති සාක්ෂාත් කරගැනීම උදෙසා සැලසුම් සකස් කළ යුතු වේ.

වර්තමාන බලයට පත් රජයේ ප්‍රතිපත්ති ප්‍රකාශය “සෞභාග්‍යයේ දැක්ම හා මෙහෙවර” යන මාවත ඔස්සේ ඉදිරි වර්ෂ 05 ක කාලයක් සඳහා හඳුන්වා දී ඇත. රට තුළ යටිතල පහසුකම් නැංවීමේ ප්‍රධානතම අමාත්‍යාංශය ලෙස මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය, මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය සමඟ එක්වමාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය යටතේ නිරන්තරයෙන් හා වරින් වර සිදු කරනු ලබන මාර්ග නඩත්තු කටයුතුවලට අමතරව පහත නව මාර්ග සංවර්ධන ව්‍යාපෘති හා වැඩසටහන් ද ක්‍රියාත්මක කිරීමට අදහස් කෙරේ.

“සෞභාග්‍යයේ දැක්ම හා මෙහෙවර” ප්‍රතිපත්ති ප්‍රකාශයේ පරිච්ඡේද අංක 07 අනුව, නාගරික හා ග්‍රාමීය ප්‍රදේශවල සමාජීය හා ආර්ථික වශයෙන් පවතින පරතරය මුලිනුපුටා දැමීම සඳහා “උප- නාගරීකරණය” නම් උපායමාර්ගය හඳුන්වා දී ඇත.

එම ඉලක්කය සාක්ෂාත් කර ගැනීම උදෙසා ගෝලීයව පිළිගෙන ඇති තීරසර සංවර්ධන අරමුණු ඉලක්ක කර ගනු ලැබූ පහත සංවර්ධන ව්‍යාපෘති හා වැඩසටහන් සඳහා සිය ප්‍රමුඛ අවධානය යොමු කිරීමට මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය මඟින් බලාපොරොත්තු වේ.

- කොළඹ - මහනුවර අධිවේගී මාර්ගය ඉදිකිරීම

මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය, මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය සමඟ එක්ව මෙම අධිවේගී මාර්ගය අදියර 03 ක් යටතේ ඉදිකිරීමට සැලසුම් කර ඇති අතර දැනට අදියර I හා II හි සිවිල් වැඩ කටයුතු සිදු කරමින් පවතී. මහජනතාව වෙත වේගවත් ගමනාගමන පහසුකමක් ලබාදීම සඳහා මෙම අධිවේගී මාර්ගයේ ඉදිකිරීම් කටයුතු ඉදිරි වසර 02 – 03 තුළ නිම කිරීමට අමාත්‍යාංශය බලාපොරොත්තු වේ.

- කොළඹ - කටුනායක අධිවේගී මාර්ගය “වරාය නගරය” දක්වා දීර්ඝ කිරීම තුලින් අතුරුගිරිය හරහා බත්තරමුල්ල දක්වා සම්බන්ධ කිරීම.

මෙම නව මාර්ග ජාලය තුලින් බත්තරමුල්ල දක්වා ප්‍රවේශය ලබා දීම සඳහා;

- වරාය ප්‍රවේශ මාර්ගය ඉදිකිරීම
- නව කැලණි පාලම ඉදිකිරීම
- ඔරුගොඩවත්ත සිට අතුරුගිරිය හරහා බත්තරමුල්ල දක්වා කුළුණු මතින් ඉදිවන මහාමාර්ගය ඉදිකිරීම

යන ව්‍යාපෘතීන් හි ඉදිකිරීම් කටයුතු සම්පූර්ණ කළ යුතු වේ.

- මාර්ග ජාලය නැවත ඇතිරීම හා නවීකරණය කිරීම.

මේ යටතේ පවතින මාර්ග ජාලය ප්‍රමුඛතාවය මත නැවත ඇතිරීම හා නවීකරණය කිරීම සිදු කරනු ලැබේ.

- වැඩිදියුණු කළ රථවාහන කළමනාකරණ පද්ධතියක් හඳුන්වා දීම.

වැඩිදියුණු කළ රථවාහන කළමනාකරණ පද්ධතියක් හඳුන්වා දීම තුලින් මාර්ග තදබදය අවම කිරීම හා මාර්ග සුරක්ෂිතතාවය තහවුරු කිරීම අපේක්ෂා කෙරේ.

- මාර්ගවල සෑම කි.මී. 3-5 අතර පරතරයකින් ඉස්සර කිරීමේ මංකිරු ස්ථාපිත කිරීම.

මහාමාර්ගයන්හි කි.මී.3-5 අතර පරතරයක් පවත්වා ගනිමින් ඉස්සර කිරීමේ මංකිරු ඉදිකිරීම මඟින් හඳුනාගත් මාර්ග තදබදය අධිකව පවතින ප්‍රදේශවල මාර්ග තදබදය ලිහිල් කිරීම හා මාර්ග අනතුරු අවම කිරීම අපේක්ෂා කෙරේ.

- “විකල්ප මාර්ග ජාලයක්” ඉදිකිරීම

විකල්ප මාර්ග ජාලයක් හඳුනාගෙන වැඩිදියුණු කිරීමේ අරමුණ වන්නේ පවතින ප්‍රධාන මාර්ග හා අධිවේගී මාර්ග සඳහා ඉහළ ප්‍රවේශයක් ලබා දීමේ පහසුතාවයන් වැඩිදියුණු කිරීමයි.

2.8.1 කොවිඩ් 19 ව්‍යාප්තිය නිසා ඇති වූ බලපෑම සහ ඉදිරි දැක්ම

ඉදිකිරීම් ක්ෂේත්‍රයේ අනිකුත් උප අංශයන් සේම මාර්ග අංශයට අයත් ව්‍යාපෘතීන් ද කාලය, පිරිවැය හා ගුණාත්මකභාවය අනුව පාලනය වේ. කොවිඩ් 19 වැනි සෞඛ්‍ය උපද්‍රවයන් ඉදිකිරීම් කර්මාන්තයේ සාර්ථකත්වයට බලපාන අනපේක්ෂිත බාහිර සාධක යටතේ සැලකිය හැකිය. එවැනි අනපේක්ෂිත බාධක හමුවේ මාර්ග සංවර්ධන ව්‍යාපෘති පහත සඳහන් ගැටළු වලට මුහුණ දී තිබේ.

- ගිවිසුමගත කාලසීමාව තුළදී සංවර්ධන ව්‍යාපෘතීන් අවසන් කිරීමට නොහැකි වීම.
- ඊට සමගාමීව ව්‍යාපෘතියෙහි කාලසීමාව දීර්ඝ කරගැනීමට සිදු වීම.
- අමුද්‍රව්‍යන් සැපයීම අඛණ්ඩව සිදු නොවීම.
- දීර්ඝ වශයෙන් පවතින ඇදිරිනීති තත්ත්වය මත ඉදිකිරීම් ස්ථාන තුළ සම්පත් ස්ථානගත කිරීමේදී ප්‍රමාදයන් ඇතිවීම.
- ඉදිකිරීම් ස්ථානවල සෞඛ්‍ය ප්‍රමිතීන් පහත වැටීම
- ඉදිකිරීම් කටයුතු සිදු කිරීමට ශ්‍රම බලකාය දක්වන අකමැත්ත.

මේ අනුව, රජය විසින් සෞඛ්‍ය මාර්ගෝපදේශ සහ ස්ථාවර පහසුකම් ලබාදී තිබුණ ද සමස්ත ඉදිකිරීම් ක්ෂේත්‍රය සඳහාම අහිතකර ලෙස මෙම වසංගත තත්ත්වය බලපාමින් 2020 වර්ෂය පුරාවටම මන්දගාමී ප්‍රගතියක් ලබාගෙන ඇත. එමනිසා මෙම අංශ තුළ සිදු වූ පසුබැස්ම අවම කර නැවත වර්ධනය කරගැනීම සඳහා පහත සඳහන් පියවරයන් අනුගමනය කළ යුතු බව හඳුනාගෙන ඇත.

- ප්‍රධාන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතීන්හි කාලය දීර්ඝ කරගැනීම සඳහා විදේශ මූල්‍ය ආයතන සමඟ සාකච්ඡා කිරීමට රජය මැදිහත් විය යුතුය.
- ව්‍යාපෘති කාර්ය මණ්ඩලය සඳහා ප්‍රවාහන පහසුකම් සැපයීම (පුහුණු හා නුපුහුණු කම්කරුවන්)
- කිසිදු ආකාරයක ප්‍රමාදයකින් තොරව හෝ අවම ප්‍රමාදයකින් යුතුව ව්‍යාපෘති වෙත අවශ්‍ය අමුද්‍රව්‍යන් ප්‍රවාහන පහසුකම් සැපයීම.

ඉදිකිරීම් අංශ කෙරෙහි ඉහත සඳහන් ගැටළු බලපා ඇතත් අමාත්‍යාංශය යටතේ ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතීන් සඳහා මෙම තත්ත්වය අවම වශයෙන් බලපෑ අතර භෞතික හා මූල්‍ය යන දෙඅංශයෙන් ම වඩාත් හොඳ කාර්යසාධනයක් අත්පත් කරගැනීමට හැකි වී ඇත. ඉදිකිරීම් ස්ථානවල සේවයේ නියුතු සේවකයින් සමාජ දුරස්ථභාවය හා අනෙකුත් සෞඛ්‍යාරක්ෂිත ක්‍රමවේද වඩාත් හොඳින් අනුගමනය කරමින් කාර්යක්ෂමව කටයුතු කර ඇත. කෙසේවෙතත් ව්‍යාපෘතීන්හි ඉඩම් අත්පත් කරගැනීමේ කටයුතු වල යම් ප්‍රමාදයක් ඇති වී ඇත්තේ ඒ හා සම්බන්ධව ක්‍රියාකරනු ලබන ආයතන කොවිඩ් 19 තත්ත්වය හමුවේ තාවකාලිකව වසා දැමීම හේතුවෙනි.

2020 වර්ෂය තුළදී, ව්‍යාපෘති 13 ක් සඳහා අවසන් කිරීමට නියමිත කාලසීමාව දීර්ඝ කිරීමට එකඟතාවය පළ කර ඇති අතර ප්‍රමුඛතා මාර්ග ව්‍යාපෘතිය - 3 අදියර I සහ අදියර II වැනි ව්‍යාපෘති මෙම සංශෝධිත ව්‍යාපෘති කාලසීමාව තුළදී පවා නිමකිරීමට හැකිවිණි.

ඇතැම් ඉදිකිරීම් ස්ථාන වල කොවිඩ් 19 ආසාදිත කාර්ය මණ්ඩල හමුවීම නිසා විවිධ දුෂ්කරතාවයන්ට මුහුණ පෑමට සිදු වූ අතර කුළුණු මත ඉදිවන වරාය ප්‍රවේශ මාර්ග ව්‍යාපෘතියෙහි සේවකයින් කිහිපදෙනෙකුට කොවිඩ් ආසාදනය වීම නිසා සියළුම වැඩ නතර කොට එම ස්ථානය තුළදීම දින 14 – 21 ක් නිරෝධානය කිරීමට අවශ්‍ය ක්‍රියාමාර්ග ගන්නා ලදී. මීට අමතරව ඉදිකිරීම් කටයුතු වල නියැලෙන කම්කරුවන් සඳහා වැඩබිම් තුළම

විවේකාගාර සකසා කම්කරුවන් වැඩබිම තුලම රඳවා ගැනීමට කටයුතු සැලසීම මඟින් කම්කරු පිරිවැය අවම කොට ව්‍යාපෘතියෙහි කාර්යක්ෂමතාවය ඉහල නංවාගැනීමට ඇතැම් ව්‍යාපෘති කටයුතු කර ඇත. එසේ කටයුතු කරන ලද එක් ව්‍යාපෘතියක් ලෙස නව කැලනි පාලම ඉදිකිරීමේ ව්‍යාපෘතිය හැඳින්විය හැක.

එබැවින් සමස්තයක් ලෙස ඉහත වසංගත තත්ත්වය සංවර්ධන ව්‍යාපෘති කෙරෙහි අහිතකර ලෙස බලපා ඇති නමුත් මහාමාර්ග අංශයේ ව්‍යාපෘති මෙකී ගැටළුකාරී තත්ත්වයට හොඳින් මුහුණ දෙමින් වාර්තා කරන කාලසීමාව තුලදී වඩාත් හොඳ කාර්යසාධන මට්ටමක් කරා ළඟාවීමට හැකියාව ලැබී ඇති බව පෙනී යයි.

පරිච්ඡේදය 3

සමස්ත

මූල්‍ය කාර්යසාධනය

සියළුම වියදම් 2021/02/09 දින භාණ්ඩාගාර මෙහෙයුම් දෙපාර්තමේන්තුව විසින් ප්‍රකාශයට පත් කරන ලද මූල්‍ය වාර්තාවට අනුකූලව සකස් කොට ඇත.

**2020 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා
මූල්‍ය කාර්යසාධන ප්‍රකාශය**

අසෂ් - එස්

Rs.

	2020	2019	
ආදායම් ලැබීම්	-	-	අසෂ්-1
ආදායම් බදු	-	-	
දේශීය භාණ්ඩ හා සේවා මත බදු	-	-	
ජාත්‍යන්තර වෙළෙඳාම මත බදු	-	-	
බදු නොවන ආදායම් හා වෙනත්	-	123,418,859	
මුළු ආදායම් ලැබීම් (අ)	-	123,418,859	
ආදායම් නොවන ලැබීම්			
භාණ්ඩාගාර අග්‍රිම	325,167,291.266	67,600,247,550	අසෂ්-3
තැන්පතු	405,681,184	1,373,147,081	අසෂ්-4
අත්කාරම් ගිණුම	29,011,266	42,287,268	අසෂ්-5
වෙනත් ලැබීම්	151,580,910	151,185,876	
මුළු ආදායම් නොවන ලැබීම් (ආ)	541,092,008,559	69,166,867,775	
ආ = (අ)+(ආ)	541,092,008,559	69,290,286,634	
අඩුකළා : වියදම්			
පුනරාවර්තන වියදම්	-	-	
වැටුප්, වේතන සහ අනෙකුත් සේවක ප්‍රතිලාභ	149,748,000	217,243,803	අසෂ්-2(III)
අනෙකුත් භාණ්ඩ හා සේවා	44,241,000	116,508,982	
සහනාධාර, ප්‍රදාන සහ මාරුකිරීම්	2,058,000	77,389,793	
පොළී ගෙවීම්	-	-	
වෙනත් පුනරාවර්තන වියදම්	329,000	126,868	
මුළු පුනරාවර්තන වියදම් (ආ)	196,376,000	411,269,445	

**2020 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා
මූල්‍ය කාර්යසාධන ප්‍රකාශය**

ඒබීඒ - එස්

Rs.

	2020	2019
මූලධන වියදම		
මූලධන වත්කම් පුනරුත්ථාපනය හා වැඩිදියුණු කිරීම	2,448,000	6,486,934
මූලධන වත්කම් අත්පත් කර ගැනීම	19,879,848,000	6,502,306,044
ප්‍රාග්ධන මාරුකිරීම්	7,400,000,000	6,510,588,883
මූල්‍ය වත්කම අත්පත් කර ගැනීම	-	-
භාණ්ඩා වර්ධනය	200,000	2,461,057
වෙනත් මූලධන වියදම්	227,544,356,000	143,410,483,910
මුළු මූලධන වියදම (අ)	254,826,852,000	156,432,326,828
ප්‍රධාන ලෙඛන වියදම් (ව)	922,852,281	1,656,254,378
තැන්පතු ගෙවීම්	601,196,258	1,617,026,030
අත්තිකාරම් ගෙවීම්	1,066,023	39,228,348
මුළු වියදම් C = (අ+ව+ඉ)	226,888,972,184	158,499,850,651
2020 දෙසැම්බර් 31 දිනට අමුණ ගණය = (අ-C)	(472,779,963,665)	(89,209,564,017)

ඒබීඒ-2(III)

**2020 දෙසැම්බර් 31 දිනට
මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශය**

අංක 8

2020	2019
RS	RS

මූල්‍ය නොවන වත්කම		
දේපළ, පිරිසක හා උපකරණ	326,581,995	619,409,582
මූල්‍ය වත්කම		
අත්තිකාරම රිඳුම	309,181,660	48,553,409
මුදල් හා මුදල් සමාන දා	357,497,161	136,985
මුළු වත්කම	668,099,976	
අදාල වත්කම / ස්කන්ධය		
දේපළ පිරිසක හා උපකරණ සංවිකල්‍ය	24,785,016	(157,294,181)
කුලී හා වැඩ අත්තිකාරම සංවිකල්‍ය	326,578,995	619,409,582
ස්භව වගකීම		
කැප්පතු රිඳුම	61,837,150	205,847,590
අග්‍රිම වෙස්ස		136,985
මුළු වගකීම	357,497,161	668,099,976

පිටු අංක 07 සිට 82 දක්වා ඒපීඒ 1 සිට ඒපීඒ 6 දක්වා වූ ආකෘති පත්‍රවලින් ඉදිරිපත් කෙරෙන රිඳුම තොරතුරු සහ සටහන් පිටු අංක 83 සිට 171 දක්වා ඇතුළත් රිඳුම සටහන් විස්තර ද මෙම අවසන් රිඳුමවලට අන්තර්ගත කොටස් වේ. මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල් කිරීම භෞද්‍යවේ පිළිගත් රිඳුම මූලධර්මවලට අනුකූලව සිදුකර ඇති අතර මෙහිදී මූල්‍ය ප්‍රකාශයන්හි සටහන් මගින් හෙළිදරව් කර ඇති පරිදි වඩාත් සුදුසු රිඳුමකරණ ප්‍රතිපත්ති හා විකාස කර ඇත. ඉහත අවසන් රිඳුමවලට සඳහන් සංඛ්‍යා, ඊට අදාළ රිඳුම සටහන් හා අනෙකුත් රිඳුම තොරතුරු හා සේවාගාර රිඳුම හෝත් සමඟ සැසඳීම කර ඇති බවටත් ඒවා එම සංඛ්‍යා සමඟ එකඟ වන බවටත් මෙයින් සහතික කරමු.

.....
 * ප්‍රධාන ගණන්වලට නිලසුරු
 නම : 

.....
 ගණන්වලට නිලධාරී
 නම :

ආර්. ඩබ්ලිව්. ආච්ඡන්ද්‍රප්‍රසාද්
 මහාමාත්‍ය අමාත්‍යාංශය
 ලේඛණ : 2021/02/23

කනතුරු :
 දිනය :

08 වන මහල, "මහනැගුම් මහමළුව"
 අංක. 216, වොන්සිල් කොමිෂනරුවාගේ මාවත,
 වත්තරමුල්ල.

.....
 ප්‍රධාන මූල්‍ය නිලධාරී ප්‍රධාන ගණකාධිකාරී/ඒ.ඒ.ඒ. ඩබ්ලිව් එස්. පෙරේරා
 අධ්‍යක්ෂ (මුදල්) / කොමසාරිස් (මුදල්)
 නම : 
 දිනය : 2021.02.23 අංක. 216, වොන්සිල් කොමිෂනරුවාගේ මාවත,
 වත්තරමුල්ල.
 120

2020 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශය

රපර-ප

	2020	2019
මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරකම්වලින් පහිත වූ මුදල් ප්‍රවාහයන්		
මුළු බදු ලැබීම		
ගාස්තු, අධිගාර, අඩුමුදල් සහ බලපත්‍ර	-	-
ලාභ	-	-
ආදායම් නොවන ලැබීම්	123,418,859	-
වෙනත් ශීර්ෂ වෙනුවෙන් එකතු කරන ලද ආදායම්	151,185,876	-
අග්‍රිම ලැබීම	67,600,247,550	-
මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරකම්වලින් පහිත වූ මුදල් ප්‍රවාහය (අ)	67,874,852,285	-
අඩුකළා: මුදල් වැය කිරීම්		
පුද්ගල පඩිනඩි හා මෙහෙයුම් වියදම්	333,596,037	-
සහනාධාර සහ මාරුකිරීම්	77,389,793	-
වෙනත් වැය ශීර්ෂ වෙනුවෙන් දරන ලද වියදම්	29,418,965	-
භාණ්ඩාගාරයට පියවන ලද අග්‍රිම	-	-
මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරකම් සඳහා වැය කරන ලද මුදල් ප්‍රවාහය (ආ)	440,404,795	-
මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරකම්වලින් පහිත වූ ඉද්ධ මුදල් ප්‍රවාහය (ඇ) = (අ) - (ආ)	67,434,447,490	-
ආයෝජන ක්‍රියාකාරකම්වලින් පහිත වූ මුදල් ප්‍රවාහයන්		
පොලී	-	-
ලාභාංශ	-	-
හිමිකම් ඉවත්වීමේ ප්‍රතිඵල හා භෞතික වත්කම් විකිණීම	-	-
උපණය අයකර ගැනීම	-	-
අත්තිකාරම් අයකර ගැනීම	31,108,736	-
ආයෝජන ක්‍රියාකාරකම්වලින් පහිත වූ මුදල් ප්‍රවාහය (ඈ)	31,108,736	-
අඩුකළා: මුදල් වැය කිරීම්		
භෞතික වත්කම් ඉදිකිරීම හෝ මිලදී ගැනීම හා වෙනත් ආයෝජන අත්කර ගැනීම	49,447,676,281	67,404,503,961
අත්තිකාරම් ගෙවීම්	10,760,559	40,925,066
උපණය ගෙවීම්	-	-
ආයෝජන ක්‍රියාකාරකම් සඳහා වැය කරන ලද මුළු මුදල් ප්‍රවාහය (ඉ)	67,445,429,027	-

2020 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශය

අපේ-8

	2020	2019
<p>ආයෝජන ක්‍රියාකාරකම්වලින් පහිත වූ ඉද්ධ මුදල් ප්‍රවාහය (ඊ)=(අ)-(ඉ)</p> <p>මෙහෙයුම් හා ආයෝජන ක්‍රියාකාරකම්වලින් පහිත වූ ඉද්ධ මුදල් ප්‍රවාහය (උ)=(අ) + (ඊ)</p>	(49,476,855,871)	(67,414,320,291)
	150,347,974	20,127,199
<p>මූල්‍ය ක්‍රියාකාරකම්වලින් පහිත වූ මුදල් ප්‍රවාහයන්</p> <p>දේශීය ණය ගැනීම</p> <p>විදේශීය ණය ගැනීම</p> <p>ප්‍රාදානයන් ලැබීම</p> <p>කැන්පතු ලැබීම</p> <p>මූල්‍ය ක්‍රියාකාරකම්වලින් පහිත වූ මුළු මුදල් ප්‍රවාහය (ඌ)=(උ)-(අ)</p>	117,63,184	1,351,646,095
	414,654,84	1,351,646,095
<p>අඩුකළා: මුදල් වැය කිරීම</p> <p>දේශීය ණය ආපසු ගෙවීම</p> <p>විදේශීය ණය ආපසු ගෙවීම</p> <p>කැන්පතු ගෙවීම</p> <p>මූල්‍ය ක්‍රියාකාරකම් සඳහා වැය කරන ලද මුළු මුදල් ප්‍රවාහය (එ)</p>	562,13,658	1,371,636,310
	562,13,658	1,371,636,310
<p>මූල්‍ය ක්‍රියාකාරකම්වලින් පහිත වූ මුදල් ප්‍රවාහය (ආ)=(ඌ)-(එ)</p>	(150,347,974)	(19,990,215)
<p>මුදල්වල ඉද්ධ වෙනස්වීම (ඔ) = (උ) -(ආ)</p> <p>පනවැරි 01 දිනට ආරම්භක මුදල් සේඛය</p> <p>දෙසැම්බර් 31 දිනට අවසාන මුදල් සේඛය</p>	(10)	136,985
	(10)	136,985
	(10)	136,985

වාර්තා කිරීමේ පදනම

- 1) වාර්තාකරණ කාලපරිච්ඡේදය
2020 ජනවාරි 01 සිට දෙසැම්බර් 31 දක්වා වූ කාලපරිච්ඡේදය මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශයන්ට අදාළ වාර්තාකරණ කාලපරිච්ඡේදය වේ.
- 2) මිනුම්කරණ පදනම
මූල්‍ය ප්‍රකාශන ඓතිහාසික පිරිවැය මත පිළියෙල කර ඇති අතර සමහර වත්කම්වල ඓතිහාසික පිරිවැය නැවත තක්සේරු කරන ලද විටිනාකමට වැඩිදියුණු කර ඇත. අන්‍යාකාරයෙන් දක්වා නොමැති විට ගිණුම් පිළියෙල කිරීම වැඩිදියුණු කළ මුදල් පදනම මත සිදු කරයි.
මූල්‍ය ප්‍රකාශ ශ්‍රී ලංකා රුපියල්වලින් ආසන්නතම රුපියලට ඉදිරිපත් කර ඇත.
- 3) ආදායම් හඳුනාගැනීම්
හුවමාරු හා හුවමාරු නොවන ආදායම් ඒවායේ බදු වන කාලසීමාව නොසලකා, ගිණුම් කාලසීමාව තුළ මුදල් ලැබීම් අනුව හඳුනාගනු ලැබේ.
- 4) දේපළ, පිරිසැක හා උපකරණ හඳුනාගැනීම හා මැනීම
වත්කමට අදාළ අනාගත ආර්ථික ප්‍රතිලාභ ආයතනයට ලැබෙන බවට තහවුරුවක් ඇති විට හා එම වත්කම් විශ්වාසනීයව මැනිය හැකි නම් එම වත්කම් දේපළ, පිරිසැක හා උපකරණ ලෙස හඳුනාගනු ලැබේ.
දේපළ, පිරිසැක හා උපකරණ පිරිවැයට හඳුනාගන්නා අතර පිරිවැය ආකෘතිය අදාළ නොවන අවස්ථාවලදී නැවත තක්සේරු කරන ලද අගය යොදාගනී.
- 5) දේපළ, පිරිසැක හා උපකරණ සංචිතය
මෙම සංචිත ගිණුම දේපළ, පිරිසැක හා උපකරණවල අනුරූප ගිණුම වේ.
- 6) මුදල් හා මුදල් සමාන දෑ
2020 දෙසැම්බර් 31 දිනට අකැති දේශීය ව්‍යවහාර මුදල් නොවූවු සහ කාසිවලින් මුදල් හා මුදල් සමාන දෑ සමන්විත වේ.
- 7) පෙර වසරේ වටිනාකම් ඉදිරිපත් කිරීම
2019 වර්ෂයේ ඉදිරිපත් කරන ලද මූල්‍ය ප්‍රකාශන ඉදිරිපත් කිරීම සම්බන්ධයෙන් රජයේ විගනකයෝ නිරීක්ෂණ අනුව අවශ්‍ය නිවැරදි කිරීම් සිදුකල පසු වටිනාකම් මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශයෙහි 2019 වර්ෂයේ වටිනාකම් යටතේ පෙන්වුම් කර ඇත.
- 8) අමාත්‍යාංශයේ විෂය පථයේ වෙනස්කම්
2019 වර්ෂයේදී බණිස් කෙල් සමිපත් සංවර්ධන අංශය, මහා මාර්ග හා මාර්ග සංවර්ධන අමාත්‍යාංශය යටතේ පැවති බැවින් වැය ශීර්ෂ 117 යටතේ ඒකාබද්ධ මූල්‍ය ප්‍රකාශන ඉදිරිපත් කරන ලදී. 2020.08.09 දිනැති අතිවිශේෂ ගැසට් පත්‍රයට අනුව බලශක්ති අමාත්‍යාංශයට හා ඉංජිනේරු මාර්ග හා යටිතල පහසුකම් රාජ්‍ය අමාත්‍යාංශයට වෙනම වැය ශීර්ෂ යටතේ කාර්යයන් පැවරුණ බැවින් 2020 වර්ෂයේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන වැය ශීර්ෂ 117 යටතේ මහා මාර්ග අමාත්‍යාංශය සඳහා පමණක් ඉදිරිපත් කර ඇත.

වැඩසටහන් අනුව වියදම් ප්‍රකාශය

වියදම් ශීර්ෂ අංකය : 117

අමාත්‍යාංශයේ/දෙපාර්තමේන්තුවේ/දිස්ත්‍රික් ලේකම් කාර්යාලයේ නම : මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය

වැය විෂයය	වැයවහන (1)					වැයවහන (2)					වියදම	මුළු වියදම	
	ප්‍රතිපාදනය					ප්‍රතිපාදනය							
	අයවැය අයවැය වෙන්කිරීම (1)	පරිපූරක අයවැය වෙන්කිරීම (2)	මු.රෙ. 66/69 මාරු කිරීම (3)	මුළු අදාළ වෙන්කිරීම (4)=(1)+(2)+(3)	වියදම (5)	අයවැය අයවැය වෙන්කිරීම (6)	පරිපූරක අයවැය වෙන්කිරීම (7)	මු.රෙ. 66/69 මාරු කිරීම (8)	මුළු අදාළ වෙන්කිරීම (9)=(6)+(7)+(8)				
මුද්‍රණ වියදම	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
මූලධර්ම වත්කම් ප්‍රකාශන ව්‍යාපෘති කිරීම	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2001 ගොඩනැගිලි සහ ඉදිකිරීම්	20,000	-	350,000	370,000	367,400	-	-	-	-	-	-	-	367,400
2002 යන්ත්‍ර හා යන්ත්‍රෝපකරණ	136,000	-	28,000	164,000	89,870	-	-	-	-	-	-	-	89,870
2003 වහන	1,914,000	-	-	1,914,000	1,556,747	-	-	-	-	-	-	-	1,556,747
මූලධර්ම වත්කම් අත්පත් කර ගැනීම	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2101 වහන	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2102 ගෘහභාණ්ඩ හා කාර්යාලීය උපකරණ	227,000	-	(126,000)	101,000	92,319	-	-	-	-	-	-	-	92,319
2103 යන්ත්‍ර හා යන්ත්‍රෝපකරණ	428,000	-	(242,000)	186,000	184,429	-	-	-	-	-	-	-	184,429
2104 ගොඩනැගිලි සහ ඉදිකිරීම්	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2105 ඉඩම් සහ ඉඩම් වැඩිදියුණු කිරීම	-	-	-	-	-	19,432,980,000	-	446,581,000	19,879,561,000	16,664,785,014	-	-	16,664,785,014
2106 මූල්‍යමය පැවරුම්	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2108 කල්බදු වහන පදනා ණය මුදල අපයුග්‍ය වීම	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ප්‍රාග්ධන මාරු කිරීම	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2201 රාජ්‍ය ආයතන	-	-	-	-	-	7,400,000,000	-	-	7,400,000,000	7,399,500,000	-	-	7,399,500,000
2202 පැවරුම් සහායන්	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2203 පළාත් සහ පදනා ආයතන විය	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2204 විදේශයන්ට මාරු කිරීම	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2205 රාජ්‍ය ආයතන ආයතනවලට ප්‍රාග්ධන ඉදාන	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
මුද්‍රණ වත්කම් අත්පත් කර ගැනීම	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2301 භිෂිකම් දායක මුදල්	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2302 ණයදීම	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
නැතිවීම් වර්ධනය	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2401 කාර්ය මණ්ඩල පුහුණු	210,000	-	(10,000)	200,000	197,500	-	-	-	-	-	-	-	197,500

දැඩියාවන් අනුව විසඳුම් ප්‍රකාශය

අමාත්‍යාංශයේ/දෙපාර්තමේන්තුවේ/දිස්ත්‍රික් ලේකම් කාර්යාලයේ නම : මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය

වැයම් අංකය : 117

වැයම් විස්තරය	දැඩියාවන් (1)				දැඩියාවන් (2)				වියදම්	මුළු වියදම්
	අවදාය ඇස්තමේන්තු වෙන්කිරීම් (1)	පරිපූරක ඇස්තමේන්තු වෙන්කිරීම් (2)	මු.ලේ. 66/69 මාරු කිරීම් (3)	මුළු අදාල වෙන්කිරීම් (4)=(1)+(2)+(3)	වියදම් (5)	අවදාය ඇස්තමේන්තු වෙන්කිරීම් (6)	පරිපූරක ඇස්තමේන්තු වෙන්කිරීම් (7)	මු.ලේ. 66/69 මාරු කිරීම් (8)		
වෙනත් මූලධර්ම විසඳුම්										
2501 ප්‍රතිවිද්‍යානකාරණය	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2502 ආයෝජන	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2503 ආයෝජනවලට පෙරවා	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2504 පළාත් සහ සඳහා ආයතනවලට	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2505 ප්‍රාදේශීයආදාය වැයකිරීම්	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2506 යම්කල වහසුකම් සංවර්ධනය	-	-	-	-	-	227,990,937,000	-	###	227,544,356,000	202,003,437,635
2507 පර්යේෂණ සහ සංවර්ධන	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2509 වෙනත්	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
මුළු එකතුව	2,935,000	-	-	2,935,000	2,488,266	254,823,917,000	-	-	254,823,917,000	226,067,722,649
මුළු පුනරාවර්තන හා මූලධර්ම විසඳවීම් එකතුව	193,507,000	5,804,000	-	199,311,000	198,377,253	254,823,917,000	-	-	254,823,917,000	226,067,722,649
										226,070,210,915

.....
 ප්‍රධාන මූල්‍ය නියෝජිත/ප්‍රධාන-ආයතනවල/අධ්‍යක්ෂ (මුදල්) / කොමසාරිස් (මුදල්)
 දිනය : 2021-09-23

ලේ.නේ. නිලපුවරු එස්. පෙරේරා
 ප්‍රධාන මූල්‍ය නිලධාරී
 මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය
 07 වන මහල, "මහනැගුම මංගල්ලර"
 අංක. 216, කොළඹ 05 නගරයේ
 කොළඹ 05, මහනැගුම මාර්ග

විදේශීය අංකය : 117

2020 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා විදේශීය ප්‍රකාශය
අමාත්‍යාංශයේ/දෙපාර්තමේන්තුවේ/දුස්ශික් ලේකම් කාර්යාලයේ නම : මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය

විදේශීය අංකය	ප්‍රතිපාදනය				විදේශ			අදාළ බලපෑම	
	වාර්ෂික අයවැයක ප්‍රතිපාදන	පරිපූරක අයවැයකට ප්‍රතිපාදන	මු.රෙ. 66/69 මාරු කිරීම	මුළු අදාළ ප්‍රතිපාදන	මුදල් භෝගව අනුච විදේශ	මු.රෙ. 208 යටතේ අනෙකුත් අමාත්‍යාංශ/දෙපාර්තමේන්තු විසින් දැරූ විදේශ (සාක්ෂිකාරී මුද්‍රිත සටහන් අනුව)	මුළු විදේශ	ඉතිරිය / (ඉක්මවීම)	ඉතිරිය / (ඉක්මවීම) සංඝෝචිත අයවැයකට වෙන් කිරීමේ % ලෙස (9)=(8)/(4) *100
නවීකූ විදේශීය	(1)	(2)	(3) (-)/+	(4)=(1)+(2)+(3)	(5)	(6)	(7)=(5)+(6)	(8)=(4)-(7)	(9)=(8)/(4) *100
1301 වාහන	8,314,000	-	1,203,000	9,517,000	9,266,805	-	9,266,805	250,195	3
1302 සන්නිවේදන සහ සන්නිවේදන උපකරණ	938,000	-	158,000	1,096,000	1,094,494	-	1,094,494	1,506	0
1303 සන්නිවේදන සහ ඉදිකිරීම්	420,000	-	(420,000)	-	-	-	-	-	-
එකතුව (අ)	9,672,000	-	941,000	10,613,000	10,361,299	-	10,361,299	251,701	-
සේවා									
1401 ප්‍රවාහන	3,444,000	800,000	(25,000)	4,219,000	4,195,260	-	4,195,260	23,740	1
1402 කාර්යාල සහ සන්නිවේදන	5,021,000	-	110,000	5,131,000	5,122,879	-	5,122,879	8,121	0
1403 විදුලි සහ සන්නිවේදන	468,000	-	(53,000)	415,000	339,201	-	339,201	75,799	18
1404 බදු කුලී සහ පළාත් සාධන ආයතන බදු	4,965,000	-	(329,000)	4,636,000	4,635,343	-	4,635,343	657	0
1405 වෙනත්	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1406 කැලබ්‍රේ වාහන සඳහා පොලී වෙඩි	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1408 මෙහෙයුම් කැලබ්‍රේ යටතේ මිලදීගත් වාහන සඳහා කැලබ්‍රේ වෙඩි	1,002,000	-	(199,000)	803,000	798,889	-	798,889	4,111	-
1409 වෙනත්	14,900,000	800,000	(496,000)	15,204,000	15,091,573	-	15,091,573	112,427	1
එකතුව (ආ)	43,574,000	2,504,000	(1,787,000)	44,241,000	43,790,608	-	43,790,608	450,392	-
අනෙකුත් සාක්ෂිකාරී සේවා සඳහා මුළු විදේශ (ආ+ආ+ආ+ආ)									

ව්‍යවස්ථාපිත අංකය	ප්‍රතිපාදනය				වියදම			ඉතිරි වියදම	
	වාර්ෂික අවසාන ප්‍රතිපාදන	පරිපූරක දැයකමෝලෝක ප්‍රතිපාදන	මු.රෙ. 06/09 මාරු කිරීම	මුළු ඉදිරි ප්‍රතිපාදන	මුදල් පොතට අනුව වියදම	මු.රෙ. 208 සමානේ අනෙකුත් අමාත්‍ය-විද්‍යාත්මක මොනරු විසින් දැරූ මුද්‍රිත සටහන් අනුව	මුළු වියදම	ඉතිරිය / (ඉක්මවීම)	ඉතිරිය / (ඉක්මවීම) සංශෝධන වෙනස්කම්වලට වෛතු
	(1)	(2)	(3) (-)/+	(4)=(1)+(2)+(3)	(5)	(6)	(7)= (5)+(6)	(8)=(4)-(7)	(9)=(8)/(4) *100
සමහර - 7 - වැනි වර්ෂය අනුව වර්ෂිකවර්ෂය කරන ලද මාරුකිරීම්, ප්‍රදානයන් සහ සහකාරවරුන්									
මුදලකිරීම්									
1501 සුභසාධන වැඩසටහන්	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1502 විශ්‍රාමික ප්‍රතිපාදන	853,000	-	15,000	868,000	867,279	-	867,279	721	0
1503 රාජ්‍ය ආයතන	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1504 සංවර්ධන සහකාරවරුන්	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1505 සම්මතව සහ දායක මුදල්	71,000	-	(7,000)	64,000	63,630	-	63,630	370	1
1506 රජයේ සේවකයන් සඳහා ලේඛන ණය	1,042,000	-	84,000	1,126,000	1,125,213	-	1,125,213	787	0
1507 පළාත් සභා සඳහා දායකත්වය	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1508 වෙනත්	-	-	-	-	-	-	-	-	-
එකතුව	1,966,000	-	92,000	2,058,000	2,056,121	-	2,056,121	1,879	-
සමහර - 8 - වැනි වර්ෂය අනුව වර්ෂිකවර්ෂය කරන ලද පොලී බෙදීම්									
1601 දේශීය ණය	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1602 විදේශීය ණය	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1603 භාණ්ඩාගාර බිල්පත් හා භාණ්ඩාගාර මුදලකර අවමල	-	-	-	-	-	-	-	-	-
එකතුව	-	-	-	-	-	-	-	-	-

විද්‍යා මාර්ග අංකය : 117

2020 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා විදේශ මුදලාශ්‍රය
අමාත්‍යාංශයේ/දෙපාර්තමේන්තුවේ/දිස්ත්‍රික් ලේකම් කාර්යාලයේ නම : මහාමර්ග අමාත්‍යාංශය

ව්‍යය විස්තරය	අංකය	මුදලාශ්‍රය				විදාය		අදාළ බලපෑම			
		(1)	(2)	(3) (1)+(2)+(3)	(4)=(1)+(2)+(3)	(5)	(6)	(7)=(5)+(6)	(8)=(4)-(7)	අදාළ බලපෑම (9)=(8)/(4) % ලෙස) * 100	වෙනස්කම්වල වර්ග
සමාන - 11 මුද්‍රාණය වන්නේ අත්පත් කර ගැනීම											
2101 වාහන	11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	17	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2102 ගෞරවනීය හා කාර්යාලීය උපකරණ	11	227,000	-	(126,000)	101,000	92,319	-	92,319	8,681	9	
	12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	17	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
2103 සන්නිවේදන සහ සන්නිවේදන උපකරණ	11	428,000	-	(242,000)	186,000	184,429	-	184,429	1,571	1	
2104 ගෞරවනීය හා කාර්යාලීය උපකරණ	11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	14	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	17	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
2105 ඉවමනා හා ඉවමනා වැඩිදියුණු කිරීම	11	5,601,248,000	-	321,360,000	5,922,608,000	5,646,308,696	-	5,646,308,696	266,988,005	5	
	11	13,831,732,000	-	125,221,000	13,956,953,000	11,009,165,019	-	11,009,165,019	2,947,787,981	21	
2106 දේශීය සංවර්ධනය		-	-	-	-	-	-	-	-	-	
2108 කැපී පෙනෙන සඳහා යොදා ගත් මුදලාශ්‍රය		-	-	-	-	-	-	-	-	-	
එකතුව (සු)		19,433,635,000	-	446,213,000	19,879,848,000	16,655,750,464	9,311,299	16,665,061,763	3,214,786,237		

2020 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා විදේශ ප්‍රකාශය
අමාත්‍යාංශයේ/දෙපාර්තමේන්තුවේ/දිස්ත්‍රික් ලේකම් කාර්යාලයේ නම : මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය

විදේශ විදේශ	ප්‍රතිපාදනය				විදේශ			අදාළ බලපෑම			
	දි. 11 දි. 12 දි. 13	වාර්ෂික අයවැයක ප්‍රතිපාදන	පරිපූරක අයවැයක ප්‍රතිපාදන	මු.රෙ. 66/69 මාරු කිරීම	මුළු අදාළ ප්‍රතිපාදන	මුදල් පොතට අනුව විදේශ	මු.රෙ. 208 යටතේ අනෙකුත් අමාත්‍යාංශ/දෙපාර්තමේන්තු විසින් දැරූ විදේශ (ගාණධානී මුද්‍රිත සටහන් අනුව)	මුළු විදේශ	ඉතිරිය / (ඉක්මවීම)	ඉතිරිය / (ඉක්මවීම) සංශෝධිත අයවැයෙන් % ලෙස (9)=(8)/(4) *100	වෙනස්කම්වලට හේතු
සමහර -12 ප්‍රාග්ධන මාරු කිරීම්											
2201 රාජ්‍ය ආයතන	11	7,400,000,000	-	-	7,400,000,000	-	7,399,500,000	500,000	0		
2202 සංවර්ධන සහායන්	11	-	-	-	-	-	-	-	-		
2203 පළාත් සහ සඳහා ආයතනවල		-	-	-	-	-	-	-	-		
2204 විදේශයන්ට මාරු කිරීම		-	-	-	-	-	-	-	-		
2205 රාජ්‍ය නොවන ආයතනවලට ප්‍රාග්ධන ප්‍රදාන		-	-	-	-	-	-	-	-		
එකතුව (අ)		7,400,000,000	-	-	7,400,000,000	-	7,399,500,000	500,000	-		
සමහර - 13 මුද්‍රා වත්කම් අත්පත් කර ගැනීම											
2301 හිමිකම් ආයතන මුදල්		-	-	-	-	-	-	-	-		
2302 කෙටි දින		-	-	-	-	-	-	-	-		
එකතුව (ආ)		-	-	-	-	-	-	-	-		
සමහර - 14 හැකියා වර්ධනය											
2401 කාර්ය මණ්ඩල පිළිගැනීම	11	210,000	-	(10,000)	200,000	197,500	197,500	2,500	1		
එකතුව (ඉ)	13	210,000	-	(10,000)	200,000	197,500	197,500	2,500			

වෑම සිරිත අංකය : 117

2020 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් පසුව වර්ෂය සඳහා වියදම් ප්‍රකාශය
අමාත්‍යාංශයේ/දෙපාර්තමේන්තුවේ/දිස්ත්‍රික් ලේකම් කාර්යාලයේ නම : මහලංගා අමාත්‍යාංශය

වැය විෂයය	ප්‍රතිපාදනය				වියදම		අදාළ බලපෑම			
	වාර්ෂික අයවැයක ප්‍රතිපාදන	පරිපූරක ඇස්තමේන්තු ක ප්‍රතිපාදන	මු.රෙ. 66/69 මාරු කිරීම	මුළු අදාළ ප්‍රතිපාදන	මුදල් පොතට අනුච්ච වියදම	මු.රෙ. 208 යටතේ අනෙකුත් අමාත්‍යාංශ/දෙපාර්තමේන්තු විසින් දැරූ මුද්‍රිත සටහන් අනුච්ච	මුළු වියදම	අතිරේක / (අක්ෂර) (8)=(4)-(7)	සංශෝධන ඇස්තමේන්තු බලපෑම % ලෙස (9)=(8)/(4) *100	වෙනස්කම්වලට බලපෑම
සමහර - 15 වෙනත් මුලධන වියදම්	(1)	(2)	(3) (-)+	(4)=(1)+(2)+(3)	(5)	(6)	(7)=(5)+(6)	(8)=(4)-(7)	(9)=(8)/(4) *100	
2501 ප්‍රතිව්‍යුහකරණය	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2502 ආයෝජන	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2503 ආපේක්ෂිත සේවා	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2504 පමුක් සහ සඳහා ආයතනවල	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2505 ප්‍රසම්පාදන කැනසීම	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2506 යම්කල සහසුකම් සංවර්ධනය	38,600,948,000	-	(9,432,866,000)	29,168,082,000	27,366,501,446	-	27,366,501,446	1,801,580,554	6	
	12			189,541,745,500	(497,539,040)	168,525,822,768	168,028,283,728	21,513,461,772	11	
	14			102,932,000	99,870,000	-	99,870,000	3,062,000	3	
	17			41,339,619,000	5,849,968,893	-	5,849,968,893	486,677,607	8	
	18			4,062,907,000	-	658,813,567	658,813,567	1,736,136,453	72	
2507 පර්යේෂණ සහ සංවර්ධන	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2509 වෙනත්	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
එකතුව (ව)	227,990,937,000	-	(446,581,000)	227,544,356,000	32,818,801,300	169,184,636,335	202,003,437,635	25,540,918,365	-	
වැඩසටහන (1) සහ (2)										
යථා ආයෝජනයන්හි මුළු වියදම (ආ+ආ+ආ+ආ+ආ)	254,826,852,000	-	-	254,826,852,000	49,476,763,281	176,593,447,634	226,070,210,915	28,756,641,085	-	
මුළු වියදමට එකතුව (සමහර 5-15)	255,017,424,000	5,804,000	-	255,023,228,000	49,672,598,188	176,593,501,714	226,266,099,902	28,757,128,098	-	

132

ප්‍රධාන මුද්‍රා අංශයේ/ප්‍රධාන අංශයේ/ප්‍රධාන අංශයේ/ප්‍රධාන අංශයේ
 ප්‍රධාන මුද්‍රා (මුදල්) / කොමසාරිස් (මුදල්)
 ජෙනරාල් ජී. ජයවර්ධන
 මහලංගා අමාත්‍යාංශය
 07 වන මහල, මහලංගා මාර්ගයේ, කොළඹ 02
 අංක. 216, ජෙනරාල් හොර්ටන් මාර්ගයේ, කොළඹ 02
 02-23

3.6 අමාත්‍යාංශය අදායම් උපයන ආයතනයක් නොවන බැවින් ආදායම් එකතුකිරීමේ කාර්යසාධනය අදාළ නොවේ.

3.7 වෙන් කරන ලද ප්‍රතිපාදන උපයෝජනය කරගැනීමේ කාර්යසාධනය

රු. ,000

ප්‍රතිපාදන වර්ගය	ප්‍රතිපාදනය		තත්‍ය වියදම	උපයෝගී කරනු ලැබූ ප්‍රතිපාදන, අවසන් කරක ලද අවසාන ප්‍රතිපාදන ප්‍රමාණයේ % ලෙස
	මුල් ප්‍රතිපාදනය	අවසාන ප්‍රතිපාදනය		
පුනරාවර්තන	196,376,000	196,376,000	195,88,987.51	99.75%
ප්‍රාග්ධන	254,826,852,000	254,826,852,000	226,070,067,678.83	88.72%

3.8 මු.රෙ.208 ප්‍රකාරව, මෙම දෙපාර්තමේන්තුව/ දිස්ත්‍රික් ලේකම් කාර්යාලය/ පළාත් සභාව නියෝජිතයෙකු ලෙස වෙන් අමාත්‍යාංශවලට/ දෙපාර්තමේන්තු වලට ප්‍රදානය කරන ලද ප්‍රතිපාදන

රු. ,000

අනු අංකය	ප්‍රතිපාදනය ලද අමාත්‍යාංශය/ දෙපාර්තමේන්තුව	ප්‍රතිපාදනයේ අරමුණ	ප්‍රතිපාදනය		තත්‍ය වියදම	උපයෝගී කර ගන්නා ලද ප්‍රතිපාදන, ලබා දුන් අවසාන ප්‍රතිපාදනවල % ලෙස
			මුල් ප්‍රතිපාදනය	අවසාන ප්‍රතිපාදනය		
01	ප්‍රජා සවිබල ගැන්වීමේ සහ වතු යටිතල පහසුකම් සංවර්ධන අමාත්‍යාංශය	යටිතල පහසුකම් සංවර්ධන ව්‍යාපෘති සඳහා	17,200,000	17,200,000	16,196,095.51	94%
02	රාජ්‍ය සේවා, පළාත් සභා සහ පළාත් පාලන අමාත්‍යාංශය	උපාධිධාරී අභ්‍යාසලාභීන්ගේ මාසික ගෙවීම් සඳහා	560,000	560,000	433,161.40	77.3%
		එකතුව	17,760,000	17,760,000	16,629,256.91	94%

3.9 මූල්‍ය නොවන වත්කම් වාර්තා කිරීමේ කාර්ය සාධනය

රු. ,000

වත්කම් කේතය	කේත විස්තරය	2020/12/31 දිනට භාණ්ඩ සමීක්ෂණ වාර්තාව අනුව ශේෂය	2020/2/31 දිනට මූල්‍ය තත්ත්ව වාර්තාව අනුව ශේෂය	ඉදිරියේදී ගිණුම්කරණයට නියමිත ප්‍රමාණය	ප්‍රගතිය % ලෙස වාර්තා කිරීම
9151	ගොඩනැගිලි හා ව්‍යුහයන්	-	-	-	-
9152	යන්ත්‍රෝපකරණ	326,578,994.56	326,578,994.56	0.00	100%
9153	ඉඩම්				
9154	අස්පාඨ්‍ය වත්කම්				
9155	ජීව විද්‍යාත්මක වත්කම්				
9160	කෙටිගත යන වැඩ				
9180	බදු දෙන ලද වත්කම්				

3.10 විගණකාධිපතිවරයා විසින් නිකුත් කරන ලද අවසන් විගණන වාර්තාව ඇමුණුම 13 ලෙස ඇතුළත් කර ඇත.

පරිච්ඡේදය 4

කාර්ය සාධන දර්ශක

4.1 කාර්ය සාධන දර්ශක

හැඳින්වීම

මෙරට ප්‍රවාහන කේෂත්‍රයේ ප්‍රධානාංගයක් ලෙස සැලකිය හැකි මාර්ග අංශයේ උන්නතිය උදෙසා සුවිශේෂී දායකත්වයක් සපයනු ලබන ආයතන අතර ප්‍රමුඛතම ආයතනය මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය ලෙස දැක්විය හැකිය. මේ අනුව වාර්තාගත කාලපරිච්ඡේදයක් තුළ ප්‍රධාන කාර්යසාධන දර්ශක පිහිටුවා එමඟින් මෙම අංශයේ කාර්ය සාධනය මැන බැලීම සිදු කළ යුතු වේ. ඊට සමගාමීව මෑත කාලීන සෑම මූල්‍ය වර්ෂයකදීම පහත දැක්වෙන ප්‍රධාන කාර්ය දර්ශක පිහිටුවා එමඟින් ආංශික කාර්යසාධනය නියාමනය කරන ලදී.

- නිම කරන ලද මාර්ග දුර (කි.මී.)
- නිම කරන ලද අධිවේගී මාර්ග දුර (කි.මී.)
- නිම කරන ලද ග්‍රාමීය මාර්ග දුර (කි.මී.)
- නිම කරන ලද ග්‍රාමීය පාලම් ගණන
- නිම කරන ලද පාලම් ගණන (ජාතික මාර්ගයන්හි)
- මාර්ගයන්හි රළු භාවය

4.1.1 අමාත්‍යාංශයේ ප්‍රධාන කාර්යසාධන දර්ශකයන්හි ප්‍රගතිය

- වර්ෂය තුළදී , ඉලක්කගත අධිවේගී මාර්ග දුර කි.මී.55 ම සම්පූර්ණයෙන්ම ඉදිකර අවසන් කරන ලද්දේ 100% ක ප්‍රගතියක් අත්පත් කරගනිමිනි. මෙම අධිවේගී මාර්ග ඉදිකිරීමේ කටයුතු විදේශීය ප්‍රතිපාදනයන් යොදාගෙන සිදු කෙරුණු අතර අක්මුදල් නිදහස් කිරීමේ බාධා සහ උපහතා මේ සඳහා බලපෑමක් සිදු නොකරන ලදී.
- ඉලක්කගත මහාමාර්ග දුර ප්‍රමාණය කි.මී.635.37 ක පමණ වූ අතර ඒ අතරින් 43% ක දුර ප්‍රමාණයක් නිම කිරීමට සමත්ව ඇත.

වාර්ෂිකව ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන මාර්ග සහ මහාමාර්ග පුළුල් කිරීමේ හා වැඩිදියුණු කිරීමේ වැඩසටහන සඳහා ප්‍රමාණවත් අක්මුදල් නොලැබීම හේතුවෙන් එකී වැඩසටහන සඳහා අඩු ප්‍රගතියක් වාර්තා වීම

උක්ත ඉලක්කයෙහි සමස්ත ප්‍රගතිය කෙරෙහි බලපා ඇති බව නිරීක්ෂණය වේ. මෙම වැඩසටහනට අමතරව පිබිඳෙමු පොළොන්නරුව වැඩසටහන යටතේ වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා හඳුනාගෙන තිබූ මාර්ග කි.මී. 44.54ක මාර්ග දුර ප්‍රමාණයක් අවසන් කිරීමට නොහැකි වූ අතර එම මාර්ග 2020 වර්ෂයේදී නිම කිරීම සඳහා සැලසුම් කර තිබිණි.

- වර්ෂය තුළ ඉලක්කගත ග්‍රාමීය මාර්ග දුර ප්‍රමාණයෙන් කි.මී.3,013.1 ක ප්‍රමාණයක් වර්ෂාවසාන වන විට නිම කිරීමට හැකි වූ අතර එය සැබැවින්ම අඩු කාර්යසාධනයකි. විකල්ප මාර්ග කි.මී. 100,00ක් සංවර්ධනය කිරීමේ වැඩසටහන යටතේ මාර්ග කි.මී. 8,000ක ප්‍රමාණයක් වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා ඉලක්කකර තිබුණ ද 2020 වර්ෂය තුළදී සම්පූර්ණයෙන් ම නිම කිරීමට හැකි වූයේ මාර්ග කි.මී. 1,070ක් පමණි.
- වාර්තාගත කාලපරිච්ඡේදය තුළ ජාතික මාර්ගයන්හි ඉදිකිරීමට ඉලක්කගත පාලම් අතරින් පාලම් 32 ක වැඩ සම්පූර්ණයෙන්ම නිම කර ඇත්තේ 48% ක කාර්යසාධනයක් අත්පත් කරගනිමිනි.

මෙම ප්‍රගතිය අවම වීම කෙරෙහි ජාතික මහාමාර්ගයන් හි අබලන් පාලම් ඉදිකිරීම් ව්‍යාපෘතියේ වාර්තාගත ප්‍රගතිය අවම වීම සෘජු ලෙස බලපා ඇත. එම ව්‍යාපෘතිය යටතේ 2020 වර්ෂය තුළ පාලම් 50 ක් නිම කිරීමට සැලසුම් කළද, පැවති මූල්‍යමය බාධාවන් හා කොවිඩ් 19 වසංගතයේ ව්‍යාප්තිය හේතුවෙන් ඉන් නිම කිරීමට හැකි වූයේ පාලම් 19 ක් පමණි.

- එසේම නිම කරන ලද ග්‍රාමීය පාලම් ගණන පෙරදී මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශයේ කාර්යසාධක දර්ශකයක් ලෙස හඳුනාගෙන තිබුණ ද පසුව එය ග්‍රාමීය මාර්ග හා අවශේෂ යටිතල පහසුකම් රාජ්‍ය අමාත්‍යාංශයේ න්‍යාය පත්‍රයට ඇතුළත් කරන ලදී. මේ අනුව එය

රාජ්‍ය අමාත්‍යාංශය මගින් සිදු කරනු ඇත.

- වර්ෂය තුළදී, ඉලක්කගත මාර්ග රළු භාවය මාර්ග කිලෝමීටරයක් සඳහා කි.මී.5.26 ක් වූ අතර, එය 2019 වර්ෂය තුළදී පවතින සම්පූර්ණ මාර්ග ජාලය තුළම ස්ථතික අගයකින් යුතුව පවත්වාගෙන යාමට හැකියාව ලැබී ඇත. ඒ අනුව එම ඉලක්කය අපේක්ෂා කළ පරිදි පූර්ණ වශයෙන් අත්කරගැනීමට සමත්ව ඇත. එය ඉහත පරිදි මනිනු ලැබූව ද HDM - 4 මෘදුකාංග පද්ධතිය තුළට ඇතුළත් කරන ලද අගයන් වෙනස්වීම හේතුවෙන් ඉහත අගයන් 2020 තුළ දී ගණනය කිරීමට නොහැකි වූයේ 2020 වර්ෂය අවසන් වන විට ද අදාළ සම්පාදන කටයුතු අවසන් කර නොතිබීම හේතුවෙනි.

කාර්යසාධන දර්ශකය	තත්‍ය නිමවුම අපේක්ෂිත නිමවුමේ ප්‍රතිශතයක් (%) ලෙස			
	100%-90%	75%-89%	50%-74%	50% >
නිම කරන ලද මාර්ග දුර (කි.මී.)			√	
නිම කරන ලද අධිවේගී මාර්ග දුර (කි.මී.)	√			
නිම කරන ලද ග්‍රාමීය මාර්ග දුර (කි.මී.)				√
නිම කරන ලද පාලම් ගණන (ජාතික මාර්ගයන්හි)			√	

පරිච්ඡේදය 5

තිරසාර සංවර්ධන
අරමුණු සපුරාගැනීමේ
කාර්යසාධනය

5.1 තිරසර සංවර්ධන අරමුණු අත්පත්කරගැනීමේ කාර්යසාධනය

ලොව පුරා එක්සත්ජාතීන්ගේ සංවිධානයේ සාමාජික රටවල බහුපාර්ශවීය හා ජාත්‍යන්තර ප්‍රතිපත්ති හැඩගැස්වීමේදී මෙම එකිනෙක සමඟ ඒකාබද්ධ වූ මෙම තිරසර සංවර්ධන අරමුණු 17, ගෝලීය වශයෙන් ඉතා වැදගත් සන්දිස්ථානයක් ලෙස සැලකේ. ඒ අනුව, ශ්‍රී ලංකාව ද මෙම තිරසර සංවර්ධන අරමුණු 17, ඉලක්ක 169 හා දර්ශක 244 සමඟ ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා සිය පක්ෂපාතීත්වය පල කොට ඇති අතර ඒ සඳහා කැපවන බවට එකඟත්වය පල කර ඇත.

මෙම ඉලක්ක මුදුන් පමුණුවා ගැනීම සඳහා සෘජුව පෙනී සිටීමින් සහ අවශ්‍ය මඟ පෙන්වීම ලබා දෙමින් ජාතික අයවැය ප්‍රතිපාදන යටතේ ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක කරනු සියළුම ආයතන උක්ත ව්‍යාපෘති තිරසර සංවර්ධන අරමුණු වලට අනුකූලව සිදු කිරීමට බැඳී සිටී.

ඉහත දක්වා ඇති කරුණු සලකා බැලීමේ දී මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශයේ සැලසුම් හා මෙහෙයුම් අංශය විසින් මාර්ග අංශය යටතේ ගැනෙන තිරසර සංවර්ධන අරමුණු, ඉලක්ක හා දර්ශක හඳුනාගනු ලැබූ අතර ඒ යටතේ වූ ප්‍රධාන අරමුණු 03 පහත දැක්වේ.



5.2 හඳුනාගත් අදාළ අරමුණු වල ප්‍රගතිය

අරමුණ	ඉලක්කය	දර්ශකය	2020.12.31 ට ප්‍රගතිය				
			0-	50%	74%	75%	100%
9	9.1 ආර්ථික සංවර්ධනය සහ මානව ගුණාංග වැඩි කිරීම සඳහා සියලු දෙනාටම ලබා ගත හැකි විම අවධානයට ගෙන කලාපීය සහ ජාතික දේශසීමාවන් අතර සිදු කරන යටිතල පහසුකම් ද ඇතුළත්ව ගුණාත්මක වශයෙන් ඉහළ විශ්වාසදායී තිරසර සහ ආපදාවන්ට ඔරොත්තු දෙන යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය කිරීම.	වාර්ෂිකව කාර්මික කරනු ලබන මාර්ග හා පාලම් ගණන	-	-	-	-	100%
11	11.2 විශේෂයෙන්ම අවධානයට ලක් විය හැකි තත්වයේ සිටින කාන්තාවන්, ළමුන්, ආබාධ සහිත පුද්ගලයන් සහ වයස්ගත පුද්ගලයන්ට විශේෂ අවධානය යොමු කරමින් මහාමාර්ගවල ආරක්ෂාව ඉහළ කැංවීම, පොදු ප්‍රවාහන පද්ධති සැලකිය යුතු මට්ටමකින් ව්‍යාප්ත කිරීම මගින් 2030 වන විය සියලු දෙනාට ආරක්ෂාකාරී අඩු මිලට ලබා ගත හැකි ප්‍රවේශවීය හැකි සහ තිරසර ප්‍රවාහන පද්ධති ලබා දීම.	මාර්ග අනතුරු අවම කිරීම සඳහා කාර්මික කරනු ලැබූ මාර්ග අනතුරු අවම ව්‍යාපෘති ගණන	-	-	-	-	93%
12	2020 වන විට එකඟතාවයට පත් වී ඇති අන්තර්ජාතික වැඩසැලැස්මට අනුකූලව පරිසර හිතකාමී අන්දමට රසායනික ද්‍රව්‍ය හා සියලුම අපද්‍රව්‍ය කළමනාකරණය කිරීම ක්‍රියාවට නැංවීම සහ එමගින් මානව සෞඛ්‍යයට සහ පරිසරයට සිදු වන්නා වූ අහිතකර බලපෑම අවම කිරීම සඳහා වාතයට, ජලයට සහ පසට එව්වා මුදා හැරීම අවම කිරීම.	පරිසර හිතකාමී ව්‍යාපෘති ගණන	-	-	-	-	75%

5.2 මාර්ග අංශයේ තිරසර සංවර්ධන අරමුණු අත්පත්කරගැනීම හා මුහුණ දුන් අභියෝග

- අමාත්‍යාංශය යටතේ ක්‍රියාත්මක වන සියලු ව්‍යාපෘතිවල ප්‍රධාන ඉලක්කය ගුණාත්මක, විශ්වසනීය, තිරසාර හා වඩාත් යෝග්‍ය යටිතල පහසුකම් සැලසීම වන අතර ඒ හේතුවෙන් 2019 වර්ෂයේදී මෙන්ම 2020 වර්ෂාවසානය වන විටද සැලසුම් කළ පරිදිම 9.1 වූ ඉලක්කය 100% කින් අත්කරගැනීමට අමාත්‍යාංශයට හැකි වී ඇති බව නිරීක්ෂණය වේ.
- 11.2 ඉලක්කය සාක්ෂාත් කරගැනීම සඳහා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශයේ මහපෙන්වීම යටතේ මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය විසින් පහත දැක්වෙන වැඩසටහන් 02 ක් ක්‍රියාත්මක කරන ලදී. ඒවා නම්;

ජාල සැලසුම්කරණය හා මාර්ග ආරක්ෂණය

මහකොළඹ ප්‍රදේශයන්හි රථවාහන කළමනාකරණය

ඉහත වැඩසටහන් 02 අතුරින් ජාල සැලසුම්කරණ හා මාර්ග ආරක්ෂණය වැඩසටහන මඟින් මූලික වශයෙන් සැලසුම් කරන ලද සියළුම ක්‍රියාකාරකම් 23% ක ප්‍රතිශතයක් සහිතව නිම කරන ලදී. මහකොළඹ ප්‍රදේශයේ රථවාහන කළමනාකරණය කිරීමේ වැඩසටහනේ භෞතික ප්‍රගතිය 2020 වර්ෂය අවසන් වන විට 95% ක් ලෙස සංශෝධනය විය. ඒ අනුව මෙම කාර්යසාධක දර්ශකය සඳහා අත්කරගත් සමස්ත ප්‍රගතිය 93% ක් ලෙස දැක්විය හැකිය.

- 1988 අංක 56 (සංශෝධිත) දරණ ජාතික පරිසර පනත යටතේ, පරිසරයට බලපෑම් විය හැකි සියළුම ව්‍යාපෘති එක් එක් ව්‍යාපෘතියේ සිවිල් වැඩ ආරම්භයට පෙර පාරිසරික ඇගයීම් වාර්තාවක් හෝ මූලික පාරිසරික පරීක්ෂාවක් හෝ වෙනත් ආකාරයේ පාරිසරික

ඇගයීමක් හෝ සිදු කර මධ්‍යම පරිසර අධිකාරියේ අනුමැතිය ලබාගත යුතුය. ඒ අනුව ඉහත පනත ප්‍රකාරව ව්‍යාපෘතියේ කිසිදු ක්‍රියාකාරකම් තුළින් පරිසරයට බලපෑමක් නොවන බවට තක්සේරුවක් ලබා ගත යුතු අතර පනතේ දැක්වෙන කිසිදු වගන්තියක් උල්ලංඝනය නොකළ යුතුය.

මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ ආර්ථික හා පාරිසරික අංශය සතු දත්ත අනුව පාරිසරික ඇගයීම් වාර්තාව ලබා ගත යුතු අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘති අතුරින් කුළුණු මතින් ඉදිවන අධිවේගී මාර්ගයේ අදියර 2, හැරෙන්නට අනෙකුත් සියළුම අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘති අදාල පාරිසරික ඇගයීම් වාර්තාවන් සඳහා සිවිල් වැඩ ආරම්භ කිරීමට පෙර මධ්‍යම පරිසර අධිකාරියේ අනුමැතිය ලබාගෙන ඇත.

කුළුණු මතින් ඉදිවන අධිවේගී මාර්ගයේ මූලික තොරතුරු ප්‍රශ්නාවලිය මධ්‍යම පරිසර අධිකාරිය වෙත ලබා දී තිබුණද තලංගම පාරිසරික සංරක්ෂිත ප්‍රදේශය හරහා ක්‍රියාත්මක අදියර සඳහා මධ්‍යම පරිසර අධිකාරිය විසින් ප්‍රතික්ෂේප කොට ඇත. 2020 වර්ෂය වන විට පවා කුළුණු මතින් ඉදිවන අධිවේගී මාර්ගයේ මෙම අදියර සඳහා අනුමැතිය ලබාදීමේ ක්‍රියාවලිය සම්පූර්ණ වී නොමැත.

මේ හැර වරාය ප්‍රවේශ මාර්ග ව්‍යාපෘතිය සඳහා පමණක් පාරිසරික අනුමැතිය බලාපොරොත්තුව සිටී.

දැනට ක්‍රියාත්මක වෙමින් පවතින ප්‍රධාන මහාමාර්ග ව්‍යාපෘති අතරින්, බේස්ලයින් මාර්ගය ඉදිකිරීම - අදියර III ව්‍යාපෘතිය සඳහා පමණක් පාරිසරික තක්සේරු වාර්තාව ලබාගෙන ඇත. තවද, සවුදි හා ඔපෙක් මූල්‍ය ආධාර යටතේ ක්‍රියාත්මක බදුල්ල-වෙන්කලාඩ් මාර්ග ව්‍යාපෘතිය සිවිල් වැඩ ආරම්භයට පෙර මූලික පාරිසරික ඇගයීම ලබාගෙන ඇත.

මීට අතිරේකව මහාමාර්ග සංවර්ධන ව්‍යාපෘති 06 සඳහා මධ්‍යම පරිසර අධිකාරියේ පාරිසරික නිර්දේශ ලබා ගෙන ඇත.

ඉහත දැක්වෙන කරුණු වලට අමතරව පාරිසරික ඇගයීම් වාර්තාව ලබාගෙන ඇති එකම පාලම් සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය වන්නේ කැලණි ගඟ හරහා ඉදිවන නව කැලණි පාලම ඉදිකිරීමේ ව්‍යාපෘතියයි. මීට අමතරව අනෙකුත් ප්‍රධාන පාලම් ව්‍යාපෘති තුන සඳහා මධ්‍යම පරිසර අධිකාරියේ නිර්දේශ ලබාගෙන ඇත.

තවද නායයෑම් ව්‍යාවසන ආරක්ෂන ව්‍යාපෘතිය සඳහා ද මධ්‍යම පරිසර අධිකාරියේ නිර්දේශ ලැබී ඇත.

2020 වර්ෂයේදී, අමාත්‍යාංශය මගින් ක්‍රියාත්මක වන පහත සඳහන් මාර්ග සංවර්ධන ව්‍යාපෘති සඳහා මධ්‍යම පරිසර අධිකාරිය මගින් පාරිසරික බලපෑම් තක්සේරුකරණ වාර්තාවන් සහ මූලික පරිසර පරීක්ෂණ වාර්තාවන් සඳහා අනුමැතිය ලබාගෙන ඇත.

වගු අංක 5.2.1 2020 වර්ෂයේදී සිදු කරනු ලැබූ පාරිසරික බලපෑම් තක්සේරු වාර්තා

අංකය.	ව්‍යාපෘතියේ / මාර්ගයේ නම	අනුමැතියෙහි තත්ත්වය
1	කුළුණු මතින් ඉදිවන අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතිය - අදියර I නැවත පදිංචි කිරීමේ ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම	අනුමැතිය ලබාගෙන ඇත.
2	කුළුණු මතින් ඉදිවන අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතිය - අදියර - II	අනුමැතිය ලබාගැනීමේ ක්‍රියාවලිය සිදු වෙමින් පවතී.
3	සමුද්‍රීය මාර්ගය දීර්ඝ කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය	අනුමැතිය ලබාගෙන ඇත.
4	ශිං - නිල්වලා අපසරණ ව්‍යාපෘතිය	අනුමැතිය ලබාගෙන ඇත.

වගු අංක 5.5.2 2020 වර්ෂයේදී සිදු කරන ලද මූලික පරිසර පරීක්ෂණ වාර්තා

අංකය.	ව්‍යාපෘතියේ / මාර්ගයේ නම	අනුමැතියෙහි තත්ත්වය
1	යෝජිත නාවල පාලම	අනුමැතිය ලබාගෙන ඇත.
2	රත්නපුර අතුරු මාර්ගය	අනුමැතිය ලබාගෙන ඇත.
3	ගාල්ල - දෙනියාය - මාදම්පේ මාර්ගයේ දෙනියාය සිට රක්වාන දක්වා වූ මාර්ග කොටස	අනුමැතිය ලබාගැනීමේ ක්‍රියාවලිය සිදු වෙමින් පවතී.

පරිසර පනතට අනුව, ක්‍රියාත්මක කිරීමේ ආයතනය විසින් ව්‍යාපෘති යෝජනාව සහ ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන ස්ථානය පිළිබඳව අවසන් තීරණයකට එළඹුණු වහාම පාරිසරික බලපෑම් තක්සේරු වාර්තාව / මූලික පරිසර වාර්තාව ආදිය සැකසීම සඳහා අවශ්‍ය මූලික තොරතුරු ඉදිරිපත් කළ යුතුය. 2020 වර්ෂයේදී මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය විසින් ආරම්භ කිරීමට නියමිත හා එසේ නොමැති ව්‍යාපෘති කිහිපයක මූලික වාර්තාවන් මධ්‍යම පරිසර අධිකාරිය වෙත ඉදිරිපත් කර ඇති අතර එම ව්‍යාපෘතීන් ලැයිස්තුව පහත පරිදි වේ.

- ඉන්තෑපාන හොරවල තොටුපොළ මාර්ගය
- මා - දූව පාලම ඉදිකිරීමේ ව්‍යාපෘතිය
- කොම්පක්ස්විදියේ ගුවන් පාලම 03ක් ඉදිකිරීමේ ව්‍යාපෘතිය

මේ අනුව, 2020 වර්ෂයේදී මේ සඳහා වන ඉලක්කගත ජයග්‍රහණය 75% වඩා වැඩි වන අතර 2021 වර්ෂයේදී හෝ ඉන් ඔබ්බට ක්‍රියාත්මක කිරීමට සැලසුම් කර ඇති බොහෝමයක් නව මාර්ග සංවර්ධන ව්‍යාපෘති සඳහා මධ්‍යම පරිසර අධිකාරියෙහි අනුමැතිය ලබාදීමට පියවර ගෙන ඇත.

ප්‍රධානතම සංවර්ධන ව්‍යාපෘති වශයෙන් සැලකෙන අධිවේගී මාර්ග හා මහාමාර්ග

ව්‍යාපෘති මඟින් පරිසරයට සැලකිය යුතු බලපෑමක් එල්ලවන නිසා එම ව්‍යාපෘති සියල්ලක්ම ඉදිකිරීම් ආරම්භයට පෙර පාරසරික තක්සේරු වාර්තා ලබාගෙන ඇත. නමුත් මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය විසින් උපදේශනය පමණක් සපයන වෙනත් ආයතන හරහා ක්‍රියාත්මක වන ව්‍යාපෘති සඳහා සහ කැබිනට් මණ්ඩලය මඟින් ඉක්මනින් වැඩ ආරම්භ කළ යුතු ප්‍රමුඛ ව්‍යාපෘති ලෙස හඳුනාගත් ඇතැම් ව්‍යාපෘති සඳහා පාරසරික ඇගයීම් වාර්තා සිදු කිරීමට පෙර එම ව්‍යාපෘති ආරම්භ කිරීමට සිදු වී ඇති බැවින් මේවායේ කාර්යසාධනය 100%ක් ලෙස දැක්විය නොහැකි අතර ගිං - නිල්වලා ව්‍යාපෘතිය එසේ ප්‍රමුඛතාවය මත ඉක්මනින් ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා හඳුනාගනු ලැබූ එක් ව්‍යාපෘතියක් ලෙස සඳහන් කල හැක.

පරිච්ඡේදය 6

මානව සම්පත් පැතිකඩ

6.1 සේවක සංඛ්‍යා කළමනාකරණය

	අනුමත සේවක සංඛ්‍යාව	දැනට සිටින සේවක සංඛ්‍යාව	ඇබැර්තු/ (අතිරික්ත)
ජ්‍යෙෂ්ඨ	29	23	6
තෘතීයික	4	2	2
ද්විතීයික	249	149	100
ප්‍රාථමික	28	22	6
එකතුව	310	196	114

6.2 ආයතනයේ කාර්යසාධනය උදෙසා මානව සම්පත් හිඟය හෝ අතිරික්තයේ බලපෑම

මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශයේ 2019 දෙසැම්බර් 31 වන දින වන විට 230 න් යුක්ත සේවක සංඛ්‍යාවක් සිටින ලදී. 2020.08.09 දිනැති ගැසට් අංක 2187/27 දරණ ගැසට් නිවේදනය මගින් විධායක හා විධායක නොවන සේවකයින් 34 දෙනෙකු ග්‍රාමීය මාර්ග හා අවශේෂ යටිතල පහසුකම් රාජ්‍ය අමාත්‍යාංශය වෙත නිදහස් කිරීමෙන් අනතුරුව 2020 වර්ෂය තුළදී සමස්ත සේවක සංඛ්‍යාව සේවකයින් 196 ක් දක්වා අඩු වන ලදී. ඒ අනුව මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශයේ මානව සම්පත හිඟය අඛණ්ඩවම පවතින අතර එම හිඟය 2020 වර්ෂයේදී 15%කින් ඉහල ගොස් ඇත.

6.3 මානව සම්පත් සංවර්ධනය

වැඩසටහනේ නම	පුහුණු කරන ලද සේවක සංඛ්‍යාව	වැඩසටහනේ කාල සීමාව	සමස්ත ආයෝජනය (දේශීය) (රු.දහස්)	වැඩසටහනේ ස්වභාවය (දේශීය/ විදේශීය)	නිමවුම/ ලබාගත් දැනුම
ක්ෂුද්‍ර මූල්‍ය විශ්ලේෂණය සහ මෑත කාලීන බදු වෙනස්වීම්	1	පැය 08	2.5	දේශීය	බදු වෙනස්වීමේ නීති ක්‍රියාත්මක කිරීම
අවසාන ගිණුම්	1	පැය 08	4	දේශීය	මූල්‍ය ගිණුම් පිළිබඳ දැනුම ලබාගැනීම
දත්තසමුදා කළමනාකරණය	1	පැය 16	13	දේශීය	මෘදුකාංග භාවිතයෙන් දත්තසමුදා නිර්මාණය කිරීම පිළිබඳ දැනුම ලබාගැනීම
ආයතන සංග්‍රහයේ විධිවිධාන පිළිබඳව රාජ්‍ය නිලධාරීන් දැනුවත් කිරීමේ පුහුණු වැඩසටහන - 2020	1	අවුරුදු 08	0	දේශීය	ආයතන සංග්‍රහයේ විධිවිධාන ක්‍රියාත්මක කිරීම වැඩිදියුණු කිරීම
ශ්‍රී ලංකා පරිපාලන සේවයේ නිලධාරීන් සඳහා වූ ධාරිතා සංවර්ධන වැඩසටහන	1	පැය 08	0	දේශීය	නායතකත්ව හැකියා දියුණු කිරීම
රාජ්‍ය කළමනාකරණ පශ්චාත් උපාධිය	1	අවුරුදු 02	175	දේශීය	රාජ්‍ය කළමනාකරණය පිළිබඳව දැනුම ලබාගැනීම

පරිච්ඡේදය 7

අනුකූලතා වාර්තාව

07වන පරිච්ඡේදය -අනුකූලතා වාර්තාව

අංකය	අදාළ කර ගත යුතු අවශ්‍යතාව	අනුකූලතා තත්ත්වය (අනුකූල වේ / අනුකූල නොවේ)	අනුකූල නොවේ නම් ඒ සඳහා කෙටි පැහැදිලි කිරීම	අනුකූල නොවීම අනාගතයේදී වලක්වා ගැනීමට යෝජනා කරන නිරවද්‍ය තීරණ ක්‍රියාමාර්ග
1	පහත සඳහන් මූල්‍ය ප්‍රකාශ / ගිණුම් නියමිත දිනට ඉදිරිපත් කොට තිබේ			
1.1	වාර්ෂික මූල්‍ය ප්‍රකාශ	අනුකූල වේ.		
1.2	රාජ්‍ය නිලධාරීන්ගේ අත්තිකාරම් ගිණුම්	අනුකූල වේ.		
1.3	ව්‍යාපාර හා නිෂ්පාදන අත්තිකාරම් ගිණුම් (වාණිජ අත්තිකාරම් ගිණුම්)	-		
1.4	ගබඩා අත්තිකාරම් ගිණුම්	-		
1.5	විශේෂ අත්තිකාරම් ගිණුම්	-		
1.6	වෙනත්	-		
2	පොත්පත් හා ලේඛන නඩත්තු කිරීම (මු.රෙ.445)			
2.1	රාජ්‍ය පරිපාලන චක්‍රලේඛ 267/2018 අනුව ස්ථාවර වත්කම් ලේඛනය යාවත්කාලීන කර පවත්වාගෙන යාම	අනුකූල වේ.		
2.2	පුද්ගල පඩිනඩි ලේඛන / පුද්ගල පඩිනඩි කාඩ්පත් යාවත්කාලීන කර පවත්වාගෙන යාම	අනුකූල වේ.		
2.3	විගණන විමසුම් ලේඛනය යාවත්කාලීන කර පවත්වා ගෙනයාම	අනුකූල වේ.		
2.4	අභ්‍යන්තර විගණන වාර්තා ලේඛනය යාවත්කාලීන කර පවත්වාගෙන යාම	අනුකූල වේ.		
2.5	සියළුම මාසික ගිණුම් සාරාංශ (CIGAS) පිළියෙල කර නියමිත දිනට මහා භාණ්ඩාගාරයට ඉදිරිපත් කිරීම	අනුකූල වේ.		
2.6	වෙක්පත් හා මුදල් ඇණවුම් ලේඛනය යාවත්කාලීන කර පවත්වාගෙන යාම	අනුකූල වේ.		
2.7	ඉන්වෙන්ට්‍රි ලේඛනය යාවත්කාලීන කර පවත්වාගෙන යාම	අනුකූල වේ.		
2.8	තොග ලේඛනය යාවත්කාලීන කර පවත්වාගෙන යාම	අනුකූල වේ.		

අංකය	අදාළ කර ගත යුතු අවශ්‍යතාව	අනුකූලතා තත්ත්වය (අනුකූල වේ / අනුකූල නොවේ)	අනුකූල නොවේ නම් ඒ සඳහා කෙටි පැහැදිලි කිරීම	අනුකූල නොවීම අනාගතයේදී වලක්වා ගැනීමට යෝජනා කරන නිරවද්‍ය තීරණ ක්‍රියාමාර්ග
2.9	හානි පාඩු ලේඛනය යාවත්කාලීන කර පවත්වාගෙන යාම	-		
2.10	බැරකම් ලේඛනය යාවත්කාලීන කර පවත්වාගෙන යාම	අනුකූල වේ.		
2.11	උප පත්‍රිකා පොත් ලේඛනය (GA – N20) යාවත්කාලීන කර පවත්වාගෙන යාම	අනුකූල වේ.		
3	මූල්‍ය පාලනය සඳහා කාර්යන් අභීනියෝජනය කිරීම (මු.රෙ. 135)			
3.1	මූල්‍ය බලතල ආයතනය තුළ බලතල පවරා දී තිබීම	අනුකූල වේ.		
3.2	මූල්‍ය බලතල පවරාදීම පිළිබඳ ආයතනය තුළ දැනුවත් කර තිබීම	අනුකූල වේ.		
3.3	සෑම ගනුදෙනුවක්ම නිලධාරීන් දෙදෙනෙකු හෝ ඊට වැඩි සංඛ්‍යාවක් හරහා අනුමත වන පරිදි බලතල පවරා දී තිබීම	අනුකූල වේ.		
3.4	2014.05.11 දිනැති අංක 171/2004 දරණ රාජ්‍ය ගිණුම් වක්‍ර ලේඛය අනුව, රජයේ පඩිපත් මෘදුකාංග පැකේජය භාවිතා කිරීමේ දී ගණකාධිකාරීවරයන්ගේ පාලනයට යටත්ව කටයුතු කිරීම	අනුකූල වේ.		
4	වාර්ෂික සැලසුම් සකස් කිරීම			
4.1	වාර්ෂික ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම සකස් කිරීම	අනුකූල වේ.		
4.2	වාර්ෂික ප්‍රසම්පාදන සැලැස්ම සකස් කිරීම	අනුකූල වේ.		
4.3	වාර්ෂික අභ්‍යන්තර විගණන සැලැස්ම සකස් කිරීම	අනුකූල වේ.		
4.4	වාර්ෂික ඇස්තමේන්තුව සකස් කොට ජාතික අයවැය දෙපාර්තමේන්තුවට (NBD) නියමිත දිනට ඉදිරිපත් කිරීම	අනුකූල වේ.		
4.5	වාර්ෂික මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශය නියමිත දිනට භාණ්ඩාගාර මෙහෙයුම් දෙපාර්තමේන්තුවට ඉදිරිපත් කර තිබීම	අනුකූල වේ.		

අංකය	අදාළ කර ගත යුතු අවශ්‍යතාව	අනුකූලතා තත්ත්වය (අනුකූල වේ / අනුකූල නොවේ)	අනුකූල නොවේ නම් ඒ සඳහා කෙටි පැහැදිලි කිරීම	අනුකූල නොවීම අනාගතයේදී වලක්වා ගැනීමට යෝජනා කරන නිරවද්‍ය තීරණ ක්‍රියාමාර්ග
5	විගණන විමසුම්			
5.1	විගණකාධිපතිවරයා විසින් නියම කොට ඇති දිනට, සියළුම විගණන විමසුම් වලට පිළිතුරු ලබාදී තිබීම	අනුකූල නොවේ.	ව්‍යාපෘති වලින් පිළිතුරු රැස්කිරීම සඳහා ලබා දී ඇති කාලසීමාව ප්‍රමාණවත් නොවේ.	
6	අභ්‍යන්තර විගණනය			
6.1	මු.රෙ. 134(2) DMA/1-2019 අනුව, වසර ආරම්භයේදී විගණකාදිපතිවරයා සමඟ සාකච්ඡා කිරීමෙන් අනතුරුව, අභ්‍යන්තර විගණන සැලැස්ම සකස් කිරීම	අනුකූල වේ.		
6.2	සෑම අභ්‍යන්තර විගණන වාර්තාවකටම මාසයක කාලයක් තුළදී පිළිතුරු සපයා තිබීම	අනුකූල වේ.		
6.3	2018 අංක 19 දරණ ජාතික විගණන පනතේ 40(4) උප වගන්තිය ප්‍රකාරව, සියලුම අභ්‍යන්තර විගණන වාර්තාවල පිටපත් කළමනාකරණ විගණන දෙපාර්තමේන්තුවට ඉදිරිපත් කර තිබීම	අනුකූල වේ.		
6.4	මුදල් රෙගුලාසි 134(3) ප්‍රකාරව, සියලුම අභ්‍යන්තර විගණන වාර්තා වල පිටපත් විගණකාධිපතිවරයාට ඉදිරිපත් කර තිබීම	අනුකූල වේ.		
7	විගණන කළමනාකරණ කමිටු			
7.1	DMA වක්‍රලේඛ 1 – 2019 අනුව, අවම වශයෙන් විගණන හා කළමනාකරණ කමිටු රැස්වීම් 04ක් වත් අදාළ වර්ෂය තුළ පවත්වාගෙන යාම	අනුකූල වේ. එක් කමිටු රැස්වීමක් පවත්වා ඇත.	කමිටු රැස්වීම් 04ක් පැවැත්වීමේ අවශ්‍යතාවයෙන් නිදහස් කර ඇත.	ඉදිරියේදී කමිටු රැස්වීම් 04ක් පැවැත්වීමට කටයුතු කරනු ඇත.

අංකය	අදාළ කර ගත යුතු අවශ්‍යතාව	අනුකූලතා තත්ත්වය (අනුකූල වේ / අනුකූල නොවේ)	අනුකූල නොවේ නම් ඒ සඳහා කෙටි පැහැදිලි කිරීම	අනුකූල නොවීම අනාගතයේදී වලක්වා ගැනීමට යෝජනා කරන නිරවද්‍ය තීරණ ක්‍රියාමාර්ග
8	වත්කම් කළමනාකරණය			
8.1	අංක 01/2017 දරණ වත්කම් කළමනාකරණ චක්‍රලේඛයේ 07 වන පරිච්ඡේදය අනුව, වත්කම් මිලදී ගැනීම් හා අපහරණය කිරීම් පිළිබඳ තොරතුරු කොම්ප්‍රෝලර් ජනරාල් කාර්යාලය වෙත ඉදිරිපත් කර තිබීම	අනුකූල වේ.		
8.2	ඉහත සඳහන් චක්‍රලේඛයේ 13 වන පරිච්ඡේදය ප්‍රකාරව, එම චක්‍රලේඛයේ විධිවිධාන ක්‍රියාත්මක කිරීම සම්බන්ධීකරණය සඳහා සුදුසු සම්බන්ධතා නිලධාරියෙකු පත් කර එම නිලධාරියා පිළිබඳ තොරතුරු කොම්ප්‍රෝලර් ජනරාල් කාර්යාලයට වාර්තා කර තිබීම	අනුකූල වේ.		
8.3	රාජ්‍ය මුදල් චක්‍රලේඛ අංක 05/2016 අනුව, භාණ්ඩ සමීක්ෂණ පවත්වා අදාළ වාර්තා නියමිත දිනට විගණකාධිපතිවරයා වෙත ඉදිරිපත් කර තිබීම	අනුකූල වේ.		
8.4	වාර්ෂික භාණ්ඩ සමීක්ෂණයෙන් අනාවරණය වූ අතිරික්ත, ඌණතා හා වෙනත් නිර්දේශ චක්‍රලේඛයේ සඳහන් කාලය තුළ සිදු කොට තිබීම	අනුකූල වේ.		
8.5	ගර්භිත භාණ්ඩ අපහරණය කිරීම මු.රෙ. 772 අනුව සිදු කිරීම	අනුකූල නොවේ.	කොවිඩ් 19 වසංගතය හේතුවෙන් කල්දමන ලදී.	
9	වාහන කළමනාකරණය			
9.1	සංචිත වාහන සඳහා දෛනික ධාවන සටහන් හා මාසික සාරාංශ වාර්තා සකස් කොට නියමිත දිනට විගණකාධිපති වෙත ඉදිරිපත් කිරීම	අනුකූල වේ.		
9.2	වාහන ගර්භිත වී මාස 06කට වඩා අඩු කාලයකදී අපහරණය කර තිබීම	අනුකූල වේ.		

අංකය	අදාළ කර ගත යුතු අවශ්‍යතාව	අනුකූලතා තත්ත්වය (අනුකූල වේ / අනුකූල නොවේ)	අනුකූල නොවේ නම් ඒ සඳහා කෙටි පැහැදිලි කිරීම	අනුකූල නොවීම අනාගතයේදී වලක්වා ගැනීමට යෝජනා කරන නිරවද්‍ය තීරණ ක්‍රියාමාර්ග
9.3	වාහන ලොග් පොත් පවත්වා ගනිමින් ඒවා යාවත්කාලීන කර පවත්වාගෙන යාම	අනුකූල වේ.		
9.4	සෑම වාහන අනතුරක් සම්බන්ධයෙන්ම මු.රෙ. 103,104,109 හා 110 ප්‍රකාරව කටයුතු කිරීම	අනුකූල වේ.		
9.5	2016.12.29 දිනැති අංක 2016/30 දරණ රාජ්‍ය පරිපාලන චක්‍ර ලේඛයේ 3.1 ඡේදයේ සඳහන් විධි විධාන ප්‍රකාරව, වාහන වල ඉන්ධන දහනය වීම නැවත පරීක්ෂා කිරීම	අනුකූල වේ.		
9.6	කල්බදු කාලසීමාවෙන් අනතුරුව, බදු වාහන ලොග් පොත් වල සම්පූර්ණ අයිතිය පවරා ගෙන තිබීම.	අනුකූල වේ.		
10	බැංකු ගිණුම් කළමනාකරණය			
10.1	නියමිත දිනට බැංකු සැසඳුම් ප්‍රකාශ පිළියෙල කර සහතික කර ඒවා විගණනය සඳහා ඉදිරිපත් කර තිබීම	අනුකූල වේ.		
10.2	සමාලෝචිත වර්ෂයේදී හෝ ඊට පෙර වර්ෂ වල සිට ඉදිරියට රැගෙන ආ අක්‍රීය බැංකු ගිණුම් නිරවුල් කර තිබීම	අනුකූල වේ.		
10.3	බැංකු සැසඳුම් ප්‍රකාශ වලින් අනාවරණය වූ හා ගැලපුම් කළ යුතුව තිබූ ශේෂ සම්බන්ධයෙන් මුදල් රෙගුලාසි ප්‍රකාරව කටයුතු කොට එම ශේෂ මාසයක කාලයක් ඇතුළත නිරවුල් කර තිබීම	අනුකූල වේ.		
11	ප්‍රතිපාදන උපයෝජනය			
11.1	සලසා තිබූ ප්‍රතිපාදන ඒවායේ සීමාව ඉක්මවා නොයන පරිදි වියදම් දැරීම	අනුකූල වේ.		
11.2	මු.රෙ. 94(1) ප්‍රකාරව, සලසන ලද ප්‍රතිපාදනයෙන් උපයෝජනය කළ පසු වර්ෂ අවසානයේදී ඉතිරි ප්‍රතිපාදනසීමාව නොඉක්මවන පරිදි බැරකම් වලට එළඹීම.	අනුකූල වේ.		

අංකය	අදාළ කර ගත යුතු අවශ්‍යතාව	අනුකූලතා තත්ත්වය (අනුකූල වේ / අනුකූල නොවේ)	අනුකූල නොවේ නම් ඒ සඳහා කෙටි පැහැදිලි කිරීම	අනුකූල නොවීම අනාගතයේදී වලක්වා ගැනීමට යෝජනා කරන නිරවද්‍ය තීරණ ක්‍රියාමාර්ග
12	රජයේ නිලධාරීන්ගේ අත්තිකාරම් ගිණුම්			
12.1	සීමාවන්ට අනුකූල වීම	අනුකූල වේ.		
12.2	හිඟහිටි ණය ශේෂ පිළිබඳ කාල විශ්ලේෂණයක් සිදු කර තිබීම	අනුකූල වේ.		
12.3	වර්ෂයකට වැඩි කාලයක සිට පැවත එන හිඟහිටි ණය ශේෂ නිරවුල් කර තිබීම	අනුකූල වේ.		
13	පොදු තැන්පත් ගිණුම			
13.1	කල් ඉකුත් වූ තැන්පතු සම්බන්ධයෙන් මු.රෙ. 571 ප්‍රකාරව කටයුතු කර තිබීම	අනුකූල වේ.		
13.2	පොදු තැන්පතු සඳහා වන පාලන ගිණුම යාවත්කාලීන කර පවත්වාගෙන යාම	අනුකූල වේ.		
14	අග්‍රිම ගිණුම			
14.1	සමාලෝචිත වර්ෂය අවසානයේදී මුදල් පොතේ ශේෂය භාණ්ඩාගාර මෙහෙයුම් දෙපාර්තමේන්තුවට ප්‍රේෂණය කර තිබීම	අනුකූල වේ.		
14.2	මු.රෙ. 371 ප්‍රකාරව නිකුත් කළ තත්කාර්ය අතුරු අග්‍රිම, එම කාර්යය අවසන් වී මාසයක් ඇතුළත නිරවුල් කර තිබීම	අනුකූල වේ.		
14.3	මු.රෙ. 371 ප්‍රකාරව අනුමත සීමාව ඉක්මවා නොයන පරිදි තත්කාර්ය අතුරු අග්‍රිම නිකුත් කර තිබීම	අනුකූල නොවේ.		
14.4	අග්‍රිම ගිණුමේ ශේෂය, භාණ්ඩාගාරයේ පොත් සමඟ මාසිකව සැසඳුම් කිරීම	අනුකූල වේ.		
15	ආදායම් ගිණුම			
15.1	අදාළ රෙගුලාසි වලට අනුකූලව, රැස්කළ ආදායමෙන් ආපසු ගෙවීම් සිදු කොට තිබීම	අනුකූල වේ. ඉල්ලීම් යටතේ මුදල් ආපසු ලබා දී ඇත.		
15.2	රැස්කර තිබූ ආදායම්, තැන්පතු ගිණුමට බැර නොකොට සෘජුවම ආදායමට බැර කර තිබීම.	අනුකූල වේ.		

අංකය	අදාළ කර ගත යුතු අවශ්‍යතාව	අනුකූලතා තත්ත්වය (අනුකූල වේ / අනුකූල නොවේ)	අනුකූල නොවේ නම් ඒ සඳහා කෙටි පැහැදිලි කිරීම	අනුකූල නොවීම අනාගතයේදී වලක්වා ගැනීමට යෝජනා කරන නිරවද්‍ය තීරණ ක්‍රියාමාර්ග
15.3	මු.රෙ. 176 අනුව හිඟ ආදායම් වාර්තා විගණකාධිපතිවරා වෙත ඉදිරිපත් කර තිබීම	අනුකූල වේ.		
16	මානව සම්පත් කළමනාකරණය			
16.1	අනුමත කාර්ය මණ්ඩල සීමාව තුළ කාර්ය මණ්ඩලය පවත්වාගෙන යාම	අනුකූල වේ.		
16.2	කාර්ය මණ්ඩලයේ සියළුම සාමාජිකයන් වෙත රාජකාරී ලැයිස්තු ලිඛිතව ලබාදී තිබීම.	අනුකූල වේ.		
16.3	2017.09.20 දිනැති MSD වක්‍රලේඛ අංක 04/2017 ප්‍රකාරව සියලුම වාර්තා කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුව වෙත ඉදිරිපත් කර තිබීම.	අනුකූල වේ.		
17	මහජනයා වෙත තොරතුරු ලබාදීම			
17.1	තොරතුරු දැනගැනීමේ පනත හා රෙගුලාසි ප්‍රකාරව තොරතුරු නිලධාරියෙකු පත් කොට තොරතුරු ලබාදීමේ ලේඛනයක් යාවත්කාලීන කර පවත්වා ගෙන යාම.	අනුකූල වේ.		
17.2	ආයතනය පිළිබඳ තොරතුරු එහි වෙබ් අඩවිය හරහා ලබා දී තිබෙන අතර, වෙබ් අඩවිය හරහා හෝ විකල්ප මාර්ග හරහා ආයතනය පිළිබඳ මහජනයාගේ ප්‍රශංසා / වෝදනා පල කිරීමට පහසුකම් සලසා තිබීම.	අනුකූල වේ.		
17.3	තොරතුරු දැනගැනීමේ පනතේ 08 වන හා 10 වන වගන්ති ප්‍රකාරව වසරකට දෙවතාවක් හෝ වසරකට වරක් වාර්තා ඉදිරිපත් කර තිබීම	අනුකූල වේ.		

අංකය	අදාළ කර ගත යුතු අවශ්‍යතාව	අනුකූලතා තත්වය (අනුකූල වේ / අනුකූල නොවේ)	අනුකූල නොවේ නම් ඒ සඳහා කෙටි පැහැදිලි කිරීම	අනුකූල නොවීම අනාගතයේදී වලක්වා ගැනීමට යෝජනා කරන නිරවද්‍ය තීරණ ක්‍රියාමාර්ග
18	පුරවැසි ප්‍රඥප්තිය ක්‍රියාත්මක කිරීම			
18.1	අංක 05/2008 හා 05/2018(1) දරණ රාජ්‍ය පරිපාලන හා කළමනාකරණ අමාත්‍යාංශ වකුලේඛ අනුව පුරවැසි / සේවලාභී ප්‍රඥප්තියක් සම්පාදනය කොට ක්‍රියාත්මක කර තිබීම.	අනුකූල වේ.		
18.2	එම වකු ලේඛයේ 2.3 ඡේදය පරිදි, පුරවැසි / සේවලාභී ප්‍රඥප්තිය සම්පාදනය කිරීම හා ක්‍රියාත්මක කිරීමේ කටයුතු අධීක්ෂණය කිරීම හා ඇගයීම සඳහා ආයතනය විසින් ක්‍රමවේදයක් සකස් කොට තිබීම	අනුකූල වේ.		
19	මානව සම්පත් සැලැස්ම සම්පාදනය කිරීම			
19.1	2018.01.24 දිනැති රාජ්‍ය පරිපාලන වකුලේඛ අංක 02/2018 ඇමුණුම 02 ආකෘතිය පදනම් කරගෙන මානව සම්පත් සැලැස්මක් සකස් කොට තිබීම	අනුකූල වේ.		
19.2	කාර්ය මණ්ඩලයේ සෑම සාමාජිකයෙකු සඳහාම වර්ෂයකට අවම වශයෙන් පැය 12කට නොඅඩු පුහුණු අවස්ථාවක් ඉහත සඳහන් මානව සම්පත් සැලැස්ම තුළ තහවුරු කොට තිබීම.	අනුකූල වේ.		
19.3	ඉහත සඳහන් වකු ලේඛයේ ඇමුණුම 01 හි දැක්වෙන ආකෘතිය පදනම් කරගෙන සමස්ත කාර්ය මණ්ඩලය සඳහාම වාර්ෂික කාර්යසාධන ගිවිසුම් අත්සන් කර තිබීම	අනුකූල නොවේ.	කොවිඩ් 19 වසංගතය හේතුවෙන් කාලය ප්‍රමාණවත් නොවීය.	මෙම වසරේදී වාර්ෂික කාර්යසාධන ගිවිසුමක් ඇතිකිරීම සැලසුම් කර ඇත.
19.4	ඉහත වකු ලේඛයේ 6.5 ඡේදය ප්‍රකාරව මානව සම්පත් සංවර්ධන සැලැස්ම පිළියෙල කිරීම, ධාරිතා සංවර්ධන වැඩසටහන් සංවර්ධනය කිරීම, නිපුණතා සංවර්ධන වැඩසටහන් ක්‍රියාත්මක කිරීම පිළිබඳ වගකීම් පවරා ජ්‍යෙෂ්ඨ නිලධාරියෙකු පත්කොට තිබීම	අනුකූල වේ.		

අංකය	අදාළ කර ගත යුතු අවශ්‍යතාව	අනුකූලතා තත්ත්වය (අනුකූල වේ / අනුකූල නොවේ)	අනුකූල නොවේ නම් ඒ සඳහා කෙටි පැහැදිලි කිරීම	අනුකූල නොවීම අනාගතයේදී වලක්වා ගැනීමට යෝජනා කරන නිරවද්‍ය තීරණ ක්‍රියාමාර්ග
20	විගණන ඡේද වලට ප්‍රතිචාර දැක්වීම			
20.1	ඉකුත් වර්ෂ සඳහා විගණකාධිපති විසින් නිකුත් කළ විගණන ඡේද මගින් පෙන්වා දී ඇති අඩුපාඩු නිවැරදි කොට තිබීම	අනුකූල වේ.		

ජායාරූප එකතුව

අධිවේගී මාර්ග



දකුණු අධිවේගී මාර්ගය දීර්ඝ කිරීම
අදියර 03

දකුණු අධිවේගී මාර්ගය දීර්ඝ කිරීම
අදියර 04 – මාගම්පුර පිවිසුම



පිටත වටරවුම් මහාමාර්ග ව්‍යාපෘතිය
අදියර III

දකුණු අධිවේගී මාර්ගය දීර්ඝ කිරීම
අදියර 02

මහාමාර්ග



විවිධ විදේශාධාර ව්‍යාපෘතිය ,
(කෝට්ටේ - බෝපේ මාර්ගය)



ප්‍රමුඛතා මාර්ග ව්‍යාපෘතිය - අදියර I
(ගලහ - උඩදෙල්තොට බෙල්වුඩ් මාර්ගය)



ඒකාබද්ධ මාර්ග ආයෝජන
වැඩසටහන (අංගම්මන - නිකතැන්න
මාර්ගය - මහනුවර දිස්ත්‍රික්කය)



ප්‍රමුඛතා මාර්ග ව්‍යාපෘතිය - අදියර II,
(එරමුදුලියැද්ද - කොළඹල - නිස්මඩ
මාර්ගය)



දක්ෂිණ මාර්ග සබඳතා ව්‍යාපෘතිය (අඹනලේ සිට සිනෙක් මංසන්ධිය දක්වා මාර්ග කොටස)



විවිධ විදේශාධාර ව්‍යාපෘතිය (කොට්ටාව - තලගල මාර්ගයේ කොට්ටාව සිට මොරගහහේන දක්වා වූ මාර්ග කොටස)



මාර්ග ජාලය සංවර්ධනය කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය (සවුදි අරමුදල) (මහනුවර - යාපනය මාර්ගයේ කි.මී. 53+740 සිට කි.මී. 58+ 000 දක්වා මාර්ග කොටස)



බස්නාහිර පළාත් මාර්ග සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය , (බෙල්ලන - මොරගල්ල මාර්ගය)

පාලම්



පාලම් 25 නැවත ඉදිකිරීමේ ව්‍යාපෘතිය - පැ.01,
(ගලගෙදර - හොරණ මාර්ගයේ පාලම් අංක 14/3)



පාලම් 25 නැවත ඉදිකිරීමේ ව්‍යාපෘතිය - පැ.01,
(කඩුවෙල - බියගම මාර්ගයේ පාලම් අංක 1/1)



පාලම් 25 නැවත ඉදිකිරීමේ ව්‍යාපෘතිය - පැ.01,
(වේයන්ගොඩ - රුවන්වැල්ල මාර්ගයේ පාලම් අංක 32/1)



මධ්‍යම හා උඹ පළාතේ මාර්ග හා පාලම් පුළුල් කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය (වැලිමඩ - කරකලස් මාර්ගයේ පාලම් අංක 7/7)

ස්වභාවික විපත් වලින් හානියට පත් මාර්ග ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම



කම්බි ආධාරක රඳවන ඉදිකිරීම් සහ භූමි ආධාරක වැඩකටයුතු - කැප්පෙට්ටිපොළ



ආරක්ෂිත දැල් ආවරණ ඵලීම - දියගල



පාෂාණ කඩාවැටීම වැළැක්වීම සඳහා ආරක්ෂිත දැල් ඵලීම - කොත්මලේගම



ලුණුගල ඒ 005-167 ප්‍රදේශයේ ඉදිකරන ලද නිර්මිතයක පැතිකඩ

අලුණුම්

ඇමුණුම - 01

2020 වර්ෂයේදී ප්‍රදානය කරන ලද ප්‍රසම්පාදනයන්			
මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය			
අංකය	ප්‍රසම්පාදනයේ ස්වභාවය	අදාළ ප්‍රසම්පාදන කමිටුව (අමාත්‍ය මණ්ඩල හා අමාත්‍යාංශ ප්‍රසම්පාදන කමිටු)	ප්‍රසම්පාදනය සඳහා ගිවිසගත් මුදල (බදුරහිත) රු.
1	බස්නාහිර පළාතේ කොළඹ දිස්ත්‍රික්කයේ ග්‍රාමීය මාර්ග කි.මී. 52.99 ක් ප්‍රතිසංස්කරණය කර වැඩිදියුණු කිරීම (දෙවන ඒකාබද්ධ මාර්ග ආයෝජන වැඩසටහන) - පැකේජය 01 - ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව (RDA/ADB/iRoad-2(WP)/NCB/CL-01)	අමාත්‍ය මණ්ඩල ප්‍රසම්පාදන කමිටු	2,057,662,558.32
2	බස්නාහිර පළාතේ කොළඹ දිස්ත්‍රික්කයේ ග්‍රාමීය මාර්ග කි.මී. 70.92 ක් ප්‍රතිසංස්කරණය කර වැඩිදියුණු කිරීම (දෙවන ඒකාබද්ධ මාර්ග ආයෝජන වැඩසටහන) - පැකේජය 02 - ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව (RDA/ADB/iRoad - 2(WP)/ICB/CL-02)	අමාත්‍ය මණ්ඩල ප්‍රසම්පාදන කමිටු	2,259,188,016.00
3	බස්නාහිර පළාතේ කොළඹ දිස්ත්‍රික්කයේ ග්‍රාමීය මාර්ග කි.මී. 84.33 ක් ප්‍රතිසංස්කරණය කර වැඩිදියුණු කිරීම (දෙවන ඒකාබද්ධ මාර්ග ආයෝජන වැඩසටහන) - පැකේජය 03 - ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව (RDA/ADB/iRoad-2(WP)/ICB/CL-03)	අමාත්‍ය මණ්ඩල ප්‍රසම්පාදන කමිටු	2,631,613,225.16
4	බස්නාහිර පළාතේ ගම්පහ දිස්ත්‍රික්කයේ ග්‍රාමීය මාර්ග කි.මී. 53.99 ක් ප්‍රතිසංස්කරණය කර වැඩිදියුණු කිරීම (දෙවන ඒකාබද්ධ මාර්ග ආයෝජන වැඩසටහන) - පැකේජය 01 - ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව (RDA/ADB/iRoad-2(WP)/ICB/GA-01)	අමාත්‍ය මණ්ඩල ප්‍රසම්පාදන කමිටු	2,026,943,069.94
5	බස්නාහිර පළාතේ ගම්පහ දිස්ත්‍රික්කයේ ග්‍රාමීය මාර්ග කි.මී. 79.93 ක් ප්‍රතිසංස්කරණය කර වැඩිදියුණු කිරීම (දෙවන ඒකාබද්ධ මාර්ග ආයෝජන වැඩසටහන) - පැකේජය 02 - ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව (RDA/ADB/iRoad-2(WP)/ICB/GA-02)	අමාත්‍ය මණ්ඩල ප්‍රසම්පාදන කමිටු	2,871,267,187.20
6	බස්නාහිර පළාතේ ගම්පහ දිස්ත්‍රික්කයේ ග්‍රාමීය මාර්ග කි.මී. 59.36 ක් ප්‍රතිසංස්කරණය කර වැඩිදියුණු කිරීම (දෙවන ඒකාබද්ධ මාර්ග ආයෝජන වැඩසටහන) - පැකේජය 03 - ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව (RDA/ADB/iRoad-2(WP)/NCB/GA-03)	අමාත්‍ය මණ්ඩල ප්‍රසම්පාදන කමිටු	2,328,366,712.97

අංකය	ප්‍රසම්පාදනයේ ස්වභාවය	අදාළ ප්‍රසම්පාදන කමිටුව (අමාත්‍ය මණ්ඩල හා අමාත්‍යාංශ ප්‍රසම්පාදන කමිටු)	ප්‍රසම්පාදනය සඳහා ගිවිසගත් මුදල (බදුරහිත) රු.
7	බස්නාහිර පළාතේ ගම්පහ දිස්ත්‍රික්කයේ ග්‍රාමීය මාර්ග කි.මී. 71.00 ක් ප්‍රතිසංස්කරණය කර වැඩිදියුණු කිරීම (දෙවන ඒකාබද්ධ මාර්ග ආයෝජන වැඩසටහන) - පැකේජය 04 - ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව (RDA/ADB/iRoad-2(WP)/NCB/GA-04)	අමාත්‍ය මණ්ඩල ප්‍රසම්පාදන කමිටු	2,379,241,688.40
8	බස්නාහිර පළාතේ කළුතර දිස්ත්‍රික්කයේ ග්‍රාමීය මාර්ග කි.මී. 76.64 ක් ප්‍රතිසංස්කරණය කර වැඩිදියුණු කිරීම (දෙවන ඒකාබද්ධ මාර්ග ආයෝජන වැඩසටහන) - පැකේජය 04 - ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව (RDA/ADB/iRoad-2(WP)/ICB/KL-04)	අමාත්‍ය මණ්ඩල ප්‍රසම්පාදන කමිටු	2,690,589,823.92
9	බස්නාහිර පළාතේ කළුතර දිස්ත්‍රික්කයේ ග්‍රාමීය මාර්ග කි.මී. 83.14 ක් ප්‍රතිසංස්කරණය කර වැඩිදියුණු කිරීම (දෙවන ඒකාබද්ධ මාර්ග ආයෝජන වැඩසටහන) - පැකේජය 05 - ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව (RDA/ADB/iRoad-2(WP)/ICB/KL-05)	අමාත්‍ය මණ්ඩල ප්‍රසම්පාදන කමිටු	2,948,903,811.72
10	බස්නාහිර පළාතේ කළුතර දිස්ත්‍රික්කයේ ග්‍රාමීය මාර්ග කි.මී. 74.74 ක් ප්‍රතිසංස්කරණය කර වැඩිදියුණු කිරීම (දෙවන ඒකාබද්ධ මාර්ග ආයෝජන වැඩසටහන) - පැකේජය 06 - ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව (RDA/ADB/iRoad-2(WP)/ICB/KL-06)	අමාත්‍ය මණ්ඩල ප්‍රසම්පාදන කමිටු	2,308,042,663.60
11	අරාබි ආර්ථික සංවර්ධනය සඳහා වූ කුවේට් අරමුදල මගින් මූල්‍යාධාර සපයන පාලම් 25ක් නැවත ඉදිකිරීමේ ව්‍යාපෘතියෙහි සිවිල්වැඩ පිළිබඳ අධීක්ෂණය සඳහා වන උපදේශන සේවාව (03 වන පැකේජය)	අමාත්‍ය මණ්ඩල උපදේශන ප්‍රසම්පාදන කමිටු	කුවේට් ඩිනාර් 123,060.00 සහ රු 279,549,000.00
12	ඒකාබද්ධ මාර්ග ආයෝජන වැඩසටහන යටතේ වයඹ පළාතේ කුරුණෑගල දිස්ත්‍රික්කයේ ග්‍රාමීය මාර්ග කි.මී. 99.00 ක් ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම, වැඩිදියුණු කිරීම හා නඩත්තු කිරීම (03 වන පැකේජය) - ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව (RDA/ADB/IROAD/(NW)/NCB/CP-RR(KU3-R))	ස්ථාවර අමාත්‍ය මණ්ඩල ප්‍රසම්පාදන කමිටු	2,165,263,498.51
13	ඒකාබද්ධ මාර්ග ආයෝජන වැඩසටහන යටතේ වයඹ පළාතේ කුරුණෑගල දිස්ත්‍රික්කයේ ග්‍රාමීය මාර්ග කි.මී. 99.00 ක් ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම, වැඩිදියුණු කිරීම හා නඩත්තු කිරීම (05 වන පැකේජය) - ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව (RDA/ADB/IROAD/(NW)/NCB/CP-RR(KU5-R))	ස්ථාවර අමාත්‍ය මණ්ඩල ප්‍රසම්පාදන කමිටු	2,296,136,981.33
14	රාජගිරිය - නාවල ඇළ මාර්ගය හරහා නව පාලමක් ඉදිකිරීම	අමාත්‍ය මණ්ඩල ප්‍රසම්පාදන කමිටු	1,698,551,089.80

අංකය	ප්‍රසම්පාදනයේ ස්වභාවය	අදාළ ප්‍රසම්පාදන කමිටුව (අමාත්‍ය මණ්ඩල හා අමාත්‍යාංශ ප්‍රසම්පාදන කමිටු)	ප්‍රසම්පාදනය සඳහා ගිවිසගත් මුදල (බදුරහිත) රු.
15	අඹේපුස්ස - කුරුණෑගල - ත්‍රිකුණාමලය මාර්ගය ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම (ඒ006) කි.මී. 33+000 සිට කි.මී.37+000 දක්වා (ඉතිරිවැඩ)	අමාත්‍යාංශ ප්‍රසම්පාදන කමිටු	213,212,013.30
16	වත්තල - හේකිත්ත මාර්ගය වැඩිදියුණු කිරීම (බී-459) කි.මී. 0+000 සිට කි.මී. 1+560 දක්වා	අමාත්‍යාංශ ප්‍රසම්පාදන කමිටු	189,944,272.91
17	කොළඹ - ගාල්ල - හම්බන්තොට - වැල්ලවාය මාර්ගයේ වාද්දුව නගරය වැඩිදියුණු කිරීම (ඒ-02) කි.මී. 32+000 සිට කි.මී. 33+000 දක්වා	අමාත්‍යාංශ ප්‍රසම්පාදන කමිටු	162,087,055.39
18	අළුත් මාවත පුළුල් කර වැඩිදියුණු කිරීම - කි.මී. 1+570 සිට කි.මී. 2+340 දක්වා	අමාත්‍යාංශ ප්‍රසම්පාදන කමිටු	159,399,783.64
19	කොල්ලුපිටිය - ශ්‍රී ජයවර්ධනපුර මාර්ගයේ රාජගිරිය මැක්ඩොනල්ස් අසල පදික උමං මාර්ගයක් ඉදිකිරීම (ඒඒ000)	අමාත්‍යාංශ ප්‍රසම්පාදන කමිටු	158,605,935.27
20	කොළඹ විධායක ඉංජිනේරු කොට්ඨාශයේ ඇති පදික මාරු වැඩිදියුණු කිරීම - අදියර 1	අමාත්‍යාංශ ප්‍රසම්පාදන කමිටු	121,695,728.00
21	කැලණිය මුදුන්ගොඩ මාර්ගය සහ මාකොළ - උඩුපිල මාර්ගයේ ඇති උඩුපිල මංසන්ධිය වැඩිදියුණු කිරීම	අමාත්‍යාංශ ප්‍රසම්පාදන කමිටු	164,646,710.16
22	සමුද්‍රීය මාර්ගය දීර්ඝ කිරීමේ ව්‍යාපෘතියෙහි දෙහිවල පිහිටි දෙහිවල ඇල මාර්ගය හරහා ඇති පාලම නැවත ඉදිකිරීම	අමාත්‍යාංශ ප්‍රසම්පාදන කමිටු	232,145,282.89
23	පරන්තන් - කරවිවි - මුලතිව් මාර්ගයේ පාලම අංක 12/1 නැවත ඉදිකිරීම	අමාත්‍යාංශ ප්‍රසම්පාදන කමිටු	109,833,006.34
24	ගාල්ල - බද්දේගම මාර්ගයේ පාලම අංක 9/5 නැවත ඉදිකිරීම	අමාත්‍යාංශ ප්‍රසම්පාදන කමිටු	175,051,690.25
25	ප්‍රධාන ආරක්ෂක මූලස්ථානයේ ඉහළ නිලධාරීන් ප්‍රවේශ වන මාර්ගයේ දීර්ඝ ගුවන් පාලමක් ඉදිකිරීම	අමාත්‍යාංශ ප්‍රසම්පාදන කමිටු	409,662,999.90

අංකය	ප්‍රසම්පාදනයේ ස්වභාවය	අදාළ ප්‍රසම්පාදන කමිටුව (අමාත්‍ය මණ්ඩල හා අමාත්‍යාංශ ප්‍රසම්පාදන කමිටු)	ප්‍රසම්පාදනය සඳහා ගිවිසගත් මුදල (බදුරහිත) රු.
26	කොළඹ- කටුනායක අධිවේගී මාර්ගයේ සිදුව හුවමාරුවෙහි මුදල් එකතුකිරීමේ කවුළු ඉදිකිරීම සහ අවශ්‍ය පහසුකම් සැපයීම	අමාත්‍යාංශ ප්‍රසම්පාදන කමිටු	230,780,982.85
27	කොළඹ- කටුනායක අධිවේගී මාර්ගයේ පැලියගොඩ හුවමාරුවෙහි මුදල් එකතුකිරීමේ කවුළු ඉදිකිරීම සහ අවශ්‍ය පහසුකම් සැපයීම	අමාත්‍යාංශ ප්‍රසම්පාදන කමිටු	198,265,485.11
28	ආසියානු සංවර්ධන බැංකුවේ ආධාර යටතේ ක්‍රියාත්මක වන ඒකාබද්ධ මාර්ග ආයෝජන වැඩසටහන යටතේ කුරුණෑගල දිස්ත්‍රික්කයේ කි.මී.39.38 වන ග්‍රාමීය මාර්ග කාර්යසාධනය මත පදනම් වූ නඩත්තු කිරීම ද ඇතුළත්ව වසර 03 ක් සඳහා පුනරුත්ථාපනය හා වැඩිදියුණු කිරීම. (RDA/ADB/iROAD(NW)/NCB/CP-RR(KU4-R1)	අමාත්‍යාංශ ප්‍රසම්පාදන කමිටු	942,016,563.72
29	ආසියානු සංවර්ධන බැංකුවේ ආධාර යටතේ ක්‍රියාත්මක වන ඒකාබද්ධ මාර්ග ආයෝජන වැඩසටහන යටතේ කුරුණෑගල දිස්ත්‍රික්කයේ කි.මී.27.71 වන ග්‍රාමීය මාර්ග කාර්යසාධනය මත පදනම් වූ නඩත්තු කිරීම ද ඇතුළත්ව වසර 03 ක් සඳහා පුනරුත්ථාපනය හා වැඩිදියුණු කිරීම. RDA/ADB/iROAD(NW)/NCB/CP-RR(KU4-R2):	අමාත්‍යාංශ ප්‍රසම්පාදන කමිටු	647,515,489.20
30	ආසියානු සංවර්ධන බැංකුවේ ආධාර යටතේ ක්‍රියාත්මක වන ඒකාබද්ධ මාර්ග ආයෝජන වැඩසටහන යටතේ කුරුණෑගල දිස්ත්‍රික්කයේ කි.මී.38.91 වන ග්‍රාමීය මාර්ග කාර්යසාධනය මත පදනම් වූ නඩත්තු කිරීම ද ඇතුළත්ව වසර 03 ක් සඳහා පුනරුත්ථාපනය හා වැඩිදියුණු කිරීම. RDA/ADB/iROAD(NW)/NCB/CP-RR(KU4-R3)	අමාත්‍යාංශ ප්‍රසම්පාදන කමිටු	965,856,373.20
31	ආසියානු සංවර්ධන බැංකුවේ ආධාර යටතේ ක්‍රියාත්මක වන ඒකාබද්ධ මාර්ග ආයෝජන වැඩසටහන යටතේ පුත්තලම දිස්ත්‍රික්කයේ කි.මී.30.62 වන ග්‍රාමීය මාර්ග කාර්යසාධනය මත පදනම් වූ නඩත්තු කිරීම ද ඇතුළත්ව වසර 03 ක් සඳහා පුනරුත්ථාපනය හා වැඩිදියුණු කිරීම. RDA/ADB/iROAD(NW)/NCB/CP-RR(PU2-R1)	අමාත්‍යාංශ ප්‍රසම්පාදන කමිටු	933,253,206.00
32	ආසියානු සංවර්ධන බැංකුවේ ආධාර යටතේ ක්‍රියාත්මක වන ඒකාබද්ධ මාර්ග ආයෝජන වැඩසටහන යටතේ පුත්තලම දිස්ත්‍රික්කයේ කි.මී.43.46 වන ග්‍රාමීය මාර්ග කාර්යසාධනය මත පදනම් වූ නඩත්තු කිරීම ද ඇතුළත්ව වසර 03 ක් සඳහා පුනරුත්ථාපනය හා වැඩිදියුණු කිරීම. RDA/ADB/iROAD(NW)/NCB/CP-RR(PU2-R2)	අමාත්‍යාංශ ප්‍රසම්පාදන කමිටු	788,986,587.00

අංකය	ප්‍රසම්පාදනයේ ස්වභාවය	අදාළ ප්‍රසම්පාදන කමිටුව (අමාත්‍ය මණ්ඩල හා අමාත්‍යාංශ ප්‍රසම්පාදන කමිටු)	ප්‍රසම්පාදනය සඳහා ගිවිසගත් මුදල (බදුරහිත) රු.
33	<p>ආසියානු සංවර්ධන බැංකුවේ ආධාර යටතේ ක්‍රියාත්මක වන ඒකාබද්ධ මාර්ග ආයෝජන වැඩසටහන යටතේ පුත්තලම දිස්ත්‍රික්කයේ කි.මී.48.37 වන ග්‍රාමීය මාර්ග කාර්යසාධනය මත පදනම් වූ නඩත්තු කිරීම ද ඇතුළත්ව වසර 03 ක් සඳහා පුනරුත්ථාපනය හා වැඩිදියුණු කිරීම. RDA/ADB/iROAD(NW)/NCB/CP-RR(PU3-R)</p>	අමාත්‍යාංශ ප්‍රසම්පාදන කමිටු	896,648,172.00
34	<p>“සෞභාග්‍යයේ දැක්ම” රජයේ ප්‍රතිපත්ති ප්‍රකාශය අනුව, විකල්ප මාර්ග 100,000 වැඩිදියුණු කිරීම යටතේ රු.මි.50-250 අතර කොන්ත්‍රාත් පාකේජයන් හා රු.මි.50 ට අඩු කොන්ත්‍රාත් පාකේජයන් හි මාර්ග පුනරුත්ථාපනය හා වැඩිදියුණු කිරීම</p>	අමාත්‍යාංශ ප්‍රසම්පාදන කමිටු	70,149,333,107.38

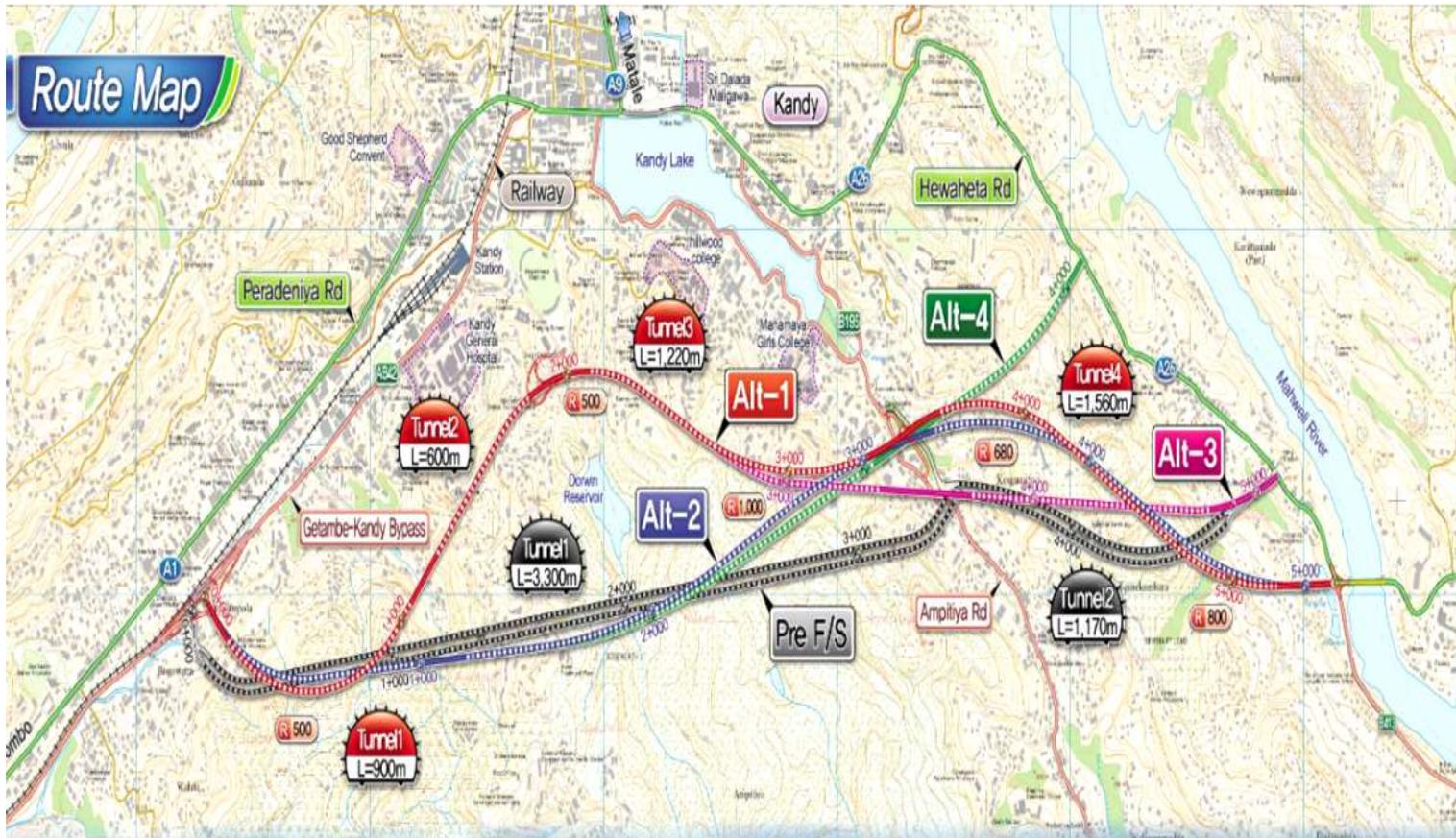
ඇමුණුම 02

කෝකිලායි පාලමෙහි පිහිටීම දැක්වෙන සිතියම

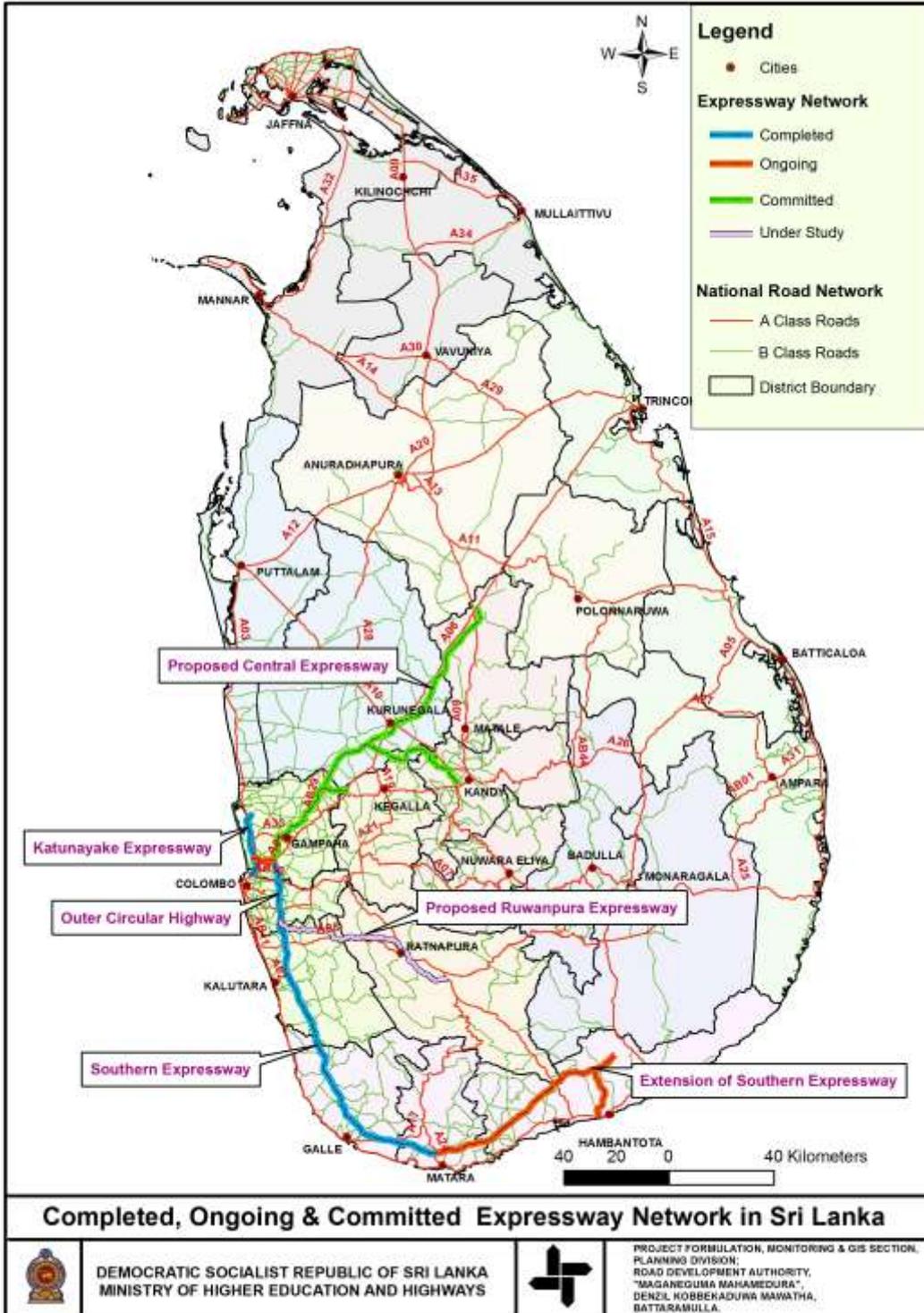


ඇමුණුම - 03

සිතියම - මහනුවර උමං මාර්ගය ඉදිකිරීම



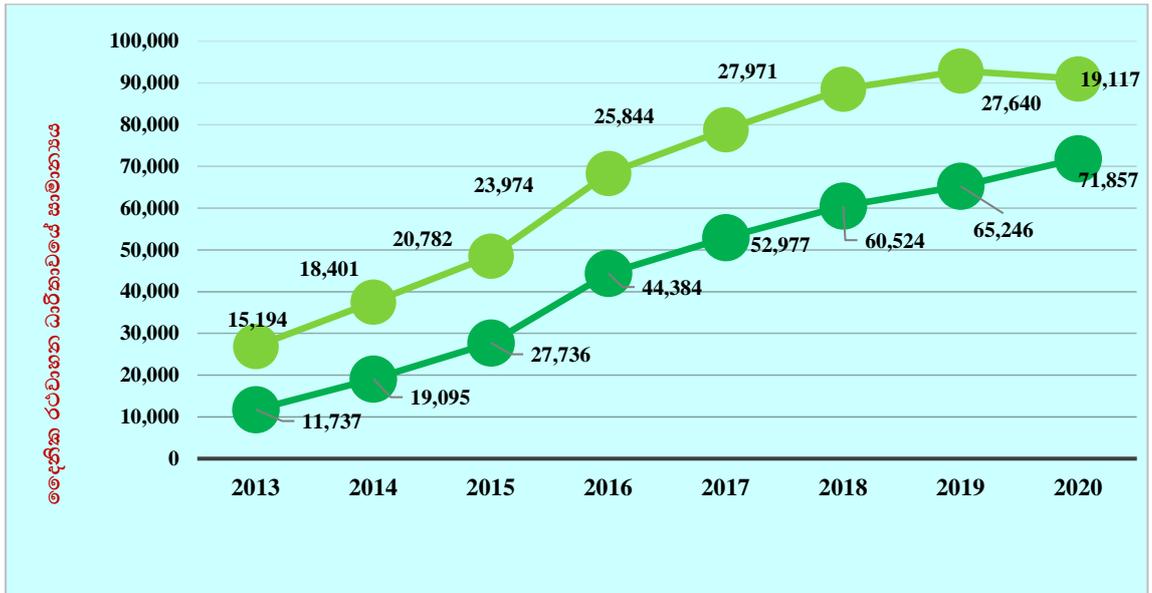
ශ්‍රී ලංකාවේ අධිවේගී මාර්ග ජාලය



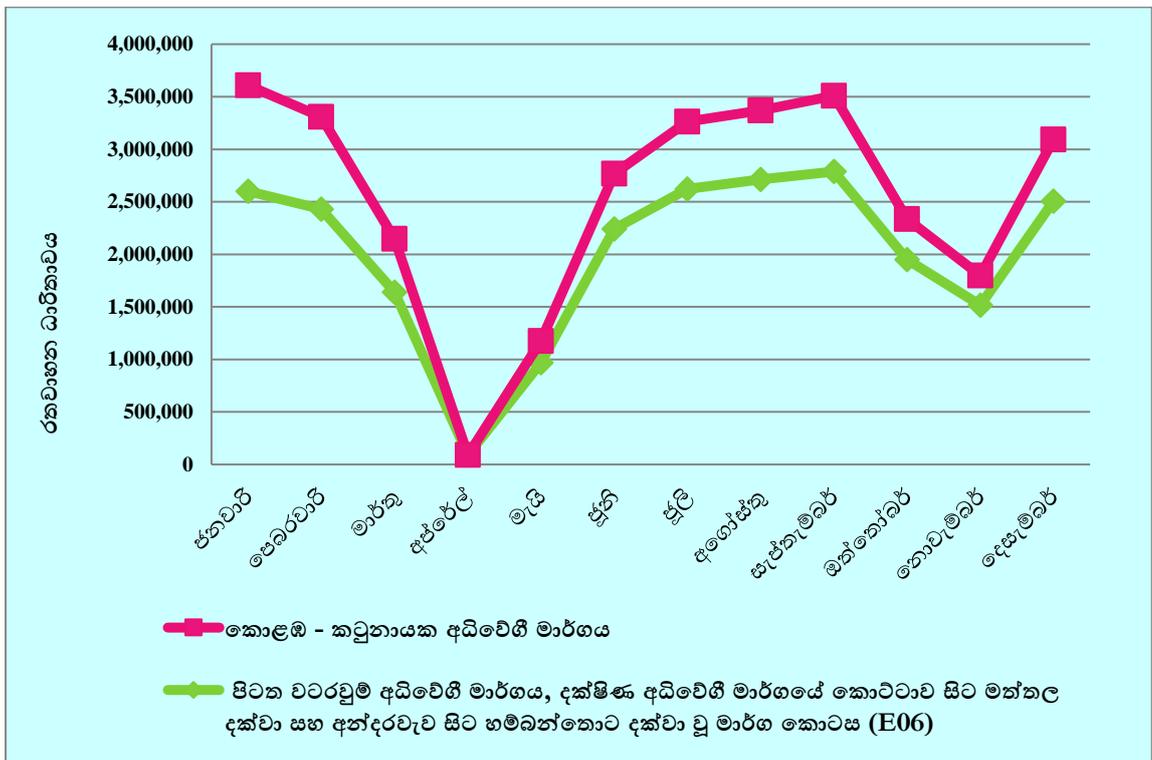
ඇමුණුම - 05

අධිවේගී මාර්ගයන්හි රථවාහන ධාරිතාවය හා ආදායම

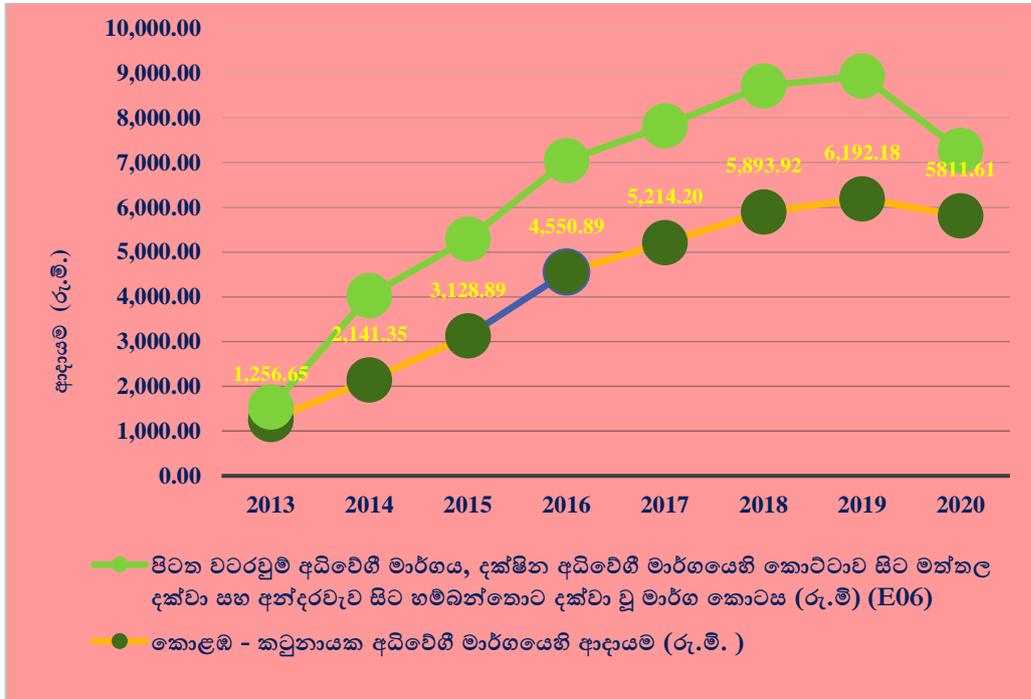
(අ) දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගයේ හා පිටත වටරවුම් අධිවේගී මාර්ගයේ කොට්ඨාස සිට කඩවන දක්වා වූ මාර්ග කොටස සහ කොළඹ - කටුනායක අධිවේගී මාර්ගයේ සාමාන්‍යය දෛනික රථවාහන ධාරිතාවය සැසඳීම



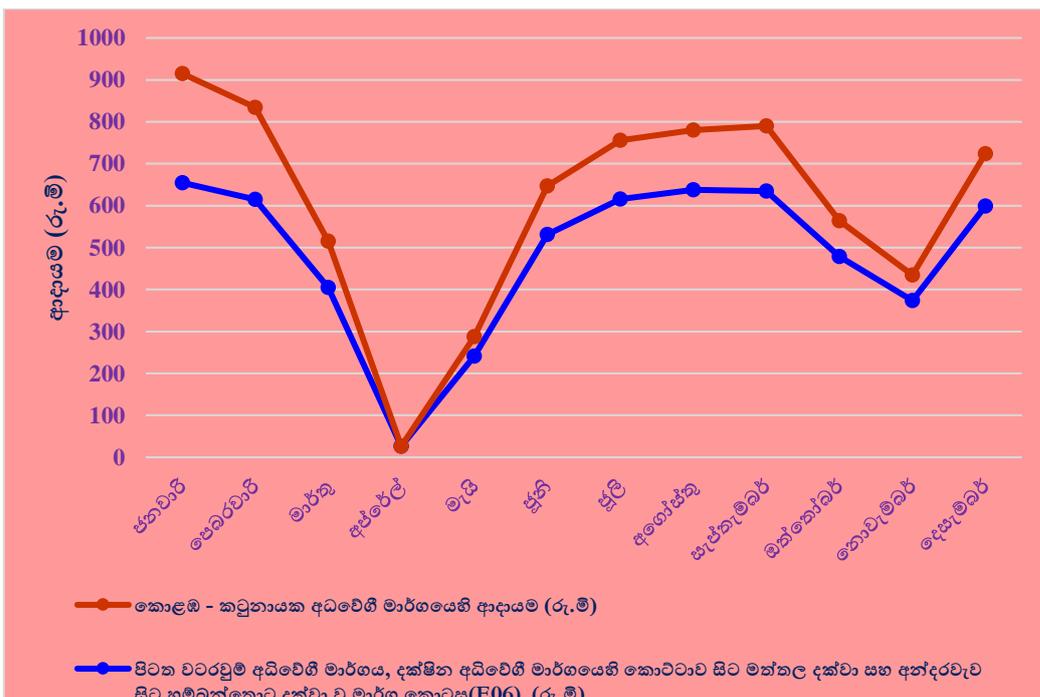
(ආ) දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගයේ හා පිටත වටරවුම් අධිවේගී මාර්ගයේ කොට්ඨාස සිට කඩවන දක්වා වූ මාර්ග කොටස සහ කොළඹ - කටුනායක අධිවේගී මාර්ගයේ මාසික රථවාහන ධාරිතාවය සැසඳීම



(ඇ) දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගයේ හා පිටත වටරවුම් අධිවේගී මාර්ගයේ කොට්ටාව සිට කඩවත දක්වා වූ මාර්ග කොටස සහ කොළඹ - කටුනායක අධිවේගී මාර්ගයේ වාර්ෂික ආදායම සැසඳීම

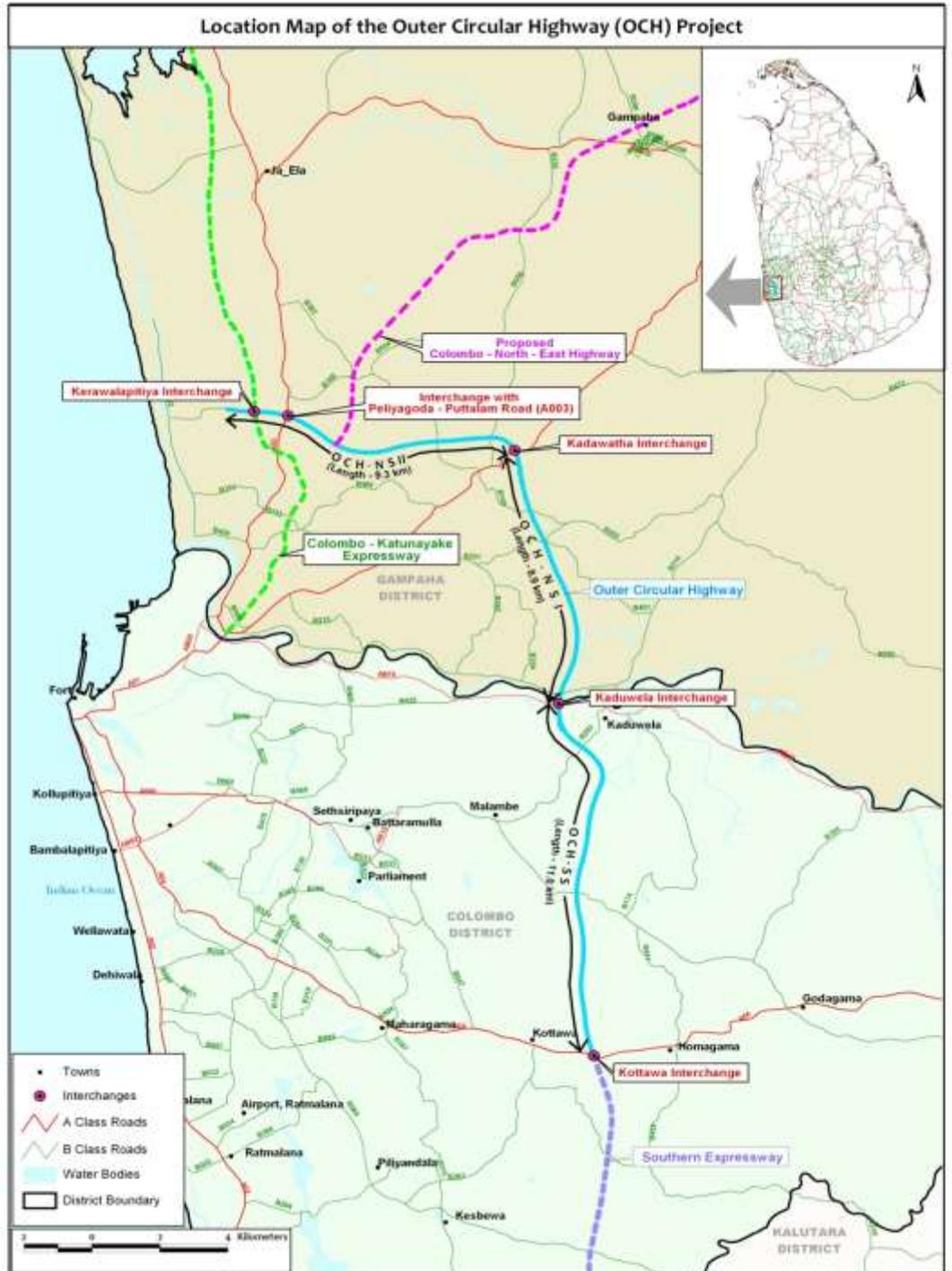


(ඈ) දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගයේ සහ පිටත වටරවුම් අධිවේගී මාර්ගයේ සහ කොළඹ - කටුනායක අධිවේගී මාර්ගයේ මාසික ආදායම සැසඳීම



ඇමුණුම - 06

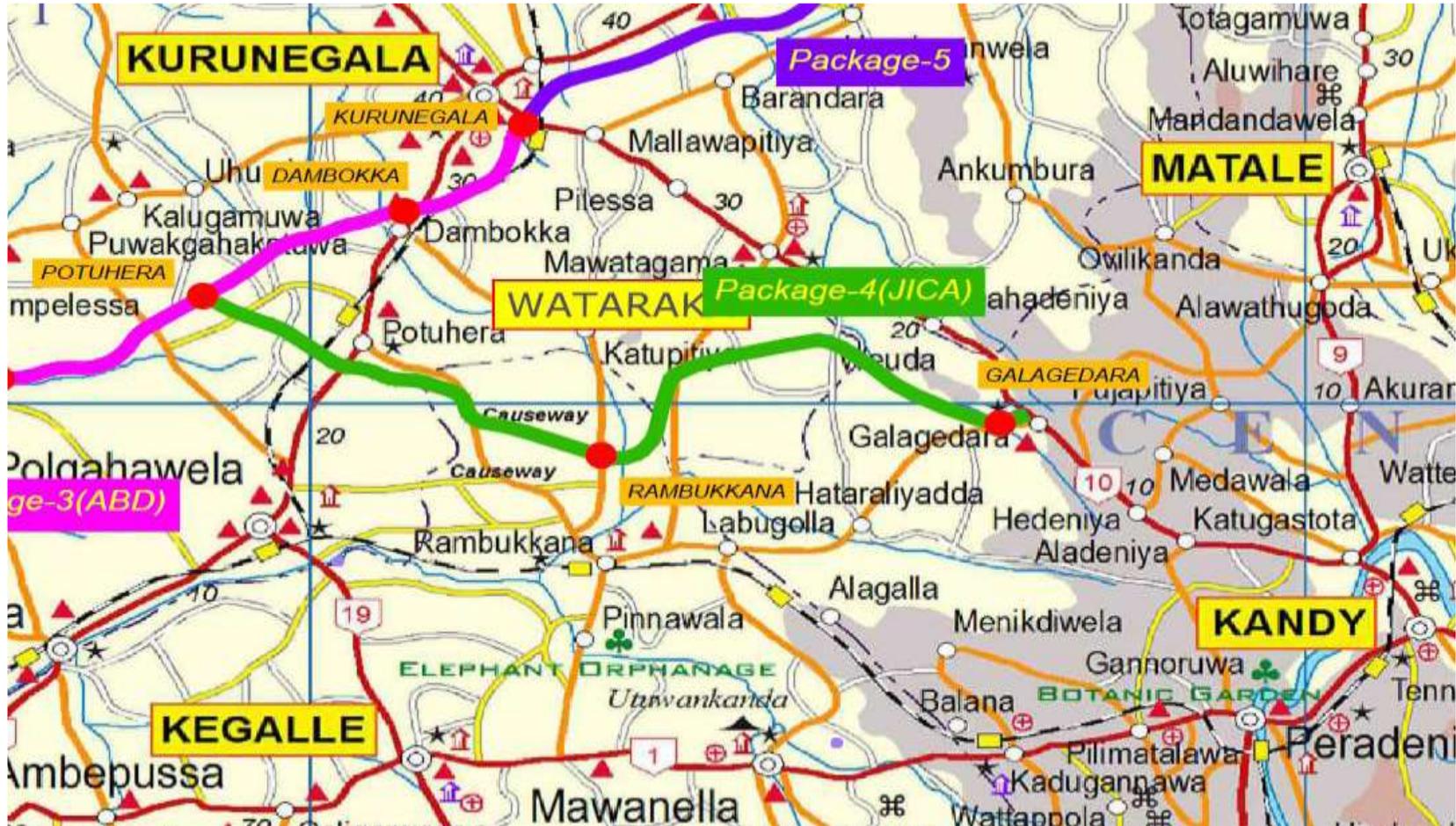
පිටත වටරවුම් අධිවේගී මාර්ගව්‍යාපෘතිය - අදියර III



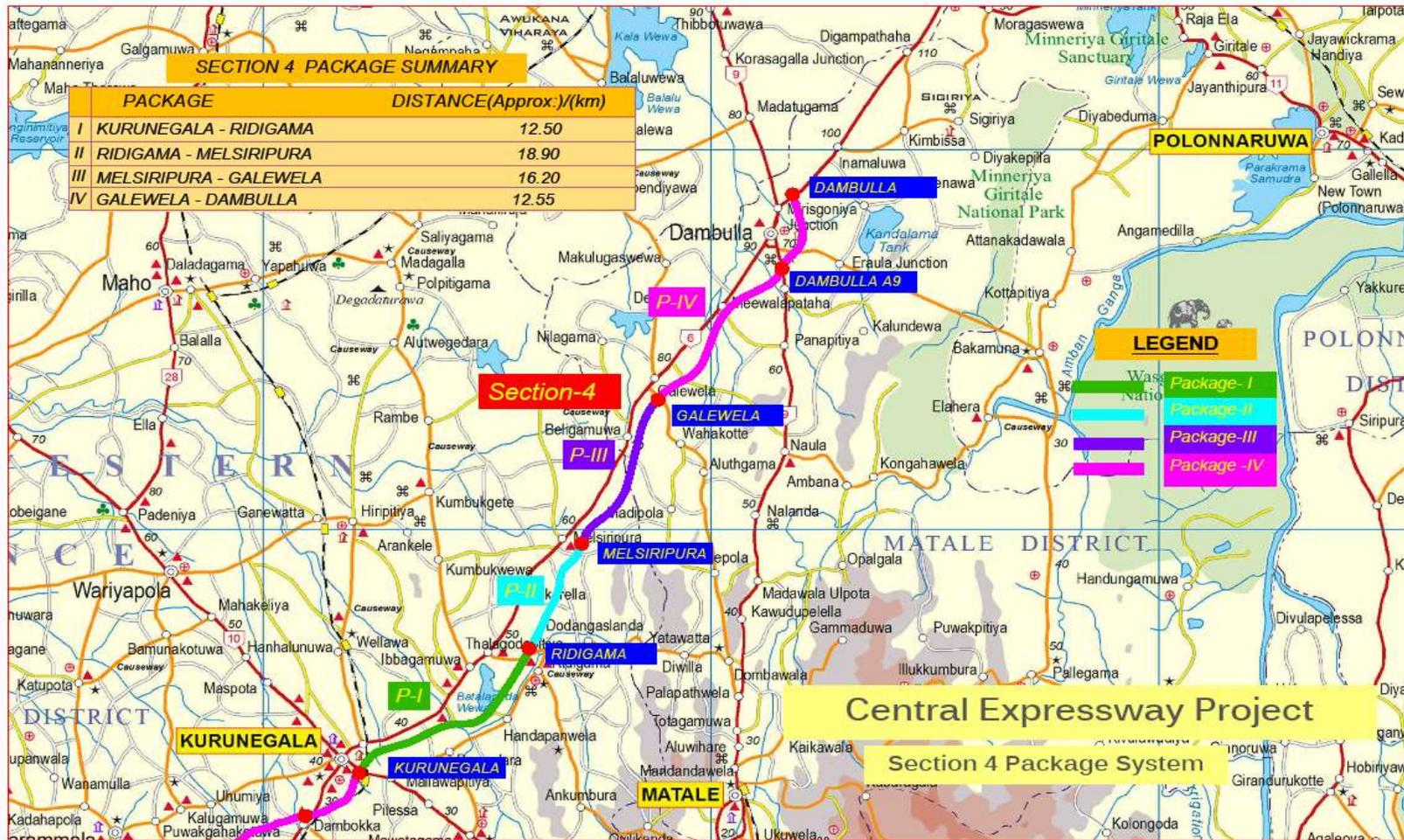
(ආ)අදියර II: මීරිගම සිට කුරුණෑගල දක්වා කොටස (අමේපුස්ස සමඟ)



(ඇ) අදියර III: පොකුහැර සිට ගලගෙදර දක්වා

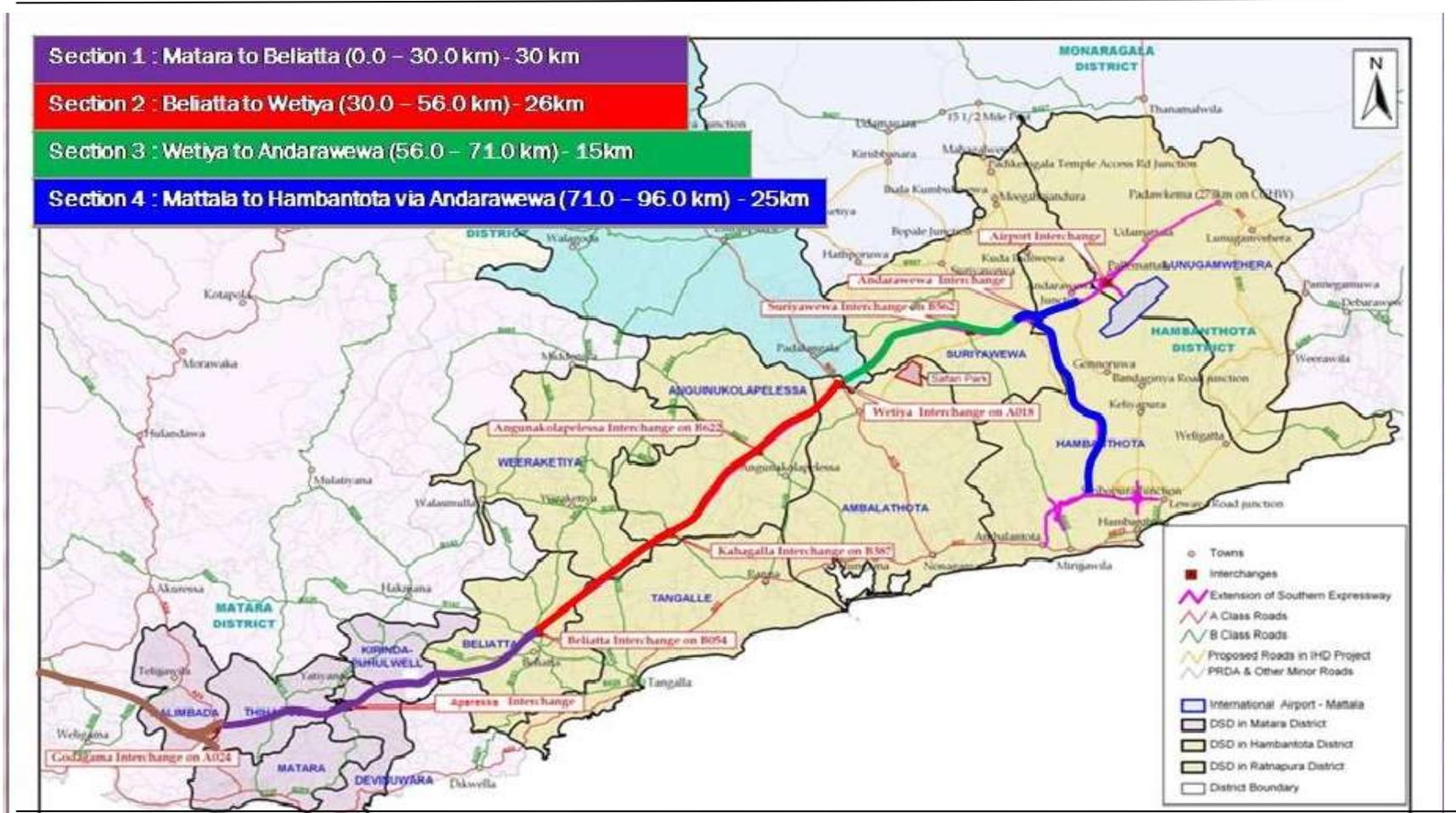


(ඇ) අදියර IV: කුරුණෑගල සිට දඹුල්ල දක්වා කොටස



ඇමුණුම - 08

දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ග දිගුව ව්‍යාපෘතිය

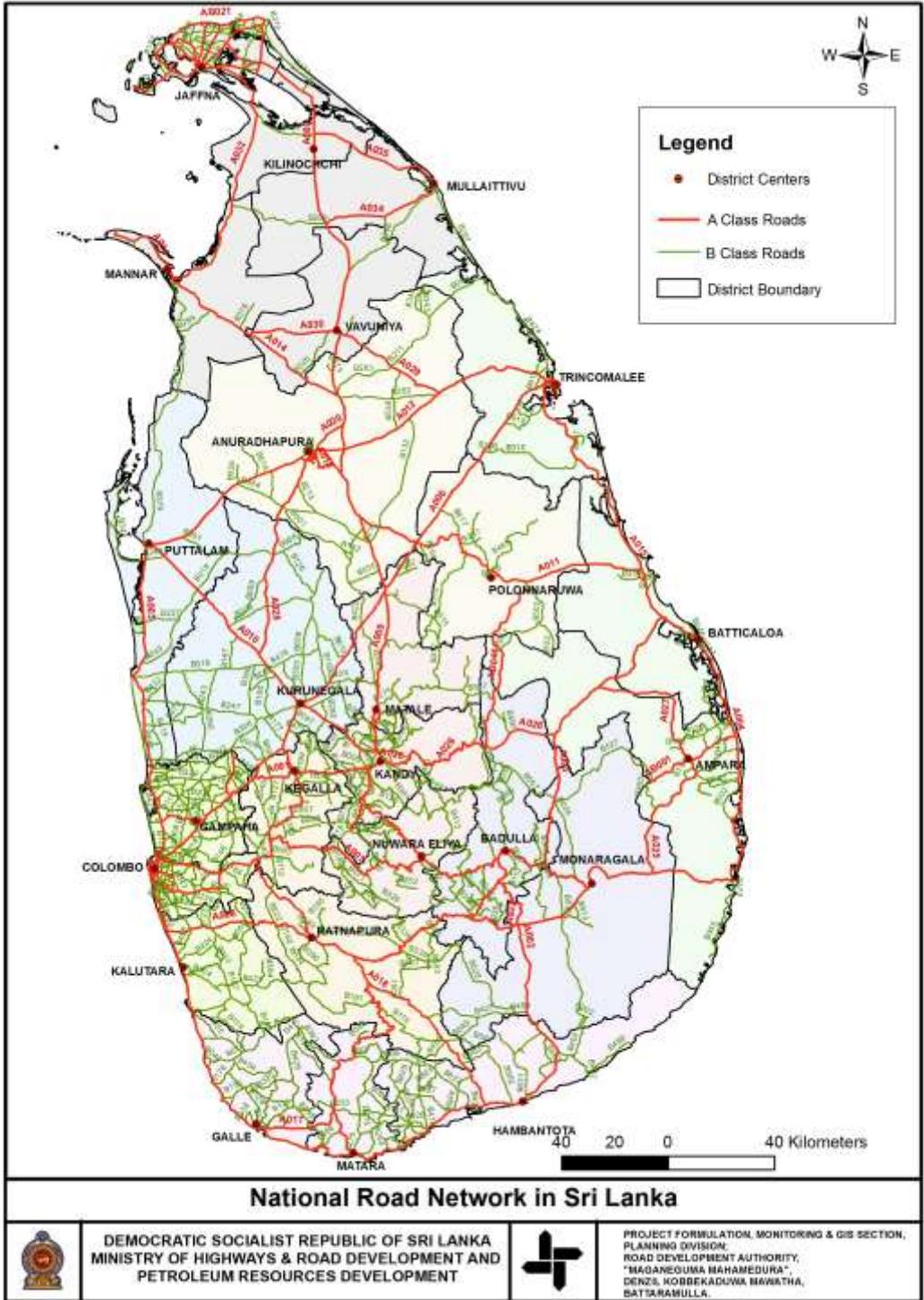


රුවන්පුර අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතිය



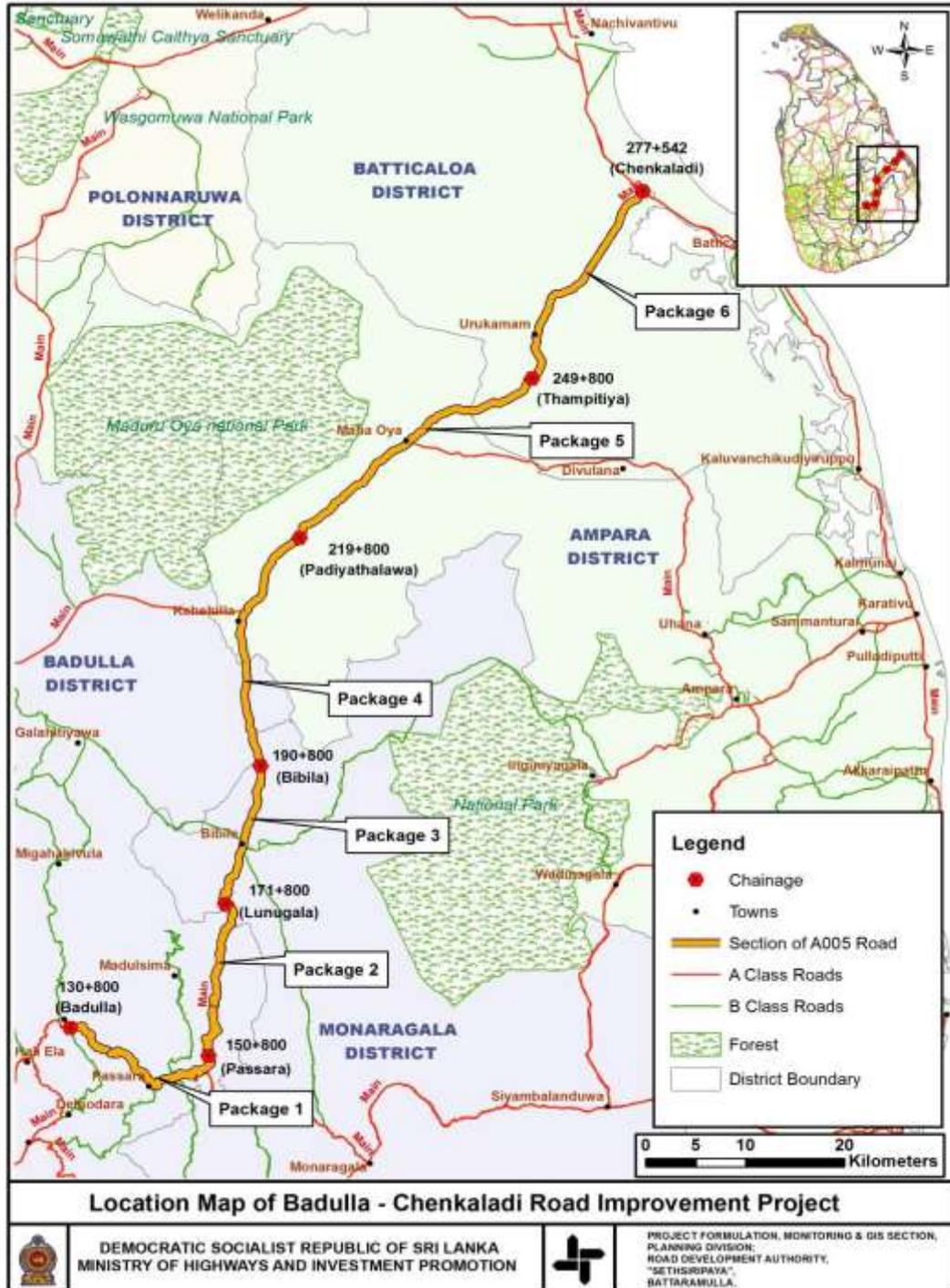
ඇමුණුම 10

ශ්‍රී ලංකාවේ නිමකරන ලද හා දැනට ක්‍රියාත්මක වෙමින් පවතින මාර්ග ව්‍යාපෘති



ඇමුණුම 11

බදුල්ල - චෙන්කලාඩ් මාර්ගය වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය



ඇමුණුම 12

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	263	335.66	22	26.78	5	15.82	93	86.72
	නුවරඑළිය	210	463.25	13	61.88	18	34.88	91	240.39
	මහනුවර	483	620.07	72	92.33	39	38.94	209	277.09
උප එකතුව		956	1,418.98	107	180.99	62	89.64	393	604.20
උතුර	බදුල්ල	248	467.79	17	30.64	9	14.89	121	268.75
	මොණරාගල	256	625.51	17	51.80	17	48.90	104	267.49
උප එකතුව		504	1,093.31	34	82.44	26	63.79	225	536.24

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)
උතුරු මැද	පොළොන්නරුව	286	354.84	28	35.07	16	19.21	131	152.24
	අනුරාධපුර	330	566.86	6	5.18	23	25.70	152	254.45
උප එකතුව		616	921.70	34	40.25	39	44.90	283	406.69
දකුණ	මාතර	576	746.31	107	130.02	30	59.53	144	217.32
	ගාල්ල	413	624.95	43	49.84	12	27.45	207	295.50
	හම්බන්තොට	445	659.01	64	93.96	34	72.72	209	323.90
උප එකතුව		1,434	2,030.27	214	273.83	76	159.70	560	836.73

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	285	395.76	16	23.49	10	14.51	118	153.91
	ගම්පහ	502	428.08	54	24.24	30	18.85	263	125.80
	කොළඹ	864	715.61	199	167.91	38	22.94	279	134.98
උප එකතුව		1,651	1,539.44	269	215.65	78	56.30	660	414.69
උතුර	කිලිනොච්චිය	28	29.14	0	0	0	0	28	29.14
	මුලතිව්	5	6.69	0	0	1	1.65	4	5.04
	මන්නාරම	5	6	0	0	0	0	5	6
	වවුනියාව	108	163.35	0	0	2	3	8	13.20
	යාපනය	149	233.21	0	0	0	0	36	45.41
උප එකතුව		295	438.38	0	0	3	4.65	81	98.79

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)
සබරගමුව	රත්නපුර	600	841.04	39	46.38	21	36.02	264	379.29
	කෑගල්ල	326	377.40	20	19.64	4	7.04	61	85.49
උප එකතුව		926	1,218.47	59	66.02	25	43.06	325	464.78
නැගෙනහිර	ත්‍රිකුණාමලය	215	318	40	18.38	10	13.75	55	109.28
	මඩකලපුව	169	212	8	4.90	3	2	54	53.92
උප එකතුව		553	681.48	52	27.22	41	40.48	144	191.37
වයඹ	පුත්තලම	357	585.73	18	20.97	18	45.29	135	206.37
	කුරුණෑගල	745	1,448.42	65	162.99	84	131.14	367	736.16
උප එකතුව		1,102	2,034.14	83	183.96	102	176.43	502	942.52
මුළු එකතුව		8,037	11,376.16	852	1,070.35	452	678.94	3,173	4,496

ඇමුණුම 13

විගණකාධිපති වාර්තාව



ජාතික විගණන කාර්යාලය

தேசிய கணக்காய்வு அலுவலகம்

NATIONAL AUDIT OFFICE



මගේ අංකය
எனது இல.
My No.

ආර්ඪිවි/ඒ/එමඪඑව/එස්ඒ/2020/05

ඔබේ අංකය
உமது இல.
Your No.

දිනය
திகதி
Date

2021 ජූනි 25 දින

ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරී

මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය

මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශයේ 2020 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳව 2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ 11(1) වගන්තිය ප්‍රකාරව විගණකාධිපති සම්පිණ්ඩන වාර්තාව.

1. මූල්‍ය ප්‍රකාශන

1.1 මතය

මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශයේ 2020 දෙසැම්බර් 31 දිනට මූල්‍ය තත්ත්වය ප්‍රකාශය, එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ මූල්‍ය කාර්යසාධන ප්‍රකාශය හා මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශවලින් සමන්විත 2020 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ මූල්‍ය ප්‍රකාශන 2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ විධිවිධාන සමඟ සංයෝජිතව කියවිය යුතු ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ 154(1) ව්‍යවස්ථාවේ ඇතුළත් විධිවිධාන ප්‍රකාර මාගේ විධානය යටතේ විගණනය කරන ලදී. 2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ 11(1) වගන්තිය ප්‍රකාරව මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය වෙත ඉදිරිපත් කරනු ලබන මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳව මාගේ අදහස් දැක්වීම් හා නිරීක්ෂණයන් මෙම වාර්තාවේ සඳහන් වේ. 2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ 11(2) වගන්තිය ප්‍රකාරව මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශයේ ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරී වෙත වාර්ෂික විස්තරාත්මක කළමනාකරණ විගණන වාර්තාව ඉදිරියේදී ඉදිරිපත් කිරීමට බලාපොරොත්තුවේ. ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ 154(6) ව්‍යවස්ථාව සමඟ සංයෝජිතව කියවිය යුතු 2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ 10 වගන්තිය ප්‍රකාරව ඉදිරිපත් කළ යුතු විගණකාධිපති වාර්තාව යථා කාලයේදී පාර්ලිමේන්තුව වෙත ඉදිරිපත් කරනු ලැබේ.

මූල්‍ය ප්‍රකාශනවලින් 2020 දෙසැම්බර් 31 දිනට මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශයේ මූල්‍ය තත්ත්වය සහ එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා එහි මූල්‍ය කාර්යසාධනය හා මුදල් ප්‍රවාහය පොදුවේ පිළිගත් ගිණුම්කරණ මූලධර්මවලට අනුකූලව සත්‍ය හා සාධාරණ තත්ත්වයක් පිළිබිඹු කරන බව මා දරන්නා වූ මතයයි.

1.2 මතය සඳහා පදනම

ශ්‍රී ලංකා විගණන ප්‍රමිතීන්ට (ශ්‍රී.ලං.වි.ප්‍ර) අනුකූලව මා විගණනය සිදු කරන ලදී. මෙම විගණන ප්‍රමිතීන් යටතේ වූ මාගේ වගකීම, මෙම වාර්තාවේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන විගණනය සම්බන්ධයෙන් විගණකගේ වගකීම යන කොටසේ තවදුරටත් විස්තර කර ඇත. මාගේ මතය සඳහා පදනමක් සැපයීම උදෙසා මා විසින් ලබා ගෙන ඇති විගණන සාක්ෂි ප්‍රමාණවත් සහ උචිත බව මාගේ විශ්වාසයයි.

1.3 මූල්‍ය ප්‍රකාශන සම්බන්ධයෙන් ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ හා ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ වගකීම

පොදුවේ පිළිගත් ගිණුම්කරණ මූලධර්මවලට අනුකූලව හා 2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ 38 වගන්තියේ සඳහන් විධිවිධානවලට අනුකූලව සත්‍ය හා සාධාරණ තත්ත්වයක් පිළිබිඹු කෙරෙන පරිදි මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීම හා වංචා සහ වැරදි හේතුවෙන් ඇති විය හැකි ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන්ගෙන් තොරව මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීමට හැකි වනු පිණිස අවශ්‍යවන අභ්‍යන්තර පාලනය තීරණය කිරීම ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ වගකීම වේ. 2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ 16(1) වගන්තිය ප්‍රකාරව අමාත්‍යාංශය විසින් වාර්ෂික හා කාලීන මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීමට හැකිවන පරිදි ස්වකීය ආදායම්, වියදම්, වත්කම් හා බැරකම් පිළිබඳ නිසි පරිදි පොත්පත් හා වාර්තා පවත්වා ගෙන යා යුතුය.

ජාතික විගණන පනතේ 38(1)(ඇ) උප වගන්තිය ප්‍රකාරව අමාත්‍යාංශයේ මූල්‍ය පාලනය සඳහා සඵලදායී අභ්‍යන්තර පාලන පද්ධතියක් සකස් කර පවත්වා ගෙන යනු ලබන බවට ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරී සහතික විය යුතු අතර එම පද්ධතියේ සඵලදායීත්වය පිළිබඳව කලින් කල සමාලෝචනයක් සිදු කර ඒ අනුව පද්ධතිය ඵලදායී ලෙස කරගෙන යාමට අවශ්‍ය වෙනස්කම් සිදු කරනු ලැබිය යුතුය.

1.4 මූල්‍ය ප්‍රකාශන විගණනය පිළිබඳ විගණකගේ වගකීම

සමස්ථයක් ලෙස මූල්‍ය ප්‍රකාශන, වංචා හා වැරදි හේතුවෙන් ඇතිවන ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන්ගෙන් තොර බවට සාධාරණ තහවුරුවක් ලබාදීම සහ මාගේ මතය ඇතුළත් විගණන වාර්තාව නිකුත් කිරීම මාගේ අරමුණ වේ. සාධාරණ සහතිකවීම උසස් මට්ටමේ සහතිකවීමක් වන නමුත්, ශ්‍රී ලංකා විගණන ප්‍රමිති ප්‍රකාරව විගණනය සිදු කිරීමේදී එය සෑම විටම ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන් අනාවරණය කර ගන්නා බවට වන තහවුරු කිරීමක්

නොවනු ඇත. වංචා සහ වැරදි තනි හෝ සාමූහික ලෙස බලපෑම නිසා ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන් ඇති විය හැකි අතර, එහි ප්‍රමාණාත්මක භාවය මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන පදනම් කර ගනිමින් පරිශීලකයන් විසින් ගනු ලබන ආර්ථික තීරණ කෙරෙහි වන බලපෑම මත රඳා පවතී.

ශ්‍රී ලංකා විගණන ප්‍රමිති ප්‍රකාරව විගණනයේ කොටසක් ලෙස මා විසින් විගණනයේදී වෘත්තීය විනිශ්චය සහ වෘත්තීය සැකමුසුබවින් යුතුව ක්‍රියා කරන ලදී. මා විසින් තවදුරටත්,

- ප්‍රකාශ කරන ලද විගණන මතයට පදනමක් සපයා ගැනීමේදී වංචා හෝ වැරදි හේතුවෙන් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ඇති විය හැකි ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන් ඇතිවීමේ අවදානම් හඳුනාගැනීම හා තක්සේරු කිරීම සඳහා අවස්ථාවෝචිතව උචිත විගණන පරිපාටි සැලසුම් කර ක්‍රියාත්මක කරන ලදී. වරදවා දැක්වීම් හේතුවෙන් සිදුවන ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන්ගෙන් සිදුවන බලපෑමට වඩා වංචාවකින් සිදුවන්නා වූ බලපෑම ප්‍රබල වන්නේ ඒවා දුස්ස්ඵානයෙන්, ව්‍යාජ ලේඛන සැකසීමෙන්, චේතනාන්විත මඟහැරීමෙන්, වරදවා දැක්වීමෙන් හෝ අභ්‍යන්තර පාලනයන් මඟ හැරීමෙන් වැනි හේතු නිසා වන බැවිනි.
- අභ්‍යන්තර පාලනයේ සඵලදායීත්වය පිළිබඳව මතයක් ප්‍රකාශ කිරීමේ අදහසින් නොවුවද, අවස්ථාවෝචිතව උචිත විගණන පරිපාටි සැලසුම් කිරීම පිණිස අභ්‍යන්තර පාලනය පිළිබඳව අවබෝධයක් ලබා ගන්නා ලදී.
- හෙළිදරව් කිරීම් ඇතුළත් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ව්‍යුහය සහ අන්තර්ගතය සඳහා පාදක වූ ගනුදෙනු හා සිද්ධීන් උචිත හා සාධාරණ අයුරින් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ඇතුළත් බව ඇගයීම.
- මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ව්‍යුහය හා අන්තර්ගතය සඳහා පාදක වූ ගනුදෙනු හා සිද්ධීන් උචිත හා සාධාරණව ඇතුළත් වී ඇති බව සහ හෙළිදරව් කිරීම් ඇතුළත් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල සමස්ථ ඉදිරිපත් කිරීම අගයන ලදී.

මාගේ විගණනය තුළදී හඳුනාගත් වැදගත් විගණන සොයාගැනීම්, ප්‍රධාන අභ්‍යන්තර පාලන දුර්වලතා හා අනෙකුත් කරුණු පිළිබඳව ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරී දැනුවත් කරමි.

1.5 වෙනත් තෛතික අවශ්‍යතා පිළිබඳ වාර්තාව

2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ 6 (1)(ඇ) හා 38 වගන්තිය ප්‍රකාරව පහත සඳහන් කරුණු මා ප්‍රකාශ කරමි.

- (අ) ඉකුත් වර්ෂයේ මහාමාර්ග, මාර්ග සංවර්ධන හා ඛනිජතෙල් සම්පත් සංවර්ධන අමාත්‍යාංශය යටතේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන ඉදිරිපත් කර තිබුණද, සමාලෝචිත වර්ෂයේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන ඉදිරිපත් කර තිබුණේ මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය යටතේය. ඒ අනුව, ඉදිරිපත් කරන ලද මූල්‍ය ප්‍රකාශන ඉකුත් වර්ෂයට අනුරූප බව ප්‍රකාශ කළ නොහැක.

- (ආ) ඉකුත් වර්ෂයේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන සම්බන්ධයෙන් මහාමාර්ග අංශයට අදාළව කර තිබුණු නිර්දේශයන් සමාලෝචිත වර්ෂයේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන තුළ ක්‍රියාත්මක කර තිබුණි.

1.6 මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳ අදහස් දැක්වීම

1.6.1 මූල්‍ය කාර්යසාධන ප්‍රකාශය

1.6.1.1 ආදායම් නොවන ලැබීම්

භාණ්ඩාගාර අග්‍රිම ලැබීම්

අමාත්‍යාංශයේ විස්තරාත්මක ඒකාබද්ධ ශේෂ පිරික්සුම අනුව, භාණ්ඩාගාර අග්‍රිම ලැබීම් රු.53,516,251,279 ක් සහ භාණ්ඩාගාරයට පියවන ලද අග්‍රිමය රු.2,137,785,708 ක් වේ. ඒ අනුව මූල්‍ය කාර්යසාධන ප්‍රකාශයෙහි අග්‍රිම ලැබීම් රු.51,378,465,571 ක් විය යුතු වුවද, එය රු.53,516,251,279 ක් ලෙස දක්වා තිබුණි.

1.6.2 මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශය

1.6.2.1 අග්‍රිම ශේෂය

මූල්‍ය කාර්යසාධන ප්‍රකාශයේ 2020 දෙසැම්බර් 31 දිනට අග්‍රිම ශේෂය අවාසි රු.174,921,023,403 ක් විය යුතු වුවත් එය රු.2,141,059,758 ක් අඩුවෙන් රු.172,779,963,645 ක අවාසි ශේෂයක් ලෙස දක්වා තිබුණි.

2. මූල්‍ය සමාලෝචනය

2.1 වියදම් කළමනාකරණය

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

(අ) අමාත්‍යාංශයේ ඇස්තමේන්තු සකස් කිරීමේ දුර්වලතා හේතුවෙන් මූලික වියදම් ඇස්තමේන්තු හා සංශෝධන වියදම් ඇස්තමේන්තු අතර විචලතාවය සියයට 25 සිට සියයට 1750 දක්වා වූ පරාසයක පැවතුණි.

(ආ) එකතු වටිනාකම රු.මිලියන 29.63 ක ශුද්ධ ප්‍රතිපාදන සලසාගෙන තිබූ වැය විෂයයන් 17 කට අදාළව නිසි පුරෝකථනයකින් තොරව ඇස්තමේන්තු සැකසීම හේතුවෙන් සියයට 25 සිට සියයට 72 දක්වා පරාසයක විභිද්‍යු එකතු වටිනාකම රු.මිලියන 14.43 ක ශුද්ධ ප්‍රතිපාදන ඉතිරි වී තිබුණි.

(ඇ) අමාත්‍යාංශය විසින් අයවැය ප්‍රතිපාදන සලසාගෙන තිබූ වැය විෂයයන් 20 ක් වෙනුවෙන් වෙන්කර තිබූ රු.මිලියන 51,575.99 ක ප්‍රතිපාදන තුළින් එකී වැය විෂයය තුළ වියදම් නොදරා සියයට 50 සිට සියයට 100 දක්වා වූ රු.මිලියන 45,388.06 ක ප්‍රතිපාදන මුදල් රෙගුලාසි 66/69 මගින් වෙන් වැය විෂයයන් වෙත මාරු කර තිබුණි.

(ඈ) වැය විෂයයන් 17 කට අදාළව මුදල් රෙගුලාසි 66/69 මාරුකිරීම් යටතේ සලසාගෙන තිබූ රු.මිලියන 22,838.64 ක එකතු වටිනාකමකින් යුත් අතිරේක ප්‍රතිපාදන වලින් රු.මිලියන 19,296.68 ක් උපයෝජනය නොකිරීම හේතුවෙන් සියයට 50 සිට සියයට 100 දක්වා වූ ප්‍රතිපාදන ප්‍රමාණයක් ඉතිරි වී තිබුණි.

2.2 බැරකම් හා බැඳීම්වලට එළඹීම

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

(අ) මුදල් රෙගුලාසි 214 ප්‍රකාරව බැරකම් පිළිබඳ ලේඛන නීතිපතා පරීක්ෂා කොට නිරවුල් කිරීමට කටයුතු නොකිරීම හේතුවෙන් 2020 දෙසැම්බර් 31 දිනට නොපියවූ බැරකම් හා බැඳීම්වල එකතුව රු.මිලියන 6,477 ක් විය.

(ආ) මුදල් රෙගුලාසි 94 සහ 2017 අප්‍රේල් 21 දිනැති අංක 255/2017 දරන රාජ්‍ය ගිණුම් වක්‍රලේඛ උපදෙස් ප්‍රකාරව වෙන් ආකාරයකට විධිවිධාන සලසා ඇති අවස්ථාවලදී හැර

වාර්ෂික ඇස්තමේන්තුවල මුදල් ප්‍රතිපාදන ඇත්නම් විනා කිසිම දෙපාර්තමේන්තුවක් විසින් වැඩක් සේවයක් හෝ සැපයුමක් සඳහා කිසිම වියදමකට හෝ බැඳීමකට හෝ නොබැඳී සිටිය යුතු වුවත් අමාත්‍යාංශය විසින් එක් වැය විෂයයකට අදාලව මුළු ප්‍රතිපාදනය ඉක්මවා රු.මිලියන 91.5 ක් දක්වා බැරකම්වලට බැඳී තිබුණි.

2.3 නීති, රීති හා රෙගුලාසිවලට අනුකූල නොවීම

පහත සඳහන් නීති, රීති හා රෙගුලාසි අනුකූල නොවීම් අවස්ථා නිරීක්ෂණය විය.

නීති, රීති හා රෙගුලාසි වලට යොමුව

අනුකූල නොවීම

2017 දෙසැම්බර් 21 දිනැති අංක 02/2017 දරන වත්කම් කළමනාකරණ වක්‍රලේඛයේ 02(ii) ඡේදය

වාහන ලියාපදිංචි කර ඇති අමාත්‍යාංශය අහෝසිවී ඇතත් එම කාර්යයන් හා කර්තව්‍යයන් පැවරී ඇති අමාත්‍යාංශය නමට ලියාපදිංචි කර ගැනීමට කටයුතු කළ යුතු වුවද අමාත්‍යාංශයේ වාහන 25 ක් සම්බන්ධව වක්‍රලේඛ උපදෙස් ප්‍රකාරව කටයුතු කර නොතිබුණි.

මුදල් රෙගුලාසි 760

වාර්ෂික භාණ්ඩ සමීක්ෂණයේදී අනාවරණය වූ උණතා හා අනිරීක්ෂතා සම්බන්ධයෙන් මුදල් රෙගුලාසි ප්‍රකාරව කටයුතු කර නොතිබුණි.

2.4 තැන්පතු

මුදල් රෙගුලාසි 571(3) ප්‍රකාරව තැන්පතු ගිණුමක අවිනිශ්චිතව තබාගෙන ඇති මුදල් අවස්ථාවෝචිත පරිදි අදාල ගිණුමට හෝ රජයේ ආදායමට බැර කිරීම හෝ හැකි ඉක්මනින් ආපසු ගෙවීමට කටයුතු කළ යුතු වුවත් අමාත්‍යාංශයේ වර්ෂ 2 න් 5 ත් අතර එකතු වටිනාකම රු.310,719 ක් වූ තැන්පතු ද වර්ෂ 5 ඉක්ම වූ රු.25,000 ක තැන්පතු ද 2020 දෙසැම්බර් 31 දින වන විටත් පොදු තැන්පතු ගිණුමේ රඳවා ගෙන තිබුණි.

3 මෙහෙයුම් සමාලෝචනය

3.1 කාර්යසාධනය

3.1.1 අපේක්ෂිත ප්‍රතිලාභ (Outcome) ලබා නොගැනීම

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

- (අ) 2020 සංශෝධිත ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම අනුව මාර්ග නඩත්තු භාරකාර අරමුදල මගින් ජාතික මහාමාර්ග කි.මී. 12,225 ක්, පාලම් 4,254 කට ආසන්න ප්‍රමාණයක් සහ ගුවන් පාලම් 12 ක නඩත්තු කටයුතුවලට අදාළව සියයට 100 ක භෞතික ඉලක්කයක් ළඟා කර ගැනීමට සැලසුම් කර තිබුණි. නමුත් සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ සිදුකර තිබුණේ පළාත් 7 ක් ආවරණය කරමින් කි.මී.307 ක් වැලි මුද්‍රිත තාර ආලේප කිරීම පමණි.
- (ආ) සංශෝධිත ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම අනුව, රථ වාහන ගමනාගමන කළමනාකරණ ව්‍යාපෘතියේ ක්‍රියාකාරකම් 8 ක් පාසල්, රෝහල් හා පොදු ස්ථාන අසල පදිකයින්ගේ ආරක්ෂාව සඳහා සහ ජාතික මහාමාර්ග ජාලයෙහි මංසන්ධිනී රථවාහන තදබදය අවම කිරීම සඳහා මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ මාර්ග නිර්මාණ ඒකකය යටතේ ක්‍රියාත්මක කරනු ලබයි. සමාලෝචිත වර්ෂය තුළදී එම ක්‍රියාකාරකම් 8 න් පන්තිපිටිය ගුවන් පාලම් මංසන්ධියේ මාර්ග සංඥා පද්ධතිය වැඩිදියුණු කිරීම, පන්තිපිටිය පදික මාරුව සකස් කිරීම හා කැළණිය විශ්ව විද්‍යාලය අසල පදික මාරුව සකස් කිරීම පමණක් ක්‍රියාත්මක කර තිබුණි.
- (ඇ) නව කැළණි පාලමේ සිට රාජගිරිය හරහා අතුරුගිරිය දක්වා කුළුණු මත ඉදිවන මාර්ග ව්‍යාපෘතිය යටතේ 2020 වර්ෂය තුළදී ඉඩම් කැබලි 347 ක් අත්පත් කරගැනීමටත් පවුල් 330 ක් නැවත පදිංචි කිරීමටත් සැලසුම් කර තිබුණත් සමාලෝචිත වර්ෂය තුළදී ඉඩම් කැබලි 97 ක් පමණක් පවරා ගෙන තිබූ අතර කිසිදු පුද්ගලයෙකු නැවත පදිංචි කිරීමක් කර නොතිබුණි. තවද, සමාලෝචිත වර්ෂය තුළදී මෙම ව්‍යාපෘතියට වැය කර තිබූ රු.මිලියන 75.95 න් රු.මිලියන 69.84 ක් වැය කර තිබුණේ ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ ඒකකයේ වියදම් වෙනුවෙනි.
- (ඉ) සංශෝධිත ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම අනුව මහාමාර්ග පුළුල් කිරීමේ සහ වැඩිදියුණු කිරීමේ වැඩසටහන යටතේ ලඟා කර ගත යුතු භෞතික ඉලක්කයන් තීරණය කර නොතිබූ අතර සමාලෝචිත වර්ෂයේදී කි.මී.148 ක් වැඩිදියුණු කිරීම් සිදුකර තිබුණි. ඒ අනුව, සැලසුම් කිරීමේ දුර්වලතා හේතුවෙන් මෙම වැඩසටහනේ කාර්යසාධන මට්ටමක් මැන ගැනීමට නොහැකි වී තිබුණි.

(ඊ) ජාතික මාර්ගයන්හි පිහිටි හානියට පත්/අබලන් පාලම් නැවත ඉදිකිරීම/ප්‍රතිනිර්මාණය වැඩසටහන යටතේ සමාලෝචිත වර්ෂය තුළදී සවිබල ගැන්වීම් කටයුතු සිදුකරනු ලැබිය යුතු පාලම් 50 න් 19 ක පමණක් ප්‍රතිසංස්කරණ කටයුතු අවසන් කර තිබුණි. ඒ අනුව කාර්යසාධනය සැලසුමෙන් සියයට 50 ක් වත් ලඟා කර ගැනීමට අපොහොසත් වී තිබුණි.

3.2. විදේශ ආධාර ව්‍යාපෘති

3.2.1 දෙවන ඒකාබද්ධ මාර්ග ආයෝජන වැඩසටහන

(අ) මූලික සැලැස්මට අනුව ව්‍යාපෘතිය විසින් පැකේජ 53 ක් යටතේ උතුරු, නැගෙනහිර, ඌව සහ බස්නාහිර පළාත්වල ජාතික මාර්ග 27 ක කිලෝමීටර් 340 ක් සහ ග්‍රාමීය මාර්ග 1,405 ක කිලෝමීටර් 3,400 ක මාර්ග පුනරුත්ථාපන කටයුතු සිදුකිරීමට අපේක්ෂා කළද, 2020 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට ජාතික මාර්ග 27 ක කිලෝමීටර් 319.96 ක සහ ග්‍රාමීය මාර්ග 1,349 ක කිලෝමීටර් 3,313.16 ක පුනරුත්ථාපන කටයුතුවලට අදාළ කොන්ත්‍රාත් පමණක් ප්‍රදානය කර තිබුණි.

(ආ) ප්‍රදානය කරන ලද පුනරුත්ථාපන කටයුතු අතරින්, කිලෝමීටර් 25.05 ක සමස්ථ දිගකින් සමන්විත ග්‍රාමීය මාර්ග 13 ක් 2020 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට අවසන් කර මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියට භාරදී තිබුණි. තවද, දැනට පුනරුත්ථාපන කටයුතු සිදුකරමින් පවතින ඉතිරි මාර්ග අතරින්, 2020 දෙසැම්බර් 31 වන විට ජාතික මාර්ග කිලෝමීටර් 39.97 ක සහ ග්‍රාමීය මාර්ග කිලෝමීටර් 731.62 ක කටයුතු පමණක් අවසන් කර තිබුණි. මේ අනුව, ප්‍රදානය කරන ලද ජාතික හා ග්‍රාමීය මාර්ගවල ප්‍රගතිය එම මාර්ගවල දිගින් සියයට 21.93 ක් පමණක් විය.

(ඇ) උපයෝජනය නොකළ ණය මත සමාලෝචිත වර්ෂය තුළදී බැඳීම් ගාස්තු ලෙස රු.මිලියන 243.48 ක් අනාර්ථික ලෙස ණය ප්‍රදාන නියෝජිතයන්ගේ ගෙවා තිබුණු අතර 2020 දෙසැම්බර් 31 දිනට සමුච්චිත බැඳීම් ගාස්තු රු.මිලියන 449.51 ක් විය.

(ඈ) 2014 අංක 33 දරණ ඉදිකිරීම් කර්මාන්ත සංවර්ධන පනතට අනුව, සෑම විදේශීය කොන්ත්‍රාත්කරුවෙකුම ශ්‍රී ලංකාවේ හඳුනාගත් ඉදිකිරීම් කටයුතුවල නිරත වීමට පෙර කොන්ත්‍රාත්කරුවෙකු ලෙස ඉදිකිරීම් කර්මාන්ත සංවර්ධන අධිකාරියේ තාවකාලික ලියාපදිංචියක් ලබා ගත යුතුය. එසේ වුවද මෙම අවශ්‍යතාවයන් නොසලකා ව්‍යාපෘතිය විසින් කොන්ත්‍රාත්කරුවන් 09 දෙනෙකු වෙත කොන්ත්‍රාත් ප්‍රදානය කර තිබුණි.

- (ඉ) ව්‍යාපෘතියේ නිශ්චිත කොන්ත්‍රාත් කොන්දේසි 14.6 උප වගන්තියට අනුව, කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් ඉදිරිපත් කළ යුතු අතුරු ගෙවීම් සහතිකයේ අවම වටිනාකම පිළිගත් කොන්ත්‍රාත් වටිනාකමෙන් සියයට 1.5 ක් විය යුතු නමුත්, සමලෝචිත වර්ෂය තුළ අවම සීමාවට වඩා අඩු වටිනාකමින් යුත් අතුරු ගෙවීම් සහතික 259 ක් ඇගයීමට ලක් කර තිබුණි.

- (ඊ) කොන්ත්‍රාත්කරුවන් විසින් කාර්ය සාධන ඇපකර ඔවුන්ගේ වියදමින් ලබා දිය යුතු වුවද, එය කොන්ත්‍රාත්තුවේ වැඩ ප්‍රමාණ පත්‍රවල වෙනම ගෙවීම් අයිතමයක් ලෙස ඇතුළත් කර තිබුණි. ඒ අනුව, 2020 දෙසැම්බර් 31 දිනට කාර්යසාධන ඇපකර සඳහා වන පිරිවැය ප්‍රතිපූරණය කිරීම් වශයෙන් ඌව පළාතේ කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ට රු. මිලියන 85.64 ක් ගෙවා තිබුණි.

- (උ) ගෙවීම් අයිතමයන් වැරදි ලෙස අර්ථ නිරූපණය කිරීම හේතුවෙන් ඉංජිනේරු ඇස්තමේන්තු, ලංසු ලේඛන සහ වැඩ ප්‍රමාණ පත්‍ර අතර ගාස්තු විෂමතා හේතුවෙන් කොන්ත්‍රාත් පැකේජ දෙකකට අදාළව 2020 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට ව්‍යාපෘතියට රු. මිලියන 48.2 ක අලාභයක් සිදුවී තිබුණි.

- (ඌ) කොන්ත්‍රාත් කොන්දේසි අනුව සියලු රසායනාගාර, ගෘහ භාණ්ඩ හා මැනුම් උපකරණ ව්‍යාපෘතිය අවසානයේ කොන්ත්‍රාත්කරු වෙතම ආපසු භාර දුන්නද, 2020 දෙසැම්බර් 31 දිනට රසායනාගාර, ගෘහ භාණ්ඩ හා මැනුම් උපකරණ සඳහා එකවර ගෙවීමක් ලෙස පිළිවෙලින් රු. මිලියන 593 ක් සහ රු. මිලියන 16.23 ක් ගෙවා තිබුණි. මේ අනුව අසාමාන්‍ය කොන්ත්‍රාත් කොන්දේසි මගින් කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ට අනවශ්‍ය ප්‍රතිලාභ ලැබී තිබුණි.

- (එ) නැගෙනහිර පළාතේ මාර්ග භයක් පුනරුත්ථාපනය කිරීමට අලුතින් එකතු කර තිබෙන අතර ඒ සඳහා ව්‍යාපෘතිය මගින් ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව සහ ජාතික සැලසුම් දෙපාර්තමේන්තුවේ එකඟතාවයන් ලබාගෙන තිබේද යන්න හා එම කොන්ත්‍රාත් ප්‍රදානය කිරීම සහ අනුමත කිරීමේ ක්‍රමවේදය විගණනය වෙත අනාවරණය කර නොතිබුණි.

- (ඒ) විගණනයට ඉදිරිපත් කළ තොරතුරු අනුව, කොන්ත්‍රාත් පැකේජ ප්‍රදානය කළ වහාම කොන්ත්‍රාත්කරුවන් විසින් සිවිල් වැඩ ආරම්භ කළ යුතු වුවද, පැකේජ 37 ක සිවිල් වැඩ ආරම්භ කිරීම කොන්ත්‍රාත් ප්‍රදානය කළ දින සිට දින 30 ත්, දින 203 ත් අතර කාලයක් ප්‍රමාද වී තිබුණ අතර එවැනි ප්‍රමාදයකට හේතු විගණනයට පැහැදිලි කර නොතිබුණි.



- (ඔ) ව්‍යාපෘතියේ පහසුකම් පරිපාලන අත්පොතට සහ 2019 මාර්තු 05 දිනැති අංක 01/2019 දරන කළමනාකරණ සේවා චක්‍රලේඛයේ 9 වගන්තියට අනුව, ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීම අධීක්ෂණය හා සම්බන්ධීකරණය කිරීම සඳහා ව්‍යාපෘති මෙහෙයුම් කමිටුව සහ පළාත් සම්බන්ධීකරණ කමිටු අවම වශයෙන් කාර්තුමය වශයෙන් පැවැත්විය යුතුය. කෙසේ වුවත්, මෙම කමිටු දෙකම ඊට අනුගතව ප්‍රශස්ත ගණපුරණයකින් පවත්වා නොතිබුණි.
- (ඔ) 1987 අංක 3 දරණ රාජ්‍ය කොන්ත්‍රාත් පනතට අනුව, රු.මිලියන 5 ඉක්මවන රජයේ කොන්ත්‍රාත්තු සඳහා ලංසු තබන්නන් ලංසු ලේඛන ලබාගැනීමට පෙර අදාළ පනත ප්‍රකාරව ලියාපදිංචි විය යුතු අතර කොන්ත්‍රාත්තුව ප්‍රදානය කිරීමෙන් පසු අදාළ කොන්ත්‍රාත්තුවද ලියාපදිංචි කළ යුතුය. එසේ වුවද අදාළ ලංසුකරුවන්ගේ තාක්ෂණික ලංසු ඇගයීමේදී ව්‍යාපෘතිය එම අවශ්‍යතාවය සැලකිල්ලට ගෙන නොතිබුණි.
- (ක) 2006 ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහයේ 5.3.13 (අ) (i) වගන්තියට අනුව, ලංසු සුරක්ෂණයේ වටිනාකම ඇස්තමේන්තුගත කොන්ත්‍රාත් වටිනාකමෙන් සියයට 1 සිට 2 දක්වා විය යුතු වුවද, ලංසුකරුවන් විසින් සපයන ලද ලංසු සුරක්ෂණ වටිනාකම මාර්ගෝපදේශයේ ඉහත අවශ්‍යතාවයට අනුකූල වී නොතිබුණි. තවද, මාර්ගෝපදේශයේ 7.8.4 (ආ) උප වගන්තියට අනුව, ප්‍රමාණවත් ලංසු ආරක්ෂණ ඉදිරිපත් නොකිරීම ලංසු ප්‍රතික්ෂේප කිරීමට බලපාන මූලික අපගමනයක් වන අතර එම නිසා ලංසු ඇගයීමේ ක්‍රියාවලියේ නිරවද්‍යතාවය විගණනයේදී ගැටළු සහගත වී තිබුණි.
- (ග) 2020 දෙසැම්බර් 31 දිනට ව්‍යාපෘතියේ පුරප්පාඩු 70 ක් පැවති අතර එම පුරප්පාඩු ප්‍රධාන වශයෙන් ජ්‍යෙෂ්ඨ ඉංජිනේරු, සම්බන්ධීකරණ ඉංජිනේරු, ව්‍යාපෘති ඉංජිනේරු, ව්‍යාපෘති ගණකාධිකාරී වැනි අත්‍යාවශ්‍ය තනතුරු වලින් සමන්විත බැවින් ව්‍යාපෘතියේ ක්‍රියාකාරීත්වයට සෘජුවම බලපාන තත්ත්වයක පැවතුණි.

3.2.2 ඒකාබද්ධ මාර්ග ආයෝජන වැඩසටහන

(අ) වැඩසටහන මඟින් දකුණ, මධ්‍යම, සබරගමු, වයඹ, උතුරු මැද පළාත්වල සහ බස්නාහිර පළාතේ කළුතර දිස්ත්‍රික්කයේ කි.මී. 218.19 කින් යුත් ජාතික මාර්ග සහ කි.මී. 3,106.10 කින් යුත් ග්‍රාමීය මාර්ග පුනරුත්ථාපන කටයුතු කිරීමට අපේක්ෂිත වුවද 2020 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට ජාතික මාර්ග කි.මී. 104.13 ක කොන්ත්‍රාත් පමණක් ප්‍රදානය කර තිබුණි.



- (ආ) 2020 දෙසැම්බර් 31 දිනට දකුණ, සබරගමුව, මධ්‍යම, උතුරු මැද සහ වයඹ පළාත්වල සහ බස්නාහිර පළාතේ, කළුතර දිස්ත්‍රික්කයේ කි.මී. 2,203.87 ක ග්‍රාමීය මාර්ග පුනරුත්ථාපන වැඩ අවසන් කර මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය වෙත භාරදී තිබුණි. තවද 2020 දෙසැම්බර් 31 දිනට කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 12 කට අදාළ කි.මී. 1,000.43 කින් යුත් ග්‍රාමීය මාර්ග පුනරුත්ථාපන කටයුතු අතහැර දමා තිබුණි.
- (ඇ) අතහැර දමා තිබූ කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 12 අතරින් කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 05 ක ඉතිරි වැඩ මෙම ව්‍යාපෘති හරහා ඉටු කිරීමට සමාලෝචිත වර්ෂය තුළදී නැවත ප්‍රදානය කර තිබූ අතර මූලික කොන්ත්‍රාත් මිල සමග සන්සන්දනය කිරීමේදී නැවත ප්‍රදානය කරන ලද කොන්ත්‍රාත්වල වටිනාකම රු. මිලියන 5,007 කින් වැඩි වී තිබුණි. මෙම දුර්වල ව්‍යාපෘති කළමනාකරණය හේතුවෙන් රජයට අතිරේක පිරිවැයක් දැරීමට සිදු වී තිබුණි.
- (ඈ) අතහැර දමා තිබූ කොන්ත්‍රාත් 04 හි ඉතිරි වැඩ කි.මී. 100,000 ග්‍රාමීය මාර්ග සංවර්ධනය කිරීමේ වැඩසටහන මගින් සම්පූර්ණ කිරීම සඳහා සමාලෝචිත වර්ෂය තුළදී එකඟතා ගිවිසුමක් අත්සන් කර තිබූ අතර මූලික කොන්ත්‍රාත් මිල සමග සන්සන්දනය කිරීමේදී එම කොන්ත්‍රාත් වල වටිනාකම රු. මිලියන 580.14 කින් වැඩි වී තිබුණි. ඒ අනුව වෙනත් ව්‍යාපෘතියක් මගින් එම කොන්ත්‍රාත්තුව අදාළ කොන්ත්‍රාත්කරුටම කරගෙන යාම සඳහා අවස්ථාව සලසා දීම මගින් අසාර්ථක කොන්ත්‍රාත්කරු වෙත අනිසි මූල්‍යමය ප්‍රතිලාභයක් ලබා දී තිබුණි.
- (ඉ) අතහැර දමා තිබූ කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 12 අතරින් කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 03 ක් 2019 වර්ෂයේදී අවසන් කර තිබූ අතර, 2020 දෙසැම්බර් 31 දක්වාම ඉතිරි වැඩ කරගෙන යාම සඳහා කිසිදු පියවරක් ගෙන නොතිබුණි.
- (ඊ) වැඩසටහන විසින් අතහැර දැමූ කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 12 ට අදාළ රු. මිලියන 2,668.47 ක වටිනාකමකින් යුතු කාර්යසාධන බැඳුම්කර අයකර ගැනීම සඳහා සමාලෝචිත වර්ෂය අවසානය දක්වාම පියවර ගෙන නොතිබුණි.
- (උ) උපයෝජනය නොකළ ණය මත සමාලෝචිත වර්ෂය තුළදී බැඳීම් ගාස්තු ලෙස රු.මිලියන 290.81 ක් අනාර්ථික ලෙස ණය ප්‍රදාන නියෝජිතායතනයට ගෙවා තිබුණු අතර 2020 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට සම්බන්ධ බැඳීම් ගාස්තු ලෙස රු.මිලියන 1,471.26 ක් ගෙවා තිබුණි.
- (ඌ) නවතා දැමූ කොන්ත්‍රාත්වලට අදාළව වැඩ ආරම්භ කිරීමේ අත්තිකාරම් අයකරගෙන ණය ලබාදීමේ නියෝජිතායතනය වෙත ආපසු ලබා දීමට ණය ලබාදීමේ නියෝජිතායතනය නියම කර ඇතත් නවතා දමන ලද කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 08 කට අදාළ ලැබිය යුතු වැඩ පිටුව 11 | 20

ආරම්භ කිරීමේ අත්තිකාරම් රු. මිලියන 1,830 ක් අය කර ගැනීමට ව්‍යාපෘතිය අසමත් වී තිබුණි. ඒ අනුව අතහැර දැමූ පැකේජ 04 ද ඇතුළත්ව පැකේජ 12 කට අදාළ 2020 දෙසැම්බර් 31 දිනට අයකර නොගත් මුළු වැඩ ආරම්භ කිරීමේ අත්තිකාරම් රු.මිලියන 2,793 ක් විය.

(එ) 2019 වර්ෂයේ දී වයඹ පළාතේ අතහැර දැමූ කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 05 ට අදාළ හදිසි වැඩ සම්පූර්ණ කිරීම සඳහා සහ මාර්ග ගමන් කල හැකි තත්ත්වයට පත් කිරීම වෙනුවෙන් වෙනත් ක්‍රියාකාරී කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 02 ක් මගින් රු.මිලියන 158.2 ක පිරිවැයක් 2020 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට දරා තිබුණි.

3.2.3 දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ග දිගුව ව්‍යාපෘතිය - පොදු

(අ) ශක්‍යතා අධ්‍යයන වාර්තාවේ සේවා සැපයුම් ප්‍රදේශ 04 ක් සඳහන් කර තිබුණද ගැටමාන ප්‍රදේශයේ දකුණු පසින් වර්ග මීටර 26,474.53 ක් සහ වම් පසින් වර්ග මීටර 33,373.48 ක ඉඩම් අත්පත් කර ගැනීම පමණක් කර තිබුණි. කෙසේ වුවද, දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ග දිගුව ව්‍යාපෘතියේ කිසිදු අදියරක සේවා සැපයුම් ප්‍රදේශ ඉදිකිරීම සඳහා ඇස්තමේන්තු කර නොතිබුණු අතර වැඩ ප්‍රමාණ පත්‍රවල ප්‍රතිපාදන සපයා නොතිබුණි. ඒ අනුව, දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගයේ කිලෝමීටර 46 ස්ථානයෙන් පසු අධිවේගී මාර්ග භාවිතා කරන්නන් සඳහා කිසිදු සේවා සැපයුම් ප්‍රදේශයක් නොමැති බැවින් වැළිපැන්ත සිට හම්බන්තොට දක්වා කි.මී. 176 ක් ගමන් කරන මගී ජනතාවට සේවා සැපයුම් සැලසීම ගැටළු සහගත තත්ත්වයක පැවතුණි.

(ආ) දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ග දිගුව ව්‍යාපෘතියේ 3 සහ 4 අදියරයන්හි, අධිවේගී මාර්ගයේ ජාත්‍යන්තර රළු බව පිළිබඳ දර්ශකය කිලෝමීටරයකට මීටර් 1.5 - 2.3 ක පරාසයක පැවතිය යුතු අතර තාක්ෂණික පරීක්ෂණ වාර්තාවන්හිදී කොන්ත්‍රාත්කරුවන් විසින් එම දර්ශකයන් ලභාකරගෙන තිබුණ ද, භෞතික පරීක්ෂාවේදී නිරීක්ෂණය වූ පරිදි අධිවේගී මාර්ගයේ සමහර කොටස්වල මාර්ගයේ සුමටතාවය ධාවනය වන මෝටර් රථවල යහපත් ධාවන තත්ත්වය පවත්වා ගැනීම සඳහා ප්‍රමාණවත් වී නොතිබුණි.

3.2.4 දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ග දිගුව ව්‍යාපෘතිය - අදියර-01

(අ) දෝෂ දැනුම්දීමේ කාලය සහ ණය කාලය 2020 නොවැම්බර් 08 දිනෙන් අවසන් වුවද, ශක්‍යතා අධ්‍යයන වාර්තාවේ අන්තර් හුවමාරුවක් ඉදිකිරීමේ ස්ථානයක් ලෙස හඳුනා නොගත් කපුදුව ප්‍රදේශයේ අර්ධ අන්තර් හුවමාරුවක් රු. මිලියන 459.8 ක පිරිවැයකට ඉදිකිරීමට 2020 නොවැම්බර් 10 දින පැවති රැස්වීමක තීරණ මත පදනම්ව ආරම්භ කර

තිබුණි. සැලසුම් අදියරේදී මෙම හුවමාරුව හඳුනාගෙන තිබුණේ නම්, මේ සඳහා වන පිරිවැය අවම කර ගත හැකිව තිබුණි.

(ආ) දෝෂ වගකීම් කාලයෙන් පසුව වුවද නව හුවමාරුව ඉදිකිරීමේ විෂය පථය වෙනස් කිරීම හේතුවෙන් 2020 දෙසැම්බර් 31 දක්වා උපදේශන සේවා සඳහා රු.මිලියන 21.38 ක සහ ව්‍යාපෘති කළමනාකරණය සඳහා රු.මිලියන 17.05 ක අමතර පිරිවැයක් දැරීමට සිදුව තිබුණි. මෙම ඉදිකිරීම සඳහා අයවැය ප්‍රතිපාදන හෝ කිසිදු මූල්‍ය සැලැස්මක් 2021 වර්ෂය සඳහා සිදුකර නොතිබුණි.

(ඇ) කොන්ත්‍රාත් ලියකියවිලිවල සහ කොන්ත්‍රාත්කරුට සපයන ඉංජිනේරු උපදෙස්වල අපැහැදිලි අර්ථ දැක්වීම් නිසා ජම්බාර (Piling) සහ ජම්බාර නොවන ව්‍යුහාත්මක කටයුතු සඳහා භාවිතා කරන කොන්ක්‍රීට් පන්තිය පිළිබඳ පිරිවිතරයන් වෙනස් වීම හේතුවෙන්, ආරවුල් විනිශ්චය මණ්ඩලයේ තීරණය අනුව එය පිරිවැය ඉහලයාමක් සහ ගෙවීම් ප්‍රමාදයක් හෝ අතපසු කිරීම වෙනුවෙන් වූ පොලී මුදලක් ලෙස කොන්ත්‍රාත්කරුට රු. මිලියන 129.11 ක අතිරේක ගෙවීමක් කිරීමට ව්‍යාපෘතියට සිදුව තිබුණි.

(ඈ) පහසුකම් සපයන ගොඩනැගිලි රු. මිලියන 185 ක පිරිවැයක් යටතේ ස්ථිර පදනමින් ඉදිකර තිබුණද, ව්‍යාපෘතිය අවසානයේ එම ගොඩනැගිලිවල අපේක්ෂිත භාවිතය පිළිබඳ මූලික සැලැස්මක් තීරණය කර නොතිබුණි. තවද, ගොඩනැගිලිවල අපේක්ෂිත උපයෝජනය පිළිබඳ නිසි සැලැස්මක් විගණන දිනය වූ 2021 පෙබරවාරි 05 දින වන විටත් සකස්කර නොතිබුණි.

(ඉ) ව්‍යාපෘතිය සඳහා නිදහස් තීරුබදු යටතේ ආනයනය කරන ලද උපකරණ, යන්ත්‍රෝපකරණ, වාහන, ද්‍රව්‍ය, උපාංග සහ භාවිතයට නොගත් අනෙකුත් සියලුම පරිභෝජන ද්‍රව්‍ය ව්‍යාපෘතිය අවසානයේ නැවත අපනයනය කළ යුතුය. ව්‍යාපෘතියේ දෝෂ දැනුම් දීමේ කාලය 2020 නොවැම්බර් 08 දිනෙන් අවසන් වුවද, විගණන දිනය වූ 2021 පෙබරවාරි 03 දින දක්වා ඉන්වොයිසි 447 ක් යටතේ එ.ජ. ඩොලර් 35,868,363 ක් වූ හාණ්ඩ නැවත අපනයනය කිරීමේ ක්‍රියාවලිය අවසන් කර නොතිබුණි.

3.2.5 දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ග දිගුව ව්‍යාපෘතිය - අදියර-02

(අ) අධිවේගී මාර්ගය සාමාන්‍ය ජනතාවට විවෘත කරන අවස්ථාවේදී, ශක්‍යතා අධ්‍යයන වාර්තාවේ අන්තර් හුවමාරුවක් ඉදිකරනු ලබන ස්ථානයක් ලෙස හඳුනා නොගත් බැඳිගම

ප්‍රදේශයේ තාවකාලික අන්තර් හුවමාරුවක් ඉදිකිරීම වෙනුවෙන් රු. මිලියන 100.83 ක් දරා තිබුණි.

(ආ) දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ග දිගුව ව්‍යාපෘතියේ දෙවන අදියරේ අඩුපාඩු දැනුම් දීමේ කාලපරිච්ඡේදය තුළදී ලබා ගත් දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ග දිගුව ව්‍යාපෘතියේ තෙවන අදියර මහින් ආනයනය කර තිබූ හා ව්‍යාපෘති අවසානයේ අපනයනය කළයුතු එ.ජ.ඩො. 10,363,385 ක් වටිනා උපකරණ නැවත අපනයනය කිරීමෙන් හෝ බදු ගෙවීමෙන් තොරව කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් රඳවා තබාගැනීමෙන් කොන්ත්‍රාත්කරුට අසාමාන්‍යය වාසි හිමි වී තිබුණි.

3.2.6 දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ග දිගුව ව්‍යාපෘතිය - අදියර-03

කාර්යසාධන සහතිකය ලැබෙන තෙක් කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් ඉතිරිව ඇති කුණු කසළ, සුන්බුන් සහ තාවකාලික වැඩ කටයුතුවල අපද්‍රව්‍ය වැඩබිමෙන් ඉවත් කළ යුතු වුවද වලවේ ගඟ හරහා සිදුකළ ඉදිකිරීම් කටයුතු වෙනුවෙන් භාවිතා කරන ලද තාවකාලික පාලම සඳහා භාවිතා කර තිබුණු යකඩ පටි සහ බාල්ක ඉවත්කර නොතිබුණ බැවින් මෙම තත්ත්වය ගහේ ජලය ගලාබැසීම අවහිර කිරීමට හේතු වී තිබුණි.

3.2.7 දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ග දිගුව ව්‍යාපෘතිය - අදියර-04

(අ) රු. මිලියන 106 ක වටිනාකමකින් යුත් ගොඩනැගිලි ස්ථිර පදනමක් මත ඉදිකර තිබුණද, ව්‍යාපෘතිය අවසානයේ එම ගොඩනැගිලිවල උපයෝජනය පිළිබඳ මූලික සැලැස්මක් සකස් කර නොතිබුණි. පසුව, ව්‍යාපෘති අධ්‍යක්ෂ විසින් 2019 ඔක්තෝබර් 19 දින එම පරිශ්‍රය මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ ධාරිතා වර්ධන මධ්‍යස්ථානයක් ලෙස යොදා ගැනීමට යෝජනාවක් ඉදිරිපත් කර තිබුණද, විගණන දිනය වූ 2021 ජනවාරි 08 දින වන විටද අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය එය අනුමත කර නොතිබුණි.

(ආ) කොන්ත්‍රාත්තුවේ පොදු කොන්දේසි 20.6 උප වගන්තිය ප්‍රකාරව බේරුම්කරණයක් කොන්ත්‍රාත් වැඩ අවසන් කිරීමට පෙර හෝ පසුව ආරම්භ කළ හැකිය වුවද, අතෘප්තිය පිළිබඳ දැනුම් දීමක් නිකුත් කිරීමෙන් පසු බේරුම්කරණය ආරම්භ කිරීම සඳහා නිශ්චිත කාල සීමාවක් විශේෂිත කොන්දේසි වලද දක්වා නොතිබුණි. එබැවින්, රු. මිලියන 509 ක්වූ ආරවුල් හිමිකම්පෑම් තුනක් බේරුම්කරණය සඳහා තවමත් විවෘතව පැවතුණු අතර ව්‍යාපෘතියේ අඩුපාඩු සඳහා වගකීම් කාලය අවසන් වී මාස 06 ක් ඉකුත්වී තිබියදීත් කොන්ත්‍රාත්කරුගේ හිමිකම්පෑම අවසන් කළ නොහැකි වී තිබුණි.

(ඇ) විවලතා නියෝගයක් යටතේ මත්තල සහ මාගම්පුර අන්තර් හුවමාරු ස්ථානවල ගාස්තු අයකිරීමේ දොරටු සඳහා අමතර පාලම් තරාදි දෙකක් ඉදිකිරීම සඳහා රු.1,873,300 ක් වැය කර තිබුණ ද ඒවා ඉදිකර මාස 10.5 ක් ගතවී ඇතත්, විගණන දිනය වූ 2021 ජනවාරි 06 දින දක්වා භාවිතයට ගෙන නොතිබුණි.

(ඉ) බස් හා දුම්රිය සංක්‍රමණ පර්යන්තයක් ඉදිකිරීම සඳහා රු. මිලියන 3,000 ක් වෙන් කර තිබුණද එම පර්යන්තය ඉදිකිරීමට කිසිදු ක්‍රියාමාර්ගයක් නොගෙන එම යෝජනාව අවලංගු කර තිබුණු අතර ව්‍යාපෘතියේ වෙනත් කාර්යයක් සඳහා එම ඉතිරිකිරීම් භාවිතා කිරීමේ අරමුණින් සංශෝධිත ප්‍රමාණ පත්‍රයක ඇතුළත් කර තිබුණි.

3.2.8 මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතිය -අදියර-03

2013 වර්ෂයේ සිට මේ දක්වා සිවිල් වැඩ කොන්ත්‍රාත් ප්‍රදානය කර නොතිබුණු අතර ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ ඒකකය සඳහා සමාලෝචිත වර්ෂයේ දෙසැම්බර් 31 දින දක්වා රු. මිලියන 833.83 ක් වැය කර තිබුණි.

3.2.9 මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතිය -අදියර-04

2016 වර්ෂයේ සිට මේ දක්වා අරමුදල් සැපයුම් නියෝජිතායතනයක් නොමැතිව සිවිල් වැඩ කොන්ත්‍රාත් ප්‍රදානය කිරීමකින් තොරව ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ ඒකකය වෙනුවෙන් රු. මිලියන 352.72 ක් වැය කර තිබුණි.

3.2.10 පිටත වටරවුම අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘති අදියර III

(අ) 2006 ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහයේ 4.3.1 වගන්තිය අනුව සහ 2012 අගෝස්තු 07 දිනැති අංක 2/2002 දරන රාජ්‍ය මූල්‍ය චක්‍රලේඛ අනුව කොන්ත්‍රාත්තුවක මුළු පිරිවැය ඇස්තමේන්තු කිරීමේදී සියලුම පිරිවැයන් සැලකිල්ලට ගෙන හැකිතාක් නිවැරදිව කලයුතු වුවත්, එලෙස පිළියෙල කර නොතිබුණි. 2020 දෙසැම්බර් 24 දින ඉදිරිපත් කර තිබූ අන්තර් ගෙවීම් පත්‍ර අංක 40 අනුව, වැඩ ප්‍රමාණපත්‍රවල අඩංගු රු.මිලියන 2,506 ක් වටිනා අයිතම් 64 ක් සම්පූර්ණයෙන්ම ඉටුකර නොතිබුණු අතර රු. මිලියන 3,721ක් වටිනා තවත් අයිතම් 11 ක් සියයට 50 වඩා අඩුවෙන් සිදුකර තිබුණි. එසේම ඇස්තමේන්තු කර තිබූ තවත් අයිතම් කීපයකම සත්‍ය පිරිවැය සියයට 51 සිට 2,353 ක් අතර පරාසයකින් වෙනස් වී තිබුණි.

(ආ) අධිවේගී මාර්ගයේ ඉදිකිරීම් කටයුතු සියයට 85 ක් නිමකර තිබියදී 2019 නොවැම්බර් 09 දින හදිසියේම මාර්ගය ජනතාව සඳහා විවෘත කර තිබුණි. මෙම ව්‍යාපෘතියේ ණය ගිවිසුම 2019 දෙසැම්බර් 03 දින අවසන් වී තිබීම නිසා ව්‍යාපෘතියේ ඉතිරි ඉදිකිරීම් කටයුතු නිමකිරීමට නොහැකිවීම හා ඉදිකිරීම් සමාගමට ගෙවීමට ඇති රු. මිලියන 965 පමණ වූ මුදල නිරවුල් කිරීමට නොහැකි තත්වයකට පත්වී තිබුණි.

3.2.11 අධිවේගී වරාය පිවිසුම් මාර්ග ව්‍යාපෘතිය

මෙම ව්‍යාපෘතිය 2016 ආරම්භ කර තිබූ අතර ණය ගිවිසුම 2019 ජනවාරි 17 දින ගිවිසගෙන තිබුණි. මෙම ව්‍යාපෘතිය 2025 වර්ෂයේ දී අවසන් කිරීමට නියමිත වුවත්, ව්‍යාපෘතිය ආරම්භයේදී ප්‍රධාන කාර්යයන් කීපයක්ම වසරකට අධික කාලයකින් ප්‍රමාද වී තිබුණි. මාර්ගය ඉදිකිරීමේ කොන්ත්‍රත් ප්‍රදානය කිරීම ණය ගිවිසුමට එළඹීමෙන් මාස 08 කට පසුව එනම් 2019 අගෝස්තු 30 දින සිදුකර තිබූ අතර 2020 දෙසැම්බර් 31 දිනට අපේක්ෂිත ප්‍රගතිය සියයට 53 ක් වුවත් සියයට 23 ක් පමණක් අත්කරගෙන තිබුණි. එමෙන්ම රු. මිලියන 10,382 න් ආරම්භ කිරීමට සැලසුම් කර තිබූ කාර්යයන් 08ක් සමාලෝචිත වර්ෂයේදී ආරම්භ කර නොතිබුණි. මේ නිසා විදේශ ණය සඳහා 2020 වර්ෂය වෙනුවෙන් වෙන්කර තිබූ ප්‍රතිපාදන රු. මිලියන 5,858 න් සියයට 73 ක් භාවිතා කිරීමට නොහැකිව තිබුණි.

3.2.12 දක්ෂිණ මාර්ග සම්බන්ධතා ව්‍යාපෘතිය

මෙම ව්‍යාපෘතියේ පැකේජ 2 යටතේ රු. මිලියන 3,064 ක පිරිවැයට ආරම්භ කර තිබූ මාර්ග ඉදිකිරීම් කටයුතු එම ඉදිකිරීම් ආරම්භ කිරීමෙන් පසුව රු. මිලියන 1,573 ක් හෙවත් මුළු පිරිවැයෙන් සියයට 51 ක විචල්‍ය නියෝග පසුව හඳුන්වා දෙමින් මුල් ඉදිකිරීම් කටයුතු වෙනස් කර තිබුණද, 2006 ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහයේ 8.13.4 වගන්තිය අනුව ඒ සඳහා අවශ්‍ය අනුමැතීන් ලබාගෙන නොතිබුණි.

3.2.13 පාදෙණිය අනුරාධපුර මාර්ගය වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය

2012 නොවැම්බර් 30 දින ඉදිකිරීම් අවසන් වී තිබූ ව්‍යාපෘතියේ ඇවර කිරීමේ ගිණුම් 2020 දෙසැම්බර් 31 දිනට පිළියෙල කර තිබූ අතර ඉඩම් අත්පත් කරගැනීම් වෙනුවෙන් තවදුරටත් දැරිය යුතු රු.මිලියන 9.6 ක වියදම් සඳහා අවශ්‍ය ප්‍රතිපාදන එම ඇවර කිරීමේ ගිණුම් තුළ දක්වා නොතිබුණි.

3.2.14 ජාතික මාර්ග ජාලයේ නායයෑම් ආපදා වැළැක්වීමේ ව්‍යාපෘතිය

(අ) ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීමේදී කොන්ත්‍රාත්කරුවන් විසින් ප්‍රසම්පාදනය කරන ලද වාහන, මෙහෙයුම් කාර්යාලය ලෙස ඉදිකරන ලද ගොඩනැගිලි, සහ පරිගණක උපකරණ, කාර්යාලීය උපකරණ, විද්‍යුත් උපකරණ හා මෙහෙයුම් උපකරණ වටිනාකම වූ රු. මිලියන 369.6 ක් සිවිල් වැඩවල පිරිවැය තුළම ඇතුළත් කර තිබුණු අතර එය ප්‍රධාන කෙරිගෙන වැඩ වලින් වෙන් කර හඳුනාගෙන ගිණුම්ගත කර නොතිබුණි. මෙම වත්කම් 2020 ජුනි මාසයේදී මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය වෙත ද භාර දී තිබුණි.

(ආ) ව්‍යාපෘතිය විසින් නඩත්තු ඒකකයක් ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා මිලදී ගෙන තිබුණු වටිනාකම රු. මිලියන 23.08 ක් වූ නඩත්තු උපකරණ එම ඒකකය මේ දක්වා ආරම්භ නොකිරීම නිසා තැන් තැන්වල ගබඩා කර තිබුණි.

(ඇ) ව්‍යාපෘති කාණ්ඩ 01 සඳහා රාජ්‍ය සංවර්ධන ඉදිකිරීම් සංස්ථාව විසින් ඉදිකරන ලද වැඩ බිම් 10 ක් සඳහා දරන ලද මුළු පිරිවැය රු. මිලියන 704.56 ක් හා ඇමරිකන් ඩොලර් මිලියන 14.05 ක වැඩ නිම කර ජාතික නායයෑම් ආපදාවලින් ආරක්ෂා කර ගැනීමේ ව්‍යාපෘතිය වෙත භාර දීමෙන් අනතුරුව මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ ප්‍රදේශය භාර විධායක ඉංජිනේරු නිලධාරියා යටතට නඩත්තු කටයුතු පවරවාගෙන යාමට අදාළ නිලධාරීන්ට පුහුණුව ලබාදීමෙන් පසුව පවරා දී තිබුණි.

(ඈ) මධ්‍යම, ඌව හා සබරගමු පළාත්වල උස්බිම් ප්‍රදේශවල සුදුසු ප්‍රති ක්‍රියාමාර්ග ක්‍රියාත්මක කිරීම මගින් මූලික යටිතල පහසුකමක් ලෙස ජාතික මාර්ග ඉලක්ක කර නායයෑම් අවදානම අවම කිරීම සඳහා 2016 මැයි 31 දින වන විට ස්ථාන 30 ක සවිකරන ලද පූර්ව අනතුරු ඇඟවීම් පද්ධතිය ස්ථාපිත කිරීමට අදාළ උපාංග කට්ටල පද්ධතියේ වටිනාකම රු. මිලියන 30.79 ක් විය. මෙම උපකරණ මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ ගිණුම් වල සටහන් කර ජාතික ගොඩනැගිලි පර්යේෂණ ආයතනය වෙත මාරු කිරීමට අවශ්‍ය කටයුතු සිදු කර නොතිබුණි.

3.3 දේශීය අරමුදල් යෙදවූ ව්‍යාපෘති

ජාතික මහාමාර්ග හා අධිවේගී මාර්ග ජාලයට ප්‍රවේශ වීමේ හැකියාව වර්ධනය කිරීමේ අරමුණින් මාර්ග කි.මී.100,000 ක විකල්ප මාර්ග හා ග්‍රාමීය මාර්ග සංවර්ධනය කිරීමේ අරමුණින් ආරම්භ කල ව්‍යාපෘතිය මගින් සමාලෝචිත වර්ෂයේදී මාර්ග කි.මී. 15,000 ක් සංවර්ධනය කර අවසන් කිරීමට සැලසුම් කර තිබුණ ද, ඒ අතුරින් මාර්ග කි.මී.1,070 ක්

ආවරණය කරමින් මාර්ග 852 ක් පමණක් සංවර්ධනය කර තිබුණි. ඒ අනුව මෙම ව්‍යාපෘතියේ කාර්යසාධනය සියයට 7.1 ක පමණ පහල මට්ටමක පැවතුණි.

3.4 වත්කම් කළමනාකරණය

(අ) 2019 දෙසැම්බර් 04 දිනැති රාජ්‍ය වියදම් කළමනාකරණය සහ මූල්‍ය විනය පවත්වාගෙන යාම යන මැයෙන් නිකුත් කළ අයවැය වක්‍රලේඛ අංක 07/2019 අනුව වියදම් ඒකක වලට ලබාදී තිබූ සම්පත් නිකරුණේ තැබීමෙන් වන පිරිවැය වැළැක්වීම් සඳහා සෑම පියවරක්ම ගත යුතු බව සඳහන් වුවද, අමාත්‍යාංශය සතුව පැවති වාහනවලින් භාවිතා කළ හැකි තත්ත්වයේ පවතින වාහන 11 ක් වසර කිහිපයක් තිස්සේ භාවිතයෙන් තොරව අනාරක්ෂිතව ගාල් කර තිබුණි.

(ආ) අමාත්‍යාංශය සතුව KQ - 0690 දරණ රු.මිලියන 16 ක වටිනාකමින් යුත් රථය 2020 නොවැම්බර් 18 දින සිට මහනැගුම මාර්ග ඉදිකිරීම් යන්ත්‍රෝපකරණ සමාගම වෙත ලබාදී තිබුණි.

(ඇ) සමාලෝචිත වර්ෂය තුළදී රු.3,379,991 වටිනාකමින් යුත් කාර්යාලීය උපකරණ අයිතම 102 ක් ග්‍රාමීය මාර්ග හා අවශේෂ යටිතල පහසුකම් රාජ්‍ය අමාත්‍යාංශය වෙත ලබාදී තිබුණද එම වත්කම් පොත්වලින් ඉවත් කිරීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.

3.5 රජයේ නිලධාරීන් ඇප තැබීම

මුදල් රෙගුලාසි 880 (i) සහ රජයේ නිලධාරීන්ගේ ඇප ආඥා පනතේ 612 වැනි අධිකාරය ප්‍රකාරව අමාත්‍යාංශයේ ඇප තැබිය යුතු නිලධාරීන් 02 නෙකු පමණක් ඇප තැන්පත් කර තිබුණි.

3.6 පාඩු හා හානි

ඉදිරිපත් කරන ලද මූල්‍ය ප්‍රකාශයන්හි ඇතුළත් පොත්වලින් කපා හැරීම පිළිබඳ ප්‍රකාශය තුළ 2020 දෙසැම්බර් 31 දිනට කපා නොහල ඉදිරියට ගෙන යන පාඩු හා අත්හැරීම් වශයෙන්, වසරකට වැඩි කාලයක් ගත වී තිබූ රිය අනතුරු දෙකක් සම්බන්ධයෙන් එකතු වටිනාකම රු.109,974 ක් වාර්තා කර තිබුණද 2020 දෙසැම්බර් 31 දින වන විටත් මෙම ශේෂයන් අයකර ගැනීමට හෝ වෙනත් සුදුස්සන් කිරීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.

4 නිරසර සංවර්ධනය

වාර්ෂික වැඩසටහනෙහි නිරසර සංවර්ධන අරමුණු ඉටුකරගැනීම සඳහා ක්‍රියාත්මක කල යුතු වැඩසටහන් ඇතුලත් කර නොතිබුණු නමුත් වාර්ෂික කාර්යසාධන වාර්තාවේ නිරසර සංවර්ධන අරමුණු 03 කට අදාලව පමණක් ඉලක්කයන් සහ දර්ශකයන් සඳහන් කර එම දර්ශකයන්ට අදාලව ප්‍රගතියක් නිශ්චිතව සඳහන් කර නොතිබුණි.

5. මානව සම්පත් කළමනාකරණය

5.1 අනුයුක්තකාර්ය මණ්ඩලය, තථ්‍ය කාර්ය මණ්ඩලය හා පුද්ගල පඩිනඩි සඳහා වියදම

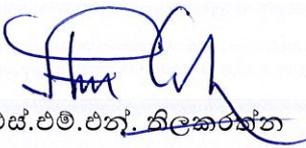
අමාත්‍යාංශයේ ගිණුම් වර්ෂය අවසාන දිනට කාර්යමණ්ඩල සංයුතිය පහත පරිදි වේ.

සේවක වර්ගය	අනුමත කාර්ය මණ්ඩලය	තථ්‍ය කාර්ය මණ්ඩලය	පුරප්පාඩු/අතිරික්ත
ජ්‍යෙෂ්ඨ මට්ටම	29	23	06
තෘතීය මට්ටම	04	02	02
ද්විතීය මට්ටම	249	149	100
ප්‍රාථමික මට්ටම	28	22	06
එකතුව	310	196	114

ද්විතීයික මට්ටමේ තනතුරක් වන සංවර්ධන නිලධාරීන් 100 ක පුරප්පාඩු පැවතියද අමාත්‍යාංශයේ කාර්යභාරයට සෘජු සම්බන්ධතාවයක් නොමැති මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ ප්‍රාදේශීය කාර්යාලයන්හි රාජකාරි සඳහා අමාත්‍යාංශයට බඳවා ගන්නා ලද සංවර්ධන නිලධාරීන් 79 දෙනෙකු නිදහස් කර අමාත්‍යාංශය ඒ වෙනුවෙන් සමාලෝචිත වර්ෂයේදී රු.43,813,443 ක් ගෙවීම් කර තිබුණි. තවද, මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියට බඳවා ගන්නා ලද නිලධාරීන් 28 දෙනෙකු සහ ව්‍යාපෘතිවලින් නිලධාරීන් 02 කු සමාලෝචිත වර්ෂයේදී අමාත්‍යාංශයට නිදහස් කර තිබුණි. ඒ අනුව, සැලකීමේදී කාර්යමණ්ඩලය අනුමත කරගැනීමේදී සේවා අවශ්‍යතා පිළිබඳව නිසි ඇගයීමකින් හා සේවා අවශ්‍යතා නිර්දේශ ගැලපීමකින් තොරව සිදුකර තිබුණි.

5.2 මානව සම්පත් සංවර්ධනය නිසිපරිදි සැලසුම් නොකිරීම

සමාලෝචිත වර්ෂය සඳහා ප්‍රධාන පුහුණු වැඩසටහන් 30 ක් ක්‍රියාත්මක කිරීමට සැලසුම් සකස් කර තිබුණත් එම සැලසුමේ සඳහන් වැඩසටහන් 03 ක් සඳහා කාර්යමණ්ඩලයේ නිලධාරීන් 196 දෙනෙකු අතරින් නිලධාරීන් 03 දෙනෙකු පමණක් සමාලෝචිත වර්ෂයේදී සහභාගී කර තිබුණි. ඒ අනුව, පුහුණු සැලැස්ම සැකසීමේදී එක් එක් පුහුණු වැඩසටහන සඳහා ඇස්තමේන්තු පිරිවැය, සහභාගී වන නිලධාරීන් ගණන වැඩසටහන පවත්වනු ලබන කාලසීමාව පුහුණු අවශ්‍යතා පිළිබඳව නිවැරදිව සැලසුම් කර පුහුණු සැලැස්ම පිළියෙල කර නොතිබුණි.



එස්.එම්.එන්. තිලකරත්න
සහකාර විගණකාධිපති
විගණකාධිපති වෙනුවට.

සැලසුම් හා මෙහෙයුම් අංශය

මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය

