වාර්ෂික කාර්යසාධන වාර්තාව

2022

ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය
(මහාමාර්ග අංශය)

පෙරවදන

ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශයේ (මහාමාර්ග අංශය) වාර්ෂික කාර්යසාධන වාර්තාව - 2022, රාජ්‍ය මුදල් චක්‍රලේඛ අංක 402 මඟින් ලබාදී ඇති උපදෙස් අනුව සකස් කර ඇත.

මෙම වාර්තාව මඟින් ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශයේ (මහාමාර්ග අංශය) භෞතික හා මූල්‍ය කාර්යසාධනය පිළිබඳව සවිස්තරාත්මකව දක්වා ඇත.

පටුන

1 වන පරිච්ඡේදය – ආයතනික පැතිකඩ

1.1 හැඳින්වීම 01

1.2 දැක්ම, මෙහෙවර, අරමුණු 03-04

1.3 ප්‍රධාන කාර්යභාරයන් 05

1.4 සංවිධාන සටහන 07-08

1.5 මහාමාර්ග අංශය පිළිබඳ හැඳින්වීම

1.5.1 අමාත්‍යාංශයේ ක්‍රියාකාරී අංශයන් 09

1.6 වෙනත් ව්‍යවස්ථාපිත ආයතන 19

1.7 මහාමාර්ග අංශයේ ආයෝජනය 20

2 වන පරිච්ඡේදය – ප්‍රගතිය සහ ඉදිරි දැක්ම

2.1 නව ප්‍රවේශයන් 23

2.1.1 මහනුවර බහුවිධ ප්‍රවාහන පර්යන්ත සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය 23

2.1.2 කොරියානු රජයේ ආධාර යටතේ ජාතික රථවාහන ගමනාගමන දත්ත පද්ධතිය වැඩිදියුණු කිරීම හා ධාරිතා ගොඩනැඟීමේ ව්‍යාපෘතිය 23

2.2 අධිවේගී මාර්ග සංවර්ධන වැඩසටහන

2.2.1 අධිවේගී මාර්ග මෙහෙයුම්, නඩත්තු හා කළමනාකරණය 25

2.2.2 මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතිය 28

2.2.3 නව කැලණි පාලමේ සිට රාජගිරිය හරහා අතුරුගිරිය දක්වා කුළුණුමත ඉදිවන මහාමාර්ග ව්‍යාපෘතිය 31

2.2.4 කුළුණු මත ඉදිවන වරාය පිවිසුම් මාර්ග ව්‍යාපෘතිය 32

2.2.5 රුවන්පුර අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතිය 33

2022 සංශෝධිත ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම මත පදනම්ව අධිවේගී මාර්ග සංවර්ධන වැඩසටහන යටතේ ක්‍රියාත්මක වෙමින් පවතින ව්‍යාපෘතීන්හි භෞතික ප්‍රගතිය 35

2.3 මහාමාර්ග සංවර්ධන වැඩසටහන

2.3.1 ශ්‍රී ලංකාවේ මහාමාර්ග ජාලය 37

2.3.2 මාර්ග සහ පාලම් නඩත්තු කිරීම (මාර්ග නඩත්තු භාරකාර අරමුදල) 38

2.3.3 යටිතල පහසුකම් හා මාර්ග ආරක්ෂණ ව්‍යාපෘතිය 39

2.3.4 රථවාහන ගමනාගමන කළමනාකරණ ව්‍යාපෘතිය 40

2.3.5 පේරාදෙණිය-බදුල්ල-චෙන්කලාඩි (A005) මාර්ගය ප්‍රතිසංස්කරණ ව්‍යාපෘතිය 41

2.3.6 මාර්ග ජාලය සංවර්ධනය කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය (සංවර්ධනය සඳහා වන සවුදි අරමුදල II) 43

2.3.7 මාර්ග ජාලය සංවර්ධනය කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය (සංවර්ධනය සඳහා වන ඔපෙක් අරමුදල) 44

2.3.8 කොළඹ දිස්ත්‍රික්කයේ මාර්ග සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය 45

2.3.9 දක්ෂිණ මාර්ග සබඳතා ව්‍යාපෘතිය (ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව) 46

2.3.10 ඒකාබද්ධ මාර්ග ආයෝජන වැඩසටහන - අදියර I 47

2.3.11 දෙවන ඒකාබද්ධ මාර්ග ආයෝජන වැඩසටහන (I Road 2) 49

2.3.12 රජයේ සුරක්ෂිතතාව මත දේශීය බැංකු විසින් අරමුදල් සපයනු ලබන මාර්ග ප්‍රතිසංස්කරණ ව්‍යාපෘතිය 50

2.3.13 ප්‍රවාහන සබඳතා හා වත්කම් කළමනාකරණ ව්‍යාපෘතිය 50

2.3.14 බෙස්ලයින් මාර්ගය දීර්ඝ කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය- අදියර III 51

2.3.15 බස්නාහිර පළාත් ජාතික මාර්ග වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය 52

2.3.16 මධ්‍යම හා ඌව පළාත්වල මාර්ග සහ පාලම් පුළුල් කිරීම හා වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය 53

2.3.17 ප්‍රවාහන ව්‍යාපෘති සැකසීමේ පහසුකම් ව්‍යාපෘතිය - අදියර I හා II 55

2.3.18 පානදුර දක්වා සමුද්‍රීය මාර්ගය දීර්ඝ කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය 56

2.3.19 විකල්ප මාර්ග කි.මී. 100,000 සංවර්ධනය කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය 57

2.3.20 ගාල්ල-දෙනියාය මාර්ගයේ කි.මී.78+000-130+600 දක්වා වූ මාර්ග කොටස වැඩිදියුණු කිරීම 63

2.3.21මහනුවර ප්‍රදේශයේ උමං මාර්ගයක් ඉදිකිරීම 63

2.3.22 ලෝක බැංකු ආධාර මත ක්‍රියාත්මක අන්තර්ගතිකව සම්බන්ධිත සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය 64

2022 වර්ෂයේ සංශෝධිත ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම මත පදනම්ව මහාමාර්ග සංවර්ධන වැඩසටහන යටතේ ක්‍රියාත්මක වෙමින් පවතින ව්‍යාපෘතීන්හි භෞතික ප්‍රගතිය 66

2.4 මහාමාර්ග පුළුල් කිරීම සහ වැඩිදියුණු කිරීම 73

2.4.1 මහාමාර්ග පුළුල් කිරීම සහ වැඩිදියුණු කිරීම 73

2.5 පාලම් සහ ගුවන් පාලම් ඉදිකිරීම

2.5.1 ජාතික මහාමාර්ගයන්හි පිහිටි හානියට පත්/ අබලන් පාලම් නැවත ඉදිකිරීම / ප්‍රතිනිර්මාණය 77

2.5.2 ජාතික මහාමාර්ගයන්හි පිහිටි පාලම් 25 ක් නැවත ඉදිකිරීම 78

2.5.3 දෙවන නව කැළණි පාලම ඉදිකිරීම 80

2.5.4 පාලම් නඩත්තු ඒකක ක්‍රමවේදයක් (BMS)හා පාලමතක්සේරු ඒකකයක් (BMA) ස්ථාපනය කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය 81

2.5.5 කොහුවල සහ ගැටඹේ ගුවන් පාලම් 02 ක් ඉදිකිරීම 82

2.5.6 කොම්පඤ්ඤවීදිය ප්‍රදේශයේ ගුවන් පාලම් 03ක් ඉදිකිරීම 84

2022 සංශෝධිත ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම මත පදනම්ව පාලම් හා ගුවන් පාලම් ඉදිකිරීමේ වැඩසටහන යටතේ ක්‍රියාත්මක වෙමින් පවතින ව්‍යාපෘතීන්හි භෞතික ප්‍රගතිය 86

2.7 මූල්‍ය ප්‍රගති සමාලෝචනය 89

2.7.1 මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරකම් 90

2.7.2 සංවර්ධන ක්‍රියාකාරකම් 91

2.8 අනාගතය සඳහා ඉදිරි දැක්ම 103

3 වන පරිච්ඡේදය – සමස්ත මූල්‍ය කාර්යසාධනය

3.1 මූල්‍ය කාර්යසාධන ප්‍රකාශය 105

3.3 මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශය 107

3.4 මූල්‍ය ප්‍රවාහ ප්‍රකාශය 108

3.5 මූල්‍ය ප්‍රකාශ සටහන් 110

3.6 ආදායම් එකතු කිරීමේ කාර්යසාධනය 125

3.7වෙන් කරන ලද ප්‍රතිපාදන උපයෝගී කරගැනීමේ කාර්යසාධනය 125

3.7 මු.රෙ.208 ප්‍රකාරව, මෙම දෙපාර්තමේන්තුව/ දිස්ත්‍රික් ලේකම් කාර්යාලය/ පළාත් සභාව නියෝජිතයෙකු ලෙස වෙනත් අමාත්‍යාංශවලට/ දෙපාර්තමේන්තු වලටප්‍රදානය කරන ලද ප්‍රතිපාදන 125

3.8 මූල්‍ය නොවන වත්කම් වාර්තා කිරීමේ කාර්යසාධනය 126

3.9 විගණකාධිපති වාර්තාව 126

4 වන පරිච්ඡේදය – කාර්යසාධන දර්ශක

හැඳින්වීම 127

4.1 කාර්යසාධන දර්ශක 127

5 වන පරිච්ඡේදය – තිරසර සංවර්ධන අරමුණු (SDGs) සපුරා ගැනීමේ කාර්යසාධනය

5.1 තිරසර සංවර්ධන අරමුණු (SDGs) අත්පත්කරගැනීමේ කාර්යසාධනය 129

5.2 මාර්ග අංශයේ තිරසර සංවර්ධන අරමුණු අත්පත් කරගැනීම හා මුහුණ දුන් අභියෝග 130

6 වන පරිච්ඡේදය – මානව සම්පත් පැතිකඩ

6.1 සේවක සංඛ්‍යා කළමනාකරණය 133

6.2 ආයතනයේ කාර්යසාධනය උදෙසා මානව සම්පත් හිඟය හෝ අතිරික්තයෙහි බලපෑම 133

6.3 මානව සම්පත් සංවර්ධනය 134

7 වන පරිච්ඡේදය – අනුකූලතා වාර්තාව 135

ඡායාරූප එකතුව I - IV

ඇමුණුම්

ඇමුණුම 01 2022 වර්ෂයේදී ප්‍රදානය කරන ලද ප්‍රසම්පාදනයන් V

ඇමුණුම 02 ශ්‍රී ලංකාවේ නිමකරන ලද හා දැනට ක්‍රියාත්මක වෙමින් පවතින අධිවේගී මාර්ග ජාලය VIII

ඇමුණුම 03 අධිවේගී මාර්ගයන්හි රථවාහන ධාරිතාවය හා ආදායම IX

ඇමුණුම 04 මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතිය XIII

ඇමුණුම 05 රුවන්පුර අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතිය XVII

ඇමුණුම 06 ශ්‍රී ලංකාවේ නිමකරන ලද හා දැනට ක්‍රියාත්මක වෙමින් පවතින මාර්ග ව්‍යාපෘති XVIII

ඇමුණුම 07 බදුල්ල - වෙන්කලාඩි මාර්ගය වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය - අදියර II යටතේ වැඩිදියුණු කිරීමට නියමිත මාර්ග පැකේජ ලැයිස්තුව XIX

ඇමුණුම 08 කොළඹ දිස්ත්‍රික්කයේ මාර්ග සංවර්ධනය කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය යටතේ ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම සඳහා තෝරාගන්නා ලද මාර්ග XX

ඇමුණුම 09 දක්ෂිණ මාර්ග සබඳතා ව්‍යාපෘතිය යටතේ ප්‍රතිසංස්කරණය කර අවසන් කරන ලද මාර්ග XXI

ඇමුණුම 10 ඒකාබද්ධ මාර්ග ආයෝජන වැඩසටහන - අදියර I යටතේ නඩත්තු කරනු ලබන ජාතික මාර්ග කොන්ත්‍රාත් පැකේජයන්හි ප්‍රගතිය XXII

ඇමුණුම 11 විකල්ප මාර්ග කි.මී. 100,000 සංවර්ධනය කිරීමේ ව්‍යාපෘතියෙහි පළාත්බද සාරාංශය XXIV

ඇමුණුම 12 මහනුවර උමං මාර්ගය ඉදිකිරීම - සිතියම XXVII

ඇමුණුම 13 අන්තර්ගතිකව සම්බන්ධිත සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය යටතේ සංවර්ධනය කිරීම සඳහා තෝරාගත් මාර්ග සහ පාලම් XXVIII

ඇමුණුම 14 ජාතික මහාමාර්ගයන්හි පිහිටි පාලම් 25ක් නැවත ඉදිකිරීමේ ව්‍යාපෘතිය XXX

ඇමුණුම 15 විගණකාධිපති වාර්තාව XXXI

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 22.15කට ආසන්න වූ ජනගහණයකින් ද යුක්ත රටක් වන අතර වර්ග කි. මීටරයකට කි. මී. 1.76 ක මාර්ග ඝනත්වයකින් ද (මහ බැංකු වාර්ෂික වාර්තාව - 2021) සමන්විත වේ.මේ අනුව මාර්ග ඝනත්වයන් එකිනෙක සලකා බැලීමේ දී 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 එමඟින් අත්පත් වන හෙයින් මගී ප්‍රවාහනයෙන් 94% ක් සහ භාණ්ඩ ප්‍රවාහනයෙන් 98% ක් ම මාර්ග ඔස්සේ සිදු කෙරේ. එහෙයින් මාර්ග ප්‍රවාහනය, දුම්රිය ප්‍රවාහනය අභිබවා මහජන උපයෝගීතාවයට ලක් ව ඇත.

මාර්ග නඩත්තු භාර අරමුදල, මහනැගුම ඉදිකිරීම් සමාගම, මහනැගුම උපදේශන සේවා සමාගම, මහනැගුම ඉංජිනේරු සමාගම සහ අධිවේගී මාර්ග ප්‍රවාහන පෞද්ගලික සමාගම ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය යටතට ගැනෙන ප්‍රධාන ආයතනය වන මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය යටතේ පවතින අතර, 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 ප්‍රවාහන හා 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 2021 වසර අවසන් වන විට ආසන්න වශයෙන් කි.මී. 12,536.6 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. 312කින් ද පාලම් 4,254 කින් ද (මීටර් 03ට වඩා වැඩි පරතරයක් සහිත) සමන්විත විය.

ආර්ථික අංශවලට සමානව සේවා හා යටිතල පහසුකම් සැපයීමෙන් නාගරික හා ග්‍රාමීය සංවර්ධනයේ විෂමතාවයට පිළියමක් වශයෙන්"කාර්යක්ෂම හා පරිසර හිතකාමී පොදු ප්‍රවාහන පද්ධතියක් සඳහා ප්‍රවාහන ජාලය සංවර්ධනය කිරීම" මූලික අවශ්‍යතාවයක් ලෙස රජයේ ප්‍රතිපත්ති ප්‍රකාශනයෙහි දක්වා ඇත. ඒ අනුව, ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශයේ මහාමාර්ග අංශය, ගොඩබිම් ප්‍රවාහන සංවර්ධන ක්ෂේත්‍රයේ ප්‍රධාන රාජ්‍ය ආයතනය ලෙස, සියළුම මාර්ග ජාලයන් සම්පූර්ණ කර අදාළ ආර්ථික කොරිඩෝවලට සම්බන්ධ කිරීම සහතික කිරීම සඳහා සංවර්ධන සැලසුම් කෙරෙහි අවධානය යොමු කරමින් සිය සැලසුම් හා උපාය මාර්ග සකස් කිරීම ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය සතුවන ඉතා භාරධුර වගකීමකි.

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

මාර්ග සංවර්ධන ව්‍යාපෘති / වැඩසටහන්වල පරමාර්ථය වන්නේ නිසි පරිදි සංවර්ධනය කරන ලද නාගරික-ග්‍රාමීය සම්බන්ධතා තුළින් වැඩි දියුණු කළ සංචලතාව, ප්‍රවේශ්‍යතාව සහ සම්බන්ධතාවය සහිත ආරක්ෂිත මාර්ග ජාලයක් ශ්‍රී ලංකාව තුළ ස්ථාපනය කිරීම සහතික කිරීමයි. මෙමඟින් ලැබෙන ප්‍රතිඵලය අවසානයේදී රටේ සංවර්ධනය කෙරෙහි ඍජුවම දායක වේ. දිවයින පුරා නගර අතර කලාපීය විෂමතාවය අවම කිරීම සඳහා දැනටමත් සංවර්ධනය කර ඇති

නගරයන්හි නාගරීකරණ ලක්ෂණ අවම කර මෙතෙක් සංවර්ධනයට ලක් නොවූ ප්‍රදේශවල භාවිතයට නොගත් ආර්ථික විභවයන් මුදා හැරීමට මෙකී යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය උපකාරී වනු ඇත.

අනෙකුත් සියලුම ප්‍රවාහන ක්‍රම අතර මාර්ග ජාලය රටේ කොඳු නාරටිය ලෙස සැලකේ. ජාතික මහාමාර්ග ශ්‍රී ලංකාවේ මාර්ගවල ගමනාගමනයෙන් 80% කට වඩා වැඩි ප්‍රමාණයක් උසුලනු ලබන අතර එම ජාතික මහාමාර්ග නිසි ලෙස වැඩිදියුණු කර නඩත්තු කිරීම සිදුකළ යුතුය. මහාමාර්ග සංවර්ධනය කෙරෙහි පුද්ගලික අංශය මඟින් යොදනු ලබන ආයෝජනයන් සීමා වීම හේතුවෙන් මෙම අංශයට වාර්ෂික අයවැය, අරමුදල් සහ වෙනත් දේශීය හා විදේශීය ප්‍රභවයන් හරහා මූල්‍යකරණය සිදු කරනු ලබයි.

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

මාර්ග ජාලය පුළුල් වුව ද, බොහෝ ජාතික හා පළාත් මාර්ග මීට වසර 50 කට පෙර ඉදිකරන ලද්දේ එවකට පැවති රථවාහන ධාරිතාවය, වාහන වර්ග සහ වේග සීමාවන්ට අනුකූලව වන නමුත් ග්‍රාමීය මාර්ග සංවර්ධනය කිරීම කෙරෙහි වැඩි අවධානයක් යොමු කර නොමැති බවක් පෙනී යයි.

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

2022 වර්ෂයේ දී, රට තුළ පැවැති ඉන්ධන හිඟය හා පුපුරණ ද්‍රව්‍යයන්හි හිඟකම ඉදිකිරීම් ක්ෂේත්‍රයේ අනෙකුත් උප අංශ කෙරෙහි මෙන්ම මාර්ග අංශය කෙරෙහි ද ප්‍රබල බලපෑම් එල්ල කරන ලදී. නමුත් ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශයේ මහාමාර්ග අංශය යටතේ ක්‍රියාත්මක මාර්ග සංවර්ධන ව්‍යාපෘති භෞතිකව හා මූල්‍යමය වශයෙන් අවම බලපෑමක් සිදුවන ආකාරයෙන් පවත්වාගෙන යාමට හැකියාව ලැබී 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, කළමණාකරණය කිරීම හා නඩත්තු කිරීම”

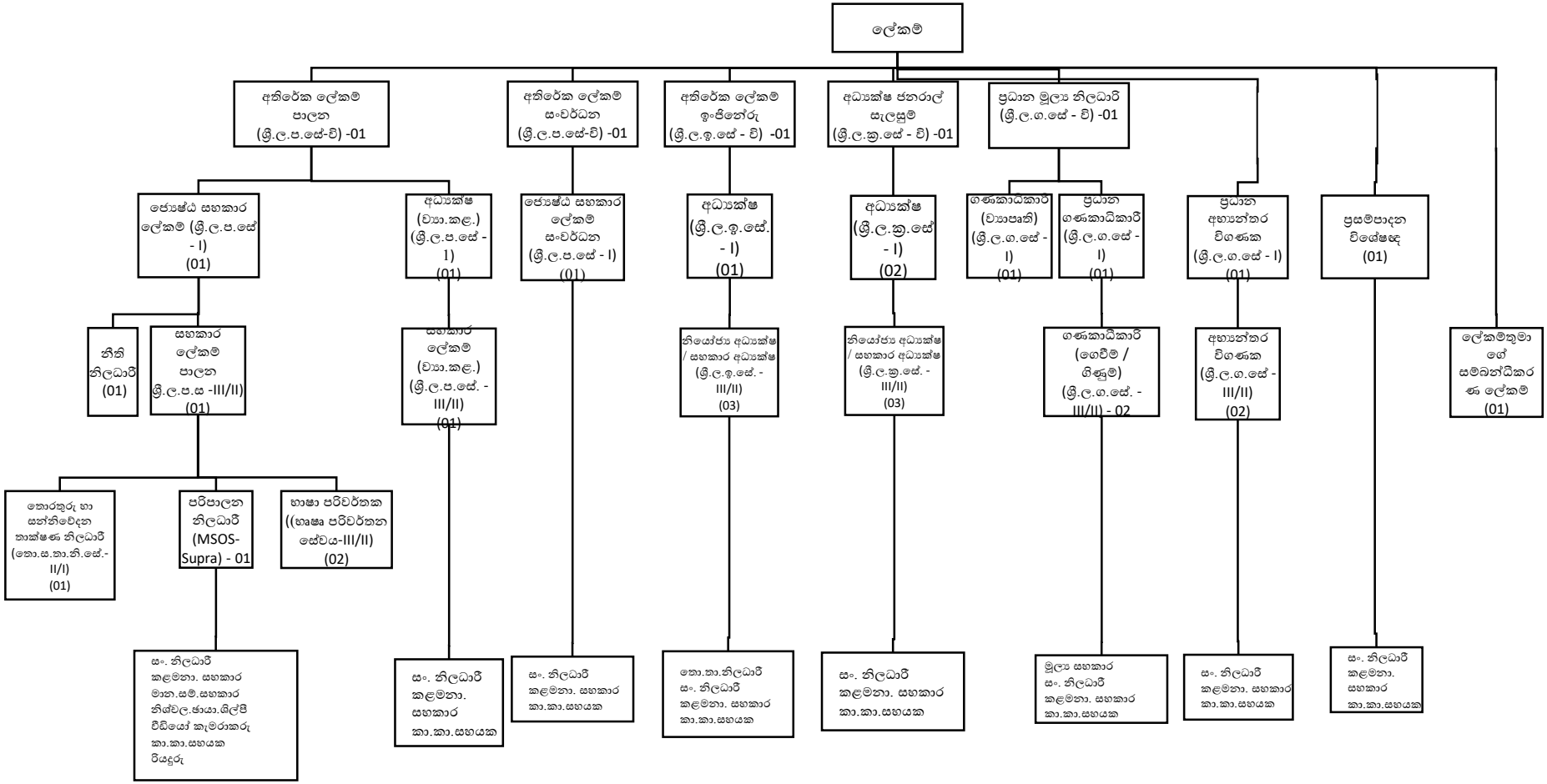
1.2.3 අරමුණු

- 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

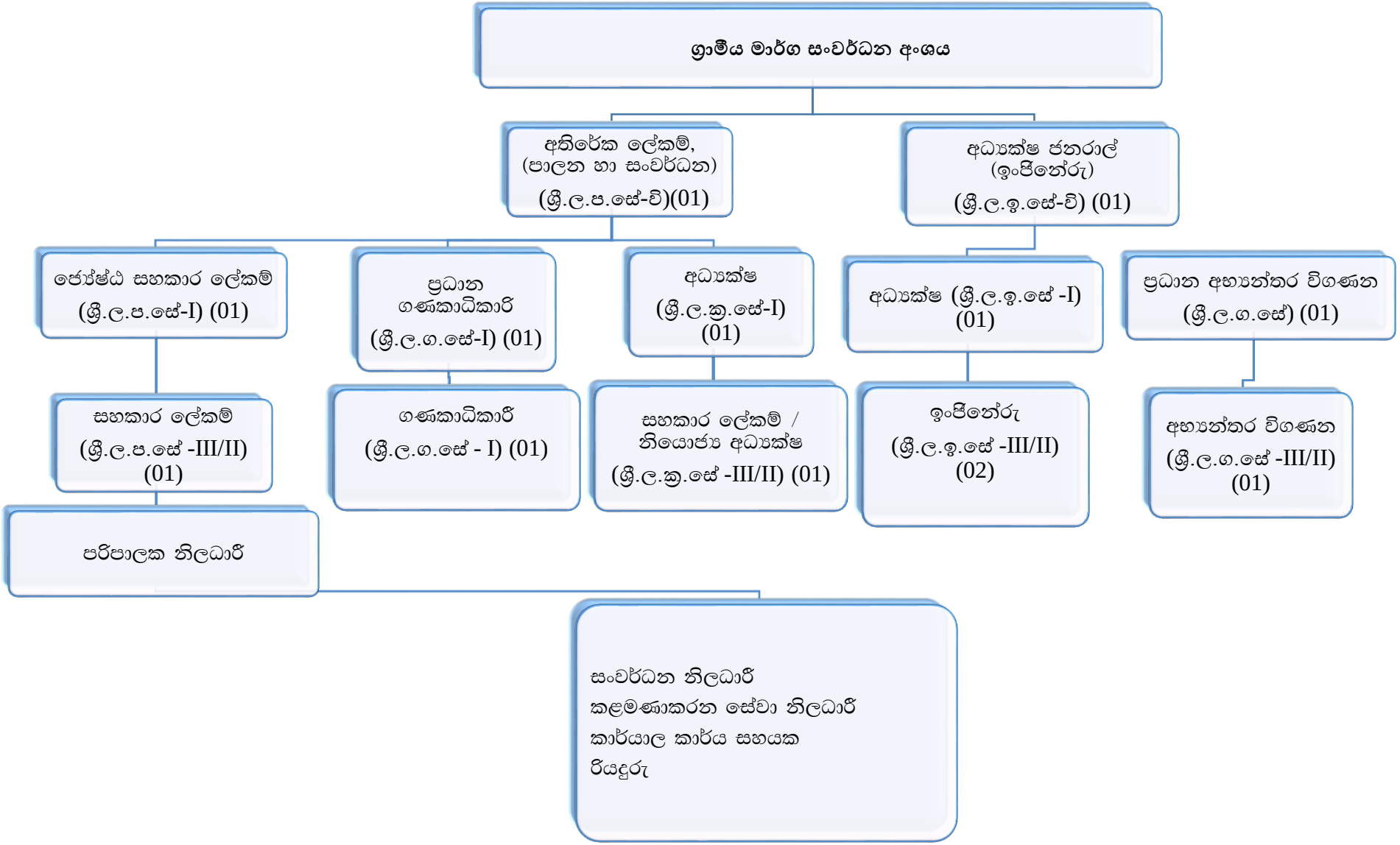
1.3 ප්‍රධාන කාර්යභාර්යයන්

1. මාර්ග හා මහාමාර්ග සහ ග්‍රාමීය යටිතල පහසුකම් විෂයට සහ අමාත්‍යාංශයට අනුබද්ධිත ආයතනයන්හි (මාර්ග සංවර්ධය අධිකාරිය සහ එහි පාලිත සමාගම් හා ආශ්‍රිත සමාගම්, මාර්ග නඩත්තු භාරකාර අරමුදල) විෂයයන්ට සහ ජාතික මංමාවත් පනත (2008 අංක 40) මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරි පනත (1981 අංක 73) සඳහන් නීති හා අණපනත් වලට අදාල ප්‍රතිපත්ති, වැඩසටහන් හා ව්‍යාපෘති සකස් කිරීම, ක්‍රියාත්මක කිරීම හා මෙහෙයවීම. හා වෙනත් අමාත්‍යවරයෙකු යටතට නිශ්චිතව පවරා නොමැති උක්ත සඳහන් විෂයන්ට අදාල අනෙකුත් ව්‍යවස්ථාවන් පිළිබඳ කටයුතු සිදුකිරීම
2. *ග්‍රාමීය, පූර්ව නගර හා නාගරික ප්‍රදේශ සබඳතා පුළුල් කරමින් ජනතා කේන්ද්‍රීය ආර්ථික හා සමාජ සංවර්ධනයක් ඇතිවන ලෙස උසස් තත්ත්වයෙන් යුක්ත වන පරිදි ජාතික මහාමාර්ග පද්ධතිය වැඩිදියුණු කිරීම සහ ප්‍රශස්ත තත්ත්වයෙන් පවත්වාගෙන යාම සඳහා අවශ්‍ය පියවර ගැනීම.*
3. අධිවේගී මාර්ග සංවර්ධනය, ගාස්තු නියම කිරීම, රැස්කිරීම හා නියාමනය කිරීම
4. පළාත් සභා සහ පළාත් පාලන ආයතන වලට අයත් මාර්ග පිළිබඳ ජාතික ප්‍රතිපත්ති පදනම් කොටගත් වැඩසටහන් හා ව්‍යාපෘති සම්බන්ධීකරණය හා මෙහෙයවීම.
5. අමාත්‍යාංශය යටතේ පවතින සියලුම ආයතනයන් අධීක්ෂණය කිරීම සහ අනෙකුත් සියලුම විෂයන්ට අදාල කටයුතු සිදු කිරීම

1.4 සංවිධාන සටහන



*** ග්‍රාමීය මාර්ග සංවර්ධන අංශයේ සංවිධාන සටහන වෙනම දක්වා ඇත.**


ග්‍රාමීය මාර්ග සංවර්ධන අංශය
අතිරේක ලේකම්, (පාලන හා සංවර්ධන) (ශ්‍රී.ල.ප.සේ-වි)(01)
අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් (ඉංජිනේරු) (ශ්‍රී.ල.ඉ.සේ-වි) (01)
ජ්‍යෙෂ්ඨ සහකාර ලේකම් (ශ්‍රී.ල.ප.සේ-I) (01)
ප්‍රධාන ගණකාධිකාරි (ශ්‍රී.ල.ග.සේ-I) (01)
අධ්‍යක්ෂ (ශ්‍රී.ල.ක්‍ර.සේ-I) (01)
අධ්‍යක්ෂ (ශ්‍රී.ල.ඉ.සේ -I) (01)
ප්‍රධාන අභ්‍යන්තර විගණන (ශ්‍රී.ල.ග.සේ) (01)
සහකාර ලේකම් (ශ්‍රී.ල.ප.සේ -III/II) (01)
ගණකාධිකාරී (ශ්‍රී.ල.ග.සේ - I) (01)
සහකාර ලේකම් / නියෝජ්‍ය අධ්‍යක්ෂ (ශ්‍රී.ල.ක්‍ර.සේ -III/II) (01)
ඉංජිනේරු (ශ්‍රී.ල.ඉ.සේ -III/II) (02)
අභ්‍යන්තර විගණන (ශ්‍රී.ල.ග.සේ -III/II) (01)
පරිපාලක නිලධාරී
සංවර්ධන නිලධාරී
කළමණාකරන සේවා නිලධාරී
කාර්යාල කාර්ය සහයක
රියදුරු

1.5 මහාමාර්ග අංශයේ හැඳින්වීම

1.5.1 අමාත්‍යාංශයේ ක්‍රියාකාරී අංශ

මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශයේ ප්‍රධානත්වය අමාත්‍යාංශ ලේකම් විසින් දරනු ලබන අතර අංශ ප්‍රධානීන් 08කගේ ප්‍රධානත්වය යටතේ ක්‍රියාත්මක වන ක්‍රියාකාරී අංශ 8 කින් සමන්විත වේ.



ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් 2020.08.09 දිනැති ගැසට් අංක 2187/27 මඟින් ග්‍රාමීය මාර්ග හා අවශේෂ යටිතල පහසුකම් විෂය සඳහා නව රාජ්‍ය අමාත්‍යාංශයක් පිහිටුවන ලදි. 2022 වර්ෂයේදී 2022.10.14 දිනැති ගැසට් අංක 2301/59 මඟින් ග්‍රාමීය මාර්ග හා අවශේෂ යටිතල පහසුකම් විෂය නැවතත් ග්‍රාමීය මාර්ග සංවර්ධන අංශය ලෙස ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශයේ එක් අංශයක් බවට පත් කෙරිණි.

ඒ අනුව රාජ්‍ය අමාත්‍යාංශය යටතේ ග්‍රාමීය මාර්ග හා පාලම් සංවර්ධනය කිරීමේ වැඩසටහන මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශයේ ප්‍රතිපත්තිමය මග පෙන්වීම යටතේ පුළුල් දැක්මකින් සහ ඉලක්කගත ප්‍රවේශයක් ඔස්සේ ක්‍රියාත්මක වේ. එම ඉලක්කය සාක්ෂාත් කරගැනීම සඳහා ප්‍රධාන වශයෙන් ග්‍රාමීය මාර්ග හා අනෙකුත් යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය කෙරෙහි අවධානය යොමු කරමින් ව්‍යාපෘති හා වැඩසටහන් සැලසුම් කිරීම, ක්‍රියාත්මක කිරීම, මෙහෙයවීම හා ඇගයීම සිදු කරනු ලබයි.

1.5.1.1 පාලන අංශ

මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශයේ පාලන අංශයේ ප්‍රධානත්වය අතිරේක ලේකම් (පාලන) විසින් දරනු ලබන අතර ජ්‍යෙෂ්ඨ සහකාර ලේකම්, සහකාර ලේකම්, නීති නිළධාරී හා පරිපාලන නිළධාරී යන විධායක නිළධාරීන් අංශයේ ක්‍රියාකාරීත්වය සඳහා දායක වේ. තවද ව්‍යාපෘති කළමණාකරණ අංශය ද අතිරේක ලේකම් (පාලන) ගේ සෘජු අධීක්ෂණය යටතේ ක්‍රියාත්මක වන අතර අධ්‍යක්ෂ (ව්‍යාපෘති කළමණානකරණ) සහ සහකාර ලේකම් (ව්‍යාපෘති කළමණාකරණ) යන නිළධාරීන් අංශයේ ඉලක්ක සපුරා ගැනීම සඳහා වගකිව යුතු වේ. පාලන 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.

2022 වර්ෂය තුළ ඉලක්ක සපුරා ගැනීම පිළිබඳ ඇගයීම

1. තොරතුරු ලබාදීමේ පනත අනුව මහජනතාව සඳහා කාර්යක්ෂම හා ගුණාත්මක සේවාවක් ලබාදීමේ අරමුණින් වර්ෂය තුල නිවැරදි හා කාලීන තොරතුරු ලබාදීම සිදු කරන ලද අතර අදාල කටයුතු සම්බන්ධීකරණය හා ක්‍රියාත්මක වන ආකාරය පිළිබඳව වගකීම දැරීම සඳහා තොරතුරු නිළධාරියෙකු නම් කර පත් කරන ලදී. තව ද ලබාදෙන ලද තොරතුරු පිළිබඳ අභියාචනා ඉදිරිපත් වන අවස්ථාවන්හි දී මෙම තොරතුරු ලබාදීමේ ක්‍රියාවලියේ කාර්යක්ෂමතාවය පිළිබඳ ඇගැයීම්

කටයුතු අතිරේක ලේකම් (පාලන) හරහා සිදු කරනු ලැබිණි.

2. ජාතික සංවර්ධන අරමුණු කරා ළඟාවීමේ දී අමාත්‍යාංශයීය විෂයානුබද්ධිත 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 මඟ පෙන්වීම ලබා දීම.

3. 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.

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 මඟින් වාර්ෂික ප්‍රසම්පාදන සැලසුම් සකස් කර මෙම අංශය වෙත එවනු ලබන අතර මෙම අංශය මඟින් එම සියලුම දත්ත සම්බන්ධීකරණය කර සමස්ත වාර්ෂික 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 මඟින් කටයුතු කරනු ලබයි.

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

2022 වර්ෂය තුල ප්‍රදානය කරන ලද අමාත්‍ය මණ්ඩල මට්ටමේ හා අමාත්‍යාංශ මට්ටමේ ප්‍රසම්පාදනයන් ගණන 27 වූ අතර ඒ පිළිබඳ විස්තර ***ඇමුණුම 01*** යටතේ දක්වා ඇත.

2022 වර්ෂය තුළ ප්‍රසම්පාදන අංශය මුහුණපා ඇති ගැටළු හා අභියෝග.

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

- මූලික සැලසුම් හා සම්බන්ධ ප්‍රමාණ බිල්පත් සකස් කිරීමේදී ඒවායේ නිරවද්‍යතාවය පිළිබඳ සහතික වීමක් නොමැති බැවින් ව්‍යාපෘති සම්පූර්ණ කිරීමේදී ඒවායේ පිරිවැය බලාපොරොත්තු නොවූ ලෙස ඉහළ යාම.

- 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 කාලරාමුවට අදාල 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 කළමණාකරණය කිරීමත්, මෙම ප්‍රතිපාදන කාර්යක්ෂමව හා ඵලදායීව යෙදවීම තුලින් උපරිම ආර්ථික ප්‍රතිලාභ රජයට ලබාදීම සහතික කිරීම මෙම අංශයේ ප්‍රමුඛ කාර්යයක් ලෙස සැලකිය හැක. අමාත්‍යාංශය යටතට ගැනෙන සියළු සංවර්ධන ව්‍යාපෘති සහ මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය, මහා භාණ්ඩාගාරය සමඟ සම්බන්ධීකරණය කරමින් අයවැය අරමුදල් නොපමාව සහ බාධාවකින් තොරව උපයෝජනය සඳහා පහසුකම් සැපයීම මෙම අංශයට අයත් වන කාර්යයකි.

මේ හැරුණු කොට උපයෝජිත අරමුදල් තුලින් මුල්‍යමය කාර්යසාධනයන් ඊට සමගාමීව සිදුකරණ ලද වැයබරත් නිරීක්ෂණය කොට අංශයේ මුල්‍යමය 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 නිළධාරීන්ගේ කුසලතාවයන් ඉහළ නැංවීම ද ආංශික ක්‍රියාකාරකම් යටතේ සිදු කරනු ලැබේ.

1.5.1.4 ඉඩම් අංශය

මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශයේ ඉඩම් අංශය මහාමාර්ග අලුතින් ඉදිකිරීමේ දී හා පුනරුත්ථාපනය කිරීමේ දී 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.

2022 වර්ෂය තුළ අංශයේ ප්‍රධාන කාර්යභාරයන්

- නව මාර්ග ව්‍යාපෘති සහ මාර්ග සංවර්ධන කටයුතු වලට අදාල ඉඩම් අත්කර ගැනීම සඳහා, ඉඩම් අත්පත් කරගැනීමේ පනතේ 2 වන වගන්තියට අනුව අත්පත් යෝජනා සහ 38(අ) අතුරු විධානය යටතේ කඩිනමින් භුක්තිය භාරගැනීමට අදාල ගරු අමාත්‍යතුමාගේ නිර්දේශ ඉඩම් අමාත්‍යාංශය වෙත ඉදිරිපත් කිරීම.
- අත්පත් කරගත් ඉඩම් වලට අදාල ඉදිරි කටයුතු ඉඩම් අත්කරගැනීමේ පනතට අනුව සිදුකිරීම.
- අත්පත් කරගත් ඉඩම් සඳහා වන්දි ගෙවීම් සම්බන්ධයෙන් කටයුතු කිරීම.
- ඉඩම් අත්පත් කරගැනීම් හා වන්දි ගෙවීමට අදාල කාර්යයන් ඉටුකිරීමේ දී 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 තිරණ දැනුම්දීම ඇතුළු කාර්යයන් ඉටුකිරීම.
- ජනාධිපති ලේකම් කාර්යාලය, අග්‍රාමාත්‍ය කාර්යාලය, පාර්ලිමේන්තු කාරක සභා ආදී ආයතන මඟින් විමසනු ලබන කරුණු සඳහා වාර්තා ඉදිරිපත් කිරීම.
- මාර්ග සංවර්ධනයට අදාළ අත්කරගත් ඉඩම් සම්බන්ධයෙන් ලැබෙන මහජන දුක් ගැනවිලි සඳහා ඉදිරි කටයුතු කිරීම.
- 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(අ)(I) වගන්තිය යටතේ අවසන් කිරීමට අදාලව ගරු අමාත්‍යතුමාගේ නිර්දේශ අමාත්‍යාංශය වෙත ඉදිරිපත් කිරීම.

- ඉඩම් අත්පත්කර ගැනීමේ පනතේ 38(අ) අතුරු විධානය යටතේ ආඥාවක් නිකුත් කිරීමෙන් අනතුරුව භුක්තිය භාරගැනීමක් සිදු නොකරන ලද ඉඩම්, ඉඩම් අත්පත් කරගැනීමේ පනතේ 39(1) වගන්තිය යටතේ ප්‍රත්‍යාදිෂ්ඨ කිරීමට අදාල ගරු අමාත්‍යතුමාගේ නිර්දේශ ඉඩම් විෂය භාර 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.

- මාර්ග සංවර්ධනයට අත්කරගනු ලබන ඉඩම් සම්බන්ධ ප්‍රතිපත්තිමය තීරණ ගැනීම සඳහා අමාත්‍ය මණ්ඩල සංදේශ සකස් කිරීම.

භෞතික ප්‍රගතිය - 2022

- ඉඩම් අත්කර ගැනීමේ පනතේ 2 වගන්තිය යටතේ ඉඩම් අමාත්‍යාංශය වෙත යෝජනා 43ක් ඉදිරිපත් කර ඇත.

- ඉඩම් අත්කර ගැනීමේ පනත යටතේ 38(අ) අතුරු විධානයන්ට අනුව ගරු අමාත්‍යතුමාගේ අත්සනින් ඉඩම් අමාත්‍යාංශයට නිර්දේශ 55 ක් ඉදිරිපත් කර ඇත.

- ඉඩම් අත්කරගැනීමේ පනතේ 39 (අ) (1) වගන්තිය යටතේ අවසතු කිරීමට අදාලව ඉඩම් අමාත්‍යාංශය වෙත නිර්දේශ 07 ක් ඉදිරිපත් කර ඇත.

- ඉඩම් අත්කරගැනීමේ පනතේ 39 (අ) (1) වගන්තිය යටතේ ප්‍රත්‍යාදිෂ්ට කිරීමට අදාලව ඉඩම් අමාත්‍යාංශය වෙත නිර්දේශ 03 ක් ඉදිරිපත් කර ඇත.

- ඉඩම් අත්කරගැනීමේ හා ප්‍රතිස්ථානගත කිරීමේ විශේෂ කමිටු 18 ක් හා ඉඩම් අත්කරගැනීමේ හා ප්‍රතිස්ථානගත කිරීමේ විශේෂ කමිටු වලදී තීරණ 222 ක් ලබා දී ඇත.

- ඉඩම් අත්කරගැනීමේ පනතේ 50 වන වගන්තිය යටතේ අත්හැරීමට අදාලව ඉඩම් අමාත්‍යාංශය වෙත නිර්දේශ 9 ක් යොමු කර ඇත.

- මාර්ග සංවර්ධන කටයුතු හේතුවෙන් අවතැන් වන පිරිස් ප්‍රතිස්ථානගත කිරීමට නව ඉඩම් මිලදී ගැනීම සඳහා පවත්වන ලද ඉඩම් මිලදී ගැනීමේ කමිටු 01 ක් පැවැත්වීම.
- ජනාධිපති කාර්යාලයෙන් එවන ලද මහජන ගැටළු සඳහා පිළිතුරු 34 ක් යොමු කර ඇත.

- අනෙකුත් මහජන ගැටළු සඳහා පිළිතුරු ලිපි 221 ක් යොමු කර ඇත.

- අමාත්‍ය මණ්ඩල සංදේශ 5ක් සඳහා අනුමැතිය ලැබී 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.

2022 වර්ෂය තුලදී සිදුකරන ලද විගණන කාර්යයන් සහ විශේෂ පරීක්ෂණයන්

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

i. කාර්ය සාධන විගණනය
ii. මූල්‍ය විගණනය
iii. ආයතනික විගණනය
iv. 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 2022 වර්ෂය තුළ අමාත්‍යාංශ ලේකම්ගේ උපදෙස් පරිදි විශේෂ විමර්ශන 06ක් සිදුකර, ඒ සම්බන්ධයෙන් විමර්ශන වාර්තා ඉදිරිපත් කර ඇත. මෙම අභ්‍යන්තර විගණන පරීක්ෂණ සහ විශේෂ විමර්ශන වාර්තා මගින් අමාත්‍යාංශයට සෘජුව බලපාන අභ්‍යන්තර පාලන ගැටළු පිළිබඳව නිරීක්ෂණ හා නිර්දේශ ඉදිරිපත් කර තිබේ.

කළමනාකරණ විගණන දෙපාර්තමේන්තුවේ උපදෙස් පරිදි විගණන හා කළමනාකරණ කමිටු රැස්වීම් පැවැත්වීමට කටයුතු කර තිබේ. තව ද එහි උපදෙස් පරිදි අභ්‍යන්තර විගණන කාර්තු ඇගයීම් සිදුකර එම වාර්ත ඉදිරිපත් කර තිබේ.

ඉලක්ක සපුරා ගැනීම් සමාලෝචනය

2022 වර්ෂයේ අභ්‍යන්තර විගණන සැලැස්මට අනුව විගණන කටයුතු සාර්ථකව ක්‍රියාත්මක කරන ලදී. එක් එක් විගණන පරීක්ෂණයන් හා විශේෂ විමර්ශනයන් තුළින් ඵලදායී විගණන පැහැදිළි කිරීම්, නිරීක්ෂණ හා නිර්දේශ ලබා දීමටත්, ඒ තුළින් පරිපාලන සහ මූල්‍ය කළමනාකරණය, කාර්ය මණ්ඩල කළමනාකරණය, වත්කම් කළමනාකරණය, වාහන පරිපාලනය හා රිය අනතුරු, ප්‍රසම්පාදන කටයුතු, වාර්ෂික කාර්යසාධන වාර්තා, අමාත්‍ය මණ්ඩල සංදේශ සකස් කිරීම, ව්‍යාපෘති අවසන් කිරීමේ කටයුතු, විගණන විමසුම්වලට පිළිතුරු ඉදිරිපත් කිරීම, අත්තිකාරම් "බී" ගිණුම් කටයුතු, වාර්ෂික මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳ ගැටළු සම්බන්ධයෙන් පවතින අභ්‍යන්තර පාලන දුර්වලතා ඉවත්කර එහි ශක්තිමත්භාවය ඉහළ නැංවීමට යෝජනා ඉදිරිපත් කිරීමෙන් දායකත්වය ලබාදීමටත් අභ්‍යන්තර විගණන අංශයට හැකියාව ලැබී තිබේ.

තවද අමාත්‍යාංශය හා ඒ යටතේ ක්‍රියාත්මක වන මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය හා සමාගම්වල ගැටළු සම්බන්ධයෙන් විගණන හා කළමනාකරණ කමිටු රැස්වීම් මඟින් නිශ්චිත තීරණ ලබාදීම හා ප්‍රගතිය පරීක්ෂා කිරීම මඟින් මෙම ආයතනවල අභ්‍යන්තර පාලනය ශක්තිමත් කරගැනීම සඳහා සහාය ලබා දී තිබේ.

1.5.1.6 ඉංජිනේරු අංශය

ශ්‍රී ලංකාව තුල මහාමාර්ග ඉදිකිරීම් සම්බන්ධ සියළු තාක්ෂණික හා ඉංජිනේරුමය වගකීම් මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය වෙනුවෙන් දරනුයේ එහි ඉංජිනේරු අංශයයි. එසේ ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන ව්‍යාපෘති වල ප්‍රගතිය අධීක්ෂණය කිරීම හා ඊට අදාල තාක්ෂණික විගණනයන් සිදුකිරීම ද ඉංජිනේරු අංශය මඟින් සිදු කරනු ලබයි.

ඉලක්ක සපුරා ගැනීම් සමාලෝචනය - 2022

- අතිරේක ලේකම් (ඉංජිනේරු) විසින් වර්ෂය තුල ක්‍රියාත්මකව පැවති ව්‍යාපෘති මඟින් ඉදිකෙරුණු මාර්ග හා පාලම් ආදියෙහි ප්‍රගතිය හා තත්වය අධීක්ෂණය කරන ලද අතර අදාල කාර්යසාධන වාර්තා ද පරීක්ෂාවට ලක් කරන ලදී. එමෙන්ම, ඊට සමගාමීව එක් එක් ව්‍යාපෘතිය සඳහා අමාත්‍යාංශයීය මට්ටමින් පවත්වන ලද ව්‍යාපෘති සම්බන්ධීකරණ කමිටු රැස්වීම සඳහා සක්‍රීයව සහභාගී වීමද සිදු කරන ලදී.

- 2022 වර්ෂය සඳහා සකසක ලද මාර්ග මිල ගණන් ලේඛණය (HSR) 2022 පෙබරවාරි මාසය තුල නිමකර නිකුත් කරන ලද අතර 2022 වර්සයට අදාල සංශෝධිත මාර්ග මිල ගණන් ලේඛනයක් 2022.09.20 දින නිකුත් කරන ලදී.

- 2022 වර්ෂය තුල මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශයේ ලේකම් වෙත යොමු කරන ලද, මහාමාර්ග ඉදිකිරීම් වලට සම්බන්ධ මහජන පැමිණිලි, ස්ථානීය පරීක්ෂණයන්ද සිදු කරමින් විමර්ශනය කරන ලදී. ඒවාට අදාල ප්‍රතිකර්ම ක්‍රියාවන් ද ගන්නා ලදී.

අභියෝග හා ගැටළු

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

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 මඟින් 2022 වර්ෂය තුල ඉටු කිරීම සඳහා සැලසුම් කරන ලද ප්‍රධාන කාර්යයන් සාර්ථකව සම්පූර්ණ කරන ලද අතර,එම කාර්යයන්හි ප්‍රගතිය පහත පරිදි දැක්වේ.

- 2022 වර්ෂය සඳහා සකසන ලද වාර්ෂික ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම - 2022, ජාතික ක්‍රමසම්පාදන දෙපාර්තමේන්තුව වෙත හා ජාතික විගණන කාර්යාලය වෙත 2021 දෙසැම්බර් මස 30 වන දින ඉදිරිපත් කර ඇත.

- 2021 වර්ෂය සඳහා සකසන ලද වාර්ෂික කාර්යසාධන වාර්තාව සකස් කර 2022 ජූනි මස 29 වැනි දින පාර්ලිමේන්තුව වෙත ඉදිරිපත් කරන ලදී.

- 2022 වසරේ අයවැය විවාදය සඳහා සකසනු ලබන, ප්‍රගති වාර්තාව - 2022 2022 නොවැම්බර් මස 01 වන දින ශ්‍රී ලංකා පාර්ලිමේන්තුව වෙත ඉදිරිපත් කරන ලදී.

- 2022 වර්ෂයේ දී, ව්‍යාපෘති සම්බන්ධීකරණ කමිටු රැස්වීම් 05 ක් සාර්ථක ලෙස පවත්වා ඇත.

- රජයේ මූල්‍යාධාර ලබාගැනීම සඳහා ඉදිරිපත් කරන ලද ව්‍යාපෘති වාර්තා විද්‍යාත්මකව විශ්ලේෂණය කොට එම ව්‍යාපෘති වාර්තාවලට අදාල සංකල්ප වාර්තා 08ක් අදාල අනුමැතිය සඳහා ජාතික ක්‍රමසම්පාදන දෙපාර්තමේන්තුව හා විදේශ සම්පත් දෙපාර්තමේන්තුව වෙත ඉදිරිපත් කර ඇත.

- මීට අමතරව, වර්ෂය තුල ව්‍යාපෘතීන්හි 2022 වර්ෂය සඳහා විශ්ලේණය කරන ලද මූල්‍ය හා භෞතික ප්‍රගතිය ඇතුලත් 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 තුල අංශය විසින් සැලසුම් කල සියළුම කාර්යයන් හා අරමුණු ද සාර්ථකව හා කාර්යක්ෂමව ඉටුකිරීමට ද වර්ෂාවසානය වන විට සමත් වී ඇත.

- අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් (සැලසුම්) විසින් ප්‍රධානත්වය දරණ අමාත්‍ය මණ්ඩල සංදේශ සමාලෝචන කමිටුව වෙත අමාත්‍ය මණ්ඩල නිර්දේශ 11 ක් සඳහා ගරු මහාමාර්ග අමාත්‍යවරයාගේ අනුමැතිය ලබාගෙන ඉදිරි කටයුතු සඳහා යොමු කර ඇත.

1.5.1.8 ග්‍රාමීය මාර්ග සංවර්ධන අංශය

හැඳින්වීම

මාර්ග සංවර්ධනයේ දී ජාතික මාර්ග ජාලය හා සම්බන්ධ වන ග්‍රාමීය මාර්ග පද්ධතිය සංවර්ධනය කිරීම ද අත්‍යවශ්‍ය කාර්යයකි. සංවර්ධිත ග්‍රාමීය මාර්ග ජාලයක අවශ්‍යතාව හා වැදගත්කම අවධාරණය කරමින් 2020/08/09 දිනැති අංක 2187/27අතිවිශේෂ ගැසට් පත්‍රය මගින් ග්‍රාමීය මාර්ග හා අවශේෂ යටිතල පහසුකම් සංවර්ධන රාජ්‍ය අමාත්‍යාංශය ස්ථාපිත කරන ලදී.

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

ග්‍රාමීය මාර්ග ජාලය සංවර්ධනය කිරීම සහ ග්‍රාමීය පාලම් සංවර්ධනය කිරීම සඳහා 2022වසර සඳහා ද ප්‍රාග්ධන වැය විෂය යටතේ රු.මි.9,496 ක් වෙන් වූ අතර, අයවැය සංශෝධනය යටතේ රු. මි. 3500 ක මුදලක් අවුරා තබන ලදී. ඒ අනුව සංවර්ධන වැඩ සඳහා වෙන් වූ මුදල රු.මි.6,496ක් විය.

එහෙත් 2021 වසරේ වැඩ අවසන් කරන ලද ව්‍යාපෘති වලට ගෙවීම සඳහා ප්‍රමාණවත් අක්මුදල් භාණ්ඩාගාරයෙන් නොලැබුණු බැවින්, 2022 වසර සඳහා වෙන්වූ මුදල්වලින් පෙර වසරේ ගෙවීම් කිරීමට සිදුවිය. එබැවින් 2022 වසරේ නව මාර්ග ව්‍යාපෘති ඇරඹීමට නොහැකි විය.

2022 වසරේදී ග්‍රාමීය මාර්ග සංවර්ධන විෂය නැවත ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශයේ විෂය පථය යටතට ගැනුනි. ඒ අනුව එතෙක් ග්‍රාමීය මාර්ග සංවර්ධන රාජ්‍ය අමාත්‍යාංශය ලෙස ක්‍රියාත්මක වූ ග්‍රාමීය මාර්ග අංශය ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය යටතේ එක් අංශයක් ලෙස ක්‍රියාත්මක වේ. නව වැඩ සටහන් ක්‍රියාත්මක නොවූ බැවින් 2022.12.31 දින දක්වා ග්‍රාමීය මාර්ග හා පාලම් අංශයේ මූල්‍ය ප්‍රගතිය පමණක් ඉදිරිපත් කෙරේ.

අරමුණු

1. ග්‍රාමීය මාර්ග, පාලම් හා අනෙකුත් යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය සඳහා අදාල වන උපායමාර්ග වැඩි දියුණු කිරීම.

2. ග්‍රාමීය යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය සඳහා අවශ්‍ය නව ක්‍රමවේද තාක්ෂණය හා යන්ත්‍රෝපකරණ හඳුන්වා දීම.

3. සහසම්බන්ධතාවයන් හරහා රැකියා අවස්ථා සහ ව්‍යවසායකත්වය සඳහා ධාරිතාවයන් හා අවස්ථා වැඩි දියුණු කිරීම.

4. සංවර්ධනය සඳහා වඩාත් සුදුසු සංවර්ධනය නොවූ ග්‍රාමීය මාර්ග, පාලම් හා අනෙකුත් යටිතල පහසුකම් හඳුනා ගැනීම සහ කාර්යක්ෂම ග්‍රාමීය මාර්ග සහ අනෙකුත් යටිතල පහසුකම් පද්ධතියක් සඳහා ඒවා ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම.

සංවර්ධන වැඩසටහන්හි කාර්ය සාධනය

2022 වසර සඳහා අයවැය ප්‍රතිපාදන මගින් ග්‍රාමීය මාර්ග සංවර්ධනය සඳහා රු.මි. 8,500ක් සහ ග්‍රාමීය පාලම් සඳහා රු.මි. 1,496 ක් ද අනුමත විය. 2022 අතුරු අයවැය අනුව ග්‍රාමීය මාර්ග සඳහා වෙන්වූ ප්‍රතිපාදන වලින් රු.මි. 3,500ක් අඩු කරන ලදී.

කෙසේ වෙතත් 2021 වසරේ අනුමත කරන ලද ව්‍යාපෘති වලින් වැඩ අවසන් කරන ලද ව්‍යාපෘති සඳහා ගෙවීම් කිරීමට ප්‍රමාණවත් අක් මුදල් මහා භාණ්ඩාගරයෙන් නොලැබුණි.

අනුමත ප්‍රතිපාදන සඳහා වැඩ සටහන් වර්ෂය මුලදි සැලසුම් කර තිබුනද, ප්‍රමාණවත් අක් මුදල් නොලැබීම හේතුවෙන් 2021 ව්‍යාපෘති සඳහා 2022 වසර තුලදි ගෙවීම් කිරීමට භාණ්ඩාගාරයෙන් ලද උපදෙස් අනුව අතරැදි බිල්පත් පියවීම සඳහා ප්‍රමුඛතාවය දීමට සිදුවිය. ඒ හේතුවෙන් නව මාර්ග වැඩ සටහන්ආරම්භ කිරීමට නොහැකි විය

.

කෙසේ වෙතත්, ප්‍රමාණවත් පරිදි අක් මුදල් 2022 වසර තුලදී ද නොලැබුනු බැවින් මූල්‍ය ප්‍රගතියද අවම මට්ටමක පැවතිණි.

ග්‍රාමීය පාලම් වැඩ සටහන යටතේ ද නව ව්‍යාපෘති ආරම්භ කිරීමට හැකියාවක් නොතිබුනි. 2021 වසරේ අනුමත කර කොන්ත්‍රාත් ප්‍රදානය කරන ලද ව්‍යාපෘති වල අවසන් නොවූ ව්‍යාපෘති වල වැඩ 2022 වසරේද අඛණ්ඩව සිදු කරන ලදී. එබැවින් 2022 වසරේ නව ව්‍යාපෘති ආරම්භ කිරීමට හැකියාවක් නොතිබුනි.

වැඩ අවසන් කර බිල්පත් ඉදිරිපත් කළ යුතු ඇතැම් ව්‍යාපෘති වල වැඩ අවසන් කිරීමට විවිධ හේතු නිසා අපොහොසත් වූ බැවින් 2022 වසරේ

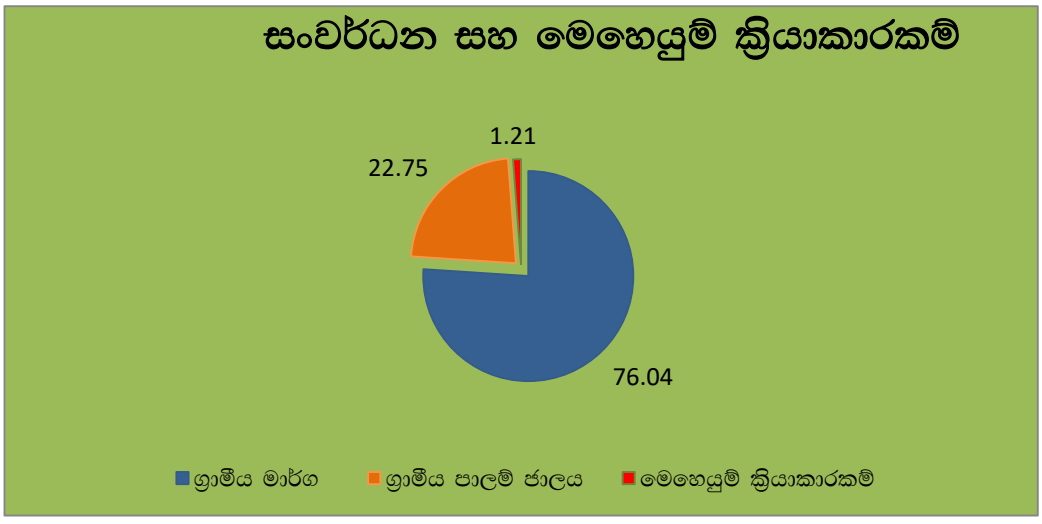
අවසන් කාර්තුව තුළ අත්‍යාවශ්‍ය හා හදිසි පාලම් ව්‍යාපෘති කිහිපයක් සඳහා ප්‍රතිපාදන ලබා දීම පමණක් සිදු කරන ලදී. එම ව්‍යාපෘති තව දුරටත් ක්‍රියාත්මක වේ.

මුහුණදුන් ගැටළු හා අභියෝග

1. අමුද්‍රව්‍ය මිල ඉහල යාම හා වෙළඳපොළේ අමුද්‍රව්‍ය හිඟය නිසා ව්‍යාපෘති වල ක්‍රියාකාරිත්වය මන්දගාමී වීම.
2. වැඩ අවසන් කරන ලද ව්‍යාපෘති සඳහා නියමිත කාලය තුල ගෙවීම් කිරීමට අපොහොසත් වීම නිසා නව වැඩ ආරම්භ කිරීමට කොන්ත්‍රාත්කරුවන් / ප්‍රජා සමිති පසුබෑම.
3. භාණ්ඩාගාරයෙන් අක්මුදල් නොලැබීම නිසා මූල්‍ය ප්‍රගතිය අවම වීම.
4. ඉන්ධන අර්බුදය නිසා ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක කිරීමේදී බාධා ඇතිවීම.

අයවැය ප්‍රතිපාදන 2022 - ආයෝජන සැලැස්ම
වගු අංක 2.2.1 අයවැය ප්‍රතිපාදන වෙන් කිරීම, සංවර්ධන සහ මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරකම්

වැය විෂය	විස්තරය	මූලාශ්‍රය	ප්‍රතිපාදන (රු.මි)		%
			මුදල	මුළු මුදල	
	1) සංවර්ධන ක්‍රියාකාරකම්				
435-2-3-001-2506	I. ග්‍රාමීය මාර්ග සංවර්ධන වැඩසටහන	අයවැය ප්‍රතිපාදන	5,000	6,496	76.04 %
435-2-2-002-2506	II. ග්‍රාමීය පාලම් ඉදිකිරීම හා සංවර්ධනය කිරීම	-	1,496		22.75%
	2) මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරකම්				
435-02-01	I. අමාත්‍ය කාර්යාලයේ මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරකම්	පුනරාවර්තන	36.8	79.5	1.21 %
		ප්‍රාග්ධන	-		
435-01-02	II. අමාත්‍යාංශයේ මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරකම්	පුනරාවර්තන	42.7		
		ප්‍රාග්ධන	-		
එකතුව			**6575.5**		

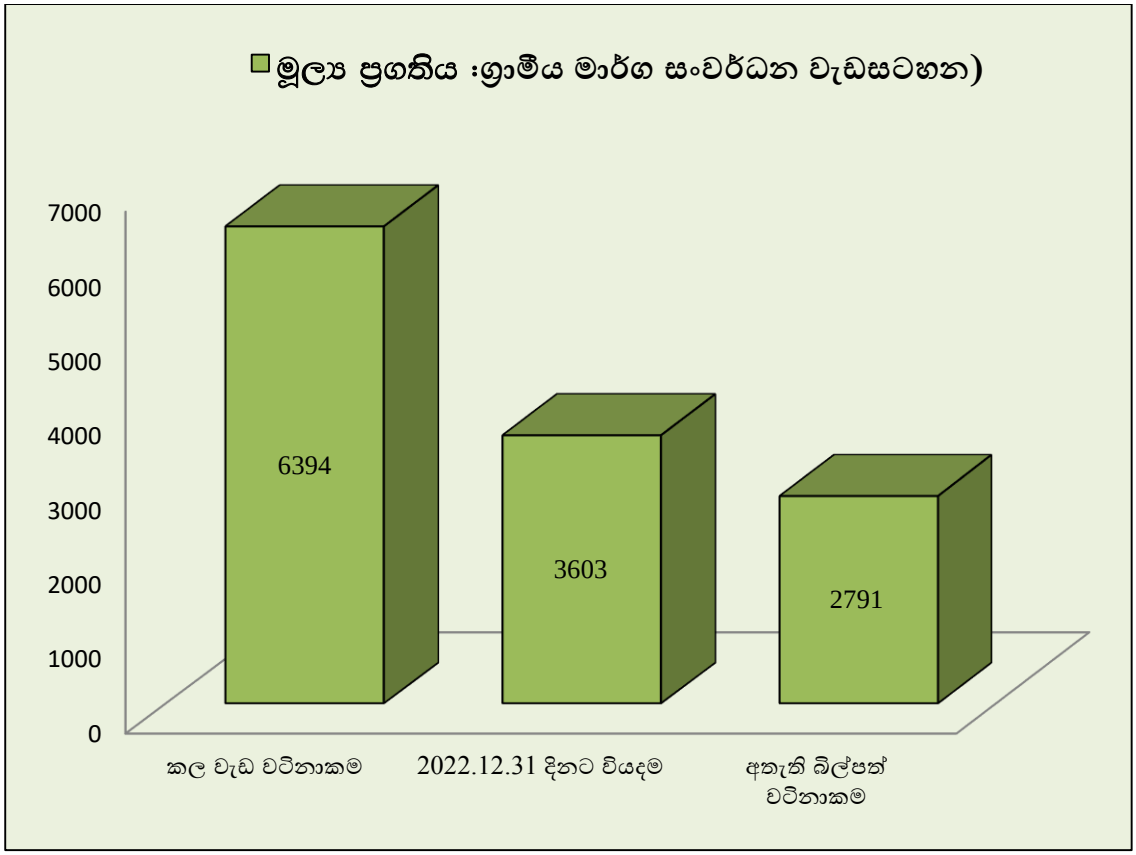


ග්‍රාමීය මාර්ග සංවර්ධන වැඩසටහන - **2022** දෙසැම්බර් 31

වගු අංක **2.3.1** මූල්‍ය ප්‍රගතිය

ක්‍රියාත්මක ආයතන මට්ටමින්	ව්‍යාපෘති සංඛ්‍යාව	කළ වැඩ වටිනාකම (රු.මි)	වියදම (2022.12.31 දිනට) ගෙවීම් රු.මි	අතැති බිල්පත් සංඛ්‍යාව	අතැති බිල්පත් වටිනාකම (රු.මි)
පළාත් පාලන ආයතන	4,849	4,585	2,335	2,710	2,250
මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය	543	796	298	295	498
ප්‍රාදේශීය ලේකම් කාර්යාල	1,031	1,013	970	53	43
එකතුව	6,423	6,394	3,603	3,058	2,791

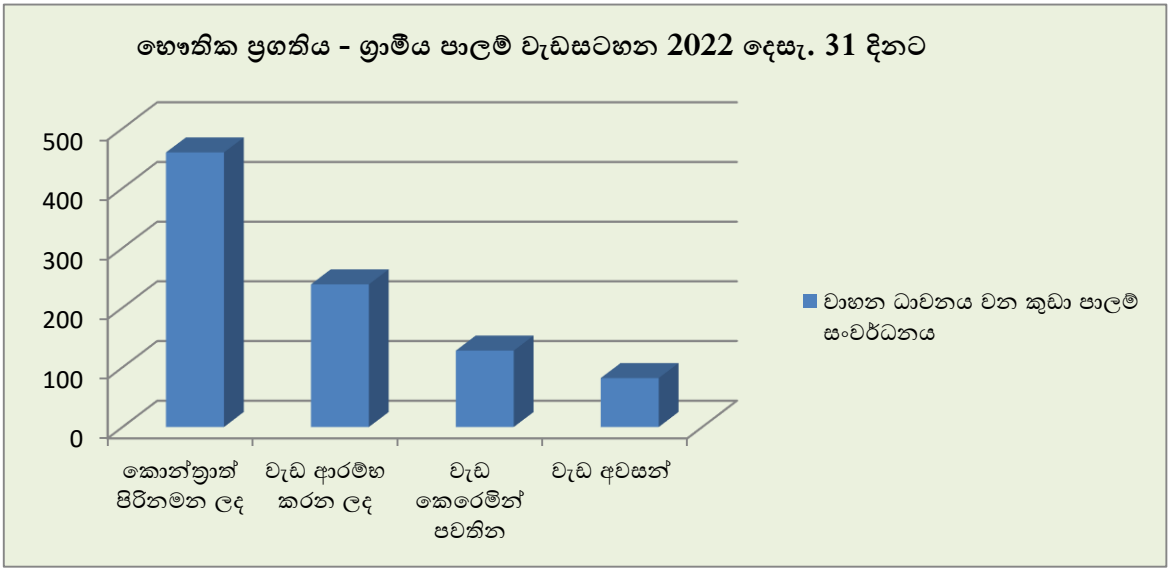
මූල්‍ය ප්‍රගතිය, ග්‍රාමීය මාර්ග සංවර්ධන වැඩසටහන - 2022 දෙසැම්බර් 31



භෞතික හා මූල්‍ය ප්‍රගතිය ග්‍රාමීය පාලම් සංවර්ධන වැඩසටහන

භෞතික ප්‍රගතිය ග්‍රාමීය පාලම් සංවර්ධන වැඩසටහන - 2022.12.31

ක්‍රියාත්මක ආයතනය	ප්‍රතිපාදන නිදහස් කිරීම (රු.මි)		අනුමත ව්‍යාපෘති සංඛ්‍යාව	ව්‍යාපෘති සංඛ්‍යාව			
	2021 වර්ෂය	2022 වර්ෂය		කොන්ත්‍රාත් ප්‍රදානය කරන ලද	වැඩ ආරම්භ කරන ලද	වැඩ කරමින් පවතින	වැඩ අවසන් කරන ලද
කුඩා පාලම් ඉදිකිරීම							
1. ග්‍රාමීය පාලම් අංශය	22.3	13.3	11	-	-	-	-
2. රාජ්‍ය සංවර්ධන හා නිර්මාණ නීතිගත සංස්ථාව	94.3	57	22	-	-	-	-
උප එකතුව	**116.3**	**70.3**	**33**	**-**	**-**	**-**	**-**
වාහන ධාවනයට සුදුසු පාලම් ඉදිකිරීම 1. ග්‍රාමීය පාලම් අංශය (RDA) 2. අවිච්ඡේද 2021.01.01 දිනට 3. රාජ්‍ය සංවර්ධන හා නිර්මාණ නීතිගත සංස්ථාව සහ මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය	100	212	100	-	-	-	-
	-	668	460	460	239	128	82
උප එකතුව	100	880	560	460	239	128	82
මුළු එකතුව	**216.3**	**950.3**	**593**	**460**	**239**	**128**	**82**

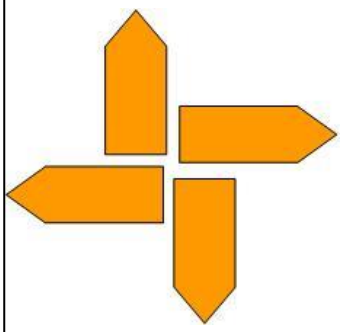


1.6 වෙනත් ව්‍යවස්ථාපිත ආයතන

1.6.1 මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය

දැක්ම

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



මෙහෙවර

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

ශ්‍රී ලංකාවේ මහාමාර්ග ක්ෂේත්‍රයෙහි ප්‍රමුඛතම ආයතනය ලෙස සැලකෙන ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය යටතට ගැනෙන ප්‍රධාන ආයතනය මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය ලෙස හැඳින්විය හැකිය. 1981 අංක 73 දරණ පනත් කෙටුම්පත මඟින් මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය, ප්‍රවාහන හා 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 බී ශ්‍රේණියේ මහාමාර්ග නඩත්තු කිරීම හා සංවර්ධනය කිරීමේ ද නව මාර්ග, පාලම් හා අධිවේගී මාර්ග සැලසුම්කිරීම, නිර්මාණය කිරීම සහ ඉදිකිරීමේ ද වගකීම ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය හා ඒ යටතේ ඇති මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය සතුවේ.

1.7 මහාමාර්ග අංශයේ ආයෝජනය

ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් නිරන්තරයෙන් රට තුල ඉහළ ආර්ථික වර්ධන වේගයක් පවත්වාගෙන යාම අපේක්ෂා කරනු ලබන අතර එහිදී සිය සංවර්ධන ඉලක්කයන් සාක්ෂාත් කර ගැනීමේ දී ශක්තිමත් මාර්ග ජාලයක් පවත්වා ගෙන යාම ඉතා අත්‍යවශ්‍ය සාධකයක් වන බව හඳුනාගෙන ඇත. රට තුල 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 2022 වර්ෂය දක්වා මහාමාර්ග අංශය සඳහා සිදුකරන ලද ආයෝජනයන්හි උපයෝජනයන් පහත වගුවේ දැක්වේ.

වගු අංක 1.7.1 මහාමාර්ග අංශයේ ආයෝජනය (2007-2022)

වර්ෂය	ප්‍රාථමික 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
2021	358.3	211.6	2,042.4
2022	249.61	200.39	2,242.83

මහාමාර්ග අංශයේ ආයෝජනය සම්බන්ධව 2007 වර්ෂයේ සිට නිරූපිත දත්ත නිරීක්ෂණය කිරීමේදී ඉහළම ආයෝජනය 2021 වර්ෂයේදී ද, අඩුම අගය 2007 වර්ෂයේදී ද පෙන්නුම් කර ඇත.

වගුවේ දක්වා ඇති කාලපරිච්ඡේදය තුල , රට තුල 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.

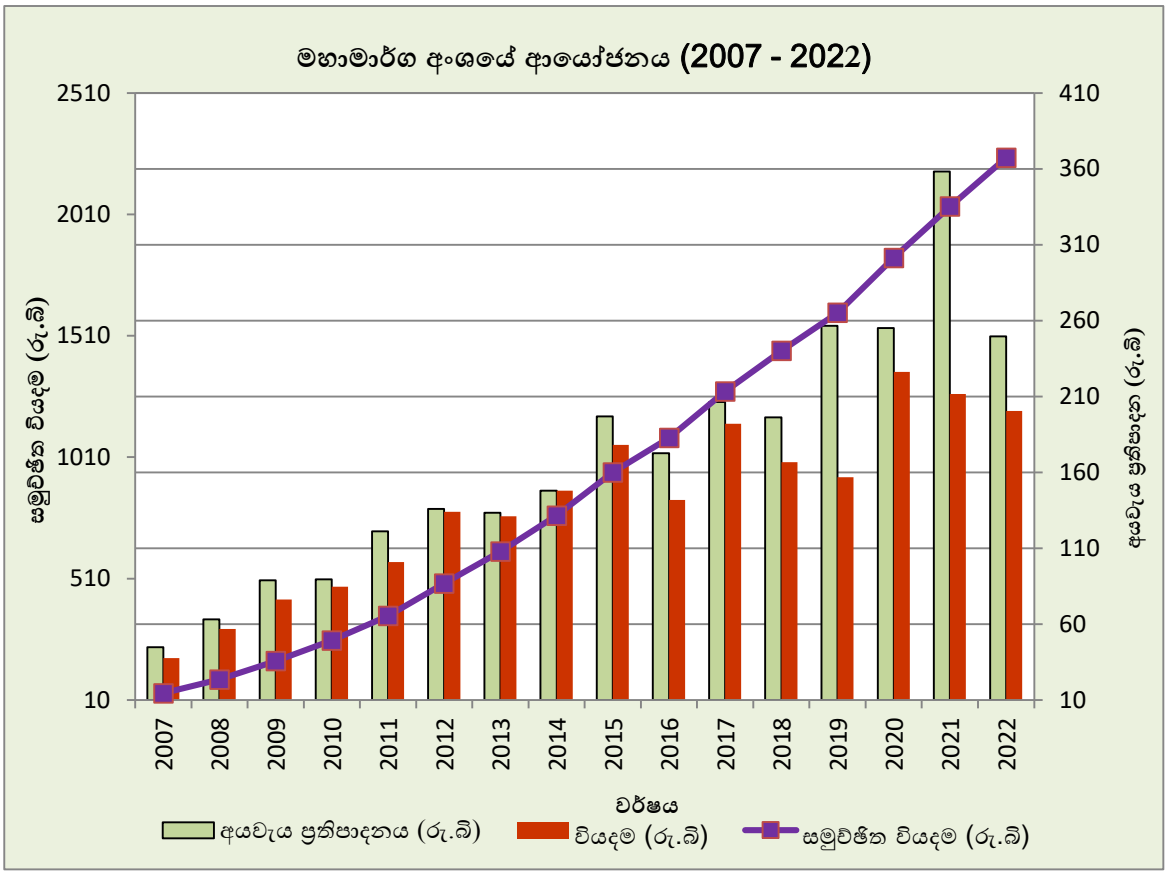
දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගය, කොළඹ - කටුනායක අධිවේගී මාර්ගය හා පිටත වටරවුම් අධිවේගී මාර්ගය යන අධිවේගී මාර්ගයන්හි ඉදිකිරීම් සාර්ථකව නිම කිරීම තුලින් නගරබද්ව ගොඩනැගෙන වාහන තදබදය අවම කිරීම මෙන්ම ග්‍රාමීය ජනතාවට සිය නිෂ්පාදන ආර්ථික මධ්‍යස්ථාන වෙත ගෙන යාමට අවශ්‍ය පහසුකම් සැපයීමද සිදු කරනු ලද අතර ඒ තුලින් ග්‍රාමීය ප්‍රදේශවල ප්‍රාදේශීය සංවර්ධනය වැඩිදියුණු වීම තුලින් 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 ආයොජනය සඳහා ඉල්ලුම වර්ධනය වූ අතර එහි සීඝ්‍ර වර්ධනයක් දක්නට විය.

මෙම පළාත්වල හානියට 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.

ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය සඳහා වූ අංක 117 අයවැය ශීර්ෂය යටතේ 2022 වර්ෂය සඳහා, අයවැය ප්‍රතිපාදනය ලෙස රු.මි. 271,191.20ක් වෙන් කරන ලද අතර පසුව එම අගය රු.මි. 254,602.92ක් දක්වා සංශෝධනය විය.

ඒ අනුව වාර්තාගත කාලපරිච්ඡේදය අවසාන වන විට, ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය විසින් 80% ක සමස්ත මූල්‍ය ප්‍රගතියක් වාර්තා කර ඇත.



පරිච්ඡේදය 2

ප්‍රගතිය හා ඉදිරිදැක්ම

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 ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශයේ මහාමාර්ග අංශය වෙත 2022 වර්ෂය සඳහා රු.මිලියන 249,602.92ක සැලකිය යුතු මුදලක් වෙන් කර ඇත.

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

2.1.1 මහනුවර බහුවිධ ප්‍රවාහන පර්යන්ත සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය

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

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

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

වර්තමාන තත්ත්වය

සිවිල් වැඩ සඳහා වූ ප්‍රසම්පාදන කටයුතු සහ උපදේශන සේවාව සඳහා 5.26%ක ප්‍රගතියක් අත්කරගෙන ඇත.

2.1.2 කොරියානු රජයේ ආධාර යටතේ ජාතික රථවාහන ගමනාගමන දත්ත පද්ධතිය වැඩිදියුණු කිරීමේ හා ධාරිතා ගොඩනැඟීමේ ව්‍යාපෘතිය

ශ්‍රී ලංකාවේ වඩා උසස් ප්‍රවාහන යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනයක් ඇති කිරීම සඳහා ජාතික මට්ටමින් රථවාහන දත්ත විශ්ලේෂණ හා කළමනාකරණ පද්ධතියක් ඇති කිරීම මෙම ව්‍යාපෘතියේ අරමුණයි. ව්‍යාපෘතියේ කාලසීමාව වසර 05ක් (2021 – 2025) වන අතර කොරියානු ජනරජය විසින් මේ සඳහා අරමුදල් සපයනු ලබයි.

මෙම ව්‍යාපෘතිය මඟින් කොළඹ දිස්ත්‍රික්කය හා ශ්‍රී ලංකාවේ සමස්ත ජාතික මාර්ග පද්ධතියම ආවරණය කරනු ලබයි. කොරියානු රජය මඟින් මේ සඳහා ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 4කට (KRW 4,480 million) නොඅඩු මූල්‍යාධාරයක් (Grant) ලබාදීමට නියමිත අතර එය ව්‍යාපෘතියේ වියදම් කළමනාකරණය සඳහා යොදවනු ලබයි. ශ්‍රී ලංකා රජය මඟින්ද මේ සඳහා ප්‍රමාණවත් මුදලක් යොදනු ලබයි.

ව්‍යාපෘතියේ ප්‍රධාන විෂය පථය මඟින් පහත සඳහන් නිමැවුම් අපේක්ෂා කරනු ලබයි.

I. ජාතික මට්ටමේ රථවාහන ගමනාගමන දත්ත කළමනාකරණ සැලැස්මක් සකස් කිරීම

II. රථවාහන ගමනාගමන දත්ත රැස්කිරීමේ මූලික ක්‍රමෝපායක් සකස් කිරීම

III. ස්වයංක්‍රීය රථවාහන ගමනාගමන දත්ත කළමනාකරණ පද්ධතියක් සකස් කිරීම

IV. රථවාහන ධාරිතාවය පිළිබඳ විශ්ලේෂණ හැකියාව වර්ධනය කිරීම

මේ වන විට ඉහත ව්‍යාපෘතිය ප්‍රධාන වශයෙන් කොරියානු විශේෂඥයින් පිරිසකගේ හා මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ සැලසුම් අංශයේ නිලධාරීන් කිහිපදෙනෙකුගෙන් සමන්විත ක්‍රියාකාරී කණ්ඩායමක් හරහා සාමූහික කාර්යයක් ලෙස ක්‍රියාත්මක වේ. මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් විසින් මෙම ව්‍යාපෘතියේ සම්බන්ධීකාරක ලෙස යටිතල පහසුකම්, මාර්ග ආරක්ෂණ හා රථවාහන ගමනාගමන කළමනාකරණ අංශයේ අධ්‍යක්ෂවරයා පත්කර ඇති අතර එම අංශයද ව්‍යාපෘතියේ කළමනාකරණ කටයුතු සඳහා මැදිහත්ව කටයුතු කරයි.

මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය විසින් 2022 වර්ෂයේ පෙබරවාරි මාසයේ සිට කොරියානු විශේෂඥයින්ගේ සේවාව ලබාගෙන ඇත.

වර්තා කරනු ලබන කාලසීමාව අවසන් වන විට ජාතික මට්ටමේ රථවාහන ගමනාගමන දත්ත සැලැස්ම සකස් කිරීම සඳහා අවශ්‍ය දත්ත හා තොරතුරු විශ්ලේෂණය කිරීම සඳහා කොරියානු උපදේශකයන් වෙත ඉදිරිපත් කර ඇත. තවද රථවාහන ගමනාගමන දත්ත රැස්කිරීම සඳහා අදාල උපකරණ සුදුසු පරිදි ස්ථානගත කිරීමට තීරණය කර 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 තත්ත්වයෙන් යුත් අධිවේගී මාර්ග ජාලයක් නිර්මාණය කිරීම සඳහා හඳුනාගත් අධිවේගී මාර්ගයන් පහත පරිදි වේ.

1	**කොළඹ - කටුනායක අධිවේගී මාර්ගය (කි.මී. 25.1)**
2	**කොට්ටාව සිට 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 කුළුණුමත ඉදිවන මහාමාර්ගය (කි.මී. 16.4)**
6	**කුළුණු මත ඉදිවන වරාය පිවිසුම් මාර්ගය (කි.මී. 5.3)**
7	**රුවන්පුර අධිවේගී මාර්ගය (කි.මී. 76.4)**

උක්ත ලැයිස්තුවට අනුව කොළඹ - කටුනායක අධිවේගී මාර්ගය, කොට්ටාව සිට මත්තල දක්වා සහ අන්දරවැව සිට හම්බන්තොට දක්වා වූ දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගයට අයත් අධිවේගී මාර්ග කොටස්, කොට්ටාව සිට කෙරවලපිටිය දක්වා වූ පිටත වටරවුම් මහාමාර්ගය සහ මීරිගම සිට කුරුණෑගල දක්වා වූ මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ගයේ දෙවන අදියර මහජනතාවගේ භාවිතය සඳහා විවෘත කර ඇත.

මීට අමතරව ඉතිරි අධිවේගී මාර්ග කොටස් ඉදිකිරීමේ හා මූලික අදියරයන්හි පවති.

ශ්‍රී ලංකාවේ අධිවේගී මාර්ග ජාලය විදහා දැක්වෙන සිතියම ***ඇමුණුම 02*** 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 තත්ත්වය

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.

.

වගු අංක 2.2.1.1 - අධිවේගී මාර්ගයන්හි සාමාන්‍ය දෛනික රථවාහන ගමනාගමන ධාරිතාවය - 2022

වර්ෂය	පිටත වටරවුම් අධිවේගී මාර්ගය, දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගයසහඅන්දරවැව 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**
2021	**77,056**	**21,762**
2022	**59,833.73**	**24,746.4**

2021 වර්ෂයෙන් පසු, 2022 වර්ෂයේ ආරම්භයේ සිට මෙහෙයුම් තත්ත්වයේ පවතින සියළුම අධිවේගී මාර්ගයන්හි රථවාහන ගමනාගමන ධාරිතාවය වෙන් වෙන් වශයෙන් වාර්තා කර ඇත.

2022 වර්ෂය අවසානයේ උක්ත අධිවේගී මාර්ගයන්හි සාමාන්‍ය රථවාහන ගමනාගමන ධාරිතාවය පහත පරිදි වේ.

වගු අංක 2.2.1.2 - අධිවේගී මාර්ගයන්හි සාමාන්‍ය දෛනික රථවාහන ගමනාගමන ධාරිතාවය - 2022

අධිවේගී මාර්ගයේ නම	සාමාන්‍ය දෛනික රථවාහන ගමනාගමන ධාරිතාවය
දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගය	22,500.9
දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ග දිගුව	5,552.43
පිටත වටරවුම් අධිවේගී මාර්ගය	31,784.4
කොළඹ - කටුනායක අධිවේගී මාර්ගය	24,746.4
මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ගය අදියර II (මීරිගම – කුරුණෑගල)	8,279.99

ඉහත සඳහන් වගුවට අනුව වැඩිම රථවාහන ගමනාගමන ධාරිතාවයක් වාර්තා වී ඇත්තේ පිටත වටරවුම් අධිවේගී මාර්ගයෙන් වන අතර අවම රථවාහන ගමනාගමන ධාරිතාවයක් වාර්තා වී ඇත්තේ දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ග දිගුවෙනි.

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 2021 වර්ෂය සමඟ සැසඳූ විට 2022 වර්ෂයේදී 22%කින් පසුබෑමකට ලක් වී ඇත. රට තුළ පවතින ආරථික අර්බුදය හේතුවෙන් අධිවේගී මාර්ගයන්හි මගී භාවිතය සංඛ්‍යාත්මකව පහළ යාම මීට බලපෑ ප්‍රධාන හේතුවයි.

2021 වර්ෂයේදී පිටත වටරවුම් අධිවේගී මාර්ගය, දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගය සහ අන්දරවැව සිට හම්බන්තොට දක්වා වූ අධිවේගී මාර්ග කොටසෙහි සාමාන්‍ය දෛනික රථවාහන ගමනාගමන ධාරිතාවය 2020 වර්ෂය සමඟ සැසඳූ විට 7%කින් වර්ධනය වී ඇති. අළුතින් ඉදිකර ජනතා අයිතියට පත්කරන ලද අධිවේගී මාර්ගයන්හි මගී භාවිතය සංඛ්‍යාත්මකව ඉහළ යාම මීට බලපෑ ප්‍රධානතම හේතුවයි.

කොළඹ - කටුනායක අධිවේගී මාර්ගයේ සාමාන්‍ය දෛනික රථවාහන ධාරිතාවය, එම මාර්ගය මගී භාවිතය සඳහා විවෘත කිරීමත් සමඟ වාර්ෂිකව වර්ධනය වී ඇති අතර 2021 වර්ෂයට සාපේක්ෂව 2022 වසරේදී එම ප්‍රවණතාවය ආසන්න වශයෙන් 14%කින් පමණ වර්ධනය වී ඇත.

2019 වර්ෂයේදී මෙම ප්‍රවණතාවය 1%කින් පමණ පහත වැටී ඇත. එසේම 2020 වර්ෂයේ 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.

2022 වර්ෂයේ අධිවේගී මාර්ගයන්හි මාසික රථවාහන ගමනාගමන ධාරිතාවය

2022 වර්ෂයේදී දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගය, පිටත වටරවුම් අධිවේගී මාර්ගය සහ දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ග දිගුව සඳහා වැඩිම මාසික රථවාහන ගමනාගමන ධාරිතාවයක් නොවැම්බර් මාසයේදී වාර්තා වී ඇති අතර කොළඹ - කටුනායක අධිවේගී මාර්ගය සඳහා වැඩිම රථවාහන ගමනාගමන ධාරිතාවයක් වාර්තා වී ඇත්තේ ජනවාරි මාසයේදීය. සියළුම අධිවේගී මාර්ගයන් සඳහා අවම රථවාහන ගමනාගමන ධාරිතාවයක් වාර්තා වී ඇත්තේ ජූලි මාසයේදීය.

2020 වර්ෂයේදී මෙන්ම 2021 වර්ෂයේදී ද සියළුම අධිවේගී මාර්ගයන්හි උපරිම මාසික රථවාහන ගමනාගමන ධාරිතාවයක් වාර්තා වී ඇත්තේ දෙසැම්බර් මාසයේදී වන අතර අවම මාසික රථවාහන ගමනාගමන ධාරිතාවයක් වාර්තා වී ඇත්තේ මැයි මාසයේදී ය.

සියළුම අධිවේගී මාර්ගයන්හි මාසික රථවාහන ගමනාගමන ධාරිතාවයන්හි සන්සන්දනාත්මක විස්තරයක් ***ඇමුණුම 03 (අ) හා (ආ)*** මඟින් දක්වා ඇත.

අධිවේගී මාර්ගයන්හි වාර්තා වූ ආදායම් තත්ත්වය

2022 වර්ෂයේදී, පිටත වටරවුම් අධිවේගී මාර්ගය, දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගයෙහි කොට්ටාව සිට මත්තල දක්වා කොටස සහ අන්දරවැව සිට හම්බන්තොට දක්වා කොටසෙහි ආදායම 2021 වර්ෂයට සාපේක්ෂව ආසන්න වශයෙන් 4% කින් පමණ අඩු වී ඇත.

කොළඹ - කටුනායක අධිවේගී මාර්ගයෙහි ආදායම 2021 වර්ෂයට සාපේක්ෂව 2022 වර්ෂයේදී 16%කින් පමණ වර්ධනය වී ඇත.

වගුඅංක 2.2.1.3 – 2022 වර්ෂයේදී අධිවේගී මාර්ගයන්හි ආදායම

අධිවේගී මාර්ගයේ නම	ආදායම (රු.මි)
දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගය	2,803.38
දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ග දිගුව	1,100.01
පිටත වටරවුම් අධිවේගී මාර්ගය	2,335.64
අධිවේගී මාර්ගයේ නම	**ආදායම (රු.මි)**
කොළඹ - කටුනායක අධිවේගී මාර්ගය	2,008.80
මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ගය අදියර II (මීරිගම –කුරුණෑගල)	712.86

තවද 2022 වර්ෂයේදී වාර්තා වූ පරිදි අවම ආදායමක් වාර්තා වී ඇත්තේ මීරිගම සිට කුරුණෑගල දක්වා වන මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ගය අදියර II මඟින් වන අතර කොට්ටාව සිට මත්තල දක්වා වූ දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගය මඟින් වැඩිම ආදායමක් උපයා ගෙන ඇත.

අධිවේගී මාර්ගයන්හි මාසික ආදායම් දත්ත පිළිබඳ විස්තරයක් ***ඇමුණුම 03 (ඇ) හා (ඈ)*** මඟින් දක්වා ඇත.

වගුඅංක 2.2.1.4 – දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගය, පිටත වටරවුම් අධිවේගී මාර්ගය හා කොළඹ - කටුනායක අධිවේගී මාර්ගයන්හි ආදායම

වර්ෂය	දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගය,අන්දරවැව සිට හම්බන්තොට දක්වා වූ අධිවේගී මාර්ගය හා පිටත වටරවුම් අධිවේගී මාර්ගයන්හි 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**
2021	**6,528.33**	**1,734.92**
2022	**6239.04**	**2008.80**

2022 වර්ෂයේදී මෙහෙයුම් තත්ත්වයේ පවතින සියළුම අධිවේගී මාර්ගයන්හි ගමන් කරන ලද වාහන වලින් උපයන ලද ආදායම පිළිබඳ සලකා බැලීමේදී, මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ගය හැරුණුවිට අනෙකුත් සියළුම අධිවේගී මාර්ග සඳහා වැඩිම ආදායමක් උපයා ඇත්තේ ජනවාරි මාසයේදී වන

අතර අවම ආදායමක් උපයා ඇත්තේ ජූලි මාසයේදීය.

2022 වර්ෂයේදී සියළුම අධිවේගී මාර්ගයන් සඳහා වැඩිම ආදායමක් දෙසැම්බර් මාසයේදී වාර්තා වී ඇති අතර ද අවම ආදායම, දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගය හා කොට්ටාව සිට කඩවත දක්වා වූ පිටත වටරවුම් අධිවේගී මාර්ගය සඳහා මැයි මාසයේදී ද කොළඹ - කටුනායක අධිවේගී මාර්ගය සඳහා ජූනි මාසයේදී ද වාර්තා වී ඇත.

2.2.2 මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතිය

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

යෝජිත මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ගයේ ඉදිකිරීම් කටයුතු කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 04ක් යටතේ සිදු කිරීමට තීරණය කර ඇති අතර ඊට 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.මි. 176,785
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

මංතිරු 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 චීන අපනයන හා ආනයන බැංකුවසමඟ අත්සන් කර ඇතත් සිවිල් වැඩ ආරම්භ කිරීම සඳහා වූ නියෝගය නිකුත් කර ඇත්තේ 2020 සැප්තැම්බර් මස 15 වන දිනය.

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. 2021 වර්ෂය අවසන් වන විට එම අගය වාර්තා වූයේ 60%ක් ලෙසිනි.

2022 වර්ෂය තුලදී ඉඩම් අත්පත් කරගැනීම සඳහා 11%ක ප්‍රගතියක් අත්කරගත්තේ වර්ෂයේ සිවවන කාර්තුව අවසන් වන විට 71%ක සමුච්ඡිත ප්‍රගතියක් කරා ළඟා වෙමිනි.

2022 වර්ෂයේ දෙසැම්බර් මස 31 වන විට ඉදිකිරීම් කටයුතු සඳහා 35%ක ප්‍රගතියක් වාර්තා වී තිබූ අතර කි.මී. 42කින් යුතු නියමු මාර්ගයේ ඉදිකිරීම් කටයුතු 80%ක ප්‍රගතියක් සහිතව කි.මී. 33.8ක් දක්වා අවසන් කර තිබුණේ ඉදිකිරීමට සැලසුම් කර තිබූ තාවකාලික පාලම් 26ක් අතුරින් පාලම් 21ක ඉදිකිරීම් කටයුතු ද නිම කරමිනි.

අග්‍රාමාත්‍ය ලේකම්ගේ ප්‍රධානත්වයෙන් යුත්, අමාත්‍ය මණ්ඩලය විසින් පත්කළ මහා පරිමාණ සංවර්ධන ව්‍යාපෘතීන් නැවත ක්‍රමෝපායකරණ හා කඩිනම් කිරීමේ බලතල සහිත නිලධාරී කමිටුව (RAMP) විසින් කොන්ත්‍රාත්කරු සමඟ පැවති සාකච්ඡාවෙන් පසු මෙම ව්‍යාපෘතිය මන්දගාමීවේගයකින් ඉදිරියට ගෙන යාමට තීරණය කරන ලදි.

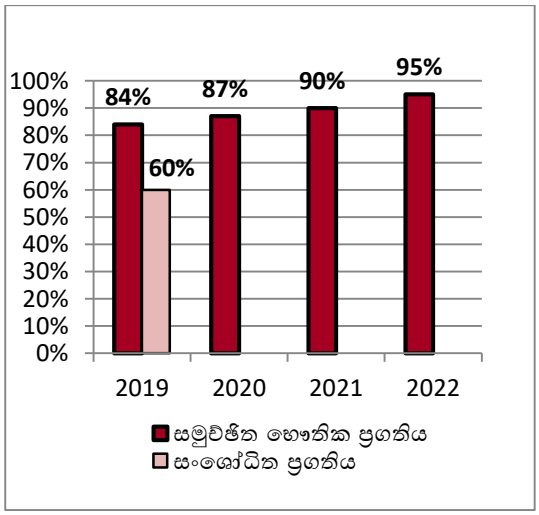
පැකේජ අංක 2: මීරිගම සිට කුරුණෑගල දක්වා කොටස

මුළු දුර	: කි.මී. 40.9
අරමුදල් සපයන ආයතනය	: දේශීය බැංකු ආධාර
ඇස්තමේන්තුගත මුදල	: රු.මී. 149,020
ඇස්තමේන්තුගත මුදල(සංශෝධිත)	: රු.මී. 149,020
ආරම්භක දිනය	: 16.01.2017
අවසන් වන දිනය	: 31.12.2021
කොන්ත්‍රාත් මුදල	: රු.මී. .148,520

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.

මෙම අදියරේ ඉදිකිරීම් කටයුතු 2021 වර්ෂයේදී නිම කෙරුණු අතර 2022 ජනවාරි මාසයේදී මහජනතාව සඳහා විවෘත කරන ලදි.

2021 වර්ෂය අවසන් වනවිට මෙම අදියර ඉඩම් අත්පත් කරගැනීම සඳහා අත්කරගත් සමස්ත ප්‍රගතිය 90%ක් වන අතර 2022 වර්ෂයේදී එම අගය වාර්තා වී ඇත්තේ 95%ක් ලෙසිනි.



රූපසටහන 2.2.2.1 - ආරම්භයේ සිට සමස්ත භෞතික ප්‍රගතිය

පැකේජ අංක 3: පොතුහැර සිට ගලගෙදර දක්වා කොටස

මුළු දුර	: කි.මී. 31.7
අරමුදල් සපයන ආයතනය	: ශ්‍රී ලංකා රජය
ඇස්තමේන්තුගත මුදල	: රු මී. 129,897.64
ආරම්භක දිනය	: 2021 ජනවාරි
අවසන් වන දිනය	: 2024 ජූනි
කොන්ත්‍රාත් මුදල	: රු.මී. 118,895.64

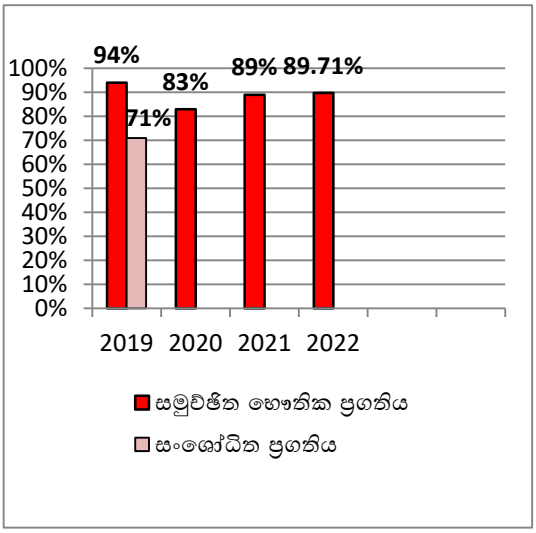
මංතීරු 04කින් සහ පොතුහැර, පොල්ගහවෙල, රඹුක්කන හා ගලගෙදර පිහිටි අන්තර්හුවමාරු 04කින් ද සමන්විත මේ කොටසේ මුළු දුර ප්‍රමාණය කි.මී. 31.7කි.

මෙම අදිරෙහි පළමු කොටස වන කි.මී. 0+840 (පොතුහැර ලිහිණිගිරිය) සිට කි.මී. 12+890 (රඹුක්කන) දක්වා කොටසෙහි ඉදිකිරීම් කටයුතු මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියෙහි සෘජු ශ්‍රමය යටතේ ක්‍රියාත්මක කරනු ලබයි. ඉතිරි කොටස වන කි.මී. 12+890 සිට කි.මී. 32+450 දක්වා වන කොටස නිර්මාණය, ඉදිකිරීම, මූල්‍යනය, මෙහෙයවීම, නඩත්තු කිරීම හා හුවමාරු කිරීමේ ක්‍රමවේදය යටතේ ක්‍රියාත්මක කෙරෙනු ඇත.

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

ඒ අනුව, මෙහි සිවිල් වැඩ කටයුතු සඳහා 2021 හා 2022 වර්ෂ වලදී පිළිවෙලින් 0.4% හා 2.6%ක ප්‍රගතියක් අත්කරගෙන ඇත.

මෙම අදියරේ ඉඩම් අත්පත් කරගැනීමේ කටයුතු 89.71% ක ප්‍රගතියක් සහිතව මේ වනවිට සිදුකරමින් පවතින අතර පෙර වර්ෂයේදී එම අගය 89.07%ක් ලෙස වාර්තා වී ඇත.



රූපසටහන 2.2.2.2 ඉඩම් අත්පත් කරගැනීමේ ක්‍රියාවලියෙහි සමස්ත ප්‍රගතිය

අග්‍රාමාත්‍ය ලේකම්ගේ ප්‍රධානත්වයෙන් යුත්, අමාත්‍ය මණ්ඩලය විසින් පත්කළ මහා පරිමාණ සංවර්ධන ව්‍යාපෘතීන් නැවත ක්‍රමෝපායකරණ හා කඩිනම් කිරීමේ බලතල සහිත නිලධාරී කමිටුව (RAMP) විසින් මේ සඳහා මූල්‍යමය දායකත්වය සැපයීමට සුදුසු ආයතනයක් සොයාගැනීමට ඇති අසීරුතාවය හේතුවෙන් මෙම අදියරෙහි ඉදිකිරීම් කටයුතු තාවකාලිකව නතරකිරීමට තීරණය කරන ලදි.

පැකේජ අංක 04: කුරුණෑගල සිට දඹුල්ල දක්වා කොටස

මුළු දුර	: කි.මී. 58.6
අරමුදල් සපයන ආයතනය	: නිශ්චය කර නොමැත
ඇස්තමේන්තුගත මුදල	: රු.මි. 179,831
ව්‍යාපෘති කාලසීමාව	: මාස 42
ආරම්භක දිනය	: නිශ්චය කර නොමැත
අවසන් වන දිනය	: නිශ්චය කර නොමැත

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

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

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

2022 වර්ෂය අවසන් වන විට ඉඩම් අත්පත් කරගැනීමේ ක්‍රියාවලිය සඳහා 73.22%ක සමුච්ඡිත භෞතික ප්‍රගතියක් වාර්තා කර ඇති අතර වර්ෂය තුලදී ළඟාකරගත් ප්‍රගතිය ආසන්න වශයෙන් 2.51%ක් පමණ වේ. 2021 වර්ෂයේදී ඉඩම් අත්පත් කරගැනීමේ ක්‍රියාවලිය සඳහා 70.71%ක ප්‍රගතියක් වාර්තා කර ඇත.

ව්‍යාපෘතියේ මූල්‍ය ප්‍රගතිය

2022 වර්ෂය අවසන් වන විට මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතියේ සමස්ත මූල්‍ය ප්‍රගතිය 32% වන අතර 2021 වර්ෂය අවසානයේදී එම අගය වාර්තා වී ඇත්තේ 19%ක් ලෙසිනි.

2022/12/31 දිනට මූල්‍ය ප්‍රගතිය

අයවැය කේතය	ව්‍යාපෘති විස්තරය	සංශෝධිත අයවැය ප්‍රතිපාදනය - 2022 (රු.මි)	වියදම් (රු.මි)
117-02-03-7	2105 ඉඩම් හා ඉඩම් වැඩිදියුණු කිරීම	3,000.00	227.25
	2506 යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය	46,568.72	15,763.01
	එකතුව	**49,568.72**	**15,990.26**

රට තුළ පවතින ආර්ථික අර්බුදය හා මූල්‍යමය බාධාවන් හේතුවෙන් අග්‍රාමාත්‍ය ලේකම්ගේ ප්‍රධානත්වයෙන් යුත්, අමාත්‍ය මණ්ඩලය විසින් පත්කළ මහා පරිමාණ සංවර්ධන ව්‍යාපෘතීන් නැවත ක්‍රමෝපායකරණ හා කඩිනම් කිරීමේ බලතල සහිත නිලධාරී කමිටුව (RAMP) විසින්

රටෙහි ආර්ථික තත්ත්වය නැවත ගොඩනැඟෙනතුරු වසර කිහිපයක් සඳහා ව්‍යාපෘති කටයුතු නතර කිරීමට තීරණය කරන ලදි.

මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ගයේ පිහිටීම විදහා දැක්වෙන සිතියම **ඇමුණුම 04** හි දක්වා ඇත.

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

මුළු දුර	: කි.මී. 16.4
අරමුදල් සපයන ආයතනය	: ඍජු විදේශ ආයෝජන
ඇස්තමේන්තුගත මුදල	: රු.මි. 201,908
කොන්ත්‍රාත් මුදල	: ව්‍යාපෘතිය ප්‍රසම්පාදන අදියරෙහි පවති
ආරම්භක දිනය	: 2021
අවසන් වන දිනය	: 2025

කොළඹ නගරය, අර්ධ නාගරික ප්‍රදේශ සහ අධිවේගී මාර්ගයන් අතර මාර්ග සම්බන්ධතා වැඩිදියුණු කිරීමේ ප්‍රධාන අරමුණෙන් සහ දැනට කොළඹ හා අවට ප්‍රදේශයන් තුළපවතින රථවාහන තදබදය අවම කිරීමේ පරමාර්ථ 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 අන්තර්හුවමාරු මධ්‍යස්ථානයන් ඔස්සේ මීට ප්‍රවේශ වීමේ පහසුකම් සැපයෙනු ඇත.

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

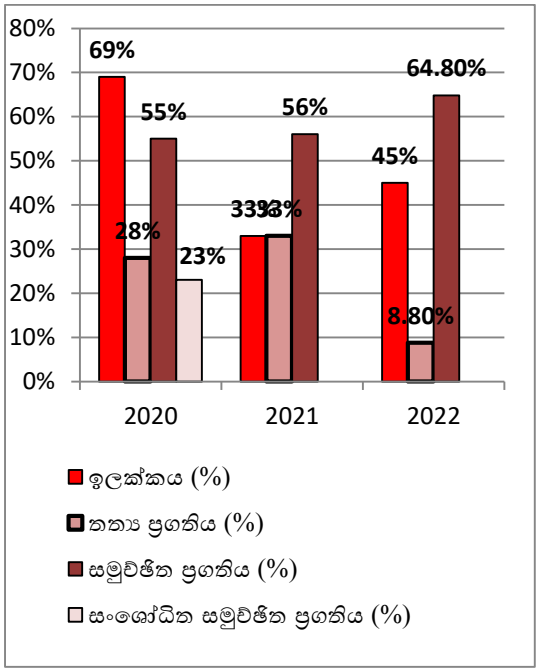
මෙම ව්‍යාපෘතිය පහත පරිදි අදියර 02ක් යටතේ ක්‍රියාත්මක කරනු ලැබේ.

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

පැ.කි.මී. 80 ත් 100 ත් අතර වේග සීමාවන් සඳහා සැලසුම් කර ඇති මෙමඟින් නව කැළණි පාලමේ සිට රාජගිරිය හරහා අතුරුගිරිය දක්වා මිනිත්තු18කින් පමණ ළඟාවීමේ පහසුව සැලසෙනු ඇත.

ව්‍යාපෘතියෙහි පළමු අදියරෙහි ශක්‍යතා අධ්‍යයන කටයුතු අවසන් කර ඇති අතර ඉඩම් අත්පත් කරගැනීමේ කටයුතු සිදුකෙරෙමින් පවති.

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



රූප සටහන 2.2.3.1 - ඉඩම් අත්පත් කරගැනීමේ ප්‍රගතියේ සාරාංශය

මීට අමතරව 2020 වර්ෂයේ වාර්තා කරන කාලසීමාව තුලදී පවුල් 1,100 ක් පමණ නිවාස යෝජනා ක්‍රමවල නැවත පදිංචි කිරීම සඳහා වූ අවබෝධතා ගිවිසුම් නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය වෙත ඉදිරිපත් කර ඇති අතර 2021 වර්ෂයේදී එම ගිවිසුම් අත්සන් කර ඇත.

2022/12/31 දිනට මූල්‍ය ප්‍රගතිය

අයවැය ඉක්මනය	විස්තරය	සංශෝධිත අයවැය ප්‍රතිපාදනය - 2022 (රු.මි)	වියදම (රු.මි)
117-02-03-15	2105 ඉඩම් හා ඉඩම් වැඩිදියුණු කිරීම	120.30	120.30
	2506 යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය	19.90	19.90
	එකතුව	**140.20**	**140.20**

2022 වර්ෂයේදී ව්‍යාපෘතිය මඟින් අත්කරගත් මූල්‍ය ප්‍රගතිය 100% ක් වන අතර 2021වසරේදී එම අගය වාර්තා වී ඇත්තේ 7% ක් ලෙසිනි.

දේශීය ආධාර මත ක්‍රියාත්මක වන ව්‍යාපෘතීන් බොහෝමයක් සේම මෙම ව්‍යාපෘතියේ ඉදිකිරීම් කටයුතු ද රට තුළ පවතින ආර්ථික අර්බුදකාරී තත්ත්වය සමනය වනතෙක් වසර කිහිපයක් සඳහා තාවකාලිකව අත්හිටුවීමට අග්‍රාමාත්‍ය ලේකම්ගේ ප්‍රධානත්වයෙන් යුත්, අමාත්‍ය මණ්ඩලය විසින් පත්කළ මහා පරිමාණ සංවර්ධන ව්‍යාපෘතීන් නැවත ක්‍රමෝපායකරණ හා කඩිනම් කිරීමේ බලතල සහිත නිලධාරී කමිටුව (RAMP) විසින් තීරණය කරන ලදි.

2.2.4 කුළුණු මත ඉදිවන වරාය පිවිසුම් මාර්ග ව්‍යාපෘතිය

මුළු දුර	: කි.මී. 5.3
අරමුදල් සපයන ආයතනය	: ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව
ඇස්තමේන්තුගත මුදල	: රු.මි. 55,818
කොන්ත්‍රාත් මුදල	: රු.මි. 39,382
ණය මුදල	: ඇ.ඩො.මි. 300
ආරම්භක දිනය	: 2019 මාර්තු
අවසන් වන දිනය	: 2023 ජූලි

මාර්ග භාවිතාකරන්නන්හට 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 ඉදිකිරීම
- සමුද්‍රීය පහසුකම් මධ්‍යස්ථානය ඉදිකිරීම

ආදිය සිදු 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 කඩිනමව ඉටුකර ගත හැකි වනු ඇත. තව ද සමුද්‍රීය සේවාවන් හා ප්‍රවාහිත භාණ්ඩ බෙදා හැරීමේදී හා නාවික සේවා සැපයීමේ කාර්යන්හීදී වරාය නාවික පර්යන්තයන් සමඟ කාර්යක්ෂමව සම්බන්ධවීමේ හැකියාවද මෙමඟින් සැලසෙනු ඇත.

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

2020 වර්ෂය අවසානයේදී, මෙම අධිවේගී මාර්ගයේ ඉදිකිරීම් කටයුතු සඳහා වාර්තා වූ සමස්ත භෞතික ප්‍රගතිය සංශෝධනය වී 5.3%ක් දක්වා අඩු අගයක් ගෙන ඇත්තේ ව්‍යාපෘතියේ විෂය පථයේ සිදු වූ වෙනස්කම් හා කොන්ත්‍රාත්කරුගේ දුර්වල කාර්යසාධනය යන කරුණු නිසාය. කෙසේවෙතත් 2022 වර්ෂය අවසානයේදී ව්‍යාපෘතියේ සිවිල්වැඩ සඳහා 54.3%ක සමස්ත භෞතික ප්‍රගතියක් වාර්තා වී ඇති අතර 2021 වර්ෂයේදී එම අගය දැක්වුනේ 23.3%ක් ලෙසිනි.

මීට අමතරව, 2021 වර්ෂයේදී සමුද්‍රීය පහසුකම් මධ්‍යස්ථානය සඳහා ඉදිකිරීමට සැලසුම් කර ඇති කණුවල (Piling Works) ඉදිකිරීම් කටයුතු 100%කින් සම්පූර්ණ කර ඇති අතර එම මධ්‍යස්ථානයේ ආකෘතිය ඉදිකිරීමේ කටයුතු 6%ක් දක්වා ද නිමකර ඇත. 2022 වර්ෂය අවසන් වන විට සමුද්‍රීය පහසුකම් මධ්‍යස්ථානයේ ආකෘතිය ඉදිකිරීමේ කටයුතු 14.1%ක් දක්වා අවසන් කර ඇත. ඒ අනුව වාර්තා කරනු ලබන කාලසීමාව අවසන් වනවිට

මෙම ව්‍යාපෘතිය මගින් 20%කට ආසන්න සමුච්ඡිත භෞතික ප්‍රගතියක් අත්කරගෙන ඇත.

2022/12/31 දිනට මූල්‍ය ප්‍රගතිය

අයවැය කේතය	විස්තරය	සංශෝධිත අයවැය ප්‍රතිපාදනය - 2022 (රු.මි)	වියදම (රු.මි)
117-02-03-16	2506 යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය	18,124.70	18,030.01
	එකතුව	**18,124.70**	**18,030.01**

2022 වර්ෂය අවසානයේදී ව්‍යාපෘතිය සඳහා 99% මූල්‍ය ප්‍රගතියක් වාර්තා වී ඇති අතර 2021 වසරේදී ඒ සඳහා 27%ක මූල්‍ය ප්‍රගතියක් වාර්තා වී තිබුණි.

2.2.5 රුවන්පුර අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතිය

මුළු දුර	: කි.මී. 76.4
අරමුදල් සපයන ආයතනය	: දේශීය බැංකු ණය ආධාර
ඇස්තමේන්තු මුදල	: රු.මි.60,695 (අදියර I සඳහා පමණි)
කොන්ත්‍රාත් මුදල	: රු.මි. 64,695 (අදියර I)
ආරම්භක දිනය	: 2021.05.07 (අදියර I)
අවසන් වන දිනය	: 2023.11.01 (අදියර I)

සබරගමුව පළාත, බස්නාහිර හා දකුණු පළාත් සමඟ සම්බන්ධ කිරීම මගින් පලාත් අතර ප්‍රවාහන සම්බන්ධතා වැඩිදියුණු කිරීමේ අවශ්‍යතාවය පෙරදැරි කරගනිමින් කහතුඩුව 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 – කහතුඩුව සිට ඉංගිරිය දක්වා කොටස (කි.මී 0.00- කි.මී 25.00)

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

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

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

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

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

කෙසේවෙතත් පරිසරයට හා ආර්ථිකයට හිතකර වඩාත් සුදුසු පෙළගැස්මක් තීරණය කිරීම සඳහා රුවන්පුර අධිවේගී මාර්ගයේ දෙවන සහ තුන්වන අදියරයන්හි ශක්‍යතා අධ්‍යයනය නැවත සිදු කිරීම සඳහා මොරටුව විශ්වවිද්‍යාලයේ සිවිල් ඉංජිනේරු අංශය වෙත භාර දී ඇති අතර මාර්ග පථය නිශ්චය කිරීම 100% අවසන් කර ඇත. තවද මෙහි විස්තරාත්මක ශක්‍යතා අධ්‍යයනය මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය විසින් සිදුකරන අතර මෙම වර්ෂයේ තුන්වන කාර්තුව අවසන් වනවිට ඒ සඳහා 35%ක ප්‍රගතියක් වාර්තා කර ඇත.

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

මෙම අදියර සඳහා දේශීය බැංකු මගින් ණය ආධාර ලබාදෙන අතර සිවිල් වැඩ සඳහා වූ කොන්ත්‍රාත්තුව දේශීය කොන්ත්‍රාත්කරුවෙකු වන මාගා (MAGA) ආයතනය වෙත ප්‍රදානය කර ඇත.ඒ අනුව 2021 වර්ෂය අවසන් වන විට පළමු අදියරෙහි සිවිල් වැඩ සඳහා 4%ක

ප්‍රගතියක් වාර්තා වී ඇත. 2022 වර්ෂයේදී සිවිල් වැඩ සඳහා 44%ක ඉලක්කයක් සැලසුම් කර තිබුණ ද ඉන් අත්කරගැනීමට හැකිවූයේ 2.5%ක් පමණි. 2022 මැයි මාසයේදී මෙම ව්‍යාපෘතියෙහි වැඩ තාවකාලිකව අත්හිටුවීම මීට බලපෑ ප්‍රධාන සාධකයයි.

මෙම අදියරෙහි ඉඩම් අත්පත් කරගැනීම සඳහා 2021 වර්ෂයේදී 60%ක ප්‍රගතියක් අත්කරගෙන ඇති අතර 2022 වර්ෂය තුලදී 21%ක ඉලක්කයක් පූර්ණය කරමින් වාර්තා කරනු ලබන වර්ෂය අවසානයේදී 81%ක සමුච්ඡිත ප්‍රගතියක් වාර්තා කර ඇත.

2022.12.31 දිනට මූල්‍ය ප්‍රගතිය

අයවැය ශීර්ෂය	විස්තරය	සංශෝධිත අයවැය ප්‍රතිපාදනය - 2022 (රු.මි)	වියදම (රු.මි)
117-02-03-13	2105 ඉඩම් හා ඉඩම් අත්පත් කර ගැනීම	1,180.00	159.49
	2506 යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය	200.00	76.80
	එකතුව	**1,380.00**	**236.29**

2022 දෙසැම්බර් මස 31 වන දින වන විට මෙම ව්‍යාපෘතිය මඟින් අත්කරගත් මූල්‍ය ප්‍රගතිය 17% වන අතර 2021 වර්ෂයේදී එම අගය වාර්තා වූයේ 16%ක් ලෙසිනි.

රට තුළ පවතින ආර්ථික අර්බුදකාරී තත්ත්වය සමනය වනතෙක් වසර කිහිපයක් සඳහා මෙම ව්‍යාපෘතියේ කටයුතු තාවකාලිකව නතර කිරීමට අමාත්‍ය මණ්ඩලය විසින් පත්කළ මහා පරිමාණ සංවර්ධන ව්‍යාපෘතීන් නැවත ක්‍රමෝපායකරණ හා කඩිනම් කිරීමේ බලතල සහිත නිලධාරී කමිටුව (RAMP) විසින් තීරණය කරන ලදි.

යෝජිත අධිවේගී මාර්ගයෙහි විහිදීම දැක්වෙන මාර්ග සිතියම ***ඇමුණුම 05*** මඟින් දක්වා ඇත.

2022 සංශෝධිත ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම මත පදනම්ව අධිවේගී මාර්ග සංවර්ධන වැඩසටහන යටතේ ක්‍රියාත්මක වෙමින් පවතින ව්‍යාපෘතීන්හි භෞතික ප්‍රගතිය

මෙම වැඩසටහන යටතේ ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන ව්‍යාපෘතීන් ඒවායෙහි ක්‍රියාකාරකම් වඩාත් සුමට ලෙස ක්‍රියාත්මක කිරීමට හැකිවෙතැයි උපකල්පනය කරමින් ව්‍යාපෘතියේ ඉලක්ක මුලින් සැලසුම් කළද විවිධ අභ්‍යන්තර හා බාහිර සාධක හමුවේ එම ඉලක්ක සංශෝධනය කිරීමට සිදු වී ඇත. ඒ අනුව, මුල් ඉලක්කය හා සංශෝධනය කරන ලද ඉලක්කයන්ට අනුව භෞතික ඉලක්ක කරා ළඟාවීමේ ප්‍රගතිය පහත පරිදි සාරාංශකර දැක්විය හැකිය.

- **මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතිය - ඉඩම් අත්පත් කරගැනීම**

	2021			2022			
	සංශෝධිත ඉලක්කය (%)	**තත්‍ය ප්‍රගතිය (%)**	**ඉලක්ක අත්පත් කරගැනීමේ ප්‍රගතිය (%)**	**මුල් ඉලක්කය (%)**	**සංශෝධිත ඉලක්කය (%)**	**තත්‍ය ප්‍රගතිය (%)**	**ඉලක්ක අත්පත් කරගැනීමේ ප්‍රගතිය (%)**
අදියර I	16%	8%	50%	30%	30%	11%	37%
අදියර II	5%	3%	60%	10%	10%	5%	50%
අදියර III	17%	6%	35%	10.93%	11.01%	0.64%	9%
අදියර IV	24%	6%	25%	26%	5%	2.51	50%

- **මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතිය - සිවිල් වැඩ**

	2021			2022			
	සංශෝධිත ඉලක්කය (%)	**තත්‍ය ප්‍රගතිය (%)**	**ඉලක්ක අත්පත් කරගැනීමේ ප්‍රගතිය (%)**	**මුල් ඉලක්කය (%)**	**සංශෝධිත ඉලක්කය (%)**	**තත්‍ය ප්‍රගතිය (%)**	**ඉලක්ක අත්පත් කරගැනීමේ ප්‍රගතිය (%)**
අදියර I	26%	19%	73%	37%	32%	15%	47%
අදියර II	18%	17%	94%	මෙම අදියරෙහි සිවිල් වැඩ 2021 වර්ෂය අවසානයේදී අවසන් කර 2022 ජනවාරි මාසයේදී මහජනතාව වෙත විවෘත කරන ලදි.			
අදියර III	1%	0.63%	63%	33.9%	19.8%	2.2%	11%

- රුවන්පුර අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතිය

	2021			2022			
	සංශෝධිත ඉලක්කය (%)	තත්‍ය ප්‍රගතිය (%)	ඉලක්ක අත්පත් කරගැනීමේ ප්‍රගතිය (%)	මුල් ඉලක්කය (%)	සංශෝධිත ඉලක්කය (%)	තත්‍ය ප්‍රගතිය (%)	ඉලක්ක අත්පත් කරගැනීමේ ප්‍රගතිය (%)
සිවිල් වැඩ	4%	4%	100%	44%	44%	2.5%	6%

- නව කැලණි පාලමේ සිට අතුරුගිරිය දක්වා කුළුණු මත ඉදිවන අධිවේගී මාර්ගය

	2021			2022			
	සංශෝධිත ඉලක්කය (%)	තත්‍ය ප්‍රගතිය (%)	ඉලක්ක අත්පත් කරගැනීමේ ප්‍රගතිය (%)	මුල් ඉලක්කය (%)	සංශෝධිත ඉලක්කය (%)	තත්‍ය ප්‍රගතිය (%)	ඉලක්ක අත්පත් කරගැනීමේ ප්‍රගතිය (%)
ඉඩම් අත්පත් කරගැනීම	33%	33%	100%	45%	9.8%	8.8%	90%

- කුළුණු මත ඉදිවන වරාය පිවිසුම් මාර්ග ව්‍යාපෘතිය

	2021			2022			
	සංශෝධිත ඉලක්කය (%)	තත්‍ය ප්‍රගතිය (%)	ඉලක්ක අත්පත් කරගැනීමේ ප්‍රගතිය (%)	මුල් ඉලක්කය (%)	සංශෝධිත ඉලක්කය (%)	තත්‍ය ප්‍රගතිය (%)	ඉලක්ක අත්පත් කරගැනීමේ ප්‍රගතිය (%)
සිවිල් වැඩ	22.6%	18%	80%	63.5%	63.5%	31%	49%

2.3 මහාමාර්ග සංවර්ධනය

2.3.1 ශ්‍රී ලංකාවේ මහාමාර්ග ජාලය

ජාතික මහාමාර්ග ජාලයට සම්බන්ධ අධිවේගී මාර්ග සහ "ඒ" හා "බී" වර්ගයේ මහාමාර්ග ඉදිකිරීම හා නඩත්තු කිරීමේ වගකීම ප්‍රවාහන හා 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 2022 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	312.6
එකතුව	**12,536.6**

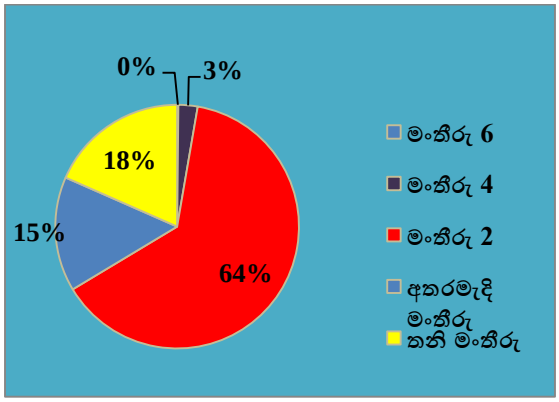
වගු අංක 2.3.1.2 2022.12.31 වන විට ජාතික මාර්ග ජාලයේ අධිවේගී මාර්ගයන්හි ("ඊ" ශ්‍රේණිය)"ඒ"හා "බී"ශ්‍රේණියේ මහාමාර්ගයන්හි පළාත්බද වර්ගීකරණය

පළාත	ජාතික මහාමාර්ග (කි.මී)			
	"ඒ"ශ්‍රේණිය	"බී" ශ්‍රේණිය	"ඊ" ශ්‍රේණිය	එකතුව
බස්නාහිර	373.79	1,256.66	113.27	1,743.72
මධ්‍යම	408.59	1,333.72	-	1,742.31
දකුණ	352.91	1,162.92	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	35.64	1,363.72
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	**4,217.42**	**8,007.24**	**312.6**	**12,536.6**

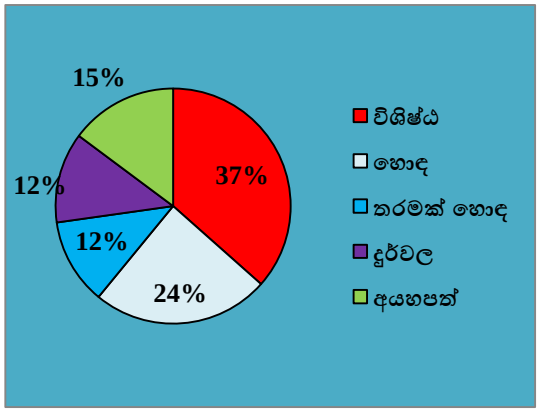
2022 වර්ෂය අවසාන වන විට"ඊ" ශ්‍රේණියේ අධිවේගී මාර්ග අතරින් වැඩිම මාර්ග දුර ප්‍රමාණයක් දකුණු පළාත තුලද අවම මාර්ග දුර ප්‍රමාණයක් සබරගමුව පළාත තුල ද පිහිටා ඇත.

"ඒ"ශ්‍රේණියේ මහාමාර්ග අතරින් වැඩිම මාර්ග දුර ප්‍රමාණයක් උතුරු පළාත තුලද අවම මාර්ග දුර ප්‍රමාණයක් වයඹ පළාත තුලද පිහිටා ඇත. එසේම"බී"ශ්‍රේණියේ මහාමාර්ග අතරින් වැඩිම මාර්ග දුර ප්‍රමාණයක් මධ්‍යම පළාත තුලද අඩුම දුර ප්‍රමාණයක් උතුරු පළාත තුලද පිහිටා ඇත.

ජාතික මාර්ග වර්ගීකරණය පහත පරිදි විස්තර කළ හැකිය.



රූපසටහන 2.3.1 - මාර්ග පළල අනුව ජාතික මහාමාර්ගයන්හි වර්ගීකරණය



රූපසටහන 2.3.2 - මාර්ගයන්හි මතුපිට පෘෂ්ඨීය රළුභාවය අනුවජාතික මහාමාර්ගයන්හි වර්ගීකරණය

ජාතික මහාමාර්ග ජාලයේ වර්තමාන තත්ත්වය

2022 වර්ෂයේදී, ක්‍රියාත්මක තත්වයේ පැවති අධිවේගී මාර්ගයන්හි ඉදිකිරීම් කටයුතු කිසිවක් අවසන් කිරීමට සැලසුම් කර නොතිබුණු බැවින් 2022 වර්ෂයේදී අධිවේගී මාර්ග ජාලය සඳහාඇළුතින් දුර ප්‍රමාණයක් එකතු නොවිණි. එබැවින් 2021 වර්ෂයේදී පැවති අධිවේගී මාර්ග දුර කි.මී. 312, 2022 වර්ෂයේදී ද නොවෙනස්ව පැවතිණි.

එසේම මීරිගම සිට කුරුණෑගල දක්වා වූමධ්‍යම අධිවේගී මාර්ගයෙහි දෙවන අදියරෙහි ඉදිකිරීම් කටයුතු අවසන් කිරීමත් සමඟ 2021 වර්ෂය අගභාගය වන විට අධිවේගී මාර්ග ජාලයේ මුළු දුර කි.මී.312.6ක් දක්වා දීර්ඝ විය.

2022 වර්ෂය අවසන් වන විට මාර්ග කි.මී. 2,085.18ක වැඩිදියුණු කිරීමේ හා ප්‍රතිසංස්කරණ කටයුතු නිම කෙරුණු අතර තවත් මාර්ග කි.මී. 13,548.25 ක සංවර්ධන කටයුතු ක්‍රියාත්මක තත්වයේ පැවතිණි.

2021 වර්ෂයේදී, මාර්ග කි.මී. 4,843.1ක වැඩිදියුණු කිරීමේ හා ප්‍රතිසංස්කරණ කටයුතු නිම කෙරුණු අතර තවත් මාර්ග කි.මී. 14,566.2ක සංවර්ධන කටයුතු ක්‍රියාත්මක වෙමින් පැවතිණි.

මීට අමතරව, 2022 වසරේදී දේශීය හා විදේශීය ආධාර යටතේ පාලම් 18ක නැවත ඉදිකිරීමේ කටයුතු සම්පූර්ණ කෙරුණු අතර දේශීය ආධාර යටතේ ක්‍රියාත්මක වන අබලන් පාලම් නැවත ඉදිකිරීමේ වැඩසටහන යටතේ පාලම් 02 ක නැවත ඉදිකිරීමේ කටයුතු අවසන් කරන ලදි. තවද පාලම් 25ක් ඉදිකිරීමේ ව්‍යාපෘතියෙහි පළමු හා දෙවන පැකේජය යටතේ තවත් පාලම් 11ක ඉදිකිරීම් කටයුතු 2022 වර්ෂය තුලදී අවසන් කරන ලදි.

එසේම 2021 වර්ෂයේදී,දේශීය හා විදේශීය ආධාර යටතේ පාලම් 32ක නැවත ඉදිකිරීමේ කටයුතු සම්පූර්ණ කෙරුණු අතර දේශීය ආධාර යටතේ ක්‍රියාත්මක වන අබලන් පාලම් නැවත ඉදිකිරීමේ වැඩසටහන යටතේ පාලම් 19 ක නැවත ඉදිකිරීමේ කටයුතු අවසන් කරන ලදි.

එසේම 2021 වර්ෂයේදී "කල්‍යාණී රන් පිවිසුම" නමින් හැඳින්වෙනකේබල් මත ඉදිවන ශ්‍රී ලංකාවේ මුල්ම ගුවන් පාලම වන නව කැලණි පාලම ඉදිකිරීමේ කටයුතු අවසන් කර 2021 නොවැම්බර් මස 25 වන දින මහජනතාව වෙත විවෘත කරන ලදි.

2.3.2 මාර්ග සහ පාලම් නඩත්තු කිරීම (RMTF)

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

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

2022 වර්ෂයේ ජනවාරි සිට දෙසැම්බර් දක්වා මාර්ග කි.මී.215.14 ක පමණ දුර ප්‍රමාණයකවැලි මුද්‍රිත තාර ආලේපනකටයුතු සෘජු ශ්‍රමය හා ඉදිකිරීම් පුහුණු හා සංවර්ධන අධිකාරිය(ICTAD) යටතේ ලියාපදිංචිය ලැබූ කොන්ත්‍රාත්කරුවන් යොදවා සිදු කරන ලදි. එසේම 2021 වර්ෂයේදී උක්ත වැඩසටහන යටතේ කි.මී. 77.53 මාර්ග දුර ප්‍රමාණයක් වැඩිදියුණු කරන ලදි.

වගු අංක 2.3.2.1 – 2022 වර්ෂයේදී සිදුකළ මාර්ග නඩත්තු කටයුතුවල ප්‍රගතිය

පළාත	2022.12.31 දිනට වැලි මුද්‍රිත තාර ආලේපනය කර නැවත සකස් කරන ලද මාර්ග දුර (කි.මී.)
බස්නාහිර පළාත	17.03
මධ්‍යම පළාත	71.87
දකුණු පළාත	1.08
උතුරු පළාත	0.0
නැගෙනහිර පළාත	33.29
නැගෙනහිර පළාත (අක්කරායිපත්තු)	22.8
වයඹ පළාත	13.93
උතුරුමැද පළාත	0.0
ඌව පළාත	9.1
සබරගමුව පළාත	40.68
ඉරිතැලීම් සකස් කිරීම බස්නාහිර පලාත	5.36
එකතුව	215.14

වාර්තා වී ඇති ප්‍රතිසංස්කරණික මාර්ග දුර ප්‍රමාණයන් පිළිබඳව විමසා බැලීමේදී 2022 වර්ෂයතුලදීවැලි මුද්‍රිත තාර ආලේපනය කර නැවත සකසන ලද සහ මතුපිට සකසන ලද වැඩිම දුර ප්‍රමාණයඋතුරු පළාතෙන් වාර්තා වී ඇති අතර වැලි මුද්‍රිත තාර ආලේපනය කර නැවත සකසන ලද සහ මතුපිට සකසන ලද අවම දුරප්‍රමාණයදකුණු පළාතින් ද වාර්තා වී ඇත.

2021 වර්ෂයේදී, වැලි මුද්‍රිත තාර ආලේපනය කර නැවත සකසන ලද සහ මතුපිට සකසන ලද වැඩිම දුර ප්‍රමාණය උතුරු පළාතෙන් ද අවම දුරප්‍රමාණය උතුරු මැද පළාතින් ද වාර්තා වී ඇත.

2021 වර්ෂයේදීවයඹ හා බස්නාහිර පළාත් වල වැලි මුද්‍රිත තාර ආලේපනය කර නැවත සැකසීම සහ මතුපිට සැකසීම වැනි ක්‍රියාකාරකම් සිදු නොකරන ලදි.

2022/12/31 දිනට මූල්‍ය ප්‍රගතිය

අයවැය කේතය	වැය ශීර්ෂය/ අයිතම විස්තරය	සංශෝධිත අයවැය ප්‍රකිපාදනය - 2022 (රු.මි.)	වියදම්(රු.මි.)
117-02-04-01	2506 යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය	3,000.00	2,504.00
	එකතුව	**3,000.00**	**2,504.00**

2022වර්ෂයේ දෙසැම්බර් 31 වන විට මෙම වැඩසටහනෙහි මූල්‍යප්‍රගතිය 83% වූ අතර 2021 වර්ෂයේදීඑම අගය 47%ක් ලෙස වාර්තා වූයේ ඉල්ලුම් කරන ලද අක්මුදල් ලැබීමේදී සිදු වූප්‍රමාදයන් හේතුවෙනි.

ශ්‍රී ලංකාවේ නිමකරන ලද හා දැනට ක්‍රියාත්මක වෙමින් පවතින මාර්ගයන්හි සිතියමක් ***ඇමුණුම 06***හි දක්වා ඇත.

2.3.3 යටිතල පහසුකම් හා මාර්ග ආරක්ෂණ ව්‍යාපෘතිය

වාර්ෂිකව ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන මෙම වැඩසටහනෙහි අරමුණ වන්නේ මාර්ග ආරක්ෂණය වැඩිදියුණු කිරීම සහ උසස් තත්ත්වයෙන් යුත් මාර්ග ජාලයක් සැලසුම් කිරීමයි.මෙම වැඩසටහන යටතේ ප්‍රමුඛ අවධානයක් යොමු කරනු ලබන්නේ මහාමාර්ග ජාලය තුල මාර්ග ආරක්ෂණය ඇතිකිරීම සඳහායි.

මෙම වැඩසටහන ක්‍රියාත්මක කිරීමේ ප්‍රධානතම ඒකකය වනුයේ මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ යටිතල පහසුකම්, මාර්ග ආරක්ෂණ හා රථවාහන ගමනාගමන කළමනාකරණඅංශයයි.

ඒ අනුව මෙම ඒකකය මඟින් 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 තුල 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 මඟින් 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.

2022 වර්ෂයේදී මෙම වැඩසටහන යටතේ ක්‍රියාත්මක කරන ලද ක්‍රියාකාරකම්හි ප්‍රගතිය පහත පරිදි දැක්විය හැක.

වගු අංක **2.3.3.12022** වර්ෂයේදී ජාල සැලසුම්කරණ හා මාර්ග ආරක්ෂණ ව්‍යාපෘතිය යටතේ සිදු කරනු ලබන ප්‍රධාන ක්‍රියාකාරකම්

අයිතම	ක්‍රියාකාරකම	ප්‍රගතිය	%
01	ජාතික මහාමාර්ග ජාලයේ ඇති උපද්‍රවකාරී ස්ථාන සහ අනතුරු බහුලව සිදුවන ස්ථාන වැඩිදියුණු කිරීම	එක් ස්ථානයක පමණක් වැඩිදියුණු කිරීමේ කටයුතු සිදු කරන ලදි	100%
02	ජාතික මහාමාර්ගවල හඳුනාගත් ස්ථානවල දෘශ්‍යතාවය වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා ආරක්ෂිත උපකරණ සැපයීම	ස්ථාන 132	100%
03	පදික මාරු ආලෝකවත් කිරීම	ස්ථාන 30ක වැඩිදියුණු කිරීමේ කටයුතු සිදු කරන ලදි.	100%

2022/12/31 දිනට මූල්‍ය ප්‍රගතිය

අයවැය කේතය	වැය විෂය/ අයිතම විස්තරය	සංශෝධිත අයවැය ප්‍රතිපාදනය -2022 (රු.මි)	වියදම්(රු.මි)
117-02-04-21	2506 යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය	50.00	14.20
	එකතුව	**50.00**	**14.20**

මෙම ව්‍යාපෘතිය සඳහා 2022 වර්ෂයේදී අත්කරගෙන තිබූ මූල්‍ය ප්‍රගතිය 28% කි.

2.3.4රථවාහන ගමනාගමන කළමනාකරණව්‍යාපෘතිය

මෙය වාර්ෂික වැඩසටහනක් ලෙස ක්‍රියාත්මක වන අතර පාසල්, රෝහල් හා පොදු ස්ථාන අසලපදිකයන්ගේ ආරක්ෂාවසඳහා සහ ජාතික මහාමාර්ග ජාලයෙහි මංසන්ධීන්හි රථවාහන තදබදය අවම කිරීම සඳහා මාර්ගසංවර්ධන අධිකාරියේ මාර්ග නිර්මාණ ඒකකය යටතේ ක්‍රියාත්මක කරනු ලැබිණි.

නමුත් 2022 වර්ෂයේදී යටිතල පහසුකම්, මාර්ග ආරක්ෂණ හා රථවාහන ගමනාගමන කළමනාකරණඅංශය පිහිටුවීමත් සමඟ මෙම වැඩසටහන එම අංශය වෙත මාරු කරන ලදි.මෙම වැඩසටහන යටතේ පහත සඳහන්ක්‍රියාකාරකම් ද්විත්වය ක්‍රියාත්මක කරනු ලැබේ.

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

වාර්තා කරනු ලබන වර්ෂයේදී, මෙම වැඩසටහන යටතේ2021 වර්ෂයේදී සිදු කරන ලද ක්‍රියාකාරකම්හි බිල්පත් ගෙවීමේ කටයුතු පමණක් සිදු කරන ලදි.

2022/12/31 දිනට මූල්‍ය ප්‍රගතිය

අයවැය කේතය	වැය විෂය/ අයිතම විස්තරය	සංශෝධිත අයවැය ප්‍රතිපාදනය - 2022 (රු.මි)	වියදම්(රු.මි.)
117-02-04-22	2506 යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය	50.00	40.47
	එකතුව	50.00	40.47

2022 දෙසැම්බර් මස අවසන් වන විට මෙම වැඩසටහන මඟින් 81%ක්මූලාය ප්‍රගතියක් අත්කරගෙන ඇත.

2.3.5 පේරාදෙණිය-බදුල්ල-වෙන්කලාඩි (A005) මාර්ගය ප්‍රතිසංස්කරණ ව්‍යාපෘතිය

මුළු දුර	: කි.මී. 147 (අදියර I), කි.මී.136 (අදියර II)
අරමුදල් සපයන ආයතනය : අන්තර්ජාතික සංවර්ධනය සඳහා වන ඔපෙක් අරමුදල සහ අන්තර්ජාතික සංවර්ධනය සඳහා වන සවුදි අරමුදල	
ඇස්තමේන්තුගත මුදල	:අදියර I- රු.මී.18,200 අදියර II -රු.මී.15,963
කොන්ත්‍රාත් මුදල	: අදියර I ඔපෙක් – රු.බි.7.44, සවුදි – රු.බි.7.52 අදියර II ඔපෙක් – රු.බි.7.5, සවුදි – රු.බි.8.3
ණය මුදල	: ඔපෙක් –ඇ.ඩො.මී. 60 සවුදි - ඇ.ඩො.මී. 60
ආරම්භ වන දිනය:	අදියර I – 17.01.2017 අදියර II – 01.12.2022
අවසන් වන දිනය:	අදියර I 21.04.2021 31.05.2022(සංශෝධිත) අදියර II – 31.12.2025

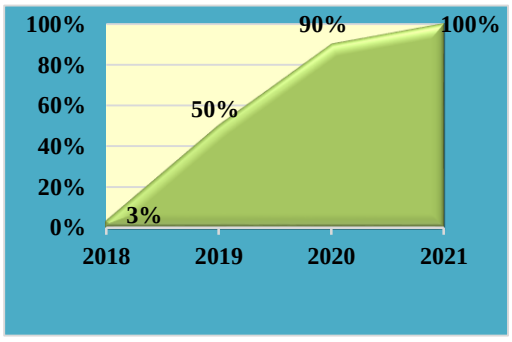
මෙම ව්‍යාපෘතියේ පළමු අදියර යටතේ පේරාදෙණිය-බදුල්ල-වෙන්කලාඩි (ඒ005) මාර්ගයේමාර්ග කි.මී.147 ක දුර ප්‍රමාණයක් ද්විත්ව මංතීරු ලෙස ඌව පළාතේ බදුල්ල සිට නැගෙනහිර පළාතේ වෙන්කලාඩි දක්වා ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම සඳහා තෝරා ගෙන ඇත. මෙම අදියරපහත දැක්වෙන පරිදි කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 06ක් ඇතුලත් සංරචක 02ක් යටතේ ක්‍රියාත්මක වේ.

වගු අංක 2.3.5.1 පේරාදෙණිය-බදුල්ල-වෙන්කලාඩි 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- වෙන්කලාඩි මාර්ග කොටස	කි.මී. 27.8
ඔපෙක් අරමුදල යටතේ ඇති කොන්ත්‍රාත් පැකේජ(‘බී’ සංරචකය)		
පැකේජ 01	බදුල්ල-පස්සර මාර්ග කොටස	කි.මී. 20
පැකේජ 02	පස්සර-ලුනුගල මාර්ග කොටස	කි.මී. 21
පැකේජ 03	ලුනුගල- බිබිලේ මාර්ග කොටස	කි.මී. 19

සංවර්ධනය සඳහා වන සවුදි අරමුදල් යටතේ ක්‍රියාත්මක වන කොන්ත්‍රාත් පැකේජයන්හි ප්‍රගතිය

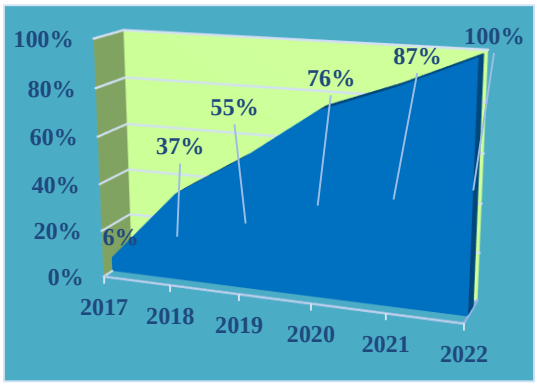
සංවර්ධනය සඳහා වන සවුදි අරමුදල් යටතේ ක්‍රියාත්මක වන කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 1 හා 2 හි සිවිල් වැඩ 2018 ජූලි මාසයේදී ආරම්භ වූ අතර කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 3 හි සිවිල් වැඩ 2018 වර්ෂයේදී ආරම්භ නොවූ නමුත් කොන්ත්‍රාත් ප්‍රදානය කිරීම සිදුකරන ලදි.



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

2021 වර්ෂයේදී ඉහත පැකේජ 03හිම ඉදිකිරීම් කටයුතු නිමකෙරුනු අතර 2021 දෙසැම්බර් මාසයේදී මෙම මාර්ගය මහජනතාව වෙත විවෘත කරන ලදි.

සංවර්ධනය සඳහා වන ඔපෙක් අරමුදල් යටතේ ක්‍රියාත්මක වන කොන්ත්‍රාත් පැකේජයන්හි ප්‍රගතිය



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

2021 වර්ෂයේදී බදුල්ල - පස්සර මාර්ග කොටස සහ පස්සර - ලුණුගල යන මාර්ග කොටස්වල ඉදිකිරීම් කටයුතු අවසන් කෙරුණු අතර ලුණුගල සිට බිබිලේ දක්වා වූ මාර්ග කොටසේ ඉදිකිරීම් කටයුතු තාවකාලිකව නතර කිරීමට සිදු වූයේ කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් කොන්ත්‍රාත්තුව අවසන් කිරීම නිසාය. කොන්ත්‍රාත්කරුගේ දුර්වල කාර්යසාධනය මෙයට බලපෑ ප්‍රධානතම සාධකයයි.

ඒ අනුව නැවත ටෙන්ඩර් කැඳවන ලද මෙම පැකේජයේ වැඩ 2022 වර්ෂයේදී නිමකරන ලදි.එසේම ණය මුදලෙහි ඉතුරුම් මඟින් දෙවන අදියර ලෙස මාර්ග 03ක මාර්ග කොටස් 09ක් වැඩිදියුණු කිරීමේ කටයුතු සිදු කිරීම සඳහා හඳුනාගන්නා ලදි.

2022 වර්ෂයේදී බදුල්ල - වෙන්කලාඩි මාර්ගයේ මාර්ග කොටස් 02ක (කි.මී. 171+800 සිට කි.මී. 180+500 දක්වා සහ කි.මී. 180+500 සිය කි.මී. 190+800) වැඩිදියුණු කිරීමේ කටයුතු මෙන්ම කොළඹ - රත්නපුර - වැල්ලවාය - මඩකලපුව මාර්ගයේ මාර්ග කොටස් 02ක (කි.මී. 194+000 සිට කි.මී.202+000 දක්වා සහ කි.මී. 202+000 සිට කි.මී. 210+000)ප්‍රසම්පාදන කටයුතු ද අම්පාර - උහන - මහඔය මාර්ගයේ මාර්ග කොටස් 02ක (කි.මී. 33+000 සිට 45+000– කි.මී. 58+780) වැඩිදියුණු කිරීමේ කටයුතු ද මේ වන විට සිදු කරමින් පවති.

ඒ අනුව, අදියර II යටතේ වැඩිදියුණු කිරීමට සැලසුම් කර ඇති මාර්ග පැකේජ ලැයිස්තුව ***ඇමුණුම 07හි*** දක්වා ඇත.

මෙම ව්‍යාපෘතියෙහි සංවර්ධනය සඳහා වූ සවුදි අරමුදල් යටතේ ක්‍රියාත්මක අදියර සඳහා 2022 වර්ෂයේදී 58%ක මූල්‍ය ප්‍රගතියක් වාර්තා කර ඇති අතර එය 2021 වර්ෂයේදී වාර්තා වී ඇත්තේ 71% ක් ලෙසිනි.

2022/12/31 දිනට මූල්‍ය ප්‍රගතිය (සවුදි අරමුදල)

අයවැය කේතය	වැය විෂය/ අයිතම විස්තරය	සංශෝධිත අයවැය ප්‍රතිපාදනය -2022(රු.මි)	වියදම්(රු.මි)
117-02-04-23 (සවුදි)	2105 ඉඩම් හා ඉඩම් වැඩිදියුණු කිරීම	10.00	0.00
	2506 යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය	1,535.00	903.64
	උප එකතුව	**1,545.00**	**903.64**

2022/12/31 දිනට මූල්‍ය ප්‍රගතිය (ඔපෙක් අරමුදල)

අයවැය කේතය	වැය විෂය/ අයිතම විස්තරය	සංශෝධිත අයවැය ප්‍රතිපාදනය - 2022(රු.මි)	වියදම්(රු.මි)
117-02-04-41 (ඔපෙක්)	2105 ඉඩම් හා ඉඩම් වැඩිදියුණු කිරීම	80.00	48.30
	2506 යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය	1,000.00	211.06
	උප එකතුව	**1,080.00**	**259.36**

එසේම සංවර්ධනය සඳහා වූ ඔපෙක් අරමුදල් යටතේ ක්‍රියාත්මක අදියර සඳහා 2022 හා 2021 වර්ෂයන්හීදී පිළිවෙලින්24% හා 55%ක මූල්‍ය ප්‍රගතියක් වාර්තා කර ඇත.

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

මුළු දුර / පාලම් ගණන පාලම් 03	: කි.මී. 83.58
අරමුදල් සපයන ආයතනය සංවර්ධනය සඳහා වන සවුදි අරමුදල	: අන්තර්ජාතික
ඇස්තමේන්තුගත මුදල	: රු.මී. 7,900
ඇස්තමේන්තුගත මුදල (සංශෝධිත)	: රු.මී. 9,755
කොන්ත්‍රාත් මුදල	: රු.මී. 8,371
ණය මුදල	:ඇ.ඩො.මී. 60
ආරම්භක දිනය	: 2013 ජූනි
අවසන් වන දිනය	: 2023 අප්‍රේල්

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

මෙමව්‍යාපෘතියේමූලික 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.

මීට 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 නාඋල 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

මහනුවර - යාපනය මාර්ගයේ (ඒ009) හා නාඋල නගරය ප්‍රතිසංස්කරණය කර සංවර්ධනය කිරීමේ කටයුතු 2020 වර්ෂයේදී සම්පූර්ණයෙන් ම නිම කරන ලදි. ඉහත සඳහන් පාලම් ත්‍රිත්වයෙහි ඉදිකිරීම් කටයුතු මේ වන තෙක් අත්කරගත් ප්‍රගතිය පහත වගුවෙහි දක්වා ඇත.

පාලමෙහි විස්තරය	සමුච්චිත භෞතික ප්‍රගතිය		
	2020	2021	2022
පාලම් අංක 4/3	57%	100%	නිමකරන ලදි
පාලම් අංක 6/1	62%	96%	100%
පාලම් අංක 6/2	26%	48%	82%

2022/12/31 දිනට මූල්‍ය ප්‍රගතිය

අයවැය ශීර්ෂය	වැය විෂය/ අයිතම විස්තරය	සංශෝධිතඅයවැය ප්‍රතිපාදන -2022 (රු.මී)	වියදම(රු.මී)
117-2-4-29	2506 යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය	182.82	115.31
	2105 ඉඩම් හා ඉඩම් වැඩිදියුණු කිරීම	10.00	1.74
	එකතුව	**192.82**	**117.05**

මෙම ව්‍යාපෘතිය2022 වර්ෂය අවසානයේදී අත්පත් කරගත් මූල්‍ය ප්‍රගතිය 61%ක් වන අතර 2021 වර්ෂයේදී එම අගය වාර්තා වූයේ 80%ක් ලෙසිනි.

2.3.7 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: රු.මි.7,425 (සංශෝධිත)

කොන්ත්‍රාත් මුදල :රු.මි.5,378

ණය මුදල :ඇ.ඩො.මි. 40

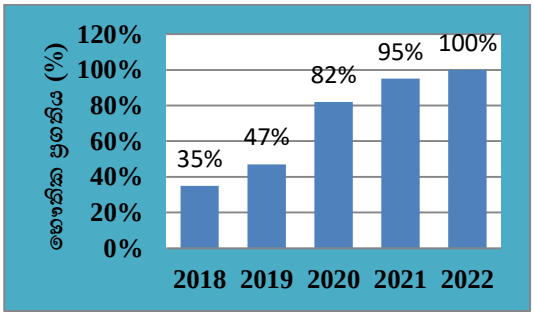
ආරම්භක දිනය : 2013 ජූනි

අවසන් වන දිනය : 2024 මාර්තු

මෙම ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීමේ අරමුණ වනුයේ මාර්ගවල ධාරිතාවය වැඩිදියුණු කිරීම තුලින් වාහනවල මෙහෙයුම් පිරිවැය අවම කිරීම හා මහජනතාවට සේවා සැපයීම තුලින් 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 පේරාදෙණිය බදුල්ල චෙන්කලඩි මාර්ගයේකි.මී.2.63ක දුර ප්‍රමාණයක් ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම ඇරඹුණ අතර 2022 වර්ෂය අවසන් වනවිට එය 100%ක් දක්වා අවසන් කර තිබුණි.



රූපසටහන 2.3.7.1 මාර්ග කොටස ආරම්භයේ සිට මේ දක්වා සමුච්ඡිතප්‍රගතිය

වගු අංක 2.3.7.1 මාර්ග ජාලය සංවර්ධනය කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය යටතේ ප්‍රතිසංස්කරණය කරන ලද මාර්ග සහ පාලම්

ව්‍යාපෘති විස්තරය	දිග (කි.මී.)	2022/12/31 වන විටභෞතික ප්‍රගතිය
රක්වාන - මාදම්පේ මාර්ග කොටස	14.0	සම්පූර්ණයෙන් නිමකොට ඇත
ඇහැලියගොඩ - දෙනිඹිවිට මාර්ග කොටස	17.0	
ඇතුල්කෝට්ටේ - කොහුවල මාර්ග කොටස	6 .0	
පොල්ගහවෙල - කෑගල්ල මාර්ගයේ අංක 3/2 පාලම නැවත ඉදිකිරීම	මීටර 120.4	
පේරාදෙණිය බදුල්ල චෙන්කලඩි මාර්ගය	2.63	

මීට අමතරව, ඔරුගොඩවත්ත - අඹතලේ මාර්ගයේ පාලම් අංක 4/2 සහ 3/1 ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම 2022 වර්ෂය තුලදී ආරම්භ කරන ලද අතර වර්ෂය අවසානය වන විට ඒ සඳහා පිළිවලින් 14% හා 2%ක සමුච්ඡිතභෞතික ප්‍රගතියක් අත්කරගෙනඇත.

2021 වර්ෂය තුලදී මෙම ව්‍යාපෘතිය 71%ක මූල්‍ය ප්‍රගතියක් වාර්තා කර ඇතත්, 2022වර්ෂය සඳහා වාර්තා කර ඇත්තේ 44% ක මූල්‍ය ප්‍රගතියකි.

2022/12/31 දිනට මූල්‍ය ප්‍රගතිය

අයවැය ඡේදය	වැය විෂය/ අයිතම විස්තරය	සංශෝධිත අයවැය ප්‍රතිපාදන - 2022 (රු.මි)	වියදම්(රු.මි.)
117-02-04-31	2506 යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය	203.00	98.58
	2105 ඉඩම් හා ඉඩම් වැඩිදියුණුකිරීම්	25.00	0.88
	එකතුව	**228.00**	**99.46**

2.3.8 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 : රු.මි. 23,110(සංශෝධිත)

ණය මුදල :ඇ.ඩො.මි. 50

කොන්ත්‍රාත් මුදල : රු.මි. 7,719

ආරම්භක දිනය : 2003 දෙසැම්බර්

අවසන් කරන දිනය : 2023 අප්‍රේල්

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 තුලින් ජනතාව මාර්ගයන්හි ගතකරන කාලය අවම කොට එම කාලය ජාතික ආර්ථික වර්ධනය සඳහා දායක කර ගත හැකි වනු ඇත.

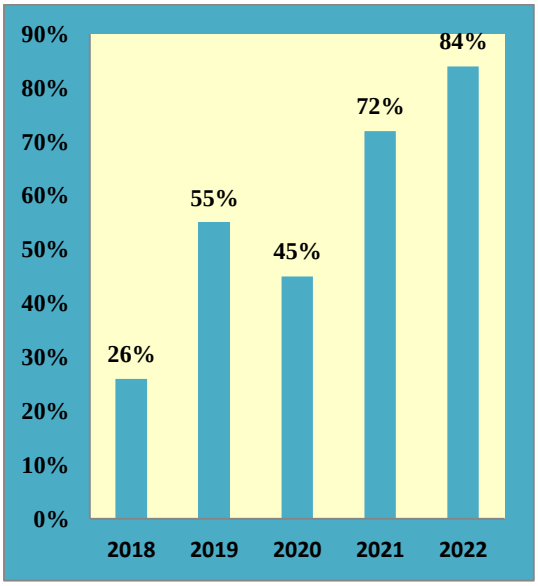
මෙම ව්‍යාපෘතියෙහි පළමු පැකේජය යටතේ නිම කරන ලද පාලම් හා මාර්ගයන්හි ලැයිස්තුව ***ඇමුණුම 08*** හි දක්වා ඇත.

එසේම මූලික පැකේජය තුලට ඇතුලත් කර තිබූ නාවින්න - බොරලැස්ගමුව මාර්ගයෙහි (කි.මී. 2.41) සහ පැලවත්ත ප්‍රවේශ මාර්ගයෙහි (කි.මී.0.83) ප්‍රතිසංස්කරණ කටයුතුඑම මාර්ගයන්හි තත්ත්වය හේතුවෙන් ක්‍රියාත්මක නොකිරීමට තීරණය කරන ලදී.

වගුඅංක 2.3.8.1 කොළඹ දිස්ත්‍රික්කයේ මාර්ග සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය යටතේ ක්‍රියාත්මක වෙමින් පවතින මාර්ග කොටස්හි ප්‍රගතිය

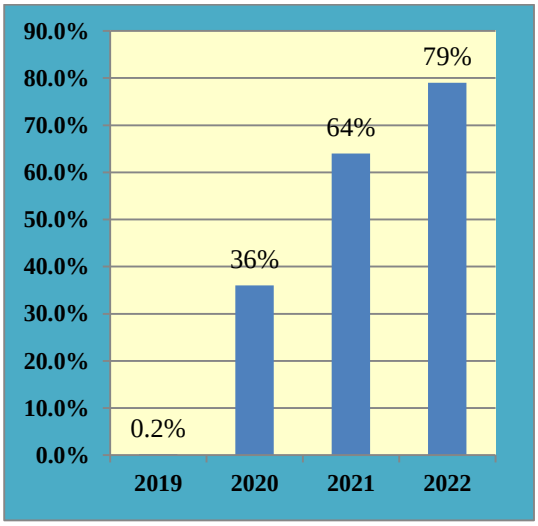
මාර්ගයේ නම	දුර (කි.මී)	2022.12.31 දිනට භෞතික ප්‍රගතිය
කොට්ටාව - තලගල මාර්ගය	**14.4**	**නිමකර ඇත**
කෝට්ටේ - බෝපේ මාර්ගය	**11.3**	**නිමකර ඇත**
පිළියන්දල - මහරගම මාර්ගය	**5.38**	**ඉඩම් අත්පත් කරගැනීමේ කටයුතු සඳහා වන ගෙවීම් 100%ක් දක්වා අවසන් කර ඇත.**
ඔරුගොඩවත්ත - අඹතලේ මාර්ගය	**7.7**	**ක්‍රියාත්මක වෙමින් පවති**
වල්ගම - දියගම මාර්ගය	**7.06**	**ඉඩම් අත්පත් කරගැනීමේ කටයුතු සඳහා වන ගෙවීම් 75%ක් දක්වා අවසන් කර ඇත.**

2018 වර්ෂයේදී ප්‍රතිසංස්කරණ කටයුතු අරඹන ලද ඔරුගොඩවත්ත - අඹතලේ මාර්ගයේ පළමු අදියර සඳහා84% ක භෞතික ප්‍රගතියක් වාර්තා කරනු ලබන වර්ෂයේසිවිවන කාර්තුව අවසානය වන විට අත්කරගෙන තිබුණි. මේ සඳහා 2021 වර්ෂය අවසන් වන විට අත්කරගෙන තිබුණේ 72%ක භෞතික ප්‍රගතියක් පමණි. ඒ අනුව 2022 වර්ෂය තුලදී සිදු කරන ලද වැඩ ප්‍රමාණය 12%කි.



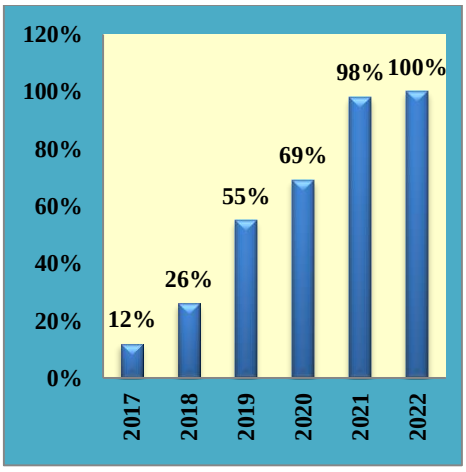
රූපසටහන 2.3.8.1 ඔරුගොඩවත්ත - අඹතලේ මාර්ගය - අදියර Iහි සමස්ත ප්‍රගතිය

ඔරුගොඩවත්ත - අඹතලේ මාර්ගයේ (අදියර II) කි.මී. 0+000 – 2+300 සහ 4+200 – 5+440 වැඩිදියුණු කිරීම 2019 ඔක්තොම්බර් මාසයේදී ආරම්භ කළ අතර 2022 වර්ෂය තුලදී15% ක ඉලක්කයක් පූර්ණය කරමින් 79% භෞතික ප්‍රගතියක් අත්පත් කරගෙන තිබුණි.



රූපසටහන 2.3.8.2ඔරුගොඩවත්ත - අඹතලේ මාර්ගය - අදියර IIහි සමස්ත ප්‍රගතිය

2022 වර්ෂය අවසානයේදී කොට්ටාව - තලගල මාර්ගය වැඩිදියුණු කිරීමේ කටයුතු සඳහා 98%ක සමුච්චිත භෞතික ප්‍රගතියක් අත්කරගෙන ඇති අතර මෙම ක්‍රියාකාරකම සඳහා 2021 වර්ෂයේදී අත්කරගත් සංශෝධිත භෞතික ප්‍රගතිය 92%කි.



රූපසටහන 2.3.8.3කොට්ටාව තලගල මාර්ගය ප්‍රතිසංස්කරණයෙහි සමස්ත ප්‍රගතිය

කෝට්ටේ - බෝපේ මාර්ගයප්‍රතිසංස්කරණය කිරීමේ කටයුතු සඳහා 2021 වර්ෂය අවසන් වන විට 100% ක භෞතික ඉලක්කයක් පූර්ණය කරගෙන තිබුණි.

2022/12/31 දිනට මූල්‍ය ප්‍රගතිය

අයවැය කේතය	වැය විෂය/ අයිතම විස්තරය	සංශෝධිත අයවැය ප්‍රතිපාදනය - 2022 (රු.මි)	වියදම(රු.මි.)
117-02-04-32	2506 යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය	1,235.00	1,137.86
	2105 ඉඩම් හා ඉඩම් වැඩිදියුණුකිරීම්	500.00	48.98
	එකතුව	**1,735.00**	**1,186.84**

මෙම ව්‍යාපෘතිය 2022 වර්ෂයේදී 68%ක මූල්‍ය ප්‍රගතියක් වාර්තා කර ඇති අතර 2021 වර්ෂයේදී අත්කරගත් මූල්‍ය ප්‍රගතිය 77%කි.

2.3.9 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. 27,651

කොන්ත්‍රාත් මුදල :රු.මි. 10,439

ණය මුදල :ඇ.ඩො.මි. 70

ආරම්භක දිනය : 2014.08.24

අවසන් වන දිනය : 2021.10.14

අවසන් වන දිනය (සංශෝධිත) : 2022.06.30

අධිවේගී මාර්ගජාලය හා සම්බන්ධිත ජාතික මාර්ග ප්‍රතිසංස්කරණය හා වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව විසින් ඇමෙරිකානු 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 සූදානම යන කරුණු මත වේ. ඉහත සඳහන් කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 05 අතුරින් කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 04ක කටයුතු සම්පූර්ණයෙන්ම නිම කර ඇති අතර ඒ පිළිබඳ තොරතුරු ***ඇමුණුම 09හි*** දක්වා ඇත. ඉතිරිකොන්ත්‍රාත් පැකේජය පිළිබඳ විස්තර හා වාර්තා කරනු ලබන කාලසීමාව තුලදීඅත්කරගත් ප්‍රගතිය පහත පරිදි වේ.

පස්වන කොන්ත්‍රාත් පැකේජය

මාර්ගයේ නම හා දුර (කි.මී.)	2022.12.31 දිනට භෞතික ප්‍රගතිය
හෝමාගම - ගොඩගම මාර්ගය (ඒ 004) සහ පාමංකඩ සිට පොකුණුවිට දක්වා මාර්ගය (බී084) බී 291 මීරිහාන - උඩුමුල්ල මාර්ගයේ ඉතිරි කොටස ද ඇතුලත්ව, මහරගම නගරය සහ බී 084 මාර්ගයේ මිලෙස්නා ටී අසල ඇති බෝක්කු අංක **4/2** (කි.මී. 12.5)	86%

පස්වන කොන්ත්‍රාත් පැකේජය 2020 වර්ෂයේදී ආරම්භ කළ අතර 2021 වර්ෂය අවසානයේදී 80%ක සංශෝධිත භෞතික ප්‍රගතියක් අත්කරගෙන ඇත. මෙම ව්‍යාපෘතියේ ව්‍යාපෘති කාලය දීර්ඝ කිරීමට නොහැකිවූයෙන් පස්වන පැකේජයේ ඉතිරි වැඩ සිදු කිරීම සඳහා මෙම මාර්ග පැකේජය ඒකාබද්ධ මාර්ග ආයෝජන වැඩසටහන වෙත භාර දෙන ලදි. ඒ අනුව 2022 වර්ෂය තුලදී 50%ක ඉලක්කයක් පූර්ණය කරමින් 86%ක භෞතික ප්‍රගතියක් අත්කරගෙන ඇත.

2022/12/31 දිනට මූල්‍ය ප්‍රගතිය

අයවැය කේතය	වැය විෂය/ අයිතම විස්තරය	සංශෝධිත අයවැය ප්‍රතිපාදනය - 2022 (රු.මි)	වියදම(රු.මි.)
117-02-04-43	2506 යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය	2,220.6	2,060.53
	2105 ඉඩම් හා ඉඩම් වැඩිදියුණුකිරීම්	727.2	126.21
	එකතුව	**2,947.8**	**2,186.74**

2021 හා 2022 වර්ෂයන් සඳහා වාර්තා වූ මූල්‍ය ප්‍රගතිය පිළිවෙලින් 90% හා 74% විය.

2.3.10 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.මි. 135,900

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 ගනුලැබූ 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 අදාල 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 2019වර්ෂයේදී නිම කිරීමට අපේක්ෂිත වන අතරකාර්යසාධනය මත පදනම් වූ නඩත්තු කටයුතු ඉතිරි වර්ෂ තුන තුල සිදු කිරීමට නියමිතය.ජාතික මාර්ගයන්හි මාර්ග කළමණාකරණ ක්‍රියාවලිය 2024 දක්වා ක්‍රියාත්මක කිරීමට නියමිතය.

2.3.10.1 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**

2020 වර්ෂය තුලදී ඇති වූ කොවිඩ් 19 වසංගත තත්ත්වය‍ව්‍යාපෘතියේ භෞතික ප්‍රගතිය කෙරෙහි ඍණාත්මක ලෙස බලපෑ අතර 2020 වර්ෂාවසානයේදී වාර්තා වූයේ 87% ක භෞතිකප්‍රගතියක් පමණි. ඒ අනුව 2020 වර්ෂයේ ඉලක්ක පූර්ණය කිරීම ඉතා අවම මට්ටමක පැවතිණි.

ඊට අමතරව 2021 වර්ෂයේදී ව්‍යාපෘතියේ විෂයපථය වෙනස්වීමත් සමඟ 2020 දී ව්‍යාපෘතිය සඳහා වාර්තා කරන ලද සමස්ත ප්‍රගතිය82%ක් දක්වා සංශෝධන කරන ලදි.

2021 වර්ෂයේදී වයඹ පළාතේ කොන්ත්‍රාත් පැකේජ කිහිපයක කටයුතු නවතා දැමීම හේතුවෙන් වයඹ පළාතේ හැර සෙසු පළාත් සඳහා අත්කරගත් භෞතික ප්‍රගතිය එකම අගයක පැවතුණි. ඒ අනුව 2021 වර්ෂයේ සිව්වන කාර්තුව අවසන් වන විට මෙම ව්‍යාපෘතිය මඟින් 83%ක සමස්ත ප්‍රගතියක් අත්කරගෙන ඇත්තේ සංශෝධිත ක්‍රියාකාරී සැලැස්මට අනුව වර්ෂය තුලදී 52%ක ඉලක්කයක් පූර්ණය කරගනිමිනි.

2022 වර්ෂය අවසානයේදී සබරගමුව හා වයඹ පළාත් වලත් බස්නාහිර පළාතේ කළුතර දිස්ත්‍රික්කයෙත්ග්‍රාමීය මාර්ග වැඩිදියුණු කිරීමේ කටයුතු සිදු කරන ලද අතර මධ්‍යම පළාතේ මාර්ගවල වැඩිදියුණුකිරීම් කිසිවක් වාර්තා කරනු ලබන වර්ෂය තුලදී සිදු නොකරන ලදි. ඒ අනුව, මෙම ව්‍යාපෘතිය මඟින් 2022 වර්ෂය තුලදී 4.6%ක ඉලක්කයක් පූර්ණය කරගනිමින් 86.8% සමස්ත භෞතික ප්‍රගතියක් වාර්තා කර ඇත.

එක් එක් මාර්ග පැකේජයන් මඟින් අත්කරගත් භෞතික ප්‍රගතිය පලාත් වශයෙන් පහත පරිදි දැක්විය හැක.

වගු අංක 2.3.10.2 එක් එක් මාර්ග පැකේජයන්හි පලාත්බද භෞතික ප්‍රගතිය

පළාත	2021.12.31 වන විට භෞතික ප්‍රගතිය	2022.12.31 වන විට භෞතික ප්‍රගතිය
දකුණු පළාත	**98%**	**97.33%**
මධ්‍යම පළාත	**96.28%**	**96.28%**
සබරගමුව පළාත	**79%**	**79.05%**
උතුරු මැද පළාත	**2020 වර්ෂයේදී නිම කරන ලදි.**	
වයඹ පළාත	**87%**	**94%**
කළුතර දිස්ත්‍රික්කය (බස්නාහිර පළාත)	**62.33%**	**69%**

මාර්ග නඩත්තු කිරීම ජාතික මාර්ග පැකේජ 22ක් යටතේ සිදු කෙරෙන අතර එම සියළුම පැකේජ ක්‍රියාත්මක තත්ත්වයේ පවති.

නඩත්තු කරමින් පවතින සියළුම ජාතික මාර්ග කොන්ත්‍රාත් පැකේජයන්හි ප්‍රගතිය***ඇමුණුම 10***හි දක්වා ඇත.

2.3.11දෙවන ඒකාබද්ධ මාර්ග ආයෝජන වැඩසටහන (I Road 2)

මුළු දුර	: ග්‍රාමීය මාර්ග කි.මී3,404 ජාතික මාර්ග කි.මී. 340
අරමුදල් සපයන ආයතනය	:ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව (ADB)
ඇස්තමේන්තුගත මුදල	: රු.මී. 162,600
ණය මුදල	:ඇ.ඩො.මී. 900
ආරම්භක දිනය	: 2017 ජූනි
අවසන් වන දිනය	: 2027 මැයි

මෙම ව්‍යාපෘතිය මගින් ග්‍රාමීය ප්‍රදේශයන්හි මාර්ග ජාලයෙහි ප්‍රවේශවීමේ හැකියාව වැඩිදියුණු කිරීම තුලින් ග්‍රාමීය ප්‍රජාවන් අතර සහ සමාජ ආර්ථික මධ්‍යස්ථාන අතර ප්‍රවේශ අවස්ථා දියුණු කිරීම අපේක්ෂා කෙරේ. ග්‍රාමීය මාර්ග කි.මී. 3,404 ක ප්‍රමාණයක් වැඩිදියුණු කිරීම හා නඩත්තු කිරීම සහ උතුර, නැගෙනහිර, ඌව සහ බස්නාහිර යන පළාත් වලට අයත් කි.මී. 340 ක ජාතික මහාමාර්ගයන් ප්‍රතිසංස්කරණය හා නඩත්තුව සහ ආරක්ෂණ විධි, මාර්ග ආරක්ෂාව, නඩත්තුව, පර්යේෂණ ධාරිතාවය සහ මාර්ග සැලසුම් කිරීම හා ඉදිකිරීම යනාදිය සම්බන්ධයෙන් මාර්ග හා සම්බන්ධිත ආයතනයන්හි ධාරිතා වර්ධනය මේ යටතේ සිදු කිරීමට නියමිතය.මෙහි ව්‍යාපෘති කාලසීමාව 2018 - 2027වේ.

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 ආරම්භ වූ අතර, ණය ගිවිසුම 2017 වසරේ දී අත්සන් කරන ලදි. 2017 ජූනි මාසයේදී ඌව පළාතෙහි සිවිල් වැඩ කොන්ත්‍රාත්තුව සඳහා මිල ගණන් කැඳවා ඇත.

2022දෙසැම්බර් මස අවසන් වන විට ව්‍යාපෘතිය මගින් අත්කරගත් ප්‍රගතිය පහත පරිදි සාරාංශකර දැක්විය හැකිය.

- ඌව පළාතේ ග්‍රාමීය මාර්ග පුනරුත්ථාපනය කිරීමේ සිවිල් වැඩ සඳහා වූ කොන්ත්‍රාත් ප්‍රදානය 2018 වර්ෂයේදී සිදු කරනු ලැබූ අතර 2019 වර්ෂය අවසානයේදී 39% කභෞතික ප්‍රගතියක් ද 2020 වර්ෂය අවසානය වන විට එය 63% ක සමුච්ඡිත ප්‍රගතියක් ද 2021 වර්ෂය අවසන් වන විට 73%ක සමුච්ඡිත ප්‍රගතියක් ද අත්කරගන්නා ලදී. 2022 වර්ෂය තුලදී 5.47%ක ඉලක්කයක් පූර්ණය කරමින් 2022.12.31 වන විට 78.47% සමුච්ඡිත ප්‍රගතියක් අත්කරගෙන ඇත.
- 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 ද 2021 වර්ෂය අවසන් වන විට 59%ක සමුච්චිත ප්‍රගතියක් ද අත්කරගෙන ඇත. 2022 වර්ෂය අවසන් වනවිට මෙම පැකේජය සඳහා 84%ක සමුච්ඡිත ප්‍රගතියක් අත්කරගෙන ඇත.
- උතුරු පළාතේ ග්‍රාමීය මාර්ග ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීමේ සිවිල් වැඩ 2019 දෙසැම්බර් මාසයේදී ආරම්භ කල අතර2020 වර්ෂයේදී 24%කප්‍රගතියකුත් 2021 වර්ෂය අවසන් වන විට 62% ප්‍රගතියකුත් අත්කරගෙන ඇත. වාර්තා කරනු ලබන වර්ෂය අවසන් වන විට මෙම පැකේජය සඳහා 86% ක සමුච්ඡිත ප්‍රගතියක් අත්කරගෙන ඇත.
- බස්නාහිර පළාතේ ග්‍රාමීය මාර්ග ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීමේ සිවිල් වැඩ කොන්ත්‍රාත්තුව 2020 අප්‍රේල්මාසයේදී ප්‍රදානය කල අතර 2020 වර්ෂය අවසන්

වන විට එය 3% ක ප්‍රගතියක් වාර්තා කර තිබිණ. 2021 වර්ෂයේදී 27%ක් දක්වා වැඩ නිමකර 30%ක සමුච්චිත භෞතික ප්‍රගතියක් අත්කරගෙන ඇත.කොන්ත්‍රාත්කරුගේ දුර්වල කාර්යසාධනය හේතුවෙන් 2022 වර්ෂයේදී මෙම පැකේජය යටතේ මාර්ග වැඩ සිදු නොකරන ලදි.

2022 සහ 2021 යන වර්ෂයන්හිදී මෙම ව්‍යාපෘතිය මඟින් පිළිවෙලින් 97% හා 99%ක මූල්‍ය ප්‍රගතියක් වාර්තා කර ඇත.

2022/12/31 දිනට මූල්‍ය ප්‍රගතිය

අයවැය කේතය	වැය විෂය/ අයිතම විස්තරය	සංශෝධිත අයවැය ප්‍රතිපාදනය - 2022 (රු.මි)	වියදම්(රු.මි.)
117-02-04-44	2506 යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය	42,450.00	41,524.51
	එකතුව	**42,450.00**	**41,524.51**

2.3.12රජයේ සුරක්ෂිතතාව මත දේශීය බැංකු විසින් අරමුදල් සපයනු ලබන මාර්ග ප්‍රතිසංස්කරණ ව්‍යාපෘතිය

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

මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ සහ මධ්‍යම ඉංජිනේරු උපදේශන කාර්යාංශයේ උපදෙස් මත සිදුකෙරෙන ඉහත මාර්ග ව්‍යාපෘතිය සඳහාදේශීය කොන්ත්‍රාත්කරුවන් 64ක් සඳහා කොන්ත්‍රාත්තු ප්‍රදානය කර ඇත.

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

අයිතම අංකය	මාර්ගයේ නම	මාර්ගයේ දිග (කි.මී)	දිස්ත්‍රික්කය	2022.12.31 දිනට භෞතික ප්‍රගතිය
01	නිට්ටඹුව - පස්යාල මාර්ගය	4.0	**ගම්පහ**	10%

මීට අමතරව, 2019 වර්ෂයේදී තවත් එක් පැකේජයක් (අයිතම අංක 01) ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා හඳුනාගත් අතර 2020 වර්ෂය අවසන් වන විට ඒ සඳහා 10%ක ප්‍රගතියකුත් 2021 වර්ෂය අවසන් වන විට ඒ සඳහා 5%ක ප්‍රගතියකුත් අත්කරගෙන ඇත.

2022/12/31 දිනට මූල්‍ය ප්‍රගතිය

අයවැය කේතය	වැය විෂය/ අයිතම විස්තරය	සංශෝධිත අයවැය ප්‍රතිපාදනය - 2022 (රු.මි)	වියදම්(රු.මි.)
117-02-04-51	2506 යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය	38,804.06	38,804.05
	එකතුව	**38,804.06**	**38,804.05**

උක්ත ව්‍යාපෘතිය මඟින් අත්කරගත්මූල්‍යප්‍රගතිය 2020 හා 2021 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.

2.3.13 ප්‍රවාහන සබඳතා හා වත්කම් කළමනාකරණ ව්‍යාපෘතිය

අරමුදල් සපයන ආයතනය	:ලෝක බැංකුව
ප්‍රතිව්‍යුහගත අස්තමේන්තු මුදල	:රු.මි. 1,545
ණය මුදල	:ඇ.ඩො.මි. 9
ආරම්භක දිනය	: 09.05.2016
අවසන් වන දිනය	: 31.08.2023

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 කළමණාකරණය සඳහා ධාරිතා වර්ධනය" සඳහා සීමා වී ඇත.

2019 වර්ෂයේසිට මෙම ව්‍යාපෘතිය යටතේ පහත සඳහන් ක්‍රියාකාරකම් ක්‍රියාත්මක කරනු ලැබේ.

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

ක්‍රියාකාරකම	සමුච්ඡිත ප්‍රගතිය		
	2020	2021	2022
මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය තුල මාර්ග වත්කම් කළමණාකරණ පද්ධතියක් සහ ඒකකයක් ක්‍රියාත්මක කිරීම හා මෙහෙයවීම	11.94%	39.4%	56.92%
ධාරිතා සංවර්ධනය, පුහුණුව සහ උපදේශනය	5.2%	9.35%	13.97%
උපකරණ මිලදී ගැනීම	2.64%	5.03%	6.35%

.

2022 වර්ෂයේදී, උක්ත ක්‍රියාකාරකම් 03 සඳහා අත්කරගත් සමස්ත ප්‍රගතිය53.78ක් වන්නේ 2022 සංශෝධිත ක්‍රියාකාරී සැලැස්මට සාපේක්ෂව 86%ක ඉලක්කයක් පූර්ණය කරගනිමිනි. එසේම ඉහතක්‍රියාකාරකම් 03 සඳහා වෙන් වෙන්ව සාධනය කරගත් ඉලක්ක 72%, 100% වඩා වැඩි හා 100% වඩා වැඩිලෙස සඳහන් කළ හැක.

එසේම 2021 වර්ෂය අවසන් වන විට මෙම ක්‍රියාකාරකම් 03 සඳහා 54%ක සමුච්චිත ප්‍රගතියක් අත්කරගෙන ඇති අතර එක් එක් ක්‍රියාකාරකම් මගින් පිළිවෙලින් 57%, 23% හා 40% ඉලක්කයක් පූර්ණය කරගෙන ඇත.

2022/12/31 දිනට මූල්‍ය ප්‍රගතිය

අයවැය කේතය	වැය විෂය/ අයිතම විස්තරය	සංශෝධිත අයවැය ප්‍රතිපාදනය 2022 (රු.මි)	වියදම්(රු.මි.)
117-02-04-48	2506 යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය	367.51	319.29
	එකතුව	**367.51**	**319.29**

මෙම ව්‍යාපෘතිය මගින් 2022 වර්ෂයඅවසන් වන විට 87%ක මූල්‍ය ප්‍රගතියක් වාර්තා කර ඇති අතර 2021 වර්ෂයේදී 98% මූල්‍යප්‍රගතියක් වාර්තා කර ඇත.

2.3.14 බෙස්ලයින් මාර්ගය දීර්ඝ කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය- අදියර III

මුළු දුර : කි.මී. 0.86

අරමුදල් සපයන ආයතනය : ශ්‍රී ලංකා රජය

මුළු ඇස්තමේන්තුගත මුදල : රු.මී. 3,500
(ඉඩම් අත්පත් කරගැනීම)

සංශෝධිත ඇස්තමේන්තුගත මුදල : රු.මී.7,200
(ඉඩම් අත්පත් කරගැනීම)

මෙම ව්‍යාපෘතියේ පළමු අදියරෙහි ඉඩම් අත්පත් කරගැනීමේ කටයුතු 2016 දෙසැම්බර් මස 07 දින ලබාදුන් අධිකරණ නියෝගය හේතුවෙන් තාවකාලිකව නවතා දැමීමට සිදු වූ අතර 2018 මැයි මස 23 දින එහි කටයුතු නැවතත් ආරම්භ කිරීම සඳහා අධිකරණ අනුමැතිය ලැබිණි.

මේ අනුව කිරුළපන හන්දියේ සිට දුටුගැමුණු වීදිය දක්වා වූ මාර්ග කොටසෙහි ඉඩම් අත්පත් කරගැනීමේ කටයුතු නැවතත් ආරම්භ වූ අතර 2021 වර්ෂය අවසන් වන විට ඉඩම් අත්පත් කරගැනීම 65%ක සමුච්චිත ප්‍රගතියක් වාර්තා

කර ඇත.ඒ අනුව 2021 සංශෝධිතක්‍රියාකාරී සැලැස්මට සාපේක්ෂවඉඩම් අත්පත් කරගැනීම සඳහා 68%ක ඉලක්කයක් පූර්ණය කරගෙන ඇත.

2022 වර්ෂය අවසන් වන විට ඉඩම් අත්පත් කරගැනීමේ කටයුතු සඳහා 86%ක ප්‍රගතියක් වාර්තා කර ඇත.

2022/12/31 දිනට මූල්‍ය ප්‍රගතිය

අයවැය ශීර්ෂය	වැය විෂය/ අයිතම විස්තරය	සංශෝධිත අයවැය ප්‍රතිපාදනය 2022(රු.මි.)	වියදම(රු.මි.)
117-02-04-10	2105 ඉඩම්හාඉඩම්වැඩිදියුණුකිරීම්	150.00	34.09
	2506 යටිතල පහසුතම්	215.00	18.45
	එකතුව	**365.00**	**52.54**

2021 වර්ෂය අවසානයේදී මෙම ව්‍යාපෘතිය අත්කර ගත් මූල්‍ය ප්‍රගතිය 65% වන අතර වාර්තා කරනු ලබන කාලසීමාව අවසන් වන විට එම අගය වාර්තා වූයේ 14% ලෙසිණි.

දැනට රට තුළ පවතින ආර්ථිකමය අර්බුදකාරී තත්ත්වය මත මෙම ව්‍යාපෘතියප්‍රමුඛතාවයක් ලබාදිය යුතු ව්‍යාපෘතියක් ලෙස හඳුනානොගත් නිසා හා දේශීය අරමුදල් සපයාගත හැකි ආයතනයක් සොයාගැනීමේ අපහසුතාවය හේතුවෙන්, අග්‍රාමාත්‍ය ලේකම්ගේ ප්‍රධානත්වයෙන් යුත් අමාත්‍ය මණ්ඩලය විසින් පත්කළ මහා පරිමාණ සංවර්ධන ව්‍යාපෘතීන් නැවත ක්‍රමෝපායකරණ හා කඩිනම් කිරීමේ බලතල සහිත නිලධාරී කමිටුව (RAMP) විසින් මෙම ව්‍යාපෘතියේ කටයුතු තාවකාලිකව නතර කිරීමට තීරණය කරන ලදි.

2.3.15 බස්නාහිරපළාත්ජාතිකමාර්ගවැඩිදියුණුකිරීමේව්‍යාපෘතිය

මුළු දුර : කි.මී. 25.81

අරමුදල් සපයන ආයතනය : අන්තර්ජාතික සංවර්ධනය සඳහා වූ ඔපෙක් අරමුදල

ඇස්තමේන්තුගත මුදල : රු.මී. 3,232

ඇස්තමේන්තුගත මුදල (සංශෝධිත) :රු.මී.5,600

ණය මුදල : ඇ.ඩො.මී. 17

කොන්ත්‍රාත් මුදල :රු.මී. 2,130

ආරම්භක දිනය : 2017 ඔක්තොම්බර්

අවසන් වන දිනය : 2023 මාර්තු

ජාතිකමාර්ගකි.මී.25.81 ක් ප්‍රතිසංස්කරණය හා වැඩිදියුණු කර සංවර්ධනයකිරීම මෙම ව්‍යාපෘතියෙහි විෂය පථයට අයත් වේ.

බස්නාහිරපළාත්ජාතිකමාර්ගවැඩිදියුණුකිරීමේ ව්‍යාපෘතියයටතේපහත සඳහන්මාර්ගකොටස් 04පුළුල්කිරීමහාවැඩිදියුණුකිරීමසඳහා සුදුසු යැයි තෝරා ගන්නා ලද අතරකොන්ත්‍රාත් පැකේජ 02ක් යටතේ එම මාර්ග සංවර්ධනය කිරීම සිදු කරනු ලබයි.

වගුඅංක 2.3.15.1 බස්නාහිර පලාත් ජාතික මාර්ග වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය යටතේ වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා තෝරාගත් මාර්ග

අනු අංකය	මාර්ගකොටස	භෞතික ප්‍රගතිය	
		2021/12/31	2022/12/31
01	කඩුවෙල-අතුරුගිරියමාර්ගය (කි.මී. 0+000–9+500)	68%	91%
02	වාද්දුව-මෙරොන්තුඩුවමාර්ගය (කි.මී.1+000–5+300)	2020 වර්ෂයේදී නිම කරන ලදි.	
03	බෙල්ලන-මොරගල්ල මාර්ගය (කි.මී.0+000–9+800) බී 544		

ඉහතවගුවෙනිඅංක 01 යටතේඇතිමාර්ගයෙහිසිවිල්වැඩ 2018 වසරේදීආරම්භවූඅතර2021 වර්ෂය අවසන් වන විට, 68%ක ප්‍රගතියක් වාර්තා කර ඇති අතර වර්ෂය තුලදී සිදු කරන ලද වැඩ ප්‍රමාණය 22%ක් වන අතර ඒ අනුව සංශෝධිත ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම සාපේක්ෂව 93%ක ඉලක්කයක් පූර්ණය කරගෙන ඇත. 2022 වර්ෂය තුලදී 24%ක ඉලක්කයක් පූර්ණය කරගනිමින් වර්ෂය අවසන් වනවිට 92% ක සමුච්ඡිත ප්‍රගතියක් වාර්තා කර ඇත.

එසේම දෙවන පැකේජය යටතේ වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා සැලසුම් කර තිබූ වල්ගම - අතුරුගිරිය මාර්ගය මූල්‍යමය බාධාවන් හේතුවෙන් ව්‍යාපෘතියේ විෂය පථයෙන් ඉවත් කරන ලදි.

මාර්ගඅංක 03 සහ 04හිසිවිල්වැඩ 2017 වර්ෂයේඔක්තොම්බර්මස 05 වනදිනආරම්භ වූ අතර 2020 වර්ෂයේදී සම්පූර්ණයෙන්ම අවසන් කරන ලදි.

2022 වර්ෂයේ දී ඉහත ව්‍යාපෘතිය මගින් අත්කර ගත් සමස්ත මූල්‍ය ප්‍රගතිය 68% වූ අතර 2021 වර්ෂයේදී එම අගය67% ක් ලෙස වාර්තා වී ඇත.

2022/12/31 දිනට මූල්‍ය ප්‍රගතිය

අයවැය කේතය	වැය විෂය/ අයිතම ඩිස්ත්‍රික්ට්	සංශෝධිත අයවැය ප්‍රතිපාදන 2022 (රු.මි.)	වියදම්(රු.මි.)
117-02-04-40	2506 යටිතලපහසුකම්සංවර්ධනය	625.00	532.13
	2105 ඉඩම්හාඉඩම්වැඩිදියුණුකිරීම්	175.00	12.16
	එකතුව	**800.00**	**544.29**

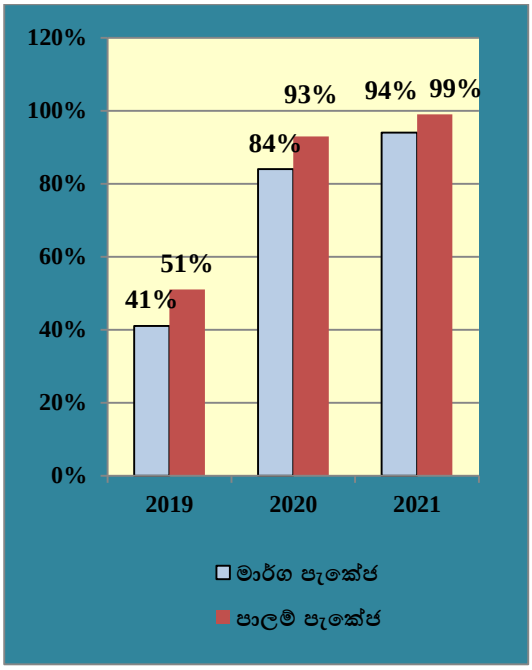
2.3.16මධ්‍යම හා ඌව පළාත් වල මාර්ග සහ පාලම් පුළුල් කිරීම හා වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය

මුළු දුර / පාලම් ගණන	:මාර්ග කි.මී. 75.31 සහ පාලම් 13
අරමුදල් සපයන ආයතනය	:චීන අපනයන හා ආනයන බැංකුව (හුනාන් ශාඛාව)
ඇස්තමේන්තුගත මුදල	:රු.මි. 14,000
ඇස්තමේන්තුගත මුදල (සංශෝධිත)	:රු.මි. 18,000
ණය මුදල	:ඇ.ඩො. 84,988,952.94
ව්‍යාපෘති කාලසීමාව	:මාස 18
ආරම්භක දිනය	: 29.11.2018
අවසන් වන දිනය	: 30.04.2021
සංශෝධිත අවසන් වන දිනය	: 2023.03.31
කොන්ත්‍රාත් මුදල	:රු.බි. 12.6

මධ්‍යම හා ඌව පළාත් වල මාර්ග කි.මී. 75.31 ක් පුළුල් කිරීම, වැඩිදියුණු කිරීම හා පාලම් 13ක් ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම සඳහා චීන අපනයන - ආනයන බැංකුව (හුනාන් ශාඛාව) සහ මහජන බැංකුව මගින් 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 වසරේජූනිමාසයේදී ව්‍යාපෘතියේ ණය ගිවිසුම අත්සන් කර ඇති අතර 2019 වර්ෂය අවසානයේදී මෙම ව්‍යාපෘතිය මඟින් අත්කරගත් සමස්ත ප්‍රගතිය 43% කි.



රූපසටහන 2.3.16.1 කොන්ත්‍රාත් පැකේජයන්හි සමුච්ඡිත භෞතික ප්‍රගතිය

2020 වර්ෂය අවසන් වන විට ව්‍යාපෘතියෙහි කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 02 සඳහා අත්කරගත් සමස්ත භෞතික ප්‍රගතිය 86% ක් වන අතර 2021 වර්ෂය අවසන් වන විට ව්‍යාපෘතියෙහි කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 02 සඳහා අත්කරගත් සමස්ත භෞතික ප්‍රගතිය 95% ක් වන අතර ඒ අනුව 2021 සංශෝධිත ක්‍රියාකාරී සැලැස්මට සාපේක්ෂව ඉලක්ක අත්පත් කරගැනීමෙහි ප්‍රගතිය 64%ක් විය.

2022 වර්ෂය තුලදී ඉලක්ක කරන ලද 4% අතුරින් 3% ප්‍රමාණයක් අවසන් කර තිබුණේ 75% ඉලක්කයක් පූර්ණය කරගනිමිනි. ඒ අනුව වාර්තා කරනු ලබන කාලසීමාව අවසන් වන විට මෙම ව්‍යාපෘතිය මඟින් 98%ක සමුච්ඡිත ප්‍රගතියක් අත්කරගෙන ඇත.

මෙම ව්‍යාපෘතිය යටතේ වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා තෝරාගන්නා ලද මාර්ග හා පාලම්හි ලැයිස්තුව පහත පරිදි වේ. (වගු අංක 2.3.16.1)

වගු අංක 2.3.16.1 - ව්‍යාපෘතිය යටතේ පුළුල් කිරීම හා වැඩිදියුණු කිරීමට තොරා ගනු ලැබූ මධ්‍යම හා ඌව පළාත් වල මාර්ග හා පාලම් පිළිබඳ විස්තර

කොන්ත්‍රාත් අංක	මාර්ග/පාලම් ප්‍රකේජය	දුර (කි.මී.)/පාලම් සංඛ්‍යාව
සි 1	මහනුවර – කිරිමැටිය මාර්ගය	කි.මී. 7.64
	අම්පිටිය – ගුරුදෙනිය (පිච්චමල්වත්ත) මාර්ගය	කි.මී. 2.25
	නුවරඑළිය – රාගල – උඩපුස්සැල්ලාව මාර්ගය	කි.මී. 27.00
	වැලිමඩ – කර්ක්ලස්මාර්ගය	කි.මී. 17.83
	අවිස්සාවෙල්ල – හැටන් – නුවරඑළිය මාර්ගය	කි.මී. 9.59
	බෙරගල - වැල්ලවාය මාර්ගය	කි.මී. 11
සි 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 - උඩුපුස්සැල්ලාව මාර්ගයේ පාලම් අංක 23/3, 27/2, 30/4, 31/5, 34/8, 37/1 සහ 38/5 නැවත ඉදිකිරීම	07
	වැලිමඩ - කර්ක්ලස්මාර්ගයේ පාලම් අංක 1/1, 2/5 සහ 7/7 නැවත ඉදිකිරීම	03

2022 වර්ෂය අවසානයේදී ව්‍යාපෘතිය අත්කර ගත් මූල්‍ය ප්‍රගතිය31% වන අතර 2021 වසරේදී එම අගය වාර්තා වූයේ 80% ක් ලෙසිනි.

2022/12/31 දිනට මූල්‍ය ප්‍රගතිය

අයවැයකේතය	වැයවිෂය/ අයිතමවිස්තරය	සංශෝධිත අයවැයප්‍රතිපාදනය 2022 (රු.මි)	වියදම (රු.මි)
117-02-04-45	2506 යටිතල පහසුකම්	4,010.00	1,246.85
	එකතුව	**4,010.00**	**1,246.85**

අග්‍රාමාත්‍ය ලේකම්ගේ ප්‍රධානත්වයෙන් යුත් අමාත්‍ය මණ්ඩලය විසින් පත්කළ මහා පරිමාණ සංවර්ධන ව්‍යාපෘතීන් නැවත ක්‍රමෝපායකරණ හා කඩිනම් කිරීමේ බලතල සහිත නිලධාරී කමිටුව (RAMP) විසින් මෙම ව්‍යාපෘතියේ ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ ඒකකය (PMU) වසා දැමීමට තීරණය කළ අතර අරමුදල් සපයනු ලබන ආයතනය විසින් අදාල ණය මුදලේ ඉතුරුම් නිදහස් කිරීමෙන් අනතුරුව ව්‍යාපෘතියේ ඉතිරි වැඩ නිමකිරීමටත් තීරණය කරන ලදි.

2.3.17(ඒ) 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 උපඅංශවල ආරම්භක කාර්යක්ෂමතාව වැඩිදියුණු කිරීමේ අරමුණින් ආසියානු සංවර්ධන බැංකුවේමූල්‍යාධාර මත මෙම ව්‍යාපෘතිය සිදු කරනු ලබයි.

මේ යටතේ,

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

මෙම ව්‍යාපෘතියෙහි අදියර Iයටතේ ක්‍රියාකාරකම් 03 සිදු කරන ලද අතර එම ක්‍රියාකාරකම් 03ම 2019 වර්ෂයේ පළමු කාර්තුවඅවසන් වන විට සම්පූර්ණයෙන් ම නිම කරන ලදි.

තවද අදියර Iහි සියළුම භෞතික කටයුතු 2019 වර්ෂයේදී අවසන් කළ අතර 2020 වර්ෂයේදී අදියර Iහි බිල්පත් ගෙවීම් කටයුතු පමණක් සිදු කරන ලදි.

(බී)ප්‍රවාහන ව්‍යාපෘති සැකසීමේ පහසුකම් ව්‍යාපෘතියයටතේ අධිවේගී මාර්ග සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියට අදාල ව්‍යාපෘතික්‍රියාකාරකම් - අදියර II

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

- ශ්‍රීලංකාවේඅධිවේගීමාර්ගජාලයපුළුල්කිරීමසඳහානවඅංශඳනාගැනීමසඳහා සංකල්පමයඅධ්‍යනයන් සිදුකිරීම

- තෝරාගත් අධිවේගී මාර්ග හා සම්බන්ධ කළ හැකි විවිධ විකල්ප මාර්ගයන් පිළිබඳ විස්තරාත්මක විමර්ෂණයක් සිදුකිරීම සඳහා ශක්‍යතා අධ්‍යනයන් සිදු කොටඅන්තර්හුවමාරු ඉදිකිරීමට හැකි ස්ථාන පිළිබඳව සංකල්පමයඅධ්‍යනයන් 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, පාරසරිකඅධ්‍යනයන් සහ ප්‍රසම්පාදන කටයුතු සිදු කිරීම.

- අධිවේගී මාර්ග සඳහා සිදු කරනු ලබන ජ්‍යාමිතික නිර්මාණ, අන්තරු හුවමාරු, අන්තරු කොටස් සහ ජාතික මට්ටමේ මාර්ග සැලසුම්, ජලාප්‍රවාහන සහ මාර්ග පැනි සැලසුම් ප්‍රශස්ත මට්ටමකින් සිදු කිරීමට අවශ්‍ය අත්පොත් සහ මාර්ගෝපදේශ සකස් කිරීම.

- පුහුණු වැඩසටහන් ලබාදීම

- පවතින අධිවේගී මාර්ග ජාලයෙහි මාර්ග ආරක්ෂාව වැඩිදියුණු කිරීම.

2021 වර්ෂයේදී මෙම ව්‍යාපෘතිය සඳහා අයවැය ප්‍රතිපාදන වෙන් කර ඇතත් ජාතික ක්‍රමසම්පාදන දෙපාර්තමේන්තුව විසින් මෙම අධ්‍යයනය තවදුරටත් සිදු කිරීම අවශ්‍ය නොවන බවට හේතු දක්වමින් අනුමැතිය ලබා දී නොමැත.

2022සංශෝධිත ප්‍රතිපාදනයන්ට අනුව ව්‍යාපෘතිය සඳහා අත්කරගත් මූල්‍ය ප්‍රගතිය33% ක් වන අතර 2021 වර්ෂයේදී එම අගය වාර්තා වූයේ 7% ක් ලෙසිනි. ඒ අනුව, මෙම ව්‍යාපෘතියෙහි අයවැය ප්‍රතිපාදන අදියර I හි බිල්පත් ගෙවීම සඳහා යොදා ගන්නා ලදි.

2022/12/31 දිනට මූල්‍ය ප්‍රගතිය

අයවැය කේතය	වැය විෂය/ අයිතම විස්තරය	සංශෝධිත අයවැය ප්‍රතිපාදන 2022 (රු.මි)	වියදම (රු.මි)
117-02-04-47	2506 යටිතල පහසුකම්සංවර්ධනය	115.00	37.86
	එකතුව	**115.00**	**37.86**

2.3.18පානදුර දක්වා සමුද්‍රීය මාර්ගය දීර්ඝ කිරීමේව්‍යාපෘතිය

90 දශකය අගභාගය පමණ වනවිට සමුද්‍රීය මාර්ගය ඉදිකිරීම, කොළඹ - ගාල්ල ප්‍රධාන මාර්ගයේ රථවාහන තදබදය අවම කිරීම සඳහා වඩාත් සුදුසු විකල්පයක් ලෙස හඳුනාගෙන ඇත. ඒ අනුව 1998 දී ආරම්භ කරන ලද සමුද්‍රීය මාර්ගය 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 තුලදී කොළඹ සිට දෙහිවල දක්වා රථවාහන තදබදයක් ඇතිවනබව වාර්තා වී ඇත.

මේ සඳහා ප්‍රධාන හේතුවක් වන්නේ විකල්ප මාර්ගයක් නොමැති වීමයි. මේ හේතුවෙන් උක්තසමුද්‍රීය 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.

සමුද්‍රීය මාර්ගය අදියර I (රාමක්‍රිෂ්ණා මාර්ගයේ සිට මෙල්බන් වීදිය දක්වා), සමුද්‍රීය මාර්ගය අදියර II (මෙල්බන් වීදිය සිට ග්ලේන් ආබර් පෙදෙස දක්වා) සමුද්‍රීය මාර්ගය අදියර III (ග්ලේන් ආබර් පෙදෙස සිට කොල්ලුපිටිය දුම්රිය ස්ථානය දක්වා) සමුද්‍රීය මාර්ගය අදියර IV (මාර්ග වැඩ) 2021 වර්ෂයේදී නිමකෙරුණු අතර ව්‍යාපෘතියේ ඉතිරි වැඩ 2022 වර්ෂයේදී නිම කරන ලදි.

අදියර	2021/12/31 දිනට ප්‍රගතිය	2022/12/31 දිනට ප්‍රගතිය
සමුද්‍රීය මාර්ගය - අදියර IV(රාමක්‍රිෂ්ණා මාර්ගයේ සිට ෆ්‍රේසර් පෙදෙස දක්වා)	98%	අවසන් කර ඇත
සමුද්‍රීය මාර්ගය - අදියර V-මාර්ග වැඩ	99%	අවසන් කර ඇත
සමුද්‍රීය මාර්ගය - අදියර VI - මාර්ග වැඩ	100%	අවසන් කර ඇත
සමුද්‍රීය මාර්ගය - අදියර IV - සමුද්‍රීය මාර්ගය හරහා පාලමක් ඉදිකිරීම	-	35%

2022/12/31 ට මූල්‍ය ප්‍රගතිය

අයවැය කේතය	වැය විෂය/ අයිතම විස්තරය	සංශෝධිත අයවැය ප්‍රතිපාදන2022 (රු.මි.)	වියදම(රු.මි.)
117-02-04-49	2506 යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය	350.47	350.47
	2105 ඉඩම් අත්පත් කරගැනීම	200.00	0.58
	එකතුව	**550.47**	**351.05**

2022 වර්ෂයේදී මෙම ව්‍යාපෘතිය මඟින් අත්කරගත් මූල්‍ය ප්‍රගතිය 74% ක් වූ අතර 2021 වර්ෂයේදී එම අගය 64%ක් ලෙස වාර්තා විය.

කොළඹ නගරයේ ඇති වාහන තදබදයට විකල්ප විසඳුමක් ලෙස හඳුනාගෙන ඇති මෙම ව්‍යාපෘතිය, රටෙහි පවතින ආර්ථික අර්බුදකාරී තත්ත්වය සමනය වන තෙක් තාවකාලිකව අත්හිටුවීමට අග්‍රාමාත්‍ය ලේකම්ගේ ප්‍රධානත්වයෙන් යුත් අමාත්‍ය මණ්ඩලය විසින් පත්කළ මහා පරිමාණ සංවර්ධන ව්‍යාපෘතීන් නැවත ක්‍රමෝපායකරණ හා කඩිනම් කිරීමේ බලතල සහිත නිලධාරී කමිටුව (RAMP) විසින් තීරණය කරන ලදි. එසේම දැනට ක්‍රියාත්මක වෙමින් පවතින දෙහිවල පාලමෙහි ඉදිකිරීම් කටයුතු සම්පූර්ණයෙන්ම නිමකිරීමට ද තීරණය කරන ලදි.

2.3.19විකල්ප මාර්ග කි.මී.100,000 සංවර්ධනය කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය

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

උක්ත ව්‍යාපෘතිය යටතේ පහත ක්‍රියාකාරකම් සිදුකරනු ලැබේ.

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

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. 17,847.24 ක් ආවරණය වන පරිදි මාර්ග 13,160 ක වැඩිදියුණු කිරීමේ කටයුතු ආරම්භ කර තිබූ අතර එම මාර්ගයන්හි මුළු කොන්ත්‍රාත් වටිනාකම රු.බි.394ක් පමණ විය. 2022 වර්ෂය තුළදී මාර්ග කි.මී. 1,610ක් ආවරණය වන පරිදි මාර්ග 1,113ක වැඩිදියුණු කිරීමේ කටයුතු කිරීමට හඳුනාගන්නා ලදි.

මේ අතුරින්, මාර්ග කි.මී. 1,145 ක් ආවරණය වන පරිදි මාර්ග 838ක සංවර්ධන කටයුතු අවසන් කර ඇති අතර, මාර්ග කි.මී. 1,048 ක් ආවරණය වන පරිදි මාර්ග 727ක සංවර්ධන කටයුතු ක්‍රියාත්මක වෙමින් පවති. මේ අනුව සමස්ත දුර ප්‍රමාණයෙන් මාර්ග 5,201 ක් ආවරණය වන පරිදි මාර්ග කි.මී. 6,298.14 සම්පූර්නයෙන්ම අවසන් කරන ලද අතර මාර්ග 7,959 ක් ආවරණය වන පරිදි මාර්ග කි.මී. 11,549ක සංවර්ධන කටයුතු ක්‍රියාත්මක වෙමින් පවති.මීට අමතරව, කි.මී. 9,710.61 ක් ආවරණය වන පරිදි මාර්ග 5,423 ක ටෙන්ඩර් කටයුතු අවසන් කර ඇත. ඒ අනුව මෙම්ව්‍යාපෘතිය මඟින් 2022 වර්ෂය අවසන් වන විට 21%ක සමස්ත ප්‍රගතියක් වාර්තා කර ඇත.

එසේම 2021 වර්ෂයේදී මාර්ග කි.මී. 16,236.88ක් ආවරණය වන පරිදි මාර්ග 12,047ක වැඩ ආරම්භ කර තිබූ අතර එහි මුළු කොන්ත්‍රාත් වටිනාකම රු.බි.356 කි.

මේ අතුරින් මාර්ග කි.මී.5,153.19ක් ආවරණය වන පරිදි මාර්ග 4,363ක සංවර්ධන කටයුතු අවසන් කර ඇති අතර මාර්ග කි.මී. 10,501ක් ආවරණය වන පරිදි මාර්ග 7,232ක සංවර්ධන කටයුතු ක්‍රියාත්මක වෙමින් පැවතිණි. මීට අමතරව, කි.මී. 582.68ක් ආවරණය වන පරිදි මාර්ග 452 සංවර්ධන කටයුතු ටෙන්ඩර් අදියරෙහි පවති.

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

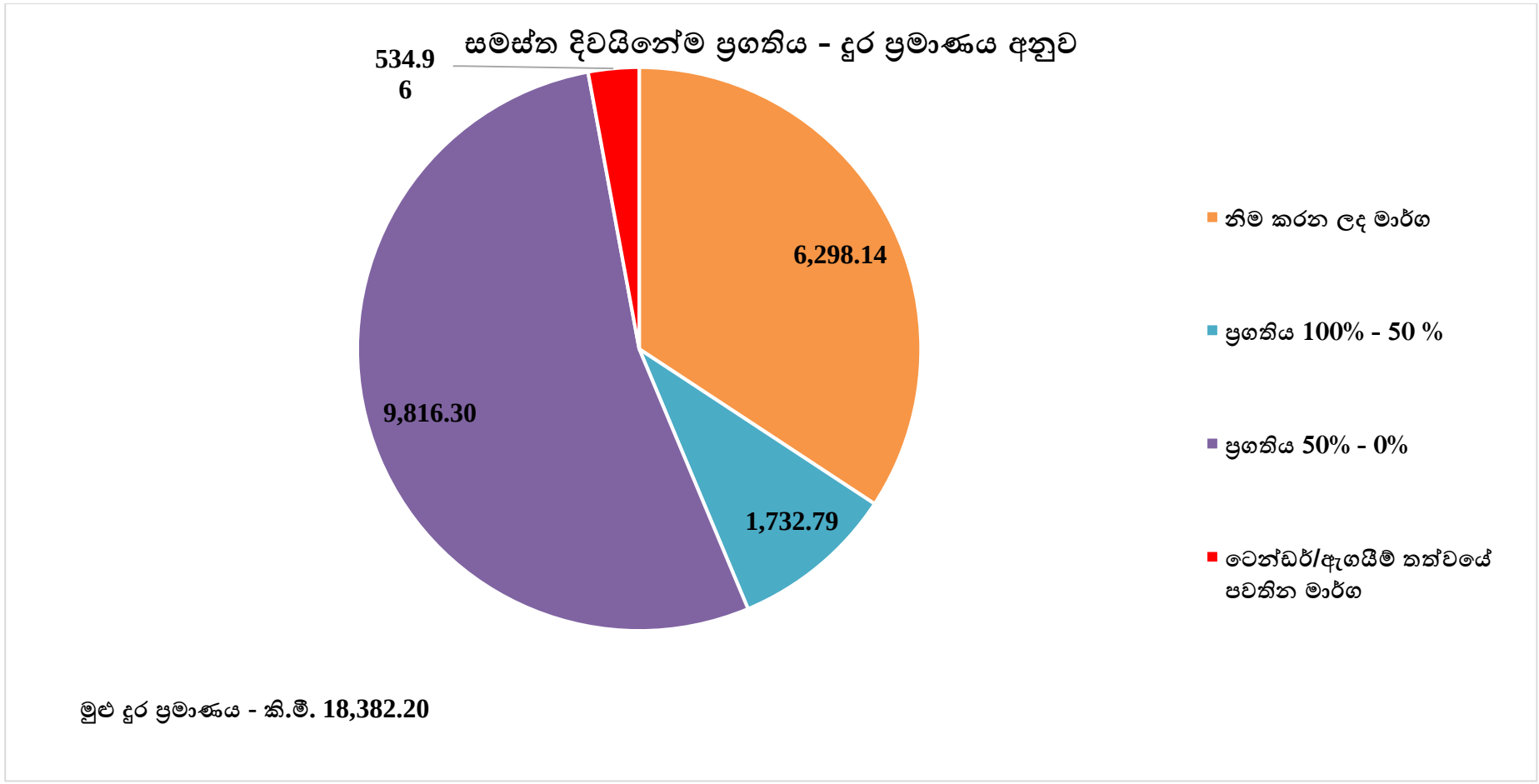
විකල්ප මාර්ගකි.මී.100,000 සංවර්ධනය කිරීමේ ව්‍යාපෘතියෙහි ප්‍රගතිය පළාත් වශයෙන් ***ඇමුණුම 11***හි දක්වා ඇත.

2022/12/31 ට මූල්‍ය ප්‍රගතිය

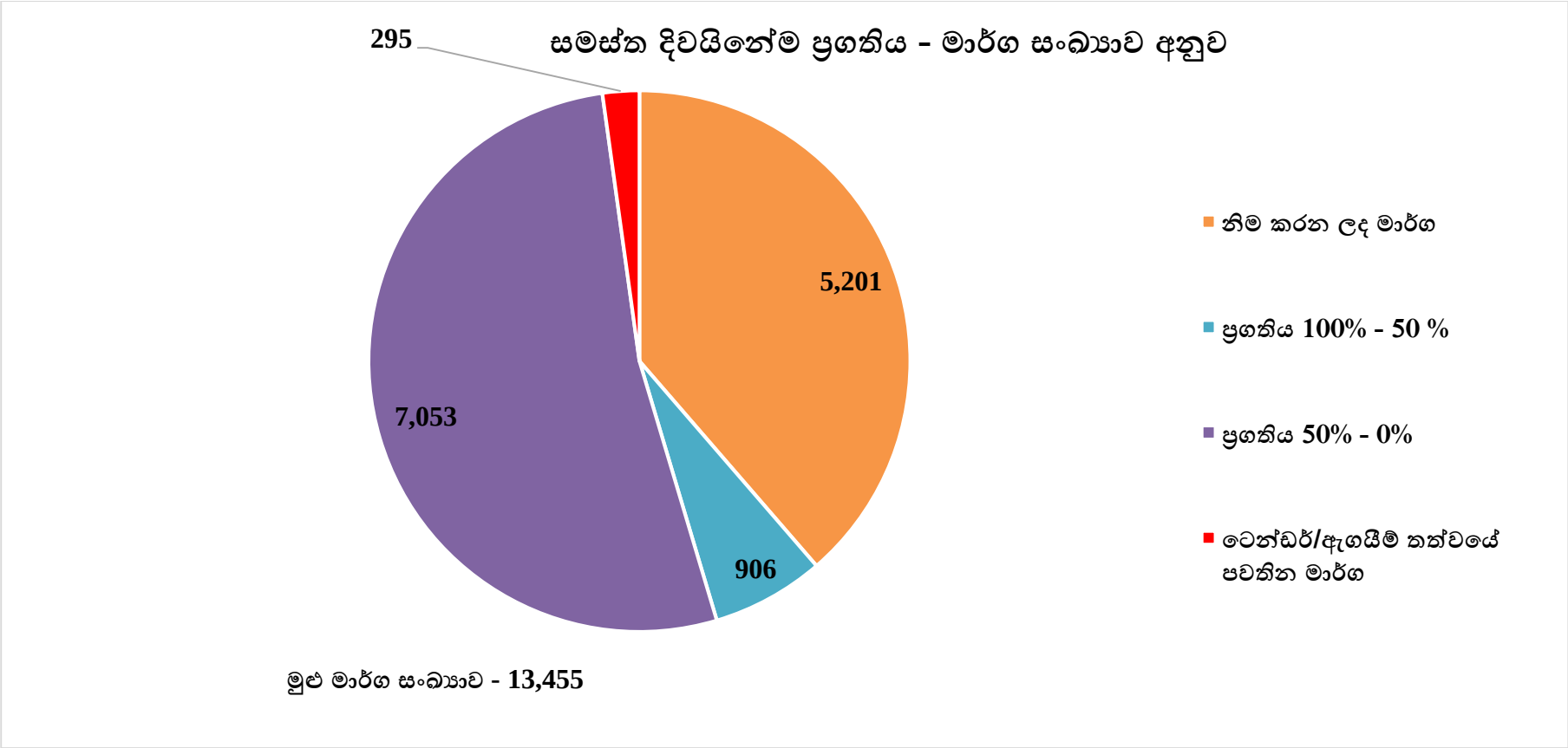
අයවැය ක්ෂේත්‍රය	වැය විෂය/ අයිතම විස්තරය	සංශෝධිත අයවැය ප්‍රතිපාදනය 2022 (රු.මි.)	වියදම්(රු.මි.)
117-02-04-57	2506 යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය	53,113.64	52,529.63
	එකතුව	**53,113.64**	**52,529.63**

2022 වර්ෂය අවසන් වන විට මෙම ව්‍යාපෘතිය මඟින් 99%කමූල්‍ය ප්‍රගතියක් වාර්තා කර ඇති අතර 2021 වර්ෂයේදී එම අගය වාර්තා වූයේ 43%ක් ලෙසිනි.

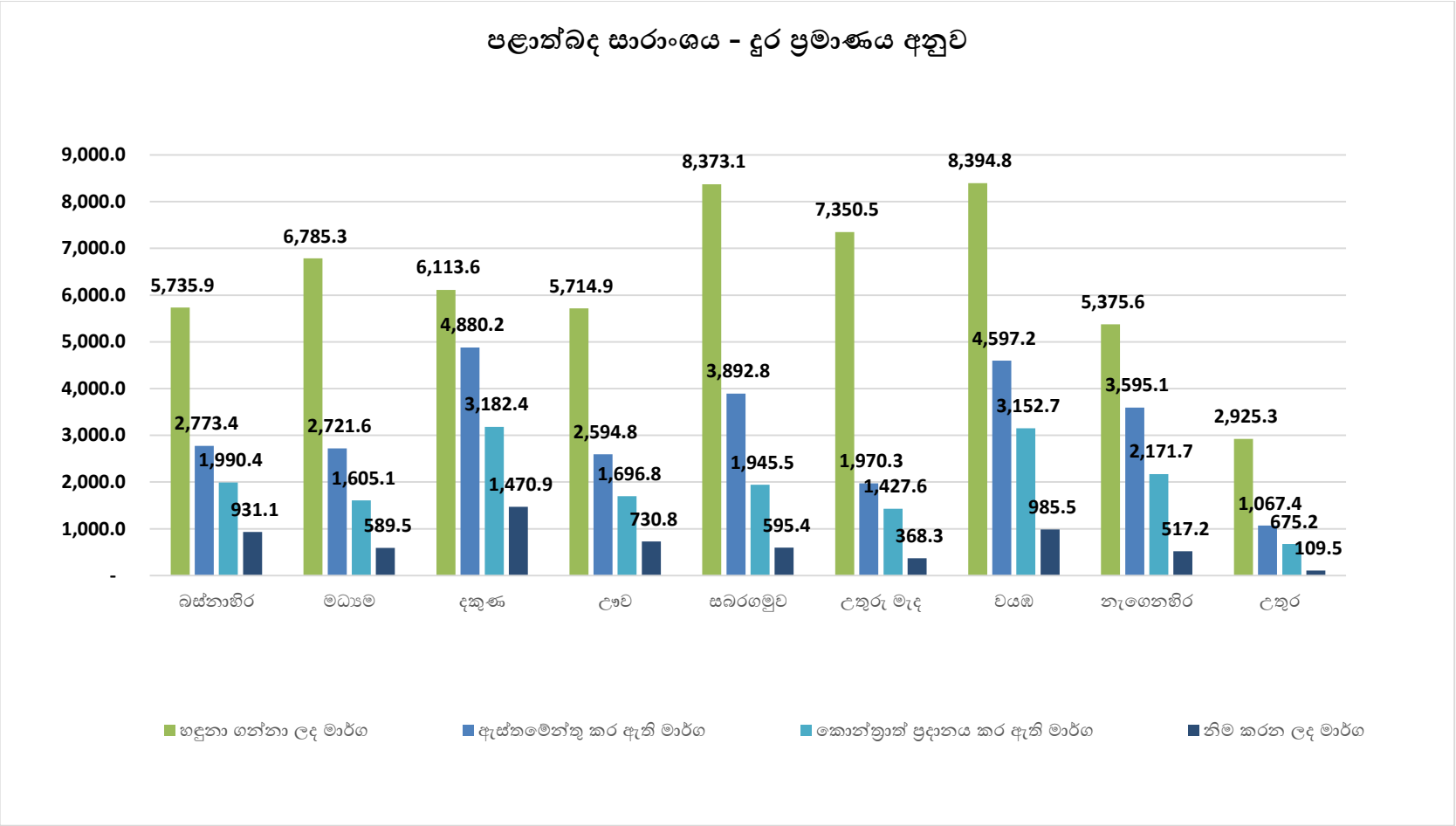
මෙම ව්‍යාපෘතිය මඟින් දැනටමත් ආරම්භ කර ඇති මාර්ගයන්හි සංවර්ධන කටයුතු මාර්ග භාවිතා කරනු ලබන සාමාන්‍ය ජනතාවට හා පදිංචිකරුවන්ට අවම බලපෑමක් සිදු වන පරිදි සම්පූර්ණයෙන්ම නිමකිරීමටත්, ඉන් අනතුරුව නව මාර්ග වැඩිදියුණු කිරීම් කිසිවක් සිදු නොකිරීමටත්, අග්‍රාමාත්‍ය ලේකම්ගේ ප්‍රධානත්වයෙන් යුත් අමාත්‍ය මණ්ඩලය විසින් පත්කළ මහා පරිමාණ සංවර්ධන ව්‍යාපෘතීන් නැවත ක්‍රමෝපායකරණ හා කඩිනම් කිරීමේ බලතල සහිත නිලධාරී කමිටුව (RAMP) විසින් තීරණය කරන ලදි.



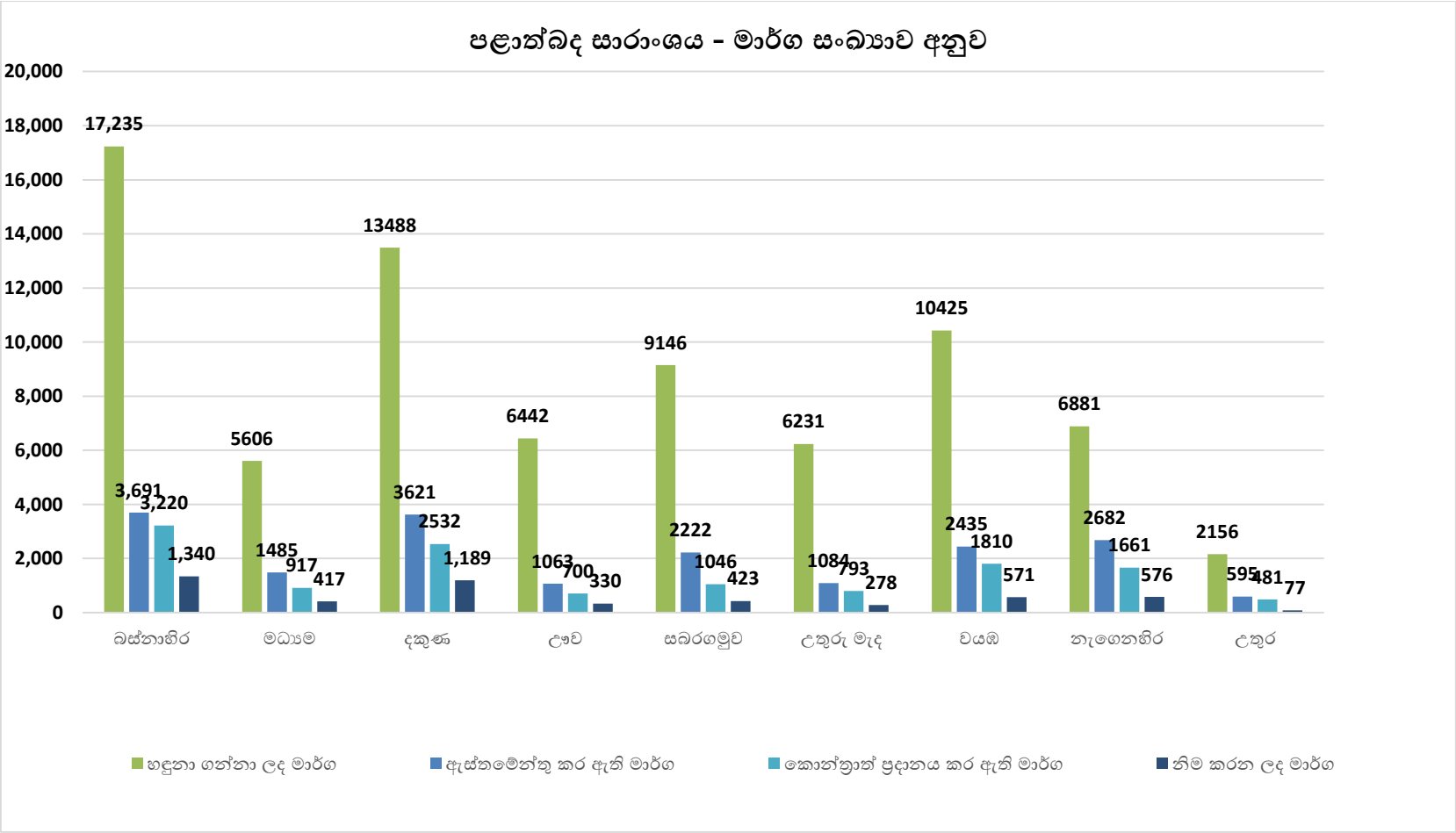
රූපසටහන 2.3.20.1 විකල්ප මාර්ගකි.මී.100,000 සංවර්ධනය කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය මඟින් මාර්ග වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා අත්කරගත් සමස්ත ප්‍රගතිය - දුර ප්‍රමාණය අනුව



රූපසටහන 2.3.20.2 විකල්ප මාර්ගකි.මී.100,000 සංවර්ධනය කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය මඟින් මාර්ග වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා අත්කරගත් සමස්ත ප්‍රගතිය - මාර්ග සංඛ්‍යාව අනුව



රූපසටහන 2.3.20.3 වැඩිදියුණු කරන ලද මාර්ග දුර ප්‍රමාණය අනුව පළාත්බද සාරාංශය - විකල්ප මාර්ගකි.මී.100,000 සංවර්ධනය කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය



රූපසටහන 2.3.20.4 වැඩිදියුණු කරන ලද මාර්ග සංඛ්‍යාවඅනුව පළාත්බද සාරාංශය - විකල්ප මාර්ගකි.මී.100,000 සංවර්ධනය කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය

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

අරමුදල් සපයන ආයතනය:ජාත්‍යන්තර සංවර්ධනය සඳහා වූ ඔපෙක් අරමුදල (OFID IV)
මුළු ඇස්තමේන්තුගත මුදල:රු.මි. 7,600
ආරම්භක දිනය: 2021 සැප්තැම්බර්
අවසන් වන දිනය : 2024 සැප්තැම්බර්

ගාල්ල - දෙනියාය - මාදම්පේ මාර්ගය, දකුණු පළාතේ ගාල්ල දිස්ත්‍රික්කය හා සබරගමුව පළාතේ රත්නපුර දිස්ත්‍රික්කයඑකිනෙක සම්බන්ධ කෙරෙන ප්‍රධාන මාර්ගයක් ලෙස සැලකේ. මෙම මාර්ගය ඉමදුව, අකුරස්ස, 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 - දෙණියාය - මාදම්පේ මාර්ගයේ මුළු දුර කි.මී.143 වන අතර, ගාල්ල - දෙනියාය දක්වා වූ මාර්ග කොටස (කි.මී.0-78) මංතිරු 02 කින් යුක්තව ලෝක බැංකු අධාරයටතේසංවර්ධනය 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 සූරියකන්දසිටරක්වානදක්වාද(කි.මී.113-කි.මී.130) කොන්ත්‍රාත්පැකේජ II යටතේ දෙනියායසිට සූරියකන්ද දක්වාද (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 මංතීරු 02 කින් හා දෙපසම මීටර් 0.5 දෘඩ උරස් සහ මීටර් 1.0 මෘදු උරස් සහිතව සංවර්ධනයකරනු ලැබේ.

මෙම ව්‍යාපෘතියේ ඉදිකිරීම් කටයුතු 2021 වර්ෂයේදී ආරම්භ කළ අතර වාර්තා කරනු ලබන කාලසීමාව තුළදී සූරියකන්ද - රක්වාන මාර්ග කොටස (කි.මී. 112+600 සිට කි.මී. 118+600) සඳහා 3.51%ක සමුච්ඡිත භෞතිකප්‍රගතියක් දසූරියකන්ද - රක්වාන මාර්ග කොටස (කි.මී. 118+600 සිට කි.මී. 124+600) සඳහා 7.2%කසමුච්ඡිත භෞතිකප්‍රගතියක් ද වාර්තා කර තිබූ අතර ඉඩම් අත්පත් කරගැනීම සඳහා 70%ක සමුච්චිත ප්‍රගතියක් ද වාර්තා කර තිබුණි.

2022 වර්ෂයේ සිදුවන කාර්තුව අවසන් වනවිට මෙම ව්‍යාපෘතියමඟින් 2% මූල්‍ය ප්‍රගතියක් වාර්තා කර ඇති අතර 2021 වර්ෂයේදී එම අගය වාර්තා වූයේ 8%ක් ලෙසිනි.

අයවැය කේතය	වැය විෂය/ අයිතම විස්තරය	සංශෝධිත අයවැය ප්‍රතිපාදන2022 (රු.මි.)	ව්‍යයනය(රු.මි.)
117-02-04-56	2506 යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය	355.17	3.1
	2105 ඉඩම් සහ ඉඩම් අත්පත් කරගැනීම	40.00	4.12
	එකතුව	**395.18**	**7.23**

2022/12/31 ට මූල්‍ය ප්‍රගතිය

2.3.21 මහනුවර ප්‍රදේශයේ උමං මාර්ගයක් ඉදි කිරීම.

අරමුදල් සපයන ආයතනය: කොරියානු EDCF ආයතනය
මුළු ඇස්තමේන්තුගත මුදල:රු.මි..50,461
ආරම්භක දිනය: 2021 සැප්තැම්බර්
අවසන් වන දිනය : 2027 දෙසැම්බර්

රථවාහන ධාරිතාවය මෑත කාලීනව 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 දුෂ්කරතාවයන්ට මුහුණ දීමට ද සිදු විය. උක්ත රථවාහන තදබදය 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 මඟින් තැන්නකුඹුර ප්‍රදේශයේ සිට කි.මී. 5.56 ක දිගකින් යුක්තව ඉදි කෙරෙන උමං මාර්ගයකින් සුදුහුම්පොළ ප්‍රදේශය සමඟ සම්බන්ධ කෙරෙන අතර එම මාර්ගය මංතීරු 02කින් ද ස්ථාන 4 දීකි.මී. 4.36 ක දුර ප්‍රමාණයකදී ඉදි කෙරෙන උමං 4කින් සහ කි.මී.1.2 ක් වූ දුර ප්‍රමාණයක දී ඉදි කෙරෙන පාලම් 03කින් ද අන්තර්හුවමාරු 4කින් ද සමන්විත වේ.

මේ වන විට පේරාදේණිය විශ්ව විද්‍යාලයේ ස්වාධීන විශේෂඥ කණ්ඩායමක් විසින් පාරිසරික බලපෑම් තක්සේරු වාර්තාව සම්පූර්ණ කර ඉදිරි ක්‍රියාමාර්ග ගැනීම සඳහා මධ්‍යම පරිසර අධිකාරිය වෙත යොමු කිරීමට අවශ්‍ය කටයුතු කිරීම සඳහා මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය වෙත භාර දී ඇත.

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

2022 වර්ෂයේ දෙසැම්බර් මස 31 වන දින වන විට මෙම ව්‍යාපෘතියේ සමස්ත භෞතික ප්‍රගතිය 1.86%ක් වේ. 2022 වර්ෂය අවසන් වන විට මේ සඳහා 86%ක මූල්‍යප්‍රගතියක් වාර්තා කර ඇති අතර 2021 වර්ෂයේදී වාර්තා වී ඇත්තේ 17%ක මූල්‍යප්‍රගතියකි.

2022/12/31 ට මූල්‍ය ප්‍රගතිය

අයවැය ශීර්ෂය	බැය විෂය/ අයිතම විස්තරය	සංශෝධිත අයවැය ප්‍රතිපාදනය 2022 (රු.මි.)	වියදම්(රු.මි.)
117-02-04-54	2506 යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය	50.00	43.00
	එකතුව	**50.00**	**43.00**

මහනුවර උමං මාර්ගයෙහි පිහිටීම විදහා දැක්වෙන සිතියම ***ඇමුණුම 12*** හි දක්වා ඇත.

2.3.22ලෝක බැංකු ආධාර මත ක්‍රියාත්මක අන්තර්ගතිකව සම්බන්ධිත සංවර්ධන ව්‍යාපෘති

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

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

1.1 මාර්ග සබැඳියාව වර්ධනය කිරීම

1.2 මාර්ග අංශය සඳහා ආයතනික හා ප්‍රතිපත්තිමය රාමුවක් වර්ධනය කිරීම

1.3 මහාමාර්ග අංශය හා ප්‍රජාධාරිතා වැඩිදියුණු කිරීම

2022 වර්ෂය අවසන් වන විට දිස්ත්‍රික්ක 04ක් (රත්නපුර, මාතලේ, අනුරාධපුර සහ කුරුණෑගල) ආවරණය වන පරිදි කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 16ක් යටතේ මාර්ග කි.මී. 685ක් වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා හඳුනාගැනීමේ ක්‍රියාවලිය 68.5% ක ප්‍රගතියක් සහිතව සිදු කරමින් පවතින අතර කොන්ත්‍රාත් ප්‍රදානය කිරීමේ කටයුතු සඳහා 11.83%ක ප්‍රගතියක් අත්කරගෙන ඇත.

එක් එක්කොන්ත්‍රාත් පැකේජ මඟින් අත්කරගත් ප්‍රගතිය ***ඇමුණුම 13*** මඟින් දක්වා ඇත.

දෙවන සංරචකය : සැපයුම් දාමය හා ගොවි ජනතාව සඳහා සේවා සැපයීම සඳහා ප්‍රවේශය වර්ධනය කිරීම

ඌණ යටිතල පහසුකම් හා සේවාවන් සැපයීම මඟින් කුඩා පරිමාණ කෘෂිකාර්මික අංශයේ වර්ධනය සීමා කරනු ලැබේ. ගොවි ජනතාව කාර්යක්ෂම ලෙස වෙළඳපොළ වෙත ප්‍රවේශ කිරීම හා විවිධාංගීකරණය වූ ඉහළ වටිනාකමකින් යුතු අගය එකතු කල නිෂ්පාදනයන් බිහි කිරීම උදෙසා කුඩා පරිමාණ කෘෂිකාර්මික අංශයේ ධාරිතාව වර්ධනය සඳහා අමතර ආයෝජනයන් අවශ්‍ය වේ. මේ වන විට දිවයින පුරා තොග වෙළඳාම සඳහා ඉතාමත් ඉහළ මට්ටමකින් පවත්වා ගෙන යනු ලබන ආර්ථික මධ්‍යස්ථාන 14 පවත්වා ගෙන යනු ලැබුවද, ශීත ගබඩා පහසුකම්, වර්ග කිරීමේ / තේරීමේ පහසුකම් නොමැතිවීමවැනි දුර්වලතාවයන් පවතී. මෙම දුර්වලතාවයන් හඳුනාගැනීම හා ගොවියාගේ සිට පාරිභෝගිකයා දක්වා සැපයුම් ජාලය වැඩිදියුණු කිරීම මෙම සංරචකයේ ප්‍රධාන අරමුණ වේ. මේ යටතේ ද උප සංරචක 03 ක් ක්‍රියාත්මක වේ.

2.1 ග්‍රාමීය මාර්ගවල සාමාන්‍ය නඩත්තු කටයුතු සඳහා දේශීය ප්‍රජාවන් විශේෂයෙන් කාන්තාවන් සම්බන්ධ කරගැනීම

2.2 කුඩා පරිමාණ ආර්ථික මධ්‍යස්ථාන/ තොග වෙළඳ මධ්‍යස්ථාන ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම, වැඩිදියුණු කිරීම හා නැවත ඉදිකිරීම සඳහා දේශීය ප්‍රජාවන් හා දේශීය කොන්ත්‍රාත්කරුවන් යොදාගැනීම.

2.3 ග්‍රාමීය ගොවි ජනතාවගේ විදුලි පහසුකම් ලබාගැනීමේ ගැටළුවට විසඳුම් ලබාදීම සඳහා දේශීය කර්මාන්තවල සහාය ලබාගැනීම

කෙසේවෙතත් ඉහත සඳහන් කළසංරචක ත්‍රිත්වයම ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා හඳුනාගනු ලැබුවද ජාතික ක්‍රමසම්පාදන දෙපාර්තමේන්තුව මඟින් 2.1 හා 2.2 සංරචක 02 සඳහා පමණක් අනුමැතිය ලබාදී ඇති අතර තුන්වන සංරචකය ක්‍රියාත්මක කිරීමට වඩා ණය යෝජනා ක්‍රමයේ අරමුදල මඟින් පවතින වාහන ඉලෙක්ට්‍රොනික වාහන බවට පරිවර්තනය කිරීම හෝප්‍රමාණවත් ප්‍රතිලාභයක් සහතික කරන ඕනෑම ආයෝජනයක් සිදුකිරීම වඩාත් යෝග්‍ය බව තීරණය කර ඇත.

2022/12/31 ට මූල්‍ය ප්‍රගතිය

අයවැය කේතය	වැය විෂය/ අයිතම විස්තරය	සංශෝධිත අයවැය ප්‍රතිපාදනය2022 (රු.මි.)	වියදම්(රු.මි.)
117-02-04-58	2506 යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය	2,303.29	1,990.17
	එකතුව	**2,303.29**	**1,990.17**

2022 වර්ෂයේ සංශෝධිතක්‍රියාකාරී සැලැස්ම මත පදනම්ව මහාමාර්ග සංවර්ධන වැඩසටහන යටතේ ක්‍රියාත්මක වෙමින් පවතින ව්‍යාපෘතීන්හි භෞතික ප්‍රගතිය

මෙම වැඩසටහන යටතේ ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන ව්‍යාපෘතීන්ඒවායෙහි ක්‍රියාකාරකම් වඩාත් සුමට ලෙස ක්‍රියාත්මක කිරීමට හැකිවෙතැයි උපකල්පනය කරමින් ව්‍යාපෘතියේ ඉලක්ක මුලින් සැලසුම් කළද විවිධ අභ්‍යන්තර හා බාහිර සාධක හමුවේ එම ඉලක්ක සංශෝධනය කිරීමට සිදු වී ඇත. ඒ අනුව, මුල් ඉලක්කය හා සංශෝධනය කරන ලද ඉලක්කයන්ට අනුව භෞතික ඉලක්ක කරා ළඟාවීමේ ප්‍රගතිය පහත පරිදි සාරාංශකර දැක්විය හැකිය.

මාර්ග සහ පාලම් නඩත්තු කිරීම, ජාල සැලසුම්කරණ හා මාර්ග ආරක්ෂණය, රථවාහන ගමනාගමන කළමනාකරණය, දේශීය බැංකු විසින් අරමුදල් සපයනු ලබන මාර්ග ප්‍රතිසංස්කරණ ව්‍යාපෘතිය යන ව්‍යාපෘතීන් වාර්ෂික වැඩසටහන් ලෙස ක්‍රියාත්මක වන අතර ඒවායෙහි ඉලක්ක පෙර වර්ෂ හා නිශ්චිතව සැසඳිය නොහැක්කේ එක් එක් වර්ෂයන්හීදී එම වැඩසටහන් සඳහා වෙන් කරනු ලබන අක්මුදල් මත ඒවායේ ඉලක්ක තීරණය වන බැවිනි.

- **පේරාදෙණිය - බදුල්ල - වෙන්කලාඩි මාර්ගය (ඒ5)ප්‍රතිසංස්කරණ ව්‍යාපෘතිය**

	2021				2022		
	සංශෝධිත ඉලක්කය (%)	තත්‍ය ප්‍රගතිය (%)	ඉලක්ක අත්පත් කරගැනීමේ ප්‍රගතිය (%)	මුල් ඉලක්කය (%)	සංශෝධිත ඉලක්කය (%)	තත්‍ය ප්‍රගතිය (%)	ඉලක්ක අත්පත් කරගැනීමේ ප්‍රගතිය (%)
සවුදි අරමුදල් යටතේ ක්‍රියාත්මක මාර්ග කොටස	12.8%	10.3%	80%		නිමකරන ලදි.		
ඔපෙක් අරමුදල් යටතේ ක්‍රියාත්මක මාර්ග කොටස	11%	11%	100%	13%	13%	13%	100%

2021 වර්ෂය අවසන් වන විට ඔපෙක් ආධාර යටතේ ක්‍රියාත්මක කළ මාර්ග පැකේජයන්හි වැඩිදියුණු කිරීමේ කටයුතු අවසන් වූ බැවින් 2022 වර්ෂය අවසන් වන විට ඒ සඳහා අත්කරගත් සමුච්චිත ප්‍රගතිය 100%කි.

- **මාර්ගජාලයසංවර්ධනයකිරීමේව්‍යාපෘතිය (සවුදි අරමුදල)**

	2021				2022		
	සංශෝධිත ඉලක්කය (%)	තත්‍ය ප්‍රගතිය (%)	ඉලක්ක අත්පත් කරගැනීමේ ප්‍රගතිය (%)	මුල් ඉලක්කය (%)	සංශෝධිත ඉලක්කය (%)	තත්‍ය ප්‍රගතිය (%)	ඉලක්ක අත්පත් කරගැනීමේ ප්‍රගතිය (%)
ඔරුගොඩවත්ත - අඔතලේ මාර්ගයේ පාලම් අංක 4/3	50%	50%	100%		නිමකරන ලදි.		

	2021				2022		
	සංශෝධිත ඉලක්කය (%)	තත්‍ය ප්‍රගතිය (%)	ඉලක්ක අත්පත් කරගැනීමේ ප්‍රගතිය (%)	මුල් ඉලක්කය (%)	සංශෝධිත ඉලක්කය (%)	තත්‍ය ප්‍රගතිය (%)	ඉලක්ක අත්පත් කරගැනීමේ ප්‍රගතිය (%)
ඔරුගොඩවත්ත - අඔතලේ මාර්ගයේ පාලම් අංක 6/1	40%	35%	88%	3.6%	3.6%	3.6%	100%
ඔරුගොඩවත්ත - අඔතලේ මාර්ගයේ පාලම් අංක 6/2	63%	39%	62%	20%	29.4%	29.4%	100%

2022 වර්ෂය අවසන් වන විට ඔරුගොඩවත්ත - අඔතලේ මාර්ගයේ පාලම් අංක 6/1හි ඉදිකිරීම් කටයුතු අවසන් කල අතරපාලම් අංක 6/2 ඉදිකිරීම සඳහා 82% සමුච්චිත භෞතික ප්‍රගතියක් වාර්තා කර ඇත.

- **මාර්ග ජාලය සංවර්ධනය කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය (ඔපෙක් අරමුදලI)**

	2021				2022		
	සංශෝධිත ඉලක්කය (%)	තත්‍ය ප්‍රගතිය (%)	ඉලක්ක අත්පත් කරගැනීමේ ප්‍රගතිය (%)	මුල් ඉලක්කය (%)	සංශෝධිත ඉලක්කය (%)	තත්‍ය ප්‍රගතිය (%)	ඉලක්ක අත්පත් කරගැනීමේ ප්‍රගතිය (%)
පේරාදෙණිය-බදුල්ල-වෙන්කලාඩි මාර්ගයේ කොටසක් වැඩිදියුණු කිරීම	13.5%	14%	103%	0%	4.8%	4.78%	99%
ඔරුගොඩවත්ත - අඔතලේ මාර්ගයේ පාලම් අංක4/2 නැවත ඉදිකිරීම	-	-	-	70%	7%	14%	<100%
ඔරුගොඩවත්ත - අඔතලේ මාර්ගයේ පාලම් අංක3/1 නැවත ඉදිකිරීම	-	-	-	70%	7%	2%	28.5%

පේරාදෙණිය - බදුල්ල - වෙන්කලාඩි මාර්ගයේ (A005)කි.මී. 0+042 සිට කි.මී. 3+005 දක්වා වන කොටසෙහි ඉතිරි වැඩිදියුණු කිරීමේ හා ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීමේ කටයුතු 2022 වර්ෂයේදී අවසන් කරන ලදි. මීට අමතරව 2022 වර්ෂයේදී නැවත ඉදිකිරීම සඳහා හඳුනාගන්නා ලද ඔරුගොඩවත්ත - අඔතලේ මාර්ගයේ පාලම් අංක 4/2 හා පාලම් අංක 3/1 ඉදිකිරීම් සඳහා පිළිවෙලින් 14% හා 2% ක භෞතික ප්‍රගතියක් අත්කරගෙන ඇත.

- **කොළඹ දිස්ත්‍රික් මාර්ග සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය**

	2021				2022		
	සංශෝධිත ඉලක්කය (%)	තත්‍ය ප්‍රගතිය (%)	ඉලක්ක අත්පත් කරගැනීමේ ප්‍රගතිය (%)	මුල් ඉලක්කය (%)	සංශෝධිත ඉලක්කය (%)	තත්‍ය ප්‍රගතිය (%)	ඉලක්ක අත්පත් කරගැනීමේ ප්‍රගතිය (%)
කොට්ටාව - තලගල මාර්ගය	28%	31%	111%	2.0%	2.5%	2.0%	80%
කෝට්ටේ - බෝපේ මාර්ගය	3.7%	3.7%	100%	2021 වර්ෂයේදී නිම කරන ලදි.			
ඔරුගොඩවත්ත - අඹතලේ මාර්ගය (අදියර I)	41%	30.6%	75%	20%	16%	11.9%	74%
ඔරුගොඩවත්ත - අඹතලේ මාර්ගය (අදියර II)	50%	30%	60%	30%	18%	14.8%	82%

කොට්ටාව - තලගල මාර්ගයේ ඉදිකිරීම් කටයුතු 2022 වර්ෂයේදී අවසන් කරන ලද අතර ඔරුගොඩවත්ත - අඹතලේ මාර්ගය අදියර I සඳහා 84% සමුච්ඡිත භෞතික ප්‍රගතියකුත් අදියර II සඳහා 79%ක සමුච්ඡිත භෞතික ප්‍රගතියකුත් වාර්තා කර ඇත.

- **ඒකාබද්ධ මාර්ග ආයෝජන වැඩසටහන**

	2021				2022		
	සංශෝධිත ඉලක්කය (%)	තත්‍ය ප්‍රගතිය (%)	ඉලක්ක අත්පත් කරගැනීමේ ප්‍රගතිය (%)	මුල් ඉලක්කය (%)	සංශෝධිත ඉලක්කය (%)	තත්‍ය ප්‍රගතිය (%)	ඉලක්ක අත්පත් කරගැනීමේ ප්‍රගතිය (%)
අදියර I	9%	4.6%	51%	8.64%	8.64%	4%	46%
අදියර II	40%	31%	78%	29.24%	16.85%	12.26	73%

වාර්තා කරනු ලබන කාලසීමාව අවසානයේදී අදියර Iසඳහා 83%ක සමුච්චිත භෞතික ප්‍රගතියකුත් අදියර II සඳහා 31%ක සමුච්චිත භෞතික ප්‍රගතියකුත් අත්කරගෙන ඇත.

- **බස්නාහිර පළාත් ජාතික මාර්ග ව්‍යාපෘතිය**

	2021				2022		
	සංශෝධිත ඉලක්කය (%)	තත්‍ය ප්‍රගතිය (%)	ඉලක්ක අත්පත් කරගැනීමේ ප්‍රගතිය (%)	මුල් ඉලක්කය (%)	සංශෝධිත ඉලක්කය (%)	තත්‍ය ප්‍රගතිය (%)	ඉලක්ක අත්පත් කරගැනීමේ ප්‍රගතිය (%)
කඩුවෙල - අතුරුගිරිය මාර්ගය	39%	25%	64%	30%	30%	23.8%	79%

වාද්දුව - මොරොන්තුඩුව මාර්ගය සහ බෙල්ලන - මොරගල මාර්ගය 2020 වර්ෂයේදී අවසන් කල අතර කඩුවෙල - අතුරුගිරිය මාර්ගය සඳහා වාර්තා කරනු ලබන කාලසීමාව තුලදී 92%ක සමුච්චිත ප්‍රගතියක් වාර්තා කර ඇත.

- **බෙස්ලයින් මාර්ගය දීර්ඝ කිරීම - අදියර III**

	2021				2022		
	සංශෝධිත ඉලක්කය (%)	තත්‍ය ප්‍රගතිය (%)	ඉලක්ක අත්පත් කරගැනීමේ ප්‍රගතිය (%)	මුල් ඉලක්කය (%)	සංශෝධිත ඉලක්කය (%)	තත්‍ය ප්‍රගතිය (%)	ඉලක්ක අත්පත් කරගැනීමේ ප්‍රගතිය (%)
බෙස්ලයින් මාර්ගය දීර්ඝ කිරීම - අදියර III (ඉඩම් අත්පත් කරගැනීම)	25%	17%	68%	32%	1.13%	1.13%	100%

2022 වර්ෂය අවසන් වනවිට බෙස්ලයින් මාර්ගය දීර්ඝ කිරීම - අදියර III හි ඉඩම් අත්පත්කරගැනීම සඳහා (නිරවුල් කරන ලද ඉඩම් කට්ටි සඳහා) 68.58%ක සමුච්චිත භෞතික ප්‍රගතියක් වාර්තා කර ඇත.

↑ **මධ්‍යම හා ඌව පළාතේ මාර්ග සහ පාලම් පුළුල් කර වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය**

	2021				2022		
	සංශෝධිත ඉලක්කය (%)	තත්‍ය ප්‍රගතිය (%)	ඉලක්ක අත්පත් කරගැනීමේ ප්‍රගතිය (%)	මුල් ඉලක්කය (%)	සංශෝධිත ඉලක්කය (%)	තත්‍ය ප්‍රගතිය (%)	ඉලක්ක අත්පත් කරගැනීමේ ප්‍රගතිය (%)
මධ්‍යම හා ඌව පළාතේ මාර්ග සහ පාලම් පුළුල් කර වැඩිදියුණු කිරීම	14%	9%	64%	5%	4%	3%	75%

වාර්තා කරනු ලබන කාලසීමාව අවසානයේදී මෙම ව්‍යාපෘතිය මඟින් 98%ක සමුච්චිත භෞතික ප්‍රගතියක් වාර්තා කර ඇත.

- **පානදුර දක්වා සමුද්‍රීය මාර්ගය දීර්ඝ කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය**

	2021				2022		
	සංශෝධිත ඉලක්කය (%)	තත්‍ය ප්‍රගතිය (%)	ඉලක්ක අත්පත් කරගැනීමේ ප්‍රගතිය (%)	මුල් ඉලක්කය (%)	සංශෝධිත ඉලක්කය (%)	තත්‍ය ප්‍රගතිය (%)	ඉලක්ක අත්පත් කරගැනීමේ ප්‍රගතිය (%)
සමුද්‍රීය මාර්ගය අදියර I(රාමක්‍රිෂ්ණා වීදියේ සිට මෙල්බර්න් වීදිය දක්වා)	15%	15%	100%	-	-	-	-

	2021			2022			
	සංශෝධිත ඉලක්කය (%)	තත්‍ය ප්‍රගතිය (%)	ඉලක්ක අත්පත් කරගැනීමේ ප්‍රගතිය (%)	මුල් ඉලක්කය (%)	සංශෝධිත ඉලක්කය (%)	තත්‍ය ප්‍රගතිය (%)	ඉලක්ක අත්පත් කරගැනීමේ ප්‍රගතිය (%)
සමුද්‍රීය මාර්ගය අදියර II (මෙල්බර්න් වීදිය සිට ග්ලේන් ආබර් පෙදෙස)	10%	10%	100%	-	-	-	-
සමුද්‍රීය මාර්ගය අදියර III (ග්ලේන් ආබර් පෙදෙස සිට කොල්ලුපිටිය දුම්රිය ස්ථානය දක්වා)	3%	3%	100%	-	-	-	-
සමුද්‍රීය මාර්ගය අදියර IV(රාමක්‍රිෂ්ණා මාර්ගයේ සිටග්‍රේසර් පෙදෙස දක්වා)	3%	5%	>100%	2%	2%	2%	100%
සමුද්‍රීය මාර්ගය අදියර V- මාර්ග වැඩ	80%	79%	99%	1%	1%	1%	100%
සමුද්‍රීය මාර්ගය අදියර VI - මාර්ග වැඩ	95%	95%	100%	-	-	-	-
සමුද්‍රීය මාර්ගය අදියර IV හරහා පාලමක් ඉදිකිරීම	-	-	-	40%	35%	35%	100%

පානදුර දක්වා සමුද්‍රීය මාර්ගය දීර්ඝ කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය අදියර I,II,III,VI (මාර්ග වැඩ) හි කටයුතු 2020 වර්ෂයේදී අවසන් කළ අතර ඉතිරි අදියරයන්හි වැඩ 2022 වර්ෂයේදී අවසන් කරන ලදි.

- **ගාල්ල - දෙනියාය - මාදම්පේ මාර්ගය (කි.මී 78+000 – 130+600 සූරියකන්ද සිට රක්වාන දක්වා මාර්ග කොටස)**

	2021			2022			
	සංශෝධිත ඉලක්කය (%)	තත්‍ය ප්‍රගතිය (%)	ඉලක්ක අත්පත් කරගැනීමේ ප්‍රගතිය (%)	මුල් ඉලක්කය (%)	සංශෝධිත ඉලක්කය (%)	තත්‍ය ප්‍රගතිය (%)	ඉලක්ක අත්පත් කරගැනීමේ ප්‍රගතිය (%)
ගාල්ල-දෙනියාය-මාදම්පේ මාර්ගයේ සූරියකන්ද සිට රක්වාන දක්වා	1%	0.32%	32%	40%	3.5%	5.3%	<100%

වාර්තා කරනු ලබන කාලසීමාව අවසන් වන විට මෙම ව්‍යාපෘතිය මඟින් 5.6%ක සමුච්ඡිත භෞතිකප්‍රගතියක් වාර්තා කර ඇත.

- **මහනුවර ප්‍රදේශයේ උමං මාර්ගයක් ඉදිකිරීම**

	2021			2022			
	සංශෝධිත ඉලක්කය (%)	තත්‍ය ප්‍රගතිය (%)	ඉලක්ක අත්පත් කරගැනීමේ ප්‍රගතිය (%)	මුල් ඉලක්කය (%)	සංශෝධිත ඉලක්කය (%)	තත්‍ය ප්‍රගතිය (%)	ඉලක්ක අත්පත් කරගැනීමේ ප්‍රගතිය (%)
උපදේශන සේවාව (විස්තරාත්මක නිර්මාණය, ප්‍රසම්පාදන සහාය සහ ඉදිකිරීම් අධීක්ෂණය)	1%	0.82%	82%	12%	0.8%	0.4%	50%

- **අන්තර්ගතිකව සම්බන්ධිත සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය**

	2021			2022			
	සංශෝධිත ඉලක්කය (%)	තත්‍ය ප්‍රගතිය (%)	ඉලක්ක අත්පත් කරගැනීමේ ප්‍රගතිය (%)	මුල් ඉලක්කය (%)	සංශෝධිත ඉලක්කය (%)	තත්‍ය ප්‍රගතිය (%)	ඉලක්ක අත්පත් කරගැනීමේ ප්‍රගතිය (%)
අන්තර්ගතිකව සම්බන්ධිත සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය	2021 වර්ෂයේදී මාර්ග වැඩිදියුණු කිරීමේ කටයුතු ආරම්භ නොකරන ලදි.			20%	21.83%	11.83%	54%

2022 වර්ෂයේ දෙසැම්බර් 31 වන විට මෙම ව්‍යාපෘතිය මඟින් 11.83% ක සමුච්ඡිත භෞතිකප්‍රගතියක් වාර්තා කර ඇත.

.

2.4 මහාමාර්ග පුළුල් කිරීම සහ වැඩිදියුණු කිරීම

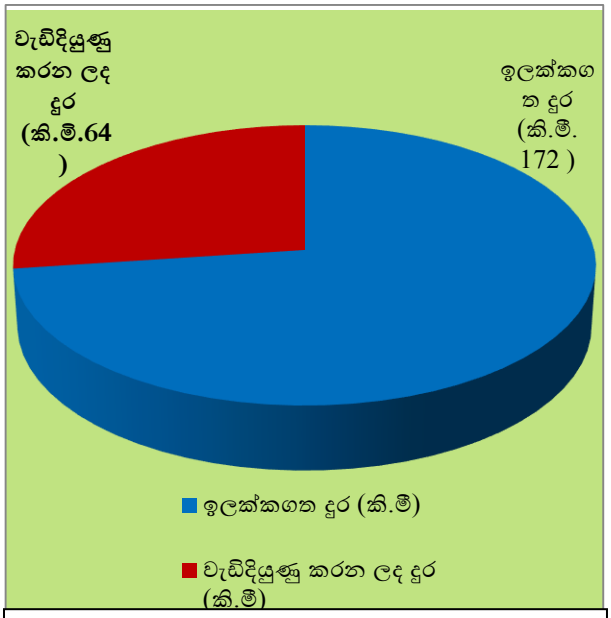
2.4.1 මහාමාර්ග පුළුල් කිරීම සහ වැඩිදියුණු කිරීම

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

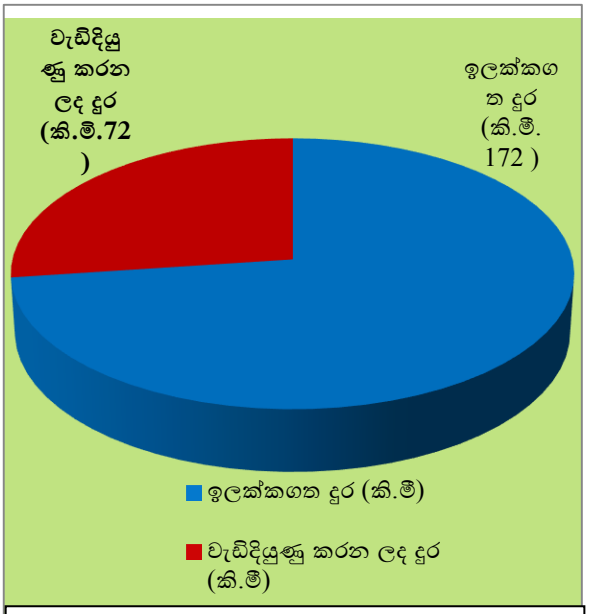
2022 වර්ෂය තුල මෙම වැඩසටහන යටතේ වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා ඉලක්ක කරන ලදමාර්ග ප්‍රමාණය කි.මී. 172 ක් වූ අතර වාර්තා කරන කාලසීමාව තුළදී මාර්ග කි.මී. 72කප්‍රමාණයක් වැඩිදියුණු කරන ලද්දේ 42%ක ඉලක්කයක් පූර්ණය කරමිනි. ඊට අමතරව වාර්තා කරනු ලබන කාලසීමාව තුළදී මෙම වැඩසටහන යටතේ පාලම් 22ක නැවත ඉදිකිරීමේ කටයුතු ද සිදු කරන ලදි.

එසේම 2021 වර්ෂය තුලදී ද ඉලක්කගත මාර්ග වැඩිදියුණුකිරීම් ප්‍රමාණය කි.මී.172 වූ අතර වර්ෂය අවසානය වන විට 40%ක ප්‍රගතියක් අත්කරගනිමින් මාර්ග කි.මී. 64 ක ප්‍රමාණයක් වැඩිදියුණු කර ඇති අතර පාලම් නැවත ඉදිකිරීම ද සිදු කර ඇත.

2022 වර්ෂය අවසානයේදී මාර්ග පුළුල් කිරීම සහ වැඩිදියුණු කිරීමේ වැඩසටහන යටතේ එක් එක් දිස්ත්‍රික්කය මඟින් අත්කරගන්නා ලද භෞතික හා මූල්‍ය ප්‍රගතිය පහත පරිදි දැක්විය හැක.



රූපසටහන 2.4.1.1 2021 වර්ෂයේදී වැඩිදියුණු කරන ලද මාර්ග දුර ප්‍රමාණය



රූපසටහන 2.4.1.2 2022 වර්ෂයේදී වැඩිදියුණු කරන ලද දුර ප්‍රමාණය

වගු අංක **2.4.1.1** **2022** වර්ෂයේ මාර්ග හා පාලම් පුළුල් කිරීම හා වැඩිදියුණු කිරීමේ වැඩසටහනේ භෞතික හා මූල්‍ය ප්‍රගතිය

අයවැය කේතය	දිස්ත්‍රික්කයේ නම	භෞතික ප්‍රගතිය		මූල්‍ය ප්‍රගතිය		
		2022.12.31 දිනට සමස්ත භෞතික ඉලක්කය	2022.12.31 දිනට අත්කරගත් ප්‍රගතිය (%)	අයවැය ප්‍රතිපාදනය - 2022 (රු.මී)	2022.12.31 දිනට වියදම (රු.මී)	මූල්‍ය ප්‍රගතිය (%)
117-02-05-01-2104-11	කොළඹ	100	62%	200.00	120.85	60%
117-02-05-02-2104-11	ගම්පහ	100	72%	200.00	146.56	73%
117-02-05-03-2104-11	කළුතර	100	73%	200.00	22.84	11%
117-02-05-04-2104-11	මහනුවර	100	38%	190.00	46.86	25%
117-02-05-05-2104-11	මාතලේ	100	62%	140.00	4.83	3%
117-02-05-06-2104-11	නුවරඑළිය	100	6%	130.00	0.00	0%
117-02-05-07-2104-11	මාතර	100	13%	140.00	108.31	77%
117-02-05-08-2104-11	ගාල්ල	100	76%	140.00	16.34	12%
117-02-05-09-2104-11	හම්බන්තොට	100	99%	140.00	132.81	95%
117-02-05-10-2104-11	යාපනය	100	94%	100.00	88.89	89%
117-02-05-11-2104-11	කිලිනොච්චි	100	71%	100.00	58.94	59%
117-02-05-12-2104-11	මන්නාරම	100	64%	100.00	69.98	70%
117-02-05-13-2104-11	වවුනියාව	100	66%	100.00	56.76	57%
117-02-05-14-2104-11	මුලතිව්	100	99%	100.00	12.38	12%
117-02-05-15-2104-11	මඩකලපුව	100	20%	100.00	14.91	15 %
117-02-05-16-2104-11	අම්පාර	100	3%	100.00	0.00	0%
117-02-05-17-2104-11	ත්‍රිකුණාමලය	100	54%	100.00	12.13	12%
117-02-05-18-2104-12	කුරුණෑගල	100	8%	120.00	56.62	47%
117-02-05-19-2104-13	පුත්තලම	100	0%	120.00	60.44	50%
117-02-05-20-2104-14	අනුරාධපුර	100	12%	150.00	9.99	7%
117-02-05-21-2104-15	පොළොන්නරුව	100	100%	100.00	12.90	13%
117-02-05-22-2104-16	බදුල්ල	100	86%	120.00	109.07	91%
117-02-05-23-2104-17	මොනරාගල	100	84%	120.00	8.44	7%
117-02-05-24-2104-18	කෑගල්ල	100	5%	120.00	10.92	9%
117-02-05-25-2104-19	රත්නපුර	100	49%	120.00	42.92	36%
117-02-05-26-2104-20	**බදුසංරවකය**	-	-	350.00	137.63	39%

අයවැය කේතය	දිස්ත්‍රික්කයේ නම	භෞතික ප්‍රගතිය		මූල්‍ය ප්‍රගතිය		
		2022.12.31 දිනට සමස්ත භෞතික ඉලක්කය	2022.12.31 දිනට අත්කරගත් ප්‍රගතිය (%)	අයවැය ප්‍රතිපාදනය - 2022 (රු.මී)	2022.12.31 දිනට වියදම (රු.මී)	මූල්‍ය ප්‍රගතිය (%)
117-02-05-29-2104-21	ජාතික ඉතිරි කිරීමේ බැංකුව	-	-	-		
	එකතුව			3,600.00	1,362.28	38%

2021 හා 2022 වර්ෂයන්හි භෞතික ප්‍රගතිය ඇගැයීම

2021 වර්ෂයේදී පුත්තලම සහ පොළොන්නරුව යන දිස්ත්‍රික්ක 02ම 100%ක භෞතික ඉලක්කයක් සාක්ෂාත් කරගෙන ඇති අතර 2022 වර්ෂයේදී 100% භෞතික ඉලක්කයක් පූර්ණය කරගෙන ඇත්තේ පොළොන්නරුව දිස්ත්‍රික්කය පමණි.

2021 හා 2022 යන වර්ෂයන් දෙකෙහිදීම යාපනය, මුලතිව් හා කුරුණෑගල යන දිස්ත්‍රික්ක 03ම 90%කට වඩා වැඩි භෞතික ප්‍රගතියක් අත්කරගෙන ඇත.

2021 වර්ෂයේදී මාතලේ සහ මොනරාගල යන දිස්ත්‍රික්ක ද්විත්වය 75%ත් 90%ත් අතර භෞතික ප්‍රගතියක් වාර්තා කර ඇති අතර 2022 වර්ෂයේදී ගාල්ල, බදුල්ල හා මොණරාගල යනදිස්ත්‍රික්ක 03 75%ත් 90%ත් අතර භෞතික ප්‍රගතියක් වාර්තා කර ඇත.

2022 වර්ෂයේදී දිස්ත්‍රික්ක 25 අතරින් දිස්ත්‍රික්ක 18 ක් 75% ට අඩු භෞතික ප්‍රගතියක්වාර්තා කර ඇත.පුත්තලම දිස්ත්‍රික්කය තුළ සැලසුම් කළ ක්‍රියාකාරකම් නිසිපරිදි ක්‍රියාත්මක නොවුනේ පෙර වර්ෂයේ සිදුකළ වැඩ සඳහා ගෙවීමට තිබූ හදිසි බිල්පත් ගෙවීමට සිදු වූ බැවිනි. එබැවින් එම දිස්ත්‍රික්කය සඳහා කිසිදු ප්‍රගතියක් වාර්තා වී නැත. එසේම 2022 වර්ෂයේදී අවම භෞතික ප්‍රගතියක් වාර්තා වී ඇත්තේ අම්පාර දිස්ත්‍රික්කයෙනි.

2022 වර්ෂයේදී මෙම වැඩසටහන මඟින් පළාත් වශයෙන් අත්කරගත් මූල්‍ය ප්‍රගතිය පහත පරිදි වේ.

වගුව 2.4.1.2 – 2021හා 2022 වර්ෂයේ දී පළාත් වශයෙන් අත්කර ගත් මූල්‍ය ප්‍රගතිය

පළාතේ නම	2021/12/31 ට අත්කර ගත් මූල්‍ය ප්‍රගතිය	2022/12/31 ට අත්කර ගත්මූල්‍ය ප්‍රගතිය
බස්නාහිර	67%	48%
මධ්‍යම	10%	11%
දකුණ	24%	61%
උතුර	45%	57%
නැගෙනහිර	24%	9%
වයඹ	55%	49%
උතුරු මැද	34%	9%
ඌව	29%	49%
සබරගමුව	21%	22%

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

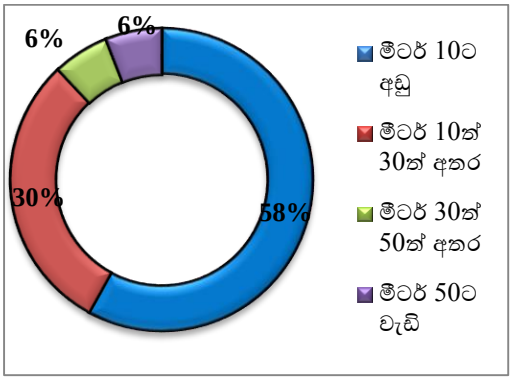
2022/12/31 ට මූල්‍ය ප්‍රගතිය

අයවැය කේතය	විස්තරය	සංශෝධිත අයවැය ප්‍රතිපාදනය-2022(රු.මී)	වියදම (රු.මී)
117-2-5-1-25	2506- යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය	3,600.00	1,362.32
	එකතුව	**3,600.00**	**1,362.32**

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 ස්ථීර 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 යටතේමෙම අමාත්‍යාංශය විසින් 2021 වසරේදී ද පහසු ,ඉක්මන් හා ආරක්ෂාකාරී ගමනාගමන අවශ්‍යතා හඳුනාගනිමින් නව පාලම් හා ගුවන් පාලම් ඉදිකිරීම , කුඩා හා දුර්වල පාලම් ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම හා වැඩිදියුණු කිරීම සහ නැවත ඉදිකිරීම මෙන්ම නව පාලම් ඉදිකිරීම යන කාර්යයන් අන්තර්ගත වූ ව්‍යාපෘති රාශියක් හරහා සිදු කරන ලදී.

ජාතික මහමාර්ග 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 හානියට පත්/ අබලන් පාලම් නැවත ඉදිකිරීම / ප්‍රතිනිර්මාණය

මෙම වැඩසටහන යටතේ 2021 වර්ෂයේ දී සවිබල ගැන්වීම් කටයුතු සිදු කරනු ලැබූ පාලම් ගණන 64කි. එම පාලම් 64 අතරින් පාලම් 33ක කටයුතු සම්පූර්ණයෙන්ම අවසන් කළ අතර තවත් පාලම් 31ක ප්‍රතිසංස්කරණ කටයුතු ක්‍රියාත්මක තත්ත්වයෙහි පැවතිණි. 2022 වර්ෂයේදී පාලම් 43ක සවිබල ගැන්වීම් කටයුතු ආරම්භ කළ අතර ඉන් පාලම් 02ක කටයුතු අවසන් කළ අතර තවත් පාලම් 31ක ඉදිකිරීම් කටයුතු ක්‍රියාත්මක වෙමින් පැවති අතර ඉතිරි පාලම් 10 ටෙන්ඩර් අදියරෙහි පැවතිණි. ඒ අනුව, මෙම වැඩසටහන සඳහා අත්කරගත් ප්‍රගතිය 2021 වසරට සාපේක්ෂව 2022 වසරේදී අඩු අගයක් ගෙන ඇත.

වගු අංක 2.5.1.1 2022 වර්ෂය තුළ ආරම්භ කරනු ලැබූ ව්‍යාපෘති සඳහා භෞතික ප්‍රගතිය

පළාත	නිමකරන ලද	ක්‍රියාත්මක වෙමින් පවතින	ටෙන්ඩර් අදියරෙහි පවතින	එකතුව
බස්නාහිර	0	7	3	10
මධ්‍යම	0	7	1	8
දකුණු	0	0	1	1
උතුරු	0	0	0	0
නැගෙනහිර	1	2	0	3
නැගෙනහිර (අක්කරෛපත්තු)	0	0	2	2
වයඹ	1	8	0	9
උතුරු මැද	0	3	0	3
ඌව	0	1	1	2
සබරගමුව	0	3	2	5
එකතුව	**2**	**31**	**10**	**43**

මෙම ව්‍යාපෘතිය සඳහා 2022 වර්ෂයේදී වාර්තා වූ සමස්ත මූල්‍ය ප්‍රගතිය 54%ක් වූ අතර 2021 වර්ෂයේදී වාර්තා වූ සමස්ත මූල්‍ය ප්‍රගතිය 44% කි.

2022/12/31 දිනට මූල්‍ය ප්‍රගතිය

අයවැය කේතය	වැය විෂය/ අයිතම විස්තරය	සංශෝධිත අයවැය පුනිපාදනය 2022 (රු.මි.)	වියදම් (රු.මි.)
117-02-06-08	2506 යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය	350.00	188.31
	එකතුව	**350.00**	**188.31**

2.5.2 ජාතික මහාමාර්ගයන්හි පිහිටි පාලම් 25 ක් නැවත ඉදිකිරීම

පාලම් ගණන	:පැ I – 08 , පැ II – 09, පැ III – 08, පැ IV – 01
අරමුදල් සපයන ආයතනය	: අරාබි ආර්ථික සංවර්ධනය සඳහා වන කුවේට් අරමුදල (KFAED)
ඇස්තමේන්තුගත මුදල	:රු.මි. 5,070
ඇස්තමේන්තුගත මුදල (සංශෝධිත)	: රු.මි. 6,960
කොන්ත්‍රාත් මුදල	:පැ I – රු.මි. 1,165.84 පැ II– රු.මි.1,289.77, පැ III–රු.මි.2,057.61 පැ IV- රු.මි.441.03
ණය මුදල	:කුවේට් ඩිනාර් මිලියන 10
ආරම්භක දිනය	:පැ I – 07.09.2015, පැ II – 23.01.2020, පැ III – 20.07.2020 පැ IV- 08.02.2022
අවසන් වන දිනය	: පැ I – 05.09.2017, පැ II – 21.01.2022 පැ III – 19.01.2022 පැ IV- 07.05.2023
අවසන් වන දිනය (සංශෝධිත)	: පැ I – 19.06.2020, පැ II – 03.02.2022 පැ III – 14.09.2022

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 හි ඉදිකිරීම් කටයුතු 2015දී ආරම්භ කළ අතර සියළුම ඉදිකිරීම් කටයුතු අවසන් කර 2020 ජූනි මස 19 වන දින මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය වෙත භාර දීමට හැකි වී ඇත. ***(ඇමුණුම 14 අ)***

කොන්ත්‍රාත් පැකේජ II හා III යටතේ පිළිවෙලින් පාලම් 09ක් සහ 08ක් ඉදිකිරීමේ කටයුතු 2020 වර්ෂයේදී ආරම්භ කරන ලදි. වාර්තා කරනු ලබන කාලසීමාව අවසන් වන විට දෙවන පැකේජයේ සිවිල් වැඩ අවසන් කෙරුණු අතර තුන්වන පැකේජය 91% සමුච්ඡිත භෞතික ප්‍රගතියක් සහිතව ක්‍රියාත්මක වෙමින් පැවතිණි. දෙවන පැකේජය යටතේ ඉදිකිරීම් කටයුතු අවසන් කළ පාලම් ලැයිස්තුව ***ඇමුණුම 14 (ආ)*** හි දක්වා ඇත.

තුන්වන පැකේජය යටතේ ඉදිකරන ලද පාලම් ලැයිස්තුව හා ඒ සඳහා අත්කරගත් ප්‍රගතිය පහත පරිදි වේ.

වගු අංක 2.5.2.1 කොන්ත්‍රාත් පැකේජ III යටතේ ඉදිකිරීම් කටයුතු සිදු කිරීමට තෝරාගනු ලැබූ පාලම්වල සමස්ත භෞතික ප්‍රගතිය

අයිතම අංක	පාලම් නම සහ අංකය	දිග ප්‍රමාණය (මීටර්)	2021.12.31 දිනට සමුච්ඡිත භෞතික ප්‍රගතිය (%)	2022.12.31 දිනට සමුච්ඡිත භෞතික ප්‍රගතිය (%)
1	පාලම් අංක 75/1 කටුගස්තොට - කුරුණෑගල - පුත්තලම මාර්ගය (ඒ 010)	124.4	83%	99%
2	පාලම් අංක 76/1 කටුගස්තොට - කුරුණෑගල - පුත්තලම මාර්ගය (ඒ 010)	16.5	100%	100%
3	පාලම් අංක 16/1 තෝප්පු - මාදම්පේ මාර්ගය(බී 419)	19	55%	75%

අයිතම අංක	පාලම් අංක සහ නම	දිග ප්‍රමාණය (මීටර්)	2021.12.31 දිනට සමුච්ඡිත භෞතික ප්‍රගතිය (%)	2022.12.31 දිනට සමුච්ඡිත භෞතික ප්‍රගතිය (%)
4	පාලම් අංක 78/5 නාවත්කුලි - කරතිව් - මන්නාරම මාර්ගය(ඒ 032)	57	81%	96%
5	පාලම් අංක 53/1 පරන්තන් - කරච්චි - මුලතිව් මාර්ගය (ඒ 035)	21.6	94%	100%
6	පාලම් අංක 31/3 කොළඹ - මහනුවර මාර්ගය (ඒ 001)	25	67%	84%
7	පාලම් අංක 32/2 කොළඹ - මහනුවර මාර්ගය (ඒ 001)	38	48%	83%
8	පාලම් අංක 3/5 බත්තුළුඔය - උඩප්පුව - ඇදිමූනායි මාර්ගය (බී 614)	38	73%	95%

ඉහත වගුවට අනුව, 2022 වර්ෂය අවසන් වන විට තුන්වන පැකේජය යටතේ පාලම් 03ක ඉදිකිරීම් කටයුතු අවසන් කර තිබූ අතර ඉතිරි පාලම්හි ඉදිකිරීම් කටයුතු 2023 වර්ෂයේ පළමු කාර්තුවේදී අවසන් කිරීමට සැලසුම් කර ඇත.

මෙම ව්‍යාපෘතියේ තුන්වන පැකේජය යටතේ ඉදිකිරීමට සැලසුම්කර තිබූ පහත සඳහන් පාලම් 05හි කටයුතු 2022 අගෝස්තු මස 31 දින සිට තාවකාලිකව නතරකර දැමීමට සිදුවූයේ අතුරු ගෙවීම් සහතික (IPCs) නොගෙවීම හේතුවෙනි.

- තෝප්පු-මාදම්පේ මාර්ගයේ (B 419) පාලම් අංක 16/1
- නාවත්කුලි-කරතිව්-මන්නාරම මාර්ගයේ (A 032) පාලම් අංක 78/5
- කොළඹ - මහනුවර මාර්ගයේ (A 001) පාලම් අංක 31/3
- කොළඹ - මහනුවර මාර්ගයේ (A 001) පාලම් අංක 32/2
- බුත්තළුඔය - උඩප්පුව - අඩිමුනායි මාර්ගයේ (B 614) පාලම් අංක 3/5

2022 වර්ෂයේදී මෙම ව්‍යාපෘතියේ දෙවන පැකේජය 1%ක ප්‍රගතියක් සහිතව නිම කිරීමටත් තුන්වන පැකේජය 19.3% ඉලක්කයක් අත්කරගැනීමටත් සැලසුම් කර තිබූ අතර 2022 වර්ෂය අවසන් වන විට සැලසුම් කළ පරිදිම ඉලක්ක පූර්ණය කරගැනීමට හැකි වී ඇත.

2021 වර්ෂය අවසන් වන විට දෙවන හා තුන්වන පැකේජ සඳහා පිළිවෙලින් 99% හා 71.2%ක සමුච්ඡිත භෞතික ප්‍රගතියක් වාර්තා කර ඇත. වාර්තා කරනු ලබන කාලසීමාව අවසන් විට දෙවන හා තුන්වන පැකේජ සඳහා පිළිවෙලින් 100% හා 90.5% සමුච්ඡිත භෞතික ප්‍රගතියක් වාර්තා කර ඇත.

මෙම ව්‍යාපෘතියේ සිව්වන පැකේජය යටතේ කොළඹ - ගාල්ල - හම්බන්තොට - වැල්ලවාය මාර්ගයේ (A002) පාලම් අංක 52/1 2022 වර්ෂයේදී ඉදිකිරීම සඳහා සැලසුම් කර තිබුණ ද එම පාලමෙහි ඉදිකිරීම් කටයුතු 2022 ජූලි මස 21 දින සිට තාවකාලිකව නතර කරන ලද අතරම පස්වන කොන්ත්‍රාත් පැකේජය යටතේ පහත සඳහන් පාලම් 06 ඉදිකිරීම සඳහා හඳුනාගෙන ඇත.

- ඒකල - කොටදෙනියාව මාර්ගයේ (B 111) පාලම් අංක 4/1
- යාපනය හන්දිය - ශ්‍රී මහා බෝධි මාර්ගයේ (B 164) පාලම් අංක 1/6
- කිරිඳිවිට - ගනේමුල්ල මාර්ගයේ (B 226) පාලම් අංක 1/5
- ජාඇල - ඒකල - ගම්පහ - යක්කල මාර්ගයේ (A 033) පාලම් අංක 13/2
- ජාඇල - ඒකල - ගම්පහ - යක්කල මාර්ගයේ (A 033) පාලම් අංක 10/3
- දූනගහ - නිල්පනාගොඩ මාර්ගයේ (B 108) පාලම් අංක 2/1

මෙම ව්‍යාපෘතිය මඟින් 2022 වර්ෂය අවසන් වන විට 70% ක මූල්‍ය ප්‍රගතියක් වාර්තා කර ඇති අතර 2021 වර්ෂයේදී එම අගය වාර්තා වී තිබුණේ 74%ක් ලෙසිනි.

2022/12/31 දිනට මූල්‍ය ප්‍රගතිය

අයවැය ක්ෂේත්‍රය	වැය විෂය/ අයිතම විස්තරය	සංශෝධිත අයවැය ප්‍රතිපාදනය - 2022 (රු.මි)	වියදම (රු.මි.)
117-02-06-17	2105 ඉඩම් හා ඉඩම් වැඩිදියුණු කිරීම	15.00	0.75
	2506 යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය	930.00	663.24
	එකතුව	**945.00**	**663.99**

මෙම ව්‍යාපෘතියේ ඉතිරිව පවතින පාලම් වල වැඩ මුදල් ලැබීමෙන් පසු අවසන් කිරීමටත්, මූල්‍ය ප්‍රතිපාදන හිඟය හේතුවෙන් මග්ගොන පාලමෙහි ඉතිරිව පවතින වැඩ නතර කිරීමටත් අග්‍රාමාත්‍ය ලේකම්ගේ ප්‍රධානත්වයෙන් යුත් අමාත්‍ය මණ්ඩලය විසින් පත්කළ මහා පරිමාණ සංවර්ධන ව්‍යාපෘතීන් නැවත ක්‍රමෝපායකරණ හා කඩිනම් කිරීමේ බලතල සහිත නිලධාරී කමිටුව (RAMP) විසින් තීරණය කරන ලදි.

2.5.3 දෙවන නව කැළණි පාලම ඉදිකිරීම

මුළු දිග	: මීටර් 1,185
අරමුදල් සපයන ආයතනය	:ජපාන අන්තර්ජාතික සහයෝගිතා ආයතනය (JICA)
ඇස්තමේන්තුගත මුදල	:රු.මි. 55.313
කොන්ත්‍රාත් මුදල	:යකඩ පාලම: රු.බි. 31.5 අමතර පාලම : රු.බි.9.8
ණය මුදල	:ජපාන යෙන් මි.35,020
ව්‍යාපෘති කාලසීමාව	: වසර 04
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
අවසන් වන දිනය (සංශෝධිත)	: යකඩ පාලම : 25.11.2021 අමතර පාලම: 25.10.2021

මෙහි මූලික ඉදිකිරීම් කටයුතු 2014 ජනවාරි මාසයේදී ආරම්භ කරන ලද අතර 2020 වර්ෂයේ දී සම්පූර්ණ කිරීමට හැකිවෙතැයි හඳුනා ගන්නා ලදි. නමුත් කොවිඩ් 19 ව්‍යාප්තිය හේතුවෙන් ව්‍යාපෘතිය අවසන් කරන කාලසීමාව දීර්ඝ කිරීමට සිදු විය.

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

කොළඹ - කටුනායක අධිවේගී මාර්ගය මහජනයා සඳහා විවෘත කිරීමත් සමඟ කොළඹ නගරයට ළඟාවන වාහන ප්‍රමාණය සැලකිය යුතු මට්ටමේ ඉහළ යාමක් දක්නට ලැබීම කරණ කොට උක්ත ඉල්ලුමට මුහුණදීම සඳහා නව කැළණි පාලම මංතීරු 6 කින්, අන්තර්හුවමාරු මධ්‍යස්ථාන හා වරාය ප්‍රවේශ මාර්ගයට සම්බන්ධ වන ලෙස උස්කොට තනන ලද මාර්ගයකින් සමන්විත ව ඉදිකිරීමට සැලසුම් කරන ලදි.

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 ඉදිකිරීම හා ප්‍රතිස්ථානගත 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 කටහිර සහ ඉංජිනේරු අන්තර්ජාතික සමාගම වෙත ප්‍රධානය කර ඇති අතර නිර්මාණ කටයුතු, ටෙන්ඩර සහායක කටයුතු සහ ඉදිකිරීම් සඳහා අධීක්ෂණ කටයුතු සඳහා 2015 සිය 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 I සහ II සඳහා පිළිවෙළින් 2017 වසරේ දෙසැම්බර් සහ සැප්තැම්බර් යන මාසයන්හි කොන්ත්‍රාත් ප්‍රදානය සිදු කර ඇත.

මෙම ව්‍යාපෘතිය මගින් නිවාස අහිමිවන ජනතාව සඳහා සාලමුල්ල ලක්සඳ සෙවණ නිවාස සංකීර්ණය ඉදිකෙරුණු අතර එහි ප්‍රතිස්ථාපන කටයුතු 2017 අප්‍රේල් මස දී නිමාවට පත් විය.

නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය මඟින් සාලමුල්ල ලක්සඳ සෙවණ නිවාස යෝජනා සංකීර්ණයේ නිවාස හිමියන් සඳහා බලපත්‍ර නිකුත් කිරීමේ ප්‍රමාදය හේතුවෙන් 2021 වර්ෂය අවසන් වන විට මෙම ව්‍යාපෘතියේ ඉඩම් අත්පත්කර ගැනීමේ කටයුතු 99%කට වඩා වැඩි අගයකින් අවසන් කර ඇත.

කොන්ත්‍රාත් පැකේජ ද්විත්වයෙහිම ඉදිකිරීම් කටයුතු සම්පූර්ණයෙන්ම අවසන් කර 2021 නොවැම්බර් මස 25 වන දින මෙය මහජනතාව සඳහා විවෘත කරන ලදි. 2022 වර්ෂයේදී මෙම ව්‍යාපෘතිය සඳහා ප්‍රතිපාදන වෙන් වූයේ බිල්පත් ගෙවීම සඳහා පමණි.

2022/12/31 දිනට මූල්‍ය ප්‍රගතිය

අවවැය කේතය	වැය විෂය/ අයිතම විස්තරය	සංශෝධිත අවවැය ප්‍රතිපාදනය 2022 (රු.මි)	වියදම (රු.මි.)
117-02-06-21	2105 ඉඩම් හා ඉඩම් වැඩිදියුණුකිරීම්	15.00	0.63
	2506 යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය	1,527.00	1,476.33
	එකතුව	**1,542.00**	**1,476.96**

ඉහත නිදර්ශනයට අනුව 2022 වර්ෂය අවසන් වන විට ව්‍යාපෘතියේ මූල්‍ය ප්‍රගතිය 96%ක් ලෙස වාර්තා කර ඇති අතර එම අගය 2021 වර්ෂයේදී එම අගය වාර්තා වූයේ 66%ක් ලෙසිනි.

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

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

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

මේ යටතේ තෝරාගත් නියැදි පළාත් වල (බස්නාහිර, මධ්‍යම හා දකුණ) පාලම් අධීක්ෂණය කිරීමේ කටයුතු ජපාන ජාත්‍යන්තර සහායෝගීතා ආයතනය මගින් සිදු කරනු ලැබූ අතර අනිකුත් පළාත් වල පාලම් අධීක්ෂණය කිරීම් කටයුතු මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියට අයත් ඉංජිනේරුවරුන් යටතේ සිදු කෙරුණි. තෝරාගත් නියැදි පළාත් වල පාලම් අධීක්ෂණය කිරීමේ කටයුතු 2017 දී නිමාවට පත්විය.

මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියට අයත් ඉංජිනේරුවරුන් යටතේ අධීක්ෂණය කිරීම් 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 100%ක් දක්වා අවසන් කරන ලදි.

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.

2021 වර්ෂයේදී දිවයින පුරා පිහිටි පාලම් 4,237ක අධීක්ෂණ කටයුතු සිදු කරන ලදී. ඒ අනුව පවතින පාලම්, අළුත්වැඩියා කළයුතු පාලම්, පුළුල් කළ යුතු පාලම් හා නැවත ඉදිකළ යුතු පාලම්හි සිදුකරමින් පවතින ඉදිකිරීම් ක්‍රියාකාරකම් අවසන් කිරීමෙන් පසු දත්ත පද්ධතියට ඇතුලත් කෙරෙනු ඇත.

2022 වර්ෂයේදී උක්ත සඳහන් අළුත්වැඩියා කටයුතු සිදුකරන ලද ආකාරය පහත පරිදි දැක්විය හැක. පහත වගුවෙහි පෙන්වා දී ඇති පරිදි වැඩිම පාලම් නිරීක්ෂණ කටයුතු ප්‍රමාණයක් බස්නාහිර පළාත තුළ සිදු කර ඇති අතර අවමය සබරගමුව පළාත තුළින් වාර්තා වී ඇත.

2.5.4.1 2022 වර්ෂයේදී නිම කරන ලද ක්‍රියාකාරකම්හි භෞතික ප්‍රගතිය

පළාත	පාලම් කළමනාකරණ පද්ධතියට ඇතුලත් කර ඇති පාලම් ප්‍රමාණය	2022 වර්ෂයේදී පරීක්ෂා කරන ලද දුර්වල පාලම් ප්‍රමාණය
බස්නාහිර	770	331
දකුණ	487	09
මධ්‍යම	460	05
උතුර	384	43
නැගෙනහිර	386	26
වයඹ	423	06
උතුරු මැද	392	20
සබරගමුව	530	03
ඌව	417	41
එකතුව	**4,249**	**484**

මීට අමතරව, පහත සඳහන් පාලම් 09 සඳහා බහුවිධ පාලම් සඳහා දිය යට සිදු කරනු ලබන විමර්ෂණ කටයුතු අවසන් කරන ලදි.

- කොළඹ - ගාල්ල - හම්බන්තොට - වැල්ලවාය මාර්ගයේ (A002) පාලම් අංක 42/3 (කළුතර පාලම)
- කොළඹ - ගාල්ල - හම්බන්තොට - වැල්ලවාය මාර්ගයේ (A002) පාලම් අංක 43/1 (කළුතර පාලම)
- මාකඳුර - බඩලගම මාර්ගයේ (B503) පාලම් අංක 3/3
- පැලියගොඩ - පුත්තලම මාර්ගයේ (A003) පාලම් අංක 78/3
- පුත්තලම - ත්‍රිකුණාමලය මාර්ගයේ (A012) පාලම් අංක 37/3
- කොළඹ - රත්නපුර - වැල්ලවාය - මඩකලපුව මාර්ගයේ (A004) පාලම් අංක 101/5
- ඉඩංගොඩ - අයගම මාර්ගයේ (B160) පාලම් අංක 1/1
- මුරුන්කන් - විලාවතුරෙයි මාර්ගයේ (B299) පාලම් අංක 6/3
- අවිස්සාවේල්ල - හැටන් - නුවරඑළිය මාර්ගයේ (A007) පාලම් අංක 14/3

මෙම වැඩසටහන සඳහා 2021 වර්ෂය අවසන් වන විට 15% ක මූල්‍ය ප්‍රගතියක් වාර්තා කර ඇති අතර 2022 වර්ෂයේදී එම අගය වාර්තා වී ඇත්තේ 50%ක් ලෙසිනි.

2022/12/31 දිනට මූල්‍ය ප්‍රගතිය

අයවැය කේතය	වැය විෂය/ අයිතම විස්තරය	සංශෝධිත අයවැය ප්‍රතිපාදාය 2022 (රු.මි)	වියදම (රු.මි.)
117-02-06-22	2506 යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය	5.00	2.50
	එකතුව	**5.00**	**2.50**

2.5.5 කොහුවල සහ ගැටඹේ ගුවන් පාලම් 02ක් ඉදිකිරීම

සමස්ත මාර්ග ජාලයේ ධාරිතාවය ඉහළ නැංවීමේ අරමුණින් ක්‍රමෝපායික වැදගත්කමකින් යුත් මංමාවත්වල අන්තර් කොටස් හා ඒවායේ විවිධ මට්ටම් වැඩිදියුණු කිරීම අවශ්‍යතාවයක් ලෙස මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය විසින් හඳුනාගෙන ඇති අතර 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 ගැටඹේ යන ස්ථාන වල

හංගේරියානු ආධාර යටතේ නව ගුවන් පාලම් ඉදිකිරීමට කටයුතු කරමින් පවති.

වගුඅංක 2.5.5.1 යෝජිත ගුවන් පාලම්

	ගුවන් පාලම් නම	ගුවන් පාලම් දුර	බැඩුම් දුර	ආරුක්කුවල් සංඛ්‍යාව	ගුවන් පාලම් පළල
කොහුවල	මීටර් 124	මීටර් 172	ආරුක්කු 3 - මීටර් 124		මීටර් 9.4
ගැටඹේ	ප්‍රධාන ගුවන් පාලම - මීටර් 374 ඒ01දක්වා වන ශාඛාව - මීටර් 124	ප්‍රධාන ගුවන් පාලම - මීටර් 145 ශාඛාව - මීටර් 41	ප්‍රධාන ගුවන් පාලම ආරුක්කු 8, ශාඛාව ආරුක්කු 6		මංතීරු 3ක් සහිත කොටස මීටර් 13.4, මංතීරු 2ක් සහිත කොටස මීටර් - 9.4, තනි මංතීරුවක් සහිත ශාඛාව මීටර් 5.4

- **කොහුවල ගුවන් පාලම**

මුළු දුර	: මීටර් 297
අරමුදල් සපයන ආයතනය	: හංගේරියානු අරමුදල්
ඇස්තමේන්තුගත මුදල	: රු.මි. .2,134.6
ණය මුදල	: යුරෝ මිලියන 10.9
ව්‍යාපෘති කාලසීමාව	: මාස 22
ආරම්භක දිනය	: 16.08.2021
අවසන් වන දිනය	: 16.06.2023

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 මඟින් 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.

2021 වසර අවසානයේදී, කොහුවල ගුවන් පාලම ඉදිකිරීම සඳහා 29%ක සමුච්ඡිත භෞතික ප්‍රගතියක් වාර්තා කර ඇති අතර 2022 වර්ෂය අවසන් වන විට ඒ සඳහා 62% ප්‍රගතියක් වාර්තා කර ඇත. මෙම ව්‍යාපෘතිය මඟින් සංශෝධිත ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම මඟින් සැලසුම් කර ඇති පරිදිම 2022 වර්ෂය තුලදී 33% ක වැඩ සම්පූර්ණ කර තිබුණු අතර වාර්තා කරනු ලබන වර්ෂය තුලදී 46%ක ඉලක්කයක් පූර්ණය කරගෙන ඇත.

2022 වර්ෂය තුළදී රට මුහුණපා සිටින ආර්ථික අර්බුදයේ බලපෑම මත අතුරු ගෙවීම් සහතික (IPCs) නොගෙවීම හේතුවෙන් මෙම ගුවන් පාලමෙහි වැඩ තාවකාලිකව නතර කරන ලදි.

- **ගැටඹේ ගුවන් පාලම ඉදිකිරීම**

මුළු දුර	: ප්‍රධාන ගුවන් පාලම මීටර් 374 අතුරු ගුවන් පාලම මීටර් 124
අරමුදල් සපයන ආයතනය	: හංගේරියානු අරමුදල්
ඇස්තමේන්තුගත මුදල	: රු.මි. 8,055.6
ණය මුදල	: යුරෝ මිලියන 41.1
ව්‍යාපෘති කාලසීමාව	: මාස 17
ආරම්භක දිනය	: 16.08.2021
අවසන් වන දිනය	: 16.10.2023

මහනුවරට ප්‍රවේශ වීමට හැකි ප්‍රධාන මාර්ගයන් 02ක් ලෙස විලියම් ගොපල්ලව මාවත (ඒබී42) සහ ඒ1 මාර්ගයේ අන්තර් කොටසක් වන

ගැටඹේ මංසන්දිය හැඳින්විය හැක. ඒබී042 විලියම් ගොපල්ලව මාවතේ දැනට පවතින හරස් මාර්ගය ගැටඹේ 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.

ගැටඹේ ගුවන් පාලමෙහි ඉදිකිරීම් කටයුතු 2021 වසරේදි ආරම්භ කළ අතර සංශෝධිත ක්‍රියාකාරී සැලැස්මට අනුව 2022 වර්ෂය තුලදී 42% ඉලක්කයක් පූර්ණය කිරීම සඳහා සැලසුම් කර තිබූ අතර වාර්තා කරනු ලබන කාලසීමාව අවසන් වන විට ව්‍යාපෘතිය මඟින් 28%ක ප්‍රගතියක් අත්කරගෙන ඇත්තේ 67%ක ඉලක්කයක් පූර්ණය කරගනිමිනි.

2021 වර්ෂය අවසන් වන විට, ගැටඹේ ගුවන් පාලම ඉදිකිරීම සඳහා 8% සමුච්ඡිත භෞතික ප්‍රගතියක් අත්කරගෙන ඇත.

වාර්තා කරනු ලබන කාලසීමාව අවසානයේදී ගුවන් පාලමේ ඉදිකිරීම් සඳහා 36% සමුච්ඡිත භෞතික ප්‍රගතියක් අත්කරගෙන ඇතත් අතුරු ගෙවීම් සහතික (IPCs) නොගෙවීම නිසා ඉදිකිරීම් කටයුතු තාවකාලිකව නවතා ඇත.

2022/12/31 දිනට මූල්‍ය ප්‍රගතිය

අයවැය කේතය	වැය විෂය/ අයිතම විස්තරය	සංශෝධිත අයවැය ප්‍රතිපාදන 2022 (රු. මි.)	වියදම් (රු.මි.)
117-02-06-26	2105 ඉඩම් හා ඉඩම් වැඩිදියුණුකිරීම්	340.00	61.80
	2506 යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය	2,434.00	798.65
	එකතුව	**2,774.00**	**860.45**

වාර්තා කරනු ලබන කාලසීමාව තුලදී මෙම ව්‍යාපෘතිය මඟින් 31% ක මූල්‍ය ප්‍රගතියක් අත්කරගෙන ඇත.

මෙම ව්‍යාපෘතිය ප්‍රමුඛතා ව්‍යාපෘතියක් ලෙස සැලකුව ද ප්‍රතිපාදන නොමැතිවීම හේතුවෙන් ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීම තාවකාලිකව නතර කිරීමට අමාත්‍ය මණ්ඩලය විසින් පත්කළ මහා පරිමාණ සංවර්ධන ව්‍යාපෘතීන් නැවත ක්‍රමෝපායකරණ හා කඩිනම් කිරීමේ බලතල සහිත නිලධාරී කමිටුව (RAMP) විසින් තීරණය කරන ලදි.

2.5.6 කොම්පඤ්ඤවීදිය ප්‍රදේශයේ ගුවන් පාලම් 03ක් ඉදිකිරීම

කොම්පඤ්ඤවීදිය ප්‍රදේශයේ උත්තරානන්ද මාවතේ හා විනිසුරු අක්බාර් මාවතෙහි ගුවන් පාලම් 02ක් ඉදිකිරීම

මුළු දුර : කි.මී. 1.019

උත්තරානන්ද මාවත ගුවන් පාලම :මී.420
ජස්ටිස් අක්බාර්මාවත ගුවන් පාලම : මී.310
අතුරු ගුවන් පාලම : මී.289

අරමුදල් සපයන ආයතනය : දේශීය අරමුදල්

ඇස්තමේන්තුගත මුදල : රු.මි. 5,278.1

කොන්ත්‍රාත් මුදල : රු.මි. 5,278.1

ව්‍යාපෘති කාලසීමාව : මාස 12

ආරම්භක දිනය : 07.06.2021

අවසන් වන දිනය : 31.12.2022

බාලදක්ෂ මාවත, දුම්රිය පාර හරහා ඇති සර් චිත්තම්පලම් ඒ ගාඩිනර් මාවත හා බෙරේ වැව සම්බන්ධ කරමින් ගුවන් පාලමක් ඉදිකිරීම

මුළු දුර : මී. 0.34

අරමුදල් සපයන ආයතනය : දේශීය අරමුදල්

ඇස්තමේන්තුගත මුදල : රු.මි. 2,981

කොන්ත්‍රාත් මුදල : රු.මි. 2,735

ව්‍යාපෘති කාලසීමාව : මාස 12

ආරම්භක දිනය : 07.06.2021

අවසන් වන දිනය : 31.12.2022

සංශෝධිත අවසන් දිනය : 10.05.2023

කාර්යබහුල අවස්ථාවන්හි දී නිර්මාණය වන දැඩි රථවාහන තදබදයට පිළියම් ලෙස මාර්ග ජාලය වැඩිදියුණු කිරීමේ දී රටේ ආර්ථිකයට ඉහළ දායකත්වයක් සැපයිය හැකි අතර ඒ සඳහා දායකත්වයක් සපයනු ලබන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතීන්හි ප්‍රතිඵල ඊට බලපෑ හැකි ප්‍රධාන සාධකයක් ලෙස ක්‍රියාකරනු ඇති බව නිරීක්ෂණය වී ඇත. කොම්පඤ්ඤවීදිය 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, මැලේවීදිය, ශ්‍රී උත්තරානන්ද මාවත හා බාලදක්ෂ මාවත හඳුනා ගනු ලැබ ඇත.

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

2022 වර්ෂය අවසන් වන විට ගුවන් පාලම් ඉදිකිරීම සඳහා 50% ඉලක්කයක් සැලසුම් කර ඇති අතර ඉලක්ක පූර්ණය කරගැනීමේ ප්‍රගතිය 56%කි. ඒ අනුව මෙම ගුවන් පාලම් සඳහා සංශෝධිත ක්‍රියාකාරී සැලැස්මට අනුව 2022 වර්ෂය තුලදී අපේක්ෂිත ඉලක්ක කරා ළඟාවීමට හැකියාව ලැබී ඇත.

2021 වර්ෂය අවසන් වන විට විනිසුරු අක්බාර් මාවත හා උත්තරානන්ද මාවතෙහි ඉදිකරනු ලබන ගුවන් පාලම් සඳහා 42%ක සමුච්ඡිත භෞතික ප්‍රගතියක් ලබා ගෙන ඇති අතර 2022 වර්ෂය අවසන් වන විට එම අගය 65% ක් දක්වා වර්ධනය වී ඇත.

ඒ අනුව ගුවන් පාලම් ඉදිකිරීම සඳහා සඳහා 2021 වර්ෂයේදී 29%ක සමුච්ඡිත භෞතික ප්‍රගතියක් වාර්තා කර ඇති අතර 2022 වර්ෂය අවසන් වන විට එම අගය 73%ක් දක්වා වර්ධනය වී ඇත.

වාර්තා කරනු ලබන කාලසීමාව අවසන් වන විට ගුවන් පාලම් 02 ඉදිකිරීමේ කටයුතු තාවකාලිකව නතර කර ඇති අතර බාලදක්ෂ මාවතේ ගුවන් පාලමෙහි ඉදිකිරීම් කටයුතු ඉතා මන්දගාමී ප්‍රගතියක් සහිතව සිදුකෙරුණේ අතුරු ගෙවීම් සහතික (IPCs) නොගෙවීම හේතුවෙනි.

2022/12/31 දිනට මූල්‍ය ප්‍රගතිය

අයවැය කේතය	වැය විෂය/ අයිතම විස්තරය	සංශෝධිත අයවැය ඇස්තමේන්තුගත 2022 (රු.මි)	වියදම් (රු.මි.)
117-02-06-27	2105 ඉඩම් හා ඉඩම් වැඩිදියුණුකිරීම්	500.00	0.00
	2506 යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය	3,431.20	3,430.58
	එකතුව	**3,931.20**	**3,430.58**

එසේම වාර්තා කරනු ලබන කාලසීමාව තුලදී මෙම ව්‍යාපෘතිය 87%ක මූල්‍ය ප්‍රගතියක් වාර්තා කර ඇත.

2022 සංශෝධිත ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම මත පදනම්ව පාලම් හා ගුවන් පාලම් ඉදිකිරීමේ වැඩසටහන යටතේ ක්‍රියාත්මක වෙමින් පවතින ව්‍යාපෘතීන්හි භෞතික ප්‍රගතිය

මෙම වැඩසටහන යටතේ ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන ව්‍යාපෘතීන් ඒවායෙහි ක්‍රියාකාරකම් වඩාත් සුමට ලෙස ක්‍රියාත්මක කිරීමට හැකිවෙතැයි උපකල්පනය කරමින් ව්‍යාපෘතියේ ඉලක්ක මුලින් සැලසුම් කළද විවිධ අභ්‍යන්තර හා බාහිර සාධක හමුවේ එම ඉලක්ක සංශෝධනය කිරීමට සිදු වී ඇත. ඒ අනුව, මුල් ඉලක්කය හා සංශෝධනය කරන ලද ඉලක්කයන්ට අනුව භෞතික ඉලක්ක කරා ළඟාවීමේ ප්‍රගතිය පහත පරිදි සාරාංශකර දැක්විය හැකිය.

ජාතික මහාමාර්ගයන්හි පිහිටි හානියට පත් අබලන් පාලම් නැවත ඉදිකිරීමේ ව්‍යාපෘතිය හා පාලම් නඩත්තු ඒකක ක්‍රමවේදයක් (BMS) හා පාලම් තක්සේරු ඒකකයක් (BMA) ස්ථාපනය කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය යන ව්‍යාපෘති 02ම වාර්ෂික වැඩසටහන් ලෙස ක්‍රියාත්මක වන බැවින් ඒවායෙහි ඉලක්ක සූර්ණය කිරීමේ ප්‍රගතිය නිශ්චිතව සැසඳිය නොහැක.

- **පාලම් 25ක් ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය**

	2021			2022			
	සංශෝධිත ඉලක්කය (%)	**තත්‍ය ප්‍රගතිය (%)**	**ඉලක්ක අත්පත් කරගැනීමේ ප්‍රගතිය (%)**	**මුල් ඉලක්කය (%)**	**සංශෝධිත ඉලක්කය (%)**	**තත්‍ය ප්‍රගතිය (%)**	**ඉලක්ක අත්පත් කරගැනීමේ ප්‍රගතිය (%)**
II වන පැකේජය	54%	54%	100%	2.5%	1%	1%	100%
III වන පැකේජය	73%	55%	75%	31%	19.3%	19.3%	100%

මෙම ව්‍යාපෘතියේ II වන හා III වන පැකේජ මඟින් 2022 වර්ෂය අවසන් වන විට පිළිවෙලින් 100% හා 90.5%ක සමුච්චිත භෞතික ප්‍රගතියක් වාර්තා කර ඇත.

- **දෙවන නව කැලණි පාලම ඉදිකිරීමේ ව්‍යාපෘතිය**

	2021			2022			
	සංශෝධිත ඉලක්කය (%)	**තත්‍ය ප්‍රගතිය (%)**	**ඉලක්ක අත්පත් කරගැනීමේ ප්‍රගතිය (%)**	**මුල් ඉලක්කය (%)**	**සංශෝධිත ඉලක්කය (%)**	**තත්‍ය ප්‍රගතිය (%)**	**ඉලක්ක අත්පත් කරගැනීමේ ප්‍රගතිය (%)**
I වන පැකේජය	9%	8%	89%	මෙම ව්‍යාපෘතිය 2021 වර්ෂයේදී අවසන් කරන ලදි.			
II වන පැකේජය	10%	9%	90%				

මෙම ව්‍යාපෘතියේ පැකේජ දෙකම 2021 වර්ෂයේදී අවසන් කරන ලදි.

- **කොහුවල හා ගැටඹේ ගුවන් පාලම් 02ක් ඉදිකිරීම**

	2021				2022		
	සංශෝධිත ඉලක්කය (%)	තත්‍ය ප්‍රගතිය (%)	ඉලක්ක අත්පත් කරගැනීමේ ප්‍රගතිය (%)	මුල් ඉලක්කය (%)	සංශෝධිත ඉලක්කය (%)	තත්‍ය ප්‍රගතිය (%)	ඉලක්ක අත්පත් කරගැනීමේ ප්‍රගතිය (%)
කොහුවල	28%	29%	>100%	70%	72%	33%	46%
ගැටඹේ	10%	8%	80%	66%	42%	28%	67%

මෙම ගුවන් පාලම් 02හි සිවිල් වැඩ 2021 වර්ෂයේදී ආරම්භ කරන ලද අතර 2022 වර්ෂය අවසන් වන විට කොහුවල හා ගැටඹේ ගුවන් පාලම් සඳහා පිළිවෙලින් 62% හා 36% ක සමුච්චිත ප්‍රගතියක් වාර්තා කර ඇත.

- **කොම්පඤ්ඤවීදිය ප්‍රදේශයේ ගුවන් පාලම් 03ක් ඉදිකිරීම**

	2021				2022		
	සංශෝධිත ඉලක්කය (%)	තත්‍ය ප්‍රගතිය (%)	ඉලක්ක අත්පත් කරගැනීමේ ප්‍රගතිය (%)	මුල් ඉලක්කය (%)	සංශෝධිත ඉලක්කය (%)	තත්‍ය ප්‍රගතිය (%)	ඉලක්ක අත්පත් කරගැනීමේ ප්‍රගතිය (%)
විනිසුරු අක්බාර් මාවත, උත්තරානන්ද මාවත හා බාලදක්ෂ මාවතේ ගුවන් පාලම් ඉදිකිරීම	47%	42%	89%	55%	50%	28%	56%

2022 දෙසැම්බර් මස 31 වන විට විනිසුරු අක්බාර් මාවත හා උත්තරානන්ද මාවත ගුවන් පාලම් ඉදිකිරීම සහ බාලදක්ෂ මාවතේ ගුවන් පාලම් ඉදිකිරීම සඳහා පිළිවෙලින් 65% හා 73% සමුච්චිත ප්‍රගතියක් වාර්තා කර ඇත.

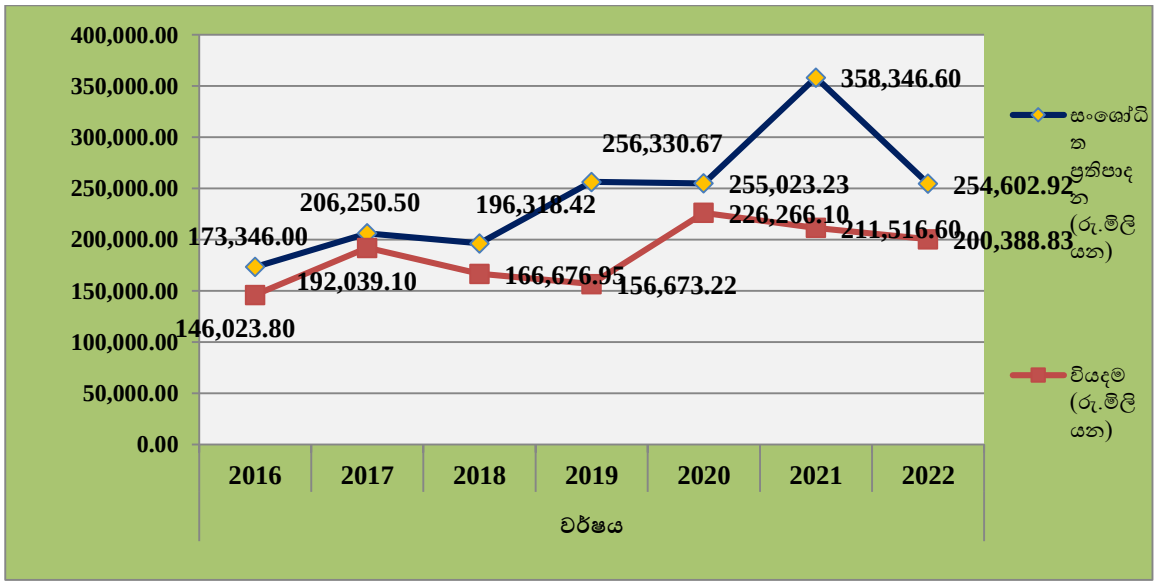
2.7 මූල්‍ය ප්‍රගති සමාලෝචනය

පසුගිය දශකය සැලකිල්ලට ගත්විට, මහාමාර්ග අංශය සඳහා ඉහළම අයවැය ප්‍රතිපාදනයක් වෙන් කර ඇත්තේ 2021 වර්ෂය තුල දී බව සඳහන් කළහැකි අතර, දෙවන ඉහළම අයවැය 2020 වර්ෂයේදී වෙන් කොට තිබුණි. 2022 මූල්‍ය වර්ෂය සඳහා රු.මිලියන 254,602.92ක සංශෝධිත ප්‍රතිපාදනයක් වෙන් කර තිබුනි.

2022 වර්ෂයේදී මහාමාර්ග අංශයේ සමස්ත මූල්‍ය ප්‍රගතිය, එක් එක් අංශ සඳහා ලබා දුන් අයවැය ප්‍රතිපාදනයන්ට අදාලව පහත පරිදි සාරාංශගතව දැක්විය හැකිය.

ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශයේ මහාමාර්ග අංශය මඟින් 2021දී මෙන්ම 2022 වර්ෂය සඳහා වෙන් කළ ප්‍රාග්ධන ප්‍රතිපාදන උපයෝජනය කරමින් ප්‍රධාන සංවර්ධන වැඩසටහන් 05ක් ක්‍රියාත්මක කරන ලදී. නමුත් 2022 වර්ෂයේ සිව්වන කාර්තුවේදි මහාමාර්ග රාජ්‍ය අමාත්‍යාංශය යටතේ පැවති ග්‍රාමීය මාර්ග සංවර්ධන අංශය නැවතත් මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය යටතටගැනීමත් සමඟ සංවර්ධන වැඩසටහන් ගණන 06ක් දක්වා වැඩිවිය.

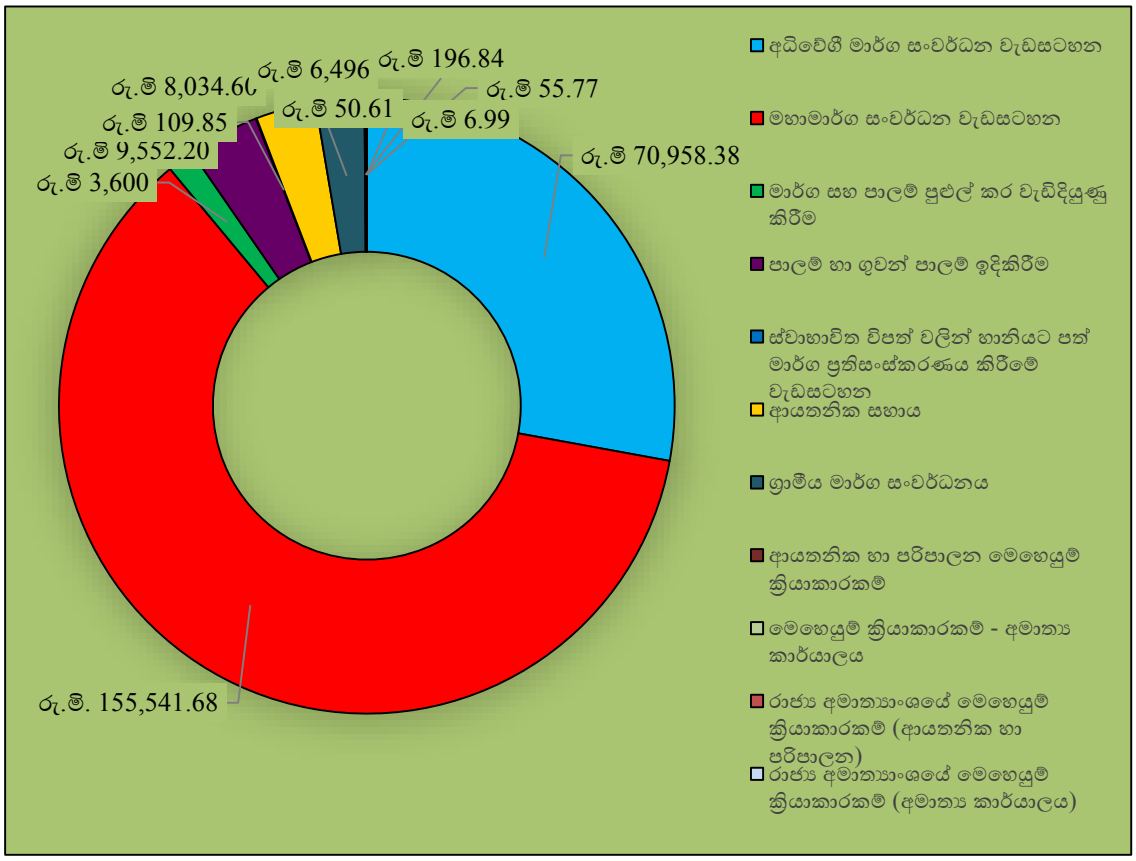
ඒ අනුව ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශයේ මහාමාර්ග අංශය සඳහා 2022 වර්ෂය වෙනුවෙන් වෙන්කළ ප්‍රාග්ධන ප්‍රතිපාදන උපයෝජනය කරමින් අධිවේගී මාර්ග සංවර්ධන වැඩසටහන, මහාමාර්ග සංවර්ධන වැඩසටහන, මාර්ග පුළුල් කිරීමේ සහ වැඩිදියුණු කිරීමේ වැඩසටහන, පාලම් සහ ගුවන් පාලම් ඉදි කිරීමේ කිරීමේ වැඩසටහන, ස්වාභාවික විපත්වලින් හානියට පත් මාර්ග ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීමේ වැඩසටහන හා ග්‍රාමීය මාර්ග සංවර්ධන වැඩසටහන යන වැඩසටහන් ක්‍රියාත්මක කරන ලදී.



2.7.1. රූපසටහන සමස්ත මූල්‍ය ප්‍රගතිය -මහාමාර්ග අංශය

මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය සඳහා 2022 වර්ෂයේදී වෙන් කෙරුණු මූලික අයවැය ප්‍රතිපාදනය වූ රු.මි.270,191.20 ක මුදල රු.මි.254,602.92 ක් ලෙස සංශෝධනය වී තිබුණි. 2022 වර්ෂය අවසන් වන විට අමාත්‍යාංශය මඟින් සංශෝධිත අයවැය ප්‍රතිපාදන වලින් 79% ප්‍රමාණයක් උපයෝජනය කරගෙන ඇත.

පසුගිය දශකයක කාලය සලකා බැලීමේ දී,වැඩිම අයවැය ප්‍රතිපාදනය 2021 වර්ෂය සඳහා ද, වැඩිම වියදම 2020 වර්ෂයේදී ද වාර්තා කොට තිබුණි.



රූපසටහන 2.7.2 මහාමාර්ග අංශය සඳහා වෙන් කරන ලද සංශෝධිත අයවැය ප්‍රතිපාදන සංයුතිය 2022

ඉහත ප්‍රස්ථාරයේ දැක්වෙන පරිදි 2021 වර්ෂය තුල සමස්ත අයවැය ප්‍රතිපාදනයෙන් වැඩිම අයවැය ප්‍රතිපාදනය මහාමාර්ග සංවර්ධනය සඳහාද, අවම අයවැය ප්‍රතිපාදනය අමාත්‍යාංශයීය මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරකම් සඳහාද වෙන් කොට තිබුණි.

2.7.1. මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරකම්

අමාත්‍යාංශ මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරකම් පහත දැක්වෙන ආකාරයට ප්‍රධාන අයිතම/වර්ග 04 කට වෙන් කර දැක්විය හැකිය.

- අමාත්‍ය කාර්යාලීය මෙහෙයුම් කටයුතු
- අමාත්‍යාංශ ආයතනික කටයුතු
- රාජ්‍ය අමාත්‍යාංශයේ මෙහෙයුම් කටයුතු (අමාත්‍ය කාර්යාලය)
- රාජ්‍ය අමාත්‍යාංශයේ මෙහෙයුම් කටයුතු (ආයතනික කටයුතු)

2021 හා 2022 වර්ෂයන් සඳහා අමාත්‍යාංශ මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරකම්හි මූල්‍ය ප්‍රගතිය පහත පරිදි දැක්විය හැකිය.

වගු අංක 2.7.1.1 - මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරකම්හි මූල්‍ය ප්‍රගතිය

අයවැය ශීර්ෂය	අයිතමය/වර්ගය	2021			2022		
		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	30.34	28.86	95%	50.61	41.75	82%
117-1-2	අමාත්‍යාංශ ආයතනික කටයුතු	165.72	163.44	99%	196.84	174.73	89%
117-1-18	රාජ්‍ය අමාත්‍යාංශය (අමාත්‍ය කාර්යාලීය මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරකම්)				6.99	6.99	99%
117-1-19	රාජ්‍ය අමාත්‍යාංශය (අමාත්‍යාංශ ආයතනික කටයුතු)				55.78	47.34	85%
	එකතුව	**196.06**	**192.3**	**98%**	**310.21**	**270.82**	**87%**

මෙම ප්‍රතිපාදන අමාත්‍යාංශයේ අමාත්‍ය කාර්යාල හා ආයතනික හා මෙහෙයුම් කටයුතු මෙන්ම රාජ්‍ය අමාත්‍යාංශයේ 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 තුල 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. මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරකම් වෙනුවෙන් 2022 වර්ෂයේදී වෙන් කරන ලද ප්‍රතිපාදනය 2021 වර්ෂයට වඩා වැඩි අගයක් ගත් අතර ප්‍රතිපාදන උපයෝජනය කිරීමේ ප්‍රතිශතය ද2022 වර්ෂයේදී 2021 වර්ෂයට වඩා ඉහළ මට්ටමක පැවතිණි.

2.7.2. සංවර්ධන ක්‍රියාකාරකම්

2021 වර්ෂයේදී මෙන්ම 2022 වර්ෂයේදී ද සංවර්ධන ක්‍රියාකාරකම් යටතට ප්‍රධාන අයිතම/වර්ග 06ක් ඇතුලත්විය. 2022 වර්ෂයේ අවසාන කාර්තුවේදී ග්‍රාමීය මාර්ග සංවර්ධන වැඩසටහන, ග්‍රාමීය මාර්ග අවශේෂ යටිතල පහසුකම් රාජ්‍ය අමාත්‍යාංශයේ සිට නැවතත් මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය යටතට ගන්නා ලදි.

ඒ අනුව, සංවර්ධන ක්‍රියාකාරකම් යටතට ගැනෙන ප්‍රධාන අයිතම/වර්ග 07ක් දක්වා වර්ධනය විය. එම අයිතම 07 පහත පරිදි දැක්විය හැකිය.

- 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
- ග්‍රාමීය මාර්ග සංවර්ධන වැඩසටහන
- ආයතනික සහාය

(අ) අධිවේගී මාර්ග සංවර්ධන වැඩසටහන

2021 වර්ෂයේදී අධිවේගී මාර්ග සංවර්ධන වැඩසටහන යටතේ ව්‍යාපෘති 06 ක් සඳහා අයවැය ප්‍රතිපාදන වෙන් වුවද 2022 වර්ෂයේ දී ප්‍රතිපාදන වෙන්වූයේ ව්‍යාපෘති 04 ක් සඳහා පමණි. 2022 හා 2021 වර්ෂ අවසානයේදී අත්පත් කරගත් සමස්ත මූල්‍ය ප්‍රගතිය පිළිවෙලින් 48% හා 37% කි. 2022 වර්ෂයේ දී ප්‍රතිපාදන උපයෝජනය කරගැනීමේ ප්‍රතිශතය 2021 වර්ෂයට සාපේක්ෂව 11% කින් ඉහළ අගයක් ගනී.

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

වැඩසටහන	2021 මූල්‍ය ප්‍රගතිය			2022 මූල්‍ය ප්‍රගතිය		
	සංශෝධිත ප්‍රතිපාදනය (රු.මි)	වියදම (රු.මි.)	මූල්‍ය ප්‍රගතිය (%)	සංශෝධිත ප්‍රතිපාදනය (රු.මි)	වියදම (රු.මි.)	මූල්‍ය ප්‍රගතිය (%)
අධිවේගී මාර්ග සංවර්ධන වැඩසටහන	63,453.68	23,584.53	37%	70,958.37	34,397.04	48%

2022 වර්ෂය අවසන් වන විට මූල්‍ය ප්‍රතිපාදන වෙන් කරන ලද ව්‍යාපෘති 04ම ක්‍රියාත්මක තත්ත්වයේ පැවති අතර 2022 සිව්වන කාර්තුව ආරම්භයේදී මුදල් අමාත්‍යාංශයේ භාණ්ඩාගාර මෙහෙයුම් දෙපාර්තමේන්තුව මඟින් දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ග දිගුවෙහි බිල්පත් ගෙවීම සඳහා අමතර ප්‍රතිපාදනයක් වෙන් කෙරුණ ද එම මුදල උපයෝජනය වී නොමැත.

ඒ අනුව 2021 වර්ෂයේදී මූල්‍ය ප්‍රතිපාදන වෙන් කරන ලද ව්‍යාපෘති 06 අතුරින් ව්‍යාපෘති 02ක් සම්පූර්ණයෙන්ම අවසන් කරන ලද අතර අනෙකුත් ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක තත්ත්වයේ පැවතිණි.

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

අයවැය කේතය	ව්‍යාපෘතියේ නම	2021			2022		
		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	19,062.06	3,554.49	**19%**	49,568.72	15,990.25	**32**
117-2-3-9	දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගය දීර්ඝ කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය	13,324.34	13,324.34	**100%**	1,744.75	0.00	**0%**
117-2-3-10	පිටත වටරවුම් මහාමාර්ග ව්‍යාපෘතිය - III කඩවත සිට කෙරවලපිටිය දක්වා - චීන ආධාර	1,099.00	1,066.02	**97%**	-	-	-
117-2-3-13	රුවන්පුර අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතිය	2,062.50	319.45	**16%**	1,380.00	236.29	**17%**
117-2-3-15	නව කැලණි පාලම සිට රාජගිරිය හරහා අතුරුගිරිය දක්වා කුළුණු මතින් ඉදිවන මහාමාර්ග ව්‍යාපෘතිය	11,028.32	766.50	**7%**	140.20	140.20	**100%**
117-2-3-16	වරාය පිවිසුම් මාර්ග ව්‍යාපෘතිය	16,877.44	4,553.71	**27%**	18,124.70	18,030.30	**99%**
	එකතුව	**63,453.68**	**23,584.53**	**37%**	**70,958.37**	**34,397.04**	**48%**

වාර්තා ගත දත්තයන්ට අනුව, 2022 වර්ෂයේදී ව්‍යාපෘතීන් 02 ක් 90% ඉක්ම වූ මූල්‍ය ප්‍රගතියක් වාර්තා කර ඇත. මේ අතරින් නව කැලණි පාලම සිට රාජගිරිය හරහා අතුරුගිරිය දක්වා කුළුණු මතින් ඉදිවන මහාමාර්ග ව්‍යාපෘතිය මඟින් ඉහළම මූල්‍ය කාර්යසාධනයක් වාර්තා කර ඇති අතර දෙවන ඉහළම මූල්‍ය කාර්යසාධනය වරාය පිවිසුම් මාර්ග ව්‍යාපෘතිය මඟින් වාර්තා කර ඇත. 2022වර්ෂය තුලදී අවම මූල්‍ය කාර්යසාධනයක් වාර්තා කර ඇත්තේ දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගය දීර්ඝ කිරීමේ ව්‍යාපෘතියයි.

2021 වර්ෂයේදී ඉහළම මූල්‍ය කාර්යසාධනයක් දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගය දීර්ඝ කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය මඟින් අත්කරගෙන ඇති අතර දෙවන ඉහළම මූල්‍ය කාර්යසාධනය පිටත වටරවුම් මහාමාර්ග ව්‍යාපෘතිය - අදියර III මඟින් වාර්තා කර ඇත. එසේම අවම මූල්‍ය කාර්යසාධනයක් වාර්තා කර ඇත්තේ නව කැලණි පාලම සිට රාජගිරිය හරහා අතුරුගිරිය දක්වා කුළුණු මතින් ඉදිවන මහාමාර්ග ව්‍යාපෘතියයි.

(ආ) මහාමාර්ග සංවර්ධන වැඩසටහන

මහාමාර්ග සංවර්ධන වැඩසටහන යටතේ, 2022 වර්ෂයේදී ව්‍යාපෘති/වැඩසටහන් 27 ක් සඳහා අයවැය ප්‍රතිපාදන වෙන් කර තිබුණි.

මහාමාර්ග සංවර්ධනය සඳහා 2021 වර්ෂයේදී වෙන්කළ මුදල 2022 වර්ෂයේදී රු.මි. 94,819.84කින් පමණ පහත බැස ඇති නමුත් මූල්‍ය ප්‍රතිපාදන උපයෝජනය ද 2021 වර්ෂයට සාපේක්ෂව 2022 වර්ෂයේදී 29%කින් වර්ධනය වී ඇත.

වගු අංක 2.7.2.3- මහාමාර්ග සංවර්ධන වැඩසටහනෙහි සමස්ත මූල්‍ය ප්‍රගතිය

වැඩසටහන	2021 මූල්‍ය ප්‍රගතිය			2022 මූල්‍ය ප්‍රගතිය		
	සංශෝධිත ප්‍රතිපාදනය (රු.මි)	වියදම (රු.මි)	මූල්‍ය ප්‍රගතිය (%)	සංශෝධිත ප්‍රතිපාදනය (රු.මි)	වියදම (රු.මි)	මූල්‍ය ප්‍රගතිය(%)
මහාමාර්ග සංවර්ධන වැඩසටහන	250,361.49	159,126.05	64%	155,541.65	144,968.99	93%

පූර්වයෙන් සඳහන් කළ ව්‍යාපෘති 27 අතුරින් 2022 වර්ෂය තුලදී රජයේ සුරක්ෂිතතාව මත දේශීය බැංකු විසින් අරමුදල් සපයනු ලබන මාර්ග ප්‍රතිසංස්කරණ ව්‍යාපෘතිය මඟින් 99.99% අයවැය ප්‍රතිපාදනයම උපයෝජනය කරගෙන තිබූ අතර තවත් ව්‍යාපෘති 09ක් 70% ක් ඉක්මවූ මූල්‍ය ප්‍රගතියක් අත්පත් කරගෙන ඇත. ඉතුරු ව්‍යාපෘති අතුරින් ව්‍යාපෘති 05ක් 40%කට වඩා වැඩි මූල්‍ය කාර්යසාධනයක් වාර්තා කර ඇති අතර තවත් ව්‍යාපෘති 02ක් 10%කට වඩා අඩු මූල්‍ය කාර්යසාධනයක් අත්කරගෙන ඇත.

එම මහාමාර්ග සංවර්ධන වැඩසටහන් අතරින් අවම මූල්‍ය ප්‍රගතිය වන 0.6% ක මූල්‍ය ප්‍රගතිය වාර්තා කර ඇත්තේ යන්ත්‍රෝපකරණ, පර්යේෂණ හා සංවර්ධන, සමීක්ෂණ සහ ආයෝජන, පුහුණුවීම් වැඩසටහන සඳහාය. දෙවන අවම මූල්‍ය ප්‍රගතිය වන 2% ක මූල්‍ය ප්‍රගතිය වාර්තා කර ඇත්තේ ගාල්ල - දෙනියාය මාර්ගයේ දෙනියාය සිට රක්වාන දක්වා වූ මාර්ග කොටස වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය සඳහාය.

2021 වර්ෂයේ දී මෙන්ම 2022 වර්ෂයේදීද, මහාමාර්ග සංවර්ධන වැඩසටහන යටතේ වාර්ෂික වැඩසටහන් ක්‍රියාත්මක වූ අතර ඊට අමතරව 2022 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 03 ක් 25% ඉක්ම වූ මූල්‍ය ප්‍රගතියක් වාර්තා කර ඇත.

වගු අංක2.7.2.4 - මහාමාර්ග සංවර්ධන වැඩසටහනෙහි එක් එක් ව්‍යාපෘතීන් මඟින් අත් කරගත් මූල්‍ය ප්‍රගතිය

අයවැය කේතය	ව්‍යාපෘතියේ නම	2021 මූල්‍ය ප්‍රගතිය			2022 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)	8,502.00	4,006.02	47%	3,000.00	2,504.00	83%
117-2-4-10	බෙස්ලයින් මාර්ගය දිර්ඝ කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය අදියර III	1,512.34	986.77	65%	365.00	52.54	14%
117-2-4-21	රථවාහන ගමනාගමන කළමනාකරණ හා මාර්ග ආරක්ෂණ ව්‍යාපෘතිය	150.00	5.61	4%	50.00	14.20	28
117-2-4-22	මහකොළඹ නගර ප්‍රදේශයේ රථවාහන ගමනාගමන ව්‍යාපෘතිය	400.00	42.19	11%	50.00	40.47	81%
117-2-4-23	පේරාදෙණිය-බදුල්ල-වෙන්කලාඩි (ඒ5) මාර්ග ප්‍රතිසංස්කරණ ව්‍යාපෘතිය - සංවර්ධනය සඳහා වූ සවුදි අරමුදල	3,760.00	2,672.11	71%	1,545.00	903.64	58%
117-2-4-29	මාර්ග ජාලය සංවර්ධනය කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය - සංවර්ධනය සඳහා වූ සවුදි අරමුදල	655.82	523.10	80%	192.82	117.05	61%
117-2-4-30	උතුරු මාර්ග සබඳතා ව්‍යාපෘතිය - අතිරේකණය / අරමුදල් සැපයීම- ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව	194.47	194.24	99%	-	-	-
117-2-4-31	මාර්ග ජාලය සංවර්ධනය කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය - සංවර්ධනය සඳහා වූ ඔපෙක් අරමුදල	185.00	131.11	71%	228.00	99.46	44%

අයවැය කේතය	ව්‍යාපෘතියේ නම	2021 මූල්‍ය ප්‍රගතිය			2022 මූල්‍ය ප්‍රගතිය		
		සංශෝධිත ප්‍රතිපාදනය (රු.මි)	වියදම (රු.මි)	මූල්‍ය ප්‍රගතිය (%)	සංශෝධිත ප්‍රතිපාදනය (රු.මි	වියදම (රු.මි)	මූල්‍ය ප්‍රගතිය (%)
117-2-4-32	කොළඹ දිස්ත්‍රික්කයේ මාර්ග සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය - සංවර්ධනය සඳහා වූ ඔපෙක් අරමුදල	4,231.00	3,235.61	77%	1,735.00	1,186.83	68%
117-2-4-39	ප්‍රමුඛතා මාර්ග ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීමේ හා වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය - චීන සංවර්ධන බැංකුව	2,526.58	2,526.58	100%	-	-	-
117-2-4-40	බස්නාහිර පළාත් ජාතික මාර්ග සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය - සංවර්ධනය සඳහා වූ ඔපෙක් අරමුදල	935.00	622.31	67%	800.00	544.29	68%
117-2-4-41	පේරාදෙණිය-බදුල්ල-වෙන්කලාඩි (ඒ5) මාර්ග ප්‍රතිසංස්කරණ ව්‍යාපෘතිය - සංවර්ධනය සඳහා වූ ඔපෙක් අරමුදල	2,922.00	1,615.47	55%	1,080.00	259.36	24%
117-2-4-43	දක්ෂිණ මාර්ග සබඳතා ව්‍යාපෘතිය - ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව	5,770.00	5,164.24	90%	2,947.80	2,186.74	74%
117-2-4-44	ඒකාබද්ධ මාර්ග මෙහෙයුම් සහ සංවර්ධන වැඩසටහන (I Road) ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව	48,819.49	48,407.65	99%	42,450.00	41,524.51	98%
117-2-4-45	මධ්‍යම හා ඌව පළාත් හි මාර්ග හා පාලම් පුළුල් කිරීමේ හා වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය	8,597.50	6,886.32	80%	4,010.00	1,246.85	31%
117-2-4-46	ප්‍රමුඛතා මාර්ග ප්‍රතිසංස්කරණ කිරීමේ හා වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය - 3අදියර II	2,583.90	2,583.90	100%	-	-	-
117-2-4-47	ප්‍රවාහන ව්‍යාපෘති සැකසීමේ පහසුකම් ව්‍යාපෘතිය	265.00	17.36	7%	115.00	37.86	33%
117-2-4-48	ප්‍රවාහන සබඳතා හා වත්කම් කළමනාකරණ ව්‍යාපෘතිය	297.69	147.81	50%	367.51	319.29	87%
117-2-4-49	පානදුර දක්වා සමුද්‍රීය මාර්ග සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය	2,237.00	1,421.53	64%	550.47	351.05	64%

අයවැය කේතය	ව්‍යාපෘතියේ නම	2021 මූල්‍ය ප්‍රගතිය			2022 මූල්‍ය ප්‍රගතිය		
		සංශෝධිත ප්‍රතිපාදනය (රු.මි)	වියදම (රු.මි)	මූල්‍ය ප්‍රගතිය (%)	සංශෝධිත ප්‍රතිපාදනය (රු.මි)	වියදම (රු.මි)	මූල්‍ය ප්‍රගතිය (%)
117-2-4-51	රජයේ සුරක්ෂිතතාව මත දේශීය බැංකු විසින් අරමුදල් සපයනු ලබන මාර්ග ප්‍රතිසංස්කරණ ව්‍යාපෘතිය	29,412.04	25,591.70	87%	38,804.06	38,804.05	99.9%
117-2-4-52	සම්පූර්ණ කරන ලද සහ ක්‍රියාත්මක වෙමින් පවතින ව්‍යාපෘති සඳහා ඉඩම් අත්පත් කරගැනීම	12,453.83	3,440.04	28%	999.89	125.93	13%
117-2-4-53	යන්ත්‍රෝපකරණ, පර්යේෂණ හා සංවර්ධන, සමීක්ෂණ සහ ආයෝජන, පුහුණුවීම්	175.50	33.77	19%	80.00	46.13	0.6%
117-2-4-54	මහනුවර උමං මාර්ගය ඉදිකිරීමේ ව්‍යාපෘතිය	117.20	19.99	17%	50.00	43.00	86%
117-2-4-56	ගාල්ල - දෙනියාය මාර්ගයේ කි.මී.78+000-130+600 දක්වා වූ දෙනියාය සිට රක්වාන දක්වා වූ මාර්ග කොටස වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය	75.00	5.97	8%	395.17	7.23	2%
117-2-4-57	ප්‍රධාන මාර්ග සහ අධිවේගී මාර්ග වලට ප්‍රවේශ වීමට හැකිවන පරිදි විකල්ප මාර්ග කි.මී. 100,000ක් සංවර්ධනය කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය	112,981.34	48,261.99	43%	53,113.64	52,529.63	99%
117-2-4-58	ලෝක බංකු ආධාර මත ක්‍රියාත්මක අන්තර්ගතිකව සම්බන්ධිත සංවර්ධන ව්‍යාපෘති	261.76	251.76	-	2,303.29	1,990.17	86%
117-2-4-60	මහනුවර බහුවිධ ප්‍රවාහන පර්යන්ත සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය	-	-	-	309.00	35.14	11%
	එකතුව	**250,361.49**	**159,126.05**	**64%**	**155,541.65**	**144,968.99**	**93%**

(ඇ) මාර්ග පුළුල් කිරීමේ සහ වැඩිදියුණු කිරීමේ වැඩසටහන

මෙම වැඩසටහන සඳහා 2022 වර්ෂය තුලදී 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	2021			2022		
	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	8,100.00	3,305.78	41%	3,600.00	1,362.10	38%

මෙම වාර්ෂික වැඩසටහන සඳහා 2021 වර්ෂයේදී , 2022 වර්ෂයට වඩා වැඩි මූල්‍ය ප්‍රතිපාදනයක් වෙන්කොට තිබුණු අතර ප්‍රතිපාදන උපයෝජනය කිරීම ද 2022 වසරට සාපේක්ෂව 2021 වසරේදී ඉහළ අගයක් ගෙන ඇත.

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

අයවැය කේතය	පළාතෙහි නම	2021			2022		
		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	1,600.00	1,067.84	67%	600.00	290.25	48%
117-2-5-04,5,6	මධ්‍යම පළාත	1,060.00	103.66	10%	460.00	51.69	11%
117-2-5-07,8,9	දකුණු පළාත	900.00	219.02	24%	420.00	257.45	61%
117-2-5-10, 11,12,13,14	උතුරු පළාත	940.00	422.19	45%	500.00	286.95	57%
117-2-5-15,16,17	නැගෙනහිර පළාත	600.00	146.22	24%	300.00	27.04	9%
117-2-5-18, 19	වයඹ පළාත	600.00	331.75	55%	240.00	117.06	49%
117-2-5-20,21	උතුරු මැද පළාත	410.00	141.09	34%	250.00	22.86	9%
117-2-5-22,23	ඌව පළාත	430.00	124.81	29%	240.00	117.51	49%
117-2-5-24,25	සබරගමුව පළාත	460.00	98.48	21%	240.00	53.84	22%
117-2-5-26	බදු	600.00	162.61	27%	350.00	137.63	39%
117-2-5-29	ජාතික ඉතිරිකිරීම් බැංකු අරමුදල් ව්‍යාපෘති	500.00	488.09	98%	-	-	-
	එකතුව	**8,100.00**	**3,305.78**	**41%**	**3,600**	**1,362.28**	**38%**

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

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

වැඩසටහන	2021			2022		
	සංශෝධිත ප්‍රතිපාදනය (රු.මි.)	වියදම (රු.මි)	මූල්‍ය ප්‍රගතිය (%)	සංශෝධිත ප්‍රතිපාදනය (රු.මි.)	වියදම (රු.මි)	මූල්‍ය ප්‍රගතිය (%)
පාලම් හා ගුවන් පාලම් ඉදිකිරීමේ වැඩසටහන	28,335.36	17,407.41	61%	9,552.20	6,622.79	69%

පාලම් සහ ගුවන් පාලම් ඉදිකිරීමේ සහ ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීමේ වැඩසටහන යටතේ 2021 වර්ෂයේදී ව්‍යාපෘති 10ක් ක්‍රියාත්මක වූ අතර 2022 වර්ෂයේදී එය ව්‍යාපෘති 07ක් දක්වා අඩුවිය. තවද මෙම වැඩසටහන සඳහා 2022 වර්ෂය තුලදී 2021 වර්ෂයට වඩා අඩු අයවැය ප්‍රතිපාදනයක් වෙන් කර ඇති නමුත් 2022 වර්ෂයේදී වාර්තා වූ මූල්‍ය ප්‍රගතිය 2021 වර්ෂයට සාපේක්ෂව 8 %කින් වර්ධනය වී ඇත.

වගු අංක2.7.2.7.පාලම් හා ගුවන් පාලම් ඉදිකිරීමේ සහ ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීමේ ව්‍යාපෘතීන්හි මූල්‍ය ප්‍රගතිය

අයවැය කේතය	ව්‍යාපෘතියේ නම	2021			2022		
		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 හානියට පත් අබලන් පාලම් නැවත ඉදිකිරීම / ප්‍රතිනිර්මාණය	700.00	308.43	44%	350.00	188.31	54%
117-2-6-16	ප්‍රාදේශීය පාලම් ව්‍යාපෘතිය - අදියර II - HSBC බැංකුව	55.00	43.27	79%	-	-	-
117-2-6-17	පාලම් 25ක් ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය - කුවේට් ආධාර	2,120.50	1,568.33	74%	945	663.99	70%
117-2-6-19	ජාතික මහාමාර්ග ජාලයේ පිහිටි ප්‍රධාන පාලම් ඉදිකිරීමේ ව්‍යාපෘතිය - ජපාන ජාත්‍යන්තර සහයෝගිතා ආයතනය	62.00	-	-	-	-	-

අයවැය කේතය	ව්‍යාපෘතියේ නම	2021			2022		
		සංශෝධිත ප්‍රතිපාදනය (රු.මි.)	වියදම (රු.මි)	මූල්‍ය ප්‍රගතිය (%)	සංශෝධිත ප්‍රතිපාදනය (රු.මි.)	වියදම (රු.මි)	මූල්‍ය ප්‍රගතිය (%)
117-2-6-21	දෙවන නව කැළණි පාලම ඉදිකිරීම - ජපාන ජාත්‍යන්තර සහයෝගීතා ආයතනය	15,460.40	10,195.72	66%	1,542.00	1,476.96	96%
117-2-6-22	පාලම් නඩත්තු කිරීමේ ඒකකයක් ස්ථාපනය කිරීම	5.00	0.73	15%	5.00	2.50	50%
117-2-6-24	රාජගිරිය, පොල්ගහවෙල, ගනේමුල්ල ගුවන් පාලම් ඉදිකිරීම	43.00	35.63	83%	-	-	-
117-2-6-25	මූලතිවූ - කෝකිලායි-පුල්මුඩෙයි මාර්ගයේ කෝකිලායි කලපුව හරහා කොකිලායි පාලමඉදිකිරීමේ ව්‍යාපෘතිය	1,015.00	-	-	5.00	0.00	0%
117-2-6-26	කොහුවල සහ ගැටඹේ ගුවන් පාලම් ඉදිකිරීමේ ව්‍යාපෘතිය	4,745.20	2,995.77	63%	2,774.00	860.45	31%
117-2-6-27	උත්තරානන්ද මාවතේ දුම්රිය මාර්ගයට ඉහළින් හා කොම්පඤ්ඤවීදියේ දුම්රිය මාර්ගය ආසන්නයේ ගුවන් පාලම් ඉදිකිරීම	4,129.26	2,259.51	55%	3,931.20	3,430.58	87%
	එකතුව	**28,335.36**	**17,407.41**	**61 %**	**9,552.2**	**6,622.79**	**69%**

මෙම වැඩසටහන යටතේ,ජාතික මහාමාර්ගයන්හි පිහිටි හානියට පත් අබලන් පාලම් නැවත ඉදිකිරීම / ප්‍රතිනිර්මාණය හා මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ පාලම් නඩත්තු කිරීමේ ඒකකයක් ස්ථාපනය කිරීම යන ව්‍යාපෘති වාර්ෂික වැඩසටහන් 02 ක් ලෙස ක්‍රියාත්මක විය. 2022 වර්ෂයේ දී පාලම් හා ගුවන් පාලම් ඉදිකිරීමේ වැඩසටහන යටතේ ක්‍රියාත්මක වූ ව්‍යාපෘති අතුරින් ව්‍යාපෘති 5 ක් 50% ඉක්මවූ මූල්‍ය ප්‍රගතියක් අත්පත් කරගෙන ඇත.

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

ස්වාභාවික විපත් වලින් හානියට පත් මාර්ග ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීමේ වැඩසටහන යටතේ 2021 වර්ෂයේදී මෙන්ම 2022 වර්ෂයේදී ද ක්‍රියාත්මක වූයේ ජාතික මහාමාර්ග ජාලයේ නායයාම් ව්‍යවසන ආරක්ෂා කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය පමණි.

වගුඅංක 2.7.2.9. ස්වභාවික විපත් වලින් හානියට පත් මාර්ග ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීමේ වැඩසටහනේ සමස්ත මූල්‍ය ප්‍රගතිය

වැඩසටහන	2021			2022		
	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	130.00	130.00	100%	109.85	34.83	32%

2021 වර්ෂය තුලදී ජාතික මහාමාර්ග ජාලයේ නායයාම් ව්‍යවසන ආරක්ෂා කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය සම්පූර්ණයෙන්ම වැඩ අවසන් කරන ලද බැවින් 2021 හා 2022 වර්ෂයන් දෙකෙහිදීම ව්‍යාපෘතිය සඳහා අඩු මූල්‍ය ප්‍රතිපාදනයක් වෙන් කරන ලදි .

වගුඅංක 2.7.2.10. ස්වභාවික විපත් වලින් හානියට පත් මාර්ග ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීමේ ව්‍යාපෘතීන්හි මූල්‍ය ප්‍රගතිය

අයවැය කේතය	ව්‍යාපෘතියේ නම	2021			2022		
		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	130.00	130.00	100%	109.85	34.83	32%
	එකතුව	**130.00**	**130.00**	**100%**	**109.85**	**34.83**	**32%**

(ඊ) ග්‍රාමීය මාර්ග සංවර්ධනය

මෙම වැඩසටහන යටතේ, 2022 වර්ෂයේදී ව්‍යාපෘති 02ක් සඳහා ප්‍රතිපාදන වෙන් විය.

වගුඅංක 2.7.2.10 ග්‍රාමීය මාර්ග සංවර්ධන වැඩසටහනේ එක් එක් ව්‍යාපෘතිය සඳහා මූල්‍ය ප්‍රගතිය

අයවැය කේතය	ව්‍යාපෘතියේ නම	2021			2022		
		සංශෝධිත ප්‍රතිපාදනය (රු.මි.)	වියදම (රු.මී)	මූල්‍ය ප්‍රගතිය (%)	සංශෝධිත ප්‍රතිපාදනය (රු.මි.)	වියදම (රු.මී)	මූල්‍ය ප්‍රගතිය (%)
117-2-24-01	පැරණි පාලම් කොටස් භාවිතයට ගනිමින් ග්‍රාමීය පාලම් ඉදිකිරීමේ ව්‍යාපෘතිය	-	-	-	1,496.00	907.82	61%
117-2-24-02	ග්‍රාමීය මාර්ග පුනර්ජීවන වැඩසටහන	-	-	-	5,000.00	3,810.65	76%
	එකතුව	**-**	**-**	**-**	**6,496.00**	**4,718.47**	**73%**

(උ) ආයතනික සහාය වැඩසටහන

ආයතනික සහාය වැඩසටහන යටතේ, 2021 වර්ෂයේදී මෙන්ම2022 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 2.7.2.12 ආයතනික සහාය වැඩසටහනේ එක් එක් ව්‍යාපෘතිය සඳහා මූල්‍ය ප්‍රගතිය

අයවැය කේතය	ව්‍යාපෘතියේ නම	2021			2022		
		සංශෝධිත ප්‍රතිපාදනය (රු.මි.)	වියදම (රු.මී)	මූල්‍ය ප්‍රගතිය (%)	සංශෝධිත ප්‍රතිපාදනය (රු.මි.)	වියදම (රු.මී)	මූල්‍ය ප්‍රගතිය (%)
117-2-8-1	මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය සඳහා මෙහෙයුම් වියදම් - ප්‍රාග්ධන	7,770.00	7,770.00	**100%**	8,034.60	8,013.51	99%
	එකතුව	**7,770.00**	**7,770.00**	**100%**	**8,034.60**	**8,013.51**	**99%**

උක්ත වැඩසටහන සඳහා මෙම වර්ෂය තුලදී අත්කරගත් මූල්‍ය ප්‍රගතිය 99% ක් වන අතර 2021 වර්ෂය අවසානයේදී අත්කරගත් සමස්ත මූල්‍ය ප්‍රගතිය 100%කි. එසේම මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියෙහි මෙහෙයුම් පිරිවැය සඳහා වෙන් කෙරුණු උක්ත ප්‍රතිපාදන ප්‍රමාණය වාර්තා කරනු ලබන කාලසීමාව තුලදී සම්පූර්ණයෙන් ම උපයෝගී කරගෙන ඇත.

2.8 අනාගතය සඳහා ඉදිරි දැක්ම

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.

රටේ පවතින මූල්‍ය හා ආර්ථික අර්බුදය මහාමාර්ග අංශයේ සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිවලට දැඩි ලෙස බලපා ඇතත්, රට තුළ ආරම්භ කර ඇති ව්‍යාපෘති හා වැඩසටහන් මෙන්ම ලංකාවේ මහාමාර්ග ජාලයේ කාලානුරූපී නඩත්තු කටයුතු බාධාවකින් තොරව සිදු කරගෙන යාම සඳහා විවිධ ප්‍රතිකර්ම අනුගමනය කළ යුතු වේ.

ඉහත ඉලක්ක සාක්ෂාත් කර ගැනීම උදෙසා ජාත්‍යන්තරව පිළිගෙන ඇති තිරසර සංවර්ධන අරමුණු ඉලක්ක කර ගනු ලැබූ පහත සංවර්ධන ව්‍යාපෘති හා වැඩසටහන් සඳහා සිය ප්‍රමුඛ අවධානය යොමු කිරීමට ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය මඟින් බලාපොරොත්තු වේ.

- කොළඹ - මහනුවර අධිවේගී මාර්ගය ඉදිකිරීම - අදියර I

එසේවූවත්, මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය, මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය සමඟ එක්ව මෙම අධිවේගී මාර්ගය අදියර 03 ක් යටතේ ඉදිකිරීමට සැලසුම් කර තිබුණ ද පොතුහැර සිට ගලගෙදර දක්වා වූ අදියර III හි ඉදිකිරීම් කටයුතු දැනට පවතින ආර්ථික අර්බුදය හේතුවෙන් අත්හිටුවීමට තීරණය කර ඇත. මීරිගම සිට කුරුණෑගල දක්වා වූ අදියර II ඉදිකිරීම් කටයුතු නිම කරන ලදි. කඩවත සිට මීරිගම දක්වා වූ පළමු අදියරෙහි ඉදිකිරීම් කටයුතු 2024 වර්ෂය වන විට නිම කිරීමට අමාත්‍යාංශය බලාපොරොත්තු වන අතර එමඟින් මහජනතාව වෙත කොළඹ සිට කුරුණෑගල දක්වා වේගවත් ගමනාගමන පහසුකමක් ලබාදීම අපේක්ෂා කෙරෙනු ඇත.

- කොළඹ - කටුනායක අධිවේගී මාර්ගය "වරාය නගරය" දක්වා දීර්ඝ කිරීම

මෙම නව මාර්ග ජාලය පහත සඳහන් ව්‍යාපෘතීන්හි ඉදිකිරීම් කටයුතු සම්පූර්ණ කිරීම තුළින් සිදුවේ.

- වරාය ප්‍රවේශ මාර්ගය ඉදිකිරීම
- නව කැළණි පාලම ඉදිකිරීම

නව කැලණි පාලම ඉදිකිරීමේ කටයුතු 2021 වර්ෂයේදී අවසන් කළ අතර 2021 නොවැම්බර් මස 25 වන දින මහජනතාව වෙත විවෘත කරන ලදි.

- මාර්ග නඩත්තු කිරීමේ අරමුදලක් පිහිටුවීම.

2023 අයවැය කතාවේදී, වාහන ආදායම් බලපත්‍ර ලබාගැනීමේදී එක් වාහනයකට වාර්ෂික ගාස්තුව ලෙස අවම වශයෙන් රුපියල් 100 බැගින් අයකර මාර්ග නඩත්තු කිරීම සඳහා අරමුදලක් පිහිටුවීමට යෝජනා කරන ලද අතර ඒ සඳහා යාන්ත්‍රණයක් ඇති කරන ලෙස මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශයෙන් ඉල්ලා සිටින ලදි.

එක් වාහනයක් සඳහා වන මාර්ග නඩත්තු බද්ද රුපියල් 100ක් ලෙස සමානුපාතික අගයකින් බලාත්මක කළවිට ඉන් ලැබෙන උපරිම ආදායම රුපියල් මිලියන 800කි. නමුත් අවම ආදායම් බලපත්‍ර ගාස්තුව වැයවන්නේ යතුරුපැදි සඳහා වන අතර එම මුදල රුපියල් 900කි. අයවැය කතාව මඟින් යෝජනා වී ඇති අවම බද්ද රුපියල් 100ක් වන අතර එය රුපියල් 900න් 12%ක් වේ. එහෙයින් එම සමාන අනුපාතය අනෙකුත් වාහන කාණ්ඩ සඳහාද භාවිතා කළ හැකිය. ඉහත තත්ත්වය මත පදනම්ව වාහන ආදායම් බලපත්‍ර බද්ද මඟින් අපේක්ෂිත මුළු ආදායම රුපියල් මිලියන 1800කි. ඒ අනුව ආදායම් බලපත්‍රයෙන් මාර්ග නඩත්තු බද්දෙන් උපයන ආදායම ජාතික මාර්ගයන්හි නඩත්තු කටයුතු සඳහා පවා ප්‍රමාණවත් නොවන බව පැහැදැලිව පෙන්නුම් කරයි.

එමනිසා, මර්ග නඩත්තු සහ වැඩිදියුණු කිරීමේ කටයුතු සිදු කරගැනීම සඳහා තවත් එක් විකල්පයක් ලෙස ඉන්ධන සඳහා යම් බද්දක් අයකිරීමට යෝජනා කරන ලදි.

උක්ත කරුණු මත පදනම්ව, ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය සහ මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය මහා භාණ්ඩාගාරය සමඟ එක්ව සිදු

කරන ලද විවිධ සාකච්ඡාවලින් අනතුරුව මාර්ග නඩත්තු අරමුදලක් පිහිටුවීම සඳහා කැබිනට් පත්‍රිකාවක් ඉදිරිපත් කිරීමට තීරණය කරන ලදි.

යෝජිත මාර්ග නඩත්තු අරමුදල වාහන කාණ්ඩ මත පදනම්ව පනවන වාහන ආදායම් බලපත්‍ර බද්ද සහ ඉන්ධන බද්ද බලාත්මක කිරීම මඟින් ස්ථාපනය කිරීමට යෝජිතය.

2.8.1 ඉදිකිරීම් අමුද්‍රව්‍ය හිඟය සහ පුපුරණ ද්‍රව්‍යයන්හි හිඟය නිසා ඇති වූ පසුබෑම හා ඉදිරි දැක්ම

ඉදිකිරීම් අමුද්‍රව්‍ය හිඟය සහ පුපුරණ ද්‍රව්‍යයන්හි හිඟය මාර්ග සංවර්ධන ව්‍යාපෘතීන්හි සමස්ත කාර්යසාධනය කෙරෙහි කිහිප ආකාරයකින් බලපා ඇත. සැපයුම් දාමයේ බාධාවන් සහ මිල ඉහළයාමේ ගැටළු ඉදිකිරීම් ද්‍රව්‍ය හිඟයට හේතු වී ඇති අතර, විෂය පථයේ වෙනස්වීම් වලට පවා තුඩුදෙන කාලය ඉක්මවා යාම, මුල් ඇස්තමේන්තුගත පිරිවැයට වඩා පිරිවැය ඉක්මවා යාම හා කොන්ත්‍රාත්කරුගේ කාර්යසාධනය පසුබෑම වැනි ප්‍රධාන ගැටළු කිහිපයකටම මඟ පාදයි. මේ අනුව ඇතැම් ව්‍යාපෘතීන්හි මුල් ඉලක්ක සංශෝධනය කරන ලද අතර සංශෝධිත ඉලක්ක පූර්ණය කර ගැනීම සඳහා ව්‍යාපෘති කාර්ය මණ්ඩලය විසින් කාලය දීර්ඝ කිරීම (EOT) සඳහා ඉල්ලීම් ඉදිරිපත් කර ඇත. කෙසේ වෙතත් ඉහත ගැටළු ඇතිවුවද එම අභියෝග ජයගනිමින් දුෂ්කරතා මධ්‍යයේ වුවද වඩාත් සුමට ලෙස සංවර්ධන ව්‍යාපෘතීන් ක්‍රියාත්මක කිරීමට හැකි වී ඇත. මෙලෙස ව්‍යාපෘතීන්හි ක්‍රියාකාරීත්වයට අමුද්‍රව්‍ය හිඟය මධ්‍යස්ථ ලෙස බලපෑවේ නොවැලැක්විය හැකි තත්ත්වයන් හැර වෙනත් අවස්ථාවන්වලදීය.

පරිච්ඡේදය 3

සමස්ත මූල්‍ය කාර්යසාධනය

සියළුම වියදම් 2023/02/22 දින භාණ්ඩාගාර මෙහෙයුම් දෙපාර්තමේන්තුව විසින් ප්‍රකාශයට පත් කරන ලද මූල්‍ය වාර්තාවට අනකූලව සකස් කොට ඇත. (ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය)

3.1 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා
මූල්‍ය කාර්යසාධන ප්‍රකාශය

අයවැය 2022		සටහන	කක්ෂ 2022	2021	
රු.			රු.	රු.	
-	ආදායම් ලැබීම්				
-	ආදායම් බදු	1	-	-	ACA-1
-	දේශීය භාණ්ඩ හා සේවා මත බදු	2	-	-	
-	ජාත්‍යන්තර වෙළඳාම මත බදු	3	-	-	
-	බදු නොවන ආදායම් හා වෙනත්	4	-		
-	මුළු ආදායම් ලැබීම් (අ)		-	-	
	ආදායම් නොවන ලැබීම්				
	භාණ්ඩාගාර අග්‍රිම		103,316,944,549	107,129,296,535	ACA-3
	කැන්පතු		5,597,725,360	431,403,872	ACA-4
	අක්කිකාරම් ගිණුම්		27,898,289	13,361,865	ACA-5
	වෙනත් ප්‍රධාන ලෙජර් ගිණුම් ලැබීම්		-	-	
	මුළු ආදායම් නොවන ලැබීම් (ආ)		108,942,568,198	107,574,062,272	
-	මුළු ආදායම් ලැබීම් සහ ආදායම් නොවන ලැබීම් ඇ = (අ)+(ආ)		108,942,568,198	107,574,062,272	
	භාණ්ඩාගාරයට ප්‍රේෂණ (ඇ)		1,001,287,105	-	
-	ශුද්ධ ආදායම් ලැබීම් සහ ආදායම් නොවන ලැබීම් ඉ = (ඇ)-(ඇ)		107,941,281,093	107,574,062,272	
	අඩු කළා : වියදම්				
-	පුනරාවර්තන වියදම්				
376,295,630	වැටුප්, වේතන සහ අනෙකුත් සේවක ප්‍රතිලාභ	5	330,162,313	135,657,800	ACA-2(ii)
310,184,120	අනෙකුත් භාණ්ඩ හා සේවා	6	254,221,340	45,085,147	
10,455,658,000	සහනාධාර, ප්‍රදාන සහ මාරුකිරීම්	7	9,668,568,378	2,208,747	
-	පොළී ගෙවීම්	8	-	-	
340,000	වෙනත් පුනරාවර්තන වියදම්	9	306,199	320,370	
11,142,477,750	මුළු පුනරාවර්තන වියදම් (ඊ)		10,253,258,231	183,272,064	

2022 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා
මූල්‍ය කාර්යසාධන ප්‍රකාශය

අයවැය 2022		සටහන	2022	2021	
රු.			රු.	රු.	
	මූලධන වියදම්				
22,310,000	මූලධන වත්කම් පුනරුත්ථාපනය හා වැඩිදියුණු කිරීම්	10	14,227,583	2,583,314	
13,611,584,000	මූලධන වත්කම් අත්පත් කර ගැනීම්	11	4,453,717,206	15,726,092,520	
8,800,600,000	ප්‍රාග්ධන මාරුකිරීම්	12	8,763,713,563	7,770,000,000	ACA-2(ii)
-	මූල්‍ය වත්කම් අත්පත් කර ගැනීම්	13	-	-	
1,122,250	හැකියා වඩාත්නය	14	917,869	-	
238,483,706,000	වෙනත් මූලධන වියදම්	15	191,476,567,369	187,834,156,421	
260,919,322,250	මුළු මූලධන වියදම් (ඇ)		**204,709,143,591**	**211,332,832,255**	
	නැන්පතු ගෙවීම්		504,043,104	323,179,482	ACA-4
	අත්තිකාරම් ගෙවීම්		64,648,387	12,080,445	ACA-5
	වෙනත් ප්‍රධාන ලෙජර් ගිණුම් ගෙවීම්		-	-	
	ප්‍රධාන ලෙජර් වියදම් (උ)		**568,691,490**	335,259,927	
	මුළු වියදම් එ = (ඒ+උ+ඌ)		**215,531,093,312**	211,851,364,246	
	දෙසැම්බර් 31 දිනට ශේෂය ඒ = (ඉ-එ)		**(107,589,812,219)**	(104,277,301,974)	
	අඟිම සැසඳුම් ප්‍රකාශය අනුව ශේෂය		(107,589,812,219)	(104,277,301,974)	ACA-7
			-	-	ACA-3
	දෙසැම්බර් 31 දිනට අඟිම ශේෂය		**(107,589,812,219)**	(104,277,301,974)	

3.3 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට
මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශය

	සටහන	තක්සේරු	
		2022 රු.	2021 රු.
මූල්‍ය නොවන වත්කම්			
දේපළ, පිරියත හා උපකරණ	එසිඑ-6	194,264,553,546	273,893,771
මූල්‍ය වත්කම්			
අත්තිකාරම් ගිණුම්	එසිඑ-5/5(එ)	66,386,843	29,636,745
මුදල් හා මුදල් සමාන දෑ	එසිඑ-3	-	-
මුළු වත්කම්		194,330,940,390	303,530,516
ඉද්ධ වත්කම් / ස්කන්ධය			
භාණ්ඩාගාරය වෙත ඉද්ධ වත්කම්		(5,216,209,214)	(84,770,795)
දේපළ පිරියත හා උපකරණ සංචිතය		194,264,553,546	273,893,771
කුලී හා වැඩ අත්තිකාරම් සංචිතය	එසිඑ-5(ඔ)	-	-
ජංගම වගකීම්			
නැත්පතු ගිණුම්	එසිඑ-4	5,282,596,057	114,407,540
අග්‍රිම ශේෂය	එසිඑ-3	-	-
මුළු වගකීම්		194,330,940,390	303,530,516

පිටු අංක 10 සිට 41 දක්වා එසිඑ 1 සිට එසිඑ 7 දක්වා වූ ආකෘති පත්‍රවලින් ඉදිරිපත් කෙරෙන ගිණුම් කොරතුරු සහ ඇමුණුම් පිටු අංක 49 සිට80 දක්වා ඇතුළත් ගිණුම් සටහන් විස්තර ද මෙම අවසන් ගිණුමෙහිම අන්තර්ගත කොටස් වේ. මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශ පිළියෙල කිරීම පොදුවේ පිළිගත් ගිණුම් මූලධර්මවලට අනුකූලව සිදුකර ඇති අතර මෙහිදී මූල්‍ය ප්‍රකාශයන්හි සටහන් මගින් හෙළිදරව් කර ඇති පරිදි වඩාත් සුදුසු ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති භාවිත කර ඇත. ඉහත අවසන් ගිණුමෙහි සඳහන් සංඛ්‍යා, ඊට අදාළ ගිණුම් සටහන් හා අනෙකුත් ගිණුම් කොරතුරු භාණ්ඩාගාර ගිණුම් පොත් සමඟ සැසඳීම් කර ඇති බවටත් ඒවා එම සංඛ්‍යා සමඟ එකඟ වන බවටත් මෙයින් සහතික කරමු.

මූල්‍ය පාලනය සඳහා ඵලදායී අභ්‍යන්තර පාලන පද්ධතියක් වාර්තාකරණ ආයතනය තුළ පවතින බවත් මූල්‍ය පාලනය සඳහා අභ්‍යන්තර පාලන පද්ධතියේ සඵලතාවය අධීක්ෂණය කිරීමටත් ඒ අනුව එම පද්ධති ඵලදායී ලෙස ක්‍රියාත්මක කිරීමට අවශ්‍ය පරිදි වෙනස් කිරීම සිදුකිරීමට වරින් වර සමාලෝචන සිදුකරන බවත් මෙයින් සහතික කරමු.

.....
ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරි
නම :
තනතුර :
දිනය : 24/02/2023

එම්.එම්.පී.කේ. මායාදුන්නෙ
ලේකම්
ප්‍රාදේශීය හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය
08 වන මහල, "මහනෙතුම මහමැදුර"
අංක.216, ඩෙන්සිල් කොබ්බෑකඩුව මාවත,
බත්තරමුල්ල.

.....
ගණන්දීමේ නිලධාරි
නම :
තනතුර :
දිනය :

.....
ප්‍රධාන මූල්‍ය නිලධාරි/ප්‍රධාන ගණකාධිකාරි/
අධ්‍යක්ෂ (මූදල්)/ ~~කොමසාරිස් (මූදල්)~~
නම :
දිනය : 24.02.2023
ජේ.කේ. නිලුපුල් එස්. පෙරේරා
ප්‍රධාන මූල්‍ය නිලධාරි
ප්‍රාදේශීය හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය
07 වන මහල, "මහනෙතුම මහමැදුර"
අංක. 216, ඩෙන්සිල් කොබ්බෑකඩුව මාවත,
කොස්වත්ත, බත්තරමුල්ල.

3.4 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශය

	2022	2021
	රු.	රු.
මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරකම්වලින් ජනිත වූ මුදල් ප්‍රවාහයන්		
මුළු බදු ලැබීම්		-
ගාස්තු, අධිභාර, දඩමුදල් සහ බලපත්‍ර ලාභ		-
ආදායම් කොවන ලැබීම්		-
වෙනත් ආදායම් ශීර්ෂ වෙතුවෙන් එකතු කරන ලද ආදායම්		93,124,936
අග්‍රිම් ලැබීම්		107,129,296,535
අක්තිකාරම් අයකර ගැනීම්		11,079,094
තැන්පතු ලැබීම්		430,822,189
මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරකම්වලින් ජනිත වූ මුදල් ප්‍රවාහය (අ)		**107,664,322,754**
අඩුකළා : මුදල් වාය කිරීම්		
පුද්ගල පඩිනඩි හා මෙහෙයුම් වියදම්		181,013,016
පහනාධාර සහ මාරුකිරීම්		2,208,747
වෙනත් වැය ශීර්ෂ වෙතුවෙන් දරන ලද වියදම්		109,288,649
භාණ්ඩාගාරයට පියවන ලද අග්‍රිම්		-
අක්තිකාරම් ගෙවීම්		11,963,981
තැන්පතු ගෙවීම්		322,597,799
මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරකම් සඳහා වැය කරන ලද මුදල් ප්‍රවාහය (ආ)		**627,072,192**
මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරකම්වලින් ජනිත වූ ශුද්ධ මුදල් ප්‍රවාහය (ඇ)=(අ)-(ආ)		**107,037,250,562**
ආයෝජන ක්‍රියාකාරකම්වලින් ජනිත වූ මුදල් ප්‍රවාහයන්		
පොළී		-
ලාභාංශ		-
නිමිකම් ඉවත්වීම් ප්‍රතිපාදන හා භෞතික වත්කම් විකිණීම්		-
උපණය අයකර ගැනීම්		-
ආයෝජන ක්‍රියාකාරකම්වලින් ජනිත වූ මුදල් ප්‍රවාහය (ඇ)		-

2022 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා
මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශය

	කණ්ඩා	
	2022	**2021**
<u>අඩුකළා : මුදල් වැය කිරීම්</u>		
භෞතික වත්කම් ඉදිකිරීම් හෝ මිලදී ගැනීම් හා වෙනත් ආයෝජන අත්කර ගැනීම්	108,678,933,937	107,037,250,562
ආයෝජන ක්‍රියාකාරකම් සඳහා වැය කරන ලද මුළු මුදල් ප්‍රවාහය (ඉ)	**108,678,933,937**	**107,037,250,562**
ආයෝජන ක්‍රියාකාරකම්වලින් ජනිත වූ ශුද්ධ මුදල් ප්‍රවාහය (ඊ)=(ඇ)-(ඉ)	**(108,678,739,317)**	**(107,037,250,562)**
මෙහෙයුම් හා ආයෝජන ක්‍රියාකාරකම්වලින් ජනිත වූ ශුද්ධ මුදල් ප්‍රවාහය (උ)=(ඇ) + (ඊ)	-	-
<u>මූල්‍ය ක්‍රියාකාරකම්වලින් ජනිත වූ මුදල් ප්‍රවාහයන්</u>		
දේශීය ණය ගැනීම්	-	-
විදේශීය ණය ගැනීම්	-	-
ප්‍රදානයන් ලැබීම්	-	-
මූල්‍ය ක්‍රියාකාරකම්වලින් ජනිත වූ මුළු මුදල් ප්‍රවාහය (ඌ)	-	-
<u>අඩුකළා : මුදල් වැය කිරීම්</u>		
දේශීය ණය ආපසු ගෙවීම්	-	-
විදේශීය ණය ආපසු ගෙවීම්	-	-
මූල්‍ය ක්‍රියාකාරකම් සඳහා වැය කරන ලද මුළු මුදල් ප්‍රවාහය (එ)	-	-
මූල්‍ය ක්‍රියාකාරකම්වලින් ජනිත වූ මුදල් ප්‍රවාහය (ඒ)=(ඌ)-(එ)	-	-
මුදල්වල ශුද්ධ වෙනස්වීම් (ඔ) = (උ)+(ඒ)	-	-
ජනවාරි 01 දිනට ආරම්භක මුදල් ශේෂය	-	-
දෙසැම්බර් 31 දිනට අවසාන මුදල් ශේෂය	-	-

3.5 වාර්තාකිරීමේ පදනම

1) **වාර්තාකරණ කාලපරිච්ඡේදය**

2022 ජනවාරි 01 සිට දෙසැම්බර් 31 දක්වා වූ කාලපරිච්ඡේදය මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශයන්ට අදාළ වාර්තාකරණ කාලපරිච්ඡේදය වේ.

2) **මිනුම්කරණ පදනම**

මූල්‍ය ප්‍රකාශ ඓතිහාසික පිරිවැය මත පිළියෙල කර ඇති අතර සමහර වත්කම් නැවත තක්සේරු කරන ලද වටිනාකමට ඉදිරිපත් කර ඇත. අන්‍යාකාරයෙන් දක්වා නොමැති විට ගිණුම් පිළියෙල කිරීම වැඩිදියුණු කළ මුදල් පදනම මත සිදුකරයි.

මූල්‍ය ප්‍රකාශ ශ්‍රී ලංකා රුපියල්වලින් ආසන්නතම රුපියලට ඉදිරිපත් කර ඇත.

3) **ආදායම් හඳුනාගැනීම**

හුවමාරු හා හුවමාරු නොවන ආදායම් ඒවා ලැබිය යුතු කාලසීමාව නොසලකා, මුදල් ලැබෙන කාලපරිච්ඡේදයේදී ආදායම් ලෙස හඳුනාගනු ලැබේ.

4) **දේපළ, පිරියත 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, පිරියත හා උපකරණ ලෙස හඳුනාගනු ලැබේ.

දේපළ, පිරියත හා උපකරණ පිරිවැයට හඳුනාගන්නා අතර පිරිවැය ආකෘතිය අදාළ නොවන අවස්ථාවලදී නැවත තක්සේරු කරන ලද අගය යොදාගනී.

5) **දේපළ, පිරියත හා උපකරණ සංචිතය**

මෙම සංචිත ගිණුම් දේපළ, පිරියත හා උපකරණවල අනුරූප ගිණුම් වේ.

6) **මුදල් හා මුදල් සමාන දෑ**

2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට මුදල් හා මුදල් සමාන දෑ අතැති දේශීය ව්‍යවහාර මුදල් නෝට්ටු සහ කාසිවලින් සමන්විත වේ.

7) **<u>මූල්‍ය ප්‍රකාශන ආකෘතියෙහි සිදුකරන ලද වෙනස්කම් හා පෙර වර්ෂයේ සංසන්දනාත්මක අගයන් නැවත ගැලපීම්.</u>**

2022 මූල්‍ය වර්ෂයේ සැප්තැම්බර් 01 දින සිට පහත සඳහන් ශීර්ෂ යටතේ එකෙක් ක්‍රියාත්මක වූ අමාත්‍යාංශ හා රාජ්‍ය අමාත්‍යාංශ ශීර්ෂ අංක 117 යටතේ ප්‍රවාහන හා මහා මාර්ග අමාත්‍යාංශය ලෙස 2022 අංක 21 දරණ විසර්ජන (සංශෝධන) පනතේ විධිවිධාන පරිදි ඒකාබද්ධ වී ඇත.

117 - මහා මාර්ග අමාත්‍යාංශය

435 - ග්‍රාමීය මාර්ග හා අවශේෂ යටිතල පහසුකම් රාජ්‍ය අමාත්‍යාංශය

114 - ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය

436 - වාහන නියාමනය,බස් රථ ප්‍රවාහන සේවා හා දුම්රිය මැදිරිය හා මෝටර් රථ කර්මාන්ත රාජ්‍ය අමාත්‍යාංශය

ඒ අනුව 2022 අවසන් මූල්‍ය වාර්තා ඉදිරිපත් කිරීමේදී පෙර වර්ෂ තොරතුරු කිරුව සඳහා 2021 වර්ෂයට 117 වැය ශීර්ෂය සඳහා පමණක් වන තොරතුරු (2021 වර්ෂයේ 117 ශීර්ෂයේ අවසන් මූල්‍ය වාර්තාවේ ඇති) ඇතුලත් කර ඇත.

8) **<u>මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ ගොඩනැගිලි පරිශ්‍රය භාවිතය</u>**

මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියට අයත් මගනැගුම මහමැදුර ගොඩනැගිල්ලෙහි 7, 8 සහ 9 මහල්වල මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය ස්ථාපිත කොට ඇත. කෙසේ වෙතත් අයවැය ප්‍රතිපාදන සපයා නොමැති බැවින් මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය විසින් භාවිතා කරන ඉඩ සඳහා ගොඩනැගිලි කුලිය වෙනුවෙන් ගෙවනු නොලැබේ.

වැඩසටහන් අනුව වියදම් ප්‍රකාශය

වියදම් ශීර්ෂ අංකය : : 117

අමාත්‍යාංශයේ/අදාසර්තමේන්තුවේ/දිස්ත්‍රික් ලේකම් කාර්යාලයේ නම : ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය

රු.

වැය විෂයය	වැඩසටහන (1)					වැඩසටහන (2)					මුළු වියදම්
	ප්‍රතිපාදනය				වියදම්	ප්‍රතිපාදනය				වියදම්	
	අයවැය ඇස්තමේන්තුගත ප්‍රතිපාදන (1)	පරිපූරක ඇස්තමේන්තුගත ප්‍රතිපාදන (2)	මු.ගෙ. 66/69 මාරුකිරීම් (3)	මුළු ඉද්ධ ප්‍රතිපාදන (4)=(1)+(2)+(3)	(5)	අයවැය ඇස්තමේන්තුගත ප්‍රතිපාදන (6)	පරිපූරක ඇස්තමේන්තුගත ප්‍රතිපාදන (7)	මු.ගෙ. 66/69 මාරුකිරීම් (8)	මුළු ඉද්ධ ප්‍රතිපාදන (9)=(6)+(7)+(8)	(10)	(11)=(5)+(10)
පුනරාවර්තන වියදම්											
<u>සුද්ගල පඩිනති</u>											
1001 වැටුප් හා වේතන	239,410,000	1,205,000	(76,000)	240,539,000	217,280,371	-			-		217,280,371
1002 අතිකාල හා නිවාඩු දින වැටුප්	28,473,000	-	302,630	28,775,630	14,620,322	-			-		14,620,322
1003 වෙනත් දීමනා	107,125,000	-	(144,000)	106,981,000	98,261,620	-			-		98,261,620
<u>භාණ්ඩ විශදම්</u>											-
1101 දේශීය	6,316,000	350,000	(406,438)	6,259,562	4,351,992	-			-		4,351,992
1102 විදේශීය	150,000	-	406,000	556,000	524,576	-			-		524,576
<u>සැපයීම්</u>											-
1201 ලිපිද්‍රව්‍ය හා කාර්යාලීය අවශ්‍යතා	14,915,000	-	979,650	15,894,650	15,273,241	-			-		15,273,241
1202 ඉන්ධන	61,718,000	4,862,000	3,326,820	69,906,820	60,430,224	-			-		60,430,224
1203 ආහාර පාන හා තිල ඇඳුම්	1,436,000	-	340,000	1,776,000	1,095,163	-			-		1,095,163
1205 වෙනත්	1,100,000	-	(43,000)	1,057,000	452,456	-			-		452,456
<u>නඩත්තු වියදම්</u>									-		-
1301 වාහන	44,651,000	3,483,000	(4,519,000)	43,615,000	32,439,902	-			-		32,439,902
1302 යන්ත්‍ර සහ යන්ත්‍රෝපකරණ	5,165,000	-	518,117	5,683,117	4,229,081	-			-		4,229,081
1303 ගොඩනැගිලි සහ ඉදිකිරීම්	3,395,000	-	(149,000)	3,246,000	2,849,261	-			-		2,849,261
<u>සේවා</u>									-		-
1401 ප්‍රවාහන	20,400,000	-	1,936,000	22,336,000	14,643,326	-			-		14,643,326
1402 කැපැල් හා යාන්ත්‍රීවේදන	14,866,000	-	42,663	14,908,663	11,210,166	-			-		11,210,166
1403 විදුලිය හා ජලය	18,788,000	-	(80,000)	18,708,000	15,615,590	-			-		15,615,590
1404 බදු කුලී සහ පළාත් පාලන ආයතන බදු	91,150,000	-	(1,473,043)	89,676,957	79,023,030	-			-		79,023,030
1409 වෙනත්	16,368,000	-	192,351	16,560,351	12,083,331	-			-		12,083,331
<u>මාරුකිරීම්</u>									-		-
1501 ශුභසාධන වැඩසටහන්	-	-	-	-	-	9,550,000,000			9,550,000,000	8,939,094,887	8,939,094,887
1502 විශ්‍රාමික ප්‍රතිලාභ	2,819,000	-	(1,304,000)	1,515,000	1,358,670	-			-		1,358,670
1505 සම්මාදම් සහ දායක මුදල්	115,000	-	(15,000)	100,000	66,928	-			-		66,928
1506 රජයේ සේවකයන් සඳහා ඔප්පු කළ පොලි	4,000,000	-	43,000	4,043,000	3,047,893	-			-		3,047,893
1509 රාජ්‍ය ආයතන (වේතන් ගෙවීම්)	-	-	-	-	-	900,000,000			900,000,000	725,000,000	725,000,000

වැඩසටහන් අනුව වියදම් ප්‍රකාශය

වියදම් ශීර්ෂ අංකය : : 117

අමාත්‍යාංශය/දෙපාර්තමේන්තුව/දිස්ත්‍රික් ලේකම් කාර්යාලයේ නම : ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය

රු.

වැය විෂයය	වැඩසටහන (1)					වැඩසටහන (2)					මුළු වියදම
	ප්‍රතිපාදනය				වියදම්	ප්‍රතිපාදනය				වියදම්	
	අවවැය ඇස්තමේන්තුගත ප්‍රතිපාදන (1)	පරිපූරක ඇස්තමේන්තුගත ප්‍රතිපාදන (2)	මු.අර. 66/69 මඟින්වීම (3)	මුළු ඉද්ධ ප්‍රතිපාදන (4)=(1)+(2)+(3)	(5)	අවවැය ඇස්තමේන්තුගත ප්‍රතිපාදන (6)	පරිපූරක ඇස්තමේන්තුගත ප්‍රතිපාදන (7)	මු.අර. 66/69 මඟින්වීම (8)	මුළු ඉද්ධ ප්‍රතිපාදන (9)=(6)+(7)+(8)	(10)	(11)=(5)+(10)
අවිනාශී ප්‍රාග්‍රාවර්තන වියදම්									-		-
1703 රාජ්‍ය සංඝ ප්‍රතිපත්තිය ක්‍රියාත්මක කිරීම	240,000	-	100,000	340,000	306,199	-			-		306,199
මුළු එකතුව	682,600,000	9,900,000	(22,250)	692,477,750	589,163,344	10,450,000,000	-	-	10,450,000,000	9,664,094,887	10,253,258,231
මූලධන වියදම්									-		-
මූලධන වත්කම් ප්‍රාග්‍රාවර්තනය හා වැඩිදියුණු කිරීම්									-		-
2001 ගොඩනැගිලි සහ ඉදිකිරීම්	4,230,000	-	-	4,230,000	3,260,789	-			-		3,260,789
2002 යන්ත්‍ර හා යන්ත්‍රෝපකරණ	1,330,000	-	-	1,330,000	53,460	-			-		53,460
2003 වාහන	11,750,000	5,000,000	-	16,750,000	10,913,333	-			-		10,913,333
*									-		-
මූලධන වත්කම් අත්පත් කර ගැනීම්									-		-
2101 වාහන	-	-	-	-	-	2,626,000,000	-	-	2,626,000,000	708,618,502	708,618,502
2102 ගොඩනැගිලි හා ඉඩම් දියුණු කිරීම්	150,000	-	-	150,000	-	-	-	-	-	-	-
2103 යන්ත්‍ර හා යන්ත්‍රෝපකරණ	440,000	-	-	440,000	42,590	-	-	-	-		42,590
2104 ගොඩනැගිලි සහ ඉදිකිරීම්	-	-	-	-	-	2,800,000,000	-	38,000,000	2,838,000,000	2,760,599,126	2,760,599,126
2105 ඉඩම් සහ ඉඩම් වැඩිදියුණු කිරීම්	-	-	-	-	-	11,737,200,000	-	(3,590,206,000)	8,146,994,000	984,456,989	984,456,989
ප්‍රගුණිත කිරීම්									-		-
2201 රාජ්‍ය ආයතන	-	-	-	-	-	8,266,500,000	-	534,100,000	8,800,600,000	8,763,713,563	8,763,713,563
ඝාතීය වර්ධනය									-		-
2401 කෘෂිය මිශ්‍රවිල පුහුණු	1,100,000	-	22,250	1,122,250	917,869	-	-	-	-	-	917,869
අවිනාශී මූලධන වියදම්									-		-
2506 ජාතික සහනාධාර සංවර්ධනය	-	-	-	-	-	235,465,000,000	-	3,018,106,000	238,483,106,000	191,476,567,369	191,476,567,369
2507 පරිවේක්ෂණ සහ සංවර්ධන	600,000	-	-	600,000	-	-	-	-	-	-	-
මුළු එකතුව	19,600,000	5,000,000	22,250	24,622,250	15,188,042	260,894,700,000	-	-	260,894,700,000	204,693,955,549	204,709,143,591
මුළු ප්‍රාග්‍රාවර්තන හා මූලධන වියදම්වල එකතුව	702,200,000	14,900,000	-	717,100,000	604,351,386	271,344,700,000	-	-	271,344,700,000	214,358,050,436	214,962,401,821

* අදාළ වැය විෂයයන් පමණක් ඇතුළත් කළ යුතු ය.

ප්‍රධාන මුද්‍රා නිලධාරි/ ප්‍රධාන ගණකාධිකාරි/
අධ්‍යක්ෂ (මූල්‍ය)/ගණකාධිකාරි (මූදල්)
දිනය : 24.02.2023

ජේ.කේ. නිලුපුල් එස්. පෙරේරා
ප්‍රධාන මුද්‍රා නිලධාරි,
ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය
07 වන මහල, "මගහැරුම් මන්දිරය"
අංක. 216, ඩෙස්සිල් කොඩිතුවක්කු මාවත,
කොටුව, බත්තරමුල්ල.

2022 දෙසැම්බර් 31 දිනෙක් අවසන් වර්ෂය සඳහා විසඳුම් ප්‍රකාශය

විසඳුම් කිරීම අංකය : : 117

අමාත්‍යාංශය/දෙපාර්තමේන්තුව/දිස්ත්‍රික් ලේකම් කාර්යාලයේ නම : ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය

රු.

විෂය විමසිය	සටහන	ප්‍රතිසංදනය				විසඳුම්			ඉදිරි ඵලපෑම්		
		මිලියනාදරය සඳහා අංකය	වාර්ෂික ඇස්තමේන්තුගත ප්‍රතිසංදනය (1)	පරිපූරක ඇස්තමේන්තුගත ප්‍රතිසංදනය (2)	මු.ගෙ. 66/69 මගින් කිරීම (3) (-)/+	මුළු ඉදිරි ප්‍රතිසංදනය (4)=(1)+(2)+(3)	මුදල් පොතට අනුව විසඳුම් (5)	මු.ගෙ. 208 වගන්ති අනුගමනය/දෙපාර්තමේන්තු/දිස්ත්‍රික් ලේකම් විසින් දැරූ විසඳුම් (ගංගේයනගර ඔදීය වගකීම් අනුව) (6)	මුළු විසඳුම් (7)=(5)+(6)	අතිරික්ත / (ඌනවීම්) (8)=(4)-(7)	අතිරික්ත / (ඌනවීම්) ගංගේයිය ප්‍රතිශතය % ලෙස	වෙනස්කම්වලට හේතු
ප්‍රධාන වැඩසටහන විසඳුම්												
වැඩසටහන(1) සහ (2)												
වැඩසටහන/විෂයය/උප විෂයය/වැය විෂය අංකය												
වැය විෂය අනුව විවරණකරණය කරන ලද වැටුප්, වේතන සහ දීමනාසහ් සේවා ප්‍රතිලාභ	5											
පුද්ගල පරිහානි												
1001 වැටුප් සහ වේතන		11	239,410,000	1,205,000	(76,000)	240,539,000	217,280,371	-	217,280,371	23,258,629	10	
1002 අතිකාල සහ නිවාඩු දින වැටුප්		11	28,473,000	-	302,630	28,775,630	14,620,322	-	14,620,322	14,155,308	49	
1003 වේතන දීමනා		11	107,125,000	-	(144,000)	106,981,000	97,419,095	842,525	98,261,620	8,719,380	8	
එකතුව			375,008,000	1,205,000	82,630	376,295,630	329,319,788	842,525	330,162,313	46,133,317		
වැය විෂය අනුව විවරණකරණය කරන ලද අනෙකුත් සංඝටක සහ සේවා	6											
ලබාදීම් විසඳුම්												
1101 දේශීය		11	6,316,000	350,000	(406,438)	6,259,562	4,351,992	-	4,351,992	1,907,570	30	
1102 විදේශීය		11	150,000	-	406,000	556,000	524,576	-	524,576	31,424	6	
එකතුව (ආ)			6,466,000	350,000	(438)	6,815,562	4,876,568	-	4,876,568	1,938,994		Attachment 1
සැපයීම්												
1201 ලිපිද්‍රව්‍ය සහ සාර්ථකලීය අවශ්‍යතා		11	14,915,000	-	979,650	15,894,650	15,273,241	-	15,273,241	621,409	4	
1202 ඉන්ධන		11	61,718,000	4,862,000	3,326,820	69,906,820	60,430,224	-	60,430,224	9,476,596	14	
1203 ආහාර පාන සහ සිල් ඇතුම්		11	1,436,000	-	340,000	1,776,000	1,095,163	-	1,095,163	680,837	38	
1205 වෙනත්		11	1,100,000	-	(43,000)	1,057,000	452,456	-	452,456	604,544	57	
එකතුව (අ)			79,169,000	4,862,000	4,603,470	88,634,470	77,251,084	-	77,251,084	11,383,386		
නඩත්තු විසඳුම්												
1301 වාහන		11	44,651,000	3,483,000	(4,519,000)	43,615,000	32,439,902	-	32,439,902	11,175,098	26	
1302 යන්ත්‍ර සහ යන්ත්‍රෝපකරණ		11	5,165,000	-	518,117	5,683,117	4,229,081	-	4,229,081	1,454,036	26	
1303 ගොඩනැගිලි සහ ඉදිකිරීම		11	3,395,000	-	(149,000)	3,246,000	2,849,261	-	2,849,261	396,739	12	
එකතුව (ඇ)			53,211,000	3,483,000	(4,149,883)	52,544,117	39,518,245	-	39,518,245	13,025,872		

ඒකීය-2(ii)

2022 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වියදම් ප්‍රකාශය

අමාත්‍යාංශය/අදාළ ආයතනයේ නම : ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය

වියදම් ශීර්ෂ අංකය : : 117

වැය විෂයය	අවධානය	ප්‍රතිපාදන				වියදම			ඉදිරිය වලපැමි		
		වාර්ෂික අයවැයෙන ප්‍රතිපාදන	වර්ෂාන්තර ඇස්තමේන්තුගත ප්‍රතිපාදන	මු.අ.ප. 66/69 මහ ඇමැතිවරු	මුළු අදාළ ප්‍රතිපාදන	මුදල් පෙනට අනුව වියදම	මු.අ.ප. 208 වගන්ති අනුගමනය කරමින් අමාත්‍යාංශය/අදාළ ආයතනය විසින් දැරූ වියදම (කණ්ඩායමෙන් පූර්ණ වගන්ති අනුව)	මුළු වියදම	ඉතිරිය / (ඉක්මවීම)	ඉතිරිය / (ඉක්මවීම) සංඛ්‍යාවට ඇස්තමේන්තුවේ % ලෙස	වගන්තිවලට ඒ අදාළ
		(1)	(2)	(3) (-)/+	(4)=(1)+(2)+(3)	(5)	(6)	(7)= (5)+(6)	(8)=(4)-(7)		
ඉහතින්											
1401 පුවතපත	11	20,400,000	-	1,936,000	22,336,000	14,643,326	-	14,643,326	7,692,674	34	
1402 තැපැල් හා ගෘහනිවේදන	11	14,866,000	-	42,663	14,908,663	11,210,166	-	11,210,166	3,698,497	25	
1403 විදුලිය හා ජලය	11	18,788,000	-	(80,000)	18,708,000	15,615,590	-	15,615,590	3,092,410	17	
1404 බදු සැපි හා පළාත් පාලන ආයතන බදු	11	91,150,000	-	(1,473,043)	89,676,957	79,023,030	-	79,023,030	10,653,927	12	
1409 වෙනත්	11	16,368,000	-	192,351	16,560,351	12,083,331	-	12,083,331	4,477,020	27	
එකතුව (ඇ)		161,572,000	-	617,971	162,189,971	132,575,443	-	132,575,443	29,614,528		
අනෙකුත් සංවර්ධ හා මෙහෙය සඳහා මුළු වියදම (අ+ආ+ඇ+ඈ)		300,418,000	8,695,000	1,071,120	310,184,120	254,221,340	-	254,221,340	55,962,780		Attachment 1
වැය විෂය අනුව වර්ගීකරණය කරන ලද මාරුකිරීම්, ප්‍රදානයන් සහ සහනාධාර	7										
මාරුකිරීම්		9,550,000,000	-	-	9,550,000,000	8,800,000,000	139,094,887	8,939,094,887	610,905,113	6	
1501 සුහසාධන වැටපවෙන්	11	2,819,000	-	(1,304,000)	1,515,000	1,358,670	-	1,358,670	156,330	10	
1502 විශ්‍රාමික ප්‍රතිලාභ	11	115,000	-	(15,000)	100,000	66,928	-	66,928	33,072	33	
1505 සමිතිවල සහ ආයෝජ මුදල්	11	4,000,000	-	43,000	4,043,000	3,047,893	-	3,047,893	995,107	25	
1506 රජයේ පෙවිකයන් සඳහා ආදායම් ණය පොදි		900,000,000	-	-	900,000,000	-	725,000,000	725,000,000	175,000,000	19	
1509 රාජ්‍ය ආයතන (වෙනත් අමතකපුළු වියදම්)		10,456,934,000	-	(1,276,000)	10,455,658,000	8,804,473,491	864,094,887	9,668,568,378	787,089,622		
එකතුව											
වැය විෂය අනුව වර්ගීකරණය කරන ලද පොදි ගෙවීම්	8	-	-	-	-	-	-	-	-		
එකතුව											
වැය විෂය අනුව වර්ගීකරණය කරන ලද අනෙකුත් ප්‍රකාරවර්ගත වියදම්	9										
1703 රාජ්‍ය ආයෝජන ශ්‍රීලංකා සීමාසහිත	11	240,000	-	100,000	340,000	306,199	-	306,199	33,801	10	
එකතුව		240,000	-	100,000	340,000	306,199	-	306,199	33,801		
වැටපවෙන(1) සහ (2)											
මුළු ප්‍රකාරවර්ගත වියදම්වල එකතුව (වගන්ති 5-9)		11,132,600,000	9,900,000	(22,250)	11,142,477,750	9,388,320,819	864,937,412	10,253,258,231	889,219,519		

ඒකීය-2(ii)

2022 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා විසඳුම් ප්‍රකාශය

විසඳුම් කිරීම අංකය : : 117

අමාත්‍යාංශය/දෙපාර්තමේන්තුව/දිස්ත්‍රික් ලේකම් කාර්යාලයේ නම : ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය

වැය විෂයය	කේතය	ප්‍රතිපාදන: මධ්‍යකාරී ගෙවීම් අංකය	ප්‍රතිපාදන: වර්ෂික අවශ්‍යතා ප්‍රතිපාදන (1)	ප්‍රතිපාදන: පවතින ඇස්තමේන්තුගත ප්‍රතිපාදන (2)	ප්‍රතිපාදන: පු.ආ. 66/69 මගින් කිරීම (3) (-)/+	ප්‍රතිපාදන: මුළු අදාළ ප්‍රතිපාදන (4)=(1)+(2)+(3)	විසඳුම්: මුදල් සොයාගෙ අනුව විසඳුම් (5)	විසඳුම්: පු.ආ. 208 වරගෙ අමාත්‍යාංශ/දෙපාර්තමේන්තු විසින් දැරූ වියදම් (කෑල්ඩරගෙ මුදිත වරගෙ අනුව) (6)	විසඳුම්: මුළු විසඳුම් (7)= (5)+(6)	අදාළ මිලදෑම: අතිරික්ත / (ඌනවීම) (8)=(4)-(7)	අදාළ මිලදෑම: අතිරික්ත / (ඌනවීම්) සංඛ්‍යාවේ සහ ඇස්තමේන්තුගත % ලෙස	අදාළ මිලදෑම: වෙනස්කම්වල ව හේතු
මූලධන විසඳුම්												
වැටුප්වාසන(1) සහ (2)												
වැය විෂය අනුව රාජස ආයෝජන විසඳුම් වර්ගීකරණය												
මූලධන වත්කම් පුනරුත්පාදනය හා වැඩිදියුණු කිරීම	10											
2001 ගොඩනැගිලි සහ ඉදිකිරීම්		11	4,230,000	-	-	4,230,000	3,260,789	-	3,260,789	969,211	23	
2002 යන්ත්‍ර හා යන්ත්‍රෝපකරණ		11	1,330,000	-	-	1,330,000	53,460	-	53,460	1,276,540	96	
2003 වාහන		11	11,750,000	5,000,000	-	16,750,000	10,913,333	-	10,913,333	5,836,667	35	
එකතුව (අ)			17,310,000	5,000,000	-	22,310,000	14,227,583	-	14,227,583	8,082,417		
මූලධන වත්කම් අත්පත් කර ගැනීම	11											
2101 වාහන		12	2,234,000,000	-	-	2,234,000,000	437,516,214	-	437,516,214	1,796,483,786	80	
		17	392,000,000	-	-	392,000,000	98,849,363	172,252,924	271,102,287	120,897,713	31	Attachment 1
2102 ගොඩනැගිලි හා ඉංජිනේරු උපකරණ		11	150,000	-	-	150,000	-	-	-	150,000	100	
2103 යන්ත්‍ර හා යන්ත්‍රෝපකරණ		11	440,000	-	-	440,000	42,590	-	42,590	397,410	90	
2104 ගොඩනැගිලි සහ ඉදිකිරීම්		11	99,960,000	-	-	99,960,000	99,745,540	-	99,745,540	214,460	0	
		12	2,500,000,000	-	38,000,000	2,538,000,000	2,537,641,268	-	2,537,641,268	358,732	0	
		17	200,040,000	-	-	200,040,000	123,212,318	-	123,212,318	76,827,682	38	
2105 ඉවත හා ඉවත දැමිය යුතු කිරීම		11	6,755,000,000	-	(3,580,206,000)	3,174,794,000	434,380,716	8,540,985	442,921,701	2,731,872,299	86	
		17	4,982,200,000	-	(10,000,000)	4,972,200,000	541,535,288	-	541,535,288	4,430,664,712	89	
එකතුව (ආ)			17,163,790,000	-	(3,552,206,000)	13,611,584,000	4,272,923,298	180,793,909	4,453,717,206	9,157,866,794		
ප්‍රාග්ධන මිලදීගැනීම්	12											
2201 රාජස ආයෝජන		11	8,266,500,000	-	534,100,000	8,800,600,000	750,205,897	8,013,507,666	8,763,713,563	36,886,437	0	
එකතුව (ඇ)			8,266,500,000	-	534,100,000	8,800,600,000	750,205,897	8,013,507,666	8,763,713,563	36,886,437		
මූලික වත්කම් අත්පත් කර ගැනීම	13											
එකතුව (ඈ)			-	-	-	-	-	-	-	-	-	
භෞතික විරිධනය	14											
2401 කර්ෂක මෙහෙවර ප්‍රසාරණ		11	1,100,000	-	22,250	1,122,250	917,869	-	917,869	204,381	18	
එකතුව (ඉ)			1,100,000	-	22,250	1,122,250	917,869	-	917,869	204,381		

ඵදිරි-2(ii)

2022 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා විසඳුම් ප්‍රකාශය

විසඳුම් කිරීම අංකය : : 117

අමාත්‍යාංශය/දෙපාර්තමේන්තුව/දිස්ත්‍රික් ලේකම් කාර්යාලයේ නම : ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය

විෂය විෂයය	අවසාන	ප්‍රතිපාදන				විසඳුම්			ඉදිරි බැඳීම්		
		මාර්ගික අවැසිතා ප්‍රතිපාදන	පරිපූරක ඇස්තමේන්තුවෙන ප්‍රතිපාදන	මු.ගෙ. 66/69 මහදු කිරීම	මුළු ඉදිරි ප්‍රතිපාදන	මුදල් අයකට අනුව විසඳුම්	මු.ගෙ. 208 වගන්තියේ අනුකූලව අමාත්‍යාංශය/දෙපාර්තමේන්තු විසින් දැරූ විසඳුම් (සංස්ථාගත පුද්ගල වගකීම් අනුව)	මුළු විසඳුම්	ඉතිරිය / (ඉක්මවීම)	ඉතිරිය / (ඉක්මවීම) සංඛ්‍යාවිය ලෙස ප්‍රතිශතයක් % ලෙස	වෙනත්කම්වල ව ඇත්තු
		(1)	(2)	(3) (-)/+	(4)=(1)+(2)+(3)	(5)	(6)	(7)= (5)+(6)	(8)=(4)-(7)		
වෙනත් මූලධන විසඳුම්	15										
2506 වගවසල පහසුකම් සංවර්ධනය		11	103,196,000,000	-	7,391,673,000	110,587,673,000	103,917,737,092	1,001,308,806	104,919,045,898	5,668,627,102	5	Attachment 1
		12	120,855,000,000	-	-	120,855,000,000	18,052,548	83,840,871,918	83,858,924,466	36,996,075,534	31	
		14	74,000,000	-	-	74,000,000	66,812,895	-	66,812,895	7,187,105	10	
		17	11,340,000,000	-	(4,373,567,000)	6,966,433,000	(361,943,246)	2,993,727,355	2,631,784,109	4,334,648,891	62	
2507 පරිශ්‍රක්ෂණ සහ සංවර්ධන		11	600,000	-	-	600,000	-	-	-	600,000	100	
එකතුව (ඒ)			235,465,600,000	-	3,018,106,000	238,483,706,000	103,640,659,290	87,835,908,079	191,476,567,369	47,007,138,631		
වැඩසටහන(1) සහ (2) රාජ්‍ය ආයෝජනයන්ගේ මුළු විසඳුම් (අ+ආ+ඇ+ඈ+ඉ+ඊ)			260,914,300,000	5,000,000	22,250	260,919,322,250	108,678,933,937	96,030,209,654	204,709,143,591	56,210,178,659		
මුළු විසඳුම්වල එකතුව (අවසාන 5-15)			272,046,900,000	14,900,000	-	272,061,800,000	118,067,254,755	96,895,147,066	214,962,401,821	57,099,398,179		

* අදාළ විෂය විෂයයන් පමණක් ඇතුළත් කළ යුතු ය.

ප්‍රධාන මුලා නිලධාරි/ ප්‍රධාන ගණකාධිකාරි/
අධ්‍යක්ෂ (මූල්‍ය) /කොමිසාරිස් (මූල්‍ය)

දිනය : 24.02.2023

ජේ.ඒ. නිලුපුල් එස්. පෙරේරා
ප්‍රධාන මුද්‍රා නිලධාරි
ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය
07 වන මහල, "මගනානුම පෙරේදුර"
අංක. 216, ඩේව්ස්පිල් පඩාබිඩානුවල මාවත,
කොස්වත්ත, බත්තරමුල්ල.

2022 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා විගදම් ප්‍රකාශය

විගදම් ශීර්ෂ අංකය : : 117

අමාත්‍යාංශය/දෙපාර්තමේන්තුව/විෂයය මැදිහත් කර්යාලයේ නම : ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය

රු.

වැය විෂයය	අවධාන	ප්‍රතිඵලය					විගදම			ඉදිරි මදපෑම්		
		මූලධනාරම්භ අංකේත අංකය	වර්ධිත අයවැයෙන ප්‍රතිපාදන	වර්ධනය ඇස්තමේන්තුගත ප්‍රතිපාදන	මු.ගෙ. 66/69 මගින් කිරීම	මුළු ඉදිරි ප්‍රතිපාදන	මුදල් වෙනුවට අනුව විගදම	මු.ගෙ. 208 වගන්ති අනුකූල, අමාත්‍යාංශ/දෙපාර්තමේන්තු විසින් දැරූ විගදම (සංශෝධනයට ලක්කළ හැකිය)	මුළු විගදම	අතිරික්ත / (ඌනවීම්)	අතිරික්ත / (ඌනවීම්) ය සෙකිටි ම ඇස්තමේ ස්තුවේ % වලය	වෙනස්කම්වල ව හේතු
			(1)	(2)	(3) (-)/+	(4)=(1)+(2)+(3)	(5)	(6)	(7)= (5)+(6)	(8)=(4)-(7)		
ප්‍රකාශවර්ගය විගදම්												
වැඩසටහන (1)												
වැඩසටහ./විෂය./උප විෂය./වැය විෂයය අංකය												
වැය විෂය අනුව වර්ගීකරණය කරන ලද වැටුප්, වේතන සහ අනෙකුත් සේවක ප්‍රතිලාභ	5											
පුද්ගල පරිහානි												
1001 වැටුප් හා වේතන		11	239,410,000	1,205,000	(76,000)	240,539,000	217,280,371		217,280,371	23,258,629	10	
1002 අතිකාල හා නිවාඩු දින වැටුප්		11	28,473,000		302,630	28,775,630	14,620,322		14,620,322	14,155,308	49	
1003 වෙනත් දීමනා		11	107,125,000		(144,000)	106,981,000	97,419,095	842,525	98,261,620	8,719,380	8	
එකතුව			375,008,000	1,205,000	82,630	376,295,630	329,319,788	842,525	330,162,313	46,133,317		-
වැය විෂය අනුව වර්ගීකරණය කරන ලද අනෙකුත් කෙළවි හා සේවා	6											
පළමුන් විගදම්												
1101 ඉදිකිරීම		11	6,316,000	350,000	(406,438)	6,259,562	4,351,992		4,351,992	1,907,570	30	
1102 විගදීකිරීම		11	150,000		406,000	556,000	524,576		524,576	31,424	6	
එකතුව (අ)			6,466,000	350,000	(438)	6,815,562	4,876,568	-	4,876,568	1,938,994		-
සැපයීම්												
1201 ලිපිගුවන හා කාර්යාලීය අවශ්‍යතා		11	14,915,000		979,650	15,894,650	15,273,241		15,273,241	621,409	4	
1202 ඉන්ධන		11	61,718,000	4,862,000	3,326,820	69,906,820	60,430,224		60,430,224	9,476,596	14	
1203 අහර පාන හා නිල ඇඳුම්		11	1,436,000		340,000	1,776,000	1,095,163		1,095,163	680,837	38	
1205 වෙනත්		11	1,100,000		(43,000)	1,057,000	452,456		452,456	604,544	57	
එකතුව (ආ)			79,169,000	4,862,000	4,603,470	88,634,470	77,251,084	-	77,251,084	11,383,386		-
තවත්ත විගදම්												
1301 වාහන		11	44,651,000	3,483,000	(4,519,000)	43,615,000	32,439,902		32,439,902	11,175,098	26	
1302 යන්ත්‍ර සහ යන්ත්‍රෝපකරණ		11	5,165,000		518,117	5,683,117	4,229,081		4,229,081	1,454,036	26	
1303 ෆර්නිචරුවලි සහ ඉදිකිරීම්		11	3,395,000		(149,000)	3,246,000	2,849,261		2,849,261	396,739	12	
එකතුව (ඇ)			53,211,000	3,483,000	(4,149,883)	52,544,117	39,518,245	-	39,518,245	13,025,872		-

2022 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වියදම් ප්‍රකාශය

වියදම් ශීර්ෂ අංකය : : 117

අමාත්‍යාංශයේ/දෙපාර්තමේන්තුවේ/දිස්ත්‍රික් ලේකම් කාර්යාලයේ නම : ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය

රු.

වැය විෂයය	අවධාන	ප්‍රතිපාදනය					වියදම			ඉදිරිය වෙනස්කම්		
		මූලධනරක්ෂණ අංකය	වාර්ෂික අයවැයගත ප්‍රතිපාදන (1)	පරිපූරක ඇස්තමේන්තුගත ප්‍රතිපාදන (2)	මු.ගෙ. 66/69 මහරු කිරීම (3) (-)/+	මුළු ශුද්ධ ප්‍රතිපාදන (4)=(1)+(2)+(3)	මුදල් පොකට් අනුව වියදම (5)	මු.ගෙ. 208 යටතේ අනාකුත් අමාත්‍යාංශ/දෙපාර්තමේන්තු විසින් දැරූ වියදම් (භාණ්ඩාගාර මුදිත යටතේ අනුව) (6)	මුළු වියදම් (7)= (5)+(6)	ඉතිරිය / (ඉක්මවීම්) (8)=(4)-(7)	ඉතිරිය / (ඉක්මවීම්) ප්‍රතිශතය % ලෙස	
සේවා										-		
1401 ප්‍රවාහන		11	20,400,000		1,936,000	22,336,000	14,643,326		14,643,326	7,692,674	34	
1402 කැපැල් හා යන්ත්‍රාවේදන		11	14,866,000		42,663	14,908,663	11,210,166		11,210,166	3,698,497	25	
1403 විදුලිය හා ජලය		11	18,788,000		(80,000)	18,708,000	15,615,590		15,615,590	3,092,410	17	
1404 බදු කුලී සහ ළඟාන් පාලන ආයතන බදු		11	91,150,000		(1,473,043)	89,676,957	79,023,030		79,023,030	10,653,927	12	
1409 වෙනත්		11	16,368,000		192,351	16,560,351	12,083,331		12,083,331	4,477,020	27	
එකතුව (ඇ)			161,572,000	-	617,971	162,189,971	132,575,443	-	132,575,443	29,614,528		-
අනාකුත් භාණ්ඩ සහ සේවා සඳහා මුළු වියදම් (අ+ආ+ඇ+ඈ)			300,418,000	8,695,000	1,071,120	310,184,120	254,221,340	-	254,221,340	55,962,780	-	-
වැය විෂය අනුව වර්ගීකරණය කරන ලද මහරුණිරීම්, ප්‍රදානයන් සහ සහනාධාර	7									-		
මහරුණිරීම්										-		
1502 විශ්‍රාමික ප්‍රතිලාභ		11	2,819,000		(1,304,000)	1,515,000	1,358,670		1,358,670	156,330	10	
1505 සමමාදම් සහ දායක මුදල්		11	115,000		(15,000)	100,000	66,928		66,928	33,072	33	
1506 රජයේ සේවකයන් සඳහා දේපළ රක්ෂණ පොලී		11	4,000,000		43,000	4,043,000	3,047,893		3,047,893	995,107	25	
1509 රාජ්‍ය ආයතන (වෙනත් වෙගෙයුම් වියදම්) එකතුව			6,934,000	-	(1,276,000)	5,658,000	4,473,491	-	4,473,491	1,184,509	21	-
වැය විෂය අනුව වර්ගීකරණය කරන ලද පොළී ගෙවීම්	8									-		
එකතුව			-	-	-	-	-	-	-	-		-
වැය විෂය අනුව වර්ගීකරණය කරන ලද අනාකුත් පුනරාවර්තන වියදම්	9									-		
1703 රාජ්‍ය හාණ ප්‍රතිසක්කිය ක්‍රියාත්මක කිරීම්		11	240,000		100,000	340,000	306,199		306,199	33,801	10	
එකතුව			240,000	-	100,000	340,000	306,199	-	306,199	33,801		-
										-		
වැඩසටහන (1)												
මුළු පුනරාවර්තන වියදම්වල එකතුව (සටහන 5-9)			682,600,000	9,900,000	(22,250)	692,477,750	588,320,819	842,525	589,163,344	103,314,406		-

2022 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වියදම් ප්‍රකාශය

වියදම් ශීර්ෂ අංකය : : 117

අමාත්‍යාංශය/දෙපාර්තමේන්තුව/දිස්ත්‍රික් ලේකම් කාර්යාලයේ නම : ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය

රු.

වැය විෂය	අවධාරණ	ප්‍රතිපාදන ඒකාබද්ධ අරමුදල් ප්‍රතිපාදන	වාර්ෂික අවශ්‍යතා ප්‍රතිපාදන (1)	පරිපූරක ඇස්තමේන්තුගත ප්‍රතිපාදන (2)	මු.ගෙ. 66/69 මගින් කිරීම් (3) (-)/+	මුළු අදහස් ප්‍රතිපාදන (4)=(1)+(2)+(3)	වියදම මුදල් පොතට අනුව වියදම (5)	මු.ගෙ. 208 වගන්ති අනුගතව අමාත්‍යාංශ/දෙපාර්තමේන්තු විසින් දැරූ වියදම් (සංක්‍රාන්තිකර මුදල් වගන්ති අනුව) (6)	මුළු වියදම් (7)= (5)+(6)	අඩුව / (ඉක්මවීම්) (8)=(4)-(7)	අඩුව මදපෑම් අඩුවෙහි ඉක්මවීම්) සංඛ්‍යාවිත ප්‍රමාණයේ ප්‍රතිශතය %	වෙනස්කම්වලට හේතු
මූලධන වියදම්												
වැඩපටහැන (1)												
වැය විෂය අනුව රාජ්‍ය අමාත්‍යාංශ වියදම් විවරණකරණය												
මූලධන වස්තුවේ ප්‍රතිසංස්කරණය හා වැඩිදියුණු කිරීම	10											
2001 නොවැනැගිලි හා ඉදිකිරීම්		11	4,230,000			4,230,000	3,260,789		3,260,789	969,211	23	
2002 යන්ත්‍ර හා යන්ත්‍රෝපකරණ		11	1,330,000			1,330,000	53,460		53,460	1,276,540	96	
2003 වාහන		11	11,750,000	5,000,000		16,750,000	10,913,333		10,913,333	5,836,667	35	
එකතුව (අ)			17,310,000	5,000,000	-	22,310,000	14,227,583	-	14,227,583	8,082,417		-
මූලධන වස්තුවේ අත්පත් කර ගැනීම	11											
2102 භෞතාරාධිය හා කාර්යාලීය උපකරණ		11	150,000			150,000	-		-	150,000	100	
2103 යන්ත්‍ර හා යන්ත්‍රෝපකරණ		11	440,000			440,000	42,590		42,590	397,410	90	
එකතුව (ආ)			590,000	-	-	590,000	42,590	-	42,590	547,410		-
ප්‍රාග්ධන ඔප්රුකිරීම	12									-		
එකතුව (ඇ)			-	-	-	-	-	-	-	-		-
මූලා වස්තුවේ අත්පත් කර ගැනීම	13									-		
එකතුව (ඈ)			-	-	-	-	-	-	-	-		-
භෞතික විධිවතාය	14									-		
2401 කාර්ය මණ්ඩල සුහුඳු		11	1,100,000		22,250	1,122,250	917,869		917,869	204,381	18	
එකතුව (ඉ)			1,100,000	-	22,250	1,122,250	917,869	-	917,869	204,381	18	-
වෙනත් මූලධන වියදම්	15									-		
2507 පර්යේෂණ සහ සංවර්ධන		11	600,000			600,000	-		-	600,000	100	
එකතුව (ඊ)			600,000	-	-	600,000	-	-	-	600,000		-
වැඩපටහැන (1)										-		
රාජ්‍ය අමාත්‍යාංශයෙහි මුළු වියදම් (අ+ආ+ඇ+ඈ+ඉ+ඊ)			19,600,000	5,000,000	22,250	24,622,250	15,188,042	-	15,188,042	9,434,208		-
මුළු වියදම්වල එකතුව (වගන්ති 5-15)			702,200,000	14,900,000	-	717,100,000	603,508,861	842,525	604,351,386	112,748,614	-	-

* අදාළ වැය විෂයයන් පමණක් ඇතුළත් කළ යුතු ය.

ප්‍රධාන මූලා නිලධාරි/ ප්‍රධාන ගණකාධිකාරි/
අධ්‍යක්ෂ (මූල්‍ය)/ගණකාධිකාරි (මූල්‍ය)
දිනය :

ජේ.ඩී. හිල්ලපිල් එස්. පෙරේරා
ප්‍රධාන මූල්‍ය නිලධාරි
ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය
67 වන මහල, "මහනාගම මහමැදුර",
අංක. 216, ඩෙව්ඩිල් කොඩිතුවක්කු මාවත,
කොස්වත්ත, බත්තරමුල්ල.

ඡෙදේ-2(ii)

2022 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා විගණඩ ප්‍රකාශය

විගණඩ ඔිර්ෂ අංකය : : 117

අමාත්‍යාංශය/දෙපාර්තමේන්තුව/දිස්ත්‍රික් ලේකම් කාර්යාලයේ නම : ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය

රු.

විෂය විෂයය	සටහන	ප්‍රතිසංදනය				විගණඩ			ඉදිරි මිලදෑම්		
		මූල්‍යකරණය කළ යුතු අයකර	වාර්ෂික අනාවැකෙන ප්‍රතිසංදන	පවිත්‍රතා ඇස්තමේන්තුගත ප්‍රතිසංදන	මු.ගෙ. 66/69 මහරු කිරීම	මුළු අදධ ප්‍රතිසංදන	මුදල් පොතට අනුව විගණඩ	මු.ගෙ. 208 යටතේ අනාවැකුත් අමාත්‍යාංශ/දෙපාර්තමේන්තු විසින් දැරූ විගණඩ (කාණ්ඩයකර මුදිත යටතේ අනුව)	මුළු විගණඩ	ඉතිරිය / (ඉක්මවීම)	ඉතිරිය / (ඉක්මවීම) සංශෝධිත ඇස්තමේන්තුවට % ලෙස	වෙනස්කම්වල ව හේතු
			(1)	(2)	(3) (-)/+	(4)=(1)+(2)+(3)	(5)	(6)	(7)= (5)+(6)	(8)=(4)-(7)		
ප්‍රකාරවර්ෂය විගණඩ												
වැඩසටහන (2)												
වැඩසට./විෂයය./උප විෂයය./විෂය විෂයය අංකය												
විෂය විෂය අනුව වර්ගීකරණය කරන ලද වැඩිපුර, වෙනස හෝ අනාවැකුත් වෙනස ප්‍රතිලාභ	5											
<u>ප්‍රද්ගල පරිහරණ</u>												
එකතුව			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
විෂය විෂය අනුව වර්ගීකරණය කරන ලද අනාවැකුත් භාණ්ඩ හා සේවා	6											
<u>ප්‍රතිපත් විගණඩ</u>			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
එකතුව (අ)			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<u>පාරිභෝගික</u>			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
එකතුව (ආ)			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<u>තවවත්තු විගණඩ</u>			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
එකතුව (ඇ)			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<u>සේවා</u>			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
එකතුව (ඈ)			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
අනාවැකුත් භාණ්ඩ හා සේවා සඳහා මුළු විගණඩ (අ+ආ+ඇ+ඈ)			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
විෂය විෂය අනුව වර්ගීකරණය කරන ලද මිලදීගැනීම්, ප්‍රදානයන් සහ සහනාධාර	7											
<u>මිලදීගැනීම්</u>												
1501 ප්‍රකාශිත වැඩසටහන්			9,550,000,000			9,550,000,000	8,800,000,000	139,094,887.17	8,939,094,887	610,905,113	6	
1509 රාජ්‍ය ආයතන (වෙනත් මෙහෙයුම් විගණඩ)			900,000,000			900,000,000	-	725,000,000.00	725,000,000	175,000,000	19	
එකතුව			10,450,000,000	-	-	10,450,000,000	8,800,000,000	864,094,887	9,664,094,887	785,905,113	26	-
විෂය විෂය අනුව වර්ගීකරණය කරන ලද පොළී ගෙවීම්	8											
එකතුව			-			-						

ඒසිඒ-2(ii)

2022 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වියදම් ප්‍රකාශය

වියදම් ශීර්ෂ අංකය : : 117

අමාත්‍යාංශයේ/දෙපාර්තමේන්තුවේ/දිස්ත්‍රික් ලේකම් කාර්යාලයේ නම : ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය

රු.

වැය විෂයය	අවධානය	ප්‍රතිපාදනය				වියදම			ඉදිරිය වෙනස්කම්		
	මූලධන සංඛ්‍යා අංකය	වාර්ෂික අතවැයගත ප්‍රතිපාදන (1)	පරිපූරක ඇස්තමේන්තුගත ප්‍රතිපාදන (2)	මු.රෙ. 66/69 මහරු කිරීම (3) (-)/+	මුළු ඉදිරි ප්‍රතිපාදන (4)=(1)+(2)+(3)	මුදල් පොතට අනුව වියදම් (5)	මු.රෙ. 208 යටතේ අනෙකුත් අමාත්‍යාංශ/දෙපාර්තමේන්තු විසින් දැරූ වියදම් (සංශෝධනවල මුද්‍රිත සටහන් අනුව) (6)	මුළු වියදම (7)= (5)+(6)	ඉතිරිය / (ඉක්මවීම) (8)=(4)-(7)	ඉතිරිය / (ඉක්මවීම්) සංඛේධිත ඇස්තමේන්තුවේ % ලෙස	
වැය විෂය අනුව වර්ගීකරණය කරන ලද අනෙකුත් පුනරාවර්තන වියදම්	9										
එකතුව		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
වැඩසටහන (2)											
මුළු පුනරාවර්තන වියදම්වල එකතුව (සටහන 5-9)		10,450,000,000	-	-	10,450,000,000	8,800,000,000	864,094,887	9,664,094,887	785,905,113	26	-
මූලධන වියදම්											
වැඩසටහන (2)											
වැය විෂය අනුව රාජ්‍ය ආශ්වේජන වියදම් වර්ගීකරණය											
මූලධන වත්කම් පුනරුත්ථාපනය හා වැඩිදියුණු කිරීම	10										
එකතුව (අ)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
මූලධන වත්කම් අත්පත් කර ගැනීම	11										
2101 වාහන	12	2,234,000,000			2,234,000,000	437,516,214		437,516,214	1,796,483,786	80	
	17	392,000,000			392,000,000	98,849,363	172,252,924.00	271,102,287	120,897,713	31	
2104 ගොඩනැගිලි සහ ඉදිකිරීම්	11	99,960,000			99,960,000	99,745,540		99,745,540	214,460	0	
	12	2,500,000,000		38,000,000	2,538,000,000	2,537,641,268	-	2,537,641,268	358,732	0	
	17	200,040,000			200,040,000	123,212,318		123,212,318	76,827,682	38	
2105 ඉඩම් සහ ඉඩම් වැඩිදියුණු කිරීම්	11	6,755,000,000		(3,580,206,000)	3,174,794,000	434,380,716	8,540,985	442,921,701	2,731,872,299	86	
	17	4,982,200,000		(10,000,000)	4,972,200,000	541,535,288		541,535,288	4,430,664,712	89	
එකතුව (ආ)		17,163,200,000	-	(3,552,206,000)	13,610,994,000	4,272,880,708	180,793,909	4,453,674,616	9,157,319,384		-
ප්‍රාග්ධන මාරුකිරීම්	12								-		
2201 රාජ්‍ය ආයතන	11	8,266,500,000		534,100,000	8,800,600,000	750,205,897	8,013,507,666	8,763,713,563	36,886,437	0	
එකතුව (ඇ)		8,266,500,000	-	534,100,000	8,800,600,000	750,205,897	8,013,507,666	8,763,713,563	36,886,437		-

2022 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා විගදම් ප්‍රකාශය

විගදම් කිරීම අංකය : : 117

අමාත්‍යාංශය/දෙපාර්තමේන්තුව/දිස්ත්‍රික් ලේකම් කාර්යාලයේ නම : ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය

රු.

විෂය විෂයය	අමුණුම	ප්‍රතිපාදන					විගදම්			ඉදිරි මිදලැදීම්		
		මාර්ගික අයවැයෙන ප්‍රතිපාදන	පරිපූරක ඇස්තමේන්තුගත ප්‍රතිපාදන	මු.ගෙ. 66/69 මහදු කිරීම	මුළු ඉදිරි ප්‍රතිපාදන	මුදල් ගෙවනවා අනුව විගදම්	මු.ගෙ. 208 වගන්ති අනුගත අමාත්‍යාංශය/දෙපාර්තමේන්තු වගකිව යුතු විගදම් (කණ්ඩායමක් මුදිත වගන්ති අනුව)	මුළු විගදම්	ඉතිරිය / (ඉක්මවීම්)	ඉතිරිය / (ඉක්මවීම්) සංඛ්‍යාවිය ක ඇස්තමේන්තුවේ % ලෙස	වෙනත්කම්වලට වී ඇත
		(1)	(2)	(3) (-)/+	(4)=(1)+(2)+(3)	(5)	(6)	(7)= (5)+(6)	(8)=(4)-(7)		
මූලික වැඩසටහන් සඳහා ගෙවීම්	13								-		
රාජකාරී (අ)		-			-	-	-	-	-		-
තැනිකිරි වර්ධනය	14					-			-		
රාජකාරී (ආ)		-	-	-	-	-	-	-	-		-
මෙහෙයුම් මූලධන විගදම්	15								-		
2506 ගවකල පාලනයේ සංවර්ධනය	11	103,196,000,000		7,391,673,000	110,587,673,000	103,917,737,092	1,001,308,806.15	104,919,045,898	5,668,627,102	5	
	12	120,855,000,000		-	120,855,000,000	18,052,548	83,840,871,918	83,858,924,466	36,996,075,534	31	
	14	74,000,000			74,000,000	66,812,895		66,812,895	7,187,105	10	
	17	11,340,000,000		(4,373,567,000)	6,966,433,000	(361,943,246)	2,993,727,354.91	2,631,784,109	4,334,648,891	62	
රාජකාරී (ඊ)		235,465,000,000	-	3,018,106,000	238,483,106,000	103,640,659,290	87,835,908,079	191,476,567,369	47,006,538,631	20	-
									-		
වැඩසටහන (2)											
රාජන අගයක්කරගැනීම් මුළු විගදම් (අ+ආ+ඇ+ඈ+ඉ+ඊ)		260,894,700,000	-	-	260,894,700,000	108,663,745,895	96,030,209,654	204,693,955,549	56,200,744,451	20	-
මුළු විගදම්වල රාජකාරී (සවිගන 5-15)		271,344,700,000	-	-	271,344,700,000	117,463,745,895	96,894,304,541	214,358,050,436	56,986,649,564	46	-

* අදාළ වැය විෂයයන් පමණක් ඇතුළත් කළ යුතු ය.

ප්‍රධාන මූල්‍ය නිලධාරි/ ප්‍රධාන ගණකාධිකාරි/
අධ්‍යක්ෂ (මුදල්) /කොමිසාරිස් (මුදල්)

දිනය : 24.01.2023

ජේ.ඩබ්. නිලුපුල් එස්. පෙරේරා
ප්‍රධාන මූල්‍ය නිලධාරි
ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය
07 වන මහල, "මහනෙගුම මහමැදුර"
අංක. 216, චෙත්තිපිල් පොඩිබැතුවුව මාවත,
කොස්වත්ත, බත්තරමුල්ල.

116

3.6 අමාත්‍යාංශය අදායම් උපයන ආයතනයක් නොවන බැවින් ආදායම් එකතුකිරීමේ කාර්යසාධනය අදාල 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	285,620	295,520	260,972.01	88%
ප්‍රාග්ධන	254,302,400	254,307,400	200,127,854.81	79%

3.7 මු.රෙ.208 ප්‍රකාරව, මෙම දෙපාර්තමේන්තුව/ දිස්ත්‍රික් ලේකම් කාර්යාලය/ පළාත් සභාව නියෝජිතයෙකු ලෙස වෙනත් අමාත්‍යාංශවලට/ දෙපාර්තාමේන්තු වලටප්‍රදානය 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	රාජ්‍ය සේවා, පළාත් සභා සහ පළාත් පාලන අමාත්‍යාංශය	උපාධිධාරී අභ්‍යාසලාභීන්ගේ වැටුප් ගෙවීම් සඳහා (මහාමාර්ග අංශය)	24,867.17	24,867.17	17,541.62	70.5%
02	පළාත් සභා සහ පළාත් පාලන ආයතන	උපාධිධාරී අභ්‍යාසලාභීන්ගේ වැටුප් ගෙවීම් සඳහා (මහාමාර්ග අංශය)	1,122.96	1,122.96	655.06	58.3%
	එකතුව		**25,990.13**	**25,990.13**	**18,196.68**	**70%**

3.8 මූල්‍ය නොවන වත්කම් වාර්තා කිරීමේ කාර්ය සාධනය රු. ,000

වත්කම් කේතය	කේත විස්තරය	2022/12/31 දිනට භාණ්ඩ සමීක්ෂණ වාර්තාව අනුව ශේෂය	2022/12/31 දිනට මූල්‍ය තත්ත්ව වාර්තාව අනුව ශේෂය	ඉදිරියේදී ගිණුම්කරණයට නියමිත ප්‍රමාණය	ප්‍රගතිය % ලෙස වාර්තා කිරීම
9151	ගොඩනැගිලි හා ව්‍යුහයන්	-	-	-	-
9152	යන්ත්‍රෝපකරණ	280,691,891.80	-	-	-
9153	ඉඩම්	-	-	-	-
9154	අස්පෘශ්‍ය වත්කම්	-	-	-	-
9155	ජීව විද්‍යාත්මක වත්කම්	-	-	-	-
9160	කෙරීගත යන වැඩ	187,168,827,414.28	-	-	-
9180	බදු දෙන ලද වත්කම්	-	-	-	-

3.9 විගණකාධිපතිවරයාගේ වාර්තාව

විගණකාධිපතිවරයා විසින් නිකුත් කරන ලද අවසන් විගණන වාර්තාව ඇමුණුම 15හි ඇතුලත් කර ඇත.

පරිච්ඡේදය 4

කාර්ය සාධන දර්ශක

4.1 කාර්ය සාධන දර්ශක

හැඳින්වීම

මෙරට ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ 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 තුල 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 මහාමාර්ග 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 අමාත්‍යාංශයීය ප්‍රධාන කාර්යසාධන දර්ශකයන්හි ප්‍රගතිය

- 2022 වර්ෂය තුලදී , දැනට සිදු කරමින් පවතින අධිවේගී මාර්ග ඉදිකිරීම් කිසිවක් අවසන් කිරීම සඳහා ඉලක්ක කර නොතිබුණු බැවින් වාර්තා කරනු ලබන වර්ෂයේදී අමාත්‍යාංශයේ ප්‍රධාන කාර්ය දර්ශකයක් වන නිමකරන ලද අධිවේගී මාර්ග සලකා බලනු නොලැබේ.

- ඉලක්කගත මහාමාර්ග දුර ප්‍රමාණය කි.මී.234.23 ක් පමණ වූ අතර ඒ අතරින් 70% ක දුර ප්‍රමාණයක් නිම කිරීමට සමත්ව ඇත.

- වර්ෂය තුල ඉලක්කගත ග්‍රාමීය මාර්ග දුර ප්‍රමාණයෙන් කි.මී.1,562.6 ක දුර ප්‍රමාණයක් වර්ෂාවසාන වන විට නිම කිරීමට හැකි වී ඇත්තේ 77%ක ඉලක්කයක් පූර්ණය කරමිනි.

- වාර්තාගත කාලපරිච්ඡේදය තුල ජාතික මාර්ගයන්හි ඉදිකිරීමට ඉලක්කගත පාලම් අතරින් පාලම් 18 ක වැඩ සම්පූර්ණයෙන්ම නිම කර ඇත්තේ 81% ක කාර්යසාධනයක් අත්පත් කරගනිමිනි.

- එසේම නිම කරන ලද ග්‍රාමීය පාලම් ගණන පෙරදී මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශයේ කාර්යසාධක දර්ශකයක් ලෙස හඳුනාගෙන තිබුණ ද 2020 වර්ෂයේදී එය ග්‍රාමීය මාර්ග හා අවශේෂ යටිතල පහසුකම් රාජ්‍ය අමාත්‍යාංශයේ න්‍යාය පත්‍රයට ඇතුලත් කරන ලදි. මේ අනුව 2022 වර්ෂයේ තෙවන කර්තුව දක්වා පමණක් මෙය රාජ්‍ය අමාත්‍යාංශය යටතේ පැවති අතර පසුව එය නැවතත් ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය යටතට පවරන ලදි. ඒ අනුව වාර්තා කරනු ලබන කාලපරිච්ඡේදය අවසානයේදී ඉලක්කගත පාලම් අතුරින් පාලම් 93ක නිමකිරීමට හැකියාව ලැබී ඇත්තේ 37%ක ඉලක්කයක් පූර්ණය කරගනිමිනි. එසේවුවද වර්ෂය තුලදී පාලම් 250ක වැඩ අවසන් කිරීම සඳහා ඉලක්ककර තිබුණ ද රට තුළ ඇති වූ මිල උච්චාවචනය, කොන්ත්‍රාත්කරුවන් වැඩ නිම කිරීමට ඇති අකමැත්ත වැනි හේතූන් එම ඉලක්කය සාක්ෂාත් කර නොගැනීමට බලපෑ මූලික හේතූන් ලෙස දැක්විය හැකිය.

- වර්ෂය තුලදී, ඉලක්කගත මාර්ග රළු භාවය මාර්ග කිලෝමීටරයක් සඳහා කි.මී.5.06 ක් වූ අතර, එය 2022 වර්ෂය තුලදී පවතින සම්පූර්ණ මාර්ග ජාලය තුලම ස්ථිතික අගයකින් යුතුව පවත්වාගෙන යාමට හැකියාව ලැබී ඇත. ඒ අනුව එම ඉලක්කය අපේක්ෂා කළ පරිදි පූර්ණ වශයෙන් අත්කරගැනීමට සමත්ව ඇත.

.

කාර්යසාධන දර්ශකය	තත්‍ය නිමවුම අපේක්ෂිත නිමවුමේ ප්‍රතිශතයක් (%) ලෙස			
	100%-90%	75%-89%	50%-74%	50% >
නිම කරන ලද මහාමාර්ග දුර (කි.මී.)			√	
නිම කරන ලද අධිවේගී මාර්ග දුර (කි.මී.)	2022 වර්ෂයේදී ක්‍රියාත්මක වෙමින් පවතින අධිවේගී මාර්ගයන්හි ඉදිකිරීම් අවසන් කිරීම සඳහා ඉලක්ක කර නොතිබූ බැවින් කාර්යසාධන දර්ශකයක් ලෙස සලකා බලනු නොලැබේ.			
නිම කරන ලද ග්‍රාමීය මාර්ග දුර (කි.මී.)		√		
නිම කරන ලද පාලම් ගණන (ජාතික මාර්ගයන්හි)		√		
නිම කරන ලද පාලම් ගණන (ග්‍රාමීය මාර්ගයන්හි)				√
මාර්ගයන්හි රළු භාවය	√			

පරිච්ඡේදය 5

නිරසාර 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 ඒකාබද්ධිත වූ මෙම තිරසාර සංවර්ධන අරමුණු 17, ගෝලීය වශයෙන් ඉතා වැදගත් සන්දිස්ථානයක් ලෙස සැලකේ. ඒ අනුව, ශ්‍රී ලංකාව ද මෙම තිරසාර සංවර්ධන අරමුණු 17, ඉලක්ක 169 හා දර්ශක 244 සමඟ ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා සිය පක්ෂපාතීත්වය පල කොට ඇති අතර ඒ සඳහා කැපවන බවට එකඟත්වය පළ 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 ප්‍රවාහන හා 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. මෙම තිරසර සංවර්ධන අරමුණු ත්‍රිත්වය හැරුණු කොට රටේ සමාජ ආර්ථික සංවර්ධනය සමඟින් ගමන් කරන අනෙකුත් අරමුණු බොහෝමයක් මාර්ග සංවර්ධනය හා සම්බන්ධ වන අතර එය රටේ සමස්ත තිරසාර සංවර්ධන ප්‍රවර්ධනය සමඟ වක්‍ර ලෙස සම්බන්ධවේ.



5.2 හඳුනාගත් අදාළ අරමුණු වල ප්‍රගතිය

අරමුණු	ඉලක්කය	දර්ශකය	2022.12.31 ට ප්‍රගතිය		
			0-49%	50% - 74%	75% - 100%
9	9.1ආර්ථික සංවර්ධනය සහ මානව යහපැවැත්ම වෙනුවෙන් සියලු දෙනාටම ලබා ගත හැකි වීම අවධානයට ගෙන කලාපීය සහ ජාතික දේශසීමාවන් අකර සිදු කරන යටිතල පහසුකම් ද ඇතුළත්ව ගුණාත්මක වශයෙන් ඉහළ විශ්වාසදායී තිරසර සහ ආපදාවන්ට ඔරොත්තු දෙන යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය කිරීම.	මාර්ගීය ජාලයේ ක්‍රියාත්මක දිගින් ප්‍රතිශතය ගණනය	-	-	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 ප්‍රවේශවිය හැකි සහ තිරසර ප්‍රවාහන පද්ධති ලබා දීම. .	මාර්ග අනතුරු අඩු කිරීම සඳහා ක්‍රියාත්මක ලැබූ ව්‍යාපෘති ගණන	-	-	100%
12	2020 වන විට එකඟතාවයට පත් වී ඇති අන්තර්ජාතික වැඩසැලැස්මට අනුකූලව පරිසර හිතකාමී අන්දමට රසායනික ද්‍රව්‍ය හා සියලුම අපද්‍රව්‍ය කළමනාකරණය කිරීම ක්‍රියාවට නැංවීම සහ එමඟින් මානව සෞඛ්‍යයට සහ පරිසරයට සිදු වන්නා වූ අහිතකර බලපෑම් අවම කිරීම සඳහා වාතයට, ජලයට සහ පසට ඒවා මුදා හැරීම අවම කිරීම.	පරිසර හිතකාමී ලෙස ක්‍රියාත්මක ලැබූ ව්‍යාපෘති ගණන	-	-	80%

මෙහිදී විශේෂයෙන්ම සඳහන් කළ යුතු කරුණ නම් එක් එක් විෂය ක්ෂේත්‍ර යටතේ හඳුනාගෙන ඇති මෙම අරමුණු අමාත්‍යාංශයේ ක්‍රියාකාරී විෂය පථය සමඟ සම්බන්ධ වීමයි. මේ අනුව තෝරාගත් ඉලක්ක රඳාපවතින්නේ එම තෝරාගත් අරමුණු මත පමණි. ඊට අමතරව සියලුම සංවර්ධන ව්‍යාපෘතීන් අමාත්‍යාංශය යටතට ගැනෙන බැවින් සහ තිරසර සංවර්ධන අරමුණුවල සංරචක ඇතුලත් කර ඇති බැවින් වෙනම ඉලක්ක ලෙස ඇතුලත් කිරීම අනවශ්‍ය වේ.

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 2021 වර්ෂයේදී මෙන්ම 2022 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 මඟපෙන්වීම යටතේ මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය විසින් පහත දැක්වෙන වැඩසටහන් 02 ක් ක්‍රියාත්මක කරන ලදී. ඒවා නම්;

ජාල සැලසුම්කරණය හා මාර්ග ආරක්ෂණය
මහකොළඹ ප්‍රදේශයන්හි රථවාහන කළමණාකරණය

ඉහත වැඩසටහන් 02 අතුරින් ජාල සැලසුම්කරණ හා මාර්ග ආරක්ෂණය වැඩසටහන මඟින් මූලික වශයෙන් සැලසුම් කරන ලද සියළුම ක්‍රියාකාරකම් 100%ක ප්‍රගතියක් සහිතව සාර්ථකව නිම කරන ලදි. ඒ අනුව මෙම ව්‍යාපෘතිය මඟින් අත්කරගත් සමස්ත ප්‍රගතිය 100%කි

මහකොළඹ ප්‍රදේශයන්හි රථවාහන කළමණාකරණ වැඩසටහනෙහි පෙර වර්ෂවල බිල්පත් ගෙවීම ප්‍රමාදවීම හේතුවෙන් 2022 වර්ෂය තුළදී කිසිදු ක්‍රියාකාරකමක් සිදු නොකරන ලද අතර ඉලක්ක පූර්ණය කරගැනීමේ ප්‍රගතිය 100%කි.

ඒ අනුව මෙම කාර්යසාධක දර්ශකය සඳහා අත්කරගත් සමස්ත ප්‍රගතිය 100% 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 ඇගැයීම් වාර්තාවක් හෝ මූලික පාරිසරික පරීක්ෂාවක් හෝ වෙනත් ආකාරයේ පාරිසරික ඇගැයීමක් හෝ සිදු කර මධ්‍යම පරිසර අධිකාරියේ අනුමැතිය ලබාගත යුතුය. ඒ අනුව ඉහත පනත ප්‍රකාරව ව්‍යාපෘතියේ කිසිදු ක්‍රියාකාරකම් තුලින් 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 මධ්‍යම පරිසර අධිකාරියේ අනුමැතිය ලබාගෙන ඇති ව්‍යාපෘති ලැයිස්තුව පහත පරිදි වේ.

ව්‍යාපෘතියේ නම	වර්තමාන තත්ත්වය
පිටත වටරවුම් අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතිය	පාරිසරික බලපෑම් අධ්‍යයන වාර්තාව සඳහා මධ්‍යම පරිසර අධිකාරියේ අනුමැතිය හිමි වී ඇත.
දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ග දිගුව ව්‍යාපෘතිය	පාරිසරික බලපෑම් අධ්‍යයන වාර්තාව සඳහා මධ්‍යම පරිසර අධිකාරියේ අනුමැතිය හිමි වී ඇත.
කුළුණු මත ඉදිවන වරාය පිවිසුම් මාර්ග ව්‍යාපෘතිය	මධ්‍යම පරිසර අධිකාරිය වෙතින් පාරිසරික නිර්දේශය ලබාගෙන ඇත.

ව්‍යාපෘතියේ නම	වර්තමාන තත්ත්වය
මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ගය	පාරිසරික බලපෑම් අධ්‍යයන වාර්තාව සඳහා මධ්‍යම පරිසර අධිකාරියේ අනුමැතිය හිමි වී ඇත.
රුවන්පුර අධිවේගී මාර්ගය (අදියර I)	පාරිසරික බලපෑම් අධ්‍යයන වාර්තාව සඳහා මධ්‍යම පරිසර අධිකාරියේ අනුමැතිය හිමි වී ඇත.
නව කැලණි පාලමේ සිට අතුරුගිරිය දක්වා කුළුණු මත ඉදිවන අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතිය	පාරිසරික බලපෑම් අධ්‍යයන වාර්තාවේ අවසන් කෙටුම්පත සමාලෝචනය සඳහා මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය වෙත ලබාදී ඇත.
දෙවන නව කැලණි පාලම ඉදිකිරීමේ ව්‍යාපෘතිය	පාරිසරික බලපෑම් අධ්‍යයන වාර්තාව සඳහා මධ්‍යම පරිසර අධිකාරියේ අනුමැතිය හිමි වී ඇත.
යෝජිත නාවල පාලම ඉදිකිරීමේ ව්‍යාපෘතිය	මූලික පාරිසරික ඇගැයීම සඳහා මධ්‍යම පරිසර අධිකාරියේ අනුමැතිය හිමි වී ඇත.
යෝජිත මාදුව පාලම ඉදිකිරීමේ ව්‍යාපෘතිය	මූලික පාරිසරික ඇගැයීම සඳහා වනජීවී සංරක්ෂණ දෙපාර්තමේන්තුවේ අනුමැතිය හිමි වී ඇත.
යෝජිත කොම්පඤ්ඤවීදියේ ගුවන්පාලම් ඉදිකිරීමේ ව්‍යාපෘතිය	වෙරළ සංරක්ෂණ දෙපාර්තමේන්තුව මඟින් පාරිසරික නිර්දේශ ලබා දී ඇත.
මහනුවර උමං මාර්ගය ඉදිකිරීමේ ව්‍යාපෘතිය	පාරිසරික බලපෑම් අධ්‍යයන වාර්තාවේ අවසන් කෙටුම්පත සමාලෝචනය සඳහා මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය වෙත ලබාදී ඇත.
A11 මාර්ගයේ මරදංකඩවල - හබරන මාර්ග කොටස	මධ්‍යම පරිසර අධිකාරිය විසින් නිර්දේශ ලබා දී ඇත. මූලික පාරිසරික ඇගැයීම සඳහා ආසියානු සංවර්ධන බැංකුවේ අනුමැතිය හිමි වී ඇත.

ව්‍යාපෘතියේ නම	වර්තමාන තත්ත්වය
වරකාපොළ අතුරු මාර්ගය	මූලික පාරිසරික ඇගැයීම සඳහා මධ්‍යම පරිසර අධිකාරියේ අනුමැතිය හිමි වී ඇත.
දෙවන ඒකාබද්ධ මාර්ග ආයෝජන වැඩසටහන - උඟව පළාත	මධ්‍යම පරිසර අධිකාරිය විසින් නිර්දේශ ලබා දී ඇත. මූලික පාරිසරික ඇගැයීම සඳහා ආසියානු සංවර්ධන බැංකුවේ අනුමැතිය හිමි වී ඇත.
දෙවන ඒකාබද්ධ මාර්ග ආයෝජන වැඩසටහන - නැගෙනහිර පළාත	මධ්‍යම පරිසර අධිකාරිය විසින් නිර්දේශ ලබා දී ඇත. මූලික පාරිසරික ඇගැයීම සඳහා ආසියානු සංවර්ධන බැංකුවේ අනුමැතිය හිමි වී ඇත.
ඒකාබද්ධ මාර්ග ආයෝජන වැඩසටහන - ගාල්ල	මධ්‍යම පරිසර අධිකාරිය විසින් නිර්දේශ ලබා දී ඇත. මූලික පාරිසරික ඇගැයීම සඳහා ආසියානු සංවර්ධන බැංකුවේ අනුමැතිය හිමි වී ඇත.
දෙවන ඒකාබද්ධ මාර්ග ආයෝජන වැඩසටහන - උතුරු පළාත	මධ්‍යම පරිසර අධිකාරිය විසින් නිර්දේශ ලබා දී ඇත. මූලික පාරිසරික ඇගැයීම සඳහා ආසියානු සංවර්ධන බැංකුවේ අනුමැතිය හිමි වී ඇත.
දෙවන ඒකාබද්ධ මාර්ග ආයෝජන වැඩසටහන - බස්නාහිර පළාත	මධ්‍යම පරිසර අධිකාරිය විසින් නිර්දේශ ලබා දී ඇත. මූලික පාරිසරික ඇගැයීම සඳහා ආසියානු සංවර්ධන බැංකුවේ අනුමැතිය හිමි වී ඇත.

ව්‍යාපෘතියේ නම	වර්තමාන තත්ත්වය
නිට්ටඹුව - කඩුගන්නාව මාර්ගය A001	මධ්‍යම පරිසර අධිකාරිය විසින් නිර්දේශ ලබා දී ඇත. මූලික පාරිසරික ඇගැයීම සඳහා ආසියානු සංවර්ධන බැංකුවේ අනුමැතිය හිමි වී ඇත.
පැල්මඩුල්ල - පදලංගල මාර්ගය A018	මධ්‍යම පරිසර අධිකාරිය විසින් නිර්දේශ ලබා දී ඇත. මූලික පාරිසරික ඇගැයීම සඳහා ආසියානු සංවර්ධන බැංකුවේ අනුමැතිය හිමි වී ඇත.
අන්තර්ගතිකව සම්බන්ධිත මාර්ග සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය	ලෝක බැංකුවේ අවශ්‍යතාවය පරිදි අනුරාධපුර, කුරුණෑගල, පොළොන්නරුව හා මොණරාගල දිස්ත්‍රික්ක වලට අයත් මාර්ගයන්හි පාරිසරික සමාජීය කළමනාකරණ සැලසුම් ඉදිරිපත් කර ඇත.

මේ අනුව, 2022 වර්ෂයේදී, මේ සඳහා වන ඉලක්කගත ජයග්‍රහණය 80%ක් වන අතර 2023 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 පාරිසරික 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 කළමණාකරණය

	අනුමත සේවක සංඛ්‍යාව	දැනට සිටින සේවක සංඛ්‍යාව	ඇබෑර්තු/ (අතිරික්ත)
ජ්‍යෙෂ්ඨ	30	26	04
තෘතියික	03	-	03
ද්විතියික	250	168	82
ප්‍රාථමික	28	19	09
උප එකතුව	**311**	**213**	**98**
ග්‍රාමීය මාර්ග සංවර්ධන අංශය			
ජ්‍යෙෂ්ඨ	13	06	07
තෘතියික	01	0	01
ද්විතියික	35	21	14
ප්‍රාථමික	10	04	06
උප එකතුව	**59**	**31**	**28**
මුළු එකතුව	**370**	**244**	**126**

6.2 ආයතනයේ කාර්යසාධනය උදෙසා මානව සම්පත් හිඟය හෝ අතිරික්තයේ බලපෑම

මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශයෙහි 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 මඟින් විධායක හා විධායක නොවන සේවකයින් 34 දෙනෙකු ග්‍රාමීය මාර්ග හා අවශේෂ යටිතල පහසුකම් රාජ්‍ය අමාත්‍යාංශය වෙත නිදහස් කිරීමෙන් අනතුරුව 2020 වර්ෂය තුලදී සමස්ත සේවක සංඛ්‍යාව සේවකයින් 196 ක් දක්වා අඩු වන ලදි. ඒ අනුව 2021 වර්ෂයේදී මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශයෙහි සමස්ත සේවක සංඛ්‍යාව 192ක් පමණ වේ. 2022.10.14 දිනැති ගැසට් අංක 2301/59 දරණ ගැසට් නිවේදනය මඟින් 2022 වර්ෂයේදී ග්‍රාමීය මාර්ග හා අවශේෂ යටිතල පහසුකම් රාජ්‍ය අමාත්‍යාංශය නැවතත් ග්‍රාමීය මාර්ග සංවර්ධන අංශය ලෙස ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය යටතට ගන්නා ලදි.

ඒ අනුව 2022 වර්ෂයේදී ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශයේ සේවක සංඛ්‍යාව 244ක් වන අතර ඒ අනුව වාර්තා කරනු ලබන වර්ෂයේදී අමාත්‍යාංශයේ කාර්ය මණ්ඩලය 2021 වර්ෂයට වඩා 27%ක අතිරික්තයක් පෙන්නුම් කර 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
මුදල් රෙගුලාසි, ගිණුම් ක්‍රම, ගිණුම් ප්‍රමිත, මූල්‍ය ප්‍රකාශන ඉදිරිපත් කිරීමේ ක්‍රමවේදය	67	පැය 4	8.06	දේශීය	සේවකයින්ගේ හැකියාවන් වැඩිදියුණු කිරීම
ආයතන සංග්‍රහය සහ කාර්යාල ක්‍රියාපටිපාටි	113	පැය 4	6.27	දේශීය	
ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාවලිය	31	පැය 4	4.8	දේශීය	
ගොඩනැඟිලි කළමනාකරණය	01	වසර 01	-	දේශීය	
ලංසු ලේඛන සකස් කිරීම සහ ලංසු ඇගයීම	01	පැය 24	21.7	දේශීය	
පශ්චාත් උපාධි පාඨමාලා	01	වසර 03	102.5	දේශීය	
කොරියානු ආධාර යටතේ ජාතික රථවාහන ගමනාගමන දත්ත පද්ධතිය වැඩිදියුණු කිරීමේ සහ ධාරිතාවයන් ගොඩනැඟීමේ ව්‍යාපෘතිය යටතේ පළමු වැඩමුළුව	03	දින 09	කොරියානු රජය විසින් වියදම් දරණ ලදි.	විදේශීය	

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	චෙක්පත් 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	භාණ්ඩ 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 අභිනියෝජනය 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 චක්‍ර 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 සහ අනෙකුත් පළාත් කාර්යාල 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 විගණකාදීපතිවරයා සමඟ සාකච්ඡා කිරීමෙන් අනතුරුව, අභ්‍යන්තර විගණන සැලැස්ම සකස් කිරීම	අනුකූල වේ.		
6.2	සෑම අභ්‍යන්තර විගණන වාර්තාවකටම මාසයක කාලයක් තුලදී 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	මූදල් රෙගුලාසි 134(3) ප්‍රකාරව, සියලුම අභ්‍යන්තර විගණන වාර්තා වල පිටපත් විගණකාධිපතිවරයාට ඉදිරිපත් කර තිබීම	අනුකූල වේ.		
7	**විගණන කළමනාකරණ කමිටු**			
7.1	DMA චක්‍රලේඛ 1 – 2019 අනුව, අවම වශයෙන් විගණන හා කළමනාකරණ කමිටු රැස්වීම් 04ක් වත් අදාළ වර්ෂය තුල පවත්වාගෙන යාම	සෞඛ්‍ය තත්ත්වයන් සැලකිල්ලට ගනිමින් සහ කළමනාකරණ විගණන දෙපාර්තමේන්තුවේ උපදෙස්වලට අනුකූලව රැස්වීම් 02ක් පවත්වන ලදි.		

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 කොම්ප්ට්‍රෝලර් ජනරාල් කාර්යාලය වෙත ඉදිරිපත් කර තිබීම	අනුකූල වේ.		
8.2	ඉහත සඳහන් චක්‍රලේඛයේ 13 වන පරිච්ඡේදය ප්‍රකාරව, එම චක්‍රලේඛයේ විධිවිධාන ක්‍රියාත්මක කිරීමසම්බන්ධීකරණය සඳහා සුදුසු සම්බන්ධතා නිලධාරියෙකු පත් කර එම නිලධාරියා පිළිබඳ තොරතුරු කොම්ප්ට්‍රෝලර් 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 තුල සිදු කොට තිබීම	අනුකූල වේ.		
8.5	ගර්හිත භාණ්ඩ අපහරණය කිරීම මු.රෙ. 772 අනුව සිදු කිරීම	අනුකූල නොවේ.	කොවිඩ් 19 වසංගතය හේතුවෙන් කල්දමන ලදි.	
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 ගර්හිත 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 යාවත්කාලීනකර 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 කාලසිමාවෙන් 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 අක්‍රිය 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	නිහඬිටි ණය ශේෂ පිළිබඳ කාල විශ්ලේෂණයක් සිදු කර තිබීම	අනුකූල වේ.		
12.3	වර්ෂයකට වැඩි කාලයක සිට පැවත එන නිහඬිටි ණය ශේෂ නිරවුල් කර තිබීම	අනුකූල නොවේ.	මුදල් හුවමාරු කිරීම හේතුවෙන්	තවදුරටත් විමර්ෂණය කර ණය ශේෂ පියවීමට උත්සහ කිරීම
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 මූදල් 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 ඇතුලත නිරවුල් කර තිබීම	අනුකූල වේ.		
14.3	මු.රෙ. 371 ප්‍රකාරව අනුමත සීමාව ඉක්මවා නොයන පරිදි තත්කාර්ය අතුරු අග්‍රිම නිකුත් කර තිබීම	අනුකූල වේ.		
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.		
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 කාරය 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 චක්‍රලේඛ 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 / චෝදනා 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 තත්ත්වය (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 චක්‍රලේඛ අනුව පුරවැසි /සේවාලාභී ප්‍රඥප්තියක් සම්පාදනය කොට ක්‍රියාත්මක කර තිබීම.	අනුකූල වේ.		
18.2	එම චක්‍ර ලේඛයේ 2.3 ඡේදය පරිදි, පූරවැසි / සේවාලාභී 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 චක්‍රලේඛ 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 චක්‍ර ලේඛයේ ඇමුණුම 01හි දැක්වෙන ආකෘතිය පදනම් කරගෙන සමස්ත කාර්ය මණ්ඩලය සඳහාම වාර්ෂික කාර්යසාධන ගිවිසුම් අත්සන් කර තිබීම	අනුකූල වේ.	කොවිඩ් 19 වසංගතය හේතුවෙන් කාලය ප්‍රමාණවත් නොවීය.	මෙම වසරේදී වාර්ෂික කාර්යසාධන ගිවිසුමක් ඇතිකිරීම සැලසුම් කර ඇත.
19.4	ඉහත චක්‍ර 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 මඟින් පෙන්වා දී ඇති අඩුපාඩු නිවැරදි කොට තිබීම	අනුකූල වේ.		

ඡායාරූප එකතුව

අධිවේගී මාර්ග



මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතිය - අදියර 01



මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතිය - අදියර 02



කුළුණු මත ඉදිවන වරාය පිවිසුම් අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතිය - මාර්ගය ඉදිකිරීමේ කටයුතු



කුළුණු මත ඉදිවන වරාය පිවිසුම් අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතිය - සමුද්‍රීය පහසුකම් සැපයීමේ මධ්‍යස්ථානය ඉදිකිරීම

මහාමාර්ග



බදුල්ල - චෙන්කලාඩි මාර්ගය වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය, බදුල්ල - බිබිල මාර්ග කොටස



කොළඹ දිස්ත්‍රික්කයේ මාර්ග සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය, කොටටේ - බෝපේ මාර්ගයේ බෝපේ මංසන්ධිය



මාර්ග කි.මී. 100,000ක් වැඩිදියුණු කිරීමේ වැඩසටහන, බෝවත්ත - පඩිවෙල මාර්ගය වැඩිදියුණු කිරීම



මධ්‍යම හා ඌව පළාත්වල මාර්ග හා පාලම් පුළුල් කර වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය, අම්පිටිය - ගුරුදෙනිය (පිච්චමල්වත්ත) මාර්ගය



දක්ෂිණ මාර්ග සබඳතා ව්‍යාපෘතිය, අඹතලේ සිට සිනෙක් මංසන්ධිය දක්වා වන මාර්ග කොටස



විවිධ විදේශාධාර ව්‍යාපෘතිය, කොට්ටාව තලගල මාර්ගයේ කොට්ටාව සිට මොරගහහේන මාර්ග කොටස



මාර්ග ජාලය සංවර්ධනය කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය (සවුදි අරමුදල) මහනුවර - යාපනය මාර්ගයේ කි.මී. 53+740 සිට කි.මී. 58+000 දන්වා මාර්ග කොටස



බස්නාහිර පළාත් ජාතිකමාර්ග වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය, බෙල්ලන - මොරගල්ල මාර්ගය

පාලම්



පාලම් 25ක් නැවත ඉදිකිරීමේ ව්‍යාපෘතිය, පරන්තන් - කරච්චි - මුලතිව් මාර්ගයේ පාලම් අංක 53/1 ඉදිකිරීම



පාලම් 25ක් නැවත ඉදිකිරීමේ ව්‍යාපෘතිය, කටුගස්තොට - කුරුණෑගල - පුත්තලම මාර්ගයේ පාලම් අංක 75/1 ඉදිකිරීම



ග්‍රාමීය මාර්ග සංවර්ධනය - නැදියමඩු පාඩුකාඩිඩු මාර්ගය



ග්‍රාමීය මාර්ග සංවර්ධනය - දඹේවෙල උඩපොළ මාර්ගය

ඇමුණුම්

ඇමුණුම - 01

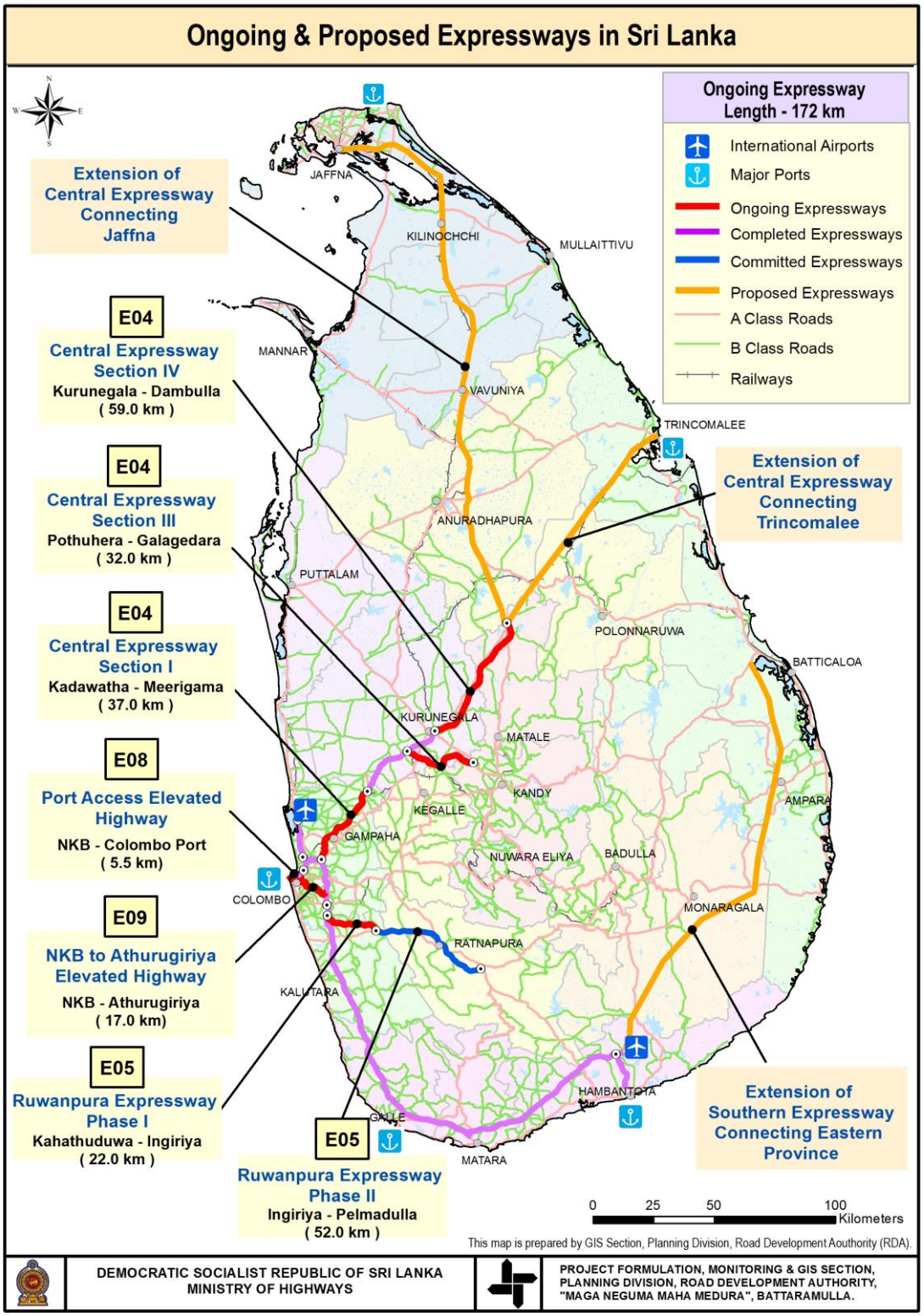
2022වර්ෂයේදී ප්‍රදානය කරන ලද ප්‍රසම්පාදනයන්			
ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය (මහාමාර්ග අංශය)			
අංකය	ප්‍රසම්පාදනයේ ස්වභාවය	අදාල ප්‍රසම්පාදන කමිටුව(අමාත්‍ය මණ්ඩල හා අමාත්‍යාංශ ප්‍රසම්පාදන කමිටු)	ප්‍රසම්පාදනය සඳහා ගිවිසගත් මුදල (බදුසහිත) රු.
1	අන්තර්ගතිකව සම්බන්ධිත සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය - සබරගමුව පළාත (LK-RDA-251010-CW-LOT1)	අමාත්‍යාංශ ප්‍රසම්පාදන කමිටු	305,372,723.62
2	අන්තර්ගතිකව සම්බන්ධිත සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය - සබරගමුව පළාත (LK-RDA-251010-CW-LOT2)	අමාත්‍යාංශ ප්‍රසම්පාදන කමිටු	352,836,714.53
3	අන්තර්ගතිකව සම්බන්ධිත සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය - සබරගමුව පළාත (LK-RDA-251010-CW-LOT3)	අමාත්‍යාංශ ප්‍රසම්පාදන කමිටු	1,444,611,292.97
4	අන්තර්ගතිකව සම්බන්ධිත සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය - සබරගමුව පළාත (LK-RDA-251010-CW-LOT4)	අමාත්‍යාංශ ප්‍රසම්පාදන කමිටු	1,040,796,035.80
5	අන්තර්ගතිකව සම්බන්ධිත සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය - මධ්‍යමපළාත (LK-RDA-251198-CW-RFB-LOT1)	අමාත්‍යාංශ ප්‍රසම්පාදන කමිටු	419,558,956.80
6	අන්තර්ගතිකව සම්බන්ධිත සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය - මධ්‍යමපළාත (LK-RDA-251198-CW-RFB-LOT2)	අමාත්‍යාංශ ප්‍රසම්පාදන කමිටු	924,447,998.40
7	අන්තර්ගතිකව සම්බන්ධිත සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය - මධ්‍යමපළාත (LK-RDA-251191-CW-RFB-LOT1)	අමාත්‍යාංශ ප්‍රසම්පාදන කමිටු	444,424,704.00
8	අන්තර්ගතිකව සම්බන්ධිත සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය - මධ්‍යමපළාත (LK-RDA-251191-CW-RFB-LOT2)	අමාත්‍යාංශ ප්‍රසම්පාදන කමිටු	1,351,241,452.80
9	කුවේට් ආධාර යටතේ ප්‍රතිසංස්කරණයකරනු ලබන පාලම් 25ක් ඉදිකිරීමේ ව්‍යාපෘතිය යටතේ කොළඹ-ගාල්ල-හම්බන්තොට-වැල්ලවාය මාර්ගයේ (A002) පාලම් අංක 52/1 නැවත ඉදිකිරීම (මග්ගොන පාලම	අමාත්‍යාංශ ප්‍රසම්පාදන කමිටු	441,034,607.98
10	හම්බන්තොට, මොනරාගල හා පුත්තලම දිස්ත්‍රික්ක වල ග්‍රාමීය මාර්ග කි.මී. 200ක් සඳහා පාරිසරික හා සාමාජයීය ඇගයීම සඳහා වන උපදේශන සේවාව (LK/RDA/260562/CS/CQS	අමාත්‍යාංශ ප්‍රසම්පාදන කමිටු	19,664,000.00
11	මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ගය - අදියර 03 සඳහා භූ විද්‍යා හා පතල් කාර්යංශය මඟින් ඉංජිනේරුවන් 02කුගේ සේවාව ලබාගැනීම	අමාත්‍යාංශ ප්‍රසම්පාදන කමිටු	7,446,000.00

අංකය	ප්‍රසම්පාදනයේ ස්වභාවය	අදාල ප්‍රසම්පාදන කමිටුව(අමාත්‍ය මණ්ඩල හා අමාත්‍යාංශ ප්‍රසම්පාදන කමිටු)	ප්‍රසම්පාදනය සඳහා ගිවිසගත් මුදල (බදුසහිත) රු.
12	අන්තර්ගතිකව සම්බන්ධිත සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය - අනුරාධපුර දිස්ත්‍රික්කයේ ග්‍රාමීය මාර්ග කි.මී. 16.36 ප්‍රතිසංස්කරණය හා වැඩිදියුණු කිරීම	අමාත්‍යාංශ ප්‍රසම්පාදන කමිටු	496,035,618.00
13	අන්තර්ගතිකව සම්බන්ධිත සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය - අනුරාධපුර දිස්ත්‍රික්කයේ ග්‍රාමීය මාර්ග කි.මී. 12.85 ප්‍රතිසංස්කරණය හා වැඩිදියුණු කිරීම	අමාත්‍යාංශ ප්‍රසම්පාදන කමිටු	437,163,270.00
14	අන්තර්ගතිකව සම්බන්ධිත සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය - අනුරාධපුර දිස්ත්‍රික්කයේ ග්‍රාමීය මාර්ග කි.මී. 25.82 ප්‍රතිසංස්කරණය හා වැඩිදියුණු කිරීම	අමාත්‍යාංශ ප්‍රසම්පාදන කමිටු	887,123,256.00
15	අන්තර්ගතිකව සම්බන්ධිත සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය - අනුරාධපුර දිස්ත්‍රික්කයේ ග්‍රාමීය මාර්ග කි.මී. 26.55 ප්‍රතිසංස්කරණය හා වැඩිදියුණු කිරීම	අමාත්‍යාංශ ප්‍රසම්පාදන කමිටු	1,111,852,026.00
16	ඒකාබද්ධ මාර්ග ආයෝජන වැඩසටහන - බස්නාහිර පලාතේ මාර්ග (ජාතික මාර්ග)ප්‍රතිසංස්කරණය හා වැඩිදියුණු කිරීම (කොා.අංක 5)	අමාත්‍යාංශ ප්‍රසම්පාදන කමිටු	1,623,423,640.68
17	ශ්‍රී ලංකාවේ ජාතික හා පලාත් මාර්ග සඳහා දේශගුණික විපර්යාස සඳහා මුහුණදීමේ උපායමාර්ග හඳුන්වාදීම සහ ඉංජිනේරුවන් ලබාගැනීම සඳහා වූ උපදේශන සේවාව (MOH/PRC/01/2020/07)	අමාත්‍ය මණ්ඩල ප්‍රසම්පාදන කමිටු(උපදේශන සේවා)	99,283,705.60
18	මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ වත්කම් තොග ලේඛනය සකස් කිරීම හා මාර්ග වත්කම් තක්සේරු කිරීම. (MOH/PRC/01/2020/28)	අමාත්‍ය මණ්ඩල ප්‍රසම්පාදන කමිටු (සිවිල් වැඩ)	79,557,987.35
19	ගාල්ල - දෙනියාය - මාදම්පේ මාර්ගයේ කි.මී. 112+600 සිට 130+600 දක්වා සූරියකන්ද සිට රක්වාන මාර්ග කොටස වැඩිදියුණු කිරීම (MOH/PRC/02/2021/18)	අමාත්‍ය මණ්ඩල ප්‍රසම්පාදන කමිටු (සිවිල් වැඩ)	2,000,970,330.00
20	කුරුණෑගල දිස්ත්‍රික්කයේ නිකවැරටිය හා පඩුවස්නුවර ප්‍රාදේශීය ලේකම් කාර්යාලවලට අයත්ග්‍රාමීය මාර්ග කි.මී.27.13වැඩිදියුණු කිරීම හා නඩත්තු කිරීම (MOH/PRC/02/2021/20 (උතුරුමැද පළාත)	අමාත්‍යාංශ ප්‍රසම්පාදන කමිටු	998,037,001.85
21	කුරුණෑගල දිස්ත්‍රික්කයේ ගල්ගමුව හා ඉබ්බාගමුව ප්‍රාදේශීය ලේකම් කාර්යාලවලට අයත්ග්‍රාමීය මාර්ග කි.මී. 29.17 වැඩිදියුණු කිරීම හා නඩත්තු කිරීම (MOH/PRC/02/2021/20 (උතුරුමැද පළාත)	අමාත්‍යාංශ ප්‍රසම්පාදන කමිටු	1,240,373,739.92
22	කුරුණෑගල දිස්ත්‍රික්කයේ කුරුණෑගල හා ඉබ්බාගමුව ප්‍රාදේශීය ලේකම් කාර්යාලවලට අයත්ග්‍රාමීය මාර්ග කි.මී. 23.42 වැඩිදියුණු කිරීම හා නඩත්තු කිරීම (MOH/PRC/02/2021/20 (උතුරුමැද පළාත)	අමාත්‍යාංශ ප්‍රසම්පාදන කමිටු	902,407,461.39

අංකය	ප්‍රසම්පාදනයේ ස්වභාවය	අදාල ප්‍රසම්පාදන කමිටුව(අමාත්‍ය මණ්ඩල හා අමාත්‍යාංශ ප්‍රසම්පාදන කමිටු)	ප්‍රසම්පාදනය සඳහා ගිවිසගත් මුදල (බදුසහිත) රු.
23	කුරුණෑගල දිස්ත්‍රික්කයේ නාරම්මල හා කුලියාපිටිය ප්‍රාදේශීය ලේකම් කාර්යාලවලට අයත්ග්‍රාමීය මාර්ග කි.මී. 32.28 වැඩිදියුණු කිරීම හා නඩත්තු කිරීම (MOH/PRC/02/2021/20 (උතුරුමැද පළාත)	අමාත්‍යාංශ ප්‍රසම්පාදන කමිටු	935,108,507.31
24	A017 මාර්ගයේ සූරියකන්ද සිට රක්වාන දක්වා මාර්ග කොටස ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම (CH 112+600km to 118+600km) (OFID 4)	අමාත්‍යාංශ ප්‍රසම්පාදන කමිටු	1,825,518,210.94
25	A017 මාර්ගයේ සූරියකන්ද සිට රක්වාන දක්වා මාර්ග කොටස ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම (CH 118+600km to 124+600km) (OFID 4)	අමාත්‍යාංශ ප්‍රසම්පාදන කමිටු	1,850,143,212.50
26	බදුල්ල - චෙන්කලාඩි මාර්ගය ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය - ලුනුගල (171+800 km) සිට බිබිල (180+500km) දක්වා මාර්ග කොටස (RDA/BCRIP/NCB/OFID/03B)	අමාත්‍යාංශ ප්‍රසම්පාදන කමිටු	1,577,306,986.80
27	බදුල්ල - චෙන්කලාඩි මාර්ගය ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය - ලුනුගල (180+500 km) සිට බිබිල (190+800km) දක්වා මාර්ග කොටස(RDA/BCRIP/NCB/OFID/03C)	අමාත්‍යාංශ ප්‍රසම්පාදන කමිටු	1,342,254,774.05
	එකතුව		**24,157,994,215.29**

ඇමුණුම 02

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

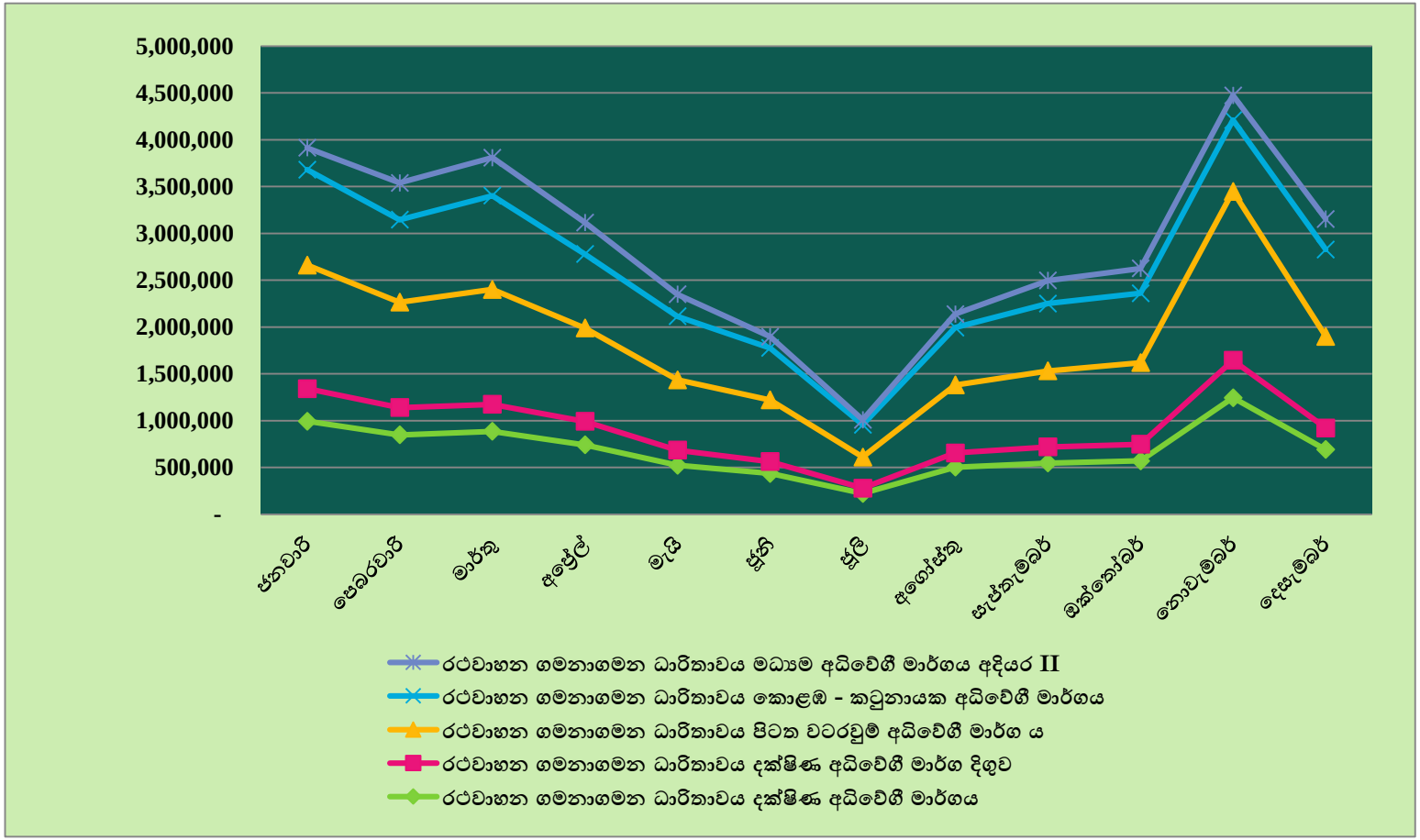


ඇමුණුම 03

3 (අ) අධිවේගී මාර්ගයන්හි මාසික රථවාහන ධාරිතාව

මාසය	රථවාහන ගමනාගමන ධාරිතාවය				
	දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගය	දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ග දිගුව	පිටත වටරවුම් අධිවේගී මාර්ගය	කොළඹ - කටුනායක අධිවේගී මාර්ගය	මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ගය - අදියර II
ජනවාරි	994,080	348,195	1,320,234	1,017,709	233,270
පෙබරවාරි	847,919	292,759	1,123,860	882,239	392,611
මාර්තු	885,500	288,321	1,227,034	1,001,431	406,649
අප්‍රේල්	741,553	251,221	997,217	789,428	336,332
මැයි	524,526	161,561	750,169	677,953	235,977
ජූනි	435,891	126,990	658,900	554,769	121,074
ජූලි	223,230	56,134	333,078	343,792	54,421
අගොස්තු	503,254	152,517	725,658	613,144	143,482
සැප්තැම්බර්	547,971	171,587	811,857	719,997	245,236
ඔක්තෝබර්	571,224	177,353	871,474	741,076	264,426
නොවැම්බර්	1,245,452	399,775	1,803,528	762,174	262,942
දෙසැම්බර්	692,255	229,249	978,320	928,727	325,778
එකතුව	**8,212,855.00**	**2,655,662.00**	**11,601,329.00**	**9,032,439.00**	**3,022,198.00**

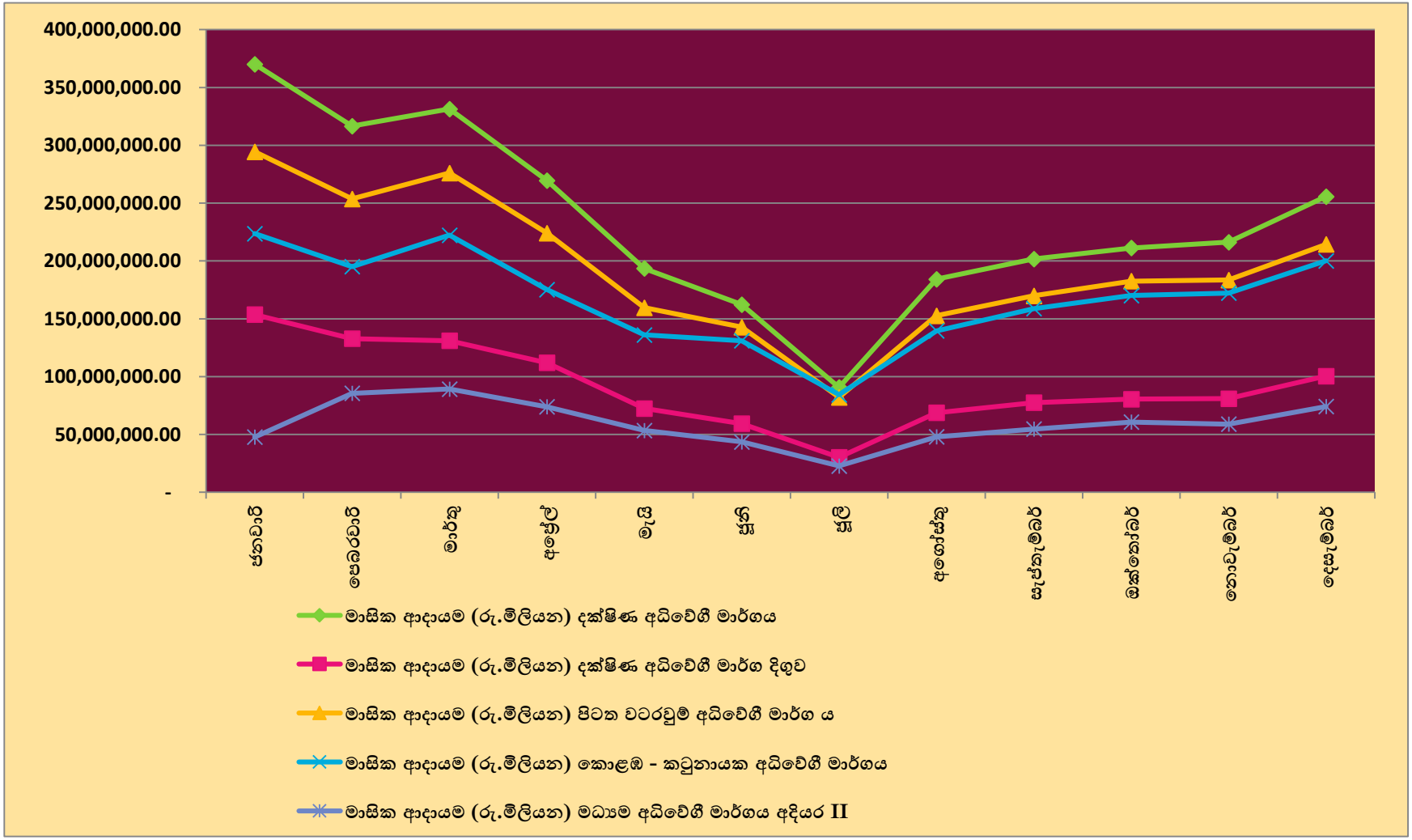
3 (ආ) අධිවේගී මාර්ගයන්හි මාසික රථවාහන ධාරිතාවෙහි ප්‍රස්ථාරික නිරූපණය



3(ඇ) – අධිවේගී මාර්ගයන්හි මාසික ආදායම

මාසය	මාසික ආදායම (රු.මි)				
	දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගය	දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ග දිගුව	පිටත වටරවුම් අධිවේගී මාර්ගය	කොළඹ - කටුනායක අධිවේගී මාර්ගය	මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ගය - අදියර II
ජනවාරි	370,165,720.00	153,657,098.00	294,473,724.00	223,668,858.67	47,743,307.00
පෙබරවාරි	316,620,625.00	132,850,345.92	253,635,471.00	195,085,700.00	85,569,086.00
මාර්තු	331,337,190.00	131,078,464.00	276,030,863.00	222,279,222.00	89,225,324.00
අප්‍රේල්	269,582,850.00	112,002,577.00	224,065,931.00	175,269,516.00	73,927,233.00
මැයි	193,479,066.00	72,459,608.00	159,643,784.00	136,118,311.00	53,467,627.00
ජූනි	162,308,440.00	59,398,777.00	142,772,520.00	131,002,595.00	43,617,000.00
ජූලි	90,733,695.00	30,313,896.00	82,131,574.00	84,388,400.00	22,759,431.00
අගොස්තු	184,282,457.00	68,839,063.00	152,639,870.00	139,605,149.00	47,967,785.00
සැප්තැම්බර්	201,742,821.00	77,512,478.00	169,860,478.00	158,811,857.00	54,719,000.00
ඔක්තෝබර්	211,211,320.00	80,520,658.00	182,545,100.00	170,148,721.11	60,739,886.00
නොවැම්බර්	216,277,940.00	80,954,264.00	183,527,756.00	172,295,250.00	58,917,852.00
දෙසැම්බර්	255,643,160.00	100,430,978.00	214,320,281.00	200,134,203.25	74,215,115.00
එකතුව	**2,803,385,284.00**	**1,100,018,206.92**	**2,335,647,352.00**	**2,008,807,783.03**	**712,868,646.00**

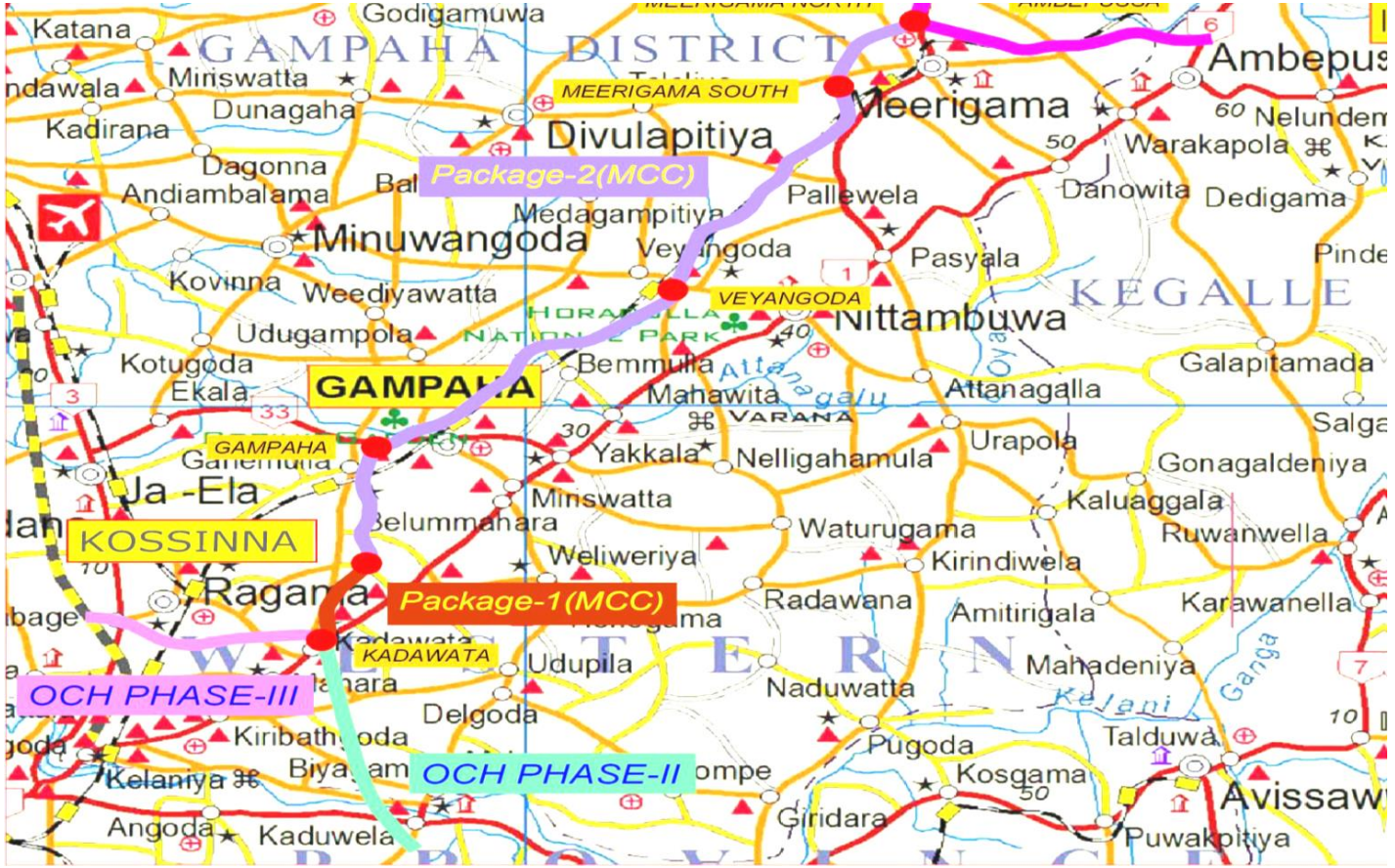
3(ඇ) – අධිවේගී මාර්ගයන්හි මාසික ආදායමෙහි ප්‍රස්ථාරික නිරූපණය



ඇමුණුම–04

මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතිය

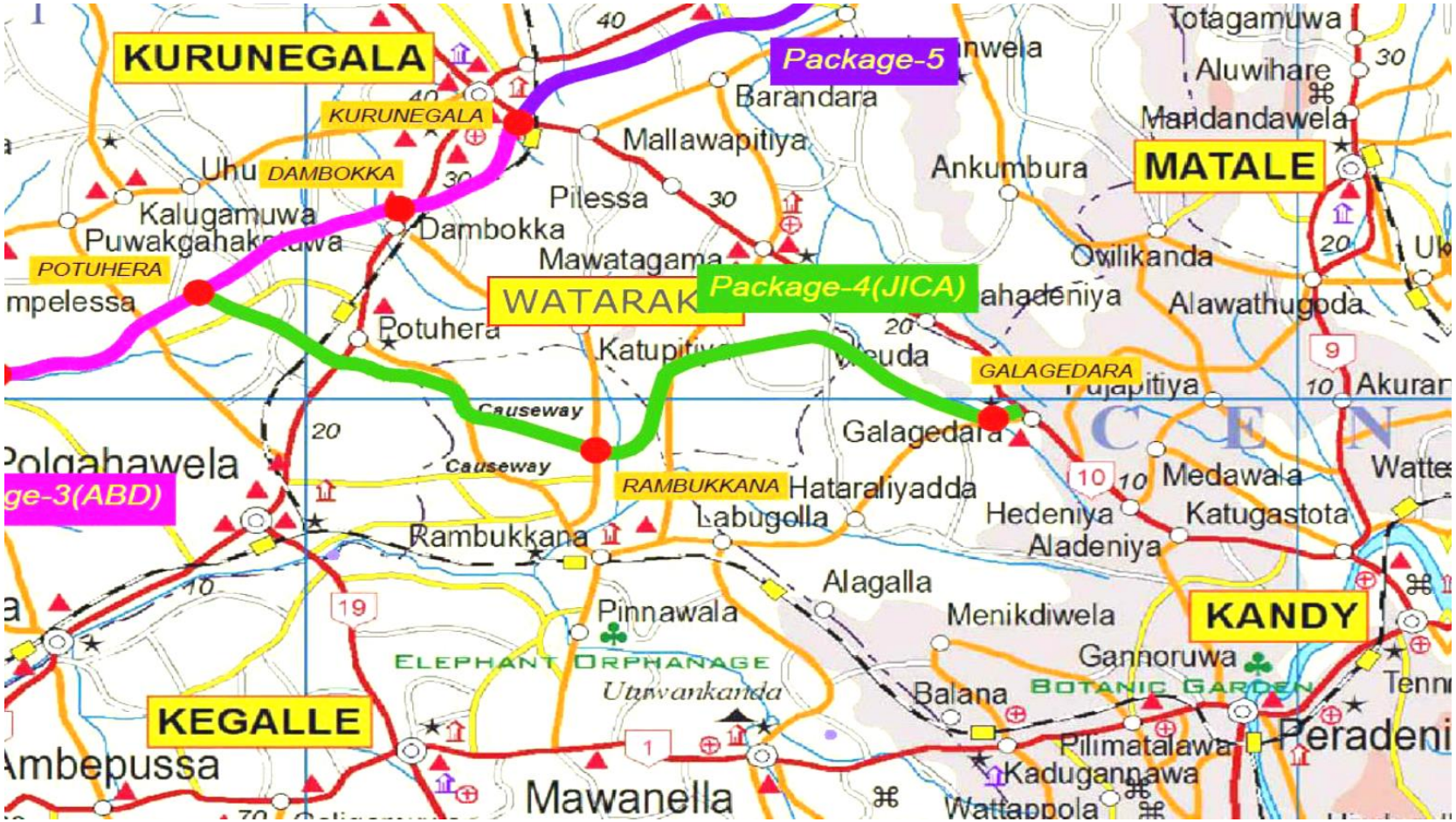
(අ) අදියර I: කඩවත සිට මීරිගම දක්වා



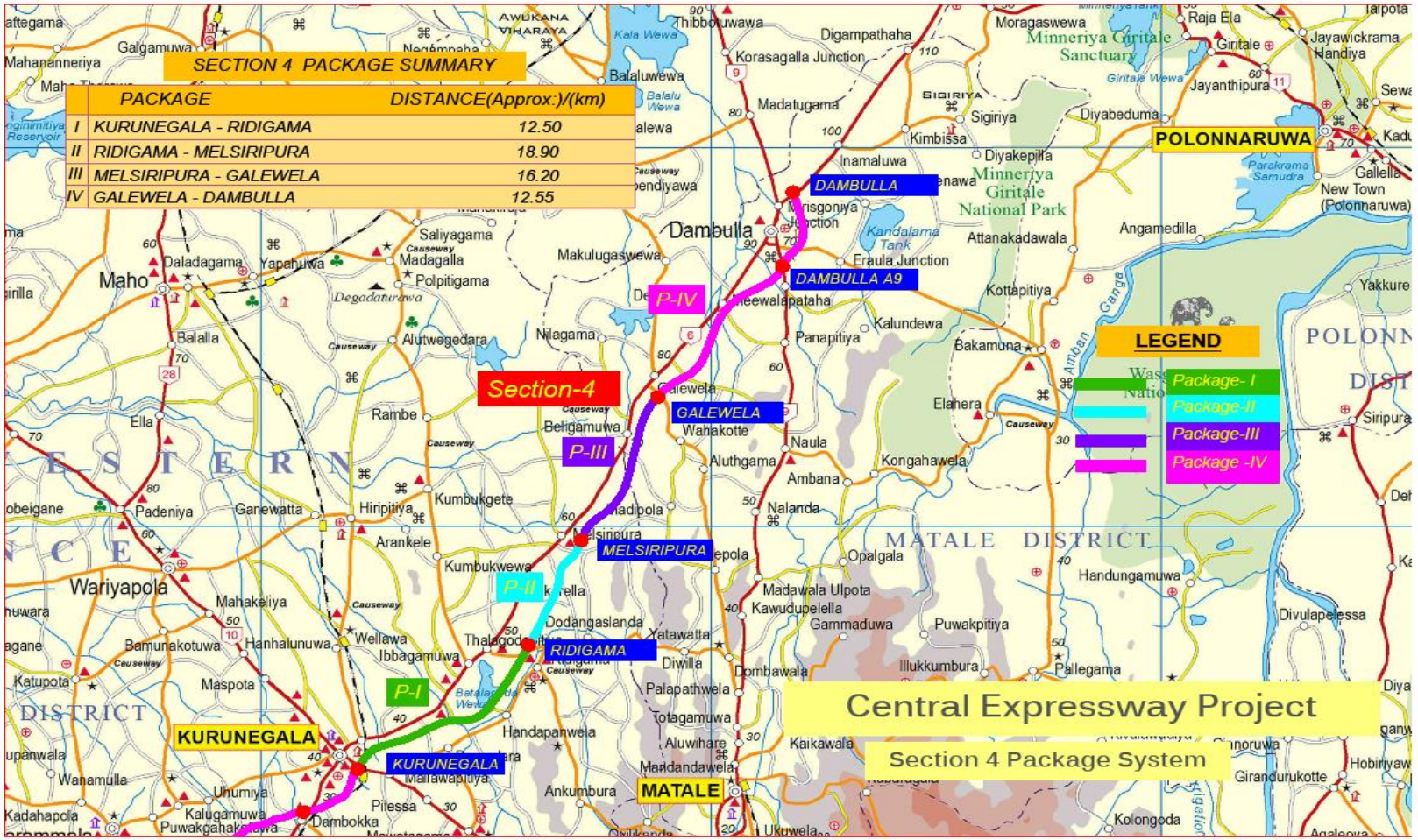
(ආ)අදියර II: මීරිගම සිට කුරුණෑගල දක්වා කොටස (අඹේපුස්ස සමඟ)



(ඇ) අදියර **III:** පොතුහැර සිට ගලගෙදර දක්වා



(ඇ) අදියර IV: කුරුණෑගල සිට දඹුල්ල දක්වා කොටස



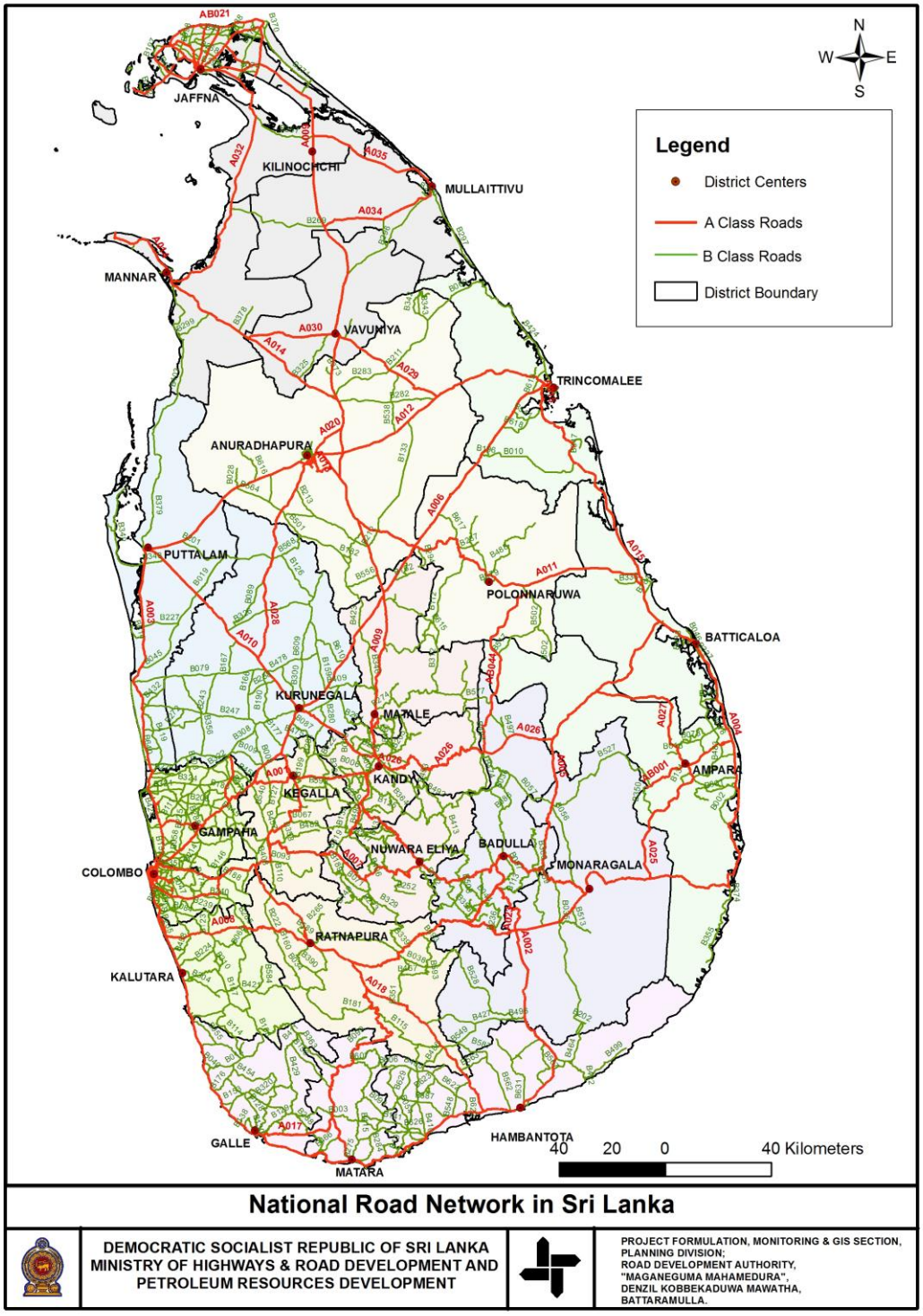
ඇමුණුම 05

රුවන්පුර අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතිය



ඇමුණුම 06

ශ්‍රී ලංකාවේ නිමකරන ලද හා දැනට ක්‍රියාත්මක වෙමින් පවතින මාර්ග ව්‍යාපෘති



ඇමුණුම 07

බදුල්ල - චෙන්කලාඩි මාර්ගයප්‍රතිසංස්කරණය කිරීමේව්‍යාපෘතිය - අදියර II යටතේ වැඩිදියුණු කිරීමට නියමිත මාර්ග පැකේජ ලැයිස්තුව

අරමුදල් සපයනු ලබන ආයතනය	මාර්ගයේ නම	වැඩිදියුණු කරනු ලබන ස්ථානය	දිග (කි.මී)
ජාත්‍යන්තර සංවර්ධනය සඳහා වන ඔපෙක් අරමුදල **(OFID)**	පේරාදේණිය - බදුල්ල - චෙන්කලාඩි මාර්ගය (A005)	ලුණුගල - බිබිල (කි.මී. 171+800 සිටකි.මී. 180+500)	කි.මී.9
		ලුණුගල - බිබිල(කි.මී. 180+500 සිටකි.මී. 190+800)	කි.මී.10
	කොළඹ - රත්නපුර - වැල්ලවාය - මඩකලපුව මාර්ගය (A004)	නිකපොත - දියලුම (කි.මී. 194+000 සිටකි.මී. 202+000)	කි.මී.8
		දියලුම - මාවෙලගම (කි.මී. 202+000 සිටකි..මී. 210+000)	කි.මී.8
ජාත්‍යන්තර සංවර්ධනය සඳහා වන සවුදි අරමුදල **(SFD)**	අම්පාර - උහන - මහඔය මාර්ගය (A027)	කෙවෙලියමඩුව - මංගලගම (කි.මී. 45+000 – 58+780)	කි.මී.12
		මංගලගම - මහඔය (කි.මී. 45+000 සිට කි.මී. 58+780)	කි.මී.13
	කොළඹ - රත්නපුර - වැල්ලවාය - මඩකලපුව මාර්ගය(A004)	සියඹලාපිටිය - පොතුවිල් (කි.මී. 285+000 සිට කි.මී. 310+000)	කි.මී.25
		පොතුවිල් - තුරුක්කෝවිල් (කි.මී. 310+000 සිට කි.මී. 335+000)	කි.මී.25
		තිරුක්කෝවිල් - අක්කරායිපත්තු (කි.මී. 335+000 සිය කි.මී. 360+000)	කි.මී.25

ඇමුණුම 08

කොළඹ දිස්ත්‍රික්කයේ මාර්ග සංවර්ධනය කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය යටතේ ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම සඳහා තෝරාගන්නා ලද මාර්ග

අංකය	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	කෝට්ටේ - 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

ඇමුණුම 09

දක්ෂිණ මාර්ග සබඳතා ව්‍යාපෘතිය යටතේ ප්‍රතිසංස්කරණය කර අවසන් කරන ලද මාර්ග

පැකේජ අංකය	මාර්ගයේ නම	ස්ථානය	ප්‍රගතිය
01	රත්මලාන -මිරිහානමාර්ගය (B389)	කි.මී 5+700 සිට කි.මී 7+840 දක්වා	**2015** වර්ෂයේදී ආරම්භ කර **2017** වර්ෂයේදී අවසන් කරන ලදි.
	මොරටුව - පිළියන්දල මාර්ගය (B295)	කි.මී 2+620 සිට කි.මී 5+120 දක්වා	
02	කැස්බෑව - පොකුණුවිට මාර්ගය (B084)	කි.මී 13+800 සිට කි.මී 28+180 දක්වා	2016 වර්ෂයේදී ආරම්භ කර 2020 වර්ෂයේදී අවසන් කරන ලදි.
	කිරුළපන - ගොඩගම මාර්ගය (A004)	කි.මී 0+130 සිට කි.මී. 1+000 දක්වා, කි.මී 17+260 සිට කි.මී 18+200 දක්වා	
03	මතුගම - දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගය (B157)	කි.මී. 42+372 සිට කි.මී. 32+000 දක්වා	2016 වර්ෂයේදී ආරම්භ කර 2019 වර්ෂයේදී අවසන් කරන ලදි.
04	සිනෙක් මංසන්ධියේ සිට අඹතලේ මංසන්ධිය දක්වා මාර්ගය	කි.මී. 1.88	2017වර්ෂයේදී ආරම්භ කර 2020 වර්ෂයේදී අවසන් කරන ලදි.

ඇමුණුම 10

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

අංකය	මාර්ගයේ නම / පාලමේ නම සහ අංකය	දුර (කි.මී)	දිස්ත්‍රික්කය / ස්ථානය	ව්‍යාපෘති කාලසීමාව	2022/12/31 දිනට භෞතික ප්‍රගතිය (%)
01	ජාතික මාර්ග කි.මී. 25ක් ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම හා වැඩිදියුණු කිරීම	25	පොළොන්නරුව අනුරාධපුර(මරදංකඩවල-හබරන මාර්ගය) (ඒ011)	2019 අප්‍රේල් 2024අප්‍රේල්	99.18
02	ජාතික මාර්ග කි.මී. 51.7ක් ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම හා වැඩිදියුණු කිරීම	51.7	ගාල්ල(කරාපිටිය- නාගොඩ මාර්ගය උඩුගම තැබෑරුම් හන්දිය- තවලම මාර්ගය)	2019 ජූලි 2024අප්‍රේල්	92.08
03	කොළඹ - මහනුවර මාර්ගය ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම, වැඩිදියුණු කිරීම හා නඩත්තු කිරීම (RMC 01B)	14.90	ගම්පහ(කොළඹ - මහනුවර මාර්ගය) (ඒ001) (කි.මී 44+300 – කි.මී 59+200)	2019 අප්‍රේල් 2024අප්‍රේල්	49.57
04	කොළඹ - මහනුවර මාර්ගය ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම, වැඩිදියුණු කිරීම හා නඩත්තු කිරීම (RMC 01B)	12.9	කොළඹ - මහනුවර මාර්ගය (ඒ001) (කි.මී59+200 – කි.මී 72+100)	2019 අප්‍රේල් 2024අප්‍රේල්	62.61
05	කොළඹ - මහනුවර මාර්ගය ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම, වැඩිදියුණු කිරීම හා නඩත්තු කිරීම (RMC 01C)	13.9	කොළඹ - මහනුවර මාර්ගය (ඒ001) (කි.මී 72+100 – කි.මී 86+000)	2019 අප්‍රේල් 2024අප්‍රේල්	41.66
06	කොළඹ - මහනුවර මාර්ගය ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම, වැඩිදියුණු කිරීම හා නඩත්තු කිරීම (RMC 01C)	14	කොළඹ - මහනුවර මාර්ගය (ඒ001) (කි.මී86+000–කි.මී 100+000)	2019 අප්‍රේල් 2024අප්‍රේල්	62.86
07	කැකිරාව - තලාව මාර්ගය ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම, වැඩිදියුණු කිරීම හා නඩත්තු කිරීම(RMC 05A)	13.55	අනුරාධපුර කැකිරාව - තලාව මාර්ගය (බී213) (කි.මී 10+300 –කි.මී 23+850)	2019 අප්‍රේල් 2024අප්‍රේල්	69.18
08	කැකිරාව - තලාව මාර්ගය ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම, වැඩිදියුණු කිරීම හා නඩත්තු කිරීම(RMC 05B)	13.60	අනුරාධපුර කැකිරාව - තලාව මාර්ගය (බී213) (කි.මී 23+850 –කි.මී 37+450)	2019 අප්‍රේල් 2024අප්‍රේල්	79.39
09	කැකිරාව - ගනේවල්පොල මාර්ගය ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම, වැඩිදියුණු කිරීම හා නඩත්තු කිරීම(RMC 05B)	6.95	අනුරාධපුර කැකිරාව - ගනේවල්පොල මාර්ගය (බී212) (කි.මී 0+000 –කි.මී 6+950)	2019 අප්‍රේල් 2024අප්‍රේල්	75.00
10	ගනේවල්පොල - දාව්විහල්මිල්ලෑව මාර්ගය ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම, වැඩිදියුණු කිරීම හා නඩත්තු කිරීම(RMC 05D)	15.3	අනුරාධපුර ගනේවල්පොල - දාව්විහල්මිල්ලෑව මාර්ගය(බී133) (කි.මී 0+000 – කි.මී 15+300)	2019 අප්‍රේල් 2024අප්‍රේල්	59.35
11	ගනේවල්පොල - දාව්විහල්මිල්ලෑව මාර්ගය ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම, වැඩිදියුණු කිරීම හා නඩත්තු කිරීම(RMC 05E)	15.3	අනුරාධපුර ගනේවල්පොල - දාව්විහල්මිල්ලෑව මාර්ගය (බී133) (කි.මී 15+300 – කි.මී 30+600)	2019 අප්‍රේල් 2024අප්‍රේල්	51.50
12	ගනේවල්පොල - දාව්විහල්මිල්ලෑව මාර්ගය ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම , වැඩිදියුණු කිරීම හා නඩත්තු කිරීම (RMC 05F)	15.3	අනුරාධපුර ගනේවල්පොල - දාව්විහල්මිල්ලෑව මාර්ගය (බී133) (කි.මී 30+600 – කි.මී 45+900)	2019 අප්‍රේල් 2024අප්‍රේල්	75.20

අංකය	මාර්ගයේ නම / පාලමේ නම සහ අංකය	දුර (කි.මී)	දිස්ත්‍රික්කය / ස්ථානය	ව්‍යාපෘති කාලසීමාව	2022/12/31 දිනට භෞතික ප්‍රගතිය (%)
13	පැලියගොඩ - පුත්තලම මාර්ගය ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම, වැඩිදියුණු කිරීම හා නඩත්තු කිරීම(RMC 06A)	12.0	පුත්තලම පැලියගොඩ - පුත්තලම මාර්ගය (ඒ 003) (කි.මී 38+000 – කි.මී 50+000)	2019 අප්‍රේල් 2024අප්‍රේල්	31.41
14	පැලියගොඩ - පුත්තලම මාර්ගය ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම, වැඩිදියුණු කිරීම හා නඩත්තු කිරීම(RMC 06B)	13.0	පුත්තලම පැලියගොඩ - පුත්තලම මාර්ගය (ඒ 003) (කි.මී 50+000 – කි.මී 63+000)	2019 අප්‍රේල් 2024අප්‍රේල්	10.45
15	පැලියගොඩ - පුත්තලම මාර්ගය ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම, වැඩිදියුණු කිරීම හා නඩත්තු කිරීම(RMC 06C)	13.0	පුත්තලම පැලියගොඩ - පුත්තලම මාර්ගය (ඒ 003) (කි.මී.63+000 – කි.මී. 76+000)	2019 අප්‍රේල් 2024අප්‍රේල්	27.03
16	පැලියගොඩ - පුත්තලම මාර්ගය ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම, වැඩිදියුණු කිරීම හා නඩත්තු කිරීම(RMC 06D)	13.0	පුත්තලම පැලියගොඩ - පුත්තලම මාර්ගය (ඒ 003) (කි.මී 76+000 – කි.මී 89+000)	2019 අප්‍රේල් 2024අප්‍රේල්	13.53
17	මහනුවර - යාපනය මාර්ගය ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම, වැඩිදියුණු කිරීම හා නඩත්තු කිරීම (RMC 07A)	9.00	මාතලේ මහනුවර - යාපනය මාර්ගය (ඒ009) (කි.මී 58+000- කි.මී 67+000)	2019 අප්‍රේල් 2024අප්‍රේල්	21.60
18	මහනුවර - යාපනය මාර්ගය ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම, වැඩිදියුණු කිරීම හා නඩත්තු කිරීම (RMC 07B)	5.71	මාතලේ මහනුවර - යාපනය මාර්ගය (ඒ009) (කි.මී 67+000- කි.මී 72+710)	2019 අප්‍රේල් 2024අප්‍රේල්	13.99
19	පැල්මඩුල්ල - ඇඹිලිපිටිය - පදලංගල මාර්ගය ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම, වැඩිදියුණු කිරීම හා නඩත්තු කිරීම (RMC - 04R1)	15	පැල්මඩුල්ල - ඇඹිලිපිටිය - පදලංගල මාර්ගය(ඒ018) (කි.මී 0+000- කි.මී 15+000)	2019 අප්‍රේල් 2024අප්‍රේල්	7.74
20	පැල්මඩුල්ල - ඇඹිලිපිටිය - පදලංගල මාර්ගය ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම, වැඩිදියුණු කිරීම හා නඩත්තු කිරීම (RMC - 04R2)	15	පැල්මඩුල්ල - ඇඹිලිපිටිය - පදලංගල මාර්ගය(ඒ018) (කි.මී 15+000- කි.මී 30+000)	2019 අප්‍රේල් 2024අප්‍රේල්	3.89
21	පැල්මඩුල්ල - ඇඹිලිපිටිය - පදලංගල මාර්ගය ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම, වැඩිදියුණු කිරීම හා නඩත්තු කිරීම (RMC - 04R2)	17	පැල්මඩුල්ල - ඇඹිලිපිටිය - පදලංගල මාර්ගය(ඒ018) (කි.මී 30+000- කි.මී 47+000)	2019 අප්‍රේල් 2024අප්‍රේල්	4.71
22	පැල්මඩුල්ල - ඇඹිලිපිටිය - පදලංගල මාර්ගය ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම, වැඩිදියුණු කිරීම හා නඩත්තු කිරීම (RMC - 04R4)	19	පැල්මඩුල්ල - ඇඹිලිපිටිය - පදලංගල මාර්ගය(ඒ018) (කි.මී 47+000- කි.මී 66+000)	2019 අප්‍රේල්2024අප්‍රේල්	13.66

ඇමුණුම 11

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

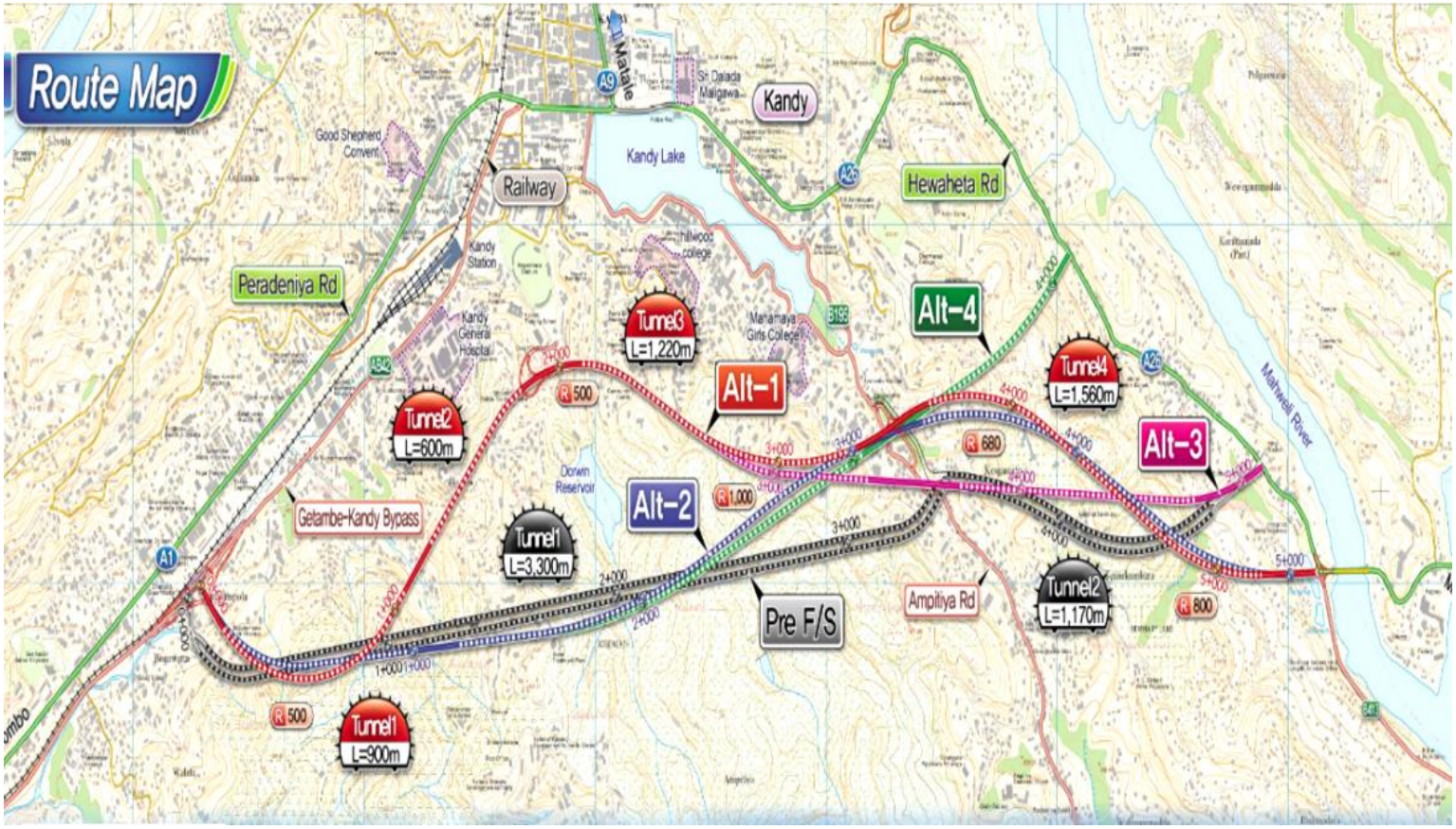
පළාත	දිස්ත්‍රික්කය	මාර්ග ගණන	මාර්ග දුර (කි.මී)	නිම කරන ලද මාර්ග		ක්‍රියාත්මක වෙමින් පවතින මාර්ග			
						100-50%		50-0%	
				මාර්ග ගණන	දුර (කි.මී)	මාර්ග ගණන	දුර (කි.මී)	මාර්ග ගණන	දුර (කි.මී)
මධ්‍යම	මාතලේ	265	455.79	102	154.31	26	61.07	137	240.40
	නුවරඑළිය	215	504.37	63	117.65	19	65.20	121	284.75
	මහනුවර	456	708.53	252	317.54	37	89.11	160	275.05
උප එකතුව		**936**	**1,668.68**	**417**	**589.51**	**82**	**215.38**	**418**	**800.20**
ඌව	බදුල්ල	315	745.67	148	280.08	25	41.93	135	383.90
	මොණරාගල	436	1,079.37	182	450.68	29	83.21	181	456.95
උප එකතුව		**751**	**1,825.03**	**330**	**730.76**	**54**	**125.14**	**316**	**840.85**
උතුරු මැද	පොළොන්නරුව	287	421.52	128	142.77	28	51.15	120	203.20
	අනුරාධපුර	517	1,030.51	150	225.54	39	84.15	328	720.82
උප එකතුව		**804**	**1,452.03**	**278**	**368.31**	**67**	**135.30**	**448**	**924.01**
දකුණ	මාතර	1,006	1,058.57	460	464.58	41	64.79	449	453.71
	ගාල්ල	569	923.27	298	392.77	38	57.68	168	338.06
	හම්බන්තොට	1,078	1,410.78	431	613.58	98	140.25	549	656.95
උප එකතුව		**2,653**	**3,392.62**	**1,189**	**1,470.94**	**177**	**262.72**	**1,166**	**1,448.72**

පළාත	දිස්ත්‍රික්කය	මාර්ග ගණන	මාර්ග දුර (කි.මී)	නිම කරන ලද මාර්ග		ක්‍රියාත්මක වෙමින් පවතින මාර්ග			
				මාර්ග ගණන	දුර (කි.මී)	100-50%		50-0%	
						මාර්ග ගණන	දුර (කි.මී)	මාර්ග ගණන	දුර (කි.මී)
බස්නාහිර	කළුතර	529	628.25	197	228.23	48	70.26	250	293.05
	ගම්පහ	1,487	717.46	502	301.10	47	37.81	921	371.94
	කොළඹ	1,255	687.96	641	401.76	23	22.19	591	264.02
උප එකතුව		**3,271**	**2,033.68**	**1,340**	**931.09**	**118**	**130.26**	**1,762**	**929.01**
උතුර	කිලිනොච්චිය	57	78.72	2	2.25	3	3.11	52	73.36
	මුලතිව්	68	114.40	6	9.43	5	7.70	57	97.28
	මන්නාරම	78	103.05	21	26.80	19	28.70	38	47.55
	වවුනියාව	67	108.94	14	20.37	4	2.44	49	86.14
	යාපනය	211	270.06	34	50.62	18	22.21	159	197.23
උප එකතුව		**481**	**675.17**	**77**	**109.45**	**49**	**64.16**	**355**	**501.55**
සබරගමුව	රත්නපුර	704	1,386.66	299	452.46	60	176.70	342	755.29
	කෑගල්ල	381	618.73	124	142.91	25	61.88	196	356.26
උප එකතුව		**1,085**	**2,005.39**	**423**	**595.37**	**85**	**238.58**	**538**	**1,111.55**

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)
නැගෙනහිර	ත්‍රිකුණාමලය	455	571.14	78	77.00	31	60.76	346	433.38
	මඩකලපුව	222	383.59	94	113.97	30	44.93	98	224.69
	අම්පාර	984	1,216.94	404	326.24	49	75.57	531	815.13
උප එකතුව		**1,661**	**2,171.68**	**576**	**517.22**	**110**	**181.26**	**975**	**1,473.20**
වයඹ	පුත්තලම	503	857.21	168	261.53	51	123.51	281	466.97
	කුරුණෑගල	1,310	2,300.71	403	723.99	113	256.48	794	1,320.24
උප එකතුව		**1,813**	**3,157.92**	**571**	**985.51**	**164**	**379.99**	**1,075**	**1,787.21**
මුළු එකතුව		**13,455**	**18,382.20**	**5,201**	**6,298.14**	**906**	**1,732.79**	**7,053**	**9,816.30**

ඇමුණුම- 12

සිතියම - මහනුවර උමං මාර්ගය ඉදිකිරීම



ඇමුණුම 13

අන්තර්ගතිකව සම්බන්ධිත සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය යටතේ සංවර්ධනය කිරීම සඳහා තෝරාගත් මාර්ග සහ පාලම්

- **රත්නපුර දිස්ත්‍රික්කය**

මාර්ගයේ නම	දිග (කි.මී)	ආරම්භ කළ දිනය	අවසන් කරන දිනය	2022/12/31 දිනට භෞතික ප්‍රගතිය (%)
සබරගමුව පළාතේ රත්නපුර දිස්ත්‍රික්කයේ ඇඹිලිපිටිය ප්‍රාදේශිය ලේකම් කාර්යාලයට අයත් ග්‍රාමීය මාර්ග කි.මී. 14.45 ක් ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම, වැඩිදියුණු කිරීම හා නඩත්තු කිරීම	14.45	03.02.2022	02.02.2023	24.40%
සබරගමුව පළාතේ රත්නපුර දිස්ත්‍රික්කයේ ඇඹිලිපිටිය ප්‍රාදේශිය ලේකම් කාර්යාලයට අයත් ග්‍රාමීය මාර්ග කි.මී. 11.65 ක් ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම, වැඩිදියුණු කිරීම හා නඩත්තු කිරීම	11.65	03.02.2022	02.02.2023	26.11%
සබරගමුව පළාතේ රත්නපුර දිස්ත්‍රික්කයේ රත්නපුර ග්‍රාමීය මාර්ග කි.මී. 30.12 ක් ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම, වැඩිදියුණු කිරීම හා නඩත්තු කිරීම	30.12	07.02.2022	07.08.2023	20.11%
සබරගමුව පළාතේ රත්නපුර දිස්ත්‍රික්කයේ පැල්මඩුල්ල ග්‍රාමීය මාර්ග කි.මී. 20.12ක් ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම, වැඩිදියුණු කිරීම හා නඩත්තු කිරීම	20.12	07.02.2022	07.06.2023	14.01%

- **මාතලේ දිස්ත්‍රික්කය**

මාර්ගයේ නම	දිග(කි.මී)	ආරම්භ කළ දිනය	අවසන් කරන දිනය	2022/12/31 දිනට භෞතික ප්‍රගතිය (%)
මධ්‍යම පළාතේ මාතලේ දිස්ත්‍රික්කයේ ග්‍රාමීය මාර්ග කි.මී. 13.86 ක් ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම, වැඩිදියුණු කිරීම හා නඩත්තු කිරීම	13.86	08.04.2022	08.06.2023	59.01%
මධ්‍යමපළාතේ මාතලේ දිස්ත්‍රික්කයේ ග්‍රාමීය මාර්ග කි.මී. 37.28 ක් ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම, වැඩිදියුණු කිරීම හා නඩත්තු කිරීම	37.28	08.04.2022	01.12.2023	14.51%
මධ්‍යම පළාතේ මාතලේ දිස්ත්‍රික්කයේ රත්නපුර ග්‍රාමීය මාර්ග කි.මී. 11.87 ක් ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම, වැඩිදියුණු කිරීම හා නඩත්තු කිරීම	11.87	08.04.2022	09.06.2023	21.27%
මධ්‍යම පළාතේ මාතලේ දිස්ත්‍රික්කයේ ග්‍රාමීය මාර්ග කි.මී. 25.30ක් ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම, වැඩිදියුණු කිරීම හා නඩත්තු කිරීම	25.30	08.04.2022	09.10.2023	8.07%

- අනුරාධපුර දිස්ත්‍රික්කය

මාර්ගයේ නම	දිග(කි.මී)	ආරම්භ කළ දිනය	අවසන් කරන දිනය	2022/12/31 දිනට භෞතික ප්‍රගතිය (%)
උතුරුමැද පළාතේ අනුරාධපුර දිස්ත්‍රික්කයේ ග්‍රාමීය මාර්ග කි.මී. 16.36ක් ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම, වැඩිදියුණු කිරීම හා නඩත්තු කිරීම	16.36	07.06.2022	08.10.2023	55.22%
උතුරුමැද පළාතේ අනුරාධපුර දිස්ත්‍රික්කයේ ග්‍රාමීය මාර්ග කි.මී. 12.85ක් ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම, වැඩිදියුණු කිරීම හා නඩත්තු කිරීම	12.85	07.06.2022	08.08.2023	15.06%
උතුරුමැද පළාතේ අනුරාධපුර දිස්ත්‍රික්කයේ ග්‍රාමීය මාර්ග කි.මී. 25.82ක් ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම, වැඩිදියුණු කිරීම හා නඩත්තු කිරීම	25.82	07.06.2022	06.02.2024	19.01%
උතුරුමැද පළාතේ අනුරාධපුර දිස්ත්‍රික්කයේ ග්‍රාමීය මාර්ග කි.මී. 26.55ක් ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම, වැඩිදියුණු කිරීම හා නඩත්තු කිරීම	26.55	07.06.2022	08.04.2024	12.35%

- කුරුණෑගල දිස්ත්‍රික්කය

මාර්ගයේ නම	දිග(කි.මී)	ආරම්භ කළ දිනය	අවසන් කරන දිනය	2022/12/31 දිනට භෞතික ප්‍රගතිය (%)
වයඹ පළාතේ කුරුණෑගල දිස්ත්‍රික්කයේ ග්‍රාමීය මාර්ග කි.මී. 27.13ක් ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම, වැඩිදියුණු කිරීම හා නඩත්තු කිරීම	27.13	31.10.2022	30.06.2024	1.70%
වයඹ පළාතේ කුරුණෑගල දිස්ත්‍රික්කයේ ග්‍රාමීය මාර්ග කි.මී. 29.17ක් ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම, වැඩිදියුණු කිරීම හා නඩත්තු කිරීම	29.17	31.10.2022	30.09.2024	2.10%
වයඹ පළාතේ කුරුණෑගල දිස්ත්‍රික්කයේ ග්‍රාමීය මාර්ග කි.මී. 23.42ක් ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම, වැඩිදියුණු කිරීම හා නඩත්තු කිරීම	23.42	31.10.2022	30.04.2024	2.30%
වයඹ පළාතේ කුරුණෑගල දිස්ත්‍රික්කයේ ග්‍රාමීය මාර්ග කි.මී. 32.28ක් ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම, වැඩිදියුණු කිරීම හා නඩත්තු කිරීම	32.28	26.10.2022	26.06.2024	1%

ඇමුණුම 14

(අ) ජාතික මහාමාර්ගයන්හි පිහිටි පාලම් 25ක් නැවත ඉදිකිරීමේ ව්‍යාපෘතිය - පළමු පැකේජය යටතේ නිම කරන ලද පාලම්

අංකය	පාලමේ නම සහ අංකය	දිග (මී)	2022/12/31 දිනට සමුච්ඡිත භෞතික ප්‍රගතිය (%)
1	කඩුවෙල - බියගම මාර්ගයේ පාලම් අංක 1/1 (AB004) (B1)	92.76	100% (සම්පූර්ණයෙන්ම නිම කර 2020 ජූනි 19 වන දින මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය වෙත භාරදෙන ලදි)
2	ගලගෙදර - හොරණ මාර්ගයේ පාලම් අංක 14/3 (B123)(B2)	11.5	
3	ගලගෙදර - හොරණ මාර්ගයේ පාලම් අංක 14/8 (B123)(B3)	11.5	
4	කෑගල්ල - බුලත්කොහුපිටිය මාර්ගයේ පාලම් අංක 11/4 (AA021) (B4)	31.6	
5	වේයන්ගොඩ - රුවන්වැල්ල මාර්ගයේ පාලම් අංක 32/1 (B445) (B5)	19.3	
6	තංගල්ල - වීරකැටිය මාර්ගයේ පාලම් අංක 2/2 (B410)(B6)	6.92	
7	තංගල්ල - වීරකැටිය මාර්ගයේ පාලම් අංක 2/3 (B410) (B7)	13.9	
8	අම්පිලන්තුරෙයි - වීරමුනෙයි මාර්ගයේ පාලම් අංක 10/2 (B018) (B8)	50.4	

(ආ) ජාතික මහාමාර්ගයන්හි පිහිටි පාලම් 25ක් නැවත ඉදිකිරීමේ ව්‍යාපෘතිය - දෙවන පැකේජය යටතේ නිම කරන ලද පාලම්

අංකය	පාලමේ නම සහ අංකය	දිග (මී)	භෞතික ප්‍රගතිය (%)	
			2021	2022
1	කෑගල්ල-බුලත්කොහුපිටිය මාර්ගයේ පාලම් අංක 39/4 (A 021)	9.5	98%	100%
2	ගලිගමුව-රුවන්වැල්ල මාර්ගයේ පාලම් අංක 20/2 (B 127)	9.5	100%	නිමකර ඇත.
3	ගලිගමුව-රුවන්වැල්ල මාර්ගයේ පාලම් අංක16/1 (B 127)	19	100%	
4	දෙහිඕවිට-දැරණියගලමාර්ගයේපාලම්අංක 2/2 (B 093)	7.0	100%	
5	දෙහිඕවිට-දැරණියගල-නුවරමාර්ගයේපාලම්අංක 5/1 (B 093)	31.	97%	100%
6	දෙහිඕවිට-දැරණියගල-නුවරමාර්ගයේපාලම්අංක7/1 (B 093)	20.1	100%	නිමකර ඇත.
7	දෙහිඕවිට-දැරණියගල-නුවරමාර්ගයේපාලම්අංක8/9 (B 093)	20.3	100%	
8	දෙහිඕවිට-දැරණියගල-නුවරමාර්ගයේපාලම්අංක14/1 (B 093)	21.0	100%	
9	දෙහිඕවිට-දැරණියගල-නුවරමාර්ගයේපාලම්අංක 17/1 (B 093)	31.0	98%	100%

ඇමුණුම 15

විගණකාධිපති වාර්තාව

ජාතික විගණන කාර්යාලය
தேசிய கணக்காய்வு அலுவலகம்
NATIONAL AUDIT OFFICE

මගේ අංකය எனது இல. My No. } ආර්ඒඑව්/ඒ/එම්ඕටීඑව්/එෆ්ඒ/2022/62

ඔබේ අංකය உமது இல. Your No. }

දිනය திகதி Date } 2023 මැයි 31 දින

ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරී,
ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය.

ශීර්ෂය 117 - ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශයේ 2022 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 තත්ත්වාගණනය කළ මතය

ශීර්ෂය 117 - ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශයේ 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශය, එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ මූල්‍ය කාර්යසාධන ප්‍රකාශය හා මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශවලින් සමන්විත 2022 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 ප්‍රවාහන හා 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 ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරී වෙත වාර්ෂික විස්තරාත්මක කළමනාකරණ විගණන වාර්තාව යථාකාලයේදී ඉදිරිපත් කරනු ලැබේ. 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.

මෙම වාර්තාවේ 1.6 ඡේදයේ දක්වා ඇති කරුණුවලින් වන බලපෑම හැර, මූල්‍ය ප්‍රකාශනවලින් 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට ප්‍රවාහන හා 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 මතය වේ.

අංක 306/72, පොල්දූව පාර, බත්තරමුල්ල, ශ්‍රී ලංකාව. இல. 306/72, பொல்துவ வீதி, பத்தரமுல்லை, இலங்கை. No. 306/72, Polduwa Road, Battaramulla, Sri Lanka.
+94 11 2 88 70 28 - 34 +94 11 2 88 72 23 ag@auditorgeneral.gov.lk www.naosl.gov.lk

1.2 **තත්ත්වාගණනය කළ මතය සඳහා පදනම**

මෙම වාර්තාවේ 1.6 ඡේදයේ දක්වා ඇති කරුණු මත පදනම්ව මාගේ මතය තත්ත්වාගණනය කරනු ලැබේ. ශ්‍රී ලංකා විගණන ප්‍රමිතිවලට (ශ්‍රී.ලං.වි.ප්‍ර) අනුකූලව මා විගණනය සිදු කරන ලදී. මෙම විගණන ප්‍රමිති 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 පිළිඹිබු 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 සඵලදායි අභ්‍යන්තර පාලන පද්ධතියක් සකස් කර පවත්වා ගෙන යනු ලබන බවට ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරී සහතික විය යුතු අතර එම පද්ධතියේ සඵලදායිත්වය පිළිබඳව කලින් කල සමාලෝචනයක් සිදු කර ඒ අනුව පද්ධතිය ඵලදායි 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 ප්‍රකාශයන්ගෙන් 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 සාවාද්‍ය ප්‍රකාශයන් 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 ප්‍රකාශයන් ඇතිවීමේ අවදානම් හඳුනාගැනීම හා තක්සේරු කිරීම සඳහා අවස්ථාවෝචිතව උචිත විගණන පරිපාටි සැලැසුම් කර ක්‍රියාත්මක කරන ලදී. වරදවා දැක්වීම් හේතුවෙන් සිදුවන ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශයන්ගෙන් සිදුවන බලපෑමට වඩා වංචාවකින් සිදුවන්නා වූ බලපෑම ප්‍රබල වන්නේ ඒවා දුස්සන්ධානයෙන්, ව්‍යාජ ලේඛන සැකසීමෙන්, චේතනාන්විත මඟහැරීමෙන්, වරදවා දැක්වීමෙන් හෝ අභ්‍යන්තර පාලනයන් මඟ හැරීමෙන් වැනි හේතු නිසා වන බැවිනි.

- අභ්‍යන්තර පාලනයේ සඵලදායිත්වය 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 ඇගැයීම.

- 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 නෛතික අවශ්‍යතා පිළිබඳ වාර්තාව

2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ 6(1)(ඈ) වගන්තිය ප්‍රකාරව පහත සඳහන් කරුණු මා ප්‍රකාශ කරමි.

(අ) මූල්‍ය ප්‍රකාශන ඉකුත් වර්ෂය සමඟ අනුරූප වේ.

(ආ) ඉකුත් වර්ෂයට අදාළ මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳව මා විසින් කර තිබුණු පහත සඳහන් නිර්දේශය ක්‍රියාත්මක කර නොතිබුණි.

ඉකුත් වර්ෂයට අදාළ වාර්තාවේ ඡේද යොමුව	ක්‍රියාත්මක කර නොතිබුණු නිර්දේශය	මෙම වාර්තාවේ ඡේද යොමුව
1.6.1	වක්‍රලේඛ විධිවිධාන ප්‍රකාරව මූලධන වියදම් වත්කම් යටතේ ගිණුම් ගත කළ යුතු වීම.	1.6.1

1.6 මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳ අදහස් දැක්වීම

1.6.1 මූල්‍ය නොවන වත්කම්

2017 ජුනි මස 28 දිනැති වත්කම් කළමනාකරණ වක්‍රලේඛ අංක 01/2017 ප්‍රකාරව ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශයේ 2506 යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය වැය විෂයය යටතේ දරන ලද මූලධන වියදම්වලින් රු.මිලියන 187,170 ක් පමණක් සමාලෝචිත වර්ෂයේදී වත්කම් යටතේ වර්ගීකරණය කර ගිණුම්ගත කර තිබුණි.

2. මූල්‍ය සමාලෝචනය

2.1 වියදම් කළමනාකරණය

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

(අ) සමාලෝචිත වර්ෂය සඳහා 117 ශීර්ෂය යටතේ මූලධන වැය විෂයන් 27 ක් සඳහා වෙන්කර තිබුණු රු.මිලියන 3,149.41 ක මුළු ශුද්ධ ප්‍රතිපාදනයම උපයෝජනය කිරීමකින් තොරව ඉතිරි වී තිබුණි.

(ආ) වැඩසටහන 01 යටතේ පුනරාවර්තන වැය විෂයන් 20 ක් සහ මූලධන වැය විෂයන් 03 ක් සඳහා වෙන්කර තිබුණු පිළිවෙලින් එකතුව රු.මිලියන 48.78 ක හා රු.මිලියන 1.6 ක ප්‍රතිපාදනයෙන් රු.මිලියන 33.66 ක හා රු.මිලියන 1.26 ක ප්‍රතිපාදන ඉතිරි වී තිබුණු අතර එම ඉතිරිවීම් සියයට 50 සිට සියයට 99 දක්වා පරාසයක විය.

(ඇ) වැඩසටහන 02 යටතේ මූලධන වැය විෂයන් 48 ක් සඳහා වෙන්කර තිබුණු එකතුව රු.මිලියන 64,946.31 ක ප්‍රතිපාදනයෙන් එකතුව රු.මිලියන 46,777.61 ක ප්‍රතිපාදන ඉතිරි වී තිබුණු අතර එම ඉතිරිවීම් සියයට 50 සිට 99 දක්වා පරාසයක විය.

(ඇ) ඉහත සඳහන් පරිදි මූලධන වැය විෂයන් 78 ක ප්‍රතිපාදනයෙන් රු.මිලියන 49,928.28 ක් ඉතිරිවීම මත අමාත්‍යාංශය සමාලෝචිත වර්ෂයේදී ඉටුකරලීමට අපේක්ෂා කරන ලද බදුල්ල-වෙන්කලාඩි මාර්ගය පුනරුත්ථාපනය, බෙස්ලයින් මාර්ගයේ තෙවන අදියර යනාදී ප්‍රධාන ව්‍යාපෘති අත්හිටුවීමට හා ඇතැම් ව්‍යාපෘතිවල පහළ කාර්යසාධනයට මෙම තත්ත්වය සෘජුව බලපා තිබුණි.

2.2 බැරකම් හා බැඳීම්වලට එළඹීම

මුදල් රෙගුලාසි 214 ප්‍රකාරව බැරකම් පිළිබඳ ලේඛන නිතිපතා පරීක්ෂා කොට නිරවුල් කිරීමට කටයුතු කළ යුතු වුවත්, ප්‍රමාණවත් පරිදි අක් මුදල් නොලැබීම, විදේශ අතුරු ගෙවීම් සහතිකපත් (IPC) ගෙවීම් කර නොනිබීම හා ගිණුම් ගත නොවීම හේතුවෙන් 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට නොපියවූ බැඳීම් හා බැරකම්වල එකතුව රු.මිලියන 45,750.11 ක් විය.

2.3 නීති, රීති හා රෙගුලාසිවලට අනුකූල නොවීම

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

නීති, රීති හා රෙගුලාසිවලට යොමුව	අනුකූල නොවීම
(අ) ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ මුදල් රෙගුලාසි සංග්‍රහය	
(i) මුදල් රෙගුලාසි 104(4)	වාහන අනතුරු සම්බන්ධ පරීක්ෂණයෙන් පසු, අලාභහානිය සිදු වූ දිනයේ සිට තුන් මසක් ඇතුළත පරිපූර්ණ වාර්තාව ඉදිරිපත් කළ යුතු වුව ද ප්‍රවාහන අංශයට අයත් වාහන අනතුරු 8 කට අදාල අවසන් වාර්තා 2023 පෙබරවාරි 28 දින වනවිටත් ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.
(ii) මුදල් රෙගුලාසි 103, 104	ග්‍රාමීය මාර්ග සංවර්ධන අංශය සතු ජීප් රථයක් 2022 දෙසැම්බර් 24 දින අනතුරකට ලක්වීම සම්බන්ධයෙන් මුදල් රෙගුලාසි ප්‍රකාරව සුදුසු ක්‍රියා මාර්ග ගෙන නොතිබුණු අතර අලුත් වැඩියාව සඳහා වැය වන වියදම රු.මිලියන 17.78 ක් බව නිරීක්ෂණය විය.

(iii)	මුදල් රෙගුලාසි 571(2)	මු.රෙ 571(2) ප්‍රකාරව කල් ඉකුත් වූ සියළුම තැන්පතු රාජ්‍ය ආදායමට බැරකල යුතු වුවද, වර්ෂ දෙක ඉක්ම වූ එකතුව රු.මිලියන 0.035 ක ටෙන්ඩර තැන්පතු ද, එකතුව රු.මිලියන 0.19 ක රැඳවුම් මුදල් ද සම්බන්ධයෙන් එසේ කටයුතු කර නොතිබුණි.
(ආ)	2017 දෙසැම්බර් 21 දිනැති අංක 02/2017 දරණ වත්කම් කළමනාකරණ චක්‍රලේඛය	රජයේ සෑම ආයතනයක් විසින්ම භාවිතා කරන රජයට අයත් සෑම වාහනයක්ම එම ආයතනය නමින්ම ලියාපදිංචි කර තිබියයුතු අතර ලියාපදිංචි අයිතිය නොමැතිව පරිහරණය කරන වාහන, ලියාපදිංචි අයිතිය ඇති ආයතනයේ එකඟතාවය මත තම ආයතනය නමින් ලියාපදිංචි කරගැනීමට හෝ ලියාපදිංචි අයිතිය ඇති ආයතනය වෙත විධිමත්ව පවරාදීමට කටයුතු කල යුතුවේ. එසේ වූවද එයට පටහැනිව මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය හිමිකාරීත්වය දරණ වාහන 10 ක් ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය විසින් පරිහරණය කරන බව නිරීක්ෂණය විය.
(ඇ)	ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහය-2006 හි 5.4.4 ඡේදය	කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ට කරනු ලබන ගෙවීම්, කොන්ත්‍රාත් වටිනාකමින් සියයට 90 ක් ඉක්මවීමට ප්‍රථම වැඩ ආරම්භ කිරීමේ අත්තිකාරම් (Mobilization Advances) සම්පූර්ණයෙන්ම අයකර ගනු ලැබියයුතු වුවත්, මාතර දිස්ත්‍රික්කයේ ග්‍රාමීය පාලම් 04 ක් වෙනුවෙන් රාජ්‍ය සංවර්ධන හා නිර්මාණ නීතිගත සංස්ථාවට ගෙවා තිබුණු වැඩ අත්තිකාරම්වලින් එකතුව රු.මිලියන 4.63 ක් සමාලෝචිත වර්ෂය අවසාන වන විටත් අයකර ගෙන නොතිබුණි.

(ඈ) මහා මාර්ග අමාත්‍යාංශ ලේකම්ගේ 2021 මාර්තු 17 දිනැති අංක දරණ එස්එම්ආර්ආර්/පීඑල්/01/සීඅයිආර් චක්‍රලේඛය

(i)	03 වන වගන්තිය	ව්‍යාපෘති තෝරා ගැනීමේදී අතුරු මාර්ග වැඩි ප්‍රමාණයකට ප්‍රවේශය සහිත, වැඩි පවුල් සංඛ්‍යාවකට ප්‍රතිලාභ සැලසිය හැකි මාර්ග තෝරා ගත යුතු වුවත්, මහනුවර දිස්ත්‍රික්කයේ ප්‍රතිලාභ පවුල් 04 ක් පමණක් පදිංචි මාර්ගයක් තෝරා ගෙන තිබුණු අතර උතුරු පලාතේ පුලියඩි කෝවිල් පාර පාලම ඉදිකිරීමේ ව්‍යාපෘතියේ පවුල් 15 කට පමණක් ප්‍රතිලාභ ලැබෙන මාර්ගයක් තෝරාගෙන තිබුණි.
(ii)	04 වන වගන්තිය	සියලුම ග්‍රාම නිලධාරී වසම් ආවරණය වන ලෙස ව්‍යාපෘති සංවර්ධනය කිරීමට තෝරාගත යුතු වුවත් මහනුවර දිස්ත්‍රික්කයේ තුම්පනේ ප්‍රාදේශීය බල ප්‍රදේශයට අයත් හතරලියද්ද ප්‍රාදේශීය ලේකම් කොට්ඨාශය තුල මාර්ග 15 ක් පමණක් සංවර්ධනය කිරීමට තෝරා ගෙන තිබුණි.
(iii)	ඇමුණුම A – 3 ඡේදය 2.1	කොන්ක්‍රීට් මිශ්‍රණයේ සම්පීඩන ශක්තිය නිවුටන් 30 ක් විය යුතු වුවත් මහනුවර දිස්ත්‍රික්කයේ මාර්ග 15 කට අදාලව නියැදියක් ලෙස ලබාගත් කොන්ක්‍රීට් කුට්ටි 117 කින් කොන්ක්‍රීට් කුට්ටි 62 ක සම්පීඩන ශක්තිය නිවුටන් 30 ට වඩා අඩු මට්ටමක පැවතුණු අතර පොළොන්නරු දිස්ත්‍රික්කයේ ඇලහැර ප්‍රාදේශීය සභාව මගින් ඉදිකරන ලද මාර්ග 05 න් මාර්ග 03 ක කොන්ක්‍රීට් කුට්ටිවල සම්පීඩන ශක්තිය නිවුටන් 30 ට වඩා අඩු වී තිබුණි.

2.4 තැන්පතු

ප්‍රවාහන අංශයට අදාල අංක 6000-0-0-002-0-159-0 දරණ පොදු තැන්පත් ලෙජරයේ සඳහන් වර්ෂය තුළ හර කිරීම් සහ බැර කිරීම් හා මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ඇතුළත් ඒසීඒ-4 ආකෘතියෙහි සඳහන් වටිනාකම් අතර රු.මිලියන 0.505 ක වෙනස්කම් නිරීක්ෂණය විය.

2.5 රජයේ නිලධාරීන්ට අත්තිකාරම් "බී" ගිණුම

අමාත්‍යාංශ, දෙපාර්තමේන්තු හා පළාත් සභා ආයතන අතර ස්ථාන මාරුවීම් ලබාගිය නිලධාරීන්ගෙන්, මිය ගිය, විශ්‍රාම ගිය, වැඩ තහනමට ලක් වූ සහ සේවය අත හැර ගොස් තිබුණු නිලධාරීන් 11 දෙනෙකුගෙන් 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට අය විය යුතු රු.මිලියන 1.152 ක ණය ශේෂ අයකර ගැනීමට අමාත්‍යාංශය අපොහොසත් වී තිබුණි.

3 මෙහෙයුම් සමාලෝචනය

3.1 කාර්යසාධනය

3.1.1 අපේක්ෂිත ප්‍රතිලාභ (Outcome) ලබා නොගැනීම

(අ) කොළඹ තදාසන්න දුම්රිය ව්‍යාපෘතිය

(i) ඉදිරි වසර 20 තුලදී දුම්රිය ප්‍රවාහන ජාලය පුළුල් කරමින් ජාතික ප්‍රවාහන ජාලය තවත් ශක්තිමත් කිරීමේ අරමුණින් ආසියානු සංවර්ධන බැංකුවේ මූල්‍ය දායකත්වය යටතේ එ.ජ.ඩො. මිලියන 8 ක් එනම් රු.මිලියන 1,505.93 ක් වැය කර ශක්‍යතා අධ්‍යයනයක් සිදු කර තිබුණි. මෙම ශක්‍යතා අධ්‍යයන වාර්තාව 2021 මාර්තු මසදී රේඛීය අමාත්‍යාංශය මගින් දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව වෙත ලබා දී තිබුණු අතර මෙම අධ්‍යයනය නිම කර වසර දෙකකට ආසන්න කාලයක් ගත වී තිබුණ ද, ශක්‍යතා අධ්‍යයන වාර්තාව ක්‍රියාවට නැංවීම සඳහා කටයුතු නොකිරීම හේතුවෙන් වැය කල මුදලට සාපේක්ෂව ප්‍රතිලාභයක් ලැබී නොතිබුණු අතර සමාලෝචිත වර්ෂයේදී ණය වාරික සඳහා ද ගෙවීම් කර තිබුණි.

(ii) කැලණි වැලි දුම්රිය මාර්ගය පුළුල් කිරීමේ අරමුණින් එම මාර්ගය දෙපස පදිංචි ව සිටි අනවසර පදිංචිකරුවන් ඉවත් කොට ඔවුන් සඳහා නිවාස 1,244 ක් ඉදිකිරීම සඳහා රු.මිලියන 9,600 ක ප්‍රතිපාදන වෙන් කිරීමට අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතිය ලැබී තිබුණි. වසර 3 ක් වූ මෙම ව්‍යාපෘති කාලය 2021 දෙසැම්බර් මස අවසන් වුවද, එදින වන විට අනවසර පදිංචිකරුවන් සඳහා නිවාස 360 ක් පමණක් ලබා දී තිබුණු අතර එය අපේක්ෂිත ඉලක්කයෙන්

සියයට 45 ක් පමණක් විය. ව්‍යාපෘතිය අවසන් වීම හේතුවෙන් මෙම අනවසර පදිංචිකරුවන් නැවත පදිංචි කරවීම ගැටළු සහගත විය හැකි බව නිරීක්ෂණය විය.

3.1.2 ව්‍යාපෘති නිම නොකර අත්හැර දැමීම්

(අ) **සහසර බස් නව්‍යකරණ ව්‍යාපෘතිය**

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

(i) පොදු ප්‍රවාහනය සඳහා මගී ආකර්ශනය ඉහල නැංවීම අරමුණු කර ගනිමින් මුළු දිවයිනම ආවරණය වන පරිදි බස් රථ 23,000 කට ආසන්න ප්‍රමාණයක් 2018 සිට 2023 කාලය තුලදී නව්‍යකරණය වෙනුවෙන් රු.මිලියන 26,860 ක ඇස්තමේන්තුවක් සකස් කර තිබුණද 2022 වර්ෂය අවසාන වන විටත් ඉන් වැයකර තිබුනේ රු.මිලියන 248.8 ක් පමණි. එය මුළු ඇස්තමේන්තු මුදලින් සියයට 1 ක් පමණක් විය.

(ii) ව්‍යාපෘතිය සඳහා වැය කර තිබුණු රු.මිලියන 248.8 ක මුළු වියදමින් සියයට 73 ක් එනම් රු.මිලියන 180.9 කට ආසන්න මුදලක් ව්‍යාපෘතියේ පරිපාලන කටයුතු සඳහා වැය කර තිබුණි.

(iii) ව්‍යාපෘතියේ ආකාර්යක්ෂමතාව හේතුවෙන් රජය විසින් ව්‍යාපෘතිය අතර මග නවතා දමා තිබුණු අතර ඒ වන විටත් මිලදීගෙන තිබූ GPS යන්ත්‍ර 1,465 කින් 500 ක් ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවටද 965 ක් වූ ඉතිරි ප්‍රමාණය ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය වෙත ද භාරදීමට කටයුතු කර තිබුණි.

(ආ) **කුරුණෑගල හබරණ දුම්රිය මාර්ගය**

සම්බන්ධයෙන් පහත නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

(i) දඹුල්ල ආර්ථික මධ්‍යස්ථානය කේන්ද්‍ර කරගනිමින් කුරුණෑගල සිට දඹුල්ල හරහා හබරණ දක්වා ඉදිකිරීමට යෝජිත මෙම නව දුම්රිය මාර්ගයේ දෙපස ඉඩම් අත්පත් කර ගැනීම සඳහා 2010 වර්ෂයේ සිට 2022 දක්වා ඇස්තමේන්තුගත ප්‍රතිපාදන මගින් වෙන් කර තිබුණු රු.මිලියන 1,459 ක මුදලින් 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට රු.මිලියන 575.83 ක් එනම් ප්‍රතිපාදිත මුදලින් සියයට 39 ක් පමණක් වැයකර තිබුණි.

(ii) මෙම ව්‍යාපෘතියට අදාලව ග්‍රාම නිලධාරී වසම් 57 ක ඉඩම් කැබලි 4,392 ක් අත්පත් කර ගැනීමට යෝජිතව තිබුණ ද 2022 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට බිම් කොටස් 149 ක් පමණක් නිසි පරිදි මුදල් ගෙවා අත්පත් කර ගෙන තිබුණි.

(iii) 2016 වර්ෂයේ සිට 2022 වර්ෂය දක්වා ඉඩම් අත්පත් කර ගැනීමේ වියදම් ලෙස රු.මිලියන 349.06 ක මුදලක් ඇතුළුව සමස්ථ ව්‍යාපෘතිය වෙනුවෙන් රු.මිලියන 568 ක මුළු වියදමක් දරා තිබුණ ද, මෙම ව්‍යාපෘතිය සඳහා 2022 වර්ෂය වන විට ආයෝජකයන් හෝ අරමුදල් සපයා ගනු ලබන මාර්ගයක් හඳුනාගෙන නොතිබුණි. තවද, ව්‍යාපෘතිය තවදුරටත් ඉදිරියට ක්‍රියාත්මක නොකිරීමට රජය විසින් ප්‍රතිපත්තිමය තීරණයක් ගැනීම හේතුවෙන් මෙතෙක් දරන ලද මුළු මුදල නිශ්කාර්ය වියදමක් බව නිරීක්ෂණය විය.

3.1.3 මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය විසින් සංවර්ධන වැඩ සඳහා දේශීය බැංකු මඟින් ණය ලබා ගැනීම

2013 වර්ෂයේ සිට 2022 වර්ෂය වන විට මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය විසින් දේශීය බැංකු මඟින් රු. මිලියන 408,541.01 සහ එ.ජ.ඩො. මිලියන 44.72 ක් වටිනා ණය ගිවිසුම්වලට එළඹ තිබුණි. මෙම ණය මුදල් මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතිය I හා II, කොළඹ කටුනායක අධිවේගී මාර්ගය, පිටත වටරවුම් මාර්ග ව්‍යාපෘතිය III සහ මාර්ග කිලෝමීටර් 100,000 ක ග්‍රාමීය මාර්ග ව්‍යාපෘතිය වැනි ව්‍යාපෘති සඳහා භාවිතා කර තිබුණි. මේ සම්බන්ධයෙන් පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

(අ) විගණනය වෙත ලබා දී ඇති තොරතුරු අනුව 2022 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට දේශීය බැංකු මඟින් ලබාගත් ණයවලින් ආපසු ගෙවීමට ඇති ණය ප්‍රමාණය රු.මිලියන 356,059.32 ක් වී තිබුණු අතර වසර 05 ක කාලයක් තුළ දේශීය වාණිජ බැංකු වෙත ගෙවීමට සිදුවී තිබුණු පොලී ප්‍රමාණය රු.මිලියන 109,333.11 ක් විය. තවද, ණය ලබාගත් දේශීය බැංකු 07 ක් වෙත 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට ගෙවිය යුතු පොලිය, දඩ පොලිය සමඟ රු.මිලියන 37,668.72 ක් වූ අතර, හිඟව ඇති ණය වාරිකවල වටිනාකම රු.මිලියන 2,502.39 ක් විය.

(ආ) මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය විසින් වසර 2 ½ ත් 4 ½ ත් අතර සහන කාලයක් මත පදනම්ව වසර 10 ත් වසර 18 ත් අතර කාලයක් තුළ ගෙවා අවසන් කිරීමේ පදනම මත දේශීය වාණිජ බැංකු 07 කින් අවස්ථාවන් 34 ක දී ලබාගෙන තිබුණු රු.මිලියන 408,541.01 කින් 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට තවදුරටත් ගෙවිය යුතුව තිබුණු රු.මිලියන 356,059.31 ක් වටිනා ණය, වාරික ගෙවීමේ කාලය තවදුරටත් දීර්ඝ කරමින් 2020 මාර්තු 13 දිනැති අංක MFE/ERD/14/CM/2020/065 දරණ අමාත්‍ය

මණ්ඩල සංදේශය ඉදිරිපත් කර ණය ප්‍රතිව්‍යුහගත කර තිබුණි. ප්‍රතිව්‍යුහගතකරණයට අදාල උපදෙස් ලබා ගැනීම වෙනුවෙන් මහජන බැංකුව වෙත රු.මිලියන 10.80 ක උපදේශන ගාස්තුවන් ගෙවා තිබුණු අතර ණය ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීම නිසා වාර්ෂිකව වැඩි වූ පොලී අනුපාතය මත රු.මිලියන 400.74 ක අතිරේක පොලී මුදලක් ගෙවීමටද සිදුව තිබුණි.

(ඇ) දේශීය බැංකු මඟින් ලබාගත් ණය මුදල් සඳහා ණය පොලිය සහ වාරිකය ලෙස 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට හිඟව තිබුණු එම මුදල් පියවීම සඳහා භාණ්ඩාගාරයට ප්‍රතිපාදන ලබාදීමට නොහැකිවීම මත රු.මිලියන 36,671.62 ක භාණ්ඩාගාර බැඳුම්කර (Treasury Bonds) නිකුත් කර තිබුණි. තවද දේශීය බැංකු මඟින් ණය ලබා ගැනීමට අමතරව මාර්ග කි.මී. 100,000 යේ වැඩ සටහනට අදාළව මාර්ග ඉදිකිරීම් කටයුතු සඳහා කොන්ත්‍රාත්කරුවන් 36 දෙනෙකු වෙත ගෙවීමට තිබූ රු. මිලියන 32,217.89 ක් සඳහා ද 2022 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට භාණ්ඩාගාර බිල්පත් නිකුත් කර තිබුණි. මේ ආකාරයට රු. මිලියන 68,889.51 ක් වූ භාණ්ඩාගාර බිල්පත් නිකුත් කිරීම නිසා රජයට අමතර වියදමක් දැරීමට සිදුවන අතර එම වියදම ආසන්න වශයෙන් රු.මිලියන 15,155.69 ක් විය.

3.2 විදේශ ආධාර ව්‍යාපෘති

3.2.1 ඒකාබද්ධ මාර්ග ආයෝජන වැඩසටහන

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

(අ) 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට වැඩසටහන ආරම්භ වූ දින සිට වසර 07 ක් ගත වුවද ජාතික මාර්ග 7 ක කි.මී. 126.27 ක් සහ ග්‍රාමීය මාර්ග 566 ක කි.මී. 2291 ක් පමණක් සම්පූර්ණ කර තිබුණු අතර ඉන් කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 30 කට අදාලව ජාතික මාර්ග 4 ක කි.මී. 27.43 ක් සහ ග්‍රාමීය මාර්ග 558 ක කි.මී. 2,219.96 ක් පමණක් සම්පූර්ණ කර මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියට භාරදී තිබුණි.

(ආ) වැඩසටහන යටතේඅවලංගු කරන ලද R1, R2, KE1 සහ MA1 කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 04 ක ඉතිරි වැඩ කි.මී. 100,000 ග්‍රාමීය මාර්ග සංවර්ධන වැඩසටහන යටතේ එම අසාර්ථක කොන්ත්‍රාත්කරු වෙතින්ම ඉටු කර ගැනීමට එකඟතා ගිවිසුමක් අත්සන් කර තිබුණු අතර මූලික කොන්ත්‍රාත් මිල සමඟ සන්සන්දනය කිරීමේදී එම කොන්ත්‍රාත්වල වටිනාකම රු. මිලියන 580.14 කින් වැඩි වී තිබුණි. ඒ අනුව වෙනත් ව්‍යාපෘතියක් මඟින් එම කොන්ත්‍රාත්තුව අදාල කොන්ත්‍රාත්කරුටම ප්‍රදානය කිරීම මඟින් අසාර්ථක කොන්ත්‍රාත්කරු වෙත අනිසි මූල්‍යමය ප්‍රතිලාභයක් ලබා දී තිබුණු අතර නව ගිවිසුම අත්සන් කළ දින සිට මාස 15 ක් ඇතුළත ඉතිරි වැඩ අවසන් කිරීමට එකඟ වී තිබුණි. එසේ වුවද ගිවිසුම අත්සන් කළ දින සිට 2022 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට මාස 29 ක්

පමණ ගත වී තිබුණද මෙම පැකේජවල සියයට 18 ත් 50 ත් අතර වූ ඉතා අඩු ප්‍රගතියක් පමණක් වාර්තා වී තිබුණි. පුනරුත්ථාපන කටයුතුවල පහළ ප්‍රගතිය මත මෙම මාර්ග භාවිතා කරන ජනතාව වසර 07 ක සිට මහත් පීඩාවට ලක්ව තිබුණි.

(ඇ) කොන්ත්‍රාත් පිරිවිතරවල 108.4 උප වගන්තියට අනුව වැඩසටහන අවසානයේ දී ප්‍රධාන හා ක්ෂේත්‍ර රසායනාගාරවල රසායනාගාර උපකරණ සහ ගෘහ භාණ්ඩ කොන්ත්‍රාත්කරු වෙත ආපසු ලබා දිය යුතු වුවද, 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට එම අයිතම සඳහා RMC පැකේජ 17 කට හා ග්‍රාමීය මාර්ග පැකේජ 16 කට අදාලව රු. මිලියන 397.77 ක් එකවර ගෙවීම් (Lump Sum Payments) සිදුකර තිබුණි. මේ අනුව මෙම අසාමාන්‍ය කොන්ත්‍රාත් කොන්දේසි මඟින් කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ට වැඩි ප්‍රතිලාභ ලබා ගැනීමේ හැකියාවක් ලැබී තිබුණි.

(ඈ) කොන්ත්‍රාත්තුවේ විශේෂ 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 වුවත්, සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ RMC පැකේජ 22 ක් යටතේ අවශ්‍ය අවම සීමාවට වඩා අඩු වටිනාකමින් යුත් අතුරු ගෙවීම් සහතික ඇගයීමට ලක් කළ අවස්ථා 131 ක් සඳහා එකතු වටිනාකම රු. මිලියන 1,637.27 ක් ගෙවීම් කර තිබුණි.

(ඉ) මාර්ග පුනරුත්ථාපන කටයුතුවල දුර්වල ප්‍රගතිය හේතුවෙන් උපයෝජනය නොකළ ණය මත බැඳීම් ගාස්තු (Commitment charges) ලෙස එ.ජ. ඩොලර් මිලියන 1.13 කට සමාන රු. මිලියන 183.52 ක් 2022 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට අනාර්ථික ලෙස ණය ප්‍රදාන නියෝජිතායතනයට ගෙවා තිබුණි.

(ඊ) නැවත ප්‍රදානය කරන ලද කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 06 කට අදාළව 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට අයකර නොගත් රු. මිලියන 1,453.09 ක් වූ වැඩ ආරම්භ කිරීමේ අත්තිකාරම් සහ අවලංගු කරන ලද කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 02 කට අදාළව වූ රු. මිලියන 377.07 ක් වූ අයකර නොගත් වැඩ ආරම්භ කිරීමේ අත්තිකාරම් නිශ්කාර්ය වියදමක් වියහැකි බව නිරීක්ෂණය විය.

3.2.2 දෙවන ඒකාබද්ධ මාර්ග ආයෝජන වැඩසටහන

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

(අ) 2021 අප්‍රේල් මස නිකුත් කල පහසුකම් පරිපාලන අත්පොතට අනුව උතුර, නැගෙනහිර, ඌව සහ බස්නාහිර පළාත්වල ජාතික මාර්ග 36 ක කි.මී. 417.75 ක සහ ග්‍රාමීය මාර්ග 1349 ක කි.මී. 3338.87 ක මාර්ග පුනරුත්ථාපන කටයුතු සිදුකිරීමට අපේක්ෂා කළද, කි.මී. 46.78 ක් වූ ජාතික මාර්ග 06 ක සහ ග්‍රාමීය මාර්ග 307 ක

කි.මී. 921.47 ක පුනරුත්ථාපන කටයුතු පමණක් 2022 දෙසැම්බර් 31 දින වනවිට සම්පූර්ණ කර මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය වෙත භාර දී තිබුණු අතර සමාලෝචිත වර්ෂය අවසානයට වැඩසටහනේ ඌව, නැගෙනහිර සහ උතුරු පළාත්වල මාර්ග පුනරුත්ථාපන කටයුතුවල මූලික කොන්ත්‍රාත් කාලය වූ දින 720 න් දින 444 ත් 530 ත් අතර කාලයක් අවසන් වී තිබුණද, එක් එක් පළාතේ කොන්ත්‍රාත් කටයුතු අවසන් කිරීමේ ප්‍රගතිය පිළිවෙලින් සියයට 59, 73 සහ 76 ක් පමණක් විය.

(ආ) වැඩසටහනේ ප්‍රසම්පාදන සැලැස්ම අනුව බස්නාහිර පළාතේ ඇස්තමේන්තු වටිනාකම රු.මිලියන 11,205 ක් වූ ජාතික මාර්ග 08 ක කිලෝමීටර 73.4 ක් පුනරුත්ථාපනයට අදාල කොන්ත්‍රාත් ප්‍රදානය කිරීම 2021 සැප්තැම්බර් 15 දින අවසන් කිරීමට සැලසුම් කර තිබුණද සමාලෝචිත වර්ෂය අවසානය වන විට ප්‍රසම්පාදන කටයුතු සඳහා මාස 15 කට අධික කාලයක් ගතව තිබුණද NR-01 සහ NR-03 පැකේජ තෝරාගත් කොන්ත්‍රාත්කරුවන් වෙත ප්‍රදානය කර නොතිබුණු අතර සමාලෝචිත වර්ෂය අවසානයේ වැඩසටහනේ පැවති මූල්‍ය තත්ත්වය මත අදියර 04 ට (Tranche -04) අදාල මූල්‍යනයන් සිදුකරන තෙක් කොන්ත්‍රාත් පිරිනැමීම අත්හිටුවා තිබුණි. එම නිසා ඉදිරියේදී මෙම කොන්ත්‍රාත්වලට අදාල ලංසුවල වලංගු භාවය ගැටළු සහගත වනු ඇති බව නිරීක්ෂණය විය.

(ඇ) වැඩසටහන ක්‍රියාත්මකවන පළාත් 04 හි ග්‍රාමීය මාර්ග පුනරුත්ථාපනයට අදාලව ක්‍රියාත්මක කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 53 අතරින් පැකේජ 46 ක් සඳහා කාලය දීර්ඝ කිරීම් ලබාදී තිබුණු අතර එම පැකේජවල කාලය දීර්ඝ කර තිබුණු වාර ගණන 1 සිට 30 දක්වා අගයක් ගෙන තිබුණි. ඌව, උතුර සහ නැගෙනහිර පළාත්වලට අදාල කොන්ත්‍රාත් පැකේජවල දින 57 සිට දින 684 දක්වා කාල දීර්ඝ කිරීම් ලබාදී තිබුණු අතර එය දින 730 ක් වූ මූලික කොන්ත්‍රාත් කාලය සියයට 8 ත් 94 ත් අතර ඉක්මවායාමක් විය. තවද බස්නාහිර පළාතේ කොන්ත්‍රාත් පැකේජවල දින 58 සිට දින 164 දක්වා කාල දීර්ඝ කිරීම් ලබාදී තිබුණු අතර එය දින 912 ක් වූ මූලික කොන්ත්‍රාත් කාලය සියයට 6 ත් 18 ත් අතර ඉක්මවායාමක් විය.

(ඈ) රජයේ ප්‍රසම්පාදන අත්පොතෙහි 7.9.2 වගන්තිය ප්‍රකාරව, ප්‍රතිවාරාත්මක අවම ලංසු අගය ඉංජිනේරු ඇස්තමේන්තු සැලකිය යුතු ආන්තිකයකින් ඉක්මවා ගියහොත්, සෑහීමකට පත්විය හැකි ලංසු මිලක් ලබා ගැනීම සඳහා ප්‍රසම්පාදන අස්ථිතිත්වය විසින් නව ලංසු කැඳවීමක් සිදු කිරීමට හෝ ලංසුකරු සමඟ සාකච්ඡා කර ලංසු මිල සාධාරණ අගයක් දක්වා අඩුකර ගැනීමට කටයුතු කළයුතු වුවත් මෙම ප්‍රසම්පාදනයට අදාල ඉංජිනේරු ඇස්තමේන්තු වටිනාකම රු.මිලියන 4,068.08 ක් වූ පැකේජ තුනක අවම ප්‍රතිවාරාත්මක ලංසු මිල ඉංජිනේරු ඇස්තමේන්තුව සියයට 21 සිට සියයට 27 දක්වා වූ පරාසයකින් ඉහල අගයක් ගෙන තිබුණි.

(ඉ) රජයේ ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහය ප්‍රකාරව සම්මත ලංසු කොන්දේසිවලට පටහැනිව අවම ප්‍රතිචාරාත්මක ලංසුකරුට එක් කොන්ත්‍රාත්තුවකට වඩා වැඩි ප්‍රමාණයකට ඉඩ නොලැබෙන පරිදි ලංසු ලේඛනවල 03 කොටසේ 1.6 වගන්තිය යටතේ විශේෂ කොන්දේසියක් ඇතුළත් කර තිබුණි. එබැවින් අවම ප්‍රතිචාරාත්මක ලංසුකරු නොවන වෙනත් ලංසුකරුවෙකුට අදාල කොන්ත්‍රාත් ප්‍රදානය කිරීමට සිදුවීම හේතුවෙන් ප්‍රදානය කරන ලද කොන්ත්‍රාත් පැකේජ වලින් පමණක් රු. මිලියන 695.45 ක අතිරේක පිරිවැයක් දැරීමට සිදුව තිබුණි.

(ඊ) කොන්ත්‍රාත්කරුවන් විසින් කාර්ය සාධන බැඳුම්කර ඔවුන්ගේම වියදමින් සැපයිය යුතු වුවද, කොන්ත්‍රාත් පොදු කොන්දේසි 4.2 උප වගන්තියට පටහැනිව කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ට හිමිකම් පෑමට හැකි වන පරිදි වෙනම ගෙවීම් අයිතමයක් ප්‍රමාණ පත්‍රවල ඇතුළත් කර ඇති බව නිරීක්ෂණය විය. ඒ අනුව කාර්ය සාධන බැඳුම්කර වල පිරිවැය ප්‍රතිපූරණය කිරීම සඳහා ඌව පළාතේ කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ට 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට රු. මිලියන 85.64 ක මුදලක් ගෙවා තිබුණි.

(උ) කොන්ත්‍රාත්තුවේ විශේෂ කොන්දේසි 14.6 උප වගන්තියට අනුව, කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් ඉදිරිපත් කළ යුතු අතුරු ගෙවීම් සහතිකයේ අවම වටිනාකම පිළිගත් කොන්ත්‍රාත් වටිනාකමෙන් සියයට 1.5 කට නොඅඩු විය යුතුය. කෙසේ වෙතත්, සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ අවශ්‍ය අවම සීමාවට වඩා අඩු වටිනාකමින් යුත් එකතු වටිනාකම රු.මිලියන 5,192.39 ක අතුරු ගෙවීම් සහතික ඇගයීමට ලක් කළ අවස්ථා 326 ක් නිරීක්ෂණය විය.

(ඌ) කොන්ත්‍රාත් කොන්දේසි 108.4 (2), (5) සහ 120.7 (1) ප්‍රකාරව වැඩසටහන අවසානයේ සියළුම රසායනාගාර, ගෘහ භාණ්ඩ සහ මිනුම් උපකරණ කොන්ත්‍රාත්කරු වෙතම ආපසු ලබා දෙනු ලැබුවද, රසායනාගාර, ගෘහ භාණ්ඩ සහ මිනුම් උපකරණ සඳහා එකවර සිදුකරනු ලබන ගෙවීමක් ලෙස පිළිවෙලින් රු. මිලියන 518.99 ක් සහ රු. මිලියන 14.13 ක් 2022 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට ගෙවා තිබුණි. මේ අනුව, අසාමාන්‍ය කොන්ත්‍රාත් කොන්දේසි කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ට අනිසි ප්‍රතිලාභ ලබා දීමට හේතුවී තිබුණි.

(එ) කොන්ත්‍රාත් පොදු කොන්දේසි 15.3 උප වගන්තියට අනුව, කොන්ත්‍රාත් අවලංගු කිරීම් පිළිබඳ දැන්වීමක් නිකුත් කිරීමෙන් පසු කොන්ත්‍රාත්කරුට ගෙවියයුතු වැඩ, භාණ්ඩ සහ වෙනත් ඕනෑම ගෙවීමක් සම්බන්ධයෙන් ඉංජිනේරුවරයා විසින් හැකි ඉක්මනින් තීරණය කළ යුතු වුවද, ඌව පළාතේ අවලංගු කරන ලද කොන්ත්‍රාත් 03 හි අවලංගු කිරීම් පිළිබඳ නිවේදනය බලාත්මක දින සිට කොන්ත්‍රාත් අවසන් කිරීමේ වටිනාකම (Value at termination) ගණනය කිරීම දින 267 සිට 413 දක්වා කාලයක් ප්‍රමාද වීම. මෙම කොන්ත්‍රාත් නැවත පිරිනැමීම සඳහා සිදුකල ප්‍රසම්පාදන කටයුතු වෙනුවෙන්

පිළියෙල කර තිබුණු ඉංජිනේරු ඇස්තමේන්තුවල නිවැරදිතාවයට මෙන්ම රු.මිලියන 560.14 ක් වූ අයවිය යුතු වැඩ ආරම්භ කිරීමේ අත්තිකාරම් අයකර ගැනීම ප්‍රමාද වීමටද රු.මිලියන 690.74 ක් වූ කාර්ය සාධන ඇපකර මුදල් කරගැනීම අතපසු වීමටද සෘජුවම බලපා තිබුණි.

(ඒ) එමෙන්ම කොන්ත්‍රාත් අවසන් කිරීමේ වටිනාකම ගණනය කිරීම ප්‍රමාදවීමත් එම ගණනයේදී උපදේශක ඉංජිනේරුවරයා සහ කොන්ත්‍රාත්කරු එක්ව සිදුකළ වැඩබිම් පරීක්ෂාවට අදාල ලිපිලේඛණ ලබාගැනීමට කටයුතු නොකිරීමත් හේතුවෙන් කොන්ත්‍රාත් අවසන් කිරීමේදී වැඩබිම තුල ඉතිරිව තිබුණු අමුද්‍රව්‍ය (Materials at Site) පිළිබඳ තහවුරුවක් ලබාගැනීමට නෙහැකිවී තිබුණු බැවින් ගණනය කර තිබුණු වැඩ අවසන් කිරීමේ වටිනාකමෙහි නිවැරදිතාවයද තහවුරු නොවුණි.

(ඔ) මාර්ග පුනරුත්ථාපන කටයුතුවල දුර්වල ප්‍රගතිය හේතුවෙන් උපයෝජනය නොකළ ණය මත බැඳීම් ගාස්තු (Commitment charges) ලෙස එ.ජ. ඩොලර් මිලියන 0.46 කට සමාන රු. මිලියන 90.50 ක් අනාර්ථික ලෙස 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට ණය ප්‍රදාන නියෝජිතායතනයට ගෙවා තිබුණි.

(ඕ) තවද අවලංගු කරන ලද කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 03 නැවත පැකේජ 09 ට බෙදා මිලගනන් කැඳවීමේදී ඉන් පැකේජ 07 ක කොන්ත්‍රාත් සමාලෝචිත වර්ෂය අවසානය වනවිට පිරිනමා තිබුණු අතර එම කොන්ත්‍රාත් වටිනාකම, මූලික පැකේජ 03 හි කොන්ත්‍රාත් වටිනාකම වූ රු. මිලියන 7266.19 ක අගය රු. මිලියන 1040.64 කින් ඉක්මවා තිබුණි. ඉතිරි පැකේජ 02 ප්‍රදානය කිරීමෙන් අනතුරුව මෙම අතිරේක පිරිවැය තවදුරටත් ඉහල යනු ඇත. මෙම පිරිවැය ඉහලයාමට දුර්වල ව්‍යාපෘති කළමනාකරණය සහ ව්‍යාපෘති කටයුතුවල මන්දගාමී ප්‍රගතිය සෘජුවම බලපා තිබුණි.

3.2.3 මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතිය -අදියර-01

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

(අ) ව්‍යාපෘතියේ කොන්ත්‍රාත්කරු වන චීනයේ මෙට්‍රොලොජිකල් ගෲප් කෝපරේෂන් (MCC) විසින් උතුරු අධිවේගී මාර්ගයේ පැකේජය 07 සහ පැකේජය 04 ඉදිකිරීම යටතේ දරන ලද වියදම් සඳහා රජයට ගෙවීම් කිරීමට නොහැකි වීම හේතුවෙන්, ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශයට පටහැනිව 2015 ජූලි 16 දිනැති අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණ අංක.15/1021/602/040 යටතේ රු.මිලියන 158,386 ක අගයකට මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ග I කොටසේ කොන්ත්‍රාත්තුව ලබාදීම සඳහා අමාත්‍ය මණ්ඩලයේ අනුමැතිය ලබා දී තිබුණි.

(ආ) කඩවත සිට කොස්සින්න දක්වා වූ පැකේජ - I හි කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුම් 2016 ජුනි 20 දින ද, කොස්සින්න සිට මීරිගම දක්වා වූ පැකේජ - II හි කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුම් 2015 අගෝස්තු 04 දින ද අත්සන් කර තිබුණද චීනයේ අපනයන ආනයන බැංකුව සමඟ ණය ගිවිසුම අත්සන් කිරීම 2020 සැප්තැම්බර් 22 දක්වා ප්‍රමාදවීම නිසා වැඩ ආරම්භ කිරීම 2020 සැප්තැම්බර් 15 දින දක්වා ප්‍රමාදවී තිබුණි. පවතින ආර්ථික අර්බුදය හමුවේ චීනයේ අපනයන ආනයන බැංකුව ණය සැපයීම පමා කිරීම හේතුවෙන් පැකේජ I සහ II හි තත්‍ය ප්‍රගතිය පිළිවෙලින් සියයට 39 ක් සහ සියයට 34 ක පහළ මට්ටමක පැවතුණි.

(ඇ) මේ වනවිට පළමු පැකේජය හා දෙවන පැකේජය සඳහා අතුරු ගෙවීම් මගින් රු. මිලියන 13,266.87 ක් ගෙවා තිබුණු අතර නිම කළ වැඩ සඳහා කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් ගෙවීම සඳහා ඉදිරිපත් කළ ද 2022 දෙසැම්බර් 31 දින වන විටත් ගෙවා නොමැති අතුරු ගෙවීම් වටිනාකම රු. මිලියන 40,347.75 ක් විය. අතුරු ගෙවීම් සඳහා කොන්ත්‍රාත්කරුට මුදල් නොගෙවීම හේතුවෙන් සාමාන්‍ය කොන්ත්‍රාත් කොන්දේසි 16.1 ප්‍රකාරව 2022 ජුනි 22 දින කොන්ත්‍රාත්කරු වන MCC ආයතනය විසින් රු.මිලියන 666.32 ක මූල්‍ය ගාස්තුවක් ද ඉල්ලා තිබුණි.

(ඈ) සමාලෝචිත වර්ෂය අවසානයට ව්‍යාපෘතිය මූලික ඉඩම් කැබලි 5163 ක් සහ අතිරේක ඉඩම් කැබලි 1978 කින් පෞද්ගලික ඉඩම් කැබලි 5136 ක් සහ රජයේ ඉඩම් කැබලි 1220 ක් අත්කරගෙන තිබුණු අතර වංගු අවම කිරීම සඳහා ස්ථාන කිහිපයක මාර්ග පථය වෙනස් කිරීම හේතුවෙන් අවසතු කිරීමට ඇති ඉඩම් කැබලි ප්‍රමාණය 50 ක් විය. පනතේ 44 වගන්තිය යටතේ මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියට හිමිකම් පවරාගැනීම් අවසන් කර තිබුණේ ඉන් ඉඩම් කැබලි 625 ක පමණි. ඉඩම් අත්පත් කර ගැනීම වෙනුවෙන් ව්‍යාපෘතිය විසින් 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට වන්දි ලෙස රු.මිලියන 9,402.14 ක් සහ ප්‍රමාද පොලිය ලෙස රු.මිලියන 1,016.54 ක් ගෙවා තිබුණු අතර 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට ඉඩම් අත්පත්කර ගැනීම් සඳහා වන්දි වශයෙන් රු. මිලියන 88.23 ක් සහ එම ප්‍රමාදය මත ප්‍රමාද පොලී ලෙස රු.මිලියන 331.87 ක මුදලක් ගෙවීම් හිඟ හිටව තිබුණි.

(ඉ) කොන්ත්‍රාත් පොදු කොන්දේසිවල 4.2 උප වගන්තියට අනුව කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් කාර්යසාධන ඇපකරය තම පුද්ගලික වියදමින් ලබා ගත යුතු වුවද, එයට පටහැනිව ඒ සඳහා වැඩ ප්‍රමාණ පත්‍රවල වෙනම ගෙවීම් අයිතමයක් ඇතුළත් කර තිබුණු අතර එම අයිතමය යටතේ එකතුව රු.මිලියන 805.43 ව්‍යාපෘතිය විසින් ගෙවා තිබුණි.

(ඊ) පල්ලේවෙල නගරයට ආසන්නයේ කල්එළිය-මැදගම්පිටිය මාර්ගය (බී 183) සැලසුම් කර ඇත්තේ මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ගයට ඉහළින් ගුවන් පාලමක් ලෙසය. මේ සඳහා අවශ්‍ය ඉඩම් දැනටමත් පවරා ගැනීම අවසන් කර ඇති අතර ගුවන් පාලම ඉදිකිරීම සම්බන්ධයෙන් පැනනැගුණු සමාජ විරෝධය නිසා මාර්ගයේ මූලික සැලසුම් සංශෝධනය කර ඉදිකිරීම් සිදුකිරීමට සිදුවීම හේතුවෙන් රු.මිලියන 2,590 ක අමතර පිරිවැයක් දැරීමට සිදුව තිබුණි. තවද ඊට අදාල වැඩබිම් භාර නොදීම මත කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් රු.මිලියන 411.92 ක අමතර ගෙවීමක් හා දින 177 ක දින දීර්ඝ කිරීමක් (EOT) ඉල්ලා තිබුණි.

(උ) පවතින ආර්ථික අර්බුදය හමුවේ අධිවේගී මාර්ගයේ ඉදිකිරීම් කටයුතු නවතා ඇති බැවින් කොන්ත්‍රාත්කරුගේ වත්කම් නිෂ්ක්‍රීයව පැවතිණි. චීනයෙන් ගෙන්වන ලද පිරිස් කොන්ත්‍රාත් කාලය අවසන් වීමට පෙර නැවත චීනය වෙත පිටත් කිරීමට අදාල කොන්ත්‍රාත් සමාගම පියවර ගෙන තිබුණි. මෙම තත්ත්වය නිසා 2022 ජුනි මස සිට 2023 මැයි දක්වා සේවක පිරිස් චීනය වෙත පිටත් කිරීමේදී දැරීමට සිදු වූ ගුවන් බලපත්‍ර ගාස්තු ඇතුළු අනෙකුත් වියදම් වෙනුවෙන් රු.මිලියන 40.66 සහ යෙන් මිලියන (CNY) 4.96 ක මුදලක් කොන්ත්‍රක්කරු විසින් ව්‍යාපෘතියෙන් ඉල්ලුම් කර තිබුණි.

(ඌ) ඉදිකිරීම් අතරමග නවතා දැමීම නිසා මාර්ගයේ ඇතැම් ස්ථාන වල වතුර පිරුණු අනාරක්ෂිත වලවල් පැවතීම විශාල පරිසර ගැටළුවක් වන අතර පැකේජ I හි මාර්ග ආරක්ෂණය (Traffic Safety and Control) සඳහා සමාලෝචිත වර්ෂයේදී රු.මිලියන 9.82 ක ගෙවීම් සිදුකර තිබුණි. කොන්ක්‍රීට් ඉදිකිරීම්වල පිටතට නිරාවරණයව ඇති යකඩ මළබැඳීම නිසා ඒවායේ කල්පැවැත්ම ප්‍රශ්නගත තත්ත්වයක පැවති අතර මෙම ගැටලු වැළැක්වීම සම්බන්ධයෙන් ඵලදායී පියවරක් ද ගෙන නොතිබුණි.

3.2.4 මහනුවර උමං මාර්ග ඉදිකිරීමේ ව්‍යාපෘතිය

මහනුවර නගරයේ පවතින දැඩි වාහන තදබදයට පිළියමක් ලෙස තැන්නෙකුඹුර සහ සුදුහුම්පොළ අතර කි.මී. 5.56 ක දුරකින් යුතු උමං මාර්ග 04 ක්, පාලම් 03 ක් හා අන්තර් හුවමාරු 04 කින් සමන්විත මං තීරු 02 ක මාර්ගයක් ඉදිකිරීම සඳහා EDCF - කොරියානු මූල්‍යකරණ නියෝජිතායතනය සමඟ එ.ජ.ඩො. මිලියන 252.3 ක එනම් ශ්‍රී ලංකා රු. මිලියන 50,461 ක වියදමකින් යුතුව 2021 සැප්තැම්බර් මස ආරම්භ කිරීමට සැලසුම් කර තිබුණි. මහනුවර උමං මාර්ග ඉදිකිරීමේ ව්‍යාපෘතියේ පාරිසරික බලපෑම තක්සේරු කිරීම සඳහා 2021 මාර්තු 25 දින මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය සහ පේරාදෙණිය විශ්ව විද්‍යාලය සමඟ ගිවිසුමකට එළඹ තිබුණු අතර අවස්ථා 03 කදී කාලසීමාව දීර්ඝ කර (EOT) තිබුණි. 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට පාරිසරික බලපෑම තක්සේරු කිරීමේ කාර්යය පමණක් ඉටුකර තිබුණු අතර රු.මිලියන

43 ක් එනම් ප්‍රතිපාදනයට සාපේක්ෂව සියයට 86 ක් වියදම් කර තිබුණි. සමාලෝචිත වර්ෂය අවසාන වන විට මහනුවර උමං මාර්ග ඉදිකිරීමේ ව්‍යාපෘතියේ භෞතික ප්‍රගතිය සියයට 2 ක් පමණක් විය.

3.2.5 ගාලු පාරට සමාන්තර සමුද්‍රීය මාර්ගය (Marine Drive) පානදුර දක්වා දීර්ඝ කිරීම

කොළඹ - ගාලු මාර්ගයේ වහන තදබදය අඩු කිරීම සඳහා විකල්ප මාර්ගයක් ලෙස ගාලු පාරට සමාන්තර සමුද්‍රීය මාර්ගය (Marine Drive) පානදුර දක්වා දීර්ඝ කිරීමේ ව්‍යාපෘතියේ ඇස්තමේන්තුගත මුළු පිරිවැය රු.මිලියන 5,346 ක් වූ අතර සමාලෝචිත වර්ෂය සඳහා එකතුව රු.මිලියන 500 ක ප්‍රතිපාදන වෙන්කර තිබුණි. අදියර කිහිපයකින් යුතු ව්‍යාපෘතියේ අදියර IV ට අයත් දෙහිවල ඇල මාර්ගයට ඉහළින් ඉදිකරන පාලමේ කටයුතුවල ප්‍රගතිය 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට සියයට 60 ක් වූ අතර මූල්‍ය ප්‍රතිපාදන නොමැතිකම හේතුවෙන් කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් 2022 ජූනි වන විට ව්‍යාපෘතිය නවතා දමා තිබුණි. තවද 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට සියයට 65 ක භෞතික ප්‍රගතියක්ද, සියයට 73 ක එනම් රු.මිලියන 170 ක මූල්‍ය ප්‍රගතියක් ද අත්කරගෙන තිබුණි.

3.2.6 ප්‍රවාහන සම්බන්ධතා හා වත්කම් කළමනාකරණ ව්‍යාපෘතිය

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

(අ) මෙම ව්‍යාපෘතිය යටතේ ජා-ඇල සිට හලාවත නගරය අවසානය දක්වා පැලියගොඩ - පුත්තලම පාරේ ආසන්න වශයෙන් කිලෝමීටර් 58 ක් ඉදිකිරීමට සැලසුම් කර තිබුණු අතර ව්‍යාපෘතියේ ඇස්තමේන්තුගත මුළු පිරිවැය ඇමෙරිකානු ඩොලර් මිලියන 125 ක් හෙවත් රුපියල් මිලියන 18,125 ක් විය. කෙසේ වෙතත්, ව්‍යාපෘතියේ මූලික විෂය පථය වෙනස් කර තිබුණි. ඒ අනුව අවස්ථා තුනකදී මූලික ණය ප්‍රතිපාදන සංශෝධනය කර එය එ.ජ.ඩො.මිලියන 9 ක් හෙවත් රු.මිලියන 1,305 කට සමාන අගයක් දක්වා අඩු කර තිබුණි. ව්‍යාපෘතිය 2016 ජූනි 30 දින ආරම්භ කර 2026 ජූනි 30 වන විට සම්පූර්ණ කිරීමට සැලසුම් කර තිබුණි. ණය මුදල් සීමාවීම් මත ව්‍යාපෘතියෙන් ඉටුකිරීමට අපේක්ෂා කළ අරමුණු ඉටුකර ගැනීමට නොහැකි වී තිබුණි. තවද, ව්‍යාපෘතියේ විෂය පථය පළාත් මාර්ග වැඩිදියුණු කිරීම ලෙස වෙනස් වී ඇති බැවින් එහි මූලික අරමුණු වූ ජාතික මාර්ග වැඩි දියුණු කිරීම යන අරමුණු ඉටු වී නොමැති බවද නිරීක්ෂණය විය.

(ආ) කෙසේ වෙතත්, ණය පහසුකම් ලබා දී වර්ෂ 5 යි මාස 3 ක් ගත වූ පසු 2022 දෙසැම්බර් 31 වන විට එ.ජ.ඩො.මිලියන 2.3 ක් පමණක් භාවිතා කර ඇති අතර එය සියයට 26 ක පහළ ප්‍රතිශතයක් විය. ව්‍යාපෘති විෂය පථය තුන් වරක් ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීම සහ කාර්ය මණ්ඩලය බඳවා ගැනීමේ ප්‍රමාදය, ප්‍රමාදයට ප්‍රධාන වශයෙන් බලපා තිබුණි. 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට ව්‍යාපෘතියේ ප්‍රධාන ක්‍රියාකාරකම්වල ඉලක්කගත

භෞතික ප්‍රගතිය සියයට 100 ක් වුවද, ලභාකර ගත් ප්‍රගතිය සියයට 77 ක් පමණක් විය.

3.2.7 දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ග සම්බන්ධතා ව්‍යාපෘතිය

ව්‍යාපෘතියේ සංශෝධිත විෂය පථයට අනුව, කොළඹ සහ කළුතර දිස්ත්‍රික්කයේ ජාතික මාර්ග 06 ක කි.මී. 45.77 ක් ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම සඳහා කොන්ත්‍රාත් පැකේජ 05 ක් යටතේ මාර්ග ඉදිකිරීම් කටයුතු ක්‍රියාත්මක කිරීමට සැලසුම් කර තිබුණි. කොන්ත්‍රාත් පැකේජ-3 නියමිත දිනට අවසන් කර තිබුණද, කොන්ත්‍රාත් පැකේජ (CP) 1, 2 සහ 4 කොන්ත්‍රාත් පැකේජ ඉදිකිරීම් කටයුතු පිළිවෙලින් දින 248, දින 534 සහ දින 689 ප්‍රමාදයකින් නිම කර තිබුණි. CP-2, CP-3 සහ CP-4 හි පැකේජවල ප්‍රගතිය සියයට සියයක් ලෙස සඳහන් කර තිබුණද, එහි ඉතිරි වැඩ CP-5 ලෙස නව පැකේජයක් යටතේ ක්‍රියාත්මක කර තිබුණි. CP-5 කොන්ත්‍රාත් පැකේජයේ ඉදිකිරීම් කටයුතු 2021 නොවැම්බර් 30 දින අවසන් කිරීමට නියමිතව තිබුණු අතර 2022 දෙසැම්බර් 31 වන විට සියයට 86 ක භෞතික ප්‍රගතියක් පමණක් ලභා කරගෙන තිබුණි. එබැවින් ව්‍යාපෘතියේ ඉතිරි කටයුතු සඳහා වැයවන මුදල වූ රු.මිලියන 402 ක් ඉදිරියේදී රජයට දැරීමට සිදුවන බව විගණනයේදී නිරීක්ෂණය විය. ඊට අමතරව පැකේජ-5 හි ඉතිරි කටයුතු ඒකාබද්ධ මාර්ග ආයෝජන වැඩසටහන මගින් සිදු කිරීමට සැලසුම් කර තිබුණු නමුත් 2023 මැයි වන විටත් එම වැඩසටහන සමඟ ගිවිසුමකට එළඹ නොතිබුණි.

3.2.8 නව කැළණි පාලමේ සිට අතුරුගිරිය දක්වා කණුමත ඉදිකරනු ලබන ව්‍යාපෘතිය

කොළඹ නාගරික ප්‍රදේශයේ මූල්‍ය සහ පරිපාලන අගනගරවල පවතින අධික වාහන තදබදය අවම කිරීමේ අරමුණින් මෙම ව්‍යාපෘතිය රටේ ප්‍රමුඛතම ව්‍යාපෘතියක් ලෙස හඳුනාගෙන ඇති අතර එය 2025 වර්ෂයේදී අවසන් කර වසර 15 ක් ආයෝජකයකු විසින් පවත්වාගෙන යාමට නියමිතව තිබුණි. ව්‍යාපෘතිය සැලසුම් කිරීම - ගොඩනැගීම - මූල්‍ය - ක්‍රියාත්මක කිරීම - නඩත්තු කිරීම සහ පැවරීම (DBFOMT) පදනම මත රාජ්‍ය පෞද්ගලික හවුල්කාරිත්වයක් (PPP) ලෙස ක්‍රියාත්මක කිරීමට නියමිතව තිබුණි. ව්‍යාපෘතියේ ඇස්තමේන්තුගත පිරිවැය දළ වශයෙන් රු.මිලියන 193,000 ක් වන අතර ප්‍රධාන මංතීරුවේ දිග කි.මී. 16.4 කි. 2022 දෙසැම්බර් 31 වන විට ව්‍යාපෘතිය සඳහා දැරූ මුළු පිරිවැය රු.මිලියන 1,181.64 ක් වුවද, 2023 ජනවාරි 31 දින සිට ක්‍රියාත්මක වන පරිදි ව්‍යාපෘති ක්‍රියාකාරකම් අවසන් කිරීමට ව්‍යාපෘති මෙහෙයුම් කමිටුව අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතියකින් තොරව තීරණය කර තිබුණි.

3.2.9 වරාය පිවිසුම් ගුවන් මාර්ග ව්‍යාපෘතිය

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

(අ) සමස්ත ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීමේ සැලැස්ම 04 වතාවක් සංශෝධනය කර ඇති අතර අපේක්ෂිත සමස්ත ව්‍යාපෘතිය අවසන් කිරීම 2025 වර්ෂයේ සිට 2026 වසර

දක්වා දීර්ඝ කර තිබුණි. 2019 වර්ෂය සඳහා ව්‍යාපෘතියේ ක්‍රියාකාරී සැලැස්මට ඇතුළත් කර ඇති ඇස්තමේන්තුගත පිරිවැය රු.මිලියන 40,228 ක් වන ක්‍රියාකාරකම් 13 න් රු.මිලියන 40,171 ක් වන ප්‍රධාන ක්‍රියාකාරකම් 09 ක් ආරම්භ කිරීම ප්‍රමාද වී ඇති අතර ඒ සඳහා මාස 03 සිට මාස 64 දක්වා කාලය දීර්ඝ කර තිබුණි. ඒ අනුව, ව්‍යාපෘතියේ අදාල ක්‍රියාකාරකම් සංශෝධිත ඉලක්කගත දිනයන්හිදී ඉටුකර ගැනීම ප්‍රශ්නකාරී විය.

(ආ) ව්‍යාපෘතිය 2019 සැප්තැම්බර් 27 දින ආරම්භ කර 2022 සැප්තැම්බර් 25 වන විට අවසන් කිරීමට මූලිකව සැලසුම් කර තිබුණද, 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට දින 1192 ක් ගත වීමෙන් පසු ව්‍යාපෘතියේ සමස්ත සිවිල් වැඩ ප්‍රගතිය සියයට 54 ක් විය. ඉදිකිරීම් කටයුතු අවසන් කිරීම සඳහා දින 259 ක කාලය දීර්ඝ කිරීම් සඳහා අනුමැතිය ලබා දී ඇති අතර ඒ අනුව වැඩ අවසන් කිරීමේ දිනය 2023 ජුනි 11 දක්වා දීර්ඝ කර තිබුණි. කොන්ත්‍රාත්කරුගේ අකාර්යක්ෂමතාවය මෙයට හේතු වී තිබුණු අතර 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට ව්‍යාපෘතිය ලබාදුන් දින 105 ක කාලය දීර්ඝ කිරීමට අදාළව කොන්ත්‍රාත්කරුට රු.මිලියන 147.66 ක් ගෙවා තිබුණි.

(ඇ) කොන්ත්‍රාත් කාලය දීර්ඝ වීම හේතුවෙන් වරාය පිවිසුම් ගුවන් මාර්ගයේ සහ සමුද්‍රීය පහසුකම් මධ්‍යස්ථානයේ (MFC) ඉදිකිරීම් පිරිවැය ඉහළ යාම මත මෙම ණය යටතේ මූලික වශයෙන් එ.ජ.ඩො. මිලියන 24.7 ක් වෙන්කර තිබුණු විද්‍යුත් ගාස්තු එකතු කිරීමේ පද්ධතිය (ETC) ක්‍රියාත්මක කිරීම අවලංගු කිරීමට ව්‍යාපෘතිය විසින් 2023 පෙබරවාරි 02 දින ආසියානු සංවර්ධන බැංකුවේ එකඟතාව ඉල්ලා තිබුණි. කෙසේ වෙතත්, ඒ අනුව, 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට උපදේශන සේවා සඳහා රු.මිලියන 161.69 ක් වැය කර තිබුණු අතර ETC පද්ධතිය ක්‍රියාත්මක කිරීම අත්හිටවීම මත ඒ වෙනුවෙන් දරණ ලද වියදම නිශ්කාර්ය වියදමක් වන බව නිරීක්ෂණය විය.

(ඈ) 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට වරාය පිවිසුම් ගුවන් මාර්ගයේ ඉදිකිරීම් කටයුතු සඳහා වූ කොන්ත්‍රාත්තුවේ භෞතික ප්‍රගතිය සියයට 54 ක් වුවද මූල්‍ය ප්‍රගතිය රු.මිලියන 23,430.34 ක් වන අතර එය රු.මිලියන 28,002 ක කොන්ත්‍රාත් පිරිවැය ඇස්තමේන්තුවෙන් සියයට 84 ක් වැනි ඉහළ අගයක් විය. විනිමය අනුපාතිකයේ සංචලනය සහ වර්තමාන ඉහළ උද්ධමනය, ව්‍යාපෘතියේ මන්දගාමී ප්‍රගතියට ප්‍රධාන වශයෙන් බලපා තිබුණි.

3.2.10 අන්තර්ගතිකව සම්බන්ධිත සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය (ශ්‍රී ලංකා රජය - ලෝක බැංකුව)

(අ) ග්‍රාමීය මාර්ග පුනරුත්ථාපනය හා වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා 2021 නොවැම්බර් 03 දින එ.ජ.ඩො. මිලියන 500 ක ණය මුදලක් යටතේ ශ්‍රී ලංකා රජය හා ලෝක බැංකුව ගිවිසුම් ගත වී තිබුණු අතර රු.මිලියන 13,291.39 ක ඇස්තමේන්තුගත බදු රහිත කොන්ත්‍රාත් වටිනාකමකට මෙම කොන්ත්‍රාත්තුව ප්‍රදානය කර තිබුණි. ව්‍යාපෘතිය

වෙනුවෙන් 2022 වර්ෂය සඳහා රු.මිලියන 2,303.30 ක ශුද්ධ ප්‍රතිපාදනයක් වෙන්කර තිබුණි. ව්‍යාපෘතියේ ප්‍රසම්පාදන සැලැස්ම අනුව, පැකේජ 04 න් රත්නපුර දිස්ත්‍රික්කයේ කි.මී. 76.62 ක ග්‍රාමීය මාර්ග 22 ක් සියයට 49 – 98 ක පරාසයකින් නිම කිරීමට අපේක්ෂා කර තිබුණි. කෙසේ නමුත්, 2022 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට රු. මිලියන 601.10 ක වියදමින් කි.මී. 7.1 ක් එනම් මුළු දිග ප්‍රමාණයෙන් සියයට 9 ක පමණක් වැඩ නිම කර තිබුණි.

(ආ) ව්‍යාපෘතියේ ප්‍රසම්පාදන සැලැස්ම අනුව, සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ මාතලේ දිස්ත්‍රික්කයට අයත් කි.මී. 88.25 ක ග්‍රාමීය මාර්ග 23 ක්, කි.මී. 81.58 ක් දිග අනුරාධපුර දිස්ත්‍රික්කයේ ග්‍රාමීය මාර්ග 24 ක් සහ කුරුණෑගල දිස්ත්‍රික්කයේ කි.මී. 112 ක් දිග ග්‍රාමීය මාර්ග 16 ක් වැඩිදියුණු කිරීමට සැලසුම් කර තිබුණි. කෙසේවෙතත්, සමාලෝචිත වර්ෂය අවසාන වන විට පැකේජ 10 ක් යටතේ ග්‍රාමීය මාර්ග 54 ක කි.මී. 251.67 ක වැඩ අවසන් කර තිබුණු අතර මාතලේ හා අනුරාධපුර දිස්ත්‍රික්කවල වැඩ නිමකිරීම් සඳහා රු.මිලියන 876.69 ක් වැය කර තිබුණි. ඒ අනුව, භෞතික ප්‍රගතිය සියයට 1 – 21 ත් අතර පහළ අගයක් විය.

3.3 දේශීය අරමුදල් යෙදවූ ව්‍යාපෘති

3.3.1 මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතිය - අදියර 02

මීරිගම සිට කුරුණෑගල දක්වා වූ මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ගයේ දෙවන කොටස පැකේජ හතරක් යටතේ දේශීය කොන්ත්‍රාත් හවුල් ව්‍යාපාර/ සමාගම් සමූහ (Consortiums) හතරකට පිරිනමා තිබුණි. 2022 ජනවාරි 15 දින ප්‍රවාහන කටයුතු සඳහා මාර්ගය විවෘත කර තිබුණද සිවිල් වැඩ අවසන් කර නොතිබුණි. මේ සම්බන්ධයෙන් පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

(අ) මහා භාණ්ඩාගාරය හරහා ණය ලබාගැනීමෙදී එවකට ජාත්‍යන්තර මූල්‍ය අරමුදල සමග එකඟවී තිබුණු අයවැය පරතරය අවම කිරීම යන කොන්දේසියට බලපෑමක් සිදුවන බැවින් සෘජුවම ණය ලබාගැනීමට මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියට අනුමැතිය ලබාදී තිබුණි. ඒ අනුව මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය විසින් මෙම ව්‍යාපෘතිය සඳහා රු.මිලියන 124,221.35 ක ණය මුදලක් විවිධ අවස්ථා වලදී දේශීය බැංකු කිහිපයකින් ලබාගෙන තිබුණි. නමුත් අදාල ණය ගෙවීම සඳහා අධිකාරිය විසින් නැවතත් භාණ්ඩාගාරයෙන් ප්‍රතිපාදන ලබාගන්නා බැවින් එම ක්‍රියාමාර්ගය මගින් අයවැය පරතරය අවම කිරීමේ අරමුණු ඉටුනොවන බව නිරීක්ෂණය විය.

(ආ) අධිවේගී මාර්ගයේ ඇස්තමේන්තුගත අවම සාමාන්‍ය වාර්ෂික ප්‍රවේශපත්‍ර ආදායම (Average annual toll income) රු.මිලියන 1,300 ක් වන අතර ඒ මත ගණනය කළ ව්‍යාපෘතියේ ශුද්ධ වර්තමාන අගය (NPV) රු.මිලියන 8,800 ක් විය. මෙම දත්තයන්

අනුව මෙම ව්‍යාපෘතිය ඵලදායක ව්‍යාපෘතියක් ලෙස නිර්දේශ කළද මීරිගම සිට අඹේපුස්ස දක්වා යෝජිත සම්බන්ධිත මාර්ගය (Link Road) ව්‍යාපෘතියෙන් ඉවත් කිරීමත්, අධිවේගී මාර්ගයේ I,II සහ IV කොටස් අවසන් කිරීමේ කාලය අවිනිශ්චිත වීමත්, සමාලෝචිත වර්ෂයේ දෙසැම්බර් මස දක්වා අධිවේගී මාර්ග II කොටසේ ප්‍රවේශපත්‍ර ආදායම රු.මිලියන 712.87 ක් වැනි පහළ මට්ටමක පැවතීමත් නිසා ව්‍යාපෘතියේ ආර්ථිකභාවය ගැටළු සහගත බව නිරීක්ෂණය විය.

(ඇ) මෙම කොන්ත්‍රාත් කටයුතු සඳහා විස්තරාත්මක ඉංජිනේරු ඇස්තමේන්තු සකස්කර තිබීමත්, ලංසු ඉදිරිපත් කරනු ලබන දේශීය කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ට දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගය ඉදිකිරීම් සම්බන්ධ පූර්ව අත්දැකීම් තිබීමත්, මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය විසින් මූලික සැලසුම් ඒ වන විට සකස්කර තිබීමත් නිසා ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහයේ 23 අතිරේකයේ 1.3 කොන්දේසියට පටහැනිව පූර්ව තරඟකාරී මිල කැඳවීමකින් (Competitive bidding) තොරව පූර්ව සැසඳුම් නොකළ මිල පදනම් මත (Unsolicited proposal) කොන්ත්‍රාත්කරුවන් තෝරාගැනීම හේතුවෙන් රජයට ලබාගත හැකිව තිබුණු තරඟකාරී අර්ථික වාසි අහිමිව ගොස් තිබුණි. එමෙන්ම ව්‍යාපෘති උපදේශ සේවා සැපයීම සඳහා පූර්ව සුදුසුකම් ලද උපදේශන සමාගම් කිහිපයකින් සැදුම්ලත් හවුල් එකමුතුවක් (Consortium) සඳහා පූර්ව තරඟකාරී මිල කැඳවීමකින් තොරව මිල එකඟතාවය මත පමණක් එකතුව රු.මිලියන 2,243.40 සහ එ.ජ.ඩො. මිලියන 5.86 ක් වූ කොන්ත්‍රාත්තුව ප්‍රදානය කර තිබුණි.

(ඈ) FIDIC කොන්දේසි වල 14.7 උප වගන්තියට අනුව, එක් එක් IPC වල සඟතික කර ඇති මූදල සේවා යෝජකයා විසින් දින 56 ක් ඇතුළත ගෙවිය යුතුය. කොන්ත්‍රාත් කොන්දේසිවල 14.8 උප වගන්තිය අනුව ප්‍රමාද වූ කාලය තුළ නොගෙවූ මුදල් මත කොන්ත්‍රාත්කරුට මූල්‍ය ගාස්තුවක් ලබා ගැනීමට හිමිකම් ඇත. ඉංජිනේරුවරයා විසින් ගෙවීම් සඟතික කර තිබුණු එහෙත් සමාලෝචිත වර්ෂය අවසාන වන විටත් ගෙවීම් කර නොමැති පැකේජ 03 කට අදාල අතුරු ගෙවීම් සඟකිකවල එකතු වටිනාකම රු.මිලියන 1,203 ක් වූ අතර එම ගෙවීම් ඉහත සීමාව ඉක්මවා ප්‍රමාද වීම නිසා ඒමත ව්‍යාපෘතියට අමතර වියදමක් දැරීමට සිදුවිය හැකි බව නිරීක්ෂණය විය.

(ඉ) සමස්ථ කොන්ත්‍රාත් කටයුතු අවසන් කිරීම මත රු.මිලියන 12,557 ක මූදලක් කොන්ත්‍රාත්කරුවන් වෙත ඉදිරියේදී ගෙවීමට සිදුවිය හැකි බව නිරීක්ෂණය වූ අතර, හිඟ අතුරු ගෙවීම් සඟතික නොගෙවීම හේතුවෙන් FIDIC කොන්දේසිවල 16.1 උප වගන්තියට අනුව කොන්ත්‍රාත්කරුවන් විසින් කොන්ත්‍රාත් අත්හිටුවීමේ නිවේදනද නිකුත්කර තිබුණි. තවද 2022 ජූලි 31 දිනට කොන්ත්‍රාත් උපදේශක වෙතද රු.මිලියන 238.91 ක මූදලක් ගෙවිය යුතුවද තිබුණි. මෙම මූල්‍ය ගැටළු නිරාකරණය

නොකිරීම ඉදිරියේදී ව්‍යාපෘතිය අවසන් කිරීම ගැටලු සහගත තත්ත්වයක පවතින බව නිරීක්ෂණය විය.

(ඊ) අධිවේගී මාර්ගයේ සියලු පැකේජවල දෙපස සවි කර ඇති ශබ්ද බාධක (Noise Barriers) පිටත තහඩුවල විවිධ ස්ථාන මළබැඳීම් සිදුව තිබුණි. 2022 මාර්තු 03 දින ITI ආයතනය විසින් සිදු කරන ලද පරීක්ෂණ වාර්තාවට අනුව, ප්‍රමිතියෙන් අඩු තීන්ත ආලේපිත ගැල්වනයිස් තහඩු (Paint-coated galvanized) වලින් මෙම අධිවේගී මාර්ගයේ ශබ්ද බාධක සකස්කර තිබුණු අතර කොන්ත්‍රාත් කොන්දේසි 7.5 උප වගන්තියට අනුව එම බාල තත්ත්වයේ ශබ්ද බාධක ඉවත් කිරීමටද කොන්ත්‍රාත් උපදේශක විසින් නිර්දේශ කර තිබුණි.

(උ) අධිවේගී මාර්ගයට අයත් ගොඩනැගිලි (Toll buildings) බිත්තිවල සහ මාර්ගයේ මතුපිට තාර ස්ථරයේ ඇතැම් ස්ථාන ඉරිතැලීමට ලක්ව තිබීමත්, මාර්ගය මතුපිට හානිවීම් සහ අසාමාන්‍ය මාර්ග මතුපිට (Uneven road surface) බොහෝමයක් නිරීක්ෂණය වීමත් කුළුණුමත දිවෙන කොටස්වල (Viaduct Areas) මාර්ගයේ මතුපිට ඉරිතැලීම් නිරීක්ෂණයවීමත් හේතුවෙන් සිදුකරන ලද කොන්ත්‍රාත් කටයුතුවල ප්‍රමිතිය පසුවිපරමකට ලක්කළයුතු බව නිරීක්ෂණය විය.

3.3.2 මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතිය - අදියර 03

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

(අ) ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහයේ 4.4 වගන්තිය අනුව කිසියම් ප්‍රසම්පාදනයට අදාල කොන්ත්‍රාත් පැකේජ බෙදා වෙන්කිරීම (Splitting) නොකළයුතු වුවත් කොන්ත්‍රාත් වටිනාකම රු.මිලියන 28,840 ක් වූ දිගින් කි.මී. 12 ක් පමණක් වූ අධිවේගී මාර්ග කොටසක ඉදිකිරීම් පැකේජ 17 ක් යටතේ දේශීය කොන්ත්‍රාත් සමාගම් 14 කට ලබාදී තිබුණි. එම නිසා එයින් පැකේජ 12 ක ප්‍රසම්පාදනයන් අමාත්‍ය මණ්ඩලය පත්කළ ප්‍රසම්පාදන කමිටුවට යොමු කිරීම මගහැරී තිබුණි.

(ආ) කොන්ත්‍රාත් ප්‍රදානය කිරීම සඳහා මාර්ගය කොටස්වලට වෙන්කිරීමේදී මාර්ගයේ නිර්මිතයන් ප්‍රකාරව කොන්ත්‍රාත් වටිනාකම ඉහල අගයකින් යුත් පැකේජ 05 ක් (Cabinet Packages) සහ අනිකුත් පැකේජ 12 වශයෙන් බෙදා තිබුණි. සමස්ථ කොන්ත්‍රාත් වටිනාකම රු.මිලියන 28,895 ක් වූ අතර 2022 ජනවාරි මාසයට පෙර ආරම්භ කර තිබුණු මෙම සියළු පැකේජ 2023 ජූලි මාසය වන විට අවසන් කිරීමට නියමිතව තිබුණි. නමුත් මෙම පැකේජ වල භෞතික ප්‍රගතිය සියයට 01 ත් සියයට 42 ක් වැනි පහළ මට්ටමක පැවතුණි.

(ඇ) සමස්ථ කොන්ත්‍රාත් පැකේජ සඳහා රු.මිලියන 3,713.81 ක වැඩ ආරම්භ කිරීමේ අත්තිකාරම් කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ට ලබාදී තිබුණු අතර බොහෝ පැකේජවල භෞතික ප්‍රගතිය සියයට 30 ට වඩා අඩු මට්ටමක පැවතීම හේතුවෙන් සමාලෝචිත වර්ෂය අවසානයට රු.මිලියන 3,707.29 ක අත්තිකාරම් මුදලක් අය නොවී පැවතුණි.

3.3.3 මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතිය -අදියර 04

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

(අ) කුරුණෑගල සිට දඹුල්ල දක්වා කි.මී. 58.6 ක දිගකින් යුත් මෙම ව්‍යාපෘතියේ සංශෝධිත පිරිවැය ඇස්මේන්තුව රු.මිලියන 179,830 වූ අතර 2015 සිට වර්තමානය දක්වා විවිධ අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණ යටතේ විවිධ ප්‍රසම්පාදන ක්‍රමවේදයන් මගින් දේශීය හා විදේශීය මූලයන්ගෙන් මූල්‍යකරණය සහ කොන්ත්‍රාත් කටයුතු පිරිනැමීමට උත්සාහයන් ගෙන තිබුණ ද එම සියලු ක්‍රියාකාරකම් අසාර්ථක වී තිබුණි. වසර 6 කට අධික කාලයක් ගත වුවද ණය සැපයුම්කරුවෙකු නොමැතිව ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක වෙමින් පැවතිණි. එමෙන්ම 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට ව්‍යාපෘතිය අවසන් කර ඈවර කිරීමට අවශ්‍ය කටයුතු සිදුකරමින් පැවතුණු අතර 2016 වර්ෂයේ ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ ඒකකය ආරම්භ කර සමාලෝචිත වර්ෂය අවසාන වන විට ඒ වෙනුවෙන් රු.මිලියන 518.15 ක් වැයකර තිබුණි.

(ආ) 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට ව්‍යාපෘතිය පෞද්ගලික ඉඩම් කැබලි 3,505 ක් සහ රජයේ ඉඩම් කැබලි 1,550 ක් අත්පත් කරගෙන තිබුණි. ඉන් ඉඩම් කැබලි 207 ක් වෙනුවෙන් රු.මිලියන 339.71 ක් වන්දි ගෙවා තිබුණි. නමුත් පනතේ 44 වගන්තිය යටතේ 2022 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට ඉඩම් කැබලි කිසිවක් මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය වෙත පවරාගෙන නොතිබුණි.

3.3.4 රුවන්පුර අධිවේගී මාර්ගය

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

(අ) මූලු පිරිවැය රු. මිලියන 54,695 ක් වූ රුවන්පුර අධිවේගී මාර්ගයේ ව්‍යාපෘති කටයුතු 2016 දී ආරම්භකර තිබුණද කහතුඩුව අන්තර් හුවමාරුවේ සිට පැල්මඩුල්ල දක්වා අධිවේගී මාර්ගයේ කි.මී.73.9 කින් කහතුඩුව සිට ඉංගිරිය දක්වා කොටසේ කි.මී. 24.3 ක ඉදිකිරීම් කටයුතු 2021 මැයි 03 දින ඉදිකිරීම් සමාගම වෙත භාරදී තිබුණු අතර අදාල ඉදිකිරීම් කටයුතු 2023 වර්ෂයේ අවසන් කිරීමට නියමිතව තිබුණි. කෙසේ වුවද එම ඉදිකිරීම් ආරම්භකර වර්ෂයකට පසුව බිල්පත් සඳහා මුදල් නොගෙවීම නිසා 2022 මැයි 10 දින සිට කොන්ත්‍රාත්කරු ඒක පාර්ශවිකව ඉදිකිරීම් කටයුතු නතරකර තිබුණි. ඉදිකිරීම් සමාගම වෙත අත්තිකාරම් වශයෙන් වැටි බදු සහිතව රු.මිලියන 3,210 ක්

2021 ජූලි 13 දින ජාතික ඉතිරිකිරීමේ බැංකුව මගින් ලබාගත් ණය මුදලකින් ගෙවා ඇති අතර කොන්ත්‍රාත්කරු ඉදිකිරීම් නතර කිරීම නිසා ඉහත මුදල් ආපසු අයකර ගත නොහැකි වී තිබුණු අතර ලංකා බැංකුව හා ජාතික ඉතිරිකිරීමේ බැංකුව වෙතින් ලබා ගත් ණය මුදල් සඳහා 2022 ජූනි 30 දින පිළිවෙලින් රු.මිලියන 22.55 හා රු.මිලියන 264 ක පොලී ගෙවීම්කර තිබුණි. මෙගා ව්‍යාපෘති සමාලෝචනය හා කඩිනම් කිරීමේ කමිටුව (RAMP) මගින් 2023 ජනවාරි 31 දින ව්‍යාපෘතිය අවසන් කිරීමට කටයුතු කර ඇති අතර සමාලෝචිත වර්ෂය අවසාන වන විට ව්‍යාපෘතිය සඳහා දරණ ලද වියදම රු.මිලියන 10,124 ක් විය. ව්‍යාපෘතියේ ඉදිකිරීම් කටයුතු නතර කිරීම මත පරිසරයට විශාල අහිතකර බලපෑමක් සිදු වී ඇති අතර, ප්‍රදේශයේ ජනතාවගේ ජීවනෝපාය සහ ආර්ථික ක්‍රියාකාරකම් කෙරෙහි සැලකිය යුතු සමාජ බලපෑම් ද ඇති වී තිබුණි.

(ආ) අධිවේගී මාර්ගයේ කහතුඩුව සිට ඉංගිරිය දක්වා වූ කොටසේ ඉදිකිරීම් පැකේජ 4 ක් යටතේ වෙන වෙනම ඉදිකිරීම් සමාගම් 4 කට ප්‍රදානය කිරීමට ලංසු කැඳවා කොන්ත්‍රාත් ප්‍රදානය කරනු ලබන අවස්ථාවේදී එම තීරණය වෙනස්කර පැකේජ් 4 ම එක් කොන්ත්‍රාත් සමාගමක් වෙත ප්‍රදානය කර තිබුණි. මේ නිසා පැකේජ් 4 හි ප්‍රමාණ පත්‍රවල ඇතුළත් කර තිබුණු මූලික වියදම් එකතුව රු.මිලියන 7,070 ක් එක් කොන්ත්‍රාත් සමාගමකට ලබාදී තිබුණි. තවද, මේ නිසා අමාත්‍ය මණ්ඩල සංදේශය මගින් බලාපොරොත්තු වූ මාර්ග ඉදිකිරීම සහ ඒ හා සම්බන්ධ සේවාවන් සැපයීම මගින් කුඩා හා මධ්‍ය පරිමාණ කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ගේ ආර්ථික ක්‍රියාකාරකම් පුළුල් පරාසයකින් උත්තේජනය කිරීමට තිබූ අවස්ථාව මහහැරී තිබුණි.

(ඇ) මෙම ව්‍යාපෘතිය සඳහා අවශ්‍ය අරමුදල්වලින් රු.මිලියන 12,950 ක් ලබාදීමට ලංකා බැංකුව සමඟ එකඟවී 2021 ඔක්තෝම්බර් 11 දින මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය සමඟ ගිවිසුම් ගතවී තිබුණද, අධිකාරිය විසින් 2021 ඔක්තෝබර් සිට 2022 අප්‍රේල් දක්වා බැංකුව වෙත ඉදිරිපත්කර තිබුණු එකතුව රු.මිලියන 5,450 ක් වූ කොන්ත්‍රාත් සමාගමට ගෙවිය යුතු දෙවන අත්තිකාරම් මුදල් සහ මාර්ග ඉදිකිරීම් වෙනුවෙන් ඉදිරිපත් කර තිබුණු බිල්පත් සඳහා ගෙවීම් සමාලෝචිත වර්ෂය අවසාන වන විටත් සිදුකර නොතිබුණි.

(ඈ) අත්තිකාරම් මුදල් හැර කොන්ත්‍රාත් සමාගම විසින් ඉදිරිපත්කර තිබුණු බිල්පත් වෙනුවෙන් රු.මිලියන 2,477 ගෙවීමට තිබෙන අතර එම මුදල් ගෙවීම ප්‍රමාදවීම මත කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුමේ 14.8 වගන්තිය අනුව (SLIBOR+2%) පොලී අනුපාතය යටතේ ප්‍රමාදවන කාලය සඳහා පොලී ගෙවීමට සිදුවීමේ අවදානමක් පැවැතුණි.

(ඉ) ඉදිකිරීම් සමාගම වෙත කොන්ත්‍රාත් අත්තිකාරම් වශයෙන් වැටි බදු සහිතව රු.මිලියන 3,210 ක් 2021 ජූලි 13 දින ජාතික ඉතිරි කිරීමේ බැංකුව මගින් ලබා ගත් ණය මුදලකින් ගෙවා ඇති අතර කොන්ත්‍රාත් මුදල් නොගෙවීම මත සහ කොන්ත්‍රාත්කරු ඉදිකිරීම් නතර කිරීම නිසා ඉහත මුදල් ආපසු අයකරගත නොහැකි වී තිබුණි.

3.3.5 ග්‍රාමීය මාර්ග සහ පාලම් සංවර්ධනය

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

(අ) වාහන ගමනාගමනය කල හැකි පාලම් ඉදිකිරීමේ ව්‍යාපෘතිය යටතේ ඇස්තමේන්තුගත පිරිවැය රු.මිලියන 7,204 ක් වූ පාලම් 463 ක් ඉදිකිරීම සඳහා රාජ්‍ය සංවර්ධන හා නිර්මාණ නීතිගත සංස්ථාව සහ මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය වෙත කොන්ත්‍රාත් පිරිනමා තිබුණි. සමාලෝචිත වර්ෂය අවසාන වන විට එම පාලම් අතුරින් ඉදිකිරීම් ආරම්භකර නොතිබුණු පාලම් 175 ක් වූ අතර කාර්යසාධනය සියයට 25 ට අඩු පාලම් 96 ක්ද, සියයට 25 - 50 අතර වූ පාලම් 46 ක්ද පවතින බව නිරීක්ෂණය විය. එමෙන්ම, මහනුවර, කුරුණෑගල හා යාපනය දිස්ත්‍රික්කවල පාලම් 16 ක් ද, ගාල්ල දිස්ත්‍රික්කයේ පාලම් 19 ක් ද, වයඹ පළාත තුල පාලම් 59 ක් ද ඉදිකිරීමට ඇස්තමේන්තු කර තිබුණි. ගාල්ල දිස්ත්‍රික්කයේ පාලම් සඳහා රු.මිලියන 304.54 ක් ඇස්තමේන්තු කර රු.මිලියන 69.70 ක් පමණක් වියදම් කර තිබුණු අතර වැඩ ආරම්භ නොකල පාලම් 05 ක ගිවිසුම් අවලංගු කරද තිබුණි. රු.මිලියන 726.88 ක් වූ (බදු රහිත) ඇස්තමේන්තු වටිනාකමට කොන්ත්‍රාත් ප්‍රදානය කර තිබුණු වයඹ පළාතේ පාලම් 59 න් 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට භෞතික ප්‍රගතිය සියයට 100 ක් වූ පාලම් 12 ක්ද, වැඩ ආරම්භ නොකල පාලම් 13 ක්ද, තවදුරටත් ඉදිකිරීම් කළයුතු පාලම් 34 ක්ද පැවතුණි. ඉන් පාලම් 2 ක කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුම් අවලංගු කර තිබුණි. කෙසේවුවද, නියමිත දිනට වැඩ ආරම්භ නොකිරීම, ඉදිකිරීම් කටයුතු අතර මැද නවතා දැමීම, ගිවිසුම් අවලංගු කිරීම හා වැඩ ආරම්භ කළ ව්‍යාපෘතිවල පහළ භෞතික ප්‍රගතිය හේතුවෙන් ජන ජීවිතය අඩාලවීම හා ජනතාව අපහසුතාවයට පත්වීමත් තුලින් ව්‍යාපෘතිය මගින් රජය ලභාකර ගැනීමට අපේක්ෂිත අරමුණු සහ මහජන සුභසාධනය ලභාකරගැනීමට නොහැකිවී තිබුණි.

(ආ) රටේ පැවති දේශපාලන හා ආර්ථික අස්ථාවරත්වය සමඟ මෙම පාලම් ඉදිකිරීම් ව්‍යාපෘතිය 2022 මාර්තු මාසයෙන් පසු නතර කර තිබුණු අතර වයඹ පළාතට අයත් පාලම් 41 ක් වෙනුවෙන් වැඩ ආරම්භ කිරීමේ අත්තිකාරම් (Mobilization Advance) ලෙස රු.මිලියන 87.18 ක් ගෙවා තිබුණද, 2022 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට තවදුරටත් රු.මිලියන 50.15 ක අත්තිකාරම් මුදලක් අයකරගැනීමට පැවති අතර ඉන් රු.මිලියන 48.81 ක් ම SD & CC ආයතනය වෙත ලබාදුන් අත්තිකාරම් මුදල් වූ අතර

ගිවිසුම් අවලංගු කළ පාලම් ව්‍යාපෘති 02 ක් සඳහා ගෙවා තිබුණු රු.මිලියන 15.33 ක වැඩ ආරම්භ කිරීමේ අත්තිකාරම් ද 2022 දෙසැම්බර් 31 දින වන විටත් ආපසු අයකරගෙන නොතිබුණි. එමෙන්ම, ගාල්ල දිස්ත්‍රික්කයේ වැඩ ආරම්භ කළ පාලම් 07 කට අදාලව ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහයේ 5.4.4.1 වගන්තියට පටහැනිව රාජ්‍ය සංවර්ධන හා නිර්මාණ නීතිගත සංස්ථාවට ගෙවා තිබුණු රු.මිලියන 19.07 ක අත්තිකාරම් සම්බන්ධයෙන් පිළිගත හැකි අත්තිකාරම් සුරක්ෂණයක් ලබාගෙන ද නොතිබුණු අතර පාලම් කොන්ත්‍රාත් 07 න් කොන්ත්‍රාත් 04 ක භෞතික ප්‍රගතිය සියයට 05 ත් 70 ත් අතර වූයෙන් අත්තිකාරම් මුදල් අයකර ගැනීම අවිනිශ්චිත තත්ත්වයක පැවතුණි.

(ඇ) අඩු පිරිවැය පාලම් ව්‍යාපෘතිය යටතේ 2020 වර්ෂයේදී පිරිවැය රු.මිලියන 1,500 ක් වූ පාලම් 1,000 ක් ඉදිකිරීමට සැලසුම්කර තිබුණද සමාලෝචිත වර්ෂයේ අවසානයට පාලම් 33 ක් පමණක් ඉදිකිරීම ආරම්භකර තිබුණු අතර, පාලම් 17 ක වැඩ පමණක් අවසන් වී තිබුණි.

(ඈ) එමෙන්ම, ග්‍රාමීය මාර්ග ව්‍යාපෘතිය යටතේ දිස්ත්‍රික් සම්බන්ධීකරණ කමිටු හරහා දිවයින පුරා හඳුනාගත් පිරිවැය රු.මිලියන 35,497 ක් වූ ග්‍රාමීය මාර්ග 38,718 ක් සංවර්ධනය කිරීම සඳහා ඉදිකිරීමේ කොන්ත්‍රාත් පළාත් පාලන ආයතන, මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය හා ප්‍රාදේශීය ලේකම් කාර්යාල වෙත ලබා දී තිබුණි. නමුත් සමාලෝචිත වර්ෂය අවසානයට ග්‍රාමීය මාර්ග 6,423 ක කොන්ත්‍රාත් පමණක් ක්‍රියාත්මක කර තිබුණු අතර එහි ප්‍රගතිය සියයට 16 ක පහළ මට්ටමක පැවති බව නිරීක්ෂණය විය. තවද, ග්‍රාමීය මාර්ග ඉදිකිරීම් ව්‍යාපෘතිය යටතේ පොළොන්නරුව දිස්ත්‍රික්කයේ මාර්ග 29 ක් සඳහා රු.මිලියන 56 ක ප්‍රතිපාදන වෙන්කර දී තිබුණද, මාර්ග ඉදිකිරීමේ ව්‍යාපෘති 05 ක පමණක් ඉදිකිරීම් සම්පූර්ණ කර තිබුණු අතර, ගිවිසුම්ගතව තිබුණු මාර්ග ඉදිකිරීම් ව්‍යාපෘති 21 ක් ක්‍රියාත්මක කර නොතිබුණි.

3.3.6 විකල්ප මාර්ග කි.මී.100,000 සංවර්ධනය කිරීමේ වැඩසටහන

2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට ඉදිකිරීම් කටයුතු සඳහා කොන්ත්‍රාත්කරුවන් වෙත ප්‍රදානය කරන ලද සමස්ථ මාර්ග ප්‍රමාණය කි.මී.17,847 ක් වන අතර කොන්ත්‍රාත් වැඩ නිමකර ඇති ප්‍රමාණය කි.මී.6,298 ක් විය. තවදුරටත් කෙරීගෙන යන සහ අතර මග නවතා දමා ඇති ප්‍රමාණය කි.මී.11,549 ක් විය. මෙම කාර්යයන් සඳහා රු.මිලියන 142,821 ක් ගෙවීම් කර තිබුණි. මෙම ව්‍යාපෘතිය සඳහා දේශීය බැංකු වෙතින් රු.මිලියන 43,205 ක් ද අමාත්‍යාංශ වැය ශීර්ෂ යටතේ රු. මිලියන 68,263 ක් ද , භාණ්ඩාගාර බිල්පත් නිකුත් කිරීම මගින් අවස්ථා දෙකකදී රු.මිලියන 35,940 ක්ද සපයාගෙන තිබුණි. මේ සම්බන්ධයෙන් පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

(අ) පොළොන්නරුව හා නුවරඑළිය දිස්ත්‍රික්ක තුළ ක්‍රියාත්මක වූ මාර්ග ඉදිකිරීම් ව්‍යාපෘති 73 ක් සඳහා යොදාගත් (RA–06/RA-16) කොන්ත්‍රාත් රේටවල දෝෂ පැවති බව නිරීක්ෂණය වූ අතර එම හේතුවෙන් ඇස්තමේන්තු පිරිවැය රු.මිලියන 106.85 කින් අධි ගණනය වී තිබුණි.

(ආ) පොළොන්නරුව හා කුරුණෑගල දිස්ත්‍රික්ක තුළ ක්‍රියාත්මක කළ මාර්ග ඉදිකිරීමේ කොන්ත්‍රාත්තුව සඳහා අවශ්‍ය පස් (බොරළු) ABC, ඇස්පෝල්ට් හා බිටුමින් සපයා ගැනීමේ දුර ප්‍රමාණයන් සඳහා රේටයන් සකස් කිරීමේ දී යොදා ඇති දුර ප්‍රමාණ වැඩි පුර දැක්වීම නිසා ව්‍යාපෘති 40 ක ඇස්තමේන්තු රු.මිලියන 55.18 කින් අධි ඇස්තමේන්තු කර තිබුණි.

(ඇ) පොළොන්නරුව දිස්ත්‍රික්කයේ ක්‍රියාත්මක කරන ලද මාර්ග ඉදිකිරීම් ව්‍යාපෘතියෙහි පරීක්ෂාවට ලක් කරන ලද පැකේජයන් 05 කට අදාළව කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුම් අනුව සාධාරණ හේතූන් මත දින දීර්ඝ කර ගැනීමකින් තොරව ව්‍යාපෘතීන් සම්පූර්ණ කිරීම සඳහා අමතර දින ලබා ගැනීම හේතුවෙන් අය කර ගත යුතු රු. මිලියන 86.57 ක ප්‍රමාද ගාස්තුවක් අය කර ගෙන නොතිබුණි.

3.4 වත්කම් කළමනාකරණය

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

(අ) ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශ ලේකම්ගේ අංක MOH/ACC/13/2022/07 හා 2023 පෙබරවාරි 24 දිනැති ලිපිය ප්‍රකාරව KH-4618 දරන කාර් රථයේ සහ CAA – 4928 දරන ජීප් රථයේ භිමිකාරීත්වය මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය සතු වූවද, එම වාහනවල වටිනාකම 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට මහාමාර්ග අංශයේ වත්කම් ලේඛණය තුල ඇතුලත් වී නොතිබුණි.

(ආ) ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය යටතේ ලියාපදිංචි වී ඇති නමුත් හිටපු අමාත්‍යාංශ ලේකම්වරයකු සහ ගණකාධිකාරීවරයෙකු ජල සම්පාදන අමාත්‍යාංශය වෙත රැගෙන ගොස් තිබුණු මෝටර් රථ 02 ක් විධිමත් පරිදි එම ආයතනයට මුදා හැරීමට හෝ එම වාහන නැවත අමාත්‍යාංශය වෙත ලබා ගැනීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.

3.5 පාඩු හා හානි

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

(අ) 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට කපා නොහල ඉදිරියට ගෙන යන ශේෂය රු. මිලියන 0.487 ක් වූ අතර ඉන් රු.මිලියන 0.404 ක් පූර්ව වර්ෂ වලදී සිදු වූ පාඩු හා අත්හැරීම් වූ

අතර 2022 දෙසැම්බර් 31 දින වන විටත් එම ශේෂයන් අයකර ගැනීමට හෝ කපා හැරීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.

(ආ) PF – 6319 දරණ Toyota Hilux වර්ගයේ කැබ් රථයේ අනතුර නිසා සිදු වූ රු.මිලියන 0.37 ක පාඩුව රථයේ රියදුරුගෙන් අය කර ගැනීමට නිරදේශ කර තිබුණද 2023 පෙබරවාරි 28 දින දක්වාම ඒ පිළිබඳව නීතිමය කටයුතු සිදු කර නොතිබුණු අතර මෙම අනතුරට අදාල මු.රෙ 104(4) අවසන් වාර්තාවද සකස් කර නොතිබුණි.

(ඇ) KA – 1279 අංක දරණ ජීප් රථයේ සිදු වූ අනතුර හේතුවෙන් 2022 සැප්තැම්බර් 07 දින අළුත් වැඩියාව සඳහා වාහනය ගරාජය වෙත යොමු කර තිබුණ ද අළුත් වැඩියා කටයුතු ප්‍රමාද වීම මත රු.මිලියන 0.93 ක රක්ෂණ ආවරණ මුදල ලබා දීමට නොහැකි බව රක්ෂණ ආයතනය දන්වා තිබුණි. වාහනයේ අළුත් වැඩියාවද සම්පූර්ණයෙන්ම සිදු කර තිබුණ ද, 2023 පෙබරවාරි 28 දින වන විටත් වාහනය ගරාජයේ පැවති අතර රක්ෂණ ආවරණය නොලැබීම හේතුවෙන් මුදල් ගෙවීමට නොහැකි වී තිබුණි. අනතුර සිදු වී වර්ෂ 3 ක් ගත වී තිබුණද රක්ෂණ අවරණය ලබා ගැනිමට නොහැකි වී තිබුණු අතර මු.රෙ 104(4) ප්‍රකාරව අවසන් වාර්තාවද සකස් කිරීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.

(ඈ) හිටපු ප්‍රවාහන අමාත්‍යතුමාගේ පෞද්ගලික ලේකම් වෙත අනුයුක්ත කර තිබුණු වාහනයක් 2022 මැයි 09 දින කලහකාරී පිරිසක් විසින් ගිනි තබා තිබුණු අතර ගිනි තැබීම හේතුවෙන් රථය සම්පූර්ණයෙන් හානියට පත් වී තිබුණි. වාහන අනතුර පිළිබඳව මු.රෙ. 104 (4) අනුව කටයුතු 2023 පෙබරවාරි 28 දින වන විටත් සිදු කර නොතිබුණි.

(ඉ) ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශයේ හිටපු අමාත්‍යවරයෙකුගේ මාධ්‍ය ලේකම් වෙත 2021 වර්ෂයේදී ලබා දී තිබූ රජයට අයත් රු.මිලියන 0.17 වටිනාකමකින් යුතු ලැප්ටොප් පරිගණකය අස්ථානගත වීම සම්බන්ධයෙන් මුදල් රෙගුරාසි 104 අනුව කරන ලද පරීක්ෂණයේදී පරීක්ෂණ මණ්ඩලය මේ සඳහා මාධ්‍ය ලේකම්වරයා වගකිව යුතු ලෙසට තීරණය කර තිබුණු අතර ඔහුගෙන් එම පාඩුව එක වර අයකර ගත යුතු බව තීරණය කර තිබුණ ද, මෙම නිලධාරියා අමාත්‍යාශයේ සේවය කරන කාලය තුල ඔහුගේ අර්ථසාධක අරමුදලේ ගෙවීම් ලෙස අමාත්‍යාංශය වෙත ලැබී තිබුණු රු.මිලියන 0.045 ක මුදල රඳවා ගෙන තිබුණු අතර ඉතිරි මුදල අය කර ගැනීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.

(ඊ) හදිසි අනතුරකට ලක් වී තිබූ මෝටර් රථයක් රු.මිලියන 6.15 ක් වැය කරමින් අමාත්‍යාංශය විසින් අලුත්වැඩියා කර තිබුණද එම වියදම රක්ෂණ සමාගමෙන් ප්‍රතිපූරණය කර ගැනීමට කටයුතු නොකිරීම නිසා එම වටිනාකම රජයට පාඩු වී තිබුණි. කෙසේ නමුත් එම හානිය සම්බන්ධයෙන් මුදල් රෙගුලාසි 104 ප්‍රකාරව

කටයුතු කර සුදුසු ක්‍රියාමාර්ග ගැනීම 2023 පෙබරවාරි 27 දින වන විටත් සිදුකර නොතිබුණි.

4 තිරසර සංවර්ධනය

4.1 තිරසර සංවර්ධන අරමුණු හඳුනා ගැනීම හා ඉටු කිරීමේ ප්‍රගතිය

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

(අ) සමාලෝචිත වර්ෂය සඳහා තිරසර සංවර්ධන අරමුණු 03 කට අදාලව ඉලක්කයන් සහ දර්ශකයන් අමාත්‍යාංශයේ මහාමාර්ග අංශය විසින් හඳුනාගෙන තිබුණු අතර වාර්ෂික කාර්යසාධන වාර්තාව අනුව එම දර්ශකයන්ගේ ප්‍රගතිය සියයට 80 සිට සියයට 100 පරාසයක් ගෙන තිබුණ ද, මෙම දර්ශක ලභාකර ගැනීම සඳහා හඳුනාගෙන තිබුණු එක් එක් ව්‍යාපෘතිවල භෞතික ප්‍රගතිය දුර්වල මට්ටමක පැවතීම හේතුවෙන් ඉහත සඳහන් පරිදි ප්‍රගතිය සියයට 80-100 වූයේ කෙසේද යන්න විගණනයේදී මතභේදාත්මක විය.

(ඇ) 2030 වර්ෂය අවසාන වන විට තිරසර සංවර්ධන ඉලක්ක කරා ළඟාවීම සඳහා අදාළ ඉලක්කයයන් හඳුනාගැනිමට හා ඒවා මැනීමට අවශ්‍ය නිර්ණායක ද හඳුනාගෙන නොතිබුණි.

5 මානව සම්පත් කළමනාකරණය

5.1 අනුයුක්ත කාර්ය මණ්ඩලය, තථ්‍ය කාර්ය මණ්ඩලය

අමාත්‍යාංශයේ සමාලෝචිත වර්ෂය අවසාන දිනට කාර්ය මණ්ඩල සංයුතිය පහත පරිදි වේ.

සේවක වර්ගය	අනුමත කාර්ය මණ්ඩලය	තථ්‍ය කාර්ය මණ්ඩලය	පුරප්පාඩු/අතිරික්තය
ජ්‍යෙෂ්ඨ මට්ටම	45	32	13
තෘතීය මට්ටම	02	-	02
ද්විතීය මට්ටම	285	189	96
ප්‍රාථමික මට්ටම	43	20	23
එකතුව	375	241	134

අමාත්‍යාංශ කාර්යමණ්ඩලය පිළිබඳ පරීක්ෂාවේ දී ද්විතීයික මට්ටමේ තනතුරක් වන සංවර්ධන නිලධාරී තනතුරු 77 ක පූරප්පාඩු පැවතියද අමාත්‍යාංශයේ කාර්යභාරයට සෘජු සම්බන්ධතාවක් නොමැති මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ ප්‍රාදේශීය කාර්යාලයන්හි රාජකාරි සඳහා අමාත්‍යාංශයට බඳවා ගන්නා ලද සංවර්ධන නිලධාරීන් 63 දෙනෙකු නිදහස් කර තිබුණි. තවද මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියට බඳවා ගන්නා ලද නිලධාරීන් 22 දෙනෙකු සමාලෝචිත වර්ෂයේදී අමාත්‍යාංශයට නිදහස් කර තිබුණි. ඒ අනුව, කාර්ය මණ්ඩලය අනුමත කර ගැනීමේදී සේවා අවශ්‍යතා පිළිබඳව නිසි ඇගයීමකින් හා සේවා අවශ්‍යතා නිර්දේශ ගැලපීමකින් තොරව සිදු කර තිබුණි.

5.2 මානව සම්පත් සංවර්ධනය නිසි පරිදි සැලසුම් නොකිරීම

2018 ජනවාරි 24 දිනැති අංක 02/2018 දරන රාජ්‍ය පරිපාලන චක්‍රලේඛයේ 01 ඡේදය ප්‍රකාරව සේවයේ නියුතු සමස්ථ කාර්ය මණ්ඩලය සඳහාම වාර්ෂික කාර්යසාධන ගිවිසුම් අත්සන් කර නොතිබුණි.

ඊ.කේ.කේ.එස්.එදිරිසිංහ
ජ්‍යෙෂ්ඨ සහකාර විගණකාධිපති
විගණකාධිපති වෙනුවට.

සැලසුම් හා මෙහෙයුම් අංශය

ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය (මහාමාර්ග අංශය)

ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය

ප්‍රවාහන අංශය

කාර්යසාධන වාර්තාව - 2022

7 වෙනි මහල
සෙත්සිරිපාය - අදියර II
බත්තරමුල්ල

2023- මැයි

පටුන

01. පරිච්ඡේදය - ආයතනික පැතිකඩ / ක්‍රියාවට නැංවීමේ සාරාංශය.....03
1.1 හැඳින්වීම.....03
1.2 ආයතනයේ දැක්ම, මෙහෙවර හා අරමුණු.....05
1.3 ප්‍රධාන කාර්යයන් හා කර්තව්‍යන්.....05
1.4 අමාත්‍යාංශයේ සංවිධාන සටහන.....06
1.5 අමාත්‍යාංශය යටතේ පවතින දෙපාර්තමේන්තු.....06
1.6 අමාත්‍යාංශය යටතේ පවතින ආයතන.....06
1.7 විදේශ ආධාර ලබන ව්‍යාපෘති වල තොරතුරු.....09

02. පරිච්ඡේදය - ප්‍රගතිය හා ඉදිරි දැක්ම.....10

03. පරිච්ඡේදය - 2022 වසර සඳහා සමස්ත මූල්‍ය කාර්ය සාධනය..... .13
3.1 මූල්‍ය කාර්ය සාධන ප්‍රකාශය.....13
3.2 මූල්‍ය තත්ත්වය පිලිබඳ ප්‍රකාශය.....13
3.3 මුදල් ප්‍රවාහ පිළිබඳ ප්‍රකාශය.....13
3.4 මූල්‍ය ප්‍රකාශ සටහන්.....13
3.5 ආදායම් එකතු කිරීමේ කාර්ය සාධනය.....13
3.6 වෙන්කරන ලද ප්‍රතිපාදන උපයෝගී කරගැනීමේ කාර්ය සාධනය.....13
3.7 මු.රෙ.208 ප්‍රකාරව, වෙනත් අමාත්‍යාංශ/ දෙපාර්තමේන්තුවල නියෝජිතයකු ලෙස මෙම දෙපාර්තමේන්තුවට / දිස්ත්‍රික් ලේකම් කාර්යාලයට/ පළාත් සභාවට ප්‍රදානය කරන ලද ප්‍රතිපාදන..... 14
3.8 මූල්‍ය නොවන වත්කම් වාර්තා කිරීමේ කාර්ය සාධනය.....14
3.9 විගණකාධිපතිවරයාගේ වාර්තාව **.....14

04. පරිච්ඡේදය - කාර්ය සාධන දර්ශක.....15
4.1 ආයතනයේ කාර්ය සාධන දර්ශක (ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම මත පදනම්ව).....15

05. පරිච්ඡේදය - තිරසර සංවර්ධන අරමුණු (SDG) සපුරා ගැනීමේ කාර්ය සාධනය.....17
5.1 හඳුනා ගන්නා ලද අදාළ තිරසාර සංවර්ධන අරමුණු.....17
5.2 තිරසර සංවර්ධන ඉලක්ක සපුරා ගැනීමේ ජයග්‍රහණ හා අභියෝග.....18

06. පරිච්ඡේදය - මානව සම්පත් පැතිකඩ.....21
6.1 සේවක සංඛ්‍යා කළමනාකරණය.....21
6.2 ආයතනයේ කාර්ය සාධනය උදෙසා මානව සම්පත් හිඟය හෝ අතිරික්තයට බලපාන අයුරු.....22
6.3 මානව සම්පත් සංවර්ධනය.....22

07. පරිච්ඡේදය - අනුකූලතා වාර්තාව.....23

01 පරිච්ඡේදය

1.1 හැඳින්වීම

ආර්ථික සංවර්ධනය සහ මානව යහපැවැත්ම වෙනුවෙන් ගුණාත්මක, විශ්වාසදායී, ආපදාවන්ට ඔරොත්තු දෙන, කාර්යක්ෂම, ඵලදායී ප්‍රවාහන සේවාවක් ගොඩනැංවීම වර්තමානය වන විට අතවශ්‍ය සාධකයක් වී ඇත. මෙහිලා ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය විසින් ප්‍රවාහන විෂයයට අදාළ ප්‍රතිපත්ති සම්පාදනය, ජාතික අයවැය, රාජ්‍ය ආයෝජන හා ජාතික සංවර්ධන වැඩපිළිවෙල යටතේ ඇති ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක කිරීම, අමාත්‍යාංශ විෂය පථයට අයත්වන මහජන සේවාවන් කාර්යක්ෂමව හා මහජන හිතකාමී අයුරින් ලබා දීම, නාස්තිය හා දූෂණය පිටු දකිමින් අමාත්‍යාංශයේ කාර්යභාරය ඉටු කිරීම සහතික කිරීමට ඉවහල් වන ආකාරයට නවීන කළමනාකරණ ක්‍රම හා තාක්ෂනය යොදා ගනිමින් සියලු ක්‍රමවේදයන් ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීමේ කර්තව්‍යයේ නියැලෙමින් සිටී. ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය හා යටතේ පවතින ආයතන සියල්ලද දායක කරගනිමින් 2022 වසර තුළ ද ව්‍යාපෘති හා වැඩසටහන් රාශියක් ක්‍රියාත්මක කරන ලදි.

මහජන සුභ සිද්ධිය හා පොදු මගී අවශ්‍යතා සපුරාලීම සඳහා ප්‍රවාහන පද්ධතියේ සංවර්ධනයක් නිරතුරුවම සිදු විය යුතුය. ශ්‍රී ලංකාව තුළ වරින් වර ඇතිවූ විවිධ අර්බුද හමුවේ පොදු ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රය සීඝ්‍ර ලෙස බිඳ වැටීමකට ලක්විය. එවන් තත්ත්වයන් මත මගී ජනතාව පොදු ප්‍රවාහනයෙන් ඈත් වී පුද්ගලික ප්‍රවාහන මාධ්‍ය කරා යොමුවීමට නැඹුරු විය. ඉන්ධන හිඟය මත පොදු ප්‍රවාහන සේවා අඛණ්ඩව පවත්වා ගෙන යාම සඳහා ගැටලුකාරී තත්ත්වයන් පැවති කාලය තුළ ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව ලබා දුන් සේවය ප්‍රශස්ත විය. 2022 වර්ෂයේදී ජාතික ප්‍රවාහන පද්ධතිය තුළ මගී හා භාණ්ඩ ප්‍රවාහන කටයුතු අඛන්ඩව සිදු කරමින් ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය සේවය ජාතික ප්‍රවාහන පද්ධතියට ප්‍රධාන සැපයුම්කරුවෙක් ලෙස දායකත්වය ලබාදෙමින් සතුටුදායක මෙහෙවරක නියැලුණි. දුම්රිය සේවාව කාර්යක්ෂමව පවත්වාගෙන යාම සඳහා දුම්රිය ඇණියේ සුළු අළුත්වැඩියා, දුම්රිය මාර්ගයේ හා සංඥා පද්ධතියේ නඩත්තු හා අළුත්වැඩියා කටයුතු අඛණ්ඩව සිදු කිරීමට පියවරගන්නා ලදි. මගී පහසුව හා ආරක්ෂාව සඳහා දුම්රිය වේදිකා ඉස්සීම හා දීර්ඝ කිරීමේ කටයුතුද සිදු කරන ලදි. කොවිඩ්- 19 වසංගත තත්ත්වයෙන් පසු 2022 වසර තුළ දුම්රිය ප්‍රවාහන කටයුතු සාමාන්‍ය තත්ත්වයට පත්වීම මෙන්ම දුම්රිය ගාස්තු වැඩිවීමට සාපේක්ෂව අනෙකුත් ප්‍රවාහන සේවා ගාස්තු ඉහළ යාම හේතුවෙන් දුම්රිය කෙරෙහි මගී ආකර්ෂණය වැඩිවීම දුම්රිය ආදායම වැඩිවීමට බලපෑ ප්‍රධානතම හේතුව වේ. ඉන්ධන මිල ඉහළ යාම හේතුවෙන් භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය සඳහාද ජනතාව විශාල ලෙස දුම්රිය වෙත නැඹුරු වී ඇති අතර, දුම්රියෙන් සිදු කරන භාණ්ඩ ප්‍රවාහන කටයුතුවල සැලකිය යුතු ඉහළ යාමක් දැකිය හැක.

විද්‍යාත්මකව තීරණය කරනු ලබන පොදු කාලසටහනක් මත ඇත්ත වශයෙන් වූ මගී ඉල්ලුම සපුරා ගැනීම සඳහා ප්‍රවීන රාජ්‍ය බස් සේවයක් හෝ පෞද්ගලික බස් සේවයක් ලබාදීම අරමුණු කර ගනිමින් ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව විසින් ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ බස්රථ හා පෞද්ගලික බස්රථ සඳහා පොදු කාලසටහන් සකස් කරනු ලැබේ. 2022 වර්ෂයේදී විශේෂ අවධානය යොමු වූ ව්‍යාපෘති රැසක් ක්‍රියාත්මක කරන ලදි. ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ ක්‍රියාවලීන් ස්වයංක්‍රීයකරණය කිරීමේ ව්‍යාපෘති, Google තාක්ෂණය ඔස්සේ පොදු ප්‍රවාහන සේවා හඳුන්වා දීම (GTFS), මාර්ගගත ක්‍රමයෙන් බස්රථ වල ආසන වෙන්කිරීමේ ව්‍යාපෘති, බස්රථ සඳහා GPS සිම්පත් නිකුත් කිරීම, My Bus-SL යෙදුම හරහා GPS සවිකර ඇති බස්රථ පිලිබඳ සජීවී තොරතුරු බස් මගීන්ට බලා ගැනීමට හැකියාව ලබාදීම, පෙරගෙවුම් කාඩ්පත් නිකුත් කිරීමේ නියමු ව්‍යාපෘතිය ගාල්ල මාකුඹුර අධිවේගී මාර්ගයේ පෞද්ගලික බස්රථ වල ක්‍රියාත්මක කරන ලදි. මේවන විට Backend මෘදුකාංගය සමග ඒකාබද්ධ ඕනෑම ආකාරයේ ගෙවීම් මාදිලියකට අවස්ථාව සලසා ඇත.

බස්රථ ඇණියේ වර්ධනය හා බස්රථ පුනරුත්ථාපනය සඳහා 2022 වර්ෂය අවසන් වන විට අයැවය ප්‍රතිපාදන මඟින් රුපියල් මිලියන 1000ක මුදලක් භාණ්ඩාගාරය විසින් වෙන්කර තිබූ අතර එම වර්ෂය තුළ රුපියල් මිලියන 711.09ක මුදලක් වැය කර ඇත. ජාතික පෙරගෙවුම් ප්‍රවාහන කාඩ්පත් ව්‍යාපෘතිය සඳහා

Backend පද්ධති සංවර්ධනය කිරීමට 2022 ජුනි මසදී ගිවිසුම් ගතවී ඇත. ඊට අදාළ නියමු ව්‍යාපෘතිය මාකුඹුර ගාල්ල අතර සිදු කිරීමට යෝජනා විය. Backend application සඳහා රුපියල් මිලියන 1.5 ගෙවීමට අවශ්‍ය කටයුතු සිදු කරමින් පවතී.

මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව විසින් ඉලෙක්ට්‍රොනික් කාඩපත් මඟින් ගෙවීම් කිරීමේ පහසුකම ලබාදීම හා අංක තහඩු බෙදා හැරීමට සීඝ්‍රගාමී කුරියර් ක්‍රමවේදය හඳුන්වා දීම මෙම දෙපාර්තමේන්තුව ලගා කරගත් ප්‍රධාන ඉලක්කයන් වේ.

මාර්ග ආරක්ෂාව සම්බන්ධයෙන් ක්‍රියාත්මක කරන ලද වැඩසටහන් රාශියකි. එක්සත් ජාතීන්ගේ සංවිධානය විසින් හඳුන්වා දුන් 2011-2021 දශකය සමාලෝචනය කිරීම හා 2021-2030 නව මාර්ග ආරක්ෂණ දශකයට සමගාමීව සැලැස්මක් සකස් කිරීම, මාර්ග අනතුරු අවම කිරීම පිළිබඳව පර්යේෂණ පැවැත්වීම, මාර්ග රිය අනතුරු දත්ත කළමනාකරණ පද්ධතිය ස්ථාපිත කිරීම, ග්‍රාමීය මාර්ග ආශ්‍රිතව සිදුවන මාර්ග රිය අනතුරු ඉහළ යාම පාලනය කිරීම සඳහා දිස්ත්‍රික් ලේකම් කාර්යාල මට්ටමින් හා ප්‍රාදේශීය ලේකම් කාර්යාල මට්ටමින් ව්‍යුහයක් සකස් කිරීම, පළාත් මාර්ග ආරක්ෂණ ඒකක හරහා වැඩසටහන් ක්‍රියාත්මක කිරීම, වන ජීවීන් මාරුවන ස්ථානයන්හි රියදුරන් දැනුවත් කිරීමේ පුවරු ස්ථාපිත කිරීමේ වැඩසටහන, දුම්රිය හරස් මාර්ග, දුම්රිය ස්ථාන හා දුම්රිය මාර්ග ආශ්‍රිතව දැනුවත් කිරීමේ පුවරු ස්ථාපිත කිරීමේ වැඩ සටහන, රියඅනතුරු බහුල ප්‍රදේශයන්වල දැනුවත් කිරීමේ පුවරු ස්ථාපිත කිරීම, පාසල් මාර්ග ආරක්ෂණ වැඩසටහන ක්‍රියාත්මක කිරීම, මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳව මහජනතාව දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහන ක්‍රියාත්මක කිරීම යනාදිය වේ.

2022 වර්ෂයෙහි රටෙහි පැවති අර්බුදකාරී තත්ත්වයන් මත වුවද ජාතික ප්‍රවාහන වෛද්‍ය ආයතනය වෛද්‍ය පරීක්ෂණ 558,032 ක් සිදු කර ඇත. සීමාසහිත ලක්දිව ඉංජිනේරු පුද්ගලික ආයතනයේ විසින් නව ව්‍යාපෘතියක් ලෙස රජයට අයත් වාහන සඳහා සේවා සැපයීමද සිදු කරනු ලබයි.

ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය හා ඒ යටතේ පවතින සියළුම ආයතන එක්ව කටයුතු කරමින් කාර්යක්ෂම හා පරිසර හිතකාමී පොදු ප්‍රවාහන පද්ධතියක් සඳහා 2022 වසර තුළ ක්‍රියාත්මක කරන ලද ව්‍යාපෘති හා වැඩසටහන් පිළිබඳ මතු පෙළ ගැස්වේ.

1.2 ආයතනයේ දැක්ම, මෙහෙවර සහ අරමුණු

දැක්ම

ශ්‍රී ලංකාව, කලාපය තුළ ප්‍රමුඛතම මහජන කේන්ද්‍රීය ප්‍රවාහන පද්ධතිය සහිත රට බවට පත් කිරීම.

මෙහෙවර

ජනතාවගේ ජීවන තත්ත්වයන් නගා සිටුවීම උදෙසා නව්‍යතම තාක්ෂණික ක්‍රමෝපායන් භාවිතා කරමින් ඉතා උසස් ප්‍රවාහන යටිතල පහසුකම් ක්‍රියාත්මක කිරීම, සංවර්ධනය සහ තිරසරව පවත්වාගෙන යාම.

අරමුණු

- මගීන්, භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය කිරීම සහ සංචාරක ප්‍රවාහන පහසුකම් සැපයීම.
- මහජන විශ්වාසය දිනා ගනිමින් රථවාහන තදබදය සහ මාර්ග අනතුරු වළක්වා ගැනීම සඳහා කාලසටහනකට අනුව ප්‍රවාහන සේවා පවත්වාගෙන යාම.
- ආයතනික ව්‍යුහය ශක්තිමත් කිරීම.
- මහාමාර්ග හා දුම්රිය මාර්ගවලට සම්බන්ධ පරිසර හිතකාමී සහ මගී හිතකාමී ප්‍රවාහන පද්ධතියක් ස්ථාපිත කිරීම.
- 1991 අංක 37 දරණ ජාතික ප්‍රවාහන කොමිෂන් පනත ක්‍රියාවට නැංවීම
- 1950 අංක 18 දරණ දුම්රිය පනත ක්‍රියාත්මක කිරීම.
- 2005 අංක 27 දරණ ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩල පනත ක්‍රියාවට නැංවීම
- 1997 අංක 25 දරණ ජාතික ප්‍රවාහන වෛද්‍ය ආයතන පනත ක්‍රියාවට නැංවීම
- 1951 අංක 14 දරණ මෝටර් රථ ප්‍රවාහන පනත ක්‍රියාවට නැංවීම
- වෙනත් අමාත්‍යාංශයකට පවරා නොමැති ප්‍රවාහන විෂය පවරා ඇති අමාත්‍යාංශ හා ඊට අනුබද්ධිත ආයතනයන් වෙත පවරා ඇති විෂයයන්ට අදාළ අනෙකුත් සියලු ව්‍යවස්ථාවන් ක්‍රියාවට නැංවීම.

1.3 ප්‍රධාන කාර්යයන් හා කර්තව්‍යයන්

අංක 2289/43 හා 2022.07.22 දිනැති ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ අති විශේෂ ගැසට් පත්‍රය අනුව ප්‍රවාහන ක්ෂෙත්‍රය සඳහා පහත කාර්යයන් හා කර්තව්‍යයන් පවරා ඇත.

- රජය මඟින් ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන ජාතික ප්‍රතිපත්තීන් මත පිහිටා ප්‍රවාහන විෂයට සහ දෙපාර්තමේන්තු හා ව්‍යවස්ථාපිත ආයතන හා රාජ්‍ය සංස්ථාවන්හි විෂයන්ට අදාළ ප්‍රතිපත්ති හා වැඩසටහන් සහ ව්‍යාපෘති සම්පාදනය කිරීම, ක්‍රියාත්මක කිරීම සහ ඇගයීම.
- අමාත්‍යාංශ විෂය පථයට අයත් වන මහජන සේවාවන් කාර්යක්ෂමව හා මහජන හිතකාමී අයුරින් ලබාදීම.
- නාස්තිය හා දූෂණය පිටු දකිමින් අමාත්‍යාංශයේ කාර්යයභාරයය ඉටුකිරීමට සහතික කිරීමට ඉවහල් වන ආකාරයට නවීන තාක්ෂණය යොදාගනිමින් සියළු ක්‍රම සහ විධි ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම.

- වාහන තදබදය අවම කිරීම සඳහා වාහන අංගන පිහිටුවීම.
- මගී තොටුපල සේවාවන් සැපයීම.
- ආරක්ෂාකාරී සහ විශ්වාසනීය මගී ප්‍රවාහන සේවාවක් සැපයීම.
- පරිසර හිතකාමී ප්‍රවාහන සේවා පද්ධතියක් හඳුන්වාදීම.
- පුද්ගලික ප්‍රවාහන සේවාවන් නියාමනය කිරීම.
- බස්රථ නිශ්පාදනය හා ප්‍රවාහන ක්ෂෙත්‍රයන්ට අදාළ දේශීය කර්මාන්ත පද්ධතියක් ගොඩනැඟීම.
- නව දුම්රිය මාර්ග ඉදිකිරීම, පුළුල් කිරීම සහ ඊට අදාළව ඉඩම් පවරා ගැනීම සහ යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය ඇතුළු සියළු කටයුතු.
- වරායන් වෙත දුම්රිය මගින් භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය කිරීමට අවශ්‍ය පහසුකම් ස්ථාපනය කිරීම සහ පුළුල් කිරීම.
- මෝටර්ර ථ වාහන ලියාපදිංචිය හා බලපත්‍ර නිකුත් කිරීම.
- රියදුරු බලපත්‍ර නිකුත් කිරීම.
- මෝටර් රථ වාහන වලට අදාළ නීතිරීති සහ මාර්ගෝපදේශ නිකුත් කිරීම සහ නියාමනය කිරීම.
- හරිතාගාර වායු විමෝචනය අවම කිරීම සඳහා ප්‍රවාහන ක්ෂෙත්‍රයේ දායකත්වය උදෙසා උපායමාර්ග වැඩසටහන් ක්‍රියාත්මක කිරීම.
- අමාත්‍යාංශය හා අනුබද්ධිත ආයතන වලට පැවරී ඇති අනෙකුත් විෂයයන්ට අදාළ සියලු කටයුතු කිරීම.
- අමාත්‍යාංශය හා අනුබද්ධිත ආයතන අධීක්ෂණය කිරීම.

1.4 අමාත්‍යාංශයේ සංවිධාන සටහන

1.4.1 සෙත්සිරිපාය පරිශ්‍රය - පිටු අංක 07
1.4.2 මරදාන පරිශ්‍රය - පිටු අංක 08

1.5 අමාත්‍යාංශය යටතේ පවතින දෙපාර්තමේන්තු

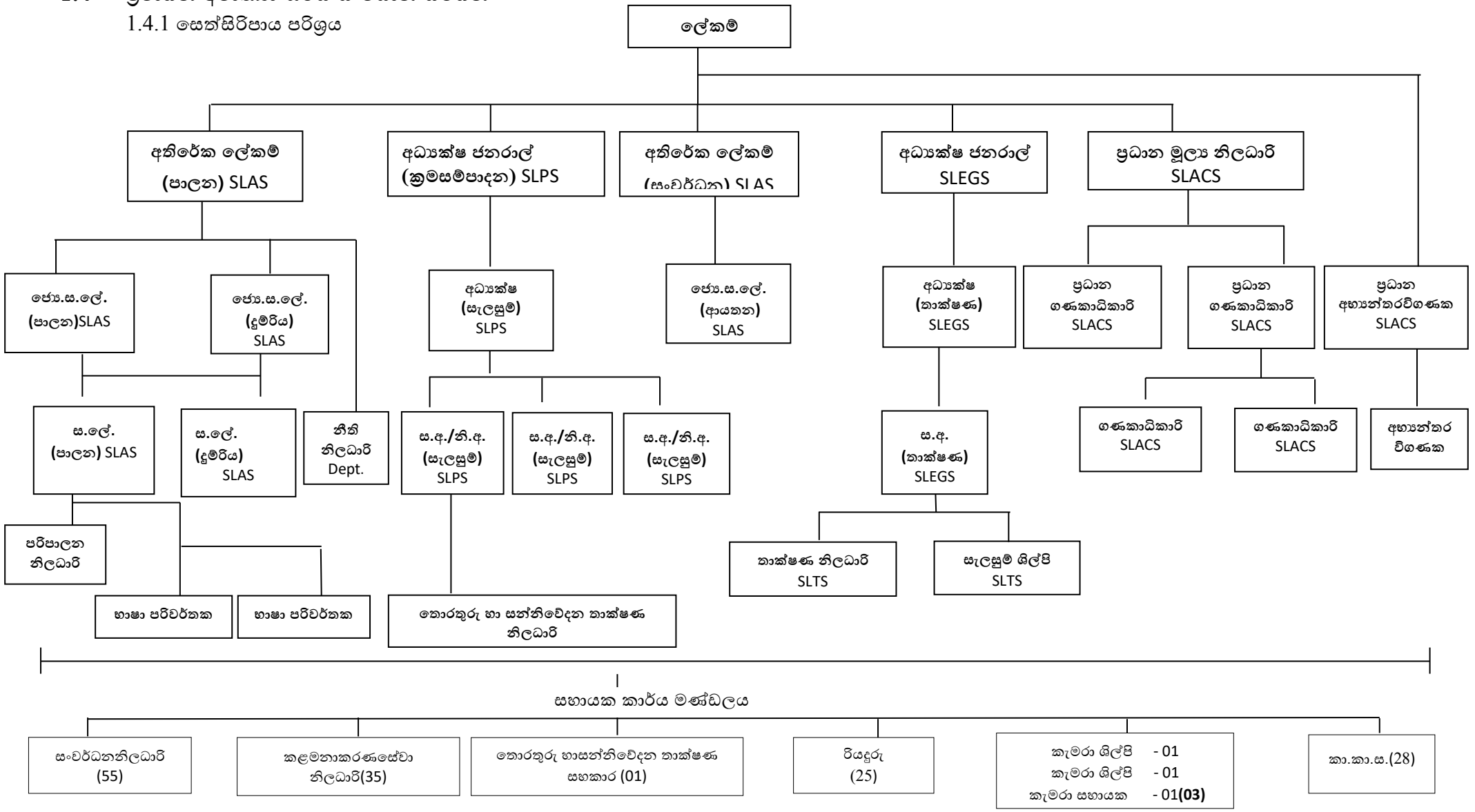
- ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව
- මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව

1.6 අමාත්‍යාංශය යටතේ පවතින ආයතන

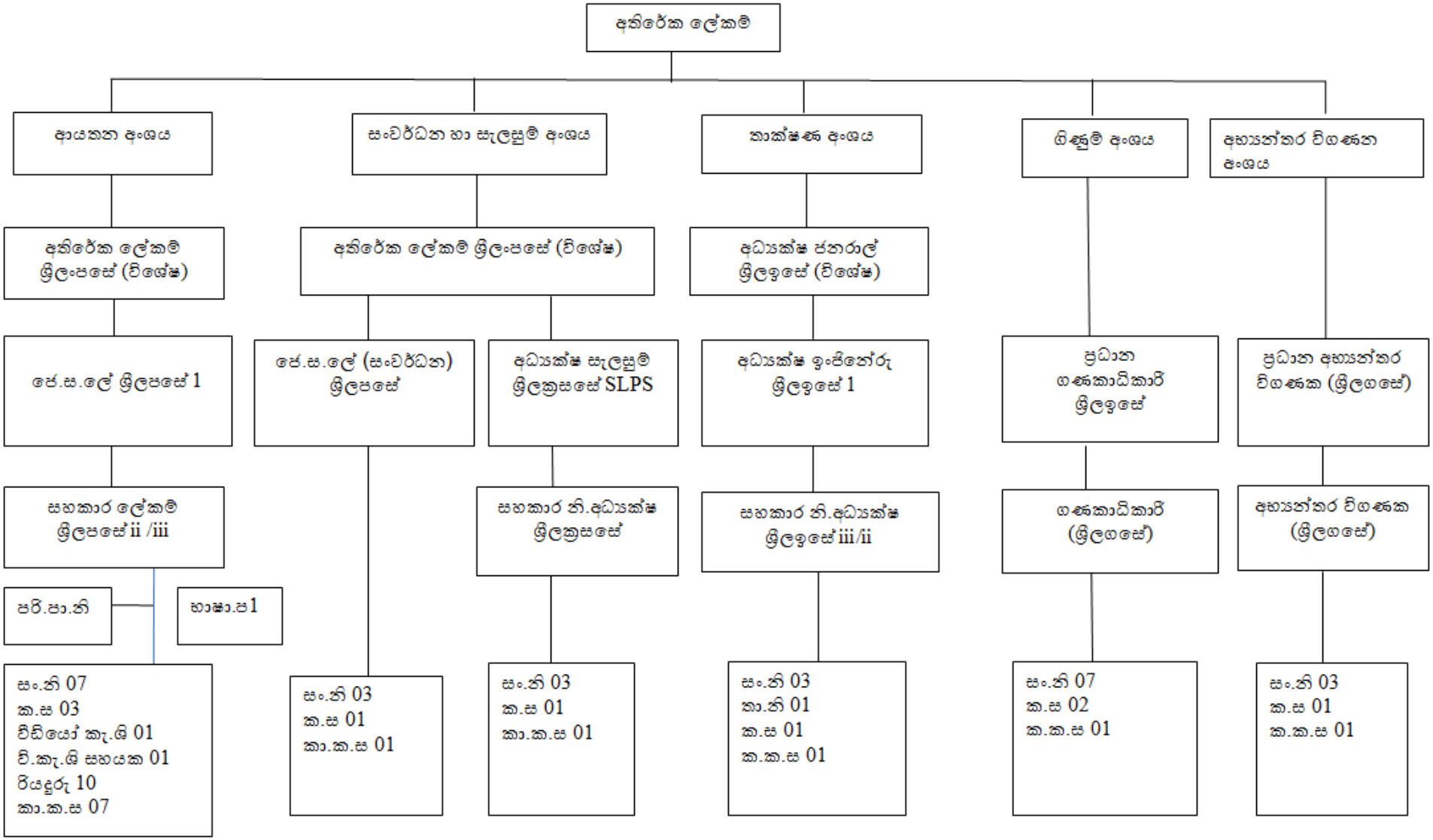
- ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය
- ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව
- ජාතික ප්‍රවාහන වෛද්‍ය ආයතනය
- මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳ ජාතික සභාව
- ලක්දිව ඉංජිනේරු පුද්ගලික සමාගම

1.4 ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශයේ සංවිධාන සටහන

1.4.1 සෙත්සිරිපාය පරිශ්‍රය



1.4.2 මරදාන පරිශ්‍රය



1.7 විදේශ ආධාර ලබන ව්‍යාපෘති

ව්‍යාපෘතියේ නම	මූල්‍ය ප්‍රභවය		ව්‍යාපෘතියේ ඇස්තමේන්තුගත වටිනාකම (රු.මි.)	සමුච්චිත වියදම (රු. මි.) (2022.12.31 දිනට)	කාල සීමාව	සාරාංශගත ව්‍යාපෘති ප්‍රගතිය	
	දේශීය/විදේශීය	ආයතනය				%	විස්තර
මහ කොළඹ නාගරික ප්‍රවාහන ජාල වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘති	දේ වි	(JBIC) ශ්‍රී ලංකා රජය	4,980.0	4729.72	2009-2013- අදියර 1 2013-2023 - අදියර 2 -	97%	නාගරික සැලසුම් සකස් කිරීම බහුවිධ ප්‍රවාහන මධ්‍යස්ථාන සැලසුම් කිරීම යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය
ප්‍රවාහන ව්‍යාපෘති සැකසීමේ පහසුකම (TPPF)	වි දේ	ADB ශ්‍රී ලංකා රජය	1,456.50 9,798.08	4,836.10	2016-2023		ව්‍යාපෘතියට අදාළ නිමැවුම් 2021.04.30 දිනට අවසන් කර ඇත.
දුම්රිය රක්ෂිතයේ අනවසර පදිංචිකරුවන් නැවත පදිංචි කිරීම	දේ	ලංකා රජය	9600.00	3181.45	2016-2025	33.14%	
දුම්රිය කාර්යක්ෂමතාව නැංවීමේ ව්‍යාපෘතිය (REIP)	වි දේ	ADB ශ්‍රී ලංකා රජය	28,232.00 5,646.40	5005.64 230.52	2019- 2025	17.73% 4.08%	
මහව-ඕමන්ත දුම්රිය ව්‍යාපෘතිය	වි	ඉන්දියානු ණය ආධාර	91.26	12,639.4	වසර 3ක්	40% 53%	භෞතික මූල්‍ය
ලෝක බැංකු ණය ආධාර යටතේ සනීපාරක්ෂක පහසුකම් වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය	වි	ලෝක බැංකුව	459.7	212.4	වසර 2ක්	99%	දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව මගින් ක්‍රියාත්මක කල ව්‍යාපෘතිය නිමකර ඇති අතර, ශ්‍රී ලංගම විසින් නිමකර ඇති ප්‍රගතිය 95%කි. ඉතිරි වැඩ කටයුතු ආයතනික ප්‍රතිපාදන මගින් සිදුකරයි.

දේ- දේශීය **වි-** විදේශීය

02 පරිච්ඡේදය

ඵලදායී හා කාර්යක්ෂම ප්‍රවාහන සේවාවක කරා පියනගමු.....

ප්‍රවාහනය යනු රටේ ආර්ථිකයට සෘජු බලපෑමක් ඇති කරන එක් වැදගත් සේවාවකි. විධිමත් ප්‍රවාහන පද්ධතියක් ගොඩනැංවීම තුළින් රටක සංවර්ධන ඉලක්කයන් කරා ලහාවීමේදී මහාමාර්ග හා දුම්රිය මාර්ග පද්ධතිය ඇතුළු යටිතල පහසුකම් පුළුල් කිරීම, සුවපහසු හා කාර්යක්ෂම මගී ප්‍රවාහනය, පරිසර බලපෑම්, මාර්ග තදබදය වැනි සාධක පිළිබඳ අවධානය යොමුකල යුතුය. මගී ජනතාවගේ සහ කර්මාන්ත හා සේවා අංශයන්හි අවශ්‍යතාවන් ආමන්ත්‍රණය වන පරිදි ප්‍රවාහන පහසුකම් වැඩිදියුණු කිරීමත් ඒ තුළින් රටේ සංවර්ධන ක්‍රියාවලිය සඳහා දායකවීමත් ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශයේ වගකීම වේ. ඒ සඳහා ප්‍රතිපත්ති සම්පාදනය කිරීමත් ඒවා ක්‍රියාත්මක කරවීම, අධීක්ෂණය, ඇගයීම හා පසුවිපරම් කිරීම ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය මඟින් සිදු කෙරේ.

2022 වසරේ මුල් භාගයේ ශ්‍රී ලාංකික ජනතාව මුහුණ දුන් ප්‍රධානම අර්බුදයන් අතර ඉන්ධන හිඟය, ඉන්ධන මිල අනපේක්ෂිත ලෙස ඉහළ යාම දැක්විය හැක. මේ හේතුවෙන් පුද්ගලික වාහන පමණක් නොව විකල්ප ප්‍රවාහන ක්‍රමවේදයන් අඛණ්ඩව පවත්වාගෙන යාම සඳහා ද දැඩි බලපෑමක් එල්ල වූ අතර මෙහිදී විවිධ සීමාවන් යටතේ පොදු ප්‍රවාහන සේවා ජනතා අවශ්‍යතා සපුරාලීම සඳහා පවත්වාගෙන යන ලදී. එම නිසා ජනතාව විශාල වශයෙන් තම සංචලන අවශ්‍යතා සපුරාගැනීම සඳහා පොදු ප්‍රවාහන සේවා වෙත යොමු විය.

ආර්ථික සංවර්ධනය සහ මානව යහපැවැත්ම වෙනුවෙන් ගුණාත්මක, විශ්වාසදායී, ආපදාවන්ට ඔරොත්තු දෙන ප්‍රවාහන සේවාවක් ගොඩනැංවීමේදී දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට විශාල කාර්යභාරයක් පැවරේ. දැනට පවතින දුම්රිය මාර්ග ජාලය වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘති, මහව සිට ඕමන්තෙයි දක්වා දුම්රිය මාර්ගය පුනරුත්ථාපනය කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය සහ මහ කොළඹ තදාසන්න දුම්රිය මාර්ග ව්‍යාපෘතිය, ඉන්දියානු ණය යෝජනා ක්‍රමය යටතේ දුම්රිය ඇණිය ශක්තිමත් කිරීම සඳහා නව දුම්රිය කට්ටල මිලදී ගැනීම, දේශීය අරමුදල් මගින් මගී මැදිරි පුනරුත්ථාපනය කිරීම සහ දුම්රිය ඇණියේ අඛණ්ඩ නඩත්තු හා අලුත්වැඩියා කටයුතු ද සිදු කිරීම, බස්රථ මගින් සපයනු ලබන මගී ප්‍රවාහන සේවාවේ කාර්යක්ෂමතාවය වැඩිකිරීම සඳහා ඉන්දියානු ණය ආධාර යටතේ බස්රථ 200ක් ආනයනය කර සේවාවේ යෙදවීම, මගී පහසුව සහ ආරක්ෂාව සඳහා ප්‍රමුඛතාවය ලබා දෙමින් දුම්රිය තුළට ප්‍රවේශවීම සහ පිටවීම පහසු කරලීම සඳහා දුම්රිය වේදිකා ඉස්සීම සහ දීර්ඝ කිරීමේ කටයුතු සිදු කිරීම සහ විශේෂ අවශ්‍යතා ඇති පුද්ගලයන් සඳහා ප්‍රවේශ පහසුකම් පුළුල් කිරීම ආදිය සිදුකෙරේ.

ශ්‍රී ලාංකීක ජනතාවට ආරක්ෂිත, සුවපහසු, විශ්වාසදායී මගී ප්‍රවාහන සේවයක් සාධාරණ ගාස්තු ක්‍රමයක් යටතේ පිරිනමමින් රාජ්‍ය අංශයේ දායකත්වය ලබමින් නැගී සිටින ජනතා හිතෛෂී ආයතනයක් ලෙස ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය හැඳින්විය හැකිය. මෙම ආයතනය මඟින් ශ්‍රී ලංකාවේ සෑම ප්‍රදේශයක්ම ආවරණය වන පරිදි තම සේවා දියත් කරමින් ජනතාව සඳහා සේවාවන් රැසක් ලබා දේ. ශ්‍රීලංගම හා දුම්රිය ඒකාබද්ධ සේවය වඩාත් විධිමත් කරමින් ව්‍යාජ්ත කිරීම, දුරකථන ඇමතුම් මගින් බස්රථවල ආසන වෙන් කර ගැනීමේ පහසුකම ඇතිකිරීම, වාර ප්‍රවේශ පත්‍ර සේවා, සමාන්තර මගී සේවා, හදිසි බිඳ වැටීම් වලදි ශ්‍රීලංගම සේවා, මහරගම අපේක්ෂා රෝහල වෙත විශේෂ බස් රථ සේවාවක් ආරම්භ කිරීම, "බස් පුස්තකාල" ව්‍යාපෘතිය, “Park & Ride” ව්‍යාපෘතිය යනාදිය ශ්‍රීලංගමය මඟින් ලබාදෙන ප්‍රධාන සේවාවන් වේ. ලෝක බැංකු ආධාර යටතේ දුම්රිය ස්ථානවල සහ බස් ඩිපෝවල සනීපාරක්ෂක පහසුකම් වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා ව්‍යාපෘතියක් (CERC ව්‍යාපෘතිය) ක්‍රියාත්මක කර ඇත.

ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රවාහන මාධ්‍යයන් නියාමනය කිරීම සහ බස්රථ මගින් මගී ප්‍රවාහනය කිරීමට අදාළ ජාතික ප්‍රතිපත්තිය පිළිබඳව රජයට උපදෙස් දීම සහ එම ප්‍රතිපත්තිය ක්‍රියාවේ යෙදවීම පිණිස 1991 අංක 37 දරන ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභා පනතින් ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව පිහිටුවා ඇත. ජාතික

ගමනාගමන කොමිෂන් සභා පනත මගින් පැවරී ඇති බලතල හා කර්තව්‍යයන්ට අනුකූලව ශ්‍රී ලාංකික ජනතාවට කාර්යක්ෂම, ඉහල ප්‍රමිතියකින් යුත් පරිසර හිතකාමී, සුවපහසු ප්‍රවාහන සේවාවක් ලබාදීම සහ ප්‍රවාහනයට නූතන ප්‍රවේශයක් ඇති කිරීම සඳහා විවිධ ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක කර ඇත.

පහසුකම් අවම ප්‍රදේශවල ජනතාවගේ ප්‍රවාහන පහසුකම් වැඩිදියුණු කිරීම අරමුණු කරගනිමින් සමාජ සුභසාධන බස් සේවාලෙස ‘‘සිසු සැරිය’’ සහ ‘‘නිසි සැරිය’’ සේවා ක්‍රියාත්මක වේ. නව ‘‘සිසු සැරිය’’ සේවා 52ක්, නව ‘‘නිසි සැරිය’’ සේවා 25ක් 2022 වසරේ දී ආරම්භ කරන ලදි. සිසුසැරිය මඟින් පාසල් සිසුන්ට ආරක්ෂිත සහ විශ්වාසනීය පොදු ප්‍රවාහන සේවාවක් ලබාදෙන අතර ක්‍රියාත්මක වන සමස්ථ සිසුසැරිය සේවා සංඛ්‍යාව 1,617 කි. නිසි සැරිය සේවාව, රාත්‍රී හා අලුයම කාලයේ මගී ජනතාවගේ ප්‍රවාහන පහසුකම් සපුරාලීම සඳහා ක්‍රියාත්මක වන අතර ක්‍රියාත්මක සමස්ථ නිසි සැරිය සේවා සංඛ්‍යාව 216 කි. කිසිදු බස්රථ සේවාවක් ක්‍රියාත්මක නොවන, සමාජයීය වශයෙන් බස්රථ සේවාවක් අවශ්‍ය වුවද ආර්ථිකමය ලාභ නොලබන මාර්ග බැවින් මගී ප්‍රවාහනය සඳහා ධාවකයින් ඉදිරිපත් නොවන ග්‍රාමීය ප්‍රදේශවල වෙසෙන ජනතාවට ප්‍රවාහන පහසුකම් සැපයීම සඳහා "ගැමි සැරිය’’ බස් රථ සේවාව ක්‍රියාත්මක වන අතර ක්‍රියාත්මක සමස්ථ සේවා සංඛ්‍යාව 13 කි.

පර්යේෂණ ප්‍රතිඵල පාදක කර ගත් නවීන තාක්ෂණය මෙරටට උචිත පරිදි පොදු ප්‍රවාහනයේ උන්නතිය උදෙසා යොදා ගත යුතුය. ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳ පර්යේෂණ දැනුම ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයට ලබා දීම සඳහා පර්යේෂකයන් සහ පාර්ශවකරුවන් අතර මනා සම්බන්ධීකරණයක් හා සන්නිවේදනයක් ගොඩ නඟා ගැනීම මේ සඳහා ඉතා වැදගත් වේ. එහිදී පොදු ප්‍රවාහන සේවය සඳහා නවීන තාක්ෂණය හඳුන්වා දීම යටතේ ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ ක්‍රියාවලීන් ස්වයංක්‍රියකරණය කිරීම, Google (ගූගල්) තාක්ෂණය ඔස්සේ පොදු ප්‍රවාහන සේවා තොරතුරු ලබා දීම, MyBus-SL යෙදවුම හඳුන්වා දීම, බස් රථ සඳහා GPS සවි කිරීම හා මාර්ගගත ආසන වෙන් කිරීම යනාදී කටයුතු සිදු කර ඇත. තවද මෙම වසරේ දී මාකුඹුර බහුවිධ ප්‍රවාහන මධ්‍යස්ථානය විසින් දක්ෂිණ අධිවේගි මාර්ගයේ ගමන් ගන්නා මාකුඹුර - ගාල්ල බස්රථ සඳහා පෙරගෙවුම් කාඩ්පත් ක්‍රමයක් හඳුන්වාදෙන ලදි.

ශ්‍රී ලංකාව තුළ මෝටර් වාහන ලියාපදිංචිය, නියාමනය, රියදුරු බලපත් නිකුත් කිරීම, මාර්ග ආරක්ෂාව හා පරිසර හිතකාමී වාහන භාවිතය යන අරමුණු පෙරදැරිව කාර්යක්ෂම හා ඵලදායී සේවාවක් සැපයීම සඳහා මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව පිහිටුවා ඇත. සියලුම දිස්ත්‍රික් කාර්යාල මාර්ගගත (online) සම්බන්ධතාව මඟින් නාරාහේන්පිට ප්‍රධාන කාර්යාලය සමඟ සම්බන්ධ වීමෙන්, ග්‍රාමීය/ප්‍රාදේශීය මට්ටමේ සේවාලාභීන්ගේ අවශ්‍යතා කඩිනමින් ඉටු කිරීමත්, නවීන පහසුකම් සහ නව තාක්ෂණය තුළින් සේවාලාභී අපේක්ෂාවන් වඩා පහසුකරලීමත් දෙපාර්තමේන්තුවේ ඉදිරි අභිලාෂයන් අතර ප්‍රධාන වේ. මෙම අමාත්‍යාංශය විසින්, සපයනු ලබන සේවාවන් සඳහා ඉලෙක්ට්‍රොනික් කාඩ්පත් මඟින් ගෙවීම් කිරීමේ පහසුකම ලබා දීම, අංක තහඩු බෙදා හැරීමට සීඝ්‍රගාමී භාණ්ඩ බෙදාහැරීමේ (කූරියර්) ක්‍රමවේදයක් හඳුන්වා දීම යනාදි ඉලක්ක සපුරාගෙන ඇත. 2022 වර්ෂයේ මුද්‍රණය කර ඇති රියදුරු බලපත්‍ර ප්‍රමාණය 125,250 කි. ලියාපදිංචි නව වාහන සංඛ්‍යාව 20,510 ක් වන අතර වාහන පැවරුම් සංඛ්‍යාව 612, 877 කි.

‘‘සැමට සුරක්ෂිත මාර්ග පද්ධතියක්’’ යන දැක්ම මුල් කරගනිමින් මාර්ග ආරක්ෂාව පිලිබඳ ජාතික සභාව පිහිටුවා ඇත. මාර්ග ආරක්ෂාව පිලිබඳ ජාතික සභාව, ‘‘ජාතික ප්‍රවාහන සුරක්ෂාව පිලිබඳ කොමිෂන් සභාව’’ ලෙස ස්ථාපිත කිරීමට අදාළ අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතිය ලැබී ඇති අතර ඊට අදාළ පනත් කෙටුම් පත සකස්කර නීති කෙටුම්පත් දෙපාර්තමේන්තුවට යොමුකර ඇත. එමෙන්ම 2021 - 2025 කාල සීමාව සඳහා මාර්ග අනතුරු අවම කිරීම සඳහා අදාළ පාර්ශවකරුවන්ගේ සහභාගීත්වයෙන් පස් අවුරුදු ක්‍රියාකාරී සැලැස්මක් සකස් කර අවසන් කර ඇත. රුපියල් මිලියන 150 ක වටිනාකමකින් යුතු ලේසර් වේගමාපක, අඳුරු වීදුරු පරීක්ෂා කිරීමේ ලුමිනස් මීටර්, ශබ්දය පරීක්ෂා කිරීමේ මීටර් යනාදී තාක්ෂණික උපකරණ ශ්‍රී ලංකා රථවාහන පොලිසියට ලබා දීමට කටයුතුකර ඇත. එමෙන්ම මත්ද්‍රව්‍ය භාවිතා කර රිය ධාවනය කරන

රියදුරන් හඳුනා ගැනීමේ උපකරණ කට්ටල මිල දී ගැනීමට අවශ්‍ය රුපියල් මිලියන 10ක් ශ්‍රී ලංකා පොලීසියට ලබා දී ඇත.

ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ හා පුද්ගලික බස් හිමියන්ගේ අබලන් වන මගී බස් රථ සහනදායී මිලකට උසස් තත්ත්වයෙන් අලුත්වැඩියා කොට ධාවනයට එක් කිරීම සඳහා ලක්දිව ඉංජිනේරු සමාගම පිහිටුවා ඇත. 2001 වර්ෂයේ සිට 2021 වර්ෂය තෙක් ශ්‍රීලංගම බස් රථවල බස් බොඩි අලුත්වැඩියාව පමණක් සිදුකළ මෙම ආයතනය 2021 වර්ෂයේදී රජයට අයත් සියළු වාහනවල අලුත්වැඩියාවන් හා සේවා සැපයීම් සිදු කිරීම සඳහා නවීන යන්ත්‍රෝපකරණ වලින් සමන්විත වාහන සේවා මධ්‍යස්ථානයක් ආරම්භ කරන ලදි.

ජාතික ප්‍රවාහන වෛද්‍ය ආයතනය කොළඹ පිහිටි ප්‍රධාන කාර්යාලය සහ දිවයින පුරා පිහිටි දිස්ත්‍රික් කාර්යාල 25 කින් සමන්විත වේ. සියලුම රියදුරු බලපත්‍ර අපේක්ෂකයන්ට ගුණාත්මක වෛද්‍ය පරීක්ෂණ සිදුකර ශාරීරික හා මානසික යෝග්‍යතාවය පිළිබඳ සහතික කිරීම මෙම ආයතනයේ ප්‍රධාන කාර්යභාරයයි. 2022 අගෝස්තු වන විට වෛද්‍ය පරීක්ෂණ 558,032ක ප්‍රමාණයක් සිදුකර ඇත.

එමෙන්ම යාවත්කාලීන වූ ජාතික ගොඩබිම් ප්‍රවාහන ප්‍රතිපත්තියක අවශ්‍යතාව මෙම වසර තුළ තදින්ම පෙන්නුම් විය. අර්බුදකාරී අවස්ථාවන්හි ජනතාවගේ ප්‍රවාහන අවශ්‍යතා සපුරාලීම සඳහා ගත හැකි ක්‍රියාමාර්ග පිළිබඳ කාලානුරූපී නිගමනයන්ට එළඹීමට ප්‍රවාහන ප්‍රතිපත්තියක ඇති අවශ්‍යතාව මැනවින් පිළිඹිඹු විය. එබැවින් මගී හා භාණ්ඩ ප්‍රවාහනයේ සියළු මානයන් ආමන්ත්‍රණය වන පරිදි පවතින ප්‍රවාහන ප්‍රතිපත්තිය යාවත්කාලීන කිරීමේ වැඩකටයුතු 2022 වසරේදී ආරම්භ කරන ලදී.

ජනතාව වැඩි වශයෙන් පොදු ප්‍රවාහන සේවාව වෙත ආකර්ෂණය කර ගැනීම මෙම අමාත්‍යාංශය වෙත පැවරී ඇති ප්‍රධාන අභියෝගයක් වන අතර, එයට සාර්ථකව මුහුණ දීමට හැකි වන්නේ ජනතා හිතවාදී, සුවපහසු, කාර්යක්ෂම සහ නිසි වෙලාවට ධාවනය වන ප්‍රවාහන සේවාවක් ක්‍රියාත්මක කිරීම තුළිනි. එබැවින් ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයට අදාලව පිහිටුවා ඇති මෙම සියලු ආයතන සම්බන්ධීකරණය ද ඒවායේ කටයුතු සඳහා මාර්ගෝපදේශනය ද එම කටයුතු අධීක්ෂණය ද සිදුකරමින් ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය ශ්‍රී ලාංකික ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ නියමුවා ලෙස ක්‍රියාකරයි.

එම්. එම්. පී. කේ. මායාදුන්නෙ
ලේකම්
ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය

03 පරිච්ඡේදය

2022 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වූ වසර සඳහා වන සමස්ත මූල්‍යකාර්ය සාධනය

3.1 මූල්‍ය කාර්ය සාධන ප්‍රකාශය

3.2 මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශය

3.3 මුදල් ප්‍රවාහ පිළිබඳ ප්‍රකාශය

*ඉහත දැක්වෙන ප්‍රකාශ සම්බන්ධයෙන් අදාළ තොරතුරු ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශයේ මහාමාර්ග අංශය විසින් ඇතුළත් කරනු ලබයි.

3.4 මූල්‍ය ප්‍රකාශ සටහන්

-

3.5 ආදායම් එකතු කිරීමේ කාර්ය සාධනය

ආදායම් කේතය	ආදායම් කේතයේ විස්තරය	ආදායම් ඇස්තමේන්තුව		එකතු කරන ලද ආදායම	
		මුල් ඇස්තමේන්තුව (රු.මි.)	අවසන් ඇස්තමේන්තුව (රු.මි.)	ප්‍රමාණය (රු.මි.)	අවසාන ආදායම් ඇස්තමේන්තුවේ % ලෙස
20.03.99.00	වෙනත් ලැබීම්	43.75	43.75	24.21	55.34
20.02.02.99	ර.නි.අ.බ්. පොළි	1.42	1.29	1.09	84.50
20.03.03.02	දඩ සහ රාජසන්තක කිරීම්	1.00	1.00	0.06	6.00
20.02.01.01	ගෙවල් කුලී	1.42	1.29	0.11	8.53
20.06.02.02	ප්‍රාග්ධන වත්කම් විකිණීම (වෙනත්)	0.51	0.36	0.48	133.34

3.6 වෙන් කරන ලද ප්‍රතිපාදන උපයෝගී කර ගැනීමේ කාර්ය සාධනය

ප්‍රතිපාදන වර්ගය	වෙන් කරන ලද ප්‍රතිපාදන (රු)		තත්‍ය වියදම (රු)	උපයෝගී කරනු ලැබූ ප්‍රතිපාදන, අවසන් කරන ලද අවසාන ප්‍රතිපාදන ප්‍රමාණයේ % ලෙස
	මුල් ප්‍රතිපාදනය	අවසාන ප්‍රතිපාදනය		
පුනරාවර්තන	10,726,020,000	10,726,020,000	9,914,581,902.21	92.43
ප්‍රාග්ධන	3,935,500,000	3,935,500,000	3,867,411,276.82	98.27

3.7 මු.රෙ. 208 ප්‍රකාරව, වෙනත් අමාත්‍යාංශ/ දෙපාර්තමේන්තුවල නියෝජිතයෙකු ලෙස මෙම දෙපාර්තමේන්තුවට/ දිස්ත්‍රික් ලේකම් කාර්යාලයට/ පළාත් සභාවට ප්‍රදානය කරන ලද ප්‍රතිපාදන

අංකය	ප්‍රතිපාදන ලද අමාත්‍යාංශය / දෙපාර්තමේන්තුව	ප්‍රතිපාදනයේ අරමුණ	ප්‍රතිපාදන (රු)		තත්‍ය වියදම රුපියල් (රු)	උපයෝගී කර ගන්නා ලද ප්‍රතිපාදන, ලබා දුන් අවසාන ප්‍රතිපාදනවල % ලෙස
			මුල් ප්‍රතිපාදන	අවසාන ප්‍රතිපාදන		
01	කුරුණෑගල දි/ලේ	කුරුණෑගල-හබරණ	3,250,000	3,250,000	3,250,000	100
02	අනුරාධපුර දි/ලේ	ව්‍යාපෘතිය සඳහා ඉඩම්	450,000	450,000	449,947.55	100
03	පොලොන්නරුව දි/ලේ	අත්පත් කරගැනීම	350,000	350,000	350,000	100
04	මාතලේ දි/ලේ	පරිපාලන වියදම් දැරීම සඳහා	2,000,000	2,000,000	1,846,599.13	92

3.8 මූල්‍ය නොවන වත්කම් වාර්තා කිරීමේ කාර්ය සාධනය

වත්කම් කේතය	කේත විස්තරය	31.12.2022 දිනට භාණ්ඩ සමීක්ෂණ වාර්තාව අනුව ශේෂය	31.12.2022 දිනට මූල්‍ය තත්ත්ව වාර්තාව අනුව ශේෂය	ඉදිරියේ දී ගිණුම්කරණයට නියමිත	ප්‍රගතිය % ලෙස වාර්තා කිරීම
9151	ගොඩනැඟිලි හා ව්‍යුහයන්	මේ සඳහා අවසාන වාර්තාව මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය මගින් ඉදිරිපත් කරනු ලබයි. එතෙක් ප්‍රවාහන අංශයට අදාළ දත්ත ඉදිරිපත් කර ඇත.			
9152	යන්ත්‍රෝපකරණ				
9153	ඉඩම්				
9154	අස්පෘශ්‍ය වත්කම්				
9155	ජීව විද්‍යාත්මක වත්කම්				
9160	කෙරීගෙන යන වැඩ				
9180	බදු දෙන ලද වත්කම්				

3.9 විගණකාධිපතිවරයාගේ වාර්තාව **

** පාර්ලිමේන්තුවට ඉදිරිපත් කිරීමේ දී, විගණකාධිපතිවරයා විසින් නිකුත් කරන ලද අවසාන විගණන වාර්තාව - **ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශයේ මහාමාර්ග අංශය විසින් ඉදිරිපත් කරනු ලබයි.**

04 පරිච්ඡේදය

කාර්ය සාධන දර්ශක

4.1 ආයතනයේ කාර්ය සාධන දර්ශක (ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම මත පදනම්ව)

විශේෂිත දර්ශක	අපේක්ෂිත නිමැවුමේ ප්‍රතිශතයක් (%) ලෙස තත්‍ය නිමැවුම			
	100 - 90%	89- 75%	74 - 50%	49 - 0%
දුම්රිය ප්‍රවාහනය				
➢ භාණ්ඩ ප්‍රවාහන දුම්රිය සංඛ්‍යාව	✓			
➢ දිනකට ක්‍රියාත්මක වන දුම්රිය සංඛ්‍යාව	✓			
➢ ඉදිකළ දුම්රිය මාර්ග (දිග කි.මී)	✓			
බස් රථ ප්‍රවාහනය				
➢ ක්‍රියාත්මක කරන ලද නව සිසුසැරිය බස්රථ සේවා සංඛ්‍යාව			✓	
➢ ක්‍රියාත්මක කරන ලද නව නිසිසැරිය බස්රථ සේවා සංඛ්‍යාව				✓
➢ නව තාක්ෂණය පදනම් කරගත් සේවා සංඛ්‍යාව				✓
➢ වසරකට පුහුණු කරනලද බස්රථ කාර්යය මණ්ඩල සංඛ්‍යාව		✓		
➢ ක්‍රියාත්මක කරනලද ඒකාබද්ධ සහ ඒකාබද්ධ නොවන කාලසටහන් සංඛ්‍යාව			✓	
➢ සවිකරන ලද සංඥා පුවරු සංඛ්‍යාව				✓
➢ ප්‍රවාහනයට සම්බන්ධ පාර්ශවකරුවන් දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහන්			✓	
➢ ජාතික ප්‍රවාහන සංඛ්‍යාලේඛන වාර්තා සකස්කිරීම	✓			
➢ මහජන පැමිණිලි සම්බන්ධයෙන් පවත්වන ලද පරීක්ෂණ සංඛ්‍යාව		✓		
මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව				
➢ භෞතික සම්පත් සංවර්ධනය යටතේ ඉදිකිරීම් හා අළුත්වැඩියාවන් වල භෞතික හා මූල්‍ය ප්‍රගතිය	✓			
➢ ස්ථාවර වත්කම් අත්පත් කරගැනීම යටතේ දෘඩාංග හා මෘදුකාංග අත්පත් කරගැනීමේ භෞතික හා මූල්‍ය ප්‍රගතිය	✓			
➢ මානව සම්පත් සංවර්ධනය සඳහා සිදුකර ඇති වැඩසටහන් ගණන හා එහි මූල්‍ය ප්‍රගතිය	✓			
➢ මූලධන ආයෝජනය යටතේ රියදුරු බලපත්‍ර නිකුත් කර ඇති ප්‍රමාණය සහ ඒ සඳහා කර ඇති වියදම			✓	
මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳ ජාතික සභාව				
➢ මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳ ජාතික සභාව කොමිෂන් සභාවක් බවට පත්කිරීම			✓	
➢ එක්සත් ජාතීන්ගේ සංවිධානය විසින් හඳුන්වාදුන් 2011-2021				✓

සමාලෝචනය හා 2021-2030 නව මාර්ග ආරක්ෂණ දශකයට සමගාමීව සැලැස්මක් සකස්කිරීම				
➢ යතුරුපැදි අනතුරු අවමකිරීම පිළිබඳ පර්යේෂණ කිරීම			✓	
➢ ශ්‍රී ලංකාවේ සිදුවන පදික අනතුරු අවම කිරීම පිළිබඳ පර්යේෂණ කිරීම				✓
➢ මාර්ග රිය අනතුරු දත්ත කළමනාකරණ පද්ධතිය ස්ථාපිතකිරීම				✓
➢ මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳ විද්‍යුත් පුස්තකාලය යාවත්කාලීන කිරීම	✓			
➢ ග්‍රාමීය මාර්ග ආශ්‍රිතව සිදුවන මාර්ග රිය අනතුරු ඉහළයාම පාලනය කිරීමට දිස්ත්‍රික් ලේකම් කාර්යාල මට්ටමින් හා ලේකම් කාර්යාල මට්ටමින් ව්‍යුහයක් සකස් කිරීම				✓
➢ මාර්ග ආරක්ෂණ ජාතික සතියට අදාළ වැඩසටහන් ක්‍රියාත්මක කිරීම	✓			
➢ පාසල් මාර්ග ආරක්ෂණ වැඩසටහන ක්‍රියාත්මක කිරීම		✓		
➢ ආරක්ෂිත වාහන පද්ධතියක් ඇති කිරීමට මාර්ග ධාවන යෝග්‍යතා සහතික නිකුත් කිරීමේ වැඩසටහන් සඳහා සහාය ලබාදීම			✓	
➢ අනතුරු බහුල පළාත් පාලන ආයතන වලට අයත් ග්‍රාමීය මාර්ග ආශ්‍රිතව රිය අනතුරු බහුල ස්ථානයන්හි වැඩසටහන් ක්‍රියාත්මක කිරීම	✓			
අමාත්‍යාංශයේ කාර්ය සාධන දර්ශක				
➢ පවත්වන ලද ප්‍රගති සමාලෝචන රැස්වීම් සංඛ්‍යාව	✓			
➢ නිලධාරීන්ගේ ධාරිතා වර්ධනය සඳහා ලබා දී ඇති පුහුණුවීම් සංඛ්‍යාව	✓			
➢ පාර්ලිමේන්තුව වෙත වාර්ෂිකව ඉදිරිපත් කළ යුතු වාර්තා නියමිත දිනට ඉදිරිපත් කිරීම	✓			
➢ අමාත්‍යාංශය වෙත ලැබෙන භාණ්ඩාගාර ප්‍රතිපාදන වලින් වැය කරන ලද ප්‍රතිශතය			✓	
➢ වර්ෂය තුළ පවත්වා ඇති විගණන හා කළමනාකරණ කමිටු සංඛ්‍යාව		✓		

05 පරිච්ඡේදය
තිරසර සංවර්ධන අරමුණු (SDG) සපුරා ගැනීමේ කාර්ය සාධනය

5.1 හඳුනා ගන්නා ලද අදාළ තිරසාර සංවර්ධන අරමුණු

ඉලක්කය / අරමුණු	ඉලක්ක	ජයග්‍රහණ දර්ශක	මේ දක්වා ජයග්‍රහණ ලබා ගැනීමේ ප්‍රගතිය (2019 වසරට සාපේක්ෂව)		
			0 - 49%	50 - 74%	75 - 100%
නීරෝගි ජීවිත සහතික කර සෑම වයසකම සිටින සියල්ලන්ගේම සුබසාධනය ප්‍රවර්ධනය කිරීම	2030 වන විට මහා මාර්ගවල සිදු වන අනතුරුවලින් සිදු වන තුවාල වීම් සහ මරණ සංඛ්‍යාව අඩු කිරීම	මරණ අනුපාතය	✓		
නගර සහ ජනාවාස පරිපූර්ණ, ආරක්ෂිත, සවිමත් සහ තිරසර ලෙස සකස් කිරීම	විශේෂයෙන්ම අවදානමට ලක් විය හැකි තත්ත්වයේ සිටින කාන්තාවන්, ළමුන්, ආබාධ සහිත පුද්ගලයින් සහ වයස්ගත පුද්ගලයින්ට විශේෂ අවධානය යොමු කරමින් මහා මාර්ගවල ඉහළ නැංවීම, පොදු ප්‍රවාහන පද්ධති සැලකිය යුතු මට්ටමින් ව්‍යාප්ත කිරීම මඟින් 2030 වන විට සියලුම දෙනාට ආරක්ෂාකාරී අඩු මිලට ලබා ගත හැකි ප්‍රවේශ විය හැකි සහ තිරසර ප්‍රවාහන පද්ධති ලබා දීම.	1. භාණ්ඩ ප්‍රවාහන දුම්රිය වාර සංඛ්‍යාව			✓
		2. දිනකට ධාවනය කරන මගී දුම්රිය සංඛ්‍යාව			✓
		3. නව සිසුසැරිය හා නිසිසැරිය බස්රථ සේවා සංඛ්‍යාව		✓	

5.2 තිරසර සංවර්ධන ඉලක්ක සපුරා ගැනීමේ ජයග්‍රහණ හා අභියෝග

2015 වර්ෂයේදී පවත්වන ලද තිරසර සංවර්ධනය පිළිබඳ එක්සත් ජාතීන්ගේ සමුළුවේදී සම්මත කරගත් 2030 න්‍යාය පත්‍රයට අනුකූල වෙමින් සමස්ත සංවර්ධනයට ඵලදායී ලෙස දායකත්වයක් සැපයීම අරමුණු කොට ප්‍රමාණාත්මකව හා ගුණාත්මකව ශක්තිමත් ප්‍රවාහන සේවාවක් ඇති කිරීම සඳහා ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය පියවර රැසක් මේ වන විට දියත් කර ඇත. තිරසර සංවර්ධන අරමුණු තුළ ඉලක්ක කිහිපයක් සඳහා ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රය ඍජු දායකත්වයක් දක්වන අතර අනෙකුත් ක්ෂේත්‍ර ගණනාවක ඉලක්ක සඳහා වක්‍ර දායකත්වයක් සපයයි. ඒ අනුව අරමුණු 3, 9 සහ 11 යටතේ ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයට ඍජු ලෙස අදාළ ඉලක්ක හඳුනාගත හැක.

<u>3 වන තිරසාර සංවර්ධන අරමුණ</u>

(3.6) 2030 වන විට මහාමාර්ගවල සිදුවන අනතුරුවලින් සිදුවන තුවාලවීම් සහ මරණ සංඛ්‍යාව අඩු කිරීම.

මාර්ග අනතුරුවලින් දෛනිකව මරණ 8ක් පමණ වාර්තාවන අතර, අනතුරුවලින් විශාල වශයෙන් මරණයට හෝ අබාධිත තත්ත්වයට පත්වන්නේ ශ්‍රම බලකායට අයත් වයස් කාණ්ඩවල පුද්ගලයන්ය. මෙය රටේ ආර්ථිකයට මෙන්ම සමාජයීය වශයෙන්ද ගැටලු ඇති කරයි.

එබැවින්, මාර්ග අනතුරු අවම කරගනිමින් තිරසාර සංවර්ධන අරමුණු යටතේ අපේක්ෂිත ඉලක්ක ළඟාකර ගැනීමට අවශ්‍ය පියවර ගැනීම ප්‍රමුඛත්වයක් ලෙස සලකා ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය විසින් කටයුතු කරනු ලැබේ.

- ශ්‍රී ලංකාවේ සිදුවන පදික අනතුරු අවම කිරීම සම්බන්ධයෙන් පර්යේෂණ සිදුකිරීම
- පළාත් මාර්ග ආරක්ෂණ ඒකක හරහා වැඩසටහන් ක්‍රියාත්මක කිරීම
- ආරක්ෂිත වාහන පද්ධතියක් ඇතිකිරීම සඳහා මාර්ග ධාවන යෝග්‍යතා සහතික නිකුත් කිරීමේ ක්‍රියාවලියට සහාය ලබාදීම
- පාසල් මාර්ග ආරක්ෂණ වැඩසටහන් ක්‍රියාත්මක කිරීම
- රිය අනතුරු බහුල (Blackspot) ස්ථාන පිළිබඳව, ජනාකීර්ණ ස්ථානවල දැනුවත් කිරීමේ පුවරු සවිකිරීම
- මාර්ග ආරක්ෂාව නියාමනය සහ කළමනාකරණය සඳහා ශ්‍රී ලංකා මාර්ග අනතුරු දත්ත පද්ධතිය ස්ථාපිත කිරීම
- ග්‍රාමීය මාර්ග ආශ්‍රිතව සිදුවන මාර්ග රිය අනතුරු ඉහළයාම පාලනය කිරීමට දිස්ත්‍රික් ලේකම් කාර්යාල මට්ටමින් හා ලේකම් කාර්යාල මට්ටමින් ව්‍යුහයක් සකස් කිරීම

<u>9 වන තිරසාර සංවර්ධන අරමුණ</u>

(9.1) ආර්ථික සංවර්ධනය සහ මානව යහපැවැත්ම වෙනුවෙන් සියලු දෙනාටම ලබාගත හැකි සහ ප්‍රවේශ විය හැකි වීම අවධානයට ගෙන කලාපීය සහ ජාතික දේශසීමාවන් අතර සිදුකරන යටිතල පහසුකම් ද ඇතුළත්ව ගුණාත්මක වශයෙන් ඉහළ විශ්වාසදායී තිරසර සහ ආපදාවන්ට ඔරොත්තු දෙන යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය කිරීම

- දැනට පවතින දුම්රිය මාර්ග ජාලය වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා වන ව්‍යාපෘතීන් ක්‍රියාත්මක කිරීම
- මහව සිට ඕමන්තෙයි දක්වා දුම්රිය මාර්ගය පුනරුත්ථාපනය කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය සහ කොළඹ තදාසන්න දුම්රිය මාර්ග ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීම
- ඉන්දියානු ණය යෝජනා ක්‍රමය යටතේ දුම්රිය ඇණිය ශක්තිමත් කිරීම සඳහා නව දුම්රිය කට්ටල මිලදී ගැනීම,

- දේශීය අරමුදල් මගින් මගී මැදිරි පුනරුත්ථාපනය කිරීම සහ දුම්රිය ඇණියේ අඛණ්ඩ නඩත්තු හා අලුත්වැඩියා කටයුතු ද සිදු කිරීම.
- බස්රථ මගින් සපයනු ලබන මගී ප්‍රවාහන සේවාවේ කාර්යක්ෂමතාවය වැඩිකිරීම සඳහා ඉන්දියානු ණය ආධාර යටතේ බස්රථ 200ක් ආනයනය කර සේවාවේ යෙදවීම.
- මගී පහසුව සහ ආරක්ෂාව සඳහා ප්‍රමුඛතාවය ලබා දෙමින් දුම්රිය තුළට ප්‍රවේශ වීම සහ පිටවීම පහසු කරලීම සඳහා දුම්රිය වේදිකා ඉස්සීම සහ දීර්ඝ කිරීමේ කටයුතු සිදු කිරීම සහ විශේෂ අවශ්‍යතා ඇති පුද්ගලයින් සඳහා ප්‍රවේශ පහසුකම් පුළුල් කිරීම.
- මගී ප්‍රවාහන නියාමන ආයතනය වන ජාතික ගමනාගමන කොමිසමේ ක්‍රියාවලිය ස්වයංක්‍රීය කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය තුළින් මහජනතාවට ඉක්මන් සේවාවක් ලබාදීම.
- ලෝක බැංකු ආධාර යටතේ දුම්රිය ස්ථාන වල සහ බස් ඩිපෝවල සනීපාරක්ෂක පහසුකම් වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා ව්‍යාපෘතියක් (CERC) ක්‍රියාත්මක කරන ලදී.
- 2022 වර්ෂයේදී මාකුඹුර බහුවිධ ප්‍රවාහන මධ්‍යස්ථානය විසින් දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගයේ ගමන් ගන්නා මාකුඹුර - ගාල්ල බස්රථ සඳහා පෙරගෙවුම් කාඩ්පත් ක්‍රමයක් හඳුන්වාදීම.
- දුරගමන් සේවා දුම්රිය හා බස් රථවල ආසන මාර්ගගතව වෙන් කිරීමේ වැඩපිළිවෙලක් දියත් කිරීම.

<u>11 වන තිරසාර සංවර්ධන අරමුණ</u>

(11.2) විශේෂයෙන්ම අවදානමට ලක් විය හැකි තත්වයේ සිටින කාන්තාවන්, ළමුන්, ආබාධ සහිත පුද්ගලයින්, සහ වයස්ගත පුද්ගලයින්ට විශේෂ අවධානය යොමු කරමින් මහාමාර්ගවල ආරක්ෂාව ඉහළ නැංවීම, පොදු ප්‍රවාහන පද්ධති සැලකිය යුතු මට්ටමින් ව්‍යාප්ත කිරීම මගින් 2030 වන විට සියලුම දෙනාට ආරක්ෂාකාරී අඩු මිළට ලබා ගත හැකි ප්‍රවේශවිය හැකි සහ තිරසර ප්‍රවාහන පද්ධති ලබා දීම.

- පහසුකම් අවම ප්‍රදේශවල ජනතාවගේ ප්‍රවාහන පහසුකම් වැඩිදියුණු කිරීම අරමුණු කරගනිමින් සමාජ සුබසාධක බස් සේවාලෙස "සිසුසැරිය" ‘‘ගැමිසැරිය’’ සහ "නිසිසැරිය" සේවා සාර්ථක අන්දමින් ක්‍රියාත්මක කිරීම. ඒ අනුව සිසුසැරිය නව සේවා 52ක්, නිසි සැරිය නව සේවා 25ක් 2022 වසරේදී ආරම්භ කරනලදී. සිසුසැරිය මඟින් පාසල් සිසුන්ට ආරක්ෂිත සහ විශ්වාසනීය පොදු ප්‍රවාහන බස් රථ සේවාවක් ලබා දෙන අතර ක්‍රියාත්මක වන සමස්ත සිසුසැරිය සේවා සංඛ්‍යාව 1617කි.
- නිසිසැරිය සේවාව, රාත්‍රී හා අලුයම් කාලයේ මගී ජනතාවගේ ප්‍රවාහන පහසුකම් සපුරාලීම සඳහා ක්‍රියාත්මකවේ. මේ වනවිට ක්‍රියාත්මක පවතින සමස්ත නිසි සැරිය සේවා සංඛ්‍යාව 216 කි.
- ඉන්ධන අර්බුදයක් පැවති 2022 වසර තුළ පාසල් සේවා, කාර්යාලීය ප්‍රවාහන සේවා නිසි අයුරින් පවත්වාගෙන යාම සහ ප්‍රවාහන අවශ්‍යතා සපුරා ගැනීම සඳහා පෞද්ගලික ප්‍රවාහන විධි යොදා ගැනීම දුෂ්කර විය. එහිදී පොදු ප්‍රවාහන සේවාවන්හි අවශ්‍යතාව මනාව පැහැදිලි විය.
- ඉන්ධන අර්බුදයට පිළියමක් ලෙස මාකුඹුර බහුවිධ ප්‍රවාහන මධ්‍යස්ථානයේ සහ කොළඹ කොටුව බැස්ටියන් මාවත බස් නැවතුම්පොළෙහි තාවකාලික ඉන්ධන බෙදාහැරීමේ මධ්‍යස්ථානයන් ස්ථාපිතකර මගී ජනතාවට අඛණ්ඩ සහ විශ්වසනීය පොදු මගී ප්‍රවාහන සේවාවක් ලබාදීමට කටයුතු කරන ලදී.
- ආබාධිත පුද්ගලයින්ට දුම්රියට ප්‍රවේශවීම අපහසු බැවින්, දුම්රිය වේදිකා ආබාධිත පුද්ගලයින්ට ප්‍රවේශවීමට පහසුවන පරිදි නවීකරණය කිරීමේ ව්‍යාපෘතියක් ක්‍රියාත්මක වේ.
- ග්‍රාමීය මාර්ග ආශ්‍රිතව සිදුවන මාර්ග රිය අනතුරු ඉහළයාම පාලනය කිරීමට දිස්ත්‍රික් ලේකම් කාර්යාල මට්ටමින් හා ප්‍රාදේශීය ලේකම් කාර්යාල මට්ටමින් ව්‍යුහයක් සකස් කිරීම.
- ආරක්ෂිත වාහන පද්ධතියක් ඇති කිරීමට මාර්ග ධාවන යෝග්‍යතා සහතික නිකුත් කිරීමේ වැඩසටහන් සඳහා සහාය ලබාදීම

- පළාත් පාලන ආයතන වලට අයත් ග්‍රාමීය මාර්ග ආශ්‍රිතව රිය අනතුරු බහුල ස්ථානයන් සහ රිය අනතුරු වලක්වා ගැනීම පිළිබඳ වැඩසටහන් ක්‍රියාත්මක කිරීම.
- රිය අනතුරු බහුල (Blackspot) ස්ථාන හඳුනාගෙන ඒ පිළිබඳ මහජනතාව දැනුවත් කිරීම සඳහා පුවරු සවිකිරීම

<u>තිරසාර සංවර්ධන අරමුණු සාක්ෂාත් කරගැනීමේ දී මුහුණ දෙන අභියෝග</u>

- විශාල ප්‍රාග්ධන ව්‍යාපෘති සඳහා ආයෝජන සපයා ගැනීමේ ගැටලු
- සංවර්ධන ප්‍රමුඛතාවයන් හඳුනාගැනීම ප්‍රායෝගික ක්‍රමවේදයකට අනුව සිදු නොවීම
- ඉඩම් අත්පත් කර ගැනීම, පවරා ගැනීම සහ නැවත පදිංචි කිරීම සම්බන්ධ ගැටළු
- සේවක ගැටලු සහ අනපේක්ෂිත වෘත්තීය සංගම් ක්‍රියාමාර්ග
- ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රය සම්බන්ධව සිදු කරන පර්යේෂණ ප්‍රතිඵල/ සොයාගැනීම්, ක්ෂේත්‍රයේ අභිවෘද්ධියට ප්‍රයෝගිකව යොදා ගැනීමේ දුර්වලතා
- නව තාක්ෂණය යොදා ගැනීමේදී ඇතිවන තාක්ෂණික ගැටලු

06 පරිච්ඡේදය
මානව සම්පත් පැතිකඩ

6.1 සේවක සංඛ්‍යා කළමනාකරණය

	අනුමත සේවක සංඛ්‍යාව			පවතින සේවක සංඛ්‍යාව			ඇබෑර්තු/ අතිරික්ත		
	සෙක්සිරිපාය පරිශ්‍රය	මරදාන පරිශ්‍රය	එකතුව	සෙක්සිරිපාය පරිශ්‍රය	මරදාන පරිශ්‍රය	එකතුව	සෙක්සිරිපාය පරිශ්‍රය	මරදාන පරිශ්‍රය	එකතුව
ජ්‍යෙෂ්ඨ	24	15	39	21	09	30	03	06	09
තෘතියික	04	03	07	03	01	04	01	02	03
ද්විතියික	96	37	133	135	46	181	-39	-9	-48
ප්‍රාථමික	54	23	77	40	03	43	14	20	34

6.2 ආයතනයේ කාර්ය සාධනය උදෙසා මානව සම්පත් හිඟය හෝ අතිරික්තයට බලපාන අයුරු

අමාත්‍යාංශයේ දැක්ම හා මෙහෙවර ඉටු කරලීම වෙනුවෙන් ඉලක්කගත අරමුණුවලට ළඟාවීමේදී මානව සම්පත් හිඟය සෘජු බලපෑමක් සිදු කරන අතර, අපේක්ෂිත අරමුණු සාක්ෂාත් කර ගැනීමට වැයවන කාලසීමාවන්හි වැඩිවීමක් සිදුවීමේ හැකියාවක් ඇත.

රැකියා විරහිත උපාධිධාරීන්ට, රැකියා ලබාදීමේ රජයේ වැඩසටහන යටතේ බඳවා ගන්නා ලද ද්විතියික මට්ටමේ නිලධාරීන් රාජ්‍ය පරිපාලන හා ස්වදේශය කටයුතු අමාත්‍යාංශය මඟින් මෙම අමාත්‍යාංශය වෙත පුරප්පාඩු ඉක්මවා අනුයුක්ත කර ඇත. කළමණාකරන සේවා දෙපාර්තමේන්තුව මඟින් කාර්යය මණ්ඩලය සංශෝධනය කිරීමට කටයුතු කරමින් සිටින අතර, අතිරික්ත සේවක සංඛ්‍යාව පිළිබඳ කාර්යය මණ්ඩල සංශෝධන කොමිෂන් සභාව දැනුවත් කර ඇත. ඒ අනුව, අතිරික්ත කාර්යය මණ්ඩලය පිළිබඳ තීරණය අමාත්‍යාංශය විසින් ක්‍රියාවට නංවනු ඇත.

6.3 මානව සම්පත් සංවර්ධනය

වැඩසටහනේ නම	පුහුණු කරන ලද සේවක සංඛ්‍යාව	වැඩසටහනේ කාල සීමාව	සමස්ත ආයෝජනය (රුපියල්) (දේශීය/ විදේශීය)	වැඩසටහනේ ස්වභාවය (දේශීය/ විදේශීය)	නිමැවුම/ ලබාගත් දැනුම *
Seminar on party & government for senior officials from Sri Lanka	02	දින 14	මාර්ගගත ක්‍රමවේදය	විදේශීය	
Regional Cooperation Programme 31st Training Course (Online)	03	දින 12		විදේශීය	
Webinar on Smart Transportation	05	දින 01		විදේශීය	
Seventh Session of the Committee on Transport	05	දින 03		විදේශීය	
Fourth Meeting of the BIMSTEC Transport Connectivity working group (BTCWG) 08th December 2022, Thailand	01	දින 01		විදේශීය	

Seminar on Investment & financing management of Railway infrastructure Construction for Developing Countries from 18th to 31st October 2022	04	දින 14		විදේශිය	
Note to all UN member states 6th session of the UNECE working party on public private partnership	01	දින 02		විදේශිය	
Launch programme on UNESCAP training course – fundamentals of freight connectivity & logistics in Asia & the Pacific	01	දින 01	මාර්ගගත ක්‍රමවේදය	විදේශිය	
Regional Cooperation mechanism on low carbon transport – Sub regional consultation & capacity building workshop	01	දින 02	24,000.00	විදේශිය	අරමුණුවලට අදාළ දැනුම තුළින් වාර්තාවක් ලබාදී ඇත.
විශ්‍රාම වැටුප් වැඩමුළුව	04	දින 01	16,000.00	දේශිය	
කාර්යාල සටහන් ලිවීම හා රාජකාරී ලිපි ලිවීමේ පාඨමාලාව	42	දින 01	10,000.00	දේශිය	
Transport management programme	04	දින 02	30,000.00	දේශිය	
Invitation to a knowledge session on target for setting for SDG monitoring & evaluation framework for Sri Lanka	04	දින 01	මාර්ගගත ක්‍රමවේදය	දේශිය	
අමාත්‍යාංශ මණ්ඩල සංදේශ පිළියෙළ කිරීම හා ඉදිරිපත් කිරීම	04	දින 02	34,000.00	දේශිය	
ගිණුම්පොත් ක්‍රමානුකූලව නඩත්තු කිරීම	01	දින 02	7,500.00	දේශිය	
නිවාඩුහාර නිලධාරියාගේ කාර්යභාරය හා වගකීම	42	දින 01	10,000.00	දේශිය	
භාණ්ඩ පාඩු හා මු.රෙ. 104 යටතේ වූ පරීක්ෂණය	02	දින 01	10,000.00	දේශිය	
ගිණුම් ලිපිකරුවන්ගේ කාර්යභාරය හා වගකීම	02	දින 01	10,000.00	දේශිය	
පෞද්ගලික ලිපිගොනු කළමනාකරණය	08	දින 01	17,600.00	දේශිය	
රාජ්‍ය සේවයේ නිවාඩු හා වැටුප් පරිවර්තන පිළිබඳ වැඩමුළු	50	දින 01	22,000.00	දේශිය	
දෙමළ භාෂා පුහුණු වැඩසටහන	33	පැය 150	86,250.00	දේශිය	
ව්‍යවහාරික ආර්ථික විද්‍යාව පිළිබඳ ශාස්ත්‍රපති උපාධි පාඨමාලාව	01	අවු. 01	12,900.00	දේශිය	
ප්‍රසම්පාදන වැඩමුළුව	40	පැය 03	-	දේශිය	
තොරතුරු තාක්ෂණය ප්‍රායෝගික භාවිතාය	40	පැය 03	-	දේශිය	
වන්දි හා දීමනා	40	පැය 02	-	දේශිය	
මුළු ආයෝජනය			290,250.00		

* ආයතනයේ කාර්ය සාධනය උදෙසා පුහුණු වැඩසටහන දායක වන අයුරු

අමාත්‍යාංශයේ මාණ්ඩලික නිලධාරීන් හා අනෙකුත් නිලධාරීන් පුහුණු වැඩසටහන්වලට සහභාගී වීම තුළින් අමාත්‍යාංශය තුළ තමන්ට නියම වී පවතින රාජකාරී වඩාත් නිවැරදිව හා කාර්යක්ෂමව පවත්වා ගැනීමට හැකියාව ලැබී ඇත. තවද මාණ්ඩලික නිලධාරීන් දේශිය පුහුණු වැඩසටහන්වලට සහභාගී වීම තුළින් ලබන අත්දැකීම් තම රාජකාරියට අනුකූල කර ගැනීම හා එමඟින් කාර්යක්ෂමතාව වැඩි කර ගැනීම සිදු කර ඇත. එමෙන්ම විදේශිය පුහුණු ලැබීම තුළින් නිලධාරීන් අභිප්‍රේරණය වන අතර, ඒ තුළින් ලබා ගන්නා දැනුම හා කුසලතා උපයෝගී කර ගනිමින් ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ සංවර්ධනයක් ඇති කරලීමට හැකියාව ලැබී ඇත. (ඒ හා සම්බන්ධව සහතික පත්‍ර හා වාර්තාවන් අමාත්‍යාංශය වෙත ලබා දී ඇත.)

07 පරිච්ඡේදය

අනුකූලතා වාර්තාව

අංකය	අදාළ කර ගත යුතු අවශ්‍යතාව	අනුකූලතා තත්ත්වය (අනුකූලවේ/ අනුකූල නොවේ)	අනුකූල නොවේ නම් ඒ සඳහා හේතු පැහැදිලි කිරීම	අනුකූල නොවීම අභ්‍යන්තරයේ දී වළක්වා ගැනීමට යෝජනා කරන නිරවද්‍ය ක්‍රියාමාර්ග
1	**පහත සඳහන් මූල්‍ය ප්‍රකාශ /ගිණුම් නියමිත දිනට ඉදිරිපත් කොට තිබේ**			
1.1	වාර්ෂික මූල්‍ය ප්‍රකාශ	අනුකූලවේ		
1.2	රාජ්‍ය නිලධාරීන්ගේ අත්තිකාරම් ගිණුම	අනුකූලවේ		
1.3	ව්‍යාපාර හා නිෂ්පාදන අත්තිකාරම් ගිණුම් (වාණිජ අත්තිකාරම් ගිණුම්)	අදාළ නොවේ.		
1.4	ගබඩා අත්තිකාරම් ගිණුම්	අදාළ නොවේ.		
1.5	විශේෂ අත්තිකාරම් ගිණුම්	අදාළ නොවේ.		
1.6	වෙනත්	අදාළ නොවේ.		
2	**පොත්පත් හා ලේඛන නඩත්තු කිරීම (මූ.රෙ.445)**			
2.1	රාජ්‍ය පරිපාලන චක්‍රලේඛ 267/2018 අනුව ස්ථාවර වත්කම් ලේඛනය යාවත්කාලීන කර පවත්වා ගෙනයාම	අනුකූලවේ		
2.2	පුද්ගල පඩිනඩි ලේඛන/පුද්ගල පඩිනඩි කාඩ්පත් යාවත්කාලීන කර පවත්වා ගෙනයාම	අනුකූලවේ		
2.3	විගණන විමසුම් ලේඛනය යාවත්කාලීන කර පවත්වා ගෙන යාම	අනුකූලවේ		
2.4	අභ්‍යන්තර විගණන වාර්තා ලේඛනය යාවත්කාලීන කර පවත්වා ගෙන යාම	අනුකූලවේ		
2.5	සියලුම මාසික ගිණුම් සාරාංශ (CIGAS) පිළියෙල කර නියමිත දිනට මහා භාණ්ඩාගාරයට ඉදිරිපත් කිරීම	අනුකූලවේ		
2.6	චෙක්පත් හා මුදල් ඇණවුම් ලේඛනය යාවත්කාලීන කර පවත්වා ගෙන යාම	අනුකූලවේ		
2.7	ඉන්වෙන්ට්‍රි ලේඛනය යාවත්කාලීන කර පවත්වා ගෙන යාම	අනුකූලවේ		
2.8	තොග ලේඛනය යාවත්කාලීන කර පවත්වා ගෙන යාම	අනුකූලවේ		
2.9	හානි පාඩු ලේඛනය යාවත්කාලීන කර පවත්වා ගෙන යාම	අනුකූලවේ		
2.10	බැරකම් ලේඛනය යාවත්කාලීන කර පවත්වා ගෙන යාම	අනුකූලවේ		
2.11	උප පත්‍රිකා පොත් ලේඛනය (GA – N20) යාවත්කාලීන කර පවත්වා ගෙන යාම	අනුකූලවේ		
3	**මූල්‍ය පාලනය හා කාර්යයන් අභිනියෝජනය කිරීම (මූ.රෙ.135)**			
3.1	ආයතනය තුළ මූල්‍ය බලතල පවරා දී තිබීම	අනුකූලවේ		
3.2	මූල්‍ය බලතල පවරා දීම පිළිබඳ ආයතනය තුළ දැනුවත් කර තිබීම	අනුකූලවේ		
3.3	සෑම ගනුදෙනුවක්මනිලධාරීන් දෙදෙනෙකු හෝ ඊට වැඩි සංඛ්‍යාවක් හරහා අනුමත වන පරිදි බලතල පවරා දී තිබීම	අනුකූලවේ		
3.4	2014.05.11 දිනැති අංක 171/2004 දරණ රාජ්‍ය ගිණුම් චක්‍රලේඛය අනුව, රජයේ පඩිගත් මෘදුකාංග පැකේජය භාවිතා කිරීමේදීගණකාධිකාරිවරයන්ගේ	අනුකූලවේ		

	පාලනයට යටත්ව කටයුතු කිරීම			
4	**වාර්ෂික සැලසුම් සකස්කිරීම**			
4.1	වාර්ෂික ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම සකස් කිරීම	අනුකූලවේ		
4.2	වාර්ෂික ප්‍රසම්පාදන සැලැස්ම සකස් කිරීම	අනුකූලවේ		
4.3	වාර්ෂික අභ්‍යන්තර විගණන සැලැස්ම සකස් කිරීම	අනුකූලවේ		
4.4	වාර්ෂික ඇස්තමේන්තුව සකස් කොට ජාතික අයවැය දෙපාර්තමේන්තුවට (NBD) නියමිත දිනට ඉදිරිපත් කිරීම	අනුකූලවේ		
4.5	වාර්ෂික මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශය නියමිත දිනට භාණ්ඩාගාර මෙහෙයුම් දෙපාර්තමේන්තුවට ඉදිරිපත් කර තිබීම	අනුකූලවේ		
5	**විගණන විමසුම්**			
5.1	විගණකාධිපතිවරයා විසින් නියම කොට ඇති දිනට සියලුම විගණන විමසුම්වලට පිළිතුරු ලබා දී තිබීම	අනුකූලවේ		
6	**අභ්‍යන්තර විගණනය**			
6.1	මු.රෙ. 134(2) DMA/1-2019 අනුව වසර ආරම්භයේ දී විගණකාධිපතිවරයා සමඟ සාකච්ඡා කිරීමෙන් අනතුරුව අභ්‍යන්තර විගණන සැලැස්ම සකස්කිරීම	අනුකූලවේ		
6.2	සෑම අභ්‍යන්තර විගණන වාර්තාවකටම මාසයක කාලයක් තුළ පිළිතුරු සපයා තිබීම	අනුකූල නොවේ		සිහිකැඳවීම් යොමුකිරීම සහ විගණන සහ කළමනාකරණ කමිටු රැස්වීමේදී අදාළ අංශ ප්‍රධානීන් දැනුවත් කිරීම
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	අනුකූලවේ		
6.4	මුදල් රෙගුලාසි 134(3) ප්‍රකාරව සියලුම අභ්‍යන්තර විගණන වාර්තාවල පිටපත් විගණකාධිපතිවරයාට ඉදිරිපත් කර තිබීම	අනුකූලවේ		
7	**විගණන හා කළමනාකරණ කමිටු**			
7.1	DMA චක්‍රලේඛ 1-2019 අනුව, අවම වශයෙන් විගණන හා කළමනාකරණ කමිටු 04 ක් වත් අදාළ වර්ෂය තුළ පවත්වා තිබීම	අනුකූල නොවේ		රාජ්‍ය අමාත්‍යාංශයේ විෂයපථය වරින්වර වෙනස්වීම නිසා ඇතිවූ තත්වය මීට හේතුවිය.
8	**වත්කම් කළමනාකරණය**			
8.1	අංක 01/2017 දරණ වත්කම් කළමනාකරණ චක්‍රලේඛයේ 07 වන පරිච්ඡේදය අනුව වත්කම් මිල දී ගැනීම් හා අපහරණ කිරීම් පිළිබඳ තොරතුරු කොම්ප්ට්‍රෝලර් ජනරාල් කාර්යාලය වෙත ඉදිරිපත් කර තිබීම	අනුකූලවේ		
8.2	ඉහත සඳහන් චක්‍රලේඛයේ 13 වන පරිච්ඡේදයප්‍රකාරව එම චක්‍රලේඛයේ විධිවිධාන ක්‍රියාත්මක කිරීම සම්බන්ධීකරණය සඳහා සුදුසු සම්බන්ධතා නිලධාරියෙකු පත් කර එම නිලධාරියා පිළිබඳ තොරතුරු කොම්ප්ට්‍රෝලර් ජනරාල් කාර්යාලය වෙත ඉදිරිපත් කර තිබීම	අනුකූලවේ		
8.3	රාජ්‍ය මුදල් චක්‍රලේඛ අංක 05/2016 අනුව භාණ්ඩ සමීක්ෂණ පවත්වා අදාල වාර්තා නියමිත දිනට විගණකාධිපතිවරයා වෙත ඉදිරිපත් කර තිබීම	අනුකූලවේ		
8.4	වාර්ෂික භාණ්ඩ සමීක්ෂණයෙන් අනාවරණය වූ අතිරික්ත, ඌණතා හා වෙනත් නිර්දේශ චක්‍රලේඛයේ සඳහන් කාලය තුළ සිදු කොට තිබීම	අනුකූලවේ		

8.5	ගර්හිත භාණ්ඩ අපහරණය කිරීම මු.රෙ. 772 අනුව සිදු කිරීම	අනුකූලවේ		
9	**වාහන කළමනාකරණය**			
9.1	සංචිත වාහන සඳහා දෛනික ධාවන සටහන් හා මාසික සාරාංශ වාර්තා සකස් කොට නියමිත දිනට විගණකාධිපති වෙත ඉදිරිපත් කිරීම	අනුකූලවේ		
9.2	වාහන ගර්හිත වී මාස 06 කට වඩා අඩු කාලයක දී අපහරණය කර තිබීම	අනුකූලවේ		
9.3	වාහන ලොග් පොත් පවත්වා ගනිමින් ඒවා යාවත්කාලීන කර පවත්වා ගෙනයාම	අනුකූලවේ		
9.4	සෑම වාහන අනතුරක් සම්බන්ධයෙන්ම මු.රෙ. 103,104,109 හා 110 ප්‍රකාරව කටයුතු කිරීම	අනුකූලවේ		
9.5	2016.12.29 දිනැති අංක 2016/30 දරණ රා.ප.ව. 3.1 ඡේදයේ සඳහන් විධි විධාන ප්‍රකාරව වාහනවල ඉන්ධන දහනය වීම නැවත පරීක්ෂා කිරීම	අනුකූලවේ		
9.6	කල්බදු කාලසීමාවෙන් අනතුරුව බදු වාහන ලොග් පොත්වල සම්පූර්ණ අයිතිය පවරා ගෙන තිබීම	අනුකූලවේ		
10	බැංකු ගිණුම් කළමනාකරණය			
10.1	නියමිත දිනට බැංකු සැසඳුම් ප්‍රකාශ පිළියෙළ කර සහතික කර ඒවා විගණනය සඳහා ඉදිරිපත් කර තිබීම	අනුකූලවේ		
10.2	සමාලෝචිත වර්ෂයේ දී හෝ ඊට පෙර වර්ෂවල සිට ඉදිරියට රැගෙන ආ අක්‍රිය බැංකු ගිණුම් නිරවුල් කර තිබීම	අනුකූලවේ		
10.3	බැංකු සැසඳුම් ප්‍රකාශ වලින් අනාවරණය වූ හා ගැලපුම් කළයුතුව තිබූ ශේෂ සම්බන්ධයෙන් මුදල් රෙගුලාසි ප්‍රකාරව කටයුතු කොට එම ශේෂ මාසයක කාලයක් ඇතුළත නිරවුල් කර තිබීම	අනුකූලවේ		
11	**ප්‍රතිපාදන උපයෝජනය**			
11.1	සලසා තිබූ ප්‍රතිපාදන ඒවායේ සීමාව ඉක්මවා නොයන පරිදි වියදම් දැරීම	අනුකූලවේ		
11.2	මු.රෙ. 94(1) ප්‍රකාරව සලසන ලද ප්‍රතිපාදනයෙන් උපයෝජනය කළපසු වර්ෂ අවසානයේ දී ඉතිරි ප්‍රතිපාදන සීමාව නොඉක්මවන පරිදි බැරකම්වලට එළඹීම	අනුකූලවේ		
12	**රජයේ නිලධාරින්ගේ අත්තිකාරම් ගිණුම්**			
12.1	සීමාවන් වලට අනුකූල වීම	අනුකූලවේ		
12.2	හිඟහිටි ණය ශේෂ පිළිබඳ කාල විශ්ලේෂණයක් සිදු කර තිබීම	අනුකූලවේ		
12.3	වර්ෂයකට වැඩි කාලයක සිට පැවත එන හිඟහිටි ණය ශේෂ නිරවුල් කර තිබීම	අනුකූල නොවේ		අධිකරණ ක්‍රියාමාර්ග ගැනීම හා ණය ගෙවන ලෙස අදාළ පාර්ශ්වයන් ලිඛිතව දැනුවත් කිරීම
13	**පොදු තැන්පත් ගිණුම**			
13.1	කල් ඉකුත් වූ තැන්පතු සම්බන්ධයෙන් මු.රෙ. 571 ප්‍රකාරව කටයුතු කර තිබීම	අනුකූලවේ		
13.2	පොදු තැන්පතු සඳහා වන පාලන ගිණුම යාවත්කාලීන කර පවත්වා ගෙන යාම	අනුකූලවේ		
14	**අග්‍රිම ගිණුම**			
14.1	සමාලෝචිත වර්ෂය අවසානයේ දී මුදල් පොතේ ශේෂය භාණ්ඩාගාර මෙහෙයුම් දෙපාර්තමේන්තුවට ප්‍රේෂණය කර තිබීම	අනුකූලවේ		මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය විසින් සිදුකරනු ලැබේ
14.2	මු.රෙ. 371 ප්‍රකාරව නිකුත් කළ තත්කාර්ය අතුරු අග්‍රිම එම කාර්ය අවසන් වී මාසයක් ඇතුළත	අනුකූලවේ		

	නිරවුල් කර තිබීම			
14.3	මු.රෙ. 371 ප්‍රකාරව අනුමත සීමාව ඉක්මවා නොයන පරිදි තත්කාර්ය අතුරු අග්‍රිම නිකුත් කිරීම	අනුකූලවේ		
14.4	අග්‍රිම ගිණුමේ ශේෂය භාණ්ඩාගාරයේ පොත් සමඟ මාසිකව සැසඳුම් කිරීම	අනුකූලවේ		මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය විසින් සිදුකරනු ලැබේ
15	**ආදායම් ගිණුම**			
15.1	අදාල රෙගුලාසි වලට අනුකූලව රැස් කළ ආදායමෙන් ආපසු ගෙවීම් සිදු කොට තිබීම	අනුකූලවේ		
15.2	රැස්කර තිබූ ආදායම් තැන්පතු ගිණුමට බැර නොකොට සෘජුවම ආදායමට බැර කර තිබීම	අනුකූලවේ		
15.3	මු.රෙ. 176 අනුව හිඟ ආදායම් වාර්තා විගණකාධිපතිවරයා වෙත ඉදිරිපත් කරතිබීම	අනුකූලවේ		
16	**මානව සම්පත් කළමනාකරණය**			
16.1	අනුමත කාර්ය මණ්ඩල සීමාව තුළ කාර්ය මණ්ඩලය පවත්වා ගෙන යාම	අනුකූලවේ		
16.2	කාර්ය මණ්ඩලයේ සියලුම සාමාජිකයින් වෙත රාජකාරි ලැයිස්තු ලිඛිතව ලබාදී තිබීම	අනුකූලවේ		
16.3	20.09.2017 දිනැති MSD චක්‍රලේඛ අංක 04/2017 ප්‍රකාරව සියලුම වාර්තා කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුව වෙත ඉදිරිපත් කර තිබීම	අනුකූලවේ		
17	**මහජනයා වෙත තොරතුරු ලබා දීම**			
17.1	තොරතුරු දැන ගැනීමේ පනත හා රෙගුලාසි ප්‍රකාරව තොරතුරු නිලධාරියෙකු පත් කොට තොරතුරු ලබා දීමේ ලේඛනයක් යාවත්කාලීන කර පවත්වා ගෙන යාම	අනුකූලවේ		
17.2	ආයතනය පිළිබඳ තොරතුරු එහි වෙබ් අඩවිය හරහා ලබා දී තිබෙන අතර, වෙබ් අඩවිය හරහා හෝ විකල්ප මාර්ග හරහා ආයතනය පිළිබඳ මහජනයාගේ ප්‍රශංසා / චෝදනා පළ කිරීමට පහසුකම් සලසා තිබීම	අනුකූල නොවේ		2022 වසර තුළ ප්‍රවාහන විෂය සඳහා කැබිනට් සහ රාජ්‍ය ලෙස අමාත්‍යාංශ දෙකක් පැවතුණු අතර, කැබිනට් අමාත්‍යාංශය මඟින් මෙම අවශ්‍යතා සපුරාලන සක්‍රීය වෙබ් අඩවියක් පවත්වාගෙන යනලදී. නමුත්, මේවන විට පවතින්නේ කැබිනට් අමාත්‍යාංශය පමණි. එබැවින් මෙම අවශ්‍යතාවය සපුරාලීම සඳහා වෙනම වෙබ් අඩවියක් පවත්වාගෙන යාමේ අවශ්‍යතාවයක් නොමැත
17.3	තොරතුරු දැන ගැනීමේ පනතේ 08 වන හා 10 වන වගන්ති ප්‍රකාරව වසරකට දෙවතාවක් හෝ වසරකට වරක් වාර්තා ඉදිරිපත් කර තිබීම	අනුකූලවේ		
18	**පුරවැසි ප්‍රඥප්තිය ක්‍රියාත්මක කිරීම**			
18.1	අංක 05/2008 හා 05/2018(1) දරණ රාජ්‍ය පරිපාලන හා කළමනාකරණ අමාත්‍යාංශ චක්‍රලේඛ අනුව පුරවැසි/ සේවාලාභී ප්‍රඥප්තියක් සම්පාදනය කොට ක්‍රියාත්මක කර තිබීම	අනුකූල නොවේ		මේ සම්බන්ධයෙන් කටයුතු කරමින් පවතී
18.2	එම චක්‍රලේඛයේ 2.3 ඡේදය පරිදි පුරවැසි	අනුකූලවේ		

	/සේවාලාභී ප්‍රඥප්තිය සම්පාදනය කිරීම හා ක්‍රියාත්මක කිරීමේ කටයුතු අධීක්ෂණය කිරීම හා ඇගයීම සඳහා ආයතන විසින් ක්‍රමවේදයක් සකස් කොට තිබීම			
19	**මානව සම්පත් සැලැස්ම සම්පාදනය කිරීම**			
19.1	2018.01.24 දිනැති රාජ්‍ය පරිපාලන චක්‍රලේඛ අංක 02/2018 ඇමුණුම 02 ආකෘතිය පදනම් කරගෙන මානව සම්පත් සැලස්මක් සකස් කොට තිබීම	අනුකූලවේ		
19.2	කාර්ය මණ්ඩලයේ සෑම සාමාජිකයෙකු සඳහාම වර්ෂයකට අවම වශයෙන් පැය 12 කට නො අඩු පුහුණු අවස්ථාවක් ඉහත සඳහන් මානව සම්පත් සැලැස්ම තුළ තහවුරු කොට තිබීම	අනුකූලවේ		
19.3	ඉහත සඳහන් චක්‍රලේඛයේ ඇමුණුම 01 හි දැක්වෙන ආකෘතිය පදනම් කරගෙන සමස්ත කාර්ය මණ්ඩලය සඳහාම වාර්ෂික කාර්ය සාධන ගිවිසුම් අත්සන් කර තිබීම	අනුකූලවේ		
19.4	ඉහත චක්‍රලේඛයේ 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 පත් කොට තිබීම	අනුකූලවේ		
20	**විගණන ඡේදවලට ප්‍රතිචාර දැක්වීම**			
20.1	ඉකුත් වර්ෂ සඳහා විගණකාධිපති විසින් නිකුත් කළ විගණන ඡේද මඟින් පෙන්වා දී ඇති අඩුපාඩු නිවැරදි කොට තිබීම	**අදාළ නොවේ**		