කාර්ය සාධන වාර්තාව
2012

ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව

දැක්ම

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

මෙහෙවර

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

පටුන

01 අරමුණු 1

02 පසුබිම 1

03 විධායක සාරාංශය 4

3.1 සමස්ථ විග්‍රහය 5

3.2 අදාල වෙනත් කාර්ය සාධන දර්ශකයන් 7

04 මූල්‍ය හා භෞතික ප්‍රගතිය 8

05 ධාවනබල සැපයුම හා දුම්රිය ඇණිය 13

5.1 සාමාන්‍ය දෛනික ධාවන බල සැපයුම 13

5.2 ඉන්ධන භාවිතය 14

06 ස්ථිර මාර්ග පද්ධතිය හා ගොඩනැගිලි 15

07 සංඥා හා විදුලි සංදේශ පද්ධතිය 16

08 මෙහෙයුම් කාර්යක්ෂමතාවය 17

09 මූල්‍ය කාර්යක්ෂමතාවය 21

9.1 මූල්‍ය දායකත්වය 21

9.2 දුම්රිය ආදායම 21

9.3 මගී ප්‍රවාහනය 22

9.4 භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය 22

10 මගී පහසුකම් 23

11 ශ්‍රී ලංකා ජර්මන් කාර්මික අභ්‍යාස ආයතනය 24

12. දුම්රිය ආරක්ෂක හමුදාව 24

13 කාර්යක්ෂමතාවය හා ඵලදායිතාවය වර්ධනය කිරීම සඳහා ගත් පියවර 25

13.1 යටිතල පහසුකම් 25

13.2 මෙහෙයුම් 25

14 අභියෝගයන් සහ ගැටළු 26

15 දැනට ක්‍රියාත්මක වෙමින් පවත්නා සහ විශාල ව්‍යාපෘති 26

16 ඉදිරියේදී ක්‍රියාත්මක කිරීමට අපේක්ෂිත ව්‍යාපෘති 27

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 පසුබිම

පසුගිය වසර හා සසඳන විට 2012 වර්ෂයේදී සුභදායක ප්‍රගතියක් අත්පත් කර ගැනීමට ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය සේවයට හැකියාව ලැබී ඇත. මෙය මෙහෙයුම්, යටිතල පහසුකම්, මූල්‍ය මෙන්ම මගී පහසුකම් ඇතුළු අංශ කිහිපයක වැඩි වූ කාර්යක්ෂමතාවයන් සමගය. මෙම ප්‍රගතිය අත්පත් කර ගැනීමෙහිලා කළමනාකාරිත්ව මග පෙන්වීම, අනුගමනය කළ යහපත් ප්‍රතිපත්ති, සේවක මණ්ඩල කැපවීම, රටේ හිතකාමී පරිසරය ආදී කරුණු බෙහෙවින් ඉවහල් විය. මෙම කාර්ය සාධන තුළ ප්‍රධාන වශයෙන් දුම්රියෙන් ගමන් ගත් මගී සංඛ්‍යාවේ වර්ධනයත්, නියමිත වේලාවට දුම්රිය ධාවනය වීම දුම්රිය අනතුරු සංඛ්‍යාව හා දුම්රිය පීලිපැනීම ආදී ප්‍රධාන කාර්ය සාධන දර්ශකයන්හි ඇති වූ වර්ධනය පහත සටහනේ දැක්වේ.

	ප්‍රධාන කාර්ය සාධන දර්ශකය	සත්‍ය කාර්ය සාධන දර්ශකය	
		2011	2012
01	දුම්රිය අනතුරු සංඛ්‍යාව	05	02
02	දුම්රිය හරස් මාර්ග අනතුරු	82	118
03	දුම්රිය පීලි පැනීම් (විවෘත මාර්ග)	49	22
04	නියමිත වේලාවට දුම්රිය ධාවනය වීම (නගරාසන්න)	36%	40%
05	මගී කි.මී සංඛ්‍යාව(මිලියන)	4,574	5,039

ඉහත කාර්ය සාධන දර්ශක ඉලක්ක සපුරා ගැනීම සඳහා ඉවහල් වූ ප්‍රධාන සාධකයන් පහත පරිදි වේ.

01 නිරන්තරව හා ගුණාත්මකව ක්‍රියාත්මක කරන ලද නඩත්තු කටයුතු (දුම්රිය ඇණිය මාර්ග පද්ධතිය හා ගොඩනැගිලි හා සංඥා හා විදුලි සංදේශ පද්ධතිය).

02 නියමිත දුම්රිය ධාවනය විධිමත් ආකාරයට කාර්යක්ෂමව ක්‍රියාත්මක කිරීම.

03 අළුතෙන් ගෙන්වන ලද බලවේග කට්ටල ඉතා කාර්යක්ෂම ලෙස මගී ප්‍රවාහන කටයුතු වල යෙදවීම.

04 දුම්රියෙන් ගමන් ගන්නා මගී සංඛ්‍යාව ක්‍රමයෙන් ඉහළ යෑම.

05 කාර්යක්ෂම හා යහපත් කළමනාකරණ ප්‍රතිපත්ති ක්‍රියාත්මක කිරීම.

06 අළුතෙන් සංවර්ධනය කරන ලද මුහුදුබඩ දුම්රිය මාර්ගය (දකුණු කළුතර සිට මාතර දක්වා) සම්පූර්ණයෙන් ධාවන කටයුතු සඳහා විවෘත කිරීම.

2012 වර්ෂයේ ලබා දුන් මූල්‍ය ප්‍රතිපාදන ප්‍රමාණයම ප්‍රාග්ධන ආයෝජන කටයුතු සඳහා වෙන් වී තිබුණු අතර පහත දැක්වෙන ප්‍රධාන ව්‍යාපෘති / වැඩ සටහන් හි එම මුදල් යෙදවීය.

01 ස්ථිර මාර්ග ගොඩනැගිලි නඩත්තු හා සංවර්ධන කටයුතු.

02 දුම්රිය ඇණිය නඩත්තු හා සංවර්ධන කටයුතු.

03 සංඥා හා විදුලි සංදේශ පද්ධතිය නඩත්තු හා සංවර්ධන කටයුතු.

ඉහත සඳහන් කළ ප්‍රධාන ආයෝජන කටයුතු අතර උතුරු දුම්රිය මාර්ගය නැවත ඉදි කිරීම් කටයුතු, උතුරු දුම්රිය මාර්ගය සඳහා සංඥා හා විදුලි සංදේශ පද්ධතිය ස්ථාපිත කිරීම, මුහුදුබඩ දුම්රිය මාර්ගය වැඩි දියුණු කිරීම, බලවේග කට්ටල 13 ක් චීනයෙන් මිල දී ගැනීම, ජාඇල සීදුව ද්විත්ව මාර්ගය සැකසීම, ඔරුගොඩවත්ත කැළණිය 3 වන මාර්ගය ඉදි කිරීම, දුම්රිය මාර්ගයන්හි නඩත්තු කටයුතු, මගී දුම්රිය මැදිරි පුණරුත්තාපනය කිරීම ආදී මූලික කාර්යයන් සඳහා වැඩි නැඹුරුවක් ඇති විය.

කෙසේ වුවද 2012 වර්ෂය ප්‍රධාන කාර්ය සාධන ඉලක්කයන්හි වැඩි ප්‍රගතියක් අත් කර ගත් වර්ෂයක් වන අතර ඉදිරියේදීද මෙම තත්වය අභියෝගාත්මකව ජය ගැනීමට සියළු අංශයන්හි සාමූහික දායකත්වය ඉතා වැදගත් කොට සැලකිය හැකිය.

දුම්රිය ආදායම් තත්වයන් 2012 වර්ෂයේදී වැඩි වුවද (පුණරාවර්තන / මෙහෙයුම්) වියදම් පසුගිය වර්ෂයට සාපේක්ෂව ගත් කළ එම වසරට වඩා 4% කින් ඉහළ යාමෙන් මෙහෙයුම් අලාභය එලෙසම පැවතිණ. මෙම තත්වය කෙරෙහි සේවක වැටුප් හා ඉන්ධන වියදම් බෙහෙවින් ඉවහල් විය. පසුගිය වසරේ මුළු පුණරාවර්තන වියදමින් 51% ක් වූ මුළු ආදායම් තත්වය මෙම වසරේදී 56 % ක් විය. එම නිසා මුළු පුණරාවර්තන වියදම මෙම වසරේ පියවා ගැනීමට හැකි වූයේ නැත.

2012 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.

පහත දැක්වෙන්නේ 2012 වර්ෂයේදී දුම්රිය සේවය කාර්යක්ෂම කිරීම හා සංවර්ධනය කිරීම සඳහා ගත් ක්‍රියා මාර්ග හා ප්‍රතිපත්ති කිහිපයකි.

01. තදාසන්න ප්‍රදේශ සඳහා බලවේග කට්ටල එකතු කිරීම.

02. සියළුම නතරාන්තර දුම්රිය සඳහා ජංගම දුරකථන මාර්ගයෙන් ආසන වෙන් කිරීම පුළුල් කිරීම.

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

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

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

අංකය	ව්‍යාපෘතියේ නම	දුර කි. මී.	ඇස්තමේන්තු වියදම (ඇ. ඩො. මි.)	ප්‍රගතිය(%)	
				මූල්‍ය	භෞතික
01	මැදවච්චිය - මඩු පාර දක්වා දුම්රිය මාර්ගය නැවත ඉදි කිරීම.	43	81.30	61	71
02	මඩු පාර - තලෙයිමන්නාරම දක්වා දුම්රිය මාර්ගය නැවත ඉදි කිරීම.	63	149.50	81	37
03	ඕමන්තේ - පලෙයි දක්වා දුම්රිය මාර්ගය නැවත ඉදි කිරීම.	90	185.49	55	45
04	පලෙයි - කන්කසන්තුරේ දක්වා දුම්රිය මාර්ගය නැවත ඉදි කිරීම.	56	149.34	18	20
05	අනුරාධපුරයේ සිට උතුරු දුම්රිය මාර්ගය සහ තලෙයිමන්නාරම මාර්ගය තුළ සංඥා හා විදුලි සංදේශ පද්ධතිය ස්ථාපිත කිරීම.	313	86.50	35	25

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

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

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

උප දෙපාර්තමේන්තු සහ ඒකක

01 දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරී කාර්යාලය.
02 ප්‍රධාන යාන්ත්‍රික ඉන්ජිනේරු උප දෙපාර්තමේන්තුව.
03 ප්‍රධාන ඉන්ජිනේරු(මාර්ග/කර්මාන්ත) උප දෙපාර්තමේන්තුව.
04 ප්‍රධාන ඉන්ජිනේරු(ධාවන බල) උප දෙපාර්තමේන්තුව.
05 ප්‍රධාන ඉන්ජිනේරු(සංඥා හා විදුලි සංදේශ) උප දෙපාර්තමේන්තුව.
06 ගණකාධිකාරී උප දෙපාර්තමේන්තුව.
07 වාණිජ උප දෙපාර්තාමේන්තුව.
08 ගමනාගමන උප දෙපාර්තමේන්තුව.
09 දුම්රිය ගබඩා උප දෙපාර්තමේන්තුව.
10 ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය ආරක්ෂක හමුදාව.
11 ශ්‍රී ලංකා ජර්මන් කාර්මික අභ්‍යාස ආයතනය.
12 ප්‍රධාන පිරිවැය නිලධාරී කාර්යාලය
13 සැළසුම් 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.	55
07	ත්‍රිකුණාමලය මාර්ගය.	07
08	මුහුදුබඩ මාර්ගය.	69
09	තලෙයිමන්නාරම් මාර්ගය.	11
10	මිහින්තලේ මාර්ගය.	02
11	වෙනත්.	02
එකතුව		**343**

දුම්රිය ස්ථාන ගණන

ප්‍රධාන දුම්රිය ස්ථාන - 183
උප දුම්රිය ස්ථාන - 160

එකතුව = 343

3.1 සමස්ථ විග්‍රහය

2012 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.

2011 වසරේදී මුළු ආදායම රු.මි. 4,235.38 ක් වූ අතර 2012 වසරේදී එය රු. මි. 4,851.81 ක් විය.එය පසු ගිය වසරට සාපේක්ෂව ගත් කළ 5% ක වැඩි වීමක් පෙන්නුම් කරයි.කෙසේ වුවද භාණ්ඩ ආදායම පසුගිය වසරට සාපේක්ෂව සුළු වශයෙන් අඩු වීමක් පෙන්නුම් කෙරේ.

2012 වසරේදී දුම්රිය සේවාව පවත්වා ගෙන යෑම සඳහා රු.මි. 8,647.65 ක පුනරාවර්තන වියදමක් සහ රු.මි. 30,072.22 ක ප්‍රාග්ධන වියදමක් දැරීමට සිදු විය. මේ සඳහා ඉන්දියාවෙන් ගෙන්වන ලද නව බලවේග කට්ටල සේවයේ යෙදවීමත් සමඟ නව කාර්යාලීය දුම්රිය සේවා තදාසන්න මගී සේවා සඳහා හඳුන්වා දීමත් දුම්රියෙන් ගමන් ගන්නා මගී සංඛ්‍යාව වැඩි වීමත් ප්‍රධාන වශයෙන් හේතු විය

2012 වසරේදී දුම්රිය මගී සංඛ්‍යාව මිලියන 106.04 ක් වූ අතර මගී කි.මී. 5,039.44 ක් විය.තවද භාණ්ඩ මෙ.ටො. 2.01 ක් ප්‍රවාහනය කළ අතර ටො.කි.මී. 159.87 කි

දක්ෂිණ දුම්රිය මාර්ගය වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය යටතේ ඉදිකළ දුම්රිය මාර්ගය

ඉන්දියානු ණය ආධාර ක්‍රමය යටතේ කොළඹ සිට මාතර දක්වා වු දුම්රිය මාර්ගය නවීකරණය කිරීම අවසන් කරන ලදී. ඒ යටතේ දකුණු කළුතර සිට මාතර දක්වා වු කොටසේ නවීකරණ කටයුතු අවසන් කර ඇත. මෙම නවීකරණ කටයුතු වලින් අනතුරුව පැයට කි. මී. 100 ක වේගයකින් ගමන් කිරීමට හැකියාව ලැබේ. මෙම ව්‍යාපෘතිය යටතේ දෙමටගොඩ, අළුත්ගම හා ගාල්ල දුම්රිය ධාවනාගාර ඉදිකර ඇත. තවද මාතර - කතරගම දුම්රිය මාර්ගයේ මුල් අදියර වන මාතර සිට බෙලිඅත්ත දක්වා ඉදි කිරීමේ මූලික කටයුතු වල නියුක්ත වූ අතර ඒ සඳහා ආධාර සපයනුයේ චින රජය විසිනි.

මුහුදුබඩ දුම්රිය මාර්ගය වැඩි දියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය යටතේ ඉන්දියාවෙන් ආනයනය කරන ලද S -11 වර්ගයේ හා M-10 වර්ගයේ එන්ජින්

M-10

S -11

තවද උතුරු දුම්රිය මාර්ගය නැවත ඉදි කිරීම් කටයුතු තව දුරටත් සිදු වෙමින් පවතී. ඉන්දියානු ණය ආධාර යටතේ ඉදි කරනු ලබන මෙම ව්‍යාපෘති යටතේ උතුරු මාර්ගය මැදවච්චියේ සිට තලෙයිමන්නාරම දක්වාත් ඕමන්තේ සිට කන්කසන්තුරේ දක්වාත් නැවත ඉදි වනු ඇත.

සංඥා පද්ධතිය නඩත්තු කිරීමේ කටයුතු 2012 වසරේද කාර්යක්ෂම ලෙස පවත්වා ගෙන ගිය අතර පසුගිය වසරට සාපේක්ෂව 2012 වසරේදී සංඥා දෝෂ සංඛ්‍යාව ද අඩුකර 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 ක් ගෙන්වන ලද අතර 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 2012 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 හැකි වීම, කාර්යාලීය දුම්රිය සේවා වැඩි වීම, සංසන්දනය කිරීමේදී බස් ගාස්තු වැඩි වීම ආදි කරුණු වැදගත් වේ.

2012 වසරේදී බලවේග කට්ටල 13 ක් චීනයෙන් ආනයනය කළ අතර නව බලවේග කට්ටල සේවයේ යෙදවීම තුළින් වැඩි මගී පිරිසක් හා ඔවුන්ට සුව පහසු සේවාවක් සැපයීමට හැකියාවක් ලැබෙන අතර ආදායම් මට්ටමද ඉහළ ගොස් ඇත.

3.2 අදාල වෙනත් කාර්ය සාධන දර්ශකයන්

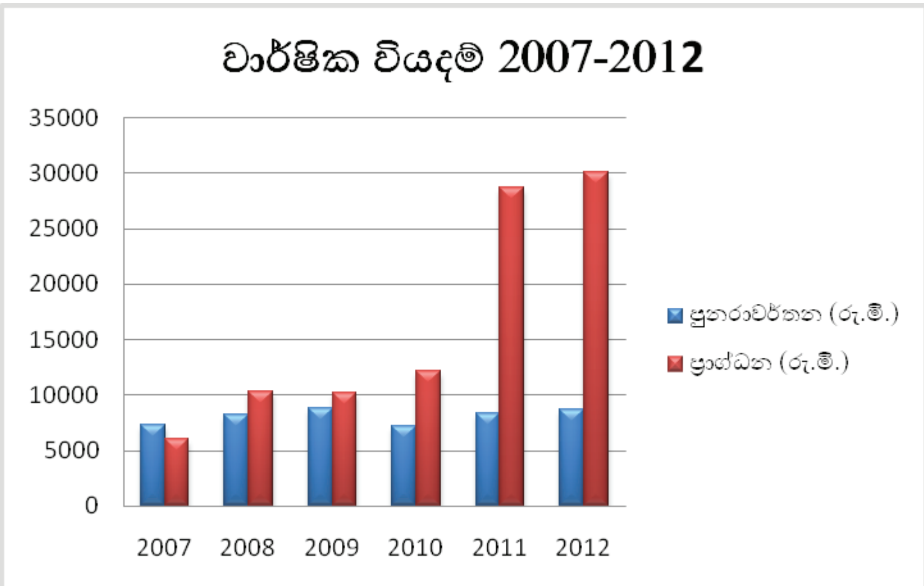
අංකය	කාර්ය සාධන දර්ශකය	2011	2012
01	දුම්රිය මාර්ගය දුර (කි.මී.)	1,640	1,640
02	දුම්රිය ඇණිය (සේවය සඳහා ඇති) 2.1 එන්ජින් 2.2 බලවේග කට්ටල 2.3 මැදිරි 2.4 ගැල්	 68 54 560 1,090	 69 56 560 1,090
03	දුම්රිය ඇණිය (යහපත් සේවාවක් පවත්වා ගෙන යෑම සඳහා අවශ්‍ය වන) 3.1 එන්ජින් 3.2 බලවේග කට්ටල 3.3 මැදිරි 3.4 ගැල්	 110 60 800 900	 74 60 526 900
04	දුම්රිය ධාවනය 4.1 මගී සංඛ්‍යාව (මි.) 4.2 භාණ්ඩ(මෙ.ටො.)	 103.1 1.93	 106.04 2.01

05	දුම්රිය ධාවනය (කි.මී.මිලියන) 5.1 මගී 5.2 භාණ්ඩ 5.3 දුම්රිය	 4,526.9 175.7 10.04	 5,039.44 159.87 10.6
06	මුළු ආදායම (රු.මි.) 6.1 මගී 6.2 භාණ්ඩ 6.3 වෙනත්	4,235.38 3,239.54 398.11 597.72	4,851.86 3,599.49 461.85 790.53
06	මුළු වියදම (රු.මි.) 7.1 පුණරාවර්තන වියදම 7.1.1 පඩි නඩි 7.1.2 නඩත්තු 7.2 ප්‍රාග්ධන වියදම	37,014.76 8,295.22 3,172.76 2,047.4 28,719.54	38,724.87 8,647.65 3,190.31 30,077.22
07	ඉන්ධන පරිභෝජනය (ඔටෝ ඩීසල් ලී.මි.) ඉන්ධන සඳහා මුළු වියදම (රු.මි.)	30.48 2,560.24	38.94 4,531.22
08	9.1 මුළු සේවක සංඛ්‍යාව	17,360	16,070

04 මූල්‍ය හා භෞතික ප්‍රගතිය

මූල්‍ය ප්‍රගතිය- 2012

අංකය	වියදම	ප්‍රතිපාදන (රු.මි.)	තත්‍ය වියදම (රු.මි.)	ප්‍රගතිය %
01	පුණරාවර්තන වියදම	9,012.79	8,647.66	**95.95**
02	ප්‍රාග්ධන වියදම	32,847.80	30,077.22	**91.57**
	මුළු වියදම	**41,860.59**	**38,724.87**	**92.51**



උප දෙපාර්තමේන්තු වල මූල්‍ය ප්‍රගතිය- 2012

	උප දෙපාර්තමේන්තුව	වෙන් කළ මුදල (රු.මි.)		වියදම(රු.මි)		ඉලක්ක සපුරා ගැනීමේ ප්‍රතිශතය %	
		පුණරාවර්තන	ප්‍රාග්ධන	පුණරාවර්තන	ප්‍රාග්ධන	පුණරාවර්තන	ප්‍රාග්ධන
1	දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරි කාර්යාලය (දුසා, ප්‍රදුග, දුගඅ,)	451.12	10.6	436.24	9.3	96.7	87.83
2	ශ්‍රී ලංකා ජර්මන් කාර්මික අභ්‍යාස ආයතනය	19.28	4.4	19.06	4.4	98.20	98.89
3	ධාවන බල	2,519.57		2,406.84		95.53	
4	ගමනාගමන	2,117.63	11	1,964.95	8.86	92.79	80.52
5	වාණිජ	26.90	0.9	26.41	0.66	98.16	73.95
6	ආරක්ෂක හමුදාව	284.99	0.4	285.64	0.41	100	102.13
	සුළු අළුත්වැඩියාවන් (ධාවනබල)	767.95	384.92	764.20	381.22	99.51	99.04
7	ප්‍රධාන යාන්ත්‍රික ඉන්ජිනේරු	936.03	9978.94	935.99	9659.46	100	96.80
8	මාර්ග හා කර්මාන්ත	1,642.56	21,088.85	1,598.47	18,785.75	97.32	89.08
9	සංඥා හා විදුලි සංදේශ	246.75	1367.78	209.85	1,227.20	85.05	89.72
එකතුව		**9,012.79**	**32,847.80**	**8,647.66**	**30,077.22**	**95.95**	**91.57**

මූල්‍ය හා භෞතික ප්‍රගතිය ප්‍රගතිය - 2012
(2012 අයවැය ප්‍රතිපාදන අනුව)

ප්‍රාග්ධන වියදම ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය සේවය

ව්‍යාපෘතිය	වැඩ සටහන/ක්‍රියාකාරකම	මූල්‍ය ප්‍රතිපාදන			භෞතික ප්‍රගතිය %
		මූල්‍ය ඉලක්කය (රු මි)	සත්‍ය වියදම (රු මි)	ප්‍රගතිය %	
	සාමාන්‍ය පරිපාලනය	**2.6**	**2.53**	100	88
01	කාර්යාල උපකරණ සහ දැව භාණ්ඩ මිල දී ගැනීම	2.6	2.53 1.15		
	දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරි කාර්යාලය	1.0			
	ප්‍රධාන ගණකාධිකාරි කාර්යාලය	1.4	0.81		
	ගබඩා අධිකාරි කාර්යාලය	0.6	0.57		
	තොරතුරු හා තාක්ෂණය දුම්රිය සේවය සඳහා හදුන්වා දීම	5.0	4.6	25	94
	පුහුණුවීම් හා සංවර්ධනය	3.0	2.09	100	70
	ආරක්ෂක සේවය				102
	කාර්යාල උපකරණ සහ දැව භාණ්ඩ මිල දී ගැනීම	0.4	0.41		
02	**ශ්‍රී ලංකා ජර්මන් දුම්රිය කාර්මික අභ්‍යාස ආයතනය**	4.4	4.34	90	99
	යන්ත්‍ර සහ උපකරණ	0.40	0.39		99
	යන්ත්‍ර සහ උපකරණ	4.00	3.95		99
03	**ගමනාගමන**	11	8.86	74	81
	කාර්යාල උපකරණ සහ දැව භාණ්ඩ මිල දී ගැනීම	11	8.86		81
03	**වාණිජමය ක්‍රියාකාරකම්**	0.9	0.66	54	74
	කාර්යාල උපකරණ සහ දැව භාණ්ඩ මිල දී ගැනීම	0.9	0.66		
04	**සුළු අළුත්වැඩියා**	384.92	384.92	99	100
	එන්ජින් ගැල් මැදිරි වල සුළු අළුත්වැඩියාවන් සඳහා අමතර කොටස්	369.31	369.31	100	100
	ධාවනාගාර වැඩි දියුණු කිරීම	15	11.48	100	77
	කාර්යාල උපකරණ සහ දැව භාණ්ඩ මිල දී ගැනීම	0.62	0.42		69
	ප්‍රධාන අළුත්වැඩියාවන්	**1,700**	**1,581.78**	99	93
	එන්ජින් ගැල් මැදිරි වල විශාල අළුත්වැඩියාවන් සඳහා අමතර කොටස්	1,466	1,308.21	100	90
	මැදිරි අළුත්වැඩියා කිරීම	42	40.74		97
	එන්ජින් අමතර කොටස් මිල දී ගැනීම	80	28.47		36
	දුම්රිය මැදිරි අළුත්වැඩියා ව්‍යාපෘතිය	30			

	පාකිස්තානයෙන් තෙල් ටැංකි 24 ක් මිල දී ගැනීම	80.99	80.99	100	100
	එම	35.21	35.21		100
	ඉන්දියාවෙන් බලවේග කට්ටල 20 ක් මිල දී ගැනීම	3,910.16	3,910.16		100
	එම	60	37.35	100	62
	චීනයෙන් බලවේග කට්ටල 13 ක් මිල දී ගැනීම	3,678.28	3,678.28	86	100
	එම	300.00	259.43		86
	යා.ඉ.උප දෙපා. වේ යන්ත්‍ර අළුත්වැඩියා	59.29 1	6.49		10
	කොළඹ තදාසන්න කලාපය දුම්රිය විදුලිකරණය				
04	**ස්ථිර මාර්ග හා ගොඩනැගිලි නඩත්තුව**	**20,065.16**	**18,538.95**	99	97
	ගොඩනැගිලි හා ඉදි කිරීම්	120	116.29		97
	වහල සහ වැහි පිහිලි සැකසීම	5	1.32		26
	ප්‍ර යා ඉ උප දෙපා. වේ කර් ශාලා යටිතල පහසුකම් හා අංගන සංවර්ධනය	17.82	17.82	100	100
	උතුරු දුම්රිය මාර්ගයේ ගොඩනැගිලි ඉදි කිරීම	100	18.68	100	19
	මෝටර් රථ මිල දී ගැනීම	222.83	22.83		10
	ටැම්පින් මැෂින් මිල දී ගැනීම	1	0.008		1
	කාර්යාලීය උපකරණ මිල දී ගැනීම				
	ට්‍රක් රථ හා වෙනත් බර වාහන මිල දී ගැනීම	40	-		
	කාර්යාලීය උපකරණ මිලට ගැනීම	0.22	0.17		79
	වානේ පාලම්	50	50		100
	බෙල්ජියම් පාලම් ව්‍යාපෘතිය	197.13			
	එම	250			
	ස්ථිර මාර්ග නඩත්තුව	2250	2,148	100	95
	කොන්ක්‍රීට් සිල්පර නිෂ්පාදන ශාලාව	500	393.14		79
	රාගම - පුත්තලම දුම්රිය මාර්ගය	20.6	8.87		43
	කැළණිවැලි දුම්රිය මාර්ගය	25	25	100	100
	උතුරු දුම්රිය මාර්ගය වැඩි දියුණු කිරීම (තාන්ඩිකුලම්- ඕමන්තේ)	75	70	100	75 94
	උතුරු කළුතර සිට පයාගල දක්වා දුම්රිය මාර්ගය ද්විත්වකරණය	1		100	60
	මහනුවර කඩුගන්නාව පේරාදෙණිය මහව සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය	15	2.24		15 37

	මාර්ගය හරහා ඇති දුම්රිය මාර්ග වැඩි දියුණු කිරීම	50.00	3.17	99.2	16
	ඔරුගොඩවත්ත කැළණිය අතර තුන් වන මාර්ගය ඉදි කිරීම	10.6	10.6		100
	ඉන්දීය ණය ආධාර යටතේ මුහුදුබඩ දුම්රිය මාර්ගය නවීකරණය	700	225		32
	එම	2,568.58	2,568.58		100
	එම	895	884.53		99
	නැගෙනහිර දුම්රිය මාර්ගය සංවර්ධනය කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය	0.950			
	එම	0.05			
	ඕමන්තේ පලෙයි දුම්රිය මාර්ගය නැවත ඉදි කිරීම	4,887.89	4,662.28		95
	එම	330	149.66		45
	මැදවච්චිය මඩු දක්වා දුම්රිය මාර්ගය නැවත ඉදි කිරීම	3,241.82	3,241.82		71
	එම	195	85.74		45
	මඩු තලෙයිමන්නාරම දක්වා දුම්රිය මාර්ගය නැවත ඉදි කිරීම	2,143.43	2,143.43		37
	එම	195	72.49		
	පලෙයි සිට කන්කසන්තුරේ දක්වා දුම්රිය මාර්ගය නැවත ඉදි කිරීම	1,779.44	1,779.44		20
	එම	219.77	63.89		29
04	**සංඥා හා විදුලි සංදේශ**	**1,367.8**	**1,227.2**	99.8	100
	සංඥා හා විදුලි සංදේශ ක්‍රමය නඩත්තු කිරීම	108.44	108.44	100	100
	කාර්යාලීය උපකරණ මිල දී ගැනීම	0.66	0.497	100	75
	මරදාන කොටුව අතර 4 වන මාර්ගයට සහ ඔරුගොඩවත්ත කැළණිය අතර 3 වන මාර්ගයට සංඥා ක්‍රමය ස්ථාපිත කිරීම	40	19.9	100	50
	මරදාන වාද්දුව අතර මධ්‍යගත සංඥා ක්‍රමය හඳුන්වා දීම	75.28	75.28	100	100
	ජා-ඇල සීදුව දක්වා ද්විත්ව මාර්ගය සඳහා සංඥා ස්ථාපිත කිරීම	30	18.72	98	62
	රඹුක්කන මීගමුව අතර නව සංඥා පද්ධතියක් ස්ථාපිත කිරීම	1.12	1.12		100
	එම	1.02	1.02		100
	උතුරු දුම්රිය මාර්ගය සඳහා සංඥා ක්‍රමය ස්ථාපිත කිරීම	963.27	963.27		25
	එම	140	38		
	Installation of Stand by Batteries	8	0.91	100	100

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 මගී මැදිරි පරීක්ෂා කිරීම සඳහා භූගත කුටියක් ඉදි කිරීම අවසන් කිරීම.

1.2 ජලය බැස යෑමේ කාණු පද්ධතියක් ඉදි කිරීම.

02 දෙමටගොඩ ධාවනාගාරය

2.1 දෙමටගොඩ ධාවනාගාරයේ ඉදි කිරීම් කටයුතු නිම කර ඇත.

03 කොළඹ ධාවනාගාරයේ අළුත්වැඩියා කටයුතු හා කාණු පද්ධතිය අළුත්වැඩියා කටයුතු කිරීම

විදුලි බලවේග කට්ටල ධාවනාගාරයේ (EPCS) 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 සැපයුණු 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.

විස්තරය	සංඛ්‍යාව
දුම්රිය ඇණිය සඳහා කරන ප්‍රධාන අළුත් වැඩියාවන්	1390
පුනුරුත්ථාපනය කරන ලද මගී මැදිරි	21
පුනුරුත්ථාපනය කරන ලද එන්ජින්	1

5.1 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	2	1
W2	3	0	0
W3	10	8	8
Y	27	24	20
S5	2	2	1

ඩීසල් විදුලි එන්ජින්

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

5.2 ඉන්ධන භාවිතය

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

ඉන්ධන වර්ගය	2011 (ලීටර්)	2012 (ලිටර්)
ඩීසල් (ලීටර්)	**30,479,035**	**32,446,052**
ඉන්ධන සඳහා වියදම රු.මි.	**2,560**	**4,531**
එන්ජින් කි.මී.	**11,624,905**	**12,440,198**

2011 වසර හා සසඳන විට 2012 වසරේදී මුළු ඉන්ධන භාවිතය වැඩි වී තිබෙන අතර ඒ සඳහා ධාවනය කළ එන්ජින් කි.මී. ප්‍රමාණය පසුගිය වසරට වඩා 7.4 % කින් ඉහළ යෑම මූලික හේතුව විය. මෙයට සාපේක්ෂව ඉන්ධන සඳහා වන වියදමද පසුගිය වසරට වඩා වැඩි වී ඇත. මේ වසරේ ඉන්දියාවෙන් ගෙන්වන ලද නව බලවේග කට්ටල (S 11) හා චීනයෙන් ගෙන්වන ලද බලවේග කට්ටල (S 12) ධාවනයට එක් කිරීම, ධාවනය කළ දුම්රිය සංඛ්‍යාව හා ගමන් වාර ගණන වැඩි වීම යන කරුණු මේ කෙරෙහි බලපා ඇත.

5.3 එන්ජින් දෝෂ

පහත වගුවෙන් දැක්වෙන්නේ එන්ජින් දෝෂයන් පිළිබඳ සාරාංශයකි.

වර්ෂය	එන්ජින් දෝෂ සංඛ්‍යාව
2009	583
2010	593
2011	660
2012	550

2012 වර්ෂයේ එන්ජින් දෝෂයන් 550 ක් වාර්තා වී තිබෙන අතර එය පසුගිය වසරට සාපේක්ෂව 17 % ක අඩු වීමකි.

ඉහත දත්තයන් සැලකීමේදී දුම්රිය එන්ජින් වල කාර්යක්ෂමතාවය සතුටුදායක වේ. මෙයට මූලිකව බලපා ඇත්තේ දැනට දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව සතුව වසර 40 කට වඩා පැරණි එන්ජින් අළුත්වැඩියා

කටයුතු සිදු කරමින් ධාවනයේ යෙදවීමත් නව දුම්රිය බලවේග කට්ටල ධාවනයේ යෙදවීමත්ය.

06 ස්ථිර මාර්ග පද්ධතිය හා ගොඩනැගිලි

ස්ථිර දුම්රිය මාර්ග ජාලයේ නඩත්තු කටයුතු කිරීම මේ වසරේදී ද සිදු වූ අතර ඒ සඳහා රු.මි. 2,148 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 සංවර්ධනයන් කිරීමට හැකි විය.

- මාතර - කොළඹ දුම්රිය මාර්ගයේ වැඩ නිමකර දුම්රිය ධාවනය සඳහා යෙදවීම.
- නුවර - පේරාදෙණිය - කඩුගන්නාව ද්විත්ව දුම්රිය මාර්ගයේ සැලසුම්කරණය කර ඇත.
- ජා-ඇල, සීදූව ද්විත්ව මාර්ගයේ වැඩ නිමකර ඇත.

මාර්ග නඩත්තුව සඳහා උපයෝගී කර ගත් ද්‍රව්‍ය

යොදා ගත් ද්‍රව්‍ය	ප්‍රමාණය
රේල් පීලි අඩි	148,740
දැව සිල්පර	82,015
කොන්ක්‍රීට් සිල්පර	64,269
වානේ සිල්පර	8,179
බැලස්ට් (කියුබ්)	12,538

දුම්රිය මාර්ගයේ නඩත්තු කටයුතු අඛණ්ඩව සිදු කළ අතර 2012 වසර අවසන් වන විට දැව සිල්පර 82,015 ක් කොන්ක්‍රීට් සහ වානේ සිල්පර පිළිවෙලින් 64,269 ක් සහ 8,179 ක් ලෙස මාර්ගයේ අතුරන ලදී.වසර අවසන් වන විට බැලස්ට් කියුබ් 12,538 ක් පමණ මාර්ග නඩත්තුව සඳහා යොදා ගනු ලැබීය.

2011 වර්ෂයේ හා 2012 වර්ෂය තුළ දුම්රිය මාර්ගයන්හි නඩත්තු හා අළුත්වැඩියා කටයුතු සඳහා භාවිතා කළ රේල් පීලි සිල්පර බැලස්ට් පහත ලේඛණයේ දැක්වේ.

අංකය	ද්‍රව්‍ය	2011	2012
01	රේල් පීලි අඩි	135,781	148,740
02	දැව සිල්පර	75,577	82,015
03	කොන්ක්‍රීට් සිල්පර	52,669	64,269
04	වානේ සිල්පර	13,170	8,179
05	බැලස්ට් කියුබ්	15,043	12,538

2012 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 ද කර ඇත.

අංකය	මාර්ගය	ඉවත් කළ වේග සීමා	දුර දම්වැල්
01	මධ්‍යම දිස්ත්‍රික්කය	25	220.5
02	පහළ දිස්ත්‍රික්කය	100	621.75
03	ඉහළ දිස්ත්‍රික්කය	15	188
03	නැගෙනහිර දිස්ත්‍රික්කය	229	2,358
04	උතුරු දිස්ත්‍රික්කය	24	13,239
	එකතුව	393	4,712.15

දුම්රිය පීලි පැනීම්

වර්ෂය	පීලි පැනීම්		මුළු සංඛ්‍යාව
	විවෘත මාර්ග	දුම්රිය අංගන	
2009	63	108	171
2010	44	129	173
2011	49	92	141
2012	22	75	97

2011 වර්ෂය හා සසඳන විට 2012 වර්ෂයේදී දුම්රිය පීලි පැනීම් 55% කින් පමණ අඩු වී ඇත. මේ සඳහා මාර්ග පරීක්ෂක හා නඩත්තු කටයුතු විධිමත් ලෙස ක්‍රියාත්මක කිරීම බලපා ඇත.

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 ප්‍රතිෂ්ඨාපනය 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.

2012 වසරට අදාල සංඥා හා විදුලි සංදේශ පහත සඳහන් සංවර්ධනයන්ද සිදු කරන ලදී.

- දුම්රිය හරස් මාර්ග සඳහා Bell &Light System 09 ක් ස්ථාපිත කිරීම.
- ජා ඇල සීදුව අතර ද්විත්ව මාර්ගය සඳහා සංඥා පද්ධතිය නවීකරණය කරමින් දෙපසටම සංඥා ගමන් කරන ක්‍රමයක් ලබාදීම.
- මරදාන කොටුව ඔරුගොඩවත්ත 4 වැනි මාර්ගය සඳහා සංඥා පද්ධතිය ස්ථාපිත කිරීම.
- සංඥා පද්ධතිය සඳහා Stand by Batteries ස්ථාපිත කිරීම.
- ඔරුගොඩවත්ත කැලණිය තෙවන මාර්ගය සඳහා සංඥා පද්ධතිය ස්ථාපිත කිරීම.
- ගාල්ල - මාතර නව දුම්රිය මාර්ගය සඳහා සංඥා පද්ධතිය ස්ථාපිත කිරීම.

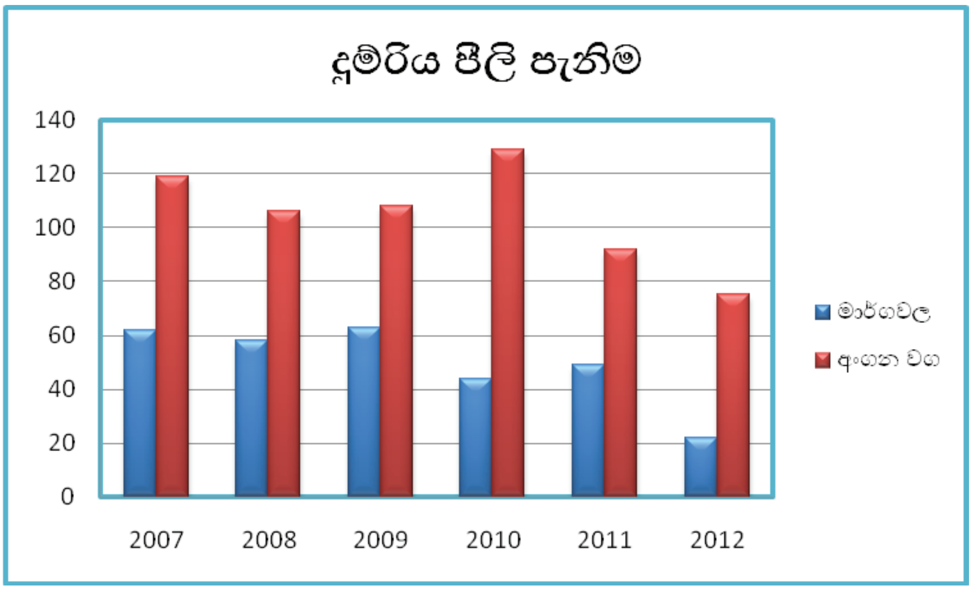
08 මෙහෙයුම් කාර්යක්‍ෂමතාවය

මගී ආරක්‍ෂාව විශ්වාසය හා නියමිත වේලාවට දුම්රිය ධාවනය කරමින් කාර්යක්‍ෂම මගී හා භාණ්ඩ ප්‍රවාහන සේවාවක් ලබා දීම සඳහා 2012 වර්ෂයේදීද උපරිම දායකත්වයක් ලබා දීමට කටයුතු කරන ලදී.

දුම්රිය අනතුරු හා පීලි පැනීම්

2011 හා 2012 වසරයන්හි දුම්රිය අනතුරු සහ පීලි පැනීම් පිළිබඳ විස්තර පහත වගුවෙහි දක්වා ඇත.

විස්තරය	2011	2012
දුම්රිය මාර්ගයන්හි පීලි පැනීම්	49	22
දුම්රිය අංගනයන්හි පීලි පැනීම්	92	75
දුම්රිය හරස් මාර්ග අනතුරු	87	118
දුම්රිය ගැටීම් වලින් සිදු වන අනතුරු	5	2
එකතුව	**233**	**217**



දුම්රිය හරස් මාර්ග වල දී සිදුවන අනතුරු 2011 වසරේදී 233 ක් වූ අතර 2012 වසර වන විට එම සංඛ්‍යාව 217 දක්වා අඩුවීමක් පෙන්නුම් කරයි. මෙම වසර තුළ සිදු වූ දුම්රිය ගැටීම් 2 ක් වාර්තා වූ අතර දුම්රිය මාර්ගයන්හි දුම්රිය පීලිපැනීම් අඩුවීමක් පෙන්නුම් කරයි. සමස්ථයක් ලෙස ගත් කළ මුළු අනතුරු සංඛ්‍යාව 2011 වසරට සාපේක්ෂව 2012 වසරේ පහත යාමක් පෙන්නුම් කරයි.

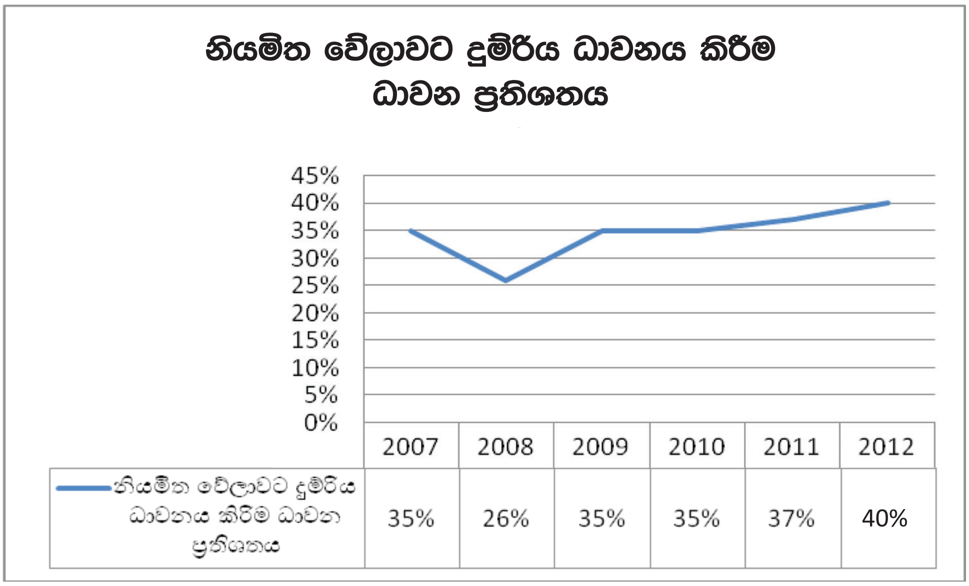
දුම්රියේ අනතුරු නිසා මහජනතාවට සිදුවූ හානි

කාරණය	2011		2012	
	තුවාලවීම්	මරණ	තුවාලවීම්	මරණ
පීලිපැනීම් නිසා සිදුවූ දුම්රිය මගීන් තුවාල වීම් හා මරණ	1	-	-	-
දුම්රිය ගැටීම නිසා සිදුවූ දුම්රිය මගීන් තුවාල වීම් හා මරණ	19	2	3	-
දුම්රියෙන් වැටීම නිසා සිදුවූ දුම්රිය මගීන් තුවාල වීම් හා මරණ	16	1	43	3
දුම්රියට ගල් ගැසීම නිසා සිදුවූ තුවාල හා මරණ	11	-	20	-
දුම්රිය හරස් මාර්ගයන්හිදී රථ වාහන දුම්රිය සමග ගැටීම නිසා සිදුවූ සාමාන්‍ය ජනතාවට සිදුවූ අනතුරු	48	18	6	7
දුම්රිය මාර්ගයේ දී දුම්රියේ ගැටීම හේතුවෙන් සිදුවූ සියදිවි නසා ගැනීම්	176	120	57	28

2011 වසර තුළ පීලිපැනීම් හේතුවෙන් මගීන් එක් අයෙකුට තුවාල සිදුවී ඇති අතර මරණ වාර්තා නොවීය. දුම්රියේ ගැටීම නිසා මගීන් 19 ක් තුවාල ලැබීය. 2011 වසර තුළ දුම්රියෙන් වැටීම නිසා මගී මරණ 01 ක් වාර්තා වූ අතර 2012 දී එම සංඛ්‍යාව 03 ක් ලෙස වාර්තා විය. එමෙන්ම රථ වාහන හරස් මාර්ග වලදී දුම්රියෙහි ගැටීම නිසා සිදුවූ මරණ 2011 දී 18 ක් වූ අතර එය 2012 දී 07 දක්වා අඩු වී ඇත. මෙම අනතුරු වලින් බහුතරය ආරක්ෂිත දුම්රිය හරස් මාර්ගයන්හිදී රථ වාහන රියදුරන්ගේ නොසැලකිල්ල නිසා සිදුවූ අනතුරු ලෙස දැක්විය හැක. දුම්රියෙහි ගැටී සියදිවි නසා ගැනීම් 2011 වසරේදී 120 ක් වාර්තා වූ අතර එය 2012 වසරේදී 28 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	**122,578**	**112,085**	**40,707**	**16,099**	**35,989**	**13,252**	**6,517**	7,490
තදාසන්න	70,944	65,997	27,584	12,127	22,405	5,645	1,236	1,838
ප්‍රාදේශීය	26,089	24,385	7,997	3,508	7,230	3,333	2,317	1,704
දුරස්ථ හා නගරාන්තර	16,301	16,167	2,721	1,717	5,150	4,140	2,439	134
රේල් බස්	9,244	5,536	2,405	464	1,204	941	525	3,705
ii. භාණ්ඩ	**8,797**	**6,694**	**680**	**82**	**325**	**570**	**5,037**	2,103
එකතුව	**131,375**	**118,779**	**41,387**	**16,181**	**36,314**	**13,822**	**11,554**	**9,593**

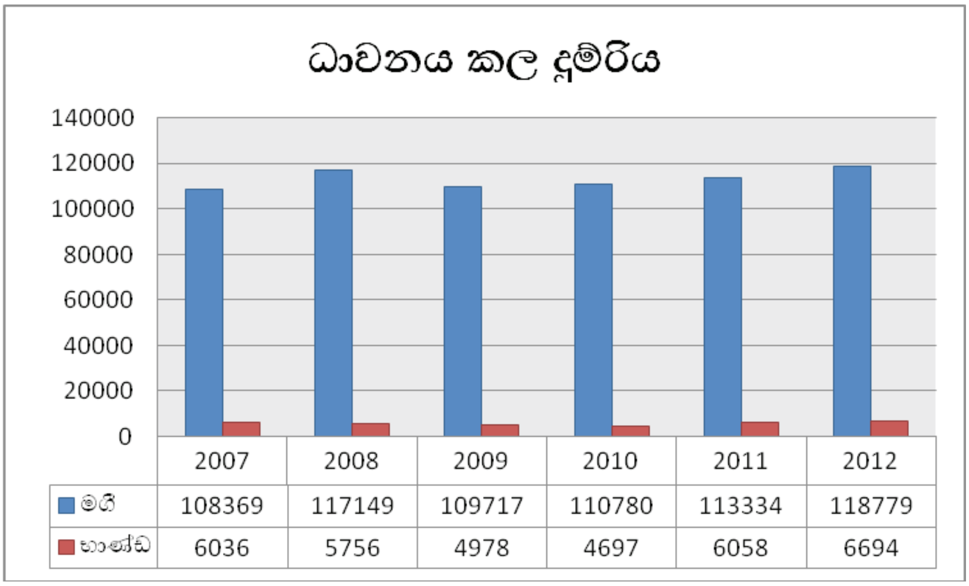


මෙම අරමුණු ඉටු කර ගැනීමට වසර තුළ ධාවනය සඳහා සැලසුම් කළ මගී දුම්රිය ප්‍රමාණය 122,578 ක් වූ අතර ධාවනය වූ ප්‍රමාණය 1,120,851 ක් විය. එය ප්‍රතිශතයක් ලෙස 91% ක් විය. භාණ්ඩ දුම්රිය සම්බන්ධයෙන් ගත් කළ ධාවනය සඳහා අපේක්ෂිත දුම්රිය ප්‍රමාණයෙන් ධාවනය වූ ප්‍රමාණය 76% ක් විය. සමස්ථයක් වශයෙන් ගත් විට සැලසුම් කළ දුම්රිය සංඛ්‍යාව 131,375 ක් වූ අතර එයින් 118,779 ක් ධාවනය කෙරිණි. එය ප්‍රතිශතයක් වශයෙන් ගත් කළ 91 % ක් විය.

ධාවනය කරන මගී දුම්රියන්ගෙන් නියමිත වේලාවට ධාවනය වූ ප්‍රතිශතය 40% ක් වූ අතර එය 2011 වසරේදී ද 37 % ක් පමණ විය. නියමිත වේලාවට භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය කිරීමේ ප්‍රතිශතය පසුගිය වසරේ 12 % ක් වූ අතර මෙම වසරේ 10 % දක්වා සුළු පහත වැටීමක් දක්නට ලැබේ.

දුම්රිය කිලෝමීටර ප්‍රමාණය

විස්තරය	බලවේග කට්ටල ධාවනයවීම්	බලවේග කට්ටල අවලංගු වීම්	ඩීසල් දුම්රිය ධාවනය වීම්	ඩීසල් දුම්රිය අවලංගු වීම්	ධාවනය වීම් එකතුව	අවලංගු වීම් එකතුව
1. **මගී**	**362,452**	**2,148**	**454,006**	**18,810**	**816,458**	**20,959**
තදාසන්න	290,006	2,064	58,890	277	348,896	2,341
දුරස්ථ/නගරාන්තර	72,446	84	252,495	1,787	324,941	1,872
ප්‍රාදේශීය	0	0	122,488	6,600	122,488	6,600
රේල් බස්	0	0	20,132	10,146	20,132	10,146
ii. **භාණ්ඩ**	**0**	**0**	**46,665**	**19,194**	**46,665**	**19,194**
iii. **හිස් දුම්රිය**	**1,184**	**0**	**4,521**	**0**	**5,705**	**0**
iv. **සැහැල්ලු එංජින්**	**0**	**0**	**8,086**	**0**	**8,184**	**0**
විශේෂ දුම්රිය	0	0	0	0	19,179	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	111,398	3,271	0	0	114,639
විශේෂ බඩු දුම්රිය	49,226	0	0	0	49,226
සේවා දුම්රිය	8,343	1,207	0	0	9,550
බැලස්ට්	72,500	0	0	0	72,500
හුණුගල්	8,222	8,222	0	0	16,444
බ්‍රේක්ඩවුන්	3,661	0	0	0	3,661
මෝටර් ට්‍රොලි	29,859	0	0	0	29,859
ට්‍රයල්	2,226	0	0	0	2,226
ට්‍රැක් මෝටර් කාර්	0	0	0	0	0
වයිස්රෝයි	2,830	821	0	0	3,653
හිතාචි	769	175			944
වෙනත්	505	0	0	0	505
එකතුව	**289,539**	**13,696**	**0**	**0**	**303,207**

9. මූල්‍ය කාර්යක්ෂමතාවය

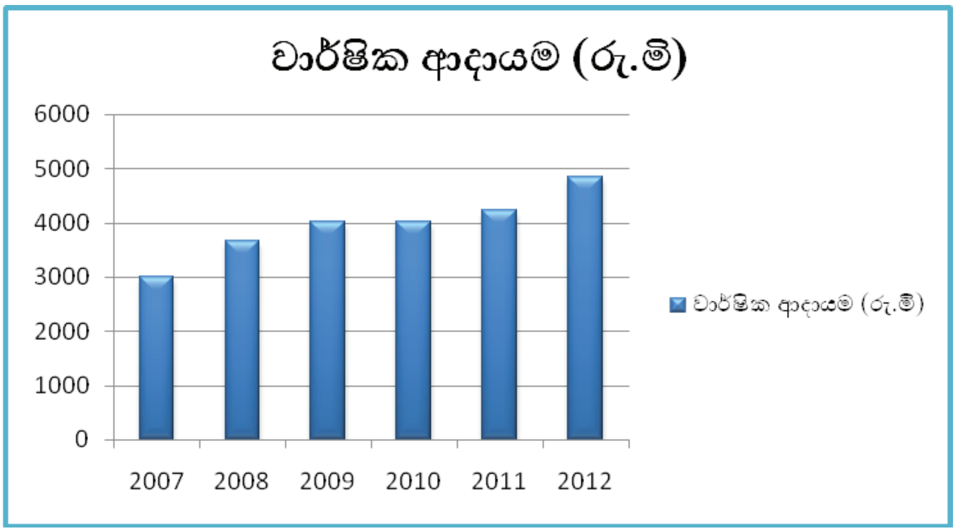
දුම්රිය මෙහෙයුම් අලාභය තව දුරටත් පැවති අතර එය 2011 වර්ෂයේදී රු.මි. 4,059.84 කි. 2012 වර්ෂයේ එය රු.මි. 3,795.79 ක් වේ. පසුගිය වසර හා සැසඳීමේදී මෙය රු.මි. 264.05 ක අඩු වීමකි. මෙම සුභවාදි තත්වයකි. මෙහෙයුම් අලාභය කෙරෙහි ඉන්ධන මිල ගණන් ඉහළ යෑම. නිත්‍ය තනතුරු වල පුරප්පාඩු හේතුවෙන් අතිකාල ගෙවීම්, විශාල සේවක සංඛ්‍යාවකට වැටුප් හා දීමනා ගෙවීම්, දුම්රිය ආදායම අඩුවීම, නඩත්තු හා අමතර කොටස් වියදම් වැඩිවීම 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 අඩුවීම හා ගාස්තු සංශෝධනය නොවීම ආදී කරුණු ද බලපා තිබේ.

9.1 මූල්‍ය දායකත්වය

විස්තරය	වර්ෂය	
	2011	2012
මුළු ආදායම (රු.මි.)	4,235.38	4,851.86
පුනරාවර්තන වියදම (රු.මි.)	8,295.22	8,647.65
මෙහෙයුම් අලාභය	(-4,059.84)	(-3,795.79)
මෙහෙයුම් අලාභය (%)	**48.94**	**43.89**

9.2 දුම්රිය ආදායම (රු. මි.)

විස්තරය	*ආදායම*	
	2011	*2012*
මගී	3239.54	3599.49
භාණ්ඩ	398.11	461.85
වෙනත්	597.72	790.53
මුළු ආදායම	**4235.37**	**4851.86**

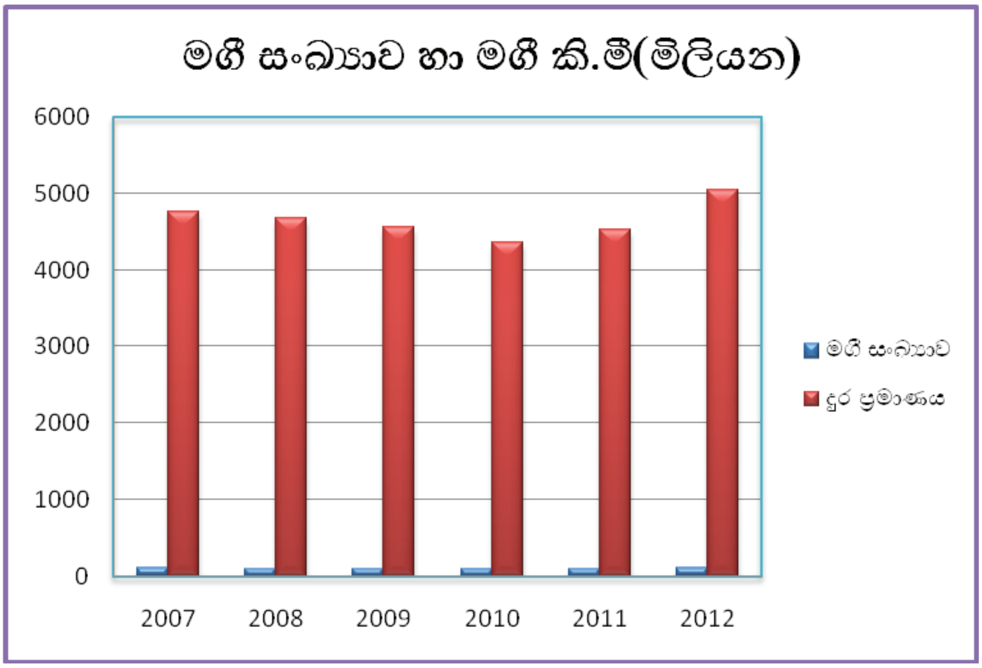


9.3 මගී ප්‍රවාහනය

විස්තරය	මගී සංඛ්‍යාව (මිලියන)	මගී ආදායම
සාමාන්‍ය ප්‍රවේශපත් මගීන්	62.3	2,806.01
වාර ප්‍රවේශපත් මගීන්	43.7	793.45
එකතුව	**106**	**3,599.46**

දුම්රිය ආදායමේ ඇතුළත් ප්‍රධාන අංගයක් වන්නේ මගී ආදායමයි. 2011 වසරට සාපේක්ෂව දුම්රිය සේවය භාවිතා කළ මගී සංඛ්‍යාව වැඩි වී ඇත. එය 2011 වසරේ මිලියන 101 ක් වන විට 2012 වසර තුළ 106.04 ක් විය.

මීට සාපේක්ෂව මගී ආදයමද 2011 වසරේ රු. මිලියන 3,239.5 ක් වූ අතර 2012 දී එය රු. මිලියන 3,599.46 දක්වා ඉහළ ගොස් ඇත. එය ප්‍රතිශතයක් වශයෙන් 11% කින් පමණ ඉහළ යාමක් වේ.



9.4 භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය

2011 හා 2012 වසර වල භාණ්ඩ ආදායම, ටොන් සහ ටොන් කිලෝමීටර් ප්‍රමාණය පහත සඳහන් ලෙස දැක්විය හැක.

වර්ගය	වර්ෂය	
	2011	2012
භාණ්ඩ ආදායම (මිලියන)	398.11	446.60
භාණ්ඩ ටොන් (මිලියන)	2.9	2.06
ටොන් කි.මී. (මිලියන)	175.7	143.41

පසුගිය වසරට සාපේක්ෂව මෙම වසර තුළදී ටොන් සහ ටොන් කි.මී. යන අංශයන්හි සුළු පහත බැසීමක් පෙන්නුම් කළ ද භාණ්ඩ ආදායමේ ඉහළ යෑමක් පෙන්නුම් කරයි. මෙයට බලපෑ හේතුව වන්නේ භාණ්ඩ ප්‍රවාහන ගාස්තු වල ඇති වූ සංශෝධනයයි.

පහත වගුව මගින් 2012 වසර තුළ භාණ්ඩ ටොන් ප්‍රමාණය ඒ ඒ වර්ගයන් යටතේ දැක්වූ දායකත්වය පෙන්නුම් කරයි.

විස්තරය	ටොන් ප්‍රමාණය
කෘෂිකාර්මික නිෂ්පාදන	18,115
ඛණිජතෙල් නිෂ්පාදන	607,584
සිමෙන්ති	1,426,769
නිපැයුම්	2,664
පොහොර	367
වෙනත්	3,089
එකතුව	***2,058,588***

10 මගී පහසුකම්

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 2012 වසරේදී ජංගම දුරකථන මගින් මගීන් 80,000 ක පමණ ප්‍රමාණයක් තම ආසන වෙන් කරවා ගෙන ඇත.

මෙම වසරේ පහත සඳහන් දුම්රිය ධාවනය සඳහා යොදා ගන්නා ලදී.

- නගරාන්තර දුම්රිය 04.
- දුර ගමන් සඳහා දුම්රිය 10.
- තදාසන්න සේවාව සඳහා දුම්රිය 22.
- නගරාන්තර දුම්රිය සඳහා නව මගී මැදිරි හඳුන්වා දීම.

තවද 2012 වර්ෂයේ දී ද 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 ධාවනය වන දුම්රිය සේවාවන්ද හඳුන්වා දෙන ලදී.

පෞද්ගලික අංශය හා එක්ව මගී පහසුව සඳහා 2011 වසරේ දී හඳුන්වාදෙන ලද නවීන පහසුකම් සහිත සුඛෝපභෝගී දුම්රිය මැදිරි 2012 වසරේ දී ද අඛණ්ඩව පවත්වාගෙන යන ලදි.

11 ශ්‍රී ලංකා ජර්මන් කාර්මික අභ්‍යාස ආයතනය

පාසැල් හැර ගිය සිසුන් සඳහා ජාතික පුහුණු සංචිතයට අනුකූලව ජාතික ආධුනිකත්ව හා කාර්මික පුහුණු අධිකාරියේ සහයෝගීත්වය ඇතිව පූර්ණකාලීන පාඨමාලා පවත්වමින් දෙපාර්තමේන්තුවට අවශ්‍ය පුහුණු ශ්‍රමිකයන් බිහි කිරිම සඳහා වෘත්තීය පුහුණු පාඨමාලා සංවිධානය කර පවත්වනු ලැබීය. ඒ අනුව 2012 වර්ෂයේදී ශ්‍රී ලංකා ජර්මන් දුම්රිය කාර්මික අභ්‍යාස ආයතනය විසින් පවත්වනු ලැබූ පාඨමාලා අඛණ්ඩව ක්‍රියාත්මක කරනලදී. 2012 වර්ෂයේදී පුහුණු පාඨමාලා සඳහා අළුතෙන් අභ්‍යාසලාභීන් පහත සඳහන් ආකාරයට බඳවා ගැනීමට කටයුතු යොදන ලදී.

	පාඨමාලාව	බඳවා ගත් සිසුන් සංඛ්‍යාව
01	ඩීසල් එන්ජින් යාන්ත්‍රික ශිල්පි	30
02	මෝටර් කාර්මික ශිල්පි	-
03	යන්ත්‍රකරු (සාමාන්‍ය)	15
04	විදුලි ශිල්පී	35
05	පෑස්සුම්කරු	20
එකතුව		**100**

12 දුම්රිය ආරක්ෂක හමුදාව

2012 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 හිඟ බදු මුදල් අය කිරීම, ප්‍රවේශ පත්‍ර රහිතව ගමන් ගත් මගීන් සඳහා දඩ මුදල් වැඩිකිරීම හා ඔවුන් අත්අඩංගුවට 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 අත්කර ගන්නා ලද කාර්ය සාධන පිළිබඳ සාරාංශයක් පහත දැක්වේ.

අංකය	ක්‍රියාත්මක කළ කාර්යය	සංඛ්‍යාව	එකතු කළ මුදල(රු)
01	ප්‍රවේශ පත්‍ර වැරදි හා අධිබර ප්‍රවාහනය	2,568	2,216,478.00
02	අනවසර වෙළෙඳුන් අත් අඩංගුවට ගැනීම්	40	17,335.00
03	නීතිමය පියවර සඳහා ඉදිරිපත් කිරීම	174	
04	උසාවි හෝ දෙපාර්තමේන්තුවට ගෙවූ දඩ මුදල	99	881,812.16
05	අනවසර ඉදි කිරීම් වාර්තා කිරීම්	413	
06	වාර්තා වූ හිඟ බදු ලිපි ගොනු හා අය කිරීම්	28	1,349,485.00
07	හදිසි අනතුරු	20	
08	දුම්රිය රැකවරණය කිරීම	8,335	
09	විවෘත වූ ලිපි ගොනු	1,150	
10	වෙනත් ආඥා පනත් යටතේ අත්අඩංගුවට ගැනීම්	55	
11	නිම කළ ලිපි ගොනු	887	
	එකතුව	**16,541**	**4,465,110.16**

13 කාර්යක්ෂමතාවය හා ඵලදායිතාවය වර්ධනය කිරීම සඳහා ගත් පියවර

13.1 යටිතල පහසුකම්

පහත සඳහන් කාර්යයන් 2012 වසරේ දී ද අඛණ්ඩව ක්‍රියාත්මක කරන ලදි.

- 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 සංඥා හා විදුලි සංදේශ පද්ධතිය වෙනුවට තාක්ෂණික උපාංග හා ක්‍රමවේදයන් අනුව මරදාන මීගමුව හා රඹුක්කන අතර වන සංඥා හා විදුලි සංදේශ පද්ධතිය ස්ථාපිත කිරීම සඳහා මූලික කටයුතු කිරීම.

13.2 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 හිග 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.

14 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 කිරීම- 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. දුම්රිය රක්ෂිතයන් තුළ අනවසර පදිංචි කරුවන්.

08 ඉන්ධන මිල ගණන් නිසා වැඩිවන මෙහෙයුම් පිරිවැය.

15 දැනට ක්‍රියාත්මක වෙමින් පවත්නා සහ විශාල ව්‍යාපෘති

- මහින්ද චින්තනය ඉදිරි දැක්ම මගින් සිදු කිරීමට අපේක්ෂිත ව්‍යාපෘති.
- මුහුදුබඩ දුම්රිය මාර්ගය බෙලිඅත්ත දක්වා දීර්ඝ කිරීම.

  මෙහි මූලික කටයුතු මේ වන විට අවසන් කර ඇත.

- උතුරු දුම්රිය මාර්ගය කන්කසන්තුරේ දක්වා දීර්ඝ කිරීම.

  මෙම ව්‍යාපෘතිය මගින් ඕමන්තේ සිට පලෙයි දක්වා සහ පලෙයි සිට කන්කසන්තුරේ දක්වා අදියර දෙකක් යටතේ මාර්ගය ඉදිකිරීම කරගෙන යන අතර උතුරු මාර්ගයෙහි ධාවනය සඳහා අළුතින් එංජින් හා ගැල් මැදිරි ගෙන්වීමට ද කටයුතු කෙරේ.

- මැදවච්චිය සිට තලෙයිමන්නාරම දක්වා මාර්ගය ඉදිකිරීම

  මෙහි පළමු අදියර වන මැදවච්චියේ සිට මඩු පාර දක්වා දුම්රිය මාර්ගයේ ඉදි කිරීම් නිම වෙමින් පවතින අතර මඩු සිට තලෙයිමන්නාරම දක්වා ඉදි කිරීම් ද සිදු වෙමින් පවතී.

- ප්‍රධාන දුම්රිය ස්ථාන 25 ක් නවීකරණය කිරීම.

- දුම්රිය ඉඩම් සහ දේපල සංවර්ධනය කිරීම.

ප්‍රතිසංවිධානය සඳහා යෝජනා සකසමින් පවතී.

- බලවේග කට්ටල 13 ක් ආනයනය කිරීම (04 ක් කැළණිවැලි මාර්ගයට/07ක් ප්‍රධාන මාර්ග යට/02ක් සංචාරක සේවා සඳහා)

    නුවර - කොළඹ නගරාන්තර සේවයේ ගුණාත්මක භාවය ඉහළ නැංවීම,කැළණිවැලි මාර්ග යේ දුම්රිය සේවය පුළුල් කිරීම, දුම්රිය සංචාරක සේවා පුළුල් කිරීම මෙම ව්‍යාපෘතියෙන් අපේක්ෂිත ඉලක්ක වේ.

16 ඉදිරියේදී ක්‍රියාත්මක කිරීමට අපේක්ෂිත ව්‍යාපෘති

- අභ්‍යන්තර බහාලූ 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.

- කොළඹ තදාසන්න සේවා විදුලිකරණය.

සංකල්ප පත්‍රිකාවක් ඉදිරිපත් කිරීමට යෝජනා වී ඇත.

- කොළඹ නගරය අවට මෙට්‍රෝ දුම්රිය සේවාවක් ඇති කිරීම.

- නව ප්‍රවේශපත් ක්‍රමයක් හඳුන්වාදීම.

- කැළණිවැලි මාර්ගය නවීකරණය කිරීම.

- වාද්දුව - මරදාන, මරදාන - රඹුක්කන හා මාතර - බෙලිඅත්ත මාර්ග සඳහා නව සංඥා පද්ධති ස්ථාපිත කිරීම

- පොල්ගහවෙල - මහව ද්විත්ව මාර්ගය ඉදිකිරීම.

- ආරක්ෂිත දුම්රිය හරස් මාර්ග පද්ධති ස්ථාපිත කිරීම.

- දුම්රිය පරිශ්‍රයන් තුළ මගීන්ගේ පහසුව සඳහා වෙළඳසැල් ස්ථාපිත කිරීම.