කාර්ය සාධන වාර්තාව
2014

ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව

පටුන

මෙහෙවර

1 අරමුණු 1

2 විධායක සාරාංශය 1

3 පසුබිම 3

3.1 සමස්ථ විග්‍රහය 4

3.2 උතුරු දුම්රිය මාර්ගයේ සංවර්ධන ව්‍යාපෘති වල ප්‍රගතිය 4

4 මූල්‍ය හා භෞතික ප්‍රගතිය 6

5 ධාවන බල සැපයුම සහ දුම්රිය ඇණිය 11

5.1 දුම්රිය ඇණිය 11

5.2 ඉන්ධන භාවිතය 11

5.3 එන්ජින් දෝෂ 11

6 ස්ථිර මාර්ග පද්ධතිය හා ගොඩනැගිලි 11

7 සංඥා හා විදුලි සංදේශ පද්ධතිය 13

8 මෙහෙයුම් කාර්යක්ෂමතාව 14

9 මූල්‍ය කාර්යක්ෂමතාවය 19

10 මගී පහසුකම් හා වෙනත් සංවර්ධන කටයුතු 21

11 ශ්‍රී ලංකා ජර්මන් කාර්මික අභ්‍යාස ආයතනය 22

12 දුම්රිය ආරක්ෂක සේවය 23

13 කාර්යක්ෂමතාවය හා ඵලදායිතාවය වර්ධනය කිරීම සඳහා ගත් පියවර 23

14 අභියෝගයන් සහ ගැටලු 24

15 2014 වසරේ ක්‍රියාත්මක කරන ලද ප්‍රධාන වැඩ සටහන් / ව්‍යාපෘති 26

16 ඉදිරියේදී ක්‍රියාත්මක කිරීමට නියමිත ව්‍යාපෘති 27

දැක්ම

දකුණු ආසියාවේ වඩා කාර්යක්ෂම දුම්රිය ප්‍රවාහන සැපයුම්කරු බවට පත්වීම.

මෙහෙවර

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

1 අරමුණු

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

2 විධායක සාරාංශය

වසර 150 ක විශිෂ්ඨ ඉතිහාසයක් සනිටුහන් කරමින් 2014 වසර ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය ඉතිහාසයේ අතිශය වැදගත් වසරක් බවට පත් විය. 1864 වර්ෂයේදී ආරම්භ වන ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය සේවයේ විවිධ කඩඉම් බාධා හා අභියෝගයන්ට මුහුණ දෙමින් ප්‍රමුඛතම ප්‍රවාහන මාධ්‍යයක් ලෙස ජාතික මෙහෙවරක් ඉටු කරමින් 2014 වසරේද තම අඛණ්ඩ දායකත්වය ශ්‍රී ලංකා ජාතික ආර්ථිකයට ලබා දුනි. මෙම වසර 150 ක දුම්රිය ඉතිහාසය සැමරීම සටහන් කිරීමට කඩුගන්නාව දුම්රිය පරිශ්‍රයේ ජාතික දුම්රිය කෞතුකාගාරය ඉදිකර එම මහඟු තිළිණය ජාතියට දායාද කරමින් 2014 වසරේ දෙසැම්බර් 27 දින කඩුගන්නාව ජාතික දුම්රිය කෞතුකාගාරය විවෘත කෙරුණි.

ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය සේවය යහපත්, කාර්යක්ෂමතාවයෙන් යුත් කාර්ය සාධනයක් අත්පත් කර ගනිමින් 2014 වර්ෂයේදී දුම්රිය මගී හා භාණ්ඩ ප්‍රවාහන සේවා අඛණ්ඩව ලබා දෙමින් ජාතික ආර්ථිකයේ වර්ධනය සඳහා දායකත්වය ලබාදුනි. දුම්රිය මෙහෙයුම් වැඩි කිරීම ,මගී පහසුකම් වර්ධනය කිරීම, දුම්රිය ස්ථාන සංවර්ධනය කිරීම, නව දුම්රිය සේවා හදුන්වා දීම තුළින් දුම්රිය ආදායම් හා මගී ප්‍රවාහනයේ අඛණ්ඩ වර්ධනයක් පවත්වා ගැනීමට හැකි විය. 2014 වර්ෂයේදීද, වැඩි මගී ආකර්ෂණයක් දුම්රිය වෙත යොමුවී තිබූ අතර 2013 වසර හා සසදන කළ එය 8.3 % වැඩි වීමක් පෙන්නුම් කරයි. දුම්රිය මාර්ග යටිතල පහසුකම් තව දුරටත් ක්‍රියාත්මක කරමින් උතුරු දුම්රිය මාර්ගයේ වැඩිදියුණු කිරීමේ කටයුතු හා දුම්රිය ඇණියේ නඩත්තුව හා වැඩිදියුණු කිරීම්, සංඥා හා විදුලි සංදේශ පද්ධතියේ නඩත්තු හා වැඩිදියුණු කිරීම්, ස්ථිර මාර්ග පාළම් නඩත්තු හා වැඩි දියුණු කිරීම සුපුරුදු පරිදි ක්‍රියාත්මක විය. උතුරු හා තලෙයිමන්නාරම් දුම්රිය මාර්ග නැවත ඉදි කිරීමේ සහ ඊට සමගාමීව නව සංඥා හා විදුලි සංදේශ පද්ධතිය ස්ථාපනය කිරීමේ කටයුතු අඛණ්ඩව ක්‍රියාත්මක වුණි.

2014 වර්ෂයේදී අත්පත් කරගත් කැපී පෙනෙන ප්‍රගතියක් ලෙස ත්‍රස්තවාදී යුද කටයුතු නිසා විනාශ වූ උතුරු දුම්රිය මාර්ගය නැවත ඉදි කොට යාපනය දක්වා දුම්රිය ප්‍රවාහනය සිදුකිරීම දැක්විය හැකිය. මෙහිදී කිලිනොච්චිය සිට පලෙයි දක්වා කි.මී. 28 ක දුර ප්‍රමාණය නැවත ඉදි කොට 2014.03.04 දිනද පලෙයි සිට යාපනය දක්වා කි.මී. 38 නැවත ඉදි කොට 2014.10.13 දින දුම්රිය ප්‍රවාහනය සඳහා විවෘත කරන ලදි. තවද ලංකා බැංකුවේ මූල්‍ය දායකත්වයෙන් හා ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ අතිරේක ප්‍රතිපාදන මඟින් යුද්ධයෙන් විනාශ වූ යාපනය දුම්රිය ස්ථානය නැවත ඉදි කොට මෙහෙයුම් කටයුතු සඳහා විවෘත කෙරිණි. යාපනය දුම්රිය ස්ථානය නැවත ඉදි කිරීමත් සමග වසර 30 ක පමණ කාලයක් නැවතී තිබූ උතුරු දුම්රිය මාර්ගයේ දුම්රිය ප්‍රවාහන කටයුතු සිදු කිරීමට හැකි වීම දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව ලැබූ විශාල ප්‍රගතියක් මෙන්ම ජාතික මෙහෙයක් ලෙස සැලකිය හැක.

2013 වර්ෂය හා සසදන විට දුම්රිය ආදායම 8.96 % කින්ද දුම්රිය මගී ආදායම 10.34 % කින්ද මගී දුම්රිය මෙහෙයුම් කටයුතු 1.61 % කින්ද අඛණ්ඩව වර්ධනය විය. 2014 වර්ෂයේ පුනරාවර්තන වියදම රු.මි. 16,943.26 ක්ද ප්‍රාග්ධන වියදම රු.මි. 36,436.04 ක්ද ලෙස පැවති අතර මෙය පසුගිය වසර හා සසදන කළ පිළිවෙලින් 60 % ක හා 80 % ක වර්ධනය වීමකි.විශේෂයෙන් ප්‍රාග්ධන වියදමේ වර්ධනය වීම සඳහා ප්‍රධාන වශයෙන් බලපා ඇති කරුණ වන්නේ උතුරු දුම්රිය මාර්ගය නැවත ඉදි කිරීමේ ව්‍යාපෘති සඳහා වැය වූ මුදල් ඇතුළත් වීමයි. තවද දුම්රිය ඇණිය නඩත්තුව සහ වැඩිදියුණු කිරීම, ස්ථිර දුම්රිය මාර්ග ජාලයේ නඩත්තුව හා වැඩිදියුණු කිරීම, සංඥා හා විදුලි සංදේශ පද්ධතියේ නඩත්තුව සහ වැඩිදියුණු කිරීම වැනි

ප්‍රධාන කාර්යයන් මෙම ප්‍රාග්ධන වියදම් තුළ ඇතුළත් වේ. පුනරාවර්තන වියදම් තුළ ඉන්ධන වියදම්, වැටුප් හා වේතන සඳහා ඉහළ අගයක් ඇතුළත්වීම මෙම වියදම් වැඩිවීම කෙරෙහි බලපෑ ප්‍රධාන සාධක විය.

තවද 2014 වර්ෂයේ ඉන්ධන වියදම් අධික ලෙස ඉහළ යෑම සිදු වුවද දුම්රිය ගාස්තු සංශෝධනය නොකරන ලදි.

කෙසේ වුවද විවිධ අභියෝගයන් හමුවේ පිරිමැසුම්කාරී ප්‍රවාහන මාධ්‍යයක් ලෙස වඩා වැඩි මගී හා භාණ්ඩ ප්‍රමාණයක් එකවර ප්‍රවාහනය කළ හැකි පරිසර හිතකාමී ප්‍රවාහන සේවාවක් ලබා දීමට සියළු ප්‍රයත්නයන් සහ නිසි කළමනාකරණ තීරණයන්, ප්‍රතිපත්තීන් ක්‍රියාත්මක කිරීමද බෙහෙවින් ඉවහල් විය.

දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරී

අතිරේක දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරී (කාර්මික) | අතිරේක දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරී (මෙහෙයුම්) | අතිරේක දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරී (පාලන)

උප දෙපාර්තමේන්තු/ඒකක ප්‍රධානීන්

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

උප දෙපාර්තමේන්තු සහ ඒකක

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

දුම්රිය ස්ථාන

ප්‍රධාන දුම්රිය ස්ථාන ගණන 167 වන අතර උප දුම්රිය ස්ථාන 153 ක්ද දුම්රිය නැවතුම්පලවල් 40ක් සමග මුළු දුම්රිය ස්ථාන සංඛ්‍යාව 360 වේ.

දුම්රිය ස්ථාන **වගු අංක 1**

අංකය	මාර්ගය	ප්‍රධාන දුම්රිය ස්ථාන	උප දුම්රිය ස්ථාන	නැවතුම්
01	ප්‍රධාන මාර්ගය	45	32	20
02	මාතලේ මාර්ගය	5	7	12
03	පුත්තලම් මාර්ගය	19	25	0
04	කැළණිවැලි මාර්ගය	11	19	0
05	මඩකලපුව මාර්ගය	14	16	4
06	උතුරු මාර්ගය (යාපනය දක්වා)	29	19	3
07	ත්‍රිකුණාමලය මාර්ගය	4	2	1
08	මුහුදුබඩ මාර්ගය	36	32	0
09	තලෙයිමන්නාරම් මාර්ගය (මඩු දක්වා)	2	1	0
10	මිහින්තලේ මාර්ගය	2	0	0
එකතුව		167	153	40

දුම්රිය ස්ථාන ගණන

ප්‍රධාන දුම්රිය ස්ථාන	-	167
උප දුම්රිය ස්ථාන	-	158
නැවතුම්	-	40

එකතුව		360
		======

3 පසුබිම

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

නිදහසින් පසු බලයට පත්වූ රජයන් දුම්රිය ප්‍රවාහනය සංවර්ධනය කිරීමෙහිලා විවිධ ක්‍රියා මාර්ගයන් ගත්තද ඒවා මූලික මට්ටමේ දුම්රිය මෙහෙයුම් ක්‍රියාත්මක කිරීමට ඉවහල් වූවා මිස දුම්රිය ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ පුළුල් සංවර්ධනයක් සනිටුහන් නොවීය.

බ්‍රිතාන්‍ය යටත් විජිත යුගයේ භාණ්ඩ ප්‍රවාහන මාධ්‍යයක් ලෙස දුම්රිය ප්‍රවාහන ක්‍රමය ස්ථාපිත කරන ලද අතර එය සමාජ ආර්ථික දියුණුවක් හා වාණිජ නැඹුරුවක් සමඟ මගී ප්‍රවාහන මාධ්‍යයක් ලෙසට 20 වන සියවසේ මැද භාගයේ සිට අනුවර්තනය වුණි. එම කාල වකවානුව තුළ මුළු භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය වෙළඳ කොටස 80 % ක් හා මගී ප්‍රවාහන වෙළඳ කොටස 35 % ට වැඩි අගයක් ලැබුවද වර්තමානයේ මගී ප්‍රවාහනයෙන් 5 % ක හා භාණ්ඩ ප්‍රවාහනයෙන් 1 % ක පමණ වෙළඳ කොටසකට දායකත්වය ලබා දෙමින් ක්‍රියාත්මක වේ.

මහා මාර්ග ප්‍රවාහන ජාලය පුළුල් වීම, මාර්ග පදනම් වූ ප්‍රවාහනයේ ක්‍රමික දියුණුවීම්, වාණිජමය ස්වරූපයක් නොගැනීම, කළමනාකරණ ගැටළු ආදි කරුණු මෙම අඩු දායකත්වයෙහිලා ප්‍රමුඛ හේතූන් ලෙස හඳුනා ගත හැක.

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

නැවත ඉදිකරන ලද උතුරු දුම්රිය මාර්ගය

නැවත ඉදිකරන ලද යාපනය දුම්රිය ස්ථානය

3.1 සමස්ථ විග්‍රහය

ජාතික ප්‍රවාහන කාර්යයට අඛණ්ඩව දායකත්වය ලබා දෙමින් මගී හා භාණ්ඩ ප්‍රවාහන කටයුතු සඳහා සක්‍රියව නියුක්ත වෙමින් 2013 වසරට සාපේක්ෂව 2014 වර්ෂයේදී වඩා යහපත් කාර්ය සාධනයක් අත්පත් කර ගැනීමට ආකර්ෂණීය ප්‍රවාහන මාධ්‍යයක් ලෙස ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය සේවයේ කටයුතු ක්‍රියාත්මක කෙරිණි.

ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය සේවය මගින් ක්‍රියාත්මක තදාසන්න, සීඝ්‍රගාමී හා නගරාන්තර මගී දුම්රිය සේවා හා භාණ්ඩ ප්‍රවාහන සේවා කාර්යක්ෂම ලෙස ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා දුම්රිය ඇණියේ නඩත්තු සහ වැඩිදියුණු කිරීම්, සංඥා හා විදුලි සංදේශ පද්ධතියේ නඩත්තු සහ වැඩිදියුණු කිරීම්, ස්ථිර මාර්ග ජාලයේ පුණරුත්ථාපන කටයුතු නැවත ඉදි කිරීම් නඩත්තු කිරීම් ආදී කටයුතු 2014 වර්ෂයේ අඛණ්ඩව ක්‍රියාත්මක කළ අතර දුම්රිය ස්ථාන නවීකරණය හා සංවර්ධනය කිරීම මීට සමගාමීව ක්‍රියාත්මක කෙරිණි. උතුරු දුම්රිය මාර්ග යේ දුම්රිය මෙහෙයුම් කටයුතු යාපනය දක්වා ක්‍රියාත්මක කිරීම, යාපනය දුම්රිය ස්ථානය නැවත ඉදි කර මෙහෙයුම් කටයුතු සඳහා විවෘත කිරීම, උතුරු හා තලෙයිමන්නාරම දුම්රිය මාර්ග වල ඉතිරි ඉදි කිරීම් කටයුතු ක්‍රියාත්මක කිරීම වැනි ප්‍රධාන කරුණු 2014 වර්ෂයේ ක්‍රියාත්මක කළ යටිතල පහසුකම් සංවර්ධන කාර්යයන්හි ප්‍රමුඛ කාර්යභාරයක් විය.

2014 වර්ෂය අවසාන වන විට උතුරු හා තලෙයිමන්නාරම දුම්රිය මාර්ග නැවත ඉදි කිරීමේ ව්‍යාපෘති වල සමස්ථ ප්‍රගතිය පහත වගුවෙන් දැක්වේ.

3.2 උතුරු දුම්රිය මාර්ගයේ සංවර්ධන ව්‍යාපෘති වල ප්‍රගතිය

උතුරු දුම්රිය මාර්ගයේ සංවර්ධන ව්‍යාපෘති වල ප්‍රගතිය — වගු අංක 2

ව්‍යාපෘතියේ නම	ඇස්තමේන්තුගත වියදම (ඇ.ඩො.මි.)	අපේක්ෂිත භෞතික ඉලක්කය (දුර කි.මී.)	ප්‍රගතිය (%)	
			මූල්‍ය	භෞතික
මැදවච්චිය සිට මඩු දක්වා දුම්රිය මාර්ගය නැවත ඉදි කිරීම	81.30	43	ව්‍යාපෘතිය නිමකර ඇත	
මඩු සිට තලෙයිමන්නාරම දක්වා දුම්රිය මාර්ගය නැවත ඉදි කිරීම	164.06	63	80 %	94 %
ඕමන්තේ සිට පලෙයි දක්වා දුම්රිය මාර්ගය නැවත ඉදි කිරීම	195.75	91	ව්‍යාපෘතිය නිම කර ඇත	
පලෙයි සිට කන්කසන්තුරේ දක්වා දුම්රිය මාර්ගය නැවත ඉදි කිරීම	154.60	56	87 %	95 %
උතුරු දුම්රිය මාර්ගය සඳහා සංඥා හා විදුලි සංදේශ පද්ධතිය ස්ථාපනය කිරීම	96.51	313	60 %	95 %

කාර්ය සාධන දර්ශකයන්

කාර්ය සාධන දර්ශකයන් වගු අංක 3

අංකය	කාර්ය සාධන දර්ශකය	2013	2014
01	**දුම්රිය ඇණිය (සේවය සඳහා ඇති)**		
	2.1 එන්ජින්	71	65
	2.2 බලවේග කට්ටල	74	77
	2.3 මැදිරි	740	565
	2.4 ගැල්, වැගන්	819	862
02	**දුම්රිය ඇණිය (යහපත් සේවාවක් පවත්වා ගෙන යෑම සඳහා අවශ්‍ය වන)**		
	3.1 එන්ජින්	78	80
	3.2 බලවේග කට්ටල	75	80
	3.3 මැදිරි	500	500
	3.4 ගැල්,වැගන්	750	742
03	**දුම්රිය ධාවනය**		
	4.1 මගී සංඛ්‍යාව (මිලියන)	118.7	129.50
	4.2 භාණ්ඩ (මෙ.ටො.)	1.91	2.21
04	**දුම්රිය ධාවනය (කි.මී.මිලියන)**		
	4.1 මගී	6,257.37	6,841.97
	4.2 භාණ්ඩ	132.45	150.55
	4.3 දුම්රිය	10.9	11.08
05	**මුළු ආදායම (රු.මි)**	5,423.29	5,909.31
	5.1 මගී	4487	4,950.8
	5.2 භාණ්ඩ	412.9	386.52
	5.3 වෙනත්	522.74	571.98
06	**මුළු වියදම (රු.මි.)**	30,835.46	53,379.31
	6.1 පුනරාවර්තන වියදම	10,586.47	16,943.26
	6.1.1 පඩි නඩි	3,117.42	3,106.16
	6.1.2 නඩත්තු		
	6.2 ප්‍රාග්ධන වියදම	20,248.99	36,436.04
07	**ඉන්ධන පරිභෝජනය**		
	(ඔටෝ ඩීසල් ලීටර් මි.)	34.92	34.62
	ඉන්ධන සඳහා මුළු වියදම (රු.මි.)	4,420.4	4,189.5
08	**මුළු සේවක සංඛ්‍යාව**	16,456	16,016

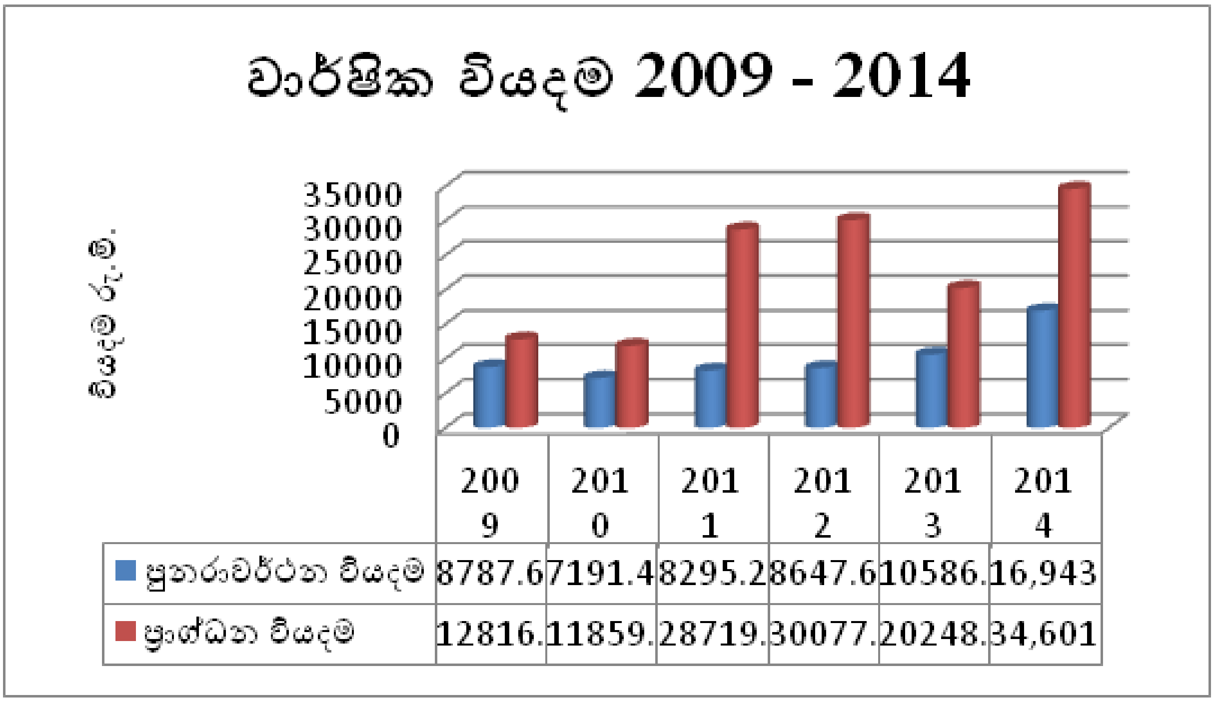
ඉහත 3 වගුවට අනුව 2014 වසරේ කාර්ය සාධන දර්ශකයන් සහ සතුටුදායක දුම්රිය ප්‍රවාහන සේවයක් ලබාදීම සඳහා අවශ්‍ය කරන දුම්රිය ඇණියද දක්වයි. පසුගිය වසරට සාපේක්ෂව 2014 වසරේ දුම්රිය ධාවනයේ ප්‍රගතියක් පෙන්නුම් කරයි. නමුත් සමස්ථ වියදම 2013 වසරට වඩා වැඩි වී ඇති බවක් පෙන්වුවද එහි පසුගිය වසරේ ඉන්ධන සඳහා උපචිතව තිබූ රු.මි. 5000ක ගෙවීමක් අන්තර්ගතය.

4. මූල්‍ය හා භෞතික ප්‍රගතිය

2014 මූල්‍ය වර්ෂය අවසන් වන විට ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ මුළු වියදම රු.මි. 51,544.61 ක් වේ.මෙය පසුගිය වසර හා සසඳන විට 3.8% ක වැඩි වීමකි.

2014 වර්ෂයේ ලැබූ මුළු ප්‍රතිපාදන හා තත්‍ය වියදම් — වගු අංක 4

අංකය	වියදම	ප්‍රතිපාදනය (රුමි)	තත්‍ය වියදම (රු මි)	ප්‍රගතිය %
01	පුනරාවර්තන වියදම	16,855.86	16,943.26	100
02	ප්‍රාග්ධන වියදම	36,727.53	34,601.35	94
මුළු වියදම		53,583.39	51,544.61	96



2014 වර්ෂයේ ප්‍රතිපාදන හා වියදම් අදාල සියළු උප දෙපාර්තමේන්තු මගින් සිය කටයුතු පවත්වා ගෙන යාමට දරන ලද වැය පිළිබඳ විස්තර පහත වගු වලින් දැක්වේ.

උප දෙපාර්තමේන්තු වල මූල්‍ය ප්‍රගතිය - 2014 **වගු අංක 5**

අංකය	උප දෙපාර්තමේන්තුව	වෙන්කළ මුදල (රු.මි.)		තත්‍ය වියදම (රු.මි.)		ඉලක්ක සපුරා ගැනීමේ ප්‍රගතිය %	
		පුනරාවර්තන	ප්‍රාග්ධන	පුනරාවර්තන	ප්‍රාග්ධන	පුනරාවර්තන	ප්‍රාග්ධන
01	දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරී කාර්යාලය (දුසා, ප්‍රදුග, දුගඅ)	516.93	11.58	505.56	11.58	97.8	100
02	ශ්‍රී ලංකා ජර්මන් කාර්මික අභ්‍යාස ආයතනය	22.88	8.34	21.66	8.34	94.69	100
03	ධාවන බල උප දෙපාර්තමේන්තුව	10,084.78		10,082.82		99.98	
04	ගමනාගමන උප දෙපාර්තමේන්තුව	2,087.65	24.22	2,113.06	24.22	101.2	100
05	වාණිජ උප දෙපාර්තමේන්තුව	43.56	3.41	40.40	3.41	92.75	100
06	ආරක්ෂක හමුදාව	335.38	0.70	347.09	0.70	103.49	100
07	ධාවන බල උප දෙපාර්තමේන්තුව	863	486.76	872.67	486.76	101.12	100
08	යාන්ත්‍රික ඉන්ජිනේරු උප දෙපාර්තමේන්තුව	987.05	7,529.53	1016.55	7,529.53	102.99	100
09	මාර්ග හා කර්මාන්ත උප දෙපාර්තමේන්තුව	1,660.76	24,795.09	1,694.79	24,794.03	102.05	100
10	සංඥා හා විදුලි සංදේශ උප දෙපාර්තමේන්තුව	253.89	3,867.88	248.63	3,577.46	97.93	92.49
එකතුව		16,855.86	36,727.53	16,943.26	36,436.05	100.52	99.21

5 වගුව පුනරුත්ථාපන වියදම 100% පෙන්වන අතර ප්‍රාග්ධන වියදම 99% ලෙස දක්වයි.

2014 වර්ෂයේ ප්‍රාග්ධන වියදම් පහත සඳහන් ප්‍රධාන කාර්යයන් සඳහා යොදවන ලදි.

මූල්‍ය හා භෞතික ප්‍රගතිය - 2014

(2014 අයවැය ප්‍රතිපාදන අනුව)

ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය සේවය

වගු අංක 6

ව්‍යාපෘතිය	වැඩ සටහන/ ක්‍රියාකාරකම	මූල්‍ය ප්‍රතිපාදන			භෞතික ප්‍රගතිය %
		මූල්‍ය ඉලක්කය (රු.මි)	සත්‍ය වියදම (රු.මි.)	ප්‍රගතිය %	
01	සාමාන්‍ය පරිපාලනය	8.47	8.47	100	100
	දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරි කාර්යාලය	3.06	3.06	100	100
	ප්‍රධාන පිරිවැය නිලධාරි කාර්යාලය	0.5	0.5	100	100
	ප්‍රධාන ගණකාධිකාරි කාර්යාලය	2.78	2.78	100	100
	ගබඩා අධිකාරි කාර්යාලය	2.13	2.13	100	100
	පුහුණුවීම් සහ සංවර්ධනය			-	-
	පුහුණුවීම් සහ සංවර්ධන ඒකකය	3.12	3.12	100	100
	ආරක්ෂක සේවය කාර්යාල උපකරණ සහ දැව භාණ්ඩ මිල දී ගැනීම	0.7	0.7	100	100
02	ශ්‍රී ලංකා ජර්මන් දුම්රිය කාර්මික අභ්‍යාස ආයතනය	8.34	8.34	100	100
	යන්ත්‍ර සහ උපකරණ	1.03	1.03	100	100
	යන්ත්‍ර සහ උපකරණ	5.66	5.66	100	100
	NVQ	1.65	1.65	100	100
	ගමනාගමන කාර්යාල උපකරණ හා දැව භාණ්ඩ මිල දී ගැනීම	24.22	24.22	100	100
	වාණිජමය ක්‍රියාකාරකම් කාර්යාල උපකරණ හා දැව භාණ්ඩ මිල දී ගැනීම	3.41	3.41	100	100
4	**සුළු අළුත්වැඩියාවන්**	486.76	486.76	100	100
	එන්ජින්, ගැල්, මැදිරි වල සුළු අළුත්වැඩියාවන් සඳහා අමතර කොටස්	163.87	163.87	100	100

	ධාවනාගාරය වැඩි දියුණු කිරීම	19.11	19.11	100	100
	කාර්යාල උපකරණ හා දැව භාණ්ඩ මිල දී ගැනීම	0.47	0.47	100	100
	ප්‍රධාන අළුත්වැඩියාවන්	1911.30	1911.30	100	100
	වහල සහ වැහි පිහිලි	1.15	1.15	100	100
	එන්ජින්, ගැල්, මැදිරි වල විශාල අළුත්වැඩියාවන් සඳහා අමතර කොටස්	1629.73	1629.73	100	100
	කර්මාන්තශාලා පහසුකම් සැපයීම	22.89	22.89	100	100
	මැදිරි අළුත්වැඩියා කිරීම	50.90	50.90	100	100
	එන්ජින් අමතර කොටස් මිල දී ගැනීම	89.51	89.51	100	100
	වීල් මැෂින් අළුත්වැඩියා කිරීම	1.25	1.25	100	100
04	වීල් ටිරූයින් මැෂින් මිල දී ගැනීම	-	-	-	-
	චීනයෙන් බලවේග කට්ටල මිල දී ගැනීම	5.41	5.41	100	100
	කාර්යාල උපකරණ හා දැව භාණ්ඩ මිල දී ගැනීම	1.32	1.32	100	100
	උතුරු මාර්ගය සඳහා එන්ජින්, ගැල්, මැදිරි මිල දී ගැනීම	-	-	-	-
	යන්ත්‍රෝපකරණ ප්‍රතිෂ්ඨාපනය කිරීම	46.69	46.69	100	100
04	**ස්ථිර මාර්ග හා ගොඩනැගිලි නඩත්තුව**				
	ගොඩනැගිලි සහ ඉදි කිරීම්	110.99	110.99	100	100
	ටැම්පින් මැෂින් මිල දී ගැනීම	0.49	0.49	100	100
	කාර්යාලීය උපකරණ මිල දී ගැනීම	0.23	0.23	100	100
	දැයට කිරුළ වැඩ සටහන	37.14	37.14	100	100
	බෙල්ජියම් පාළම් ව්‍යාපෘතිය	150	150	100	100
	වානේ පාළම්	39.65	39.65	100	100
	ස්ථිර මාර්ග නඩත්තුව	2560	2559	99	86
	කොන්ක්‍රීට් සිල්පර නිෂ්පාදන ශාලාව	368.86	368.86	100	100
	රාගම-පුත්තලම දුම්රිය මාර්ගය	30.48	30.48	100	100
	කැළණිවැලි දුම්රිය මාර්ගය	30	30	100	100
	උතුරු දුම්රිය මාර්ගය වැඩි දියුණු කිරීම	22.72	22.72	100	100
	මහනුවර, පේරාදෙණිය, කඩුගන්නාව, මහව සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය	17	16.99	99	80
	කළුතර සිට පයාගල දක්වා දුම්රිය මාර්ගය ද්විත්වකරණය	49.46	49.46	100	85
	දුම්රිය ස්ථාන නවීකරණය කිරීම	353.01	353.01	100	70

	ඉඩම් මැනීම	0.13	0.13	100	60
	මාර්ගය හරහා ඇති දුම්රිය මාර්ග වැඩි දියුණු කිරීම	4.10	4.10	100	90
	ඉන්දීය ණය ආධාර යටතේ මුහුදුබඩ දුම්රිය මාර්ගය නවීකරණය	399.61	399.61	100	100
	එම	1035.69	1035.69	100	100
	ඕමන්තේ - පලෙයි දුම්රිය මාර්ගය නැවත ඉදි කිරීම	7365.65	7365.65	100	100
	එම	361.55	361.55	100	100
	මැදවච්චිය - මඩු දුම්රිය මාර්ගය නැවත ඉදි කිරීම	2295.60	2295.51	100	100
	එම	34.88	34.88	100	95
	මඩු-තලෙයිමන්නාරම දුම්රිය මාර්ගය නැවත ඉදි කිරීම	5124.34	5124.34	100	97
	එම	169.61	169.61	100	95
	පලෙයි-කන්කසන්තුරේ දුම්රිය මාර්ගය නැවත ඉදි කිරීම	5500	5499.99	99.9	80
	එම	169.17	169.17	100	82
04	**සංඥා සහ විදුලි සංදේශ පද්ධතිය**				
	සංඥා සහ විදුලි සංදේශ පද්ධතිය නඩත්තු ක්‍රමය	107.97	107.97	100	100
	සංඥා හා විදුලි සංදේශ උප දෙපා.වේ වසර 50 කට වඩා පැරණි යන්ත්‍ර නැවත සවි කිරීම	37.72	37.72	100	100
	කාර්යාලීය උපකරණ මිල දී ගැනීම	0.87	0.87	100	95
	මරදාන-කොටුව 4 වන මාර්ගයට සහ ඔරුගොඩවත්ත-කැළනිය 3 වන මාර්ගයට සංඥා ක්‍රමය ස්ථාපිත කිරීම	21.49	21.49	100	90
	ජා ඇල-සීදූව දක්වා ද්විත්ව මාර්ගය සඳහා සංඥා ස්ථාපිත කිරීම	23.26	23.26	100	96
	නව සංඥා ක්‍රමයක් ස්ථාපිත කිරීම	0.88	0.88	100	100
	රාගම, මීගමුව, රඹුක්කන මාර්ගය සඳහා නව සංඥා ක්‍රමයක් ස්ථාපිත කිරීම	0.047	0.047	100	-
	වසර 50 ට වඩා පැරණි Clock වෙනුවට නව Clock ස්ථාපිත කිරීම (මරදාන සහ කොළඹ කොටුව අතර)	0.33	0.33	100	-
	උතුරු දුම්රිය මාර්ගය සඳහා සංඥා ක්‍රමය ස්ථාපිත කිරීම	3200	2909.59	91	95
	එම	139.25	139.25	100	90
	කැළණිවැලි මාර්ගයේ වර්ණ සංඥා සවි කිරීම	3.18	3.18	100	90
	මුහුදුබඩ මාර්ගයේ ආරක්ෂිත සංඥා ක්‍රමය වැඩි දියුණු කිරීම	6.92	6.92	100	95
	ආරක්ෂිත දුම්රිය හරස් මාර්ග ස්ථාපනය කිරීම	219.34	219.34	100	90

5. ධාවන බල සැපයුම සහ දුම්රිය ඇණිය

මගී හා භාණ්ඩ ප්‍රවාහන කටයුතු සඳහා පවතින දුම්රිය ඇණිය උපරිම ලෙස ප්‍රයෝජනයට ගනිමින් දුම්රිය ඇණිය සඳහා නඩත්තු හා අළුත්වැඩියා කටයුතු සිදු කරමින් 2014 වර්ෂයේ දුම්රිය මෙහෙයුම් කටයුතු සඳහා හිතකර මට්ටමින් පවත්වා ගෙන යෑමට හැකි විය. ඒ අනුව කාර්යාල දුම්රිය, නගරාන්තර සේවා, සීඝ්‍රගාමී දුම්රිය සේවා, භාණ්ඩ ප්‍රවාහන කටයුතු අඛණ්ඩව වසර පුරා පවත්වා ගෙන යෑමට අවකාශ සැලසුනි. මෑතකදී ඉන්දියාවෙන් හා චීනයෙන් ගෙන්වන ලද S11 හා S12 වර්ගයේ බලවේග කට්ටල මගී ප්‍රවාහන සේවයේ ඉහළ දායකත්වයක් ලබා ගැනීම සඳහා ඉතා ප්‍රයෝජනවත් විය.

5.1 දුම්රිය ඇණිය

2014 වර්ෂයේ පැවති සාමාන්‍ය දුම්රිය ඇණිය පහත වගුවෙන් දැක්වේ.

දුම්රිය ඇණිය වගු අංක 7

අංකය	වර්ගය	සංඛ්‍යාව
01	දුම්රිය එන්ජින්	80
02	බලවේග කට්ටල	80
03	මගී මැදිරි	500

5.2 ඉන්ධන භාවිතය

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

ඉන්ධන භාවිතය වගු අංක 8

ඉන්ධන වර්ගය	2013	2014
ඩීසල් ලීටර් මිලියන	34.92	34.62
ඉන්ධන සඳහා වියදම (රු.මි)	4,420.4	4189.5

2014 වර්ෂයේ ඉන්ධන භාවිතය 2013 වසරේ පැවති මට්ටමේම පවත්වා ගෙන යෑමට හැකි වී තිබෙන අතර 2014 වර්ෂයේ ඉන්ධන සඳහා වැය වූ වියදම රු.මි. 230.9 කින් පමණ අඩු වී ඇත.

5.3 එන්ජින් දෝෂ

2010 සිට 2014 දක්වා එන්ජින් දෝෂ සංඛ්‍යාව පහත වගුවෙන් දැක්වේ.

එන්ජින් දෝෂ වගු අංක 9

වර්ෂය	එන්ජින් දෝෂ සංඛ්‍යාව
2010	593
2011	660
2012	550
2013	530
2014	503

2011 වර්ෂයේ සිට 2014 වර්ෂය දක්වා ක්‍රමයෙන් එන්ජින් දෝෂ සංඛ්‍යාව අඩු වී තිබෙන අතර දුම්රිය ඇණිය සඳහා නඩත්තු හා අළුත්වැඩියා කටයුතු අඛණ්ඩව හා කාර්යක්ෂම ලෙස පවත්වා ගෙන යෑම මෙම තත්වය කෙරෙහි බෙහෙවින් ඉවහල් විය.

6. ස්ථිර මාර්ග පද්ධතිය හා ගොඩනැගිලි

වසර 30 කට ආසන්න කාලයකට පසු ස්ථිර මාර්ග පද්ධතියේ සාධනීය වෙනසක් පිළිබිඹු කළ වසරක් වන අතර එය මෙම වසරේ සමස්ථ ප්‍රගතිය උදෙසා මහඟු දායකත්වයක් ලබා දුණි. ත්‍රස්තවාදී යුද කටයුතු වලින්

විනාශ වී ගිය උතුරු දුම්රිය මාර්ග නැවත ඉදි කොට යාපනය දුම්රිය ස්ථානයද නැවත යථා තත්වයට පත් කොට කොළඹ - යාපනය දක්වා දුම්රිය ධාවනය නැවත ආරම්භ කිරීම අතිශය වැදගත් කරුණක් වූ අතර එය ජාතීන් අතර සහජීවනය තව දුරටත් වර්ධනය කිරීම සඳහා කාලීන අවශ්‍යතාවයක්ද විය.

2014 වසර අවසන් වන විට ශ්‍රී ලංකාවේ දුම්රිය මාර්ග ජාලයේ මඩු සිට තලෙයිමන්නාරම දක්වාත් යාපනය සිට කන්කසන්තුරේ දක්වා කොටස හැර මුළු දුම්රිය මාර්ග ජාලයම මෙහෙයුම් කටයුතු සඳහා විවෘතව පැවතුණි. ඒ අනුව උතුරු හා තලෙයිමන්නාරම මාර්ග වල යාපනය සිට කන්කසන්තුරේ දක්වා සහ මඩු සිට තලෙයිමන්නාරම දක්වා මාර්ග වල නැවත ඉදි කිරීම් කටයුතු අවසන් අදියරේ පවතී.

2014 වර්ෂය ස්ථිර මාර්ග නඩත්තුව හා ගොඩනැගිලි ඉදි කිරීම සඳහා රු.මි.24,795.09 ක් ප්‍රාග්ධන වියදම් සඳහා ප්‍රතිපාදන ලැබී තිබූ අතර එයින් රු.මි. 24,794.03 ක් වියදම් වී තිබුණි. මෙම ප්‍රාග්ධන වියදම් වලින් විශාල කොටසක් උතුරු හා තලෙයිමන්නාරම් දුම්රිය මාර්ග නැවත ඉදි කිරීම් සඳහා යොදවන ලදි.

ස්ථිර මාර්ග පද්ධතියේ නඩත්තු කටයුතු අළුත්වැඩියාවට හා වැඩිදියුණු කිරීම්, වේග සීමා ඉවත් කිරීම, නව දුම්රිය ස්ථාන ගොඩනැගිලි ඉදි කිරීම් නඩත්තු හා නවීකරණ කටයුතු , රේල් පීලි සිල්පර ඇතිරීම, මගී පාළම් ඉදි කිරීම, දුම්රිය වේදිකා දීර්ඝ කිරීම හා ඉස්සීම, ආදී කටයුතු 2014 වර්ෂයේදී අඛණ්ඩව ක්‍රියාත්මක කිරීමෙන් කාර්යක්ෂමව දුම්රිය ප්‍රවාහනයක් සඳහා උපරිම දායකත්වයක් ලබා දුණි.

දුම්රිය මාර්ග නඩත්තුව සඳහා උපයෝගි කර ගත් ද්‍රව්‍ය

දුම්රිය මාර්ග නඩත්තුව සඳහා උපයෝගි කර ගත් ද්‍රව්‍ය　　වගු අංක 10

යොදා ගත් ද්‍රව්‍ය	ප්‍රමාණය
රේල් පීලි අඩි	79,093
දැව සිල්පර	64,551
කොන්ක්‍රීට් සිල්පර	65,532
වානේ සිල්පර	2,754

2014 වර්ෂයේදී දුම්රිය මාර්ගය නඩත්තු කටයුතු අඛණ්ඩව ක්‍රියාත්මක කළ අතර වසර අවසන් වන විට දැව සිල්පර 64,551, කොන්ක්‍රීට් සිල්පර 65,532, වානේ සිල්පර 2,754 ක්ද යොදා ගන්නා ලදි. බැලස්ට් කියුබ් 21,636 ක් පමණ අතුරණ ලදි.

පහත සඳහන් පරිදි දුම්රිය මාර්ග පද්ධතියේ නඩත්තු කටයුතු ක්‍රියාත්මක කරන ලදි.

- උතුරු හා තලෙයිමන්නාරම දුම්රිය මාර්ගයන්හි නැවත ඉදිකිරීම් කටයුතු අඛණ්ඩව ක්‍රියාත්මක කිරීම
- මහනුවර, පේරාදෙණිය, කඩුගන්නාව ද්විත්ව මාර්ගයේ ඉදි කිරීම් කටයුතු ක්‍රියාත්මක කිරීම.
- ජා ඇල - හලාවත ද්විත්ව මාර්ගයේ ඉදි කිරීම් කටයුතු.
- කැළණිවැලි මාර්ගයේ නඩත්තු කටයුතු අඛණ්ඩව සිදු කිරීම
- ඔරුගොඩවත්ත සිට කැලණිය දුම්රිය ස්ථානය දක්වා ත්‍රිත්ව දුම්රිය මාර්ගයේ සහ සංඥා පද්ධතියේ වැඩ අවසන් කොට දුම්රිය ධාවන කටයුතු සඳහා විවෘත කිරීම
- නැගෙනහිර දුම්රිය මාර්ගයේ නඩත්තු කටයුතු අඛණ්ඩව ක්‍රියාත්මක කිරීම
- දුම්රිය ස්ථාන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියේ කටයුතු. මේ යටතේ,

  බුළුගහගොඩ, යාගොඩ, හොරපේ, කීනවල මගී පාළම් ඉදි කිරීම
  දුම්රිය ස්ථානයන්හි වේදිකා ඉස්සීම හා දීර්ග කිරීම
  දුම්රිය ස්ථාන අළුත්වැඩියාව
  දුම්රිය ස්ථාන වල සනීපාරක්ෂක සේවා වැඩිදියුණු කිරීම ආදී කාර්යයන් ප්‍රධානය.

තවද බෙල්ජියම් මූල්‍ය ආධාර යටතේ ක්‍රියාත්මක පාළම් ව්‍යාපෘති කටයුතු අඛණ්ඩව ක්‍රියාත්මක කළ අතර 2014 වසර වන විට එහි සැලසුම් නිම කොට ඇති අතර අත්තිකාරම් මුදල් ගෙවීමට කටයුතු කරන ලදි. 2015 වසරේ මෙම සියළු පාළම් ලැබීමට නියමිත අතර ඒවායේ නිරීක්ෂණ කටයුතු ක්‍රියාත්මක වෙමින් පවතී. මෙම පාළම් පහත සඳහන් ස්ථාන සඳහා ඉදි කිරීමට අපේක්ෂා කෙරේ.

- වැල්ලවත්ත
- දෙහිවල
- අඟුලාන
- පොල්ගහවෙල
- නාරාහේන්පිට
- ගනේවත්ත
- කටුගොඩ

කාර්යක්ෂම දුම්රිය ප්‍රවාහන සේවාවක් සඳහා විවිධ සීමාවන් හා බාධක පවතින අතර දුම්රිය මාර්ගයේ පවතින වේග සීමා ප්‍රධාන තැනක් ගනී. 2014 වර්ෂයේදී වේග සීමා 261 ක් ඉවත් කර තිබෙන අතර එහි මුළු දුර ප්‍රමාණය කි.මී 45 ක් පමණ වේ.

2014 වර්ෂයේදී ඉවත් කරන ලද වේග සීමා පහත වගුවෙන් පෙන්නුම් කෙරේ.

2014 වර්ෂයේදී ඉවත් කරන ලද වේග සීමා **වගු අංක 11**

අංකය	මාර්ගය	ඉවත් කළ වේග සීමා	දුර කි.මී
01	මධ්‍යම දිස්ත්‍රික්කය	30	6.4
02	පහළ දිස්ත්‍රික්කය	31	7.7
03	ඉහළ දිස්ත්‍රික්කය	38	7.0
04	උතුරු දිස්ත්‍රික්කය	36	5.7
05	නැගෙනහිර දිස්ත්‍රික්කය	126	18.7

7. සංඥා හා විදුලි සංදේශ පද්ධතිය

2014 වර්ෂයේ දුම්රිය කාර්ය සාධනයන් සපුරා ගැනීම සඳහා සංඥා හා විදුලි සංදේශ පද්ධතියේ සැලකිය යුතු දායකත්වයක් ලැබුණි. අඛණ්ඩව ක්‍රියාත්මක කරන ලද නඩත්තු, අළුත්වැඩියා හා වැඩිදියුණු කිරීම් අධීක්ෂණයන් හා නියාමනයන් කාර්යක්ෂම සංඥා හා විදුලි සංදේශ ක්‍රියාත්මක වීම කෙරෙහි බලපෑ ප්‍රධාන සාධක වේ. 2014 වර්ෂය අවසාන වන විට අනුරාධපුරයේ සිට උතුරු දුම්රිය මාර්ගයේ හා තලෙයිමන්නාරම දුම්රිය මාර්ගයේ විදුලි සංදේශ පද්ධතියේ කටයුතු 95 % ක් අවසන් කිරීමට හැකි වූ අතර යාපනය දක්වා දුම්රිය ධාවනය සඳහා සංඥා පද්ධතිය අවසන් කිරීමට හැකි විය. කන්කසන්තුරේ හා තලෙයිමන්නාරම දක්වා සංඥා පද්ධතියේ ඉතිරි කටයුතු 2015 මුල් භාගය අවසන් වන විට නිම කිරීමට සැලසුම් කර ඇත.

කාර්යක්ෂම දුම්රිය මගී හා භාණ්ඩ ප්‍රවාහන සේවයක් ලබා දීම සඳහා සංඥා හා විදුලි සංදේශ පද්ධතිය වැදගත් කාර්යභාරයක් ඉටු කරන අතර එය ආරක්ෂිත විශ්වාශදායි හා නියමිත වේලාවට ධාවනය වන දුම්රිය සේවයක් සඳහා බෙහෙවින් ඉවහල් වේ.

2014 වර්ෂයේ සංඥා හා විදුලි සංදේශ උප දෙපාර්තමේන්තුව මඟින් ක්‍රියාත්මක කළ ප්‍රධාන කාර්යයන් පහත දැක්වේ.

- අනුරාධපුර, තලෙයිමන්නාරම හා කන්කසන්තුරේ දක්වා සංඥා පද්ධතිය ක්‍රියාත්මක කිරීම.
- දුම්රිය මාර්ග ජාලයේ සංඥා හා විදුලි සංදේශ නඩත්තු කටයුතු
- ජා-ඇල සීදූව මාර්ගයේ නව සංඥා පද්ධතියක් ස්ථාපිත කිරීම
- අහුන්ගල්ල දුම්රිය ස්ථානය සඳහා සංඥා පද්ධතිය ස්ථාපිත කිරීම

- කැළණිවැලි දුම්රිය මාර්ගය සඳහා වර්ණ සංඥා පද්ධතියක් ස්ථාපිත කිරීම
- මුහුදුබඩ දුම්රිය මාර්ගයේ සංඥා පද්ධතිය ස්ථාපිත කිරීම
- ආරක්ෂිත දුම්රිය හරස් මාර්ග පද්ධති ස්ථාපිත කිරීම

සංඥා දෝෂ

සංඥා දෝෂ වගු අංක 12

වර්ෂය	සංඥා දෝෂ
2012	2,209
2013	2,550
2014	1,562

පසුගිය වසර හා සසඳන කළ සංඥා පද්ධතියේ දෝෂ සැලකිය යුතු ප්‍රමාණයකින් අඩු වී තිබෙන බව ඉහත වගුවෙන් පෙන්නුම් කෙරේ. මෙම තත්වය කෙරෙහි සංඥා පද්ධතිය සඳහා අඛණ්ඩව ක්‍රියාත්මක කරන නඩත්තු හා අළුත්වැඩියාවන් වැඩිදියුණු කිරීම් බෙහෙවින් උපකාරි විය.

නිමකළ මඩු දුම්රිය මාර්ගය

8. මෙහෙයුම් කාර්යක්ෂමතාව

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

මෙහෙයුම් කාර්යක්ෂමතාව වගු අංක 13

අනු අංකය	දර්ශකය	2013	2014
01	දුම්රිය මගියෙක් සඳහා ආදායම (රු)	37.80	38.23
02	දුම්රිය මගී කි.මී. 1 ක ආදායම (රු)	0.71	0.72
03	දුම්රිය මගියෙකු සඳහා මගී කි.මී. සංඛ්‍යාව	52.71	52.83

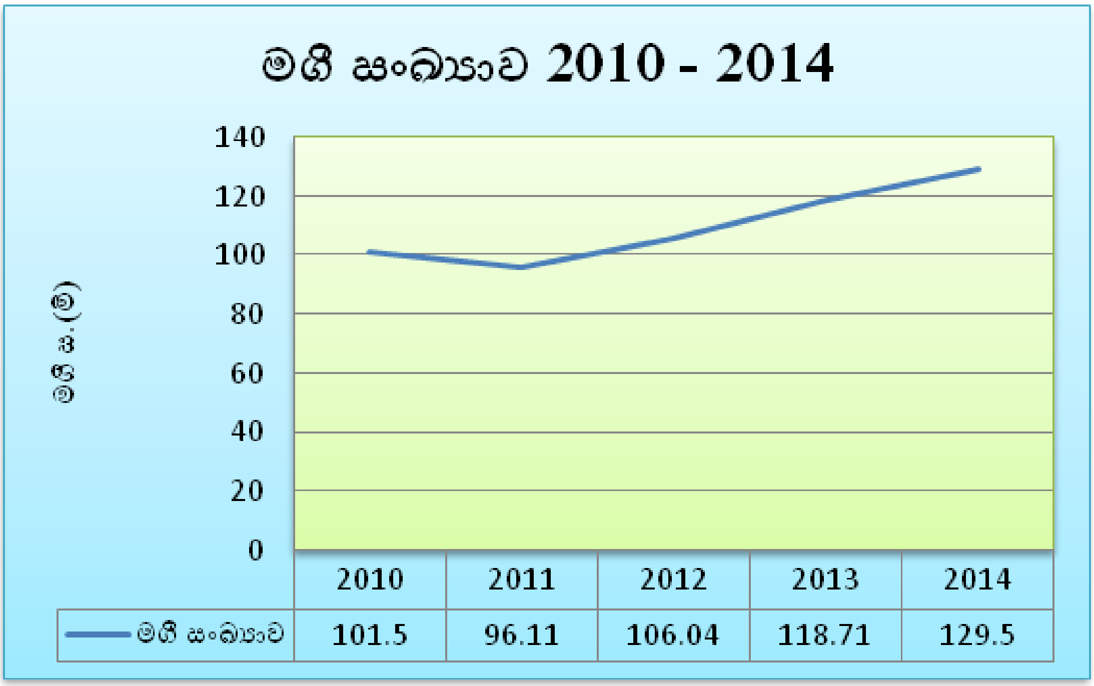
වගු අංක 13 හි දැක්වෙන තොරතුරුවලට අනුව 2014 වර්ෂයේ දුම්රිය මෙහෙයුම් කටයුතු වලදී (මගී හා භාණ්ඩ) පසුගිය වර්ෂයට සාපේක්ෂව ප්‍රගතියක් අත්පත් කරගෙන ඇති අතර ඒ සඳහා ප්‍රධාන වශයෙන් වැඩි දුම්රිය වාර සංඛ්‍යාවක් ධාවනය කිරීම, යාපනය දක්වා මගී හා භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය දුම්රිය මගින් සිදු කිරීම ආදී ප්‍රධාන කරුණු ඉවහල් විය.

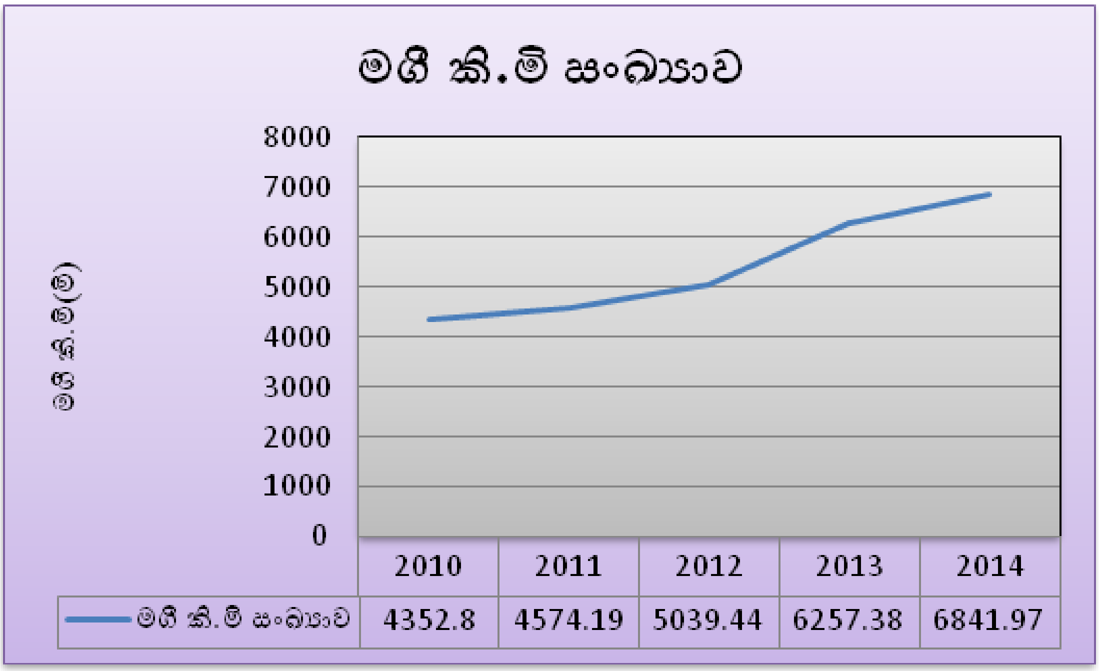
දුම්රිය මගීන්

දුම්රිය මගීන් සම්බන්ධ සංඛ්‍යා දත්ත පහත වගුවෙහි පෙන්නුම් කෙරේ.

දුම්රිය මගීන් සම්බන්ධ සංඛ්‍යා දත්ත **වගු අංක 14**

අංකය	දර්ශකය	2013	2014
01	මගී කි.මී	6,257.37	6,841.97
02	මගී සංඛ්‍යාව	118.7	129.50
03	ධාවනය කරන ලද මගී දුම්රිය සංඛ්‍යාව	115,575	117,462
04	මගී ආදායම (රු.මි)	4,487	4,950.8

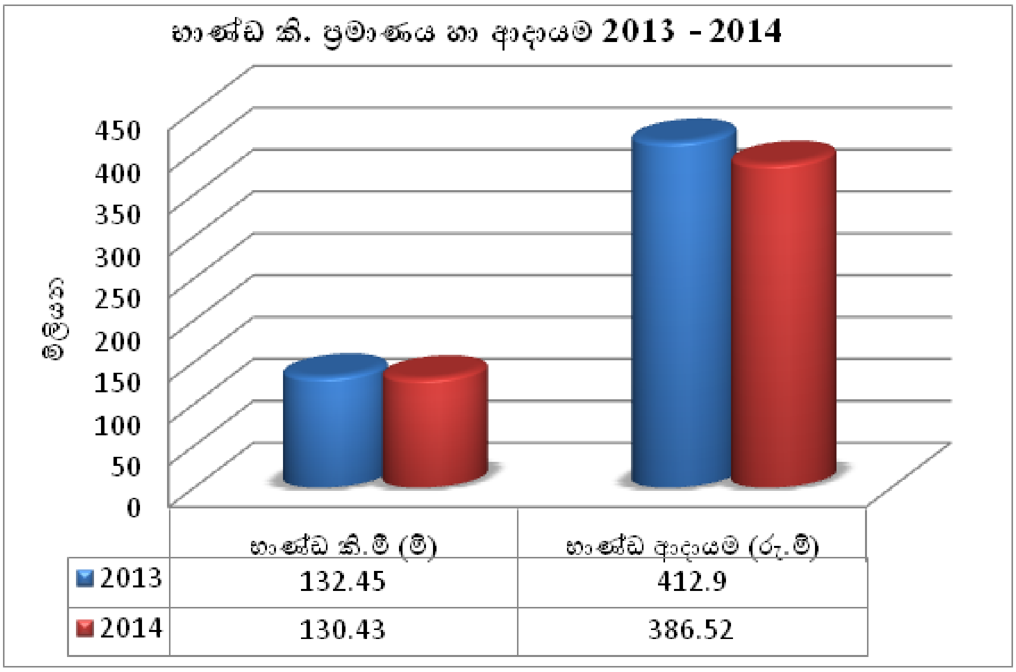




2013 හා 2014 වර්ෂයන්හි දුම්රිය භාණ්ඩ සම්බන්ධ සංඛ්‍යා දත්ත පහත සඳහන් පරිදි දැක්විය හැක.

දුම්රිය භාණ්ඩ සම්බන්ධ සංඛ්‍යා දත්ත **වගු අංක 15**

අංකය	දර්ශකය	2013	2014
01	භාණ්ඩ කි.මී (මි)	132.45	130.43
02	භාණ්ඩ ප්‍රමාණය ටොන් කි.මී (මි)	1.91	2.11
03	ධාවනය කරන ලද භාණ්ඩ දුම්රිය සංඛ්‍යාව	429	436
04	භාණ්ඩ ආදායම (රු.මි)	412.9	386.52



භාණ්ඩ ප්‍රමාණය 2013 වසර හා සසඳන විට අඩුවීමක් පෙන්නුම් කරයි.මෙය පසුගිය වසර කිහිපයක සිට දක්නට ලැබෙන තත්වයකි.

දුම්රිය භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට හොඳ ආදායම් තත්වයක් වන අතර මෙය නිශ්චිත ව්‍යාපෘති හඳුනාගනිමින් විධිමත් ආකාරයකට ක්‍රියාත්මක කළ හැකි යෝග්‍ය වැඩසටහනකි. බහාළුම් ප්‍රවාහනය සඳහා ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව හා ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය මගින් අධ්‍යයනයක් සිදුකර තිබෙන අතර මෙය ඒකාබද්ධ ව්‍යාපෘතියක් ලෙස ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා සලකා බැලිය යුතුය.

සමස්ථ දුම්රිය ධාවනය

සමස්ථ දුම්රිය ධාවනය — වගු අංක 16

දුම්රිය සේවය	සැලසුම් කළ දුම්රිය සංඛ්‍යාව	ධාවනය වූ දුම්රිය සංඛ්‍යාව	නියමිත වේලාවට ධාවනය වූ දුම්රිය සංඛ්‍යාව	ප්‍රමාද වී ධාවනය වීම්				අවලංගු වූ දුම්රිය සංඛ්‍යාව
				මිනිත්තු 06-10	11-30	31-60	60 ට වැඩි	
තදාසන්න	73,387	70,714	26,330	12,240	24,698	6,137	1,283	2,672
ප්‍රාදේශීය	26,428	23,838	7,916	3,075	6,848	3,105	2,795	2,586
දුරස්ථ හා නගරාන්තර	18,455	18,061	2,619	1,575	5,410	4,740	3,840	398
රේල් බස්	10788	4,848	1,879	454	1,453	764	301	5,940
i **මගී**	**129,058**	**117,462**	**38,744**	**17,344**	**38,409**	**14,746**	**8,219**	**11,596**
ii **භාණ්ඩ**	**6,721**	**4,801**	**788**	**61**	**366**	**442**	**3,144**	**1,920**
එකතුව	**135,779**	**122,263**	**39,532**	**17,405**	**38,775**	**15,188**	**11,363**	**13,516**

ඉහත තොරතුරු අනුව 2014 වසර තුළ ධාවනය සඳහා සැලසුම් කළ මගී දුම්රිය සංඛ්‍යාව 129,058 ක් වූ අතර එයින් 117,462 ක් ධාවනය කර ඇත. එය ප්‍රතිශතයක් ලෙස ගත් විට 91 % කි. භාණ්ඩ දුම්රිය 6,721 ක් සැලසුම් කර ඇති අතර ධාවනය කර ඇති දුම්රිය සංඛ්‍යාව 4,801 ක් වේ. එය ප්‍රතිශතයක් ලෙස ගත් විට 71 % කි.

දුම්රිය කිලෝ මීටර්

දුම්රිය කිලෝ මීටර් — වගු අංක 17

විස්තරය	බලවේල කට්ටල ධාවනය වීම්	බලවේග කට්ටල අවලංගු වීම්	ඩීසල් දුම්රිය ධාවනය වීම්	ඩීසල් දුම්රිය අවලංගු වීම්	ධාවනය වීම් එකතුව	අවලංගු වීම් එකතුව
තදාසන්න	3,691,321	107,627	574,608	16,251	4,265,929	123,878
දුරස්ථ/ නගරාන්තර	1,500,551	32,980	2,895,748	75,791	4,396,297	108,773
ප්‍රාදේශීය	45,598	3,305	1,350,544	119,099	1,396,142	122,406
රේල් බස්	6177	0	223,725	166,422	229,833	166,422
i මගී	5,260,438	158,835	5,049,588	379,457	10,310,026	538,292
ii භාණ්ඩ	0	0	419,482	176,487	419,482	176,217
iii හිස් දුම්රිය	29,156	0	53,371	0	82,527	0
iv සැහැල්ලු දුම්රිය	0	0	101,988	0	101,988	0
v විශේෂ දුම්රිය	0	0	0	0	233,659	0

ධාවනය වූ විශේෂ දුම්රිය කිලෝ මීටර්

ධාවනය වූ විශේෂ දුම්රිය කිලෝ මීටර් වගු අංක 18

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	111398	3271	0	0	114669
විශේෂ බඩු දුම්රිය	49226	0	0	0	49226
සේවා දුම්රිය	8343	1207	0	0	9550
බැලස්ට්	72500	0	0	0	72500
හුණු ගල්	8222	8222	0	0	16444
බ්‍රේක් ඩවුන්	3661	0	0	0	3661
මෝටර් ට්‍රොලි	29859	0	0	0	29859
ට්‍රයල්	2226	0	0	0	2226
ට්‍රැක් මෝටර්	0	0	0	0	0
වයිස්රෝයි	2830	821	0	0	3653
හිතාවි	769	175			944
ඩීසල්	0	0	0	0	0
වෙනත්	505	0	0	0	505

දුම්රිය අනතුරු නිසා මහජනතාවට සිදු වූ හානි

දුම්රිය අනතුරු නිසා මහජනතාවට සිදු වූ හානි වගු අංක 19

කාරණය	2013		2014	
	තුවාල වීම්	මරණ	තුවාල වීම්	මරණ
පීලි පැනීම් නිසා සිදු වූ දුම්රිය මගින් තුවාල හා මරණ	-	-	0	0
දුම්රිය ගැටීම නිසා සිදු වූ දුම්රිය මගින් තුවාල හා මරණ	-	-	45	0
දුම්රියෙන් වැටීම නිසා සිදු වූ දුම්රිය මගින් තුවාල හා මරණ	50	2	62	1
දුම්රියට ගල් ගැසීම නිසා සිදු වූ තුවාල හා මරණ	8	*	16	1
දුම්රිය හරස් මාර්ගයන්හිදී රථ වාහන දුම්රිය සමඟ ගැටීම නිසා සාමාන්‍ය ජනතාවට සිදු වූ අනතුරු	1	4	43	4
දුම්රිය මාර්ගයේදී දුම්රියේ ගැටීම නිසා සිදු වූ සිය දිවි නසා ගැනීම්	66	33	254	142

ඉහත දත්ත සැලකීමේදී 2014 වසරේදී දුම්රිය පීලි පැනීම් නිසා තුවාල වීම් හෝ මරණ වාර්තා වී නොමැත. දුම්රියේ ගැටීම නිසා 2014 වසරේදී තුවාල වීම් 45 ක් වාර්තා වී ඇත. සිය දිවි නසා ගැනීමට තැත් කිරීම් නිසා සිදු වූ තුවාල වීම් සහ මරණ සංඛ්‍යාව 254 ක් සහ 142 ක් ලෙස වැඩි වීමක් පෙන්නුම් කරන අතර එය පසුගිය වසරේ පිළිවෙලින් 66 ක් සහ 33 ක් ලෙස වාර්තා වේ. මෙය පසුගිය වසර හා සසඳන කළ ඉහළ යාමක් වන අතර මෙම මරණ හා තුවාල වීම් වැඩි ප්‍රමාණයක් සියදිවි නසා ගැනීම් හා දුම්රිය මාර්ගයේ ගමන් කිරීම නිසා සිදු වී ඇති බව ඉහත දත්ත විමර්ශනයේදී පැහැදිලි වේ.

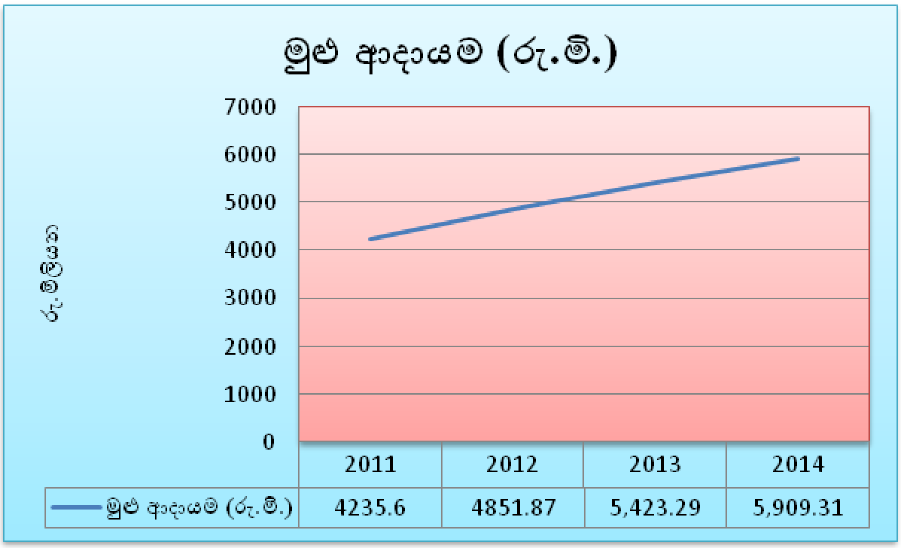
9. මූල්‍ය කාර්යක්ෂමතාවය

2014 වර්ෂයේ ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ මුළු ආදායම රු.මි. 5,909.31 ක් වූ අතර පසුගිය වසරේ එය රු.මි.5,423.29 ක් විය. සමස්ථයක් ලෙස 2014 වර්ෂයේ මුළු දුම්රිය ආදායම රු.මි. 486.02 කින් වැඩි වූ අතර එය 9 % ක වැඩි වීමකි.

මූල්‍ය දායකත්වය

මූල්‍ය දායකත්වය වගු අංක 20

විස්තරය	වර්ෂය	
	2013	2014
මුළු ආදායම (රු.මි.)	5,423.29	5,909.31
පුණරාවර්තන වියදම (රු.මි.)	10,586.47	16,943.26
මෙහෙයුම් ඌනතාවය (රු.මි.)	-5,163.18	-11,033.95



2013 වර්ෂය හා සසඳන විට 2014 වර්ෂයේද ඌනතාවය අඛණ්ඩව පැවති අතර එය පසුගිය වසර හා සැසඳීමේදී වැඩිවීමක් පෙන්නුම් කරයි. 2014 වර්ෂයේ පුනරාවර්තන වියදම රු.මි. 16,943.28 දක්වා වැඩිවීමට ප්‍රධාන හේතුවක් වූයේ ඉන්ධන සඳහා පසුගිය වසර තුළ ගෙවීමට තිබූ හිඟ මුදල රු.මි. 5,000කට ආසන්න මුදලක් 2014 වර්ෂයේදී ගෙවීමට සිදුවීමයි. 2014 වර්ෂයේදී අධික ලෙස ඉන්ධන මිල ඉහළ යෑම, වැටුප් හා වේතන සඳහා වැඩි මුදලක් දැරීමට සිදු වීම 2014 වර්ෂයේ පුනරාවර්තන වියදමද ඉහළ යෑමට හේතු වූ අතර මෙම තත්වය නිසා මෙහෙයුම් ඌණතාවය ඉහළ යෑම කෙරෙහි සෘජුව බලපාන ලදි.

දුම්රිය ආදායම (රු.මි.)

දුම්රිය ආදායම (රු.මි.) වගු අංක 21

විස්තරය	ආදායම (රු.මි.)	
	2013	2014
මගී	4,487.65	4.950.8
භාණ්ඩ	412.9	386.52
වෙනත්	522.74	571.98
මුළු ආදායම	5,423.29	5,909.31

දුම්රිය ආදායම් ප්‍රභවයන් පිළිබඳ සැලකීමේදී මගී ආදායම ප්‍රධානම ආදායම් ප්‍රභවයක් වී ඇත. මෙය පසුගිය වසර හා සැසඳීමේදී 10.33% ක වැඩිවීමක් පෙන්නුම් කරයි. දුම්රිය වෙත වැඩි මගී ආකර්ෂණය,

දුම්රිය ධාවනය වැඩි වීම, නව දුම්රියන් ධාවනය වීම, යාපනය දක්වා දුම්රිය ධාවනය යලි ආරම්භ වීම මෙයට ප්‍රධාන ලෙස බලපාන ලදි.

මගී ප්‍රවාහනය

මගී ප්‍රවාහනය **වගු අංක 22**

විස්තරය	මගී සංඛ්‍යාව (මිලියන)	මගී ආදායම (රු.මි.)
සාමාන්‍ය ප්‍රවේශපත් මගින්	57.21	3557.21
වාර ප්‍රවේශපත් මගින්	61.48	930.44

වියදම

2014 වර්ෂයේ මුළු වියදම පිළිබඳ දත්ත පහත වගුවෙන් පෙන්නුම් කෙරේ.

2013 හා 2014 වර්ෂයේ මුළු වියදම **වගු අංක 23**

වර්ෂය	වියදම රු.මි.		
	පුනරාවර්තන වියදම	ප්‍රාග්ධන වියදම	මුළු වියදම
2013	10,586.47	20,248.99	30,835.46
2014	16,943.26	36,436.04	53,379.31

2014 වර්ෂය තුළ ඉන්ධන වියදම් වැඩිවීම පුනරාවර්තන වියදම් ඉහළ යෑම කෙරෙහි ඉවහල් වූ ප්‍රධාන සාධකයක් විය. සමස්ථයක් වශයෙන් ගත් විට උතුරු හා තලෙයිමන්නාරම් දුම්රිය මාර්ග නැවත ඉදිකිරීම් ව්‍යාපෘති වල වියදම, උතුරු දුම්රිය මාර්ගය සඳහා සංඥා හා විදුලි සංදේශ ස්ථාපනය කිරීමේ ව්‍යාපෘතියේ වියදම, ස්ථිර මාර්ග නඩත්තු කිරීමේ වියදම් ඉහළ යෑම, දුම්රිය ඇණිය නඩත්තු කටයුතු හා අළුත්වැඩියා වියදම් ඉහළ යෑම, සංඥා හා විදුලි සංදේශ පද්ධතියේ නඩත්තු හා අළුත්වැඩියා වියදම් ඉහළ යෑම 2014 වර්ෂයේ මුළු ප්‍රාග්ධන වියදම් ඉහළ යෑම කෙරෙහි බෙහෙවින් ඉවහල් වූ සාධක අතර ප්‍රධාන වේ.

භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය

2013 සහ 2014 වර්ෂයන්හි භාණ්ඩ ටොන් සහ ටොන් කිලෝමීටර් ප්‍රමාණයන් පහත සඳහන් ලෙස දැක්විය හැක.

භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය **වගු අංක 24**

වර්ගය	වර්ෂය	
	2013	2014
භාණ්ඩ ටොන් (මිලියන)	1.91	1.84
ටොන් (කි.මී.)	132.45	130.41

එක් එක් කාණ්ඩයන් යටතේ 2014 වසර තුළ ප්‍රවාහනය කළ භාණ්ඩ ටොන් ප්‍රමාණය පහත වගුවෙන් දැක්වේ.

ප්‍රවාහනය කළ භාණ්ඩ (ටොන් ප්‍රමාණය **වගු අංක 25**

විස්තරය	ටොන් ප්‍රමාණය
කෘෂිකාර්මික නිෂ්පාදන	24,301
ඛණිජ තෙල් නිෂ්පාදන	594,043
සිමෙන්ති	997,434
නිපැයුම්	438
වෙනත්	1,680
එකතුව	1,617,896

10. මඟී පහසුකම් හා වෙනත් සංවර්ධන කටයුතු

- මැදවච්චිය සිට මඩු දක්වා දුම්රිය මාර්ගය නැවත ඉදිකර මඟී හා භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය සඳහා විවෘත කළ අතර එම මාර්ගයේ චෙට්ටිකුලම්, නෙරියකුලම්, මඩු පාර යන දුම්රිය ස්ථාන සාදා නිම කිරීම.
- කොළඹ කොටුව - මහනුවර , මහනුවර - කොළඹ කොටුව දක්වා සුඛෝපභෝගී නගරාන්තර දුම්රිය සේවය අඛණ්ඩව ක්‍රියාත්මක කිරීම.
- චීනයෙන් සහ ඉන්දියාවෙන් ගෙන්වන ලද දුම්රිය එන්ජින් සහ බලවේග කට්ටල සියළු දුම්රිය මාර්ගයන්හි ධාවන කටයුතු සඳහා යොදා ගැනීම.
- දුරස්ථ මඟී ප්‍රවාහන අළුතින් හඳුන්වා දෙමින් වායුසමනය කරන ලද දුම්රියන් කාර්යක්ෂම ලෙස ධාවන කටයුතු වල නියුතු වීම.
- දුම්රිය මාර්ග පද්ධතිය, දුම්රිය ඇණිය , සංඥා හා විදුලි සංදේශ පද්ධතියේ සිදු කරන ලද නඩත්තු කටයුතු හා වැඩි දියුණු කිරීම් අඛණ්ඩව ක්‍රියාත්මක කිරීම.
- දුම්රිය ස්ථානවල ක්‍රියාත්මක කරන ලද පහත සංවර්ධන කටයුතු
  - ➢ දුම්රිය වේදිකා අලංකරණය.
  - ➢ මරදාන හා කොළඹ කොටුව දුම්රිය ස්ථානවල CC TV සවිකිරීම .
  - ➢ මඟී විවේක කාමර පහසුකම් හා සනීපාරක්ෂක සේවා වැඩි දියුණු කිරීම.
  - ➢ දුම්රිය පිළිබඳ තොරතුරු ලබා දීම කාර්යක්ෂම කිරීම (වෙබ් අඩවිය) .
  - ➢ ස්වයංක්‍රිය ටෙලර් යන්ත්‍ර (ATM) දුම්රිය ස්ථානවල සවි කිරීම.
  - ➢ මඟී විවේක කාමර නවීකරණය කිරීම.
  - ➢ දුම්රිය ආරක්ෂක කටයුතු අඛණ්ඩව ක්‍රියාත්මක කරන ලද අතර ප්‍රවේශපත්‍ර නොමැතිව ගමන් ගන්නා මඟීන්ගෙන් දඩ මුදල් අය කිරීම
  - ➢ අනවසර පදිංචිකරුවන් ඉවත් කිරීම

11. ශ්‍රී ලංකා ජර්මන් කාර්මික අභ්‍යාස ආයතනය

ගුණාත්මක කාර්මික ශිල්පීන් බිහි කිරීමේ අරමුණෙන් පවත්වාගෙන යනු ලබන ජර්මන් කාර්මික අභ්‍යාස ආයතනය සිය කාර්යභාරය 2014 වර්ෂයේදී ද අඛණ්ඩව ක්‍රියාත්මක කරන ලදි. වෘත්තීය පුහුණු අධිකාරිය සමග සම්බන්ධ වීමෙන් කරගෙන යනු ලබන මෙම පාඨමාලා ප්‍රධාන වශයෙන් පහත ආකාරයෙන් ක්‍රියාත්මක කරන ලදි. ජාතික වෘත්තීය සුදුසුකම් National Vocational Qualification තත්වයන් ඇතුළත් පූර්ණකාලීන පාඨමාලා පවත්වාගෙන යනු ලබයි.

වගු අංක 26

අංකය	පාඨමාලාව	බඳවා ගත් සිසුන් සංඛ්‍යාව	පුහුණුව ලැබූ සංඛ්‍යාව	පිට වූ සංඛ්‍යාව
01	ඩීසල් එන්ජින් යාන්ත්‍රික ශිල්පී	33	29	30
02	යන්ත්‍රකරු	19	34	17
03	විදුලි ශිල්පී	30	72	19
04	පෑස්සුම්කරු	21	28	19
	එකතුව	103	163	85

2014 වර්ෂයේදී සිසුන් 103 දෙනෙකු ඇතුළත් කරගෙන තිබෙන අතර මේ වන විට 163 දෙනෙකු පුහුණුව ලබති. 2014 වර්ෂයේදී සිසුන් 5 දෙනෙකු පාඨමාලා අවසන් කර පිටව ගොස් ඇත.

තවද 2014 අවසන් වන විට යාන්ත්‍රික හා මිණුම් පාඨමාලා සඳහා ජාතික වෘත්තීය පුහුණුවීම් තත්වයන් ලබා ගැනීම සඳහා එහි අවසන් අදියරේ වැඩ කටයුතු ක්‍රියාත්මක කරන ලදි. තවද යාන්ත්‍රික හා විදුලි පාඨමාලා වලට අමතරව ඩීසල් එන්ජින් සඳහාද ජාතික වෘත්තීය සුදුසුකම් තත්ව ලබා ගැනීම සඳහා තෘතීය හා වෘත්තීය අධ්‍යාපන කොමිසම සඳහා අවශ්‍ය වාර්තා ඉදිරිපත් කරන ලදි.

මීට අමතරව පහත සඳහන් කාර්යයන්ද ජර්මන් කාර්මික අභ්‍යාස ආයතනය මඟින් 2014 වර්ෂය තුළ ක්‍රියාත්මක කරන ලදි.

- දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ කාර්ය මණ්ඩල සඳහා කෙටිකාලීන පාඨමාලා පුහුණු කිරීම
- බාහිර ආයතන සඳහා කෙටිකාලීන පාඨමාලා පැවැත්වීම
- දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ අළුත්වැඩියා හා නිෂ්පාදන සේවා කටයුතු ක්‍රියාත්මක කිරීම
- යාන්ත්‍රික යන්ත්‍ර පුහුණු පැවැත්වීම

12. දුම්රිය ආරක්ෂක සේවය

2014 වර්ෂයේදී ද වැරදි සම්බන්ධයෙන් අවශ්‍ය ආරක්ෂක කටයුතු සිදු කරමින් අත් අඩංගුවට ගැනීම්, පැමිණිලි විභාග කිරීම් සහ අදාල නීතිමය පියවරයන් ගැනීම සඳහා කාර්යක්ෂමව ක්‍රියා කරමින් දුම්රිය ආරක්ෂක සේවාව මහගු මෙහෙවරක් ඉටු කරනු ලැබීය.

ප්‍රවේශපත් නොමැතිව ගමන් කළ මගීන්ගෙන් දඩ මුදල් අය කර ගැනීම, ප්‍රවේශපත්‍රයට අදාල නොවන පන්තියක ගමන් කිරීම නිසා දඩ මුදල් අය කිරීම, වෙනත් වැරදි සම්බන්ධයෙන් අය කර ගන්නා ලද දඩ මුදල්, අධි බර ප්‍රවාහනය සඳහා දඩ මුදල් අය කිරීම වැනි ක්‍රියාමාර්ග මඟින් විශාල ආදායමක් ලබා ගැනීමට දුම්රිය ආරක්ෂක සේවය දායක වී ඇත.

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

වගු අංක 27

අංකය	ක්‍රියාත්මක කළ කාර්යය	සංඛ්‍යාව	එකතු කළ මුදල
01	ප්‍රවේශපත්‍ර නොමැතිව ගමන් කිරීම	3,466	9,031,050.00
02	ප්‍රවේශපත්‍රයට අදාල නොවන පන්තියේ ගමන් කිරීම	1,570	4,017,388.00
03	අධිබර ප්‍රවාහනය	204	52,919.00
04	උසාවිය මඟින් අය කර ගැනීම්		162,920.00
05	වෙනත් අය කර ගැනීම් ගේට්ටු /දේපල අලාභ හානි		1,340,835.00
06	හිඟ බදු මුදල් අය කිරීම්		4,863,853.00
	එකතුව	5,240	19,468,959.00

පුහුණුවීම් සහ සංවර්ධනය

දුම්රිය සේවකයන්ගේ කුසලතා සංවර්ධනය සහ පුහුණුවීම් සඳහා 2014 වර්ෂය තුළ විදේශගතව පුහුණුවීම් ලබා ඇති සංඛ්‍යාව 75 කි. මෙම පුහුණුවීම් ලබා ගත් රටවල් වන්නේ ඉන්දියාව, කොරියාව, චීනය, රුමේනියාව, පකිස්තානය සහ ජර්මනියයි.

13. කාර්යක්ෂමතාවය හා ඵලදායිතාවය වර්ධනය කිරීම සඳහා ගත් පියවර

- චීනයෙන් ගෙන්වන ලද නව බලවේග කට්ටල මෙහෙයුම් සඳහා යොදා ගෙන ඇත.
- ප්‍රවේශ පත්‍ර නොමැතිව ගමන් කරන මගීන් වැටලීමේ කටයුතු හා දඩ මුදල් අය කිරීමේ කටයුතු
- දුම්රිය ස්ථානයන්හි හා මගීන්ගේ ආරක්ෂක කටයුතු විධිමත්ව හා තව දුරටත් පුළුල් කරමින් ක්‍රියාත්මක කිරීම
- දුම්රිය ස්ථානයන්හි හා දුම්රියන්හි ජංගම වෙළදාම් කටයුතු සඳහා ආර්ථික සංවර්ධන අමාත්‍යාංශයේ දිවි නැගුම වැඩ සටහන යටතේ ස්වයං රැකියාලාභීන් යෙදවීමෙන් විධිමත් ආකාරයෙන් අඛණ්ඩව ක්‍රියාත්මක කිරීම
- උතුරු හා තලෙයිමන්නාරම දුම්රිය මාර්ගයේ කටයුතු නියාමනය හා ඇගයීම් කරමින් තලෙයිමන්නාරම මාර්ගය මඩු දක්වා හා උතුරු දුම්රිය මාර්ගය යාපනය දක්වා දුම්රිය ධාවනය කිරීමට කටයුතු කිරීම
- යාපනය දුම්රිය ස්ථානය ලංකා බැංකුව සහ දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ ප්‍රතිපාදන මඟින් නැවත ඉදි කර මගී ප්‍රවාහන කටයුතු සඳහා යොදා ගැනීම
- බෙල්ජියම් මූල්‍ය ආධාර මත මාර්ග ජාලයේ ඉදි කිරීම් සඳහා පාළම් 07 ක් ඉදි කිරීම
- අනාරක්ෂිත දුම්රිය හරස් මාර්ග සඳහා සුරක්ෂිත ආරක්ෂිත ගේට්ටු ස්ථාපිත කිරීම

- දුම්රිය මාර්ග ජාලය, දුම්රිය ඇණිය, සංඥා හා විදුලි සංදේශ පද්ධතියේ නඩත්තු කටයුතු අඛණ්ඩව හා විධිමත්ව ක්‍රියාත්මක කිරීම
- දුම්රිය රක්ෂිත වලින් ආදායම් එකතු කිරීම කාර්යක්ෂම කිරීම සඳහා පරිඝණක වැඩ සටහන් සැකසීම සඳහා මූලික පියවර ගත් අතර දුම්රිය ඉඩම් අංශයේ කටයුතු විමධ්‍යගත කර නව ඒකක වලට වෙන් කරන ලදි.
- ප්‍රධාන දුම්රිය ස්ථාන සංවර්ධන කටයුතු ක්‍රියාත්මක කිරීම
- මහනුවර දක්වා වායුසමනය කරන ලද නගරාන්තර දුම්රිය සේවා අඛණ්ඩව පවත්වා ගෙන යෑම
- ජංගම දුරකථන මගින් ආසන වෙන් කිරීම සියළු දුම්රියයන් සඳහා පුළුල් කිරීම

14. අභියෝගයන් සහ ගැටලු

2014 වර්ෂය තුළ විසඳා ගතයුතු අභියෝග

දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවද ආදායම් ලබමින් මහ භාණ්ඩාගාරයෙන් ලබා දෙන මූල්‍ය ප්‍රතිපාදන සඳහා යම් ආදායම් තත්වයක් ලබා ගැනීම වර්තමානයේ පවතින අභියෝගයන් අතර ප්‍රධාන තැනක් ගනී. ඒ අනුව 2014 වර්ෂය සලකා බලන කළ ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව පහත දැක්වෙන විසඳා ගතයුතු ප්‍රධාන අභියෝගයන් කීපයක් හඳුනා ගෙන ඇත.

01 මූල්‍ය

1 .1 දුම්රිය ආදායම

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

1 .2 වියදම

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

02 යටිතල පහසුකම්

2.1 දුම්රිය ඇණිය

- දුම්රිය එන්ජින් වලින් 65 % ක ප්‍රතිශතයක් ආයු කාලය අවුරුදු 30 - 35 ඉක්මවා ඇත. ඒ අනුව ඒවා නඩත්තු කිරීමට හා අමතර කොටස් ලබා ගැනීමේදී අධික මුදලක් හා කාලයක් වැය වේ. විශේෂයෙන් සමහර එන්ජින් සඳහා අදාල අමතර කොටස් අදාල මව් සමාගමෙන් ලබා ගැනීමේ දී අපහසුතා ඇති වී තිබෙන අතර මේ තුළින් විශාල ගැටළුකාරී තත්වයක් මතු වී ඇත.
- මේ අතර දුම්රිය එන්ජින් මගී හා ප්‍රවාහන කටයුතු සඳහා යොදා ගැනීමේදී මතු වන දෝෂයන් හේතුවෙන් ප්‍රමාදයන් හා අනතුරු වීමේ ප්‍රවනතාව වැඩි වීම හා දුර ධාවන හා නගරාන්තර, තැපැල් හා භාණ්ඩ ප්‍රවාහන සේවාවන්ගේ ප්‍රමාදයන් සිදු වේ.
- නඩත්තු හා සේවා පහසුකම් සඳහා අතිකාල දීමනා ඇතුළුව අධික මුදලක් වැය වීම
- නව එන්ජින් ලබා ගැනීමේදී දැරීමට සිදුවන අධික පිරිවැය

03 ජාත්‍යන්තර අභියෝගයන්

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

- නියමිත වේලාවට දුම්රිය ධාවනය කිරීම
- තොරතුරු තාක්ෂන ක්‍රමවේදයන් භාවිතය
- සංචාරක නිකේතන හා මගී පහසුකම් වැඩි දියුණු කිරීම
- දුම්රිය මැදිරි, සනීපාරක්ෂක සේවා ඉහළ මට්ටමක පවත්වා ගෙන යෑම

04 තොරතුරු තාක්ෂණය

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

05 පාරිසරික අභියෝගයන්

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

06 සේවක හිගය

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

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

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

07 අඩු මාර්ග ධාරිතාවය

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

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

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

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

08 උතුරු දුම්රිය මාර්ගය හා තලෙයිමන්නාරම දුම්රිය මාර්ගයේ දුම්රිය ස්ථාන ඉදි කිරීම 2014 මැද භාගය වන විට වන බැවින් දුම්රිය ස්ථාන හා අවශ්‍ය වෙනත් ගොඩනැගිලි ඉදි කර අවසන් කිරීම ප්‍රමුඛතම අවශ්‍යතාවක් වනු ඇත.

09 ඉන්ධන වල මිල ඉහළ යෑම නිසා මෙහෙයුම් වියදම් ඉහළ යෑම හා මීට සාපේක්ෂව ගාස්තු ඉහල නොයෑම

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

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

15. 2014 වසරේ ක්‍රියාත්මක කරන ලද ප්‍රධාන වැඩ සටහන් / ව්‍යාපෘති

01 දුම්රිය මැදිරි පුනරුත්ථාපනය කිරීම

02 දුම්රිය ඇණිය පුනරුත්ථාපනය කිරීම සඳහා අමතර කොටස් මිල දී ගැනීම

03 ධාවන බල උප දෙපාර්තමේන්තුව යටතේ ඇති කර්මාන්තශාලා වල ඇති යන්ත්‍ර සූත්‍ර නවීකරණය කිරීම

04 මාර්ග නඩත්තුව සඳහා අවශ්‍ය නව යන්ත්‍ර සූත්‍ර මිල දී ගැනීම

05 වානේ පාළම් ඉදි කිරීම

06 බෙල්ජියම් පාළම් ඉදි කිරීම

07 කොන්ක්‍රීට් සිල්පර නිෂ්පාදන ඒකකය

08 දුම්රිය ස්ථාන නවීකරණය සහ සංවර්ධනය කිරීම

09 මඩු සිට තලෙයිමන්නාරම දක්වා දුම්රිය මාර්ගය නැවත ඉදි කිරීම

10 ඕමන්තේ සිට පලෙයි දක්වා දුම්රිය මාර්ගය නැවත ඉදි කිරීම

11 පලෙයි සිට කන්කසන්තුරේ දක්වා දුම්රිය මාර්ගය නැවත ඉදි කිරීම

12 අනුරාධපුර සිට තලෙයිමන්නාරම සහ උතුරු දුම්රිය මාර්ගය සඳහා සංඥා හා විදුලි සංදේශ පද්ධතිය ස්ථාපනය කිරීම

13 මරදාන සිට වාද්දුව දක්වා නව මධ්‍යගත සංඥා පද්ධතිය ස්ථාපනය කිරීම

14 ආරක්ෂිත දුම්රිය හරස් මාර්ග ඉදි කිරීම

16. ඉදිරියේදී ක්‍රියාත්මක කිරීමට නියමිත ව්‍යාපෘති

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

- වේයන්ගොඩ පානදුර දක්වා දුම්රිය මාර්ගය විදුලිකරණය කිරීම
- මහව අනුරාධපුරය දුම්රිය මාර්ගය නවීකරණය කිරීම
- නැගෙනහිර දුම්රිය මාර්ගය ගල්ඔය සිට ත්‍රිකුණාමලය හා මඩකළපුව දක්වා පුනරුත්ථාපනය කිරීම
- මරදාන රාගම 4 වන මාර්ගය ඉදි කිරීම
- කුරුණෑගල හබරණ නව දුම්රිය මාර්ගය ඉදි කිරීම
- මඩකළපුව පොතුවිල් නව දුම්රිය මාර්ගය ඉදි කිරීම
- දකුණු පයාගල සිට අලුත්ගම දක්වා ද්විත්ව දුම්රිය මාර්ගය ඉදි කිරීම
- පේරාදෙණිය මහනුවර දක්වා ද්විත්ව දුම්රිය මාර්ගය ඉදි කිරීම
- පොල්ගහවෙල - කුරුණෑගල දක්වා ද්විත්ව දුම්රිය මාර්ගය ඉදි කිරීම
- පේරාදෙණිය - ගම්පොළ දක්වා ද්විත්ව දුම්රිය මාර්ගය ඉදි කිරීම
- පේරාදෙණිය - කඩුගන්නාව දක්වා ද්විත්ව දුම්රිය මාර්ගය ඉදි කිරීම
- රාගම - වේයන්ගොඩ දක්වා 3 වන දුම්රිය මාර්ගය ඉදි කිරීම
- කැළණිවැලි දුම්රිය මාර්ගය නවීකරණය කිරීම
- දෙමටගොඩ - බත්තරමුල්ල දක්වා නව දුම්රිය මාර්ගය ඉදි කිරීම
- පැරණි කැළණි පාළම නැවත ස්ථාපිත කිරීම
- දුම්රිය ඇණිය වැඩිදියුණු කිරීම සහ වර්ධනය කිරීම මේ යටතේ බලවේග කට්ටල, මගී මැදිරි, තෙල් ටැංකි මිල දී ගැනීම
- වාද්දුව - රඹුක්කන නව සංඥා පද්ධතියක් ස්ථාපිත කිරීම
- පොල්ගහවෙල - මහව පැරණි සංඥා පද්ධතිය වෙනුවට නව සංඥා පද්ධතිය ස්ථාපිත කිරීම
- රාගම - මීගමුව සංඥා පද්ධතිය ස්ථාපනය කිරීම
- දුම්රිය හරස් මාර්ග ස්ථාපිත කිරීම