කාර්ය සාධන වාර්තාව
2011

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

01 අරමුණු හා පසුබිම 1

02 විධායක සාරාංශය 3

03. සමස්ථ විග්‍රහය.. 5

3.1 කාර්ය සාධන දර්ශක 7

04 මූල්‍ය හා භෞතික ප්‍රගතිය.. 8

05 ධාවනබල සැපයුම හා දුම්රිය ඇණිය 13

5.1 ධාවනබල යටිතල පහසුකම් 14

5.2 සාමාන්‍ය දෛනික ධාවනබල සැපයුම 15

5.3 ඉන්ධන භාවිතය..15

06 ස්ථිර මාර්ග පද්ධතිය, ගොඩනැගිලි හා පාළම් 16

07 සංඥා හා විදුලි සංදේශ පද්ධතිය 19

08 මෙහෙයුම් කාර්යක්ෂමතාවය 20

09 මූල්‍ය කාර්යක්ෂමතාවය 24

9.1 මූල්‍ය දායකත්වය 24

9.2 දුම්රිය ආදායම 24

9.3 මගී ප්‍රවාහනය 25

9.4 භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය 26

10 මානව සම්පත් 27

11 ශ්‍රී ලංකා ජර්මන් කාර්මික අභ්‍යාස ආයතනය 28

12. දුම්රිය ආරක්ෂක හමුදාව 28

13 මගී පහසුකම්.. 29

14 කාර්යක්ෂමතාවය හා ඵලදායිතාවය වර්ධනය කිරීම සඳහා ගත් පියවර 29

14.1 යටිතල පහසුකම් 29

14.2 මෙහෙයුම්.. 30

15 අභියෝගයන් සහ ගැටළු 30

16 දැනට ක්‍රියාත්මක වෙමින් පවත්නා සහ විශාල ව්‍යාපෘති 30

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.

පසුබිම

2011 වසරේද ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය සේවය මගී හා භාණ්ඩ ප්‍රවාහනයේ යෙදෙමින් කාර්යක්‍ෂමතාවයත්, ආරක්‍ෂාවත්, සුව පහසුවත්, නියමිත වේලාවට දුම්රිය ධාවනය කිරීම සඳහා උපරිම දායකත්වයක් ලබා දෙමින් කටයුතු කර ඇත. මෙය පහත සඳහන් ප්‍රධාන කාර්ය සාධන දර්ශකයන් හා සසඳන විට ද පෙනී යන්නකි.

පහත දැක්වෙන්නේ 2011 වර්ෂයේදී දුම්රිය සේවය කාර්යක්‍ෂම කිරීම හා සංවර්ධනය කිරීම සඳහා ගත් ක්‍රියා මාර්ග හා ප්‍රතිපත්ති කිහිපයකි.

01 පෞද්ගලික අංශය සමඟ සහයෝගයෙන් නව සුව පහසු මැදිරි නගරාන්තර දුම්රිය ඇතුළු උඩරට දුම්රිය සේවය සඳහා හඳුන්වා දෙන ලදී.

02 තදාසන්න ප්‍රදේශ සඳහා බලවේග කට්ටල එකතු කිරීම.

03 මුහුදුබඩ මාර්ගය නවීකරණ ව්‍යාපෘතිය යටතේ දුම්රිය අංගන කිහිපයක් සඳහා ධාවනාගාර සංවර්ධනය කිරීම, යන්ත්‍ර හා උපකරණ සැපයීම.

04 සියළුම නගරාන්තර දුම්රිය සඳහා ජංගම දුරකථන මාර්ගයෙන් ආසන වෙන් කිරීමට කටයුතු කිරීම.

05 ආතර්සී ක්ලාක් තාක්‍ෂණ මධ්‍යස්ථානය සමඟ ඒකාබද්ධ වී එම්9 (M 9) දුම්රිය එන්ජින් සඳහා GPRS ක්‍රමයක් හඳුන්වා දීම.

06 ප්‍රවේශ පත්‍ර රහිතව ගමන් ගන්නා මගීන් සඳහා දඩ මුදල් වැඩි කිරීම.

07 දුම්රිය ස්ථාන වල මගී ආසන වැඩි කිරීම, විවේක කාමර හා සනීපාරක්‍ෂක පහසුකම් දියුණු කිරීම.

08 දුම්රිය රක්ෂිත සම්බන්ධව බදු ගිවිසුම් අළුත් කිරීම හා හිඟ බදු එකතු කිරීම සඳහා නව වැඩ පිළිවෙලක් ක්‍රියාත්මක කිරීම.

09 නව දුම්රිය මාර්ග ඉදි කිරීම සඳහා ශක්‍යතා අධ්‍යයනයන් ක්‍රියාත්මක කිරීම.

10 නගරාන්තර දුම්රිය හා කාර්යාලීය දුම්රිය ප්‍රමාණය ඉහළ දැමීමෙන් මගී දුම්රිය ධාවනය ඉහළ දැමීම.

පහතින් දැක්වෙන්නේ 2011 වර්ෂයේ ප්‍රධාන කාර්ය සාධන දර්ශක කිහිපයක වර්ධනය පෙන්නුම් කෙරෙන දත්ත සටහනකි.

අංකය	ප්‍රධාන කාර්ය සාධන දර්ශකය	2010	2011
01	නියමිත වේලාවට දුම්රිය ධාවනය කිරීම	39,540	42,043
02	දුම්රිය පීලි පැනීම්	44	49
03	දුම්රිය අනතුරු	287	146
04	අවලංගු කරන ලද දුම්රිය %	8.7	6.16
05	ධාවනය කරන ලද දුම්රිය කි.මී.	**9,086,025**	**9,108,187**

මෙම වසරේ ඉන්දියාවෙන් ආනයනය කරන ලද බලවේග කට්ටල කාර්යාල සහ දුර ගමන් සේවා සඳහා යොදා ගැනුණි. ඒ අනුව මගී පහසුව සඳහා කාර්යාල සහ දුර ගමන් සේවා දුම්රිය කිහිපයක් හඳුන්වා දුන් අතර කොළඹ බදුල්ල සහ කොළඹ මහනුවර දක්වා ධාවනය වන දුම්රිය සඳහා සුව පහසු මැදිරි කිහිපයක් එක් කරන ලදී. තවද තෝරා ගත් දුම්රිය ස්ථාන නවීකරණය කොට මගී පහසුකම් වැඩි දියුණු කරන ලද අතර ඉදිරියේදී විධිමත් ආකාරයෙන් සියළු දුම්රිය ස්ථාන නවීකරණය කර සංවර්ධනය කිරීමට සැලසුම් කර ඇත.

තවද ත්‍රස්තවාදී ක්‍රියාකාරකම් හේතුවෙන් විනාශ වූ උතුරු දුම්රිය මාර්ගයේ නැවත ඉදිකිරීම් කටයුතු ක්‍රියාත්මක වෙමින් තිබෙන අතර එම සියළු ව්‍යාපෘති 2014 මැද භාගය වන විට අවසන් කිරීමට නියමිතය. අදාල ව්‍යාපෘති වල සාරාංශගත විස්තරයක් පහත ලෙස දැක්විය හැක.

අංකය	ව්‍යාපෘතියේ නම	දුර කි. මී.	ඇස්තමේන්තු වියදම (ඇ.ඩො.මි.)
01	මැදවච්චිය - මඩුපාර දක්වා දුම්රිය මාර්ගය නැවත ඉදි කිරීම	43	81.30
02	මඩුපාර - තලෙයිමන්නාරම දක්වා දුම්රිය මාර්ගය නැවත ඉදිකිරීම	63	149.50
03	ඕමන්තේ - පලෙයි දක්වා දුම්රිය මාර්ගය නැවත ඉදිකිරීම	90	185.49
04	පලෙයි - කන්කසන්තුරේ දක්වා දුම්රිය මාර්ගය නැවත ඉදිකිරීම	56	149.34
05	අනුරාධපුරයේ සිට උතුරු දුම්රිය මාර්ගය සහ තලෙයිමන්නාරම මාර්ගය තුළ සංඥා හා විදුලි සංදේශ පද්ධතිය ස්ථාපිත කිරීම	313	86.50

උතුරු දුම්රිය මාර්ගය නැවත ඉදිකිරීමේ වැඩසටහන යටතේ සිදුවන දුම්රිය මාර්ග සංවර්ධන කටයුතු

මහින්ද චින්තන ප්‍රතිපත්ති රාමුව තුළ ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය සේවයේ සංවර්ධන කාර්යය ක්‍රියාත්මක වෙමින් පවතින අතර එහි උපරිම ඉලක්කය සපුරා ගැනීම සඳහා අදාල කාලය තුළ උපරිම කාර්යක්ෂමතාවයකින් හා ඵලදායී බවකින් යුක්තව කටයුතු කරමින් මගී හා භාණ්ඩ ප්‍රවාහනයේ ප්‍රධාන කාර්යභාරයක් කරනු ලබයි.

02 විධායක සාරාංශය

ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය ආඥා පනතේ විධිවිධාන යටතේ රජයේ දෙපාර්තමේන්තුවක් ලෙස වර්තමානයේ මෙහෙයුම් කටයුතු පවත්වා ගෙන යනු ලැබේ. දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරීවරයා දෙපාර්තමේන්තු ප්‍රධානියා ලෙස කටයුතු කරන අතර අතිරේක දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරී මෙහෙයුම්,අතිරේක දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරී කාර්මික, සහ අතිරේක දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරී පාලන ලෙස නියෝජ්‍ය දෙපාර්තමේන්තු ප්‍රධානීන් තිදෙනෙකු හා උප දෙපාර්තමේන්තු ප්‍රධානීන් සහ ඒකක ප්‍රධානීන් යටතේ ක්‍රියාත්මක වන මෙම දෙපාර්තමේන්තුවේ ආයතන ව්‍යුහය පහත ආකාරයට දැක්විය හැක.

දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරී

අති. දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරී (කාර්මික) | අති.දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරී (මෙහෙයුම්) | අති. දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරී (පාලන)

උප දෙපාර්තමේන්තු/ඒකක ප්‍රධානීන්

01 ප්‍රධාන ගණකාධිකාරී.

02 දුම්රිය 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 ජර්මන් කාර්මික අභ්‍යාස ආයතනය).

11 අධ්‍යක්ෂ (සැලසුම්).

12 කළමනාකරු දත්ත සැකසුම්.

13 ප්‍රධාන පිරිවැය නිලධාරී.

උප දෙපාර්තමේන්තු සහ ඒකක

01 දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරී කාර්යාලය.

02 ගණකාධිකාරී උප දෙපාර්තමේන්තුව.

03 දුම්රිය ගබඩා උප දෙපාර්තමේන්තුව.

04 ගමනාගමන උප දෙපාර්තමේන්තුව.

05 වාණිජ උප දෙපාර්තමේන්තුව.

06 ප්‍රධාන ඉන්ජිනේරු(ධාවන බල) උප දෙපාර්තමේන්තුව.

07 ප්‍රධාන යාන්ත්‍රික ඉන්ජිනේරු උප දෙපාර්තමේන්තුව.

08 ප්‍රධාන ඉන්ජිනේරු(මාර්ග/කර්මාන්ත) උප දෙපාර්තමේන්තුව.

09 ප්‍රධාන ඉන්ජිනේරු(සංඥා හා විදුලි සංදේශ) උප දෙපාර්තමේන්තුව.

10 ශ්‍රී ලංකා ජර්මන් කාර්මික අභ්‍යාස ආයතනය.

11 ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය ආරක්ෂක හමුදාව.

12. ප්‍රධාන පිරිවැය නිලධාරී කාර්යාලය.

13. සැලසුම් ඒකකය.

14. දත්ත සැකසුම් ඒකකය.

01 දුම්රිය ස්ථාන

අංකය	**මාර්ගය**	**දුම්රිය ස්ථාන ගණන**
01	ප්‍රධාන මාර්ගය	78
02	මාතලේ මාර්ගය	12
03	පුත්තලම් මාර්ගය	45
04	කැළණිවැලි මාර්ගය	30
05	මඩකලපුව මාර්ගය	31
06	උතුරු මාර්ගය (දැනට සේවයේ නොමැත)	55
07	ත්‍රිකුණාමලය මාර්ගය	07
08	මුහුදුබඩ මාර්ගය	69
09	තලෙයිමන්නාරම් මාර්ගය (දැනට සේවයේ නොමැත)	11
10	මිහින්තලේ මාර්ගය	02
11	වෙනත්	02
එකතුව		**343**

දුම්රිය ස්ථාන ගණන

ප්‍රධාන දුම්රිය ස්ථාන -183
උප දුම්රිය ස්ථාන -160

මුළු ගණන = 343

3 සමස්ථ විග්‍රහය

2011 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 මෙම කටයුත්ත සාර්ථක කර ගැනීම සඳහා සක්‍රිය දායකත්වයක් ලබා දෙන ලදී.

2010 වසරේ මුළු ආදායම රු.මි.4018 ක් වූ අතර 2011 වසරේදී මුළු ආදායම රු.මි.4235.38 ක් විය.එය පසු ගිය වසරට සාපේක්ෂව ගත් කළ 5% ක වැඩි වීමක් පෙන්නුම් කරයි.කෙසේ වුවද භාණ්ඩ ආදායම පසුගිය වසරට සාපේක්ෂව සුළු වශයෙන් අඩුවීමක් පෙන්නුම් කෙරේ.

2011 වසරේදී දුම්රිය සේවාව පවත්වා ගෙන යෑම සඳහා රු.මි.8295.22 ක පුනරාවර්තන වියදමක් සහ රු.මි.28719.54 ක ප්‍රාග්ධන වියදමක් දැරීමට සිදු විය.මේ සඳහා ප්‍රධාන වශයෙන් ඉන්දියාවෙන් ගෙන්වන ලද නව බලවේග කට්ටල සේවයේ යෙදවීමත් සමග නව කාර්යාලීය දුම්රිය සේවා තදාසන්න මගී සේවා සඳහා හඳුන්වා දීමත් දුම්රියෙන් ගමන් ගන්නා මගී සංඛ්‍යාව වැඩි වීමත් ප්‍රධාන වශයෙන් හේතු විය. තවද මුහුදුබඩ දුම්රිය මාර්ගය නවීකරණ කටයුතු සඳහා වසා දමා තිබියදීත් ආදායමේ වර්ධනයක් පෙන්නුම් කිරීම ඉතා වැදගත් ප්‍රවනතාවක් ලෙස පෙනී යයි. මෙය පසුගිය වසරට සාපේක්ෂව ගත් කළ වැඩි වීමක් පෙන්නුම් කරයි. මෙම වියදම් තුළ දුම්රිය මාර්ගය, පාලම්, දුම්රිය ස්ථාන නඩත්තුව,දුම්රිය ඇණිය නඩත්තු කිරීම, සංඥා හා විදුලි සංදේශ පද්ධතිය පවත්වා ගෙන යෑම ආදී ප්‍රධාන අංශ සඳහා ප්‍රධාන පුණරාවර්තන සහ ප්‍රාග්ධන වියදම් ඇතුළත් වේ.

2011 වසරේදී දුම්රිය මගී සංඛ්‍යාව මිලියන 103.1 ක් වූ අතර මගී කි.මී.4526.9ක් විය.තවද භාණ්ඩ මෙ.ටො.2.9 ක් ප්‍රවාහනය කළ අතර ටො.කි.මී.175.7 කි.

දක්ෂිණ දුම්රිය මාර්ගය වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය යටතේ ඉදිවන දුම්රිය මාර්ගය.

ඉන්දියානු ණය ආධාර ක්‍රමය යටතේ කොළඹ සිට මාතර දක්වා වූ දුම්රිය මාර්ගය නවීකරණය කිරීමේ කටයුතු සිදු කරමින් පවතී. ඒ යටතේ ගාල්ල සිට මාතර දක්වා වූ කි.මී. 43 නවීකරණය කර ධාවන කටයුතු ආරම්භ කර ඇති අතර ගාල්ල සිට දකුණු කළුතර දක්වා වූ කොටසේ ඉදිකිරීම් කටයුතු සිදුකරමින් පවතී. මෙම නවීකරණ කටයුතුවලින් අනතුරුව පැයට කි.මී. 100 ක වේගයකින් ගමන් කිරීමට හැකියාව ලැබේ. මෙම ව්‍යාපෘතිය යටතේ දෙමටගොඩ, අලුත්ගම හා ගාල්ලේ දුම්රිය ධාවනාගාර ඉදිකරමින් පවතී. අලුත්ගම දුම්රිය ධාවනාගාරය සඳහා අවශ්‍ය කාර්යාල පරිශ්‍රයක්ද ඉදි කෙරිණි. තවද මාතර - කතරගම දුම්රිය මාර්ගයේ මුල් අදියර වන මාතර සිට බෙලිඅත්ත දක්වා ඉදි කිරීමේ මූලික කටයුතුවල නියුක්ත වූ අතර ඒ සඳහා ආධාර සපයනුයේ චීන රජය විසිනි.

දක්ෂිණ දුම්රිය මාර්ගය වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය යටතේ ඉදිවන දුම්රිය ධාවනාගාර.

තවද උතුරු දුම්රිය මාර්ගය නැවත ඉදිකිරීම් කටයුතු ආරම්භ කර ඇත. ඉන්දියානු ණය ආධාර යටතේ ඉදි කරනු ලබන මෙම ව්‍යාපෘති යටතේ උතුරු මාර්ගය මැදවච්චියේ සිට තලෙයිමන්නාරම් දක්වාත් ඕමන්තේ සිට කන්කසන්තුරේ දක්වාත් නැවත ඉදි වනු ඇත.

සංඥා පද්ධතිය නඩත්තු කිරීමේ කටයුතු 2011 වසරේද කාර්යක්ෂම ලෙස පවත්වා ගෙන ගිය අතර ජා- ඇල සිට සීදුව දක්වා නව සංඥා පද්ධතියක් ස්ථාපිත කරන ලදී. පසුගිය වසරට සාපේක්ෂව 2011 වසරේදී සංඥා දෝෂ සංඛ්‍යාව ද අඩු කර ගැනීමට හැකිවිය.

දුම්රිය ආරක්ෂක හමුදාවේ වැටලීම් කටයුතු නොකඩවා සිදු කළ අතර වැඩි දඩ මුදල් වලින් ආදායමක් ලබා ගන්නා ලදී. තවද අනවසර පදිංචිකරුවන් ඉවත් කිරීම, දුම්රිය ඉඩම් වලින් ආදායම් එකතු කිරීම ආදී කටයුතු නොකඩවා සිදු කරන ලදී.

ඉන්දියානු ණය ආධාර යටතේ බලවේග කට්ටල 20 න් 2011 වසර අවසන් වන විට බලවේග කට්ටල 15 ක් ගෙන්වන ලදී. මෙය කාර්යක්ෂම දුම්රිය සේවාවක් මගී ජනතාවට ලබා දීම සඳහා බෙහෙවින් උපකාරී විය. මෙම බලවේග කට්ටල නව කාර්යාල දුම්රිය සේවා කීපයක් හා තදාසන්න සේවා සඳහා යොදා ගන්නා ලදී. ඉන්ධන පිරිවැය ඉහළ යෑම,ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාවලියේ පවතින ප්‍රමාදයන්, පරිපාලන කාර්යක්ෂමතාව හා මූල්‍ය ගැටළු ආදී අභියෝගයන් හා ගැටළුකාරී තත්වයන් හමුවේ වුවද 2011 වසරේ

සතුටුදායක මට්ටමේ කාර්ය සාධනයක් අත්පත් කර ගැනීමේ හැකියාව ලැබිණි. ඉහළ යන මගී ඉල්ලුමට හා දුම්රිය වෙතට ඇදෙන මගී සංඛ්‍යාවේ ප්‍රවනතාවයක් පෙන්නුම් කරන අතර ඒ සඳහා මුහුදුබඩ දුම්රිය මාර්ගය නවීකරණය කිරීම හා ඉක්මණින් හා කළට වේලාවට පැමිණිය හැකිවීම, කාර්යාලීය දුම්රිය සේවා වැඩි වීම, සම්පාදනය කිරීමේදී බස් ගාස්තු වැඩි වීම ආදී කරුණු වැදගත් වේ. ඉදිරියේදී අළුතෙන් ගෙන්වන ලද ඉන්දියානු බලවේග කට්ටල හා 2012 වසරේදී චීනයෙන් ආනයනය කිරීමට අපේක්ෂිත නව බලවේග කට්ටල සේවයේ යෙදවීම තුළින් වැඩි මගී පිරිසක් හා ඔවුන්ට සුව පහසු සේවාවක් සැපයීමට හැකියාවක් ලැබෙන අතර ආදායම් මට්ටමද ඉහළ යනු ඇත.

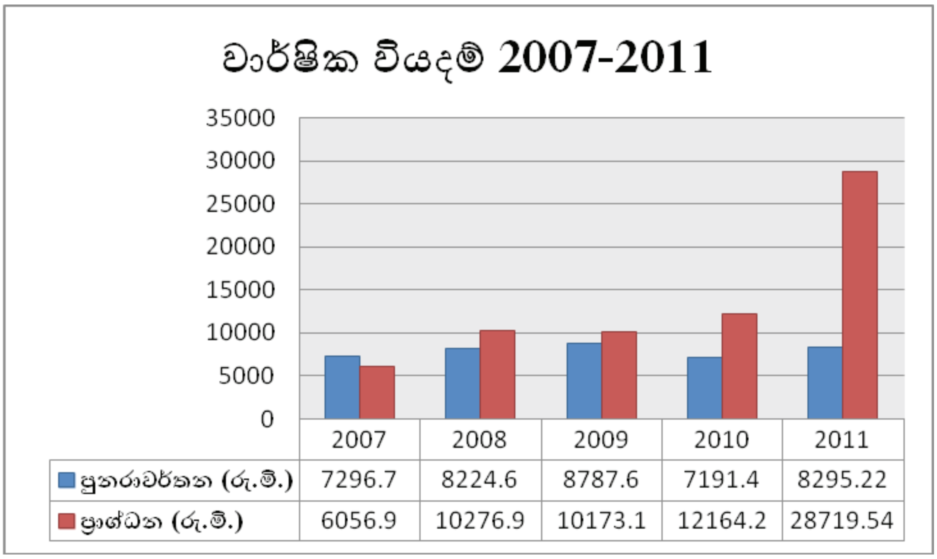
3.1 කාර්ය සාධන දර්ශක

අංකය	කාර්ය සාධනය දර්ශකය	2010	2011
01	දුම්රිය ඇණිය(සේවය සඳහා ඇති)		
	2.1එන්ජින්	89	56
	2.2බලවේග කට්ටල	42	52
	2.3මැදිරි	525	525
	2.4ගැල්	722	722
02	දුම්රිය ඇණිය (යහපත් සේවාවක් පවත්වා ගෙන යෑම සඳහා අවශ්‍ය වන)		
	3.1එන්ජින්	110	110
	3.2බලවේග කට්ටල	60	60
	3.3මැදිරි	800	800
	3.4ගැල්	1,200	1,200
03	දුම්රිය ධාවනය		
	4.1මගී සංඛ්‍යාව(මි)	101.5	103.1
	4.2භාණ්ඩ(මෙ.ටො.)	2.7	2.9
04	දුම්රිය ධාවනය(කි.මී.මිලියන)		
	5.1 මගී	4,352.8	4,526.9
	5.2 භාණ්ඩ	162.8	175.7
	5.3 දුම්රිය	9.7	10.04
05	මුළු ආදායම(රු.මි.)	4018	4,235.38
	6.1මගී	3,112.6	3,239.54
	6.2භාණ්ඩ	419.8	398.11
	6.3වෙනත්	485.6	597.72
06	මුළු වියදම(රු.මි.)	18,850.7	37,014.76
	7.1පුණරාවර්තන වියදම	7,810.75	8,295.22
	7.1.1පඩි නඩි	5,144	3,172.76
	7.1.2නඩත්තු	2,047.4	2,047.4
	7.2 ප්‍රාග්ධන වියදම	11,362.78	28,719.54
07	ඉන්ධන පරිභෝජනය (ඔටෝ ඩීසල් ලී.මි)	29.37	30.48
	ඉන්ධන සඳහා මුළු වියදම(රු.මි)	2,144	2,560.24
08	9.1මුළු සේවක සංඛ්‍යාව	15,603	17,360

04 මූල්‍ය හා භෞතික ප්‍රගතිය

මූල්‍ය ප්‍රගතිය- 2011

අංකය	වියදම	ප්‍රතිපාදන (රු.මි.)	තත්‍ය වියදම (රු.මි.)	ප්‍රගතිය %
01	පුණරාවර්තන වියදම	8,473.72	8,295.22	**97.89**
02	ප්‍රාග්ධන වියදම	28,977.93	28,719.54	**99.11**
	මුළු වියදම	**37,451.65**	**37,014.76**	**98.5**



උප දෙපාර්තමේන්තු වල මූල්‍ය ප්‍රගතිය- 2011

#	උප දෙපාර්තමේන්තුව	වෙන් කළ මුදල(රු.මි)		වියදම(රු.මි)		ඉලක්ක සපුරා ගැනීමේ ප්‍රතිශතය	
		පුණරාවර්තන	ප්‍රාග්ධන	පුණරාවර්තන	ප්‍රාග්ධන	පුණරාවර්තන	ප්‍රාග්ධන
1	දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරි කාර්යාලය(දු.සා., ප්‍ර.දු.ග., දු.ග.අ,)	434.69	8.6	411.39	7.97	94.64	92.67
2	ශ්‍රී ලංකා ජර්මන් කාර්මික අභ්‍යාස ආයතනය	16.26	6.5	16.15	4.38	99.9	67.38
3	ධාවන බල	3,024.98	424.02	3,015.85	423.44	100	99.86
4	ගමනාගමන අධිකාරි	1,979.69	0.5	1,915.89	0.37	96.77	74
5	වාණිජ අධිකාරි	27.64	2.5	24.64	1.38	89.15	55.2
6	ආරක්ෂක හමුදාව	263.05	0.55	260.77	0.53	99.13	96.36
7	ප්‍රධාන යාන්ත්‍රික ඉන්ජිනේරු	878.39	4,709.38	878.38	4,699.86	99.9	99.79
8	මාර්ග හා කර්මාන්ත	1,626.98	23,465.52	1,553.37	23,222.17	95.48	98.96
9	සංඥා හා විදුලි සංදේශ	222.04	360.32	218.78	359.44	98.53	99.75
එකතුව		**8,473.72**	**28,977.93**	**8,295.22**	**28,719.54**	**84.53**	**99.11**

පුනරාවර්තන වියදම
ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය සේවය

#	වියදම් ඓතමය	වෙන් කළ ප්‍රතිපාදන (රු.මි.)	තත්‍ය වියදම (රු.මි.)	ප්‍රගතිය %
01	පුද්ගල පඩිනඩි	5,572.88	5,427.94	97.39
02	ගමන් වියදම්	289.72	278.85	96.25
03	සැපයුම්	2,151.93	2,146.69	99.75
04	නඩත්තු වියදම්	69.45	64.19	92.77
05	ගිවිසුම්ගත සේවා	338.31	327.6	96.83
06	වෙනත් වියදම්	51.34	49.8	97.0
	එකතුව	**8,473.63**	**8,295.07**	**97.89**

මූල්‍ය හා භෞතික ප්‍රගතිය - 2011
(2011 අයවැය ප්‍රතිපාදන අනුව)
ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය සේවය

ප්‍රාග්ධන වියදම

ව්‍යාපෘතිය	වැඩ සටහන/ක්‍රියාකාරකම	මූල්‍ය ප්‍රතිපාදන			භෞතික ප්‍රගතිය %
		මූල්‍ය ඉලක්කය (රු.මි.)	සත්‍ය වියදම (රු.මි.)	ප්‍රගතිය %	
1	සාමාන්‍ය පරිපාලනය.	**9.20**	**8.49**	100	100
2	කාර්යාල උපකරණ සහ දැව භාණ්ඩ මිල දී ගැනීම.	4.12	4.12		
3	දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරී කාර්යාලය.	1.9	1.9		
	ප්‍රධාන ගණකාධිකාරී කාර්යාලය.	1.4	1.4		
	ගබඩා අධිකාරී කාර්යාලය.	1.49	1.49		
	ආසන වෙන් කරවා ගැනීමේ ක්‍රමය ප්‍රවේශ පත්‍ර නිකුත් කිරීමේ ක්‍රමය.	0.08	0.08	100	100
	තොරතුරු හා තාක්ෂණය දුම්රිය සේවය සඳහා හඳුන්වා දීම.	3.05	0.75	25	25
	පුහුණුවීම් හා සංවර්ධනය ආරක්ෂක සේවය.	0.70	0.70	100	30
	කාර්යාල උපකරණ සහ දැව භාණ්ඩ මිල දී ගැනීම.	0.25	0.25		

	පුහුණුවීම් හා සංවර්ධනය ශ්‍රී ලංකා ජර්මන් දුම්රිය කාර්මික අභ්‍යාස ආයතනය.	0.30	0.28		
02	යන්ත්‍ර සහ උපකරණ.	0.25	0.25		
	යන්ත්‍ර සහ උපකරණ.	6.00	3.94		
03	ගමනාගමන.				
	පුහුණුවීම් හා සංවර්ධනය.	0.50	0.37	74	40
	වාණිජමය ක්‍රියාකාරකම්.	2.50	1.34	54	48
	කාර්යාල උපකරණ සහ දැව භාණ්ඩ මිල දී ගැනීම.	2.00	1.14		
	පුහුණුවීම් හා සංවර්ධනය.	0.50	0.24		
04	සුළු අළුත්වැඩියා.	424.02	423.44	99	100
	එන්ජින් ගැල් මැදිරි වල සුළු අළුත්වැඩියාවන් සඳහා අමතර කොටස්.	120.76	120.76	100	100
	ධාවනාගාර වැඩි දියුණු කිරීම.	20.94	20.94	100	100
	පුහුණුවීම් හා සංවර්ධනය.	0.25	0.14	56	45
	ප්‍රධාන අළුත්වැඩියාවන්.	**3,252.87**	**3,243.64**	99	100
	එන්ජින් ගැල් මැදිරි වල සුළු අළුත්වැඩියාවන් සඳහා අමතර කොටස්.	1,064.06	1,064.06	100	90
	මැදිරි අළුත්වැඩියා කිරීම.	41.99	41.99		
	එන්ජින් අමතර කොටස් මිල දී ගැනීම.	109.15	109.15		
	දුම්රිය මැදිරි අළුත්වැඩියා ව්‍යාපෘතිය.	0.08	0.15	10	12
	පාකිස්තානයෙන් තෙල් ටැංකි 24 ක් මිල දී ගැනීම.	158.95	158.91	100	100
	ඉන්දියාවෙන් බලවේග කට්ටල 20 ක් මිල දී ගැනීම.	3.30	3.28		
	එම	3,074.53	3,074.53	100	100
	චීනයෙන් බලවේග කට්ටල 13 ක් මිල දී ගැනීම.	6.09	6.06	86	10
	පුහුණුවීම් හා සංවර්ධනය.	0.25	0.21	2	8
	මාර්ග හා කර්මාන්ත නඩත්තුව.	23,268.46	23,035.93	99	100
04	ගොඩනැගිලි හා ඉදි කිරීම්.	109.58	109.58	100	100
	එම සං/වි උප දෙපා.	3.89	3.89	100	50
	සං/වි උප දෙපා කර්මාන්ත ශාලා කාර්යාලය ඉදි කිරීම.	2.43	2.43	100	100
	ප්‍ර යා ඉ උප දෙපා. වේ කර් ශාලා යටිතල පහසුකම් හා අංගන සංවර්ධනය.	0.26	0.26	100	100

	කර්මාන්ත ශාලා වහල සහ වැහි පිහිලි.	0.001			
	කර්මාන්ත ශාලා කාණු පද්ධතිය.	27.36	27.36	100	30
	මෝටර් රථ මිල දී ගැනීම.		0.55		
	ටැම්පින් මැෂින් මිල දී ගැනීම.	2.64		90	
	කාර්යාලීය උපකරණ මිල දී ගැනීම.	0.65			
	වානේ පාලම්.				
	බෙල්ජියම් පාලම් ව්‍යාපෘතිය.	50	4193		
	ස්ථිර මාර්ග නඩත්තුව.	2,302.03	2,302.03	100	100
	කොන්ක්‍රීට් සිල්පර නිෂ්පාදන ශාලාව.	192.49	192.49	100	100
	රාගම - පුත්තලම දුම්රිය මාර්ගය.	30.28	30.28	100	100
	කැළණිවැලි දුම්රිය මාර්ගය.	19.33	19.33	100	100
	උතුරු දුම්රිය මාර්ගය වැඩි දියුණු කිරීම(තාන්ඩිකුලම්- ඕමන්තේ).	58.76	58.76	100	100
	උතුරු කළුතර සිට පයාගල දක්වා දුම්රිය මාර්ගය ද්විත්වකරණය.	1.48	1.48	100	100
	දුම්රිය ස්ථාන වැඩි දියුණු කිරීම.	43.92	43.92	100	100
	මාර්ගය හරහා ඇති දුම්රිය මාර්ග වැඩි දියුණු කිරීම.	3.92	3.92	100	75
	ඔරුගොඩවත්ත කැළණිය අතර තුන් වන මාර්ගය ඉදි කිරීම.	1.88	1.87	99.2	60
	ඉන්දීය ණය ආධාර යටතේ මුහුදුබඩ දුම්රිය මාර්ගය නවීකරණය.	4,645.62	4,645.62	100	100
	එම.	306.66	306.66	100	100
	නැගෙනහිර දුම්රිය මාර්ගය සංවර්ධනය කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය.	50	41.24	90	90
	එම.	1,309.96	1,309.06	100	100
	ඕමන්තේ පලෙයි දුම්රිය මාර්ගය නැවත ඉදි කිරීම.	5,293.95 77.63	5,290.92 2.46	99.9	85
	එම.				
	මැදවච්චිය මඩු දක්වා දුම්රිය මාර්ගය නැවත ඉදි කිරීම.	3,162.44	3,162.44	100	75
	එම.	100	5,42	100	75
	මඩු තලෙයිමන්නාරම දක්වා දුම්රිය මාර්ගය නැවත ඉදි කිරීම.	5,385.98	5,385.98	100	
	එම.	50	0.23		
	පලෙයි සිට කන්කසන්තුරේ දක්වා දුම්රිය මාර්ගය නැවත ඉදි කිරීම.	1.18			

04	**සංඥා හා විදුලි සංදේශ**	**360.32**	**359.44**	99.8	100
	සංඥා හා විදුලි සංදේශ ක්‍රමය නඩත්තු කිරීම.	133.49	133.49	100	100
	කාර්යාලීය උපකරණ මිල දී ගැනීම.	0.65	0.65	100	100
	මරදාන කොටුව අතර 4 වන මාර්ගයට සහ ඔරුගොඩවත්ත කැළනිය අතර 3 වන මාර්ග යට සංඥා ක්‍රමය ස්ථාපිත කිරීම.	0.76	0.76	100	100
	මරදාන වාද්දුව අතර මධ්‍යගත සංඥා ක්‍රමය හඳුන්වා දීම.	141.32	141.32	100	70
	ජා-ඇල සීදුව දක්වා ද්විත්ව මාර්ගය සඳහා සංඥා ස්ථාපිත කිරීම.	1.87	1.87	98	100
	උතුරු දුම්රිය මාර්ගය සඳහා සංඥා ක්‍රමය ස්ථාපිත කිරීම.	1	0.39	30	10
	ආරක්ෂිත දුම්රිය හරස් මාර්ග ස්ථාපිත කිරීම (ස්වයංක්‍රිය).	16.33	16.33	100	100
	Installation of Stand by Batteries.	6.27	6.27	100	100
	පුහුණුවීම් හා සංවර්ධනය.	0.25			

05 ධාවනබල සැපයුම හා දුම්රිය ඇණිය

කාර්යක්ෂම හා සුවපහසු මගී ප්‍රවාහනයක් ලබා දීමේ අරමුණෙන් දුම්රිය බලවේග කට්ටල, මගී මැදිරි, දුම්රිය එන්ජින් වල අළුත්වැඩියා කටයුතු හා කාර්ය මණ්ඩල පහසුකම් වර්ධනය කිරීම සඳහා පහත සඳහන් අංශයන්හි අළුතෙන් නිම කිරීම්, නවීකරණ හා අළුත්වැඩියා කටයුතු සිදු කරන ලදී.

01 මාලිගාවත්ත අංගනය.

1.1 මෙම බලවේග ධාවනාගාර අංගනයේ නව ව්‍යාපෘති කර්මාන්ත ශාලාව අවශ්‍ය යන්ත්‍ර හා උපාංග එකතු කිරීමෙන් අළුතෙන් ඉදි කරන ලදී.

1.2 මගී මැදිරි පරීක්ෂා කිරීම සඳහා භූගත කුටියක් ඉදි කිරීම.

1.3 ජලය බැස යෑමේ කාණු පද්ධතිය 60% ක වැඩ නිම කිරීම.

02 දෙමටගොඩ ධාවනාගාරය.

2.1 දෙමටගොඩ ධාවනාගාරයේ ඉදි කිරීම් කටයුතු 75 % කින් පමණ නිම කර ඇත.

2.2 එන්ජින් එසවීම සඳහා ස්ථානයක් සකස් කර අළුතෙන් Lifting jac මිල දී ගෙන සවි කිරීම.

03 කොළඹ ධාවනාගාරයේ අළුත්වැඩියා කටයුතු හා කාණු පද්ධතිය අළුත්වැඩියා කටයුතු කිරීම.

විදුලි බලවේග කට්ටල ධාවනාගාරයේ (PCS) අළුත්වැඩියා කටයුතු 75 % ක් පමණ නිම කිරීම හා ජල විදුලි එන්ජින් ධාවනාගාරයේ (HLS) ආපන ශාලාවේ අළුත්වැඩියා කටයුතු නිම කිරීම.

04 දිස්ත්‍රික් ධාවනබල පරීක්ෂක නිල කාමරයේ අළුත්වැඩියා කටයුතු නිම කිරීම හා ප්‍රධාන ධාවනබල ඉන්ජිනේරු කාර්යාලයේ අළුත්වැඩියා කටයුතු නිම කිරීම.

දුම්රිය ඇණිය

දෛනික දුම්රිය සේවාවන් පවත්වාගෙන යාම සඳහා ප්‍රධාන වශයෙන් උපයෝගී කර ගන්නා එන්ජින් කාණ්ඩය වන ඩීසල් විදුලි එන්ජින් සංඛ්‍යාව දිනකට සපයණු ලබන සාමාන්‍ය සංඛ්‍යාව 58 ත් 60ත් ආසන්නයේ පැවතුණි. මෙම තත්වය වැඩි දියුණු කිරීම සඳහා දුම්රිය එන්ජින් අළුත්වැඩියා කිරීමේ දී කර්මාන්ත ශාලාව හා ධාවනාගාර වලදී ගතවන කාල චක්‍රය තව දුරටත් කෙටි කිරීම සඳහා හඳුන්වා දෙන ලද වැඩ සටහන අඛණ්ඩව ක්‍රියාත්මක කරන ලදී. ධාවනාගාර වැඩි දියුණු කිරීමේ වැඩසටහන මගින් එදිනෙදා අළුත්වැඩියා කිරීමේ වැඩසටහන් වල ගුණාත්මකභාවය වැඩි කිරීමට හැකි විය. වසර අවසන් වන විට දිනකට සැපයෙන ඩීසල් විදුලි එන්ජින් සංඛ්‍යාව 55 ආසන්නයට ගෙන ඒමට හැකි විය.

2011 වර්ෂයේදී ධාවනයට එක්කළ S II වර්ගයේ බලවේග කට්ටලය.

නව බලවේග කට්ටල(S11) 15 ක් හඳුන්වා දීම මගින් කොළඹ තදාසන්න සේවය ශක්තිමත් කිරීමට හැකි විය. මෙහිදී අනුගමනය කළ උපක්‍රමය වූයේ තදාසන්න සේවා දුම්රිය වල මගී ධාරිතාවය ඉහළ නැංවීමය. මේ සඳහා කාර්ය බහුල වේලාවන්හිදී ද්විත්ව බලවේග කට්ටල යොදා ගන්නා ලදී.

5.1 ධාවන බල යටිතල පහසුකම්

රු.මි. 120 ක වියදමින් කොළඹ ධාවනාගාර වැඩි දියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය යටතේ පහත දක්වා ඇති ප්‍රගතිය ලබා ඇත.

1. ***මාලිගාවත්ත අංගනය***
   කර්මාන්ත ශාලාව සහ මගී මැදිරි සුද්ධ කිරීමේ පද්ධතිය නවීකරණය කොට උත්කර්ශන යන්ත්‍රය (Hoist) සවිකිරීම. ජලය බැස යාම ක්‍රමවත් කිරීම සඳහා කාණු පද්ධතිය පිළිසකර කරන ලදී.

2. ***ධාවනාගාරය -දෙමටගොඩ***
   සියළුම අපහරණ ඉවත්කොට ටර්න් ටේබල් නැවත යථාවත් කිරීම.

3. ***කොළඹ අංගනය***
   කොළඹ අංගනයේ කර්මාන්ත ශාලාව නවීකරණය කිරීම. ෂන්ටින් රියදුරු සඳහා විවේක කාමර ඉදිකර භාර දෙන ලදී.

4. ***බලවේග ධාවනාගාරය - මාලිගාවත්ත***
   නව කර්මාන්තශාලාවක් ඉදිකිරීම.

5. ***විදුලි බලවේග ධාවනාගාරය***
   ධාවනාගාර ගොඩනැගිල්ලක් අළුතින් එක්කිරීම සහ එහි කාර්ය මණ්ඩලය සඳහා විවේක කාමර පහසුකම් ලබා දීම.

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

2010 වසර තුළ එංජින් බිඳවැටීම් සංඛ්‍යාව 593 ක් වන අතර 2011 වසර තුළ දී එය 575 දක්වා අඩු වීමක් පෙන්නුම් කරයි. 2010 වසර තුළ ධාවනය වූ එංජින් කිලෝමීටර ප්‍රමාණය 11,261,099 ක් වූ අතර 2011 වසර තුළ එය 11,624,905 ක් විය. එය පසුගිය වසරට සාපේක්ෂව 3%ක වැඩිවීමක් පෙන්නුම් කරයි. ඒ සඳහා උපයෝගී වූ ඉන්ධන ලීටර ප්‍රමාණය 2010 වසරේදී 29,374,946ද 2011වසරේදී 30479035 ක් ලෙස ද දැක්විය හැක. ඒ අනුව එක් කිලෝමීටරයක් ධාවනය සඳහා වැයවූ සාමාන්‍ය ඩීසල් ලීටර ප්‍රමාණය 2.6 ලෙස දැක්විය හැක.

5.2 සාමාන්‍ය දෛනික ධාවන බල සැපයුම

ඩීසල් ජල විදුලි දුම්රිය එන්ජින්

වර්ගය/ඛාණ්ඩය	නඩත්තුවේ පවත්නා ප්‍රමාණය	සේවය සඳහා අවශ්‍ය ප්‍රමාණය	සේවය සඳහා ලැබූ ප්‍රමාණය
W1	3	1	1
W2	1	1	0
W3	10	8	8
Y	28	21	20
S5	3	2	2

ඩීසල් විදුලි එන්ජින්

වර්ගය/බාණ්ඩය	නඩත්තුවේ පවත්නා ප්‍රමාණය	සේවය සඳහා අවශ්‍ය ප්‍රමාණය	සේවය සඳහා ලැබූ ප්‍රමාණය
M2	13	10	9
M4	14	10	10
M5B	4	3	3
M5C	7	5	6
M6	14	11	11
M7	15	10	8
M8	8	6	5
M8A	2	1	1
M9	9	6	4

මෙම වසර තුළ සේවා පවත්වාගෙන යෑම සඳහා අවශ්‍ය සාමාන්‍ය දෛනික ඩීසල් එංජින් සංඛ්‍යාව 60 ක් වූ අතර එය 57 මට්ටමක පහත්වාගෙන යෑමට හැකි විය. එමෙන්ම බලවේග කට්ටල 53ක් සාමාන්‍ය සේවා අවශ්‍යතා සපුරාලීම සඳහා මෙම වසර තුළ අවශ්‍ය වූ අතර එය 49 මට්ටමේ පවත්වාගෙන යෑමට හැකියාව ලැබුණි.

5.3 ඉන්ධන භාවිතය

ධාවනබල සැපයුම (එන්ජින් හා බලවේග කට්ටල) සඳහා භාවිතා කරන ලද ඉන්ධන

අංකය	ඉන්ධන වර්ගය	2010 (ලීටර්)	2011 (ලීටර්)
01	පෙට්‍රල්		
02	ඩීසල්	29,374,946	30,479,035
03	ලිහිසි තෙල්		
04	අනෙකුත්		
05	ඉන්ධන සඳහා වියදම රු. මි.	2,144	2,560
06	එන්ජින් කි.මී.	11,261,099	11,624,905

2010 වසර හා සසඳන විට 2011 වසරේදී මුළු ඉන්ධන භාවිතය වැඩි වී තිබෙන අතර ඒ සඳහා ධාවනය කළ එන්ජින් කි මී ප්‍රමාණය පසුගිය වසරට වඩා 3.5 % කින් ඉහළ යෑම මූලික හේතුව විය. මෙයට සාපේක්ෂව ඉන්ධන සඳහා වන වියදමද පසුගිය වසරට වඩා 19 % කින් වැඩි වී ඇත.මේ වසරේ ඉන්දියාවෙන් ගෙන්වන ලද නව බලවේග කට්ටල (S 11) ධාවනයට එක් කිරීම, ධාවනය කළ දුම්රිය සංඛ්‍යාව හා ගමන් වාර ගණන වැඩි වීම යන කරුණු මේ කෙරෙහි බලපා ඇත.

2011 වර්ෂයේ එන්ජින් දෝෂයන් 660 ක් වාර්තා වී තිබෙන අතර එය පසුගිය වසරට සාපේක්ෂව 11% ක වැඩි වීමකි.

පහත වගුවෙන් දැක්වෙන්නේ එන්ජින් දෝෂයන් පිළිබඳ සාරාංශයකි.

වර්ෂය	එන්ජින් දෝෂ සංඛ්‍යාව
2009	583
2010	593
2011	660

ඉහත දත්තයන් සැලකීමේදී දුම්රිය එන්ජින් වල කාර්යක්ෂමතාවය පිළිබඳ එතරම් සෑහීමකට පත් විය හැකි මට්ටමක නොපවතී. මෙයට මූලිකව බලපා ඇත්තේ දැනට දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව සතුව වසර 40 කට වඩා පැරණි එන්ජින් අළුත්වැඩියා කටයුතු සිදු කරමින් ධාවනයේ යෙදවීමයි.

කෙසේ වුවද ධාවනබල උප දෙපාර්තමේන්තුව 2011 වර්ෂය තුළ මහත් අපහසුතා මැද වුවද සුදුසු පරිදි මෙම එන්ජින් ධාවනයට එකතු කිරීමට වැදගත් දායකත්වයක් ලබා දී ඇත.

06 ස්ථිර මාර්ග පද්ධතිය හා ගොඩනැගිලි

දුම්රිය ධාවනය කාර්යක්ෂම කිරීම සඳහා ස්ථිර දුම්රිය මාර්ග ජාලයේ නඩත්තු කටයුතු කිරීම මේ වසරේදී ක්‍රියාත්මක කිරීම සිදු වූ අතර ඒ සඳහා රු. මි 2302 ක් පමණ වැය වී ඇත.මේ යටතේ ස්ථිර මාර්ගය සඳහා සිල්පර දැමීම, රේල් පීලි දැමීම, බැලස්ට් ඇතිරීම හා ගොඩනැගිලි, විවේක කාමර, කාර්යාල ගොඩනැගිලි, ගබඩා කාමර, නව කර්මාන්ත ශාලා ගොඩනැගිලි, සේවක නිවාස හා සංචාරක බංගලා නඩත්තු කටයුතු ආදිය ඇතුළත් වේ.

ප්‍රධාන මාර්ගය. නැගෙනහිර මාර්ගය. උතුරු මාර්ගය. පුත්තලම මාර්ගය. කැළණිවැලි මාර්ගය ආදී දුම්රිය මාර්ගයන්හි නවීකරණයන් අඛණ්ඩව ක්‍රියාත්මක කළ අතර ඒ හේතුවෙන් පහත සඳහන් පරිදි ද වේග සීමා ඉවත් කිරීමට හැකි විය.

- කොළඹ සිට රඹුක්කන දක්වා වේග සීමා 12 ක් ඉවත් කිරීම.
- කැළණිවැලි මාර්ගයේ කොළඹ සිට පාදුක්ක දක්වා වේග සීමා ඉවත් කිරීම.

මාර්ග නඩත්තුව සඳහා උපයෝගී කර ගත් ද්‍රව්‍ය

යොදා ගත් ද්‍රව්‍ය	ප්‍රමාණය
රේල් පීලි	3,017
දැව සිල්පර	75,577
කොන්ක්‍රීට් සිල්පර	52,669
වානේ සිල්පර	13,170
බැලස්ට් (කියුබ්)	15,043

දුම්රිය මාර්ගයේ නඩත්තු කටයුතු අඛණ්ඩව සිදු කළ අතර 2011 වසර අවසන් වන විට දැව සිල්පර 75557 ක් කොන්ක්‍රීට් සහ වානේ සිල්පර පිළිවෙලින් 52669 ක් සහ 13170 ක් ලෙස මාර්ගයේ අතුරන ලදී. වසර අවසන් වන විට බැලස්ට් කියුබ් 15043 ක් පමණ මාර්ග නඩත්තුව සඳහා යොදා ගනු ලැබීය.

2011 වර්ෂය තුළ දුම්රිය මාර්ගයන්හි නඩත්තු හා අළුත්වැඩියා කටයුතු සඳහා භාවිතා කළ රේල් පීලි සිල්පර බැලස්ට් පහත ලේඛණයේ දැක්වේ.

අංකය	ද්‍රව්‍ය	2010	2011
01	රේල් පීලි	32,919	135,781
02	දැව සිල්පර	156,491	75,577
03	කොන්ක්‍රීට් සිල්පර	42,603	52,669
04	වානේ සිල්පර	10,665	13,170
05	බැලස්ට් කියුබ්	23,338	15,043

2011 වර්ෂයේදී ස්ථිර මාර්ග පද්ධතිය නවීකරණ කටයුතු කාර්යක්ෂමව සිදු කළ බැවින් ඒ සඳහා නව රේල් පීලි යෙදීම වැඩි වී ඇත. දැව සිල්පර සැපයීමේ ගැටළු නිසා කොන්ක්‍රීට් සිල්පර භාවිතා කිරීම වැඩි වී තිබෙන අතර විශේෂයෙන් උඩරට දුම්රිය මාර්ගයේ වානේ සිල්පර ඇතිරීම සිදු කරන බැවින් එම සිල්පර භාවිතය වැඩි වී ඇත.

එක් එක් මාර්ගයන් නඩත්තු කිරීම සඳහා භාවිතා කරන ලද සිල්පර සහ බැලස්ට් පිළිබඳ විස්තරයක් පහත වගුවෙන් පෙන්වා දිය හැක.

අංකය	මාර්ගය	දැව සිල්පර	කොන්ක්‍රීට් සිල්පර	වානේ සිල්පර	රේල් පීලි අඩි	බැලස්ට් කියුබ්
01	ප්‍රධාන මාර්ගය	29,717	16,660	13,170	135,781	6,316
02	ජාඇල සීදුව ද්විත්ව මාර්ගය	3,449	8,835	-	-	3,348
03	කැළණිවැලි මාර්ගය	4,773	2,654	-		1,815
04	උතුරු මාර්ගය (තාන්ඩිකුලම්-ඕමන්තේ)	12,271	12,595	-		1,645
05	නැගෙනහිර මාර්ගය	25,357	11,925	-		1,919

2010 වර්ෂයේදී පැවති මුළු දුම්රිය පීලි පැනීම් සංඛ්‍යාව 173 සිට 2011 වර්ෂයේදී එය 141 දක්වා අඩු වී ඇත. තවද පහත වගුවේ සඳහන් පරිදි දුම්රිය වේග සීමා ඉවත් කිරීම සඳහා ද මෙම ස්ථිර මාර්ගයේ නඩත්තු කටයුතු ඉවහල් වී ඇත.

අංකය	මාර්ගය	ඉවත් කළ වේග සීමා	දුර (කි.මී.)
01	ප්‍රධාන මාර්ගය	101	20
02	මුහුදුබඩ මාර්ගය	82	20
03	නැගෙනහිර මාර්ගය	186	32
04	උතුරු මාර්ගය	76	13
	එකතුව	445	85

තවද 2011 වසරට අදාලව සිදු කරන ලද සංවර්ධන කටයුතු පහත සඳහන් පරිදි වේ.

- පාළම් 05 ක් ස්ථාපිත කිරීම.
- ප්‍රධාන සංඥා හා විදුලි සංදේශ උප දෙපාර්තමේන්තුවේ කාර්යාලය නඩත්තු කිරීම සහ අළුත්වැඩියා කටයුතු.

පහත සඳහන් පරිදි දුම්රිය ස්ථාන වැඩි දියුණු කිරීම.

ප්‍රධාන මාර්ගය	28
මුහුදුබඩ මාර්ගය	25
නැගෙනහිර මාර්ගය	06
උතුරු මාර්ගය	03

දුම්රිය හරස් මාර්ග 54 ක නඩත්තු කටයුතු කිරීම.

ප්‍රධාන යාන්ත්‍රික ඉන්ජිනේරු කර්මාන්ත ශාලා අංගනය වැඩි දියුණු කිරීම. මේ සඳහා මුහුදුබඩ දුම්රිය මාර්ගයේ ඉවත් කළ කොන්ක්‍රීට් සිල්පර 2180 ක් භාවිතයට ගනු ලැබීය.

තවද සනීපාරක්‍ෂක පහසුකම් වැඩි කිරීම ගබඩා අළුත්වැඩියා කිරීම හා නඩත්තු කටයුතු. කර්මාන්ත ශාලා අළුත්වැඩියා කටයුතු විවේක කාමර වල අළුත්වැඩියා කටයුතුද සිදු කරන ලදී.

දුම්රිය පීලි පැනීම්

වර්ෂය	පීලි පැනීම්		මුළු සංඛ්‍යාව
	විවෘත මාර්ග	දුම්රිය අංගන	
2009	63	108	171
2010	44	129	173
2011	49	92	141

2010 වර්ෂය හා සසඳන විට 2011 වර්ෂයේදී දුම්රිය පීලි පැනීම් 18 % කින් පමණ අඩු වී ඇත. මේ සඳහා මාර්ග පරීක්‍ෂක හා නඩත්තු කටයුතු විධිමත් ලෙස ක්‍රියාත්මක කිරීම බලපා ඇත.

මාර්ග හා පාළම්

- මරදාන මගී පාළමේ ඉදි කිරීම් කටයුතු සම්පූර්ණයෙන් නිම කිරීම.
- දෙමටගොඩ, රාගම, වල්පොල සහ වනවාසල, ගම්පහ, පල්ලෙවත්ත, මීගමුව, ගල්කිස්ස, දකුණු පයාගල, හැටන්, බදුල්ල, පොලොන්නරුව, මඩකලපුව ආදී දුම්රිය ස්ථාන වලට අවශ්‍ය නවීකරණ කටයුතු සම්පූර්ණ කිරීම.
- ගාල්ල සිට මාතර දක්වා හා කොරලවැල්ල දුම්රිය ස්ථාන වල වේදිකා දීර්ඝ කිරීම.
- උතුරු මාර්ගයේ දුම්රිය නැවතුම්පළවල් වැඩි දියුණු කිරීම.
- රත්මලාන කර්මාන්ත ශාලාවේ වැඩි දියුණු කිරීම.
- තෝරා ගත් පාළම් අළුත්වැඩියා කිරීම.
- ස්ථානාධිපති විවේක කාමර හා ධාවන බංගලා ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම.

ආදී කටයුතු ක්‍රියාත්මක කරන ලදී.

07 සංඥා හා විදුලි සංදේශ පද්ධතිය

කාර්යක්ෂම හා විශ්වාසදායි දුම්රිය ප්‍රවාහන සේවාවක් ලබා දීම සඳහා සමස්ථ දුම්රිය මාර්ගය ආවරණය කරමින් දැනට ක්‍රියාත්මක වන වර්ණ සංඥා ක්‍රමය හා ටැබ්ලට් ක්‍රමය අඛණ්ඩව හා විධිමත් ආකාරයෙන් නඩත්තු කටයුතු කරන ලදී. වසර 45 - 50 දක්වා පැරණි දැනට පවතින ක්‍රමය වෙනුවට නවීන වර්ණ සංඥා පද්ධතියක් පිහිටුවීමේ පියවරක් වශයෙන් කොළඹ කොටුව සිට වාද්දුව දක්වා වර්ණ සංඥා ක්‍රමය ප්‍රතිස්ථාපනය කිරීම යටතේ පාලන පද්ධතිය ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම සඳහා මෙම වසරේ රු. මි. 141 ක් වැය කරන ලදී.

තවද මරදාන - වාද්දුව, මරදාන - මීගමුව හා රඹුක්කන දක්වා ආවරණය වන පරිදි නව මධ්‍යගත පාලන ක්‍රමයක් සහිත සංඥා හා විදුලි සංදේශ පද්ධතියක් ස්ථාපිත කිරීම සඳහා ව්‍යාපෘති යෝජනා මුදල් හා ක්‍රම සම්පාදන අමාත්‍යාංශය වෙත භාර දී ඇත.

මේ සඳහා රු. මි. 191.87 ක මුදලක් වැය වූ අතර ප්‍රධාන වශයෙන් මරදාන, කොළඹ කොටුව, ගල්කිස්ස, අඹේපුස්ස, හලාවත, හැටන්, රොසැල්ල හා ගම්පොල දුම්රිය ස්ථාන ඇතුළු දුම්රිය අංගනයන් වල ස්ථාන 09 ක් මේ යටතේ නඩත්තු හා අළුත්වැඩියා කටයුතු කරන ලදී.

මෙම වසරේ සංඥා දෝෂ අඩු වීමේ ප්‍රගතියක් පෙන්නුම් කරනු ලැබූ අතර එය 2010 පැවති 2087 ක ප්‍රමාණය 2011 වර්ෂයේ 1877 දක්වා 210 කින් එනම් 10 % කින් පමණ අඩු වී ඇත.

2011 වසරට අදාල සංඥා හා විදුලි සංදේශ පහත සඳහන් සංවර්ධනයන්ද සිදු කරන ලදී.

- දුම්රිය හරස් මාර්ග සඳහා Bell &Light System 07 ක් ස්ථාපිත කිරීම.
- ජා ඇල සීදුව අතර ද්විත්ව මාර්ගය සඳහා සංඥා පද්ධතිය ස්ථාපිත කිරීම.
- මරදාන, කොටුව, ඔරුගොඩවත්ත, 4 වැනි මාර්ගය සඳහා සංඥා පද්ධතිය ස්ථාපිත කිරීම සඳහා කටයුතු කිරීම.
- සංඥා පද්ධතිය සඳහා Stand by Batteries ස්ථාපිත කිරීම.

සංඥා හා විදුලි සංදේශ දෝෂයන්

වර්ෂය	දෝෂයන් සංඛ්‍යාව
2009	2,195
2010	2,087
2011	1,877

සංඥා හා විදුලි සංදේශ දෝෂයන් පිළිබඳ සැලකීමේදී එම දෝෂයන්ගේ අඩු වීමක් දක්නට ලැබෙන අතර මෙය 2010 වසර හා සැසඳීමේදී 10% පමණ අඩුවීමකි. මෙය යහපත් ප්‍රවණතාවක් වන අතර වසර 30 කට වඩා පැරණි සංඥා පද්ධතිය සමඟ මෙවැනි මට්ටමක වර්ධනයක් පවත්වා ගෙන යෑම අභියෝගාත්මක ප්‍රගතියක් ඇති කර ගැනීමකි.

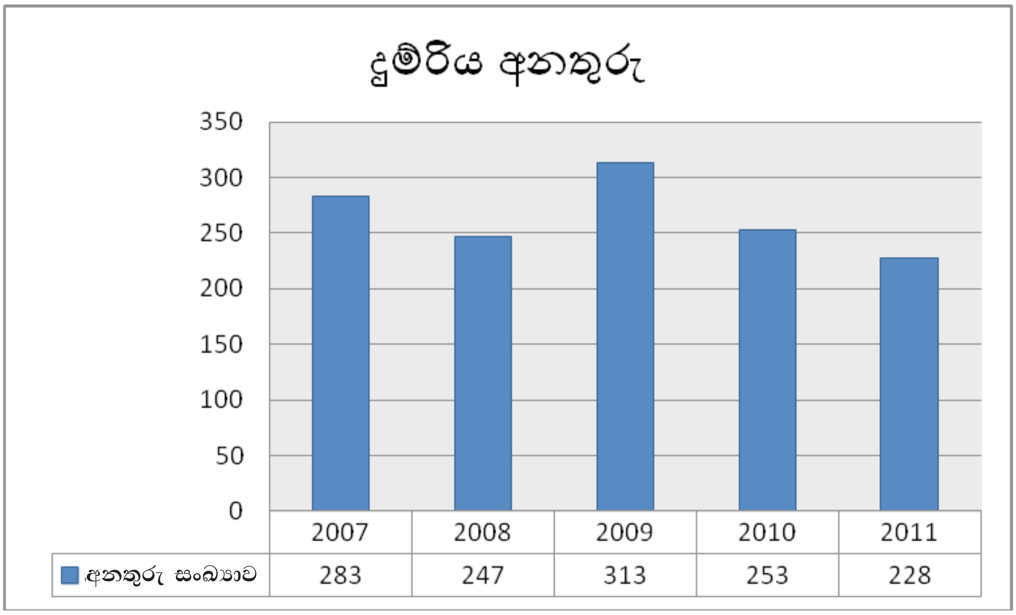
08 මෙහෙයුම් කාර්යක්ෂමතාවය

මගී ආරක්ෂාව විශ්වාසය හා නියමිත වේලාවට දුම්රිය ධාවනය කරමින් කාර්යක්ෂම මගී හා භාණ්ඩ ප්‍රවාහන සේවාවක් ලබා දීම සඳහා 2011 වර්ෂයේදීද උපරිම දායකත්වයක් ලබා දීමට කටයුතු කරන ලදී.

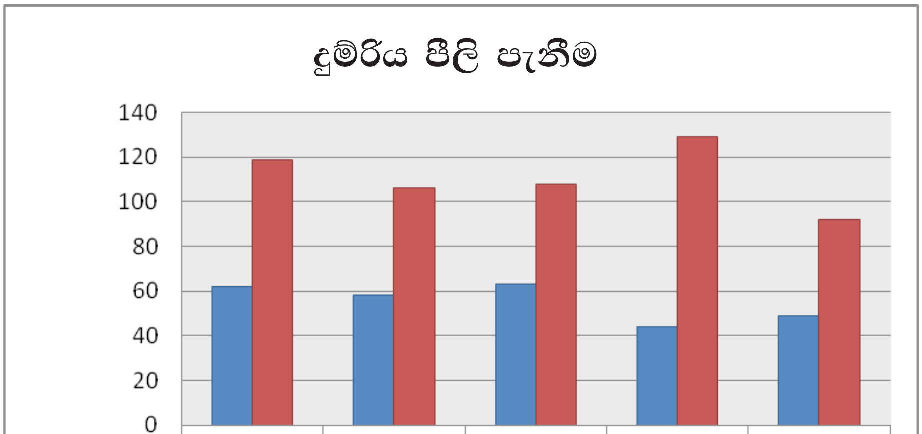
දුම්රිය අනතුරු හා පීලි පැනීම්

පහත වගුව මගින් 2010 හා 2011 වසරයන්හි දුම්රිය අනතුරු සහ පීලි පැනීම් පිළිබඳ විස්තර පහත වගුවෙහි දක්වා ඇත

විස්තරය	2010	2011
දුම්රිය මාර්ගයන්හි පීලි පැනීම්	44	49
දුම්රිය අංගනයන්හි පීලි පැනීම්	129	92
දුම්රිය හරස් මාර්ග අනතුරු	75	87
දුම්රිය ගැටීම් වලින් සිදු වන අනතුරු	5	5
එකතුව	**253**	**233**



දුම්රිය හරස් මාර්ග වල දී සිදුවන අනතුරු 2010 වසරේදී 75 ක් වූ අතර 2011 වසර වන විට එම සංඛ්‍යාව 82 දක්වා සුළු වැඩි වීමක් පෙන්නුම් කරයි. මෙම වසර තුළ සිදු වූ දුම්රිය ගැටීම් 05 කි. දුම්රිය මාර්ගයන්හි දුම්රිය පීලි පැනීම් සුළු වශයෙන් වැඩි වීමක් පෙන්නුම් කරයි. එම සංඛ්‍යාව 44 සිට 49 දක්වා වැඩි වී ඇත. සමස්ථයක් ලෙස ගත් කළ මුළු අනතුරු සංඛ්‍යාව 2010 වසරට සාපේක්ෂව 2011 වසරේ පහත යාමක් පෙන්නුම් කරයි. එනම් 2010 දී එම සංඛ්‍යාව 253 ක් වූ අතර 2011 වසර වන විට 233 ක් විය.



	2007	2008	2009	2010	2011
මාර්ගවල	62	58	63	44	49
අංගන වල	119	106	108	129	92

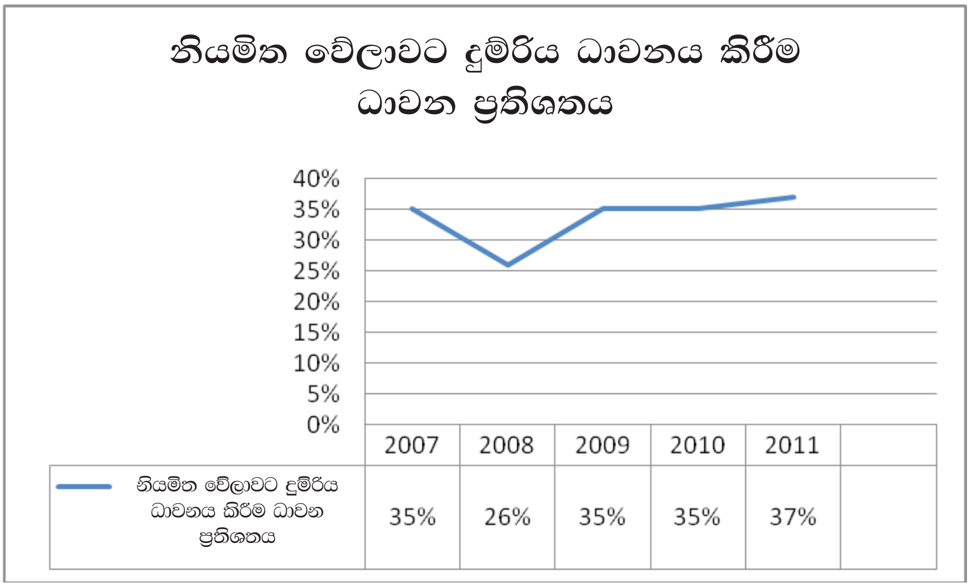
දුම්රිය අනතුරු නිසා මහජනතාවට සිදුවූ හානි

කාරණය	2010		2011	
	තුවාලවීම්	මරණ	තුවාලවීම්	මරණ
පීලිපැනීම් නිසා සිදුවූ දුම්රිය මගින් තුවාල වීම් හා මරණ.	03	-	1	-
දුම්රිය ගැටීමෙන් සිදුවූ දුම්රිය මගීන් තුවාල වීම් හා මරණ.	01	-	19	2
දුම්රියෙන් වැටීම නිසා සිදුවූ දුම්රිය මගීන් තුවාල වීම් හා මරණ.	08	01	16	1
දුම්රියට ගල් ගැසීම නිසා සිදුවූ තුවාල හා මරණ.	06	-	11	-
දුම්රිය හරස් මාර්ගයන්හිදී රථ වාහන දුම්රිය සමඟ ගැටීම නිසා සිදුවූ සාමාන්‍ය ජනතාවට සිදුවූ අනතුරු.	63	11	48	18
දුම්රිය මාර්ගයේ දී දුම්රියේ ගැටීම හේතුවෙන් සිදුවූ සියදිවි නසා ගැනීම්.	142	103	176	120

2010 වසර තුළ පීලි පැනීම් හේතුවෙන් මගීන් තුන් දෙනෙකුට තුවාල සිදුවී ඇති අතර මරණ වාර්තා නොවිය. දුම්රියේ ගැටීම නිසා එක් මගියෙකුට තුවාල සිදුවිය. 2010 වසර තුළ දුම්රියෙන් වැටීම නිසා මගී මරණ 01 ක් වාර්තා වූ අතර 2011 වසර තුළ එක් මරණයක් වාර්තා විය. එමෙන්ම රථ වාහන හරස් මාර්ග වලදී දුම්රියෙහි ගැටීම නිසා සිදුවූ මරණ 2010 දී 11 ක් වූ අතර එය 2011 දී 18 දක්වා වැඩිවී ඇත. මෙම අනතුරු වලින් බහුතරය ආරක්ෂිත දුම්රිය හරස් මාර්ගයන්හිදී රථ වාහන රියදුරන්ගේ නොසැලකිල්ල නිසා සිදුවූ අනතුරු ලෙස දැක්විය හැක. දුම්රියෙහි ගැටී සියදිවි නසා ගැනීම් 2010 වසරේදී 103 ක් වූ අතර එය 2011 වසරේදී 120 ක් ලෙස වාර්තා විය.

කාලානුරූප ධාවනය

දුම්රිය සේවය	සැලසුම් කළ 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	**119,532**	**113,334**	**41,290**	**16,971**	**34,129**	**13,452**	**7,492**	**6,198**
තදාසන්න	67,300	65,965	27,914	11,616	20,256	4,783	2,822	-
ප්‍රාදේශීය	27,081	24,842	7,288	3,116	7,904	3,872	2,757	-
දුරස්ථ හා නගරාන්තර	15,667	15,558	3,141	1,652	4,418	3,525	2,822	-
රේල් බස්	9,484	6,964	3,037	587	1,551	1,272	517	
ii. භාණ්ඩ	**7,704**	**6,058**	**753**	**84**	**358**	**575**	**4,285**	**1,646**
එකතුව	**127,236**	**119,392**	**42,043**	**17,055**	**34,487**	**14,027**	**11,777**	**7,844**

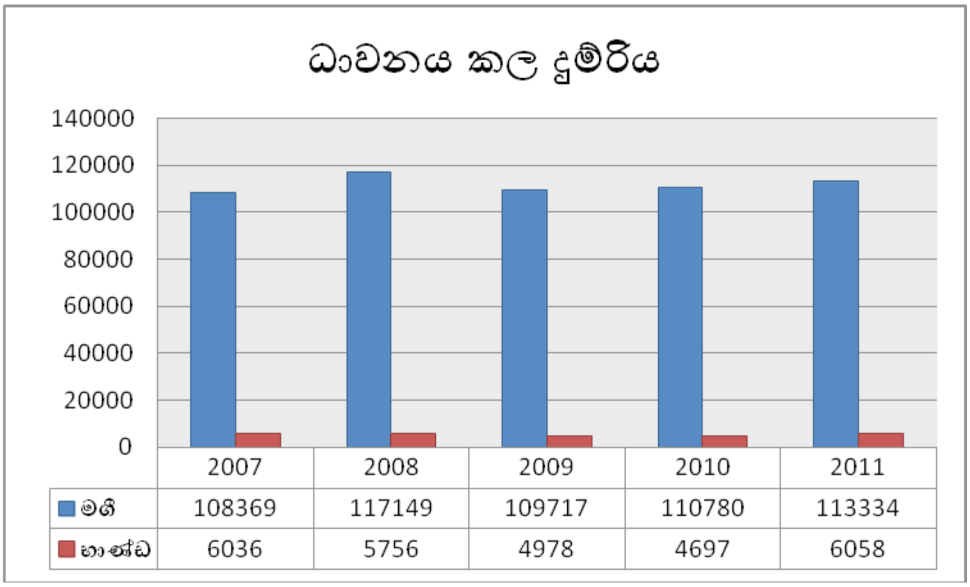


මෙම අරමුණු ඉටුකර ගැනීම සඳහා වසර තුළ ධාවනය සඳහා සැලසුම් කළ මගී දුම්රිය ප්‍රමාණය 119,532 ක් වූ අතර ධාවනය වූ ප්‍රමාණය 113,334 ක් විය. එය ප්‍රතිශතයක් ලෙස 95% ක් විය. භාණ්ඩ දුම්රිය සම්බන්ධයෙන් ගත් කළ ධාවනය සඳහා අපේක්ෂිත දුම්රිය ප්‍රමාණයෙන් ධාවනය වූ ප්‍රමාණය 79% ක් විය. සමස්ථයක් වශයෙන් ගත් විට සැලසුම් කළ දුම්රිය සංඛ්‍යාව 127,236 ක් වූ අතර එයින් 119,392 ක් ධාවනය කෙරිණි. එය ප්‍රතිශතයක් වශයෙන් ගත් කළ 92% ක් විය.

ධාවනය කරන මගී දුම්රියන්ගෙන් නියමිත වේලාවට ධාවනය වූ ප්‍රතිශතය 36% ක් වූ අතර එය 2010 වසරේදී 35 % ක් පමණ විය. ඒ අනුව මෙම වසරේදී මෙහි ප්‍රතිශතය 1% කින් පමණ වැඩි වී ඇත. නියමිත වේලාවට භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය කිරීමේ ප්‍රතිශතය පසුගිය වසරේ මෙන්ම මෙම වසරේද 12% ක මට්ටමක පවත්වා ගෙන යෑමට හැකි විය.

දුම්රිය කිලෝමීටර ප්‍රමාණය

	බලවේග කට්ටල ධාවනයවීම්	බලවේග කට්ටල අවලංගුවීම්	ඩීසල් දුම්රිය ධාවනයවීම්	ඩීසල් දුම්රිය අවලංගුවීම්	ධාවනයවීම් එකතුව	අවලංගුවීම් එකතුව
i. මගී	**3,382,757**	41,**784**	**5,725,430**	**209,195**	**9,108,187**	**250,979**
තදාසන්න	2,658,335	35,799	503,811	7,466	3,990,838	31,295
දුරස්ථ/ නගරාන්තර	91,748	124	2,462,395	31,671	3,372,623	102,082
ප්‍රාදේශීය	87,244	5,861	1,124,557	77,196	1,554,118	41,218
ii. භාණ්ඩ	**0**	**0**	**375,201**	**93,939**	**457,692**	**78,615**
iii. හිස් දුම්රිය	**18,018**	**0**	**50,669**	**0**	**85,038**	**0**
iv. සැහැල්ලු එංජින්		**0**	**895,067**	**0**	**75,370**	**0**



ධාවනය වූ 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	49,964	2,004	0	0	51,968
විශේෂ බඩු දුම්රිය	95,931	0	0	0	95,931
සේවා දුම්රිය	12,601	949	0	0	13,550
හිතාවි	75,151	1,038	0	0	76,189
ට්‍රයල්	7,743	0	0	0	7,743
වයිස්රෝයි	6,129	3,168	0	0	9,297
බැලස්ට්	24,790	0	0	0	24,790
මෝටර් ට්‍රොලි	2,874	0	0	0	2,874
හුණුගල්	0	0	0	0	0
ට්‍රැක් මෝටර් කාර්	7,763	0	0	0	7,763
බ්‍රේක් ඩවුන්	18,294	0	0	0	18,294
වෙනත්	0	0	0	0	0
එකතුව	**301,240**	**7,159**	**0**	**0**	**308,399**

09 මූල්‍ය කාර්යක්ෂමතාවය

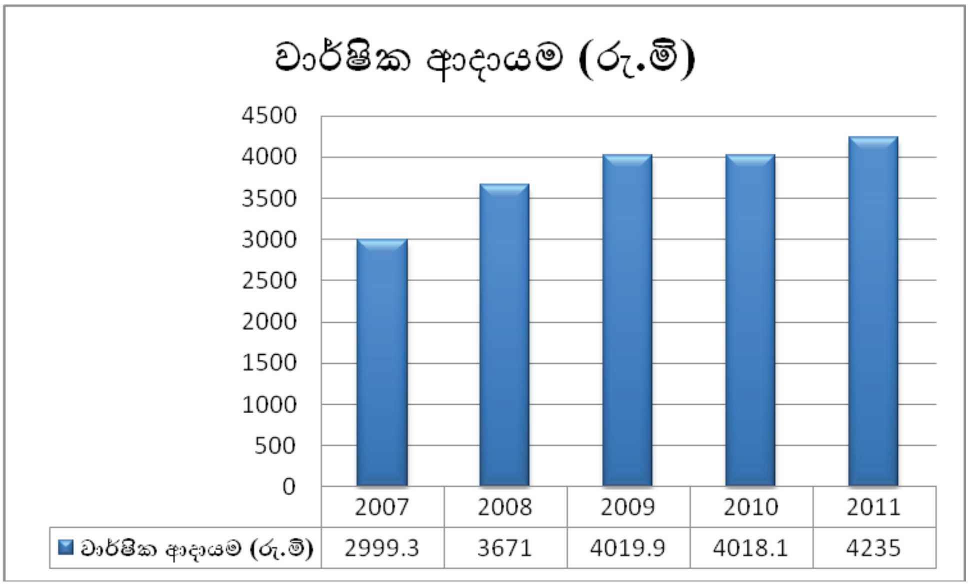
දුම්රිය මෙහෙයුම් අලාභය තව දුරටත් පැවති අතර එය 2011 වර්ෂයේදී රු මි 4059 කි. 2010 වර්ෂය එය රු.මි.3173.31හා සැසඳීමේදී මෙය රු මි 886.53 ක වැඩි වීමකි. මෙම මෙහෙයුම් අලාභය කෙරෙහි ඉන්ධන මිල ගණන් ඉහළ යෑම. නිත්‍ය තනතුරු වල පුරප්පාඩු හේතුවෙන් අතිකාල ගෙවීම්, විශාල සේවක සංඛ්‍යාවකට වැටුප් හා දීමනා ගෙවීම්, දුම්රිය ආදායම අඩු වීම, නඩත්තු හා අමතර කොටස් වියදම් වැඩි වීම ආදී කරුණු බලපාන ලදී. මීට අමතරව පාසැල් ළමුන් සඳහා ලබා දෙන සහනදායි වාර ප්‍රවේශ පත්‍ර, රජයේ සේවකයන් සඳහා ලබා දෙන අනුග්‍රහ වාර ප්‍රවේශ පත්‍ර, බස් ගාස්තු හා සැසඳීමේදී දුම්රිය ගාස්තු අඩු වීම හා ගාස්තු සංශෝධනය නොවීම ආදී කරුණු ද සැලකිය හැක.

9.1 මූල්‍ය දායකත්වය

විස්තරය	වර්ෂය	
	2010	2011
මුළු ආදායම (රු. මි.)	4,018	4,235.38
පුනරාවර්තන වියදම (රු. මි.)	7,191.4	8,295.22
මෙහෙයුම් අලාභය	(-3,173.31)	(-4,059.84)
මෙහෙයුම් අලාභය(%)	44.13	48.94

9.2 දුම්රිය ආදායම (රු. මි)

විස්තරය	ආදායම	
	2010	2011
මගී	3,112.6	3,239.54
භාණ්ඩ	419.8	398.11
වෙනත්	485.6	597.73
මුළු ආදායම	**4,018**	**4,235.38**

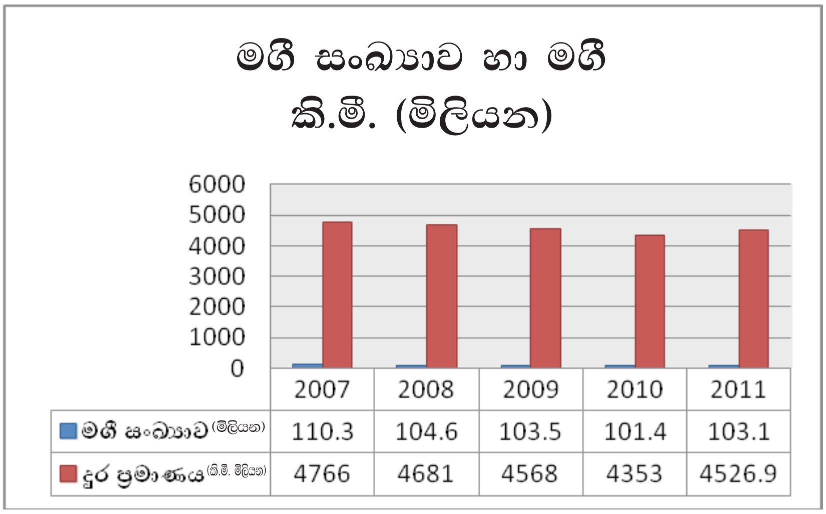


9.3 මගී ප්‍රවාහනය

විස්තරය	මගී සංඛ්‍යාව (මිලියන)	මගී ආදායම
සාමාන්‍ය ප්‍රවේශපත් මගින්	49	2,445.4
වාර ප්‍රවේශපත් මගින්	49.4	794.1
එකතුව	***98.4***	**3,239.5**

දුම්රිය ආදායමේ ඇතුළත් ප්‍රධාන අංගයක් වන්නේ මගී ආදායමයි. 2010 වසරට සාපේක්ෂව දුම්රිය සේවය භාවිතා කළ මගී සංඛ්‍යාව වැඩි වී ඇත . එය 2010 වසරේ මිලියන 101 ක් වන විට 2011 වසර තුළ 103.1 ක් විය.

මීට සාපේක්ෂව මගී ආදයමද 2010 වසරේ රු. මිලියන 3,112.6 ක් වූ අතර 2011 දී එය රු. මිලියන 3,239.5 දක්වා ඉහළ ගොස් ඇත. එය ප්‍රතිශතයක් වශයෙන් 4% කින් පමණ ඉහළ යාමක් වේ.



9.4 භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය

2010 වසර 2011 වසර තුළ භාණ්ඩ ආදායම, ටොන් සහ ටොන් කිලෝමීටර් ප්‍රමාණය පහත සඳහන් ලෙස දැක්විය හැක.

වර්ගය	**වර්ෂය**	
	2010	**2011**
භාණ්ඩ ආදායම (මිලියන)	419.7	398.11
භාණ්ඩ ටොන් (මිලියන)	2.7	2.9
ටොන් කි.මී. (මිලියන)	162.79	175.7

දුම්රිය රක්ෂිත ඉඩම් හා කාර්යක්ෂම කිරීම සඳහා පියවර ගෙන තිබෙන අතර අබලි ද්‍රව්‍ය විකිණීම් කටයුතු, වාර ප්‍රවේශ පත්‍ර නොමැතිව ගමන් කළ මගීන්ගෙන් ලබා ගත් දඩ මුදල්, ප්‍රවේශ පත්‍ර පරීක්ෂා කිරීම් ආදී කටයුතු සඳහා මෙම වසරේදී පියවර ගෙන තිබුණි.

මෙම වසර තුළදී ටොන් සහ ටොන් කි.මී. යන අංශ සියල්ලේම ඉහළ නැගීමක් පෙන්නුම් කිරීමට ප්‍රධානම හේතුව වූයේ උතුරු නැගෙනහිර පළාත් සංවර්ධනය කිරීමේදී විශේෂයෙන් ගොඩනැගිලි ද්‍රව්‍ය ප්‍රවාහනය සඳහා දුම්රිය යොදා ගැනීමයි.

පහත වගුව මගින් 2011 වසර තුළ භාණ්ඩ ටොන් ප්‍රමාණය ඒ ඒ වර්ගයන් යටතේ දැක්වූ දායකත්වය පෙන්නුම් කරයි.

ඒකකය	**ටොන් ප්‍රමාණය**
කෘෂිකාර්මික නිෂ්පාදන	34,006
ඛනිජතෙල් නිෂ්පාදන	573,686
සිමෙන්ති	1,319,990
නිපැයුම්	2,527
පොහොර	921
වෙනත්	3,280
එකතුව	***1,934,410***

2010 වසරේ මෙන්ම 2011 වසරේද උතුරු පලාත සංවර්ධනය කිරීම යටතේ ආරක්ෂක අමාත්‍යාංශය සමග ඇතිකරගත් එකඟතාවයකට අනුව දුම්රිය සේවය මගින් කන්ටේනර් ප්‍රවාහනය අරඹමින් කොළඹ සිට වව්නියාව දක්වා නිවාස ඉදිකිරීම සඳහා ගොඩනැගිලි ද්‍රව්‍ය ප්‍රවාහනය කරන ලදී. එමෙන්ම පුද්ගලික අංශයේ වෙළඳ සමාගමක් සමග ඇතිකරගත් ගිවිසුමකට අනුව අහාර ද්‍රව්‍ය කොළඹ සිට වව්නියාව දක්වා දුම්රියෙන් ප්‍රවාහනය අරඹන ලදී.

10 මානව සම්පත්

සේවක සංඛ්‍යාව

2010 වසර හා සන්සන්දනය කිරීමේදී සමස්ථ සේවක සංඛ්‍යාව 8.6 % කින් අඩු වී ඇත. දෙපාර්තමේන්තුවේ සේවකයන් විශ්‍රාම යෑමත් ඊට සමගාමීව අළුතෙන් බඳවා ගැනීමේ පරිපාටිය ක්‍රමවත්ව ක්‍රියාත්මක නොවීමත් මේ සඳහා ප්‍රධාන වශයෙන් බලපෑ කරුණු ලෙස දැක්විය හැක. 2010 හා 2011 වර්ෂ වල සේවක සංඛ්‍යාව පිළිබඳ තොරතුරු පහත වගුවේ දැක්වේ.

උප දෙපාර්තමේන්තුව	2010 වර්ෂය			2011 වර්ෂය		
	අනුමත සංඛ්‍යාව	තත්‍ය සංඛ්‍යාව	පුරප්පාඩු	අනුමත සංඛ්‍යාව	තත්‍ය සංඛ්‍යාව	පුරප්පාඩු
දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරි කාර්යාලය.	326	198	128	326	250	76
ගණකාධිකාරි කාර්යාලය.	609	426	183	609	185	424
ප්‍රධාන පිරිවැය නිලධාරි කාර්යාලය.	41	13	28	41	08	33
ගබඩා අධිකාරි කාර්යාලය.	535	306	229	535	281	254
දුම්රිය ආරක්ෂක හමුදාව.	707	549	158	707	509	198
ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය ජර්මන් කාර්මික අභ්‍යාස ආයතනය.	60	35	25	60	31	29
ගමනාගමන උප දෙපාර්තමේන්තුව.	5,049	2,971	2,078	5,049	2,791	2,258
වාණිජ අධිකාරි කාර්යාලය.	94	58	36	94	46	48
ධාවනබල උප දෙපාර්තමේන්තුව.	3,582	2,341	1,241	3,582	2,115	1,467
යාන්ත්‍රික ඉන්ජිනේරු උප දෙපාර්තමේන්තුව.	4,193	2,385	1,808	4,193	2,166	2,027
මාර්ග හා කර්මාන්ත උප දෙපාර්තමේන්තුව.	8,136	6,021	2,115	8,136	4,847	3,289
සංඥා හා විදුලි සංදේශ උප දෙපාර්තමේන්තුව.	582	440	142	582	440	142
එකතුව	**23,914**	**15,743**	**8,171**	**23,914**	**13,669**	**10,245**

විදේශීය පුහුණුවීම්

ඉන්දියන් ණය ආධාර යටතේ ක්‍රියාත්මක වන මුහුදුබඩ දුම්රිය මාර්ගය වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය තුළින් දුම්රිය සේවකයන් 600 ක් ඉන්දියාවට යවා පුහුණු කිරීමේ වැඩ සටහන යටතේ 2011 වසර අවසන් වන විට ඉන් සේවකයන් 585 ක් ඉන්දියාවට යවා අදාල පුහුණුවීම් ලබා දෙන ලදී.

මීට අමතරව 2011 වර්ෂය තුළ වෙනත් විවිධ විදේශ පුහුණුවීම් හා අධ්‍යයනයන් සඳහා නිලධාරීන් සහ සේවකයන් 254 දෙනෙකු සහභාගි වී ඇත.

11 ශ්‍රී ලංකා ජර්මන් කාර්මික අභ්‍යාස ආයතනය

පාසැල් හැර ගිය සිසුන් සඳහා ජාතික පුහුණු සංචිතයට අනුකූලව ජාතික ආධුනිකත්ව හා කාර්මික පුහුණු අධිකාරියේ සහභාගීත්වය ඇතිව පූර්ණකාලීන පාඨමාලා පවත්වමින් දෙපාර්තමේන්තුවට අවශ්‍ය පුහුණු ශ්‍රමිකයන් බිහි කිරීම සඳහා වෘත්තීය පුහුණු පාඨමාලා සංවිධානය කර පවත්වනු ලැබේ. ඒ අනුව 2011 වර්ෂයේදී ශ්‍රී ලංකා ජර්මන් දුම්රිය කාර්මික අභ්‍යාස ආයතනය විසින් පවත්වනු ලැබූ පාඨමාලා අඛණ්ඩව ක්‍රියාත්මක කරන ලදී. මෙම වර්ෂයේදී පුහුණු පාඨමාලා සඳහා අළුතෙන් අභ්‍යාසලාභීන් පහත සඳහන් ආකාරයට බඳවා ගැනීමට කටයුතු යොදන ලදී.

#	පාඨමාලාව	බඳවා ගත් සිසුන් සංඛ්‍යාව
01	ඩීසල් එන්ජින් යාන්ත්‍රික ශිල්පි	13
02	මෝටර් කාර්මික ශිල්පි	14
03	යන්ත්‍රකරු(සාමාන්‍ය)	17
04	විදුලි ශිල්පි	23
05	පෑස්සුම්කරු	23
එකතුව		**90**

12. දුම්රිය ආරක්ෂක හමුදාව

2011 වර්ෂයේදී දුම්රිය ආඥා පනත යටතේ සඳහන් වැරදි සම්බන්ධයෙන් අත් අඩංගුවට ගැනීම්, පැමිණිලි විභාග කිරීම් හා අදාල නීතිමය පියවරයන් ගැනීම සඳහා දුම්රිය ආරක්ෂක හමුදාව සතුටුදායක මෙහෙවරක නිරත විය.

දුම්රිය රක්ෂිත සඳහා හිග බදු මුදල් අය කිරීම, ප්‍රවේශ පත්‍ර රහිතව ගමන් ගත් මගීන් සඳහා දඩ මුදල් වැඩි කිරීම හා ඔවුන් අත් අඩංගුවට ගැනීම, අධිබර ප්‍රවාහන ආදී ක්ෂේත්‍රයන් පිළිබඳ අනුගමනය කරන ලද ප්‍රතිපත්තිමය ක්‍රියා මාර්ග විධිමත් ලෙස ක්‍රියාත්මක කිරීම නිසා පසුගිය වසර හා සසඳන විට 75 % ක පමණ ආදායමක් ඉපයීමට දායක වී ඇත.

දුම්රිය ආරක්ෂක හමුදාව මගින් අත් කර ගන්නා ලද කාර්ය සාධන පිළිබඳ සාරාංශයක් පහත දැක්වේ.

අංකය	ක්‍රියාත්මක කළ කාර්යය	සංඛ්‍යාව	එකතු කළ මුදල (රු)
01	ප්‍රවේශ පත්‍ර වැරදි හා අධිබර ප්‍රවාහනය.	2,703	3,114,598.00
02	අනවසර වෙළෙඳුන් අත් අඩංගුවට ගැනීම්.	232	-
03	නීතිමය පියවර සඳහා ඉදිරිපත් කිරීම.	134	-
04	උසාවි හෝ දෙපාර්තමේන්තුවට ගෙවූ දඩ මුදල.	-	333,108.00
05	අනවසර ඉඳි කිරීම් වාර්තා කිරීම්.	239	-
06	වාර්තා වූ හිග බදු ලිපි ගොනු හා අය කිරීම්.	272	5,387,860.00
07	හදිසි අනතුරු.	44	-
08	දුම්රිය රැකවරණය කිරීම.	3,039	-
09	විවෘත වූ ලිපි ගොනු.	912	-
10	වෙනත් ආඥා පනත් යටතේ අත් අඩංගුවට ගැනීම්.	3	-
11	නිම කළ ලිපි ගොනු.	933	-
	එකතුව	**8,511**	**8,835,566.00**

13 මගී පහසුකම්

මගී ජනතාවට වඩා උසස් සේවාවක් ලබා දීමේ අරමුණෙන් සුඛෝපභෝගී මැදිරි සේවාවක් රාජ්‍ය පෞද්ගලික සම්බන්ධතා (PPP) යන සංකල්පයට අනුව 2011 වර්ෂයේ සිට හඳුන්වා දෙන ලදී. පෞද්ගලික අංශය හා ඒකාබද්ධව එක්ස්පෝ හා රාජධානි යන නම් වලින් දුම්රිය මැදිරි මහ ජනතාවට හඳුන්වා දෙන ලදී.

මෙම මැදිරි සුඛෝපභෝගි තත්වයට පත් කිරීමට ධාවනයෙන් ඉවත් කරන ලද මැදිරි යොදා ගන්නා ලදී. අදාල ආයතන වල සම්පූර්ණ වියදමෙන් මෙම මැදිරි මෙම සුඛෝපභෝගී තත්වයට පත් කරන ලද අතර දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ අධීක්ෂණය යටතේ ඒවා ධාවනය සඳහා යොදවා ඇත.

තවද මොබිටෙල් ආයතනය හා එක්ව ජංගම දුරකථන මගින් දුර ගමන් හා නගරාන්තර සේවා සඳහා දුම්රිය ආසන වෙන් කිරීමේ කටයුතු තව දුරටත් පුළුල් කරමින් පවත්වා ගෙන ගිය අතර 2011 වසරේදී ජංගම දුරකථන මගින් 42752 ක් මගීන් ප්‍රමාණයක් තම ආසන වෙන් කරවා ගෙන ඇත.

මෙම වසරේ පහත සඳහන් දුම්රිය මාර්ගයන්හි මෙම මැදිරි ධාවනය සඳහා යොදා ගන්නා ලදී.

- කොළඹ කොටුව- මහනුවර
- මහනුවර - කොළඹ කොටුව
- කොළඹ කොටුව - බදුල්ල
- බදුල්ල - කොළඹ කොටුව

මෙම මැදිරි තුළ උසස් තත්වයේ ආසන, රූපවාහිනී නැරඹීමේ පහසුකම්, ආපන ශාලා පහසුකම්, තොරතුරු තාක්ෂණ සේවා, දෛනික පුවත්පත් ලබා දීම, සුහදශීලි කාර්යක්ෂමතාවයෙන් යුතු සේවාව ආදී නවීන පහසුකම් වලින් මෙම මැදිරි සමන්විත වේ.

තවද 2011 වර්ෂයේ මගී දුම්රිය සේවා පුළුල් කරමින් කොළඹ කොටුව - මහනුවර හා කොළඹ කොටුව - වව්නියාව අතර නගරාන්තර සේවා හඳුන්වා දෙන ලදී. මීට අමතරව කොළඹ කොටුව - මහව , කොළඹ කොටුව - රඹුක්කන, මරදාන - හික්කඩුව, කොළඹ කොටුව - හලාවත, අනුරාධපුර - මිහින්තලය අතර ධාවන දුම්රිය සේවාද හඳුන්වා දෙන ලදී

14 කාර්යක්ෂමතාවය හා ඵලදායිතාවය වර්ධනය කිරීම සඳහා ගත් පියවර

14.1 යටිතල පහසුකම්

- ස්ථිර මාර්ග පාලම් හා ගොඩනැගිලි ක්‍රමවත් ලෙස නඩත්තු කිරීම.
- අවශ්‍ය අමතර කොටස් හා සේවා සපයමින් දුම්රිය එන්ජින් මගී මැදිරි හා බලවේග කට්ටල අළුත්වැඩියාව හා නඩත්තු කිරීම.
- සංඥා හා විදුලි සංදේශ පද්ධතිය යාවත්කාලීන කරමින් නඩත්තු කරමින් සංඥා දෝෂ අවම වන පරිදි දුම්රිය ධාවන කටයුතු සිදු කිරීම සඳහා අවශ්‍ය කටයුතු කිරීම.
- දුම්රිය ස්ථාන අළුත්වැඩියාව, සනීපාරක්ෂක පහසුකම් සැපයීම මගී අවශ්‍යතාවයන් ඉටු කිරීම සඳහා අවශ්‍ය කටයුතු කිරීම.
- පැරණි විදුලි සංඥා පද්ධතිය වෙනුවට තාක්ෂණික උපාංග හා ක්‍රමවේදයන් අනුව මරදාන මීගමුව හා රඹුක්කන අතර වන සංඥා හා විදුලි සංදේශ පද්ධතිය ස්ථාපිත කිරීම සඳහා මූලික කටයුතු කිරීම.

14.2 මෙහෙයුම්

- නව කාර්යාල දුම්රිය සහ නගරාන්තර දුම්රිය හඳුන්වා දීම.
- ජංගම දුරකථන මගින් මගී ආසන වෙන් කිරීමේ කටයුතු පුළුල් කිරීම.
- ප්‍රවේශ පත්‍ර නොමැතිව ගමන් ගන්නා මගීන් සඳහා දඩ මුදල් වැඩි කිරීම හා වැටලීම් කටයුතු පුළුල් කිරීම.
- දුම්රිය රක්ෂිත ඉඩම් වලින් ලැබිය යුතු හිඟ ආදායම් එකතු කිරීම සඳහා පරීක්ෂා වැඩ පිළිවෙලක් ක්‍රියාත්මක කිරීම හා ඉඩම් අවශ්‍යතා කටයුතු විමධ්‍යගත කර එම කටයුතු කාර්යක්ෂම කිරීම.
- වියදම් කාර්යක්ෂම කිරීමේදී අතිකාල දීමනා අවම මට්ටමක පවත්වා ගෙන යාම සඳහා උප දෙපාර්තමේන්තු මට්ටමෙන් කටයුතු කිරීම.
- ආදායම වැඩි කිරීමේ අරමුණෙන් හා මගීන්ගේ යහපත සඳහා දුම්රිය ස්ථාන වෙළඳ අලෙවිසැල් පිහිටුවීමේ මූලික කටයුතු සිදු කිරීම.

15 අභියෝගයන් සහ ගැටළු

01 පවතින අධික පුරප්පාඩු නිසා අතිකාල දීමනා ගෙවීම සඳහා වැඩි මුදලක් වැය වීම.

02 සේවක ගැටළු - උනන්දුව අඩුකම හා ආකල්පමය ගැටළු.

03 සේවක අභිප්‍රේරණය අවම වීම - උසස්වීම් නොමැතිකම හා පුහුණුවීම් අවස්ථා අවම වීම.

04 පැරණි දුම්රිය එන්ජින් සහ ඒවා නඩත්තුව සඳහා විශාල මුදල් ප්‍රමාණයක් වැය වීම හා යල් පැන ගිය සංඥා හා විදුලි සංදේශ පද්ධතිය.

05 දුම්රිය ආදායම් තත්වය අඩුවීම.

06 භාණ්ඩාගාර මුදල් ප්‍රතිපාදන සීමා.

07 තොරතුරු තාක්ෂණ ක්‍රමවේදයන් හි පුහුණුව සහ භාවිතයන් අඩු වීම.

16 දැනට ක්‍රියාත්මක වෙමින් පවත්නා සහ විශාල ව්‍යාපෘති

- උතුරු දුම්රිය මාර්ගය කන්කසන්තුරේ දක්වා දීර්ඝ කිරීම.

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

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

- මැදවච්චිය සිට තලෛයිමන්නාරම දක්වා මාර්ගය ඉදිකිරීම.

  මෙම මාර්ගය ද අදියර දෙකක් යටතේ මැදවච්චිය සිට මඩු දක්වා සහ මඩු සිට තලෛයිමන්නාරම 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 සිදුකිරීමේ 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 මෙට්‍රෝ දුම්රිය සේවාවක් ඇතිකිරීම.

  මේ සඳහා මූලික සාකච්ඡා පැවැත්වේ.

➢ බලවේග කට්ටල 13 ක් 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.

➢ නව විදුලි සංදේශ පද්ධතියක් පිහිටුවීම.

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