

ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය සඳහා වූ රාජ්‍ය
විද්‍යුම් සමාලෝචන කමිටුවේ (PERC) වාර්තාව

13.07.2023

ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය සඳහා වූ රාජ්‍ය වියදම් සමාලෝචන කමිටුවේ (PERC) වාර්තාව

1. පසුබිම / සන්දර්භය

මුදල්, ආර්ථික ස්ථායීකරණ සහ ජාතික ප්‍රතිපත්ති අමාත්‍යවරයා විසින් ඉදිරිපත් කරන ලද 2023.02.06 දිනැති අමාත්‍ය මණ්ඩල සංදේශය සහ ඊට අදාළව 2023 පෙබරවාරි 06 දිනැති අංක 23/0256/604/030 දරන අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණය මත පදනම්ව, ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශයේ වියදම් සමාලෝචනය කිරීම සඳහා පහත සඳහන් විශේෂඥ කමිටුව (මින් ඉදිරියට 'කමිටුව' ලෙස හඳුන්වනු ලබන) පත් කර ඇත. ශුන්‍ය පාදක අයවැයකරණයේ (Zero-Budgeting) මූලධර්ම මත පදනම්ව ක්‍රමානුකූල සමාලෝචනයක් මඟින් ඉහත අමාත්‍යාංශයේ වියදම් තාර්කික කිරීම කමිටුවේ වගකීම වේ.

කමිටුවේ සාමාජිකයන්:

1. ආර්.එම්.පී. රත්නායක මහතා	භාණ්ඩාගාර නියෝජ්‍ය ලේකම්	- සභාපති
2. නිලුපුල් පෙරේරා මහතා	ප්‍රධාන මූල්‍ය නිලධාරී, ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය	- සාමාජික
3. මහාචාර්ය අමල් එස්. කුමාරගේ මහතා	ජ්‍යෙෂ්ඨ මහාචාර්ය, ප්‍රවාහන හා සැපයුම් දාම කළමනාකරණ දෙපාර්තමේන්තුව (Department of Transport and Logistic Management), ඉංජිනේරු පීඨය, මොරටුව විශ්වවිද්‍යාලය	- සාමාජික
4. ආචාර්ය ඩී. සිවකුමාර මහතා	ජ්‍යෙෂ්ඨ කලීකාචාර්ය, ප්‍රවාහන හා සැපයුම් දාම කළමනාකරණ දෙපාර්තමේන්තුව (Transport and Logistic Management), ඉංජිනේරු පීඨය, මොරටුව විශ්වවිද්‍යාලය	- සාමාජික
5. ජිෆ්රි සුල්තර් මහතා	නිර්මාතෘ සහ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී , ඩිජිටල් මොබිලිටි සොලුෂන්ස් ලංකා (පුද්) සමාගම	- සාමාජික
6. ටී.එම්.ඩී.පී තෙන්නකෝන් මහතා	නියෝජ්‍ය අධ්‍යක්ෂ, ජාතික අයවැය දෙපාර්තමේන්තුව	- කැඳවුම්කරු

2. කමිටු රැස්වීම් සහ එහි කටයුතු සඳහා වන රාමුව

පැවරී ඇති බලතල (mandate) අවබෝධ කර ගැනීමට සහ ඒ අනුව ඉදිරි කටයුතු සිදු කරගෙන යාම සඳහා, කමිටුව විසින් ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශයේ, මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ, ජාතික ක්‍රමසම්පාදන දෙපාර්තමේන්තුවේ සහ ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ හා අධීක්ෂණ දෙපාර්තමේන්තුවේ නිලධාරීන් සමඟ රැස්වීම් වාර කිහිපයක් පවත්වන ලදී. (ඇමුණුම I - සහභාගි වූවන්ගේ ලැයිස්තුව)

මූලික රැස්වීමේ දී, සිය කටයුතු ඉදිරියට කරගෙන යාමට මාර්ගෝපදේශක රාමුවක් ලෙස මධ්‍ය කාලීන අයවැය රාමුව සඳහා මාර්ගෝපදේශයක් සකස් කිරීමට කමිටුව විසින් තීරණය කරන ලදී. (ඇමුණුම II)

භාණ්ඩාගාර ලේකම්වරයා විසින් සපයන ලද විෂය ක්ෂේත්‍රයට (Terms of Reference) අනුකූලව, ආර්ථික ප්‍රකෘතිමත් වීමේ කාලය (අවුරුදු 3-5), කෙටි කාලීන ඉලක්ක සාක්ෂාත් කරගැනීම සහ දිගු කාලීන සංවර්ධනය සඳහා ආයෝජනවල තිරසාරභාවය කෙරෙහි විශේෂ අවධානයක් යොමු කරමින්, කමිටුව විසින් ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය සහ අමාත්‍යාංශයේ විෂය පථයට අයත් ආයතන විසින් දැනට ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන වියදම් වැඩසටහන් සහ ව්‍යාපෘති සමාලෝචනය කරන ලදී.

මධ්‍ය කාලීන අයවැය රාමුව සඳහා වන මාර්ගෝපදේශය මත පදනම්ව, ව්‍යාපෘති සමාලෝචනය සහ ප්‍රමුඛතා ගතකිරීම සඳහා, බර තැබීම් සහිතව නිර්ණායක මාලාවක් (a set of criteria with assigned weights) සකස් කරන ලද අතර, ඒ අනුව දැනට ක්‍රියාත්මක වන ව්‍යාපෘති සමාලෝචනය කරන ලදී. (ඇමුණුම III).

අමාත්‍ය මණ්ඩලය, අමාත්‍ය මණ්ඩලය විසින් පත් කරන ලද විවිධ කමිටු සහ මාර්ග හා ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ ව්‍යාපෘතිවලට අදාළ ආයතන විසින් සපයනු ලබන නිර්දේශයන්ට කමිටුව අනුකූල විය යුතු බව තීරණය විය.

- දැනට ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන ප්‍රවාහන සහ මාර්ග ව්‍යාපෘති පිළිබඳව, මහා පරිමාණ සංවර්ධන ව්‍යාපෘති නැවත ක්‍රමෝපායකරණය සහ වේගවත් කිරීමේ කමිටුව (RAMP) සහ ජාතික මෙහෙයුම් මැදිරිය (NOR) මගින් ගත් තීරණ.
- මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ ශේෂ පත්‍රය හිතකර ශේෂ පත්‍රයක් බවට ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමට ගනු ලබන උපාය මාර්ග පිළිබඳව අවබෝධය.
- මග නැඟුම අනුබද්ධ සමාගම් අවසන් කිරීම සඳහා වූ කැබිනට් තීරණය (මග නැඟුම මාර්ග ඉදි කිරීම යන්ත්‍රෝපකරණ (පුද්ගලික) සමාගම, මග නැඟුම උපදේශන සහ කළමනාකරණ සේවා (පුද්ගලික) සමාගම, මග නැඟුම ඉමල්ෂන් නිෂ්පාදන (පුද්ගලික) සමාගම සහ අධිවේගී මාර්ග ප්‍රවාහන පුද්ගලික සමාගම සුදුසු ආයෝජකයෙකු වෙත පැවරීම සඳහා වන අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණ - 2023.03.23 දිනැති අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණය- තීරණ අංක. 23/0394/608/033 1)

3. කමිටුවේ ප්‍රධාන නිරීක්ෂණ

1. කමිටු සාමාජිකයින්ගේ අදහස වනුයේ නව මාර්ග වැනි සාපේක්ෂව මිල අධික නව යටිතල පහසුකම් සඳහා අඛණ්ඩ ආයෝජනය කරනවාට වඩා ඉදිරි වසර කිහිපය සඳහා වඩාත් උචිත රාජ්‍ය ආයෝජන උපාය මාර්ගය වනුයේ පවතින ප්‍රවාහන යටිතල පහසුකම් නඩත්තු කිරීම, ඒවායේ උපරිම හැකියාවෙන් පවත්වා ගෙන යාම, ප්‍රශස්ත ලෙස භාවිතයට ගැනීම සහ එමඟින් සංවලනයේ ගුණාත්මක භාවය වැඩිදියුණු කිරීම බවයි. වත්මන් ප්‍රවාහන හා මාර්ග ක්ෂේත්‍රයේ නඩත්තුව සඳහා අයවැයෙන් රුපියල් බිලියන 27 ක් පමණ ලබා දුන්න ද, අදාළ වත්කම් පවත්වා ගෙන යාමට එය ප්‍රමාණවත් නොවන බව නිරීක්ෂණය වේ. ඉදිරි වසර 5 තුළ දුර්වල සහ නුසුදුසු මාර්ග (poor and bad roads, කිලෝමීටර 2780 ක් පමණ) නඩත්තු කිරීම සඳහා පමණක් මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය වාර්ෂිකව රුපියල් බිලියන 50 ක් ඉල්ලා සිටියි. කෙසේ වෙතත්, වත්මන් මාර්ග නඩත්තු අයවැය වසරකට රු. බිලියන 15ක් වන අතර පවතින මාර්ග පද්ධතිය අනාගතයේ රටේ සංවර්ධනයට ප්‍රධාන බාධාවක් නොවන්නට නම් ඉදිරි වසර 5 තුළ මෙම හිඟය පියවිය යුතුය. දුම්රිය සඳහා වාර්ෂික නඩත්තු අයවැය ඉදිරි වසර 5 තුළ රු. බිලියන 20 දක්වා දෙගුණයකින් ඉහල යා හැකිය. එබැවින්, 2024 සිට ප්‍රවාහන සහ මාර්ග ක්ෂේත්‍ර සඳහා සම්පූර්ණ නඩත්තු අයවැය අවම වශයෙන් රුපියල් බිලියන 70 ක් පමණ විය යුතුය.
2. ජනතාවගේ සංචලන (mobility) අවශ්‍යතා සහ සාමූහිකව පුරවැසියන් තෘප්තියට පත් කිරීමේ රජයේ වගකීම තහවුරු කිරීම සඳහා ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ ප්‍රතිසංස්කරණ වහා අවශ්‍ය වේ. එබැවින් ප්‍රවාහන සැලසුම්කරණය

පදනම් විය යුත්තේ ප්‍රධාන වශයෙන් ජනතාවගේ අවශ්‍යතා සහ රුචිකත්වය කෙරෙහි අවධානය යොමු කරන "සංවලතාව" මතය. සංවලතාව සම්බන්ධ ව්‍යාපෘති සැලසුම් කිරීම තත්‍ය / නිවැරදි දත්ත මත පදනම්ව සකස් කළ යුතු බව කමිටුව විසින් පිළි ගන්නා ලදී. කෙසේ වෙතත්, දැනට ඉල්ලුම සම්බන්ධ තොරතුරු අවබෝධ කර ගැනීමට සහ වඩා හොඳ ප්‍රවාහන විසඳුම් ඉදිරිපත් කිරීමට අවශ්‍ය තත්‍ය / නිවැරදි දත්ත රැස් කිරීමට සහ විශ්ලේෂණය කිරීමට නිසි ක්‍රමවේදයක් හෝ දිරි ගන්වන ආකාරයේ පරිසරයක් නොමැත. විකල්පයක් ලෙස, ජාල ක්‍රියාකරුවන්ගේ (network operators) සහාය ඇතිව තත්‍ය කාලීන දත්ත ද එම කාර්යය සඳහා භාවිතා කළ හැකිය. ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ විවිධ උප ක්ෂේත්‍රයන් සහ නියෝජිතයන් සඳහා උපාය මාර්ගික ප්‍රතිසංස්කරණ වැඩසටහනක් ක්‍රියාත්මක කිරීමට අවශ්‍ය පර්යේෂණ, අධ්‍යයන සහ දත්ත රැස් කිරීම ප්‍රමුඛතාවයක් ලෙස සිදු කළ යුතුය.

3. ප්‍රවාහන ව්‍යාපෘති මගින් ඉහල කාර්යක්ෂමතාව, විශ්වසනීයත්වය, ආරක්ෂාව, ආර්ථික ශක්‍යතාව, දැරිය හැකි මිල සහ අවසාන වශයෙන් තිරසාර බව වැනි ප්‍රතිඵල පෙන්වුම් කළ යුතු බව කමිටුවේ අදහසයි. ආනයනික පුද්ගලික මෝටර් රථ සහ ඉන්ධන මත රඳා පවතින තිරසාර නොවන ලෙස යැපීම අවම කිරීම සඳහා එම ව්‍යාපෘති අත්‍යවශයෙන්ම දායක විය යුතු බව කමිටුව විසින් පිළි ගන්නා ලදී. විශ්වසනීය සහ ගුණාත්මක පොදු ප්‍රවාහන ක්‍රම ප්‍රවර්ධනය කිරීම මේ සඳහා වැදගත් වේ.
4. තොරතුරු තාක්ෂණය සහ ඩිජිටල් මෙහෙයුම් භාවිතයේ දී මෙරට සැපයුම් දාම සහ ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රය බොහෝ මන්දගාමී බව කමිටුවේ අදහස වී ඇති අතර, එම නිසා සංවලනය සම්බන්ධ සියලු මහජන සේවාවන්හි කාර්යක්ෂම මෙහෙයුම් සහතික කිරීම සඳහා තොරතුරු තාක්ෂණ සහ ඩිජිටල් වේදිකා හඳුන්වා දීම ඉතා වැදගත් වේ.
5. සංවලතා සේවා සපයන විවිධ ආයතන අතර ඇති දුර්වල ඒකාබද්ධතාවය ගැටළුවක් වී ඇත. මේ වන විට මාර්ග සංවර්ධනයට හා ප්‍රවාහනයට අදාළ සේවාවන් රැසක් සපයන රාජ්‍ය ආයතන විශාල ප්‍රමාණයක් ක්‍රියාත්මක වේ. මෙම විෂයයන් දෙක විමධ්‍යගත විෂයන් වන බැවින් පළාත් සභා ද ඊට සහභාගී වේ. කෙසේ වෙතත්, ව්‍යාපෘති සැලසුම් අවධියේ සිටම මෙම ආයතන අතර ක්‍රියාකාරකම්වල ඒකාබද්ධතාවය සහ සම්බන්ධීකරණය දුර්වලය. එහි ප්‍රතිඵලයක් වශයෙන්, වැඩ ද්වීකරණයවීම හා නැවත නැවත සිදුකිරීම, පුරවැසියන්ගේ ප්‍රමුඛතා නිසියාකාරව ආමන්ත්‍රණය නොකිරීම සහ පොදු සම්පත් නාස්තිය සිදු වේ. එබැවින් සැලසුම් කිරීමේ සිට ක්‍රියාත්මක කිරීමේ අදියර දක්වා අදාළ සියලු ආයතන නිසි ලෙස ඒකාබද්ධ කිරීම සඳහා අදාළ පළාත් සැලසුම් සමඟ අඛණ්ඩ සංවාදයක් පැවැත්වීම සඳහා මාර්ග හා ප්‍රවාහන වගකීම් දරන රේඛීය අමාත්‍යාංශය ප්‍රමුඛ කාර්යභාරයක් ඉටු කළ යුතු බව කමිටුවේ අදහසයි. ජාතික මට්ටමේ ආයතනවල විෂය පථය සමාලෝචනය කළ යුතු අතර දැනට පවතින ව්‍යාපෘති ඒ අනුව නැවත සකස් කළ යුතුය.
6. මාර්ග අනතුරු මහජන ආරක්ෂාවට සැලකිය යුතු තර්ජනයක් වන බැවින් මාර්ග ආරක්ෂාව සහතික කිරීම අත්‍යවශ්‍ය වේ. 2022 වසරේ මාර්ග අනතුරු 19,740 ක් වාර්තා වී ඇති අතර ඉන් 2,371 ක් මාරක රිය අනතුරු බව පොලිස් මාධ්‍ය ඒකකයේ වාර්ෂික දත්ත වාර්තා පෙන්වා දෙයි. පසුගිය වසරේ වාර්තා වූ සමස්ත මරණ සංඛ්‍යාව 2,485ක් වන අතර බරපතල තුවාල සහ මරණවලින් බහුතරයකට හේතු වී ඇත්තේ යතුරු පැදි අනතුරු වේ. යතුරු පැදි අනතුරු හේතුවෙන් පුද්ගලයින් 806 දෙනෙකු මිය ගොස් ඇති අතර 5,133 දෙනෙකු ආබාධිත තත්වයට පත් විය. බස්නාහිර පළාතෙන් වැඩිම රිය අනතුරු සංඛ්‍යාවක් වාර්තා වන අතර වේගය සහ නොසැලකිල්ල ප්‍රධාන වශයෙන් මේ සඳහා බලපා තිබේ.
7. පැරිස් ගිවිසුමට අනුකූල ව ශුද්ධ-ශුන්‍ය සංක්‍රාන්තිය (Net-Zero Transition) සහ ජාතික වශයෙන් තීරණය කරන ලද දායකත්වය (Nationally Determined Contribution) සඳහා වූ වැඩසටහන් සම්පූර්ණයෙන්ම ක්‍රියාත්මක කිරීමට රජයේ කැපවීම කමිටුව විසින් පිළිගෙන ඇත. මෙම ඉලක්ක ලඟා කර ගැනීම සඳහා ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයෙන් අපේක්ෂිත දායකත්වය කැපී පෙනේ. එබැවින් පොසිල ඉන්ධන භාවිතය අධිකාරියක් කරමින් පරිසර හිතකාමී ප්‍රවාහන ක්‍රම ප්‍රවර්ධනය කිරීම අත්‍යවශ්‍ය වේ. ඉදිරියේ දී රාජ්‍ය අංශයේ ආයතන සඳහා ඉන්ධන වාහන ආනයනය කිරීම තහනම් කිරීමටත්, අදියරගතව විදුලි වාහන

ආනයනය කිරීමට පමණක් අවසර දීමටත් රජය දැනටමත් ප්‍රතිපත්තිමය තීරණයක් (2022 අතුරු අයවැය කතාවේ 11.4 ඡේදය) ගෙන ඇත.

4. කමිටුවේ නිර්දේශ

ඉහත නිරීක්ෂණ මත පදනම්ව, කමිටු නිර්දේශ මූලික වශයෙන් “සාමාන්‍ය” සහ “ව්‍යාපෘති විශේෂිත” වශයෙන් කොටස් දෙකකට වර්ග කර ඇත.

4.1. සාමාන්‍ය නිර්දේශ

1. ඉදිරි වසර 2-3 තුළ, නවීකරණය කරන ලද, පරිසර හිතකාමී ඒකාබද්ධ සංවලන පද්ධතියක් සමඟින් කාර්යක්ෂම හා ගුණාත්මක පොදු ප්‍රවාහන ජාලයක් ඉලක්ක කර ගනිමින් ක්ෂේත්‍රයේ සංවර්ධනය සඳහා ප්‍රතිපත්ති මාර්ගෝපදේශ සහ නායකත්වය සැපයීම කෙරෙහි ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය සිය ක්‍රියාකාරකම් තුළින් අවධානය යොමු කළ යුතු බව කමිටුව නිර්දේශ කරයි. ඒ අනුව ක්ෂේත්‍ර ප්‍රමුඛතා පහත පරිදි පෙළ ගැසිය යුතු ය.

අ. අතැති බිල්පත් ඇතුළු වගකීම් පියවීම සහ අත්පත් කරගත් ඉඩම් සහ ජීවනෝපාය අභිමිච්ඡි සඳහා වන්දි ගෙවීම.

ආ. සංවලනයේ ගුණාත්මකභාවය ප්‍රශස්ත ලෙස වැඩිදියුණු කිරීම තුළින් වත්කම් පූර්ණ විභවතාවයෙන් භාවිතා කළ හැකි පරිදි අදාළ වත්කම් කාලීනව සහ ක්‍රමවේදයකට අනුව නඩත්තු කිරීම.

ඇ. නිම කිරීමට ආසන්න ව්‍යාපෘති නිම කිරීම (භෞතික ප්‍රගතිය 80% ට වැඩි) / ප්‍රතිව්‍යුහගත වැඩ නිම කිරීම.

ඈ. අර්ධ වශයෙන් නිම කරන ලද වැඩවල සුරක්ෂිතතාවය සහ තිරසාර බව සහතික කිරීම, අර්ධ වශයෙන් සම්පූර්ණ කරන ලද වැඩ ආරක්ෂිත තත්ත්වයට පරිවර්තනය කිරීම සහ වත්මන් ආර්ථික තත්ත්වයට ගැලපෙන පරිදි දැනට ක්‍රියාත්මක වෙමින් පවතින අනෙකුත් ව්‍යාපෘති වල විෂය පථය අඩු කිරීම.

ඉ. අනාගත ආයෝජනවලට අදාළව අත්‍යවශ්‍ය ව්‍යාපෘති සුදානම් කිරීමේ කටයුතු: මෙම ආයෝජන පහත සඳහන් ක්ෂේත්‍රවලට සම්බන්ධ වේ.

- i. මහජනතාවට ලබා දෙන සියලුම සංවලනය සම්බන්ධ සේවාවන් සඳහා පරිශීලක හිතකාමී තොරතුරු තාක්ෂණ සහ ඩිජිටල් විසඳුම් හඳුන්වාදීම, කාර්යක්ෂමතාව වැඩි කිරීම, මෙහෙයුම් පිරිවැය අඩු කිරීම සහ ක්‍රියාපටිපාටි සරල කිරීම එහි අරමුණයි.
- ii. දේශීය සැපයුම් දාම (logistic) කර්මාන්තය ගොඩනැගීම: අදාළ සැලසුම්, ව්‍යාපෘති ලේඛන සහ ශක්‍යතා වාර්තා සකස් කිරීම; පෞද්ගලික අංශය ඇතුළු අදාළ පාර්ශ්වකරුවන් සමඟ සාකච්ඡා කිරීමට අමාත්‍යාංශය පෙරමුණ ගත යුතුය.
- iii. මාර්ග අනතුරු අවම කිරීම සහ මාර්ග ආරක්ෂාව සහතික කිරීම: සමාජයේ අවදානමට ලක්විය හැකි කොටස් ඉලක්කකර මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳ දැනුවත් කිරීම, ආරක්ෂිත යටිතල පහසුකම්, රථවාහන සුරක්ෂිතතාවය, හදිසි ප්‍රතිචාර පද්ධති, අධ්‍යාපනය සහ බලාත්මක කිරීමේ වැඩසටහන්; අදාළ පාර්ශ්වකරුවන් සමඟ සාකච්ඡා කර පෙරමුණ ගැනීමට අමාත්‍යාංශය කටයුතු කළ යුතුය.
- iv. පරිසර හිතකාමී නාගරික බස් සේවා: “හරිත ප්‍රවාහන” ක්‍රමවලට (Green Transport Modes) පරිවර්තනය කිරීමට පුද්ගලික ප්‍රවාහනය දිරිමත් කිරීම’
- v. කොළඹ සහ තදාසන්න ප්‍රදේශ සහ මහනුවර වැනි රථවාහන තදබදය සහිත නගර තුළ කාර්යක්ෂම රථවාහන කළමනාකරණ වැඩසටහනක් සැලසුම් කර ක්‍රියාත්මක කිරීම.
- vi. රජය සතු පොදු ප්‍රවාහන සේවා සපයන්නන්ගේ ගාස්තුමය නොවන ආදායම ඉහළ නැංවීම.

2. වත්මන් සාර්ව ආර්ථික දැක්ම අනුව, අයවැය තුළ මූල්‍ය අවකාශය සීමාකාරී වීම සහ සම්පත් හිඟය හේතුවෙන් ඉදිරි කාලය තුළ (අවම වශයෙන් වසර 5ක් සඳහා) සංවලනය ආශ්‍රිත විශාල යටිතල පහසුකම්

ව්‍යාපෘති සඳහා රජයේ මහා පරිමාන ආයෝජනයන් අපේක්ෂා කළ නොහැක. එබැවින්, සංවලනයේ ගුණාත්මක බව ඉහළ නැංවීම සඳහා, පෞද්ගලික අංශයේ ආයෝජන දිරිමත් කිරීම ද රජයේ පවත්නා අරමුදල් ප්‍රශස්ත ලෙස භාවිතා කිරීම ද අවශ්‍ය වේ.

3. දැනට ක්‍රියාත්මක වෙමින් පවතින ව්‍යාපෘති, සීමිත මූල්‍ය අවකාශය තුළ කළමනාකරණය කිරීමට ප්‍රමුඛතාවය කළ යුතුය. අමාත්‍යාංශය සහ අමාත්‍යාංශය යටතේ පවතින ආයතන යටතේ ඉදි කිරීම් ව්‍යාපෘති විශාල ප්‍රමාණයක් මේ වන විට ක්‍රියාත්මක වන බව කමිටුව විසින් නිරීක්ෂණය කරන ලදී. බොහෝ ව්‍යාපෘති දිගු ප්‍රමාදයන් සහ කාල දිගු කිරීම්, විෂය පථයේ වෙනස්වීම්, මිල ඉහළ යාම, දුර්වල කොන්ත්‍රාත් කාර්ය සාධනය වැනි ගැටළු වලට මුහුණ දී ඇත. ඇතැම් ව්‍යාපෘතිවල ආයෝජන මත ප්‍රතිලාභ (Return on Investment) සහ ඒවායේ තිරසාරභාවය සැක සහිතය. එබැවින් වත්මන් තත්ත්වයට ගැළපෙන පරිදි ව්‍යාපෘති ක්‍රියාකාරකම් නැවත සකස් කිරීමේ/ අඩු කිරීමේ හැකියාව අවබෝධ කර ගැනීම සඳහා මෙම ව්‍යාපෘති සමාලෝචනය කිරීමට නිර්දේශ කෙරේ.
4. දැනට ක්‍රියාත්මක ව්‍යාපෘති නිම කිරීම සඳහා අමතර මූල්‍ය පහසුකම් සැපයීම විශාල අභියෝගයක් වී ඇති බව සඳහන් වේ. පසුගිය කාලය තුළ ඉදිකිරීම් ද්‍රව්‍යවල මිල ගණන් සැලකිය යුතු ලෙස ඉහළ යාම සහ සංවර්ධන පාර්ශ්වකරුවන් විසින් දැනටමත් එකඟ වී ඇති ණය ලබා දීම අත්හිටුවීම රජයේ අයවැයට අමතර බරක් වීමට හේතු විය. මේ අතර 2023-05-31 වන විට රුපියල් මිලියන 29,600 ක පමණ වටිනාකමින් යුතු නොගෙවූ බිල්පත් අතැතිව පවතින බව වාර්තා වේ. මෙම බිල්පත් නීත්‍යානුකූල බැඳීම් ලෙස සලකනු ලබන බැවින්, ප්‍රමාද වූ ගෙවීම් සඳහා පොළී ලබා ගැනීමට කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ට හිමිකම් ඇත. මෙය රජයේ අයවැයට සැලකිය යුතු අමතර බරක් ද වනු ඇත. එබැවින් දැනටමත් නිම කර ඇති වැඩ සඳහා අතැති බිල්පත් පියවීමට ද ප්‍රමුඛත්වය දිය යුතු බව කමිටුව විසින් නිර්දේශ කරනු ලබයි.
5. මේ වන විට රට ආර්ථිකය අර්බුදයෙන් යථාවත් වෙමින් පවතින අතර, ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ මෙන්ම සමස්ත ආර්ථිකයේ තිරසාරභාවය සහ ප්‍රගතිශීලී වර්ධනයන් සහතික කිරීම සඳහා ප්‍රවාහන අංශයේ ආයතනවල කාර්යයන්, “අත්‍යවශ්‍ය කාර්යයන්” සහ “මූලික කාර්යයන්” යන කොටස් දෙක කෙරෙහි අවධානය යොමු කරමින් අභ්‍යන්තරව සමාලෝචනය කිරීම සහ නැවත සකස් කිරීමට වඩාත් සුදුසු කාලය වේ. සංවලනය සම්බන්ධ ආයතනවල සියලුම සංවර්ධන කටයුතු ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාව, ගැසට් පත්‍රය හෝ වෙනත් නීතිමය ක්‍රම මගින් එම ආයතන වෙත පවරා ඇති බලතලවලට දැඩි ලෙස සීමා කළ යුතු බව කමිටුව විසින් නිර්දේශ කෙරේ. නව මාර්ග සංවර්ධනය සම්බන්ධයෙන් මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ (RDA) කටයුතු අධිවේගී මාර්ග ජාලයට සහ ජාතික මාර්ගවලට පමණක් (A & B පන්තියට) සීමා විය යුතු ය.
6. ග්‍රාමීය මාර්ග වැඩිදියුණු කිරීම සහ නඩත්තු කිරීම පළාත් පාලන ආයතනවලට පැවරෙන අතර පළාත් මාර්ග සංවර්ධනය හා නඩත්තු කිරීම පළාත් සභාවල වගකීමකි. දැනට මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය විසින් ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන ව්‍යාපෘතිවල (RDA නොවන මාර්ග) අත්‍යවශ්‍ය කාර්යයන් පමණක් සම්පූර්ණ කර මෝටර් රථ ගමන් කළහැකි අවම තත්වයට පත් කිරීමෙන් පසු අදාළ ආයතන වෙත භාර දිය යුතුය. කිලෝමීටර් 100,000 වැඩසටහන යටතේ මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියට අයත් නොවන මාර්ග අදාළ ආයතන වෙත පැවරීමට අමාත්‍ය මණ්ඩලය විසින් CM no:23/0738/608/051 i මගින් මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය වෙත නියෝග කර ඇති බව කමිටුව නිරීක්ෂණය කරන ලදී. තවද, මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය විසින් සිය පිරිවැය පියවා ගැනීමට හැකිවන අයුරින්, එහි මූල්‍යමය වශයෙන් ශක්තිමත් බව වැඩි දියුණු කිරීම සඳහා උපාය මාර්ග වහාම හඳුන්වා දිය යුතුය.

ඒ අනුව,

අ. මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියෙහි විෂය පථය, බලතල, සේවක සංඛ්‍යාව සමාලෝචනය කළ යුතුය.

ආ. නව ආදායම් මූලාශ්‍ර හඳුනා ගත යුතුය (උදා: නව ව්‍යාපාර, උණ උපයෝජිත ඉඩම්, ගොඩනැගිලි සහ උපකරණ කාර්යක්ෂමව භාවිතා කිරීම වැනි ශාස්ත්‍ර නොවන ආදායම් මූලාශ්‍ර).

ඇ. මෙහෙයුම් පිරිවැය අඩු කිරීමේ ක්‍රම හඳුන්වා දිය යුතු ය (උදා. ව්‍යාපාර ක්‍රියාවලි බාහිරකරණය - BPO) සහ දැනටමත් පිහිටුවා ඇති මාර්ග නඩත්තු අරමුදලට නව ආදායම් මූලාශ්‍ර හඳුනා ගත යුතුය.

ඇ. අධිවේගී මාර්ග සහ කුලියට ලබා දී ඇති භූමිය/ගොඩනැගිලි සඳහා නිසි ගාස්තු ප්‍රතිපත්තියක් හඳුන්වා දිය යුතුය.

7. පවතින වත්කම් ප්‍රශස්ත තත්ත්වයෙන් පවත්වා ගෙන යාම ප්‍රමුඛතාවය ලෙස හඳුනා ගැනේ. මේ සඳහා අවශ්‍ය මූල්‍ය ප්‍රතිපාදන අදාළ ආයතන විසින් වෙන් කර ඇති බව සහතික කිරීම අවශ්‍ය වේ. තව ද, නඩත්තු කටයුතු සඳහා ලබා දෙන ප්‍රතිපාදන ප්‍රශස්ත ලෙස භාවිතා කිරීම සඳහා අමාත්‍යාංශය / මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය විසින් ප්‍රමුඛතාවය සහිත ක්‍රියාකාරී සැලැස්මක් ඉදිරිපත් කළ යුතුය. පවතින මාර්ග නඩත්තු කිරීම සඳහා අවශ්‍ය සැලකිය යුතු අරමුදල් ප්‍රමාණය සැලකිල්ලට ගනිමින්, මාර්ග නඩත්තු කිරීම සහ මාර්ග ආශ්‍රිත යටිතල පහසුකම්වල තිරසාරභාවය සම්බන්ධයෙන් අදාළ ආයතනවල දැරිය හැකි ධාරිතාවය ඉහළ නැංවීම සඳහා අඩු වියදම් සහ පහසුවෙන් නඩත්තු කළ හැකි තාක්ෂණයන් හඳුන්වා දිය යුතුය.

8. මාර්ග අනතුරු අඛණ්ඩව මහජන ආරක්ෂාවට සැලකිය යුතු තර්ජනයක් වන බැවින් මාර්ග ආරක්ෂාවට ප්‍රමුඛත්වය දීම අත්‍යවශ්‍ය වේ. මාර්ග භාවිතා කරන්නන්ගේ ආරක්ෂාව සහතික කිරීම සඳහා ප්‍රමිතීන්, යටිතල පහසුකම් සහ මාර්ග සංඥා හා සලකුණු, මාර්ගයට සුදුසු රථ වාහන, හදිසි ප්‍රතිචාර පද්ධති, අධ්‍යාපනය සහ නීති බලාත්මක කිරීම හඳුන්වා දෙමින් ප්‍රමුඛතා පදනම මත සුදුසු වැඩසටහනක් අමාත්‍යාංශය විසින් අදාළ සියලු පාර්ශ්වකරුවන් සමඟ සහයෝගයෙන් ක්‍රියාත්මක කළ යුතුය.

9. නව ව්‍යාපෘති සැලසුම් කිරීමේ දී සංවලනය සම්බන්ධ සියලු ආයතනවල සහභාගීත්වයෙන් තීරණ ගැනීමේ ක්‍රියාවලියට පහසුකම් සැලසීමේ යාන්ත්‍රණයක් තිබිය යුතුය. සැලසුම් අදියරේ ආරම්භයේ සිටම ක්‍රියාත්මක කිරීමේ චක්‍රය පුරාම මාර්ග, දුම්රිය සහ බස් ප්‍රවාහනය සම්බන්ධ කරමින් සංවලනය වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා ඒකාබද්ධ සැලසුම් ප්‍රවේශයක් අමාත්‍යාංශය විසින් අනුගමනය කළ යුතුය. ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ ප්‍රතිපත්ති හඳුන්වාදීම සඳහා ජාතික මට්ටමේ උපදේශක කමිටුවක් (පළාත් මෙන්ම ජාතික මට්ටමේ ආයතන ද ඇතුළුව) පිහිටුවීම නිර්දේශ කෙරේ. ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශයේ මෑතක දී පිහිටුවන ලද මාර්ග පිළිබඳ උපදේශක සභාව මාර්ග සංවර්ධනය සඳහා ජාතික මට්ටමේ තීරණ ගැනීමේ උපදේශක කමිටුව ලෙස ක්‍රියාත්මක විය හැකිය.

අ. බස්නාහිර පළාත සඳහා නිර්දේශ කර ඇති සංවලනයට අදාළ සියලුම ව්‍යාපෘති, (බස් ප්‍රමුඛතා මංතීරුව - BPL, වේගවත් බස් හුවමාරුව- BRT, දුම්රිය විද්‍යුත්කරණය, සැහැල්ලු දුම්රිය ගමනාගමනය - LRT සහ අධිවේගී මාර්ග) නවීකරණය, පරිසර හිතකාමීත්වය සහ ඒකාබද්ධ සංවලන පද්ධතියකට දක්වන දායකත්වය සලකා, සමාලෝචනය කර ආයෝජන ප්‍රමුඛතා හඳුනා ගැනීමට නිර්දේශ කෙරේ.

ආ. ව්‍යාපෘතිවල මූලික සැලසුම් අවධියේ දී (පූර්ව ශක්‍යතා අදියර) නව වත්කම්වල තිරසාර බව සහතික කිරීම සඳහා අදාළ ආයතන සමඟ සාකච්ඡා කර ව්‍යාපෘතියේ මූල්‍යයනය කරන ආකාරය තීරණය කිරීම සඳහා දැඩි අධ්‍යයනයක් / විශ්ලේෂණයක් සිදු කළ යුතුය.

ඇ. සංවලනය ආශ්‍රිත යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය සහ පුද්ගලික අංශයේ ආයෝජන සඳහා යෝග්‍ය ව්‍යාපාර අවස්ථා රාජ්‍ය පෞද්ගලික හවුල්කාරීත්වය (PPP) යටතේ හෝ රජයට කිසිදු මූල්‍ය බැඳීමක් නොමැතිව සෘජු පෞද්ගලික ආයෝජනයකින් ක්‍රියාත්මක කළ යුතුය.

10. පොදු ප්‍රවාහනය නවීකරණය කිරීමේ අවශ්‍යතාවය කමිටුව විසින් ප්‍රමුඛතාවයක් ලෙස පිළිගෙන ඇත. පොදු බස් රථ ධාවනය සඳහා වෘත්තීය බස් කළමනාකරණ සමාගම් ඇති කිරීම, මධ්‍යගත බස් මෙහෙයුම් පද්ධති හඳුන්වා දීම සහ මභීන් සඳහා ඩිජිටල් බස් කාලසටහන් හඳුන්වා දීම වැනි සමහර මූලාරම්භයන් පසුගිය කාලය තුළ දී ක්‍රියාවට නංවා ඇත. ඒ අනුව, පෙර පැවති සියලු උපාය මාර්ග සමාලෝචනය කර පොදු ප්‍රවාහනය නවීකරණය කිරීම සඳහා කාලරාමුවක් සහිත ක්‍රියාකාරී සැලැස්මක් සකස් කරන ලෙස කමිටුව

විසින් ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශයට නිර්දේශ කරනු ලබයි. මේ සම්බන්ධයෙන් පහත සඳහන් උපාය මාර්ග ද සලකා බැලීමට නිර්දේශ කරනු ලැබේ.

අ. බස් ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රය ඩිජිටල්කරණය

- i. රට තුළ පොදු බස් රථ ධාවනය කලමනාකරණය සඳහා වෘත්තීය සුදුසුකම් ලත් බස් කලමනාකරණ සමාගම් පිහිටුවීම.
- ii. ක්ෂේත්‍රය තුළ දේශීය ප්‍රවීණයන්ගේ සහාය ඇතිව මධ්‍යගත බස් මෙහෙයුම් පද්ධතිය හඳුන්වා දීම.
- iii. මහීන් සඳහා ඩිජිටල් බස් කාලසටහන් හඳුන්වා දීම: මහීන් සඳහා තත්‍ය කාලීන තොරතුරු පද්ධතියකි.
- iv. ඕනෑම පොදු ප්‍රවාහන ක්‍රමයක් සඳහා භාවිත කළ හැකි ජංගම ඉලෙක්ට්‍රොනික ගෙවීම් ක්‍රම/කාඩ්පත් ක්‍රමය හඳුන්වා දීම.

ආ. පුද්ගලික අංශයේ සහාය ඇතිව බස් ප්‍රවාහනයට අගය එකතු කළ සේවාවන් (වඩා සුවපහසු බස් රථ) හඳුන්වා දීම.

ඇ. නාගරික පොදු ප්‍රවාහනයට විදුලි බස් රථ සඳහා ආයෝජනය කිරීමට දිරිගැන්වීම.

- 11. පුද්ගලික අංශය ඇතුළු සියලු පාර්ශ්වකරුවන් සමඟ සාකච්ඡා කර දේශීය සැපයුම් දාම (logistic) කර්මාන්තය දියුණු කිරීම සඳහා පුළුල් උපාය මාර්ගික සැලැස්මක් සකස් කිරීම සහ ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා නායකත්වය ගන්නා ලෙස කමිටුව විසින් අමාත්‍යාංශයට නිර්දේශ කරනු ලබයි.
- 12. නාගරිකරණය වූ ප්‍රදේශවල සංචලනය සම්බන්ධ යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය පුළුල් සැලැස්මකට අනුව සිදු කළ යුතුය. බස්නාහිර පළාතේ නාගරික ප්‍රදේශවල සංචලනය ආශ්‍රිත යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය සඳහා මාර්ගෝපදේශයක් ලෙස ජපන් අන්තර්ජාතික සහයෝගිතා ආයතනයේ (JICA) අරමුදල් යටතේ සකස් කරන ලද, 2015 දී මොරටුව විශ්ව විද්‍යාලය විසින් සමාලෝචනය කළ ComTrans අධ්‍යයනය භාවිතා කළ හැකි බව කමිටුවේ අදහස වේ.
- 13. මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය (RDA) යටතේ සියලු වර්ගවල සංචලනය සම්බන්ධ දත්ත ඇතුළත් ඒකාබද්ධ මධ්‍යම දත්ත ගබඩාවක් ස්ථාපිත කළ යුතු අතර සංවර්ධන අරමුණු සඳහා අවශ්‍ය දත්ත ලබා ගැනීමට සංචලනය සම්බන්ධ ඕනෑම රාජ්‍ය ආයතනයකට ප්‍රවේශ වීමේ හැකියාව මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය විසින් සැපයිය යුතුය.
- 14. අත්පත් කර ගත් ඉඩම් සඳහා නිසි කලට වන්දි නොගෙවීම හේතුවෙන් සංචලනය ආශ්‍රිත යටිතල පහසුකම් වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා විශේෂයෙන් මාර්ග ඉදිකිරීම සඳහා රජය විසින් පවරා ගන්නා ලද ඉඩම්වල හිමිකරුවන් සහ ඔවුන්ගේ පවුල් දීර්ඝ කාලයක් තිස්සේ දැඩි ආර්ථික හා සමාජීය ගැටලුවලට මුහුණ දී සිටින බව කමිටුව විසින් නිරීක්ෂණය කරන ලදී. මෙය බරපතල සමාජ ප්‍රශ්නයක් බවට පත්ව ඇති බැවින් ප්‍රමාද වූ කාලසීමාව තුළ ජීවනෝපාය අහිමිවීම් සඳහා සාධාරණ වන්දියක් ද සමඟ මෙම පවුල්වලට වන්දි ගෙවීමට ප්‍රමුඛත්වය දිය යුතු බව කමිටුව නිර්දේශ කරනු ලබයි. අදාළ ආයතන විසින් අදාළ අධිකාරීන් සමඟ සාකච්ඡා කර ජීවනෝපාය අහිමි වීම වෙනුවෙන් ගෙවීම සඳහා සුදුසු වන්දියක් නිර්දේශ කළ යුතුය.
- 15. දැනට පවතින ෆොසිල ඉන්ධන මත පදනම් වූ ප්‍රවාහන පද්ධතිය “හරිත ප්‍රවාහන පද්ධතියක්” බවට පත් කර ක්ෂේත්‍රයේ ෆොසිල ඉන්ධන භාවිතය ක්‍රමානුකූලව අඩු කිරීම සඳහා අපේක්ෂිත කාලසීමාවද සමඟ උපාය මාර්ගික පත්‍රිකාවක් සකස් කරන ලෙස කමිටුව අමාත්‍යාංශයට නිර්දේශ කරයි. පුද්ගලික අංශය මෙම ක්‍රියාවලියට ඇතුළත් වීම වළක්වන නෛතික හා ක්‍රියා පටිපාටිත්භි බාධක, ආයතනික සුදානම, යටිතල පහසුකම්හි පවතින අඩුපාඩු ආදිය පිළිබඳව ද උපායමාර්ගික පත්‍රිකාව සකස් කිරීමේදී අවධානය යොමු කළ යුතුය.

16. ව්‍යාපෘති මූල්‍යායනය සඳහා සංවර්ධන හවුල්කරුවන්ගෙන් ණය පහසුකම් නැවත ලබා ගැනීමට රජයට හැකි වූ පසු, දුම්රිය විදුලියකරණ ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා ප්‍රමුඛත්වය දිය යුතුය. දැනට ක්‍රියාත්මක වන විද්‍යුත්කරණය සඳහා පූර්ව අවශ්‍යතා ආවරණය වන ව්‍යාපෘති කිසිදු බාධාවකින් තොරව කරගෙන යා යුතුය.

17. ඉල්ලුම මත පදනම් වූ, පාරිභෝගික-අභිමුඛ වූ, වෙළඳපල මගින් තීරණය කරනු ලබන සහ ප්‍රතිඵල පාදක සේවාවන් සැපයීම සඳහා වන සම්මතයන් (norms) අනුගමනය කරන ලෙස කමිටුව දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට නිර්දේශ කරයි. පවතින දුම්රිය ආශ්‍රිත යටිතල පහසුකම් හොඳින් නඩත්තු කිරීම සහ ඒවා ප්‍රශස්ත අයුරින් භාවිතා කිරීම මෙම අර්බුදකාරී කාලසීමාව තුළ වර්ධනය වන ප්‍රවාහන අවශ්‍යතා සපුරාලීමේ අවම වියදම් ක්‍රමවේදය වේ. දුම්රිය ව්‍යවසාය හුදෙක් වාණිජ මූලධර්ම මත ක්‍රියාත්මක වන ව්‍යවසායන් බවට ප්‍රතිව්‍යුහගත කළ යුතුය. ඒ අනුව,

අ. ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව (SLR) සඳහා නව ආදායම් මාර්ග හඳුනා ගත යුතුය. ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව සතුව දිවයින පුරා ඉඩම් අක්කර 14,000 ක් පමණ ඇත. ස්ථානීය පිහිටීම අනුව, මෙම ඉඩම් කෘෂිකාර්මික සිට පුද්ගලික ආයෝජන යටතේ සිදු කරනු ලබන මිශ්‍ර සංවර්ධන කටයුතු දක්වා වන විවිධ අරමුණු සඳහා භාවිතා කළ හැකිය. එබැවින් දුම්රිය සංවර්ධන කටයුතු සඳහා කඩිනමින් අවශ්‍ය නොවන ඉඩම් මූලිකව හඳුනා ගන්නා ලෙස කමිටුව ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට නිර්දේශ කරයි. තවද, මෙම ඉඩම් සංවර්ධනය සඳහා පුද්ගලික අංශයට ලබාදීමේ නීතිමය සහ ක්‍රියාපටිපාටිය බාධක හඳුනාගෙන එම බාධක ඉවත් කිරීමට අවශ්‍ය ක්‍රියාමාර්ග ගැනීමට ද නිර්දේශ කෙරේ.

ආ. දුම්රිය මැදිරි ඇතුළු වත්කම් විශාල ප්‍රමාණයක් නිසි ප්‍රයෝජනයට නොගෙන දීර්ඝ කාලීනව විවිධ ස්ථානවල අතහැර පවතින බවද නිරීක්ෂණය වේ. එබැවින්, කාලාරාමුවක් සහිත ක්‍රියාකාරී සැලැස්මක් සකස් කර එලදායි ලෙස භාවිත කළ හැකි වත්කම් හඳුනාගැනීමටත්, භාවිතයට ගත නොහැකි වත්කම් වහා බැහැර කරන ලෙසත් කමිටුව ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට නිර්දේශ කරයි.

ඇ. මෙහෙයුම් පිරිවැය අඩු කිරීමේ ක්‍රම හඳුන්වා දිය යුතුය. ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව එහි මෙහෙයුම් සහ අදාළ අනෙකුත් පිරිවැය සමාලෝචනය කළ යුතු අතර පිරිවැය අඩු කිරීමට පුද්ගලික අංශය සමඟ විකල්ප ව්‍යාපාරික ආකෘතීන් (උදා: BPO) හඳුනා ගැනීමට අවශ්‍ය වේ.

ඈ. සුදුසු මිලකරණ ප්‍රතිපත්තියක් හඳුන්වා දිය යුතුය (උදා: ආන්තික පිරිවැය මිලකරණය සහ සේවා වටිනාකම පදනම් වූ මිලකරණය)

ඉ. මගීන්ට සපයන සේවාවල ගුණාත්මක භාවය විශාල ලෙස වෙනස් කළ හැකි කාර්යක්ෂම තාක්ෂණයන් හඳුන්වා දිය යුතුය.

ඊ. දුම්රිය ක්ෂේත්‍රයට අදාළ සමාජ සුබසාධන සහ සහනාධාර පැහැදිලිව හඳුනා ගැනීම, ඉල්ලා සිටින සහනාධාර මට්ටම සහ අරමුදල් ලබා දීම සඳහා වගකිව යුතු ආයතන හඳුනාගත යුතුය.

එ. පෞද්ගලික අංශයට දුම්රිය ක්ෂේත්‍රයේ ආයෝජනය කිරීමට හිතකර පරිසරයක් නිර්මාණය කිරීම.

18. කමිටුව විසින් පහත සඳහන් දෑ ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයට (ශ්‍රී ලං.ග.ම.යට) නිර්දේශ කරනු ලැබේ.

අ. ශ්‍රී ලං.ග.ම.යේ ගාස්තු නොවන ආදායම් ඉහළ නැංවීම සඳහා ඌන උපයෝජීන වත්කම් හඳුනා ගෙන ඒවා එලදායි ලෙස භාවිත කිරීම.

ආ. බස් රථ ඇණිය නඩත්තු කිරීමට ප්‍රමුඛත්වය ලබා දීම.

ඇ. සියලුම ලං.ග.ම. ඩිපෝ ආවරණය වන පරිදි ඒකාබද්ධ මුදල් කළමනාකරණ, වත්කම් කළමනාකරණ සහ ප්‍රසම්පාදන ක්‍රමවේදයක් හඳුන්වා දිය යුතුය.

19. වත්මන් ආර්ථික තත්ත්වය සැලකිල්ලට ගනිමින් ප්‍රවාහනය අංශයට අදාළ සියලුම සහනාධාර වැඩසටහන් (සියලු වාර ප්‍රවේශපත්, සමාජීය වශයෙන් අනිවාර්ය බස් සේවා, බස් ගමන් බලපත්‍ර ආදිය) සමාලෝචනය කිරීමට කමිටුව නිර්දේශ කරයි.
20. ඉල්ලුම මත පදනම් වූ සංවලන සේවා සැපයීම සඳහා ඉහළ ප්‍රමුඛතාවයක් සහතික කරමින් ඉදිරි මධ්‍ය කාලීන අයවැය රාමුව තුළ අමාත්‍යාංශය වෙත ලබාදෙන ප්‍රතිපාදන විවිධ උප අංශ අතර බෙදා හැරීම කළයුතු බව කමිටුව නිර්දේශ කරන අතර පහත සඳහන් බෙදා හැරීමේ අනුපාත කමිටුව විසින් හඳුන්වා දෙනු ලැබේ. (උප අංශ සඳහා උපරිම අනුපාත)

ක්ෂේත්‍රය	2023	2024	2025	2026
මහාමාර්ග සහ රථවාහන කළමනාකරණය (මාර්ග සහ පාලම් පුනරුත්ථාපනය, වැඩිදියුණු කිරීම, පුළුල් කිරීම සහ අධිවේගී මාර්ග ඉදිකිරීම)*	72%	70%	64%	55%
දුම්රිය (දුම්රිය මාර්ගය, සංඥා, දුම්රිය මැදිරි සහ අනෙකුත් අදාළ යටිතල පහසුකම් නඩත්තු කිරීම, වැඩිදියුණු කිරීම සහ ඉදිකිරීම, මෙහෙයුම් ආශ්‍රිත සහාය, සහනාධාර)	17.5%	18%	18%	25%
බස් ප්‍රවාහනය (බහුවිධ ප්‍රවාහන මධ්‍යස්ථාන සංවර්ධනය, බස් ප්‍රවාහනයට සහනාධාර, බස් ක්ෂේත්‍රය ප්‍රවර්ධනය සඳහා රජයේ සහය)	8.5%	8.85%	14.85%	16.85%
කුලී රථ සහ ගමන් බෙදා ගැනීම (Ride Sharing) (විදුලි කුලී රථ ප්‍රවර්ධනය)	-	0.05%	0.05%	0.05%
නවීන තාක්ෂණය සහ ප්‍රවාහන ආරක්ෂාව (තොරතුරු තාක්ෂණ පද්ධති සහ ඉලෙක්ට්‍රොනික ගෙවීම් පද්ධති ප්‍රවර්ධනය කිරීම, මාර්ග ආරක්ෂාව සම්බන්ධ මූලපිරීම්, හරස් මාර්ග ආරක්ෂාව)	2%	2%	2%	2%
භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය සහ සැපයුම් (දුම්රිය භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය සහ අනෙකුත් සංවර්ධන)	-	1%	1%	1%
පර්යේෂණ සහ සංවර්ධනය	-	0.05%	0.05%	0.05%
සැලසුම් කිරීම (ප්‍රවාහනය, භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය, සැපයුම් සඳහා නව සැලසුම් සකස් කිරීම සහ යාවත්කාලීන කිරීම)	-	0.05%	0.05%	0.05%

* මුළු ආයෝජනය මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියෙහි මූල්‍ය පරතරය පියවීම (Gap Financing) සංරචකය හැර ගණනය කර ඇත.

4.2. ව්‍යාපෘති / වැඩසටහන් සඳහා විශේෂිත නිර්දේශ

මාර්ග- ඉදිරි මධ්‍ය කාලීන රාමුව තුළ පහත සඳහන් ව්‍යාපෘති නිම කිරීම සඳහා ප්‍රමුඛත්වය ලබා දිය යුතු ය. (විස්තර ඇමුණුම IV හි ඇත.)

1. මාර්ග සහ දුර්වල පාලම් නඩත්තු කිරීම සහ ප්‍රමුඛ මාර්ග කොටස් පුළුල් කිරීම සහ වැඩිදියුණු කිරීම.
 2. මාර්ග සංවර්ධනය සඳහා මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය විසින් ලබාගත් ණය ආපසු ගෙවීම (මූල්‍ය පරතරය පියවීම).
 3. මාර්ග සංවර්ධන ව්‍යාපෘති සඳහා අත්පත් කර ගත් ඉඩම් සඳහා වන්දි ගෙවීම.
 4. මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ග අදියර I කඩවන සිට මීරිගම දක්වා කොටස නිම කිරීම සහ කඩවන දී පිටත වටරවුම් මාර්ගය (OCH) සමඟ සම්බන්ධ කිරීම.
 5. ඉඟුරුකඩේ හන්දියේ සිට වරාය නගරය සහ කොළඹ වරාය දක්වා කුළුණු මත ඉදි කරන වරාය පිවිසුම් අධිවේගී මාර්ගය.
 6. මහනුවර බහුවිධ ප්‍රවාහන පර්යන්ත සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය.
 7. අන්තර්ගතිකව සම්බන්ධිත සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය.
 8. ඒකාබද්ධ මාර්ග ආයෝජන වැඩසටහන සහ ප්‍රධාන මාර්ග සහ අධිවේගී මාර්ගවලට ප්‍රවේශ වීමට සහ වාහන තදබදය අවම කිරීම සඳහා විකල්ප මාර්ග පද්ධතියක් සංවර්ධනය කිරීමේ වැඩසටහන (කිලෝමීටර් 100,000 වැඩසටහන) යටතේ දැනටමත් ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම ආරම්භ කර ඇති මාර්ග, මෝටර් රථ ධාවනය කළ හැකි අවම මට්ටම දක්වා සංවර්ධනය කිරීම.
 9. වර්තමානයේ භෞතික ප්‍රගතිය 80 % කට වඩා වැඩි ප්‍රගතියක් සහිත ව්‍යාපෘති (උදා: බදුල්ල වෙන්කලඬු මාර්ගය).
 10. විදේශ මූල්‍ය ආධාර යටතේ දැනට ක්‍රියාත්මක වන සහ ඒ අතරින් විදේශ සම්පත් දෙපාර්තමේන්තුවෙන් (දෙතියාය - රක්වාන මාර්ගය) විමසා අනාගතයේ දී ද අරමුදල් ලැබීම සහතික කළ හැකි ව්‍යාපෘති.
- ප්‍රවාහනය - ඉදිරි මධ්‍ය කාලීන කාලය තුළ පහත සඳහන් ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක කිරීමට ප්‍රමුඛත්වය දිය යුතුය. (විස්තර ඇමුණුම V හි ඇත.)

1. දුම්රිය සහ බස් සම්බන්ධ යටිතල පහසුකම් නඩත්තු කිරීම.
2. ප්‍රධාන දුම්රිය මාර්ගයේ කැලණි ගඟ හරහා දැනට පවතින පැරණි දුම්රිය පාලම ප්‍රතිස්ථාපනය කිරීම.
3. දුම්රිය ජාල විද්‍යුත්කරණය සඳහා පූර්ව අවශ්‍යතාවක් වන කොළඹ තදාසන්න දුම්රිය සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය (CSRP).
4. මහව - ඕමන්ත දුම්රිය මාර්ග සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය.
5. සහනාධාර සහ සමාජීය වශයෙන් අනිවාර්ය බස් සේවා (සිසුසැරිය, නිසිසැරිය, ගැමිසැරිය ආදිය).

4.3 ක්ෂේත්‍රය ආශ්‍රිත ප්‍රතිසංස්කරණ

1. ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයට යෝජිත ප්‍රතිසංස්කරණයන්ට අදාළව ඉදිරි මධ්‍ය කාලීන කාලය තුළ පහත සඳහන් ව්‍යාපෘති සලකා බැලිය යුතු බව කමිටුව විසින් නිර්දේශ කරනු ලබයි.
 - අ. නිල රාජකාරි සඳහා එකම ප්‍රදේශයකට ගමන් කරන නිලධාරීන් කිහිප දෙනෙකු සඳහා එක් පොදු කාර්යාල වාහනයක් ලබා දීමට හැකිවන පරිදි රජයේ රථවාහන කළමනාකරණය සඳහා ඩිජිටල් විසඳුම් භාවිතා කිරීමේ හැකියාව සොයා බැලීමට සවිස්තරාත්මක අධ්‍යයනයක් සිදු කිරීම.
 - ආ. බස් රථ ධාවනය සඳහා පෞද්ගලික අංශයේ සහභාගීත්වයෙන් බස් ප්‍රමුඛතා මංකීරුවක් ස්ථාපිත කිරීම.
 - ඇ. බස් කළමනාකරණ සමාගම් පිහිටුවීම, තොරතුරු තාක්ෂණය පදනම් කරගත් මධ්‍යගත බස් මෙහෙයුම් පද්ධති, මඟීන් සඳහා තත්‍ය කාලීන තොරතුරු පද්ධතිය සහ නවීන ප්‍රවේශපත්‍ර නිකුත් කිරීමේ සහ ආදායම් එකතු කිරීමේ ක්‍රම හඳුන්වාදීම.

- ඇ. දැනට පවතින බස් රථ ඇණිය, ත්‍රමානුකූලව නවීන පහත් බස් රථ ඇණියක් බවට පත් කිරීම සඳහා සහාය වීම.
- ඉ. පෙට්‍රල් / ඩීසල් ඉන්ධන කුලී රථ විදුලි හෝ දෙමුහුන් බවට පරිවර්තනය කිරීමට පහසුකම් සැලසීම.
- ඊ. මාර්ග අනතුරු බහුලව සිදුවන/අනතුරුවලට අධි අවධානමක් සහිත ස්ථාන (blackspots) හඳුනා ගෙන අනතුරු සඳහා වන අවධානම අවම කිරීම.
- උ. මාර්ග පදික වේදිකා සහ පා පැදි මංතීරු නිසි ලෙස නඩත්තු කිරීම සහ පුළුල් කිරීම.
- ඌ. පෞද්ගලික අංශය සමඟ දුම්රිය භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය ක්‍රියාත්මක කිරීමට අවශ්‍ය පහසුකම් සමඟ සුදුසු ව්‍යාපාර ආකෘති අධ්‍යයනය කිරීම.
- එ. දේශීය සැපයුම් දාම, මාර්ග සුරක්ෂිතතාව, රථවාහන කළමනාකරණය, දුම්රිය නවීකරණය වැනි ක්ෂේත්‍ර සංවර්ධනය සඳහා පර්යේෂණ පැවැත්වීම.
- ඒ. දේශීය සැපයුම් දාමය සංවර්ධනය සඳහා සැලසුම් සකස් කිරීම, මාර්ග ආරක්ෂණ සැලසුම් සහ දැනට පවතින නාගරික සංවර්ධන සැලසුම් සහ ප්‍රවාහන සම්බන්ධ සැලසුම් යාවත්කාලීන කිරීම (CoMTrans අධ්‍යයනය).

අත්. කළේ

.....

ආර්.එම්.පී. රත්නායක,
 භාණ්ඩාගාර නියෝජ්‍ය ලේකම්,
 කමිටු සභාපති

.....

නිලපුල් පෙරේරා
 ප්‍රධාන මූල්‍ය නිලධාරී
 ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය,
 කමිටු සාමාජික

.....

මහාචාර්ය අමල් කුමාරගේ
 ජ්‍යෙෂ්ඨ මහාචාර්ය,
 ප්‍රවාහන හා සැපයුම් සේවා කළමනාකරණ
 දෙපාර්තමේන්තුව, ඉංජිනේරු පීඨය
 මොරටුව විශ්වවිද්‍යාලය
 කමිටු සාමාජික

.....

ආචාර්ය ටී.ශිවකුමාර්
 ජ්‍යෙෂ්ඨ කලීකාචාර්ය,
 ප්‍රවාහන හා සැපයුම් සේවා කළමනාකරණ
 දෙපාර්තමේන්තුව, ඉංජිනේරු පීඨය
 මොරටුව විශ්වවිද්‍යාලය,
 කමිටු සාමාජික

.....

ජීෆ්රි සුල්ෆර්
 ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී,
 ඩිජිටල් මොබිලිටි සොලුෂන්ස් ලංකා (පුද්) සමාගම
 කමිටු සාමාජික

රැස්වීම් දිනය	සහභාගි වූවන්	තනතුර
09.03.2023	ආර්.එම්.පී. රත්නායක	කම්ප සහාපති - භාණ්ඩාගාර නියෝජ්‍ය ලේකම්
	අමල් කුමාරගේ	කම්ප සාමාජික - ජ්‍යෙෂ්ඨ මහාචාර්ය, මොරටුව විශ්වවිද්‍යාලය
	ටී.ශිවකුමාර්	කම්ප සාමාජික - ජ්‍යෙෂ්ඨ කලීකාචාර්ය, මොරටුව විශ්වවිද්‍යාලය
	ජීෆ්රි සුල්තර්	කම්ප සාමාජික , ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී, - ඩිජිටල් මොබිලිටි සොලුෂන්ස් ලංකා (පුද්) සමාගම
	එම්.එම්.පී.කේ.මායාදුන්නේ	ලේකම්, ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය
	ජූඩ් නිලක්ෂන්	අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් , ජාතික අයවැය දෙපාර්තමේන්තුව
	එල්.වී.එස්. වීරකෝන්	අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්, මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය
	ජේ.කේ.එන්.එස්. පෙරේරා	ප්‍රධාන මූල්‍ය නිලධාරී, ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය
	යූ.එන්. මල්ලවාරච්චි	අධ්‍යක්ෂ, ජාතික ක්‍රමසම්පාදන දෙපාර්තමේන්තුව
	ධම්මික ප්‍රේමරත්න	අධ්‍යක්ෂ, ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ සහ අධීක්ෂණ දෙපාර්තමේන්තුව
ටී.එම්.ඩී.පී. තෙන්නකෝන්	නියෝජ්‍ය අධ්‍යක්ෂ, ජාතික අයවැය දෙපාර්තමේන්තුව	
27.03.2023 Zoom රැස්වීම	ආර්.එම්.පී. රත්නායක	කම්ප සහාපති - භාණ්ඩාගාර නියෝජ්‍ය ලේකම්
	අමල් කුමාරගේ	කම්ප සාමාජික - ජ්‍යෙෂ්ඨ මහාචාර්ය, මොරටුව විශ්වවිද්‍යාලය

රැස්වීම් දිනය	සහභාගී වූවන්	තනතුර
	ටී. ශිවකුමාර්	කමිටු සාමාජික - ජ්‍යෙෂ්ඨ කමිකාලාර්ය, මොරටුව විශ්වවිද්‍යාලය
	ජීෆ්රි සුල්තර්	කමිටු සාමාජික , ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී, - ඩිජිටල් මොබිලිටි සොලුෂන්ස් ලංකා (පුද්) සමාගම
	එල්.වී.එස්. වීරකෝන්	අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්, මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය
	ජේ.කේ.එන්.එස්. පෙරේරා	ප්‍රධාන මූල්‍ය නිලධාරී, ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය
	යූ.එන්. මල්ලවාරච්චි	අධ්‍යක්ෂ, ජාතික ක්‍රමසම්පාදන දෙපාර්තමේන්තුව
	ටී.එම්.ඩී.පී. තෙන්නකෝන්	නියෝජ්‍ය අධ්‍යක්ෂ, ජාතික අයවැය දෙපාර්තමේන්තුව
19.04.2023	ආර්.එම්.පී. රත්නායක	කමිටු සභාපති - භාණ්ඩාගාර නියෝජ්‍ය ලේකම්
	අමල් කුමාරගේ	කමිටු සාමාජික - ජ්‍යෙෂ්ඨ මහාචාර්ය, මොරටුව විශ්වවිද්‍යාලය
	ටී. ශිවකුමාර්	කමිටු සාමාජික - ජ්‍යෙෂ්ඨ කමිකාලාර්ය, මොරටුව විශ්වවිද්‍යාලය
	ජීෆ්රි සුල්තර්	කමිටු සාමාජික , ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී, - ඩිජිටල් මොබිලිටි සොලුෂන්ස් ලංකා (පුද්) සමාගම
	එල්.වී.එස්. වීරකෝන්	අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්, මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය
	ජේ.කේ.එන්.එස්. පෙරේරා	ප්‍රධාන මූල්‍ය නිලධාරී, ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය
	ඩී.ඒ.එස්. ජයසේකර	සැලසුම් අධ්‍යක්ෂ , මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය

රැස්වීම් දිනය	සහභාගී වූවන්	තනතුර
	යූ.එන්. මල්ලවාරච්චි	අධ්‍යක්ෂ, ජාතික ක්‍රමසම්පාදන දෙපාර්තමේන්තුව
	ටී.එම්.ඩී.පී. තෙන්නකෝන් (Zoom)	නියෝජ්‍ය අධ්‍යක්ෂ, ජාතික අයවැය දෙපාර්තමේන්තුව
25.05.2023	ආර්.එම්.පී. රත්නායක	කමිටු සභාපති – භාණ්ඩාගාර නියෝජ්‍ය ලේකම්
	අමල් කුමාරගේ	කමිටු සාමාජික - ජ්‍යෙෂ්ඨ මහාචාර්ය, මොරටුව විශ්වවිද්‍යාලය
	ටී.ශිවකුමාර්	කමිටු සාමාජික - ජ්‍යෙෂ්ඨ කලීකාචාර්ය, මොරටුව විශ්වවිද්‍යාලය
	එස්.එස්. මුදලිගේ.	අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් (සැලසුම්), ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය (මහා මාර්ග)
	වින්තක හෙට්ටිආරච්චි	අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් (සැලසුම්), ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය (ප්‍රවාහන)
	ජේ.ජේ.ඩී. ජයසුන්දර	ජේ.ජේ.ඩී. ජයසුන්දර අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් (සැලසුම්), ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය (ප්‍රවාහන)
	ජේ.කේ.එන්.එස්. පෙරේරා	ප්‍රධාන මූල්‍ය නිලධාරී, ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය
	ඩී.ඒ.එස්. ජයසේකර	සැලසුම් අධ්‍යක්ෂ , මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය
	යූ.එන්. මල්ලවාරච්චි	අධ්‍යක්ෂ, ජාතික සැලසුම් දෙපාර්තමේන්තුව
	ටී.එම්.ඩී.පී. තෙන්නකෝන්	නියෝජ්‍ය අධ්‍යක්ෂ, ජාතික අයවැය දෙපාර්තමේන්තුව
08.06.2023	ආර්.එම්.පී. රත්නායක	කමිටු සභාපති – භාණ්ඩාගාර නියෝජ්‍ය ලේකම්

රැස්වීම් දිනය	සහභාගී වූවන්	තනතුර
	අමල් කුමාරගේ	කමිටු සාමාජික - ජ්‍යෙෂ්ඨ මහාචාර්ය, මොරටුව විශ්වවිද්‍යාලය
	ටී. ශිවකුමාර්	කමිටු සාමාජික - ජ්‍යෙෂ්ඨ කථිකාචාර්ය, මොරටුව විශ්වවිද්‍යාලය
	එස්.එස්. මුදලිගේ.	අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් (සැලසුම්), ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය (මහා මාර්ග)
	ජේ.කේ.එන්.එස්. පෙරේරා	ප්‍රධාන මූල්‍ය නිලධාරී, ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය
	ඩී.ඒ.එස්. ජයසේකර	සැලසුම් අධ්‍යක්ෂ , මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය
	ටී.එම්.ඩී.පී. තෙන්නකෝන්	නියෝජ්‍ය අධ්‍යක්ෂ, ජාතික අයවැය දෙපාර්තමේන්තුව
	එස්.ඒ.ආර්.පී.එම්. සමරකෝන්	සහකාර අධ්‍යක්ෂ, ජාතික සැලසුම් දෙපාර්තමේන්තුව

රාජ්‍ය වියදම් සමාලෝචන කමිටුව (ප්‍රවාහන සහ මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය) විසින් අනුගමනය කළ යුතු මධ්‍ය කාලීන අයවැය රාමුව සඳහා වූ මාර්ගෝපදේශ

1. ඉදිරි වසර කිහිපය තුළ රටේ වත්මන් අවශ්‍යතා සහ ආයෝජන සඳහා ඇති බාධාවන් සැලකිල්ලට ගෙන ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග ක්ෂේත්‍රයේ ආයෝජනය සඳහා රාජ්‍ය වියදම් සමාලෝචන කමිටුව විසින් වඩාත්ම විවක්ෂණශීලී ලෙස සලකනු ලබන ප්‍රවේශය පහත පරිදි වේ. i. පශ්චාත් කොවිඩ් ගමන් රටා (Post-Covid travel patterns) සහ ආර්ථික අර්බුදය හමුවේ මඟී සහ භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය යන දෙකෙහිම සංවලනය සඳහා ඇති ඉල්ලුම 20-30% කින් අඩු වී ඇත. එය නව ප්‍රවාහන යටිතල පහසුකම් සඳහා ඇති වන ඉල්ලුම සඳහා තාවකාලික සහනයක් වන බැවින්, ඉදිරි වසර කිහිපය සඳහා වඩාත් යෝග්‍ය උපාය මාර්ගය වනුයේ ඉහළ ගුණාත්මක සංවලනතාවක් මෙන්ම එය ප්‍රශස්ත ලෙස සැපයීම සඳහා පවත්නා ප්‍රවාහන යටිතල පහසුකම් මත ආයෝජනය කිරීමයි. මෙය වඩාත් යෝග්‍ය උපාය මාර්ගයක් ලෙස සලකනු ලබන අතර මිල අධික නව යටිතල පහසුකම් සඳහා විශේෂයෙන් නව මාර්ග සහ දුම්රිය මාර්ග සඳහා ආයෝජනය කිරීමෙන් වෙනස් වේ. එබැවින්, ව්‍යාපෘති මගින් කාර්යක්ෂමතාව, විශ්වසනීයත්වය, ආරක්ෂාව, වායු ගුණාත්මකභාවය, සංවලනයේ පිරිවැය අඩු කිරීම වැනි ප්‍රතිඵල පෙන්නුම් කළ යුතු අතර ආනයනික පුද්ගලික මෝටර් රථ සහ ඉන්ධන මත රටෙහි තිරසාර නොවන යැපීම අවම කිරීම සඳහා විශේෂයෙන්ම දායක විය යුතුය. වත්මන් යටිතල පහසුකම් එහි උපරිම විභවතාවයෙන් භාවිතා කරන බව සහතික කරමින්, පවතින වත්කම් ප්‍රශස්ත අයුරින් පවත්වා ගෙන යන බව සහතික කිරීම ප්‍රමුඛ වනු ඇත.
2. ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රවාහන සහ සැපයුම් දාම ක්ෂේත්‍රය නව තාක්ෂණය සමඟ අනුගත වීමේ දී පසුගාමී වී ඇත. මෙම පරතරය කඩිනමින් නිම කිරීම සඳහා, මහජනතාවට සපයන සියලුම සංවලනය සම්බන්ධ සේවාවන් සඳහා තොරතුරු තාක්ෂණය සහ ඩිජිටල් මෙහෙයුම් භාවිතය අනිවාර්ය කෙරේ. දේශීය සහ ආනයන/අපනයන ප්‍රවාහනය සඳහා මඟීන් සහ භාණ්ඩ ප්‍රවාහන මෙහෙයුම් සංවර්ධනය කිරීමේ මිණුම් ලකුණක් ලෙස IOT (Internet of Things) පාදක කර්මාන්ත 4.0 ප්‍රමිතිය පත් කළ යුතුය.
3. ශ්‍රී ලංකාව තුළ ඓතිහාසික වශයෙන් සංවලන සේවා සපයන විවිධ ආයතන අතර දුර්වල ඒකාබද්ධතාවයක් පැවතී ඇත. ප්‍රවාහනය සහ මහාමාර්ග විමධ්‍යගත විෂයන් වූ බැවින් මෙය සංකීර්ණ වී ඇත. සැලසුම් කිරීමේ අදියරේ සිට මෙහෙයුම් අදියර දක්වා සම්පූර්ණයෙන්ම ඒකාබද්ධ කිරීම සහතික කරනු වස් නව ආයෝජන යෝජනා ඇගයීමට ලක් කෙරෙනු ඇත. මෙමගින් ආයෝජනයේ වත්මන් වියදම්කාරී ද්විකරණය සහ උප-ප්‍රශස්ත වන ව්‍යාපෘතිවල අත්‍යවශ්‍ය නොවන යෝජනා (Unsolicited Proposals) ඉදිරිපත් කිරීම අවම කරනු ඇති අතර ඒ වෙනුවට භාවිතාකරන්නන්ගේ අවශ්‍යතා වඩාත් උපරිම අයුරින් සපුරාලන පුළුල් තේරීම් සඳහා අවස්ථාව හිමිවේ. වැඩිදියුණු කළ ආර්ථික කාර්යක්ෂමතාව සහ වැඩි සමාජ සාධාරණත්වය සඳහා ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ මිලකරණය තවදුරටත් තාර්කික වනු ඇත. දත්ත බෙදා ගැනීමෙන් සහ බාධාවකින් තොරව ප්‍රවේශපත්‍ර ලබා දීමෙන් මහජනතාවට හොඳම සේවා සුසංයෝජනය තෝරා ගැනීමට ඇති හැකියාව තහවුරු කරමින්, ප්‍රවාහන සහ සැලසුම්දාම ක්‍රියාකරුවන් මහජන භාවිතය සඳහා ලබා දෙන සේවාවන් ඒකාබද්ධ කිරීමට සහ උප ලේඛනගත කිරීමට අනිවාර්ය කෙරේ.
4. ජනතාවගේ සහ ආයතනික පුරවැසියන්ගේ කාර්යක්ෂම සංවලන අවශ්‍යතා සහතික කිරීම සඳහා රජයේ වගකීම සතුටුදායක ලෙස සපුරාලීම සහතික කිරීම සඳහා ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ ප්‍රතිසංස්කරණ වහා අවශ්‍ය වේ. විවිධ ප්‍රවාහන උප ක්ෂේත්‍ර සහ නියෝජිතයන් සඳහා උපාය මාර්ගික ප්‍රතිසංස්කරණ වැඩසටහනක් ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා අවශ්‍ය පර්යේෂණ, අධ්‍යයන සහ දත්ත රැස් කිරීම ප්‍රමුඛතාවයක් ලෙස සිදු කරනු ලැබේ.

ශ්‍රී ලංකා පාදක අයවැයකරණයෙහි ආයෝජන ආවරණ (Investment Envelopes) සඳහා යෝජනා

1. ආරම්භක වශයෙන් විවිධ උප ක්ෂේත්‍ර අතර සමස්ත අයවැය ප්‍රතිපාදන බෙදාහැරීමක් සකසා ගැනීමට යෝජිතය:
 - මහාමාර්ග සහ රථවාහන කළමනාකරණය - 50%
 - දුම්රිය - 20%
 - බස් ප්‍රවාහනය - 20%
 - කුලී රථ සහ ගමන් බෙදා ගැනීම (Ride sharing) - 5%
 - මෝටර් රථවාහන කළමනාකරණය සහ ප්‍රවාහන සුරක්ෂිතතාවය - 2%
 - හාණ්ඩ ප්‍රවාහනය සහ සැපයුම්දාම - 2%
 - පර්යේෂණ සහ සංවර්ධන - 1%
2. ස්ථාපිත ප්‍රමුඛතා අනුපිළිවෙලක් මත පදනම්ව, අතීත වගකීම් මත ඇති වූ ඕනෑම ගෙවීම් අදාළ ආවරණයෙන් ලබා ගත යුතුය.
3. දැනටමත් ආයෝජනය කර ඇති (ගිලුණු පිරිවැය) ක්‍රියාත්මක වන ව්‍යාපෘති සලකා බැලිය යුත්තේ අදාළ ව්‍යාපෘතියේ වර්තමාන අවශ්‍යතාවය, එහි ඉතිරි ආයෝජනය සහ අඩු වියදම් විකල්පයන් මත පදනම්ව ව්‍යාපෘති ඇගයීමක් සහ ආර්ථික සමාලෝචනයක් මගින් පමණි.
4. නියමිත ආර්ථික/පිරිවැය අධ්‍යයනයන් මත පදනම්ව මාර්ග හෝ දුම්රිය සම්බන්ධතා නැතිවීම මත අලුතින් ඇති වන සේවා අවශ්‍යතා, හදිසි අලුත්වැඩියාවන් සහ අත්‍යවශ්‍ය ජාල සංවර්ධනයන් ප්‍රමුඛතාවයක් ලෙස සලකනු ලැබේ.
5. ඩොලර් මිලියන 10කට වැඩි වටිනාකමක් ඇති ඕනෑම ව්‍යාපෘතියක් සලකා බලනු ලබන්නේ එහි අවශ්‍යතාවය ජාතික ක්‍රමසම්පාදන දෙපාර්තමේන්තුව විසින් අනුමත කරන ලද අදාළ ජාතික, කලාපීය හෝ නාගරික ප්‍රවාහන අධ්‍යයනයක ස්ථාපිත කර ඇතිනම් පමණි. මෙම කාර්යය සඳහා, ජපන් අන්තර්ජාතික සහයෝගීතා ආයතනය විසින් අරමුදල් සපයන ලද CoMTrans අධ්‍යයනය සහ ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය සහ මොරටුව විශ්ව විද්‍යාලය විසින් 2015 දී කරන ලද එහි සමාලෝචනය බස්නාහිර පළාතේ ප්‍රවාහන ආයෝජන මූලික සැලැස්ම වශයෙන් සලකනු ලබන අතර මහනුවර සඳහා 2014 දී ලෝක බැංකුව විසින් අරමුදල් සැපයූ මහනුවර ප්‍රවාහන වැඩිදියුණු කිරීමේ අධ්‍යයනය ද යාපනය, අනුරාධපුරය, ගාල්ල යනාදී නගර සඳහා සිදු කරන ලද අනෙකුත් අදාළ අධ්‍යයනයන් ද වේ. ව්‍යාපෘතිය ජාතික භෞතික සැලැස්මේ ඉලක්ක සහ අරමුණු සඳහා ද දායක විය යුතු ය.
6. පුද්ගලික සිට පොදු ප්‍රවාහනය දක්වා, මෝටර් රථ ප්‍රවාහනය සිට මෝටර් රථ නොවන ප්‍රවාහනය දක්වා මෙන්ම මාර්ගයේ සිට දුම්රිය දක්වා ද සංවලනය සක්‍රීයව මාරුවීමක් පෙන්නුම් කරන ව්‍යාපෘති සඳහා ප්‍රමුඛතාවය දෙනු ලැබේ.

ප්‍රමුඛතා නිර්ණායක

ක්ෂේත්‍රය	නිර්ණායක	බර තැබීම	ව්‍යාපෘතිය	
			ලකුණු	සටහන්
ව්‍යාපෘතියේ වැදගත්කම		40%	0.0%	
	සංවලනය පුද්ගලික ප්‍රවාහනය සිට පොදු ප්‍රවාහනය දක්වා සක්‍රියව මාරු කිරීම	10%		
	මාර්ග ප්‍රවාහනයේ සිට දුම්රිය ප්‍රවාහනය දක්වා සංවලනය සක්‍රියව මාරු කිරීම	9%		
	සංවලනය මෝටර් ප්‍රවාහනයේ සිට මෝටර් රථ නොවන ප්‍රවාහනය දක්වා සක්‍රියව මාරු කිරීම	3%		
	අලුත්වැඩියා කිරීම සහ නඩත්තු කිරීම	8%		
	අස්ථානගත වූ සබැඳි වැඩිදියුණු කිරීම	4%		
	අත්‍යවශ්‍ය ජාල සංවර්ධනය	4%		
	වෙනත් සංවලන විකල්ප අධ්‍යයන? එසේ නම්, ඒවා සඳහන් කරන්න	2%		
සංවලනය සම්බන්ධ ව්‍යාපෘතියේ ප්‍රතිඵල		25%	0.0%	
	මහින්	15%	0.0%	
	ගමන් කාලය ඉතිරි වීම	4%		
	විශ්වසනීයත්වය	2%		
	නියමිත වේලාවට පැමිණීම සහතික කිරීම	2%		
	අනතුරුවලට ඇති අවදානම අඩු කිරීම	2%		
	ගමන් වියදම් අඩු වීම	2%		

ක්ෂේත්‍රය	නිර්නායක	බර තැබීම	ව්‍යාපෘතිය	
			ලකුණු	සටහන්
	වාහන මෙහෙයුම් වියදම් ඉතිරි වීම	3%		
	සුවපහසුව වැඩි වීම	1%		
	සේවා සැපයුම්කරු	10%	0.0%	
	පවතින වත්කම් භාවිතය වැඩි වීම	1%		
	බහුවිධතාවය ප්‍රවර්ධනය කිරීම	1%		
	මෙහෙයුම් වියදම් ඉතිරි කිරීම	2%		
	ආදායම වැඩි වීම	3%		
	අදාළ වත්කම්වල තිරසාර බව සහතික කිරීම	2%		
	සංඛ්‍යාතය වැඩි වීම	1%		
රටේ ආර්ථිකයට අදාළ ව්‍යාපෘතියේ ප්‍රතිඵල		15%	0.0%	
	ආනයනය සෘජුවම අඩු කළ හැකිය	3%		
	අපනයන සෘජුවම වැඩි කළ හැකිය	3%		
	නව රැකියා අවස්ථා උත්පාදනය කළ හැකිය (ව්‍යාපෘති කාලයෙන් පසු)	2%		
	විදේශීය සෘජු ආයෝජන/ පෞද්ගලික ආයෝජන රට වෙත බලමුලු ගැන්වීම	3%		
	දිරිඳුතාවය අඩු කිරීම සඳහා සහායවීම	2%		
	දේශගුණික විපර්යාස අඩු කිරීම	2%		
		5%	0.0%	

ක්ෂේත්‍රය	නිර්නායක	බර තැබීම	ව්‍යාපෘතිය	
			ලකුණු	සටහන්
විද්‍යාව, තාක්ෂණය සහ නවෝත්පාදන යොදා ගැනීම	තත්‍ය කාලීන මාර්ග සංවලනය, තත්‍ය කාලීන පොදු ප්‍රවාහන තොරතුරු / දත්ත,	2%		
	පොදු ප්‍රවාහනයේ දී ඩිජිටල් ගෙවීම්	1%		
	බුද්ධිමත් රථවාහන සංඥා	1%		
	වාහන බෙදා ගැනීම (ඉල්ලුම මත ධාවනය වන නමාශීලී මහ සැකසුම සහ වාහනවල නමාශීලී කාර්ය සටහන්)	1%		
පිරිවැය සහ මූල්‍යකරණය		10%	0.0%	
	මුළු ඇස්තමේන්තුගත පිරිවැය (ක්‍රියාත්මක වැඩ නම්, මේ වන විට ඉතිරි වැඩ සඳහා ඇස්තමේන්තුගත මුළු පිරිවැය)			
	2024 - 2027 කාලය සඳහා වාර්ෂික ප්‍රතිපාදන අවශ්‍යතාවය			
	නිසි අරමුදල් මූලාශ්‍රයක් තිබේද? ඔව් නම්, අරමුදල් මූලාශ්‍රය සඳහන් කරන්න (ඔව් නම් 5%)	5.0%		
	2023/03/31 දක්වා අතැති බිල්පත් (ඉදිකිරීම් සහ ඉඩම් අත්පත් කර ගැනීම සඳහා වන්දි වෙන් වෙන් වශයෙන්)			
	ව්‍යාපෘති යෙදවුම් ලෙස ආනයනික භාණ්ඩයක් අවශ්‍යද? (නැත නම් - 3% , ඔව් නම් 0)	3.0%		
	ආනයනික භාණ්ඩ ලබා ගන්නේ කෙසේද?			
	<ul style="list-style-type: none"> ව්‍යාපෘතිය / ක්‍රියාත්මක කිරීමේ නියෝජිතායතනය විසින් සෘජුවම ආනයනය කරනු ලැබේ 			
	<ul style="list-style-type: none"> දේශීය වෙළෙඳපොළෙන් මිල දී ගනු ලැබේ (වෙනත් සැපයුම්කරුවෙකු විසින් ආනයනය කර ඇත) 			
	ව්‍යාපෘතිය සඳහා (ඕනෑම යෙදවුමක් ආනයනය කිරීම සඳහා) 2024-2027 කාලය සඳහා විදේශ මුදල් අවශ්‍යතාවය?			

ක්ෂේත්‍රය	නිර්නායක	බර තැබීම	ව්‍යාපෘතිය	
			ලකුණු	සටහන්
	විදේශ මුදල් ප්‍රභවයන්			
	<ul style="list-style-type: none"> සංවර්ධන හවුල්කරු විසින් සපයනු ලැබේ 	2.0%		
	<ul style="list-style-type: none"> දේශීය වෙළෙඳපොළෙන් අපේක්ෂා කෙරේ. (උදා. දේශීය බැංකු) 			
ව්‍යාපෘතිය දැනට ක්‍රියාත්මක වෙමින් පවත්නා ව්‍යාපෘතියක් නම්,		5%	0.0%	
	2023/03/31 දිනට ප්‍රගතිය (මූල්‍ය හා භෞතික යන දෙකම) - (භෞතික ප්‍රගතිය 80% ට වඩා වැඩි නම්, සම්පූර්ණ ලකුණු වෙන් කරන්න)	2.0%		
	රට මුහුණ දී ඇති වත්මන් ආර්ථික තත්ත්වය සලකා බලා ඉතිරි ක්‍රියාකාරකම් සඳහා කිසියම් ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමක් (උදා. විෂය පථය අඩු කිරීම, විකල්ප හඳුන්වා දීම වැනි) තිබේද? ඔව් නම් කෙටියෙන් විස්තර කරන්න	2.0%		
	විකල්ප තිබේ නම්, නව නිශ්චිත යෝජනා සකස් කර තිබේද සහ පිරිවැය කොපමණද?			
	ඉතිරි වැඩ සඳහා "පිරිවැය අඩු කිරීමේ පියවර" හඳුනා ගැනීමට කිසියම් අධ්‍යයනයක් කර තිබේද, ඔව් නම්, කෙසේද (ඔව් නම් 10 දෙනන්, නැත නම් - 0)	1.0%		
එකතුව		100%	0.0%	
	ශ්‍රේණිය			

මාර්ග ආශ්‍රිත ව්‍යාපෘති ප්‍රමුඛතාවයේ ප්‍රතිඵල

ඇමුණුම IV :

ප්‍රමුඛතා අනුපිළිවෙල	ව්‍යාපෘතියේ නම	මුළු ඇස්තමේන්තුගත පිරිවැය (TEC) (රු. මි)	කාල සීමාව (සිට... දක්වා...)	අරමුණු	ප්‍රගතිය	
					භෞතික	මූල්‍ය
1	මහනුවර බහුවිධ ප්‍රවාහන පර්යන්ත සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය	16,039	2021.12.31 - 2025.05.31	1. සම්බන්ධතාවය, සංවලනය සහ ප්‍රවේශ්‍යතාව වැඩි දියුණු කිරීමට 2. ගමන් කාලය අඩු කිරීමට 3. වාහන මෙහෙයුම් පිරිවැය අඩු කිරීමට	6.40%	>1%
2	මාර්ග නඩත්තුව	වාර්ෂික	2023.01.01 - 2023.012.31		45%	31%
3	අබලන් වූ පාලම්	වාර්ෂික	2023.01.01 - 2023.12.31		49%	43%
4	හංගේරියානු සහනදායී ණය (Hungarian Tide Aid Loan.) පහසුකම් යටතේ මෘදු ණය යෝජනා ක්‍රමය (කොහුවල සහ ගැටලේ ගුවන් පාලම් දෙකක් සැලසුම් කොට ඉදි කිරීම)	11,536	2021.08.16 - 2023.10.16		61%	52%
5	කොම්පක්ස්විදියේ ගුවන් පාලම් 02ක් ඉදි කිරීම	9,133	2021.06.07 - 2023.05.10		69%	68%
6	පුළුල් කිරීමේ සහ වැඩිදියුණු කිරීමේ වැය ශීර්ෂය	වාර්ෂික	2023.01.01 - 2023.12.31		33%	22%
7	කුළුණු මත ඉදි කෙරෙන වරාය පිවිසුම් අධිවේගී මාර්ගය	55,817	2019.03.13 - 2025.06.30		59%	20%

ප්‍රමුඛතා අනුපිළිවෙල	ව්‍යාපෘතියේ නම	මුළු ඇස්තමේන්තුගත පිරිවැය (TEC) (රු. මි)	කාල සීමාව (සිට... දක්වා...)	අරමුණු	ප්‍රගතිය	
					භෞතික	මූල්‍ය
8	මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘති අංශය - 1	176,785	2020.09.15 - 2024.09.14		36%	4%
9	ඒකාබද්ධ මාර්ග ආයෝජන වැඩසටහන	135,900	2014.09.01 - 2024.03.31		88%	20%
10	අන්තර්ගතිකව සම්බන්ධිත සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය (ICDP)	54,300	2021.10.01- 2026.10.01		33%	16%
11	ඒකාබද්ධ මාර්ග ආයෝජන වැඩසටහන (I Road 2 Program)	184,382	2017.06.01 - 2027.06.01		67%	1.12%
12	SPMU - පාලම් 25 ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය	6,960	2015.09.07 - 2022.09.14		P I - 100% , P II - 100%, P III - 90.5%	>1%
13	බදුල්ල සිට වෙන්කල්අඩ් දක්වා මාර්ගය වැඩි දියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය	SFD - 13,550 OFID - 16,949	2017.01.17 - 2022.05.31		P I - 100%	SFD - >1% OFID - 16%
14	මධ්‍යම අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතිය - 3 කොටස	129,897	2016.01.01 - 2024.06.30		සිවිල් කාර්යයන් - 2.9%	14%
15	දේශීය බැංකු අරමුදල් සහ ග්‍රාමීය මාර්ග ව්‍යාපෘතිය යටතේ ප්‍රධාන මාර්ග සහ අධිවේගී මාර්ග වෙත ප්‍රවේශ වීමට විකල්ප මාර්ග කිලෝ මීටර් 100,000 ක් සංවර්ධනය කිරීම	400,000	2020.04.17 - 2024.12.31		56%	39%

ප්‍රමුඛතා අනුපිළිවෙල	ව්‍යාපෘතියේ නම	මුළු ඇස්තමේන්තුගත පිරිවැය (TEC) (රු. මි)	කාල සීමාව (සිට... දක්වා...)	අරමුණු	ප්‍රගතිය	
					භෞතික	මූල්‍ය
16	ජාත්‍යන්තර සංවර්ධනය සඳහා වන ඔපෙක් අරමුදල (OFID-1) මගින් අරමුදල් සපයන ජාතික මාර්ග වැඩි දියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය	7,035	2013.06.01 - 2024.02.02	1. සම්බන්ධතාවය, සංවලනය සහ ප්‍රවේශ්‍යතාව වැඩි දියුණු කිරීමට 2. ගමන් කාලය අඩු කිරීමට 3. වාහන මෙහෙයුම් පිරිවැය අඩු කිරීමට	91%	47%
17	ජාත්‍යන්තර සංවර්ධනය සඳහා වන ඔපෙක් අරමුදල (OFID-2) මගින් අරමුදල් සපයන කොළඹ ජාතික මහාමාර්ග ව්‍යාපෘතිය	23,110	2003.12.01 - 2023.07.30		98%	42%
18	ජාත්‍යන්තර සංවර්ධනය සඳහා වන ඔපෙක් අරමුදල (OFID-3) මගින් අරමුදල් සපයන බස්නාහිර පළාත් මාර්ග සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය	5,600	2017.10.01 - 2023.05.30		99%	97%
19	මාර්ග (Road Corridor) ය ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීමේ ව්‍යාපෘති (OFID-4)	7,600	2022.10.17 - 2024.12.26		3.60%	31%
20	සංවර්ධනය සඳහා වූ සෞදි අරමුදල (SFD) යටතේ මාර්ග ජාල සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය පුනරුත්ථාපනය කිරීම සහ වැඩි දියුණු කිරීම	9,755	2013.06.05 - 2023.04.30		100%	99%
21	ගාලු පාරට සමාන්තර සමුද්‍රීය මාර්ගය (මැරීන් ඩ්‍රයිව්) පානදුර දක්වා දීර්ඝ කිරීම	5,346			සිවිල් කාර්යයන් - 92%	100%
22	මහනුවර උමං මාර්ග ඉදි කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය (KTCP)	50,461	2021.09.01 - 2027.12.01		2.50%	>1%
23	ප්‍රවාහන සම්බන්ධතා සහ වත්කම් කළමනාකරණ ව්‍යාපෘතිය	1,545	2016.05.09 - 2023.08.31		87%	19%

ප්‍රමුඛතා අනුපිළිවෙල	ව්‍යාපෘතියේ නම	මුළු ඇස්තමේන්තුගත පිරිවැය (TEC) (රු. මි)	කාල සීමාව (සිට... දක්වා...)	අරමුණු	ප්‍රගතිය	
					භෞතික	මූල්‍ය
24	චීන EXIM බැංකුව (හුනාන් ශාඛාව) මඟින් අරමුදල් සපයනු ලබන මධ්‍යම සහ උච්ච පළාත්වල කිලෝමීටර් 64.31 ක මාර්ග පුළුල් කිරීම සහ වැඩි දියුණු කිරීම සහ පාලම් 13 ක් ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම	20,500	2018.11.29 - 2023.03.31		100%	15%
25	රුවන්පුර අධිවේගී මාර්ග ව්‍යාපෘතිය - I අදියර	තාවකාලිකව නවත්වා ඇත				
26	නව කැලණි පාලමේ සිට අතුරුගිරිය දක්වා	තාවකාලිකව නවත්වා ඇත				

ප්‍රමුඛතා අනුපිළිවෙල	ව්‍යාපෘතියේ නම	ක්‍රියාත්මක කිරීමේ නියෝජිතයන්	මුළු ඇස්තමේන්තුගත පිරිවැය (TEC)	කාල සීමාව (සිට... දක්වා...)	අරමුණු	ප්‍රගතිය	
						භෞතික	භෞතික
1	මහ කොළඹ නාගරික ප්‍රවාහන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියේ නගර සංවර්ධන සංරචකය (3K ව්‍යාපෘතිය)	3k	රු. මි. 4980.	2008-2023	පිටත වටරවුම් අධිවේගී මාර්ග කොරිඩෝව සඳහා පුළුල් නගර සැලැස්මක් සංවර්ධනය කිරීම සහ අවශ්‍ය මාර්ග යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය කිරීම.	98%	16%
2	කොළඹ නදාසන්න දුම්රිය කාර්යක්ෂමතාව වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය	CSRП	ඇ.ඩො.මි. 9400	2019.08.20 - 2025.06.30	නිරසාර ආර්ථික සංවර්ධනයට සහාය වීම සඳහා පුද්ගලයින්ගේ සහ භාණ්ඩවල කාර්යක්ෂම, ආරක්ෂිත සහ නිරසාර ගමනාගමනය සාක්ෂාත් කර ගැනීම සඳහා දුම්රිය මෙහෙයුම්වල කාර්යක්ෂමතාව, ආරක්ෂාව සහ නිරසාරභාවය වැඩි දියුණු කිරීම.	55.16%	46.83%

ප්‍රමුඛතා අනුපිළිවෙල	ව්‍යාපෘතියේ නම	ක්‍රියාත්මක කිරීමේ නියෝජිතයන්	මුළු ඇස්තමේන්තුගත පිරිවැය (TEC)	කාල සීමාව (සිට... දක්වා...)	අරමුණු	ප්‍රගතිය	
						භෞතික	භෞතික
3	මාහෝ සිට ඕමන්තේ දක්වා දුම්රිය මාර්ගය ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම		ඇ.ඩො.මි. 91.27	2019.11.29 - 2022.11.29	මෙහෙයුම් වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා මාහෝ සිට ඕමන්තේ දක්වා දුම්රිය මාර්ගය ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම.	61%	60.86%
4	මහනුවර, ජේරාදෙණිය සහ කඩුගන්නාව දුම්රිය මාර්ග සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය	SLR	රු.මි. 200	2023.01.01 - 2023.12.31	දුම්රිය මගී සහ භාණ්ඩ ප්‍රවාහන සේවය වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා යටිතල පහසුකම් වැඩිදියුණු කිරීම	30%	48%
5	දුම්රිය ස්ථාන ගොඩනැගිලි ව්‍යාපෘතිය වැඩිදියුණු කිරීම	SLR	රු.මි. 50	2023.01.01 - 2023.12.31		30%	48%
6	කැලණිය දුම්රිය පාලම් ව්‍යාපෘතිය	SLR	රු.මි. 25			-	33%
7	සංඥා සහ සන්නිවේදන පද්ධතිය නඩත්තු කිරීම	SLR	රු.මි. 1000	2023.01.01 - 2023.12.31		48%	21%
8	රෝලිං කොටස් නඩත්තු කිරීම - ප්‍රධාන අලුත්වැඩියාවන්	SLR	රු.මි. 3000	2023.01.01 - 2023.12.31		35%	29%
9	රෝලිං කොටස් නඩත්තු කිරීම - සුළු අලුත්වැඩියාවන්	SLR	රු.මි. 2000	2023.01.01 - 2023.12.31		49%	32%
10	දුම්රිය මාර්ග පුනරුත්ථාපනය	SLR	රු.මි. 4000	2023.01.01 - 2023.12.31		41%	45%

ප්‍රමුඛතා අනුපිළිවෙල	ව්‍යාපෘතියේ නම	ක්‍රියාත්මක කිරීමේ නියෝජිතායතනය	මුළු ඇස්තමේන්තුගත පිරිවැය (TEC)	කාල සීමාව (සිට... දක්වා...)	අරමුණු	ප්‍රගතිය	
						භෞතික	භෞතික
11	CSTE ගොඩනැගිල්ල ඉදිකිරීම සහ ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම	SLR	රු.මි. 27.47	2023.01.01 - 2023.12.31		15%	3%
12	අනෙකුත් පාර්ශවයන් උදෙසා කරන ලද වැඩ	SLR	රු.මි. 136.35	2023.01.01 - 2023.12.31		30%	16%
13	හරස් මාර්ග ආරක්ෂණ ස්ථාපනය කිරීම	SLR	රු.මි. 100	2023.01.01 - 2023.12.31		35%	0.03%
14	කැළණිවැලි මාර්ගය	SLR	රු. මි. 12 Rs	2023.01.01 - 2023.12.31		30%	36%
15	සිසු සැරිය - (පාසල් බස් සේවය)	NTC	රු. මි. 2000	2005 සිට ආරම්භ කර අඛණ්ඩ ව	පාසල් සිසුන්ට උදාසන පාසලට පැමිණ පාසල නිම වී නිවසට පැමිණීමට ප්‍රවාහන පහසුකම් සලසා දීම	සේවා 1638	274.285 + 257.00 අතැති බිල්පත් (13.7%)
16	ගැමි සැරිය - (ග්‍රාමීය බස් සේවය)	NTC		2005 සිට ආරම්භ කර අඛණ්ඩ ව	වෙනත් පොදු ප්‍රවාහන පහසුකම් නොමැති ජනතාවට පොදු ප්‍රවාහන බස් සේවාවක් ලබා දීම	නව සේවා 5ක් ආරම්භ කිරීමට ක්‍රියාවලිය සිදුවෙමින් පවතී	
17	නිසි සැරිය - (රාත්‍රී සහ උදෑසන බස් සේවය)	NTC		2005 සිට ආරම්භ කර අඛණ්ඩ ව	රාත්‍රී කාලයේ සහ හිමිදිරි උදෑසන පොදු ප්‍රවාහන බස් සේවාව ලබා දීම	සේවා 256	

ප්‍රමුඛතා අනුපිළිවෙල	ව්‍යාපෘතියේ නම	ක්‍රියාත්මක කිරීමේ නියෝජිතායතනය	මුළු ඇස්තමේන්තුගත පිරිවැය (TEC)	කාල සීමාව (සිට... දක්වා...)	අරමුණු	ප්‍රගතිය	
						භෞතික	භෞතික
18	බස් පුනරුත්ථාපනය (බස් රථ 200 - අදියර 01)	SLTB	රු. මි. 1000 (ඇස්තමේන්තුගත මුදල)	2023.02.02 - 2023.12.31	බස් රථ ඇණියේ නිරසාර පැවැත්ම	80%	0.50%
19	බස් රථ 600 ක් ප්‍රසම්පාදනය	SLTB	රු. මි. 4,056	2019-2023		80%	33%