

**போக்குவரத்து மற்றும் நெடுஞ்சாலைகள் அமைச்சின் பொதுச் செலவின மீளாய்வுக் குழுவின் (PERC) அறிக்கை**

**1. பின்னணி/சூழ்நிலை**

2023.02.06 எனத் திகதியிடப்பட்ட, நிதி, பொருளாதார உறுதிப்பாடு மற்றும் தேசிய கொள்கைகள் அமைச்சரினால் சமர்ப்பிக்கப்பட்ட அமைச்சரவைப் விஞ்ஞாபனம் மற்றும் 2023 பெப்ரவரி 06 எனத் திகதியிடப்பட்ட சம்பந்தப்பட்ட அமைச்சரவை தீர்மான இலக்கம் 23/0256/604/030 ஆகியவற்றின் அடிப்படையில், பின்வரும் நிபுணர்கள் குழு (இதனகத்துப் பின்னர் 'குழு' எனக் குறிப்பிடப்படும்) போக்குவரத்து மற்றும் நெடுஞ்சாலைகள் அமைச்சின் செலவினங்களை மீளாய்வு செய்வதற்கு நியமிக்கப்பட்டுள்ளது. இந்தக் குழு பூச்சிய - வரவுசெலவுத் திட்டக் கொள்கைகளின் அடிப்படையில் ஒரு முறையான மீளாய்வு மூலம் மேற்குறிப்பிட்ட அமைச்சின் செலவினங்களை பகுத்தறிவாக நியாயப்படுத்துவதற்கு பொறுப்பாக இருக்கிறது..

**குழு உறுப்பினர்கள்:**

- |                                      |  |                |
|--------------------------------------|--|----------------|
| 1. திரு. ஆர்.எம்.பீ.<br>ரத்நாயக்க    | திறைசேரியின் பிரதிச் செயலாளர்  | - தலைவர்       |
| 2. திரு. நிலுபுல் பெரேரா             | பிரதான நிதி அலுவலர்,<br>போக்குவரத்து மற்றும்<br>நெடுஞ்சாலைகள் அமைச்சு  | - உறுப்பினர்   |
| 3. பேராசிரியர் அமல் எஸ்.<br>குமார்கே | சிரேஷ்ட பேராசிரியர்<br>போக்குவரத்து மற்றும் சேவை<br>முகாமைத்துவ துறை, பொறியியல்<br>பீடம், மொரட்டுவ பல்கலைக்கழகம் | - உறுப்பினர்   |
| 4. டாக்டர் ரீ. சிவகுமார்             | சிரேஷ்ட விரிவுரையாளர்,<br>போக்குவரத்து மற்றும் சேவை<br>முகாமைத்துவ துறை, பொறியியல்<br>பீடம் மொரட்டுவ பல்கலைக்கழக | - உறுப்பினர்   |
| 5. திரு. ஜிப்ரி சுல்பர்              | ஸ்தாபகர் மற்றும் பிரதான நிறைவேற்று<br>அலுவலர், டிஜிட்டல் மொபிலிடி சொலூஷன்<br>லங்கா (பிரைவட்) லிமிடட்             | - உறுப்பினர்   |
| 6. திரு. ரீ.எம்.டீ.பீ.<br>தென்னகோன்  | பிரதிப் பணிப்பாளர்<br>தேசிய வரவு செலவுத் திட்டத் திணைக்களம்  | -அவை கூட்டுநர் |

**2. குழு கூட்டங்கள் மற்றும் அதன் நடவடிக்கைகளுக்கான வரைசட்டகம்**

குழுவானது போக்குவரத்து மற்றும் நெடுஞ்சாலைகள் அமைச்சு, வீதி அபிவிருத்தி அதிகாரசபை, தேசிய திட்டமிடல் திணைக்களம், கருத்திட்ட முகாமைத்துவம் மற்றும் கண்காணிப்புத் திணைக்களம் ஆகியவற்றினால் வழங்கப்பட்ட ஆணையைப் புரிந்துகொண்டு அதற்கேற்ப செயல்படுவதற்கு அவற்றின் அதிகாரிகளுடன் பல சந்திப்புக்களை நடாத்தியுள்ளது, (இணைப்பு I - பங்குபற்றுநர்களின் பட்டியல்).

ஆரம்பக் கூட்டத்தில், குழுவானது அதன் நடவடிக்கைகளைத் தொடர்வதற்கு வழிகாட்டும் கட்டமைப்பாக நடுத்தர கால வரவுசெலவுத் திட்டக் வரை சட்டகத்திற்கான வழிகாட்டுதல் ஒன்றை விருத்தி செய்வதற்கு முடிவு செய்தது (இணைப்பு II):

திறைசேரிச் செயலாளரால் வழங்கப்பட்ட குறிப்பு விதிமுறைகளுக்கு இணங்க, போக்குவரத்து மற்றும் நெடுஞ்சாலைகள் அமைச்சு மற்றும் அமைச்சின் கீழ் வரும் நிறுவனங்களால் தற்போது செயல்படுத்தப்படும் செலவின நிகழ்ச்சித்திட்டங்கள் மற்றும் கருத்திட்டங்களை, பொருளாதார மீட்சி காலம் (3-5 ஆண்டுகள்) மற்றும் குறுகிய கால இலக்குகளை அடைதல் மற்றும் நீண்ட கால வளர்ச்சிக்கான முதலீடுகளின் நிலைபேற்றுத்தன்மை என்பன தொடர்பில் விஷேட கவனம் செலுத்தி குழு மீளாய்வு செய்தது. நடுத்தர கால வரவு செலவுத் திட்ட கட்டமைப்பிற்கான வழிகாட்டுதலின் அடிப்படையில், கருத்திட்ட மதிப்பாய்வுக்காக குறித்தொதுக்கப்பட்ட பெறுமானம் கொண்ட அளவுகோல்களின் தொகுப்பு தயாரிக்கப்பட்டதோடு, முன்னுரிமை அளித்தல் மற்றும் நடப்பு கருத்திட்டங்கள் அதன்படி மதிப்பாய்வு செய்யப்பட்டன (இணைப்பு III). வீதி மற்றும் போக்குவரத்துத் துறை கருத்திட்டங்கள் தொடர்பான அமைச்சர்கள் அமைச்சரவையால் நியமிக்கப்பட்ட பல்வேறு குழுக்கள் மற்றும் நிறுவனங்கள் என்பவற்றால் வழங்கிய பரிந்துரைகளுக்கு இது இணங்க வேண்டும் என்பதை குழு ஒப்புக்கொள்கிறது.

- நடந்து கொண்டிருக்கும் போக்குவரத்து மற்றும் வீதி திட்டங்கள் குறித்தான மறு-வியூகம் மற்றும் துரித பாரிய கருத்திட்டங்கள் RAMP) மற்றும் தேசிய செயல்பாட்டு அறை (NOR) ஆகியவற்றினால் எடுக்கப்பட்ட முடிவுகள்.
- வீதி அபிவிருத்தி அதிகார சபையின் ஐந்தொகையினை ஆரோக்கியமான/வங்கியாக்கம் செய்யக்கூடிய ஐந்தொகையாக மறுசீரமைப்பதற்கான முன்முயற்சிகளுடன் புரிந்துகொள்வது
- மகநெகும் துணை நிறுவனங்களை (மகநெகும் ரோட் கன்ஸ்ட்ரக்ஷன் எக்ஸ்ப்ளென்ட் கம்பெனி பிரைவேட் லிமிடெட், மகநெகும் கன்ஸ்ட்ரன்சி அண்ட் மேனேஜ்மென்ட் கம்பெனி பிரைவேட் லிமிடெட், மகநெகும் எம்லஷன் புரொடக்ஷன் கம்பெனி பிரைவேட் லிமிடெட்) முடிவுறுத்திவிட்டு, எக்ஸ்பிரஸ்வே டிரான்ஸ்போர்ட் கம்பனியினை பொருத்தமான முதலீட்டு நிறுவனத்திடம் ஒப்படைக்க அமைச்சரவை தீர்மானித்துள்ளது. 2023.03.23 அன்றான தீர்மான இலக்கம் 23/0394/608/033 1)

### 3.குழுவின் முக்கிய அவதானிப்புகள்

1. அடுத்து வரும் சில ஆண்டுகளுக்கு, ஒப்பீட்டளவில் விலை உயர்ந்த புதிய உட்கட்டமைப்புக்கு பதிலாக குறிப்பாக புதிய வீதி நிர்மாணங்களுக்காக, தொடர்ந்து முதலீடு செய்ய வேண்டும் என்பதை விட, தற்போதுள்ள போக்குவரத்து உட்கட்டமைப்பைப் பராமரித்து, முழுத் திறனையும் பயன்படுத்தி, அதன் மூலம் இடம்பெயறாற்றல் தரத்தை மேம்படுத்துவதற்காக மிகவும் பொருத்தமானதாக பொது முதலீட்டு உபாயம் ஒன்று இருத்தல் வேண்டுமென குழு உறுப்பினர்கள் கருதுகின்றனர். தற்போதைய போக்குவரத்து மற்றும் வீதித் துறை பராமரிப்பு வரவு செலவுத் திட்டம் சுமார் 27 பில்லியனாக உள்ளது, ஆனால் இது சம்பந்தப்பட்ட சொத்துக்களை பராமரிக்க போதுமானதாக இல்லை. வீதி அபிவிருத்தி அதிகார சபைக்கு அடுத்த 5 ஆண்டுகளில் தரமற்ற மற்றும் மோசமான வீதிகளை (சுமார் 2780 கிமீ) பராமரிக்க ஆண்டுதோறும் சுமார் ரூ.50 பில்லியன் தேவைப்படுகிறது. ஆனால், தற்போதைய வீதி பராமரிப்பு வருடாந்த வரவு செலவுத் திட்டம் சுமார் ரூ. 15 பில்லியனாக இருப்பதோடு தற்போதைய வீதி வலையமைப்பானது எதிர்காலத்தில் நாட்டின் வளர்ச்சிக்கு ஒரு முக்கிய தடையாக இருக்கும் வரை, அடுத்த 5 ஆண்டுகளில் இந்த பற்றாக்குறையை நிவர்த்தி செய்யப்பட வேண்டும்.

புகையிரத பாதைகளுக்கான வருடாந்த பராமரிப்பு வரவு செலவுத் திட்டம் அடுத்த 5 ஆண்டுகளில் இரு மடங்காக அதாவது 20 பில்லியனாக உயர்த்தப்பட வேண்டும். எனவே, 2024 முதல் இத்துறைக்கான மொத்த பராமரிப்பு வரவு செலவுத் திட்டம் குறைந்தபட்சம் ரூ.70 பில்லியனாக இருத்தல் அவசியம்.

2. போக்குவரத்துத் துறையில் சீர்திருத்தங்களானது, அதன் மக்கள் மற்றும் கோர்ப்பரேட் குடிமக்களின் நடமாட்டத் தேவைகளை உறுதி செய்வதற்காக அரசாங்கத்தின் கடப்பாடு திருப்திகரமாக நிறைவேற்றப்படுவதை உறுதிசெய்ய அவசரமாக தேவைப்படுகிறது. போக்குவரத்து திட்டமிடல் மக்களின் தேவைகள் மற்றும் விருப்பங்களுக்கு முக்கியமாக கவனம் செலுத்தும் " இடம்பெயறாற்றல் " அடிப்படையில் இருக்க வேண்டும். இடம்பெயறாற்றல் தொடர்பான கருத்திட்டங்களின் திட்டமிடலானது உண்மையான/விலைமதிப்பற்ற தரவுகளின் அடிப்படையில் வடிவமைக்கப்படல் வேண்டும் என்று குழு ஒப்புக்கொண்டது. எவ்வாறாயினும், தேவைப் பக்கத்திலான தகவல்களைப் புரிந்துகொள்வதற்கும் சிறந்த போக்குவரத்துத் தீர்வுகளைக் கொண்டு வருவதற்கும் உண்மையான/விலைமதிப்பற்ற தரவுகளைச் சேகரித்து பகுப்பாய்வு செய்வதற்கு சரியான அமைப்பு அல்லது ஊக்கமளிக்கும் சூழல் தற்போது இல்லை. மாற்றீடாக, வலையமைப்பு இயக்குபவர்களின் உதவியுடன் நிகழ் நேரத் தரவுகளையும் அதே நோக்கத்திற்காகப் பயன்படுத்தலாம். பல்வேறு போக்குவரத்து துணைத் துறைகள் மற்றும் நிறுவனங்களுக்கான மூலோபாய சீர்திருத்தத் திட்டத்தை செயல்படுத்துவதற்குத் தேவையான ஆராய்ச்சி, ஆய்வுகள் மற்றும் தரவு சேகரிப்பு ஆகியவை முன்னுரிமையாக மேற்கொள்ளப்பட வேண்டும்.

3. போக்குவரத்து திட்டங்களானவை, அதிகரித்த செயல்திறன், நம்பகத்தன்மை, பாதுகாப்பு, பொருளாதார நம்பகத்தன்மை, மலிவு மற்றும் இறுதியாக நிலைபெற்றுத்தன்மை போன்ற விளைவுகளை நிரூபிக்க வேண்டும் என்று குழு கருதுகிறது. இறக்குமதி செய்யப்படும் தனியார் மோட்டார் வாகனங்கள் மற்றும் எரிபொருளின் மீதான நாட்டின் நீடிக்க முடியாத சார்புநிலையை குறைப்பதில் அந்த திட்டங்கள் முக்கியமாக பங்களிக்க வேண்டும் என்பதை குழு ஒப்புக்கொண்டது. இந்த நோக்கத்திற்காக நம்பகமான மற்றும் தரமான பொது போக்குவரத்து முறைகளை மேம்படுத்துவது முக்கியம்.

4. தகவல் தொழில்நுட்பம் மற்றும் டிஜிட்டல் செயல்பாடுகளை ஏற்றுக்கொள்வதில் நாட்டிலுள்ள பொருட்போக்குவரத்து மற்றும் போக்குவரத்துத் துறை மிகவும் பின்தங்கியிருப்பதாகவும், எனவே, பொதுமக்களுக்கு வழங்கப்படும் அனைத்து இடம்பெயறாற்றல் தொடர்பான சேவைகளுக்கும் திறமையான செயல்பாடுகளை உறுதி செய்ய தகவல் தொழில்நுட்பம் மற்றும் டிஜிட்டல் தளங்களை அறிமுகப்படுத்துவது மிகவும் முக்கியமானது என்றும் குழு கருதுகிறது.

5. இடம்பெயறாற்றல் சேவைகளை வழங்கும் பல்வேறு முகவரகங்களில் தரமற்ற ஒருங்கிணைப்பு ஒரு சிக்கலாக மாறியுள்ளது. தற்போது, வீதி மேம்பாடு மற்றும் போக்குவரத்து தொடர்பான பல்வேறு சேவைகளை வழங்குவதற்காக ஏராளமான அரசு நிறுவனங்கள் செயல்பட்டு வருகின்றன. இந்த இரண்டு விடயங்களும் பகிர்ந்தளிக்கப்பட்ட விடயங்கள் என்பதால், மாகாண சபைகளும் பங்கு கொள்கின்றன. எவ்வாறாயினும், கருத்திட்ட திட்டமிடல் கட்டத்தில் இருந்து இந்த நிறுவனங்களுக்கிடையேயான இணைவு மற்றும் செயல்பாடுகளின் ஒருங்கிணைப்பு பலவீனமாக உள்ளது. இதன் விளைவாக, வேலைகளை இரட்டிப்பாக்குவது மற்றும் மீண்டும் மீண்டும் செய்வது, குடிமக்களின் முன்னுரிமைகளை சரியாக கவனிக்கப்படாமலிருப்பதோடு பொது வளங்களும் வீணடிக்கப்படுகின்றன. எனவே, வீதி மற்றும் போக்குவரத்துக்கு பொறுப்பான அமைச்சுக்கள், திட்டமிடல் முதல் செயல்படுத்தும் நிலை வரை அந்தந்த நிறுவனங்களின் சரியான ஒருங்கிணைப்பைப் பேணுவதற்கு, அந்தந்த மாகாண அமைப்புகளுடன் தொடர்ச்சியான பேச்சுக்களை நடத்துவதற்கு முன்னணிப்

பாத்திரத்தை வகித்தல் வேண்டும் என்று குழு கருதுகிறது. தேசிய மட்டத்திலான நிறுவனங்களின் பணியின் நோக்கம் மதிப்பாய்வு செய்யப்பட வேண்டும் மற்றும் தற்போதைய கருத்திட்ட இலாகாக்கள் அதற்கேற்ப மறுசீரமைக்கப்படல் வேண்டும்.

6. வீதி விபத்துக்கள் தொடர்ந்து பொதுமக்களின் பாதுகாப்புக்கு குறிப்பிடத்தக்களவு அச்சுறுத்தலாக இருப்பதால் வீதிப் பாதுகாப்பை உறுதி செய்வது அவசியம். 2022 ஆம் ஆண்டில், மொத்தமாக 19,740 வீதி விபத்துகள் பதிவாகியுள்ளன, அதில் 2,371 பேர் உயிரிழந்த விபத்துக்களாகும் என பொலிஸ் ஊடகப் பிரிவின் வருடாந்த தரவு அறிக்கைகள் தெரிவிக்கின்றன. கடந்த ஆண்டு பதிவு செய்யப்பட்ட 2,485 மொத்த இறப்புகளில் பெரும்பாலானவை மோட்டார் சைக்கிள் விபத்துக்களால் ஏற்பட்ட கடுமையான காயங்களிலான இறப்புகள் காரணமாகின்றன. மோட்டார் சைக்கிள் விபத்துக்களில் 806 பேர் உயிரிழந்துள்ளனர் மற்றும் 5,133 பேர் ஊனமுற்றுள்ளனர். மேல் மாகாணத்திலேயே அதிக விபத்துக்கள் இடம்பெற்றுள்ளதாக சான்றுகள் காணப்படுகின்றன. இதற்கு அதிவேகமும் கவனக்குறைவும் ஒரு முக்கிய காரணியாக உள்ளது.

07. நிகர-பூஜ்ஜிய மாற்றத்திற்கான திட்டங்களை முழுமையாக செயல்படுத்துவதற்கும் பரிஸ் உடன்படிக்கைக்கு இணங்க தேசிய மட்டத்தில் தீர்மானிக்கப்பட்ட பங்களிப்புகளை வழங்குவதற்குமான அரசாங்கத்தின் உறுதிப்பாட்டை குழு ஒப்புக்கொண்டுள்ளது. இந்த இலக்குகளை நோக்கி போக்குவரத்து துறையிலிருந்து எதிர்பார்க்கப்படும் பங்களிப்பு குறிப்பிடத்தக்கது. எனவே புதைபடிவ எரிபொருளைப் பயன்படுத்துவதை ஊக்குவிக்காமல் இருக்கும் அதே வேளை சுற்றுச்சூழலுக்கு உகந்த போக்குவரத்து முறைகளை மேம்படுத்துவது இன்றியமையாதது. எதிர்காலத்தில் பொதுத்துறை நிறுவனங்களுக்கு எரிபொருள் வாகனங்களை இறக்குமதி செய்வதை தடை செய்து, படிப்படியாக மின்சார வாகனங்களை இறக்குமதி செய்ய மட்டுமே அனுமதிக்கும் கொள்கை முடிவை (2022 இடைக்கால வரவுசெலவுத்திட்ட உரையின் பந்தி 11.4) அரசாங்கம் ஏற்கனவே எடுத்துள்ளமை குறிப்பிடத்தக்கது.

#### 4. குழு பரிந்துரைகள்

மேற்கூறிய அவதானிப்புகளின் அடிப்படையில், குழு பரிந்துரைகளானது "பொது" மற்றும் "கருத் திட்டங்கள் குறித்துரைத்த" பரிந்துரைகள் என இரண்டு வகைகளாகப் பிரிக்கப்படுகின்றன.

##### 4.1 பொதுவான பரிந்துரைகள்

1. போக்குவரத்து மற்றும் நெடுஞ்சாலைகள் அமைச்சானது, அடுத்த 2-3 ஆண்டுகளில், நவீனமயமாக்கப்பட்ட, சூழல் நேயமிக்க ஒருங்கிணைக்கப்பட்ட இடம்பெயராற்றல் முறைமையுடன் இணைந்த வினைத்திறனானதும் தரமிக்கதுமான பொதுப் போக்குவரத்து வலையமைப்பை நோக்கமாகக் கொண்ட துறையின் வளர்ச்சிக்கு கொள்கை வழிகாட்டுதல் மற்றும் தலைமைத்துவத்தை வழங்குவது தொடர்பிலான அதன் நடவடிக்கைகளில் கவனம் செலுத்த வேண்டும் என்று குழு பரிந்துரைக்கிறது. அதன்படி துறைக்கான முன்னுரிமைகள் பின்வருமாறு வரிசைப்படுத்தப்படல் வேண்டும்.

- கையகப்படுத்தப்பட்ட காணிகள் மற்றும் வாழ்வாதார இழப்புகள் ஆகியவற்றிற்கான நடவடிக்கைகள் மற்றும் கொடுபடாத கையிலுள்ள பட்டியல்கள் உட்பட பொறுப்புக்களை தீர்த்துவைத்தல்.
- மேம்பட்ட தரமான இடம்பெயராற்றலினை முற்றுமுடிவதும் உகந்ததாக வழங்குவதற்காக உரிய சொத்துக்களினை அவற்றின் முழு திறனுடனும்

பயன்படுத்தப்படுவதை உறுதி செய்வதற்காக அச்சொத்துக்களினை பருவகாலத்திலும் வழக்கமான முறையிலும் பராமரித்தல்.

- c. ஏறக்குறைய முடிக்கப்பட்டிருக்கும் கருத்திட்டப் பணிகளை நிறைவுசெய்தல் பௌதீக முன்னேற்றம் 80% க்கு மேல்) / மறுசீரமைக்கப்பட்ட பணிகள்.
  - d. ஓரளவு முடிக்கப்பட்ட வேலைகளின் பாதுகாப்பு மற்றும் நிலைபேற்றுத்தன்மையை உறுதி செய்தல்; பகுதியளவு முடிக்கப்பட்ட வேலைகளை பாதுகாப்பான நிலைக்கு மாற்றுதல் மற்றும் தற்போதைய சூழலுக்கு ஏற்றவாறு நடந்து கொண்டிருக்கும் ஏனைய கருத்திட்ட நோக்கங்களை குறைத்தல்.
  - e. எதிர்கால முதலீடுகள் தொடர்பான முக்கியமான கருத்திட்ட ஆயத்தப் பணிகள். இந்த முதலீடுகள் பின்வரும் பகுதிகளுடன் தொடர்புடையவை.
    - i. பொதுமக்களுக்கு வழங்கப்படும் அனைத்து இடம்பெயராற்றல் தொடர்பான சேவைகளுக்கும் பயனர் நேயமிக்க IT மற்றும் டிஜிட்டல் தீர்வுகளை அறிமுகப்படுத்துதல். செயல்திறனை அதிகரிப்பது, செயல்பாட்டு செலவைக் குறைப்பது மற்றும் நடைமுறைகளை எளிதாக்குவது இதன் நோக்கம்.
    - ii. உள்நாட்டு போக்குவரத்து தளவாட தொழிலைக் கட்டியெழுப்புதல்- உரிய திட்டங்கள், கருத்திட்ட ஆவணங்கள் மற்றும் சாத்தியக்கூறு அறிக்கைகளைத் தயாரித்தல்.- தனியார் துறை உட்பட சம்பந்தப்பட்ட பங்குதாரர்களுடன் கலந்தாலோசித்து அமைச்சு தலைமை தாங்குதல்.
    - iii. வீதி விபத்துகளைக் குறைத்தல் மற்றும் வீதி பாதுகாப்பை உறுதி செய்தல்- சமூகத்தின் நலிவடைந்த பிரிவினரிடையே வீதி பாதுகாப்பு குறித்த இலக்கு விழிப்புணர்வை ஏற்படுத்துதல், பாதுகாப்பான உட்கட்டமைப்பு, வாகனப் பாதுகாப்பு, அவசரகால துலங்கள் முறைமைகள், கல்வி மற்றும் அமுலாக்கத் திட்டங்கள்- சம்பந்தப்பட்ட பங்குதாரர்களுடன் கலந்தாலோசித்து அமைச்சு தலைமை ஏற்றல்.
    - iv. சூழல்நேய நகர்ப்புற பேருந்து சேவைகள்; "பசுமை போக்குவரத்து" முறைகளுக்கு மாற்ற தனியார் போக்குவரத்தை ஊக்குவித்தல்.
    - v. கொழும்பு, புறநகர் மற்றும் கண்டி போன்ற நெரிசலான நகரங்களுக்குள் திறமையான போக்குவரத்து முகாமை திட்டத்தை திட்டமிட்டு செயல்படுத்துதல்.
    - vi. சம்பந்தப்பட்டதும் அரசுக்குச் சொந்தமான பொதுப் போக்குவரத்தினை இயக்குபவர்களின் கட்டணமில்லா வருவாயை அதிகரித்தல்.
2. தற்போதைய பேரினப் பொருளாதார கண்ணோட்டத்தின் அடிப்படையில், வரவிருக்கும் காலத்தில் (குறைந்த பட்சம் 5 ஆண்டுகளுக்கு) வளக் கட்டுப்பாடுகள் மற்றும் வரவு செலவுத் திட்டத்தில் பாரிய செலவினத் நிகழ்ச்சித்திட்டங்களுக்கு இடமளிக்கும் மட்டுப்படுத்தப்பட்ட இடைவெளி காரணமாக இடம்பெயராற்றல் தொடர்பான பாரிய உட்கட்டமைப்பு கருத்திட்டங்களில் பெரிய அளவிலான அரசாங்க முதலீடுகளை எதிர்பார்க்க முடியாது. எனவே, போக்குவரத்துத் துறையில் தனியார் துறை முதலீடுகளை ஊக்குவித்து, இடம்பெயராற்றலின் தரத்தை மேம்படுத்த, கிடைக்கக்கூடிய அரசாங்க நிதியை உகந்த முறையில் பயன்படுத்துவது அவசியம்.
  3. நடைபெற்று வரும் கருத்திட்டங்கள் வரையறுக்கப்பட்ட நிதி இடைவெளிக்குள் நிர்வகிப்பதற்கு முன்னுரிமை அளிக்கப்படல் வேண்டும். தற்போது அமைச்சு மற்றும் அமைச்சின் கீழ் வரும் நிறுவனங்களின் கீழ் பெருமளவிலான நிர்மாணத் திட்டங்கள் செயற்படுவதை குழு அவதானித்துள்ளது. பெரும்பாலான திட்டங்கள் நீண்ட கால

தாமதங்கள் மற்றும் கால நீட்டிப்புகள், நோக்க மாற்றங்கள், விலை அதிகரிப்பு, மோசமான ஒப்பந்த செயல்திறன் போன்ற சிக்கல்களை எதிர்கொண்டுள்ளன. சில திட்டங்களில் முதலீட்டின் மீதான வருவாய் மற்றும் அவற்றின் நிலைத்தன்மை சந்தேகத்திற்குரியதாக உள்ளது. எனவே புரிந்துகொள்ள பரிந்துரைக்கப்படுகிறது. தற்போதைய சூழலுக்கு ஏற்றவாறு கருத்திட்டச் செயல்பாடுகளை மீட்டெடுப்பதற்கான நோக்கங்களை குறைப்பதற்கான சாத்தியங்களினை விளங்கிக்கொள்வதற்காக இந்த கருத்திட்டங்களை மீளாய்வு செய்ய பரிந்துரைக்கப்படுகிறது.

4. நடைபெற்று வரும் கருத்திட்டங்களை முடிப்பதற்கு மேலதிக நிதியுதவி வழங்குவது பெரும் சவாலாக மாறியுள்ளதென்பது குறிப்பிடத்தக்கது. சமீபகாலமாக கட்டுமானப் பொருட்களின் விலைகள் கணிசமான அதிகரிப்பு மற்றும் அபிவிருத்தி பங்களிகளால் ஏற்கனவே ஒப்புக் கொள்ளப்பட்ட கடன்களை வழங்குவதை இடைநிறுத்தியமை அரசாங்க வரவு செலவுத் திட்டத்தில் மேலதிக சுமையை ஏற்படுத்தியது. இதற்கிடையில், 31/05/2023 நிலவரப்படி சமார் ரூ. 29,600 மில்லியன் மதிப்புள்ள செலுத்தப்படாத பட்டியல்கள் கையில் இருப்பதாகத் தெரிவிக்கப்படுகிறது. இந்த பட்டியல்கள் சட்டப்பூர்வக் கடப்பாடுகளாக கருதப்படுவதால், ஒப்பந்ததாரர்களுக்கு தாமதமாகப் பணம் செலுத்துவதற்கான வட்டியைப் பெற உரிமை உண்டு. இது அரசின் வரவு செலவு திட்டத்தில் குறிப்பிடத்தக்க மேலதிக சுமையாகவ இருக்கும். எனவே, ஏற்கனவே முடிக்கப்பட்ட பணிகளுக்கான கையிலுள்ள பட்டியல்களை தீர்ப்பணவு செய்வதற்கும் முன்னுரிமை அளிக்க வேண்டும் என்று குழு பரிந்துரை செய்கிறது.
5. தற்போது, நாட்டின் பொருளாதாரம் நெருக்கடியிலிருந்து மீண்டு வரும் நிலையில் உள்ளது, போக்குவரத்துத் துறை நிறுவனங்கள், 'அத்தியாவசியங்கள்' மற்றும் 'முக்கிய செயல்பாடுகளில்' கவனம் செலுத்தி, தங்கள் செயல்பாடுகளை உள்நாட்டில் ஆய்வு செய்து, புத்துயிர் பெற இதுவே சரியான தருணம். இந்தத் துறையிலும் முழுப் பொருளாதாரத்திலும் நிலைத்தன்மை மற்றும் முற்போக்கான முன்னேற்றங்களை உறுதிப்படுத்துவதற்கு அவை முக்கியமானவை. இடம்பெயராற்றல் தொடர்பான நிறுவனங்களின் அனைத்து அபிவிருத்தி நடவடிக்கைகளும் அரசியலமைப்பு, வர்த்தமானி அல்லது வேறு ஏதேனும் சட்ட வழிமுறைகள் மூலம் அந்த நிறுவனங்களுக்கு வழங்கப்பட்ட ஆணையுடன் கண்டிப்பாக மட்டுப்படுத்தப்பட வேண்டும் என்று குழு பரிந்துரைக்கிறது. புதிய வீதி அபிவிருத்திகள் தொடர்பாக வீதி அபிவிருத்தி அதிகார சபையின் (RDA) செயற்பாடுகள் அதிவேக நெடுஞ்சாலை வலையமைப்பு மற்றும் தேசிய வீதிகள் (A & B வகுப்பு) ஆகியவற்றுடன் மட்டுப்படுத்தப்பட வேண்டும்.
6. கிராமப்புற வீதிகளை மேம்படுத்துவதற்கும் பராமரிப்பதற்கும் உள்ளூராட்சி அதிகாரசபைகள் பொறுப்பேற்கும்போது, மாகாண வீதிகளை அபிவிருத்தி செய்து பராமரித்தல் முழுப் பொறுப்பையும் மாகாண அதிகார சபைகள் ஏற்க வேண்டும். தற்போது வீதி அபிவிருத்தி அதிகார சபையினால் கையாளப்பட்டு நடைபெற்று வரும் கருத்திட்டங்கள் (RDA அல்லாத வீதிகள்) முக்கியமான செயல்பாடுகளை மட்டும் முடித்து, வாகனம் செல்லக்கூடிய நிலைக்கு மேம்படுத்தப்பட்ட பிறகு, சம்பந்தப்பட்ட நிறுவனங்களிடம் ஒப்படைக்கப்பட வேண்டும். 100,000 கிமீ திட்டத்தின் கீழ் வீதி அபிவிருத்தி அதிகார சபைக்கு உரித்தற்ற வீதிகளை சம்பந்தப்பட்ட நிறுவனங்களுக்கு ஒப்படைக்க அமைச்சர்களின் அமைச்சரவை வீதி அபிவிருத்தி அதிகார சபைக்கு உத்தரவிட்டுள்ளது என்று குழு குறிப்பிட்டுள்ளது- CM எண்:23/0738/608/051 i. மேலும், வீதி அபிவிருத்தி அதிகார சபை அதன் செலவினங்களை ஈடுசெய்யும் வகையில் அதன் நிதி உறுதியை மேம்படுத்துவதற்கான முன்முயற்சிகளை உடனடியாக அறிமுகப்படுத்த வேண்டும். அதன்படி,
  - a. வீதி அபிவிருத்தி அதிகார சபையின் பதவியணியினர் கட்டளை ,நோக்கம் ,இரண்டினையும் மீளாய்வு செய்தல் வேண்டும்

- b. புதிய வருமான மூலங்கள் அடையாளம் காணப்படல் வேண்டும் (எ.கா: புதிய வணிகம், உரிய முறையில் பயன்படுத்தப்படாத காணிகள், கட்டிடங்கள் மற்றும் உபகரணங்களை திறமையாக பயன்படுத்துதல் போன்ற கட்டணமில்லா வருவாய் மூலங்கள்)
  - c. செயல்பாட்டுச் செலவுக் குறைப்பு முறைகள் அறிமுகப்படுத்தப்பட வேண்டும் (எ.கா. வணிகச் செயல்முறை வெளிமூலம்- BPO) மற்றும் புதிய வருவாய் மூலங்கள் ஏற்கனவே நிறுவப்பட்ட வீதி பராமரிப்பு நிதிக்காக அடையாளம் காணப்பட வேண்டும்.
  - d. அதிவேக நெடுஞ்சாலைகள் மற்றும் வாடகை இடங்கள்/கட்டிடங்களுக்கு முறையான கட்டணக் (ஆயம்)கொள்கை அறிமுகப்படுத்தப்பட வேண்டும்.
7. தற்போதுள்ள சொத்துக்களை உகந்த நிலையில் பராமரிப்பது முன்னுரிமையாக அங்கீகரிக்கப்பட்டுள்ளது. இந்த நோக்கத்திற்காக தேவையான நிதியினை அந்தந்த நிறுவனங்களால் ஒதுக்கப்படுவதை உறுதி செய்வது அவசியம். மேலும், பராமரித்தல் வரவு செலவுத் திட்ட ஒதுக்கீட்டினை சிறந்த முறையில் பயன்படுத்துவதற்கு அமைச்சு/வீதி அபிவிருத்தி அதிகார சபை ஒரு முன்னுரிமை செயல் திட்டத்தை கொண்டு வர வேண்டும். தற்போதுள்ள வீதிகளைப் பராமரிப்பதற்கான கனிசமானளவான நிதித் தேவையைக் கருத்தில் கொண்டு, வீதி பராமரிப்பு மற்றும் வீதி தொடர்பான உட்கட்டமைப்பின் நிலைத்தன்மை குறித்து உரிய நிறுவனங்களின் பெறக்கூடிய இயலுமையினை மேம்படுத்த குறைந்த விலை மற்றும் எளிதில் பராமரிக்கக்கூடிய தொழில்நுட்பங்களினை அறிமுகப்படுத்தல் வேண்டும்.
  8. வீதி விபத்துக்கள் தொடர்ந்தும் பொதுப் பாதுகாப்புக்கு பெரும் அச்சுறுத்தலாக இருப்பதால் வீதி பாதுகாப்பிற்கு முன்னுரிமை அளிப்பது அவசியம். தரநிலைகள், உட்கட்டமைப்பு மற்றும் வீதி தளபாட பொருட்கள், வீதிக்கு தகுதியான வாகனங்கள், அவசரகால துலங்கல் முறைமைகள், கல்வி மற்றும் அமுலாக்கம் ஆகியவற்றை அறிமுகப்படுத்துவதன் மூலம் வீதிப் பயனாளர்களின் பாதுகாப்பை உறுதிசெய்ய முன்னுரிமை அடிப்படையில் பொருத்தமான திட்டத்தை அமைச்சானது செயல்படுத்தல் வேண்டும்.
  9. புதிய கருத்திட்டங்கள் திட்டமிடப்படும் போது அனைத்து இடம்பெயராற்றல் தொடர்பான நிறுவனங்களின் பங்கேற்புடன் பரந்த தீர்மானம் எடுக்கும் செயல்முறைகளை எளிதாக்குவதற்கு ஒரு பொறிமுறை இருத்தல் வேண்டும். திட்டமிடல் கட்டத்தின் தொடக்கத்திலிருந்தே, செயல்படுத்தும் சுழற்சி முடிவதும் வீதி, புகையிரதம் மற்றும் பேருந்து போக்குவரத்தை ஒருங்கிணைத்து, இடம்பெயராற்றலினை மேம்படுத்துவதற்கான ஒருங்கிணைந்த திட்டமிடல் அணுகுமுறையை அமைச்சு பின்பற்ற வேண்டும். போக்குவரத்துத் துறையில் கொள்கை அளவிலான முயற்சிகளை மேற்கொள்வதற்காக தேசிய அளவிலான ஆலோசனைக் குழுவை (மாகாண மற்றும் தேசிய அளவிலான நிறுவனங்கள் உட்பட) அமைக்க பரிந்துரைக்கப்படுகிறது. போக்குவரத்து மற்றும் நெடுஞ்சாலைகள் அமைச்சில் சமீபத்தில் நிறுவப்பட்ட வீதிகளுக்கான ஆலோசனைக் குழு, வீதி மேம்பாட்டிற்கான ஒருங்கிணைந்த முடிவெடுக்கும் அங்கமாக இருக்கலாம்.

அ. நவீனமயமாக்கப்பட்ட, சூழலுக்கு உகந்த மற்றும் ஒருங்கிணைந்த இடம்பெயராற்றலுக்கு உடன்பட்ட, மேல் மாகாணத்திற்காக முன்மொழியப்பட்ட அனைத்து இடம்பெயராற்றல் தொடர்பான கருத்திட்டங்களையும் (பஸ் முன்னுரிமைப் பாதை -BPL, பேருந்து விரைவுப் போக்குவரத்து- BRT, இரயில்வே மின்மயமாக்கல், இலகு இரயில் போக்குவரத்து - LRT மற்றும் அதிவேக வீதிகள்)

மதிப்பாய்வு செய்து முன்னுரிமை முதலீடுகளை அடையாளம் காண பரிந்துரைக்கப்படுகிறது.

ஆ. கருதிட்டங்களின் ஆரம்ப திட்டமிடல் கட்டத்தில் (முந்தைய சாத்தியக்கூறு நிலை), புதிய சொத்துக்களின் நிலைத்தன்மையை உறுதி செய்வதற்காக உரிய நிறுவனங்களுடன் கலந்தாலோசித்து கருத்திட்டத்திற்கான நிதிபெறும் முறையைத் தீர்மானிக்க கடுமையான ஆய்வு/பகுப்பாய்வு மேற்கொள்ளப்படல் வேண்டும்.

a. முதலீடுகளுக்கு சாத்தியமான வணிகங்களை வழங்கும் சேவைகள் PPP ஏற்பாட்டின் கீழ் அல்லது அரசாங்கத்திடமிருந்து எந்தவிதமான நிதிப் பொறுப்புகளும் இல்லாமல் நேரடி தனியார் முதலீட்டுடன் செயல்படுத்தப்படல் வேண்டும்.

10. பொதுப் போக்குவரத்தை நவீனமயமாக்குவதற்கான அவசியத்தை குழு முன்னுரிமையாக ஒப்புக் கொண்டுள்ளது. பொதுப் பேருந்துகளை இயக்குவதற்கு தொழில்முறை பேருந்து முகாமை நிறுவனங்களை உருவாக்குதல், மையப்படுத்தப்பட்ட பேருந்து இயக்க முறைமைகளை அறிமுகப்படுத்துதல் மற்றும் பயணிகளுக்கான டிஜிட்டல் பேருந்து நேர அட்டவணைகளை அறிமுகப்படுத்துதல் போன்ற சில முயற்சிகள் சமீப காலங்களில் ஏற்கனவே எடுக்கப்பட்டுள்ளன என்பது குறிப்பிடத்தக்கது. அதன்படி, பொதுப் போக்குவரத்தை நவீனமயமாக்குவதற்கான காலக்கெடுவுடன் கூடிய செயல் திட்டத்தைத் தயாரிக்கவும், அனைத்து முந்தைய முன்முயற்சிகளையும் மறுபரிசீலனை செய்யுமாறு போக்குவரத்து மற்றும் நெடுஞ்சாலை அமைச்சுக்கு குழு பரிந்துரைக்கிறது. இது சம்பந்தமாக, பின்வரும் முன்முயற்சிகளையும் கருத்தில் கொள்ள பரிந்துரைக்கப்படுகிறது.

அ. பேருந்து போக்குவரத்து துறையை டிஜிட்டல் மயமாக்குதல்

- i. நாட்டில் பொதுப் பேருந்துகளை இயக்குவதற்கு தொழில்நீதியாகத் தகுதி பெற்ற பேருந்து முகாமை நிறுவனங்களை உருவாக்குதல்.
- ii. உரிய துறைகளில் உள்ள உள்ளநாட்டு நிபுணர்களின் உதவியுடன் மையப்படுத்தப்பட்ட பேருந்து இயக்க முறைமையை அறிமுகப்படுத்துதல்
- iii. பயணிகளுக்கான டிஜிட்டல் பேருந்து நேர அட்டவணையை அறிமுகப்படுத்தல் - பயணிகளுக்கான உண்மையான நேர தகவல் முறைமை
- iv. எந்தவொரு பொதுப் போக்குவரத்து முறைகளிலும் பயன்படுத்தக்கூடிய மொபைல் எலக்ட்ரானிக் கட்டண முறைகள்/ அட்டை முறையை அறிமுகப்படுத்துதல்

ஆ. தனியார் துறையின் உதவியுடன் பேருந்து போக்குவரத்துக்கு பெறுமதி சேர்க்கப்பட்ட சேவைகளை (அதிக வசதியான பேருந்துகள்) அறிமுகப்படுத்துதல்

இ. நகர்ப்புற பொது போக்குவரத்திற்கு மின்சார பேருந்துகளில் முதலீடு செய்வதை ஊக்குவித்தல்

11. தனியார் துறை உட்பட அனைத்துப் பங்குதாரர்களுடனும் கலந்தாலோசித்து உள்ளநாட்டுத் பொருட் போக்குவரத்துத் தொழிலை மேம்படுத்துவதற்கான விரிவான மூலோபாயத்தைத் தயாரிப்பதிலும் செயல்படுத்துவதிலும் அமைச்சு முதன்மைப் பங்கை வகிக்கும்படி குழு பரிந்துரைக்கிறது.

12. நகரமயமாக்கப்பட்ட பகுதிகளில் இடம்பெயராற்றல் தொடர்பான உட்கட்டமைப்பு மேம்பாடு ஒரு விரிவான திட்டத்தின்படி மேற்கொள்ளப்பட வேண்டும். JICA வினாள் நிதியுதவி அளிக்கப்பட்ட CoMTrans ஆய்வு மற்றும் 2015 இல் அதன் மதிப்பாய்வு மேல் மாகாணத்தின்



நகர்ப்புறங்களில் நடமாட்டம் தொடர்பான உட்கட்டமைப்பை மேம்படுத்துவதற்கான வழிகாட்டி ஆவணமாகப் பயன்படுத்தப்படலாம் என்று குழு குறிப்பிட்டது.

13. அனைத்து வகையான இடம்பெயராற்றல் தொடர்பான தரவுகளையும் உள்ளடக்கிய ஒரு ஒருங்கிணைந்த மைய தரவுத்தளமானது வீதி அபிவிருத்தி அதிகார சபையின் (RDA) கீழ் நிறுவப்பட வேண்டும் மற்றும் வீதி அபிவிருத்தி அதிகார சபையானது, அபிவிருத்தி நோக்கங்களுக்காக தேவையான தரவுகளைப் பெற்றுக்கொள்வதற்காக எந்தவொரு இடம்பெயராற்றல் தொடர்பான பொது நிறுவனங்களுக்கும் அணுகலை வழங்க வேண்டும்.
14. கையகப்படுத்தப்பட்ட நிலங்களுக்கு இழப்பீடு வழங்காத காரணத்தால், குறிப்பாக வீதிகளை நிர்மாணிப்பதற்காக அல்லது மேம்படுத்துவதற்காக அரசாங்கத்தால் கையகப்படுத்தப்பட்ட நிலங்களின் உரிமையாளர்கள் மற்றும் அவர்களது குடும்பத்தினர் நீண்டகாலமாக கடுமையான பொருளாதார மற்றும் சமூக பிரச்சனைகளை எதிர்கொள்வதை குழு அவதானித்துள்ளது. இது ஒரு பாரதாரமான சமூகப் பிரச்சினையாக மாறியுள்ள நிலையில், தாமதமான காலப்பகுதியில் வாழ்வாதார இழப்புக்கான நியாயமான இழப்பீட்டுடன் இந்த குடும்பங்களுக்கு இழப்பீடு வழங்குவதற்கு முதல் முன்னுரிமை வழங்கப்பட வேண்டும் என்று குழு பரிந்துரைக்கிறது. சம்பந்தப்பட்ட முகவரகங்கள், சம்பந்தப்பட்ட அதிகாரிகளுடன் கலந்தாலோசித்து, வாழ்வாதார இழப்புக்கு உரிய இழப்பீடு வழங்க பரிந்துரை செய்ய வேண்டும்.
15. உரிய துறையில் புதைபடிவ எரிபொருள் பயன்பாட்டை படிப்படியாகக் குறைப்பதற்காக தற்போதுள்ள புதைபடிவ எரிபொருள் அடிப்படையிலான போக்குவரத்து முறைமையினை "பசுமை போக்குவரத்து முறைமையாக" மாற்றுவதற்கு எதிர்பார்க்கப்படும் காலக்கெடுவுடன் கூடிய மூலோபாய அறிக்கையை தயாரிக்க குழு அமைச்சிடம் பரிந்துரைக்கிறது. மூலோபாயத் ஆவணமானது தனியார் துறையை மாற்றத்திற்குள் நுழைவதை தடுக்கும் சட்ட மற்றும் நடைமுறைத் தடைகள், நிறுவனத் தயார்நிலை, உட்கட்டமைப்பு இடைவெளிகள் போன்றவற்றிலும் கவனம் செலுத்த வேண்டும்.
16. அபிவிருத்தி பங்களிகளிடமிருந்து கருத்திட்டங்களுக்கு நிதியளிக்க அரசு கடன்பெறும் இயலுமையினை பெற்றவுடன், இரயில்வே மின்மயமாக்கலுக்கு முன்னுரிமை அளித்தல் அவசியம். மின்மயமாக்கலுக்கான முன்னிபந்தனையை உள்ளடக்கிய மற்றும் தற்போது செயல்படுத்தப்பட்டு வரும் கருத்திட்டங்கள் தடையின்றி தொடரப்பட வேண்டும்.
17. தேவை-உந்துதல், வாடிக்கையாளர் சார்ந்த, சந்தை நிர்ணயம் மற்றும் பெறுபேறுகளை-கொண்டுவரும் சேவைகளை வழங்குவதற்கான தொழில் நெறிமுறைகளை பின்பற்றுவதற்கு இரயில்வே திணைக்களத்திற்கு குழு பரிந்துரைக்கிறது. தற்போதுள்ள இரயில்வே தொடர்பான உட்கட்டமைப்பை நன்கு பராமரித்து மேம்படுத்துவது இந்த நெருக்கடியான காலகட்டத்தில் அதிகரித்து வரும் போக்குவரத்துத் தேவையைப் பூர்த்தி செய்வதற்கான குறைந்த செலவில் காணப்படுகின்ற சாதனமாகும் இரயில்வே நிறுவனமானது வணிகக் கொள்கைகளின் அடிப்படையில் இயங்கும் தனி நிறுவனங்களாக மறுசீரமைக்கப்பட வேண்டும். அதன்படி,

அ. இலங்கை புகையிரத திணைக்களத்திற்கான புதிய வருமான மூலங்கள் கண்டறியப்படல் அவசியம். இலங்கை புகையிரத திணைக்களத்திற்கு நாடு முழுவதும் 14,000 ஏக்கர் நிலப்பரப்பைக் கொண்டுள்ள காணிகள் உள்ளன. இருப்பிடத்தைப் பொறுத்து, இந்த காணிகள் தனியார் முதலீடுகளுடன் விவசாயம் முதல் கலப்பு அபிவிருத்தி வரை பல்வேறு நோக்கங்களுக்காகப் பயன்படுத்தப்படலாம். எனவே,

புகையிரதப்பாதை அபிவிருத்தி நடவடிக்கைகளுக்கு உடனடியாகத் தேவைப்படாத காணிகளை ஆரம்பத்தில் அடையாளம் காணுமாறு இலங்கை புகையிரத திணைக்களத்திற்கு குழு பரிந்துரைக்கிறது. மேலும், இந்தக் காணிகளை அபிவிருத்திக்காக தனியாருக்கு வழங்குவதற்கான சட்ட மற்றும் நடைமுறைத் தடைகளைக் கண்டறிந்து, அத்தகைய தடைகளை நீக்குவதற்குத் தேவையான நடவடிக்கைகளை எடுக்கவும் பரிந்துரைக்கப்படுகிறது.

ஆ. வண்டிகள் உள்ளிட்ட ஏராளமான சொத்துக்கள் உரிய பயன்பாட்டிற்கு கொண்டு வரப்படாமல் நீண்ட காலமாக பல்வேறு இடங்களில் செயலற்ற நிலையில் போடப்பட்டுருப்பது குறிப்பிடத்தக்கதாகும். காலக்கெடுவுக்கான செயல்திட்டத்துடன் உற்பத்தி திறனுடன் பயன்படுத்தக்கூடிய சொத்துக்களை அடையாளம் காணவும், பயன்படுத்த முடியாத சொத்துக்களை உடனடியாக அப்புறப்படுத்தவும் குழு இலங்கை புகையிரத திணைக்களத்திற்கு பரிந்துரைக்கிறது.

இ. செயல்பாட்டு செலவைக் குறைக்கும் முறைகள் அறிமுகப்படுத்தப்பட வேண்டும். இலங்கை புகையிரத திணைக்களம் அதன் செயல்பாடுகள் மற்றும் தொடர்புடைய செலவுகளை மதிப்பாய்வு செய்ய வேண்டும் மற்றும் சாத்தியமான செலவுகளைக் குறைக்க தனியார் துறையுடன் மாற்று மாதிரிகளை அடையாளம் காண வேண்டும் (எ.கா. BPO)

ஈ. பொருத்தமான விலைக் கொள்கைகள் அறிமுகப்படுத்தப்பட வேண்டும் (எ.கா: எல்லைக் கிரயம் மற்றும் சேவை விலையிடல் பெறுமதி)

உ. பயணிகளுக்கான சேவைகளின் தரத்தை வலுவாக மாற்றக்கூடிய வினைத்திறன் கொண்ட தொழில்நுட்பங்கள் அறிமுகப்படுத்தப்பட வேண்டும்

ஊ. சமூக சேவை ஈடுபாடுகளை தெளிவாக அடையாளம் காணல், தேவைப்படும் ஆதரவின் அளவு மற்றும் நிதி வழங்கலுக்கான பொறுப்பான நிறுவனங்கள் என்பன அடையாளம் காணப்படல் வேண்டும்.

எ. புகையிரத துறையில் தனியார் துறை முதலீடு செய்வதற்கு ஏற்ற சூழலை உருவாக்குதல்.

18. குழுவானது இலங்கை போக்குவரத்து சபைக்கு பின்வருவனவற்றைப் பரிந்துரைக்கிறது

அ. இலங்கை போக்குவரத்து சபையின் கட்டணமில்லா வருவாயை அதிகரிக்க செயலற்ற சொத்துக்களை கண்டறிந்து அவற்றை செயற்திறனான முறையில் பயன்படுத்துதல்

ஆ. பேருந்துகளை பராமரிப்பதற்கு முன்னுரிமை அளித்தல் வேண்டும்

இ. அனைத்து இலங்கை போக்குவரத்து சபை டிப்போக்களையும் உள்ளடக்கிய ஒருங்கிணைந்த காசு முகாமை, சொத்து முகாமை மற்றும் கொள்முதல் முறை என்பவற்றை அறிமுகப்படுத்தல் வேண்டும்.

19. தற்போதைய சூழலைக் கருத்தில் கொண்டு போக்குவரத்து தொடர்பான அனைத்து மானியத் திட்டங்களையும் (அனைத்து சீசன்கள், சமூகக் கட்டாயப் பேருந்து சேவைகள், பேருந்துக் கடவுகள் போன்றவை) மீளாய்வு செய்ய குழு பரிந்துரைக்கிறது.

20. தேவை உந்துதல் இடம்பெயராற்றல் சேவைகளை வழங்குவதில் அதிக முன்னுரிமையை உறுதி செய்வதற்காக, வரவிருக்கும் நடுத்தர காலத்தில் பல்வேறு துணைத் துறைகளால் அமைச்சின் வரவுசெலவுத்திட்ட ஒதுக்கீட்டின் ஒட்டுமொத்த பங்கீட்டினையும் அளிக்க குழு பரிந்துரைக்கிறது. குழு மேலும் பின்வரும் பங்கீட்டு வீதங்களை துறைக்காக (அதிகபட்சம்) அறிமுகப்படுத்துகிறது

துறை	2023	2024	2025	2026
நெடுஞ்சாலைகள் மற்றும் போக்குவரத்து முகாமைத்துவம் (வீதி மற்றும் பாலங்கள் புனரமைப்பு, மேம்பாடு, அகலப்படுத்தும் நிர்மாணம், அதிவேக நெடுஞ்சாலை நிர்மாணம்)*	72%	70%	64%	55%
புகையிரதப் பாதை (புகையிரதப் பாதை, சமிக்ஞை, கடற்படை மற்றும் பிற தொடர்புடைய உட்கட்டமைப்பு பராமரிப்பு, மேம்பாடு மற்றும் நிர்மாணம், செயற்பாடு தொடர்பான உதவி, மானியங்கள்)	17.5%	18%	18%	25%
பேருந்து போக்குவரத்து (பல்வகை போக்குவரத்து நிலையங்கள் அபிவிருத்தி, பேருந்து போக்குவரத்துக்கான மானியங்கள், பேருந்து துறையை மேம்படுத்துவதற்கான அரசாங்கத்தின் உதவி)	8.5%	8.85%	14.85%	16.85%
வாடகை வண்டி மற்றும் சவாரி பகிர்வு (மின்சார வாடகை வண்டிகளை ஊக்குவித்தல்)	-	0.05%	0.05%	0.05%
நவீன தொழில்நுட்பம் மற்றும் போக்குவரத்து பாதுகாப்பு (தகவல் தொழில்நுட்ப முறைகள் மற்றும் இலத்திரன்கள் கட்டண முறைகளை மேம்படுத்துதல், வீதி பாதுகாப்பு தொடர்பான முன்னெடுப்புகள், இருப்புப் பாதை கடவுப் பாதுகாப்பு)	2%	2%	2%	2%
சரக்கு மற்றும் தளவாடங்கள் (புகையிரத சரக்கு போக்குவரத்து மற்றும் ஏனைய அபிவிருத்தி)	-	1%	1%	1%
ஆராய்ச்சி மற்றும் அபிவிருத்தி	-	0.05%	0.05%	0.05%
திட்டமிடல் (போக்குவரத்து, சரக்கு, தளவாடங்களுக்கான புதிய திட்டங்களை இற்றைப்படுத்துதல் மற்றும் தயாரித்தல்,	-	0.05%	0.05%	0.05%

- வீதி அபிவிருத்தி அதிகார சபையின் இடைவெளி நிதியுதவி ஆக்கக்கூறுகளைத் தவிர்த்து கணக்கிடப்பட்ட மொத்த முதலீடு

#### 4.2. கருத்திட்டம் / நிகழ்ச்சி திட்டம் குறிப்பிட்ட பரிந்துரைகள்

**வீதிகள்** - வரவிருக்கும் நடுத்தர காலத்தில், பின்வரும் கருத்திட்டங்களை நடைமுறைப்படுத்துவதற்கு முன்னுரிமை அளிக்கப்பட வேண்டும் (**விவரங்கள் இணைப்பு IV இல் உள்ளன**)

1. முன்னுரிமை வீதி பிரிவுகளை விரிவுபடுத்துதல் மற்றும் மேம்படுத்துதல் ஆகியவற்றுடன் வீதி மற்றும் பலவீனமான பாலம் பராமரிப்பு
2. வீதி அபிவிருத்திக்காக வீதி அதிகார சபையிடமிருந்து பெற்ற கடன்களை திருப்பிச் செலுத்துதல் (இடைவெளி நிதியிடல்)
3. வீதி அபிவிருத்தித் கருத்திட்டங்களுக்காக கையகப்படுத்தப்பட்ட காணிகளுக்கான இழப்பீட்டு கொடுப்பனவுகள்
4. கடவத்தையில் உள்ள வெளி வட்ட நெடுஞ்சாலையுடன் (OCH) விடுபட்டுள்ள இணைப்புகள் உட்பட கடவத்தையில் இருந்து மீரிகம வரையிலான மத்திய அதிவேக நெடுஞ்சாலையின் கட்டம் I
5. இங்குருகடே சந்தியிலிருந்து துறைமுக நகரம் மற்றும் கொழும்பு துறைமுகம் வரையிலான துறைமுக அணுகல் உயர்த்தப்பட்ட நெடுஞ்சாலை
6. கண்டி பல்வகை போக்குவரத்து முனைய அபிவிருத்தி திட்டம்
7. உள்ளடக்கிய அபிவிருத்தி மற்றும் இணைப்பு திட்டம்
8. ஒருங்கிணைந்த வீதி முதலீட்டு நிகழ்ச்சித் திட்டத்தின் கீழ் புனரமைப்பு ஏற்கனவே தொடங்கப்பட்ட வீதிகள் மற்றும் பிரதான வீதிகள் மற்றும் அதிவேக நெடுஞ்சாலைகளை அணுகுவதற்கும், போக்குவரத்து நெரிசலை (100,000 கி.மீ. நிகழ்ச்சித்திட்டம்) போக்குவரத்தை எளிதாக்குவதற்கும் மாற்று வீதிகளை அபிவிருத்தி செய்தல்
9. தற்போதைய பௌதீக முன்னேற்றம் 80 சதவீதத்திற்கும் மேலாக உள்ள கருத்திட்டங்கள் (உதாரணம் பதுளை செங்கலடி வீதி)
10. வெளிநாட்டு நிதியிடல் உதவியுடன் தற்போது மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகின்ற மற்றும் வெளிநாட்டு வளங்கள் திணைக்களத்துடன் கலந்துரையாடிய பின்னர் எதிர்கால நிதியிடலை பெற்றுக் கொண்டுள்ள கருத்திட்டங்கள் (தெனியாய - ரக்வான வீதி)

**போக்குவரத்து** - வரவிருக்கும் நடுத்தர காலத்தில், பின்வரும் கருத்திட்டங்களை நடைமுறைப்படுத்துவதற்கு முன்னுரிமை அளிக்கப்பட வேண்டும் (**விவரங்கள் இணைப்பு V இல் உள்ளன**)

1. புகையிரத பாதை மற்றும் பேருந்து தொடர்பான உட்கட்டமைப்பு ஆகிய இரண்டையும் பராமரித்தல்
2. களனி ஆற்றின் மீது தற்போதுள்ள பழைய புகையிரத பாலத்தை பிரதான பாதையில் மாற்றுதல்
3. கொழும்பு புறநகர் புகையிரத பாதை அபிவிருத்தி கருத்திட்டம் (CSRP) புகையிரத வலையமைப்பை மின்மயமாக்குவதற்கு அவசியமானதாகும்.
4. மஹோ - ஓமந்தை புகையிரத பாதை அபிவிருத்தி திட்டம்
5. மானியங்கள் மற்றும் சமூகரீதியான கட்டாய பேருந்து சேவைகள் (சிசுசரிய, நிசுசரிய, கமிசரிய போன்றவை)

#### 4.3 மறுசீரமைப்புகள் தொடர்பானவை

1. இத்துறையில் முன்மொழியப்பட்ட மறுசீரமைப்புகள் தொடர்பாக, வரவிருக்கும் இடைக்காலத்தில் கருத்தில் கொள்ள வேண்டிய பின்வரும் கருத்திட்டங்களைக் குழு பரிந்துரை செய்கின்றது.
  - அ. டிஜிட்டல் தீர்வைப் பயன்படுத்தி உத்தியோகபூர்வ நோக்கங்களுக்காக ஒரே திசையில் பயணிக்கும் உத்தியோகத்தர்களிடையே பொது அலுவலக வாகனங்களை ஒருங்கிணைத்து பகிர்ந்து கொள்வதற்கான சாத்தியக்கூறுகளைத் தேடுவதற்கு விரிவான ஆய்வு ஒன்றை நடாத்துதல்.
  - ஆ. இயக்கத்திற்காக தனியார் துறையின் பங்குபற்றுதலுடன் பேருந்து முன்னுரிமைப் பாதையை நிறுவுதல்.
  - இ. பேருந்து முகாமைத்துவ கம்பெனிகளை உருவாக்குதல், தகவல் தொழில்நுட்ப அடிப்படையிலான மையப்படுத்தப்பட்ட பேருந்து இயக்க முறைமைகள், பயணிகள் நிகழ்நேர தகவல் அமைப்பு மற்றும் நவீனமயமாக்கப்பட்ட பற்றுச்சீட்டு மற்றும் வருவாய் சேகரிப்பு முறைமை ஆகியவற்றை அறிமுகப்படுத்துதல்,
  - ஈ. பேருந்துக் தொகுதியை படிப்படியாக நவீனமயமாக்கப்பட்ட தாழ்தளப் பேருந்துகளாக மேம்படுத்துவதற்கு ஆதரவளித்தல்.
  - உ. பெட்ரோல்/ டீசல் எரிபொருள் வாடகை வண்டிகளை மின்சாரம் அல்லது கலப்பினமாக மாற்றுவதற்கு/ பதிலீடு செய்வதற்கு வசதி செய்தல்
  - ஊ. வீதிக் கரும்புள்ளிகளைக் கண்டறிந்து அவற்றைச் சரிசெய்தல்
  - எ. வீதி நடைபாதைகள் மற்றும் சைக்கிள் பாதைகளின் முறையான பராமரிப்பு மற்றும் விரிவாக்கம்
  - ஏ. தனியாருடன் இணைந்து இரயில் சரக்கு போக்குவரத்தை இயக்க தேவையான வசதிகளுடன் பொருத்தமான வணிக மாதிரிகளை உருவாக்குவது பற்றிய ஆய்வு
  - ஐ. உள்நாட்டுத் வீதி தளவாடங்கள், வீதி பாதுகாப்பு, போக்குவரத்து முகாமை, இரயில்வே நவீனமயமாக்கல், போன்ற துறைகளின் மேம்பாட்டிற்கான ஆராய்ச்சிகளை மேற்கொள்வது.
  - ஓ. தேசிய வீதி தளவாட மற்றும் விநியோகச் சங்கிலியின் மேம்பாட்டிற்கான திட்டங்களைத் தயாரித்தல், சாலைப் பாதுகாப்புத் திட்டங்கள் மற்றும் ஏற்கனவே உள்ள நகர்ப்புற மேம்பாட்டுத் திட்டங்கள் மற்றும் போக்குவரத்து தொடர்பான திட்டங்களை மேம்படுத்துதல் (CoMTrans ஆய்வு)

..... ஆர்.எம்.பி. ரத்நாயக்க திறைசேரியின் பிரதிச் செயலாளர், குழுவின் தலைவர்	..... நிலுபுல் பெரேரா தலைமை நிதி அதிகாரி, போக்குவரத்து மற்றும் நெடுஞ்சாலைகள் அமைச்சு, குழு உறுப்பினர்
..... பேராசிரியர். அமல் குமாரகே சிரேட்ட பேராசிரியர், போக்குவரத்து துறை ,போக்குவரத்து முகாமைத்துவம் மற்றும் பொறியியல் பீடம், குழு உறுப்பினர்	..... கலாநிதி. டி. சிவகுமார், சிரேஷ்ட விரிவுரையாளர், போக்குவரத்து துறை ,போக்குவரத்து முகாமைத்துவம் மற்றும் பொறியியல் பீடம், குழு உறுப்பினர்
..... ஜிப்ரி சுல்பர் நிறைவேற்று அலுவலர் - ஜிடிடல் மொபிலிடி சொலூஷன் லங்கா (பிரைவட்) லிமிடட் குழு உறுப்பினர்	

பின்னிணைப்பு - 1. குழுவிற்கு உதவி செய்த உத்தியோகத்தர்களின் பெயர்

கூட்டத் திகதி	பங்குபற்றுனர்	பதவி
09.03.2023	ஆர்.எம்.பி. ரத்நாயக்க	குழுவின் தலைவர் - திறைசேரியின் பிரதிச் செயலாளர்
	அமல் குமாரகே	குழு உறுப்பினர் - சிரஷ்ட பேராசிரியர், மொரட்டுவ பல்கலைக்கழகம்
	ரீ. சிவகுமார்	குழு உறுப்பினர் - சிரேஷ்ட விரிவுரையாளர், மொரட்டுவ பல்கலைக்கழகம்
	ஜிப்ரி சுல்பர்	குழு உறுப்பினர் நிறைவேற்று அலுவலர் - ஜிடிடல் மொபிலிடி சொலூஷன் லங்கா (பரைவட்) லிமிடட்
	எம்.எம்.பீ.கே. மாயாதுன்ன	செயலாளர், போக்குவரத்து மற்றும் நெடுஞ்சாலைகள் அமைச்சு
	ஜூட் நிலுகுடன்	பணிப்பாளர் நாயகம், தேசிய வரவு செலவுத் திட்டத் திணைக்களம்
	எல்.வீ.எஸ். வீரகோன்	பணிப்பாளர் நாயகம், வீதி அபிவிருத்தி அதிகாரசபை
	ஜே.கே.என்.எஸ். பெரேரா	பிரதான நிதி அலுவலர், போக்குவரத்து மற்றும் நெடுஞ்சாலைகள் அமைச்சு
	யூ.என்.மல்லவாரச்சி	பணிப்பாளர், தேசிய திட்டமிடல் திணைக்களம்
	தம்மிக பிரேமரத்ன	பணிப்பாளர், கருத்திட்ட முகாமைத்துவம் மற்றும் கண்காணிப்பு திணைக்களம்
	ரீ.எம்.டி.பி.தென்னகோன்	பிரதிப் பணிப்பாளர், தேசிய வரவு செலவுத் திட்டத் திணைக்களம்
27.03.2023 சூம் ஊடான கூட்டம்	ஆர்.எம்.பி. ரத்நாயக்க	குழுவின் தலைவர் - திறைசேரியின் பிரதிச் செயலாளர்

கூட்டத் திகதி	பங்குபற்றுனர்	பதவி
	அமல் குமாரகே	குழு உறுப்பினர் - சிரேட்ட பேராசிரியர், மொரட்டுவ பல்கலைக்கழகம்
	ரீ. சிவகுமார்	குழு உறுப்பினர் - சிரேட்ட விரிவுரையாளர், மொரட்டுவ பல்கலைக்கழகம்
	ஜிப்ரி சுல்பர்	குழு உறுப்பினர், பிரதான நிறைவேற்று அலுவலர் - ஜிடிடல் மொபிலிடி சொலூஷன் லங்கா (பரைவட்) லிமிட்டட்
	எல்.வீ.எஸ். வீரகோன்	பணிப்பாளர் நாயகம், வீதி அபிவிருத்தி அதிகாரசபை
	ஜே.கே.என்.எஸ். பெரேரா	பிரதான நிதி அலுவலர், போக்குவரத்து மற்றும் நெடுஞ்சாலைகள் அமைச்சு
	யூ.என்.மல்லவாரச்சி	பணிப்பாளர், தேசிய திட்டமிடல் திணைக்களம்
	ரீ.எம்.டி.பி.தென்னகோன்	பிரதிப் பணிப்பாளர், தேசிய வரவு செலவுத் திட்டத் திணைக்களம்
19.04.2023	ஆர்.எம்.பி. ரத்நாயக்க	குழுவின் தலைவர் - திறைசேரியின் பிரதிச் செயலாளர்
	அமல் குமாரகே	குழு உறுப்பினர் - சிரேட்ட பேராசிரியர், மொரட்டுவ பல்கலைக்கழகம்
	ரீ. சிவகுமார்	குழு உறுப்பினர் - சிரேட்ட விரிவுரையாளர், மொரட்டுவ பல்கலைக்கழகம்
	ஜிப்ரி சுல்பர்	குழு உறுப்பினர், நிறைவேற்று அலுவலர் - ஜிடிடல் மொபிலிடி சொலூஷன் லங்கா (பரைவட்) லிமிட்டட்
	எல்.வீ.எஸ். வீரகோன்	பணிப்பாளர் நாயகம், வீதி அபிவிருத்தி அதிகாரசபை

கூட்டத் திகதி	பங்குபற்றுனர்	பதவி
	ஜே.கே.என்.எஸ். பெரேரா	பிரதான நிதி அலுவலர், போக்குவரத்து மற்றும் நெடுஞ்சாலைகள் அமைச்சு
	டி.ஏ.எஸ்.ஜெயசேகர	பணிப்பாளர், திட்டமிடல், வீதி அபிவிருத்தி அதிகார சபை
	யூ.என்.மல்லவாரச்சி	பணிப்பாளர், தேசிய திட்டமிடல் திணைக்களம்
	ரீ.எம்.டி.பி.தென்னகோன் (கும்)	பிரதிப் பணிப்பாளர், தேசிய வரவு செலவுத் திட்டத் திணைக்களம்
25.05.2023	ஆர்.எம்.பி. ரத்நாயக்க	குழுவின் தலைவர் - திறைசேரியின் பிரதிச் செயலாளர்
	அமல் குமாரகே	குழு உறுப்பினர் - சிரேட்ட பேராசிரியர், மொரட்டுவ பல்கலைக்கழகம்
	ரீ. சிவகுமார்	குழு உறுப்பினர் - சிரேட்ட விரிவுரையாளர், மொரட்டுவ பல்கலைக்கழகம்
	எஸ்.எஸ்.முதலிகே	பணிப்பாளர் நாயகம் (திட்டமிடல்) போக்குவரத்து மற்றும் நெடுஞ்சாலைகள் அமைச்சு (நெடுஞ்சாலைகள் )
	சின்தக ஹெட்டிஆரச்சி	பணிப்பாளர் நாயகம் (திட்டமிடல்) போக்குவரத்து மற்றும் நெடுஞ்சாலைகள் அமைச்சு (போக்குவரத்து)
	ஜே.ஜே.டீ. ஜயசுந்தர	பணிப்பாளர் நாயகம் (திட்டமிடல்) போக்குவரத்து மற்றும் நெடுஞ்சாலைகள் அமைச்சு (போக்குவரத்து)
	ஜே.கே.என்.எஸ். பெரேரா	பிரதான நிதி அலுவலர், போக்குவரத்து மற்றும் நெடுஞ்சாலைகள் அமைச்சு



கூட்டத் திகதி	பங்குபற்றுனர்	பதவி
	டி.ஏ.எஸ்.ஜெயசேகர	பணிப்பாளர், திட்டமிடல், வீதி அபிவிருத்தி அதிகாரசபை
	யூ.என்.மல்லவாரச்சி	பணிப்பாளர், தேசிய திட்டமிடல் திணைக்களம்
	ரீ.எம்.டி.பி.தென்னகோன்	பிரதிப் பணிப்பாளர், தேசிய வரவு செலவுத் திட்டத் திணைக்களம்
08.06.2023	ஆர்.எம்.பி. ரத்நாயக்க	குழுவின் தலைவர் - திறைசேரியின் பிரதிச் செயலாளர்
	அமல் குமாரகே	குழு உறுப்பினர்- சிரேட்ட பேராசிரியர், மொரட்டுவ பல்கலைக்கழகம்
	ரீ. சிவகுமார்	குழு உறுப்பினர்- சிரேட்ட விரிவுரையாளர், மொரட்டுவ பல்கலைக்கழகம்
	எஸ்.எஸ்.முதலிகே	பணிப்பாளர் நாயகம் (திட்டமிடல்) போக்குவரத்து மற்றும் நெடுஞ்சாலைகள் அமைச்சு (நெடுஞ்சாலைகள்)
	ஜே.கே.என்.எஸ். பெரேரா	பிரதான நிதி அலுவலர், போக்குவரத்து மற்றும் நெடுஞ்சாலைகள் அமைச்சு
	டி.ஏ.எஸ்.ஜெயசேகர	பணிப்பாளர், திட்டமிடல், வீதி அபிவிருத்தி அதிகாரசபை
	ரீ.எம்.டி.பி.தென்னகோன்	பிரதிப் பணிப்பாளர், தேசிய வரவு செலவுத் திட்டத் திணைக்களம்
	எஸ்.ஜி.ஆர்.பி.எம்.சமரக்கோன்	உதவிப் பணிப்பாளர், தேசிய திட்டமிடல் திணைக்களம்

**பொதுச் செலவின மீளாய்வுக் குழுவினால் (போக்குவரத்து மற்றும் நெடுஞ்சாலைகள் அமைச்சு) பின்பற்றப்பட வேண்டிய நடுத்தர கால வரவு செலவுத் திட்ட வரை சட்டகத்திற்கான வழிகாட்டுதல்கள்**

1. நாட்டின் தற்போதைய தேவைகள் மற்றும் அடுத்த சில ஆண்டுகளில் முதலீடுகளுக்கான தடைகள் ஆகியவற்றின் அடிப்படையில் போக்குவரத்து மற்றும் நெடுஞ்சாலைத் துறையில் முதலீடு செய்வதற்கு PERC மிகவும் விவேகமானதாகக் கருதும் அணுகுமுறை பின்வருமாறு: 1. கோவிட்க்குப் பின்னரான பயண முறைகள் மற்றும் பொருளாதார நெருக்கடி ஆகியவை பயணிகள் மற்றும் சரக்கு போக்குவரத்து இரண்டிலும் இயக்கத்திற்கான தேவையை 20-30% குறைத்துள்ளது. புதிய போக்குவரத்து உட்கட்டமைப்பிற்கான கோரிக்கையில் தற்காலிக ஓய்வு இருப்பதால், அடுத்த சில ஆண்டுகளுக்கு மிகவும் பொருத்தமான உபாயத்திட்டம், தற்போதுள்ள போக்குவரத்து உட்கட்டமைப்பு அதிக தரமான இயக்கத்தை வழங்குவதோடு, முழுவதும் உகந்ததாக வழங்குவதில் முதலீடு செய்வதாகும். விலையுயர்ந்த புதிய உட்கட்டமைப்பு, குறிப்பாக, புதிய வீதிகள் மற்றும் புகையிரதப் பாதைகள் ஆகியவற்றில் முதலீடு செய்வதிலிருந்து இது மிகவும் பொருத்தமான உபாயத்திட்டமாகவும் மாற்றமாகவும் கருதப்படுகிறது. எனவே, கருத்திட்டங்கள் அதிகரித்த வினைத்திறன், நம்பகத்தன்மை, பாதுகாப்பு, காற்றின் தரம், குறைக்கப்பட்ட இயக்கச் செலவு போன்ற விளைவுகளை நிரூபிக்க வேண்டிய அதேவேளையில் குறிப்பாக இறக்குமதி செய்யப்படும் தனியார் மோட்டார் வாகனங்கள் மற்றும் எரிபொருளின் மீது நாட்டின் நீடிக்க முடியாத சார்பைக் குறைப்பதில் பங்களிப்பு செய்ய வேண்டும். தற்போதுள்ள சொத்துக்கள் உகந்த நிலையில் பராமரிக்கப்படுவதை உறுதிசெய்வது, தற்போதைய உட்கட்டமைப்பு அதன் முழு திறனுடன் பயன்படுத்தப்படுவதை உறுதிசெய்வதில் முன்னுரிமையாக மாறும்.
2. இலங்கையில் போக்குவரத்து மற்றும் தளவாடத் துறை புதிய தொழில்நுட்பத்தைப் பயன்படுத்துவதில் பின்தங்கியுள்ளது. இந்த இடைவெளியை விரைவாக மூடுவதற்கு, பொதுமக்களுக்கு வழங்கப்படும் அனைத்து இயக்கம் தொடர்பான சேவைகளிலும் தகவல் தொழில்நுட்பம் மற்றும் டிஜிட்டல் செயல்பாடுகளின் பயன்பாடு கட்டாயமாக்கப்படும். IOT-அடிப்படையிலான கைத்தொழில் 4.0 தரநிலையானது, உள்நாட்டு மற்றும் இறக்குமதி/ஏற்றுமதி போக்குவரத்து ஆகிய இரண்டிற்கும் பயணிகள் மற்றும் சரக்கு நடவடிக்கைகளை மேம்படுத்துவதற்கான அளவுகோலாக மாற்றப்படும்.
3. நடமாடும் சேவைகளை வழங்கும் பல்வேறு முகவர் நிறுவனங்களில் இலங்கை வரலாற்று ரீதியாக மோசமான ஒருங்கிணைப்பைக் கொண்டுள்ளது. போக்குவரத்து மற்றும் நெடுஞ்சாலைகள் ஒரு பகிர்ந்தளிக்கப்பட்ட விடயமாக இருப்பதால் இது சிக்கலானதாகிவிட்டது. புதிய முதலீட்டு முன்மொழிவுகள் திட்டமிடல் கட்டத்திலிருந்து செயற்பாட்டு கட்டம் வரை முழுமையாக ஒருங்கிணைக்கப்படுவதை உறுதி செய்வதற்காக மதிப்பிடப்படும். இது முதலீட்டின் தற்போதைய வீணான நகல்களை குறைக்கின்ற அதேவேளையில் துணை-உகந்த கருத்திட்டங்களுக்கான கோரப்படாத முன்மொழிவுகளை கவனமாக பரிசீலிப்பதுடன் அதற்குப் பதிலாக பயனர் தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்யும் பரந்த பிரிவுகளை வழங்கும். போக்குவரத்து துறை விலை நிர்ணயமானது, மேம்படுத்தப்பட்ட பொருளாதார வினைத்திறன் மற்றும் பாரிய சமூக சமத்துவத்திற்காக மேலும் பகுத்தறிவுரீதியாக செயல்படுத்தப்படும். போக்குவரத்து மற்றும் சேவைத் துறை இயக்குபவர்கள், தரவைப் பகிர்வதன் மூலமும், பயனர்கள் சிறந்த சேவைகளின் கலவையைத் தெரிவு செய்வதற்கு தடையற்ற பற்றுச்சீட்டை வழங்குவதன் மூலமும், பொதுப் பயன்பாட்டிற்காக வழங்கப்படும் சேவைகளை ஒருங்கிணைத்து அட்டவணைப்படுத்த கட்டாயப்படுத்தப்படுவார்கள்.

4. அரசாங்கம் அதன் மக்களினதும் கூட்டுறவு பிரஜைகளினதும் திறமையான இயக்கத் தேவைகளை உறுதி செய்வதற்கும் அரசாங்கத்தின் கடமைகளை திருப்திகரமாக நிறைவேற்றுவதற்கும் போக்குவரத்துத் துறையில் உடனடியாக சீர்திருத்தம் தேவைப்படுகின்றது. பல்வேறு போக்குவரத்து துணைத் துறைகள் மற்றும் நிறுவனங்களுக்கான மூலோபாய சீர்திருத்தத் திட்டத்தை செயல்படுத்துவதற்குத் தேவையான ஆராய்ச்சி, ஆய்வுகள் மற்றும் தரவு சேகரிப்பு ஆகியவை முன்னுரிமையாக மேற்கொள்ளப்படும்.

### **ZBB இல் உள்ள முதலீட்டுபொதிகளுக்கான ஆலோசனைகள்**

1. ஆரம்பத்தில் பல்வேறு உப துறைகளால் வரவுசெலவு ஒதுக்கீட்டின் ஒட்டுமொத்த விநியோகத்தை ஏற்பதற்கு முன்மொழியப்பட்டது:
  - நெடுஞ்சாலை மற்றும் போக்குவரத்து முகாமைத்துவம் - 50%
  - புகையிரதப் பாதை - 20%
  - பேருந்துப் போக்குவரத்து - 20%
  - வாடகை வண்டி மற்றும் சவாரிப் பகிர்வு - 5%
  - மோட்டார் வாகன முகாமைத்துவம் மற்றும் போக்குவரத்துப் பாதுகாப்பு - 2%
  - சரக்கு மற்றும் தளவாடங்கள் - 2%
  - ஆராய்ச்சி மற்றும் அபிவிருத்தி - 1%
2. கடந்தகால பொறுப்புகளிலிருந்து எழும் எந்தவொரு கொடுப்பனவுகளும், ஒரு நிறுவப்பட்ட முன்னுரிமை ஒழுங்கின் அடிப்படையில், அந்தந்த உறையிலிருந்து எடுக்கப்பட வேண்டும்.
3. ஏற்கனவே முதலீடு செய்யப்பட்ட கருத்திட்டங்கள் (மூல்கிவிட்ட செலவு) கருத்திட்டத்தின் தற்போதைய தேவை, அதன் மீதமுள்ள முதலீடு மற்றும் கருத்திட்ட மதிப்பீடு மற்றும் பொருளாதார மீளாய்வினூடாக நிறுவப்பட்ட குறைந்த செலவிலான மாற்றீடுகள் ஆகியவற்றின் அடிப்படையில் மட்டுமே கருதப்படும்.
4. புதிதாக உருவாகி வரும் சேவைத் தேவைகள், அவசரகால பழுதுபார்ப்பு மற்றும் அத்தியாவசிய வலைப்பின்னல் அபிவிருத்தி ஆகியவற்றிற்கு அவசரமாகத் தேவைப்படும் தவறிப்போன வீதி அல்லது புகையிரத இணைப்புகள், தொடர்புடைய பொருளாதார/செலவுப்பயன் ஆய்வுகளின் அடிப்படையில் முன்னுரிமையாகக் கருதப்படும்.
5. ஐ.அ.டொலர் 10 மில்லியனுக்கும் அதிகமான பெறுமதியைக் கொண்ட எந்தவொரு கருத்திட்டமும், தேசிய திட்டமிடல் திணைக்களத்தினால் அங்கீகரிக்கப்பட்ட தொடர்புடைய தேசிய, பிராந்திய அல்லது நகர்ப்புற போக்குவரத்து ஆய்வில் நிறுவப்பட்டிருந்தால் மட்டுமே பரிசீலிக்கப்படும். இந்த நோக்கத்திற்காக, JICA நிதியளித்த CoMTrans ஆய்வு மற்றும் MoT/UOM இனால் 2015 இல் அதன் மீளாய்வு மேல் மாகாணத்தில் போக்குவரத்து முதலீடுகளுக்கான அடிப்படைத் திட்டமாக கருதப்படுகின்ற அதேவேளையில் மேலும் கண்டிக்கு, 2014 உலக வங்கி நிதியளித்த கண்டி போக்குவரத்து மேம்பாட்டு ஆய்வு, யாழ்ப்பாணம், அநுராதபுரம், காலி போன்றவற்றுக்கு அந்த நகரங்களுக்காக மேற்கொள்ளப்பட்ட ஏனைய தொடர்புடைய ஆய்வுகளாகும். தேசிய பௌதீகத் திட்டத்தின் இலக்குகள் மற்றும் நோக்கங்களுக்கும் இந்தத் திட்டம் துணைபுரியும்.
6. தனியாரிலிருந்து பொதுப் போக்குவரத்திற்கு, மோட்டாரிலிருந்து மோட்டார் அல்லாத அதேபோன்று வீதியிலிருந்து புகையிரதப் பாதை வரை இயக்கத்தின் செயலில் மாற்றத்தை நிரூபிக்கும் கருத்திட்டங்களுக்கு முன்னுரிமை அளிக்கப்படும்.

முன்னுரிமை தகுதிறன்கள்

பகுதி	தகுதிறன்	நிறை	கருத்திட்டம்	
			புள்ளிகள்	குறிப்பு
கருத்திட்டத்தின் முக்கியத்துவம்		<b>40%</b>	<b>0.0%</b>	
	தனியாரிலிருந்து அரசு துறைக்கு பெயர்வதில் உள்ள செயலாக்க மாற்றம்	10%		
	வீதியிலிருந்து புகையிரதப் பாதைக்கு பெயர்வதில் உள்ள செயலாக்க மாற்றம்	9%		
	மோட்டார் துறையில் இருந்து மோட்டார் அல்லாத துறைக்கு பெயர்வதில் உள்ள செயலாக்க மாற்றம்	3%		
	பழுதுபார்த்தல் மற்றும் பராமரிப்பு	8%		
	இணைப்பு மேம்பாடு தவறியுள்ளது	4%		
	அத்தியாவசிய வலையமைப்பு அபிவிருத்தி	<b>4%</b>		
	ஏனைய பெயர்ச்சி மாற்றிவிட்டு கற்கைகள் உள்ளனவா? இருக்குமாயின் அவற்றை குறிப்பிடுக	<b>2%</b>		
பெயர்ச்சி தொடர்பான கருத்திட்டத்தின் பெறுபேறுகள்		<b>25%</b>	<b>0.0%</b>	
	பயணி	<b>15%</b>	0.0%	
	பயண நேர சேமிப்பு	4%		
	நம்பகத்தன்மை	2%		
	உரிய நேரத்தில் போய் சேர்வதை உறுதிப்படுத்தல்	2%		
	விபத்துகளின் பாதிப்பு குறைக்கப்பட்டது	2%		
	பயணச் செலவை குறைத்தல்	<b>2%</b>		

பகுதி	தகுதிறன்	நிறை	கருத்திட்டம்	
			புள்ளிகள்	குறிப்பு
	வாகன இயக்கச் செலவுகளைச் சேமித்தல்	3%		
	அதிகரித்த வசதி	1%		
	<b>சேவை வழங்குநர்</b>	<b>10%</b>	<b>0.0%</b>	
	ஏற்கனவே உள்ள சொத்துக்களின் பயன்பாடு அதிகரித்தது	1%		
	பன்முகத்தன்மையை ஊக்குவித்தல்	1%		
	இயக்கச் செலவுகளைச் சேமித்தல்	2%		
	வருமானம் அதிகரித்தது	<b>3%</b>		
	தொடர்புடைய சொத்துக்களின் நிலைபேறானதன்மையை உறுதி செய்தல்	2%		
	அதிகரித்த அதிர்வெண்	1%		
		<b>15%</b>	<b>0.0%</b>	
நாட்டின் பொருளாதாரம் தொடர்பான கருத்திட்டத்தின் பெறுபேறுகள்	இறக்குமதியை நேரடியாக குறைக்கலாம்	3%		
	ஏற்றுமதியை நேரடியாக அதிகரிக்கலாம்	3%		
	புதிய வேலை வாய்ப்புகளை உருவாக்க முடியும் (கருத்திட்டக் காலத்திற்கு பின்னர்)	2%		
	நாட்டிற்கு வெளிநாட்டு நேரடி முதலீடு/ தனியார் முதலீடுகளைத் திரட்டுதல்	<b>3%</b>		
	வறுமையைக் குறைப்பதற்கான ஆதரவு	2%		

பகுதி	தகுதிறன்	நிறை	கருத்திட்டம்	
			புள்ளிகள்	குறிப்பு
	காலநிலை மாற்றத்தைக் குறைத்தல்	2%		
விஞ்ஞானம், தொழில்நுட்பம் மற்றும் புதுமைகளைப் பயன்படுத்துதல்		<b>5%</b>	<b>0.0%</b>	
	நிகழ்நேர சாலை வழிசெலுத்தல், நிகழ்நேர பொது போக்குவரத்து தகவல்/தரவு,	2%		
	பொது போக்குவரத்தில் டிஜிட்டல் பணக் கொடுப்பனவு	1%		
	அறிவார்ந்த போக்குவரத்து சமிக்ஞைகள்	1%		
	வாகனங்களின் பகிர்வு (தேவையால் இயக்கப்படும் நெகிழ்வான பயண வழி மற்றும் வாகனங்களின் நெகிழ்வான பயண அட்டவணை)	<b>1%</b>		
செலவு மற்றும் நிதியிடல்		<b>10%</b>	<b>0.0%</b>	
	மொத்த மதிப்பீட்டுச் செலவு (நடந்து கொண்டிருந்தால், எஞ்சிய வேலைக்கான மொத்த மதிப்பீட்டுச் செலவு)			
	2024 - 2027 காலப்பகுதிற்கான வருடாந்த ஒதுக்கீடு தேவைப்பாடு			
	முறையான நிதி மூலம் உள்ளதா? ஆம் எனில், ஆம் 5% எனில் நிதி மூலத்தைக் குறிப்பிடவும்	5.0%		
	2023.03.31 வரையிலான விலைப்பட்டியல்கள் (காணிகையகப்படுத்துதலுக்கான நிர்மாணம் மற்றும் இழப்பீடு தனித்தனியாக)			
	கருத்திட்ட உள்ளீடுகளாக ஏதேனும் இறக்குமதி செய்யப்பட்ட பொருள் தேவையா? (இல்லை என்றால்-3%, ஆம் எனில் 0	3.0%		

பகுதி	தகுதிறன்	நிறை	கருத்திட்டம்	
			புள்ளிகள்	குறிப்பு
	இறக்குமதி செய்யப்பட்ட பொருட்கள் எவ்வாறு பெறப்படுகின்றன?			
	கருத்திட்டத்தினால் / செயல்படுத்தும் நிறுவனத்தால் நேரடியாக இறக்குமதி செய்யப்பட்டது			
	உள்நாட்டு சந்தையிலிருந்து கொள்வனவு செய்யப்பட்டது (வேறு எந்த வழங்குநராலும் இறக்குமதி செய்யப்பட்டது)			
	கருத்திட்டத்திற்காக 2024-2027 காலப்பகுதிற்கான வெளிநாட்டு நாணயத் தேவை (ஏதேனும் உள்ளீட்டை இறக்குமதி செய்வதற்கு)?			
	வெளிநாட்டு நாணயத்தின் மூலங்கள்			
	அபிவிருத்தி பங்காளர்களினால் வழங்கப்படுகிறது	2.0%		
	உள்நாட்டு சந்தையிலிருந்து தேடுதல் (உதாரணமாக. உள்நாட்டு வங்கிகள்)			
<b>கருத்திட்டம் நடந்து கொண்டிருக்கும் திட்டமாக இருந்தால்</b>		<b>5%</b>	<b>0.0%</b>	
	2023/03/31 ஆம் திகதியில் உள்ளவாறு முன்னேற்றம் (நிதி மற்றும் பௌதீக ஆகிய இரண்டும்) -( பௌதீக முன்னேற்றம் 80% க்கு மேல் இருந்தால், முழு மொத்த புள்ளிகளை ஒதுக்கவும்)	2.0%		
	நாடு எதிர்கொள்ளும் தற்போதைய பொருளாதார நிலைமையைக் கருத்தில் கொண்டு எஞ்சியுள்ள நடவடிக்கைகளுக்கு ஏதேனும் மறுசீரமைப்பு (உதாரணமாக.. நோக்கம் குறைப்பு, மாற்று வழிகளை அறிமுகப்படுத்துதல் போன்றவை) உள்ளதா? ஆம் எனில் சுருக்கமாக விவரிக்கவும்	2.0%		

பகுதி	தகுதிறன்	நிறை	கருத்திட்டம்	
			புள்ளிகள்	குறிப்பு
	மாற்று வழிகள் இருந்தால், புதிய குறிப்பிட்ட முன்மொழிவுகள் தயாரிக்கப்பட்டுள்ளதா, அதற்கான செலவு என்ன?			
	எஞ்சியுள்ள வேலைகளுக்கான "செலவு குறைப்பு நடவடிக்கைகளை" கண்டறிவதற்கு ஏதேனும் ஆய்வு மேற்கொள்ளப்பட்டதா, ஆம் எனில், எப்படி (ஆம் என்றால் 10, இல்லை என்றால் - 0)	1.0%		
<b>மொத்தம்</b>		<b>100%</b>	<b>0.0%</b>	
	நிலை			



பின்னிணைப்பு IV : வீதி தொடர்பான கருத்திட்ட முன்னுரிமையின் பெறுபேறுகள்

முன்னுரிமை ஒழுங்கு	கருத்திட்டத்தின் பெயர்	மொத்த மதிப்பிட்டுச் செலவு (ரூ.மில்.)	காலப்பகுதி (...இருந்து ... வரை)	குறிக்கோள்கள்	முன்னேற்றம்	
					பெளதீக	நிதி
1	கண்டி பல்வகை போக்குவரத்து முனைய அபிவிருத்திக் கருத்திட்டம்	16,039	2021.12.31 - 2025.05.31	1. இணைப்பு, இயக்கம் மற்றும் அணுகல் ஆகியவற்றை மேம்படுத்துதல்  2. பயண நேரத்தை குறைத்தல்  3. வாகன இயக்கச் செலவுகளைக் குறைத்தல்	6.40%	>1%
2	வீதிப் பராமரிப்பு	வருடாந்த	2023.01.01 - 2023.01.231		45%	31%
3	பலவீனமான பாலங்கள்	வருடாந்த	2023.01.01 - 2023.12.31		49%	43%
4	ஹங்கேரிய அலை உதவி கடன். சலுகைக் கடன் வசதியின் கீழ் இலகு கடன் திட்டம் (கொஹுவல மற்றும் கட்டம்பே மேம்பாலங்கள் நிர்மாணம்)	11,536	2021.08.16 - 2023.10.16		61%	52%
5	கொம்பனித்தெருவில் 02 மேம்பாலங்களின் நிர்மாணம்	9,133	2021.06.07 - 2023.05.10		69%	68%
6	அகலமாக்கல் மற்றும் மேம்பாட்டு வாக்கு	வருடாந்த	2023.01.01 - 2023.12.31		33%	22%
7	துறைமுக அணுகல் உயர்த்தப்பட்ட நெடுஞ்சாலை கருத்திட்டம்	55,817	2019.03.13 - 2025.06.30		59%	20%
8	மத்திய அதிவேக நெடுஞ்சாலை கருத்திட்டப் பிரிவு - 1	176,785	2020.09.15 - 2024.09.14		36%	4%
9	I வீதி 1 நிகழ்ச்சித்திட்டம்	135,900	2014.09.01 - 2024.03.31		88%	20%
10	உள்ளடக்கிய இணைப்பு மற்றும் அபிவிருத்திக் கருத்திட்டம் (ICDP)	54,300	2021.10.01- 2026.10.01		33%	16%

முன்னுரிமை ஒழுங்கு	கருத்திட்டத்தின் பெயர்	மொத்த மதிப்பீட்டுச் செலவு (ரூ.மில்.)	காலப்பகுதி (...இருந்து ... வரை)	குறிக்கோள்கள்	முன்னேற்றம்	
					பெளதீக	நிதி
11	I வீதி 1 நிகழ்ச்சித்திட்டம்	184,382	2017.06.01 - 2027.06.01		67%	1.12%
12	SPMU - 25 பாலங்கள் புனரமைப்பு கருத்திட்டம்	6,960	2015.09.07 - 2022.09.14		PI - 100% , P II - 100%, P III - 90.5%	>1%
13	பதுளை செங்கலடி வீதியை மேம்பாட்டு கருத்திட்டம்	SFD - 13,550 OFID - 16,949	2017.01.17 - 2022.05.31		PI - 100%	SFD - >1% OFID - 16%
14	மத்திய அதிவேக நெடுஞ்சாலை கருத்திட்டப் பிரிவு -3	129,897	2016.01.01 - 2024.06.30		சிவில் - 2.9%	14%
15	உள்நாட்டு வங்கிகளின் நிதியுதவியின் கீழ் பிரதான வீதிகள் மற்றும் அதிவேக நெடுஞ்சாலைகளை அணுகுவதற்கான 100,000 கிமீ மாற்று வீதிகளின் அபிவிருத்தி மற்றும் கிராமப்புற வீதிகள் கருத்திட்டம்	400,000	2020.04.17 - 2024.12.31		56%	39%
16	சர்வதேச அபிவிருத்திக்கான OPEC நிதியத்தினால் நிதியளிக்கப்பட்ட தேசிய வீதிகள் மேம்பாட்டுக் கருத்திட்டம் (OFID-1)	7,035	2013.06.01 - 2024.02.02	1. இணைப்பு, இயக்கம் மற்றும் அணுகல்	91%	47%
17	சர்வதேச அபிவிருத்திக்கான OPEC நிதியத்தினால் நிதியளிக்கப்பட்ட கொழும்பு தேசிய நெடுஞ்சாலைகள் கருத்திட்டம் (OFID-2)	23,110	2003.12.01 - 2023.07.30	ஆகியவற்றை மேம்படுத்துதல்	98%	42%

முன்னுரிமை ஒழுங்கு	கருத்திட்டத்தின் பெயர்	மொத்த மதிப்பீட்டுச் செலவு (ரூ.மில்.)	காலப்பகுதி (...இருந்து ... வரை)	குறிக்கோள்கள்	முன்னேற்றம்	
					பெளதீக	நிதி
18	சர்வதேச அபிவிருத்திக்கான OPEC நிதியத்தினால் நிதியளிக்கப்பட்ட மேல் மாகாண வீதி அபிவிருத்திக் கருத்திட்டம் (OFID-3)	5,600	2017.10.01 - 2023.05.30	2. பயண நேரத்தை குறைத்தல்	99%	97%
19	வீதி தாழ்வாரத் கருத்திட்டத்தின் மறுசீரமைப்பு (OFID-4)	7,600	2022.10.17 - 2024.12.26		3. வாகன இயக்கச் செலவுகளைக் குறைத்தல்	3.60%
20	அபிவிருத்திக்கான சவுதி நிதியத்தின் (SFD) கீழ் வீதி வலையமைப்பு அபிவிருத்திக் கருத்திட்டத்தின் புனரமைப்பு மற்றும் மேம்பாடுகள்	9,755	2013.06.05 - 2023.04.30	100%		99%
21	பாணந்துறை வரை மரைன் டிரைவ் விரிவாக்கம்	5,346		சிவில் வேலைகள் - 92%		100%
22	கண்டி சுரங்கப்பாதை நிர்மாணக் கருத்திட்டம் (KTCP)	50,461	2021.09.01 - 2027.12.01	2.50%		>1%
23	போக்குவரத்து இணைப்பு மற்றும் சொத்து முகாமைத்துவ கருத்திட்டம்	1,545	2016.05.09 - 2023.08.31	87%		19%
24	சீனாவின் EXIM வங்கி (ஹூனான் கிளை) நிதியுதவியுடன் மத்திய மற்றும் ஊவா மாகாணங்களில் 64.31 கிமீ வீதிகளை அகலப்படுத்தி மேம்படுத்துதல் மற்றும் 13 பாலங்களை புனரமைத்தல்	20,500	2018.11.29 - 2023.03.31	100%		15%
25	ருவன்புர அதிவேக நெடுஞ்சாலை கருத்திட்டம் - கட்டம் I	தற்காலிகமாக நிறுத்தி வைக்கப்பட்டுள்ளது				
26	என் கே பீ இலிருந்து அத்துறுகிறிய	தற்காலிகமாக நிறுத்தி வைக்கப்பட்டுள்ளது				

பின்னிணைப்பு V : போக்குவரத்து தொடர்பான கருத்திட்ட முன்னுரிமையின் பெறுபேறுகள்

முன்னுரிமை ஒழுங்கு	கருத்திட்டத்தின் பெயர்	நடைமுறைப்படுத்தும் நிறுவனம்	மொத்த மதிப்பீட்டுச் செலவு (TEC)	காலப்பகுதி (...இருந்து ... வரை)	குறிக்கோள்கள்	முன்னேற்றம்	
						பெளதீக	நிதி
1	பாரிய கொழும்பு நகர்ப்புற போக்குவரத்து அபிவிருத்தி கருத்திட்டத்தின் நகர அபிவிருத்தி ஆக்கக்கூறு (3K கருத்திட்டம்)	3k	ரூபா 4980 மில்.	2008-2023	வெளிச்சுற்று அதிவேக நெடுஞ்சாலை வழித்தடத்திற்கான விரிவான நகரத்திட்டத்தை உருவாக்குதல் மற்றும் தேவையான வீதி உள்கட்டமைப்பை மேம்படுத்துதல்.	98%	16%
2	கொழும்பு புறநகர் புகையிரத வினைத்திறன் மேம்பாட்டுக் கருத்திட்டம்	CSRP	ஐ.அ. டொலர் 9400 மில்.	2019.08.20 - 2025.06.30	நிலைபெறான பொருளாதாரம் அபிவிருத்திக்கு உதவுவதற்கு மேம்படுத்தப்பட்ட மக்களினதும் பொருட்களினதும் திறமையான, உள்ளடக்கிய, பாதுகாப்பான மற்றும் நிலையான போக்குவரத்தை அடைவதற்கு புகையிரத செயல்பாடுகளின் வினைத்திறன், பாதுகாப்பு மற்றும் நிலைபேறானதன் மையை மேம்படுத்துதல்.	55.16%	46.83%
3	மாஹோவிலிருந்து ஓமந்தை வரையிலான புகையிரதப் பாதையின் புனரமைப்பு		ஐ.அ. டொலர் 91.27 மில்.	2019.11.29 - 2022.11.29	செயற்பாடுகளை மேம்படுத்துவதற்கு மாஹோவிலிருந்து ஓமந்தை வரையிலான	61%	60.86%

முன்னுரிமை ஒழுங்கு	கருத்திட்டத்தின் பெயர்	நடைமுறைப்படுத்தும் நிறுவனம்	மொத்த மதிப்பிட்டுச் செலவு (TEC)	காலப்பகுதி (...இருந்து ... வரை)	குறிக்கோள்கள்	முன்னேற்றம்	
						பெளதீக	நிதி
					புகையிரதப் பாதையின் புனரமைப்பு		
4	கண்டி, பேராதனை மற்றும் கடுகன்னாவ புகையிரதப் பாதை அபிவிருத்திக் கருத்திட்டம்	SLR	ரூபா 200 மில்.	2023.01.01 - 2023.12.31	ரயில் பயணிகள் மற்றும் சரக்கு போக்குவரத்து சேவையை மேம்படுத்தும் வகையில் உட்கட்டமைப்பு வசதிகளை மேம்படுத்துதல்	30%	48%
5	புகையிரத நிலைய கட்டிட கருத்திட்டத்தை மேம்படுத்துதல்	SLR	ரூபா 50 மில்.	2023.01.01 - 2023.12.31		30%	48%
6	களனி புகையிரதப் பாலம் கருத்திட்டம்	SLR	ரூபா 25 மில்.			-	33%
7	சமிக்ளை மற்றும் தகவல் தொடர்பு முறைமையின் பராமரிப்பு	SLR	ரூபா 1000 மில்.	2023.01.01 - 2023.12.31		48%	21%
8	உருளைக் கம்பம் பராமரிப்பு - பாரிய பழுது பார்த்தல்	SLR	ரூபா 3000 மில்.	2023.01.01 - 2023.12.31		35%	29%
9	உருளைக் கம்பம் பராமரிப்பு - சிறிய பழுது பார்த்தல்	SLR	ரூபா 2000 மில்.	2023.01.01 - 2023.12.31		49%	32%
10	புகையிரத பாதை புனரமைப்பு	SLR	ரூபா 4000 மில்.	2023.01.01 - 2023.12.31		41%	45%

முன்னுரிமை ஒழுங்கு	கருத்திட்டத்தின் பெயர்	நடைமுறைப்படுத்தும் நிறுவனம்	மொத்த மதிப்பிட்டுச் செலவு (TEC)	காலப்பகுதி (...இருந்து ... வரை)	குறிக்கோள்கள்	முன்னேற்றம்	
						பெளதீக	நிதி
11	CSTE இன் கட்டிடத்தின் நிர்மாணம் மற்றும் புனரமைப்பு	SLR	ரூபா 27.47 மில்.	2023.01.01 - 2023.12.31		15%	3%
12	ஏனைய தரப்பினர்களுக்கு செய்த வேலை	SLR	ரூபா 136.35 மில்.	2023.01.01 - 2023.12.31		30%	16%
13	இருப்புப் பாதை கடவுப் பாதுகாப்பை நிறுவுதல்	SLR	ரூபா 100 மில்.	2023.01.01 - 2023.12.31		35%	0.03%
14	கே.வி லைன்	SLR	ரூபா 12 மில்.	2023.01.01 - 2023.12.31		30%	36%
15	சிசு சரி -(பாடசாலைப் பேருந்து சேவை)	NTC	ரூபா 2000 மில்.	2005 இல் ஆரம்பித்து தொடர்ந்துகொண்டிருக்கின்றது	பாடசாலை மாணவர்கள் காலையில் பாடசாலைக்கு வருவதற்கும், பாடசாலை முடிந்து வீடு திரும்புவதற்கும் போக்குவரத்து வசதிகளை வழங்குதல்	1638 சேவைகள்	274.285 + 257.00 பில்ல்கள் கையில் உள்ளன (13.7%)
16	கெமி சரி -(கிராமப்புற பேருந்து சேவை)	NTC		2005 இல் ஆரம்பித்து தொடர்ந்துகொண்டிருக்கின்றது	வேறு எந்த பொது போக்குவரத்து வசதிகளும் இல்லாத மக்களுக்கு பொது போக்குவரத்து பேருந்து சேவையை வழங்குதல்	5 புதிய சேவைகளை ஆரம்பிப்பதற்கான செயல்முறை நடந்து வருகி	

முன்னுரிமை ஒழுங்கு	கருத்திட்டத்தின் பெயர்	நடைமுறைப்படுத்தும் நிறுவனம்	மொத்த மதிப்பிட்டுச் செலவு (TEC)	காலப்பகுதி (...இருந்து ... வரை)	குறிக்கோள்கள்	முன்னேற்றம்	
						பெளதீக	நிதி
						றது	
17	நிசி சரிய - (இரவு மற்றும் காலை நேர பேருந்து சேவை)	NTC		2005 இல் ஆரம்பித்து தொடர்ந்துகொண்டிருக்கின்றது	பின் இரவு மற்றும் அதிகாலையில் பொது போக்குவரத்து பேருந்து சேவையை வழங்குதல்	256 சேவைகள்	
18	பேருந்து மறுசீரமைப்பு (200 பேருந்துகள்-கட்டம் 01)	SLTB	ரூபா 1000 மில். (மதிப்பிடப்பட்ட தொகை)	2023.02.02-2023.12.31	பேருந்துக் குழுமத்தின் நிலைத்தன்மை	80%	0.50%
19	600 பேருந்துகள் கொள்முதல்	SLTB	ரூபா 4,056 மில்.	2019-2023		80%	33%