කාර්ය සාධන වාර්තාව
2010

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.

පටුන

පිටු අංකය

01.	අරමුණු	1
02	සමස්ථ විග්‍රහය	1
03	සාරාංශගත පැතිකඩ	2
3.1	උප දෙපාර්තමේන්තු	2
3.2	දුම්රිය ස්ථාන	2
3.3	මාර්ග පද්ධතිය	3
04	සමස්ථ කාර්ය සාධන දර්ශකය 2010	3
05	මූල්‍ය ප්‍රගතිය - 2010	4
06	දුම්රිය ඇණිය	5
07	ධාවන බල සැපයුම	5
7.1	සාමාන්‍ය දෛනික ධාවන බල සැපයුම	5
08	යටිතල පහසුකම්	6
8.1	දුම්රිය මාර්ග සංවර්ධනය	6
8.2	මාර්ග නඩත්තුවට ගත් ද්‍රව්‍ය	6
8.3	පාළම්	6
8.4	ගොඩනැගිලි	6
09	සංඥා පද්ධතිය	7
9.1	සංඥා දෝෂ	8
9.2	දුම්රිය හරස් මාර්ග	8
10	දුම්රිය මෙහෙයුම්	8
11.1	කාලානුරූප ධාවනය	8
11.2	දුම්රිය කිලෝ මීටර්	9
11.3	විශේෂ දුම්රිය කිලෝ මීටර්	9
11.4	දුම්රිය අනතුරු	10
11.5	දුම්රිය අනතුරු නිසා මහජනතාවට සිදු වූ හානි	10

11 වාණිජ හා අලෙවි 11
11.1 මගී ප්‍රවාහනය 11
11.2 භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය 11

12 දුම්රිය ආරක්‍ෂක හමුදා වාර්ෂික මෙහෙවර 12

13 පුහුණු හා සංවර්ධන 12
13.1 දේශීය පුහුණුවීම්- ශ්‍රී ලංකා ජර්මන් කාර්මික අභ්‍යාස ආයතනය 12
13.2 විදේශීය පුහුණු වීම් 13

14 ජාත්‍යන්තර දුම්රිය සම්බන්ධතා 13

15 දැනට ක්‍රියාත්මක වෙමින් පවතින විශාල ව්‍යාපෘති 14

16 දුම්රිය සේවයේ දියුණුවට ඇති බාධාවන් 16

01 අරමුණු

- දුම්රිය මගී හා භාණ්ඩ ප්‍රවාහන අංශයන්හි දායකත්වය වර්ධනය කිරීම.
- දුම්රිය මෙහෙයුම්වල ආරක්ෂාව තහවුරු කිරීම.
- මගී දුම්රිය සේවාවන්හි ගුණාත්මකභාවය වැඩි දියුණු කිරීම.
- කළමණාකරන කාර්යක්ෂමතාව වර්ධනය කිරීම.
- දුම්රිය ආදායම වැඩි කිරීම.
- මානව සම්පත වර්ධනය කිරීම.

02 සමස්ථ විග්‍රහය

2010 වසරේද ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රය තුළ ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය සේවය මගී හා භාණ්ඩ ප්‍රවාහනයේ යෙදෙමින් කාර්යක්ෂම සේවාවක් ලබා දීම සඳහා උපරිම දායකත්වයක් ලබා දීමට කටයුතු කරනු ලැබීය. ඒ සඳහා මගී හා අනෙකුත් සේවා අවශ්‍යතාවන්ට ගැලපෙන පරිදි සැලසුම් සකස් කරමින් හා විවිධ ක්‍රියා මාර්ග ගනිමින් ආකර්ශනීය හා කාර්යක්ෂම දුම්රිය සේවාවක් ලබා දීමට යුහුසුළුව කටයුතු කරන ලදී. දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ සියළුම උප දෙපාර්තමේන්තු සහ ඒකක වල සේවය කරන 15,603 ක් පමණ වූ සේවක සංඛ්‍යාව මෙම කටයුත්ත සාර්ථක කර ගැනීම සඳහා සක්‍රිය දායකත්වයක් ලබා දෙන ලදී.

2010 වසරේදී මුළු ආදායම රු.මි. 4,018 ක් වූ අතර එය පසු ගිය වසරට සාපේක්ෂව ගත් කළ සුළු වශයෙන් පහත වැටීමක් පෙන්නුම් කරයි. එයට බලපෑ ප්‍රධාන හේතුවක් වූයේ ගාල්ල- මාතර දුම්රිය මාර්ගය නවීකරණය කිරීම සඳහා මාස කිහිපයක් වසා තැබීමයි. කෙසේ වුවද භාණ්ඩ ආදායම පසුගිය වසරට සාපේක්ෂව වැඩි වීමක් පෙන්නුම් කෙරේ.

2010 වසරේදී දුම්රිය සේවාව පවත්වා ගෙන යෑම සඳහා රු.මි.7,163.15 ක පුනරාවර්තන වියදමක් සහ රු.මි.11,362.78 ක ප්‍රාග්ධන වියදමක් දැරීමට සිදු විය. මෙය පසුගිය වසරට සාපේක්ෂව ගත් කළ 30 % වැඩි වීමකි. මෙම වියදම් තුළ දුම්රිය මාර්ගය, පාලම්, දුම්රිය ස්ථාන නඩත්තුව, දුම්රිය ඇණිය නඩත්තුව, සංඥා හා විදුලි සංදේශ පද්ධතිය පවත්වා ගෙන යෑම ආදී ප්‍රධාන අංශ ඇතුළත් වේ.

2010 වසරේදී දුම්රිය මගී සංඛ්‍යාව මිලියන 101.5 ක් වූ අතර මගී කි.මී. 4,352.8 ක් විය. තවද භාණ්ඩ මෙ.ටො.2.7 ක් ප්‍රවාහනය කළ අතර ටො. කි. මී.162.8 කි.

ඉන්දියානු ණය ආධාර ක්‍රමය යටතේ කොළඹ මාතර දුම්රිය මාර්ගය නවීකරණ කටයුතු වල මුල් අදියර වන ගාල්ල- මාතර දුම්රිය මාර්ගය අධිවේගී දුම්රිය මාර්ගයක් බවට පත් කිරීමේ කටයුතු 2010 වසරේදී සිදු කරන ලදී. මෙම මාර්ගයේ ගමන් කාලය විනාඩි 35 ක් දක්වා අඩු කර ගැනීම ප්‍රධාන අරමුණයි. තවද මාතර - කතරගම දුම්රිය මාර්ගයේ මුල් අදියර වන මාතර සිට බෙලිඅත්ත දක්වා ඉදිකිරීමේ ගිවිසුම් වලට එළඹී ඇති අතර ඒ සඳහා ආධාර සපයනුයේ චීන රජය විසිනි.

උතුරු දුම්රිය මාර්ගය නැවත ඉදිකිරීම සඳහා ගිවිසුම් වලට එළඹිනි. ඉන්දියානු ණය ආධාර යටතේ ඉදි කරනු ලබන උතුරු මාර්ගය මැදවච්චියේ සිට තලෙයිමන්නාරම් දක්වාත් ඕමන්තේ සිට කන්කසන්තුරේ දක්වාත් නැවත ඉදි වනු ඇත. තාන්ඩිකුලම් සිට ඕමන්තේ දක්වා දුම්රිය මාර්ගය ඉදිකිරීම දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව විසින් සිදු කළ අතර දුම්රිය ස්ථාන ඉදිකිරීම පෞද්ගලික අංශයේ දායකත්වයෙන් සිදු විය.

සංඥා පද්ධතිය නඩත්තු කිරීමේ කටයුතු 2010 වසරේද කාර්යක්ෂම ලෙස පවත්වා ගෙන ගිය අතර ජා- ඇල සිට සීදුව දක්වා නව සංඥා පද්ධතියක් ස්ථාපිත කරන ලදී. පසුගිය වසරට සාපේක්ෂව 2010 වසරේදී සංඥා දෝෂ 2193 සිට 2087 දක්වා අඩු කර ගැනීමට හැකිවිය.

ශ්‍රී ලංකා ජර්මන් අභ්‍යාස ආයතනය මගින් පවත්වන ලද පාඨමාලා සඳහා සිසුන් 89 ක් බඳවා ගන්නා ලද අතර 2010 වසර පුහුණුව නිම කළ සංඛ්‍යාව 93 ක් විය.

දුම්රිය ආරක්ෂක හමුදාවේ කටයුතු නොකඩවා සිදු කළ අතර දඩ මුදල් වශයෙන් රු.මි.1.5 ක ආදායමක් ලබා ගන්නා ලදී. තවද දුම්රිය ඉඩම් වලින් ලබා ගත් ආදායම රු.මි 1.7 කි. මීට අමතරව අනවසර පදිංචිකරුවන් ඉවත් කිරීමේ කටයුතුද නොකඩවා සිදු කරන ලදී.

03 සාරාංශගත පැතිකඩ

3.1 උප දෙපාර්තමේන්තු සහ ඒකක

01. දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරි කාර්යාලය.
02. දුම්රිය ගණකාධිකාරි උප දෙපාර්තමේන්තුව.
03. දුම්රිය ගබඩා අධිකාරි උප දෙපාර්තමේන්තුව.
04. ගමනාගමන උප දෙපාර්තමේන්තුව
05. ප්‍රධාන ඉන්ජිනේරු (ධාවන බල) උප දෙපාර්තමේන්තුව.
06. ප්‍රධාන යාන්ත්‍රික ඉන්ජිනේරු උප දෙපාර්තමේන්තුව.
07. ප්‍රධාන ඉන්ජිනේරු (මාර්ග/කර්මාන්ත) උප දෙපාර්තමේන්තුව.
08. ප්‍රධාන ඉන්ජිනේරු(සංඥා හා විදුලි සංදේශ) උප දෙපාර්තමේන්තුව.
09. වාණිජ උප දෙපාර්තමේන්තුව.
10. දුම්රිය ආරක්ෂක හමුදාව
11. ශ්‍රී ලංකා ජර්මන් කාර්මික අභ්‍යාස ආයතනය.
12. ප්‍රධාන පිරිවැය නිලධාරි කාර්යාලය.
13. සැලසුම් ඒකකය.
14. පරිගණක ඒකකය.

3.2 දුම්රිය ස්ථාන

අංකය	මාර්ගය	දුම්රිය ස්ථාන ගණන
01	ප්‍රධාන මාර්ගය	78
02	මාතලේ මාර්ගය	12
03	පුත්තලම් මාර්ගය	45
04	කැළණිවැලි මාර්ගය	24
05	මඩකලපුව මාර්ගය	31
06	උතුරු මාර්ගය	55
07	ත්‍රිකුණාමලය මාර්ගය	7
08	මුහුදුබඩ මාර්ගය	69
09	තලෙයිමන්නාරම් මාර්ගය	11
10	මිහින්තලේ මාර්ගය	02
11	තෙල් ප්‍රවාහන මාර්ගය	01
මුළු දුම්රිය ස්ථාන සංඛ්‍යාව		**335**

3.3 මාර්ග පද්ධතිය

අංකය	මාර්ගය	දුර (කි.මී)
01	ප්‍රධාන මාර්ගය	290
02	මාතලේ මාර්ගය	34
03	පුත්තලම් මාර්ගය	120
04	කැළණිවැලි මාර්ගය	59
05	මඩකලපුව මාර්ගය	212
06	උතුරු මාර්ගය	184
07	ත්‍රිකුණාමලය මාර්ගය	70
08	මුහුදුබඩ මාර්ගය	161
09	තලෙයිමන්නාරම් මාර්ගය	106
10	මිහින්තලේ මාර්ගය	14
	එකතුව	**1250**

දුම්රිය මාර්ගයේ මුළු දිග කිලෝ මීටර් 1250 ක් වන අතර දුම්රිය අංගන සහ පාශ මාර්ගයන්ද ඇතුළු දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව මෙහෙයුම් කටයුතු කරන මුළු දුර ප්‍රමාණය කිලෝ මීටර් 1572 කි.

4. සමස්ථ කාර්ය සාධන දර්ශකය- 2010

අංකය	කාර්ය සාධන මූලාශ්‍රය	කාර්ය සාධනය
01	දුම්රිය මාර්ගයේ මුළු දුර(කි.මී.)	1640
02	දුම්රිය ඇණිය(සේවය සඳහා ඇති) 2.1 එන්ජින් 2.2 බලවේග කට්ටල 2.3 මැදිරි 2.4 ගැල්	 89 42 525 722
03	දුම්රිය ඇණිය (යහපත් සේවාවක් පවත්වා ගෙන යෑම සඳහා අවශ්‍ය වන) 3.1 එන්ජින් 3.2 බලවේග කට්ටල 3.3 මැදිරි 3.4 ගැල්	 110 60 800 1200
04	දුම්රිය ධාවනය 4.1 මගී සංඛ්‍යාව(මි) 4.2 භාණ්ඩ(මෙ.ටො.)	 101.5 2.7
05	දුම්රිය ධාවනය(කි.මී.මිලියන) 5.1 මගී 5.2 භාණ්ඩ 5.3 දුම්රිය	 4352.8 162.8 9.7

06	මුළු ආදායම(රු.මි.) 6.1 මගී 6.2 භාණ්ඩ 6.3 වෙනත්	4018 3112.6 419.8 485.6
07	මුළු වියදම(රු.මි.) 7.1 පුණරාවර්තන වියදම 7.1.1 පඩි නඩි 7.1.2 නඩත්තු 7.2 ප්‍රාග්ධන වියදම	18,850.7 7810.75 5144 2047.4 11,362.78
08	ඉන්ධන පරිභෝජනය (ඔටෝ ඩීසල් ලී.මි.) ඉන්ධන සඳහා මුළු වියදම (රු.මි.)	29.37 2144
09	9.1 මුළු සේවක සංඛ්‍යාව 9.1.1 ස්ථිර 9.1.2 තාවකාලික	15603

5. මූල්‍ය ප්‍රගතිය- 2010

අංකය	වියදම් ඛණ්ඩය	ප්‍රතිපාදන (රු. මි.)	මූල්‍ය ප්‍රගතිය (රු. මි.)	ප්‍රතිශතය
01	පුණරාවර්තන වියදම	**7,810.75**	**71,63.15**	**92**
02	ප්‍රාග්ධන වියදම	**19,225.6**	**11,362.78**	**59**
03	එකතුව	**27,036.35**	**18,525.93**	**68**

උප දෙපාර්තමේන්තු වල මූල්‍ය ප්‍රගතිය - 2010

උප දෙපාර්තමේන්තුව	වෙන් කළ මුදල (රු.මි.)		වියදම (රු.මි.)		ඉලක්ක සපුරා ගැනීමේ ප්‍රතිශතය	
	පුණරාවර්තන	ප්‍රාග්ධන	පුණරාවර්තන	ප්‍රාග්ධන	පුණරාවර්තන	ප්‍රාග්ධන
දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරි කාර්යාලය(දුසා, ප්‍රදුග, දුගඅ,)	418.02	13.86	379.97	10.25	90.90	73.95
ශ්‍රී ලංකා ජර්මන් කාර්මික අභ්‍යාස ආයතනය	13.73	2.75	14.04	2.35	102.26	85.45
ධාවන බල	2,475.92		1,482.11		59.86	
ගමනාගමන	1,682.59	2	1,840.64	1.9	109.39	95
වාණිජ	26.79	0.5	21.85		81.56	0
ආරක්ෂක හමුදාව	198.96	0.24	221.83	0.15	111.49	64.61
සුළු අළුත්වැඩියාවන්	547.7	460.6	720.23	415.87	131.50	90.29
විශාල අළුත්වැඩියාවන්	776.36	7736	788.46	5,166.06	101.56	66.78
මාර්ග හා කර්මාන්ත	1,489.83	10,616.75	1,506.36	5,580.91	101.11	52.57
විදුලි සංදේශ	180.85	392.9	187.66	185.29	103.77	47.16
එකතුව	**7,810.75**	**19,225.6**	**7,163.15**	**11,362.78**	**91.71**	**59.10**

6. දුම්රිය ඇණිය

මෙම වසරේ දුම්රිය සේවාව සඳහා අවශ්‍ය එන්ජින් කාණ්ඩය වන ඩීසල් විදුලි එන්ජින් සංඛ්‍යාව දිනකට සැපයුණු සංඛ්‍යාව 50 ආසන්නයේ පැවතුණි. මෙම තත්වය වැඩි දියුණු කිරීම සඳහා දුම්රිය එන්ජින් අළුත්වැඩියා කිරීමේ දී කර්මාන්ත ශාලාව හා ධාවනාගාරය දී ගතවන කාල චක්‍රය තව දුරටත් කෙටි කිරීම සඳහා හදිසි වැඩසටහනක් හඳුන්වා දෙන ලදී. ධාවනාගාර වැඩි දියුණු කිරීමේ වැඩසටහන මගින් එදිනෙදා අළුත්වැඩියා කිරීමේ වැඩසටහන් වල ගුණාත්මක භාවය වැඩි කිරීමට හැකි විය. වසර අවසන් වන විට දිනකට සැපයෙන ඩීසල් විදුලි එන්ජින් සංඛ්‍යාව 55 ආසන්නයට ගෙන ඒමට හැකි විය.

7. ධාවන බල සැපයුම

දුම්රිය ධාවන බල සැපයුම කාර්යක්ෂමව පවත්වා ගෙන යෑම සඳහා රු.මි. 371 ක වියදමකින් පහත සඳහන් කාර්යයන් සඳහා අවශ්‍ය අමු ද්‍රව්‍ය හා අමතර කොටස් මිල දී ගන්නා ලදී.

රු.මි. 44 ක වියදමකින් මාලිගාවත්ත අංගනය නවීකරණය කොට ජලය බැස යාම ක්‍රමවත් කිරීම සඳහා කානු පද්ධතිය පිලිසකර කරන ලදී.

දෙමටගොඩ ධාවනාගාරයේ කටයුතු කාර්යක්ෂම කිරීම සඳහා අදාල කටයුතු යාවත්කාලීන කිරීම.

කොළඹ අංගනයේ කර්මාන්ත ශාලාව නවීකරණය කිරීමේ කටයුතු සිදුකිරීම.

7.1 සාමාන්‍ය දෛනික ධාවන බල සැපයුම

ඩීසල් ජලවිදුලි දුම්රිය එංජින්

විස්තරය	W1	W2	W3	Y	S5
නඩත්තුවේ පවත්නා ප්‍රමාණය	3	2	10	28	3
සේවය සඳහා අවශ්‍ය ප්‍රමාණය	1	0	8	20	2
සේවය සඳහා ලැබූ ප්‍රමාණය	1	0	7	20	1

ඩීසල් විදුලි එංජින්

විස්තරය	M2	M4	M5	M5A	M5B	M5C	M6	M7	M8	M8A	M9
නඩත්තුවේ පවත්නා ප්‍රමාණය	13	14	0	0	4	7	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	5	10	9	5	2	3

බලවේග කට්ටල

විස්තරය	S3	S6	S7	S8	S9	S10
නඩත්තුවේ පවත්නා ප්‍රමාණය	0	4	5	20	15	15
සේවය සඳහා අවශ්‍ය ප්‍රමාණය	0	2	2	15	10	14
සේවය සඳහා ලැබූ ප්‍රමාණය	0	1	1	16	10	14

මෙම වසර තුළ සේවා පවත්වාගෙන යෑම සඳහා අවශ්‍ය සාමාන්‍ය දෛනික ඩීසල් එංජින් සංඛ්‍යාව 60 ක් වූ අතර එය 54 මට්ටමක පවත්වාගෙන යෑමට හැකි විය. එමෙන්ම බලවේග කට්ටල 43ක් සාමාන්‍ය සේවා අවශ්‍යතා සපුරාලීම සඳහා මෙම වසර තුළ අවශ්‍ය වූ අතර එය 39 මට්ටමේ පවත්වාගෙන යෑමට හැකියාව ලැබුණි.

8. යටිතල පහසුකම්

8.1 දුම්රිය මාර්ග සංවර්ධනය

මෙම වර්ෂය තුළ දී නවපීලි දික් අඩි 32,919 ක්, කොන්ක්‍රීට් සිල්පර 42,603 ක්, දැව සිල්පර 156,491 ක් ද සහ බැලස්ට් කියුබ් 23,338.33 ක් දුම්රිය මාර්ගය ශක්තිමත් කිරීම සඳහා යොදවන ලදී.

8.2 මාර්ග නඩත්තුව සඳහා උපයෝගී කර ගත් ද්‍රව්‍ය

විස්තරය	ප්‍රමාණය
රේල් පීලි දික් අඩි	32,919
දැව සිල්පර	156,491
කොන්ක්‍රීට් සිල්පර	42,603
වානේ සිල්පර	10,665
බැලස්ට් (කියුබ්)	23,338
සේවා දුම්රිය	401

මුහුදුබඩ දුම්රිය මාර්ගය සංවර්ධනය කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය යටතේ මාලිගාවත්ත, අළුත්ගම හා ගාල්ල යන ස්ථානයන් හි ධාවනාගාර ඉදිකිරීමේ කටයුතු ආරම්භ කරන ලදී.

8.3 පාළම්

- මුහුදුබඩ මාර්ගයේ කතළුව පාලමේ ඉදි කිරීම් නිම කිරීම.
- උතුරු මාර්ගයේ නොච්චිමොටෙයි පාලමේ ඉදි කිරීම් නිම කිරීම.
- උතුරු මාර්ගයෙහි ඕමන්තෙයි පාලමේ ඉදි කිරීම් නිම කිරීම.
- පුත්තලම මාර්ගයේ ජා ඇල- සීදුව ද්විත්ව මාර්ගයේ පාලම ඉදි කිරීම නිම කිරීම.

8.4 ගොඩනැගිලි

පහත දැක්වෙන ගොඩනැගිලි වල වැඩි දියුණු කිරීම් සහ පුනරුත්ථාපන කටයුතු සම්පූර්ණ කරන ලදී.

ප්‍රධාන මාර්ගය

- විවේක කාමර 03
- ගබඩා කාමර 01
- සේවක තට්ටු නිවාස 43
- සේවක නිවාස
- නව කාර්යාල ගොඩනැගිලි 01
- සංචාරක බංගලා 01
- ආයුධ කාමර 02

මුහුදුබඩ මාර්ගය

➢ නියාමක විවේකාගාර	01
➢ විවේක කාමර	01
➢ නව කර්මාන්තශාලා රිලේ කැබින්	01
➢ සේවක තට්ටු නිවාස	
➢ ගබඩා කාමර	02
➢ සේවක නිවාස	
➢ නව කාර්යාල	01

කැළණිවැලි මාර්ගය

➢ සේවක නිවාස

උතුරු මාර්ගය

➢ ගබඩා කාමර	01
➢ විවේක කාමර	
➢ ලිපිකරු නිවාස	

ත්‍රිකුණාමල මාර්ගය

➢ විදුලි ජනක යන්ත්‍ර කාමර	02
➢ ගබඩා කාමර	01

මඩකලපු මාර්ගය

➢ ගබඩා කාමර	01
➢ දුම්රිය නැවතුම් පොළ	01
➢ දුම්රිය ස්ථානාධිපති කේෂත්‍ර නිවාස	01
➢ දුම්රිය රියදුරු සහයක කේෂත්‍ර නිවාස	01

9. සංඥා පද්ධතිය

2009 වසරේ දී වාර්ෂික සංඥා දෝෂ ප්‍රමාණය 2193 ක් වුවද 2010 වසරේ දී එය 2087 දක්වා අඩුකර ගැනීමට හැකිවිය. එය ප්‍රතිශතයක් වශයෙන් ගත් කළ 6 % කින් පමණ පහත දැමීමක් විය. 2009 වසරට සාපේක්ෂව 2010 වසර තුළදී දෛනික සාමාන්‍ය දෝෂ ප්‍රමාණය 6 සිට 5 දක්වා අඩුකර ගැනීමට හැකි වී ඇත.

9.1 සංඥා දෝෂ ප්‍රමාණය

දිස්ත්‍රික්කය	**2009**	**2010**
මධ්‍යම දිස්ත්‍රික්කය	835	683
පහල දිස්ත්‍රික්කය	631	702
උතුරු දිස්ත්‍රික්කය	333	449
ඉහළ දිස්ත්‍රික්කය	494	485
එකතුව	2,193	2,087
සාමාන්‍ය දෝෂ (දිනකට)	6	5

මරදාන /කොටුව 4 වන මාර්ගය සංඥා කටයුතු 100% ක් අවසන් කර ඇත. ඔරුගොඩවත්ත/කැළණිය 3 වන මාර්ගය ඉදිකිරීමේ ව්‍යාපෘතියේ කටයුතු වලින් 15% ක් පමණ අවසන් කර ඇත.

මරදාන/ වාද්දුව අතර නව වර්ණ සංඥා පද්ධතියක් ස්ථාපනය කිරීමේ ව්‍යාපෘතියෙහි ටෙන්ඩරය සඳහා අනුමැතිය ලැබී ඇත.

උතුරු කළුතර සිට දකුණු කළුතර දක්වා ද්විත්ව මාර්ගයේ ඉදි කිරීම් කටයුතු කරගෙන යනු ලැබේ.

9.2 දුම්රිය හරස් මාර්ග

2009-01-01 දින වන විට හරස් මාර්ග 315 ක් දෙපාර්තමේන්තුව මගින් නඩත්තු කරමින් පැවති අතර 2010 වසර තුළ හරස් මාර්ග 11 ක ඉදිකිරීම් කටයුතු අවසන් කර ඇත. ඒ අනුව අභයගුණවර්ධන මාවත, සුදුහුම්පොළ, ගල්ගොඩවත්ත, ජාඇල, උසාවි පාර, වෙඩිකන්ද, බූ ඔය- වව්නියා, මාතලේ සිරිමාවෝ බණ්ඩාරනායක විද්‍යාලය, ලුනුවිල, ඔඩ්ඩි මාවාඩි හා අල් හසානියා යන ස්ථානයන් හි හරස් මාර්ග ඉදිකිරීම් අවසන් කරන ලදී. අස්ගිරිය දුම්රිය හරස් මාර්ගයේ ඉදි කිරීම් කටයුතු වලින් 15% ක කටයුතු අවසන් කර ඇත.

10. දුම්රිය මෙහෙයුම්

10.1 කාලානුරූප ධාවනය

විස්තරය	අනුමත දුම්රිය සංඛ්‍යාව	ධාවනය වූ දුම්රිය සංඛ්‍යාව	නියමිත වේලාවට ධාවනය වූ දුම්රිය සංඛ්‍යාව	ප්‍රමාදවී ධාවනයවීම්				අවලංගු වූ දුම්රිය ප්‍රමාණය
				මිනිත්තු 06'-10'	11'-30'	31'-60'	60 ට වැඩි	
i. මගී	**120,194**	**110,780**	**38,960**	**16,271**	**32,891**	**13,364**	**9,294**	**9,414**
තදාසන්න	65,841	63,554	27,241	11,460	18,960	4,425	1,468	2,287
දුරස්ථ හා නගරාන්තර	15,748	15,524	2,321	1,583	4,380	3,617	3,625	222
ප්‍රාදේශීය	35,301	28,994	9,120	3,309	8,602	4,451	3,512	6,307
ii. භාණ්ඩ	**6,288**	**4,697**	**580**	**82**	**412**	**646**	**2,977**	**1,591**
එකතුව	**126,482**	**15,477**	**39,540**	**16,353**	**33,303**	**14,010**	**12,271**	**11,005**

මෙම වසර තුළ ධාවනය සඳහා සැලසුම් කළ මගී දුම්රිය ප්‍රමාණය 120,194 ක් වූ අතර ධාවනය වූ ප්‍රමාණය 110,780 ක් විය. එය ප්‍රතිශතයක් ලෙස 93% විය. භාණ්ඩ දුම්රිය සම්බන්ධයෙන් ගත් කළ ධාවනය සඳහා අපේක්ෂිත දුම්රිය ප්‍රමාණයෙන් ධාවනය වූ ප්‍රමාණය 75% ක් විය. සමස්ථයක් වශයෙන් ගත් කළ අනුමත දුම්රිය සංඛ්‍යාව වූ 126,482 න් 115,477 ක් වූ ධාවනය වූ මුළු දුම්රිය ප්‍රමාණය ප්‍රතිශතයක් වශයෙන් ගත් කළ 91% ක් විය.

නියමිත වේලාවට ධාවනය වීම් මගී දුම්රිය 35% ක් හා භාණ්ඩ දුම්රිය 14% ක් වූ අතර ඒ අනුව භාණ්ඩ හා මගී යන දෙඅංශයෙන් ම නියමිත වේලාවට දුම්රිය ධාවනය වීමේ ප්‍රතිශතය 34% ක් වූ අතර එය 2009 වසරේ දී 30% ක් විය.

10.2 දුම්රිය කිලෝමීටර ප්‍රමාණය

විස්තරය	බලවේග කට්ටල ධාවනයවීම්	බලවේග කට්ටල අවලංගුවීම්	ඩීසල් දුම්රිය ධාවනයවීම්	ඩීසල් දුම්රිය අවලංගුවීම්	ධාවනයවීම් එකතුව	අවලංගුවීම් එකතුව
i **මගී**	**3,106,553**	**62,245**	**5,979,473**	**332,106**	**9,086,025**	**394,351**
තදාසන්න	3,021,363	50,219	712,060	18,521	3,733,423	68,740
දුරස්ථ/ නගරාන්තර	1,158	0	3,548,700	52,235	3,549,850	52,235
ප්‍රාදේශීය						
ii. **භාණ්ඩ**	**0**	**0**	**295,276**	**112,782**	**295,276**	**112,782**
iii. **හිස් දුම්රිය**	**15,430**	**0**	**56,137**	**0**	**71,567**	**0**
iv. **සැහැල්ලු එංජින්**	**0**	**0**	**54,668**	**0**	**54,668**	**0**

10.3 විශේෂ දුම්රිය කිලෝමීටර

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	43,844	665			44,509
විශේෂ බඩු දුම්රිය	56,956				56,956
සේවා දුම්රිය	13,816	1,153			14,969
හිතාචි	458	394			852
ට්‍රයල්	1,141				1,141
වයිස්රෝයි	339		1,499	429	2,267
බැලස්ට්	24,311				24,311
මෝටර් ට්‍රොලි	19,803				19,803
හුණුගල්	7,795	7,795			15,590
ට්‍රැක් මෝටර් කාර්	864				864
බ්‍රේක් ඩවුන්	2,905				2,905
වෙනත්	578				578
එකතුව	**172,810**	**10,007**	**1,499**	**429**	**184,745**

10.4 දුම්රිය අනතුරු

2010 වර්ෂයේ සිදු වූ අනතුරු සහ වෙනත් සිදුවීම් පහත වගුව මගින් දක්වා ඇත.

අනතුර	2010			
	කොළඹ	අනුරාධපුර	නාවලපිටිය	එකතුව
දුම්රිය පීලි පැනීම් - දුම්රිය මාර්ග	16	15	13	44
අංගන	27	21	21	129
දුම්රිය ගැටීම්	2	1	2	5
අනෙකුත් අනතුරු	2	22	6	30
හරස් මාර්ග වලදී මෝටර් රථ ගැටීම්	60	10	-	70
මෝටර් වාහන මගින් හරස් මාර්ග බාධක වලට සිදුවූ හානිය	231	26	14	271
ගිනි ගැනීම්	-	-	-	-
ත්‍රස්ත ප්‍රහාර	-	-	-	-
දුම්රියේ හැපීම නිසා සිදුවූ ගව මරණ	-	11	-	11
දුම්රියේ හැපීම නිසා සිදුවූ අලි ඇතුන් මරණ	-	12	-	12
නාය යෑම් සහ පාංශු ඛාදනය	-	-	9	9

දුම්රිය හරස් මාර්ග වල දී සිදුවන ගැටීම් ඇතුළු අනෙක් අනතුරු සංඛ්‍යාව 2010 වර්ෂයේ දී 581 ක් පමණ විය. හරස් මාර්ගයන් හිදී මෝටර් රථ ගැටීම් සංඛ්‍යාව 2009 වසරට සාපේක්ෂව සුළු වශයෙන් ඉහළ ගොස් ඇති අතර මෝටර් රථ මගින් හරස් මාර්ග වලට වූ අනතුරු 181 සිට 271 දක්වා වැඩි වී ඇත. යුද්ධය අවසන් වීම හේතුවෙන් මෙම වසර තුළ ද එකදු ත්‍රස්ත ප්‍රහාරයක් වත් වාර්තා නොවීය. දුම්රියෙහි ගැටීම නිසා සිදුවූ ගව මරණ සංඛ්‍යාව 2009 වසරේ දී 25 වුවද එය 2010 වසරේ 11 දක්වා අඩු වී ඇත. අලි ඇතුන් දුම්රියෙහි ගැටීම නිසා සිදුවූ මරණ සංඛ්‍යාව මෙම වසරේ දී 12 ක් විය.

10.5 දුම්රියේ අනතුරු නිසා මහජනතාවට සිදුවූ හානි

විස්තරය	2009		2010	
	තුවාලවීම්	මරණ	තුවාලවීම්	මරණ
පීලිපැනීම් නිසා සිදුවූ දුම්රිය මගීන් තුවාල වීම් හා මරණ	10	-	03	-
දුම්රිය ගැටීම නිසා සිදුවූ දුම්රිය මගීන් තුවාල වීම් හා මරණ	02	-	64	11
දුම්රියෙන් වැටීම නිසා සිදුවූ දුම්රිය මගීන් තුවාල වීම් හා මරණ	21	01	8	01
දුම්රියට ගල් ගැසීම නිසා සිදුවූ තුවාල හා මරණ	09	-	06	-
දුම්රිය හරස් මාර්ගයන්හිදී රථ වාහන දුම්රිය සමග ගැටීම නිසා සිදුවූ සාමාන්‍ය ජනතාවට සිදුවූ අනතුරු	83	20	05	-
දුම්රිය මාර්ගයේ දී දුම්රියේ ගැටීම හේතුවෙන් සිදුවූ සිය දිවි නසා ගැනීම්	93	98	142	103

2009 වසර තුළ පීළිපැනීම් හේතුවෙන් මගීන් 10 කට තුවාල සිදුවී ඇති අතර 2010 වසරේදී 03 ක් දක්වා අඩු වී ඇත. මරණ වාර්තා නොවීය. දුම්රියේ ගැටීම නිසා මගීන් 64 කට තුවාල සිදු වූ අතර මගීන් 11 දෙනෙකු මරණයට පත් විය. 2010 වසර තුළ දුම්රියෙන් වැටීම නිසා මගී මරණ එකක් වාර්තා විය. එමෙන්ම රථ වාහන හරස් මාර්ග වලදී දුම්රියෙහි ගැටීම නිසා සිදුවූ මරණ 2009 දී 20 ක් වූ අතර එය 2010 දී මරණ වාර්තා වී නොමැත. මෙම අනතුරු වලින් තුවාල ලැබූ පිරිසද 83 සිට 05 දක්වා අඩු වී ඇත. දුම්රියෙහි ගැටී සියදිවි නසා ගැනීම් 2009 වසරේදී 98 ක් වූ අතර එය 2010 වසරේදී 103 ක් ලෙස වාර්තා විය.

II. වාණිජ සහ අලෙවි කාර්ය සාධනය

II.1 මගී ප්‍රවාහනය

විස්තරය	මගී සංඛ්‍යාව (මිලියන)	මගී ආදායම (රු. මිලියන)
සාමාන්‍ය ප්‍රවේශපත් මගීන්	52.08	2363.39
වාර ප්‍රවේශපත් මගීන්	49.37	749.28
එකතුව	***101.45***	**3,112.67**

2009 වසරට සාපේක්ෂව දුම්රිය සේවය භාවිතා කළ මගී සංඛ්‍යාව අඩුවී ඇත . එය 2009 වසරේ මිලියන 102 ක් වන විට 2010 වසර තුළ එය 101.45 දක්වා පහත වැටීමක් දැකිය හැකිය. 2009 වසරට සපේක්ෂව මෙයට බලපෑ හේතු ලෙස කොළඹ මාතර දුම්රිය මාර්ගය වැඩි දියුණු කිරිම හේතුවෙන් ගාල්ල -මාතර අතර මාර්ගය මාස 05 ක් පමණ වසා තැබීම නිසා මගී සංඛ්‍යාව අඩු වීම දැක්විය හැක.

මගී ආදායමද 2009 වසරේ මිලියන 3,266 ක් වූ අතර 2010 දී එය මිලියන 2,363.39 දක්වා පහළ ගොස් ඇත. එය ප්‍රතිශතයක් වශයෙන් 27 % න් පමණ පහළ යාමක් වේ. එයටද ප්‍රධාන වශයෙන් බලපෑ හේතුව ලෙස දැක්විය හැක්කේ ගාල්ල-මාතර දුම්රිය මාර්ගය නවීකරණ කටයුතු සඳහා වසා තැබීමයි.

II.2 භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය

2009 වසර 2010 වසර තුළ භාණ්ඩ ආදායම, ටොන් සහ ටොන් කිලෝමීටර් ප්‍රමාණය පහත සඳහන් ලෙස දැක්විය හැක.

	2009	**2010**
භාණ්ඩ ආදායම (මිලියන)	337.1	419.7
භාණ්ඩ ටොන් (මිලියන)	1.64	2.7
ටොන් කි.මී. (මිලියන)	118	162.79

ඉහත සංඛ්‍යා සටහනට අනුව භාණ්ඩ ආදායම 2009 ට සාපේක්ෂව 2010 වසරේදී 25% කින් ඉහළ ගොස් ඇත. එමෙන්ම 2009 සාපේක්ෂව ගත් කළ 2010 වසරේ භාණ්ඩ ටොන් සහ ටොන් කි.මී. ප්‍රමාණයේ ද වැඩි වීමක් දැකිය හැක.

මෙම වසර තුළදී භාණ්ඩ ආදායම, ටොන් සහ ටොන් කි.මී. යන අංශ සියල්ලේම ඉහළ නැගීමක් පෙන්නුම් කිරිමට ප්‍රධානම හේතුව වූයේ උතුරු නැගෙනහිර පළාත් සංවර්ධනය කිරීමේදී විශේෂයෙන් ගොඩනැගිලි ද්‍රව්‍ය ප්‍රවාහනය සඳහා දුම්රිය යොදා ගැනීමයි. තවද භාණ්ඩ ප්‍රවාහන ගාස්තු සංශෝධනයන් ද ප්‍රධාන වශයෙන් බලපා ඇත.

පහත වගුව මගින් 2010 වසර තුළ භාණ්ඩ ටොන් ප්‍රමාණය ඒ ඒ වර්ගයන් යටතේ දැක්වූ දායකත්වය පෙන්නුම් කරයි.

ඒකකය	ටොන් ප්‍රමාණය
කෘෂිකාර්මික නිෂ්පාදන	29,799
ඛණිජතෙල් නිෂ්පාදන	517,079
මෙන්ති	2,047,090
නිපැයුම්	82,066
ගොඩනැගිලි ද්‍රව්‍ය	-
වෙනත්	25,535
එකතුව	***2,701,569***

සිවිල් යුද්ධය අවසන් වීමත් සමග උතුරු පලාත සංවර්ධනය කිරීම යටතේ ආරක්ෂක අමාත්‍යාංශය සමග ඇති කරගත් එකඟතාවයකට අනුව 2010 වසරේ ද දුම්රිය සේවය මගින් කන්ටේනර් ප්‍රවාහනය කළ අතර කොළඹ සිට වව්නියාව දක්වා තාවකාලික නිවාස ඉදිකිරීමේ අයිතමයන් ප්‍රවාහනය කරන ලදී. එමෙන්ම පුද්ගලික අංශයේ වෙළඳ සමාගමක් සමග ඇති කරගත් ගිවිසුමකට අනුව අහාර ද්‍රව්‍ය කොළඹ සිට වව්නියාව දක්වා දුම්රියෙන් ප්‍රවාහනය අරඹන ලදී.

12. දුම්රිය ආරක්ෂක හමුදා වාර්ෂික මෙහෙවර

2010 වර්ෂයේ දී දුම්රිය ආඥා පනත යටතේ වූ වැරදි සම්බන්ධයෙන් දුම්රිය ආරක්ෂක හමුදාව මගින් පුද්ගලයින් 2272 දෙනෙකු අත්අඩංගුවට ගෙන ඇති අතර අධි ගාස්තු හා දඩ මුදල් වශයෙන් රු. 1,496,460 ක් අයකර ගෙන ඇත.

දුම්රිය රක්ෂිත ඉඩම් සම්බන්ධයෙන් යොදවා ඇති දුම්රිය ආරක්ෂක නිලධාරින් විසින් 2010 වසර තුළ හිඟ බදු මුදල් ලෙස අය විය යුතු රු. 2,061,053 ක මුදලක් දෙපාර්තමේන්තුවට ලබා ගැනීමට කටයුතු කර ඇත.

දු.ආ.හ. මගින් 2010 වර්ෂය තුළදී දණ්ඩ නීති සංග්‍රහය යටතේ දුම්රියන් තුළ අනවසර වෙළඳාම් කිරීම් සහ අධි බර ප්‍රවාහනය කිරීම සම්බන්ධයෙන් අත් අඩංගුවට ගෙන ලබා ගත් දඩ මුදල රු.34,435කි.

ප්‍රවේශ පත් වැරදි සම්බන්ධයෙන් පුද්ගලයන් 2125 ක් 2010 වසර තුළදී අත් අඩංගුවට ගෙන ඇති අතර අය කර ගෙන ඇති දඩ මුදල රු. 1,462,025කි.

13. පුහුණු හා සංවර්ධන

13.1 දේශීය පුහුණුවීම් (ජර්මන් දුම්රිය කාර්මික අභ්‍යාස මධ්‍යස්ථානය)

2009 වසර තුළ මෙම ආයතනය මගින් පවත්වාගෙන යන ලද පාඨමාලා පහත දක්වා ඇත.

- යන්ත්‍ර ශිල්පි පාඨමාලාව.
- ඩීසල් එන්ජින් යාන්ත්‍රික ශිල්පි පාඨමාලාව.
- මෝටර් යාන්ත්‍රික ශිල්පි පාඨමාලාව.
- පෑස්සුම් ශිල්පි පාඨමාලාව.
- විදුලි ශිල්පි පාඨමාලාව.
- මූලික තාක්ෂණ පාඨමාලාව.
- තාක්ෂණ ශිල්පි පාඨමාලාව.
- දැඩියාව හා ආතතිය පරීක්ෂා කිරීම පිළිබඳ පාඨමාලාව.
- මූලික විදුලි තාක්ෂණ පාඨමාලාව.

ශ්‍රී ලංකා ජර්මන් දුම්රිය කාර්මික අභ්‍යාස මධ්‍යස්ථානය මගින් 2009 සහ 2010 වසර වල පවත්වනු ලැබූ පූර්ණ කාලීන පාඨමාලා සඳහා බඳවා ගත් සිසුන් පිළිබඳ විස්තර පහත දැක්වේ.

පාඨමාලාව	පුහුණුව ලැබූ සිසුන් සංඛ්‍යාව 2009	පුහුණුව ලැබූ සිසුන් සංඛ්‍යාව 2010
මෝටර් යාන්ත්‍රික ශිල්පී	-	-
ඩීසල් එන්ජින් යාන්ත්‍රික ශිල්පී	23	25
විදුලි ශිල්පී	25	25
පෑස්සුම් ශිල්පී	24	25
යන්ත්‍ර ශිල්පී	17	18

2010 වසර තුළ පූර්ණ කාලීන පාඨමාලා නිම කළ සිසුන් පිළිබඳ පහත වගුවෙන් විස්තර කෙරේ.

පාඨමාලාව	සංඛ්‍යාව
ඩීසල් එන්ජින් යාන්ත්‍රික ශිල්පී	16
විදුලි ශිල්පී	15
පෑස්සුම්කරු	21
යන්ත්‍ර ශිල්පී	14

2010 වසර තුළ පූර්ණ කාලීන පාඨමාලා පුහුණුව නිම කළ මුළු සිසුන් සංඛ්‍යාව 66 කී.

13.2 විදේශීය පුහුණුවීම්

ඉන්දියන් ණය ආධාර යටතේ ක්‍රියාත්මක වන මුහුදුබඩ දුම්රිය මාර්ගය වැඩි දියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය තුළින් දුම්රිය සේවකයන් 600 ක් ඉන්දියාවට යවා පුහුණු කිරීමට අපේක්ෂා කරන අතර ඉන් සේවකයන් 460 ක් 2010 වසර අවසන් වන විට ඉන්දියාවට යවා අදාල පුහුණුවීම් ලබා දෙන ලදී.

14. ජාත්‍යන්තර දුම්රිය සම්බන්ධතා

පහත දැක්වෙන ජාත්‍යන්තර ආයතන සමඟ නොකඩවා සම්බන්ධතා පැවැත්වීම.

- SAARC – (Trans Asia Railway)
- ESCAP – (Trans Asia Railway) ආසියානු සහ පැසිපික් කලාපීය ආර්ථික සහයෝගිතා කොමිසම.
- UIC – ලෝක දුම්රිය සමුළුව.
- ADB – ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව.
- BIMSTEC – ආසියානු කලාපීය දුම්රිය සහයෝගිතා සමුළුව.

කලාපීය දුම්රිය සංවර්ධනය උදෙසා සාර්ක් සහ බිම්ස්ටික් කලාපයන් හි පොදු දුම්රිය ජාලයක් ගොඩනැගීම සඳහා වන ක්‍රියාවලියේ ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය සේවයේ කාර්යභාරය ඉටුකරන ලදී.

අන්තර් රාජ්‍ය දුම්රිය සේවා ආරම්භ කිරීමට මූලික වන ගිවිසුම් දෙකකට එළඹීමට පදනම දමන ලදී.

ලෝක දුම්රිය සේවාවේ සාමාජිකයෙකු ලෙස වාර්ෂිකව පවත්වන වැඩ සටහන් වලට සහභාගී වන ලදී.

දුම්රිය පදනම් කොට ගත් බහාලු අංගනයක් පිහිටුවීම සඳහා ශක්‍යතා අධ්‍යනයක් කිරීමට ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව සමග සාකච්ඡා සම්මුතියකට එළඹෙන ලදී.

15. දැනට ක්‍රියාත්මක වෙමින් පවත්නා සහ විශාල ව්‍යාපෘති

- මහින්ද චින්තනය ඉදිරි දැක්ම මගින් සිදු කිරීමට අපේක්ෂිත ව්‍යාපෘති.

  - මුහුදුබඩ දුම්රිය මාර්ගය බෙලිඅත්ත දක්වා දීර්ඝ කිරීම.

    ඇගයීම් කමිටුව මගින් ලැබී ඇති ව්‍යාපෘති යෝජනා ඇගයීම් අවසන් වෙමින් පවතී.

  - උතුරු දුම්රිය මාර්ගය කන්කසන්තුරේ දක්වා දීර්ඝ කිරීම.

    මෙම ව්‍යාපෘතිය මගින් ඕමන්තෙයි සිට පලෙයි දක්වා සහ පලෙයි සිට කන්කසන්තුරෙයි දක්වා අදියර දෙකක් යටතේ මාර්ගය ඉදිකිරීම හා උතුරු මාර්ගයෙහි ධාවනය සඳහා අළුතින් එංජින් හා ගැල් මැදිරි ගෙන්වීමට ද අපේක්ෂා කරයි.

    තාන්ඩිකුලම් සිට ඕමන්තෙයි දක්වා දෙපාර්තමේන්තුව මගින් ඉදිකිරීම් කටයුතු අවසන් කර ඇති අතර ඕමන්තෙයි සිට පලෙයි දක්වාත් පලෙයි සිට කන්කසන්තුරෙයි දක්වාත් විදේශීය ආධාර සහිතව ඉදිකිරීම් කටයුතු කිරීමට කටයුතු කර ඇත.

  - මැදවච්චිය සිට තලෙයිමන්නාරම දක්වා මාර්ගය ඉදිකිරීම.

    මෙම මාර්ගය ද අදියර දෙකක් යටතේ මැදවච්චිය සිට මඩු දක්වා සහ මඩු සිට තලෙයිමන්නාරම දක්වා මාර්ගය ඉදිකිරීමට අපේක්ෂා කරයි.

  - ප්‍රධාන දුම්රිය ස්ථාන 25 ක් නවීකරණය කිරීම.

    බහුවිධ අංගයන් සහිත සංකීර්ණයක් ලෙස මෙම දුම්රිය ස්ථාන නවීකරණය කිරීමට අපේක්ෂිතයි.

  - අභ්‍යන්තර බහාලු අංගන පිහිටුවීම.

    පුද්ගලික අංශයේ ද සහභාගිත්වය සහිතව බහාලුම් සේවාවන් ආරම්භ කිරීමට අපේක්ෂා කරයි. ආසියානු සංවර්ධන බැංකුවේ ආධාර සහිතව ශක්‍යතා අධ්‍යයනයක් සිදු කිරීමේ යෝජනාව සලකා බලමින් පවතී.

  - දුම්රිය ඉඩම් සහ දේපල සංවර්ධනය කිරීම.

    ප්‍රතිසංවිධානය සඳහා යෝජනා සකසමින් පවතී.

  - කොළඹ තදාසන්න සේවා විදුලිකරණය.

    සංකල්ප වාර්තාවක් ඉදිරිපත් කිරීමට සූදානම් කරන ලදී.

  - කොළඹ නගරය අවට මෙට්‍රො දුම්රිය සේවාවක් ඇති කිරීම.

    තාක්ෂණ දැනුම සම්බන්ධ දායකත්වය ලබාදී ඇත.

➢ මුහුදුබඩ දුම්රිය මාර්ගය නවීකරණය.

   ○ කොළඹ සිට මාතර දක්වා දුම්රිය මාර්ගය නැවත ඉදිකිරීම. දුම්රිය ගමන් වේගය පැයට කිලෝමීටර 100 දක්වා ඉහළ නැංවීම සඳහා අවශ්‍ය මාර්ග ව්‍යුහය සැකසීම (රේල් පීලි/සිල්පර/ බැලස්ට්) මෙම ව්‍යාපෘතියෙහි අරමුණයි.

   ○ බලවේග කට්ටල 20 ක් මිලදී ගැනීම හා එංජින් 03 ක් මිලදී ගැනීම.

   ○ ධාවනාගාර 03 ක් අළුතින් ඉදිකිරීම.

   ○ යන්ත්‍ර සූත්‍ර හා උපකරණ මිලදී ගැනීම.

   ○ අමතර කොටස් මිලදී ගැනීම.

   ○ දුම්රිය සේවකයන් 600 කට විදේශීය පුහුණුව ලබා දීම.

➢ බලවේග කට්ටල 13 ක් චීනයෙන් ආනයනය කිරීම (04 ක් කැළණිවැලි මාර්ගයට/07ක් ප්‍රධාන මාර්ගයට/02ක් සංචාරක සේවා සඳහා).

   නුවර කොළඹ නගරාන්තර සේවයේ ගුණාත්මකභාවය ඉහළ නැංවීම, කැළණි වැලි මාර්ගයේ දුම්රිය සේවය පුළුල් කිරීම, දුම්රිය සංචාරක සේවා පුළුල් කිරීම මෙම ව්‍යාපෘතියෙන් අපේක්ෂිත ඉලක්ක වේ.

➢ තෙල් ටැංකි 15 ක් මිලදී ගැනීම.

   ඛණිජ තෙල් ප්‍රවාහනය ඉහළ නැංවීම ට අපේක්ෂා කරයි.

➢ නව විදුලි සංදේශ පද්ධතියක් පිහිටුවීම.

   අවුරුදු 20 ක් පැරණි නිතර දෝෂ වලට ලක්වන පැරණි ක්‍රමය වෙනුවට නව ක්‍රමයක් ස්ථාපනය කිරීම.

➢ සපුගස්කන්ද දුම්රිය මාර්ගය.

   බහාලු අංගන සඳහා දුම්රිය පහසුකම් ලබාදීම සඳහා.

➢ අතිරේක කොන්ක්‍රීට් සිල්පර නිෂ්පාදන කර්මාන්තශාලාවක් පිහිටුවීම.

2010-08-19 දින ඉන්දියානු ණය යෝජනා ක්‍රමය යටතේ ඉන්දියානු ඉර්කොන් සමාගම විසින් කොළඹ - මාතර දුම්රිය මාර්ගය වැඩි දියුණු කිරීම ව්‍යාපෘතිය ඇරඹීම.

උතුරු දුම්රිය මාර්ගය නැවත ඉදිකිරීමේ ව්‍යාපෘතිය යටතේ මැදවච්චිය තලෙයිමන්නාරම් මාර්ගය නැවත ඉදිකිරීමේ කටයුතු 2010-11-27 වන දින ආරම්භ කරන ලදී.

16. දුම්රිය සේවයේ දියුණුවට ඇති බාධා සහ සීමාවන්

- පරිපාලනමය ගැටලු.
- බඳවා ගැනීමේ උසස්වීම් ලබා දීම සම්බන්ධයෙන් පවතින සීමාවන්.
- තීරණ ගැනීමේදී කළමනාකාරීත්වයට 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.