කාර්ය සාධන වාර්තාව
2008

ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව

දැක්ම

මගී හා භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය සඳහා වන බහු ප්‍රවාහන මාධ්‍ය පරිසරයක් තුළ මූල්‍ය ස්වාධීනත්වයෙන් යුත් ගුණාත්මක දුම්රිය සේවාවක් සැපයීම.

මෙහෙවර

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

අරමුණු

- ❖ දුම්රිය කාලසටහන් මගී අවශ්‍යතාවයන්ට අනුරූපව කාර්යක්ෂම සේවාවක් සපැයීම සඳහා සේවාවේ සංශෝධන සිදුකිරීම.
- ❖ පිරිහෙමින් පැවති වත්කම්වල කාර්යක්ෂමතාවය රඳවාගැනීම සඳහා පුනරුත්ථාපනය හා වැඩිදියුණු කිරීම (උදා: දුම්රිය මාර්ගය, සංඥා පද්ධතිය, දුම්රිය ඇණිය).
- ❖ නව වත්කම් සඳහා ආයෝජන සිදුකිරීම මගින් වත්කම් පදනම ශක්තිමත් කිරීම (බලවේග කට්ටල, දුම්රිය එංජින්, මැදිරි).
- ❖ ආදායම් ප්‍රභවයන් ශක්තිමත් කිරීම.
- ❖ සංවිධානයේ ආයතනික රාමුව වර්තමාන ඉල්ලුමට (අභියෝගයන්ට) සරිලන ලෙස ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීම.
- ❖ මානව සම්පත් සංවර්ධනය.

කාර්යසාධනය 2008 වසර

2007 වසර තුළ පදනම දමන ලද කෙටි කාලීන ක්‍රමෝපායන් එම වසර තුළ තවදුරටත් ක්‍රියාත්මක කරන ලදී.

සේවාවේ ගුණාත්මක මට්ටම ඉහළ නංවා ගැනීම සඳහා පහත සඳහන් වත්කම් යොදාගැනීම.

- නව මගී මැදිරි 100 හා බලවේග කට්ටල 15 ප්‍රශස්ථ ලෙස සේවයට යොදවා ගැනීම.
- භාණ්ඩ ප්‍රවාහන සේවාවේ හා කඳුරට සේවාවේ ප්‍රවර්ධනය ඉලක්ක කර ගනිමින් නව එංජින් 15 ක් ලබා ගැනීමට කටයුතු කිරීම.
- නව විදුලි සංදේශ පද්ධතියක් හඳුන්වාදීමේ ප්‍රසම්පාදන කාර්ය ක්‍රියාත්මක වීම.
- ආදායම් ප්‍රවර්ධනය සඳහා මගී ගාස්තු සංශෝධනයන් සිදුකිරීම හා වාර ප්‍රවේශපත් සඳහා දෙනු ලබන සහනදායී මිල අනුරූපීව සංශෝධනය කිරීම.
- වියදම් පාලනය කර ගැනීම සඳහා අතිකාල ගෙවීම් පිළිබඳ ගැටළු විසඳීමේ ක්‍රමවේදයක් අදාල ආයතන සමග සාකච්ඡාකර ස්ථාපිත කිරීමට කටයුතු කිරීම.
- ආයතනික හා පරිපාලනමය ගැටලු පිළිබඳ සංවාදයක් මගින් වඩා කාර්යක්ෂම සංවිධාන ව්‍යුහයක් ඇතිකිරීමට ක්‍රියාකිරීම.
- මූල්‍ය කළමනාකරණ ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාවලිය වර්තමාන අවශ්‍යතාවයන්ට ගැලපෙන ලෙස සකස්කිරීම.
- 2008 වසර බොහෝදුරට අවශ්‍ය කලට ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාමාර්ග මගින් මගී මැදිරි 100 හා බලවේග කට්ටල 15 ලැබීම හා සේවයේ යොදවා ගැනීමත් සිදුවිය. මෙම නව වත්කම් මගී සේවාවේ ගුණාත්මක බව නංවා ලීමට හේතුවිය.
- වාර්ෂික පුනරුත්ථාපන ක්‍රියාවලිය සාමාන්‍ය පරිද්දෙන් ඉටුවූ අතර මේ අනුව ප්‍රමාණවත් පරිදි මාර්ග වේග සීමා ඉවත්කර ගැනීමෙන් සාමාන්‍ය දුම්රිය වේගය පැයට කිලෝමීටර 40 දක්වා පවත්වා ගැනීමටත්, එංජින්, මැදිරි හා ගැල් ප්‍රමාණවත් සංඛ්‍යාවක් අලුත්වැඩියා කිරීමට හැකිවිය.
- දේපල කළමනාකරණය පිළිබඳ ප්‍රතිපත්තීන් සකස් කර අවශ්‍ය අනුමැතිය ලබා ගැනීම.

- 2008 වසර තුළ අපේක්ෂිත ඉලක්ක සපුරා ගැනීමේ දී ගැටලු ගණනාවකට මුහුණ දීමට සිදුවිය.

1. මගී මැදිරි උඩරට මාර්ගයේ යොදවා ගැනීමේදී තාක්ෂණික ගැටලු කිහිපයක් හේතුවෙන් උඩරට සේවාවන් නංවාලීම බලාපොරොත්තු මට්ටමින් සිදු නොවීය. එහෙත්, බලවේග කට්ටල තදාසන්න සේවාව ශක්තිමත් කිරීමට මෙන්ම, දෛනික කාර්යාල සේවාවන් වඩා කාර්යක්ෂම කිරීමට දායක විය. දුරස්ථ සේවාවන් නව මගී මැදිරි යොදවා ගැනීමෙන් ශක්තිමත් කිරීමට හැකිවිය.

2. නව දුම්රිය එංජින් 15 මිලදී ගැනීම සඳහා වූ ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාවලිය තාක්ෂණික ගැටලු පිළිබඳ උපදෙස් හා තොරතුරු ලබා දීමේ දී දීර්ඝ කාලයක් ගැනීම නිසා වසරක් තුළ අවසන් කිරීමට නොහැකිවීමෙන් අපේක්ෂිත එංජින් ලබා ගැනීමට නොහැකි විය.

3. පකිස්ථාන් ණය ආධාර යටතේ මිලදී ගැනීමට තිබූ තෙල් ප්‍රවාහන ටැංකි 15 ලබා ගැනීමට ලෝක වෙළඳ පොළේ වානේ මිල සීඝ්‍රයෙන් උච්චාවචනය වීමෙන් ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාවලිය අඩපණ විය.

4. නව විදුලි සංදේශ පද්ධතිය මිලදී ගැනීමේ විවෘත ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාවලිය යෝග්‍ය යෝජනා නොමැතිවීමෙන් ප්‍රතික්ෂේප කිරීමට සිදුවිය.

5. මගී ආදායම් අපේක්ෂිත මට්ටමින් වර්ධනයකර ගැනීමට නොහැකි වූයේ ගාස්තු වැඩිවීම හේතුවෙන් දුම්රිය මගී සංඛ්‍යාව වෙනත් මාධ්‍ය කෙරෙහි යොමුවීම නිසාවෙනි.

6. ආයතනික, පරිපාලන රාමුව වර්තමාන අවශ්‍යතාවයන්ට සරිලන පරිදි සකස් කර ගැනීමට අදාල අංශ සමග කරන ලද සංවාදයෙහි අවසන් ප්‍රථිඵල වසර තුළ ලබා ගැනීමට නොහැකි විය. මේ කාර්ය තවදුරටත් ඉදිරියට ගෙනයෑමට සිදුවේ.

2008 වසර ට අදාල ප්‍රගතිය එක් එක් අංශයට අදාලව පහතින් දක්වා ඇත.

පරිපාලන අංශයේ කාර්යසාධනය

පිරිස් පාලන කටයුතු

- දීර්ඝ කාලයක් ඇබෑර්තුව පැවති තනතුරු වලින් 2,455 ක් පිරවීමට කටයුතු කිරීම.
- දිගු කලක් අකර්මන්‍යව පැවති බඳවා ගැනීමේ පටිපාටි 10 ක් සකස් කොට අනුමැතිය සඳහා රාජ්‍ය සේවා කොමිසම වෙත ඉදිරිපත් කිරීම.
- උසස්වීම් ක්‍රියාවලින් යථාවත් කොට නියමිත සම්මුඛ පරීක්ෂණ සහ විභාග පවත්වා අබෑර්තු පිරවීමට කටයුතු කිරීම.
- විශ්‍රාමික හමුදා සේවයේ පළපුරුද්ද සහිත නිලධාරීන් ආරක්ෂක සේවය සඳහා බඳවා ගැනීම.

සේවක සබඳතා

වෘත්තීය සමිති සමග නිරන්තර සංවාදයක් ගොඩ නැගීම සහ එමගින් හදිසි සේවා අත්හිටුවීම්, වැඩ වර්ජන, කඩාකප්පල්කාරී වැඩ අවම කිරීම. (අවස්ථා 03 ක පැවති වැඩ වර්ජන වලදී ද බිඳවැටීම් වලින් තොරව සේවය පවත්වාගෙන යාමට හැකි විය.)

රත්මලාන කර්මාන්තශාලාවේ නිෂ්පාදන හා කළමනාකාරිත්ව තීරණ ගැනීමේදී සේවක සහභාගිත්වය ලබා ගැනීම සඳහා සේවක මණ්ඩලයක් පිහිටුවන ලදි.

පරිපාලන සහ ආයතනික ගැටලු විසඳීමේ පියවර

රාජ්‍ය සේවය හා බැඳුනු ආයතනික පරිපාලන ගැටලු පිළිබඳ අදාල ආයතන සමග සංවාද ඇතිකිරීම.

දෙපාර්තමේන්තුව ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීම පිළිබඳ යෝජනාවක් ඉදිරිපත් කිරීම සහ නීති නිලධාරී තනතුරක් ඇතිකර නීති ඒකකයක් පිහිටුවීම.

මහජන සම්බන්ධතා

දුම්රිය සේවයට අදාල ගැටලු, ප්‍රගතිය, නව උපනතීන් පිළිබඳ මාස 03කට වරක් පුවත්පත් සාකච්ඡා පැවැත්වීම.

දුම්රිය හරස් මාර්ග කළමනාකරණය, ආරක්ෂක කටයුතු පිළිබඳ ප්‍රාදේශීය සහ අදාල අංශ දැනුවත් කිරීම.

මහජනතාවගේ ගැටලු පිළිබඳ කරුණු ඉදිරිපත් කිරීමට බදාදා දිනයේ වැඩ පිළිවෙළ ක්‍රමවත් ලෙස සංවිධානය කිරීම.

දුරබැහැරින් කොළඹට පැමිනෙන මගී ජනතාවට රාත්‍රී නවාතැන් පහසුව සඳහා ‘කොළඹ ගෙදර’ නම් වූ නිවහනක් කොටුව දුම්රිය ස්ථාන පරිශ්‍රයේ ඉදිකිරීමට පියවර ගැනීම.

මානව සම්පත් කළමනාකරණය - ජර්මන් දුම්රිය කාර්මික අභ්‍යාස මධ්‍යස්ථානය

ශ්‍රී ලංකා ජර්මන් දුම්රිය කාර්මික අභ්‍යාස මධ්‍යස්ථානය මගින් 2008 වසර සඳහා පවත් වනු ලැබූ පූර්ණ කාලීන පාඨමාලා සඳහා බඳවා ගත් සිසුන් පිළිබඳ විස්තර පහත දැක්වේ.

පාඨමාලාව	බඳවාගනුලැබූ සිසුන් සංඛ්‍යාව
මෝටර් යාන්ත්‍රික ශිල්පී.	18
ඩීසල් එන්ජින් යාන්ත්‍රික ශිල්පී.	23
විදුලි ශිල්පී.	24
පෑස්සුම්කරු.	23
යන්ත්‍රකරු. (සාමාන්‍ය)	19

2008 වසර තුළ පූර්ණ කාලීන පාඨමාලා නිම කළ සිසුන් පිළිබඳ පහත වගුවෙන් විස්තර කෙරේ.

පාඨමාලාව	කාණ්ඩායම	සංඛ්‍යාව
ඩීසල් එන්ජින් යාන්ත්‍රික ශිල්පී.	2005	31
විදුලි ශිල්පී.	2004	13
පෑස්සුම්කරු.	2004	12
යන්ත්‍රකරු.	2004	09

2008 වසර තුළ පූර්ණ කාලීන පාඨමාලා පුහුණුව ලැබූ මුළු සිසුන් සංඛ්‍යාව 309 ක් වූ අතර කෙටිකාලීන පාඨමාලා පුහුණුව ලැබූ මුළු සිසුන් සංඛ්‍යාව 514 ක් වූ අතර එයින් 41 දෙනෙක් බාහිර ආයතන වලින් පැමිණි සිසුන් වූ අතර 473 ක් දෙපාර්තමේන්තු කාර්ය මණ්ඩලයට අයත් වේ.

අභ්‍යන්තර විගණනය

පහත දැක්වෙන අංශයන් හි මෙම වසරෙහි අභ්‍යන්තර විගණන කටයුතු සිදු කරන ලදී.

අනු අංකය	ස්ථානය	ප්‍රමාණය
1	දුම්රිය ස්ථාන.	139
2	උප දුම්රිය ස්ථාන.	133
3	දිස්ත්‍රික් විදුලි සංදේශ පරීක්‍ෂක කාර්යාල.	04
4	ධාවනාගාර.	09
5	ස්ථිර මාර්ග පරීක්‍ෂක කාර්යාල.	15
6	ගොඩනැගිලි පරීක්‍ෂක කාර්යාල.	05
7	කර්මාන්ත ශාලා.	03
8	ගිණුම් ශාඛා.	06
9	පාලන අංශ.	04
10	දුම්රිය ගබඩා.	09

විගණකාධිපති ගේ විගණන විමසුම්

අනු අංකය	විගණන විමසුම්	ප්‍රමාණය
1	2008-01-01 දිනට පිළිතුරු සැපයීමට ඉතිරිව පැවති විමසුම්.	18
2	2008 වර්ෂය තුළ ලද විගණන විමසුම්.	67
3	2007 වර්ෂයේ නිමකිරීමට තිබූ විගණන විමසුම්.	85
4	2008 වර්ෂයේ පිළිතුරු සැපයූ විගණන විමසුම්.	57
5	2008-12-31 දිනට පිළිතුරු සැපයීමට ඉතිරිව පැවති විමසුම් ගණන.	28

මෙහෙයුම් අංශයේ කාර්ය සාධනය

දුම්රිය සේවාව ඉහළ නැංවීම උදෙසා පහත දැක්වෙන ක්‍රියාකාරකම් 2008 වසර තුළදී සිදුකරන ලදී.

- වසර ගණනාවක් තිස්සේ අවලංගු කෙරුණු පහත සඳහන් දුම්රිය සේවා නැවත ධාවනය කරවීම.
    - කැළණිවැලි මාර්ගයේ උදෑසන හා සවස ගමන්වාර දෙකක්.
    - නාවලපිටිය/හැටන් ගමන්වාර දෙකක්.
    - නාවලපිටිය/ගලබොඩ ගමන්වාර දෙකක්.
    - ප්‍රධාන මාර්ගයේ කොළඹ/වේයන්ගොඩ ගමන්වාර දෙකක්.
- කොළඹ/නානුඔය නව නගරාන්තර දුම්රිය හඳුන්වාදීම.
- නාවලපිටිය හා මාතලේ සිට කොළඹට සෘජු දුම්රිය පහසුකම් හඳුන්වාදීම.
- නව බලවේග කට්ටල් හරහා තදාසන්න සේවා වල විශ්වසනීයත්වය ගොඩ නැගීම.
- නව චීන මැදිරි හඳුන්වාදීමෙන් යාල් දේවී, රුහුණු කුමාරි, මුතු කුමාරි, සාගරිකා වැනි දුම්රිය 07 ක (ගමන්වාර 14 ක්) මගී පහසුකම් වල ගුණාත්මක භාවය ඉහළ නැංවීම.
- සවස 04.30 න් පසුව රාජකාරි නිමවා ප්‍රධාන මාර්ග, කැළණිවැලි හා පුත්තලම මාර්ගවල ගමන් කිරීමට රත්මලානේ සිට පිටත්වන මගීන් වෙනුවෙන් නව දුම්රියක් හඳුන්වාදීම.
- මගී අවශ්‍යතාවයන්ට ගැලපෙන පරිදි දුම්රිය කාලසටහන සංශෝධනය කිරීම.
- ආබාධිත මගීන් සඳහා පහසුකම් තෝරාගත් දුම්රිය ස්ථාන වල පිහිටුවීම (උදා: මඩකලපුව, මරදාන).

නානුඔය නව නගරාන්තර දුම්රිය සිය මංගල ගමන නානුඔය දක්වා ධාවනය වූ ආකාරය.

මරදාන දුම්රිය ස්ථානයේ ආබාධිත මගීන් සඳහා වූ විදුලි සෝපානය ජනතා අයිතියට පැවරූ දින.

පීලිපැනීම්

විස්තරය	**2007**	**2008**
ධාවන මාර්ග තුළ	62	60
අංගන	119	104
එකතුව	**181**	**164**

2006 වර්ෂයේ දී 228 ක් වූ දුම්රිය පීලි පැනීම් 2007 වර්ෂයේ දී 203 දක්වා සහ 2008 වර්ෂයේ දී 164 දක්වාත් අඩු කර ගත හැකි විය.

දුම්රිය අනතුරු

විස්තරය	**2007**	**2008**
දුම්රිය ගැටීම්.	7	9
අනෙකුත් අනතුරු.	7	24
හරස් මාර්ග වලදී මෝටර් රථ ගැටීම්.	65	43
මෝටර් වාහන මගින් හරස් මාර්ග බාධක වලට සිදුවූ හානිය.	263	207
ගිනි ගැනීම්.	-	1
ත්‍රස්ත ප්‍රහාර.	1	6

දුම්රිය හරස් මාර්ග වල දී සිදුවන ගැටීම් ඇතුළු අනෙකුත් හදිසි අනතුරු සංඛ්‍යාව 2007 වර්ෂයේ දී 343 ක් වූ අතර 2008 වර්ෂයේ දී 290 ක් දක්වා අඩුකර ගත හැකි විය.

කාලානුරූප ධාවනය

විස්තරය	අනුමත දුම්රිය සංඛ්‍යාව	ධාවනය වූ දුම්රිය සංඛ්‍යාව	නියමිත වේලාවට ධාවනය වූ දුම්රිය සංඛ්‍යාව	ප්‍රමාදවී ධාවනයවීම්			
				මිනිත්තු 06'-10'	11'-30'	31'-60'	60 ට වැඩි
ප්‍රාදේශීය	27,876	27,625	3,518	3,341	9,535	6,045	5,186
තදාසන්න	30,052	25,639	5,297	2,552	8,372	4,899	4,519
දුරස්ථ සහ නගරාන්තර	69,456	63,885	21,579	9,313	23,612	7,531	1,850
i. මගී	**127,384**	**117,149**	**30,394**	**15,206**	**41,519**	**18,475**	**11,555**
ii. භාණ්ඩ	**8,071**	**5,756**	**683**	**76**	**452**	**637**	**3,908**
එකතුව	**135,455**	**122,905**	**31,077**	**15,282**	**41,971**	**19,112**	**15,463**

මෙම වසර තුළ පැවති තස්ත්‍ර ප්‍රහාර සහ ආරක්ෂක විධිවිධාන අනුගමනය කිරීම මධ්‍යයේ වුවද දුම්රිය නියමිත වේලාවට දුම්රිය ධාවනයවීමේ ප්‍රතිශතය 30% ක මට්ටමේම පවත්වාගෙන යෑමට හැකිවිය.

දුම්රිය කිලෝමීටර ප්‍රමාණය

විස්තරය	බලවේග කට්ටල ධාවනයවීම්	බලවේග කට්ටල අවලංගුවීම්	ඩීසල් දුම්රිය ධාවනයවීම්	ඩීසල් දුම්රිය අවලංගුවීම්	ධාවනයවීම් එකතුව	අවලංගුවීම් එකතුව
i. මගී	**2,647,669**	**95,966**	**5,752,163**	**263,934**	**8,399,832**	**359,900**
දුරස්ථ සහ නගරාන්තර	0	0	3,216,657	32,796	3,216,657	32,796
ප්‍රාදේශීය	75,123	13,814	1,445,958	164,612	1,521,081	178,426
තදාසන්න	2,572,546	82,152	1,089,548	66,526	3,662,094	148,678
ii. භාණ්ඩ	**0**	**0**	**310,892**	**156,694**	**310,892**	**156,694**
iii. හිස් දුම්රිය	**19,837**	**0**	**80,495**	**0**	**100,332**	**0**
iv. සැහැල්ලු එංජින්	**0**	**0**	**56,714**	**0**	**567,14**	**0**
එකතුව	**2,667,506**	**95,966**	**62,002,64**	**420,628**	**8,867,770**	**516,594**

විශේෂ දුම්රිය කිලෝ මීටර

විස්තරය	මගී/ බඩු සහිත ඩීසල් දුම්රිය	මගී/ බඩු රහිත ඩීසල් දුම්රිය	මගී/ බඩු සහිත වාෂ්ප දුම්රිය	මගී/ බඩු රහිත වාෂ්ප දුම්රිය	එකතුව
විශේෂ මගී දුම්රිය	85,455	0	0	0	85,455
විශේෂ බඩු දුම්රිය	17,578	1,779	0	0	19,357
සේවා දුම්රිය	81,164	2,679	0	0	83,843
හිතාවි	14,757	1,776	0	0	16,533
ටුවරිස්ට් කාර්	2,842	0	0	0	2,842
ඩීසල් ඩිලුයුක්ස්	928	0	0	0	928
වයිස්රෝයි	4,055	279	1,805	157	6,296
බැලස්ට්	4,512	0	0	0	4,512
මෝටර් ට්‍රොලි	18,493	2,731	0	0	21,224
හුණුගල්	55,275	55,275	0	0	110,550
රේල් බස්	59,496	1,120	0	0	60,616
බ්‍රේක් ඩවුන්	857	31	0	0	888
එකතුව	**345,412**	**65,670**	**1,805**	**157**	**413,044**

දුම්රිය ඇණිය

මගී මැදිරි

මගී ජනතාවට ගුණාත්මක සේවාවක් ලබා දීමේ අරමුණෙන් මගී මැදිරි 100 ක් ධාවනය සඳහා යෙදවිනි. ඒ අනුව සාගරිකා , යාල්දේවි, රුහුණු කුමාරි, මුතු කුමාරි ,මහව, පොල්ගහවෙල, හා පුත්තලම දුම්රියන් සඳහා මෙම මැදිරි යොදා ගන්නා ලදී. දැනට එම මැදිරි වලින් 80% ක් පමණ සේවය සඳහා යොදවා ඇත. සේවයෙන් ඉවත්කර තිබූ අබලන් මැදිරි 15 ක් පුනරුත්ථාපනය කොට නැවත සේවය සඳහා එක් කරන ලදී.

අබලන් වූ මගී දුම්රිය මැදිරියක් පුනරුත්ථාපනයට පෙර හා පසු දිස්වන අයුරු.

බලවේග කට්ටල

කොළඹ සහ තදාසන්න සේවා ශක්තිමත් කිරීම සඳහා එම වසරේදී බලවේග කට්ටල 15 ක් ගෙන්වීය. ඉන් 07 ක් දැනට සේවයට යොදවා ඇත. එමෙන්ම මෙම බලවේග කට්ටල හඳුන්වා දීමෙන් තදාසන්න සේවාවට යොදවා ඇති දුම්රිය එන්ජින් කීපයක් ඉවත් කර දුරස්ථ මගී හා භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය සඳහා යොදා ගැනීමට අපේක්ෂා කෙරිණි. තවද කැළණිවැලි දුම්රිය මාර්ගයේ දුම්රිය ගමන් වාර 02 ක් ඇතුළු අවලංගු කර තිබූ දුම්රිය ගමන් වාර 06 ක් පමණ නැවත සේවයට යෙදවීය. මැදිරි 15 ක් පුණරුත්ථාපනය කර සේවයට යෙදවීය. නව මැදිරි ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීමේ කම්හලක් ඉදි කෙරිණි. මෙහි වැඩ කටයුතු අවසන් වී ඇති අතර ඇණවුම් කළ යන්ත්‍ර අතුරෙන් ශියරින් මැෂිම ලැබී ඇත. අනෙකුත් යන්ත්‍ර ඇණවුම් කර ඇත. මේ තුළින් කාර්යක්ෂම හා ගුණාත්මක මගී සේවාවක් ලබා දීමට බලාපොරොත්තු වේ.

චීනයෙන් ආනනයන කරන ලද S 10 බලවේග කට්ටලයක් ධාවනය අතරතුර.

දුම්රිය එන්ජින්

දැනට දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව සතු එන්ජින් ඇණිය 98 ක් පමණ වන අතර එයින් ධාවනයට යොදා ගත හැක්කේ 59 ක් පමණි. මෙයින් 75% ක් පමණ ආයු කාලය ඉක්මවූ එන්ජින් වේ. මෙම එන්ජින් ඇණිය ශක්තිමත් කිරීම සඳහා මේ වන විට පියවර කිහිපයක් ගෙන ඇත. අබලන් වී ඇති එන්ජින් අතරින් පුනරුත්ථාපනය කර M 5 වර්ගයේ එන්ජින් 02 ක් දැනට සේවය සඳහා උඩරට මාර්ග යේ යොදවා ඇත. M6 සහ M7 එන්ජින් පුනරුත්ථාපනය සඳහා වැඩ පිළිවෙල තව දුරටත් සිදු වෙමින් පවතී. තවද එන්ජින් 15 ක් මිල දී ගැනීමේදී විවිධ කාර්මික ගැටලු පිළිබඳ නිගමනය ලැබීමට ප්‍රමාද වීම නිසා ප්‍රසම්පාදන මණ්ඩලයේ නිර්දේශ වර්ෂය අවසන් වන තුරු නොලැබුණි. සුනාමියෙන් විනාශවූ එම් 2 -591 එන්ජිම පුනරුත්ථාපනය කොට නැවත සේවයට එක් කරන ලදී.

පුනරුත්ථාපනය කරනු ලැබූ M 5 එංජිමක්.

සුනාමියෙන් විනාශවූ M 2 එංජිම පුනරුත්ථාපනය කරනු ලැබීමෙන් පසු.

පාකිස්ථානයෙන් තෙල් ටැංකි මිල දී ගැනීම

ජාත්‍යන්තර වෙළෙඳපොලේ වානේ මිල උච්චාවචනය වීම නිසා සැපයිය හැකි ප්‍රමාණය වරින් වර වෙනස් වීම හේතුවෙන් ගෙන්වීමට නොහැකි විය.

ඇංජින්/ගැල්/මැදිරි නඩත්තුව

විස්තරය	ඉලක්කය	නිමකල ප්‍රගතිය
එංජින් සහ බලවේග කට්ටල අළුත්වැඩියාව		
උප ලේඛණ ගත අළුත්වැඩියාවන්	58	45
සැහැල්ලු අලුත්වැඩියාවන්	460	541
මැදිරි අළුත්වැඩියාවන්		
උප ලේඛණ ගත අළුත්වැඩියාවන්	295	207
සැහැල්ලු අලුත්වැඩියාවන්	60	53
ගැල් අළුත්වැඩියාවන්		
උප ලේඛණ ගත අළුත්වැඩියාවන්	160	145
සැහැල්ලු අලුත්වැඩියාවන්	940	575

ධාවන බල සැපයුම

ධාවන බල යටිතල පහසුකම්

රු.මි. 120 ක වියදමින් කොළඹ ධාවනාගාර වැඩි දියුණු කිරීම් සිදුකරමින් පවතී.

කොළඹ ධාවනාගාර අලුත්වැඩියා කෙරෙමින් පවතින අතරතුර.

දුම්රිය එන්ජින් දෝෂ 2007 දී 707 ක් වූ අතර මෙය 2008 දී 590 දක්වා අඩු කිරීමට හැකිවිය.

සාමාන්‍ය දෛනික ධාවන බල සැපයුම

ඩිසල් ජලවිදුලි දුම්රිය එංජින්

විස්තරය	W1	W2	W3	Y	S5
නඩත්තුවේ පවත්නා ප්‍රමාණය	2	2	10	24	3
සේවය සඳහා අවශ්‍ය ප්‍රමාණය	4	0	8	20	2
සේවය සඳහා ලැබූ ප්‍රමාණය	1	1	7	20	1

ඩිසල් විදුලි එංජින්

විස්තරය	M2	M4	M5	M5A	M5B	M5C	M6	M7	M8	M8A	M9
නඩත්තුවේ පවත්නා ප්‍රමාණය	13	14	0	0	4	5	14	15	8	2	10
සේවය සඳහා අවශ්‍ය ප්‍රමාණය	10	10	0	0	3	4	11	11	6	1	4
සේවය සඳහා ලැබූ ප්‍රමාණය	9	9	0	0	2	3	8	10	5	1	3

බලවේග කට්ටල

විස්තරය	S3	S6	S7	S8	S9	S10
නඩත්තුවේ පවත්නා ප්‍රමාණය	0	4	6	20	15	4
සේවය සඳහා අවශ්‍ය ප්‍රමාණය	0	2	4	17	13	4
සේවය සඳහා ලැබූ ප්‍රමාණය	0	1	1	15	12	4

2008 වසර තුළ එංජින් බිඳවැටීම් සංඛ්‍යාව 596 ක් වන අතර එය පසුගිය වසරට සාපේක්ෂව 15%ක අඩුවීමක් පෙන්නුම් කරයි. ධාවනය වූ එංජින් කි.මී. ප්‍රමාණය 10,235,208 සිට 10,426,142 දක්වා වැඩිවී ඇති අතර ඒ සඳහා උපයෝගී වූ ඉන්ධන ප්‍රමාණය ලීටර ප්‍රමාණය 2007 දී 30,125,806ක් ද 2008 දී 29,008,561 ලෙස දැක්විය හැක. ඒ අනුව එක් කිලෝමීටරයක් ධාවනය සඳහා වැයවූ සාමාන්‍ය ඩීසල් ලීටර ප්‍රමාණය 2.9 සිට 2.7 දක්වා පහත දැමීමට හැකිවී ඇත.

යටිතල පහසුකම්

දුම්රිය මාර්ග සංවර්ධනය

දුම්රිය මාර්ගය අලුත්වැඩියාවන් යටතේ වේග සීමා ඉවත් කිරීම සඳහා පුනරුත්ථාපන කටයුතු සිදු කෙරුණි. ඒ සඳහා 96x66 රේල් 1,874 ක් සහ 45'S/H රේල් 1,406 ක්, දැව සිල්පර 97,882 ක්, කොන්ක්‍රීට් සිල්පර 48,003 ක්, හා බැලස්ට් කියුබ් 21,719 ක් මෙම වර්ෂය තුළදී අතුරණ ලදී.

මාර්ග නඩත්තුව සඳහා උපයෝගී කර ගත් ද්‍රව්‍ය

උපයෝගී කරගත් ද්‍රව්‍ය	ප්‍රමාණය
රේල් පීලි (90*66')	1,874
රේල් පීලි (45'S/H)	1,406
දැව සිල්පර	95,752
කොන්ක්‍රීට් සිල්පර	48,003
බැලස්ට් (කියුබ්)	21,719
සේවා දුම්රිය	397

මාර්ග පද්ධතියේ ගුණාත්මක භාවය ඉහළ නැංවීමේ අරමුණින් පහත දැක්වෙන කාර්යන් මෙම කාලය තුල සිදු කරන ලදී.

- සාමාන්‍ය දුම්රිය ධාවන වේගය පැයට කි.මී. 53 සිට 59 දක්වා වැඩි කිරීම.
- අනුරාධපුර /කොළඹ දුම්රිය ගමන් කාලය පැය 3 ½ දක්වා ධාවන කළ හැකි පරිදි මාර්ග සැකසීම.
- මඩකලපුව - කොළඹ ධාවන කාලය පැය ½ කින් අඩු කිරීම.
- කළුතර දකුණ දක්වා ද්විත්ව මාර්ගය නිමා කිරීම.
- මාර්ග නඩත්තුව අර්ධ යාන්ත්‍රිකරණය සඳහා අලුතින් ටැම්පින් මැෂිමක් ආනයනය කොට මාර්ග නඩත්තු කටයුතු සඳහා යොදා ගැනීම.
- වාර්ෂික කොන්ක්‍රීට් සිල්පර නිෂ්පාදන ඒකකයේ ධාරිතාවය 50,000 සිට 70,000 දක්වා වැඩි කිරීම. නුවර/පේරාදෙණිය/ කඩුගන්නාව දුම්රිය ත්‍රිකෝණය සංවර්ධනය මගින් නුවර-කොළඹ දුම්රිය ධාවන කාලය අඩු කිරීම.

දකුණු කළුතර දක්වා දුම්රිය මාර්ගය ද්විත්වකරණය.

ටැම්පින් මැෂිම නඩත්තු කටයුතු සඳහා යෙදවීමට ප්‍රථම.

මුහුදුබඩ දුම්රිය මාර්ගය ප්‍රවර්ධනය කිරීම උදෙසා ඉන්දියානු ණය ආධාර යටතේ කොළඹ - ගාල්ල අතර ගමන් කාලය පැය 02 දක්වා අඩු කිරීමේ අරමුණින් 2008 වසරේ සැප්තැම්බර් 08 වන දින දෙපාර්ශවය ගිවිසුම් අත්සන් කරන ලද නමුත්, ණය මුදල ඩොලර් මිලියන 100 කට සීමා වීම නිසා නියමිත වැඩ සටහන් සංශෝධනය කිරීමට සිදු විය.

උතුරු දුම්රිය මාර්ග සංවර්ධන වැඩසටහන යටතේ පොල්ගහවෙල - අනුරාධපුර දුම්රිය මාර්ගය සංවර්ධනය කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය යටතේ දැනට පොල්ගහවෙල සිට මහව දක්වා දුම්රිය මාර්ගය සංවර්ධනය කර ඇත. ඒ අනුව වේග සීමා අඩු කිරීම තුළින් ගමන් කාලය අවම කර ගැනීම බලාපොරොත්තු වේ. ඒ අනුව කොළඹ සිට අනුරාධපුරය දක්වා කාලය පැය 03 කින් අඩු කිරීම මෙහි අරමුණ වේ.

රඹුක්කන -බදුල්ල දුම්රිය මාර්ගය සංවර්ධනය කිරීමේ වැඩසටහන යටතේ මාර්ගයේ දුර්වල ස්ථාන ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම වානේ සිල්පර යොදා ගැනීම මගින් කරනු ලබයි. මේ යටතේ දැව සිල්පර 32,811 ක් කොන්ක්‍රීට් සිල්පර 4,910 ක් බැලස්ට් කියුබ් 736 ක් අතුරණු ලැබීය. වානේ සිල්පර 5,000 ක් ඇණවුම් කර ඇති අතර 1,500 ක් මාර්ගයේ අතුරා අත්හදා බැලීමට කටයුතු කර ඇත.

රාගම - පුත්තලම මාර්ගයේ රාගම සිට ජා-ඇල දක්වා දුම්රිය මාර්ගය ද්විත්වකරණය කර ඇත. වේග සීමා අදියරෙන් අදියර ඉවත් කිරීම මඟින් දුම්රිය ගමන් කාලය අඩු කිරීම අරමුණයි.

කඩුගන්නාව /පේරාදෙණිය/ නුවර දුම්රිය ත්‍රිකෝණය වැඩි දියුණු කිරීම යටතේ කොළඹ - මහනුවර ගමන් කාලය පැය 1/2 කින් පමණ අඩු කිරීම මෙහි අරමුණයි. පේරාදෙණිය දුම්රිය ස්ථානය සහ නව මගී වේදිකාව සම්බන්ධ කෙරෙන පාශ මාර්ගයේ වැඩ නිම කොට ඇත. පිළිමතලාව සිට ගෙලිඔය දක්වා පාශ මාර්ගයේ ඉදි කිරීම් කටයුතු සිදු වෙමින් පවතී.

නඩත්තු වැඩ

විස්තරය	පැයට කි.මී. 10 ට අඩු	පැයට කි.මී. 10 ට වැඩි
2008 1-1 දින වන විට පැවති වේග සීමාවන් ප්‍රමාණය.	86	747
2008 වර්ෂය තුළ ඉවත් කල වේග සීමාවන් ප්‍රමාණය.	86	396
2008 වර්ෂය තුළ අලුතින් එක්වූ වේග සීමාවන් ප්‍රමාණය.	85	376
2009-01-01 වන විට පැවති වේග සීමාවන් ප්‍රමාණය.	85	727

පාළම්

මිදිගම, උණවටුන, බෙන්තොට පැරණි පාලම් 03 ඉවත් කොට නව පාළම් 03 ක් මිලදී ගෙන එම පාළම් ස්ථාපනය කිරීම සහ නිල්වලා පාළම අළුතින් ඉදිකිරීම. කතලුව පාලමේ ඉදි කිරීම් කටයුතු තාවකාලිකව නවතා ඇත. ඒ සඳහා කැබිනට් මණ්ඩල අනුමැතිය ලැබුණද සෙමා (SEMA) ආයතනයේ නිර්දේශ නිසා පැහැදිලි කර ගැනීමට කාලයක් ගත විය.

එමෙන්ම පහත දැක්වෙන පාළම් සංවර්ධනය කිරීමද 2008 වසර තුළදී සිදුකරන ලදී.

- පොල්වතුමෝදර, මිදිගම, ඔරුගොඩවත්ත හා ජා ඇල පාළම් සවි කිරීම.
- අඹේවෙල පාළම පුණරුත්ථාපනය කිරීම.
- උඩරට ප්‍රධාන දුම්රිය මාර්ගයේ පාළම් මත වූ මාර්ගය ශක්තිමත් කිරීම සහ පාළම මත පිහිටි වංගු දුම්රිය පහසුවෙන් ගමන් කිරීම සඳහා පාළමේ බිමට අතුරා තිබූ දැව ඉවත් කර වානේ යෙදීම.
- නාගොල්ලාගම සහ පේරාදෙණිය මගී පාළම් ඉදිකිරීම.
- ත්‍රස්තවාදී ප්‍රහාරයෙන් විනාශ වූ කටුගස්තොට පාළම ප්‍රතිසංස්කරණය කොට ධාවනය සඳහා ලබාදීම.
- හික්කඩුව පාළම මත සිදුවූ අනතුරෙන් පසු ආපදාවට ලක් වූ පාළම ප්‍රතිසංස්කරණය කර ධාවනය සඳහා සැපයීම.

අඹේවෙල පාළම පුනරුත්ථාපනය කිරීමෙන් පසු දිස්වන අයුරු.

ජා ඇල පාළම පුනරුත්ථාපනය අතර තුර ගත් ඡායාරූපයක්.

පේරාදෙණිය මගී පාළම.

මාතර නිල්වලා පාළම.

ගොඩනැගිලි වැඩිදියුණු කිරීම්

දුම්රිය ස්ථාන ගොඩනැගිලි 40 කද, නිල නිවාස 56 කද, කර්මාන්තශාලා ගොඩනැගිලි 8 කද, වෙනත් ගොඩනැගිලි සහ ව්‍යුහයන් 55 ක වැඩි දියුණු කිරීම් 2008 වසර තුල දී සිදු කරන ලදී.

නව මාර්ග ඉදිකිරීම

නව මාර්ග ඉදිකිරීම් යටතේ උතුරු කළුතර සිට දකුණු කළුතර දක්වා වූ කිලෝ මීටර 2 ක ඉදිකිරීම් කටයුතු සිදු කරන ලදී.

සංඥා පද්ධතිය

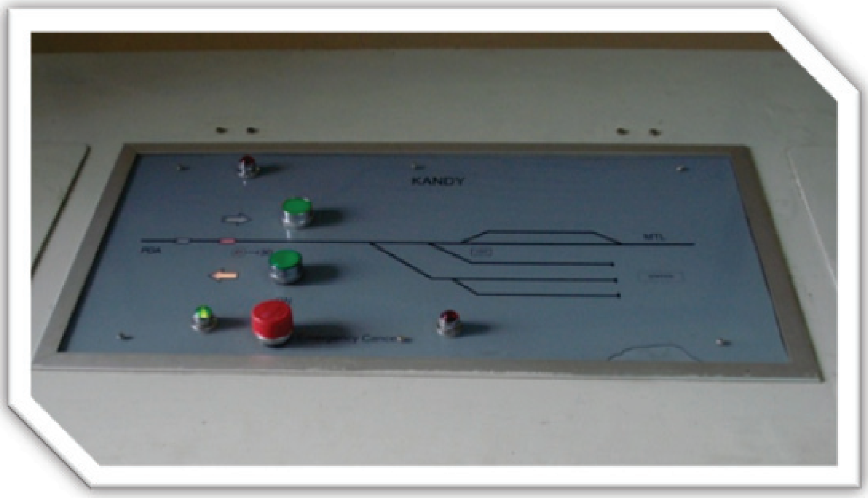
දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව සතුව පවතින සංඥා පද්ධතිය පැරණි ක්‍රම අනුගමනය කරන බැවින් සංඥා දෝෂ වල වැඩි වීමක් මෙම වසරේදී දැකිය හැක. ඒ අනුව දෛනික සාමාන්‍ය සංඥා දෝෂ ප්‍රමාණය 2007 වසරේදී 06 ක් වු අතර එය 2008 වසරේදී 08 දක්වා ඉහළ යන ලදී. මේ සඳහා ප්‍රසම්පාදන කමිටු දෙකක් පිහිටුවා ඇත.

01. මරදාන - වාද්දුව දක්වා මධ්‍යගත සංඥා පද්ධතිය (CTC) වෙනුවට නව පද්ධතියක් හඳුන්වා දී ඇත. ඒ සඳහා ප්‍රසම්පාදන කමිටු වල තීරණය ප්‍රමාදය.
02. විදුලි සංදේශ පද්ධතිය
    මේ සඳහා ලැබී තිබුණු යෝජනා දෙකම ප්‍රතික්ෂේප විය.

සංඥා දෝෂ ප්‍රමාණය

දිස්ත්‍රික්කය	2007	2008
මධ්‍යම දිස්ත්‍රික්කය	724	1177
පහල දිස්ත්‍රික්කය	553	682
උතුරු දිස්ත්‍රික්කය	334	299
ඉහළ දිස්ත්‍රික්කය	521	648
එකතුව	**2132**	**2806**
සාමාන්‍ය දෝෂ (දිනකට)	6	8

සංඥා පද්ධතියක් පිහිටුවීම (තුන් වන මාර්ගය මහනුවර පේරාදෙණිය) පේරාදෙණිය දුම්රිය ස්ථානය වර්ණ සංඥා පද්ධතියක් බවට පත් කිරීම හා පේරාදෙණිය මහනුවර අතර වර්ණ සංඥා පද්ධතියක් ස්ථාපනය කිරීම.



නුවර/පේරාදෙණිය අතර ස්ථාපනය කරන ලද වර්ණ සංඥා පද්ධතිය.

වසර 20 ක් පමණ පැරණි විදුලි සංඥා පද්ධතිය වෙනුවට නව පද්ධතියක් පිහිටුවීම. මෙය ක්‍රම දෙකක් යටතේ ක්‍රියාත්මක වේ.

- හදිසි අවශ්‍යතා සඳහා අක්‍රියව පවතින පැරණි පද්ධතිය අලුත්වැඩියා කිරීම.
- පැරණි පද්ධතිය වෙනුවට නව පද්ධතියක් ස්ථාපනය කිරීම.

මෙතෙක් පල්ලෙවෙල දක්වා දීර්ඝ කර තිබූ මධ්‍යගත සංඥා පද්ධතිය රඹුක්කන දක්වා දීර්ග කෙරේ. මේ සඳහා අවශ්‍ය රිලේ සංඥා උපකරණ ඇණවුම් කිරීම සිදු වෙමින් පවතී.

දුම්රිය ස්ථාන ප්‍රවර්ධනය

පෞද්ගලික අංශයේ සහභාගිත්වය ද ඇතුව මහනුවර සහ මාතර දුම්රිය ස්ථාන වැඩි දියුණු කිරීමට පියවර ගත් අතර මහනුවර දුම්රිය ස්ථානය වැඩි දියුණු කිරීම නිමකරන ලදී.

පූනානි දුම්රිය ස්ථානය අළුතින් ඉදිකරන ලද අතර ගෙලිඔය, පිළිමතලාව, මීගම්මන, පල්ලෙතලවින්න සහ යටිවැල්දෙණිය දුම්රිය ස්ථාන වැඩි දියුණු කිරීම.

අළුතින් ඉදිකරන ලද පූනානි දුම්රිය ස්ථානය.

ගෙලිඔය දුම්රිය ස්ථානය වැඩි දියුණු කිරීමෙන් පසු දිස්වන අයුරු.

නැගෙනහිර නවෝදය යටතේ ගන්තලාව, වන්දාරමුල්ල, අසේලපුර, රිදීතැන්න නව දුම්රිය පොළ වැඩි දියුණු කර සේවය සඳහා විවෘත කිරීම.

වාණිජ සහ අලෙවි කාර්ය සාධනය

ඇස්තමේන්තු ආදායම් හා වියදම් තත්‍ය ආදායම් හා වියදම්.

විස්තරය	මූලික ඇස්තමේන්තු(රු.මි.)	තත්‍ය ආදායම/ වියදම (රු.මි.)
ආදායම		
මගී ප්‍රවාහනය	2,415	2,723.24
භාණ්ඩ	561	470.23
විවිධ	280	477.66
වියදම		
පුනරාවර්තන	8,404.6	8,224.5
ප්‍රාග්ධන	16,964.2	9,717.1

ගාස්තු සංශෝධනයන්

2008 ජූනි 01 වන දින සිට දුම්රිය මගී ගාස්තු සංශෝධනයක් ලෙස 70% කින් ඉහළ නංවන ලදි. මෙම සංශෝධනයන් කලාප අනුව අවම ගාස්තුව, 1 වන පන්තිය සඳහා රු. 40ක්ද, දෙවන පන්තිය සඳහා රු. 20 ක්ද තුන් වන පන්තිය සඳහා රු 10 ක්ද වේ. දුම්රිය වාර ප්‍රවේශ පත්‍ර ගාස්තුව තීරණය කිරීමේදී සාමාන්‍ය ගාස්තුවෙන් 60% ක වට්ටමක් පුද්ගලික අංශයටද 85% ක වට්ටමක් රාජ්‍ය සේවකයන් සඳහාද, දුම්රිය සේවකයින් සඳහා 95 % ක වට්ටමක් ද පාසැල් සිසුන් හා විශ්ව විද්‍යාල සිසුන් සඳහා 90% ක වට්ටමක් ද ලබා දී ඇත.

ඩීසල්/පෙට්‍රල් ඉන්ධන මිල පහළ යෑම හේතු කොට ගෙන ඊට සමගාමීව ගාස්තු සංශෝධනය 2008 දෙසැම්බර් මස 01 දින සිට ක්‍රියාත්මක විය. ඒ අනුව ගාස්තු වල සුළු අඩු වීමක් සිදු කර ඇත. කෙසේ වුවද 2007 වසරට සාපේක්ෂව 2008 වසරේ ආදායම වැඩි වීමක් දැකිය හැක. ගාස්තු සංශෝධනයත් සමඟ 2007 ට සාපේක්ෂව 2008 වසරේ එහි වැඩි වීම 35% ක් වේ.

භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය

භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය සම්බන්ධයෙන් දැනට පවතින ගාස්තු ප්‍රමාණවත් නොවන බැවින් වර්තමානයට ගැලපෙන පරිදි ගාස්තු සංශෝධනය 2007 නොවැම්බර් 01 වන දින සිට ක්‍රියාත්මක විය.නව ගාස්තු සංශෝධනයට අනුව භාණ්ඩ ආදායම, ටොන් සහ ටොන් කිලෝමීටර් ප්‍රමාණය පහත සඳහන් ලෙස දැක්විය හැක.

	2007	2008
භාණ්ඩ ආදායම (මිලියන)	314.1	363.4
භාණ්ඩ ටොන් (මිලියන)	1.70	1.69
ටොන් කි.මී. (මිලියන)	133.21	120.66

ඉහත සංඛ්‍යා සටහනට අනුව ආදායම 2007 ට සාපේක්ෂව 2008 වසරේදී 15% කින් ඉහළ ගොස් ඇත. නමුදු භාණ්ඩ ටොන් සහ ටොන් කි.මී. ප්‍රමාණයේ අඩු වීමක් දැකිය හැක. ප්‍රධාන වශයෙන් කොළඹ කොටුවේ සිට මාතරට තෙල් ප්‍රවාහනය කිරීම ගාල්ල දක්වා සීමා වීම, ගාස්තු 50% කින් ඉහළ දැමීම නිසා විකල්ප මාර්ග තෝරා ගැනීම, පෞද්ගලික ලොරි, කන්ටේනර් වල භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය කිරීම ටොන් ප්‍රමාණය අඩු වීමට ප්‍රධාන වශයෙන් බලපෑවේය. ඒ අනුව 2007 වසරට සාපේක්ෂව කෘෂිකාර්මික නිෂ්පාදන ටොන් ප්‍රමාණය 4% -3% දක්වා අඩු වීම, ටොන් කි.මී. 17 % -14% දක්වා අඩුවීමක් දැකිය හැක.

කෙසේ වුවද මෙම වසර තුළදී භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය පහත වැටීම සම්බන්ධයෙන් ගත් කල දුම්රියන් ප්‍රවාහනය කිරීමේදී පැටවීම හා ඉවත් කිරීම් වලදී කාලය පිළිබඳ ප්‍රශ්නය මතුවන බැවින් දුම්රිය වෙනුවට විකල්ප ප්‍රවාහන ක්‍රම අනුගමනය කරනු ලබයි. තවද භාණ්ඩ ප්‍රවාහන ගාස්තු සංශෝධනය ප්‍රධාන වශයෙන් බලපා ඇත. වැගන් සහ එන්ජින් වල හිඟය තවත් ගැටළුවකි.

මිලදී ගැනීම්

ආරම්භ කර ඇති ව්‍යාපෘති හා ප්‍රසම්පාදන කටයුතු

දුම්රිය එංජින් 15ක් මිලදී ගැනීම. - (රු.මි. 3000)

2010 වසරේදී මිලදී ගැනීමට සැලසුම් කර ඇත.

මධ්‍යගත විදුලි සංඥා පද්ධතිය නවීකරණය - (රු.මි. 130)

2010 වසරේ දී ස්ථාපනය කිරීමට සැලසුම් කර ඇත.

රේඩියෝ සන්නිවේදන ජාලයක් ස්ථාපනය කිරීම - (රු.මි. 700)

2010 වසරේ දී ස්ථාපනය කිරීමට සැලසුම් කර ඇත.

සපුගස්කන්ද ව්‍යාපෘතිය

මූලික සමීක්ෂණ සිදුකරන අතර ඉදිකිරීම් කටයුතු 2010 වසරේ දී ආරම්භ කිරීමට නියමිතය.

උතුරු මිතුරු- යාපනය මාර්ගය නැවත ඉදි කිරීම.

මූලික කටයුතු අරංඹා තාණ්ඩිකුලම් දක්වා මාර්ගය ඉදිකිරීම් නිමවා ඇත.

දුම්රිය ආරක්ෂක හමුදා වාර්ෂික මෙහෙවර

අංකය	ක්‍රියාත්මක කළ කාර්යය	2008
01	දු.ආ.හ. යටතේ අත්අඩංගුවට ගැනීම් සංඛ්‍යාව.	1,830
02	දු.ආ.හ. යටතේ අයකළ අධිගාස්තු හා දඩ මුදල.	රු. 1,105,150.50
03	දු.ආ.හ. යටතේ නඩු පැවරීම් සංඛ්‍යාව.	17
04	දු.ආ.හ. යටතේ උසාවි දඩ මුදල්.	රු. 21,310.00
05	දණ්ඩ නීති සංග්‍රහය යටතේ අත්අඩංගුවට ගැනීම්.	62
06	දණ්ඩ නීති සංග්‍රහය යටතේ උසාවි දඩ මුදල්.	රු. 22,900.00
07	වාර්තා වී ඇති අනවසර ඉදිකිරීම් සංඛ්‍යාව.	323
	i. ඉවත් කරන ලද අනවසර ඉදිකිරීම් සංඛ්‍යාව.	85
	ii. නීතිමය පියවර සඳහා ප්‍ර.ඉ.(මා/ක) වෙත යොමුකිරීම්.	139
08	විවිධ කරුණු යටතේ විවෘත කරන ලද ලිපිගොනු.	938
09	නිම කරන ලද ලිපිගොනු සංඛ්‍යාව.	319
10	අලාභ අය කර ගැනීම් සහ හිඟ බදු අය කර ගැනීම්.	රු. 36,606.00

දුම්රිය උරුමය ආරක්ෂා කිරීම

පෞරාණික වස්තූන් රැකගැනීම සඳහා දීර්ඝ කාලයක් තිස්සේ ප්‍රයෝගිකව ක්‍රියාත්මක නොවුන දුම්රිය කෞතුකාගාරය පිහිටුවීමට කටයුතු කිරීම.

ජාතික දුම්රිය කෞතුකාගාරය ඉදිකිරීමේ කටයුතු කඩිනමින් සිදුකරන අයුරු.

වසර 100 ක් සපිරුණු දෙමටගොඩ දුම්රිය ධාවනාගාරය ජාතික උරුමයක් ලෙස ප්‍රකාශයට පත් කොට සංරක්ෂණය කිරීමට පියවර ගැනීම.

විවිධ ප්‍රදේශ වල ඇති දුම්රිය පිළිබඳ ඓතිහාසික භාණ්ඩවල තොරතුරු, ඡායාරූප හා ස්ථාන සුරැකීමට කටයුතු කිරීම.

පෞද්ගලික අංශයේ සහභාගිත්වය

සමාජ වගකීම සංකල්පය යටතේ දුම්රිය ස්ථාන සංවර්ධනය සඳහා තෝරාගත් දුම්රිය ස්ථාන කිහිපයක සංවර්ධන කටයුතු නිමකිරීම (මහනුවර, ගම්පහ).

ප්‍රකාශන තන්තු කේබල ජාලයක් ස්ථාපනය කිරීම සඳහා සාකච්ඡා සම්මුතියක නිරතවීම.

දූෂණය හා නාස්තිය පිටු දැකීම

දූෂණ, වංචා හා නාස්තිය පිළිබඳ ඉහළ කළමනාකාරිත්වයට දැන්වීමේ ඉඩකඩ සියලු සේවකයන්ට විවෘත කර දීම.

දූෂණ වංචා හා අකාර්යක්ෂමතාවයට එරෙහිව දැඩි විනය පියවර ගැනීම.

දුම්රිය දේපොල අනිසි පරිහරණය ඉදිරියේ දැඩි ලෙස නීතිමය හා විනය පටිපාටිමය පියවර ගැනීම.

ඉන්ධන පරිභෝජන කාර්යක්ෂමතාවය ඉහළ නැංවීමට කටයුතු කිරීම (2007 වසරට සාපේක්ෂව 2008 වසරේ දී ඩීසල් ලීටර 1,100,000 ක ඉතුරුවීමක් දක්නට ලැබේ).

උපයෝජනය වඩා ඵලදායී කිරීමට පියවර ඇරඹීම.

ඵලදායිතා වැඩසටහන් ඇරඹීමට අවශ්‍ය සාකච්ඡා වලට අවතීර්ණ වීම.

කාර්යමණ්ඩලය හා බාහිර පාර්ශවයන් වෙත පාලනයෙන් තොරව ලබා දී තිබූ නිදහස් දුම්රිය ගමන් අවසර පත් යථාර්තවාදී ක්‍රමවේදයකට ගෙන ඒම.

දුම්රිය සේවයේ දියුණුවට ඇති බාධා සහ සීමාවන්

- පරිපාලනමය ගැටලු.
- බඳවා ගැනීමේ උසස්වීම් ලබා දීම සම්බන්ධයෙන් පවතින සීමාවන්.
- තීරණ ගැනීමේදී කළමනාකාරිත්වයට ඇති සීමා.
  උදා:- විනය, ආයතන ඇබෑර්තු පිරවීමේදී ඇතිවන සීමාවන්.
- වත්කම් නඩත්තුව සඳහා නියමිත ප්‍රතිලාභ නොලැබීම.
- දෙපාර්තමේන්තු වත්කම් පිරිහීම.
- විශේෂඥ දැනුම හිඟකම.
- දුම්රිය රක්ෂිත වල අනවසර පදිංචිය.

දුම්රිය සේවයේ දියුණුවට ඇති බාධා හා සීමාවන් යථෝක්ත අයුරින් දැක්විය හැකිය. දෙපාර්තමේන්තුව අනුගමනය කරනු ලබන මූල්‍ය ප්‍රතිපත්ති එක් ක්‍රියා මාර්ගයක් විය. 2008 ජූනි මාසය තුළ සිදු කළ මගී ගාස්තු සංශෝධනයත් 2007 නොවැම්බර් මස සිදු කළ භාණ්ඩ ප්‍රවාහන සංශෝධනයක් සිදු විය. ඒ තුළින් සුළු වශයෙන් මගී සහ භාණ්ඩ ආදායම වැඩි වී ඇත. අනෙක් ක්‍රියා මාර්ගය වූයේ විචල්‍ය පිරිවැය අවම කර ගැනීමයි. ආදායම වැඩි කර විචල්‍ය පිරිවැය අවම කර ගැනීම තුළින් 2008 වසරේ අලාභය රු.මි. 4553.2 කි.

කෙසේ වුවද මෙරට ආර්ථික සංවර්ධනය කඩිනම් කළ යුතු වකවානුවක දුම්රිය දෙපාර්මේන්තුව වෙනුවෙන් විශාල පිරිවැයක් භාණ්ඩාගාරයට දැරීමට සිදු විය. මූල්‍යමය වශයෙන් සිදුවන බර ක්‍රමානකූලව ලිහිල් කිරීමට එනම් විචල්‍ය පිරිවැය සපුරා ගැනීමට ප්‍රමාණවත් හා දෙවනුව ස්ථාවර පිරිවැය ඇතුළු පුනරාවර්තන වියදම් අවම කර ගැනීමට හැකි ආදායම් ඉලක්ක කොට සැලසුම් සම්පාදනය කඩිනම් කළ යුතුය.

ඉදිරි ව්‍යාපෘති

- අභ්‍යන්තර බහාලු අංගනයක් ඉදි කිරීම.

  නිශ්චිත සංවිධාන ව්‍යුහයක් පිහිටුවා ගැනීමට අවශ්‍ය කටයුතු යෙදීම . මේ සඳහා කැබිනට් තීරණ මත කටයුතු කිරීමට නියමිතය.

- ඉඩම් සමීක්ෂණය.
- පකිස්ථානයෙන් තෙල් ටැංකි ගෙන්වීම.

  ලෝක වෙළෙඳපොලේ යකඩ සහ වානේ මිල උච්චාවචනය වීම නිසා සැපයිය හැකි ටැංකි ගණන පිළිබඳ සැපයුම්කරු සමග සාකච්ඡා කර අවසානයේ නැවත ඒකක 15 ක් ලබා දීමට තීරණය විය. තව දුරටත් සැපයුම්කරු සමග සාකච්ඡා කරමින් පවතී.

- දුම්රිය එන්ජින් 15 ක් ගෙන්වීම.

  මිල කැඳවුම් ලැබී ඇගයීම් කමිටුව සහ ප්‍රසම්පාදන කමිටුව විසින් අගය කිරීම තව දුරටත් සිදු වෙමින් පවතී. උඩරට දුම්රිය නගා සිටුවීම ප්‍රධාන අරමුණ වේ.

- මුහුදුබඩ දුම්රිය මාර්ගය සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය.
- නැගෙනහිර දුම්රිය මාර්ගය අළුත්වැඩියා කිරීම.

  2008 නොවැම්බර් මසදී ව්‍යාපෘති යෝජනාව ඇගයීම් කමිටුව මඟින් අධ්‍යයනය කරන ලදී.