



# කාර්ය සාධන වාර්තාව 2015

ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව



## පටුන

දැක්ම .....	V
මෙහෙවර .....	V
1. අරමුණු.....	1
2. විධායක සාරාංශය .....	1
3. පසුබිම .....	3
3.1 සමස්ථ විග්‍රහය .....	4
3.2 උතුරු දුම්රිය මාර්ගයේ සංවර්ධන ව්‍යාපෘති වල ප්‍රගතිය .....	5
4. මූල්‍ය හා භෞතික ප්‍රගතිය .....	6
5. ධාවන බල සැපයුම සහ දුම්රිය ඇණිය.....	12
5.1 දුම්රිය ඇණිය .....	12
5.2 ඉන්ධන භාවිතය .....	12
5.3 වින්පින් දෝෂ .....	13
6. ස්ථිර මාර්ග පද්ධතිය හා ගොඩනැගිලි.....	13
7. සංඥා හා විදුලි සංදේශ පද්ධතිය.....	14
8. මෙහෙයුම් කාර්යක්ෂමතාව.....	15
9. මූල්‍ය කාර්යක්ෂමතාවය .....	19
10. මගී පහසුකම් හා වෙනත් සංවර්ධන කටයුතු.....	22
11. ශ්‍රී ලංකා ජර්මන් කාර්මික අභ්‍යාස ආයතනය.....	22
12. දුම්රිය ආරක්ෂක සේවය .....	23
13. කාර්යක්ෂමතාවය හා ඵලදායිතාවය වර්ධනය කිරීම සඳහා ගත් පියවර .....	24
14. අභියෝගයන් සහ ගැටලු.....	24
15. 2015 වසරේ ක්‍රියාත්මක කරන ලද ප්‍රධාන වැඩ සටහන් / ව්‍යාපෘති .....	27
16. ඉදිරියේදී ක්‍රියාත්මක කිරීමට නියමිත ව්‍යාපෘති.....	28



## දැක්ම

දකුණු ආසියාවේ වඩා කාර්යක්ෂම දුම්රිය ප්‍රවාහන  
සැපයුම්කරු බවට පත්වීම.

## මෙහෙවර

මගී හා භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය සඳහා  
ආරක්ෂිත, විශ්වාසදායී, නියමිත වේලාවට ධාවනය වන  
සකසුරුවම් හා කාර්යක්ෂම දුම්රිය ප්‍රවාහන සේවාවක්  
සැපයීම.



### 1. අරමුණු

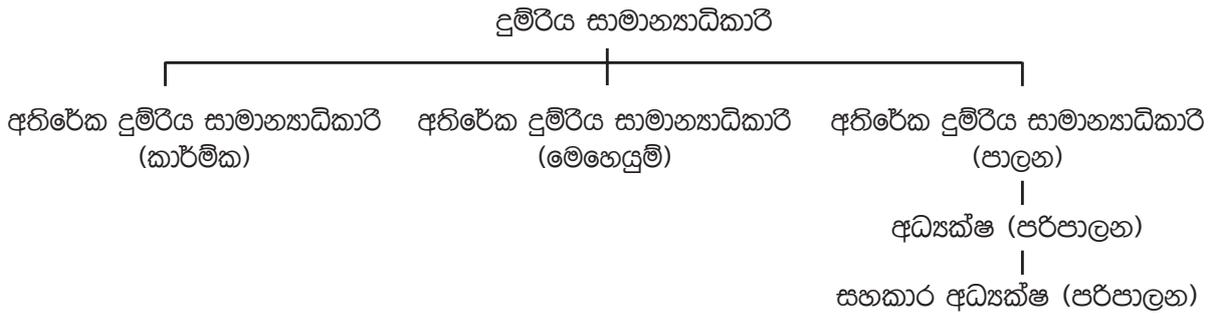
- දුම්රිය මගී හා භාණ්ඩ ප්‍රවාහන අංශයන්හි දායකත්වය වර්ධනය කිරීම
- දුම්රිය මෙහෙයුම් වල ආරක්ෂාව තහවුරු කිරීම
- මගී දුම්රිය සේවාවන්හි ගුණාත්මකභාවය වැඩි දියුණු කිරීම
- කළමනාකරණ කාර්යක්ෂමතාව වර්ධනය කිරීම
- දුම්රිය ආදායම වැඩි කිරීම
- මානව සම්පත වර්ධනය කිරීම

### 2. විධායක සාරාංශය

2015 වර්ෂයේදී ද ජාතික ප්‍රවාහන පද්ධතිය තුළ මගී හා භාණ්ඩ ප්‍රවාහනයෙහිලා අඛණ්ඩව ප්‍රවාහන සේවා සපයමින් ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය සේවයේ සුභදායි ප්‍රවණතාවයක් සඳහා දායකත්වය ලබා දෙමින් සතුටුදායක මෙහෙවරක නියැලුණි. වඩා පිරිමැසුම්කාරී කාර්යක්ෂම සුවපහසු හා පරිසර හිතකාමී ප්‍රවාහන මාධ්‍යයක් සේ පිළි ගැනෙන දුම්රිය ප්‍රවාහනය වැඩි මගී හා භාණ්ඩ ප්‍රමාණයක් එකවර ප්‍රවාහනය කරමින් මාර්ග ප්‍රවාහනයේ අවාසිදායක තත්වය අවම කර ගනිමින් විවිධ අභියෝගයන් හමුවේ වුවද දෛනිකව උපරිම සේවයක් ලබා දීම සඳහා දායකත්වය ලබා දෙමින් සිටී.

අභ්‍යන්තර යුද කටයුතු වලින් විනාශ වූ දුම්රිය මාර්ග, ගොඩනැගිලි හා අනෙකුත් යටිතල පහසුකම් නැවත ඉදි කරමින් සමස්ථ දුම්රිය මාර්ග ජාලයම දුම්රිය ප්‍රවාහන කටයුතු සඳහා එකවර යොදවා ගැනීමට හැකිවීම 2015 වර්ෂයේ ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය සේවය ලද මහගු අවස්ථාවක් විය. 2015 වර්ෂයේ මුල් භාගය වන විට සමස්ථ දුම්රිය මාර්ග ජාලයේ දුම්රිය මෙහෙයුම් කටයුතු සිදු කිරීමට හැකි විය.

2015 වර්ෂය අවසන් වන විට සමස්ථ ආදායම් හා මගී ප්‍රවාහනයේ වර්ධනීය ප්‍රවණතාවයක් පෙන්නුම් කරමින් 2014 වර්ෂයේ පැවති රු.මි.5,909.31 ක් වූ මුළු ආදායම 2015 වර්ෂයේ රු. මි. 6,334.26 වූ අතර එය පසුගිය වසර හා සාපේක්ෂව 7 % ක ප්‍රගතියක් පෙන්නුම් කරයි. තවද 2014 වර්ෂයේ දුම්රිය මගී ආදායම වූ රු.මි. 4,950.8 ක ආදායම රු. මි 5,174.55 දක්වා 4 % කින් වර්ධනය කර ගැනීමට සමත් විය. මෙම සාධනීය තත්වය සඳහා මෑතදී ආනයනය කරන ලද දුම්රිය බලවේග කට්ටල තදාසන්න, සීඝ්‍රගාමී දුම්රිය සේවා හා නගරාන්තර සේවා සඳහා යෙදවීම, දුම්රිය සඳහා යහපත් මගී නැඹුරුව, උතුරු සහ තලෙයිමන්නාරම දුම්රිය මාර්ග සම්පූර්ණයෙන්ම මෙහෙයුම් කටයුතු සඳහා විවෘත කිරීම, දුම්රිය ගමන් වාරයන් සංඛ්‍යාව වර්ධනය වීම, කාර්යබහුල කාලයන් තුළ තදාසන්න ප්‍රදේශයන්හි දුම්රිය ධාවනය කිරීමට හැකිවීම, දුම්රිය අවලංගු වීම් අවම කර ගැනීමට හැකි වීම, දුම්රිය ඇණියේ, සංඥා හා විදුලි සංදේශ පද්ධතියේ හා දුම්රිය මාර්ගයේ හා අදාල යටිතල පහසුකම් නඩත්තු කිරීම් හා වැඩිදියුණු කිරීම් අඛණ්ඩව ක්‍රියාත්මක කිරීම ආදී කාර්යයන් මෙම තත්වය කෙරෙහි මනෝපකාරී වූ ප්‍රධාන සාධක විය. තවද මෙම තත්වය 2014 වර්ෂය හා සසඳන විට මගී සංඛ්‍යාව 11 % කින් හා මගී කි.මී.ප්‍රමාණය 9.5 % දක්වා වර්ධනය වීම දුම්රිය මගී මෙහෙයුම් කටයුතු කාර්යක්ෂමතාවය වර්ධනය වීම කෙරෙහි ඉවහල් විය.



**උප දෙපාර්තමේන්තු/ඒකක ප්‍රධානීන්**

01. ප්‍රධාන ගණකාධිකාරී
02. ප්‍රධාන ගබඩා අධිකාරී
03. ප්‍රධාන ඉන්ජිනේරු(ධාවන බල)
04. ප්‍රධාන යාන්ත්‍රික ඉන්ජිනේරු
05. ප්‍රධාන ඉන්ජිනේරු (මාර්ග/කර්මාන්ත)
06. ප්‍රධාන ඉන්ජිනේරු (සංඥා හා විදුලි සංදේශ)
07. ගමනාගමන අධිකාරී
08. වාණිජ අධිකාරී
09. අධිකාරී (ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය ආරක්ෂක හමුදාව)
10. අධ්‍යක්ෂ ( ශ්‍රී ලංකා පරිමන් කාර්මික අභ්‍යාස ආයතනය)
11. අධ්‍යක්ෂ (සැලසුම්)
12. කළමනාකරු දත්ත සැකසුම්
13. ප්‍රධාන පිරිවැය නිලධාරී

**උප දෙපාර්තමේන්තු සහ ඒකක**

01. දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරී කාර්යාලය
02. ප්‍රධාන යාන්ත්‍රික ඉන්ජිනේරු උප දෙපාර්තමේන්තුව
03. ප්‍රධාන ඉන්ජිනේරු (මාර්ග/කර්මාන්ත ) උප දෙපාර්තමේන්තුව
04. ප්‍රධාන ඉන්ජිනේරු (ධාවන බල )උප දෙපාර්තමේන්තුව
05. ප්‍රධාන ඉන්ජිනේරු (සංඥා සහ විදුලි සංදේශ ) උප දෙපාර්තමේන්තුව
06. ගණකාධිකාරී උප දෙපාර්තමේන්තුව
07. වාණිජ උප දෙපාර්තමේන්තුව
08. ගමනාගමන උප දෙපාර්තමේන්තුව
09. දුම්රිය ගබඩා උප දෙපාර්තමේන්තුව
10. ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය ආරක්ෂක හමුදාව
11. ශ්‍රී ලංකා පරිමන් කාර්මික අභ්‍යාස ආයතනය
12. ප්‍රධාන පිරිවැය නිලධාරී කාර්යාලය
13. සැලසුම් ඒකකය
14. දත්ත සැකසුම් ඒකකය

දුම්රිය ස්ථාන

වගු අංක 1

අංකය	මාර්ගය	ප්‍රධාන දුම්රිය ස්ථාන	දුම්රිය ස්ථාන	උප දුම්රිය ස්ථාන	නැවතුම්
01	ප්‍රධාන මාර්ගය	09	36	33	20
02	මාතලේ මාර්ගය	01	04	07	12
03	පුත්තලම් මාර්ගය	03	17	25	0
04	කැලණිවැලි මාර්ගය	-	10	20	0
05	මඩකලපුව මාර්ගය	01	13	16	4
06	උතුරු මාර්ගය	06	26	24	3
07	ත්‍රිකුණාමලය මාර්ගය	01	03	02	1
08	මුහුදුබඩ මාර්ගය	03	32	32	0
09	තලෙයිමන්නාරම් මාර්ගය	-	09	03	0
10	මිහින්තලේ මාර්ගය	-	02	-	0
<b>එකතුව</b>		<b>24</b>	<b>150</b>	<b>162</b>	<b>40</b>

**දුම්රිය ස්ථාන**

ප්‍රධාන දුම්රිය ස්ථාන - 24  
 දුම්රිය ස්ථාන - 150  
 උප දුම්රිය ස්ථාන - 167  
 දුම්රිය නැවතුම් පොල - 40

එකතුව - 376

2015 වර්ෂය අවසන් වන විට තලෙයිමන්නාරම සහ කන්කසන්තුරේ මාර්ගයේ දුම්රිය ස්ථාන 16 ක් අළුතෙන් ඉදි කර ඇති අතර ඉන් 08 ක් උප දුම්රිය ස්ථාන ද 08 ක් දුම්රිය ස්ථාන ද වේ.

**3. පසුබිම**

මහා මාර්ග ප්‍රවාහනය හා සසඳා බලන විට ධාවන වේගය, සුරක්ෂිත හා සුවපහසු, අඩු පිරිවැය, වැඩි මගී හා භාණ්ඩ ප්‍රමාණයක් ප්‍රවාහනය කිරීම වැනි වැඩි වාසිදායක ප්‍රවාහන මාධ්‍යයක් ලෙස දුම්රිය ප්‍රවාහනය දැක්විය හැක. තවද මෙම ප්‍රවාහන මාධ්‍ය මඟින් පරිසරයට මුදා හැරෙන අඩු කාබන් ප්‍රමාණය හිසා මෙය තව දුරටත් පරිසර හිතකාමී ප්‍රවාහන මාධ්‍යයක් ලෙස ලොව පිළිගෙන ඇත.

හිදුනසින් පසු බලයට පත්වූ රජයේ දුම්රිය ප්‍රවාහනය සංවර්ධනය කිරීමේලා විවිධ ක්‍රියා මාර්ග යන් ගත්තද ඒවා මූලික මට්ටමේ දුම්රිය මෙහෙයුම් ක්‍රියාත්මක කිරීමට ඉවහල් වූවා මිස දුම්රිය ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ පුළුල් සංවර්ධනයක් සනිටුහන් නොවීය.

දුම්රිය ධාවනය ආරම්භ වූ මුල් යුගයේ භාණ්ඩ ප්‍රවාහන මාධ්‍යයක් ලෙස දුම්රිය ප්‍රවාහන ක්‍රමය ස්ථාපිත කරන ලද අතර 20 වන සියවස මැදභාගය වන විට ඇති වූ සමාජ ආර්ථික දියුණුව හා වාණිජ නැඹුරුවත් සමඟ මගී ප්‍රවාහන මාධ්‍යයක් ලෙසට වෙනස් වුණි. මෙලෙස වෙනස් වෙමින් සිදුවන දුම්රිය ධාවනයෙන් මගී ප්‍රවාහනය වෙළඳ කොටස 5 % ක් හා භාණ්ඩ ප්‍රවාහන වෙළඳ කොටස 1 % කට වැඩි වෙළඳ කොටසකට දායකත්වය ලබා දෙමින් ක්‍රියාත්මක වේ. මහා මාර්ග

ප්‍රවාහන ජාලය පුළුල් වීම, මාර්ග පදනම් වූ ප්‍රවාහනයේ ක්‍රමික දියුණුවීම්, වාණිජමය ස්වරූපයක් නොගැනීම, කළමනාකරණ ගැටළු ආදිය මෙලෙස අඩු දායකත්වයක් ලබා දීමට ප්‍රධාන වශයෙන් බලපෑ කරුණු ලෙස දැක්විය හැක.

විවිධ අභියෝගයන් හා ගැටළු හමුවේ මේ දක්වා මගී හා භාණ්ඩ ප්‍රවාහනයේ නියුක්ත වෙමින් ජාතික ආර්ථිකයට උපරිම දායකත්වයක් ලබා දෙමින් ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය සේවයේ කටයුතු ක්‍රියාත්මක වෙමින් පවතී. පවතින මාර්ග ජාලය පුළුල් කිරීම හා වැඩිදියුණු කිරීම, නව දුම්රිය වන්දනා හා බලවේග කට්ටල දුම්රිය ඇණියට එකතු කිරීම, නව සංඥා හා විදුලි සංදේශ පද්ධතියක් ස්ථාපිත කිරීම, මගී පහසුකම් වැඩිදියුණු කිරීම, දුම්රිය වත්කම් සංවර්ධනය කිරීම, තොරතුරු තාක්ෂණයන් යොදා ගැනීම ආදී කාර්යයන් සඳහා නව සැලසුම් සමඟ ඉදිරියේදී වඩා කාර්යක්ෂම දුම්රිය ප්‍රවාහන සේවයක් ලබා දීමේ මූලික අරමුණෙන් සැලසුම් සකස් කර ඇත.



යාපනය දුම්රිය ස්ථානය



යාපනය දුම්රිය ස්ථානය

**3.1 සමස්ථ විග්‍රහය**

ජාතික ප්‍රවාහන කාර්යයට අඛණ්ඩව දායකත්වය ලබා දෙමින් මගී හා භාණ්ඩ ප්‍රවාහන කටයුතු සඳහා සක්‍රීයව නියුක්ත වෙමින් 2014 වසරට සාපේක්ෂව 2015 වර්ෂයේදී වඩා යහපත් කාර්ය සාධනයක් අත්පත් කර ගැනීමට ආකර්ෂණීය ප්‍රවාහන මාධ්‍යයක් ලෙස ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය සේවයේ කටයුතු ක්‍රියාත්මක කෙරිණි.

ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය සේවය මඟින් ක්‍රියාත්මක තදාසන්න, සීඝ්‍රගාමී හා නගරාන්තර මගී දුම්රිය සේවා හා භාණ්ඩ ප්‍රවාහන සේවා කාර්යක්ෂම ලෙස ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා දුම්රිය ඇණියේ නඩත්තු සහ වැඩිදියුණු කිරීම්, සංඥා හා විදුලි සංදේශ පද්ධතියේ නඩත්තු සහ වැඩිදියුණු කිරීම්, ස්ථීර මාර්ග ජාලයේ පුනරුත්ථාපන කටයුතු නැවත ඉදි කිරීම් නඩත්තු කිරීම් ආදී කටයුතු 2015 වර්ෂයේ අඛණ්ඩව ක්‍රියාත්මක කළ අතර දුම්රිය ස්ථාන නවීකරණය හා සංවර්ධනය කිරීම මීට සමගාමීව ක්‍රියාත්මක කෙරිණි. උතුරු දුම්රිය මාර්ගයේ දුම්රිය මෙහෙයුම් කටයුතු සම්පූර්ණයෙන්ම ක්‍රියාත්මක කිරීමට හැකි වීම වැනි ප්‍රධාන කරුණු 2015 වර්ෂයේ ක්‍රියාත්මක කළ යටිතල පහසුකම් සංවර්ධන කාර්යයන්හි ප්‍රමුඛ කාර්යභාරයක් විය.

2015 වර්ෂය අවසාන වන විට උතුරු හා තලෙයිමන්නාරම දුම්රිය මාර්ග නැවත ඉදි කිරීමේ ව්‍යපෘති වල සමස්ථ ප්‍රගතිය පහත වගුවෙන් දැක්වේ.

3.2 උතුරු දුම්රිය මාර්ගයේ සංවර්ධන ව්‍යාපෘති වල ප්‍රගතිය

උතුරු දුම්රිය මාර්ගයේ සංවර්ධන ව්‍යාපෘති වල ප්‍රගතිය

වගු අංක 2

ව්‍යාපෘතියේ නම	ඇස්තමේන්තුගත වියදම (ඇ.ඩො.මි.)	අපේක්ෂිත භෞතික ඉලක්කය (දුර කි.මී.)	ප්‍රගතිය (%)	
			මූලය	භෞතික
මැදවව්විය සිට මඩු දක්වා දුම්රිය මාර්ගය නැවත ඉදි කිරීම	81.30	43	98%	ව්‍යාපෘතිය නිම කර ඇත
මඩු සිට තලෙයිමන්නාරම දක්වා දුම්රිය මාර්ගය නැවත ඉදි කිරීම	164.06	63	90%	ව්‍යාපෘතිය නිම කර ඇත
ඕමන්තේ සිට පලෙයි දක්වා දුම්රිය මාර්ගය නැවත ඉදි කිරීම	195.75	91	95%	ව්‍යාපෘතිය නිම කර ඇත
පලෙයි සිට කන්කසන්තුරේ දක්වා දුම්රිය මාර්ගය නැවත ඉදි කිරීම	154.60	56	88%	ව්‍යාපෘතිය නිම කර ඇත
උතුරු දුම්රිය මාර්ගය සඳහා සංඥා හා විදුලි සංදේශ පද්ධතිය ස්ථාපනය කිරීම	96.51	313	97%	ව්‍යාපෘතිය නිම කර ඇත

2015 වර්ෂය තුළ සැලසුම් කළ කාර්යයන්ට අමතරව රජය ක්‍රියාත්මක කළ දින 100 කඩිනම් වැඩ සටහන යටතේ පහත සඳහන් විශේෂ වැඩ සටහන් කීපයක් ක්‍රියාත්මක කර නිම කිරීමට හැකි විය.

- නව දුම්රිය වේදිකා ඉදි කිරීම සහ වේදිකා ඉස්සීම
- කඹුරුගමුව, පොතුහැර හා වැලිගම යන දුම්රිය ස්ථාන වල පාශ මාර්ග (Loop lines) ඉදි කිරීම
- කඹුරුගමුව, කීනවල, ගල්ඔය හා අනුන්ගල්ල දුම්රිය ස්ථාන වල මගී පාලම් ඉදි කිරීම
- තෝරාගත් දුම්රිය ස්ථානයන්හි පහත පරිදි වැඩිදියුණු කිරීම් හා නඩත්තු කටයුතු සිදු කිරීම
  - දුම්රිය ස්ථාන වල වර්ණ ආලේප කිරීම
  - ආපන ශාලා පහසුකම් ඇති කිරීම
  - මොබිටෙල් ආයතනය හා එක්ව සන්නිවේදන පහසුකම් ඇති කිරීම
  - දුම්රිය සහ දුම්රිය ස්ථාන සඳහා Wi - Fi පහසුකම් ඇති කිරීම
  - පරිගණකගත කරන ලද දුම්රිය ආසන වෙන් කිරීමේ පද්ධති දුම්රිය ස්ථාන වල පිහිටුවීම
  - යාපනය, අනුරාධපුර, මාතර ආදී දුම්රිය ස්ථාන වල දුම්රිය හා බස්රථ ඒකාබද්ධ සේවා ආරම්භ කිරීම
  - ස්වයංක්‍රීය දුම්රිය ආරක්ෂිත ගේට්ටු ස්ථාපිත කිරීම
  - දුම්රිය ස්ථාන හා සනීපාරක්ෂක සේවා කටයුතු වැඩිදියුණු කිරීම

කාර්ය සාධන දර්ශකයන්

කාර්ය සාධන දර්ශකයන්

වගු අංක 3

අංකය	කාර්ය සාධන දර්ශකය	2014	2015
<b>01</b>	<b>දුම්රිය ඇණිය (සේවය සඳහා ඇති)</b>		
	2.1 එන්ජින්	65	72
	2.2 බලවේග කට්ටල	77	78
	2.3 මැදිරි	565	565
	2.4 ගැල්, වැගන්	862	862
<b>02</b>	<b>දුම්රිය ඇණිය(යහපත් සේවාවක් පවත්වා ගෙන යෑම සඳහා අවශ්‍ය වන)</b>		
	3.1 එන්ජින්	80	80
	3.2 බලවේග කට්ටල	80	80
	3.3 මැදිරි	500	500
	3.4 ගැල්, වැගන්	742	742
<b>03</b>	<b>දුම්රිය ධාවනය</b>		
	4.1 මගී සංඛ්‍යාව (මිලියන)	129.50	133.29
	4.2 භාණ්ඩ (මෙ.ටො.මිලියන)	2.21	1.83
<b>04</b>	<b>දුම්රිය ධාවනය</b>		
	4.1 දුම්රිය කි.මී.(මිලියන)	11.09	11.79
	4.2 මගී	6,841.97	7,407.39
	4.3 භාණ්ඩ	130.43	130.02
<b>05</b>	<b>මුළු ආදායම (රු.මි)</b>	5,909.31	6,334.21
	5.1 මගී	4,950.8	5,174.55
	5.2 භාණ්ඩ	386.52	537.36
	5.3 වෙනත්	571.98	622.29
<b>06</b>	<b>මුළු වියදම (රු.මි.)</b>	53,379.31	44,485.02
	6.1 පුනරාවර්තන වියදම	16,943.26	14,048.77
	6.1.1 පඩි නඩි	6,239.56	8,165.65
	6.1.2 නඩත්තු	10,703.7	5,883.12
	6.2 ප්‍රාග්ධන වියදම	34,601.35	30,436.25
<b>07</b>	<b>ඉන්ධන පරිභෝජනය (ඔටෝ ඩීසල් ලීටර් මි.)</b>	34.62	37.4
	ඉන්ධන සඳහා මුළු වියදම (රු.මි.)	4,189.5	4,880.38
<b>08</b>	<b>මුළු සේවක සංඛ්‍යාව</b>	16,893	17,634

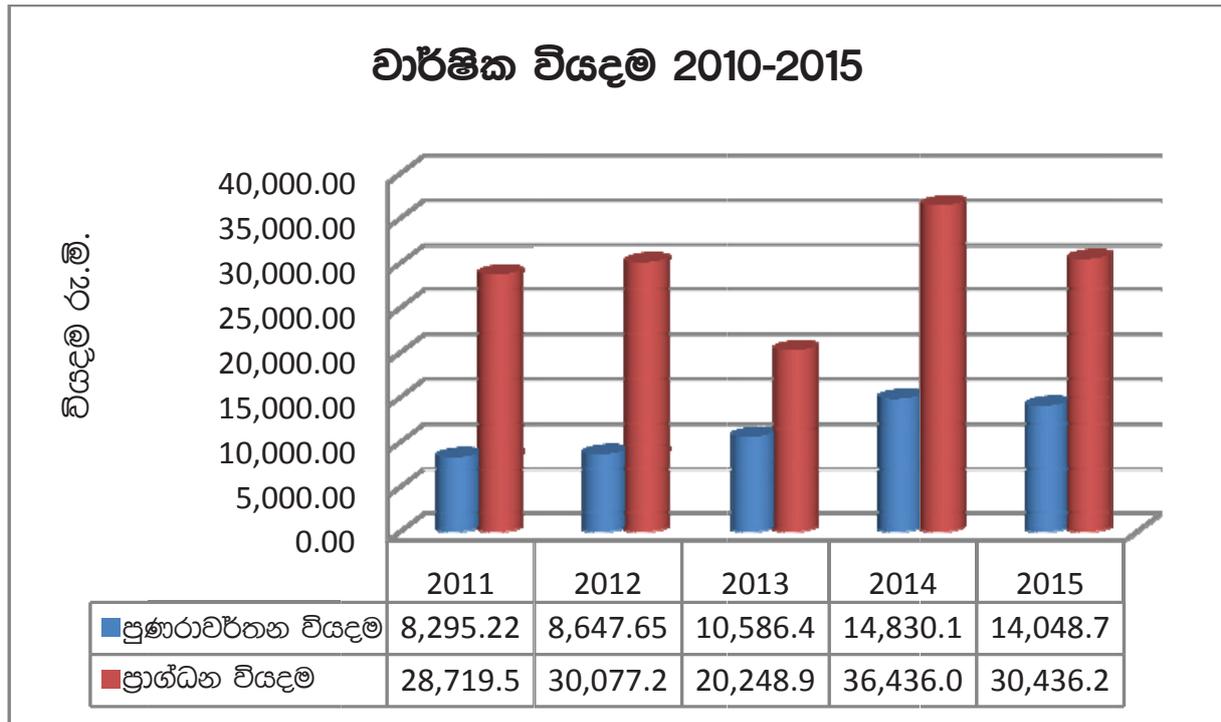
4. මූල්‍ය හා භෞතික ප්‍රගතිය

2015 මූල්‍ය වර්ෂය අවසන් වන විට සමස්ථ වියදම රු.මි. 44,485.02 ක් වේ. 2014 වසර හා සාපේක්ෂව බලන විට මුළු වියදමේ අඩු වීමක් පෙන්නුම් කරයි. 2015 වර්ෂයේ උතුරු දුම්රිය මාර්ගය නැවත ඉදි කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය හිමි වීම හිසා ප්‍රාග්ධන වියදම අඩු වීම මේ කෙරෙහි ප්‍රධාන වශයෙන් බලපා තිබේ.

2015 වර්ෂයේ ලැබූ මුළු ප්‍රතිපාදන හා තත්‍ය වියදම්

වගු අංක 4

අංකය	වියදම	ප්‍රතිපාදනය (රුමි)	තත්‍ය වියදම (රුමි)	ප්‍රගතිය %
01	පුනරාවර්තන වියදම	14,165.49	14,048.78	99.18%
02	ප්‍රාග්ධන වියදම	43,886.20	30,436.25	69.35%
	<b>මුළු වියදම</b>	<b>58,051.69</b>	<b>44,486.02</b>	<b>76.63%</b>



**කාර්ය සාධන වාර්තාව 2015**

2015 වර්ෂයේදී සියළු උප දෙපාර්තමේන්තු මඟින් සිය කටයුතු පවත්වා ගෙන යාමේදී දරන ලද වැය පිළිබඳ විස්තර පහත වගුවෙන් දැක්වේ.

**උප දෙපාර්තමේන්තු වල මූල්‍ය ප්‍රගතිය - 2015**

**වගු අංක 5**

අංකය	උප දෙපාර්තමේන්තුව	වෙන්කළ මුදල (රු.මි.)		තත්‍ය වියදම (රු.මි.)		ඉලක්ක සපුරා ගැනීමේ ප්‍රගතිය %	
		පුනරා-වර්තන	ප්‍රාග්ධන	පුනරා-වර්තන	ප්‍රාග්ධන	පුනරා-වර්තන	ප්‍රාග්ධන
01	දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරී කාර්යාලය (දසා,පුදුග,දුගආ)	648.01	19.26	645.54	19.36	99.6 %	100.5%
02	ශ්‍රී ලංකා ජර්මන් කාර්මික අභ්‍යන්තර ආයතනය	30.72	6.64	27.45	4.15	89.4 %	62.6 %
03	ධාවන බල උප දෙපාර්තමේන්තුව	5,378.84		5,292.34		98.4 %	
04	ගමනාගමන උප දෙපාර්තමේන්තුව	2,507.70	23	2,500.29	18.53	99.7 %	80.6 %
05	වාණිජ උප දෙපාර්තමේන්තුව	58.75	3	55.54	2.04	94.5 %	67.9 %
06	ආරක්ෂක හමුදාව	414.12	0.7	400.26	0.61	96.7 %	86.8 %
07	ධාවන බල උප දෙපාර්තමේන්තුව	1,166.89	540.39	1,166.89	500.93	100 %	92.7 %
08	යාන්ත්‍රික ඉන්ජිනේරු උප දෙපාර්තමේන්තුව	1,339.58	3,100.98	1,339.58	2,802.78	100 %	84.3 %
09	මාර්ග හා කර්මාන්ත උප දෙපාර්තමේන්තුව	2,287.08	34,212.29	2,287.08	22,645.58	100 %	66.7 %
10	සංඥා හා විදුලි සංදේශ උප දෙපාර්තමේන්තුව	333.79	5,979.94	333.79	4,442.33	100 %	74.3 %
	<b>එකතුව</b>	<b>14,165.49</b>	<b>43,886.20</b>	<b>14,048.78</b>	<b>30,436.25</b>	<b>99.2 %</b>	<b>69.4 %</b>

2015 වර්ෂයේ ප්‍රාග්ධන වියදම් පහත සඳහන් ප්‍රධාන කාර්යයන් සඳහා යොදවන ලදී.

**මූල්‍ය හා භෞතික ප්‍රගතිය - 2015**

(2015 අයවැය ප්‍රතිපාදන අනුව)

**ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය සේවය**

වගු අංක 6

ව්‍යාපෘතිය	වැඩ සටහන/ ක්‍රියාකාරකම	මූල්‍ය ප්‍රතිපාදන			භෞතික ප්‍රගතිය %
		මූල්‍ය ඉලක්කය (රු.මි)	සත්‍ය වියදම (රු.මි.)	ප්‍රගතිය %	
01	සාමාන්‍ය පරිපාලනය	12.63	12.63	100	100
	දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරී කාර්යාලය	4.77	4.77	100	100
	ප්‍රධාන පිරිවැය නිලධාරී කාර්යාලය	0.48	0.48	100	100
	ප්‍රධාන ගණකාධිකාරී කාර්යාලය	3.42	3.42	100	100
	ගබඩා අධිකාරී කාර්යාලය	2.56	2.56	100	100
	කාර්ය මණ්ඩල පුහුණුවීම්	5.74	5.74	100	100
	තොරතුරු තාක්ෂණය වැඩිදියුණු කිරීම	1.39	1.39	100	100
	<b>ආරක්ෂක සේවය</b>				
කාර්යාල උපකරණ සහ දැව භාණ්ඩ මිල දී ගැනීම	0.61	0.61	100	100	
02	ශ්‍රී ලංකා ජර්මන් දුම්රිය කාර්මික අභ්‍යාස ආයතනය	6.64	4.15	62.6	95
	යන්ත්‍ර සහ උපකරණ	1.40	0.63	44.83	80
	යන්ත්‍ර සහ උපකරණ	4.04	2.35	58.09	90
	NVQ	1.20	1.18	62.6	90
	<b>ගමනාගමන</b>				
	කාර්යාල උපකරණ හා දැව භාණ්ඩ මිල දී ගැනීම	23.0	18.53	83.06	90
	<b>වාණිජමය ක්‍රියාකාරකම්</b>				
	කාර්යාල උපකරණ හා දැව භාණ්ඩ මිල දී ගැනීම	3.0	2.04	67.88	90

04	<b>සුළු අළුත්වැඩියාවන්</b>	520.00	486.69	93.59	100
	චන්ද්‍රිකා, ගැල්, මැදිරි වල සුළු අළුත්වැඩියාවන් සඳහා අමතර කොටස්	297.00	180.67	60.83	85
	කාර්යාල උපකරණ හා දැව භාණ්ඩ මිල දී ගැනීම	0.39	0.39	100	100
	ධාවනාගාරය වැඩි දියුණු කිරීම	20.00	13.85	69.26	90
	<b>ප්‍රධාන අළුත්වැඩියාවන්</b>	2000	1998.59	99.93	100
	වහල සහ වැහි පිලි	5.00	4.89	97.85	100
	චන්ද්‍රිකා, ගැල්, මැදිරි වල විශාල අළුත්වැඩියාවන් සඳහා අමතර කොටස්	1723	1726.10	100.18	96
	කර්මාන්තශාලා පහසුකම් සැපයීම	15	13.2	88	100
	මැදිරි අළුත්වැඩියා කිරීම	60.46	60.46	100	100
	චන්ද්‍රිකා අමතර කොටස් මිල දී ගැනීම	90.57	90.57	100	100
	විල් මැෂින් අළුත්වැඩියා කිරීම	50	2.23	4.43	20
	විල් ට්රැක්ටර් මැෂින් මිල දී ගැනීම	140.25	140.25	100	90
	කාර්යාල උපකරණ හා දැව භාණ්ඩ මිල දී ගැනීම	1.48	1.48	100	100
	යන්ත්‍රෝපකරණ ප්‍රතිස්ථාපනය කිරීම	72.09	72.09	100	100
	උතුරු මාර්ගය සඳහා චන්ද්‍රිකා, ගැල්, මැදිරි මිල දී ගැනීම	-	-	-	-
	යන්ත්‍රෝපකරණ ප්‍රතිස්ථාපනය කිරීම	46.69	46.69	100	100
<b>04</b>	<b>ස්ථිර මාර්ග හා ගොඩනැගිලි නඩත්තුව</b>				
	ගොඩනැගිලි සහ ඉදි කිරීම්	110	104.39	94.91	100
	ටැම්පින් මැෂින් මිල දී ගැනීම	0.02	0.02	100	100
	කාර්යාලීය උපකරණ මිල දී ගැනීම	1.22	1.22	100	100
	බෙල්ජියම් පාලම් ව්‍යාපෘතිය	464.2	464.19	100	85
	එම	60	60	100	100
	වානේ පාලම්	50.0	49.30	91.61	95
	ස්ථිර මාර්ග නඩත්තුව	2,203.91	2,203.91	100	100
	කොන්ක්‍රීට් සිල්පර නිෂ්පාදන ශාලාව	215.52	215.52	100	100
	රාගම-පුත්තලම දුම්රිය මාර්ගය	15.98	15.98	100	100
	කැලණිවැලි දුම්රිය මාර්ගය	34.89	34.89	100	100
	උතුරු දුම්රිය මාර්ගය වැඩි දියුණු කිරීම	45.61	45.61	100	100
	මහනුවර, පේරාදෙණිය, කඩුගන්නාව, මහව සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය	20.23	19.69	98	90

04	කළුතර සිට පයාගල දක්වා දුම්රිය මාර්ගය ද්විත්වකරණය	60.59	60.59	100	85
	දුම්රිය ස්ථාන නවීකරණය කිරීම	242.47	242.47	100	70
	ඉඩම් මැනීම	1.71	1.71	100	60
	මාර්ගය හරහා ඇති දුම්රිය මාර්ග වැඩි දියුණු කිරීම	8.49	8.49	100	90
	ශීමන්තේ-පලෙයි දුම්රිය මාර්ගය නැවත ඉදි කිරීම	6,822.8	3,138.96	46.01	100
	වම	1,961.6	1,918.26	97.79	100
	මැදවව්විය -මඩු දුම්රිය මාර්ගය නැවත ඉදි කිරීම	3,280.0	558.74	17.03	100
	වම	105.2	30.17	28.68	100
	මඩු-තලෙයිමන්තාරම දුම්රිය මාර්ගය නැවත ඉදි කිරීම	7,110.0	4,013.34	56.45	100
	වම	1,382.4	1,381.02	99.9	100
	පලෙයි-කන්කසන්තුරේ දුම්රිය මාර්ගය නැවත ඉදි කිරීම	7,941.0	6,005.65	75.65	98
	වම	2,071.46	2,071.46	100	98
04	<b>සංඥා සහ විදුලි සංදේශ පද්ධතිය</b>				
	සංඥා සහ විදුලි සංදේශ පද්ධතිය නඩත්තු ක්‍රමය	100	98.93	98.93	100
	සංඥා හා විදුලි සංදේශ උප දෙපාර්තමේන්තුව 50 කට වඩා පැරණි යන්ත්‍ර නැවත සවි කිරීම	0.07	0.07	100	100
	කාර්යාලීය උපකරණ මිල දී ගැනීම	0.87	0.87	100	95
	මරදාන-කොටුව 4 වන මාර්ගයට සහ ඔරැගොඩවත්ත - කැලණිය 3 වන මාර්ගයට සංඥා ක්‍රමය ස්ථාපිත කිරීම	8.44	8.44	100	90
	ජා-ඇල-සීදුව දක්වා ද්විත්ව මාර්ගය සඳහා සංඥා ස්ථාපිත කිරීම	6.67	5.51	82.6	90
	නව සංඥා ක්‍රමයක් ස්ථාපිත කිරීම	1.29	1.19	100	100
	රාගම, මීගමුව, රඹුක්කන මාර්ගය සඳහා නව සංඥා ක්‍රමයක් ස්ථාපිත කිරීම	0.047	0.047	100	-
	වසර 50 ට වඩා පැරණි Clock වෙනුවට නව Clock ස්ථාපිත කිරීම (මරදාන සහ කොළඹ කොටුව අතර)	4.0	4.0	100	90
	උතුරු දුම්රිය මාර්ගය සඳහා සංඥා ක්‍රමය ස්ථාපිත කිරීම	4,797.0	3,261.76	68	95
	වම	723.27	723.27	100	90

අනුන්ගල්ල දුම්රිය ස්ථානය සඳහා වර්ණ සංඥා සවි කිරීම	194.17	194.17	100	90
මුහුදුබඩ මාර්ගයේ ආරක්ෂිත සංඥා ක්‍රමය වැඩි දියුණු කිරීම	12.36	12.36	100	95
ආරක්ෂිත දුම්රිය හරස් මාර්ග ස්ථාපනය කිරීම	126.92	126.92	100	90
පැරණි සේවක නිල නිවාස නැවත ඉදි කිරීම	4.81	4.78	99.36	100
මගී තොරතුරු ක්‍රමය ස්ථාපිත කිරීම	0.07	0.07	100	100

## 5. ධාවන බල සැපයුම සහ දුම්රිය ඇණිය

### 5.1 දුම්රිය ඇණිය

2015 වර්ෂයේ පැවති සාමාන්‍ය දුම්රිය ඇණිය පහත වගුවෙන් දැක්වේ.

වගු අංක 7

අංකය	වර්ගය	සංඛ්‍යාව
01	දුම්රිය චන්ද්‍රික	63
02	බලවේග කට්ටල	67
03	මගී මැදිරි	565

පැරණි දුම්රිය චන්ද්‍රික නඩත්තු කටයුතු හා ඒ සඳහා අමතර කොටස් හා සේවා පහසුකම් ලබා ගැනීමේ වැඩි දැඩි දුෂ්කරතා හමුවේ වුවද කාර්යක්ෂම දුම්රිය සේවයක් ලබා දීම සඳහා දුම්රිය ඇණියේ අළුත්වැඩියාවන් නඩත්තු කටයුතු හා වැඩිදියුණු කිරීම් අඛණ්ඩව ක්‍රියාත්මක විය. දැනට පවතින දුම්රිය චන්ද්‍රික වලින් චන්ද්‍රික 63 ක් සේවාවට යොදාගෙන තිබෙන අතර බලවේග කට්ටල 67 ක් ධාවනය සඳහා යොදන ලදී. 2015 අවසන් වන විට සුළු අළුත්වැඩියාවන් 12,488 ක්ද ප්‍රධාන අළුත්වැඩියාවන් 1,377 ක්ද නිම කිරීමට හැකි විය.

මීට අමතරව දුම්රිය මැදිරි 16 ක් පුනරුත්ථාපනය කොට සේවය සඳහා යෙදවීමට හැකිවූ අතර ධාවනයෙන් ඉවත් කර තිබූ දුම්රිය චන්ද්‍රික 06 ක් නැවත අළුත්වැඩියා කිරීමට කටයුතු සිදු කෙරෙමින් පවතින අතර එයින් දුම්රිය චන්ද්‍රික 02 ක් ධාවනයන් සඳහා යොදවා ඇත.

### 5.2 ඉන්ධන භාවිතය

දුම්රිය චන්ද්‍රික හා බලවේග කට්ටල සඳහා පහත පරිදි ඉන්ධන භාවිතා කර ඇත.

වගු අංක 8

ඉන්ධන වර්ගය	2014	2015
ඩීසල් ලීටර් මිලියන	34.62	37.4
ඉන්ධන සඳහා වියදම (රු.මි)	4189.5	3,553.3

2015 වර්ෂයේ ඉන්ධන භාවිතය ලීටර් මිලියන 37.4 ක් වූ අතර ඒ සඳහා රු.මි. 3,553.3 ක පමණ වියදමක් දැරීමට සිදු විය.

### 5.3 එන්ජින් දෝෂ

2011 සිට 2015 දක්වා එන්ජින් දෝෂ සංඛ්‍යාව පහත වගුවෙන් දැක්වේ.

වගු අංක 9

වර්ෂය	එන්ජින් දෝෂ සංඛ්‍යාව
2011	660
2012	550
2013	530
2014	503
2015	511

2015 වර්ෂයේ එන්ජින් දෝෂ සංඛ්‍යාව 511 ක් ලෙස වාර්තා වී ඇත. 2014 වර්ෂයට සාපේක්ෂව 2015 වර්ෂයේදී එන්ජින් දෝෂ වල සුළු වැඩි වීමක් පෙන්නුම් කරන අතර එයට බලපා ඇති ප්‍රධාන හේතුවක් ලෙස හදුනා ගෙන ඇත්තේ ඉතා පැරණි එන්ජින් නඩත්තු කරමින් සේවයේ යෙදවීමයි. .

### 6. ස්ථිර මාර්ග පද්ධතිය හා ගොඩනැගිලි

දුම්රිය මාර්ග නඩත්තුව සඳහා උපයෝගී කර ගත් ද්‍රව්‍ය වගු අංක 10

යොදා ගත් ද්‍රව්‍ය	ප්‍රමාණය
රේල් පිලි අඩි	155,616
දැව සිල්පර	19,512
කොන්ක්‍රීට් සිල්පර	54,345
බැලස්ට් කියුබි	15,764

ස්ථිර මාර්ග පද්ධතියේ නඩත්තු කටයුතු හා වැඩිදියුණු කිරීම් අඛණ්ඩව ක්‍රියාත්මක කළ අතර ඒ සඳහා රේල් පිලි අඩි 155,616 ක් ද කොන්ක්‍රීට් සිල්පර 54,345 ක්ද දැව සිල්පර 19,512 ක්ද බැලස්ට් කියුබි 15,764 ක් භාවිතා කෙරිණි.

තවද පුත්තලම දුම්රිය මාර්ගයේ සිදුව සිටි කටුනායක දක්වා ද්විත්ව දුම්රිය මාර්ගයේ ඉදි කිරීම් කටයුතු, කැළණිවැලි දුම්රිය මාර්ගයේ පුනරුත්ථාපන කටයුතු හා මහනුවර-පේරාදෙණිය-කඩුගන්නාව මාර්ගයේ පුනරුත්ථාපන කටයුතු ක්‍රියාත්මක කරමින් පවතී. දකුණු කළුතර සිට දකුණු පයාගල දක්වා ද්විත්ව දුම්රිය මාර්ගයේ ඉදිකිරීම් කටයුතු ක්‍රියාත්මක කිරීම, දුම්රිය ස්ථාන ගොඩනැගිලි අළුත්වැඩියාව හා නඩත්තු කටයුතු ක්‍රියාත්මක කිරීම, බෙල්ජියම් ණය ආධාර යටතේ දුම්රිය පාලම් ලබා ගැනීම හා ඒවා ප්‍රතිස්ථාපනය කිරීම ආදී කාර්යයන්ද දුම්රිය යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය කිරීම යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය කිරීම යටතේ සිදුවූ ප්‍රධාන කාර්යයන් අතර වේ.

**කාර්ය සාධන වාර්තාව 2015**

2015 වර්ෂයේදී ඉවත් කරන ලද වේග සීමා පහත වගුවෙන් පෙන්නුම් කෙරේ.

2015 වර්ෂයේදී ඉවත් කරන ලද වේග සීමා

වගු අංක 11

අංකය	මාර්ගය	ඉවත් කළ වේග සීමා	දුර කි.මී
01	මධ්‍යම දිස්ත්‍රික්කය	17	6.4
02	පහළ දිස්ත්‍රික්කය	45	7.7
03	ඉහළ දිස්ත්‍රික්කය	31	7.0
04	උතුරු දිස්ත්‍රික්කය	22	5.7
05	නැගෙනහිර දිස්ත්‍රික්කය	50	18.7

**7. සංඥා හා විදුලි සංදේශ පද්ධතිය**

සංඥා පද්ධතියේ අඛණ්ඩව නඩත්තු කටයුතු සහ වැඩිදියුණු කිරීම කාර්යක්ෂම දුම්රිය සේවයක් ලබා දීම කෙරෙහි වැදගත් සාධකයක් වේ. 2015 වසරේදී සංඥා පද්ධතියේ වැඩිදියුණු කිරීම් හා නඩත්තු කටයුතු අඛණ්ඩව ක්‍රියාත්මක කළ අතර පහත සඳහන් කාර්යයන් ඒ අතර ප්‍රධාන විය.

- ජාඇල-සීදුව දුම්රිය මාර්ගය සඳහා සංඥා පද්ධතිය ස්ථාපනය කිරීමට කටයුතු ක්‍රියාත්මක කිරීම
- ස්වයංක්‍රීය දුම්රිය ආරක්ෂක ගේට්ටු ස්ථාපනය කිරීම
- අනුගල්ල දුම්රිය ස්ථානය සඳහා නව සංඥා පද්ධතිය ක්‍රියාත්මක කිරීම
- මුහුදුබඩ මාර්ගයේ සංඥා පද්ධතිය වැඩිදියුණු කිරීම

**සංඥා දෝෂ**

සංඥා දෝෂ වගු අංක 12

වර්ෂය	සංඥා දෝෂ
2013	2,550
2014	1,562
2015	2,067

පසුගිය වසර හා සසඳන විට සංඥා දෝෂ වල වැඩිවීමක් දක්නට ලැබෙන අතර ප්‍රධාන වශයෙන් එයට හේතු වූයේ උතුරු දුම්රිය මාර්ගයේ සංඥා පද්ධතිය ස්ථාපනය කිරීමේ ව්‍යාපෘතියේ කටයුතු කිරීමේදී දුම්රිය ස්ථාන 26 ක් සඳහා සංඥා පද්ධතිය ස්ථාපනය කළ අතර එම ඉදි කිරීම් වලදී වරින් වර ඇති වූ දෝෂයන්වල වැඩි වීමයි.

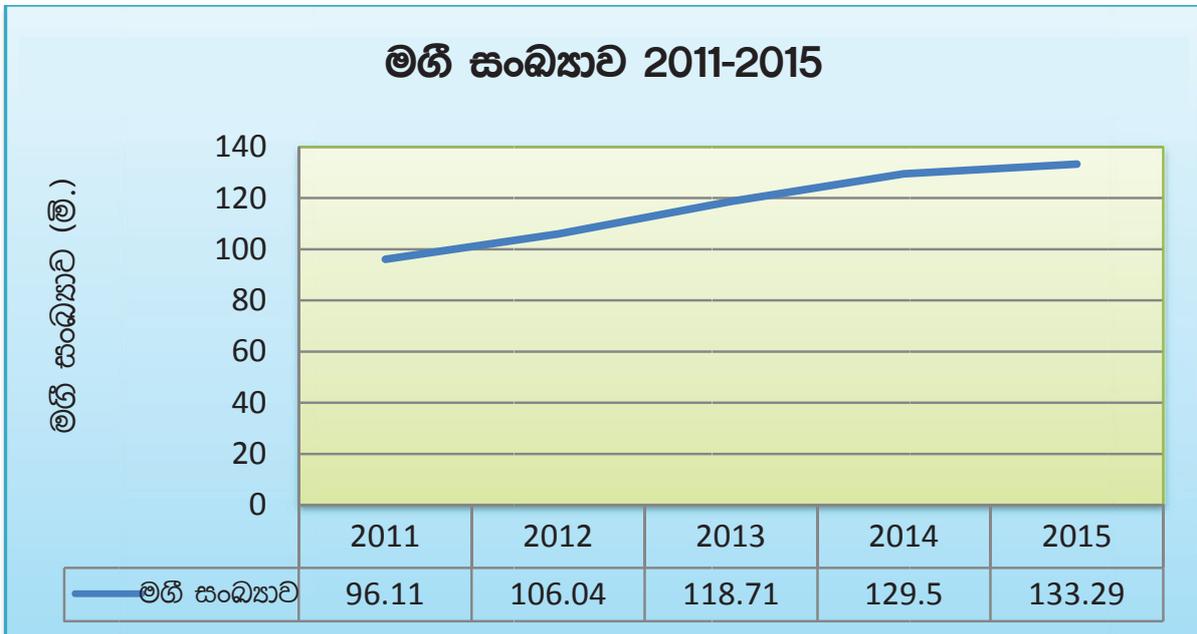
### 8. මෙහෙයුම් කාර්යක්ෂමතාව

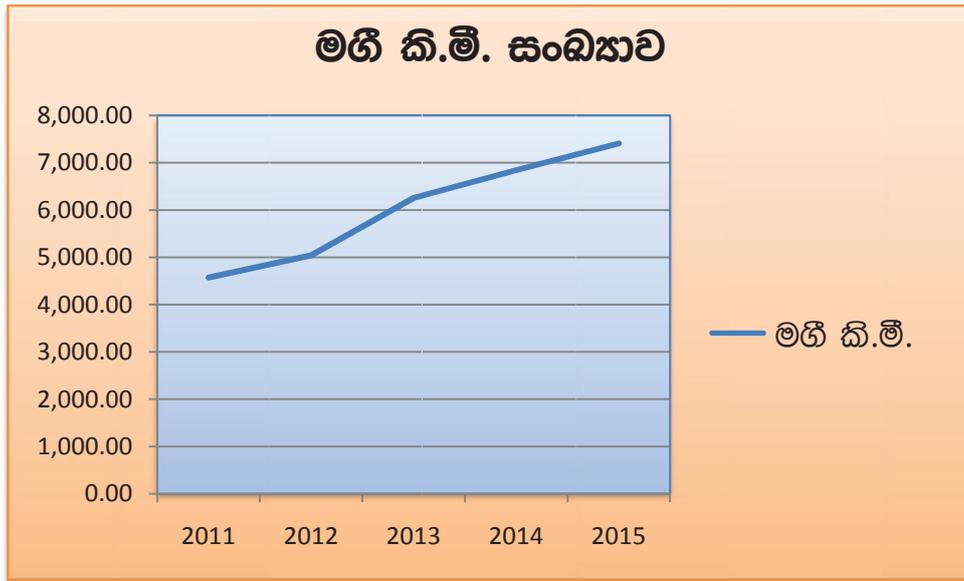
දුම්රිය මෙහෙයුම් කටයුතු පිළිබඳ ප්‍රධාන කාර්ය සාධන දර්ශක කීපයක් පහත දැක්වේ.

කාර්ය සාධන දර්ශක		වගු අංක 13	
අනු අංකය	දර්ශකය	2014	2015
01	දුම්රිය මගියෙක් සඳහා ආදායම (රු)	38.23	38.82
02	දුම්රිය මගී කි.මී. 1 ක ආදායම (රු)	0.72	0.73
03	දුම්රිය මගියෙකු සඳහා මගී කි.මී. සංඛ්‍යාව	52.83	55.57

දුම්රිය මගීන් සම්බන්ධ සංඛ්‍යා දත්ත පහත වගුවෙහි පෙන්නුම් කෙරේ.

දුම්රිය මගීන් සම්බන්ධ සංඛ්‍යා දත්ත			වගු අංක 14	
අංකය	දර්ශකය	2014	2015	
01	මගී කි.මී. (මිලියන)	6,841.97	7,358.01	
02	මගී සංඛ්‍යාව (මිලියන)	129.50	133.29	
03	ධාවනය කරන ලද මගී දුම්රිය සංඛ්‍යාව	117,462	117,193	
04	මගී ආදායම (රු.මි)	4,950.8	5,174.55	



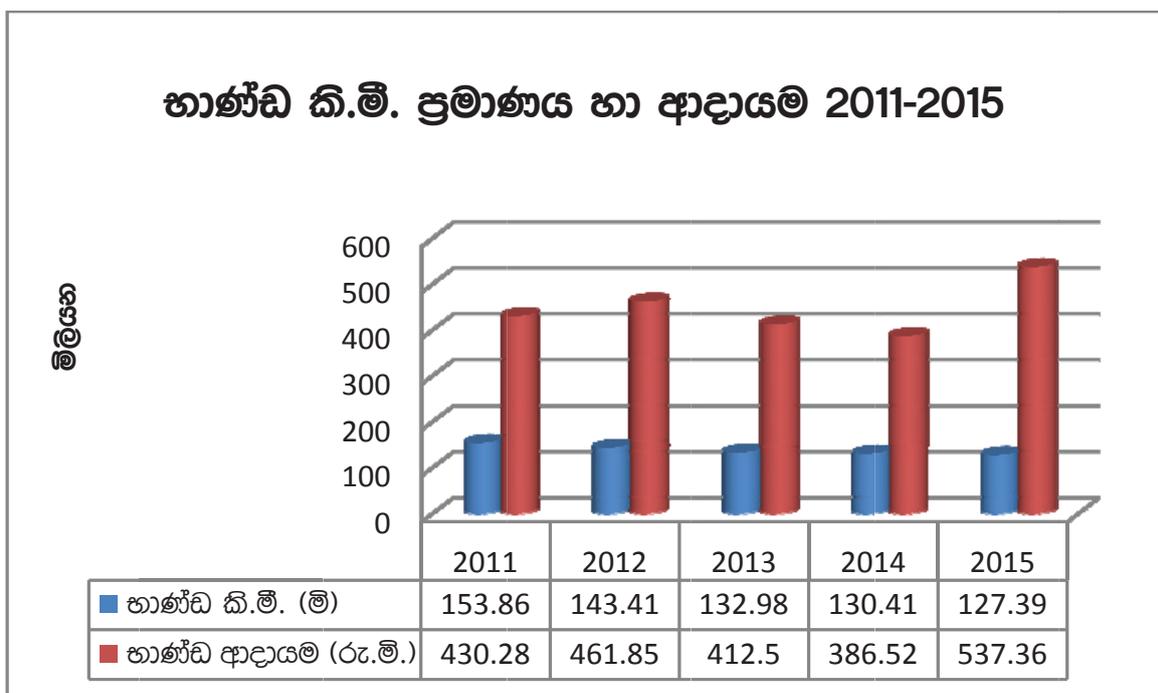


2014 හා 2015 වර්ෂයන්හි දුම්රිය භාණ්ඩ සම්බන්ධ සංඛ්‍යා දත්ත පහත සඳහන් පරිදි දැක්විය හැක.

දුම්රිය භාණ්ඩ සම්බන්ධ සංඛ්‍යා දත්ත

වගු අංක 15

අංකය	දැරීමකය	2014	2015
01	භාණ්ඩ කි.මී (මී)	130.43	127.39
02	භාණ්ඩ ප්‍රමාණය ටොන් කි.මී (මී)	2.11	1.83
03	ධාවනය කරන ලද භාණ්ඩ දුම්රිය සංඛ්‍යාව	4,801	4,367
04	භාණ්ඩ ආදායම (රු.මී.)	386.52	384.07



සමස්ථ දුම්රිය ධාවනය

සමස්ථ දුම්රිය ධාවනය

වගු අංක 16

දුම්රිය සේවය	සැලසුම් කළ දුම්රිය සංඛ්‍යාව	ධාවනය වූ දුම්රිය සංඛ්‍යාව	නියමිත වේලාවට ධාවනය වූ දුම්රිය සංඛ්‍යාව	ප්‍රමාද වී ධාවනය වීම්				අවලංගු වූ දුම්රිය සංඛ්‍යාව
				මිනිත්තු 06-10	11-30	31-60	60 ට වැඩි	
තදාසන්න	72,464	71,476	31,708	12,776	21,756	4,381	846	88
ප්‍රාදේශීය	25,109	23,660	9,076	2,849	6,098	2,888	2,718	1,454
දුරස්ථ හා නගරාන්තර	18,328	18,247	3,679	1,894	5,611	4,306	2,764	989
රේල් බස්	4,449	3,410	1,422	433	1,177	575	236	626
<b>i මගී</b>	<b>120,350</b>	<b>117,193</b>	<b>45,885</b>	<b>17,952</b>	<b>34,642</b>	<b>12,150</b>	<b>6,564</b>	<b>3,157</b>
<b>ii භාණ්ඩ</b>	<b>5,775</b>	<b>4,367</b>	<b>877</b>	<b>71</b>	<b>275</b>	<b>390</b>	<b>2,754</b>	<b>1,408</b>
<b>එකතුව</b>	<b>126,125</b>	<b>121,560</b>	<b>46,762</b>	<b>18,023</b>	<b>34,917</b>	<b>12,540</b>	<b>9,318</b>	<b>4,565</b>

ඉහත තොරතුරු අනුව 2015 වසර තුළ ධාවනය සඳහා සැලසුම් කළ මගී දුම්රිය සංඛ්‍යාව 120,350 ක් වූ අතර එයින් 117,193 ක් ධාවනය කර ඇත. එය ප්‍රතිශතයක් ලෙස ගත් විට 97 % කි. භාණ්ඩ දුම්රිය 5,775 ක් සැලසුම් කර ඇති අතර ධාවනය කර ඇති දුම්රිය සංඛ්‍යාව 4,367 ක් වේ. එය ප්‍රතිශතයක් ලෙස ගත් විට 75 % කි.



අළුතෙන් ඉදිකරන ලද යාපනය - කන්කසන්තුරේ දුම්රිය මාර්ගය

දුම්රිය කිලෝ මීටර්

දුම්රිය කිලෝ මීටර්

වගු අංක 17

විස්තරය	බලවේල කට්ටල ධාවනය වීම්	බලවේග කට්ටල අවලංගු වීම්	සීසල් දුම්රිය ධාවනය වීම්	සීසල් දුම්රිය අවලංගු වීම්	ධාවනය වීම් එකතුව	අවලංගු වීම් එකතුව
තදාසන්න	3,652,735	41,078	652,648	5,378	4,305,383	46,157
දුරස්ථ/ නගරාන්තර	1,656,116	4,841	3,368,144	20,434	5,024,284	25,274
ප්‍රාදේශීය	21,576	653	1,413,274	51,213	1,434,850	51,675
රේල් බස්	27,273	260	141,117	51,801	168,390	52,059
i මගී	5,357,761	46,532	5,575,185	128,826	10,932,946	175,358
ii භාණ්ඩ	0	0	374,273	138,136	374,273	138,136
iii හිස් දුම්රිය	45,559	0	75,933	0	121,492	0
iv සැතැල්ලු දුම්රිය	0	0	98,169	0	98,169	0
v විශේෂ දුම්රිය	0	0	189,923	0	267,287	0

ධාවනය වූ විශේෂ දුම්රිය කිලෝ මීටර්

ධාවනය වූ විශේෂ දුම්රිය කිලෝ මීටර්

වගු අංක 18

විස්තරය	මගී/බඩු සහිත සීසල් දුම්රිය	මගී/බඩු රහිත සීසල් දුම්රිය	මගී/බඩු සහිත වාණිජ දුම්රිය	මගී/බඩු රහිත වාණිජ දුම්රිය	එකතුව
විශේෂ මගී දුම්රිය	62399	4473	0	0	66872
විශේෂ බඩු දුම්රිය	25192	5130	0	0	30322
සේවා දුම්රිය	5628	1063	0	0	6691
බැලස්ට්	85599	3746	0	0	89345
හුණු ගල්	8197	6601	0	0	14798
බ්‍රේක් ඩවුන්	2492	163	0	0	2655
මෝටර් ට්‍රැලි	38990	0	0	0	38991
ට්‍රයල්	2737	41	0	0	2778
ට්‍රැක් මෝටර්	0	0	0	0	0
වයිස් රෝයි	8806	688	0	0	9494
හිතාචි	866	81	0	0	947
සීසල්	0	0	0	0	0
වෙනත්	4232	0	0	0	4232

**දුම්රිය අනතුරු නිසා මහජනතාවට සිදු වූ හානි**

දුම්රිය අනතුරු නිසා මහජනතාවට සිදු වූ හානි

වගු අංක 19

කාරණය	2014		2015	
	තුවාල වීම්	මරණ	තුවාල වීම්	මරණ
පිලි පැහිම් නිසා සිදු වූ දුම්රිය මගීන් තුවාල හා මරණ	0	0	0	0
දුම්රිය ගැටීම නිසා සිදු වූ දුම්රිය මගීන් තුවාල හා මරණ	45	0	0	0
දුම්රියෙන් වැටීම නිසා සිදු වූ දුම්රිය මගීන් තුවාල හා මරණ	62	1	73	03
දුම්රියට ගල් ගැසීම නිසා සිදු වූ තුවාල හා මරණ	16	1	17	0
දුම්රිය හරස් මාර්ගයන්හිදී රථ වාහන දුම්රිය සමඟ ගැටීම නිසා සාමාන්‍ය ජනතාවට සිදු වූ අනතුරු	43	4	44	11
දුම්රිය මාර්ගයේදී දුම්රියේ ගැටීම නිසා සිදු වූ සිය දිවි නසා ගැනීම්	254	142	246	161

ඉහත දත්ත සැලකීමේදී 2015 වසරේදී දුම්රිය පිලි පැහිම් සහ දුම්රිය ගැටීම නිසා තුවාල වීම් හෝ මරණ වාර්තා වී නොමැත. සිය දිවි නසා ගැනීමට තැත් කිරීම් නිසා සිදු වූ තුවාල වීම් 246 ක් වර්තා වී ඇති අතර මරණ සංඛ්‍යාව 161 ක් ලෙස පෙන්නුම් කරයි. පසුගිය වසර හා සසඳන විට මරණ වල සුළු වැඩිවීමක් පෙන්නුම් කරන අතර දුම්රිය මාර්ගයන්හි ගමන් කිරීමේදී පුද්ගලයින්ගේ අපරික්ෂාකාරී හැසිරීම මෙම මරණ සංඛ්‍යාව වැඩි වීමට බලපෑ කරුණක් ලෙස දැක්විය හැක.

**9. මූල්‍ය කාර්යක්ෂමතාවය**

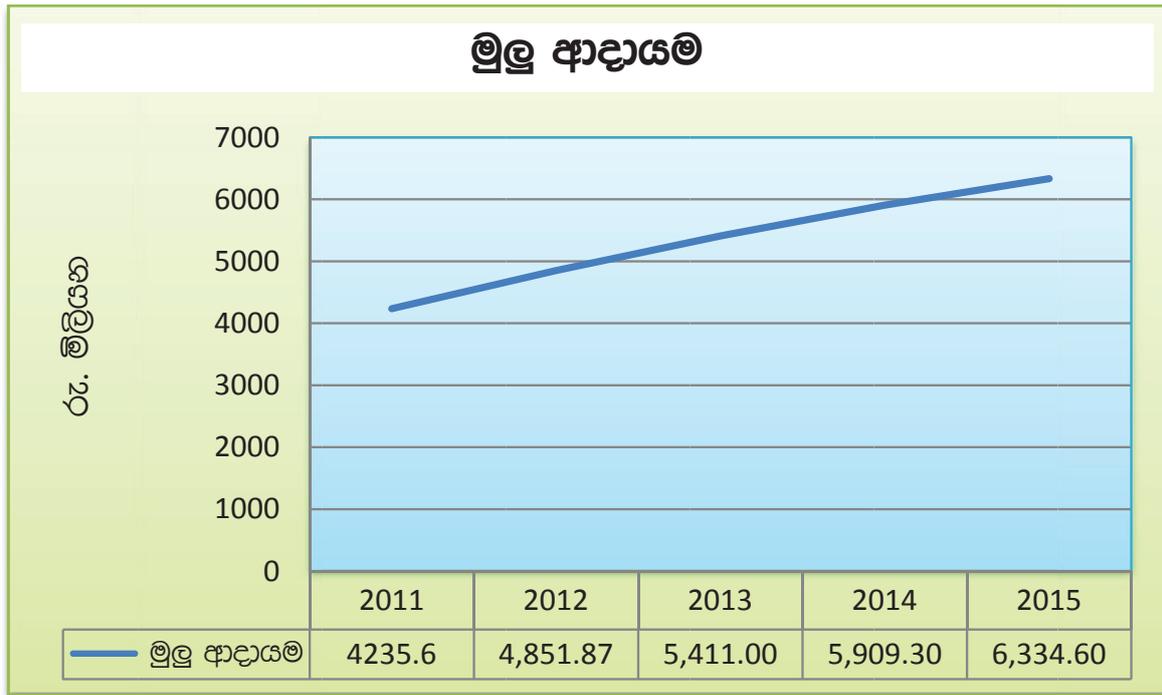
2015 වර්ෂයේ ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ මුළු ආදායම රු.මි. 6,334.6ක් වූ අතර පසුගිය වසරේ විය රු.මි. 5,909.31 ක් විය. සමස්ථයක් ලෙස 2015 වර්ෂයේ මුළු දුම්රිය ආදායම රු.මි. 424.95 කින් වැඩි වූ අතර එය 4 % ක වැඩි වීමකි.

**දුම්රිය ආදායම (රු.මි.)**

දුම්රිය ආදායම (රු.මි.)

වගු අංක 20

විස්තරය	ආදායම (රු.මි.)	
	2014	2015
මගී	4,950.8	5,174.55
භාණ්ඩ	526.7	537.36
වෙනත්	431.78	622.26
<b>මුළු ආදායම</b>	<b>5,909.31</b>	<b>6,334.26</b>



දුම්රිය ආදායම පිළිබඳ සැලකීමේදී මගී ආදායම ප්‍රධානම ආදායම් ප්‍රභවයක් වී ඇත. මෙය පසුගිය වසර හා සැසඳීමේදී 4.52 % ක වැඩිවීමක් පෙන්නුම් කරයි. දුම්රිය වෙත වැඩි මගී ආකර්ෂණය, දුම්රිය ධාවනය වැඩි වීම, නව දුම්රියන් ධාවනය වීම, මුළු මාර්ග ජාලයම දුම්රිය ධාවනය සඳහා යොදා ගැනීමට හැකි වීම මෙයට ප්‍රධාන ලෙස බලපාන ලදී.

### මූල්‍ය දායකත්වය

මූල්‍ය දායකත්වය	වගු අංක 21	
	වර්ෂය	
විස්තරය	2014	2015
මුළු ආදායම (රු.මි.)	5,909.31	6,334.26
පුනරාවර්තන වියදම (රු.මි.)	16,943.26	14,048.78
මෙහෙයුම් උග්‍රතාවය (රු.මි.)	-11,033.95	-7,714.52

2015 වර්ෂයේදී උග්‍රතාවය අඛණ්ඩව පැවති අතර එය පසුගිය වසර හා සැසඳීමේදී අඩුවීමක් පෙන්නුම් කරයි. 2014 වර්ෂයට සාපේක්ෂව 2015 වර්ෂයේ පුනරාවර්තන වියදම සුළු වශයෙන් අඩු වීමක් පෙන්නුම් කිරීම මෙහෙයුම් උග්‍රතාවයේ පහළ යෑම කෙරෙහි බලපාන ලදී.

### මගී ප්‍රවාහනය

විස්තරය	මගී ප්‍රවාහනය	
	මගී සංඛ්‍යාව (මිලියන)	මගී ආදායම (රු.මි.)
සාමාන්‍ය ප්‍රවේශපත් මගීන්	66.67	4,163.71
වාර ප්‍රවේශපත් මගීන්	66.62	1,010.84

**වියදම**

2014 සහ 2015 වර්ෂයන්ගේ මුළු වියදම පිළිබඳ දත්ත පහත වගුවෙන් පෙන්වුම් කෙරේ.

2014 හා 2015 වර්ෂයේ මුළු වියදම

වගු අංක 23

වර්ෂය	වියදම රු.මි.		
	පුනරාවර්තන වියදම	ප්‍රාග්ධන වියදම	මුළු වියදම
2014	16,943.26	36,436.04	53,379.31
2015	14,048.78	30,436.25	44,485.02

2015 වර්ෂයේ ප්‍රාග්ධන වියදම අඩුවීම කෙරෙහි මූලිකවම බලපා තිබෙන සාධකය වනුයේ උතුරු දුම්රිය මාර්ග සංවර්ධන ව්‍යාපෘති අවසන් වීමයි.

**භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය**

2014 සහ 2015 වර්ෂයන්හි භාණ්ඩ ටොන් සහ ටොන් කිලෝමීටර් ප්‍රමාණයන් පහත සඳහන් ලෙස දැක්විය හැක.

භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය

වගු අංක 24

වර්ගය	වර්ෂය	
	2014	2015
භාණ්ඩ ටොන් (මිලියන)	1.84	1.83
ටොන් (කි.මී.) මිලියන	130.41	127.39

එක් එක් ඛාණ්ඩයන් යටතේ 2015 වසර තුළ ප්‍රවාහනය කළ භාණ්ඩ ටොන් ප්‍රමාණය පහත වගුවෙන් දැක්වේ.

ප්‍රවාහනය කළ භාණ්ඩ (ටොන් ප්‍රමාණය)

වගු අංක 25

විස්තරය	ටොන් ප්‍රමාණය
කෘෂිකාර්මික නිෂ්පාදන	23,950
බණිජ තෙල් නිෂ්පාදන	581,835
සීමෙන්ති	1,218,061
නිපැයුම්	276
වෙනත්	1,607
<b>එකතුව</b>	<b>1,825,729</b>

### 10. මගී පහසුකම් හා වෙනත් සංවර්ධන කටයුතු

2015 වර්ෂයේදී දුම්රිය ස්ථාන සංවර්ධනය කිරීම මගින් මගී පහසුකම් ඇති කිරීම සඳහා ක්‍රියා මාර්ග රාශියක් ගත් අතර ඉන් කීපයක් පහත සඳහන් පරිදි දැකවිය හැක.

- ආධාදිත මගීන් සඳහා පහසුකම් සංවර්ධනය කිරීම (රෝද පුටු, ආධාදිත පුද්ගලයින්ට ගමන් කිරීම සඳහා මංතීරු ඉදි කිරීම, වැසිකිලි පහසුකම් ඇති කිරීම, ආධාදිත ප්‍රවේශ මාර්ග ඇති කිරීම)
- දුම්රිය ස්ථාන වල මගීන් සඳහා සුවපහසු ආසන ස්ථාපිත කිරීම
- පදික වේදිකාවන් නිසි ලෙස නඩත්තුව සහ දුම්රිය මගීන්ගේ පහසුව ඇති වන පරිදි වේදිකා ඉස්සීම
- දුම්රිය ස්ථාන විවේක කාමර නවීකරණය හා ඒවා මගීන්ට පහසුවෙන් වෙන් කර ගත හැකි වන ක්‍රමවේද සැකසීම
- නගරාන්තර දුම්රියන්ගෙන් ගමන් කිරීමට ප්‍රවේශපත්‍ර වෙන් කරවා ගැනීමට අවශ්‍ය කටයුතු වැඩි දියුණු කිරීම
- ප්‍රධාන දුම්රිය ස්ථාන වලින් නොමිලේ නවීන තාක්ෂණය (Wi-Fi) භාවිතා කිරීමේ ඉඩ ප්‍රස්ථා ඇති කිරීම
- ආපන ශාලා, සුළු අලෙවිසැල්, කඩ කාමර, රථ ගාල් වැනි අංග ඇති කිරීමෙන් දුම්රිය මගීන්ට අමතර සේවාවන් ලබා දීම
- 2015 වර්ෂයේ ස්වයංක්‍රීය ටෙලර් යන්ත්‍ර (ATM) 05 ක් අළුතෙන් ඉදි කිරීම. ඒ අනුව දැනට ලංකාව පුරා දුම්රිය ස්ථාන කේන්ද්‍ර කර ගනිමින් ටෙලර් යන්ත්‍ර 24 ක් පමණ ක්‍රියාත්මක වේ.

### 11. ශ්‍රී ලංකා ජර්මන් කාර්මික අභ්‍යාස ආයතනය

ගුණාත්මක කාර්මික ශිල්පීන් බිහි කිරීමේ අරමුණෙන් පවත්වාගෙන යනු ලබන ජර්මන් කාර්මික අභ්‍යාස ආයතනය සිය කාර්යභාරය 2015 වර්ෂයේදී ද අඛණ්ඩව ක්‍රියාත්මක කරන ලදී. වෘත්තීය පුහුණු අධිකාරිය සමඟ සම්බන්ධ වීමෙන් කරගෙන යනු ලබන මෙම පාඨමාලා ප්‍රධාන වශයෙන් පහත ආකාරයෙන් ක්‍රියාත්මක කරන ලදී. ජාතික වෘත්තීය සුදුසුකම් National Vocational Qualification තත්වයන් ඇතුළත් පූර්ණකාලීන පාඨමාලා මේ යටතේ පවත්වාගෙන යනු ලබයි.

වගු අංක 26

අංකය	පාඨමාලාව	බඳවා ගත් සිසුන් සංඛ්‍යාව	පුහුණුව ලැබූ සංඛ්‍යාව	පිට වූ සංඛ්‍යාව
01	ඩීසල් එන්ජින් යාන්ත්‍රික ශිල්පී	30	114	25
02	යන්ත්‍රකරු	14	52	06
03	විදුලි ශිල්පී	32	132	19
04	පෑස්සුම්කරු	18	61	17
	<b>එකතුව</b>	<b>94</b>	<b>359</b>	<b>67</b>

2015 වර්ෂයේදී සිසුන් 94 දෙනෙකු ඇතුළත් කරගෙන තිබෙන අතර වසර අවසන් වන විට සිසුන් 359 දෙනෙකු පුහුණුව ලබති. සිසුන් 67 දෙනෙකු තම පාඨමාලා අවසන් කර වසර අවසන් වන විට පිටව ගොස් ඇත.

පුහුණු පාඨමාලා වල ප්‍රමිතිය සහ ගුණාත්මකභාවය වර්ධනය කිරීම සඳහා තෘතීයික සහ වෘත්තීය අධ්‍යාපන කොමිෂන් සභාවේ අනුමැතියට ඉදිරිපත් කළ පෘස්සුම් ශිල්පය, යන්ත්‍ර ශිල්පය හා විදුලි ශිල්පය යන වෘත්තීය සඳහා අනුමැතිය ලබා ගෙන ඇත.

මීට අමතරව දුම්රිය සේවකයන්ගේ වෘත්තීය කුසලතා වර්ධනය කිරීම සඳහා ජර්මන් කාර්මික අභ්‍යාස ආයතනය මගින් 2015 වර්ෂය තුළ දුම්රිය සේවකයන් 335 දෙනෙකු පුහුණු කරවා ඇත.

දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ කාර්ය මණ්ඩල සඳහා ලබා දුන් පාඨමාලා පිළිබඳ විස්තර පහත සඳහන් අයුරින් දැක්විය හැක.

වගු අංක 27

අනු අංකය	පුහුණු පාඨමාලාව	2015 වසර තුළ පුහුණු කළ දුම්රිය සේවක සංඛ්‍යාව
01	පරිගණක භාවිතය සහ ලිපි ලේඛණ සැකසීම	113
02	මූලික වැද්දුම් ශිල්පය	88
03	විද්‍යුත් වාප පෘස්සුම් ශිල්පය	62
04	වායු පෘස්සුම් සහ කැපීම	08
05	කම්මල් තාක්ෂණය	08
06	ද්‍රාව විද්‍යා තාක්ෂණය	29
07	විශේෂ කාර්මික පුහුණු පාඨමාලාව	27

## 12. දුම්රිය ආරක්ෂක සේවය

2015 වර්ෂයේදී ද දුම්රිය ආරක්ෂක සේවය තම කාර්යයන් මහලු අයුරින් ඉටු කිරීමට සමත් විය. ප්‍රවේශපත්‍රයට අදාළ නොවන පන්තියක ගමන් කිරීම සම්බන්ධයෙන් දඩ මුදල් අය කර ගැනීම, දුම්රිය ආඥා පනත යටතේ නඩු පැවරීම්, අත් අඩංගුවට ගැනීම්, පැමිණිලි විභාග කිරීම් සහ අදාළ නීතිමය පියවරයන් ගැනීම, ප්‍රවේශපත් නොමැතිව ගමන් කළ මගීන්ගෙන් දඩ මුදල් අය කර ගැනීම මඟින් විශාල ආදායමක් ලබා ගැනීමට කාර්යක්ෂමව ක්‍රියා කරමින් දුම්රිය ආරක්ෂක සේවාව තම දායකත්වය ලබා දුණි.

දුම්රිය ආරක්ෂක සේවය මඟින් අත් කර ගන්නා ලද කාර්ය සාධනය පිළිබඳ සාරාංශයක් පහත වගුව මඟින් දැක්වේ.

වගු අංක 28

අංකය	ක්‍රියාත්මක කළ කාර්යය	සංඛ්‍යාව	එකතු කළ මුදල
01	ප්‍රවේශපත්‍ර නොමැතිව ගමන් කිරීම	746	19,034,75.00
02	ප්‍රවේශපත්‍රයට අදාළ නොවන පන්තියේ ගමන් කිරීම	645	1,746,659.00
03	අධිබර ප්‍රවාහනය	55	18,763.00
04	උසාවිය මඟින් අය කර ගැනීම්	320	305,580.00
05	වෙනත් අය කර ගැනීම් ගේට්ටු / දේපල අලාභ හානි සහ හිඟ බදු මුදල් අය කිරීම්	85	2,618,282.00
	එකතුව	1,851	6,592,759.00

### 13. කාර්යක්ෂමතාවය හා ඵලදායිතාවය වර්ධනය කිරීම සඳහා ගත් පියවර

- ඒකයෙන් ගෙන්වන ලද නව බලවේග කට්ටල මෙහෙයුම් සඳහා යෙදවීම.
- ප්‍රවේශ පත්‍ර නොමැතිව ගමන් කරන මගීන් වැටලීමේ කටයුතු හා දඩ මුදල් අය කිරීමේ කටයුතු
- දුම්රිය ස්ථානයන්හි හා මගීන්ගේ ආරක්ෂක කටයුතු විධිමත්ව හා තව දුරටත් පුළුල් කරමින් ක්‍රියාත්මක කිරීම
- දුම්රිය ස්ථානයන්හි හා දුම්රියන්හි ජංගම වෙළඳාම් කටයුතු සඳහා ආර්ථික සංවර්ධන අමාත්‍යාංශයේ දිවි නැගුම වැඩ සටහන යටතේ ස්වයං රැකියාලාභීන් යෙදවීමෙන් විධිමත් ආකාරයෙන් අඛණ්ඩව ක්‍රියාත්මක කිරීම
- උතුරු හා තලෙයිමන්නාරම දුම්රිය මාර්ගයේ කටයුතු නියාමනය හා ඇගයීම් කරමින් දුම්රිය ධාවනය කිරීම
- යාපනය දුම්රිය ස්ථානය ලංකා බැංකුව සහ දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ ප්‍රතිපාදන මගින් නැවත ඉදි කර මගී ප්‍රවාහන කටයුතු සඳහා යොදා ගැනීම
- බෙල්ජියම් මූල්‍ය ආධාර මත මාර්ග ජාලයේ ඉදි කිරීම් සඳහා පාළම් 07 ක් ඉදි කිරීම
- අනාරක්ෂිත දුම්රිය හරස් මාර්ග සඳහා සුරක්ෂිත ආරක්ෂිත ගේට්ටු ස්ථාපිත කිරීම
- දුම්රිය මාර්ග ජාලය, දුම්රිය ඇණිය, සංඥා හා විදුලි සංදේශ පද්ධතියේ නඩත්තු කටයුතු අඛණ්ඩව හා විධිමත්ව ක්‍රියාත්මක කිරීම
- දුම්රිය රක්ෂිත වලින් ආදායම් එකතු කිරීම කාර්යක්ෂම කිරීම සඳහා පරිඝණක වැඩ සටහන් සැකසීම සඳහා මූලික පියවර ගත් අතර දුම්රිය ඉඩම් අංශයේ කටයුතු විමධ්‍යගත කර නව ඒකක වලට වෙන් කරන ලදී.
- ප්‍රධාන දුම්රිය ස්ථාන සංවර්ධන කටයුතු ක්‍රියාත්මක කිරීම
- මහනුවර දක්වා වායුසමනය කරන ලද නගරාන්තර දුම්රිය සේවා අඛණ්ඩව පවත්වා ගෙන යෑම
- ජංගම දුරකථන මගින් ආසන වෙන් කිරීම සියළු දුම්රියයන් සඳහා පුළුල් කිරීම

### 14. අභියෝගයන් සහ ගැටලු

#### 2015 වර්ෂය තුළ විසඳා ගතයුතු අභියෝග

දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවද ආදායම් ලබමින් මහ භාණ්ඩාගාරයෙන් ලබා දෙන මූල්‍ය ප්‍රතිපාදන සඳහා යම් ආදායම් තත්වයක් ලබා ගැනීම වර්තමානයේ පවතින අභියෝගයන් අතර ප්‍රධාන තැනක් ගනී. ඒ අනුව 2015 වර්ෂය සලකා බලන කළ ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව පහත දැක්වෙන විසඳා ගතයුතු ප්‍රධාන අභියෝගයන් කීපයක් හඳුනා ගෙන ඇත.

01 මූලය

1.1 දුම්රිය ආදායම

- වාර්ෂික දුම්රිය ආදායමේ යම් වර්ධනයක් පෙන්නුම් කළද එය වාර්ෂික පුනරාවර්තන වියදම පියවා ගැනීමට ප්‍රමාණවත් නොවේ. මේ සඳහා ප්‍රධාන වශයෙන් පුද්ගලික පඩිනඩි හා ඉන්ධන වියදම් ඇතුළත් පුනරාවර්තන වියදම් වල ඉහළ යෑම බෙහෙවින් බලපා ඇත.
- දුම්රිය ස්ථාන හා දුම්රිය තෝපනාගාර හිසි පරිදි කළමනාකරණය නොකිරීම හිසා දෙපාර්තමේන්තුවට විශාල ආදායමක් අහිමි වීම.
- දුම්රිය ඉඩම් සංවර්ධනය කර ආදායම් ඉපයීම සඳහා යොදා නොගැනීම

1.2 වියදම

සියළු ප්‍රතිපාදන මහ භාණ්ඩාගාරයෙන් ලබා දෙන අතර එය ඉල්ලුම් කරනු ලබන ඇස්තමේන්තු මුදලට වඩා අඩු ප්‍රමාණයක් වේ. එම හිසා නඩත්තු හා සංවර්ධන කටයුතු පවත්වා ගෙන යෑමේ අභියෝගයට හා අසීරුතාවයකට මුහුණ දීමට සිදුව ඇත. විශේෂයෙන්ම පුනරාවර්තන වියදම් තුළ පවතින සේවක වැටුප් හා වේතන වල හා ඉන්ධන වියදම් ඉතා ඉහළ අගයක් ගැනීම.

02 යටිතල පහසුකම්

2.1 දුම්රිය ඇණිය

දුම්රිය එන්ජින් වලින් 65 % ක ප්‍රතිශතයක් ආයු කාලය අවුරුදු 30 - 35 ඉක්මවා ඇත. ඒ අනුව ඒවා නඩත්තු කිරීමට හා අමතර කොටස් ලබා ගැනීමේදී අධික මුදලක් හා කාලයක් වැය වේ. විශේෂයෙන් සමහර එන්ජින් සඳහා අදාල අමතර කොටස් මවි සමාගමෙන් ලබා ගැනීමේ දී අපහසුතා ඇති වී තිබෙන අතර මේ තුළින් විශාල ගැටළුකාරී තත්වයක් මතු වී ඇත.

මේ අතර දුම්රිය එන්ජින් මගී හා ප්‍රවාහන කටයුතු සඳහා යොදා ගැනීමේදී මතු වන දෝෂයන් හේතුවෙන් ප්‍රමාදයන් හා අනතුරු වීමේ ප්‍රවණතාව වැඩි වීම හා දුර ධාවන හා නගරාන්තර, තැපැල් හා භාණ්ඩ ප්‍රවාහන සේවාවන්ගේ ප්‍රමාදයන් සිදු වේ.

නඩත්තු හා සේවා පහසුකම් සඳහා අතිකාල දීමනා ඇතුළුව අධික මුදලක් වැය වීම

නව එන්ජින් ලබා ගැනීමේදී දැරීමට සිදුවන අධික පිරිවැය

03 ජාත්‍යන්තර අභියෝගයන්

ජාත්‍යන්තර දුම්රිය ප්‍රවාහන කාර්ය සාධන දර්ශකය හා සසඳන කළ ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය සේවය පවතින මට්ටමට වඩා ඉහළ කාර්යභාරයක් පෙන්නුම් කරමින් කටයුතු කිරීම සිදුවන අතර පහත සඳහන් කරුණු පිළිබඳ සැලකිලිමත් වීමෙන් ජාත්‍යන්තර සංචාරක ආකර්ෂණයද දුම්රිය සේවය වෙත යොමු කර ගත හැක.

- නියමිත වේලාවට දුම්රිය ධාවනය කිරීම
- තොරතුරු තාක්ෂණ ක්‍රමවේදයන් භාවිතය

- සංචාරක හිකේතන හා මගී පහසුකම් වැඩි දියුණු කිරීම
- දුම්රිය මැදිරි, සනීපාරක්ෂක සේවා ඉහළ මට්ටමක පවත්වා ගෙන යෑම

#### 04 තොරතුරු තාක්ෂණය

තොරතුරු තාක්ෂණය ක්‍රමවේදයන් හා පරිචයන් වෙත අනුගත කර ගැනීම හා ඒවා භාවිතයට යොමු කිරීම අභියෝගාත්මක කරුණක් වන අතර මේ සඳහා මානව හා භෞතික සම්පත් වල පවතින හිඟය, සේවක ආකල්ප ආදියද බලපානු ලැබේ. තත්වය විසේ වුවද ප්‍රවේශ පත්‍ර ලබා ගැනීම, ආසන වෙන් කිරීම දුම්රිය මෙහෙයුම් කටයුතු, ඉඩම්, දේපල, වත්කම් කළමනාකරණය, මිල දී ගැනීම් ක්‍රියාවලිය, තොග පාලන කටයුතු ආදී කාර්යයන් සඳහා තොරතුරු තාක්ෂණ (IT) ක්‍රමවේදය භාවිතා කිරීම කාර්යක්ෂම හා ජාත්‍යන්තරයට ගැලපෙන දුම්රිය සේවාවක් සඳහා ප්‍රවේශයක් වනු ඇත.

#### 05 පාරිසරික අභියෝගයන්

ස්වභාවික හා පාරිසරික අභියෝගයන් ලෙස නාය යෑම, ජල ගැලීම් වැනි හේතූන් නිසා දුම්රිය මාර්ග යට හා සංඥා පද්ධතියට බලපෑම් එල්ල වන අතර මේ හේතුවෙන් දුම්රිය ධාවනයන් අවලංගු කිරීමට හා ප්‍රමාද කිරීමට සිදු වේ. මෙවැනි ස්වභාවික ආපදාවන් සඳහා මුහුණ දීමට මානව හා භෞතික සම්පත් පෙර සූදානමක් සහිතව ස්ථානගත කොට හෝ හදිසි අවස්ථාවකදී ලබා ගැනීමේ හැකියාවකින් යුක්ත වීම වැදගත් වන අතර පවතින සේවක හා වෙනත් භෞතික සම්පත් වල හිඟය හමුවේ මෙය විතරම් පහසු කාර්යයක් නොවනු ඇත.

#### 06 සේවක හිඟය

දෛනික සේවා පවත්වා ගෙන යෑමේදී මාර්ග හා කර්මාන්ත, යාන්ත්‍රික හා ධාවනබල උප දෙපාර්තමේන්තු වල හා රාජ්‍ය කළමනාකරණ සේවා වල පවතින සේවක හිඟය නිසා අදාල කටයුතු වලදී ගැටළුකාරී තත්වයන්ට මුහුණ දීමට සිදු වේ.

තවද සමස්ථයක් ලෙස ගත් කළ ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ ස්ථිර සේවක සංඛ්‍යාවෙන් ඉතා විශාල සංඛ්‍යාවක් විශ්‍රාම යෑමෙන් හෝ වෙනත් හේතූන් මත ඉවත් වේ.

තවද මෙම අවශ්‍ය අංශ වල පවතින සේවක පුරප්පාඩු නිසා ඒවායේ අත්‍යවශ්‍ය සේවා (දුම්රිය නඩත්තු, අළුත්වැඩියා, සාමාන්‍ය පරිපාලන කටයුතු, මෙහෙයුම් කටයුතු, මාර්ග නඩත්තු, සංඥා පද්ධතිය නඩත්තු හා අළුත්වැඩියා ආදිය) පවත්වා ගෙන යෑම සඳහා වැය වන අතිකාල දීමනාද වාර්ෂිකව ඉතා ඉහළ අගයක පවතී.

#### 07 අඩු මාර්ග ධාරිතාවය

උතුරු දුම්රිය මාර්ගයේ හා තලෙයිමන්නාරම මාර්ගයේ නැවත ඉදි කිරීම් කටයුතු නිම වීමත් සමඟම කොළඹ නගරයට පැමිණෙන හා කොළඹ නගරයෙන් පිටවන දුම්රිය සංඛ්‍යාවේ වැඩි වීමක් සිදුව ඇත. එහෙයින් එම දුම්රියන් සඳහා පවතින දුම්රිය මාර්ගයන්හි ප්‍රවේශ ධාරිතාව අඩුවී ඇත. මේ හේතුවෙන් දුම්රිය විශාල වශයෙන් නියමිත වේලාවට ගමන් නොකරන අතර අනතුරුද සිදු වීමේ හැකියාව වැඩි වේ. ඒ අනුව මෙම බාධාවන් හඳුනා ගැනීම අනිවාර්ය වන අතර ඒ සඳහා සුදුසු ක්‍රියාමාර්ග ගැනීම කාලෝචිත වේ.

උදා:- උතුරු දුම්රිය මාර්ගය හා තලෙයිමන්නාරම මාර්ග ආරම්භ වීමත් සමග පොල්ගහවෙල - මහව තනි දුම්රිය මාර්ගයේ ධාරිතාව අඩු වීම දැක්විය හැක. තවද උතුරෙන් මෙන්ම නැගෙනහිරෙන්ද දුම්රිය ධාවනය වීම සැලකූ විට මෙය අතිශය වැදගත් කරුණක් වනු ඇත.

විමෝච මුහුදුබඩ දුම්රිය මාර්ගයේදී පානදුර දුම්රිය ස්ථානයේ සිට කොළඹ කොටුව දක්වා ප්‍රමාදවීම් සිදුවේ. මෙයට ප්‍රධානතම හේතුව ලෙස පානදුර සිට විශාල දුම්රිය ප්‍රමාණයක් ධාවනය වීමත් ඊට සරිලන ලෙස මාර්ගය ප්‍රමාණවත් නොවීමත් හඳුනාගත හැකි සාධකයකි.

රාගම සිට කොළඹ කොටුව දක්වා ඇති කි. මී. 13 ක දුර ප්‍රමාණය (Bottleneck) පැමිණීම සඳහා ප්‍රමාදයන් වීම සිදු වන අතර මේ සඳහා ප්‍රධාන වශයෙන් අංගන හා වේදිකාවන් ප්‍රමාණවත් නොවීම බලපා ඇත. තවද මෑතදී අළුතෙන් දුම්රිය ධාවනයට එක් වූ එස් 11 (S11) වර්ගයේ බලවේග කට්ටල 20 ක් හා එස් 12 (S12 ) වර්ගයේ බලවේග කට්ටල 13 සම්පූර්ණයෙන් ධාවන කටයුතු ඇරඹීමත් සමඟ මෙම තත්වය තවත් උග්‍ර වී ඇත.

08 ඉන්ධන භාවිතය ඉහළ යෑම නිසා මෙහෙයුම් වියදම් ඉහළ යෑම හා මීට සාපේක්ෂව ගාස්තු ඉහළ නොයෑම

09 අනවසරයෙන් අල්ලාගත් ඉඩම් නිරවුල් කර ගැනීමේ ගැටළු හා (10000 පමණ) මේ හේතුව නිසා ඉදිරි දුම්රිය මාර්ග හා දේපළ සංවර්ධන කටයුතු ක්‍රියාත්මක කිරීමේ බාධා මතුවේ.

10 දුම්රිය රක්ෂිත තුළ අනවසර පදිංචිකරුවන් විවිධ ඉදිකිරීම් කරමින් පදිංචි වීම නිසා ඉදිරි දුම්රිය සංවර්ධන කටයුතු සඳහා මහත් අභියෝගයක් වේ.

**14. 2015 වසරේ ක්‍රියාත්මක කරන ලද ප්‍රධාන වැඩ සටහන් / ව්‍යාපෘති**

- 01 දුම්රිය මැදිරි පුනරුත්ථාපනය කිරීම
- 02 දුම්රිය ඇණිය පුනරුත්ථාපනය කිරීම සඳහා අමතර කොටස් මිල දී ගැනීම
- 03 ධාවන බල උප දෙපාර්තමේන්තුව යටතේ ඇති කර්මාන්තශාලා වල ඇති යන්ත්‍ර සූත්‍ර නවීකරණය කිරීම
- 04 මාර්ග නඩත්තුව සඳහා අවශ්‍ය නව යන්ත්‍ර සූත්‍ර මිල දී ගැනීම
- 05 වානේ පාලම් ඉදි කිරීම
- 06 බෙල්පියම් පාලම් ඉදි කිරීම
- 07 කොන්ක්‍රීට් සිල්පර නිෂ්පාදන ඒකකය
- 08 දුම්රිය ස්ථාන නවීකරණය සහ සංවර්ධනය කිරීම
- 09 මඩු සිට තලෙයිමන්නාරම දක්වා දුම්රිය මාර්ගය නැවත ඉදි කිරීම
- 10 ඕමන්තේ සිට පලෙයි දක්වා දුම්රිය මාර්ගය නැවත ඉදි කිරීම
- 11 පලෙයි සිට කන්කසන්තුරේ දක්වා දුම්රිය මාර්ගය නැවත ඉදි කිරීම
- 12 අනුරාධපුර සිට තලෙයිමන්නාරම සහ උතුරු දුම්රිය මාර්ගය සඳහා සංඥා හා විදුලි සංදේශ පද්ධතිය ස්ථාපනය කිරීම

- 13 මරදාන සිට වාද්දුව දක්වා නව මධ්‍යගත සංඥා පද්ධතිය ස්ථාපනය කිරීම
- 14 ආරක්ෂිත දුම්රිය හරස් මාර්ග ඉදි කිරීම

**15. ඉදිරියේදී ක්‍රියාත්මක කිරීමට නියමිත ව්‍යාපෘති**

දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව මඟින් පිළියෙල කරන ලද සංයුක්ත සැලැස්ම අනුව ඉහළ ප්‍රමුඛත්වයක් පවතින ඉදිරියේදී ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන නව දුම්රිය සංවර්ධන ව්‍යාපෘති කීපයක් පහත දැක්වේ.

- 01. වේයන්ගොඩ - පානදුර දක්වා දුම්රිය මාර්ගය විදුලිකරණය කිරීම
- 02. මහව - අනුරාධපුරය දුම්රිය මාර්ගය නවීකරණය කිරීම
- 03. නැගෙනහිර දුම්රිය මාර්ගය ගල්ඔය සිට ත්‍රිකුණාමලය හා මඩකපුටු දක්වා පුනරුත්ථාපනය කිරීම
- 04. මරදාන - රාගම 4 වන මාර්ගය ඉදි කිරීම
- 05. කුරුණෑගල - හඹරණ නව දුම්රිය මාර්ගය ඉදි කිරීම
- 06. මඩකපුටු - පොතුවිල්ල නව දුම්රිය මාර්ගය ඉදි කිරීම
- 07. දකුණු පයාගල සිට අලුත්ගම දක්වා ද්විත්ව දුම්රිය මාර්ගය ඉදි කිරීම
- 08. පේරාදෙණිය - මහනුවර දක්වා ද්විත්ව දුම්රිය මාර්ගය ඉදි කිරීම
- 09. පොල්ගහවෙල - කුරුණෑගල දක්වා ද්විත්ව දුම්රිය මාර්ගය ඉදි කිරීම
- 10. පේරාදෙණිය - ගම්පොළ දක්වා ද්විත්ව දුම්රිය මාර්ගය ඉදි කිරීම
- 11. පේරාදෙණිය - කඩුගන්නාව දක්වා ද්විත්ව දුම්රිය මාර්ගය ඉදි කිරීම
- 12. රාගම - වේයන්ගොඩ දක්වා 3 වන දුම්රිය මාර්ගය ඉදි කිරීම
- 13. කැළණිවැලි දුම්රිය මාර්ගය නවීකරණය කිරීම
- 14. දෙමටගොඩ - ඩත්තරමුල්ල දක්වා නව දුම්රිය මාර්ගය ඉදි කිරීම
- 15. පැරණි කැළණි පාලම නැවත ස්ථාපිත කිරීම
- 16. දුම්රිය ඇණිය වැඩිදියුණු කිරීම සහ වර්ධනය කිරීම මේ යටතේ ඩලවේග කට්ටල, මඟී මැදිරි , තෙල් ටැංකි මිල දී ගැනීම
- 17. වාද්දුව - රඹුක්කන නව සංඥා පද්ධතියක් ස්ථාපිත කිරීම
- 18. පොල්ගහවෙල - මහව පැරණි සංඥා පද්ධතිය වෙනුවට නව සංඥා පද්ධතිය ස්ථාපිත කිරීම
- 19. රාගම - මීගමුව සංඥා පද්ධතිය ස්ථාපනය කිරීම
- 20. දුම්රිය හරස් මාර්ග ස්ථාපිත කිරීම