දකුණු පළාත් මාර්ගස්ථ මගී ප්‍රවාහන අධිකාරිය

SPRPTA

උපායමාර්ගික සැලැස්ම(සංශෝධිත)
மூலோபாய திட்டம்
Strategic plan

2023 - 2025

අංක 67, ලේන්බාන් වීදිය,කොටුව, ගාල්ල.
091 2234237-091 2227073-74
www.sprpta.lk
sprptaho@gmail.com

පෙළගැස්ම

01. පටුන 1 - 3

02. විධායක සාරාංශය 4 - 8

03. සංක්ෂිප්ත හා අක්ෂර 9

04. වගු/සංඛ්‍යා/ප්‍රස්ථාර ලැයිස්තුව 9

4.1 වගු ලැයිස්තුව 9

4.2 සංඛ්‍යා ලැයිස්තුව 9

4.3 ප්‍රස්ථාර ලැයිස්තුව හා ඇමුණුම් ලැයිස්තුව 9

01 පරිච්ජේදය

ආයතනයේ පසුබිම, යහපාලනය,බලතල, කාර්යයන් හා විකාශය 10 - 11

1.1 ආයතනයේ පසුබිම හා යහපාලනය 12 - 13

1.2 බලතල 13 - 14

1.3 කාර්යයන් 14

1.4 විකාශය 15 - 21

1.5 අප ආ ගමන්මග 22 - 26

02 පරිච්ජේදය

උපායමාර්ගික දිශානතිය 27

2.1 දැක්ම 27

2.2 මෙහෙවර 27

2.3 අගයන් 28

2.4 ප්‍රමුඛතා ප්‍රදේශයන් 29

2.5 අභිමතාර්ථ 29

2.6 කාර්ය සාධන දර්ශක 30-32

2.7 විස්තරාත්මක උපායමාර්ගීක ක්‍රියාකාරී සැලසුම 32 - 37

2.8 ප්‍රතිපත්තින් 38

2.9 ආයතනික උපාය මාර්ග 39

2.10 මුලධර්ම හා නියමයන් 40

2.11 තිරසර සංවර්ධන ඉලක්ක 41 - 42

2.12 ඉම් සලකුණු 43

2.13 හර පද්ධතින් 44 – 46

03 පරිච්ඡේදය

ආයතනයේ අභ්‍යන්තර පරිසරය හා අවස්ථානුකූල විශ්ලේෂණය		47
3.1	සංවිධාන ව්‍යුහය හා ආයතන පරිසරය	48 - 49
3.2	මානව සම්පත (කාර්ය මණ්ඩලය)	50
3.3	ස්ථාවර වත්කම් ලේඛනය	51
3.4	අළෙවිකරණය	52
3.5	මූල්‍ය	52 - 53

04 පරිච්ඡේදය

බාහිර විශ්ලේෂණයන් සිදුකිරිම (PESTLE)මගින්		54
4.1	දේශපාලනික	55
4.2	ආර්ථික	55 - 56
4.2.1	බලපත්‍ර ගාස්තු	56
4.3	සමාජීය, සංස්කෘතික, පරිසරය	56 - 57
4.4	තාක්ෂණය	57
4.5	පාරිසරික	57
4.6	නීතිමය පරිසරය	58 - 59

05 පරිච්ඡේදය

පසුගිය වසර තුනක කාර්ය සාධන සමාලෝචනය		60
5.1	වර්තමාන තත්ත්වය	61 - 62
5.2	මෙහෙයුම් සමාලෝචනය	62 - 78
5.3	මූල්‍ය සමාලෝචනය	79 - 87
5.4	මූල්‍ය පුරෝකථනය	88 - 92

06 පරිච්ඡේදය

6.1	අභ්‍යන්තර විශ්ලේෂණය සිදුකිරීම	93
6.2	ශක්තින්	94 - 95
6.3	දුර්වලතා	95
6.4	අවස්ථා	96
6.5	තර්ජන	96 - 97
6.6	පස් අවුරුදු උපාය මාර්ගීක සංවර්ධන සැලැස්ම (වාර්ෂික ක්‍රියාකාරි සැලැස්ම අනුව)	98 -
6.7	පස් අවුරුදු අයවැය සැලැස්ම (වාර්ෂික අයවැය සැලසුම අනුව)	- 124

07 පරිච්ඡේදය

ක්‍රියාත්මක කිරීමේ විධිවිධාන		127

7.1	සංවිධාන කටයුතු ක්‍රියාත්මක කිරීම	128 - 131
7.2	ක්‍රියාත්මක කිරිමේ ප්‍රවේශය	132
7.3	සහභාගිත්වය	133
7.4	ක්‍රියාත්මක කිරීමේ කණ්ඩායම්, ආකෘති, විසඳුම්	134 - 136
08	**පරිච්ජේදය**	
උපායමාර්ග සමාලෝචන ඇගැයීම හා පාලනය		137
8.1	කාර්ය සාධන ඇගැයීම් අධීක්ෂණය හා පාලනය කිරීම	138 - 139
8.2	ඇගැයීම	139
8.3	සමාලෝචන	140
8.4	පාලනය	141 - 142
8.5	අඛණ්ඩ සැලසුම් කරණය	142
8.6	විගණනය	143
8.7	මාසික ප්‍රගති වාර්තා, ආකෘති, කාලරාමු	143
8.8	විස්තරාත්මක ක්‍රියාකාරි සැලැස්ම(ප්‍රතිශතයක් ලෙස)	144 - 152
8.9	කාර්ය සාධන ඇගයීමේ ආකෘතිය	152 - 156
ඇමුණුම්		
1	අපේක්ෂිත ක්‍රියාකාරි සැලැස්ම 2023	157 - 163
2	වාර්ෂික සංවර්ධන සැලැස්ම 2023	164 - 169

විධායක සාරාංශය

13 වන ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථා සංශෝධයෙහි පළාත් සභා ලැයිස්තුවෙහි 08 වන වගන්තිය ප්‍රකාරව "පළාත තුල මාර්ග ඔස්සේ මෝටර් රථ යටතේ මගීන් ගෙනයාමේ සේවා සහ භාණ්ඩ ගෙන යාමේ සේවා පළාත් සභාව සතු කාර්යයක් වන්නේය" යන ව්‍යවස්ථාමය බලය යටතේ දකුණු පළාත් සභාව විසින් 1996 අංක 02 දරණ ප්‍රඥප්තිය යටතේ දකුණු පළාත් මාර්ගස්ථ මගී ප්‍රවාහන අධිකාරිය 1997 ජනවාරි 01 දින සිට පිහිටුවා තිබේ. මෙම ප්‍රඥප්තිය නැවත කාලීන අවශ්‍යතාවයන් මත 2009 අංක 01 දරණ සංශෝධිත ප්‍රඥප්තිය යටතේ සංශෝධනය කර ඇති අතර දකුණු පළාතේ පොදු මගී ප්‍රවාහන සේවා නියාමනය කරමින් රාජ්‍ය හා පෞද්ගලික බස් ධාවකයින්ගේ දායකත්වය මත ප්‍රශස්ථ මගී ප්‍රවාහන සේවාවක් දකුණු පළාත තුල මගී ජනතාවට ලබාදීමේ ප්‍රමුඛ අරමුන මෙම අධිකාරියෙහි දැක්ම වන්නේය

මින් දෛනිකව දකුණු පළාත තුල බස් නැවතුම් පොලවල් 42 ක් කළමනාකරණ කිරීමත් විද්‍යාත්මක ඒකාබද්ධ කාල සටහන් ක්‍රමය යටතේ ගමන්වාර 14406 ක් දෛනිකව ක්‍රියාත්මක කරවීමත් සිදු කරනු ලැබේ. එසේම මේ හා සම්බන්ධ කාර්යයන් නියාමනය කරමින් දෛනිකව මගින් ලක්ෂ 08 ත් 15 ත් අතර ප්‍රමාණයකට අවශ්‍ය පහසුකම් සැපයීමත් ඒ හා බැඳි පවතින සමස්ථ ක්‍රියාවලින් පරිපාලනය කිරීමක් සිදු කෙරේ. ඒ යටතේ ප්‍රවාහන ජාලය භෞතික සංවර්ධනයට අදාලව බස් නැවතුම් පොල ඉදිකිරිම, අංගන නඩත්තු කිරිම, මහජන අවශ්‍යතා මත විදුලිය, ජලය, ආරක්ෂණ සේවා පවත්වා ගෙන යාමත්, ක්ෂේත්‍රයේ සංවර්ධනයට අවශ්‍ය වැසිකිළි, කැසිකිළි සනීපාරක්ෂක වැනි මූලික අවශ්‍යතා සම්පූර්ණ කිරීමත් ඇතුළුව එම සේවාවන්ට අවශ්‍ය පහසුකම් සැපයීමක් සිදු කෙරේ. එසේම ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ සංවර්ධනය සඳහා පළාත් සභා මට්ටමින් හා ජාතික වශයෙන් ප්රවාහන ප්‍රතිපත්තින් සැකසීමට දායක වෙමින් ගුණාත්මක ප්‍රවාහන ජාලයක් සඳහා ප්‍රශස්ථ විසඳුම් මෙන්ම ක්ෂේත්‍රයේ අනාගත සංවර්ධනය සඳහා නවෝත්පාදනය හා පර්යේෂණ සිදු කිරීමත් සිදුකෙරේ.

ඒ අනුව මෙම ක්‍රියාදාමයන් යටතේ මේ වන විට දකුණු පළාත තුල ලංකාවේ අනෙකුත් පළාත්වලට සාපේක්ෂව බස් නැවතුම් පොලවල් 98% ඉදිකර අවසන්ව ඇති අතර තවදුරටත් ඉදිකිරීමට ඇති බස් නැවතුම් පොලවල් 2% ක ප්‍රමාණය සැලසුම් ගත ඉදිරි පස් වසරෙහි ආරම්භක වර්ෂයන්හි ඉදිකොට ජනතා අයිතියට පත්කිරීමට අපේක්ෂා කෙරේ. එසේම මෙයට සමගාමීව පොදු ප්‍රවාහන සේවා අධීක්ෂණය හා විධිමත් කිරීම සඳහා හඳුන්වාදී ඇති 284 කින් යුත් CCTV කැමරා පද්ධතිය අපේක්ෂිත අරමුණු සියල්ල සපුරා ගනිමින් ක්‍රියාත්මක වන අතර ඉන් නීතිය හා සාමය ඇතුළු අනෙකුත් සෑම අංශයකම ආරක්ෂාව හා ගුණාත්මක බව වර්ධනයට හේතු වී තිබේ.

එය තවදුරටත් වර්ධනය කරමින් පවතින කැමරා 242 ට අමතරව 2025 වර්ෂය වන විට තවත් කැමරා අවශ්‍යා වන ස්ථාන සියල්ලටම එක් කරමින් කැමරා 300 කින් යුත් පූර්ණ පද්ධතියක් දක්වා පරිවර්ථනය කිරීමට සැලසුම් කර තිබේ. එසේම විදුලි පිරිවැය ආවරණය කර ගනිමින් බස් නැවතුම්පොල සියල්ලද රාජ්‍ය ප්‍රතිපත්තියට අනුව සූර්ය බලයෙන් බලගැන්වීද අනාගත සැලසුම් අතර ප්‍රමුඛ වේ.

ඒ යටතේ විශාල පරාසයක විහිදෙන ආයෝජන මූලාශ්‍රක් වන බස් නැවතුම්පොල වහල භාවිතා කොට සූර්ය පැනල සවිකිරිම තවදුරටත් ප්‍රවර්ධනය කිරීමටත් 2025 වන විට බස් නැවතුම්පොල සියල්ලට අවශ්‍යා සම්පූර්ණ විදුලි බලය සූර්ය බලයෙන් ලබා ගැනීමට අපේක්ෂා කෙරේ. මීන් මසකට මෙගා වොට් පහක් ජනනය කොට එහි විදුලි පිරිවැය සම්පූර්ණයෙන් ආවරණය කොට මාසයකට ලක්ෂ 3 ක අතිරේක ආදායමක් ලබා ගැනීමත් අපේක්ෂා කෙරේ.

මීට අමතරව පොදු ප්‍රවාහන සේවා ප්‍රවර්ධනය කිරීම සඳහා දැනට අත්‍යවශ්‍යා අංගයක් ලෙස ප්‍රතිපත්ති සම්පාදකයින් ඇතුළුව පළාත් පාලන ආයතන විසින් හදුනාගෙන නොමැති එහෙත් ප්‍රවාහන කළමනාකරණයට අත්‍යාවශ්‍යා වන රථගාල් නගර මධ්‍යයේ ඇති ප්‍රධාන බස් නැවතුම් පොල ආශ්‍රිතව ඇති කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය ඉදිරි පස් වසර තුල තවත් වේගවත් කිරීමටත් ඒ යටතේ දැනටම ඉදිකර ඇති එකී පද්ධතිවලට අමතරව ඉඩකඩ ඇති බස් නැවතුම්පොල සියල්ලෙහි රථගාල් ඉදිකිරීමටද සැලසුම් කර තිබේ. ප්‍රවාහන සේවා විධිමත් කිරීම යටතේ මගීන්ගේ දුර හා කාලය අතර පරතරය අඩු කිරීම සඳහා සංවර්ධනය වූ මාර්ග 73 ක් යටතේ ධාවන කාලය අඩුකිරීම දැනටම ක්‍රියාත්මක කර තිබේ.එසේම මේ යටතේ සංවර්ධනය වන සෑම මාර්ගයකම මෙම වැඩසටහන මෙම කාලසීමාව තුල ක්‍රියාත්මක කිරීමටත් සැලසුම් කර තිබේ. මේ තුලින් මසකට තවත් මිනිස්පැය මිලියන 7 ක් රටට ඉතුරු කිරීම අධිකාරියේ අපේක්ෂාව වේ. මගී මහජනතාව සඳහා වැඩි පහසුකම් සැපයීම සඳහා විධිමත් වැසිකිළි පද්ධති ඉදිකිරීමේ ව්‍යාපෘතිය යටතේ වදුරඹ, කඹුරුපිටිය, අම්බලන්තොට, තිස්සමහාරාම ඉදිකිරිම මේ වන විට අවසන්ව ඇති අතර එම වැසිකිලි ඒකක තවත් 04 ක් සකසමින් එම ව්‍යාපෘතියද 2025 වන විට සම්පූර්ණයෙන් අවසන් කිරීමට අපේක්ෂා කෙරේ. එසේම නවෝත්පාදනයට නැඹුරු වූ ආයතනයක් ලෙස ජනතාවට සුවිශේෂි පහසුකම් සපයමින් ගමනා ගමනයේදී දුර හා කාලය අතර පරතරය අවම කිරීම සඳහා ලංකාවේ ගොඩනගා ඇති පුළුල්ම තොරතුරු පද්ධතිය වන eagle eye තොරතුරු පද්ධතිය හා www.sprpta.lk අධිකාරියේ වෙබ් අඩවිය තවදුරටත් පහසුකම් සහිතව නවීකරණය කිරීමටත් සැලසුම් කර ඇති අතර Google වැනි ජාත්‍යාන්තර පද්ධති හා එක්වෙමින් සුවිශේෂ පහසුකම් අතිරේකව ගොඩනැගීමටත් මෙම කාලය තුල සැලසුම් කර තිබේ. සේවාවේ ගුණාත්මක බව වර්ධනය කරමින් සෑම වර්ෂයකම ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන රියදුරු/කොන්දොස්තර පුහුණු වැඩසටහන් හා අභිප්‍රේරණ වැඩසටහන් තවදුරටත් ඉදිරි කාල සිමාව තුල පුළුල් කර ක්‍රියාත්මක කරන අතර දුර්වල සේවක ක්‍රියාකාරිත්වයක් ජනිත විමට හේතුවී ඇති රැකියා සුරක්ෂිතභාවය අහිමි වීම, සමාජ පිලිගැනීම අහිමි වීම වෘත්තිය අයිතිවාසිකම් නොලැබීම යන කරුණ සඳහා විසඳුම් ලබාදීම තෙක් දක්වා එම වැඩසටහන් පුළුල් කර ඉදිරි 05

වසරක කාලය තුල ක්‍රියාත්ක කිරීමට සැලසුම් කර තිබේ. ඔවුන්ගේ අභිප්‍රේරණය හා පවුල්වල සුභ සාධනය සඳහා ක්‍රියාත්මක නැණ ප්‍රදීප ශිෂ්‍යාධාර වැඩසටහන් මෙන්ම ඔවුන් ඇගයීම සඳහා ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන වැඩසටහන් තවත් ව්‍යාප්ත කිරීමට අධිකාරියේ අනාගත අපේක්ෂාව වේ. එසේම ක්ෂේත්‍රයේ සංවර්ධනය සඳහා අඛණ්ඩව නවීන තාක්ෂණය ආදේශ කිරීම අධිකාරියේ දිගු කාලීන උපාය මාර්ගය යටතේ දැනට ක්‍රියාත්මක කර ඇති බස්නැවතම්පොල පරිපාලන පරිගණක පද්ධතිය(දෛනික ලොග් පත්‍ර පරිගණක ආශ්‍රයෙන් නිකුත් කිරීම) ස්වයං පරිපාලන පද්ධතියක් දක්වා (Bus detected) පරිවර්ථනය කිරීම අධිකාරියේ ඉදිරි සැලසුම් අතර ප්‍රධාන කොට තිබේ.

නවෝත්පාදන රාජ්‍ය ආයතන තුල ඉතා සීමිතව සිදුවුවත් දකුණු පළාත් මාර්ගස්ථ මගී ප්‍රවාහන අධිකාරිය නවෝත්පාදන වැඩසටහන් ලෙස ක්‍රියාත්මක කර ඇති ඒකාබද්ධ කාලසටහන් ක්‍රමය ලංකාවට හඳුන්වා දීම, චක්‍රිය කාලසටහන් ක්‍රමය හඳුන්වාදීම බස්නැවතුම්පොල මෙහෙයුම් පද්ධතිය, පරිගණක ආශ්‍රයෙන් කාලසටහන් ප්‍රදර්ශන ආරම්භය, දකුණු පළාතේම තොරතුරු ඇතුළත් eagle eye වැඩසටහන ඇතුළුව බස්නැවතුම්පොල තුළ රථගාල් ඉදි කිරීම ප්‍රථම වතාවට , ලංකාවෙහි බස්නැවතුම්පොල වහල ආයෝජන මූලාශයක් කිරීම මෙන්ම ලංකාවේ විශාලව CCTV කැමරා පද්ධතිය වැනි වැඩසටහන් නිර්මානාත්මකව ක්‍රියාත්මක කර තිබේ. මෙම වැඩසටහන් වෙනත් පලාතක ක්‍රියාත්මක නොවූවද අප ලංකාව තුළ තනිව හෝ හුදකලාව ඉදිරි ගමනක් යාම අප ලැබූ ජයග්‍රණයක් වේ.

එසේම ISO 9001-2015 ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිත සහතිකයත්, ජාතික ඵලදායිතා සම්මානයත් පාර්ලිමේන්තු රාජ්‍ය ගිණුම් කාරක සභාව පිරිනමන ජනාධිපති රන් සම්මානය හා තොරතුරු තාක්ෂණය සම්බන්ධයෙන් ICT සහතිකයක් යන සියළු සම්මාන ලබාගෙන ඇති ලංකාවේ ඇති එකම ප්‍රවාහන නියාමන ආයතනය ද අප අධිකාරියට පමණක් වේ. එය එසේ වුවත් දැනට පවතින සමස්ථ ප්‍රවාහන පද්ධතිය අනාගතයට නොගැලපෙන බව අප හඳුනාගෙන ඇති අතර එය පූර්ණ ප්‍රතිසංවිධානයක් විය යුතු බව අප අධිකාරියේ අනාගත ආකල්පවේ.

එය මහජනතාව ප්‍රවාහනය සම්බන්ධයෙන් බාහිරින් බලා විග්‍රහ කරනු ලබන සරල විග්‍රයට වඩා ප්‍රවාහන විෂය විශාල ගැඹුරක් සහිතව සලකා බැලිය යුතුව ඇති කරුණද වේ. ඒ සඳහා දැනුම ජනතාව අතරව ගෙන යාම මූලිකව සිදුවිය යුතු අතර ඒ සඳහා අධිකාරිය ප්‍රවාහන තක්සලාවක් බවට ඉදිරි වසර තුල පරිවර්තනය කිරීමට ද අපගේ සැලසුම් අතර පවති. මින් පළමු අදියර ලෙස ලස්සන බස්නැවතුම්පොල ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීම සහ රටක් ලෙස මුහුණදිය හැකි වසංගත තත්වයන්ගෙන් මගී ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රය ආරක්ෂා කර ගැනීම අපේක්ෂා කෙරේ.

ප්‍රවාහන ජාලය දියුණු රාජ්‍යන් සංවර්ධිත රාජ්‍යන් ලෙසත් ප්‍රවාහන ජාලය නොදියුණු වීම මත සම්පත් ඌණ උපයෝජනය වන රාජ්‍යන් ඌණ සංවර්ධිත රාජ්‍යන් ලෙසත් හඳුනාගත හැක. එසේම ප්‍රවාහනය අත්‍යවශ්‍ය සේවාවන් අතර ද ප්‍රමුඛ අත්‍යවශ්‍ය සේවාව බවටද පත්වේ. ඒ අනුව එම අත්තිවාරම මත අධ්‍යාපනය සෞඛ්‍ය වැනි අනෙකුත් අත්‍යවශ්‍ය සේවා සියල්ල

ගොඩනැගෙන බව අප රටක් ලෙස මූලිකව තේරුම් ගැනීම අත්‍යවශ්‍ය වේ. මෙම සමස්ථ කරුණු සැලකිමේදී තිරසර සංවර්ධන ඉලක්ක සියල්ලද සෘජුව හෝ වක්‍රව ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍ර හා බැදි පැවතිම යන සාදකය යටතේ අධිකරියෙහි අනාගත සැලසුම් සියල්ලද එකී ඉලක්ක පදනම්ව ගොඩනැගීමට අප ප්‍රමුඛතාවය ලබාදී තිබේ. එහිදි පළාත් සීමාවෙන් ඔබ්බට ගොස් ජාතික වශයෙන් කටයුතු කිරීමද අධිකාරියේ අනාගත වගකීමක් ලෙස සලකා අප ක්‍රියා අපේක්ෂාව වේ.

බී.එම්.ඒ.රාජාකුමාර
අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්
දකුණු පළාත් මාර්ගස්ථ මගී ප්‍රවාහන අධිකාරිය

මෙම උපාය මාර්ගික සැලැස්ම සකස් කිරිම තුලින් ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ ගුණාත්මක සංවර්ධනය සඳහා වාර්ෂිකව දරණු ලබන මුල්‍ය හා භෞතතික සම්පත් ජාතික ප්‍රවාහන ප්‍රතිපත්තින්ට අනුව ප්‍රමුඛතාකරණය යටතේ විධිමත්ව ක්‍රියාත්මක කිරිමත් එහි පොදු පහසුකම් අනාගතයට ගැලපෙන පරිදි සංවර්ධනය කොට, උපරිම වශයෙන් පොදු ප්‍රවාහනයට අදාල ආරක්ෂක ප්‍රමිතින් සංවර්ධනය, ඇතුළුව ආයතන පිරිවැය පාලනය කොට ආදායම් ප්‍රභවයන් සංවර්ධනය කිරිමත් අනාගත ප්‍රවාහන අවශ්‍යතා සපුරාලීමේ දී උපරිම වශයෙන් නවීන තාක්ෂණය භාවිතය තුලින් බාහිරතා අවම කොට ජාතික නිෂ්පාදිතයට වැඩි එකතුවූ වටිනාකමක් ජනිත කිරිමත් මෙම දිගු කාලීන සැලැස්මේ අරමුණු බවට පත්ව තිබේ.

මේ තුලින් දුර හා කාලය අතර පරතරය අවම කොට, දැනට පොදු ප්‍රවාහන සේවා භාවිතා කර ඇති බස් මගී ප්‍රවාහන ප්‍රතිශතය 50% ප්‍රතිශතයක් දක්වා රැගෙන යාමත් ආයතන ශක්තින් වර්ධනය කොට ගෝලීය අරමුණු ලගාකර ගැනිම සඳහා කටයුතු කිරිමත් ඇතුළුව දකුණු පළාතේ ප්‍රවාහන ජාලය රටෙහි තිරසාර සංවර්ධනයට ශක්තියක් වීම මෙහි අභිප්‍රාය කොට පවති.

මෙම සැලස්ම සකස් කිරීමේ දී ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රය හා සම්බන්ධ සම්පත් දායකයින් වෙතින් ප්‍රශ්ණාවලියක් තුලින් ලබාගත් දත්ත හා අමාත්‍යාංශය මට්ටමින් යොමුකොට ඇති යෝජනා මෙන්ම ධාරිතා ප්‍රවර්ධන වැඩසටහන් තුලින් ආයතනයේ නිලධාරින්ගෙන් ලබාගත් යෝජනාවන් සමස්ථ කළමනාකරණ මුලධර්මයම අනුව බර තැබීමෙන් පසු අධිකාරියේ අභීමතාර්ථයන් ලෙස

- භෞතික හා යටිතල පහසුකම් වලින් සංවර්ධනය වු මගීන්ට ප්‍රමුඛ කරගත් ප්‍රශස්ථ ක්ෂේත්‍රයක් ගොඩනැගීම.
- ඩිජිටල්කරණය මත තාක්ෂණය පදනම් කරගත් නව්‍යකරණය වු ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයක් ගොඩනැගීම
- ඵලදායීතාවය හා ගුණාත්මක බව වර්ධනය සඳහා දැනුම්,ආකල්ප හා කුසලතා වලින් පරිපුර්ණ වු සම්බන්ධිත පාර්ශවයන් ඇතිකිරිම.
- ආයතන ධාරිතාවය, යහපාලනය හා තිරසර සංවර්ධන අරමුණු පාදක වු ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයක් ඇති කිරීම.

යන ක්ෂේත්‍රයන් මුලික කොට මෙම උපාය මාර්ගික සැලස්ම ක්‍රියාත්මක කිරිමට සැලසුම් කොට තිබේ. මේ තුලින් පවතින සීමිත සම්පත් කාර්යක්ෂව හා ඵලදායීතාවයකින් යුතුව යටතේ යොමුකොට ප්‍රවාහන ගැටළු සඳහා විසඳුම් සෙවිමත් සැලසුම් ක්‍රියාත්මක කිරීමේ දී පැවති ගැටළු විධිමත් ප්‍රවේශයක් යටතේ නිරාකරණය කොට ක්‍රියාවලී සංවර්ධනය කිරිමත් අනාගත ප්‍රවණතාවයන්ට අනුව කටයුතු කරමින් අනාගත ප්‍රවාහන ජාලයේ අභියෝග හඳුනා ගැනීමට අවශ්‍ය පසුබිම සකසා ගැනිමත් ඇතුළුව ප්‍රවාහන ජාලය භාවිතා කරනු මගීන්ගේ ලබන අපේක්ෂිත සේවාවන් උපරිම වශයෙන් ලබාදීමේ හැකියාව ලගාකර ගැනීම යටතේ ආයතන ස්ථාවරභාවය සුරක්ෂිත කොට ප්‍රවාහන ජාලය පුළුල් පරාසයක පිහිටා සංර්ධනය කිරිම මේ තුලින් ලගාකර ගැනිම අපේක්ෂා කෙරේ.

03. <u>සංක්ෂිප්ත හා අක්ෂර</u>

ද.ප.මා.ම.ප්‍ර.අ.	- දකුණු පළාත් මාර්ගස්ථ මගී ප්‍රවාහන අධිකාරිය
ප්‍ර.අ.	- ප්‍රධාන අමාත්‍යාංශය
ප්‍ර.ලේ.කා.	- ප්‍රධාන ලේකම් කාර්යාලය
ආ.ලේ.කා.	- ආණ්ඩුකාර ලේකම් කාර්යාලය
මා.ස.අ.	- මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය
P.S.D.G	- පළාත් නිශ්චිත සංවර්ධන ප්‍රදාන
C.B.G	- උපමාන පාදක සංවර්ධන ප්‍රදාන
N.T.C	- ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව
CCTV	- සංවෘත පරිපථ රූපවාහිනිය

04. වගු ලැයිස්තුව

වගු අංක I දිස්ත්‍රික්ක අනුව අධිකාරිය විසින් නියාමනය කරනු ලබන බස් නැවතුම්පොලවල් සංඛ්‍යාව - පිටු අංක 15-16
වගු අංක II යෝජිත නව බස් නැවතුම්පොලවල් - පිටු අංක 16
වගු අංක III සූර්යය පද්ධති ස්ථාපිත කරන ලද බස් නැවතුම්පොලවල් - පිටු අංක 69
වගු අංක IV 2019 -2021වසරේදී ස්ථාපිත කිරීමට යෝජිත සූර්ය පද්ධති පිළිබඳ විස්තර - පිටු අංක 69

5 සංඛ්‍යා ලැයිස්තුව

සංඛ්‍යා ලැයිස්තුව I ආසන ධාරිතාවය අනුව බස්රථ වර්ගීකරණය - පිටු අංක 17

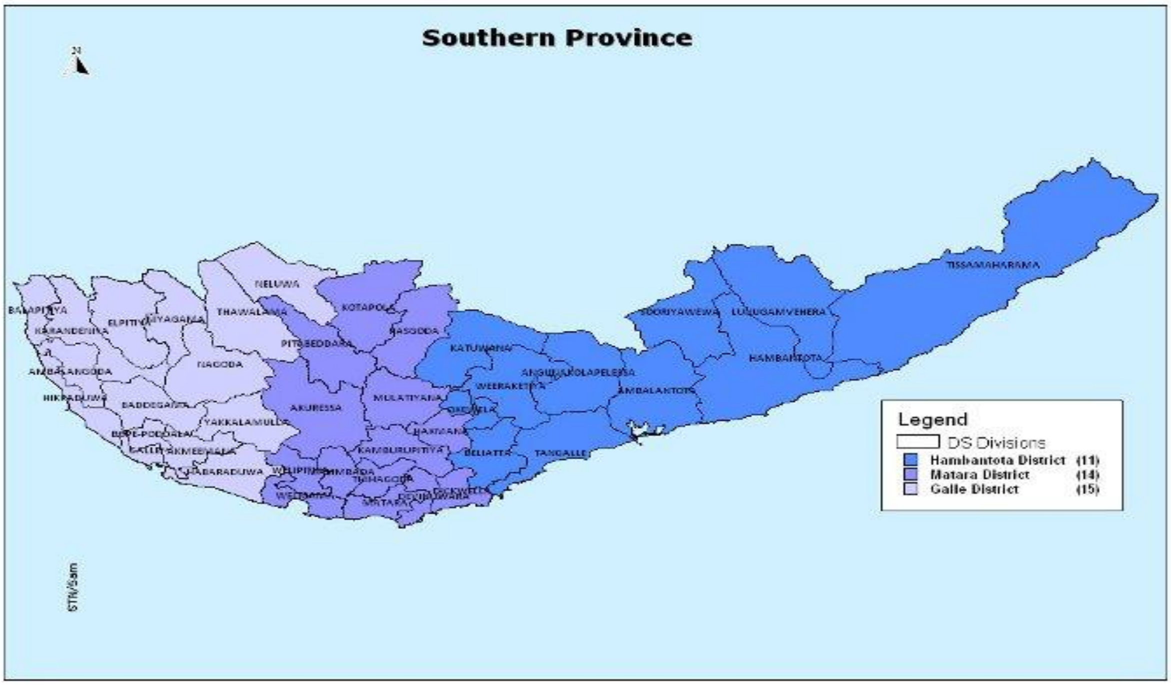
06. ප්‍රස්ථාර ලැයිස්තුව

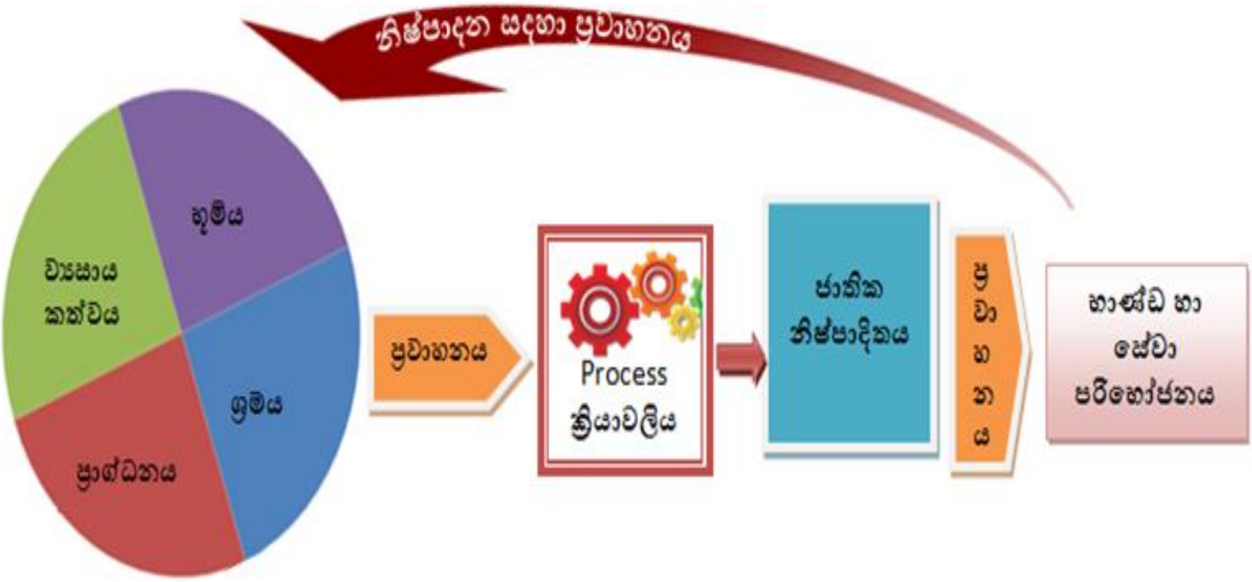
ප්‍රස්ථාර I දිස්ත්‍රික්ක අනුව මගී ප්‍රවාහනය කරනු ලබන බස් මාර්ග සංඛ්‍යාව - පිටු අංක 17
ප්‍රස්ථාර II ගාල්ල දිස්ත්‍රික්කයේ ගමන් වාර සංඛ්‍යාව - පිටු අංක 18
ප්‍රස්ථාර III මාතර දිස්ත්‍රික්කයේ ගමන් වාර සංඛ්‍යාව - පිටු අංක 18
ප්‍රස්ථාර IV හම්බන්තොට දිස්ත්‍රික්කයේ ගමන් වාර සංඛ්‍යාව - පිටු අංක 19
ප්‍රස්ථාර V ගාල්ල දිස්ත්‍රික්කයේ මගී ප්‍රවාහනයේ නිරත බස් රථ සංඛ්‍යාව - පිටු අංක 20
ප්‍රස්ථාර VI මාතර දිස්ත්‍රික්කයේ මගී ප්‍රවාහනයේ නිරත බස් රථ සංඛ්‍යාව - පිටු අංක 20
ප්‍රස්ථාර VII හම්බන්තොට දිස්ත්‍රික්කයේ මගී ප්‍රවාහනයේ නිරත බස් රථ සංඛ්‍යාව - පිටු අංක 20
ප්‍රස්ථාර VIII 60% යි 40% ජාතික ප්‍රතිපත්තියට අනුව ශ්‍රීලංගම හා පෞද්ගලික අංශය අතර ධාවන අවස්ථා බෙදී යන ප්‍රතිශතය - පිටු අංක 21

01 පරිච්ඡේදය

ආයතනයේ පසුබිම, යහපාලනය, බලතල, කාර්යයන් හා විකාශය

SOUTHERN PROVINCIAL ROAD PASSENGER TRANSPOT AUTHORITY




නිෂ්පාදන සඳහා ප්‍රවාහනය
භූමිය
ව්‍යවසාය කත්වය
ශ්‍රමය
ප්‍රාග්ධනය
ප්‍රවාහනය
Process
ක්‍රියාවලිය
ජාතික නිෂ්පාදිතය
ප්‍ර වා හ න ය
භාණ්ඩ හා සේවා පරිභෝජනය

1.1 ආයතන පසුබිම හා යහපාලනය

ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ 13 වන ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථා සංශෝධනයෙන් පළාත් සභා පිහිටුවා ඇති අතර එහි පළාත් සභා ලැයිස්තුවේ නව වන උප ලේඛනය 1 වන ලැයිස්තුවේ ඇති කරුණු සඳහා ප්‍රඥප්ති සාදා ඇත.

එම පළාත් සභා ලැයිස්තු නව වන උප ලේඛනයේ 1 වන ලැයිස්තුවේ 8 වන කරුණු ප්‍රකාරව එනම් පළාත ඇතුලත මෝටර් වාහන මගින් පාරවල් ඔස්සේ මගීන් ගෙන යාමේ සේවා සහ භාණ්ඩ ගෙන යාම විධිමත් කිරීම සහ පළාත් අතර මාර්ග ඔස්සේ ප්‍රවාහන සේවා සැලසීමට අදාල බලතල පළාත් සභාවට පැවරී ඇත.

පළාත් සභාවට පැවරී ඇති එම බලතල ප්‍රකාරව පළාතේ මගී හා භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය කාර්යක්ෂමව හා විධිමත්ව සිදු කිරීමට 1996 අංක 02 දරණ දකුණු පළාත් මාර්ගස්ථ මගී ප්‍රවාහන අධිකාරියේ ප්‍රඥප්තිය දකුණු පළාත් සභාව තුල සම්මත කර ඇති අතර එම ප්‍රඥප්තිය 1996/12/23 වන දින දකුණු පළාතේ ගරු ආණ්ඩුකාරතුමා විසින් අනුමත කර ඇත. ඒ අනුව 1997 ජනවාරි 01 දින සිට අධිකාරිය ස්ථාපිත කර තිබේ. මෙම ප්‍රඥප්තිය යටතේ

01. 1998/01/27 දින අංක 1012/15 දරණ ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ අති විශේෂ ගැසට් පත්‍ර මගින් මාර්ගස්ථ මගී ප්‍රවාහන අධිකාරිය පිලිබඳ නියෝග පනවා ඇත.
02. 2003/01/02 දින අංක 1269/20 දරණ ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ අති විශේෂ ගැසට් පත්‍ර මගින් මගී ප්‍රවාහන රියදුරු, කොන්දොස්තර සේවා නියෝග පනවා ඇත.
03. 2007/09/24 දින අංක 1516/3 දරණ ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ අති විශේෂ ගැසට් පත්‍රය මගින් මගී ප්‍රවාහන මාර්ගෝපදේශකත්වය හා පහසුකම් සැලසීමේ නියෝග පනවා ඇත.
04. 2009/07/13 දින අංක 1610/05 ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ අති විශේෂ ගැසට් පත්‍රය මගින් මගී සේවා අවසර පත්‍ර හා අනෙකුත් ගාස්තු අයකිරීම් පිළිබඳ නියෝග පනවා ඇත.
05. 2012/09/28 දින අංක 1777/39 ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ අති විශේෂ ගැසට් පත්‍රය මගින් ත්‍රීරෝද රථ මගී ප්‍රවාහන සේවා රෙගුලාසි පනවා ඇත.
06. 2015/05/11 දින අංක 1914/6 ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ අති විශේෂ ගැසට් පත්‍රය මගින් මගී සේවා අවසර පත්‍ර හා අනෙකුත් ගාස්තු අය කිරීම් පිලිබඳ නියෝග පණවා ඇත.

ඉන්පසු එම ප්‍රඥප්තිය 2009/09/25 වන දින නිකුත් කරන ලද අංක 1621 දරණ ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ ගැසට් පත්‍ර මගින් සංශෝධනය කල අතර එය 2009 අංක 01 දරණ දකුණු පළාත් මාර්ගස්ථ මගී ප්‍රවාහන අධිකාරිය (සංශෝධිත) ප්‍රඥප්තිය ලෙස හැඳින්වේ.

ප්‍රඥප්තියේ සඳහන් අරමුණු ඉටුකර ගැනීම සඳහා වරින් වර නියමයන් හා රෙගුලාසි පනවා ඇති අතර එම නියමයන් හා රෙගුලාසි පහත පරිදි වේ.

මෙම රෙගුලාසි හා නියෝග මගින් ප්‍රඥප්තියේ කාර්යන් කාර්යක්ෂමව හා විනිවිදභාවයකින් යුක්තව සිදු කිරීම සඳහා අවශ්‍ය නෛතික තත්ත්වය අධිකාරියට ලබාදී ඇත.
ප්‍රඥප්තියේ සඳහන් අරමුණු ඉටු කර ගැනීම සඳහා අධිකාරියට පවරා ඇති බලතල පහත පරිදි වේ.

1.2 අධිකාරිය සතු බලතල

(අ) පළාත ඇතුලත ප්‍රවාහන අවශ්‍යතා සපුරාලීම සඳහා ප්‍රමාණවත්, පිළිගත හැකි, ගුණාත්මක තත්ත්වයක බස් සේවයක් පවතින්නේ ද යනවග පිළිබඳ අවලෝකනය කිරීම සහ කාලසටහන් පිළියෙල කිරීම හා ධාවකයන් එම කාලසටහන් පිළිපදින බවට වගබලා ගැනීමට පියවර ගැනීම.

(ආ) මගී ප්‍රවාහනය සඳහා බස් රථ පාවිච්චි කිරීමට බලය දෙන මගී සේවා අවසරපත් නිකුත් කිරීම හෝ ඒ අවසර පත් අළුත් කිරීම .

(ඇ) මගී සේවා අවසරපත් නිකුත් කිරීමේ දී ඒවා යටත්වන කොන්දේසි පිළිපදින බවට වගබලා ගැනීම.

(ඈ) අධිකාරිය විසින් මේ ප්‍රඥප්තිය යටතේ ක්‍රියාත්මක කළ යුතු හා ඉටු කල යුතු බලතල, කාර්ය හා කර්තව්‍ය සඳහා අවශ්‍ය විය හැකි වාරවාර්තා හා තොරතුරු සපයන ලෙස මගී සේවා අවසර පත්‍රධාරීන්ට නියම කිරීම.

(ඉ) නියෝග සකස් කිරීම හා ඒවා බලාත්මක කිරීම.

(ඊ) බස් ධාවකයින්ට උපදෙස් හා මාර්ගෝපදේශකත්වය සැපයීම.

(උ) වෙනත් යම් නීතියක නියමයන්ට යටත්ව, මෙම ප්‍රඥප්තිය යටතේ අධිකාරියේ කාර්යයන් සඳහා අවශ්‍ය විය හැකි සියළු කොන්ත්‍රාත්වලට හෝ ගිවිසුම්වලට කෙලින්ම නැතහොත් ශ්‍රී ලංකාවේ හෝ ශ්‍රී ලංකාවෙන් පිටත යම් තැනැත්තෙකු සමග හවුල් ව්‍යාපාරයක් වශයෙන් ඇතුල්වීම සහ ඒවා ඉටුකිරීම හෝ සපුරාලීම.

(ඌ) අධිකාරියේ සේවකයින් පත් කිරීම, සේවයෙන් පහ කිරීම හා ඔවුන්ගේ විනය පාලනය ක්‍රියාත්මක කිරීම.

(එ) යම් චංචල හෝ නිශ්චල දේපලක් අත්කර ගැනීම හා දැරීම හෝ, අයිතිකර ගැනීම හෝ කුලියට දීම, උකස් කිරීම, ඔඩපනය කිරීම, විකිණීම හෝ වෙනත් ආකාරයකින් බැහැර කිරීම.

(ඒ) අධිකාරිය විසින් සපයනු ලබන යම් සේවාවක් සඳහා ගාස්තු අයකිරීම.

(ඔ) මුදලින් හෝ අන්‍යාකාරයෙන් වූ ත්‍යාග, ප්‍රදාන, පරිත්‍යාග හෝ සහනාධාර පිළිගැනීම සහ මෙම ප්‍රඥප්තියේ වෙනත් නියමයන්ට යටත්ව අධිකාරියේ කවර හෝ අරමුණක් අරභයා ඒවා යොදා ගැනීම.

(ඕ) මේ ප්‍රඥප්තිය යටතේ අධිකාරියේ බලතල, කාර්ය සහ කර්තව්‍ය ක්‍රියාත්මක කිරීම හා ඉටු කිරීම සඳහා අවශ්‍යයයි අධිකාරිය අදහස් කරන එවැනි වෙනත් සියලු ක්‍රියාවන්හි යෙදීම.

1.3 අධිකාරියේ ප්‍රධාන කාර්යයන්.

01. දකුණු පළාත් සභා බලප්‍රදේශය තුල මහජනතාවගේ ගමනා ගමන අවශ්‍යතාවයන් සපුරාලීමට ප්‍රමාණාත්මක හා ගුණාත්මක මගී ප්‍රවාහන සේවාවක් ඇති කිරීම , පවතින සේවාවන් දියුණු තත්වයට නංවාලීම හා ඒ සඳහා අවශ්‍ය වන යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය කිරීම.
02. ඉහත සඳහන් සේවාව දකුණු පළාත මුළුල්ලෙහිම සාධාරණ ලෙස ව්‍යාප්ත කිරීම.
03. සේවාවන් අතර යහපත් තරගකාරීත්වයක් ඇති කිරීම තුලින් ආර්ථික සංවර්ධනයත් ප්‍රජාවගේ ජීවන මට්ටම ඉහල නැංවීම.
04. මහජනතාවගේ ආරක්ෂාව හා පහසුව සුරක්ෂිත කරමින් අධිකාරියේ මූල්‍ය ස්ථාවරත්වයක් ගොඩනැංවීම.
05. පෞද්ගලික බස් ධාවකයින් ආරක්ෂා කිරීම තුලින් බස් කර්මාන්තයේ තිරසරභාවය ඇති කිරීමත් හා සේවාව විධිමත් කිරීම සඳහා සහ පාලනය ඇති කිරීම.
06. අධිකාරිය සතු සම්පත් කළමණාකරනය කිරීම හා මානව සම්පතෙහි ධාරිතා සංවර්ධනය ඇති කිරීම.
07. ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ සංවර්ධනය සඳහා පළාත් හා ජාතික වශයෙන් ප්‍රතිපත්ති සංවර්ධනය සඳහා මගපෙන්විම.
08. මගී ප්‍රවාහන සේවා අධීක්ෂණය හා පරිපාලනය කිරිම.
09. මගී ප්‍රවාහන සේවා සංවර්ධනය සඳහා අදාල වන ව්‍යාප්තිය හා නව උත්පාදන ව්‍යාප්ති ක්‍රියාත්මක කිරීම.
10. බස් සේවා නියාමනයට අදාල පරික්ෂණ පැවැත්විම හා තොරතුරු රැස් කිරීම.

1.4 විකාශය

දකුණු පළාත් මාර්ගස්ථ මගී ප්‍රවාහන අධිකාරිය දකුණු පළාත් සභාව තුල පිහිටුවා ඇති ව්‍යවස්ථාපිත ආයතනයක් වන අතර අධිකාරියේ පරිපාලන කටයුතු විධිමත් පරිදි සිදු කිරීම ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ ආයතන සංග්‍රහය පරිදි සිදු කරනු ලැබේ. එමෙන්ම මූල්‍ය කටයුතු දකුණු පළාත් මුදල් රීති සංග්‍රහය හා ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ මුදල් රෙගුලාසි අනුව සිදු කරනු ලබන අතර ප්‍රසම්පාදන කටයුතු ජාතික ප්‍රසම්පාදන කොමිෂන් සභාව මගින් නියම කරන ලද මාර්ගෝපදේශ පරිදි ඉටු කරනු ලබයි. ඊට අමතර ප්‍රධාන ලේකම් විසින් නිකුත් කරනු ලබන ප්‍රධාන ලේකම්, චක්‍රලේඛ, උපදෙස් ලිපි වලට අනුකූලව කටයුතු කරමින් යහපාලනය අධිකාරිය තුල පවත්වා ගෙන ඇත.

අධිකාරියේ ප්‍රධාන කාර්යාලය වර්තමානයේදී අංක 67, ලේන්බාන් විදිය, කොටුව, ගාල්ල හි පිහිටා ඇති අතර දිස්ත්‍රික් කාර්යාල 03 ක් වෙන් වෙන් වශයෙන් ගාල්ල දිස්ත්‍රික් කාර්යාලය ගාල්ල බස්නැවතුම්පොල ඉහල මහලයේත්, මාතර කාර්යාලය අංක 17, එල්.ජී.ජේ.ගොඩනැගිල්ල, මාතර ලිපිනයේත්, හම්බන්තොට දිස්ත්‍රික් කාර්යාලය අංක 117, බෙලිඅත්ත පාර, තංගල්ල ලිපිනයේ පිහිටා ඇති අතර දකුණු පළාත තුල බස්නැවතුම්පොලවල් 42 ක් ස්ථාපිත කර ඇති අතර එය දිස්ත්‍රික් පදනමින් වගු අංක 01 හි ඇතුළත් කර ඇත.

<u>දිස්ත්‍රික්ක අනුව අධිකාරිය විසින් නියාමනය කරනු ලබන බස් නැවතුම්පොලවල් සංඛ්‍යාව</u>

අනු අංකය	ගාල්ල	අනු අංකය	මාතර	අනු අංකය	හම්බන්තොට
01	අම්බලන්ගොඩ බස් නැවතුම්පොල	22	දික්වැල්ල බස් නැවතුම්පොල	32	බෙලිඅත්ත බස් නැවතුම්පොල
02	බද්දේගම බස් නැවතුම්පොල	23	හක්මණ බස් නැවතුම්පොල	33	මිද්දෙණිය බස් නැවතුම්පොල
03	බලපිටිය බස් නැවතුම්පොල	24	කිරින්ද පුහුල්වැල්ල බස් නැවතුම්පොල	34	සූරියවැව බස් නැවතුම්පොල
04	බටපොළ බස් නැවතුම්පොල	25	මාතර බස් නැවතුම්පොල	35	තංගල්ල බස් නැවතුම්පොල
05	ඇල්පිටිය බස් නැවතුම්පොල	26	මොරවක බස් නැවතුම්පොල	36	තිස්සමහාරාමය බස් නැවතුම්පොල
06	ගාල්ල බස් නැවතුම්පොල	27	වැලිගම බස් නැවතුම්පොල	37	වලස්මුල්ල බස් නැවතුම්පොල
07	හබරාදූව බස් නැවතුම්පොල	28	දෙනියාය බස් නැවතුම්පොල	38	වීරකැටිය බස් නැවතුම්පොල
08	හික්කඩුව බස් නැවතුම්පොල	29	මුලටියන බස් නැවතුම්පොල	39	රන්න බස් නැවතුම්පොල
09	ඉමදූව බස් නැවතුම්පොල	30	කඹුරුපිටිය බස් නැවතුම්පොල	40	අම්බලන්තොට බස් නැවතුම්පොල
10	මාපලගම බස් නැවතුම්පොල	31	අකුරැස්ස බස් නැවතුම්පොල	41	ලුණුගම්වෙහෙර බස් නැවතුම්පොල
11	නෙළුව බස් නැවතුම්පොල	32	ඌරුබොක්ක බස් නැවතුම්පොල	42	හම්බන්තොට බස් නැවතුම්පොල
12	පිටිගල බස් නැවතුම්පොල	33	කොටපොල බස් නැවතුම්පොල	46	කිරම බස් නැවතුම්පොල
13	උඩුගම බස් නැවතුම්පොල	34	දෙයියන්දර බස් නැවතුම්පොල(යෝජිත)	47	බරවකුඹුක බස් නැවතුම්පොල
14	ඌරගස්මංහන්දිය බස් නැවතුම්පොල			48	අඟුණුකොළපැලැස්ස
15	වඳුරඹ බස් නැවතුම්පොල				
16	යක්කලමුල්ල බස්				

	නැවතුම්පොල				
17	කරන්දෙනිය බස් නැවතුම්පොල				
18	අවිත්තාව බස් නැවතුම්පොල				
19	අහංගම බස් නැවතුම්පොල				
20	කරාපිටිය බස් නැවතුම්පොල				
21	වක්වැල්ල බස් නැවතුම්පොල				

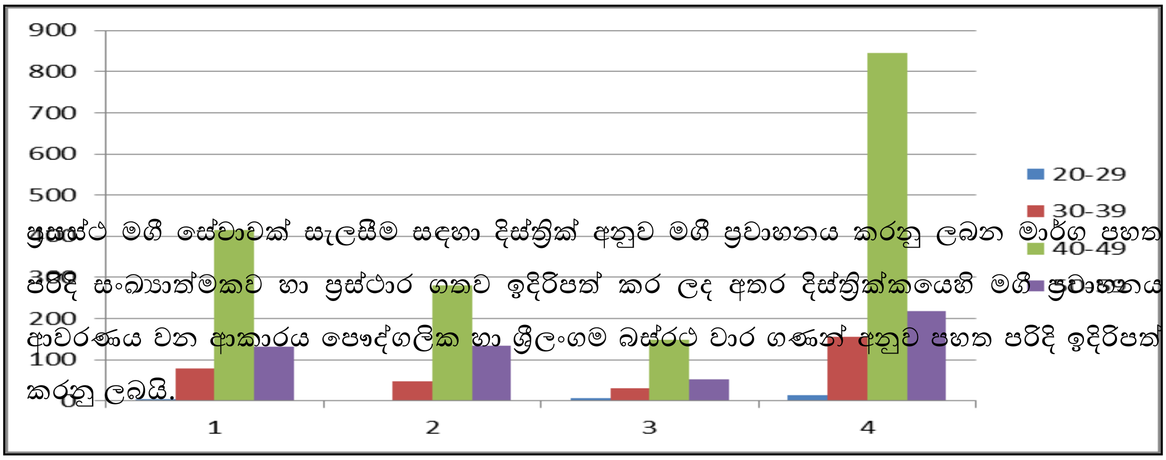
එමගින් දකුණු පළාත් සහා බල ප්‍රදේශයේ ජීවත්වන මහජනතාවට උපරීම අන්දමින් සේවය සැලසීමට කටයුතු යොදා ඇත. තවද මගී ජනතාවට අවශ්‍ය ප්‍රවාහන පහසුකම් සපයාදීම සඳහා යෝජිත බස්නැවතුම්පොලවල් වගු අංක 02 න් පහත පරිදි ඉදිරිපත් කරයි.

<u>යෝජිත නව බස් නැවතුම්පොලවල්</u>

ගාල්ල	මාතර	හම්බන්තොට
තවලම බස් නැවතුම්පොල	**අකුරැස්ස බස් නැවතුම්පොල**	**අගුණුකොළපැලැස්ස බස් නැවතුම්පොල**
වක්වැල්ල බස් නැවතුම්පොල	**දෙයියන්දර බස් නැවතුම්පොල** (යෝජිත)	

1996 වසරේදී සම්මත කරන ලද 1996 අංක 02 දරණ දකුණු පළාතේ බස්රථ මගින් මගී ප්‍රවාහනය කිරීම පිලිබඳ ප්‍රඥප්තිය මගින් සේවකයින් 08 දෙනෙකුගේ ආරම්භ කරන ලද මගී සේවා සැපයීම වර්තමානය වන විට සේවකයින් 216 දෙනෙකුගෙන් සමන්විත දකුණු පළාත පුරා ව්‍යාප්ත වී ඇති ප්‍රධාන ආයතනයක් වේ. දකුණු පළාත තුල බස්රථ 1337 ක් ධාවනයට යොමු කර ඇති අතර, ආසන ධාරිතාවය අනුව බස්රථ වර්ගීකරණය සංඛ්‍යාව ලැයිස්තු 01 මගින් පහත පරිදි පෙන්නුම් කරයි.

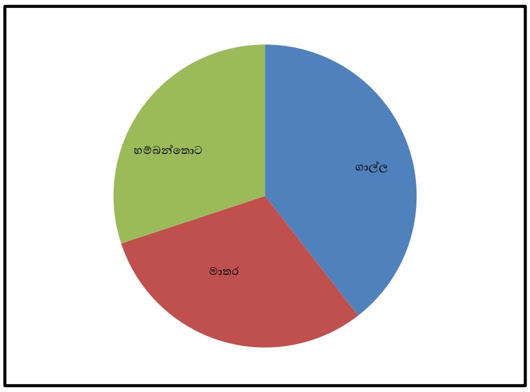
ආසන්න ධාරිතාව	ගාල්ල	මාතර	හම්බන්තොට	එකතුව
20-29	00	00	03	03
30-39	56	45	25	126
40-49	328	221	117	666
50-59	239	196	92	527



ප්‍රශස්ථ මගී සේවාවක් සැලසීම සඳහා දිස්ත්‍රික් අනුව මගී ප්‍රවාහනය කරනු ලබන මාර්ග පහත පිරිදි සංඛ්‍යාත්මකව හා ප්‍රස්ථාර ගතව ඉදිරිපත් කර ලද අතර දිස්ත්‍රික්කයෙහි මගී ප්‍රවාහනය ආවරණය වන ආකාරය පෞද්ගලික හා ශ්‍රීලංගම බස්රථ වාර ගණන් අනුව පහත පරිදි ඉදිරිපත් කරනු ලබයි.

<u>දිස්ත්‍රික්ක අනුව මගී ප්‍රවාහනය කරනු ලබන බස් මාර්ග සංඛ්‍යාව</u>

	ගාල්ල	මාතර	හම්බන්තොට
බස් ධාවන මාර්ග සංඛ්‍යාව	206	161	163



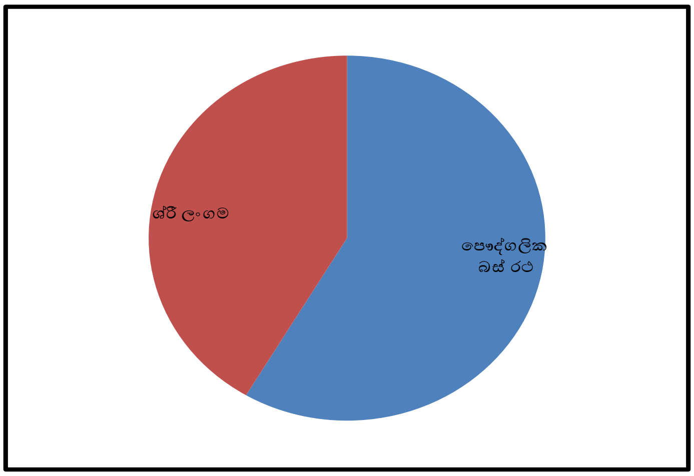
ප්‍රස්ථාර II

ගාල්ල දිස්ත්‍රික්කයේ ගමන් වාර සංඛ්‍යාව

පෞද්ගලික බස් රථ ගමන් වාර ගණන - 4286

ශ්‍රී ලංගම බස් රථ ගමන් වාර ගණන - 2810

- 7096



මාතර දිස්ත්‍රික්කයේ මගී ප්‍රවාහනය ආවරණය කිරීම බස් ධාවන මාර්ග 161 කින් ආවරණය වන අතර ශ්‍රීලංගම හා පෞද්ගලික බස්රථ ගමන්වා 4497 කින් එය ආවරණය කර ඇත. එහි ප්‍රස්ථාරය පහත පරිදි වේ.

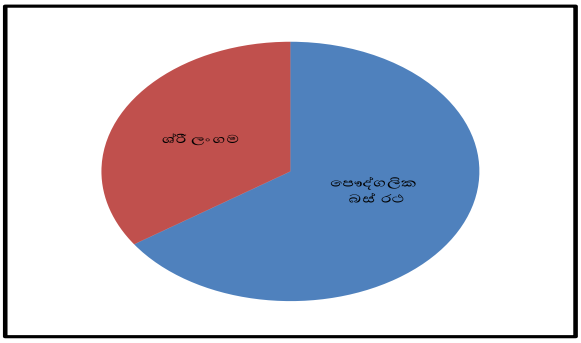
ප්‍රස්ථාර III

මාතර දිස්ත්‍රික්කයේ ගමන් වාර සංඛ්‍යාව

පෞද්ගලික බස් රථ ගමන් වාර ගණන - 2874

ශ්‍රී ලංගම බස් රථ ගමන් වාර ගණන - 1623

- 4497



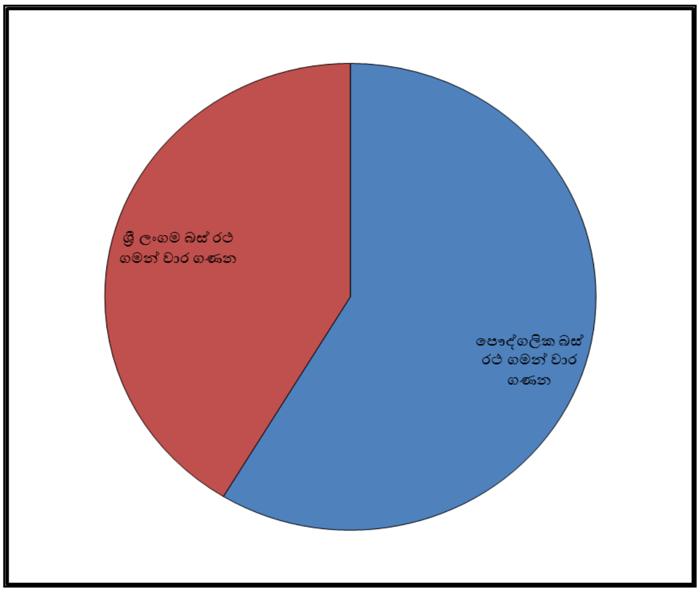
හම්බන්තොට දිස්ත්‍රික්කයේ බස් ධාවන මාර්ග 163 ක් ඇති අතර දිස්ත්‍රික්කයෙහි මගී ප්‍රවාහනය ආවරණය වන ආකාරය පෞද්ගලික හා ශ්‍රීලංගම ගමන්වාර 2790 එහි ප්‍රස්ථාරමය නිරූපණය පහත පරිදි වේ.

ප්‍රස්ථාර IV

<u>හම්බන්තොට දිස්ත්‍රික්කයේ ගමන් වාර සංඛ්‍යාව</u>

පෞද්ගලික බස් රථ ගමන් වාර ගණන	- 1639
ශ්‍රී ලංගම බස් රථ ගමන් වාර ගණන	- <u>1151</u>
	- <u>2790</u>

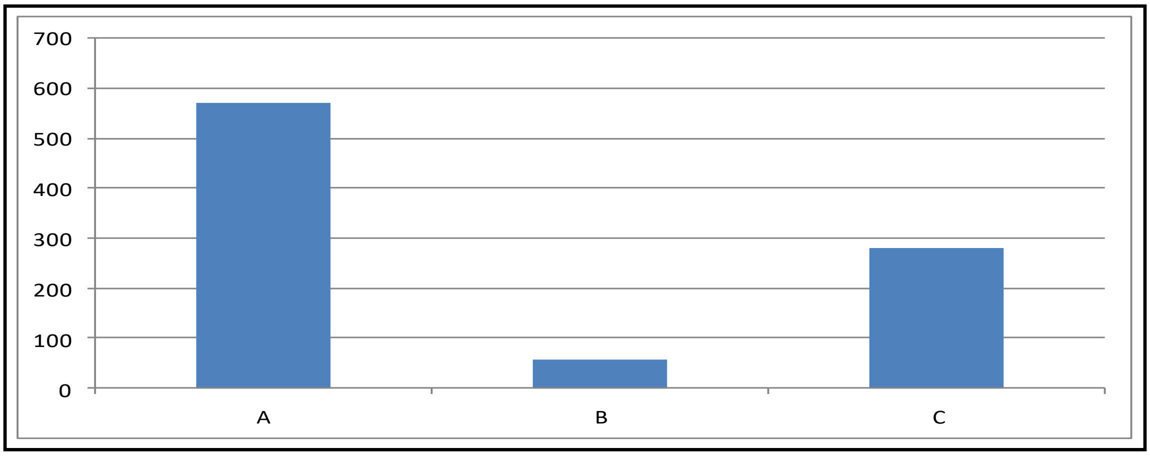
හම්බන්තොට දිස්ත්‍රික්කයේ මගී ප්‍රවාහනය ආවරණය කිරීම



පොදු මගී ප්‍රවාහනය සැපයීම සඳහා පෞද්ගලික බස්රථ හා ශ්‍රීලංගම බස්රථ යොදවා ඇති අතර පෞද්ගලික බස්රථ සඳහා ඒ ඒ මාර්ගයන් ආවරණයන් ආවරණය කරමින් බලපත්‍ර ලබාදේ. පෞද්ගලික බස්රථ සඳහා කාලසටහන් සහිතව බස්රථ බලපත්‍ර ලබාදෙන අතර එසේ නොමැති විට පොරොත්තු බස්රථ ලබාදේ. එසේ ගත්විට සමස්ථ බස්රථ ප්‍රමාණය ගාල්ල දිස්ත්‍රික්කය තුල 910 කි. මාතර දිස්ත්‍රික්කයෙහි බස්රථ සංඛ්‍යාව 637 ක් වන අතර හම්බන්තොට දිස්ත්‍රික්කයෙහි බස්රථ සංඛ්‍යාව 384 කි. එය පහත ප්‍රස්ථාර මගින් අනුපිලිවෙලින් වෙන් වෙන් වශයෙන් පෙන්නුම් කරනු ලබයි.

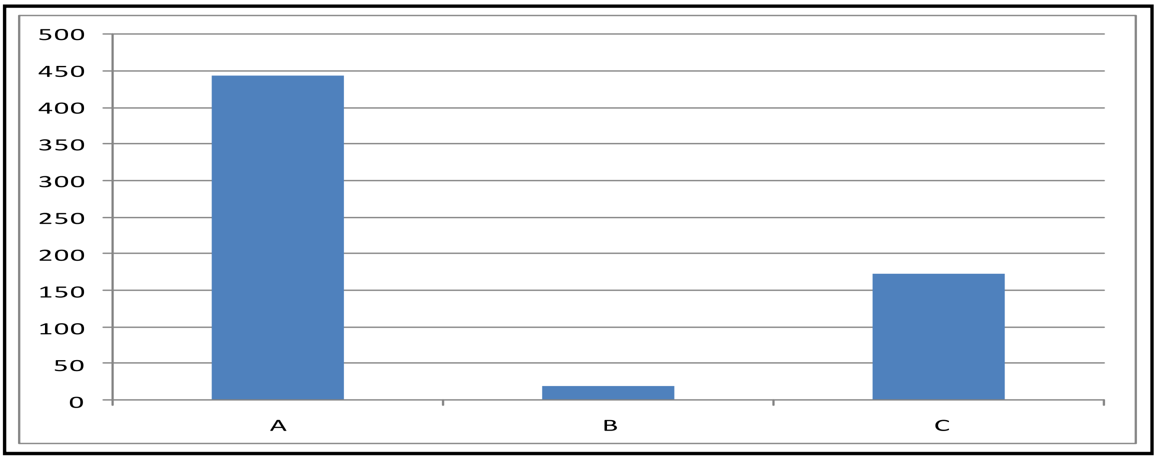
ප්‍රස්ථාර V

<u>ගාල්ල දිස්ත්‍රික්කයේ මගී ප්‍රවාහනයේ නිරත බස් රථ සංඛ්‍යාව</u>



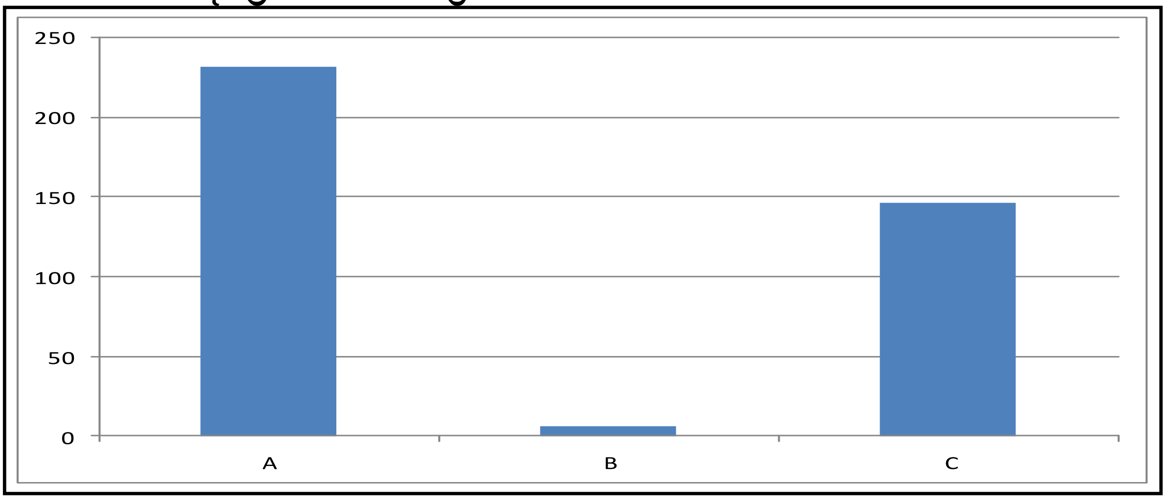
ප්‍රස්ථාර VI

<u>මාතර දිස්ත්‍රික්කයේ මගී ප්‍රවාහනයේ නිරත බස් රථ සංඛ්‍යාව</u>



ප්‍රස්ථාර VII

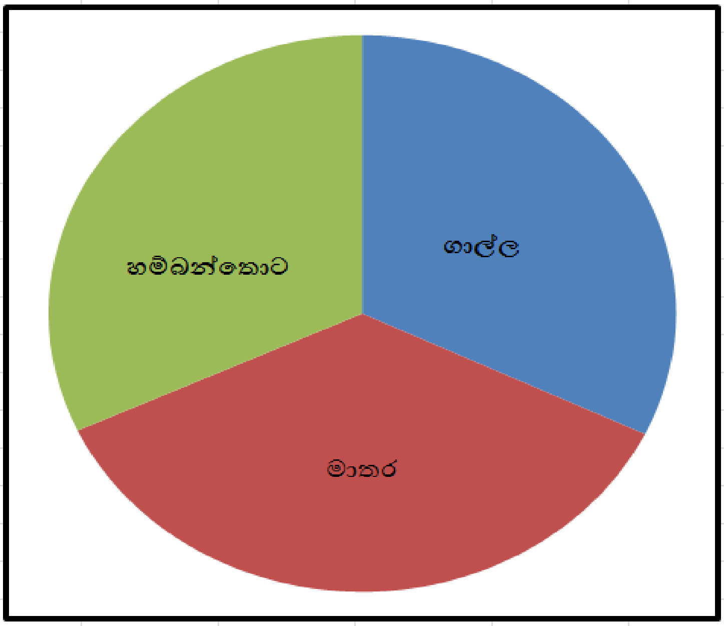
<u>හම්බන්තොට දිස්ත්‍රික්කයේ මගී ප්‍රවාහනයේ නිරත බස් රථ සංඛ්‍යාව</u>



ප්‍රස්ථාර VIII

<u>60% යි 40% ජාතික ප්‍රතිපත්තියට අනුව ශ්‍රීලංගම හා පෞද්ගලික අංශය අතර ධාවන අවස්ථා බෙදී යන ප්‍රතිශතය</u>

දිස්ත්‍රික්කය	පෞද්ගලික බස් දායකත්වය	ශ්‍රී ලංගම බස් දායකත්වය
ගාල්ල	58.5%	41.5%
මාතර	65.5%	34.5%
හම්බන්තොට	58.1%	41.9%



1.5 අප ආ ගමන් මග

- 1998 වසර වන විට ලංකාවටම සුවිශේෂි වන පරිදි ඒකාබද්ධ වූ විධිමත් කාලසටහන් ක්‍රමයක් සම්පූර්ණයෙන් දකුණු පළාත තුල ක්‍රියාත්මක කිරීම ආරම්භ කිරීම.
- 2002 වසරේ සිට අතිශය වටිනාකමක් ඇති මාර්ග බලපත්‍ර ලබා දීම සඳහා විධිමත් ටෙන්ඩර් ක්‍රමය දකුණු පළාත තුල ආරම්භ කිරීම.
- 2012 වසරේ සිට පරිගණක ආශ්‍රයෙන් බස් නැවතුම්පොල මෙහෙයුම් කටයුතු සිදු කිරීම ආරම්භ කිරීම.
- 2012 වසරේදී ත්‍රිරෝද රථ නියාමනයට අදාල රෙගුලාසි පළාත් සභාව යටතේ නීතිගත කරමින් ත්‍රිරෝද රථ නියාමනය ආරම්භ කිරීම.
- 2012 වසරේ සිට ගුණාත්මක බස් සේවාවක් සඳහා බස් සේවක අභිප්‍රේරණය වැඩසටහන් ලෙස සිසු නැණ හා ණැන ප්‍රදීප ශිෂ්‍යත්ව වැඩසටහන රියදුරු කොන්දොස්තර මහතුන්ගේ දරුවන්ට ක්‍රියාත්මක කිරීම.
- 2013 වසරේදී අධිකාරියේ 218 කින් යුත් නව කාර්යය මණ්ඩලය , කළමණාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුව හා මුදල් කොමිෂන් සභාවේ අනුමැතියෙන් පළාත් සභාව තුල අනුමත කර ගැනීම.
- 2015 වසරේ සිට අනාගත අවශ්‍යතාවන්ට ගැලපෙන පරිදි අධිකාරියේ මානව සම්පත් ගොඩනැඟීම සඳහා අධිකාරියේ සෑම සේවකයේකුගේම ධාරිතා සංවර්ධනයට වැඩසටහන් ආරම්භ කිරීම.
- 2016 වසරේ සිට ආබාධිත පුද්ගලයින්ට පොදු ස්ථාන ලෙස බස් නැවතුම්පොල වලට පිවිසීමේ පහසුව ඇති කරමින් ආබාධ පුද්ගල පිවිසුම් ඇති කිරීම.
- 2016 වසරේදී දුර හා කාලය අතර පරතරය අවම කරමින් තොරතුරු ජාල පද්ධතියක් ලෙස දකුණු පළාතේ වැදගත් තොරතුරු සියල්ල eagleeye තොරතුරු පද්ධතිය හරහා මගීන්ට ලබාදීම (දකුණු ආසියාවේ ඇති මෙවැනි එකම තොරතුරු පද්ධතිය මෙය වේ)
- 2016 වසරේ සිට රාජ්‍ය භාෂා ප්‍රතිපත්තියට අනුගත වෙමින් තෙයි භාෂා මගින් දකුණු පළාතේ සියලුම බස්රථවල ගමනාන්ත පුවරු ක්‍රියාත්මක කිරීම ආරම්භ කිරීම.
- 2016 වසරේ සිට ලංකාවේ ප්‍රථම වතාවට මාර්ග සංවර්ධනයත් සමඟ එහි ප්‍රතිලාභ ජනතාවය ලබා දෙමින් සංවර්ධනය කරන ලද මාර්ග යටතේ ධාවන කාලය අඩු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය ආරම්භ කිරීම.
- 2017 වසරේ සිට බස් සේවකයින්ගේ ගුණාත්මක බව වර්ධනය සඳහා වසරකට නිළ ඇඳුම් කට්ටලයක් නොමිලේ ලබා දීම ආරම්භ කිරීම.
- 2017 වසරේ සිට පරිසරය සුරකිමේ ව්‍යාපෘති ආරම්භ කරමින් දකුණු පළාතේ මාර්ග ආවරණය වන පරිදි ගස් සිටුවීම ආරම්භ කිරීම.
- 2017 වසරේ සිට දකුණු පළාතේ මගී ජනතාව වෙනුවෙන් විශිෂ්ඨ සේවාවක් කල බස් ධාවකයින් හා සේවකයින් ඇගයිමේ ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක කිරීම.

- 2017 වසර තුල සිට සේවක පරිපාලනය සඳහා ඇඟිලි සලකුණු යන්ත්‍ර හා CCTV කැමරා පද්ධති දකුණු පළාත පුරා පිහිටි බස් නැවතුම් පොලවල් වලට හඳුන්වා දීම.
- 2017 වසරේදී ලංකාවේ ප්‍රථම වතාවට මගීන්ට ප්‍රමාණවත් ආරක්ෂාවක් සැපයීම සඳහා බස් නැවතුම්පොල තුල CCTV මගින් සේවා අධික්ෂණය හා පරිපාලනය කිරීම.
- 2017 වසරේ සිට බස්රථ නියාමනය කාලපරිච්ඡේදය තුල ගමනාන්තයට ලගා වන බව නිශ්චය කිරිම සඳහා මාර්ගයන් තුල කැමරා ස්ථාපනය කර සේවා පරිපාලනය ඇතුළුව අනතුරු සමාජ විරෝධි ක්‍රියාවන් පාලනය කිරීමේ පද්ධතියක් පැවතීම.
- 2017 වසරේදී ලංකාවේ ජනතාව දැනුවත් කරමින් ලංකාවේ පවතින ප්‍රවාහන ගැටළු හඳුනා ගැනීමට හා ප්‍රවාහන විෂය අධ්‍යනය සඳහා අධිකාරිය යටතේ පළමු වතාවට කෘතියක් තුලින් රට දැනුවත් කිරීම. (නොපෙනෙන මහා බලවේගටක සැගවුනු රහස් කෘතිය යටතේ)
- 2017 වසරේ සිට තොරතුරු මධ්‍යස්ථාන දකුණු පළාතේ ප්‍රධාන බස් නැවතුම්පොල තුල ක්‍රියාත්මක කිරීම ආරම්භ කිරීම.
- 2017 වසරේ සිට පොදු ප්‍රවාහන පහසුකම් වර්ධනය කිරීම යටතේ වැසිකිළි පද්ධති ගොඩනැඟීම ආරම්භ කිරීම.
- 2018 වසරේ සිට දුරස්ථ පාලක බස්නැවතුම්පොල කාලසටහන් ප්‍රදර්ශන තිර පද්ධතිය ක්‍රියාත්මක කිරීම ආරම්භ කිරීම.
- 2018 වසරේදී දකුණු පළාතේ රියදුරන්ට PT (පොදු ප්‍රවාහනයට අනුමත රියදුරන් ලෙස) බලපත්‍ර ලබා ගැනීමට අධිකාරිය යටතේ පුහුණුව ආරම්භ කිරීම.
- 2018 වසරේදී ආයතන සංග්‍රහය අධිකාරියේ පරිපාලන කටයුතු සඳහා අනුමත කර ගැනීම.
- 2018 වසරේ සිට අග්‍රහාර රක්ෂණ ක්‍රමය දකුණු පළාත් මාර්ගස්ථ මගී ප්‍රවාහන අධිකාරියේ සේවකයන්ට අනුමත කර ගැනීම හා ක්‍රියාත්මක කිරීම.
- 2018 වසරේදී ප්‍රවාහන අධිකාරින් හා ජාතික ප්‍රවාහන ආයතන අතුරින් ISO 9001-2015 ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිත සහතිකය හා ජාතික පලදායිතා සහතිකය ගත් එකම ආයතනය වීම.
- තුලිත සංවර්ධන ඉලක්ක පදනම් කර ගනිමින් 2018 වසරේ සිට භාවිතයට නොගත් බස්නැවතුම්පොල වහල භාවිතාකොට සූර්ය බලශක්ති පද්ධති ස්ථාපිත කර තිබීම.
- 2019 වසරේදී රාජ්‍ය ආයතන 838 අතුරින් ව්‍යස්ථාපිත ආයතන බණ්ඩයේ 2017 ජනාධිපති රන් සම්මානය හිමිකර ගෙන තිබීම.
- 2019 වසරේදී මගීන්ගේ පැමිණිලි ලබා ගැනිම සඳහා අන්තර්ජාලය හරහා පහසුකම් සපයා ඇති අතර ඒ සඳහා පිලිතුරු දින 14 ක් තුල ලබා දිමට පරිගණක වැඩසටහනක් සකස් කර ක්‍රියාත්මක කිරීම.
- 2019 වන විට ලංකාවේ අනෙකුත් පළාත්වලට සාපේක්ෂව දකුණු පළාතේ බස්නැවතුම්පොලවල් 95% ක් විධිමත්ව ඉදිකර අවසන්ව පැවතීම.

- ලංකාවට ආදර්ශයක් වෙමින් ඉඩකඩ සහිත බස්නැවතුම්පොල රථගාල් ඉදිකොට මගී අවශ්‍යතා හා පද්ධති පාලන අවශ්‍යතා සම්පූර්ණ කිරීම ආරම්භ කිරීම.
- 2019 වසරේ සිට දකුණු පළාතේ ප්‍රථම වතාවට සුඛෝපබෝගී බස්රථ සේවා ආරම්භ කිරීම.
- 2019 වසරේ සිට දකුණු පළාතේ ප්‍රථම වතාවට අධවේගී අධි සුඛෝපභෝගී බස්රථ සේවා ආරම්භ කිරීම.
- 2019 වසරේ සිට බස් ආයෝජකයින්ට සපයන සේවා පහසුකම් වැඩි කරමින් හා ඔවුන්ගේ කාලය ඉතුරු කරමින් SMS සේවාව ආරම්භ කිරීම.
- 2020 වසරේ රටතුල පවත්නා කොරෝනා තත්ත්වය හමුවේ දකුණු පළාතේ බස්නැවතුම්පොල හා කාර්යාල අඛණ්ඩව පවත්වාගැනීමට පළාත් නිශ්චිත ප්‍රදාන යටතේ ව්‍යාපෘති ආරම්භ කිරීම.
- 2020 වර්ෂයේ පළාතේ බස්නැවතුම්පොලතුල මගී ජනතාවට අවශ්‍ය පහසුකම් පුළුල් කිරීමේ අරමුණින් ලස්සන බස්නැවතුම්පොලක් ගොඩනැගීමේ ව්‍යාපෘතිය ආරම්භ කිරීම.
- 2020 වර්ෂයේ නව මගී ආවරණ 18 ක් ඉදි කිරීම හා මගී ආවරණ 11 ක් අලුත්වැඩියා කිරීම.
- 2020 වසරේ ස්ථිර ජල පහසුකම් නොමැති බස්නැවතුම්පොල 15 ක් සඳහා ජල පහසුකම් ලබා ගැනීම.
- 2020 වසරේ ප්‍රධාන කාර්යාල පරිශ්‍රය අලුත්වැඩියා කටයුතු සිදු කිරීම. (වහල සහ ඉදිරිපස බිත්තිය)
- 2020 වසරේ නව මාර්ග 13 ක් ටෙන්ඩර් කිරීම.
- 2020 වසරතුල කාලසටහන් සංශෝධන 43 ක් සිදු කිරීම.
- 2020 වසරේ අක්‍රීය ප්‍රවාහන සේවා සක්‍රීය කිරීමට රජයේ වැඩපිළිවෙල යටතේ ණය යෝජනා ක්‍රම ක්‍රියාත්මක කිරීම.
- 2020 වසරේ කාලසටහන් ප්‍රදර්ශන තිර සඳහා නවීන මෘදුකාංගයක් සැකසීම.
- 2020 වසරේ බස්නැවතුම්පොලවල ස්ථාපිත කර ඇති සූර්ය බලශක්ති පද්ධති මගින් උත්පාදන ඒකක 79007 සඳහා රු.1,739,985.47 හා පරිභෝජනය කරන ලද ඒකක 19179 සඳහා රු.365,156.50 ක ප්‍රතිලාභයක් අධිකාරිය අත්කර ගෙන තිබීම.
- රටතුල පවත්නා කොරෝනා තත්වය හමුවේ බස්රථ අඛණ්ඩව ධාවනය පවත්වාගෙන යාම සඳහා උපමාන ප්‍රදාන යටතේ ප්‍රතිපාදන වෙන් කර සේවා සැපයීම.
- 2021 වර්ෂයේ පළාත් නිශ්චිත ප්‍රදාන මගින් ගාල්ල 04,මාතර 08හම්බන්තොට 07 ක් ලෙස (19) දිස්ත්‍රික්ක තුල නව මගී ආවරණ ඉදි කිරීම හා මගී ආවරණ 03 ක් අලුත්වැඩියා කිරීම
- 2021 වර්ෂයේ දකුණු පළාතේ බස්නැවතුම්පොල තුල මගීන් සඳහා මගී ආසන ස්ථාපිත කිරීම.

- 2021 වර්ෂයේ ප්‍රධාන බස්නැවතුම්පොල තුල ශබ්දවිකාශන යන්ත්‍ර සවි කිරීම.
- 2021 වර්ෂයේ වක්වැල්ල බස්නැවතුම්පොල සඳහා යෝජිත ඉඩම අධිකාරිය වෙත පවරා ගැනීමට අවශ්‍ය ප්‍රතිපාදන ලබාගෙන ඉදි කටයුතු සඳහා අමාත්‍යාංශය වෙත යොමු කර තිබීම.
- 2021 වර්ෂයේ ලස්සන බස්නැවතුම්පොල ව්‍යාපෘතිය මෙම වර්ෂයේද අඛණ්ඩ ව්‍යාපෘතියක් ලෙස ඉදිරියට ගෙන එමින් බස්නැවතුම්පොල සියල්ල විධිමත් කර අදාල නිලධාරින් ඇගැයීම.
- 2021 වර්ෂයේ තිරසර සංවර්ධනයට දායක වෙමින් මොරවක බස්නැවතුම්පොල තුල කි.වො.20 ක ධාරිතාවයකින් යුතු සූර්ය පැනල පද්ධතියක් ස්ථාපනය කිරීම.
- 2021 වර්ෂයේ 2020 වර්ෂයට හිමි ඵලදායිතා තරඟාවලීයේදී පළාතේ කාර්යාල අතුරින් මගී ප්‍රවාහන අධිකාරිය ප්‍රථම ස්ථාන දිනාගනිමින් සහතික පත්‍රය ලබා ගැනීම.

  2021 වර්ෂයේද ISO-9001 තත්ව සහතිකයට අනුව අදාල කාර්යන් අඛණ්ඩව ඉදිරියට පවත්වාගෙන යමින් කාර්යාලීය කටයුතු විධිමත් කර තිබීම.
- 2022 වර්ෂයේදී 2020 ඵලදායිතා තරඟාවලීයේ සේවා අංශයෙන් ප්‍රථම ස්ථානයට හිමි සම්මානය අධිකාරිය වෙත ලැබීම.
- 2022 වර්ෂයේ සංවර්ධන සැලැස්ම පළාත් නිශ්චිත ප්‍රතිපාදන යටතේ රු.මි.6.8 ක ප්‍රතිපාදන මත ව්‍යාපාති ක්‍රියාත්මක කිරීම සහ විශේෂ ප්‍රතිපාදන ලෙස රු.මි.8.92 ක ප්‍රතිපාදය යටතේ ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක කිරීම.

ප්‍රවාහන අධිකාරිය මගින්
ක්‍රියාත්මක කර ඇති විශේෂ ව්‍යාපෘති.

ප්‍රවාහන අධිකාරිය මගින්
ක්‍රියාත්මක කර ඇති විශේෂ ව්‍යාපෘති.

02 පරිච්ඡේදය

උපායමාර්ගික දිශානතිය

2.1 දැක්ම

2.2 මෙහෙවර

SPRPTA

මෙහෙවර

මගීන්ගේ ප්‍රවාහන අවශ්‍යතා ගුණාත්මක, ප්‍රමාණාත්මක හා කාර්යක්ෂමව ඉටුවන පරිදි සමාජ අවශ්‍යතා පදනමේ සිට සංවර්ධනයට දිරිදෙන හා සාධාරණව ව්‍යාප්තවූ මගී ප්‍රවාහන සේවාවක් දකුණු පළාත තුල මිත්‍රශීලී අයුරින් සංවර්ධනය කිරීම.

දැක්ම

තිරසාර සංවර්ධනය පෙරදැරිව ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රමුඛතම මගී ප්‍රවාහන සේවා පහසුකම් සපයන්නා බවට පත්වීම.

2.3 අගයන්

- නායකත්වය
- කණ්ඩායම් හැඟීම හා සහභාගීත්වය උපරිමයෙන් ලැබීම.
- සුහදශීලී පිළිගැනීම.
- අවශ්‍ය මූල්‍ය සම්පත් පළාත් සභාවෙන් ලැබීම.
- සමානාත්මතාවය හා අපක්ෂපාතී බව.
- අධිකාරියේ කාර්යය මණ්ඩලය කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුවේ අනුමත වී තිබීම.
- සැමට ආරක්ෂක ප්‍රමිතීන් වැඩි දියුණු කර තිබීම.
- ආකල්ප වලින් පරිපූර්ණ පුහුණු නිලධාරීන් අධිකාරිය සතුවීම.
- ඒකාබද්ධ කාලසටහන් ක්‍රමය දකුණු පළාත තුල ක්‍රියාත්මක කිරීම.

2.4 ප්‍රමුඛතා ප්‍රදේශයන්

01. සේවා විශිෂ්ඨත්වය
02. නව්‍යකරණය හා නවීන තාක්ෂණය
03. මානව සම්පත් සංවර්ධනය
04. මූල්‍ය ස්ථාවරත්වය

2.5 අධිකාරියේ අභිමතාර්ථයන්

01. භෞතික හා යටිතල පහසුකම් වලින් සංවර්ධනය වූ මගීන්ට ප්‍රමුඛ කර ගත් ප්‍රශස්ථ ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයක් ගොඩනැගීම.
02. ඩිජිටල්කරණය මත තාක්ෂණය පදනම් කරගත් නව්‍යකරණය වූ ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයක් ගොඩනැගීම.
03. ඵලදායිතාවය හා ගුණාත්මක බව වර්ධනය සඳහා දැනුම, ආකල්ප හා කුසලතා වලින් පරිපූර්ණ වූ සම්බන්ධිත පාර්ශවයන් ඇති කිරීම.
04. ආයතන ධාරිතාවය, යහපාලනය හා තිරසර සංවර්ධන අරමුණු පාදක වූ ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයක් ඇති කිරීම.

2.6 කාර්ය සාධන දර්ශක (KPI)

- ❖ **පොදු මගී ප්‍රවාහන පහසුකම් පදනම් වර්ෂයට සාපේක්ෂව 10 % කින් වර්ධනය කිරීම.**

  I. ඉදිකරන ලද නව බස් නැවතුම්පොල සංඛ්‍යාව
  II. ඉදිකරන ලද නව අංගන සංඛ්‍යාව
  III. ඉදිකරන ලද නව මගී ආවරණ සංඛ්‍යාව
  IV. ඉදිකරන ලද නව සනීපාරක්ෂක පද්ධති සංඛ්‍යාව
  V. ඉදිකරන ලද නව රථ ගාල් සංඛ්‍යාව
  VI. ඉදිකරන ලද නව ආබාධිත පිවිසුම් සංඛ්‍යාව

- ❖ **පොදු මගී ප්‍රවාහනයේ බස්රථ භාවිතා කරණු ලබන මගී ප්‍රතිශතය 50% ක මට්ටමේ පවත්වාගෙන යාම.**

  I. අලුත්වැඩියා කරන ලද නව බස් නැවතුම්පොල සංඛ්‍යාව
  II. අලුත්වැඩියා කරන ලද නව අංගන සංඛ්‍යාව
  III. අලුත්වැඩියා කරන ලද නව මගී ආවරණ සංඛ්‍යාව
  IV. අලුත්වැඩියා කරන ලද නව සනීපාරක්ෂක පද්ධති සංඛ්‍යාව
  V. අලුත්වැඩියා කරන ලද නව රථ ගාල් සංඛ්‍යාව
  VI. අලුත්වැඩියා කරන ලද නව ආබාධිත පිවිසුම් සංඛ්‍යාව
  VII. ඉදිකරන ලද දිස්ත්‍රික් කාර්යාල සංඛ්‍යාව
  VIII. ඉදිකරන ලද ස්ථාන පාලක කුටි සංඛ්‍යාව
  IX. අලුත්වැඩියා කරන ලද ස්ථාන පාලක කුටි සංඛ්‍යාව
  X. අලුත්වැඩියා කරන ලද කාර්යාලය සංඛ්‍යාව

- ❖ **වසරකට අපතේ යන මිනිස් පැය මිලියන 10ක් ඉතිරි කිරීම.**

  I. ධාවන කාලය සංශෝධනය කරන ලද මාර්ග සංඛ්‍යාව
  II. ලබාදෙන නව සුඛෝපභෝගී බස්රථ සංඛ්‍යාව
  III. ලබාදෙන අධිවේගී මාර්ග බලපත්‍ර සංඛ්‍යාව

- ❖ **බස් සේවා අධීක්ෂණ ක්‍රියාවලිය පදනම් වර්ෂයට සාපේක්ෂව 30% කින් වර්ධනය කිරීම.**
  - I. ස්ථාපිත කරන ලද CCTV කැමරා සංඛ්‍යාව
  - II. අලුත්වැඩියා කරන ලද CCTV කැමරා සංඛ්‍යාව
  - III. බස් සේවා පරිපාලන උපාංග ලබා ගැනීමේ ඒකක සංඛ්‍යාව
  - IV. පවත්වන ලද ජංගම පරීක්ෂණ සංඛ්‍යාව

- ❖ **ක්‍රියාත්මක කරන ලද සුභ සාධන හා පුහුණු වැඩ සටහන් සංඛ්‍යාව 10% කින් ඉහල නැංවීම.**
  - I. ක්‍රියාත්මක කරන ලද සේවක සුභ සාධන හා පුහුණු වැඩ සටහන් සංඛ්‍යාව (වසරකට)
  - II. පාරිසරික සුරක්ෂිත භාවය සඳහා ක්‍රියාත්මක කරන ලද ව්‍යාපෘති සංඛ්‍යාව
  - III. ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ අභිප්‍රේරණය සඳහා ක්‍රියාත්මක කරන ලද සහනාධාර ව්‍යාපෘති සංඛ්‍යාව

- ❖ **දැනුම, ආකල්ප හා කුසලතා සංවර්ධනයට සහභාගි කරවන සේවක සංඛ්‍යාව 10% වර්ධනය කිරීම.**
  - I. ක්‍රියාත්මක කරන ලද ධාරිතා සංවර්ධන පුහුණු වැඩසටහන් සංඛ්‍යාව
  - II. අත්දැකීම් හුවමාරු කර ගැනීම සඳහා අධිකාරීන් අතර සංවිධානය කරන ලද වැඩසටහන් සංඛ්‍යාව
  - III. ක්‍රියාත්මක කරන ලද විදෙස් පුහුණු සංඛ්‍යාව

- ❖ **සේවාලාභීන්ට ප්‍රවාහන සේවා සලසා ගැනීමට ගතවන කාලය 10% කින් අඩුකිරීම.**
  - I. නිලධාරීන් සඳහා මිලදී ගන්නා ලද ස්ථාවර වත්කම් ප්‍රමාණය (වසරකට)
  - II. ක්‍රියාත්මක කරන ලද ඵලදායිතා පුහුණු වැඩසටහන් සංඛ්‍යාව (වසරකට)
  - III. ක්‍රියාත්මක කරන ලද නව පරිගණක වැඩසටහන් සංඛ්‍යාව
  - IV. යොමු වන විගණන විමසුම් සංඛ්‍යාව (වසරකට)
  - V. ක්‍රියාත්මක කරන ලද පර්යේෂණ හා මගී සමීක්ෂණ සංඛ්‍යාව

❖ **පදනම් වර්ෂයට සාපේක්ෂව ආදායම 10% කින් ඉහල නැංවීම.**

I. පාලනය කරන ලද වියදම් මුලාශ්‍ර සංඛ්‍යාව

II. හඳුනා ගන්නා ලද නව ආදායම් මුලාශ්‍ර සංඛ්‍යාව

❖ **පදනම් වර්ෂයට සාපේක්ෂව අනෙකුත් ප්‍රවාහන සේවා 45% කින් නියාමනයට ලක් කිරීම.**

I. නියාමනයකට ලක් කරන ලද ත්‍රිරෝද රථ සංඛ්‍යාව

II. නියාමනයකට ලක් කරන ලද පාසැල් වෑන් රථ සංඛ්‍යාව

III. නිගුත් කරන ලද බලපත්‍ර සංඛ්‍යාව

IV. විභාග කරන ලද මහජන පැමිණිලි සංඛ්‍යාව

කාර්ය සාධක දර්ශක 2023 – 2025 දක්වා වෙන් වෙන් වශයෙන් සකස් කරන ලද අතර එම ආකෘතින් පිටු අංක 144 සිට 151 දක්වා ඉදිරිපත් කර ඇත.

විස්තරාත්මක උපායමාර්ගීක ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම 2023 - 2025

අභිමථාර්ථය භෞතික හා යටිතල පහසුකම් වලින් සංවර්ධිත මගින් ප්‍රමුඛ කර ගත් ප්‍රශස්ථ ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයක් ගොඩනැගීම.

අරමුණ
01. ප්‍රශස්ථ පහසුකම් සහිත බස් නැවතුම්පොලවල් හා මගී ආවරණ ගොඩනැගීම.
02. භෞතික සම්පත් යාවත්කාලීනව පවත්වාගෙන යාම හා සංවර්ධනය
03. ධාවන ක්‍රියාවලිය වැඩිදියුණු කිරීම හා ප්‍රවාහන පහසුකම් සංවර්ධනය කිරීම.

ක්‍රියාව/වැඩසටහන/ව්‍යාපෘතිය	උපක්‍රමික	ප්‍රධාන කාර්ය දර්ශකය	වර්ථමාන කාර්යසාධන මට්ටම (2023)	ඉලක්ක ගත කාර්යසාධන ප්‍රතිදානය		වගකීම	ප්‍රතිඵලය	ඇස්ථමේන්තුගත යෙදවුම රු.මි.
				ඊලග වසර	වසර 2 ක් ඉදිරියට			
නව බස් නැවතුම්පොලවල් ඉදිකිරීම.	බස්නැවතුම් පොලවල් වල යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය කිරීම.	පොදු මගී ප්‍රවාහන පහසුකම් පදනම් වර්ෂයට සාපේක්ෂව 10 % කින් වර්ධනය කිරීම.	47	2	1	අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්,අධ්‍යක්ෂකවරුන්, සහකාර අධ්‍යක්ෂකවරුන්,ගණකාධිකාරි	පොදු මගී සේවාව පරිහරනය කරන්නන් 10% කින් වර්ධනය වීම. ප්‍රවාහන ගැටලු අවම වීම. ප්‍රවාහන ජාලය ස්ථාවර වීම.	15
නව බස් අංගන ඉදිකිරීම			45	3	2			15
නව මගී ආවරණ ඉදිකිරීම			425	20	30			10
බස්නැවතුම්පොල සනීපාරක්ෂක පහසුකම් වැඩිදියුණු කිරීම			18	2	5			10
නව රථ ගාල් ඉදිකිරීම			5	1	2			6
ආබාධිත පුද්ගලයින් සඳහා නව පිවිසුම් ඉදිකිරීම			10	5	25			4
බස් අංගන අලුත් වැඩියා කිරීම	බස්නැවතුම් පොලවල් වල යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය කිරීම.	පොදු මගී ප්‍රවාහනයේ බස්රථ භාවිතා කරණු ලබන මගී ප්‍රතිශතය 50% ක මට්ටමේ පවත්වාගෙන යාම.	41	3	4	අධ්‍යක්ෂකවරුන්,සහකාර අධ්‍යක්ෂකවරුන්,ගණකාධිකාරි,ගමනාගමන නිලධාරින්, ජේෂ්ඨ පරීක්ෂකවරුන්, ස්ථාන පාලක නිලධාරින්	පොදු මගී සේවාව පරිහරනය කරන්නන් 10% කින් වර්ධනය වීම. ප්‍රවාහන ගැටලු අවම වීම. ප්‍රවාහන ජාලය ස්ථාවර වීම.	30
බස්නැවතුම්පොලවල් අලුත්වැඩියා කිරීම			6	5	10			15
මගී ආවරණ අලුත්වැඩියා කිරීම			360	10	40			10
රථගාල් අලුත්වැඩියා කිරීම			5	1	4			2
දිස්ත්‍රික් කාර්යාල ඉදිකිරීම.			1	1	2			6.5

දිස්ත්‍රික් කාර්යාල අලුත්වැඩියා කිරිම	බස්නැවතුම් පොලවල් වල යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය කිරිම.	පොදු මගී ප්‍රවාහනයේ බස්රථ භාවිතා කරණු ලබන මගී ප්‍රතිශතය 50% ක මට්ටමේ පවත්වාගෙන යාම.	4	2	4	අධ්‍යක්ෂකවරුන්, සහකාර අධ්‍යක්ෂකවරුන්,ගණකාධිකාරි,ගමනාගමන නිලධාරීන්, ජේෂ්ඨ පරීක්ෂකවරැන්, ස්ථාන පාලක නිලධාරීන්	පොදු මගී සේවාව පරිහරනය කරන්නන් 10% කින් වර්ධනය වීම.ප්‍රවාහන ගැටලු අවම වීම.ප්‍රවාහන ජාලය ස්ථාවර වීම.	5.5
ස්ථාන පාලක කුටි ඉදිකිරීම.			33	3	7			2.5
ස්ථාන පාලක කුටි අලුත්වැඩියා කිරිම			33	5	11			5.6
වෙනත් ගොඩනැගිලි ඉදිකිරීම.			0	2	4			5
මාර්ග සංවර්ධනයට සාපේක්ෂව ධාවන කාලය සංශෝධනය කිරිම.	පළාත් මාර්ගස්ත මගී ප්‍රවාහන පද්ධතිය සංවර්ධනය කිරිම	වසරකට අපතේ යන මිනිස් පැය මිලියන 10ක් ඉතිරි කිරිම.	12	5	31	ධාවන අධ්‍යක්ෂ, කාලසටහන් නිලධාරින්,ගමනාගමන නිලධාරින්, ස්ථානපාලක නිලධාරින්	මගීන්ගේ ප්‍රවාහන පිරිවැය 10%කින් අඩුවීම.පොදු මගී සේවාව පරිහරනය කරන්නන් 10% කින් වර්ධනය වීම.ප්‍රවාහන සේවා ආකර්ශනීය මාධ්‍යක් වීම. තනි පුද්ගල වාහන දෛනික කාර්යන්ට භාවිතාවීම සීමාවීම.	0.25

කෝරාගත් මාර්ගයන්හි සුඛෝපභෝගී බස් රථ සේවා ආරම්භ කිරීම.	පළාත් මාර්ගස්ත මගී ප්‍රවාහන පද්ධතිය සංවර්ධනය කිරිම	වසරකට අපතේ යන මිනිස් පැය මිලියන 10ක් ඉතිරි කිරිම.	1	2	10	ධාවන අධ්‍යක්ෂ, කාලසටහන් නිලධාරින්,ගමනාගමන නිලධාරින්, ස්ථානපාලක නිලධාරින්	මගීන්ගේ ප්‍රවාහන පිරිවැය 10%කින් අඩුවීම.පොදු මගී සේවාව පරිහරනය කරන්නන් 10% කින් වර්ධනය වීම.ප්‍රවාහන සේවා ආකර්ශනීය මාධ්‍යක් වීම. තනි පුද්ගල වාහන දෛනික කාර්යන් භාවිතාවීම සීමාවීම.	0.5
නව අධිවේගී මාර්ග බස්රථ ආරම්භ කිරීම.			1	3	5			0.5

අභිමාථාර්තය ඩිජිටල්කරණය මත තාක්ෂණය පදනම් කරගත් නව්‍යකරණය වූ ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයක් ගොඩනැගීම.

අරමුණ 01.ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ කොදුනාරටිය වශයෙන් තොරතුරු තාක්ෂණය භාවිතා කිරීම

02.මගීන්ට ප්‍රමුඛත්වය ලද ප්‍රවාහන ජාලයක් ඇති කිරීම.

ක්‍රියාව/වැඩසටහන/ව්‍යාපෘතිය	උපක්‍රමික	ප්‍රධාන කාර්ය දර්ශකය	වර්ථමාන කාර්යසාධන මට්ටම	ඉලක්ක ගත කාර්යසාධන ප්‍රතිදානය		වගකීම	ප්‍රතිපලය	ඇස්ථමේන්තුගත යෙදවුම රු.මි.
				ඊලග වසර	වසර 2 ක් ඉදිරියට			
CCTV කැමරා ස්ථාපිත කිරීම.	පළාත් මාර්ගස්ථ මගී ප්‍රවාහන පද්ධතිය සංවර්ධනය කිරීම.	බස් සේවා අධීක්ෂණ ක්‍රියාවලිය පදනම් වර්ෂයට සාපේක්ෂව 30% කින් වර්ධනය කිරීම.	242	33	20	අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්,අධ්‍යක්ෂකවරුන්, සහකාර අධ්‍යක්ෂකවරුන්,විශයභාර නිලධාරින්,ජංගම පරීක්ෂණ නිලධාරින්	පොදු මගී සේවාව පරිහරනය කරන්නන් 10% කින් වර්ධනය වීම.ප්‍රවාහන කාලය අඩුවීම. මගී ආරක්ෂාව 10% කින් වර්ධනය වීම. සමාජ විරෝධී ක්‍රියා අඩුවීම.	3
මගී ආරක්ෂණ පහසුකම් සඳහා CCTV පද්ධති අලුත්වැඩියා කිරීම.			242	25	130			1.2
බස් සේවා පරිපාලනයට අවශ්‍ය පරිගණක ජාල හා මෘදුකාංග පද්ධති ස්ථාපිත කිරීම.			5	5	10			5
වර්තමානයට ගැලපෙන පරිදි මෘදුකාංග පද්ධති වැඩි දියුණු කිරීම.			5	2	6			4.8
ජංගම පරීක්ෂණ පැවැත්වීම.			3000	3000	9000			

අභිමංථාර්තය ඵලදායිතාවය හා ගුණාත්මක බව වර්ධනය සඳහා දැනුම, ආකල්ප හා කුසලතා වලින් පරිපූර්ණ වූ සම්බන්ධිත පාර්ශවයන් ඇති කිරීම.

අරමුණ
01.සම්බන්ධිත පාර්ශවයන් පුහුණුවට හා අභිප්‍රේරණයට ලක්කිරීම
02.දැනුම, ආකල්ප හා කුසලතා වලින් පරිපූර්ණ වූ ශ්‍රම බලකාය
03.ඵලදායිතාවය හා ආයතන කාර්යක්ෂමතාවය ලඟාකර ගැනීම.

ක්‍රියාව/වැඩසටහන/ව්‍යාපෘතිය	උපක්‍රමික	ප්‍රධාන කාර්ය දර්ශකය	වර්ථමාන කාර්යසාධන මට්ටම	ඉලක්ක ගත කාර්යසාධන ප්‍රතිදානය		වගකීම	ප්‍රතිඵලය	ඇස්ථමේන්තුගත යෙදවුම රු.මි.
				ඊලඟ වසර	වසර 2 ක් ඉදිරියට			
සම්බන්ධිත පාර්ශවයන් සඳහා සුභ සාධන වැඩසටහන් ක්‍රියාත්මක කිරීම	සුභසාධන පහසුකම් වැඩිදියුණු කිරීම සහතික කිරීම.	ක්‍රියාත්මක කරන ලද සුභ සාධන හා පුහුණු වැඩ සටහන් සංඛ්‍යාව 10% කින් ඉහල නැංවීම.	6	6	38	පරිපාලන නිලධාරි,විශයභාර නිලධාරින්	සුභ සාධන වැසටහන මගින් ප්‍රතිලාභ ලබාගත් සංඛ්‍යාව 15% ඉහල යාම. සම්බන්ධිත පාර්ශවයන්හි ආකල්ප වර්ධනය වීම.මාර්ග අනතුරු අඩුවීම.	2.1

ධාරිතා සංවර්ධන වැඩසටහන් ක්‍රියාත්මක කිරීම	අධිකාරියේ සියලුම නිලධාරින්ගේ දැනුම, ආකල්ප හා කුසලතා වැඩි දියුණුකිරීම.	දැනුම, ආකල්ප හා කුසලතා සංවර්ධනයට සහභාගිවන සේවක සංඛ්‍යාව 10% වර්ධනය කිරීම.	1	1	9	අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්,අධ්‍යක්ෂකවරුන්, සහකාර අධ්‍යක්ෂකවරුන්,ගණකාධිකාරි,පරිපාලන නිලධාරි,විශයභාර නිලධාරින්,සියලුම නිලධාරින්	නිපුනතාවය ලද සේවක සංඛ්‍යාව 10% ඉහල යාම. සේවක ඵලදායිතාවය 10% කින් වර්ධනය වීම.	3
නිපුණතා සංවර්ධන වැඩසටහන් පැවැත්වීම	අධිකාරියේ සියලුම නිලධාරින්ගේ දැනුම, ආකල්ප හා කුසලතා වැඩි දියුණුකිරීම.	දැනුම, ආකල්ප හා කුසලතා සංවර්ධනයට සහභාගිවන සේවක සංඛ්‍යාව 10% වර්ධනය කිරීම.	40	50	400	අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්,අධ්‍යක්ෂකවරුන්, සහකාර අධ්‍යක්ෂකවරුන්,ගණකාධිකාරි,පරිපාලන නිලධාරි,විශයභාර නිලධාරින්,සියලුම නිලධාරින්	නිපුනතාවය ලද සේවක සංඛ්‍යාව 10% ඉහල යාම. සේවක ඵලදායිතාවය 10% කින් වර්ධනය වීම.	2
විදෙස් අධ්‍යන පුහුණු පාඨමාලා ක්‍රියාත්මක කිරීම			0	3	15	අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්,අධ්‍යක්ෂකවරුන්		4.5
ඵලදායිතා පුහුණු වැඩසටහන් ක්‍රියාත්මක කිරීම.			3	2	13	පරිපාලන නිලධාරි,විශයභාර නිලධාරින්		0.5

ස්ථාවර වත්කම් මිලදී ගැනීම	සේවක කාර්යක්ෂමතාවය හා ඵලදායිතාවය ඉහල නැංවීම.	සේවාලාභීන්ට ප්‍රවාහන සේවා සලසා ගැනීමට ගතවන කාලය 10% කින් අඩුකිරීම.	15	10	50	අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්,අධ්‍යක්ෂකවරුන්,සහකාර අධ්‍යක්ෂකවරුන්,ගණකාධිකාරි	සේවක කාර්යක්ෂමතාවය 25% ඉහල නැංවීම.මගී ප්‍රවාහන සේවා 10% කින් ප්‍රවර්ධනය වීම.	3
දිස්ත්‍රික් කාර්යාල හා බස් නැවතුම්පොලවල් අතර ඵලදායිතා තරගාවලී පැවැත්වීම හා ඒ සඳහා ඉදිරිපත්කරවීම.			2	2	10	පරිපාලන නිලධාරි,විශයභාර නිලධාරින්		0.1

අභිමාර්ථය ආයතන ධාරිතාවය, යහපාලනය හා තිරසර සංවර්ධන අරමුණු පාදක වූ ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයක් ඇති කිරීම.

අරමුණු

01. වාර්ෂිකව තුලිත අයවැයක් පවත්වාගෙන යාම.
02.මූල්‍ය ස්ථාවරත්වය ආරක්ෂා කිරීම.
03.නීතිමය රෙගුලාසි හා මාර්ගෝපදේශයන්ට අනුගතව කටයුතු කිරීම.
04.පොදු ප්‍රවාහන සේවාවන්ගෙන් පරිසරයට සිදුවන බලපෑම් පාලනය කර ගැනීම
05.ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ ආදායම් විශමතාවය පාලනය කිරීම.
06.අනෙකුත් ප්‍රවාහන මාධ්‍යන් නියාමනයකට ලක් කිරීම.

ක්‍රියාව/වැඩසටහන/ව්‍යාපෘතිය	උපක්‍රමික	ප්‍රධාන කාර්ය දර්ශකය	වර්ථමාන කාර්යසාධන මට්ටම	ඉලක්ක ගත කාර්යසාධන ප්‍රතිදානය		වගකීම	ප්‍රතිපලය	ඇස්ථමේන්තුගත යෙදවුම රු.මි.
				ඊලග වසර	වසර 5 ක් ඉදිරියට			
වියදම් මූලාශ්‍ර පාලනය කිරීම	අධිකාරියේ මූල්‍ය කටයුතු කළමනාකරණය කිරීම.	පදනම් වර්ෂයට සාපේක්ෂව ආදායම 10% කින් ඉහල නැංවීම.	169 (මි.)	2(මි.)	5(මි.)	අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්,අධ්‍යක්ෂකවරුන්,සහකාර අධ්‍යක්ෂකවරුන්,ගණකාධිකාරි	අධිකාරියේ ලාභය 10% ඉහල නැංවීම. ප්‍රවාහන ජාලය ස්ථාවර වීම. රාජ්‍ය වියදම මත ජනිතවන පීඩනය අවමවීම. අයවැය අතිරික්තයක් ඇතිවීම.	0.2
නව ආදායම් මාර්ග හදුන්වාදීම.			50 (මි.)	5 (මි.)	25(මි.)			0.25
සුයීය පද්ධති ස්ථාපිත කිරීම			0.04(මි.)	4(මි.)	6(මි.)			10.5
බස් නැවතුම්පොල කඩ කාමර බදු ආදායම			2.8(මි.)	4(මි.)	6(මි.)			0.25
නෛතික රාමුව ශක්තිමත් කිරීම සඳහා වැඩමුළු පැවැත්වීම	තිරසර සංවර්ධන අරමුණු පදනම් කරගත් යහපාලන යාන්ත්‍රනයක් ඇති කිරීම.	පදනම් වර්ෂයට සාපේක්ෂව මහජන පැමිණිලි 25% කින් අඩු කිරීම.	2750	250	250	අධ්‍යක්ෂ පාලන.ගණකාධිකාරි.අභ්‍යන්තර විගණන නිලධාරි	මහජන පැමිණිලි අඩුවී ප්‍රශස්ත මගී සේවාවක් ලැබීම.තත්වාගණනය නොකල විගණන මතයක් ලැබීම.	0.2
ආයතන සංග්‍රය හා මුදල් රෙගුලාසි පිලිබද පුහුණු පැවැත්වීම		පදනම් වර්ෂයට සාපේක්ෂව විගණන විමසුම් 25% කින් අඩු කිරීම.	18	15	5			0.1

පාරිසරික සුරක්ෂිත භාවය සඳහා ව්‍යාපෘති සකස් කිරීම.	තිරසර සංවර්ධන අරමුණු පදනම් කරගත් යහපාලන යාන්ත්‍රනයක් ඇති කිරීම.	පාරිසරික සුරක්ෂිත භාවය සඳහා ක්‍රියාත්මක කරන ලද ව්‍යාපෘති සංඛ්‍යාව	3	3	14	ජංගම පරීක්ෂන නිලධාරීන්.කාර්යාල කාර්ය සහයක.රියදුරන්	පරිසර දූෂණය වැලැක්වීම සදහා % ව්‍යාපෘති වැඩිවීම .	0.1
සහනාධාර ව්‍යාපෘති සකස් කිරීම.		ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ ක්‍රියාත්මක කරන ලද සහනාධාර ව්‍යාපෘති සංඛ්‍යාව (බස්රථ සංඛ්‍යාව)	28	2	5	අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්.අධ්‍යක්ෂකවරුන්. සහකාර අධ්‍යක්ෂකවරුන්.ගණකාධිකාරී.විශය භාර නිලධාරීන් (වෙනත් වාහන)	ආදායම් විශමතාවය % පාලනය වීම.ජිවන මට්ටම ඉහලයාම.	0.75
පාසැල් වෑන් රථ නියාමනයට ලක් කිරීම.		පවතින තත්වයට සාපේක්ෂව අනෙකුත් ප්‍රවාහන සේවා 45%කින් නියාමනයකට ලක් කිරීම.	0	100	1000		පොදු ප්‍රවාහන සේවාවන්හි ගුණාත්මකභාවය 10% කින් වර්ධනයවීම.නියාමනයට ලක් වූ විධිමත් මගී ප්‍රවාහන සේවා වර්ධනයවීම.	0.05
ත්‍රිරෝද රථ නියාමනයට ලක් කිරීම.			2000	3000	15000			

2.8 දකුණු පළාතේ ප්‍රවාහන ජාලය දෛනිකව පරිපාලනය සඳහා දකුණු පළාත් මාර්ගස්ථ මගී ප්‍රවාහන අධිකාරිය හඳුන්වාදී ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන ප්‍රතිපත්තීන්

1. ප්‍රවාහන සේවා නියාමන ආයතනයක් ලෙස එම සේවාවන් සාධාරණව හා විධිමත්ව නියාමනය කිරීම සඳහා හඳුන්වාදී උපාය මාර්ගික ප්‍රතිපත්තීන් පහත පරිදි වන අතර පද්ධති සංශෝධනයකදී එම කරුණු නියාමන කාර්යට අදාල මූලිකව සලකා බැලීමට සිදුවේ.
2. මගී අවශ්‍යතාවය, ආයෝජන ප්‍රතිලාභ සාධාරණව ව්‍යාප්ත කිරිම හා පරිපාලනය පහසුව සඳහා මගී ඉල්ලුම මත විද්‍යාත්මක ඒකාබද්ධ කාලසටහන් ක්‍රමය දකුණු පළාත පුරා ක්‍රියාත්මක කිරීම.
3. බලපත්‍ර ලබාදීම සෑමට සාධාරණ වන පරිදි හා නෛතික ගැටළු ඇතිවීම පාලනය වන පරිදි ලබාදීම සඳහා දකුණු පළාත තුල විධිමත් ටෙන්ඩර් ක්‍රමයක් අඛණ්ඩව ක්‍රියාත්මක කිරිම.
4. අඛණ්ඩව වර්ධනය වන මෙහෙයුම් පිරිවැය පාලනය සඳහා ඒකාබද්ධ කාලසටහන් ක්‍රමය යටතේ (එක් බස් නැවතුම් පොලක් යටතේ පමණක්) සියලු ධාවකයින්ගේ මෙහෙයුම් කටයුතු මෙහෙයවීමත් ඔවුන් අතර සිදුවන ගැටළු ස්වයං පාලන ක්‍රමවේදයක් යටතේ පරිපාලනය
5. සේවකයින් හා බස් ධාවන ක්‍රියාකාරිත්වය පාලනය සඳහා උපරිම වශයෙන් නවීන තාක්ෂණය භාවිතා කිරිම (උදා:- CCTV කැමරා පද්ධතිය/ බස් නැවතුම් පොල පාලනය පද්ධතිය, කාලසටහන් ප්‍රදර්ශනය පද්ධතිය, ජංගම පරික්ෂණ පද්ධතිය)
6. පිරිවැය පාලන උපකරණ ලෙසත් හා ආයෝජන මූලාශ්‍රයක් ලෙසත් බස් නැවතුම් පොල භෞතික සම්පත් උපරිමයෙන් භාවිතා කිරිම
7. අධික වාටිනාකමක් ඇති මගී ප්‍රවාහන බලපත්‍රයන් හි කාලසටහන් සංශෝධනයන් අදාල මාර්ගයේ ධාවකයින් සමග සාකච්ඡා කොට එකඟතාවයෙන් පමණක් සංශෝධනය කිරිම
8. ආයතනයේ සියලු කටයුතු ජාත්‍යාන්තර ප්‍රමිතගත නිර්නායකයන්ට අනුව සෑම විටමත ගැලපිම
9. ආයතනයේ භෞතික හා මානව සම්පත් ධාරිතාවය අඛණ්ඩව ප්‍රවර්ධනය කිරිම
10. ප්‍රවාහන සංවර්ධනය සඳහා ජාත්‍යන්තර හා අනෙකුත් අධිකාරීන් හි විශිෂ්ඨ ක්‍රියාවලින් පළාතට ගැලපෙන පරිදි සෑම විටම ක්‍රියාත්මක කිරිම
11. පද්ධති පාලනය සඳහා අවශ්‍ය ජාතික ප්‍රතිප්තීන් සැකසීමට සෑම විටම ප්‍රමුඛතාවය ගැනීම හා මූලික නීතියට අනුව පමණක් කටයුතු කිරීම
12. රාජ්‍ය හා පෞද්ගලික අංශයේ දායකත්වය යටතේ භෞතික හා මානව සම්පත් ප්‍රවර්ධනය කිරිම

2.9 ආයතනික උපයාමාර්ග

1. ප්‍රශස්ථ පහසුකම් සහිත බස් නැවතුම් පොලවල් හා මගී ආවරණ ගොඩනැගීම
2. භෞතික සම්පත් යාවත්කාලිනව පවත්වාගෙන යාම හා සංවර්ධනය
3. ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ කොදුනාරටිය වශයෙන් තොරතුරු තාක්ෂණය භාවිතා කිරීම
4. මගී අවශ්‍යතාවයන් පාදක කරගත්, යාවත්කාලීන වූ ඒකාබද්ධ විද්‍යාත්මක කාලසටහන් ක්‍රමයක් ඇති කිරීම
5. මගී ප්‍රවාහන සේවාවන් හි ගුණාත්මක බව ඉහල නැංවීම
6. ප්‍රවාහන පහසුකම් පුළුල් කිරිම හා ප්‍රවර්ධනය
7. අනෙකුත් ප්‍රවාහන සේවා මාධ්‍යන් නියාමනයට ලක් කිරිම
8. ප්‍රවාහන ක්‍රියාවලින් වැඩිදියුණු කිරිම
9. සම්බන්ධිත පාර්ශවයන් පුහුණුවට හා අභිප්‍රේරණයට ලක් කිරිම
10. නීතිමය රෙගුලාසි හා මාර්ගෝපදේශයන්ට අනුගතව කටයුතු කිරිම
11. ආයතනයේ භෞතික සම්පත් ගොඩනැගීම හා සංවර්ධනය
12. ආදායම් මුලාශ ප්‍රවර්ධනය
13. වියදම් පාලනය
14. ස්ථාවර මුල්‍ය තත්ත්වයක් පවත්වා ගැනිම
15. පොදු ප්‍රවාහන සේවාවන්ගෙන් පරිසයට වන බලපෑම් පාලනය කර ගැනිම
16. ඵලදායීතාවය හා ආයතන කාර්යක්ෂමතාවය ලගාකර ගැනිම
17. ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ ආදායම් විශමතාවය පාලනය කිරිම
18. ප්‍රවාහනය සම්බන්ධ විශිෂ්ඨ අත්දැකිම් හුවමාරු කර ගැනිම.

2.10 ප්‍රවාහන සේවා නියාමනයේදී සලකා බලන මූලධර්මයන් හා නියමයන්

1 ප්‍රවාහන පද්ධති පාලන මූලධර්මයන් (උදා- ශරිර දේහයේ ආකෘතිය)

2 නව බලපත්‍ර ලබා දීමට අදාලව කාලසටහන් සැකසීමේ දී සලකා බලනු ලබන නිර්නායක

3 දකුණු පළාත් සභාව 1996 අංක 02 දරණ දකුණු පලාත් මාර්ගස්ථ මගී ප්‍රවාහන අධිකාරිය පිහිටුවීමට අදාලව ගොඩනගා ඇති ප්‍රඥප්ති ගත කරුණු හා රෙගුලාසි

4 අධිකාරිය විසින් අනුගත කර ඇති බලපත්‍ර ලබාදීමේ ක්‍රමවේදයන්

5 ත්‍රිරෝද රථ හා පාසැල් වෑන් රථ නියාමනයටඅදාලව දකුණු පළාත් සභාව යටතේ නීතිගත කර ඇති නීතින් හා රෙගුලාසි

6 දකුණු පළාත තුල බලපත්‍ර පැවරීමේ ක්‍රමවේද හා අයකරනු ලබන ගාස්තු ක්‍රම පිළිබඳව

7 අතිශය සංකිර්ණ ඒකාබද්ධ කාල සටහන් සැකසීමේදී සලකා බැලිය යුතු සමස්ථ කරුණු

8 දකුණු පළාත් සභාව සම්මත කරනු ලබන අණපනත්

9 මූලික ව්‍යවස්ථාවෙහි පලමුවන උපලේඛණයෙහි 3 වන වගන්තිය යටතේ ප්‍රවාහන බලතල නිතිගත කිරිම් වලට අදාල නීතින්

10 1991අංක 31 දරණ ජාතික ගමනා ගමන කොමිෂන් සභා පනතේ විධිවිධාන

11 මෝටර් රථ ආඥා පනතේ නීතිගත කර ඇති විධිවිධාන

12 2005 අංක 27 දරණ ශ්‍රී ලංකා ගමනා ගමන මණ්ඩලය පිහිටුවීමේ දී ඇති කර ඇති විධිවිධානයන්

13 සේවකයින්ට අදාලව ක්‍රියාත්මක කම්කරු අණපණත් (ETF/EPF/කම්කරු ආඥා පනත)

14 ප්‍රවාහනය සම්බන්ධ රාජ්‍ය ප්‍රතිපත්තිය

15 ශ්‍රේෂ්ඨාධිකරණය ප්‍රවාහනය සම්බන්ධයෙන් ලබාදී ඇති නියෝගයන්

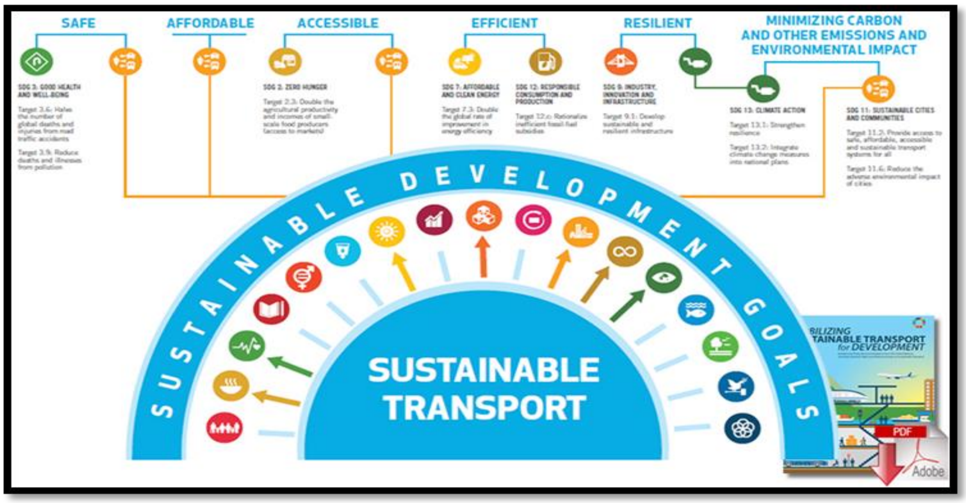
16 බදු ප්‍රතිපත්තින් හා එහි බලපෑම/ජාතික බස් ගාස්තු ප්‍රතිපත්තින්හි නියෝගයන්

2.11 ප්‍රවාහනය සඳහා තිරසර සංවර්ධන ඉලක්කයන්

තිරසර සංවර්ධන ඉලක්කය	තිරසර සංවර්ධන අරමුණු	ප්‍රවාහනයට අදාල වන තිරසර අරමුණෙහි උපඉලක්ක
01.	සියලු තැන්හි පවතින සෑම ආකාරයකම දුගී බව අවසන් කිරීම	1.1 හා 1.අ 1.3
03.	නිරෝගී ජීවිත සහතික කර සෑම වයසකම සිටින සියල්ලන්ගේම සුභ සාධනය ප්‍රර්ධනය කිරීම	3.6
04.	පරිපූර්ණ, සාධාරණ, ගුණාත්මක අධ්‍යාපනයක් සහතික කිරීම සහ සෑමට ජීවිත කාලය පුරා ඉගනීමේ අවස්ථාව සැලසීම	4.3
07.	සියල්ලන් සඳහා දැරිය හැකි, විශ්වාසනීය තිරසර සහ නවීන බලශක්ති සැපයුම සහතික කිරීම	7.2
09.	සවිමත් යටිතල පහසුකම් ගොඩනැගීම, පරිපූර්ණ සහ තිරසර කාර්මිකරණය ප්‍රවර්ධනය කර නව්‍යකරණය දිරි ගැන්වීම	9.1
11.	නගර සහ ජනාවාස පරිපූර්ණ, ආරක්ෂිත , සවිමත් සහ තිරසර ලෙස සකස් කිරීම	11.2, 11.6, 11.7
12.	තිරසර පරිභෝජන සහ නිශ්පාදන රටාවන් සහතික කිරීම	12.2, 12.7
17.	ක්‍රියාවට නැංවීමේ ක්‍රම සවිමත් කිරීම සහ තිරසර සංවර්ධනය සඳහා වන ගෝලීය සහයෝගීතාවය පුනර්ජීවනය	17.1, 17.8

Sustainable Development Goals for Transport

1. **Ending Poverty, Hunger and Achieving Food Security (Goals 01 & Goals 02)**
2. **Improving Road Safety (Goals 03)**
3. **Improving Energy Efficiency in Transport Sector (Goals 07)**
4. **Development of Quality, Reliable, Sustainable and Resilient Transport Infrastructure (Goals 09)**
5. **Improvement of Urban Public Transport System (Goals 11)**
6. **Climate Impacts on Transport & Mitigation and Adaptation Measures (Goals 13)**
7. **Collaboration and Partnership to Develop Sustainable Transport System (Goals 17)**



2.12 ඉම් සලකුණු - Bench Mark

1. Bus ditectors බස් සේවා අධීක්ෂණය හඳුන්වාදීම.
   අධිවේගී මාර්ගයන්හි වාහන හඳුනාගෙන ගෙවීම් කිරීමට භාවිතා වන ditectors භාවිතාකොට දිශාව 100%ක් අධීක්ෂණය නොවන බස් ධාවන වාර ස්වයංක්‍රියව දවසේ සෑම වෙලාවකම පාලනය කල හැකි වන පරිදි බස්රථ පැමිණීම හා පිටවීම හඳුනාගත හැකි ditectors දකුණු පළාතට හඳුන්වා දීම.
2. බස් සමාගම් ක්‍රමය දකුණු පළාත තුළ ආරම්භ කිරීම.
   දැනට සිංගප්පූරුව , ඕස්ට්‍රේලියාව වැනි සංවර්ධිත රාජ්‍යාන්හි පවතින බස් සමාගම් ක්‍රමය දුර්වල තනි පුද්ගල ධාවන ක්‍රමය වෙනුවට දකුණු පළාත තුල ආරම්භ කිරීමට කටයුතු කිරීම.
3. ප්‍රවාහන තොරතුරු සන්නිවේදනය සඳහා GPS තාක්ෂණය හඳුන්වාදීම.
   සෑම දියුණු රාජ්‍යකම බස්රථ පරිපාලනයේදී ක්‍රියාත්මක වන GPS තාක්ෂණය දකුණු පළාතට හඳුන්වාදී එම තොරතුරු ප්‍රධාන මගී ආවරණයන්හි ප්‍රදර්ශනය කිරීම.
4. දුම්රිය හා බස්රථ ඒකාබද්ධ සේවාවන් ලෙස සංවර්ධනය කිරීම.
   ජපානය සිංගප්පූරුව වැනි දියුණු රාජ්‍යාන්හි පොදු ප්‍රවාහන සංවර්ධනය සඳහා දුම්රිය කාලසටහන් වලට අනුගතව බස් ධාවන කාලසටහන් ගලපා තිබේ. මෙම ක්‍රමය කඩිනමින් දකුණු පළාත තුල ආරම්භ කිරීම.
5. පුළුල් පරාසයක ප්‍රවාහන තොරතුරු එකවර ලබා දිමට එම තොරතුරු ඇතුලත් APP එකක් හඳුන්වා දීම.
   සංවර්ධිත රාජ්‍යයන් සියල්ලෙහි ක්‍රියාත්මක වන ප්‍රවාහන තොරතුරු පහසුවෙන් ලබා ගත හැකි APP එකක් හඳුන්වා දීම හා එය ඉහත අංක 03 සමඟ ඒකාබද්ධ කොට ජනතාවගේ පහසුකම් වැඩි කිරීම.
6. පෙරගෙවුම් කාඩ්පත් ක්‍රමය දකුණු පළාතට හඳුන්වාදීම.
   සිංගල්පූරුව , ඕස්ට්‍රේලියාව , ජපානය වැනි රටවල බස් හා දුම්රිය සේවාවන් සපයා ගැනීම වෙනුවෙන් ගාස්තු ගෙවීමට හඳුන්වාදී ඇති පෙර ගෙවුම් කාඩ්ලත් ක්‍රමය දකුණු පළාතේ බස්රථ වලට හඳුන්වා දී ටිකට් නොකැඩීම, ඉතිරි මුදල් ලබා නොදී මුදල් හුවමාරුවේදී ජනිත වන ගැටළු පාලනය කිරීමට කටයුතු කිරීම.

2.13 හර පද්ධතීන්

- **නායකත්වය - Leadership**

  දකුණු පළාත් මාර්ගස්ථ මගී ප්‍රවාහන අධිකාරිය දකුණු පළාත් සභාව යටතේ පිහිටුවා ඇති අතර ප්‍රඥප්ති ප්‍රකාරව එහි දේශපාලන නායකත්වය දකුණු පළාත ප්‍රවාහන විෂයභාර අමාත්‍යවරයාට පැවරෙන අතර අධිකාරියේ නෛතික බලය ප්‍රඥප්ති ප්‍රකාරව සභාපතිතුමා ප්‍රමුඛ සාමාජික මණ්ඩල සභිකයින් 11 දෙනෙකු යටතේ ක්‍රියාත්මක කෙරේ. එය නියෝජ්‍ය ප්‍රධාන ලේකම් මුදල්, පළාත් පාලන කොමසාරිස්, ජ්‍යෙෂ්ඨ පොලිස් අධිකාරි, පළාත් \ අධිකාරියේ සාමාන්‍යාධිකාරී, පළාත් මෝටර් රථ කොමසාරිස් ප්‍රමුඛව නිල බලයෙන් පත්වන රාජ්‍ය නිලධාරීන් 05 දෙනෙකු ඇතුළුව අමාත්‍යවරයා විසින් පත්කරනු ලබන විශේෂඥ පුද්ගලයින් 06 දෙනෙකුගෙන් සමන්විත වේ. ආයතනයේ පරිපාලන අධ්‍යක්ධ ජනරාල්වරයෙකු සහ ධාවන හා පාලන අධ්‍යක්ෂවරුන් දෙදෙනෙකු යටතේ ප්‍රධාන කාර්යාලය ඇතුළුව ගාල්ල/මාතර/හම්බන්තොට දිස්ත්‍රික් කාර්යාල සහකාර අධ්‍යක්ෂවරුන් තිදෙනෙකු වශයෙන් ජ්‍යෙෂ්ඨ නිලධාරීන් හය (06) දෙනෙකු යටතේ නායකත්වය ලබාදෙමින් බස් නැවතුම්පොල පරිපාලනය ඇතුළු මූලික නියාමක කටයුතු සිදුවේ. (අනෙකුත් විධායක කාර්යයන් සඳහා පරිපාලන නිලධාරින් 25 දෙනෙක් මගින් නායකත්වය මණ්ඩලයක් අධිකාරිය යටතේ බලගන්වා තිබේ. මේ යටතේ සමස්ථ කාර්යයන් වගකීමට යටත්ව ක්‍රියාත්මක වන අතර එය ශක්ති ප්‍රභවයක් ලෙස සැමවිටම ක්‍රියාත්මක වෙමින් පවති)

- ඒකාබද්ධ කාලසටහන් ක්‍රමය දකුණු පළාත තුල ක්‍රියාත්මක කිරීම.

  පොදු මගී ප්‍රවාහන බස් සේවා ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා දැනට ලංකාව තුල ක්‍රියාත්මක වන විධිමත්ව ක්‍රිමවේදය ලෙස ඒකාබද්ධ කාලසටහන් ක්‍රමය හඳුනාගෙන ඇති අතර, එය ලංකාව පුරාම ක්‍රියාත්මක කිරීමට සැම රජයක්ම අඛණ්ඩව උත්සාහ ගෙන තිබේ. එහෙත් මේ වන තෙක් විධිමත්ව ක්‍රියාත්මක වනුයේ දකුණු පළාත තුල පමණක් වේ. මේ යටතේ පෞද්ගලික ධාවකයා හා ශ්‍රී ලංකා ගමනා ගමන මන්ඩලයට අයත් රාජ්‍ය බස් සේවාවන්ද එක් බස් නැවතුම්පොලක් යටතේ කාලසටහනකට අනුව ධාවනය කරන අතර මගීයාට බස්නැවතුම්පොලවල් දෙකකට යාම වෙනුවට එක් බස්නැවතුම්පොලක් යටතේ සේවා සපයා ගත හැකිව තිබේ.

  මෙම ක්‍රමය යටතේ බස් නැවතුම්පොවල් දෙකක් (ශ්‍රීලංගමට එකක් හා පෞද්ගලික අංශයට එකක් ලෙස) නඩත්තුව වෙනුවට එක් බස්නැවතුම්පොලක් පමණක් නඩත්තු වීමත්, සේවක කණ්ඩායම් දෙකක් වෙනුවට එක් සේවක කණ්ඩායමක් පමණක් යෙදවීමෙන් පිරිවැය අවම විමත් විදුලිය, ජලය, ආරක්ෂක සේවා පැවැත්වීම එක් ස්ථානයකට පමණක් යෙදවීමෙන් රටේ ජාතික ධනය විශාල වශයෙන් ඉතිරි වීමත් සිදුවී තිබේ. මෙම පාලන ක්‍රමවේදය සමස්ථ නියාමන කාර්යයන් මෙන්ම පරිපාලනය පහසු කර ඇති බැවින් එය විශාල අගයක් ලෙස දකුණු පළාතට බලපා තිබේ.

- ආකල්ප වලින් පරිපූර්ණ පුහුණු නිලධාරීන් අධිකාරිය සතුවීම.

ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍ර අත්‍යාවශ්‍ය සේවාවන් අතුරින් ප්‍රමුඛ අත්‍යාවශ්‍ය සේවාවක් වන අතර එය පාලනය සඳහා දැනුමින් හා ආකල්ප වලින් පරිපූර්ණ දක්ෂ නිලධාරීන් සිටීම අත්‍යාවශ්‍ය වේ. මෙම අධිකාරිය රටේ අනෙකුත් ප්‍රවාහන අධිකාරින්ට මාර්ගෝපදේශයන් ලබාදෙන ආයතනයක් වන අතර ආරම්භයේ සිට විශේෂ දැනුමත් සහිත පුහුණු නිලධාරීන් අධිකාරිය සතුවීම ආයතනයට විශේෂ අගයක් වී තිබේ. ආරම්භයේ සිට අනෙකුත් අධිකාරීන්ට ද කාලසටහන් පුහුණුව මෙම අධිකාරිය විසින් ලබාදීමත් නව අධිකාරින් ආරම්භ කිරීමේදී එම නිලධාරීන් පුහුණු කිරීම් මෙම අධිකාරිය යටතේ අඛණ්ඩව සිදුවීමත් අධිකාරිය සතු විශාල අගයක් ලෙස ක්‍රියාත්මක වේ.

- **සෑමට ආරක්ෂාක ප්‍රමිතීන් වැඩි දියුණු කර තිබීම.**

  දෛනිකව දකුණු පළාතේ මගීන් ලක්ෂ 08 ත් 15 ත් අතර ප්‍රමාණයක් බස් සේවා පරිහරණය කරන අතර ඔවුන්ගේ ආරක්ෂාව සඳහා විධිමත් තාක්ෂණික පද්ධති විශාල ප්‍රමාණයක් අධිකාරිය යටතේ ගොඩනගා තිබේ.මේ යටතේ උපරිමයෙන් මගීන්ගේ ආරක්ෂාව තහවුරු කිරීම හරහා පොදු ප්‍රවාහන සේවාවන්ට අගයන් එකතු කිරිමට ද හැකි වී තිබේ. මෙම ක්‍රියාවලිය යටතේ මූලිකව CCTV 242 කින් කැමරා පද්ධතියක් තුලින් දිවා/රාත්‍රි මගීන්ට රැකවරණය ලබා දීමත්, එම පද්ධතියේ දත්ත නීතිය හා සාමය පවත්වා ගෙන යාම සඳහා අවශ්‍ය දත්ත ලබාදෙමින් ආරක්ෂක ප්‍රමිතින් වැඩිදියුණු කිරීමත්, මගීන් අපහසුතාවයට පත්වීම කෙරෙහි බලපාන ප්‍රවාහන තොරතුරු නොදැනම ප්‍රවාහන අවශ්‍යතා සපුරා ගැනීම වෙනුවට තොරතුරු වලින් දැනුවත්ව තම සේවා ලබාගැනීමට අවශ්‍ය පරිසරය මෙම අධිකාරිය සලකා තිබේ. ඒ යටතේ මගී ජනතාවකට අවශ්‍ය තොරතුරු සුවිශේෂී පද්ධති වන eagleeye.lk වෙබ් අඩවිය හා sprpta.lk වෙබ් අඩවිය හරහා ලබා දෙමින් ආරක්ෂාක ප්‍රමිතීන් ගොඩනැගීමත්, ජංගම පරීක්ෂණ ක්‍රමවේද යටතේ මගීන් ඇතුළුව ධාවකයා කෙරෙහිද නැඹුරුවූ ආරක්ෂක ප්‍රමිතීන් ගොඩනැගීමත් ආයතන අගයන් ලෙස පවති.

- **අධිකාරියේ කාර්යය මණ්ඩලය කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුවේ අනුමත වී තිබීම.**

  අනෙකුත් අධිකාරීන්ට සාපේක්ෂව මෙම අධිකාරිය අනාගත සැලසුම් ක්‍රියාත්මක කිරීමට අවශ්‍ය සේවක හා තනතුරු සංඛ්‍යාව සම්පූර්ණයෙන් අනුමත කර ගෙන ඇති අතර එය පළාත් සභාවටද අනුමත කරමින්, ආයතන සුරක්ෂිතභාවයත් පිළිගැනීමත් ඇතිකර ගෙන තිබීම විශාල අගයක්ව පවති.

- **සමානාත්මතාවය හා අපක්ෂපාතී බව.**

  අධිකාරියේ සෑම ක්‍රියාවලියක්ම ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිතිකරණයට අනුව සිදු කිරීම හරහා මෙම තත්ත්වය ලඟාකර ගැනීමට උත්සාහ කර තිබේ. මේ තුලින් මගීන්ට මෙන්ම ධාවකයාටද සමානාත්මතාව හා අපක්ෂපාතී වීම සිදුකර තිබේ. ඒ යටතේ විධිමත් ටෙන්ඩර් ක්‍රමවේදයක් යටතේ බලපත්‍ර ලබා දීමත්, ඒකාබද්ධ කාලසටහන් ක්‍රමය යටතේ හා

කාලසටහන් වක්‍රිය කිරීම හරහා සැමට සාධාරණ අවස්ථා අපක්ෂපාතිභාවය ගොඩනැගීමත් සිදුකර ඇති අතර සමස්ථ කාර්යයන් නවීන තාක්ෂණික ක්‍රම උපායන් යටතේ ගොඩනැගීම තුලින් සිදුවිය හැකිව තිබූ වැරදි හා අඩුපාඩු පාලනය කිරීම තුලින් මහජන හිතකාමී ආයතන පරිසරයක් ගොඩනැගීම ද ආයතනයට විශාල අගයක්ව පවතී.

- **අවශ්‍ය මූල්‍ය සම්පත් පළාත් සභාවෙන් ලැබීම.**

ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රට හඳුන්වා දුන් සෑම විශේෂ ව්‍යාපෘතියක් සඳහාම අවශ්‍ය මූල්‍ය සම්පත් උපරිමයෙන් මේතාක් පළාත් සභාවෙන් වෙන් කර ඇති අතර ඒ මත ලංකාවේ අනෙකුත් පළාත් වලට සාපේක්ෂව බස් නැවතුම්පොල 98% ක් ඉදිකර අවසන්ව තිබේ. එසේම මේ මත මගීන්ට අවශ්‍ය අනිකුත් පොදු පහසුකම් (වැසිකිළ, වාහන අංගන, ජලය, විදුලිය වැනි) උපරිමයෙන් ගොඩනගා ගැනීමට හැකි වීමත් ආයතන අගයන් ලෙස ශක්තියක්ව පවතී.

- **සුහදශිලී පිළිගැනීම.**

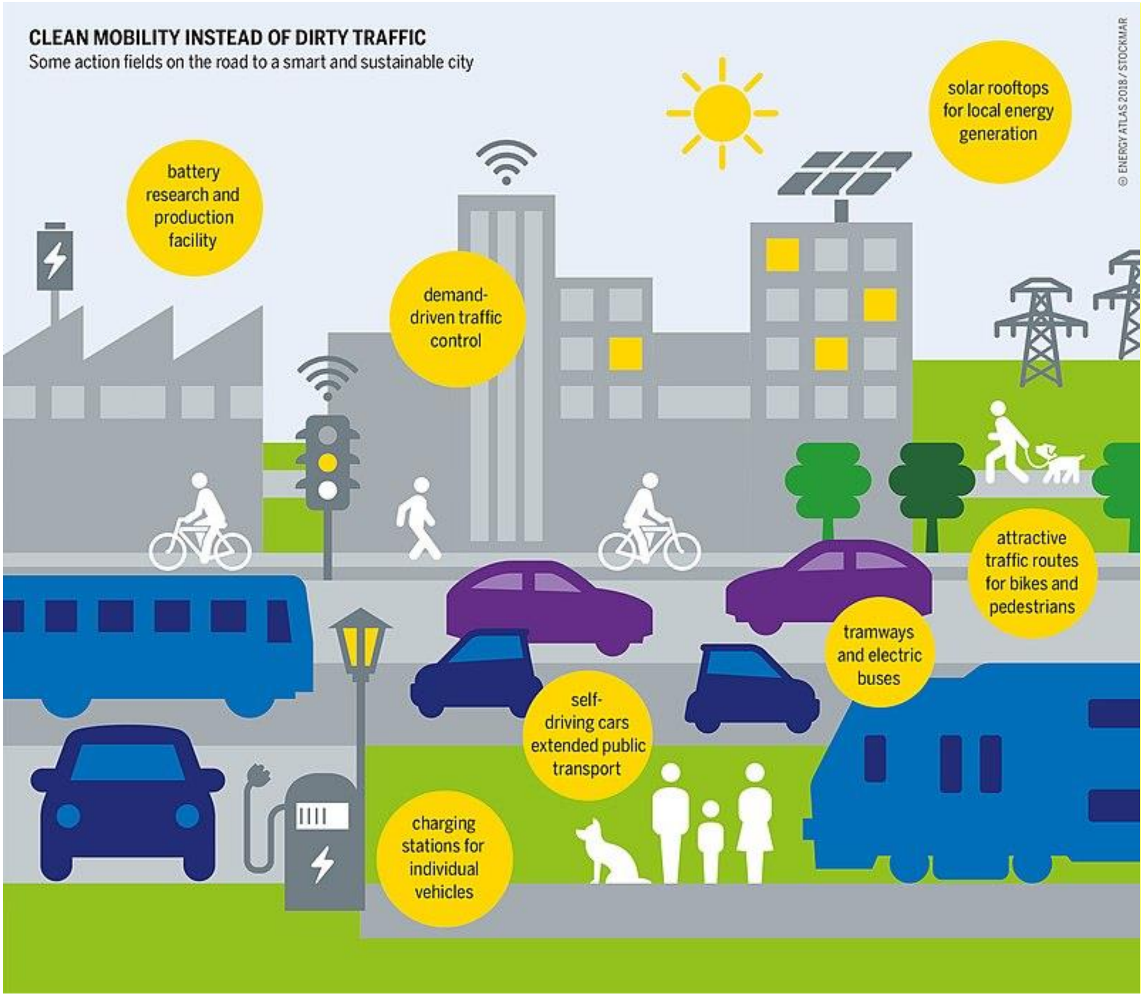
අධිකාරිය සෑම විට තම සේවාලාභීන්ගේ අවශ්‍යතා කෙරෙහි ප්‍රමුඛතාවය ලබාදී ඇති අතර ඔවුන්ගේ කාර්යයන් අප්‍රමාදව ඉටු කිරීම කෙරෙහි විශේෂ අවධානයකින් යුතුව වැඩසටහන් ක්‍රියාත්මක කර තිබේ. අධිකාරිය තුල පුරවැසි ප්‍රඥාප්තිය ක්‍රියාත්මක කර ඇති අතර, අධිකාරියේ සෑම අංශයක්ම මහජන සේවාවන් ඉලක්ක කොට ක්‍රියාත්මක කිරීමට හැකිවීමෙන් සමාජ අගයන් හා පිළිගැනීම වර්ධනය කර තිබේ.

- **කණ්ඩායම් හැගීම හා සහභාගීත්වය උපරිමයෙන් ලැබීම.**

අධිකාරියේ අරමුණු පරමාර්ථ ලගාකර ගැනීම සඳහා බස් නැවතුම්පොල 42 ක නිලධාරීන් මෙන්ම, ප්‍රධාන කාර්යාලය ඇතුළුව දිස්ත්‍රික් කාර්යාලයන් හි නිලධාරීන් සෑම විටම එක් කණ්ඩායමක් ලෙස ක්‍රියාත්මක වී ඇති අතර අධිකාරිය ක්‍රියාත්මක කර ඇති සෑම සුවිශේෂී ව්‍යාපෘතියක්ම නිලධාරීන්ගේ පිළිගැනීම හා සහභාගීත්වයෙන් අවසන් කිරීමට හැකිවීම ආයතනයේ ප්‍රගතියට හේතුවී තිබේ. ඒ යටතේ ඵලදායිතා සම්මානයත්, ISO 9001-2015 ජාත්‍යන්තර තත්ත්ව සහතිකයත්, රාජ්‍ය ව්‍යාපාර අතුරින් ජනාධිපති රන් සම්මානයත්, ICTආයතනය විසින් විශේෂ පරිසනක වැඩසටහන් ඇති ආයතනයක් ලෙස නම් කර තිබීමත් මේ සඳහා ඇති උදාහරන වේ. මෙම සම්මාන සියල්ල ලබා ගත් ලංකාවේ එකම ආයතනයද අප අධිකාරිව වී තිබේ. එය පුද්ගල ජයග්‍රනයක් නොවන අතර එය කණ්ඩායම් හැගීමෙන් යුතු සාමූහිකත්ව ජයග්‍රහණයක් වේ. එය ආයතනය සතු විශාලම වටිනාකම ද වේ.

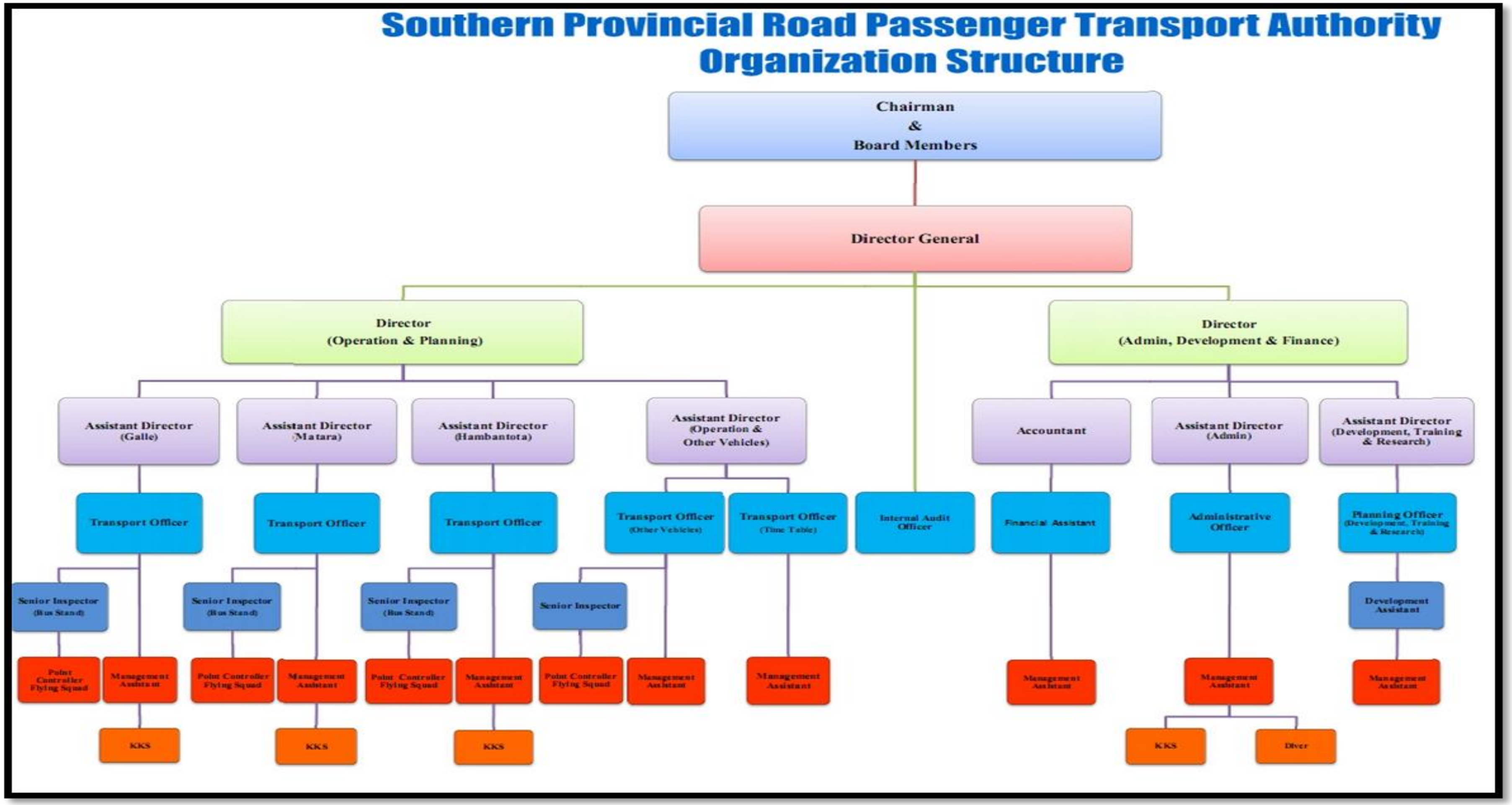
03 පරිච්ඡේදය

ආයතනයේ අභ්‍යන්තර පරිසරය හා අවස්ථානුකූල විශ්ලේෂණය



3.1 සංවිධාන ව්‍යුහය හා ආයතන පරිසරය

අධිකාරියේ එම තනතුරු අනුව වගකීම බෙදී යන ආකාරය පදනම් කර ගනිමින් සංවිධාන ව්‍යුහය සකසා ඇති අතර එය පහත පරිදි වේ.



දකුණු පළාත් මාර්ගස්ථ මගී ප්‍රවාහන අධිකාරිය ප්‍රධාන කාර්යාලය හා ශාඛා කාර්යාල 03කින් සමන්විත වේ. දකුණු පළාත ආවරණය වන පරිදි ගාල්ල/මාතර හා හම්බන්තොට දිස්ත්‍රික්කයන් සඳහා වෙන් වෙන් වශයෙන් දිස්ත්‍රික්ක කාර්යාල පිහිටුවා ඇත. මහජනතාව වෙත සලසන සේවාව පදනම් කර ගනිමින් ප්‍රධාන කාර්යාලය තුල පමණක් අංශ බෙදා ඇති අතර ප්‍රධාන අංශයන් ලෙස මෙහෙයුම් හා සැලසුම් අංශයත් පාලන, සංවර්ධන හා මූල්‍ය අංශයත් දැකිය හැක. මෙම අංශ තුල සිදු කරනු ලබන කාර්ය පදනම් කර ගනිමින් උප අංශ සකස් කර ඇත. මෙහෙයුම් හා සැලසුම් අංශයේ ඇති උප අංශ ලෙස ධාවන අංශය/කාලසටහන් අංශය/බලපත්‍ර අංශය/වෙනත් වාහන අංශය ලෙස දැක්විය හැක. පාලන,සංවර්ධන හා මූල්‍ය අංශයේ ඇති උප අංශයන් ලෙස පාලන අංශය,ගිණුම් අංශය හා සංවර්ධන අංශය සහ සැපයුම් අංශයන් ලෙස දැකිය හැක.

ප්‍රධාන කාර්යාලයේ සහ ශාඛා කාර්යාලයන් පිලිබඳ ලිපිනයන් පිටු අංක 17 හි 1.4 විකාශය නම් උප මාතෘකාව තුල දක්වා ඇත. ශාඛා කාර්යාල වලින් මෙහෙයුම් ක්‍රියාවලියට අදාල ධාවන කාර්යන් ප්‍රමුඛව සිදු කරනු ලබන අතර ආදායම් එක්රැස් කිරීමද සිදු කරනු ලබයි. සියලුම වියදම් දැරීම ප්‍රධාන කාර්යාලය හරහා සිදු කරනු ලබයි.

3.2 <u>මානව සම්පත (කාර්ය මණ්ඩලය)</u>

සේවා ඛණ්ඩය	තනතුරු නාමය	වැටුප් කේතය	අනුමත කාර්ය මණ්ඩල සංඛ්‍යාව
ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමණාකරු	අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්	HM1-3	1
ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමණාකරු	අධ්‍යක්ෂ (පාලන සංවර්ධන හා මූල්‍ය)	HM1-1	1
	අධ්‍යක්ෂ (මෙහෙයුම් හා සැලසුම්)	HM1-1	1
කළමණාකරු	සහකාර අධ්‍යක්ෂ (ගාල්ල/මාතර/ හම්බන්තොට)	MM1-2	3
	සහකාර අධ්‍යක්ෂ (පාලන)	MM1-2	1
	සහකාර අධ්‍යක්ෂ (ධාවන හා වෙනත් වාහන)	MM1-2	1
	සහකාර අධ්‍යක්ෂ (සංවර්ධන සැලසුම් හා පුහුණු)	MM1-2	1
	ගණකාධිකාරී	MM1-2	1
කණිෂ්ඨ කළමණාකරු	සැලසුම් නිළධාරි	JM1-1	1
	ගමනාගමන නිලධාරි	JM1-1	5
	පරිපාලන නිළධාරි	JM1-1	1
	ගිණුම් නිළධාරි	JM1-1	1
	අභ්‍යන්තර විගණන නිළධාරි	JM1-1	1
බලාත්මක හා මෙහෙයුම්	ජ්‍යෙෂ්ඨ පරීක්ෂක	MA5-1	16
	සංවර්ධන සහකාර	MA5-1	1
	කාලසටහන් සහකාර*	MA5-1	4
	උසාවි සහායක*	MA5-1	1
කළමණාකරණ සහකාර	කළමණාකරණ සහකාර	MA1-1	52
ක.ස.කා. නොවන	ස්ථාන පාලක/ජංගම පරීක්ෂක	MA1-1	114
ප්‍රාථමික ශ්‍රේණිය ශිල්පිය	රියදුරු	PL3	4
ප්‍රාථමික ශ්‍රේණිය ශිල්පිය නොවන	කාර්යාල සහායක	PL 1	4
			215

අධිකාරියේ සේවක මණ්ඩලය 215 දෙනෙකුගෙන් යුක්ත වන අතර එය කළමණාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුව මගින් අනුමත කර ඇත. එම කාර්යය මණ්ඩලය පහත සඳහන් පරිදි වර්ගීකරණය කළ හැක.

ජ්‍යෙෂ්ඨ	- 10
තෘතීක	- 31
ද්විතියික	- 166
ප්‍රාථමික	- 08
	= 215

මෙම සියලුම නිළධාරීන් ගාල්ල, මාතර හා හම්බන්තොට දිස්ත්‍රික්ක ආවරණය වන පරිදි රාජකාරීන් සිදු කරනු ලබයි.

3.3 ස්ථාවර වත්කම් ලේඛනය

විස්තරය	වාහන	යන්ත්‍ර සූත්‍ර හා කාර්යාල උපකරණ	කැමරා උපාංග, පරිගණක හා රූපවාහිනි	ඉඩම් හා ගොඩනැගිලි	සූර්ය කෝෂ පද්ධතිය	පරිගණක වැඩසටහන්	එකතුව
2022/01/01 දින ශේෂය	12,700,000	14,246,522	39,375,891	592,505,617	22,064,000	761,140	681,653,170
ගැලපීම්	-	-	-	-	-	-	-
වර්ෂය තුල එකතු කිරීම්	-	376,475	4,512,100	202,800,000	-	560,000	208,248,575
වර්ෂය තුල ඉවත් කිරීම්	-	192,743	1,156,960	-	-	-	1,349,703
2022/12/31 දිනට ශේෂය	12,700,000	14,430,254	42,731,031	-	22,064,000	1,321,140	888,552,042
ක්ෂය වෙන් කිරීම							
2022/01/01 දින ශේෂය	12,700,000	11,174,145	35,871,192	17,779,518	6,133,206	304,456	72,532,511
ගැලපීම්	-	-	-	-	-	-	-
වර්ෂය තුල එකතු කිරීම්	635,000	1,447,678	3,958,477	6,885,003	2,206,400	132,114	15,264,672
වර්ෂය තුල ඉවත් කිරීම්	-	121,648	1,156,960				1,278,608
2022/12/31 දිනට ශේෂය	1,905,000	12,500,175	38,672,709	24,664,521	8,339,600	436,570	86,518,575

යන්ත්‍ර සූත්‍ර හා උපකරණ

නිළධාරීන්ට තම රාජකාරි කටයුතු සිදු කිරීම සඳහා අවශ්‍ය වන යන්ත්‍ර සූත්‍ර හා උපකරණ අධිකාරිය විසින් සපයා ඇති අතර අවශ්‍යතාවය පදනම් කර ගනිමින් වාර්ශිකව ලබා දීමද සිදු කර ඇත.

අමුද්‍රව්‍ය හා ක්‍රමවේදය

අධිකාරියේ රාජකාරී කටයුතු සඳහා ප්‍රධාන වශයෙන් අවශ්‍ය වන්නේ ලිපි ද්‍රව්‍ය වන අතර එය පෞද්ගලික අංශයෙන් මිලදී ගැනීම මත හා ප්‍රධාන ලේකම් කාර්යාලය මගින් සපයා ගනී. ප්‍රධාන වශයෙන් අධිකාරියේ අංශයන්හි ක්‍රියාකාරීත්වය ඉහළ නැංවීම සඳහා එක් එක් අංශයන් වලට ක්‍රියාවලි සකස් කර ඇත.

මිණුම් ගත කිරීම.

වාර්ෂික ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම අනුව සකස් කරන ලද ව්‍යාපෘති හා වැඩසටහන් වාර්ෂිකව ලබා දෙන ප්‍රතිපාදන මත සිදු කරනු ලබන අතර වර්ශය අවසානයේදී ප්‍රගතිය දක්වනු ලැබේ.

3.4 අලෙවිකරණය

අපගේ මූලික කාර්යභාරය වන්නේ මගීන්ට ගුණාත්මක සේවාවක් ලබා දීම තුළින් ගමනාන්තය දක්වා ආරක්ෂාකාරීව ගමන් කිරීමට අවශ්‍ය පහසුකම් සැපයීමයි. එහිදී මගීන් විසින් ප්‍රවාහන සේවා ලබා ගැනීම වෙනුවෙන් ගාස්තු ගෙවීම සිදු කරනු ලබන අතර වඩාත් කාර්යක්ෂම සේවාවක් සැපයීම සඳහා ප්‍රධාන නගර මුල් කර ගනිමින් බස් නැවතුම්පළවල් ක්‍රියාත්මක කරන අතර මාර්ග දෙපස බස් නැවතුම් ස්ථාන පිහිටුවමින් මගී අවශ්‍යතා සඳහා ප්‍රමුඛතාවයක් ලබා දී ඇත. රාජ්‍ය හා පෞද්ගලික මගී ප්‍රවාහන සේවාවන් ඒකාබද්ධ කරමින් ගුණාත්මක සේවාවක් සැපයීමට කටයුතු කළ කරනු ලබන අතර අනවශ්‍ය තරගකාරීත්වයක් ඇති කිරීම වලක්වා ඇත.

3.5 මූල්‍ය

කළමණාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුව මගින් අනුමත කරන ලද බඳවා ගැනීමේ පරිපාටිය අනුව සේවකයින් බඳවා ගනු ලබන අතර මාසික පාරිශ්‍රමිකය ගෙවීම සඳහා වන මුදල් දකුණු පළාත් සභාව විසින් ලබා දේ. අධිකාරියේ ප්‍රඥප්තිය ප්‍රකාරව දකුණු පළාත තුළ මගී ප්‍රවාහනයේ නියුතු වූවන්ගෙන් අය කරනු ලබන බලපත්‍ර ගාස්තු හා සේවා ගාස්තු අධිකාරිය මගින් එකතු කර මාසිකව එය පළාත් සභා අරමුදලට බැර කරනු ලබයි. පුණරාවර්ථන වියදම් සඳහා වැය වන මුදල් සපයා ගැනීමට අධිකාරිය විසින් කටයුතු කළ යුතුය. සංවර්ධන වැඩ කටයුතු සඳහා පළාත් නිශ්චිත සංවර්ධන අරමුදල් ප්‍රදාන උපමාන පාදක ප්‍රදාන වාර්ෂිකව අය වැය මගින් වෙන් කර දෙනු ලැබේ.වර්ෂ 03කට වරක් ගාස්තු සංශෝධනය සඳහා අවස්ථාව ඇති මුත් පවතින ආර්ථිකමය කරුණු මත එම කාල පරිච්ඡේදය නිශ්චිත නොවේ. අධිකාරිය සතු බස්

නැවතුම්පොළ වල ඇති කඩකාමර මාසික බදු කුලී පදනම මත ලබා දී ඇති අතර නව මාර්ගයන්හි බලපත්‍ර ලබා දීම මගින් මූල්‍ය ශක්තිය ඉහළ නැංවිය හැක. පරිගණක ගත ගිණුම්කරණ පද්ධතියක් මගින් මූල්‍ය කටයුතු සිදු කරනු ලබන අතර නිවැරදි, විශ්වාසදායී, මූල්‍ය ප්‍රකාශන වාර්ථා ඉදිරිපත් කිරීමට කටයුතු කරන අතර එය රාජ්‍ය ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලව සිදු කරනු ලබයි.

මගීන්ට කාර්යක්ෂම හා ආරක්ෂාකාරී සේවාවක් ලබා දීම සඳහා බස් රථ ධාවන කාලසටහන් පුවරු සෑම බස් නැවතුම්පොළවල් තුළම භාවිතා කරනු ලබන අතර CCTV පද්ධති ක්‍රියාත්මක කිරීම තුළින් ප්‍රමාණවත් ආරක්ෂාවක් ලබා දෙයි. ධාවන කාලය අවම කිරීම හා නව බස් ධාවන මාර්ගයක් හඳුනා ගැනීම මෙහෙයුම් කටයුතු වල ප්‍රධාන කාර්ය වේ.

04 පරිච්ඡේදය

බාහිර විශ්ලේෂණයන් සිදු කිරීම (PESTLE) මගින්

4.1 දේශපාලනික

ප්‍රවාහන සාධකය සමාජයේ වෙසෙන සෑම පාර්ශවයකටම අතිශය වැදගත් වීමත් එහි පද්ධති ගත සාධක පොදු මහජනතාවට නිරාවරණය වීමත් මත මෙම ක්ෂේත්‍රට එරෙහි දේශපාලන මැදිහත් වීම උපරිම වශයෙන් සිදුවේ. එහි වාසි අවාසි සංවර්ධිත රටකට සාපේක්ෂව අවාසිදායක ලෙස අප රටට බලපා තිබේ. විශේෂයෙන් ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රය පද්ධතියක් ලෙස සංවර්ධන කිරීමෙන් රටට ජනිත වන සමස්ථ ප්‍රතිඵලය නොසලකා පෞද්ගලික න්‍යාය පත්‍රවලට අනුව හෝ තම බල ප්‍රදේශයේ ඇති සීමිත අවශ්‍යතාවයන් මත පදනම්ව කටයුතු කිරීමෙන් මෙම පද්ධතිය රටට ඵලදායි ලෙස ගොඩනැගීමට නොහැකි වී ඇත. එහිදී නියාමන කාර්යය සඳහා අනවශ්‍ය ලෙස මැදිහත් වීමත් ඉතා වටිනාකමකින් යුත් ප්‍රවාහන බලපත්‍ර තම හිතවතුන්ට ලබා දීම සඳහා බලපෑම් කිරීමත් නීතිය අභිබවා පොදු ස්ථානයන් පරිහරණය කිරීමත් අධිකාරිය විසින් පරිපාලනය කල

යුතු බස්නැවතුම්පොල හා දේපල ප්‍රවාහන අවශ්‍යතාවයන් සඳහා භාවිතා කිරීම වෙනුවට ඉන් විශාල වශයෙන් බදු අයකරමින් එහි පිරිවැය අධික ලෙස වැඩිකිරීම හරහා ක්ෂේත්‍රය දුර්වල කිරීමත් ප්‍රවාහනය හා සම්බන්ධ පොදු සම්පත් පළාත් පාලන ආයතන භාරයේ තබා ගනිමින් ප්‍රවාහන සංවර්ධන කටයුතු සඳහා බාධා කිරීමත් ප්‍රවාහනය හා සම්බන්ධ මූලික කරුණු පිලිබඳ තීන්දු තීරණ ගැනීමේ දි ප්‍රායෝගික භාවිතයක් ඇති අධිකාරින්හි නිලධාරීන් ඒ සඳහා සම්බන්ධ කර නොගැනීමත් මධ්‍යම රජයේ අමාත්‍යවරුන් හා පළාත් ප්‍රවාහන අමාත්‍යවරුන් අතර බොහෝ කරුණු සම්බන්ධයෙන් එකගතාවයක් නොපැවැතිමත් ක්ෂේත්‍රයේ සංවර්ධනයට විශාල බලපෑමක් එල්ලකර තිබේ. කෙසේ වෙතත් දකුණු පළාත් සභාවේ දේශපාලන අධිකාරිය මෙහිදී විශේෂ වගකීමෙන් යුතුව කටයුතු කර ඇති අතර අවශ්‍ය මූල්‍ය සම්පත් අඛණ්ඩව ලබා දෙන අදාල සංවර්ධන කටයුතු සඳහා සක්‍රියවදායක වීම යහපත් ප්‍රවනතාවයක් ලෙස දැක්විය හැක.

4.2 ආර්ථික

ආර්ථිකය සතු සමස්ථ සම්පත් කාර්යක්ෂමව හා ඵලදායිව නිෂ්පාදන කාර්ය සඳහා යොමු කිරීමත් ඉන් ජනිත වන ජාතික නිශ්පාදිතය පාරිභෝජනයෙන් කෙලවර වන තෙක් මෙහෙයුම් කිරීම ප්‍රවාහන ජාලය යටතේ සිදු කෙරේ. ඒ යටතේ සමස්ථ ආර්ථික කරුණු මෙන්ම සාමාජීය හා දේශපාලන කරුණුද තීරණය වන අතර ප්‍රවාහන ජාලය දුර්වල වුවහොත් හා ඒ යටතේ සම්පත් ඌණ උපයෝජනය වී ඌණ සංවර්ධිත දුර්වල ආර්ථිකයක් ගොඩනැගෙන අතර දියුණු ප්‍රවාහන ජාලයකදි එකී සමස්ථ ආර්ථික විචල්‍යන් ප්‍රසස්ථව ක්‍රියාත්මක වීමෙන් තිරසර ආර්ථිකයක් ජනිතවීමක් සිදු වේ. ඒ යටතේ වර්තමානයෙහි සමස්ථයක් ලෙස දුර්වල ප්‍රවාහන ක්‍රියාකාරීත්වය හේතුවෙන් පොදු ප්‍රවාහන සේවාවන් දුර්වල වී ඇති අතර එය දකුණු පළාත තුල පොදු සාධකයක් ලෙස ක්‍රියාත්මක වේ. මීන් බස්රථ නඩත්තු පිරිවැය ඉහල යාමත් ආදායම් සාපේක්ෂව අඩුවීමත් තනිපුද්ගල වාහන දෛනික කටයුතු සඳහා භාවිතය වර්ධනය හේතුවෙන් පුද්ගල ප්‍රවාහන පිරිවැය වැඩිවි පුද්ගල ඉතිරුම් පහත වැටීමත්, පුද්ගල වාහන භාවිතය දිනෙන් දින සාපේක්ෂව වර්ධනය වීම මත ප්‍රවාහන සම්පත් අධි භාවිතයක් සිදුවී තිබේ. එසේම මෙම ක්‍රියාවලිය හරහා සාපේක්ෂව සම්පත් ඌණ උපයෝජනයක් වැඩි වීම මෙන්ම රටට අහිමි වන මිනිස් පැය සංඛ්‍යාවද වැඩි වීම විශාල ගැටලුවක් වේ. මෙම තත්ත්වය අඛණ්ඩව වර්ධනය වීමෙන් අතිවිශාල අනතුරු/පරිසර දූෂණය/සෞඛ්‍ය පිරිවැය ඉහල යාම වැනි කරුණු යටතේ සමස්ථ ආර්ථිකයට සිදුවන බලපෑම විශාල වීම ද දැකිය හැකි කරුණු වේ.

4.2.1 බලපත්‍ර ගාස්තු

පොදු ප්‍රවාහන සේවාවන් රාජ්‍ය නියාමනයකට යටත්ව සිදුවීම මත දකුණු පළාත් සභාව ද ඒ යටතේ ආදායම් මූලාශ්‍රයක් ගොඩනගා ගෙන තිබේ. මීට අමතරව රජය විසින් ආදායම් බදු, දුම්වාර්තා රක්ෂණය මත බදු, කාබන් බදු හා සේවා ගාස්තු යටතේ විශාල ආදායමක් උපයා ගන්නා අතර රාජ්‍ය සේවාවන් ලෙස බස්නැවතුම්පොල අංගන නඩත්තුව, විදුලිය,ජලය,ආරක්ෂක සේවා සැපයීම හා සේවා පහසුකම් ලබා දීමත් සිදු කෙරේ. කෙසේ වෙතත් බස් සේවාවේ

ගුණාත්මක සංවර්ධනයට අවශ්‍ය බඳු සහන නොලැබීම මත පුළුල් සේවාවක් මහජනතාවට ලබා දීමට නොහැකි වීම දැකිය හැකි ප්‍රධාන ලක්ෂණයක් වේ. උදාහරණ ලෙස ජනගහනයෙන් 15% ක් වැඩිහිටි ජනග්‍රහනය වුවද ඔවුන් පොදු ප්‍රවාහන සේවා තුල රඳවා ගැනිමට හැකිවන පරිදි බස් සේවාවක් (පාපුවරුව ස්වයංක්‍රයව පහත් කල හැකි බස්රථ) ලබාදීමට අවශ්‍ය බදු සහන රජය යටතේ ලබාදී නොමැති බව පැහැදිලි වේ. ඊට අමතරව විශාල ටෙන්ඩර් යටතේ වාර්ෂිකව විශාල මුදල් අයකිරීමෙන් බස්ගාස්තුව විශාල වශයෙන් වැඩිවී ඇති අතර එය පොදු ප්‍රවාහන සේවාවන්ගෙන් මහජනතාව ඉවත් කිරිමටත් තනි පුද්ගල වාහන වෙත මහජනතාව යොමු වීමට හේතුවී තිබේ. එය සමස්ථයක් ලෙස ආර්ථක ක්‍රියාවලිය දුර්වල කිරීමක් වන අතර පොදු ප්‍රවාහන සේවා දිනෙන් දින අඩාල වීමට ද හේතු වි තිබේ. පවතින තත්ත්වයන් හමුවේ තවදුරටත් බලපත්‍ර ගාස්තු හා සේවා ගාස්තු වැඩිකිරීමට රජය විසින් යෝජනා කර ඇති අතර, එය පොදු ප්‍රවාහන සේවා තවතවත් දුර්වල කිරීමට හේතුවක් වී තිබේ.

4.3 සමාජීය, සංස්කෘතික පරිසරය.

අප රටෙහි පොදු ප්‍රවාහන ජාලය ප්‍රශස්ථ අයුරින් සංවර්ධනය නොවීම මත ඉහත දැක්වූ පරිදි ආර්ථික මෙන්ම සාමාජීය වශයෙන්ද සිදුවී ඇති බලපෑම් අතිවිශාල වේ. ඒ යටතේ මාර්ග තදබදය දිනෙන් දින වර්ධනය වීම මත මගීන්ගේ වටිනා කාලය හා ශ්‍රමය අපතේයාමත් මානසික වශයෙන් අතෘප්තියට පත්වීමත් වර්ධනය වී ඇත. අනතුරු හා පරිසරය දූෂණය හේතුවෙන් සෞඛ්‍ය පිරිවැය හා සමාජ පිරිවැය ඉහල යාමත් සිදු වී තිබේ. එසේම ඒ හරහා සමාජ ගැටළු වර්ධනය වීමත් විශාල වශයෙන් දැකිය හැකි ලක්ෂණයක් වේ. මෙම තත්ත්වය හමුවේ අළුයම හා රාත්‍රි බස්සේවා ක්‍රමිකව අඩාල විම යටතේ මගීන් අනාරක්ෂිත වීම මෙන්ම මගීන් හා සේවකයින් අතර අඩදබර වර්ධනය වීම, ග්‍රාමීය මාර්ග වල ප්‍රමාණවත් පරිදි බස්රථ ධාවනය නොවීමෙන් ග්‍රාමීය මහජනතාව අපහසුතාවයට පත් වීමත්, කාන්තාවන් හා ආරක්ෂාව අවශ්‍ය කුඩා දරුවන් ඇතුළු පාර්ශවයන් දැඩිව අපහසුතාවයට පත් වීමත්, මගීන් මානසික පීඩාවට හා අගෞරවයට භාජන වීමත් වර්ධනය වී ඇති අතර පවතින තත්ත්වය හමුවේ සිදු වී තිබේ.

4.4 තාක්ෂණික.

අධිකව සම්පත් භාවිතා වන ක්ෂේත්‍රක් ලෙස ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍ර යටතේ සම්පත් ඵලදායි ලෙස භාවිතා කිරීම සඳහා උපරීම වශයෙන් තාක්ෂණය භාවිතා කිරීම දියුණු ජාතින් විසින් සිදු කර ඇතත් අප රටෙහි එය සැලකිය යුතු මට්ටමකින් සංවර්ධනය වී නොමැති බව පැහැදිලි වේ. මෙහිදි ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ පවතින තොරතුරු පද්ධති ඒකාබද්ධ නොවීමත් GPS/ CCTV කැමරා පද්ධති මෙන්ම පෙර ගෙවුම් කාඩ් පත් වැනි තොරතුරු පද්ධති ප්‍රමාණවත් පරිදි රට තුල සංවර්ධනය වී නොමැති බව පවතින පද්ධතිය යටතේ තහවුරු වේ. එසේම දකුණු පළාත හැර අනෙකුත් පළාත්හි ඒකාබද්ධ කාලසටහන් ක්‍රමය වැනි විධිමත් පද්ධති පාලන උපකරණ ක්‍රියාත්මක නොවීමත් කාලීන වශයෙන් වැදගත් වන තොරතුරු පද්ධති සංවර්ධනය නොවීමත් සිදු වී ඇති අතර ක්ෂේත්‍රයට ආදේශ කරනු ලබන තාක්ෂණය ප්‍රායෝගික නොවීමත් දැකිය හැකි

ලක්ෂණයක් වේ. උදාහරණ ලෙස මූලික පද්ධතිය සැකසීමකින් තොරව ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන කිසිදු ප්‍රවාහන ව්‍යාපෘතියක් ඵලදායිව සාර්ථක නොවන අතර දැනට ගොඩනැගෙන ප්‍රවාහන ව්‍යාපෘති සියල්ලද අක්‍රිය වෙමින් පවති. ඒ යටතේ one way කිරීම, බස්රථ සඳහා මංතීරු වෙන් කිරීම, අධිවේගී මාර්ග ඉදිකිරිම මෙන්ම පෙරගෙවුම් පත් හඳුන්වා දීමද මෙහි බලපෑමට නතු වී තිබේ.

4.5 පාරිසරික

ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ ප්‍රධාන වශයෙන් පාරිසරක තුලිතභාවය කෙරෙහි බලපෑම් කරනු ලබන ක්ෂේත්‍රයක් වන අතර අධික ලෙස දෛනික කාර්යයන් සඳහා තනි පුද්ගල වාහන භාවිතය මෙම තත්ත්වය තීව්‍ර කිරීමට හේතු වේ. විශේෂයෙන් පරිසරයෙහි කාබන් මොනොක්ඩයිඩ් ප්‍රමාණය ඉහල යාම වායු දූෂණය හා ශබ්ද දූෂණය මේ යටතේ ප්‍රධාන වන අතර මෙම ක්‍රියාවලියේ අතුරු ප්‍රතිඵලයක් ලෙස ජනිත වන අපද්‍රව්‍ය ද පරිසරය විනාශ කිරීමට හේතු වී තිබේ. මෙය පරිසරයේ ජීවත් වන සියලුම සත්වයින්ට ඍජුව බලපා ඇති ගැටළුවක් වන අතර ඒ සඳහා විධිමත් ප්‍රවාහන ප්‍රතිපත්තියක අවශ්‍යතාවය දැඩිව බලපා තිබේ. මේ සඳහා අප අධිකාරිය සාධාරණ මැදිහත් වීමක් සිදු කරමින් පරිසරයට සිදුවන බලපෑම අවම කිරීම සඳහා බස්නැවතුම්පොල ආලෝකරණයට අවශ්‍ය විදුලි ශක්තිය (බස් නැවතුම් පොල වහල භාවිතා කොට) සූර්යය බලයෙන් ලබා ගැනීමට කටයුතු කර ඇති අතර පරිසර සුරක්ෂිතභාවය සඳහා පාර දෙපස පැළ සිටුවීම ඇතුළුව අපද්‍රව්‍ය බැහැර කිරීම සඳහා අවශ්‍ය වන බඳුන් බස්නැවතුම්පොලවලට ලබාදීමත් සාධනීය තත්ත්වයක් වේ. මීට අමතරව අධිකාරිය තොරතුරු පද්ධතිය හරහා අඛණ්ඩව ජනතාව දැනුවත් කිරීම යටතේ ජනතාව ඒ වෙත යොමු කිරිම කෙරෙහි ද කටයුතු කර තිබේ.

4.6 නීතිමය පරිසරය

සමස්ථයක් ලෙස රටෙහි පවතින ප්‍රවාහන පද්ධතිය කෙරෙහිත් පළාතක් ලෙස දකුණු පළාත් මාර්ගස්ථ මගී ප්‍රවාහන අධිකාරියෙහි ක්‍රියාකාරිත්වය කෙරෙහිත් විවිධ අංශයන්හි පවතින නීතිමය ගැටළු හා නොගැලපීම් දැඩි බලපෑමක් සිදු කර ඇති අතර එය ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ ගුණාත්මක සංවර්ධනය සඳහා ද බාධාවක්ව පවති. මූලිකව 13 වන ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථා සංශෝධනය යටතේ පළාත තුල මාර්ග ඔස්සේ මෝටර් රථ මගින් මගීන් හා භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය පළාත් සභාව සතු විෂයක් වන්නේය යනුවෙන් අර්ථ දක්වා තිබුනද මෙම මූලික නීතිය ද නිසියාකාරව ක්‍රියාත්මක නොවන බව පැහැදිලි වේ. එහි දි පළාත තුල අන්තර් පළාත් බලපත්‍ර සම්බන්ධයෙන් අධිකාරියට නීතිමය වශයෙන් බලපෑමක් කල නොහැකි බැවින් ඔවුන්ගේ අභිමතය පරිදි ක්‍රියාත්මක වීමත් ශ්‍රී ලංකා ගමනා ගමන මණ්ඩලයේ බස්රථ මූලික ව්‍යාවස්ථාවෙහි නියමයන්ට අවනත නොවී තම අභිමතය පරිදි කටයුතු කිරීමත් ප්‍රබලව බලපා ඇති අතර ප්‍රතිපත්ති සම්පාදකයින් හා මූල්‍ය බලධාරීන් නියාමන අධිකාරිය නොසලකා කටයුතු කිරීමත් පද්ධති පාලනය විශාල බලපෑමක් වී තිබේ. එසේම නීතියක් ලෙස ප්‍රවාහන ප්‍රතිපත්තියක් සම්මත කර නොතිබීමද විශාල ගැටළුවක්ව පවති. එසේම ප්‍රවාහනය සඳහා ඇති අණපනත් හා ප්‍රඥප්ති

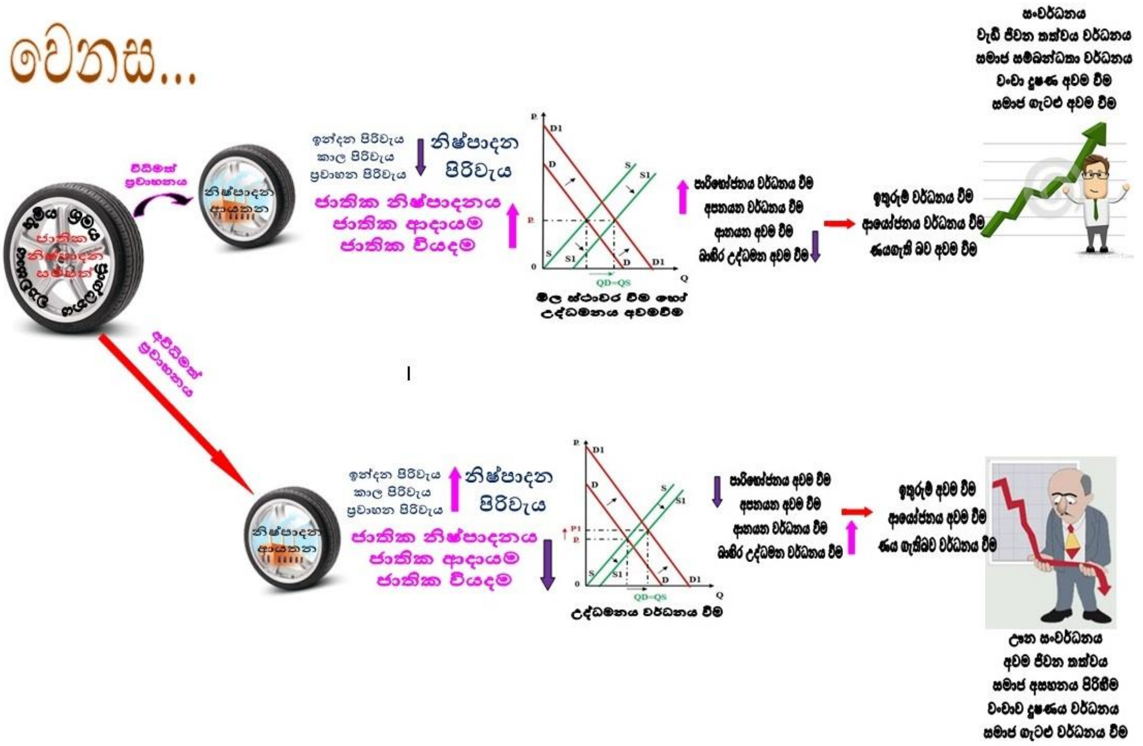
එකිනෙක නොගැලපීමත් නීතිමය වශයෙන් පවතින ගැටළු වන අතර මධ්‍යම රජය හා පළාත් සභා අතර පද්ධති පරිපාලනයේදී නීතිමය වශයෙන් එකගතාවයන් ඇති කර ගැනීමට අපහසුවීමත් නියාමන කාර්යට බාධාවක් වී තිබේ. උදාහරණ ලෙස සැලකීමේදි විවිධ ස්ථානයන්හි පවතින ත්‍රීරෝද රථ විධිමත්ව නියාමනය කිරීම සඳහා පොලිසිය විසින් පරීක්ෂා කිරීම් සිදු කල යුතු වුවද ඒ සඳහා නීතිමය වශයෙන් කටයුතු කල නොහැකි බව පොලිසිය විසින් කරුණු දැක්වීම පෙන්වා දිය හැක. (පළාතකට අදාල වන පරිදි පමණක් පොලිස් චක්‍රලේඛනයක් නිකුත් කල නොහැකි බව එහි දී කරුණු දක්වා තිබේ) ඒ අනුව විධිමත්ව එක් නියාමනයක් ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රය සඳහා ක්‍රියාත්මක කල නොහැකි වී තිබේ.

01. 1998/01/27 දින අංක 1012/15 දරණ ශ්‍රීලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ අති විශේෂ ගැසට් පත්‍ර මගින් මාර්ගස්ථ මගී ප්‍රවාහන අධිකාරිය පිලිබඳ නියෝග පනවා ඇත.
02. 2003/01/02 දින අංත 1269/20 දරණ ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ අති විශේෂ ගැසට් පත්‍ර මගින් මගී ප්‍රවාහන රියදුරු, කොන්දොස්තර සේවා නියෝග පනවා ඇත.
03. 2007/09/24 දින අංක 1516/3 දරණ ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ අති විශේෂ ගැසට් පත්‍රය මගින් මගී ප්‍රවාහන මාර්ගෝපදේශකත්වය හා පහසුකම් සැලසීමේ නියෝග පනවා ඇත.
04. 2009/07/13 දින අංක 1610/05 ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ අති විශේෂ ගැසට් පත්‍රය මගින් මගී සේවා අවසර පත්‍ර හා අනෙකුත් ගාස්තු අයකිරීම් පිළිබඳ නියෝග පනවා ඇත.
05. 2012/09/28 දින අංක 1777/39 ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ අති විශේෂ ගැසට් පත්‍රය මගින් ත්‍රීරෝද රථ මගී ප්‍රවාහන සේවා රෙගුලාසි පනවා ඇත.
06. 2015/05/11 දින අංක 1914/6 ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ අති විශේෂ ගැසට් පත්‍රය මගින් මගී සේවා අවසර පත්‍ර හා අනෙකුත් ගාස්තු අය කිරීම් පිලිබඳ නියෝග පණවා ඇත.

ඉන්පසු එම ප්‍රඥප්තිය 2009/09/25 වන දින නිකුත් කරන ලද අංක 1621 දරණ ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ ගැසට් පත්‍ර මගින් සංශෝධනය කල අතර එය 2009 අංක 01 දරණ දකුණු පළාත් මාර්ගස්ථ මගී ප්‍රවාහන අධිකාරිය (සංශෝධිත) ප්‍රඥප්තිය ලෙස හැදින්වේ.

මීට අමතරව අධිකාරියේ පරිපාලන කටයුතු ආයතන සංග්‍රහය පරිදි මුදල් කටයුතු පළාත් සභා මුදල් රීති යටතේ සිදු කරනු ලබයි.

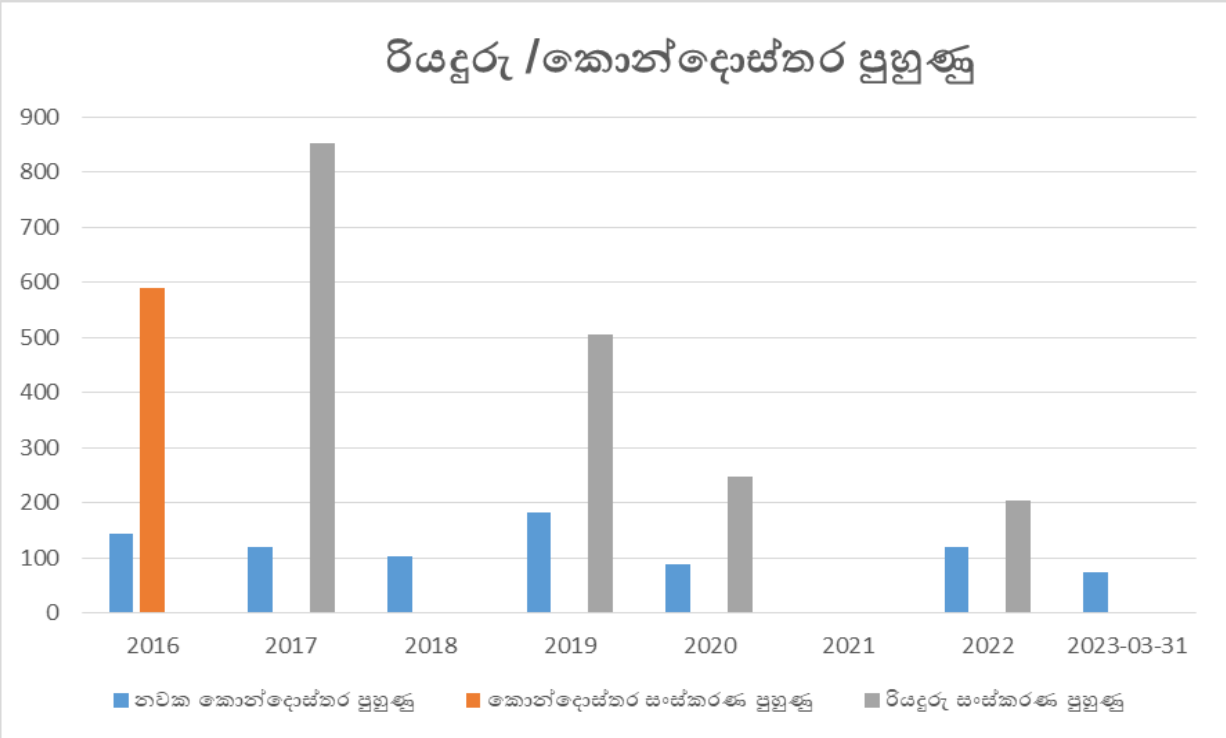
05 පරිච්ඡේදය
පසුගිය වසර තුනක කාර්යසාධන සමාලෝචනය



5.1 වර්තමාන තත්ත්වය

2016, 2017, 2018 2019,2020,2021,2022,2023/03/31 වන දිනට පුහුණු පාඨමාලා පහත සඳහන් පරිදි වේ.

2016 වර්ෂය තුළ නවක කොන්දොස්තර පුහුණු පවත්වන ලද පාඨමාලා සංඛ්‍යාව	- 05
පුහුණු අවසන් කළ නවක කොන්දොස්තර සංඛ්‍යාව	- 145
2016 වර්ෂයේ දී කොන්දොස්තර සංස්කරණ පුහුණු සංඛ්‍යාව	- 09
පුහුණුව අවසන් කළ කොන්දොස්තර සංඛ්‍යාව	- 590
2017 වර්ෂයේ නවක කොන්දොස්තර පුහුණු පාඨමාලා සංඛ්‍යාව	- 04
පුහුණුව අවසන් කළ නවක කොන්දොස්තර සංඛ්‍යාව	- 121
2017 වර්ෂයේ රියදුරු පුහුණු පාඨමාලාව (PT) සංඛ්‍යාව	- 11
පුහුණුව අවසන් කළ රියදුරු සංඛ්‍යාව	- 853
2018 වර්ෂයේ නවක කොන්දොස්තර පුහුණු පාඨමාලා සංඛ්‍යාව	- 04
පුහුණුව අවසන් කළ නවක කොන්දොස්තර සංඛ්‍යාව	- 103
2019/06/31 දක්වා නවක කොන්දොස්තර පුහුණු පාඨමාලා සංඛ්‍යාව	- 03
පුහුණුව අවසන් කළ නවක කොන්දොස්තර සංඛ්‍යාව	- 88
2019 වර්ෂයේ රියදුරු පුහුණු පාඨමාලාව (PT) සංඛ්‍යාව	- 01
පුහුණුව අවසන් කළ රියදුරු සංඛ්‍යාව	- 45
2020 වර්ෂය තුළ නවක කොන්දොස්තර පුහුණු පවත්වන ලද පාඨමාලා සංඛ්‍යාව	- 03
පුහුණුව අවසන් කළ කොන්දොස්තර සංඛ්‍යාව	- 88
2020 වර්ෂයේ රියදුරු පුහුණු පාඨමාලාව සංඛ්‍යාව	- 01
පුහුණුව අවසන් කළ රියදුරු සංඛ්‍යාව	- 248
2021 –	
2022 වර්ෂය තුළ නවක කොන්දොස්තර පුහුණු පවත්වන ලද පාඨමාලා සංඛ්‍යාව	- 03
පුහුණුව අවසන් කළ කොන්දොස්තර සංඛ්‍යාව	- 119
2022 වර්ෂයේ රියදුරු පුහුණු පාඨමාලාව සංඛ්‍යාව	- 02
පුහුණුව අවසන් කළ රියදුරු සංඛ්‍යාව	- 203
2023-03-31දිනට නවක කොන්දොස්තර පුහුණු පවත්වන ලද පාඨමාලා සංඛ්‍යාව	- 02
පුහුණුව අවසන් කළ කොන්දොස්තර සංඛ්‍යාව	- 75



පුහුණු	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	**2022-03-31**
නවක කොන්දොස්තර පුහුණු	145	121	103	182	88	-	119	75
කොන්දොස්තර සංස්කරණ පුහුණු	590	0	0	0	0	-	-	-
රියදුරු සංස්කරණ පුහුණු	0	853	0	506	248	-	203	-

පුහුණුව ලද කොන්දොස්තරවරුන් පිරිසක්......

5.2 මෙහෙයුම් සමාලෝචනය

ගාල්ල/මාතර/හම්බන්තොට රියදුරු පුහුණු-2022

දකුණු පළාත් මාර්ගස්ථ මගී ප්‍රවාහන අධිකාරියේ සංවර්ධන ප්‍රගතිය

2.අකුරැස්ස බස්නැවතුම්පොල ස්ථාන පාලක කුටියක් ඉදි කිරීම. අනුමත රු.මි.0.5

- වියදම රු. 486,264.09

2022 ධාරිතා ප්‍රවර්ධනය

✓ වදුරඹ බස්නැවතුම්පොල අංගනය ගල් අතුරා තාර යෙදීම.
ඇස්තමේන්තු මුදල රු. 7,022,678.78 කි.

දකුණු පළාත තුල ස්ථාපිත කරන ලද සූර්ය පද්ධති සංඛ්‍යාව වගු අංක III මගින් ඉදිරිපත් කර ඇති අතර ඉදිරියේදී ස්ථාපිත කිරීමට යෝජිත සූර්ය පද්ධති පිළිබඳ විස්තර වගු අංක IV මගින් ඉදිරිපත් කර ඇත.

වගු අංක III

<u>සූර්යය පද්ධති ස්ථාපිත කරන ලද බස් නැවතුම්පොළවල්</u>

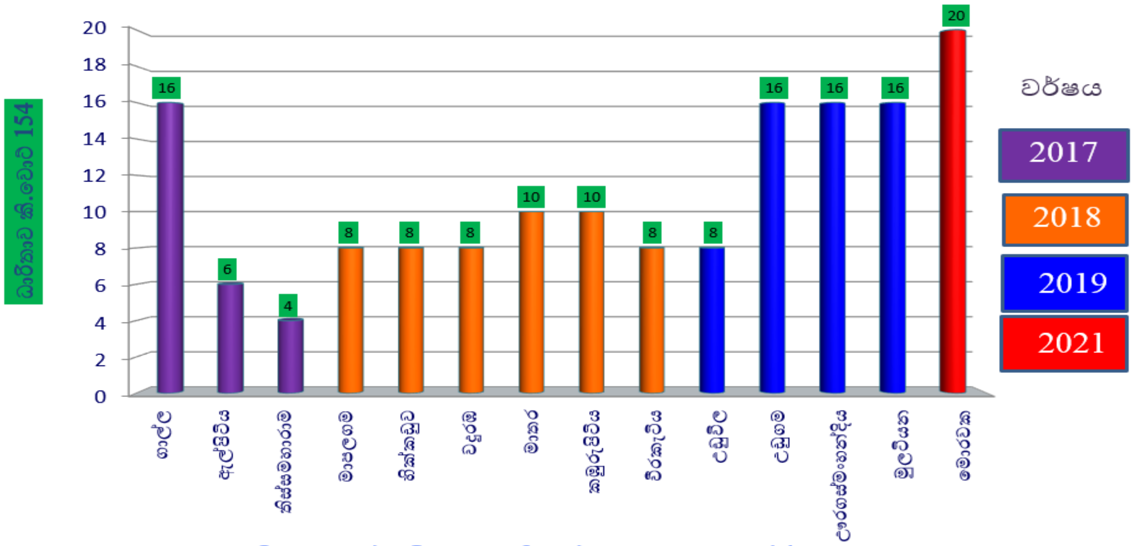
ගාල්ල	මාතර	හම්බන්තොට
ගාල්ල බස් නැවතුම්පොල	මාතර බස් නැවතුම්පොල	තිස්සමහාරාමය බස් නැවතුම්පොල
ඇල්පිටිය බස් නැවතුම්පොල	කඹුරුපිටිය බස් නැවතුම්පොල	වීරකැටිය බස් නැවතුම්පොල
මාපලගම බස් නැවතුම්පොල		
වදුරඹ බස් නැවතුම්පොල		
හික්කඩුව බස් නැවතුම්පොල		

වගු අංක IV

<u>2019 වසරේදී ස්ථාපිත කිරීමට යෝජිත සූර්ය පද්ධති පිළිබඳ විස්තර</u>

ගාල්ල	මාතර	හම්බන්තොට
උඩුගම බස් නැවතුම්පොල	මුලටියන බස් නැවතුම්පොල	සූරියවැව බස්නැවතුම්පොල
ඌරගස්මංහන්දිය බස් නැවතුම්පොල	මොරවක බස් නැවතුම්පොල	

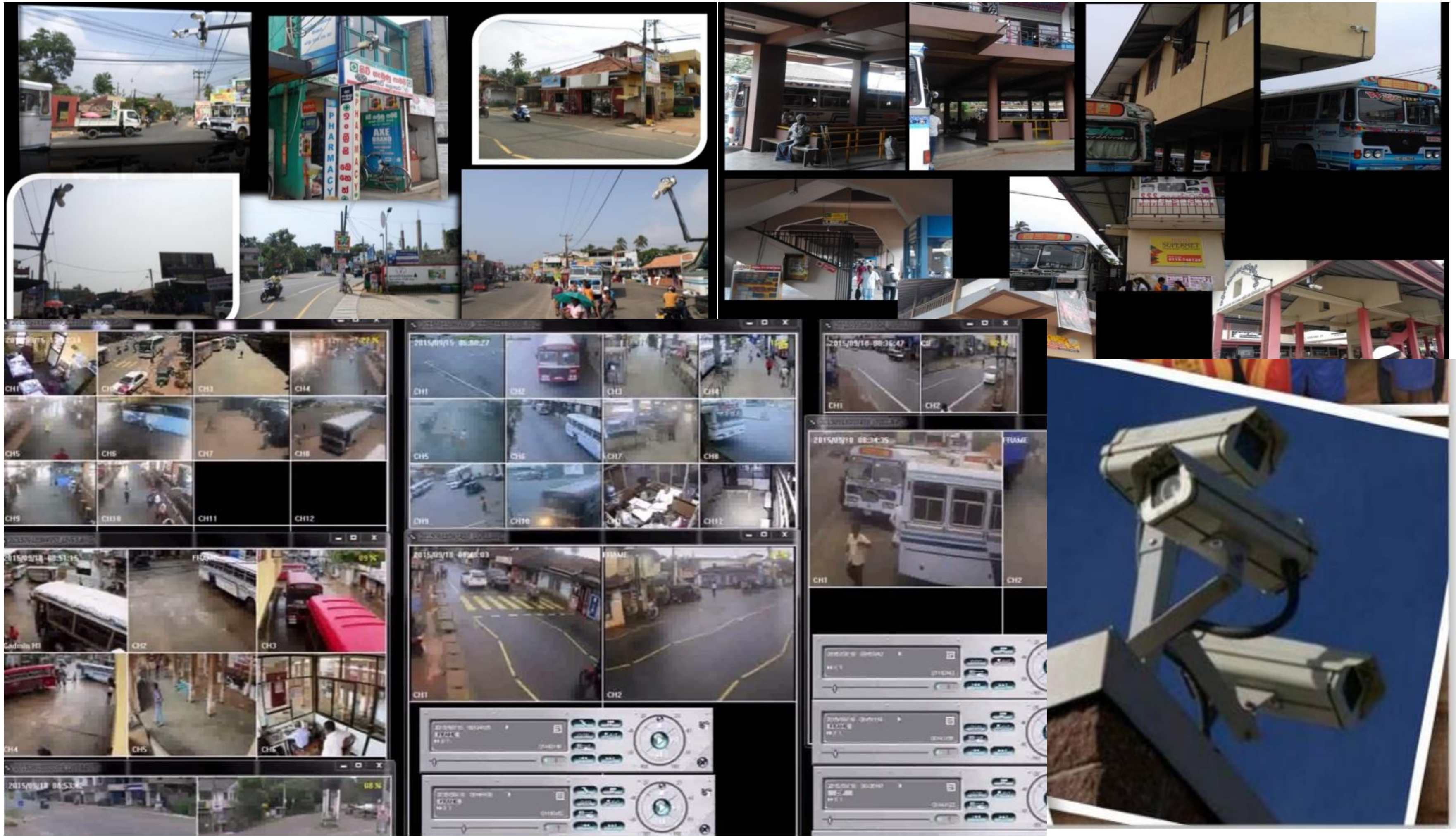
දකුණු පළාත තුල සූරිය පැනල් සවිකරන ලද බස් නැවතුම්පොල පිළිබඳ විස්තර 2017-2021



සූරිය පැනල් සවි කර ඇති බස් නැවතුම්පොල 14

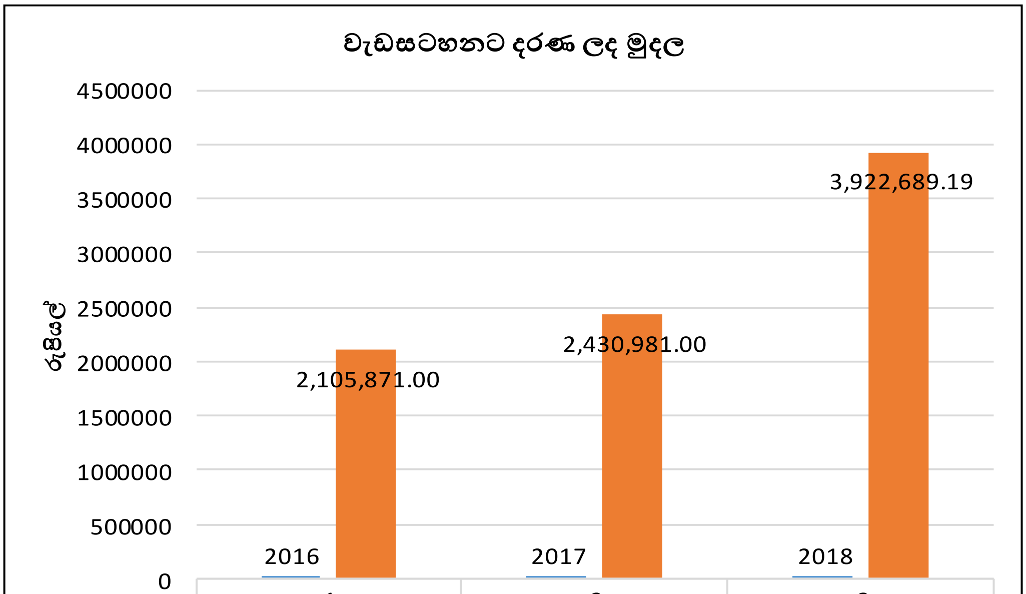
ගාල්ල/මාතර/හම්බන්තොට බස් නැවතුම්පොල තුල සූර්ය බලශක්ති පද්ධති **14** ස්ථාපනය.

ගාල්ල/මාතර/හම්බන්තොට පසුගිය වර්ෂ තුන තුල CCTV කැමරා පද්ධති 242 ක් සවිකිරීම.



නැණ ප්‍රදීප වැඩසටහන

පොදු ප්‍රවාහන සේවයේ නියුක්ත වුවන්ගේ ජීවන මට්ටම ඉහල නැංවීමට ඔවුන්ගේ දූවා දරුවන්ගේ අධ්‍යාපන කටයුතු සඳහා යම් සහනයක් ලබා දීම පෙරදැරි කරගනිමින් 2012 වර්ෂයේ සිට මෙම නැණ ප්‍රදීප වැඩසටහන ආරම්භ කරන ලදී. පාසල් ශිෂ්‍යත්ව විභාගය සමත් වන දරුවන්ට මූල්‍යමය ත්‍යාග ලබා දීමත් සමස්ථ දරුවන්ට පාසල් උපකරණ ලබාදීමත් ඔවුන් දිරිමත් කිරීමත් මෙම වැඩසටහනේ අරමුණ විය. පසු ගිය වසර 03 ක් තුල දරණ ලද වියදම පහත පරිදි වේ. මෙම වැඩසටහන සඳහා දකුණු පළාත තුල පොදු මගී ප්‍රවාහනයෙහි සේවයේ නියුක්ත වුවන්ගේ දරුවන් 1800 ක් පමණ මෙම වැඩසටහනින් ප්‍රතිලාභ ලබා ගනී.



	1	2	3
Series1	2016	2017	2018
Series2	2,105,871.00	2,430,981.00	3,922,689.19

ඵලදායිතා හා ප්‍රමිතකරණ වැඩසටහන

ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රමුඛතම මගී ප්‍රවාහන සේවා පහසුකම් සපයන්නා බවට පත්වීමේ දැක්මෙන් යුතුව ක්‍රියාත්මක වන දකුණු පළාත් මාර්ගස්ථ මගී ප්‍රවාහන අධිකාරිය කාර්යක්ෂමතාවය සමඟ සඵලතාවය තුලින් දකුණු පළාත් මාර්ගස්ථ මගී ප්‍රවාහන අධිකාරියේ ඵලදායිතාවය ඉහල නැංවීම සඳහා ඵලදායිතා සංකල්ප ආයතනය තුල 2013 වර්ෂයේ සිට ක්‍රියාත්මක කිරීමට ආරම්භ කරන ලදී. එලෙස ආයතනය තුල ස්ථාපිත කරන ලද ඵලදායිතා සංකල්ප දිනෙන් දින ආයතනය තුල සාර්ථක ලෙස ක්‍රියාත්මක වෙමින් හා ජයග්‍රහණ අත්කර ගනිමින් ආයතනයේ අභිවෘද්ධිය උදෙසා ඉවහල් වී ඇත.

අධිකාරියේ ඵලදායිතා කාර්යභාර්ය ඉටුකිරීමත්, ක්‍රියාවලි සකසමින් අන්තර්ජාතික ප්‍රමිතකරණ කටයුතු සිදු කිරීම සඳහා කව 04 ක් පිහිටුවා ඇති අතර එවා නම් විශ්ව කවය, නව්‍යකරණ කවය, හරිත කවය හා ආයතන කවය වේ. එම කව මගින් ආයතනයේ නිලධාරීන්ගේ ඵලදායිතා සංකල්ප පිළිබඳ දැනුම, ආකල්ප හා කුසලතා වර්ධනය කිරීම සඳහා ඵලදායිතා ප්‍රවර්ධන වැඩසටහන් ද ක්‍රියාවලි පහසු කිරීම සඳහා ප්‍රමිතකරණ වැඩසටහන් ද පවත්වන ලදී. එමගින් පහත සඳහන් ජයග්‍රහන මේ වන විට අත්පත් කර ගෙන ඇත.

ලබා ගත් ජයග්‍රහන

- **ජාතික ඵලදායිතා සම්මාන තරඟාවලිය 2014 - කුසලතා සහතිකය (නිෂ්පාදන හා සේවා අංශය)**
- **ජාතික ඵලදායිතා සම්මාන තරඟාවලිය 2015 - කුසලතා සහතිකය (නිෂ්පාදන හා සේවා අංශය)**
- **ජාතික ඵලදායිතා සම්මාන තරඟාවලිය 2018 - 3 වන ස්ථානය (නිෂ්පාදන හා සේවා අංශය)**
- **ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිතකරණ තත්ත්ව කළමනාකරණ පද්ධති සහතිකය - 9001:2015**
- **2017 වර්ෂය සඳහා රාජ්‍ය ගිණුම්කාරක මගීන් රන් සම්මානය ලබා ගැනීම.**
- **2020 වර්ෂයේ පළාතේ කාර්යාල අතුරින් මගී ප්‍රවාහන අධිකාරිය ඵලදායිතා තරඟාවලියෙන් සේවා අංශයෙන් ප්‍රථම ස්ථානය හිමි කර ගැනීම**

දහස් ගණනක් තරගකරුවන් අතරින් 2020 වසරේ ඵලදායිතා සම්මාන උළෙලේදී දිවයිනෙන්ම ප්‍රථම ස්ථානය ලබාගැනීම සඳහා නන් අයුරින් සහයෝගය දැක්වූ සියළුම නිලධාරීන්ට මගේ හෘදයාංගම ස්තූතිය පුද කරමි.

5.3 මූල්‍ය සමාලෝචනය

දකුණු පළාත් මාර්ගස්ථ මගී ප්‍රවාහන අධිකාරිය

පසුගිය වර්ෂයන්හි සංවර්ධන ප්‍රගතිය 2020 – 2022

(කොවිඩ් වසංගතය සමග වර්ෂයන්හි ප්‍රතිපාදන ලැබීම අවම වී ඇත)

අනු අංකය	ව්‍යාපෘතිය	වර්ෂය 2019		ප්‍රතිපාදන ප්‍රභවය	වර්ෂය 2020		ප්‍රතිපාදන ප්‍රභවය	වර්ෂය 2021			ප්‍රතිපාදන ප්‍රභවය	වර්ෂය 2022	
		ස්ථානය	වියදම		ස්ථානය	වියදම		ස්ථානය	වියදම	සමස්ථ වියදම		ස්ථානය	වියදම
1	නව බස් නැවතුම්පොළවල්											බරවකුඹුක	
												අඟුණුකොළපැලැස්ස	
	බස් නැවතුම්පොළ ඉදිකිරීම												

2	බස් නැවතුම්පොල අංගන අලූත්වැඩියා කිරීම	යක්කලමුල්ල බස් නැවතුම්පොල	7,983,820.35				පළාත් නිශ්චිත	සූරියවැව බස්නැවතුම්පොල අංගනය අලූත්වැඩියා කිරීම	1,303,090.11		CBG	වඳුරුඹ බස්නැවතුම් පොල අංගනය අලූත්වැඩියා කිරීම	5,743,568.15
		මිද්දෙණිය බස් නැවතුම්පොල අංගනය ඉදි කිරීම	4,711,156.02										
		නෙළුව බස් නැවතුම්පොල අංගන අලුත්වැඩියා කිරීම	1,000,000.00										
		හක්මණ බස්නැවතුම් පල අංගනය අලුත්වැඩියාව	1,171,125.22										
		අකුරැස්ස බස්නැවතුම් පල අංගනය අලුත්වැඩියාව	823,875.87										

3	බස් නැවතුම්පොල අලුත්වැඩියා කිරීම	කරදෙනිය බස් නැවතුම්පොල නවීකරණය	1,728,976.00				පළාත් නිශ්චිත	හබරාදුව බස්නැවතුම්පල අලුත්වැඩියාව	641,307.14				
		ඌරුබොක්ක බස් නැවතුම්පොල නවීකරණය	365,152.26				පළාත් නිශ්චිත	හික්කඩුව බස්නැවතුම්පල අලුත්වැඩියාව	290,925.67				
		මුලටියන බස්නැවතුම්පල අලුත්වැඩියාව	500,000.00				පළාත් නිශ්චිත	දික්වැල්ල බස්නැවතුම්පල අලුත්වැඩියාව	124,212.10				
							පළාත් නිශ්චිත	දික්වැල්ල බස්නැවතුම්පොල වහල නවීකරණය කිරීම	1,609,612.18				
							පළාත් නිශ්චිත	දික්වැල්ල බස්නැවතුම්පොල තීන්ත ආලේප කිරීම	521,060.42				

4	වැසිකිළි පද්ධති ඉදි කිරීම	වැලිගම බස්නැවතුම් පල අලුත්වැඩියාව	1,311,478.99										
5	වැසිකිළි පද්ධති අලුත්වැඩියා කිරීම						CBG	අවිත්තාව බස්නැවතුම්පොල සනිපාරක්ෂක පහසුකම් වැඩිදියුණු කිරීම	95,948.40				
							CBG	වැලිගම	497,550.70				
							CBG	උඩුගම බස්නැවතුම්පොල සනිපාරක්ෂක පහසුකම් වැඩිදියුණු කිරීම	53,895.00				

6	සූර්යබල පද්ධති ස්ථාපනය කිරීම	උඩුවිල බස් නැවතුම්පොල තුල සූර්ය බලශක්ති පද්ධතිය	1,096,571.43				CBG	මොරවක බස්නැවතුම්පොල	3,060,000.00				
		උඩුගම බස් නැවතුම්පොල තුල සූර්ය බලශක්ති පද්ධතිය	2,104,142.86										
		ඌරගහ බස් නැවතුම්පොල තුල සූර්ය බලශක්ති පද්ධතිය	2,057,142.86										
		මුලටියන බස් නැවතුම්පොල තුල සූර්ය බලශක්ති පද්ධතිය	2,057,142.86										
7	CCTV කැමරා පද්ධති ස්ථාපනය	බස් නැ.පොල CCTV කැමරා පද්ධති ස්ථාපනය-	713,131.00				CBG	ගාල්ල දිස්ත්‍රික්කය	250,000.00				

		ගාල්ල දි.											
		බස් නැ.පොල CCTV කැමරා පද්ධති ස්ථාපනය- මාතර දි.	696,810.00										
		බස් නැ.පොල CCTV කැමරා පද්ධති ස්ථාපනය- හම්- දි.	948,143.00	මාතර දිස්ත්‍රික් කයcov id- CBG	නූපෙ හන්දිය								
				covid- CBG	කැකණදුර හන්දිය								
				covid- CBG	රත්මලේ හන්දිය								
				covid- CBG	රදම්පොල හන්දිය								
				covid- CBG	දියගම								
				covid- CBG	තිහගොඩ								

				covid-CBG	මාලිම්බඩ								
				covid-CBG	තෙලිජ්ජවිල 1,452,145.00								
8	LED කාලසටහන් තිර ස්ථාපිත කිරීම			පළාත් නිශ්චිත	තිස්ස බස් නැවතුම් පොල 177,859.00								
				covid-CBG	ගාල්ල බස් නැවතුම් පොල								
				covid-CBG	අම්බලන් ගොඩ බස් නැවතුම් පොල								
				covid-CBG	මාතර බස් නැවතුම් පොල 339,998.04								
				covid-CBG	තංගල්ල බස් නැවතුම් පොල 169,999.00								

9	ඩිජිටල් කරණය “ඔබබට”කිරී මේ ව්‍යාපෘතිය						CBG	ගාල්ල	700,000.00		CBG	POS MACHIN 12 ක් මිල දී ගැනීම	1,923,720.00
							CBG	මාතර	400,000.00				
							CBG		400,000.00				
10	පරිඝනක උපාංග මිල දී ගැනිම	පරිඝනක උපාංග මිල දී ගැනිම - ගාල්ල	389,820.00										
		පරිඝනක උපාංග මිල දී ගැනිම - මාතර	198,040.00										
		පරිඝනක උපාංග මිල දී ගැනිම - හම්බන්තොට	396,080.00										
11	රථ ගාල් ස්ථාපිත කිරීම	වාහන නැවතුම් ස්ථාන ඉදිකිරීම ii අදියර අම්බලන් තොට බස් නැ/පොල	2,181,972.41										

		වාහන නැවතුම් ස්ථාන ඉදිකිරීම සූරියවැව බස් නැ.පොල	5,889,360.28										
12	රථ ගාල් අලුත්වැඩියා කිරීම						CBG	ඇල්පිටිය	61,200.00				
13	මගී ආවරණ ඉදි කිරීම	දෙල්ලව බස් නැවතුම අසල	600,000.00	පළාත් නිශ්චි ත (අමා ත්‍යාංශය)	කුරුදුවත්ත හන්දි	341,050 .16	පළාත් නිශ්චි ත	පෝද්දිවල විදුහල අසල මගී ආවරණය - මාපලගම දෙසට	314,718.62		PSDG	හික්කඩුව බස් නැ/පොල අසල කොළඹ දෙසට	950,000.00

		කුරුදුවත්ත හන්දිය අසල (මිරිස්වත්ත විද්‍යාලය අසල - 404 මාර්ගයේ ඇල්පිටිය දෙසට සංශෝධනය විය 2020)	562,488.10	පළාත් නිශ්චිත (2020 ජංගම සේවයට සමගාමීව)	තිස්ස යකඩ පාලම අසල	266,348.66	පළාත් නිශ්චිත	පිලාන විද්‍යාර්තෝදය මහා විද්‍යාලය අසල ගාල්ල දෙසට මගී ආවරණය ඉදි කිරීම	327,513.95		PSDG	හික්කඩුව බස් නැ/පොල අසල ගාල්ල දෙසට	950,000.00
	මගී ආවරණ ඉදි කිරීම	මීපාවල අමරසූරිය විද්‍යාලය අසල ගාල්ල-බද්දේගම මාර්ගයේ ගාල්ල දෙසට	562,488.10	පළාත් නිශ්චිත	වීරවිල තුරුසෙවන ඉදිරිපිට-තිස්ස දෙසට	266,348.66	පළාත් නිශ්චිත	තොටගමුව හන්දිය අසල මගී ආවරණය ඉදි කිරීම	307,971.35		PSDG	බෙංගමුව මහා විද්‍යාලය අසල මගී ආවරණය	330,263.62

		අකුරැස්ස-සියඹලාගොඩ මාර්ගයේ පෝරතොට හන්දිය මගී ආවරණය	562,488.10	පළාත් නිශ්චිත	දෙඹරවැව ජාතික පාලස ඉදිරිපිට-වැල්ලවාය දෙසට	266,348.66	පළාත් නිශ්චිත	පිලාන චින්තාමනි වත්ත අසල මගී ආවරණය ඉදි කිරීම. අකුරැස්ස දෙසට	327,513.95				
		කප්පරතොට හන්දිය මාතර දෙසට මගී ආවරණය	562,488.10	පළාත් නිශ්චිත	පන්නෙගමුව පොල ඉදිරිපිට - තිස්ස දෙසට	266,348.66	පළාත් නිශ්චිත	පිටබැද්දර මහ විදුහල අසල මගී ආවරණය - දෙනියාය දෙසට	284,976.67				
		හම්බන්තොට මයුරපුර බස් නැවතුම - හම්බන්තොට දෙසට	562,488.10	පළාත් නිශ්චිත	දෙඹරවැව ජාතික පාලස ඉදිරිපිට-මාතර දෙසට	266,348.66	පළාත් නිශ්චිත	කද්දුව පොළ අසල මගී ආවරණය ඉදි කිරීම (කඹුරුපිටිය පරගහතොට හන්දිය වෙනුවට)	341,928.67				

		හම්බන්තොට ගබඩා හන්දිය - තිස්ස දෙසට	562,488.10	උපමාන පාදක	බෝගහ ගොඩ හන්දිය-අකුරැස්ස දෙසට	265,183.49	පළාත් නිශ්චිත	රත්මලේ කුරඹුර පන්සල අසල මගි ආවරණය ඉදි කිරීම	329,078.59				
		දෙල්ගහලන්ද ලයිම හන්දිය - තිස්ස දෙසට	562,488.10	උපමාන පාදක	කතළුව හන්දිය-මාතර දෙසට	300,000.00	පළාත් නිශ්චිත	හිඟුරුපත්වල හන්දිය (අපරැක්ක ආයුර්වේදය වෙනුවට) අසල මගි ආවරණය ඉදි කිරීම.	337,556.19				
		කඹුරුගමුව වැව අසල මාතර දෙසට මගී ආවරණය ඉදි කිරීම	585,000.00	උපමාන පාදක	ගා/මාබොටුවන ක.විදුහල ඉදිරිපිට	280,000.00	පළාත් නිශ්චිත	ගන්දර තිස්ස පාර කජුගස් හන්දිය මගි ආවරණය ඉදි කිරීම.	273,218.06				
		වැලිගම තල්අරඹ 155 කණුව මාතර දෙසට (නව පාලම) මගී ආවරණය	585,000.00	උපමාන පාදක	දික්වැල්ල උතුර විද්‍යාලය අසල-දික්වැල්ල දෙසට	270,559.11	පළාත් නිශ්චිත	බමුණුගම බෝගහහේන හන්දිය රදාවෙල දෙසට මගි ආවරණය ඉදි කිරීම.	316,484.79				

		මිරිස්ස හන්දිය මඟී ආවරණය	585,000.00	උපමාන පාදක	වේහැල්ල කිරිනැලිය හන්දිය	270,175.33	පළාත් නිශ්චිත	මාතර ප්‍රාදේශිය සභාව අසල මඟී ආවරණය ඉදි කිරීම.	336,398.69				
		කුඹල්ගම හන්දිය මාතර දෙසට මඟී ආවරණය	585,000.00	උපමාන පාදක	වැවුරුකන්නල පන්සල අසල	272,257.47	පළාත් නිශ්චිත	අලහේන්පිට හන්දිය අසල මඟී ආවරණය ඉදි කිරීම.	336,398.69				
		කප්පරතොට මඟී ආවරණය	585,000.00	උපමාන පාදක	මාතර අධිවේගී පිවිසුම අසල - අකුරැස්ස දෙසට	328,045.60	පළාත් නිශ්චිත	අන්දරේ සොහොන ඉදිරිපිට හම්/තොට දෙසට මඟී ආවරණය	345,821.05				

		තෙලිජ්ජවිල වැලිගම-අකුරැස්ස මාර්ගයේ 4 කණුව අසල වැලිගම දෙසට මගී ආවරණය	585,000.00	උපමාන පාදක	කොක්මාදුව අධිවේගී පිවිසුම අසල - මාතර දෙසට	264,306.31	පළාත් නිශ්විත	අම්බලන් තොට මල්පෙත් තාව හන්දිය අසල තිස්ස දෙසට මගි ආවරණය ඉදි කිරීම(මහානාම කොන්ක්‍රීට් වැඩපල අසල)	307,694.29				
	මගී ආවරණ ඉදි කිරීම			උපමාන පාදක	දෙවිනුවර ප්‍රාදේශිය සභාව අසල	294,816.20	පළාත් නිශ්විත	අම්බලන් තොට මල්පෙත් තාව හන්දිය අසල මාතර දෙසට මගි ආවරණය ඉදි කිරීම(මහානාම කොන්ක්‍රීට් වැඩපල අසල)	307,694.29				

				උපමාන පාදක	අතුරලිය විදුහල අසල - අකුරැස්ස දෙසට	267,502.21	පළාත් නිශ්චිත	නෝනගම එක්කස්ස විලේජ් හෝටල අසල	307,694.29				
				උපමාන පාදක	හම්බන්තොට රෝහල අසල - මාතර දෙසට	392,241.15	පළාත් නිශ්චිත	ගැටමාන්න දකුණ පාසල අසල මගී ආවරණය ඉදි කිරීම	336,935.60				
				උපමාන පාදක	වීරවිල තුරුසෙවන ඉදිරිපිට- මාතර දෙසට	150,000.00	පළාත් නිශ්චිත	මහසෙන්පුර පාසල අසල කතරගම දෙසට මගී ආවරණය ඉදි කිරීම.	341,928.67				
							පළාත් නිශ්චිත	මහසෙන්පුර පාසල අසල තිස්ස දෙසට මගී ආවරණය ඉදි කිරීම.	297,598.93				

							CBG	රදම්පොල පන්සල අසල මගී ආවරණය අලුත්වැඩියා කිරීම	156,126.46				
	මගී ආවරණ අලුත්වැඩියා කිරීම						CBG	වැලිගම ප්‍රාදේශිය සභාව අසල මගී ආවරණය අලුත්වැඩියා කිරීම	327,426.10				
							CBG	තිස්ස දෙඔරවැව ජාතික පාසල ඉදිරිපිට මගී ආවරණය අලුත්වැඩියා කිරීම	114,040.00				

14	කොවිඩ් 19 වසංගතය පාලනය හා වැලැක්වීම			covid-CBG	ගාල්ල දිස්ත්‍රික්කය	1,200,000.00	CBG	ගාල්ල දිස්ත්‍රික්කය	500,000.00				
14	කොවිඩ් 19 වසංගතය පාලනය හා වැලැක්වීම			covid-CBG	මාතර දිස්ත්‍රික්කය	1,950,000.00	CBG	මාතර දිස්ත්‍රික්කය	500,000.00				
14	කොවිඩ් 19 වසංගතය පාලනය හා වැලැක්වීම			covid-CBG	හම්බන්තොට දිස්ත්‍රික්කය	904,541.97	CBG	හම්බන්තොට දිස්ත්‍රික්කය	500,000.00				
15	ඩෙංගු මර්ධනය සඳහා ලස්සන බස්නැ/පොල ගොඩනැගීම			CBG	ගාල්ල දිස්ත්‍රික්කය	250,000.00	CBG	ගාල්ල දිස්ත්‍රික්කය	490,000.00		PSDG	ගාල්ල දිස්ත්‍රික්කය	869,770.00
15	ඩෙංගු මර්ධනය සඳහා ලස්සන බස්නැ/පොල ගොඩනැගීම			CBG	මාතර දිස්ත්‍රික්කය	339,231.80	CBG	මාතර දිස්ත්‍රික්කය	1,120,000.00		PSDG	මාතර දිස්ත්‍රික්කය	626,981.00

					හම්බන් තොට දිස්ත්‍රික්කය	250,000.00	CBG	හම්බන් තොට දිස්ත්‍රික්කය	900,000.00		PSDG	හම්බන්තොට දිස්ත්‍රික්කය	680,405.00
16	ප්‍රධාන කාර්යාල ගොඩනැගිල්ල අලුත්වැඩියා කිරීම			PSDG-2020 (අවිච්ඡේද 2021) ගෙවූ අත්තිකාරම් මුදල රු.	ප්‍රධාන කාර්යාල ගොඩනැගිල්ල ඉදිරිපස කොටස(අනුමත රු. 3,380,608.06)	939,057.80	පළාත් නිශ්චිත	දිස්ත්‍රික් කාර්යාල සහ ප්‍රධාන කාර්යාල අලුත්වැඩියා කිරීම	235,230.00				
17	කාර්යාල ගොඩනැගිල්ල අලුත්වැඩියා කිරීම						CBG	ප්‍රධාන කාර්යාලය	27,595.00				

18	රියදුරු/කොන්දොස්තර පුහුණු වැඩ සටහන්	රියදුරු/කොන්දොස්තර පුහුණු වැඩ සටහන් - 216 ගාල්ල දිස්ත්‍රික්කය	353,205.00								PSDG	ගාල්ල දිස්ත්‍රික්කය	573,126.00
		රියදුරු/කොන්දොස්තර පුහුණු වැඩ සටහන් - 155 මාතර දිස්ත්‍රික්කය	236,155.00								PSDG	මාතර දිස්ත්‍රික්කය	300,000.00
		රියදුරු/කොන්දොස්තර පුහුණු වැඩ සටහන් - 163 - හම්බන්තොට දිස්ත්‍රික්කය	329,190.00								PSDG	හම්බන්තොට දිස්ත්‍රික්කය	300,000.00

19	බස්නැවතුම් පොල ස්ථාන පාලක මැදිරි ඉදි කිරීම						පළාත් නිශ්චිත	දික්වැල්ල බස්නැවතුම්පොල ස්ථාන පාලක මැදිරි 02 ක් ඉදි කිරීම	1,614,295.27		PSDG	අකුරැස්ස බස්නැවතුම් පොල ස්ථාන පාලක කුටිය	486,264.09
							පළාත් නිශ්චිත	මොරවක බස්නැවතුම්පොල ස්ථාන පාලක මැදිරිය ඉදි කිරිම	320,058.30				
							පළාත් නිශ්චිත	වැලිගම බස්නැවතුම්පොල ස්ථාන පාලක මැදිරිය ඉදි කිරිම	397,448.35				

							පළාත් නිශ්චිත	වලස්මුල්ල බස්නැවතුම්පොල ස්ථාන පාලක මැදිරිය ඉදි කිරිම	423,107.28				
20	බස්නැවතුම් පොල විදුලි පද්ධතියක් ලබා ගැනීම						පළාත් නිශ්චිත	වඳුරඹ බස්නැවතුම්පොල තොග විදුලි පද්ධතියක් ලබා ගැනීම	1,313,384.94				
21	බස්නැවතුම් පොල කාණු පද්ධතිය අලුත්වැඩියා කිරීම						පළාත් නිශ්චිත	දික්වැල්ල බස්නැවතුම්පොල කාණු පද්ධතිය අලුත්වැඩියා කිරීම	580,917.54				

							CBG	අම්බලන් ගොඩ බස්නැවතු ම්පොල අංගනයේ කාණු පද්ධතියෙ හි දැල් ආවරණ සකස් කිරීම	878,041.00				
22	බස් නැවතුම්පො ල සඳහා අත්පත් කර ගැනීම						CBG	වක්වැල්ල	100,000.00				
23	ධාරිතා ප්‍රවර්ධන වැඩසටහන	නිලධාරීන් 212 පුහුණු කිරීම	1,974,337.00								PSDG	ගාල්ල	500,530.00
												මාතර	300000.00
												හම්/ොට	300000.00

2016/2017/2018 මූල්‍ය ප්‍රවණතා

අයභාරය	2019	2020	2021	2022
සේවා ගාස්තු සහා වෙනත් ආදායම්	42,300,333.00	22,795,755.00	23,553,970.00	47,107,709.00
ටෙන්ඩර් ආදායම්	86,916,115.00	21,323,008.00	7,538,867.00	6,966,943.00
පොලි ආදායම්	3,054,215.00	4,516,316.00	2,645,171.00	6,008,008.00
වෙනත් ආදායම්	3,892,982.00	4,385,238.00	39,443,021.00	67,650,196.00
මුළු අයභාරය	136,163,645.00	53,020,317.00	39,443,021.00	67,650,196.00
මුළු අයභාරයට විශ්ලේෂණය				
සේවා ගාස්තු සහා වෙනත් ආදායම්	31%	43%	60%	70%
ටෙන්ඩර් ආදායම්	64%	40%	19%	10%
පොලි ආදායම්	2%	9%	7%	9%
වෙනත් ආදායම්	3%	8%	14%	11%
වියදම්				
සේවක වැටුප් හා අනෙකුත්	142,356,917.00	134,866,238.00	133,235,418.00	148,707,057.00
අයතනික වියදම්	37,670,392.00	39,684,895.00	27,933,943.00	34,002,302.00
වෙනත් වියදම්	12,689,049.00	11,746,272.00	14,674,072.00	16,892,262.00
ප්‍රවාහන සංවර්ධන හා සහනදායී සේවා සංවර්ධනය	2,834,284.00	658,543.00	3,110,625.00	6,597,919.00
මුළු වියදම	195,550,642.00	186,955,948.00	178,954,058.00	206,199,540.00
මුළු වියදමට විශ්ලේෂණය				
සේවක වැටුප් හා අනෙකුත්	73%	72%	74%	72%
අයතනික වියදම්	19%	21%	16%	16%
වෙනත් වියදම්	6%	6%	8%	8%
ප්‍රවාහන සංවර්ධන හා සහනදායී සේවා සංවර්ධනය	2%	1%	2%	4%

5.4 මුල්‍ය පුරෝකථනය - මුල්‍ය ප්‍රතිපාදන වෙන් කිරීම 2023 - 2025

01.භෞතික හා යටිතල පහසුකම් වලින් සංවර්ධනය වූ මගීන් ප්‍රමුඛ කර ගත් ප්‍රශස්ථ ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයක්

අනු අංකය	ව්‍යාපෘතිය/වැඩසටහන	උපාය මාර්ගය (මූලාශය)	වගකීම	2023 – 2025 දක්වා මුල්‍ය අවශ්‍යතාවය රු.මිලියන		
				2023	2024	2025
1.1.1	නව බස් නැවතුම්පොලවල් ඉදිකිරීම	පළාත් නිශ්චිත	අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්	15.0	30.0	30.0
1.1.2	බස්නැවතුම්පොලවල් අලුත්වැඩියා කිරීම	උපමාන පාදක	පාලන අධ්‍යක්ෂ	10.0	15.0	10.0
එකතුව				20.0	45.0	40.0
1.2.1	නව බස් අංගන ඉදිකිරීම	පළාත් නිශ්චිත	අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්	15.0	10.0	10.0
1.2.2	බස් අංගන අලුත් වැඩියා කිරීම	උපමාන පාදක	පාලන අධ්‍යක්ෂ	30.0	25.0	20.0
එකතුව				45.0	35.0	30.0
1.3.1	නව මගී ආවරණ ඉදිකිරීම	උපමාන පාදක	පාලන අධ්‍යක්ෂ	4.0	4.0	4.0
1.3.2	මගී ආවරණ අලුත්වැඩියා කිරීම	උපමාන පාදක	අධ්‍යක්ෂ ධාවන	1.5	1.5	1.5
එකතුව				5.5	5.5	5.5
1.4.1	බස්නැවතුම්පොල සනීපාරක්ෂණ පහසුකම් වැඩිදියුණු කිරීම	පළාත් නිශ්චිත	අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්	10.0	15.0	20.0
එකතුව				10.0	15.0	20.0
1.5.1	නව රථ ගාල් ඉදිකිරීම	පළාත් නිශ්චිත	අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්	5.0	5.0	2.0
1.5.2	රථගාල් අලුත්වැඩියා කිරීම	උපමාන පාදක	අධ්‍යක්ෂ පාලන	0.5	1.0	0.5
එකතුව				5.5	6.0	2.5
1.6.1	ආබාධිත පුද්ගලයින් සඳහා පිවිසුම් ඉදිකිරීම	උපමාන	අධ්‍යක්ෂ	4.0	2.0	2.0

		පාදක	පාලන			
1.6.2	දිස්ත්‍රික් කාර්යාල ගොඩනැගිලි ස්ථාපිත කිරීම	පළාත් නිශ්චිත	අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්	0	0	5.0
1.6.3	ස්ථාන පාලක කුටි ස්ථාපිත කිරීම	උපමාන පාදක	අධ්‍යක්ෂ පාලන	2.5	1.5	1.5
එකතුව				6.5	3.5	8.5
1.7.1	අලුත්වැඩියා කරන ලද කාර්යාලය සංඛ්‍යාව	උපමාන පාදක	අධ්‍යක්ෂ පාලන	1.0	1.0	1.0
1.7.2	ස්ථාන පාලක කුටි අලුත්වැඩියා කිරීම	උපමාන පාදක අධිකාරියේ අරමුදල්	අධ්‍යක්ෂ ධාවන	1.5	2.0	1.5
එකතුව				2.5	3.0	2.5
1.8.1	මාර්ග සංවර්ධනයට සාපේක්ෂව ධාවන කාලය ගැලපීම	අධිකාරියේ අරමුදල්	අධ්‍යක්ෂ ධාවන	0.15	0.15	0.15
1.8.2	සුඛෝපබෝගී බස් රථ සේවා ආරම්භ කිරීම	අධිකාරියේ අරමුදල්	අධ්‍යක්ෂ ධාවන	1.0	1.0	1.0
1.8.3	නව අධිවේගී මාර්ග බස්රථ ආරම්භ කිරීම	අධිකාරියේ අරමුදල්	අධ්‍යක්ෂ ධාවන	0.25	0.25	0.25
එකතුව				1.4	1.4	1.4

02.ඩිජිටල්කරණය මත තාක්ෂණය පදනම් කරගත් නව්‍යකරණය කරන ලද ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයක්

අනු අංකය	ව්‍යාපෘතිය/වැඩසටහන	උපාය මාර්ගය (මූලාශය)	වගකීම	2023 – 2025 දක්වා මූල්‍ය අවශ්‍යතාවය රු.මිලියන		
				2023	2024	2025
2.1.1	CCTV පද්ධති ස්ථාපිත කිරීම	උපමාන පාදක/ පළාත් නිශ්චිත	අධ්‍යක්ෂ ධාවන	3.0	3.0	3.0
2.1.2	CCTV පද්ධති අලුත්වැඩියා කිරීම	උපමාන පාදක/ පළාත් නිශ්චිත	අධ්‍යක්ෂ පාලන	1.5	1.5	1.5
එකතුව				4.5	4.5	4.5
2.2.1	නව පරිගණක හා මෘදුකාංග පද්ධති ස්ථාපිත කිරීම	උපමාන පාදක/ පළාත් නිශ්චිත	අධ්‍යක්ෂ පාලන	5.0	5.0	5.0
2.2.2	නව තාක්ෂණය පිලිබඳ දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහන් පැවැත්වීම	උපමාන පාදක/ පළාත් නිශ්චිත	සහකාර අධ්‍යක්ෂ පාලන	0.8	0.8	0.8
2.2.3	වර්තමානයට ගැලපෙන පරිදි මෘදුකාංග පද්ධති වැඩි දියුණු කිරීම	උපමාන පාදක/ පළාත් නිශ්චිත	අධ්‍යක්ෂ පාලන	4.0	4.0	4.0
එකතුව				9.80	9.80	9.80

03.ඵලදායිතා ප්‍රවර්ධන හා ගුණාත්මක බව වර්ධනය සඳහා දැනුම, ආකල්ප හා කුසලතා වලින් පරිපූර්ණ වු සම්බන්ධිත පාර්ශවයන් ඇති කිරීම.

අනු අංකය	ව්‍යාපෘතිය/වැඩසටහන	උපාය මාර්ගය (මුලාශය)	වගකිම	2023 – 2025 දක්වා මූල්‍ය අවශ්‍යතාවය රු.මිලියන		
				2023	2024	2025
3.1.1	සේවක සුභ සාධන වැඩසටහන් ක්‍රියාත්මක කිරීම	උපමාන පාදක/ පළාත් නිශ්චිත	පරිපාලන නිලධාරි	1.0	0.5	0.5
3.1.2	ධාරිතා සංවර්ධන වැඩසටහන් ක්‍රියාත්මක කිරීම	උපමාන පාදක/ පළාත් නිශ්චිත	අධ්‍යක්ෂ පාලන	1.0	1.0	1.0
3.1.3	නිපුණතා සංවර්ධන වැඩසටහන් පැවැත්වීම	උපමාන පාදක/ පළාත් නිශ්චිත	අධ්‍යක්ෂ පාලන	1.0	1.0	1.0
3.1.4	විදෙස් අධ්‍යන පුහුණු පාඨමාලා ක්‍රියාත්මක කිරීම	උපමාන පාදක/ පළාත් නිශ්චිත	අධ්‍යක්ෂ පාලන	2.5	2.5	2.5
3.1.5	ස්ථාවර වත්කම් මිලදී ගැනීම	උපමාන පාදක/ පළාත් නිශ්චිත	අධ්‍යක්ෂ පාලන	4.0	5.0	4.0
එකතුව				9.5	10.0	9.0
3.2.1	ඵලදායිතා පුහුණු වැඩසටහන් ක්‍රියාත්මක කිරීම.	උපමාන පාදක/ පළාත් නිශ්චිත	පරිපාලන නිලධාරි	0.5	0.5	0.5
3.2.2	ඵලදායිතා තරගාවලී පැවැත්වීම හා ඉදිරිපත්වීම	උපමාන පාදක/ පළාත් නිශ්චිත	ගණකාධි කාරි	0.1	0.1	0.1
එකතුව				0.6	0.6	0.6

04.ආයතන ධාරිතාවය, යහපාලනය හා තිරසර සංවර්ධන අරමුණු පාදක වු ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයක්

අනු අංකය	ව්‍යාපෘතිය/වැඩසටහන	උපාය මාර්ගය (මුලාශය)	වගකීම	2023 – 2025 දක්වා මුල්‍ය අවශ්‍යතාවය රු.මිලියන		
				2023	2024	2025
4.1.1	පාලනය කරන ලද වියදම් මුලාශ්‍ර සංඛ්‍යාව	උපමාන පාදක/ පළාත් නිශ්චිත	ගණකාධිකාරි	0.15	0.15	0.15
4.1.2	සුයිය පද්ධති ස්ථාපිත කිරීම	උපමාන පාදක/ පළාත් නිශ්චිත	අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්	7.0	7.0	7.0
4.1.3	බස් නැවතුම්පොල කඩ කාමර බදු ආදායම	උපමාන පාදක/ පළාත් නිශ්චිත	ගණකාධිකාරි	0.20	0.25	0.25
එකතුව				7.35	7.4	7.4
4.2.1	නෛතික රාමුව ශක්තිමත් කිරීම සඳහා වැඩමුළු පැවැත්වීම	උපමාන පාදක/ පළාත් නිශ්චිත	ගණකාධිකාරි	0.1	0.1	0.2
4.2.2	ආයතන සංග්‍රය හා මුදල් රෙගුලාසි පිලිබද පුහුණු පැවැත්වීම	උපමාන පාදක/ පළාත් නිශ්චිත	අධ්‍යක්ෂ පාලන	0.1	0.1	0.1
එකතුව				0.2	0.2	0.3
4.3.1	පාරිසරික සුරක්ෂිතතාවය ඇති කිරීමට වැඩසටහන් ක්‍රියාත්මක කිරීම	උපමාන පාදක/ පළාත් නිශ්චිත	පරිපාලන නිලධාරී	1.0	1.0	1.0
4.3.2	සාධාරනත්වය සඳහා සහනාධාර ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක කිරීම	උපමාන පාදක	අධ්‍යක්ෂ පාලන	3.0	4.0	4.0
4.3.3	දකුණු පළාතේ ක්‍රියාත්මක ත්‍රිරෝද රථ නියාමනයකට ලක් කිරීම	උපමාන පාදක/ පළාත් නිශ්චිත	සහකාර අධ්‍යක්ෂ පාලන	6.0	8.0	7.0
4.3.4	දකුණු පළාතේ ක්‍රියාත්මක පාසල් සේවා රථ නියාමනයකට ලක් කිරීම	උපමාන පාදක/ පළාත් නිශ්චිත	අධ්‍යක්ෂ ධාවන	1.5	2.0	2.0
එකතුව				11.0	15.0	14.0

06 පරිච්ඡේදය

6.1 අභ්‍යන්තර විශ්ලේෂණයන් සිදු කිරීම (SWOT) මගින්

6.2 ශක්තීන්.

- 13 වන ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථා සංශෝධනය යටතේ පළාත තුල ප්‍රවාහන විෂය අදාල පළාත් සභාවන් සඳහා පැවරි ඇති අතර ඒ අනුව දකුණු පළාත් සභාව විසින් 1996 අංක 02 දරණ දකුණු පළාත් මාර්ගස්ථ මගී ප්‍රවාහන අධිකාරි ප්‍රඥප්ති යටතේ අප අධිකාරිය නීති ගත කර තිබීම.
- අධිකාරියේ ක්‍රියාකාරිත්වයට අදාල මූලික ක්‍රියාවලින් සඳහා අවශ්‍ය නීතිමය රෙගුලාසි ගැසට් මගින් ප්‍රසිද්ධ කර තිබීම.
- ප්‍රවාහන සම්බන්ධයෙන් මුළු රටම ගොඩනැගීමට වෙර දරා නොහැකි වී තිබෙන ඒකාබද්ධ පොදු කාලසටහන් ක්‍රමය දකුණු පළාත පුරා 100% ක්‍රියාත්මක කර තිබීම.
- දකුණු පළාත පුරා ස්ථාපිත කර ඇති සියලුම බස් නැවතුම් පොලවල් අධිකාරියේ පූර්ණ අධීක්ෂණයට යටතේ පරිපාලනය කර තිබීම.
- ආයතනයේ කාර්ය මණ්ඩලය කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුවත්, මුදල් කොමිෂන් සභාවත් විසින් අනුමත කර තිබීම හා ඒ යටතේ වැටුප් ගෙවීම සඳහා අදාල මුදල් ප්‍රතිපාදන අධිකාරිය වෙත ලබා ගැනීමට අවශ්‍ය කටයුතු සලසා තිබීම.
- ප්‍රවාහන විෂය හා සම්බන්ධ නිපුණතාවයෙන් හා අභිප්‍රේරණයෙන් යුත් නිලධාරින් මණ්ඩලයක් සිටිම.
- පොදු ප්‍රවාහන සේවාවක් සඳහා නූතන තොරතුරු තාක්ෂණ ක්‍රමවේදයක් උපරිමයෙන් භාවිතා වීම යටතේ ඵලදායිතාවය ඉහල තත්ත්වයකට පත්කර තිබීම.
- අධිකාරියේ ක්‍රියාකාරිත්වය හා සම්බන්ධවන බාහිර ආයතනයන් මිත්‍රශීලිව හා සහයෝගයෙන් අධිකාරිය සමග කටයුතු කර තිබීම.
- ඉහල කළමනාකාරිත්වය ප්‍රවාහන විෂය පිලිබඳ ඉහල ධාරිතාවයකින් යුක්ත වුවන් වීම.
- බලපත්‍ර ලබාදිමේ ක්‍රමවේදය විධිමත් කිරීම සඳහා විනිවිධ භාවයකින් යුත් ටෙන්ඩර් පටිපාටි ක්‍රමය අනුගමනය කර තිබීම.
- තොරතුරු තාක්ෂණය හා පරිගනක ක්ෂේත්‍රයේ ක්‍රියාකාරිත්වය සම්බන්ධයෙන් විශේෂඥ දැනුමකින් යුත් නිලධාරින් සම්බන්ධ වී තිබිම.
- දකුණු පළාතේ ඉදිකර ඇති බස් නැවතුම් පොලවල් වලින් 90% ප්‍රශස්ථ මට්ටමකින් සංවර්ධනය කර තිබීම.
- ප්‍රවාහන සේවාවන් විධිමත්ව පවත්වාගෙන යාමට අවශ්‍ය පරිගනක ඇතුළු භෞතික සම්පත් උපරිම වශයෙන් ලගාකර ගෙන තිබීම.
- අධිකාරියේ පහලම ශ්‍රේණියේ නිලධාරියා සිට ඉහලම නිලධාරියා දක්වාත් , ඉහල නිලධාරියාගේ සිට පහලම නිලධාරියා දක්වාත් තොරතුරු ගලායාම හා යෝජනා

ඉදිරිපත් වීම මෙන්ම ක්‍රියාත්මක වීම සාමුහික වගකීමක් යටතේ එකම කණ්ඩායමක් ලෙස කටයුතු කර තිබීම.

- සම්ප්‍රදායික ආයතනය ක්‍රියාවලිය අභිබවා නව නිර්මාණාත්මක ක්‍රියාත්මක කිරිම කෙරෙහි ආයතනයේ අවදානය යොමු කර තිබීම.
- සංවර්ධන සැලැස්ම සඳහා සාපේක්ෂව වාර්ෂිකව වැඩි මුදල් ප්‍රතිපාදන ප්‍රමාණයක් වෙන්වී තිබීම.
- රේඛිය අමාත්‍යාංශයේ ඉහල කළමනාකාරීත්වයේ සහයෝගය මගපෙන්වීම නිරන්තරයෙන් ලැබී තිබීම.

6.3 <u>දූර්වලතා.</u>

- ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රය හා සම්බන්ධ විවිධ ආයතනයන් ක්‍රියාත්මක කර ඇති නීතිරීතින් මගින් අධිකාරියේ නියාමන කාර්යයන්ට බාධාකාරී වීම් තුල අධිකාරියේ ප්‍රඥප්ති (සංශෝධනය) යාවත්කාලීන නොවීම.
- නියාමනය කිරීම යටතේ ඇති ක්ෂේත්‍රය හා බල ප්‍රදේශයට සාපේක්ෂව (දකුණු පළාතම ආවරණය වන බැවින්) අවශ්‍ය නිලධාරින් ප්‍රමාණවත් නොවීම.
- නියාමන අධිකාරින්හි කාර්යභාර්ය හා වගකීම පිලිබඳ දේශපාලන අධිකාරිය හා සංවිධාන හා මහජනතාවට නිවැරදි අවබෝධයක් නොතිබීම.
- කාර්ය මණ්ඩලයට විදේශීය පුහුණුවීම සඳහා ඇති අවස්ථාවන් ප්‍රමාණවත් නොවිම.
- කාර්ය මණ්ඩලයට තාක්ෂණික නිලධාරින්, තොරතුරු තාක්ෂණ හා ඩිජිටල්කරණය පිලිබඳ දැනුමක් ඇති නිලධාරින් (ප්‍රමාණවත් මානව සම්පත් හිගකම) බඳවා ගැනීමට හැකියාවක් නොමැති වීම.
- කාර්ය මණ්ඩලයට ප්‍රමාණවත් පරිදි උසස් වීම් ලබා දීමට ක්‍රමවේදයක් නොමැති විම.
- නව තාක්ෂණික දැනුම ලබා ගැනීමට කාර්ය මණ්ඩලයේ ඇති මැලිකම.
- කාර්යාල පහසුකම් හා ප්‍රවාහන පහසුකම් ප්‍රමාණවත් නොවිම. (අධිකාරියේ බොහෝමයක් ප්‍රාදේශිය කාර්යාල බදු පදනමින් ලබා ගෙන තිබීම)
- වාර්තාකරණය හා දත්ත සැපයීමේ පවතින දූර්වලතා.
- සහය කාර්ය මණ්ඩලය(ශිල්පිය නොවන) ප්‍රමාණවත් නොවිම.
- ලිපිලේඛණ භාවිතය වැඩිවීම හා විශාල ගබඩා පහසුකම් අවශ්‍ය වීම.

6.4 අවස්ථා.

- පොදු ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රය මහජන සේවාවන් අතර ප්‍රමුඛතම අත්‍යාවශ්‍ය සේවාවක් වීම.
- පොදු මගී ප්‍රවාහන සේවා සඳහා පවතින මගී ඉල්ලුම් අඩුවීම තුලින් ජනිත වී ඇති ගැටළු දිගින් දිගටම වර්ධනය වීම.
- පොදු මගී ප්‍රවාහන සේවාවේ ගුණාත්මකභාවය අඩුවීම තුලින් අවස්ථාවන් ජනිතවී තිබීම.
- මගී ප්‍රවාහන සේවා නියාමනයට පුළුල් ක්ෂේත්‍රයක් පැවතීම.
- තොරතුරු තාක්ෂණය උපරිම වශයෙන් ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයට යොදා ගත හැකි වීම.
- ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රය හා පවතින සමාජ, ආර්ථික, පාරිභෝගික ගැටලු දිනෙන් දින වර්ධනය වීම හා සංකීර්ණ වීම තුල අවස්ථාවන් දිනෙන් දින ජනිත වීම.
- පොදු ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ සේවා සපයන පාර්ශවයන් ප්‍රමාණාත්මකව පුළුල්වීම හා එම ක්ෂේත්‍රට ඇතුලත් විමේ ප්‍රවණතාවයි.
- අධිකාරිය සම්බන්ධයෙන් ජාතික ගමනා ගමන කොමිෂන් සභාව හා අනෙකුත් අධිකාරින් ඇතුළු බාහිර පාර්ශවකරුවන් දක්වන යහපත් ආකල්ප.
- ප්‍රවාහන කටයුතු සඳහා යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය වී තිබීම.
- නව ආදායම් මාර්ග අවස්ථාවන් පැවතීම (අධිවේගී මාර්ග කාර්යාල සේවා ත්‍රිරෝද රථ , පාසැල්, වෑන්රථ නියාමනය වැනි)
- අධිකාරිය කළමනාකරණය කරනු ලබන බස්නැවතුම්පොල වැනි පොදු ස්ථාන යටතේ ආර්ථික හා සමාජ ප්‍රතිලාභ විශාල ප්‍රමාණයක් ජනිත වීම.

6.5 තර්ජණ.

- මාර්ග බලපත්‍ර ලබාදීම, සංශෝධනය යටතේ වැඩි වාසියක් කාලසටහන් තුලින් ලබාගැනීමට බාහිර පාර්ශවයන් විසින් කරනු ලබන අනිසි බලපෑම්
- පළාත් පාලන ආයතනය විසින් ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන අණපනත් හා නීතිරීතිමගින් සිදුවන බලපෑම්
- ශ්‍රී ලංගම හා ජාතික ගමනා ගමන කොමිෂන් සභාව විසින් පළාත් ප්‍රවාහන සේවාවට සිදු කරන අනිසි බලපෑම්.
- බස් රථ ආයෝජක සමාගම් විසින් කරනු ලබන අනිසි බලපෑම්
- දේශපාලන අධිකාරිය විසින් විවිධ අවස්ථාවල දී සිදුකරනු ලබන අනවශ්‍ය දේශපාලන මැදිහත් වීම.
- ක්ෂේත්‍ර රාජකාරි කටයුතු සිදුකිරීමේ දී හාහිර පාර්ශවයන්ගෙන් සිදුවන අනිසි බලපෑම්
- ප්‍රවාහන සේවාවන් සඳහා රාජ්‍ය ප්‍රතිපත්තියක් නොතිබීම මත පෞද්ගලික රථවාහන දෛනික කාර්යයන් සඳහා භාවිතා කිරීම තුලින් පොදු ප්‍රවාහන සේවාව අඩාලවීම හා ප්‍රවාහන පද්ධතිය දුර්වල වීම.

- කාලගුණික වෙනස්වීම් මත සේවා සැපයීමට අසීරු වීම (ප්‍රධාන බස්නැවතුම්පොල වෙරළ ආසන්නයේ ස්ථාපිත වී තිබීම)
- එක් පුද්ගලයකු සතු බස් රථ ප්‍රමාණය ඉහල යාම මත ක්ෂේත්‍රට කරනු ලබන අනිසි බලපෑම.
- බස්රථ සේවකයින්ගේ රැකියා සුරක්ෂිතභාවය අඩුවීම හා කේෂ්ත්‍ර ගත රාජකාරින් වැඩි වශයෙන් පවතින බැවින් ධාවකයින් සේවකයින් මගීන් වෙතින් තර්ජන එල්ලවීම.
- බස්රථ සේවකයින්ට ප්‍රමාණාත්මක සුභසාධන හා පහසුකම් නොතිබීම මත බස්රථ ධාවනය සීමාවීම. (දෛනිකව විෂදුම් අග්‍රහණය කිරීම, ශබ්ද දූෂණයට නිරන්තරයෙන් නතුවීම)
- බස් රථය කුලීයට ලබාදීම තුල සේවාවේ ගුණාත්මකභාවයට සිදුවන බලපෑම් . (බස්රථ හිමියා විසින් රියදුරු මහතාට හා කොන්දොස්තර මහතාට)
- පොදු මගී ප්‍රවාහනයේ නිරත ආයතන අතර ඒකාබද්ධ වැඩපිලිවෙලක් නොවීම.
- මගී ජනතාව තුල පවතින නවීන තාක්ෂණය පිලිබඳ අනවබෝධය.
- අධිකාරියේ නියාමනයට ලක්විය යුතු ශ්‍රීලංගම පූර්ණ වශයෙන් නියාමනය නොකිරීමේ දූර්වලතා.
- අන්තර් පළාත් බස්රථ පූර්ණ වශයෙන් නියාමනයට ලක් කිරීමට නොහැකි වීම.
- ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රය පිලිබඳව නිලධාරින් පුහුණු කිරීමට ඇති ආයතන ප්‍රමාණවත් නොවීම.
- සේවා සපයනු ලබන ප්‍රධානතම සේවා මධ්‍යස්ථානය වන බස් නැවතුම් පොල බහුතර සංඛ්‍යාවක නෛතික අයිතිය අධිකාරිය සතු නොවීම.
- රාජ්‍ය සේවයේ නියුතු නිලධාරින්ට ලැබෙන වරප්‍රසාද හා දීමනාවන් එලෙසම අධිකාරියේ නිලධාරින්ට ලබා නොගැනීමේ දූර්වලතා.
- මහජන ඉල්ලීම් හා යෝජනා චෝදනා සඳහා පිලිතුරු ලබාදීමට ප්‍රමාණවත් කාලයක් ගතවීම.
- ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයට කප්පම් කරුවන්ගෙන් වන බලපෑම.

අභ්‍යන්තර විශ්ලේෂණයේදි සොයා ගත් දූර්වලතාවයන් මගහැරවිම සඳහාත් අධිකාරියේ අරමුණු ඉටුකර ගැනීම සඳහාත් තිරසර සංවර්ධන ඉලක්කයන් හා සෞඛගයේ ඉදිරි දැක්ම රාජ්‍ය ප්‍රතිපත්තිය ඉටුකර ගැනීම පදනම් කර ගනිමින් පස් අවුරුදු උපයාමාර්ගික සැලැස්ම සකස් කරන ලදි. එය පහත පරිදි ඉදිරිපත් කරනු ලබන අතර ඒ සඳහා වන මූල්‍ය පුරෝකථනය 5.4 වගුව මගින් පරිච්ජේද 05 තුල ඉදිරිපත් කර ඇත.

6.6පස් අවුරුදු උපායමාර්ගීක සංවර්ධන සැලැස්ම (වාර්ෂික ක්‍රියාකාරි සැලසුම් අනුව) අභිමථාර්තය

01. භෞතික හා යටිතල පහසුකම් වලින් සංවර්ධිත මගීන් ප්‍රමුඛ කර ගත් ප්‍රශස්ථ ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයක් ගොඩනැගීම.

අරමුණු

01. ප්‍රශස්ථ පහසුකම් සහිත බස් නැවතුම්පොලවල් හා මගී ආවරණ ගොඩනැගීම.

02. භෞතික සම්පත් යාවත්කාලීනව පවත්වාගෙන යාම හා සංවර්ධනය

03. ධාවන ක්‍රියාවලිය වැඩිදියුණු කිරීම හා ප්‍රවාහන පහසුකම් සංවර්ධනය කිරීම.

SDG target No 9.1 , 1.1 , 1.3 , 12.2 , 12.7

ප්‍රධාන කාර්ය දර්ශක

- පොදු මගී ප්‍රවාහන පහසුකම් පදනම් වර්ෂයට සාපේක්ෂව 10 % කින් වර්ධනය කිරීම.
- පොදු මගී ප්‍රවාහනයේ බස්රථ භාවිතා කරණු ලබන මගී ප්‍රතිශතය 50% ක මට්ටමේ පවත්වාගෙන යාම.
- වසරකට අපතේ යන මිනිස් පැය මිලියන 10ක් ඉතිරි කිරීම.

උපක්‍රමික	ව්‍යාපෘතිය/වැඩස ටහන	උප කාර්ය දර්ශක Sub P.I	ප්‍රතිදානය ප්‍රතිඵලය	පළාත/ දිස්ත්‍රික්කය	2023	2024	2025
බස්නැවතුම් පොලවල් වල යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය කිරීම.	නව බස් නැවතුම්පොලවල් ඉදිකිරීම	1.ඉදිකරන ලද නව බස් නැවතුම්පොල සංඛ්‍යාව	<u>ප්‍රතිදානය</u> ඉදිකර ඇති බස් නැවතුම්පොලවල්	දකුණු පළාත	47	02	01
			<u>ප්‍රතිඵලය</u> මගී පහසුකම් පුළුල් වීම හා ප්රවාහන පහසුකම් වර්ධනය වීම	දකුණු පළාත	10%	10%	10%
	නව බස් අංගන	2.ඉදිකරන ලද නව	<u>ප්‍රතිදානය</u>	ගාල්ල	02	02	02

	ඉදිකිරීම	අංගන සංඛ්‍යාව	නව බස්නැවතුම් අංගන ඉදිවීම	මාතර	02	02	01
				හම්බන්තොට	02	02	01
	නව මගී ආවරණ ඉදිකිරීම	3.ඉදිකරන ලද මගී ආවරණ සංඛ්‍යාව	ප්‍රතිදානය ඉදි වූ මගී ආවරණ	ගාල්ල	02	03	03
				මාතර	03	03	03
				හම්බන්තොට	02	03	03
			ප්‍රතිඵලය මගී පහසුකම් පුළුල් වීම	දකුණු පළාත	10%	10%	10%
	බස්නැවතුම්පොල සනීපාරක්ෂණ පහසුකම් වැඩිදියුණු කිරීම	4. සනීපාරක්ෂක පද්ධති සංඛ්‍යාව	ප්‍රතිදානය ඉදිකර ඇති සනීපාරක්ෂක පද්ධති	ගාල්ල	0	02	01
				මාතර	00	01	01
				හම්බන්තොට	0	01	01
			ප්‍රතිඵලය මගී පහසුකම් පුළුල්වීම	දකුණු පළාත	10%	10%	10%
	නව රථ ගාල් ඉදිකිරීම	5. ඉදිකරන ලද නව රථගාල් සංඛ්‍යාව	ප්‍රතිදානය ඉදිකර ඇති රථගාල් සංඛ්‍යාව	ගාල්ල	0	01	01
				මාතර	0	01	01
				හම්බන්තොට	0	01	01
			ප්‍රතිඵලය මගී පහසුකම් පුළුල් වීම	දකුණු පළාත	0%	10%	10%
බස්නැවතුම් පොලවල් වල යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය කිරීම.	ආබාධිත පුද්ගලයින් සඳහා පිවිසුම් ඉදිකිරීම	1.ඉදිකරන ලද බස් නැවතුම්පොල ආබාධිත පිවිසුම් සංඛ්‍යාව	ප්‍රතිදානය අවසන් කරන ලද ආබාධිත පිවිසුම් සංඛ්‍යාව	ගාල්ල	01	02	01
				මාතර	01	02	01
				හම්බන්තොට	01	01	01
			ප්‍රතිඵලය පොදු මගී ප්‍රවාහන ජාලය විධිමත් වීම.	දකුණු පළාත	10%	10%	10%
	බස් අංගන අලුත් වැඩියා කිරීම	1.අලුත්වැඩියා කරන අංගන සංඛ්‍යාව	ප්‍රතිදානය අලුත්වැඩියා කරන ලද අංගන	ගාල්ල	02	02	01
				මාතර	02	02	01

		(වසරකට)		හම්බන්තොට	01	01	01
			ප්‍රතිඵලය පොදු මගී ප්‍රවාහන සේවාවෙන් ප්‍රතිලාභ ලබන්නන් ඉහළ නැංවීම	දකුණු පළාත	10%	10%	10%
	බස්නැවතුම්පොල වල් අලුත්වැඩියා කිරීම	2.අලුත්වැඩියා කරන ලද බස් නැවතුම්පොලවල් සංඛ්‍යාව (වසරකට)	ප්‍රතිදානය අලුත්වැඩියා වූ බස් නැවතුම්පොලවල් සංඛ්‍යාව	ගාල්ල	01	02	01
				මාතර	01	02	01
				හම්බන්තොට	01	01	01
			ප්‍රතිඵලය පොදු මගී ප්‍රවාහන සේවාවෙන් ප්‍රතිලාභ ලබන්නන් ඉහළ නැංවීම	දකුණු පළාත	10%	10%	10%
	මගී ආවරණ අලුත්වැඩියා කිරීම	3.අලුත්වැඩියා කරන ලද මගී ආවරණ සංඛ්‍යාව (වසරකට)	ප්‍රතිදානය අලුත්වැඩියා වූ මගී ආවරණ	ගාල්ල	03	04	03
				මාතර	02	03	02
				හම්බන්තොට	02	03	02
			ප්‍රතිඵලය පොදු මගී ප්‍රවාහන සේවාවෙන් ප්‍රතිලාභ ලබන්නන් ඉහළ නැංවීම	දකුණු පළාත	10%	10%	10%
බස්නැවතුම් පොලවල් වල යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය කිරීම.	දිස්ත්‍රික් කාර්යාල ගොඩනැගිලි ස්ථාපිත කිරීම	1.ඉදිකරන ලද දිස්ත්‍රික් කාර්යාල සංඛ්‍යාව	ප්‍රතිදානය ඉදිවූ දිස්ත්‍රික් කාර්යාල ප්‍රතිඵලය ආයතන ශක්තින් ප්‍රවර්ධනය හා පොදු පහසුකම් වර්ධනය වීම	ගාල්ල	00	01	00
				මාතර	00	00	01
				හම්බන්තොට	00	00	01
		2. ඉදිකරන ලද ස්ථාන පාලක කුටි සංඛ්‍යාව	ප්‍රතිදානය ඉදිවූ ස්ථාන පාලක කුටි ප්‍රතිඵලය සේවක අභිප්‍රේරණය	ගාල්ල	02	01	02
				මාතර	01	01	01
				හම්බන්තොට	01	01	01
බස්නැවතුම් පොලවල් වල යටිතල පහසුකම්	රථගාල් අලුත්වැඩියා	3.අලුත් වැඩියා කරන ලද රථ ගාල් සංඛ්‍යාව	ප්‍රතිදානය	ගාල්ල	01	01	02
				මාතර	01	01	01

සංවර්ධනය කිරීම.	කිරීම		ඉදිවූ රථ ගාල් සංඛ්‍යාව	හම්බන්තොට	01	01	01
			<u>ප්‍රතිඵලය</u> පොදු මගී ප්‍රවාහන සේවාවෙන් ප්‍රතිලාභ ලබන්නන් ඉහළ නැංවීම.	දකුණු පළාත	10%	10%	10%
පළාත් මාර්ගස්ත මගී ප්‍රවාහන පද්ධතිය සංවර්ධනය කිරීම	මාර්ග සංවර්ධනයට සාපේක්ෂව ධාවන කාලය සංශෝධනය කිරීම.	1.ධාවන කාලය සංශෝධනය කරන ලද මාර්ග සංඛ්‍යාව.	<u>ප්‍රතිදානය</u> ධාවන කාලය සංශෝධනය වූ මාර්ග <u>ප්‍රතිඵලය</u> මගීන්ගේ වටිනා කාලය ආරක්ෂි වීම, මගීන්ගේ කාල පිරිවැය අවම වීම, මගීන් ප්‍රවාහන සේවාවන්ට ආකර්ශනය වීම,	දකුණු පළාත	10	20	25

අභිමතාර්ථය

02.ඩිජිටල්කරණය මත තාක්ෂණය පදනම් කරගත් නව්‍යකරණය වූ ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයක් ගොඩනැගීම.

අරමුණ

01.ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ කොඳුනාරටිය වශයෙන් තොරතුරු තාක්ෂණය භාවිතා කිරීම.

02.මගීන්ට ප්‍රමුඛත්වය ලද ප්‍රවාහන ජාලයක් ඇති කිරීම.

SDG Target No 9.1 , 11.6, 11.7 , 11.2

ප්‍රධාන කාර්ය දර්ශක

- ❖ බස් සේවා අධීක්ෂණ ක්‍රියාවලිය පදනම් වර්ෂයට සාපේක්ෂව 30% කින් වර්ධනය කිරීම.
- ❖

උපක්‍රමික	ව්‍යාපෘතිය/වැඩසට හන	උප කාර්ය දර්ශක Sub P.I	ප්‍රතිදානය ප්‍රතිඵලය	පළාත/ දිස්ත්‍රික්කය	පාදක වර්ෂය 2023	2024	2025
පළාත් මාර්ගස්ථ මගී ප්‍රවාහන පද්ධතිය සංවර්ධනය කිරීම.භාවිතා කිරීම	CCTV පද්ධති ස්ථාපිත කිරීම	1.ස්ථාපිත කරන ලද CCTV කැමරා සංඛ්‍යාව	ප්‍රතිදානය ගොඩනගන ලද කැමරා පද්ධති ප්‍රතිඵලය විධිමත් නියාමනයකට ලක්වූ ප්‍රවාහන සේවාවක්	ගාල්ල	135	140	145
				මාතර	100	105	110
				හම්බන්තොට	75	80	80

	මගී ආරක්ෂණ පහසුකම් සඳහා CCTV පද්ධති අලුත්වැඩියා කිරීම.	2. මගී ආරක්ෂණ පහසුකම් සඳහා අලුත්වැඩියා කරන ලද CCTV පද්ධති සංඛ්‍යාව	<u>ප්‍රතිදානය</u> පද්ධති අඛණ්ඩව පැවතිම	ගාල්ල	13	13	12
				මාතර	08	05	06
				හම්බන්තොට	06	05	05
			<u>ප්‍රතිඵලය</u> විධිමත් නියාමනයකට ලක්වූ ප්‍රවාහන සේවාවක්	දකුණු පළාත	10%	10%	10%
	බස් සේවා පරිපාලනයට අවශ්‍ය පරිගණක ජාල හා මෘදුකාංග පද්ධති ස්ථාපිත කිරීම.	3.බස් සේවා පරිපාලන උපාංග ලබා ගැනීමේ ඒකක සංඛ්‍යාව	<u>ප්‍රතිදානය</u> මිලදී ගන්නා ලද පරිගණක උපාංග <u>ප්‍රතිඵලය</u> ආයතන කාර්යක්ෂමතාව වර්ධනය වීම	දකුණු පළාත	05	05	05

අභිමාථාර්තය

03.ඵලදායිතාවය හා ගුණාත්මක බව වර්ධනය සඳහා දැනුම, ආකල්ප හා කුසලතා වලින් පරිපුර්ණ වු සම්බන්ධීත පාර්ශවයන් ඇති කිරීම.

අරමුණ

01.සම්බන්ධිත පාර්ශවයන් පුහුණුවට හා අභිප්‍රේරණයට ලක්කිරීම

02.දැනුම, ආකල්ප හා කුසලතා වලින් පරිපුර්ණ වු ශ්‍රම බලකාය

03.ඵලදායිතාවය හා ආයතන කාර්යක්ෂමතාවය ලගාකර ගැනීම.

SDG Target No 1.1, 1.3,4.3, 3.6,17.1, 17.8, 12.2, 12.7

ප්‍රධාන කාර්ය දර්ශක

- ❖ ක්‍රියාත්මක කරන ලද සුභ සාධන හා පුහුණු වැඩ සටහන් සංඛ්‍යාව 10% කින් ඉහල නැංවීම.
- ❖ දැනුම, ආකල්ප හා කුසලතා සංවර්ධනයට සහභාගි කරවන සේවක සංඛ්‍යාව 10% වර්ධනය කිරීම.
- ❖ සේවාලාභීන්ට ප්‍රවාහන සේවා සලසා ගැනීමට ගතවන කාලය 10% කින් අඩුකිරීම.
- ❖ පදනම් වර්ෂයට සාපේක්ෂව ආදායම 10% කින් ඉහල නැංවීම.

උපක්‍රමික	ව්‍යාපෘතිය/වැඩසටහන	උප කාර්ය දර්ශක Sub P.I	ප්‍රතිදානය ප්‍රතිඵලය	පළාත/ දිස්ත්‍රික්කය	පාදක වර්ෂය 2023	2024	2025
සුභසාධන පහසුකම් වැඩිදියුණු කිරීම සහතික කිරීම.	සම්බන්ධිත පාර්ශවයන් සඳහා සුභ සාධන වැඩසටහන් ක්‍රියාත්මක කිරීම	1. ක්‍රියාත්මක කරන ලද සුභ සාධන හා පුහුණු වැඩ සටහන් සංඛ්‍යාව (වසරකට)	<u>ප්‍රතිදානය</u> ක්‍රියාත්මක වු සුභ සාධන වැඩසටහන්	ගාල්ල	03	03	03
				මාතර	03	03	03
				හම්බන්තොට	02	03	03

			<u>ප්‍රතිඵලය</u> සුභ සාධන වැසටහන මගින් ප්‍රතිලාභ ලබාගත් සිසුන් සංඛ්‍යාව ඉහල යාම, සේවක ප්‍රජාව අභිප්‍රේරණය වීම, සේව්‍ය සේවක සම්බන්ධතා ප්‍රවර්ධනය	දකුණු පළාත	2700	3000	3300
අධිකාරියේ සියලුම නිලධාරින්ගේ දැනුම, ආකල්ප හා කුසලතා වැඩි දියුණුකිරීම.	ධාරිතා සංවර්ධන වැඩසටහන් ක්‍රියාත්මක කිරීම	1.ක්‍රියාත්මක කරන ලද සේවක සුභ සාධන හා පුහුණු වැඩසටහන් සංඛ්‍යාව (වර්ෂයකට)	<u>ප්‍රතිදානය</u> ක්‍රියාත්මක වූ වැඩ සටහන්, සේවක ඵලදායිතාවය ප්‍රවර්ධනය වීම, සේවක අභිප්‍රේරණය වර්ධනය වීම	දකුණු පළාත	01	01	01
		2.ක්‍රියාත්මක කරන ලද ධාරිතා සංවර්ධන පුහුණු වැඩසටහන් සංඛ්‍යාව	<u>ප්‍රතිදානය</u> ක්‍රියාත්මක වූ ධාරිතා සංවර්ධන පුහුණු වැඩසටහන්, යහපත් සේවක ආකල්ප වර්ධනය වීම හා සේවක ඵලදායිතාවය ප්‍රවර්ධනය වීම	දකුණු පළාත	02	02	02
අධිකාරියේ සියලුම නිලධාරින්ගේ දැනුම, ආකල්ප හා කුසලතා වැඩි දියුණුකිරීම.	නිපුණතා සංවර්ධන වැඩසටහන් පැවැත්වීම	2.ක්‍රියාත්මක කරන ලද නිපුණතා සංවර්ධන පුහුණු වැඩසටහන් සංඛ්‍යාව	<u>ප්‍රතිදානය</u> ක්‍රියාත්මක කරන ලද වැඩසටහන්, ප්‍රවාහන ගැටළු අවම වීම ප්‍රවාහනයේ ගුණාත්මක බව වර්ධනය වීම	දකුණු පළාත	02	02	02

	විදෙස් අධ්‍යාන පුහුණු පාඨමාලා ක්‍රියාත්මක කිරීම	3.ක්‍රියාත්මක කරන ලද විදෙස් පුහුණු සංඛ්‍යාව	<u>ප්‍රතිදානය</u> ක්‍රියාත්මක වූ පුහුණු වැඩසටහන් නවීන ප්‍රවාහන දැනුම ලබාගත හැකිවීම, ප්‍රවාහනයේ ගුණාත්මක බව වර්ධනය වීම	දකුණු පළාත	03	03	03
සේවක කාර්යක්ෂමතාවය හා ඵලදායිතාවය ඉහල නැංවීම.	ස්ථාවර වත්කම් මිලදී ගැනීම	3.නිලධාරීන් සඳහා මිලදී ගන්නා ලද ස්ථාවර වත්කම් ප්‍රමාණය (වසරකට)	<u>ප්‍රතිදානය</u> මඟී ප්‍රවාහන පහසුකම් ප්‍රවර්ධනය වීම, ආයතන කාර්යක්ෂමතාවය ඉහල යාම	දකුණු පළාත	මිලියන 0.6	මිලියන 0.6	මිලියන 0.1
	දිස්ත්‍රික් කාර්යාල හා බස් නැවතුම්පොලවල් අතර ඵලදායිතා තරගාවලී පැවැත්වීම හා ඒ සඳහා ඉදිරිපත්කරවීම.	1.ක්‍රියාත්මක කරන ලද ඵලදායිතා පුහුණු වැඩසටහන් සංඛ්‍යාව (වසරකට)	<u>ප්‍රතිදානය</u> ක්‍රියාත්මක වූ ඵලදායිතා පුහුණු සැසි <u>ප්‍රතිඵලය</u> ආයතනයේ සමස්ථ ඵලදායිතාවය ඉහල යාම	දකුණු පළාත	03	03	03
	තරගාවලි සඳහා ඉදිරිපත් විම	2.ලබාගත් ඵලදායිතා ජයග්‍රහන සංඛ්‍යාව	<u>ප්‍රතිදානය</u> ඵලදායිතා සහතිකය ලබා ගැනීම. <u>ප්‍රතිඵලය</u> ආයතන ඵලදායිතාවය ඉහලයාම.	දකුණු පළාත	05	06	07

අභිමථාර්ථය

04. ආයතන ධාරිතාවය, යහපාලනය හා තිරසර සංවර්ධන අරමුණු පාදක වූ ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයක් ඇති කිරීම.

අරමුණු

01. වාර්ෂිකව තුලිත අයවැයක් පවත්වාගෙන යාම.

02. මුල්‍ය ස්ථාවරත්වය ආරක්ෂා කිරීම.

03. නීතිමය රෙගුලාසි හා මාර්ගෝපදේශයන්ට අනුගතව කටයුතු කිරීම.

04. පොදු ප්‍රවාහන සේවාවන්ගෙන් පරිසරයට සිදුවන බලපෑම පාලනය කර ගැනීම.

05. ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ ආදායම් විශමතාවය පාලනය කිරීම.

06. අනෙකුත් ප්‍රවාහන මාධ්‍යන් නියාමනයකට ලක් කිරීම.

ප්‍රධාන කාර්ය දර්ශකය

- ❖ පදනම් වර්ෂයට සාපේක්ෂව ආදායම 10% කින් ඉහල නැංවීම.
- ❖ පදනම් වර්ෂයට සාපේක්ෂව මහජන පැමිණිලි 25% කින් අඩු කිරීම.
- ❖ පාරිසරික සුරක්ෂිත භාවය සඳහා ක්‍රියාත්මක කරන ලද ව්‍යාපෘති සංඛ්‍යාව.
- ❖ ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ ක්‍රියාත්මක කරන ලද සහනාධාර ව්‍යාපෘති සංඛ්‍යාව (බස්රථ සංඛ්‍යාව).
- ❖ පවතින තත්වයට සාපේක්ෂව අනෙකුත් ප්‍රවාහන සේවා 45%කින් නියාමනයකට ලක් කිරීම.

උපක්‍රමික	ව්‍යාපෘතිය/වැඩස ටහන	උප කාර්ය දර්ශක Sub P.I	ප්‍රතිදානය ප්‍රතිඵලය	පළාත/ දිස්ත්‍රික්කය	පාදක වර්ෂය 2023	2024	2025
අධිකාරියේ මූල්‍ය කටයුතු කළමනාකරණය කිරීම.	**වියදම් මූලාශ්‍ර පාලනය කිරීම**	1.පාලනය කරන ලද වියදම් මූලාශ්‍ර සංඛ්‍යාව	ප්‍රතිදානය පාලනය වූ වියදම් මූලාශ්‍ර ආයතන කාර්යක්ෂමතාව ඉහල යාම	දකුණු පළාත	02	02	02
	නව ආදායම් මාර්ග හඳුන්වාදීම.	1.හඳුනා ගන්නා ලද නව ආදායම් මූලාශ්‍ර සංඛ්‍යාව	ප්‍රතිදානය ස්ථාපිත වූ නව ආදායම් මූලාශ්‍ර.	දකුණු පළාත	05	05	05
			ආයතන ශක්තින් ප්‍රවර්ධනය හා පොදු පහසුකම් වර්ධනය වීම				
			ප්‍රතිඵලය අධිකාරිය මගින් උපයන ලද ලාභය (අතිරික්තය) ඉහල නැංවීම%	දකුණු පළාත	10%	10%	10%

6.7 පස් අවරුදු අයවැය සැලසුම (වාර්ෂික අයවැය සැලැස්ම අනුව)

අභිමථාර්තය

05.භෞතික හා යටිතල පහසුකම් වලින් සංවර්ධිත මගීන් ප්‍රමුඛ කර ගත් ප්‍රශස්ථ ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයක් ගොඩනැගීම.

අරමුණ

01. **ප්‍රශස්ථ පහසුකම් සහිත බස් නැවතුම්පොලවල් හා මගී ආවරණ ගොඩනැගීම.**
02. **භෞතික සම්පත් යාවත්කාලීනව පවත්වාගෙන යාම හා සංවර්ධනය**
03. **ධාවන ක්‍රියාවලිය වැඩිදියුණු කිරීම හා ප්‍රවාහන පහසුකම් සංවර්ධනය කිරීම.**

අනු අංකය	උපක්‍රමික	ප්‍රධාන කාර්ය දර්ශකය	ව්‍යාපෘතිය /වැඩසටහන	කාල රාමුව	මුලු ඇස්ථමේන්තුව (රු.මි.)	වර්ථමාන කාර්ය සාධන මට්ටම (2018)	උපාය මාර්ගය (මූලාශය)	වගකීම	ප්‍රතිපලය	2021– 2025 දක්වා මූල්‍ය අවශ්‍යතාවය රු.මිලියන				
										2021	2022	2023	2024	2025
1.1.1	බස්නැවතුම් පොලවල් වල යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය කිරීම.	පොදු මගී ප්‍රවාහන පහසුකම් පදනම් වර්ෂයට සාපේක්ෂ ව 10 % කින් වර්ධනය කිරීම.	නව බස් නැවතුම් පොලවල් ඉදිකිරීම	2020 - 2024	95.0	80%	පළාත් නිශ්චිත	අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්,අධ්‍යක්ෂකවරුන්, සහකාර අධ්‍යක්ෂකවරුන්, ගණකාධිකාරි	පොදු මගී සේවාව පරිහරනය කරන්නන් 10% කින් වර්ධනය වීම. ප්‍රවාහන ගැටලු අවම වීම. ප්‍රවාහන ජාලය ස්ථාවර වීම.	15.0	15.0	21.0	30.0	19.0
1.1.2			නව බස් අංගන ඉදිකිරීම		77.0	75%	පළාත් නිශ්චිත			10.0	10.0	20.0	30.0	30.0
1.1.3	බස්නැවතුම්	පොදු මගී	නව මගී ආවරණ ඉදිකිරීම		15.4	73%	උපමාන පාදක	අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්,අ	පොදු මගී සේවාව පරිහරනය කරන්නන්	3.0	3.0	3.0	3.1	3.2

	පොලවල් වල යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය කිරීම.	ප්‍රවාහන පහසුකම් පදනම් වර්ෂයට සාපේක්ෂ ව 10 % කින් වර්ධනය කිරීම.		2020 - 2024				ධ්‍යක්ෂක වරුන්, සහකාර අධ්‍යක්ෂ කවරුන්, ගණකාධි කාරි	10% කින් වර්ධනය වීම. ප්‍රවාහන ගැටලු අවම වීම. ප්‍රවාහන ජාලය ස්ථාවර වීම.					
1.1.4			බස්නැවතු ම්පොල සනීපාරක් ෂණ පහසුකම් වැඩිදියුණු කිරීම		72.0	52%	පළාත් නිශ්චිත			10.0	15.0	15.0	16.0	16.0
1.1.5			නව රථ ගාල් ඉදිකිරීම		33.0	25%	පළාත් නිශ්චිත			6.0	6.0	6.5	7.0	7.5
1.1.6			ආබාධිත පුද්ගලයින් සඳහා පිවිසුම් ඉදිකිරීම		26.8	25%	උපමා න පාදක			4.0	4.8	5.5	6.0	6.5
1.1.7	බස්නැවතුම් පොලවල් වල යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය කිරීම.	පොදු මගී ප්‍රවාහන යේ බස්රථ භාවිතා කරණු ලබන මගී ප්‍රතිශතය 50% ක මට්ටමේ පවත්වා ගෙන යාම.	බස් අංගන අලුත් වැඩියා කිරීම	2020 - 2024	114. 0	17%	උපමා න පාදක	අධ්‍යක්ෂක වරුන්,සහ කාර අධ්‍යක්ෂක වරුන්,ගණ කාධිකාරි, ගමනා ගමන නිලධාරීන්, ජ්‍යේෂ්ඨ පරීක්ෂකව රුන්, ස්ථාන පාලක	පොදු මගී සේවාව පරිහරන ය කරන්න න් 10% කින් වර්ධනය වීම. ප්‍රවාහන ගැටලු අවම වීම. ප්‍රවාහන ජාලය	20.0	20.0	70.0	2.5	28.0

								නිලධාරීන්	ස්ථාවර වීම.					
1.1.8	බස්නැවතුම් පොලවල් වල යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය කිරීම.	පොදු මගී ප්‍රවාහන යේ බස්රථ භාවිතා කරණු ලබන මගී ප්‍රතිශතය 50% ක මට්ටමේ පවත්වා ගෙන යාම.	බස්නැවතුම්පොලවල් අලුත්වැඩියා කිරීම	2020 - 2024	79.0	17%	උපමාන පාදක	අධ්‍යක්ෂකවරුන්,සහකාර අධ්‍යක්ෂකවරුන්,ගණකාධිකාරි,ගමනා ගමන නිලධාරීන්, ජේෂ්ඨ පරීක්ෂකවරුන්,	පොදු මගී සේවාව පරිහරනය කරන්නන් 10% කින් වර්ධනය වීම. ප්‍රවාහන ගැටලු අවම වීම.	15.0	15.5	16.0	17.0	18.0
1.1.9			මගී ආවරණ අලුත්වැඩියා කිරීම		5.1	85%	උපමාන පාදක			0.9	0.9	1.0	1.1	1.2
1.1.10			රථගාල් අලුත්වැඩියා කිරීම		5.35	10%	උපමාන පාදක			0.75	0.9	1.0	1.2	1.5
1.1.11			දිස්ත්‍රික් කාර්යාල ගොඩනැගිලි ස්ථාපිත කිරීම	2020 - 2022	120.0	25%	පළාත් නිශ්චිත	ස්ථාන පාලක නිලධාරීන්	ප්‍රවාහන ජාලය ස්ථාවර වීම.	6.5	53.5	60.0	0	0
1.1.12	බස්නැවතුම් පොලවල් වල යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය කිරීම.	පොදු මගී ප්‍රවාහන යේ බස්රථ භාවිතා කරණු ලබන මගී ප්‍රතිශතය	දිස්ත්‍රික් කාර්යාල අලුත්වැඩියා කිරීම		21.5	40%	උපමාන පාදක			5.5	4.0	4.0	5.0	3.0
1.1.13			ස්ථාන පාලක කුටි	2020 - 2024	19.5	75%	උපමාන පාදක			1.5	4.0	4.5	4.5	5.0

		50% ක මට්ටමේ පවත්වා ගෙන යාම.	ස්ථාපිත කිරීම											
1.1.14			ස්ථාන පාලක කුටි අලුත්වැඩියා කිරීම		16.1	67%	උපමාන පාදක			5.6	1.2	1.5	1.5	2.0
1.1.15			වෙනත් ගොඩනැගිලි ඉදිකිරීම.		60.0	0%	පළාත් නිශ්චිත			22	5.0	5.0	10.0	18.0
1.1.16	පළාත් මාර්ගස්ත මගී ප්‍රවාහන පද්ධතිය සංවර්ධනය කිරීම		මාර්ග සංවර්ධන යට සාපේක්ෂ ව ධාවන කාලය සංශෝධනය කිරීම.	**2020 - 2024**	**1.05**	**58%**	**අධිකාරියේ අරමුදල්**	**ධාවන අධ්‍යක්ෂ, කාලසටහන් නිලධාරින්, ගමනාගමන නිලධාරින්, ස්ථානපාලක නිලධාරින්**	**මගීන්ගේ ප්‍රවාහන පිරිවැය 10%කින් අඩුවීම. පොදු මගී සේවාව පරිහරනය කරන්නන් 10% කින් වර්ධනය වීම.ප්‍රවාහන**	**0.25**	**0.25**	**0.25**	**0.15**	**0.15**

1.1.17		වසරකට අපතේ යන මිනිස් පැය මිලියන 10ක් ඉතිරි කිරීම.	තෝරාගත් මාර්ගයන් හි සුඛෝප භෝගී බස් රථ සේවා ආරම්භ කිරීම.	**2020 - 2024**	**2.5**	**2%**	අධිකාරියේ අරමුදල්		**සේවා ආකර්ශනීය මාධ්‍යක් විම. තනි පුද්ගල වාහන දෛනික කාර්යන්ට භාවිතාවිම සීමාවීම.**	**0.5**	**0.5**	**0.5**	**0.5**	0.5
1.1.18			නව අධිවේගී මාර්ග බස්රථ ආරම්භ කිරීම.	**2020 - 2024**	**2.5**	**2%**	අධිකාරියේ අරමුදල්			**0.5**	**0.5**	**0.5**	**0.5**	**0.5**

අභිමාථාර්තය

06. ඩිජිටල්කරණය මත තාක්ෂණය පදනම් කරගත් නව්‍යකරණය වූ ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයක් ගොඩනැගීම.

අරමුණ

01.ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ කොදුනාරටිය වශයෙන් තොරතුරු තාක්ෂණය භාවිතා කිරීම

02.මගීන්ට ප්‍රමුඛත්වය ලද ප්‍රවාහන ජාලයක් ඇති කිරීම.

අනු අංකය	උපක්‍රමික	ප්‍රධාන කාර්ය දර්ශකය	ව්‍යාපෘතිය/වැඩසටහන	කාල රාමුව	මුලු ඇස්ථමේන්තුව (රු. මි.)	වර්ථමාන කාර්ය සාධන මට්ටම (2018)	උපාය මාර්ගය (මුලාශය)	වගකීම	ප්‍රතිපලය	2021 – 2025 දක්වා මුල්‍ය අවශ්‍යතාවය රු.මිලියන				
										2021	2022	2023	2024	2025
2.1.1.	පළාත් මාර්ගස්ථ මගී ප්‍රවාහන පද්ධතිය සංවර්ධනය කිරීම.	බස් සේවා අධීක්ෂණ ක්‍රියාවලිය පදනම් වර්ෂයට සාපේක්ෂව 30% කින් වර්ධනය කිරීම.	CCTV පද්ධති ස්ථාපිත කිරීම	2020 - 2024	16.8	65%	උපමාන පාදක	අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්, අධ්‍යක්ෂකවරුන්, සහකාර අධ්‍යක්ෂකවරුන්,විශයභාර නිලධාරින් ,ජංගම පරීක්ෂණ නිලධාරින්	පොදු මගී සේවාව පරිභරනය කරන්නන් 10% කින් වර්ධනය වීම.ප්‍රවාහන කාලය අඩුවීම. මගී ආරක්ෂාව 10% කින් වර්ධනය වීම. සමාජ විරෝධී	3.0	3.0	3.0	3.0	3.8

									ක්‍රියා අඩුවීම.					
2.1.2	පළාත් මාර්ගස්ථ මගී ප්‍රවාහන පද්ධතිය සංවර්ධනය කිරීම.	බස් සේවා අධීක්ෂණ ක්‍රියාවලිය පදනම් වර්ෂයට සාපේක්ෂව 30% කින් වර්ධනය කිරීම.	මගී ආරක්ෂණ පහසුකම් සඳහා CCTV පද්ධති අලුත්වැඩියා කිරීම.	2020 - 2024	7.5	60%	උපමාන පාදක	අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්, අධ්‍යක්ෂක වරුන්, සහකාර අධ්‍යක්ෂක වරුන්,විශයභාර නිලධාරින් ,ජංගම පරීක්ෂණ නිලධාරින්	පොදු මගී සේවාව පරිහරනය කරන්නන් 10% කින් වර්ධනය වීම.ප්‍රවාහන කාලය අඩුවීම. මගී ආරක්ෂාව 10% කින් වර්ධනය වීම. සමාජ විරෝධී ක්‍රියා අඩුවීම.	1.2	1.3	1.5	1.7	1.8
2.1.3			බස් සේවා පරිපාලනයට අවශ්‍ය පරිගණක ජාල හා මෘදුකාංග පද්ධති ස්ථාපිත කිරීම.		25.0	14%				5.0	5.0	5.0	5.0	5.0
2.1.4			වර්තමානයට ගැලපෙන පරිදි මෘදුකාංග පද්ධති වැඩි දියුණු කිරීම.		20.0	38%				4.0	4.0	4.0	4.0	4.0
2.1.5			ජ.පරීක්ෂණ පැවැත්වීම.		4.0	15%				0.8	0.8	0.8	0.8	0.8

අභිමාථාර්තය

03.ඵලදායිතාවය හා ගුණාත්මක බව වර්ධනය සඳහා දැනුම, ආකල්ප හා කුසලතා වලින් පරිපූර්ණ වු සම්බන්ධීත පාර්ශවයන් ඇති කිරීම.

අරමුණ

01.සම්බන්ධිත පාර්ශවයන් පුහුණුවට හා අභිප්‍රේරණයට ලක්කිරීම

02.දැනුම, ආකල්ප හා කුසලතා වලින් පරිපූර්ණ වු ශ්‍රම බලකාය

03.ඵලදායිතාවය හා ආයතන කාර්යක්ෂමතාවය ලගාකර ගැනීම.

අනු අංකය	උපක්‍රමික	ප්‍රධාන කාර්ය දර්ශකය	ව්‍යාපෘතිය/ වැඩසටහන	කාල රාමුව	මුලූ ඇස්ථමේන්තුව (රු.මි.)	වර්ථ මාන කාර්ය සාධන මට්ටම (2018)	උපාය මාර්ගය (මුලාශය)	වගකිම	ප්‍රතිපලය	2021 – 2025 දක්වා මුල්‍ය අවශ්‍යතාවය රු.මිලියන				
										2021	2022	2023	2024	2025
3.1.1.	සුහසාධන පහසුකම් වැඩිදියුණු කිරීම සහතික කිරීම.	ක්‍රියාත්මක කරන ලද සුභ සාධන හා පුහුණු වැඩ සටහන් සංඛ්‍යාව 10% කින් ඉහල නැංවීම.	සම්බන්ධිත පාර්ශවයන් සඳහා සුභ සාධන වැඩසටහන් ක්‍රියාත්මක කිරීම	2020 - 2024	12.5	12%	අධිකාරියේ අරමුදල්	පරිපාලන නිලධාරි, විශයභාර නිලධාරින්	සුභ සාධන වැසටහන මගින් ප්‍රතිලාභ ලබාගත් සංඛ්‍යාව 15% ඉහල යාම. සම්බන්ධි	2.1	2.1	2.1	3.1	3.1

									ත පාර්ශවයන්හි ආකල්ප වර්ධනය වීම.මාර්ග අනතුරු අඩුවීම. විරෝධී ක්‍රියා අඩුවීම.					
3.1.2	අධිකාරියේ සියලුම නිලධාරින්ගේ දැනුම, ආකල්ප හා කුසලතා වැඩි දියුණුකිරීම.	දැනුම, ආකල්ප හා කුසලතා සංවර්ධනයට සහභාගිවන සේවක සංඛ්‍යාව 10% වර්ධනය කිරීම.	ධාරිතා සංවර්ධන වැඩසටහන් ක්‍රියාත්මක කිරීම	2020 - 2024	19.0	10%	උපමාන පාදක	අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්, අධ්‍යක්ෂ කවරුන්, සහකාර අධ්‍යක්ෂ කවරුන්, ගණකාධිකාරි,පරිපාලන නිලධාරි, විශයභාර නිලධාරින්,සියලුම නිලධාරින්	නිපුනතාවය ලද සේවක සංඛ්‍යාව 10% ඉහල යාම. සේවක ඵලදායිතාවය 10% කින් වර්ධනය වීම.	3.0	3.5	4.0	4.0	4.5

3.1.3			නිපුණතා සංවර්ධන වැඩසටහන් පැවැත්වීම			10%				2.0	3.0	3.0	4.0	4.0
3.1.4			විදෙස් අධ්‍යන පුහුණු පාඨමාලා ක්‍රියාත්මක කිරීම			0%		අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්, අධ්‍යක්ෂ කවරුන්		4.5	4.5	4.5	5.5	5.5
3.1.5			ඵලදායිතා පුහුණු වැඩසටහන් ක්‍රියාත්මක කිරීම.			16%	අධිකාරියේ අරමුදල්	පරිපාලන නිලධාරි, විශයභාර නිලධාරින්		0.5	0.5	0.5	0.5	0.5
3.1.6	සේවක කාර්යක්ෂමතාවය හා ඵලදායිතාවය ඉහල නැංවීම.	සේවාලාභීන්ට ප්‍රවාහන සේවා සලසා ගැනීමට ගතවන කාලය 10% කින් අඩුකිරීම.	ස්ථාවර වත්කම් මිලදී ගැනීම	2020 - 2024	19.0	20%	උපමාන පාදක	අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්, අධ්‍යක්ෂ කවරුන්, සහකාර අධ්‍යක්ෂ කවරුන්, ගණකාධිකාරි	සේවක කාර්යක්ෂමතාවය 25% ඉහල නැංවීම.මගී ප්‍රවාහන සේවා 10% කින් ප්‍රවර්ධනය වීම.	3.0	3.0	4.0	4.0	5.0

3.1.7			දිස්ත්‍රික් කාර්යාල හා බස් නැවතුම්පොල වල් අතර ඵලදායිතා තරගාවලී පැවැත්වීම හා ඒ සඳහා ඉදිරිපත්කරවීම.	2020 - 2024	0.5	10%	අධිකාරියේ අරමුදල්	පරිපාලන නිලධාරි, විශයභාර නිලධාරින්		0.1	0.1	0.1	0.1	0.1

අභිමාර්ථය

04. ආයතන ධාරිතාවය, යහපාලනය හා තිරසර සංවර්ධන අරමුණු පාදක වූ ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයක් ඇති කිරීම.

අරමුණ

01. වාර්ෂිකව තුලිත අයවැයක් පවත්වාගෙන යාම.
02. මූල්‍ය ස්ථාවරත්වය ආරක්ෂා කිරීම.
03. නීතිමය රෙගුලාසි හා මාර්ගෝපදේශයන්ට අනුගතව කටයුතු කිරීම.
04. පොදු ප්‍රවාහන සේවාවන්ගෙන් පරිසරයට සිදුවන බලපෑම පාලනය කර ගැනීම.
05. ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ ආදායම් විශමතාවය පාලනය කිරීම.
06. අනෙකුත් ප්‍රවාහන මාධ්‍යන් නියාමනයකට ලක් කිරීම.

අනු අංකය	උපක්‍රමික	ප්‍රධාන කාර්ය දර්ශකය	ව්‍යාපෘතිය/ වැඩසටහන	කාල රාමුව	මුලු ඇස්ථමේන්තුව (රු.මි.)	වර්ථමාන කාර්ය සාධන මට්ටම (2018)	උපාය මාර්ගය (මුලාශය)	වගකීම	ප්‍රතිපලය	2021 – 2025 දක්වා මූල්‍ය අවශ්‍යතාවය රු.මිලියන				
										2021	2022	2023	2024	2025
4.1.1	අධිකාරියේ මුල්‍ය කටයුතු කළමනාකරණය කිරීම.	පදනම් වර්ෂයට සාපේක්ෂව ආදායම 10% කින් ඉහල නැංවීම.	වියදම් මුලාශ්‍ර පාලනය කිරීම	2020 - 2024	1.0	96%	අධිකාරියේ අරමුදල්	අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්, අධ්‍යක්ෂ කවරුන්, සහකාර අධ්‍යක්ෂ කවරුන්, ගණකාධිකාරි	අධිකාරියේ ලාභය 10% ඉහල නැංවීම. ප්‍රවාහන ජාලය ස්ථාවර වීම. රාජ්‍ය වියදම මත ජනිතවන පීඩනය අවමවීම. අයවැය අතිරික්තයක් ඇතිවීම.	0.20	0.25	0.25	0.15	0.15
4.1.2	අධිකාරියේ	පදනම්	නව ආදායම්	2020	1.25	62%	අධිකාරි	අධ්‍යක්ෂ	අධිකාරි	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25

	මුල්‍ය කටයුතු	වර්ෂයට සාපේක්ෂව	මාර්ග හඳුන්වාදීම.	– 2024			යේ අරමුදල්	ජනරාල්, අධ්‍යක්ෂ	යේ ලාභය					
4.1.3	කළමනාකරණය	ආදායම 10% කින්	සුයීය පද්ධති ස්ථාපිත කිරීම		38.5	0.05%	පළාත් නිශ්චිත	කවරුන්, සහකාර	10% ඉහල	7.5	7.5	7.5	8.0	8.0
4.1.4	කිරීම.	ඉහල නැංවීම.	බස් නැවතුම්පොළ කඩ කාමර බදු ආදායම		1.25	21%	අධිකාරියේ අරමුදල්	අධ්‍යක්ෂකවරුන්, ගණකාධිකාරි	නැංවීම. ප්‍රවාහන ජාලය ස්ථාවර වීම. රාජ්‍ය වියදම මත ජනිතවන පීඩනය අවමවීම. අයවැය අතිරික්තයක් ඇතිවීම.	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25
4.1.5	තිරසර සංවර්ධන අරමුණු පදනම් කරගත් යහපාලන යාන්ත්‍රනයක් ඇති කිරීම.	පදනම් වර්ෂයට සාපේක්ෂව මහජන පැමිණිලි 25% කින් අඩු කිරීම.	නෛතික රාමුව ශක්තිමත් කිරීම සඳහා වැඩමුළු පැවැත්වීම	2020 - 2024	1.0	50%	අධිකාරියේ අරමුදල්	අධ්‍යක්ෂ පාලන.ගණකාධිකාරි. අභ්‍යන්තර විගණන නිලධාරි	මහජන පැමිණිලි අඩුවී ප්‍රශස්ත මගී සේවාවක් ලැබීම. තත්වාගණනය	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2

									නොකල විගණන මතයක් ලැබීම.					
4.1.6		පදනම් වර්ෂයට සාපේක්ෂව විගණන විමසුම් 25% කින් අඩු කිරීම.	ආයතන සංග්‍රය හා මුදල් රෙගුලාසි පිලිබද පුහුණු පැවැත්වීම	2020 - 2024	0.5	47%				0.1	0.1	0.1	0.1	0.1
4.1.7	තිරසර සංවර්ධන අරමුණු පදනම් කරගත් යහපාලන යාන්ත්‍රනය ක් ඇති කිරීම.	පාරිසරික සුරක්ෂිත භාවය සඳහා ක්‍රියාත්මක කරන ලද ව්‍යාපෘති සංඛ්‍යාව	පාරිසරික සුරක්ෂිත භාවය සඳහා ව්‍යාපෘති සකස් කිරීම.	2020 - 2024	14.1	15%	පළාත් නිශ්චිත	ජංගම පරීක්ෂන නිලධාරී න්.කාර් යාල කාර්ය සහයක.රි යදුරන්	පරිසර දුෂණය වැලැක්වී ම සදහා % ව්‍යාපෘති වැඩිවීම	0.1	3.5	3.5	3.5	3.5
4.1.8		ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ ක්‍රියාත්මක කරන ලද සහනාධාර ව්‍යාපෘති සංඛ්‍යාව (බ.සංඛ්‍යාව)	සහනාධාර ව්‍යාපෘති සකස් කිරීම.	2020 - 2024	25.25	80%	උපමාන පාදක	අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්. අධ්‍යක්ෂ කවරුන්. සහකාර අධ්‍යක්ෂ කවරුන්. ගණකාධි කාරි,	ආදායම් විශමතාව ය % පාලනය වීම.ජීවන මට්ටම ඉහලයාම	0.75	5.0	6.0	6.5	7.0

								විශයභාර නිලධාරින් (වෙනත් වාහන)						
4.1.9		පවතින තත්වයට සාපේක්ෂව අනෙකුත් ප්‍රවාහන සේවා 45%කින් නියාමනයකට ලක් කිරීම.	පාසැල් වෑන් රථ නියාමනයට ලක් කිරීම.	2020 - 2024	6.025	0%	අධිකාරියේ අරමුදල්		පොදු ප්‍රවාහන සේවාවන්හි ගුණාත්මකභාවය 10% කින් වර්ධනයවීම.නියාමනයට ලක් වූ විධිමත් මගී ප්‍රවාහන සේවා වර්ධනයවීම	0.025	1.0	1.5	1.5	2.0
4.1.10			ත්‍රිරෝද රථ නියාමනයට ලක් කිරීම.		22.025	10%	අධිකාරියේ අරමුදල්			0.025	3.0	5.0	6.0	8.0

07 පරිච්ඡේදය

ක්‍රියාත්මක කිරීමේ විධිවිධාන

7.1 සංවිධාන කටයුතු ක්‍රියාත්මක කිරීම.

ආයතනයක උපයමාර්ගික සැලැස්ම එම ආයතනය තුල ක්‍රියාත්මක කිරීමේදී එහි සැලැස්මේ ඇති අභිලාෂික කොටස් ක්‍රියාකිරීම් බවට පත්වේ. සංවිධානයේ අරමුණු හා මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරකම්වල ප්‍රතිඵලයන් මෙම ක්‍රියාත්මක ක්‍රියාවලිය තුල අධිකාරියේ ඉලක්කයන් බවට පත්වේ. උපායමාර්ගික සැලැස්ම ආයතනය තුල ක්‍රියාත්මක කිරීමේදී එම ක්‍රියාත්මක කිරීමේ ආකෘති, කළමනාකරණ පද්ධතිය, සැකැස්ම, ක්‍රියාවලින් හා සම්පත් මගින් උක්ත අරමුණු හා ඉලක්ක කරා ලගාවීමට ඇති හැකියාව සලකා බැලීම වැදගත් වේ. මේ සඳහා ප්‍රතිපත්ති, රෙගුලාසි හා නියමයන්, සංවිධාන ව්‍යුහය, ක්‍රියාවලින් හා ධනාත්මක සංයුක්ත සංස්කෘතියන් ආයතනය තුල ඇති කිරීමට කටයුතු කල යුතුය.

ක්‍රියාත්මක කිරීම යනු උපායමාර්ගීක සැලැස්ම ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා අවශ්‍ය ක්‍රියාකාරකම්වල හා තේරීම්වල එකතුවයි. වැඩසටහන් අයවැය හා ක්‍රියාපටිපාටි සංවර්ධනය තුලින් අභිමතාර්ථයන්, අරමුණු, උපාය මාර්ග හා ප්‍රතිපත්ති ක්‍රියාත්මක කිරීමේ තලයට ලගාකර ගැනීමේ ක්‍රියාවලිය එය වේ.

අධිකාරියේ කළමනාකරණය විසින් මෙම සංයුක්ත සැලැස්ම ක්‍රියාත්මක කිරීමට පෙර ආයතන සැලැස්ම ක්‍රියාත්මක කල යුතු පුද්ගලයන් කවුද යන්නත්, උපයාමාර්ග දිශානතිය සඳහා මෙහෙයුම් කටයුතු සිදුකල යුත්තේ කෙසේද යන්නත් ඒ සඳහා සැවොම එකට වැඩකල යුත්තේ කෙසේද යන්නත් පිලිබඳව සලකා බැලිය යුතුවේ. එසේ නොවුන හොත් අපේක්ෂිත ප්‍රතිලාභය ලබාදීමට අපොහොසත් වේ.

මෙම උපාය මාර්ගික සැලැස්ම ක්‍රියාත්මක කිරීමේදී පහත සඳහන් ගැටලු ඇතිවිය හැකිවුවත් එය පාලනය කරගනිමින් ඉදිරියට යාම අධිකාරියේ පරමාර්ථ වන්නේය. එම ගැටලු නම්,

01. පෙර සැලසුමට වඩා වැඩි කාලයක් මෙය ක්‍රියාත්මක කිරීමට ගතවීම.
02. බලාපොරොත්තු නොවූ ප්‍රධාන ගැටලු උද්ගත වීම.
03. ක්‍රියාකාරකම් ප්‍රමාණවත් ලෙස සම්බන්ධීකරණය නොවීම.
04. සම්බන්ධ වූ සේවකයන්ට ඔවුන්ගේ කාර්යයන් ඉටුකිරීමට ප්‍රමාණවත් හැකියාවක් නොමැති වීම.
05. පහල මට්ටමේ සේවකයින් ප්‍රමාණවත් ලෙස පුහුණු කර නොමැති වීම.
06. පාලනය කල නොහැකි බාහිර පාරිසරික සාධක මගින් ගැටලු ඇතිවීම ප්‍රමාණවත් සහයක් ප්‍රාදේශිය නිලධාරීන්ගේ හා දෙපාර්තමේන්තු මගින් නොලැබීම.

උපායමාර්ගික සැලැස්ම ක්‍රියාත්මක කරන්නේ කවුද?

සැලැස්මක් ක්‍රියාත්මක කිරීමේදී බොහෝ විට සැලැස්ම ක්‍රියාත්මක කරන අය හා එය සකස් කල අයට වඩා බොහෝ විට වෙනස් පුද්ගලයන් සමූහයක් විය හැක. නමුත් සියලුම පාර්ශවකරුවන් සමග එක්ව සකස් කල විට එය එසේ නොවේ. අධිකාරියේ අධ්‍යක්ෂකවරු, සහකාර අධ්‍යක්ෂවරුන්, ගමනා ගමන නිලධාරීන්, ජ්‍යෙෂ්ඨ පරීක්ෂකයන්, කළමනාකරණ සහකාරවරුන්, ස්ථාන පාලකවරුන් හා ජංගම පරීක්ෂකයන් ආදි මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරකම් වලට ඍජුවම සම්බන්ධ අයත් මුල්‍ය අංශයේ සියලුම නිලධාරීන්ද සමන්විත උපායමාර්ගීක කාර්ය සාධන බලකායක් (strategic task force) (STF) ඇති කල යුතුයි. ඒ අනුව ඉහල කලමනාකරණයත් පහල කළමනාකරණයත් අතර මනා සම්බන්ධතාවයක් ඇති වන අතර අභිමාර්ථයන් පහසුවෙන් ඉටුකරගත හැක.

මෙම උපායමාර්ගික සැලැස්ම ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා ඉහල කළමනාකරණය හා පහල කළමනාකරණය අතර මනා සම්බන්ධීකරණය ඇති වුවායින් පසුව වැඩසටහන්, අයවැය හා ක්‍රියාපිලිවෙත පිලිබඳ අවබෝධය ලබාගත යුතුය. එහිදි (STF) මූලික වගකීම පැවරෙන අතර ඔවුන් විසින් සියලු කටයුතු සොයා බැලිය යුතුය. එය පදනම් කරගනිමින් කලමනාකරණ කමිටුවේදී ප්‍රගතිය ඉදිරිපත් කරනු ලබයි. වාර්ෂික ක්‍රියාකාරී සැලැස්මත්, වාර්ෂික අයවැය ඇස්තමේන්තුවත් ප්‍රසම්පාදන සැලැස්මත් පදනම් කරගනිමින් කාර්ය සාධන බලකාය (STF) මෙම ක්‍රියාකාරකම්/වැඩසටහන්වල ප්‍රගතිය සමාලෝචනය කරනු ලබයි. නියමිත කාල රාමුව තුලදී අධිකාරිය අරමුණු හා ඉලක්කයන් ලගාකර ගෙන ඇත්ද යන්න මැනවින් පරීක්ෂා කල හැක.

කළමනාකරණ කමිටුවේදි විසඳා ගත නොහැකිව උද්ගතව වන ගැටලු අධිකාරියේ සාමාජික මණ්ඩලය වෙත ඉදිරිපත් කරනු ලබන අතර එහිදි සාකච්ජාවට ඉදිරිපත් කර විසඳුමක් ගනු ලැබේ. අධිකාරියේ අභිමතාර්ථයත්, අරමුණු, දැක්ම, මෙහෙවර, උපායමාර්ග හා කාර්ය සාධන දර්ශක පිලිබඳව සියලුම නිලධාරීන් අවබෝධය ලබා ගතයුතු අතර එසේ නොමැකි වීමෙන් මෙහි ප්‍රතිඵලයක් ලගාකර ගත නොහැක. අධිකාරිය තුල මෙය සන්නිවේදනය නොවීම මත විශාල ප්‍රතිරෝධයක් මතුවිය හැකි අතර, ප්‍රතිපත්ති හා සංවර්ධන කාර්යයන් නැවත සලකා බැලීම සමාලෝචනය කිරීම ඉතා වැදගත්ය.

නිලධාරීන්ගේ කාර්යක්ෂමතාවය හා උපරිම දායකත්වයක් ලබා ගැනීම සඳහා ආයතනය තුල කාර්ය සාධන කලමණාකරන පද්ධතියේ (PMS) ඇති කල යුතුයි. එමගින් අරමුණු හා පරමාර්ථයන් පිලිබඳ මැනීමත් ප්‍රතිපෝෂකයන් ද ලබා ගත හැක. පුද්ගල කාර්යය සාධනය මෙමගින් ලබා ගත හැක. මාර්ග ගත ක්‍රමවේදයන් තුල ස්ථානීය ඡායාරූප හා වර්තමාන ප්‍රගතිය ලබා ගැනීම සඳහා සුදුසු ක්‍රමවේදයන් මෙමගින් ඇති කෙරේ.

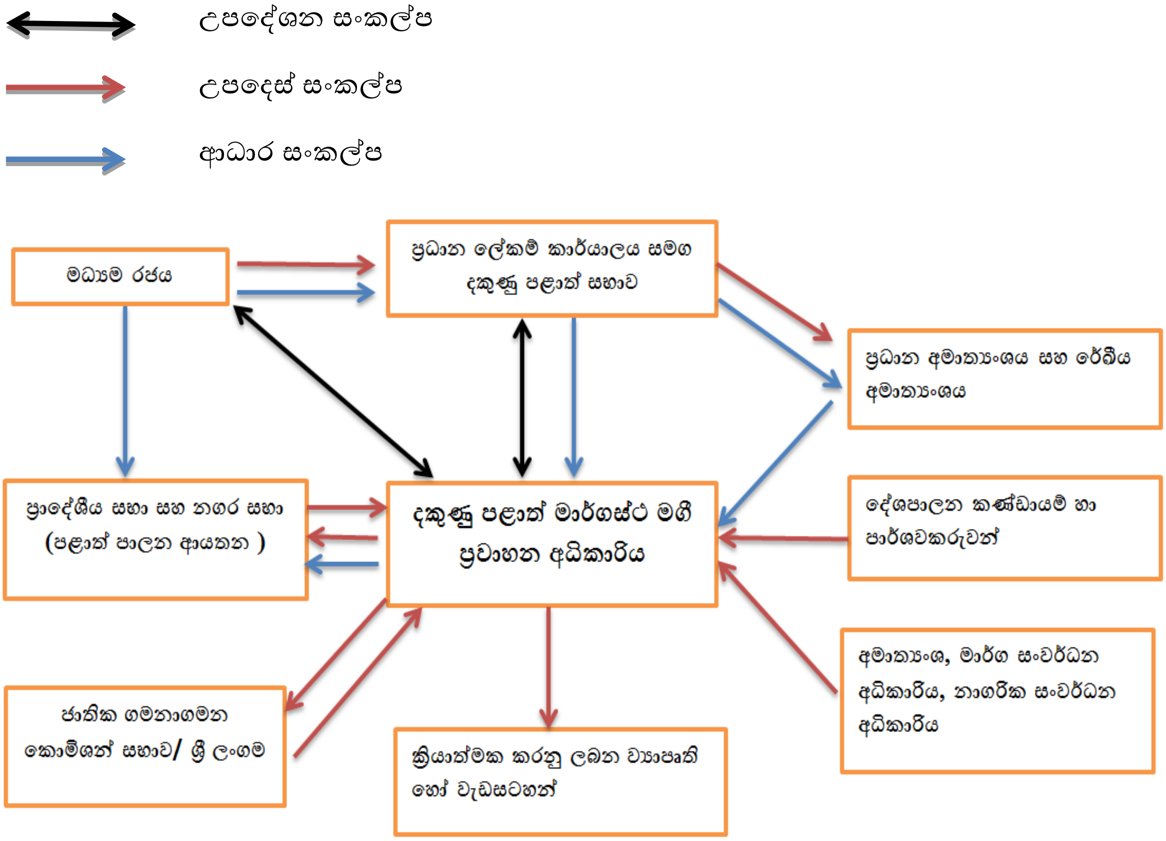
අයවැය තුලින් ප්‍රමාණවත් ප්‍රතිපාදනයන් විවිධ වැඩසටහන් ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා වූ වෙන්කල යුතුයි. ක්‍රියාකාරී සැලැසුම් වල ඇති වැඩසටහන් හා ව්‍යාපෘති ඉටු කර ගැනීම මෙහිදි සිදුවේ. මෙමගින් පුද්ගල කාර්යය සාධනයන් එකට වැඩකිරීමේ හැකියාවත් (STF) කාර්ය සාධන බලකායට ලැබේ.

අධිකාරියේ අරමුණු හා පරමාර්ථයන් ඉටු කර ගැනීමේදී අධීක්ෂණ බලධාරීන් විසින් පවතින ගැටලු පහත සඳහන් ආකෘතිය මගින් ලබාගත හැක.

අධික්ෂණ බලධාරීන් සමග සාකච්ඡා කලයුතු ප්‍රධාන ගැටලු	විසඳීම සඳහා ලබා ගත් තීරණ හා ප්‍රතිපත්ති පිලිබඳ කෙටි විස්තරය

එමෙන්ම රජයේ ප්රතිපත්ති, දැක්ම හා කාලෝචිත වැඩසටහන් හා ව්‍යාපෘති පිලිබඳ අවබෝධය ලබා ගත ප්‍රමුණතාවය දිය යුතු කරුණු කෙරෙහි වැඩි අවධානය යොමු කල යුතුය.

සංයුක්ත සැලැස්මේ යෝජනා කර ඇති ව්‍යාපෘති හා වැඩසටහන් සුමටව ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා පහත දැක්වෙන සංවිධානාත්මක විධාන සැලැස්ම අධ්‍යයනය කිරීම මැනවින් සිදු කළ යුතුය.



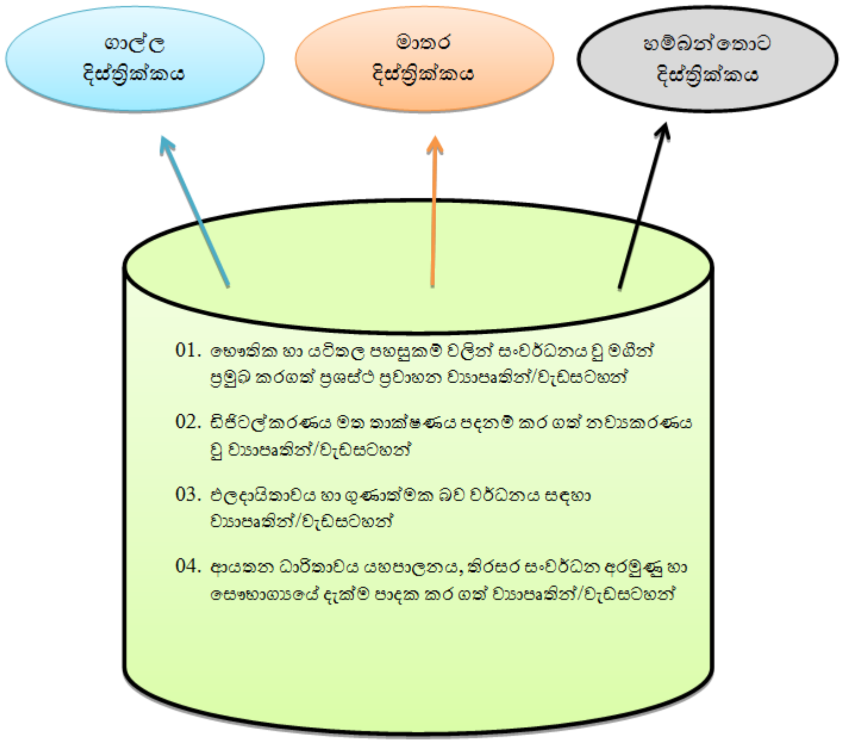
දකුණු පළාත ආවරණය වන පරිදි දිස්ත්‍රික් කාර්යාල වල සහයෝගය ඇතිව එම දිස්ත්‍රික්කය තුළ පවතින මගී ප්‍රවාහනයට අදාළ යටිතල පහසුකම් හා සංවර්ධන කටයුතු දකුණු පළාත් මාර්ගස්ථ

මගී ප්‍රවාහන අධිකාරිය මගින් විවිධ ව්‍යාපෘති හා වැඩසටහන් තුළින් ආවරණය කිරීම සිදු කරනු ලබයි. සමස්ථ නිළධාරීන් විසින් ධාරිතා සංවර්ධන වැඩමුළුවෙහිදී තම සේවා පෙදෙස ආවරණය වන පරිදි නව්‍යකරණ අදහස් යෝජනා ඉදිරිපත් කරනු ලබන අතර එම යෝජනා වාර්ශික ක්‍රියාකාරී සැලැස්මට ඇතුළත් කර ඉදිරි වසරේදී එය ඉටු කිරීමට කටයුතු කරනු ලබයි. ඊට අමතර දේශපාලන අධිකාරිය විසින් කරනු ලබන යෝජනා, පාර්ශවකරුවන්ගේ යෝජනා, අමාත්‍යාංශ හා අර්ධ රාජ්‍ය ආයතන වල යෝජනා ද මෙම ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම තුළින් ඉටු කිරීමට කටයුතු යොදා ඇත. වාර්ශික ක්‍රියාකාරී සැලැස්මට පළාත් නිශ්චිත සංවර්ධන ප්‍රධාන (PSDG) හා උපමාන පාදක සංවර්ධන ප්‍රධාන (CBG) මගින් මුදල් ප්‍රතිපාදනයන් වෙන්වන අතර එය ප්‍රධාන අමාත්‍යාංශය (රේඛිය අමාත්‍යාංශය) මගින් අදාළ ව්‍යාපෘතිය හෝ වැඩසටහන ක්‍රියාත්මක කිරීමට ප්‍රතිපාදනයන් සැපයේ. පළාත් පාලන ආයතන හා දිස්ත්‍රික් ඉංජිනේරු කාර්යාල වලින් සැලසුම් හා ඇස්තමේන්තු සකස් කරනු ලබන අතර මුදල් ප්‍රතිපාදනයන් එම ප්‍රාදේශීය සභා වලට ලබා දීම තුළින් විවිධ ව්‍යාපෘති හා වැඩසටහන් ක්‍රියාත්මක කරනු ලබයි. මෙම ව්‍යාපෘති හා වැඩසටහන් ප්‍රධාන පරාසයන් 04 ක් පදනම් කර ගනිමින් ඉටු කරනු ලබන අතර ඊට අමතරව මධ්‍යම රජය විසින් ඉදිරිපත් කරනු ලබන ප්‍රතිපත්ති හා කාලීන වැඩසටහන් ද ක්‍රියාත්මක කරනු ලබයි.

ඉතා ඉක්මනින් කලයුතු වැඩසටහන් ප්‍රමුඛතා පදනම අනුව	ක්‍රියාත්මක කිරීමේ අනුපිලිවෙල 1,2,3	ගතවන කාලය	
		ආරම්භක දිනය	අවසන් වන දිනය

අධිකාරියේ උපායමාර්ග ක්‍රියාත්මක කිරීමේදී ආයතනය හා සම්බන්ධ වන සියලුම රජයේ ආයතන හා පාර්ශවකරුවන් පිලිබඳ අවබෝධයක් ඇති කර ගත යුතුය. එය පහත සඳහන් සංවිධානාත්මක සැලැස්ම තුලින් නිරූපණය කිරීමක් වනු ලබයි.

7.2 ක්‍රියාත්මක කිරීමේ ප්‍රවේශය



වාර්ශික ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම පදනම් කර ගනිමින් වෙන් කරනු ලබන ප්‍රතිපාදනයන් මත සංශෝධිත ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම සකස් කරනු ලබන අතර දිස්ත්‍රික්ක වල ජනගහන පදනම මත ව්‍යාපෘති හා වැඩසටහන් ක්‍රියාත්මක කරයි. ඉහත රූප සටහන පරිදි ප්‍රධාන පරාසයන්ට අයත් ව්‍යාපෘති හා වැඩසටහන් අතුරින් ප්‍රමුඛතා පදනම් මත තෝරාගත් ව්‍යාපෘති හා වැඩසටහන් සඳහා ප්‍රමුඛත්වය ලබා දෙනු ලැබේ. උපායමාර්ගික සැලැස්ම අනුව වසර 05 ක කාලපරිච්ඡේදයක් සඳහා සමස්ථ පරාසයන් ආවරණය වන පරිදි සැලසුම් සකස් කර ඇති අතර වාර්ශිකව ප්‍රතිපාදන හා මහජන අවශ්‍යතාවය සලසමින් ප්‍රමුඛතාවයන් යටතේ කළයුතු ව්‍යාපෘතිය වැඩසටහන් ක්‍රියාකාරී සැලසුමට අන්තර්ගත කර ඇත. එක් එක් ක්‍රියාකාරකම් උපායමාර්ගික සංවර්ධන සැලැස්ම තුළ විස්තරාත්මකව ඉදිරිපත් කර නොමැති අතර ව්‍යාපෘති වාර්ථා සකස් කිරීම තුළින් එය පෙන්නුම් කිරීමට කටයුතු කරනු ලබයි.

මෙම උපායමාර්ගික සැලැස්ම යථාර්ථයක් බවට පත්කර ගැනීමේ වගකීම (STF) වෙත පැවරෙන අතර එම කණ්ඩායම ඉහල කළමනාකාරීත්වය පහල මට්ටමේ නිලධාරීනුත්, අනිකුත් සම්පත් දායකයින්ද මනා ලෙස සම්බන්ධිකරණ කරමින් හා සන්නිවේදනයත් ඇති කිරීම සිදුකල යුතුය. එහිදී උද්ගත වන ගැටලු බාධක කළමනාකරණ කමිටුව වෙත ඉදිරිපත් කර විසඳුම් ලබා ගත යුතු අතර ඒ සඳහා ඉහත දක්වන ලද ආකෘතින් යොදා ගත හැක. රජයේ ප්‍රතිපත්ති මත ඇතැම් අවස්ථාවලදී මෙම ආකෘති සංශෝධනය කල යුතුය.

7.3 සහභාගීත්වය

අධිකාරිය විසින් වාර්ශික ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම සාමාජික මණ්ඩලයේ අනුමැතිය මත ඉදිරිපත් කළ විට එකී ව්‍යාපෘති හා වැඩසටහන් සඳහා අවශ්‍ය වන ප්‍රතිපාදනයන් PSDG හා CBG මගින් වෙන් කරයි. එම වැඩසටහන් හා ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක කිරීමට රේඛිය අමාත්‍යංශය, පළාත් පාලන ආයතන හා ප්‍රාදේශීය සභා හා වෙනත් අමාත්‍යංශ මගින් ද ඇතැම් අවස්ථා වලදී අධිකාරියේ ඍජු මැදිහත් වීම මතද ක්‍රියාත්මක වේ. එබැවින් සියලුම ඉහත දක්වන ලද ආයතන වල සහභාගීත්වයක් දැකිය හැකිය.

වාර්ෂික ක්‍රියාකාරි සැලැස්ම හා වාර්ෂික අයවැය ඇස්තමේන්තුව අනුව කාර්ය සාධන සැලැස්මෙහි ප්‍රගතිය අත්පත් කර ගන්නා අතර ඇස්තමේන්තු ගත ප්‍රගතිය පිටු අංක 62 සිට 66 හි මගින් පෙන්නුම් කරනු ලබයි. මෙම කාර්ය සාධනය ඇගයීම සමස්ථ නිලධාරී මණ්ඩලයටම වෙන් වෙන් වශයෙන් භාවිතා කරන අතර ප්‍රධාන වශයෙන් මාණ්ඩලික හා මාණ්ඩලික නොවන ලෙස ඇගයීම සිදු කරයි. එය ආකෘති පත්‍ර වලින් මැනීම සිදු කරන අතර පිටු අංක 157 සිට 169 යටතේ ඉදිරිපත් කර ඇත. සේවක මණ්ඩල කළමනාකරණය සඳහා මානව සම්පත් සැලැස්ම සකස් කරන අතර එය සෑම වසරක් පාසම යාවත්කාලීන කර එම වසරේ වාර්ෂික ක්‍රියාකාරි සැලැස්මට සමගාමීව කාර්ය සාධන ඇගයීම්ද වෙනස් වීමට භාජනය කරනු ලබයි.

7.4 ක්‍රියාත්මක කිරීමේ කණ්ඩායම, ආකෘති, ගැටළු සහ විසඳුම්

ඉදිරි වසරේ ක්‍රියාත්මක කිරීමට අපේක්ෂිත වැඩ සමස්ථය හා ව්‍යාපෘති සියලු සාමාජික මණ්ඩලයේ අනුමැතිය ලබා ගැනීමේ කාල රාමුව.

අනු අංකය	ක්‍රියාකාරකම	සාමාජික මණ්ඩලයට ඉදිරිපත් කිරීම	අමාත්‍යාංශයට ඉදිරිපත් කිරීම
01	වාර්ෂික ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම අනුමත කර ගැනීම	2022 දෙසැම්බර් මස අවසන් සතිය	2023 ජනවාරි මුල් සතිය
02	වාර්ෂික ප්‍රසම්පාදන සැලැස්ම අනුමත කර ගැනීම	2022 දෙසැම්බර් මස අවසන් සතිය	2023 ජනවාරි මුල් සතිය
03	වාර්ෂික අයවැය අනුමත කර ගැනීම	2022 දෙසැම්බර් මස අවසන් සතිය	2023 ජනවාරි මුල් සතිය
04	අභ්‍යන්තර විගණන සැලැස්ම අනුමත කර ගැනීම	2023 ජනවාරි මුල් සතිය	2023 ජනවාරි තුන්වන සතිය
05	බලතල පැවරීම මු.රේ 135 අනුමත කර ගැනීම	2023 ජනවාරි මුල් සතිය	2023 ජනවාරි තුන්වන සතිය
06	මානව ප්‍රාග්ධන සංවර්ධන සැලැස්ම අනුමත කිරීම	2023 ජනවාරි මුල් සතිය	2023 ජනවාරි තුන්වන සතිය

ව්‍යාපෘති හා වැඩසටහන් ඇගයීමේ හා සමාලෝචනය කිරීමේ කණ්ඩායම හෙවත් උපක්‍රමික කාර්යසාධන බලකාය (Stragic Task Force)

අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්

අධ්‍යක්ෂ(මෙහෙයුම් හා සැලසුම්)

අධ්‍යක්ෂ(පාලන,මූල්‍ය හා සංවර්ධන)

සහකාර අධ්‍යක්ෂ(පාලන)

සහකාර අධ්‍යක්ෂ(සංවර්ධන)

සහකාර අධ්‍යක්ෂ(වෙනත්)

සහකාර අධ්‍යක්ෂ(ගාල්ල/මාතර/හම්බන්තොට)

ගණකාධිකාරී

පරිපාලන නිලධාරී/සැලසුම් නිලධාරී

අභ්‍යන්තර විගණන නිලධාරී

විෂයභාර නිලධාරීන්

ගමනාගමන නිලධාරී

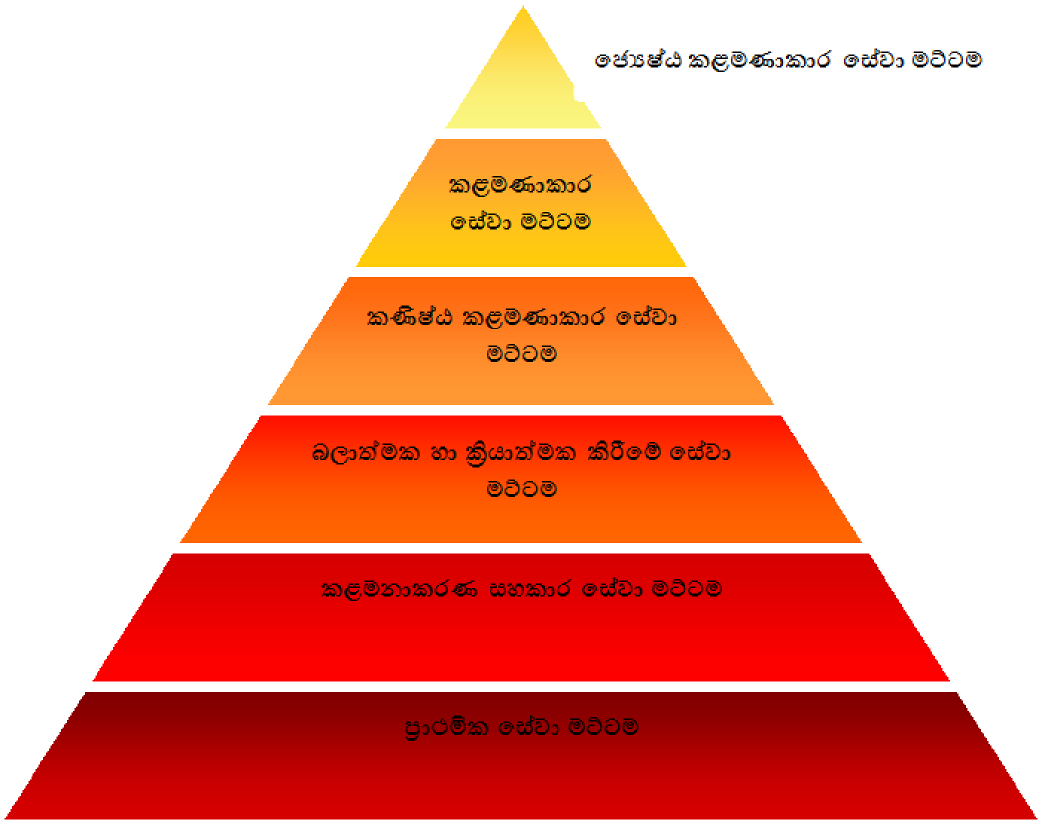
ජ්‍යෙෂ්ඨ පරීක්ෂක

ස්ථාන පාලන නිලධාරී

ජංගම පරීක්ෂකවරුන්

රියදුරන් හා කාර්යාල කාර්ය සහායක

<u>වගකීම දරණ සේවක මණ්ඩල සේවා මට්ටම</u>



ව්‍යාපෘති හා වැඩසටහන් ඇගයීමේ ආකෘති පත්‍රය.

01. ව්‍යාපෘතියේ හෝ වැඩසටහනේ නම : ....

02. වැඩසටහන/ව්‍යාපෘති සඳහා විධිමත් පරිදි අනුමැතිය ලැබී ඇත්ද?

වෙනත් ☐ අමාත්‍යාංශ අනුමැතිය ☐ සාමාජික මණ්ඩල අනුමැතිය ☐

03. ව්‍යාපෘතියේ වැඩසටහන ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන්නේ අධිකාරිය මගින්ද එසේ නැතහොත් අමාත්‍යාංශය යටතේ ද යන්න

අමාත්‍යාංශය මගින්ද ☐ අධිකාරිය මගින්ද ☐ වෙනත් ☐

04. වියදම් ඇස්තමේන්තුව අනුමත කර ඇත්ද ?

ඔව් ☐ නැත ☐

05. කොන්ත්‍රාත්කරුගේ නම : ....

06. ස්ථානීය පරීක්ෂාව සිදු කරනු ලබන අවස්ථාව ....

07. ස්ථාපිය පරීක්ෂාවේදී හඳුනා ගත අඩුපාඩු කම් මොනවාද ? ඒ බව කොන්ත්‍රාත්කරුට දැන්වූවාද යන්න (සැලසුම් අනුව)

08. පළමු ස්ථානිය පරීක්ෂාවෙන් පසු දන්වන ලද අඩුපාඩුකම් නිවැරදි කර ඇත්ද, පළමු පරීක්ෂාවෙන් පසු වැඩි දියුණු කරන ලද තත්ත්වයන් පිළිබඳ විස්තර

09. දෙවන ස්ථානිය පරීක්ෂාවෙන් පසු ප්‍රගතිය හා මූල්‍යතත්වය පිළිබඳ තොරතුරු

10. තෙවන ස්ථානිය පරීක්ෂාවෙන් පසු ප්‍රගතිය හා මූල්‍යතත්වය පිළිබඳ තොරතුරු

11. සිව්වන ස්ථානිය පරීක්ෂාවෙන් පසු ප්‍රම්පාදන හා මූල්‍යත්වය පිළිබඳ තොරතුරු

12. අවසාන ස්ථානිය පරීක්ෂාවෙන් පසු තත්ත්වය, මුදල් ගෙවීම් පිළිබඳ තොරතුරු අවසන් ගෙවීම් වාර්තා පිළිබඳ තොරතුරු

13. අවසන් ගෙවීම් සිදු කිරීම සඳහා විධිමත් පරිදි ලිපිගොනු පරීක්ෂාවට හා රඳවා ගැනීමේ ගාස්තු හැර අනිකුත් මුදල් ගෙවීම පිලිබඳ තොරතුරු

14. විධිමත්ව පරිදි ලිපිගොනු ලබාගෙන රඳවා ගැනිමේ ගාස්තු නිදහස් කිරීම පිළිබඳ තොරතුරු

15. ගිණුම් කටයුතුවල නිවැරදි ලෙස ඇතුළත් කිරීම සඳහා අධිකාරිය හා අමාත්‍යාංශ අතර අවශ්‍ය ගැලපීම් සිදු කිරීම සිදු කර ඇත්ද යන්න.

08 පරිච්ඡේදය

උපාය මාර්ගික සමාලෝචන ඇගයීම හා පාලනය

8.1 කාර්ය සාධනය ඇගයීම් අධීක්ෂණය හා පාලනය කිරීම.

පස් අවුරුදු සංයුක්ත සැලැස්මෙහි ක්‍රියාත්මක කරන ලද වැඩසටහන් හා ව්‍යාපෘතිවල ප්‍රගතිය මැනීම සඳහා වාර්ෂිකව සකසන ලද වාර්ෂික ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම පදනම් කර ගත යුතුය. එම ක්‍රියාකාරී සැලසුම පහත ආකෘතිය පරිදි පදනම් කරනු ලබන අතර එය උපමාන පාදක ප්‍රදාන හා පළාත් නිශ්චිත ප්‍රදාන අනුව කොටස් දෙකකින් යුක්තවේ. එමෙන්ම කාලරාමු ආකෘතිය අනුව නියමිත පරිදි වැඩසටහන/ව්‍යාපෘතිය ආරම්භ කර තිබේද යන්න පරීක්ෂා කිරීමෙන් ඒ සඳහා වන මිලදී ගැනීමේ ප්‍රසම්පාදන සැලසුම අනුව ඉටුවී ඇත්ද යන්න පරීක්ෂා කල යුතුය. කාර්යය සාධන බලකාය විසින් අදාල වැඩසටහනේ ව්‍යාපෘති නිසි පරිදි ක්‍රියාත්මක වන බවද යන්න පරීක්ෂා කර වාර්තා ගත කරනු ලබයි.

Activity	KPI	Strategic	Action pland month	Activity completed month	If any Reason	Checking date	Checking progress

එම පරීක්ෂාවන් කළමණාකරන කමිටු රැස්වීමේදීත්, විගණන කමිටු රැස්වීමේදීත් එමෙන්ම සාමාජික මණ්ඩල රැස්වීමේදී ප්‍රගතිය ඉදිරිපත් කරනු ලබන අතර ත්‍රෛයි මාසිකව එම ප්‍රගතිය රේඛිය අමාත්‍යාංශය වෙත ඉදිරිපත් කරනු ලබයි. මේ සඳහා වන මුදල් ප්‍රතිපාදනයන් අමාත්‍යාංශය මගින් ලබා ගනු ලබන අතර අධිකාරිය මගින්ද ඇතැම් අවස්ථාවලදී දරනු දරනු ලැබේ. සෑම විටම අමාත්‍යාංශය මගින් ලද මුදල් ප්‍රතිපූර්ණ කිරීමක් ලෙස දැක්විය හැකි අතර මාසික, අර්ධ වාර්ෂික හා වාර්ෂික ගිණුම් ප්‍රකාශ මගින් සාමාජික මණ්ඩල වෙත ඉදිරිපත් කරනු ලබයි. එහිදි මුල්‍ය ප්‍රගතිය පිලිබඳ සාකච්ජා කරනු ලබන අතර ඒ අනුව භෞතික ප්‍රගතිය STF මගින් දෙනු ලබන වාර්තාව මගින් පැහැදිලි කරනු ලබයි.

ගිවිසගත් කාලවකවනුව තුල අදාල කර්මාන්තය සිදු කිරීමට නොහැකි වීම ස්වභාවික හේතුවක් මත සිදුවී ඇත්නම් කාලපරිච්ජේදය දිර්ඝ කිරීම තුල අදාල කාර්යය සිදු කර ගනු ලබන අතර එසේ නොවන අවස්ථාවලදී ගවිසුම් ප්‍රකාරව කටයුතු කරනු ලැබේ. මෙම කාර්යයන් යම් සාර්ථකත්වය ඉටුකර ගැනීම සඳහා STF නිරතුරුව අධීක්ෂණය කරනු ලබයි.

වර්ශය අවසානයේ අදාල කර්මාන්තය අවසන්වී නොමැති නම් අවිච්ජේද කිරීමට සිදු වේ. එවිට පළාත් නිශ්චිත ප්‍රදාන හා උපමාන පාදක ප්‍රදාන සඳහා පොදුවේ පහත ආකෘතිය භාවිතා කරනු ලබයි.

Activity	Estimated Amount	Budgeted Amount	Payment(actual) 1 st stage/ advance	Progress % due date	Award amount	Balance (budget-award)

අධිකාරිය විසින් උපක්‍රමික සැලැස්ම මගින් ස්ථාපිත කරන ලද අරමුණු සාක්ෂාත් කිරීම උදෙසා විවිධ ව්‍යාපෘති හා වැඩසටහන් සිදු කරනු ලබයි. එම ව්‍යාපෘති වල කාර්ය සාධන ඇගයීම, අධීක්ෂණය හා පාලනය කිරීම අඛණ්ඩව ක්‍රියාත්මක කිරීම තුළින් එහි සාර්ථකත්වය අවබෝධ කර ගත හැකිය. අධිකාරියේ ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන එම උපක්‍රමික සැලසුම් ව්‍යුහය සහ ආකෘතිය මගින් එය ක්‍රියාත්මක කරනු ලැබේ.

අධිකාරියේ ස්ථාපිත උපක්‍රමික ඇගයීම සඳහා ප්‍රධාන වශයෙන් ක්‍රියාකාරකම් 03 ක් පාදක කර ගනු ලබන අතර එය පහත පරිදි වේ.

- අධිකාරියේ උපක්‍රමිකයන් සඳහා මූලික වූ පදනම විභාග කිරීම.
- බලාපොරොත්තුවන ප්‍රතිඵලය හා සත්‍ය ප්‍රතිඵලය සංසන්දනය කිරීම.
- නිවැරදි කිරිමට අවශ්‍ය ක්‍රියාමාර්ග ගැනීම හා සැලසුම් ප්‍රකාරව කාර්යසාධනය තහවුරු කර ගැනීම.

අධිකාරිය විසින් ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන ව්‍යාපෘති හා වැඩසටහන් වල අදාළ ක්‍රියාකාරකම් වල සමානාත්මතාවය හා වාසි සහගත තත්වයන් පදනම් කරගනිමින් බාහිර පාර්ශවයන් උපක්‍රමික ඇගයීම සිදු කරනු ලබන අතර අනුකූල තත්වයන් හා ශක්‍යතාවයන් පදනම් කර ගනිමින් අභ්‍යන්තර පාර්ශවයන් උපක්‍රමික ඇගයීම සිදු කරනු ලබයි.

8.2 ඇගයීම

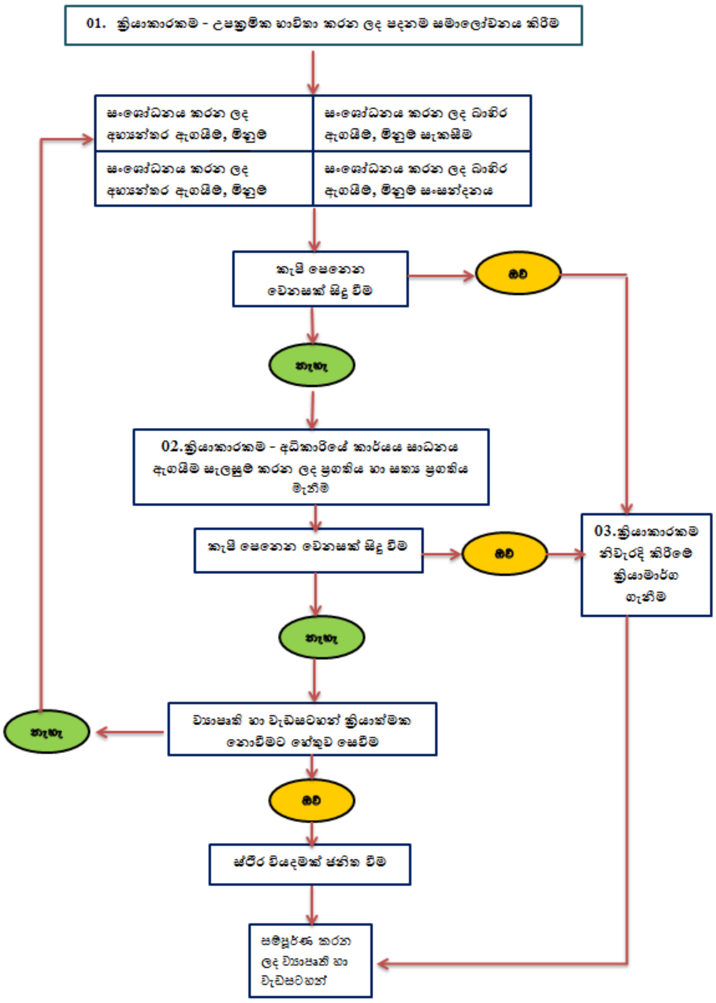
වැඩසටහන් ව්‍යාපෘතිවල ප්‍රගතිය මැන බැලීම STF මගින් සිදු කරනු ලබන අතර එහි එක් එක් අදියරයන්හිදි සෑම සේවකයාම ඒ සඳහා දායකවේ. පහල මට්ටමේ සිට ඉහල මට්ටම දක්වා වූ සේවකයන් මෙම කාර්යය සඳහා ඍජු දායකත්වයක් ලබා දෙන අතර වාර්ශික කාර්යය සාධනය යටතේ සේවක ඇගයීම සිදු කරනු ලබයි. සෑම සේවකයෙක්ම ඇගයීම සඳහා කාර්ය සාධන ඉලක්ක ලබාදී ඇති බැවින් සෑම සේවකයාටම එම කාර්ය සාධන ඉලක්ක වෙත යා යුතුය. සංයුක්ත සැලැස්මෙහි වගකීම දක්වා ඇත්තේ එම කාර්ය සාධන ඉලක්කයන් ලගා කර ගැනීම සඳහා වේ.

- කාර්ය සාධන තොරතුරු ලබා ගැනීම සඳහා ආර්ථිකමය වශයෙන් අඩුම පිරිවැයකින් දරනු ලබන අතර එය පහල මට්ටමේ සිට ඉහල මට්ටම වෙත ගමන් කරයි.

- ප්‍රගතිය දැන්වීම සඳහා ඡායාරූප ලබා ගනු ලබන අතර ඉදිරිපත් කිරීමේදී පෙර හා පසු ලෙස වෙන් වෙන්ව දක්වනු ලැබේ.

8.3 සමාලෝචනය කිරීම

අධිකාරිය විසින් සිදු කරනු ලබන ව්‍යාපෘති හා වැඩසටහන් වල ප්‍රගතිය සමාලෝචනය කිරීමේදී ලංකාවේ අනිකුත් පළාත් වල ස්ථාපිත කර ඇති මාර්ගස්ථ මගී ප්‍රවාහන අධිකාරී වල ව්‍යාපෘති හා වැඩසටහන් පිළිබඳවත්, භාවිතා කරන ලද උපක්‍රමිකයන්, ශක්තීන් හා දුර්වලතාවයන් පිළිබඳ අධ්‍යයනය කළ යුතු අතර අප අධිකාරියට වඩා සාර්ථක වීමට එම අධිකාරීන් සතු ශක්තීන් හා භාවිතා කරන ලද සාර්ථක උපක්‍රමයන් පිළිබඳවත්, සලකා බලනු ලැබේ. එසේම අප අධිකාරියට වඩා අසාර්ථක වීමට හේතු වූ දුර්වලතාවයන් පිළිබඳවත් අවධානය යොමු කරමින් ව්‍යාපෘති හා වැඩසටහන් වල ප්‍රගතිය සමාලෝචනය සිදු කරනු ලබන අතර අනිකුත් අමාත්‍යංශ, දෙපාර්තමේන්තු හා අනිකුත් ආයතන විසින් ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන ව්‍යාපෘති හා වැඩසටහන් වල ප්‍රගතියට හේතු වූ උපක්‍රමිකයන් පිළිබඳව අවබෝධ කර ගනිමින් අප අධිකාරියේ ව්‍යාපෘති හා වැඩසටහන් වලට එම උපක්‍රමිකයන් භාවිතා කිරීමත්, භාවිතා කරන ලද උපක්‍රමිකයන් වෙනස් කිරීමත් තුළින් සමාලෝචනය සිදු කරනු ලබයි. අධිකාරිය විසින් භාවිතා කරනු ලබන උපක්‍රමිකයන් ඇගයීම සහ සමාලෝචනය කිරීම සඳහා භාවිතා කරනු ලබන ඇගයීම් හා සමාලෝචන ක්‍රමය පහත පරිදි වේ.



8.4 පාලනය

අධිකාරිය විසින් උපක්‍රමික සැලසුම සාර්ථක කර ගැනීම සඳහා පිළියෙල කරනු ලබන වාර්ශික ක්‍රියාකාරී සැලැස්මේ ව්‍යාපෘති හා වැඩසටහන් වල ප්‍රගතිය අපේක්ෂිත මට්ටමට ලබා දීමට නොහැකි වීමෙන් අධිකාරියේ දැක්ම හා මෙහෙවර කරා ලගා වීමට හැකියාවක් නොලැබේ. එහිදී විවිධ ක්‍රියාකාරකම් පාලනය කිරීම තුළින් අරමුණු සාක්ෂාත් කරගත හැකි බැවින් අධිකාරිය විසින් පහත සඳහන් විචල්‍යයන් භාවිත කරනු ලබයි.

* අධිකාරියේ සැකැස්ම වෙනස් කිරීම.
* ප්‍රධාන කාර්ය සාධන දර්ශක වෙනස් කිරීම.
* අංශ විවිධාංගීකරණය
* අරමුණු නැවත සැකසීම.
* උපක්‍රමිකයන් වෙනස් කිරීම.
* නව ප්‍රතිපත්ති සම්පාදනය.
* කාර්ය සාධන පදනම මත දිරි දීමනා ලබා දීම.
* නව විශේෂඥ දැනුම සපිරි නිළධාරීන් බඳවා ගැනීම.
* සම්පත් විභජනය කිරීම.
* බාහිර මූලාශ්‍ර මගින් දැනුම ලබා ගැනීම.

උපක්‍රමික සැලසුම අනුව සිදු කරනු ලබන ව්‍යාපෘති හා වැඩසටහන් කෙටි කාලීන හා දිගු කාලීන වන අතර ඇතැම් වැඩසටහන් සාර්ථකත්වයට පත් වීමට නම් අඛණ්ඩව එය ක්‍රියාත්මක කළ යුතුය. එමගින් නව්‍යකරණයන් නව තාක්ෂණය භාවිතය හා ධාවන ක්‍රියාවලින් වල ප්‍රධාන ක්‍රියාකාරකම් හදුනාගත හැකි අතර පාලනයද පහසුවේ. අධිකාරියේ ව්‍යාපෘති හා වැඩසටහන් ඉටු කිරීම තුළින් අපේක්ෂිත අරමුණු කරා ලගා වීමට හැකි වීමත් පාර්ශවකරුවන්ගේ ගැටළු සඳහා පිළිතුරු ලබා දීමත් ඉටු වී ඇත්නම් පාලනය නිසි පරිදි ඉටු වී ඇති බව පෙන්නුම් කෙරේ. අධිකාරියේ දිගු කාලීනව හා කෙටි කාලීන ක්‍රියාකාරකම් පාලනය නිසි පරිදි සිදුවී නොමැති වීම. එය පරීක්ෂා කිරීමට ශේෂ සටහන් කාඩ් Balance card ක්‍රමය හා මාසික කලමනාකරණ රැස්වීම් භාවිතා කරනු ලැබේ.

අරමුණු සම්බන්ධ ප්‍රශ්න	මිණුම් හා ඉලක්ක	කාලරාමුව	මූලික වගකීම
පාර්ශවකරුවන්			
අධිකාරී නිළධාරීන්			
අභ්‍යන්තර ක්‍රියාවලිය			
අධිකාරියේ ධාරිතාවය			
මූල්‍ය			

අධිකාරිය විසින් භාවිතා කරනු ලබන කාර්යක්ෂම ඇගයීම් පද්ධතියෙහි පහත සඳහන් ලක්ෂණ වලින් යුක්ත වන නිසා පාලනය පහසු වී ඇත.

* සකසන ලද උපක්‍රමිකයන් ආර්ථික වශයෙන් වැදගත් වීම.
* අර්ථිකයක් සහිත ක්‍රියාකාරකම් වීම.
* කාලීන තොරතුරු මත පදනම් වීම
* ව්‍යාපෘති හා වැඩසටහන් වල සත්‍ය රූපය නිරූපණය වීම යන කරුණු මතයි.

  පාලනයේදී සොයා ගනු ලබන වෙනස්කම් මත එය නිවැරදිව ඉටු කර ගැනීම සඳහා අඛණ්ඩව සැලසුම්කරණය භාවිතා කරනු ලබයි.

8.5 අඛණ්ඩ සැලසුම්කරණය

අධිකාරිය 2023-2025 කාල පරිච්ඡේදය සඳහා උපක්‍රමික සැලසුම සකස් කරන මුත් ආර්ථිකමය, දේශපාලන, අයවැය හා රජයේ ප්‍රතිපත්තිමය කරුණු මත එම උපක්‍රමික සැලසුමේ වෙනස් විය හැක. එබැවින් අඛණ්ඩ සැලසුම්කරණය අධිකාරියට ඉතා වැදගත් වේ. එබැවින් උපක්‍රමික පාලනයේදී පහත සඳහන් පරිදි අඛණ්ඩව සැලසුම්කරණය භාවිතා කරනු ලබයි.

අරමුණ	අරමුණ වෙනස්වීමට මුල් වූ ප්‍රතිපත්තිමය කරුණ	ස්ථාපිත කරන ලද නව උපක්‍රමික අරමුණ	උපක්‍රමිකයන් හා දර්ශක කාර්ය සාධනය	ප්‍රතිදානයන්	ප්‍රතිඵලය

අධිකාරිය විසින් එම අඛණ්ඩ සැලසුම්කරණය භාවිතා කිරීම තුළින් අධිකාරියේ කාර්යක්ෂමතාව ඉහල නංවා ඇති අතර පහත කරුණු ලබා කරගෙන ඇත.

* ප්‍රතිලාභීන් හා අවාසිසහගත තත්වයන් නිවැරදිව හඳුනාගත හැකි වීම.
* ප්‍රතිකර්මය කළයුතු ස්ථානය නිවැරදිව තහවුරු කර ගැනීම.
* ව්‍යාපෘති හා වැඩසටහන් ක්‍රියාත්මක කිරීම තුළින් ලගා කරගත් ප්‍රතිඵලය හා දිගු කාලීන දැක්ම
* උපක්‍රමික සැලැස්ම සංවර්ධනය කිරීම
* අවදානම් කල්ක්‍රියා හඳුනාගත හැකි වීම ආදියයි.

ක්‍රියාකාරකම් පාලනය කිරීමෙන් අනතුරුව තිරසරභාවය හා යහපාලනය ඇති කිරීම සනාථ කර ගැනීමට එම කාර්යයන් විගණනය කළ යුතුය.

8.6 විගණනය

PSDG සහ CBG අරමුදල් භාවිතා කරමින් වාර්ශික ක්‍රියාකාරි සැලැස්මෙහි අඩංගු ව්‍යාපෘතින් හා වැඩසටහන් නියමිත කාල රාමුව තුළදී ඉටු කරගෙන ඇත්ද යන්න විමසීම සඳහා ක්‍රමානුකූලව සකසන ලද විගණන ක්‍රියා පටිපාටියක් සැකසීම බලයලත් විගණන අධිකාරීන් විසින් සිදු කළ යුතුය. අභ්‍යන්තර විගණන ඒකකයන් සඳහා අධිකාරියේ උපක්‍රමික අරමුණු හා ඇගයීම් සාක්ෂි හා ආර්ථිකමය ක්‍රියාකාරීත්වය පෙන්නුම් කිරීම සඳහා මාසිකව විගණන වාර්ථාවන් හා නිරීක්ෂණයන් සිදු කල යුතු බව දන්වා ඇති බැවින් අධිකාරියේ තිරසාරභාවය හා යහ පාලනය මැනවින් ඉටු වී ඇති බව තහවුරු කර ගත හැක. අධිකාරියට ඇල්මක් දක්වන පාර්ශවකරුවන්ගේ ගැටළු සඳහා පිළියම් ලැබීම හේතුවෙන් දැක්ම හා මෙහෙවර සාක්ෂාත් කර ගැනීමට හැකි වීම අධිකාරියේ විජයග්‍රණයයි.

8.7 මාසික ප්‍රගති වාර්තාවන්, ආකෘති, කාලරාමු

ප්‍රගති සමාලෝචනය සඳහා සෑම වසරකම කලමනාකරණ රැස්වීම් නිශ්චිත දින වකවානු යටතේ පැවැත්වීමට සැලසුම් කරන අතර දින වෙනස්වීම් කාලීන අවශ්‍යතාවය මත ගලපනු ලැබේ.

මාසය	ජන	පෙබ	මාර්තු	අප්‍රේල්	මැයි	ජුනි	ජුලි	අගෝ	සැප්.	ඔක්	නොවැ.	දෙසැ.
ප්‍රගතිය	සැලසුම් අනුමත කිරිම		තක්සේරු ලබා ගැනිම	ටෙන්ඩර් කිරිම සදහා යොමු කිරිම	10 %	30 %	50 %	80 %	90 %	100 %	මුල්‍ය 90%	මුල්‍ය 30 %

8.8 විස්තරාත්මක ක්‍රියාකාරි සැලැස්ම (ප්‍රතිශතයක් ලෙස)

අභිමථාර්තය	භෞතික හා යටිතල පහසුකම් වලින් සංවර්ධිත මගීන් ප්‍රමුඛ කර ගත් ප්‍රශස්ථ ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයක් ගොඩනැගීම.
අරමුණ	01. ප්‍රශස්ථ පහසුකම් සහිත බස් නැවතුම්පොලවල් හා මගී ආවරණ ගොඩනැගීම.
	02. භෞතික සම්පත් යාවත්කාලීනව පවත්වාගෙන යාම හා සංවර්ධනය
	03. ධාවන ක්‍රියාවලිය වැඩිදියුණු කිරිම හා ප්‍රවාහන පහසුකම් සංවර්ධනය කිරිම.

උපක්‍රමික	ක්‍රියාව/වැඩසටහන/ව්‍යාපතිය	ප්‍රධාන කාර්ය දර්ශකය	වර්ථමාන කාර්යසාධන මට්ටම (2018)	ඉලක්ක ගත කාර්යසාධන ප්‍රතිදානය		වගකීම	ප්‍රතිපලය	ඇස්ථමේන්තුගත යෙදවුම රු.මි.
				ඊලග වසර	වසර 5 ක් ඉදිරියට			
බස්නැවතුම් පොලවල් වල යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය කිරිම.	නව බස් නැවතුම්පොලවල් ඉදිකිරිම.	පොදු මගී ප්‍රවාහන පහසුකම් පදනම් වර්ෂයට සාපේක්ෂව 10 % කින් වර්ධනය කිරිම.	80%	20%	80%	අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්,අධ්‍යක්ෂකවරුන්, සහකාර අධ්‍යක්ෂකවරුන්, ගණකාධිකාරි	පොදු මගී සේවාව පරිහරනය කරන්නන් 10% කින් වර්ධනය වීම. ප්‍රවාහන ගැටලු අවම වීම. ප්‍රවාහන ජාලය ස්ථාවර වීම.	15
	නව බස් අංගන ඉදිකිරිම		75%	15%	85%			10
	නව මගී ආවරණ ඉදිකිරිම		73%	15%	85%			3
	බස්නැවතුම්පොල සනීපාරක්ෂක පහසුකම් වැඩිදියුණු කිරිම		52%	12%	88%			10
	නව රථ ගාල් ඉදිකිරිම		25%	10%	90%			6
	ආබාධිත පුද්ගලයින් සඳහා නව පිවිසුම් ඉදිකිරිම		25%	15%	85%			4
බස්නැවතුම් පොලවල් වල යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය කිරිම.	බස් අංගන අලුත් වැඩියා කිරිම	පොදු මගී ප්‍රවාහනයේ බස්රථ භාවිතා කරණු ලබන මගී ප්‍රතිශතය 50% ක මට්ටමේ පවත්වාගෙන යාම.	17%	17%	83%	අධ්‍යක්ෂකවරුන්, සහකාර අධ්‍යක්ෂකවරුන්, ගණකාධිකාරි,ගමනා ගමන නිලධාරින්, ජ්‍යෙෂ්ඨ පරීක්ෂකවරුන්, ස්ථාන පාලක නිලධාරින්	පොදු මගී සේවාව පරිහරනය කරන්නන් 10% කින් වර්ධනය වීම. ප්‍රවාහන ගැටලු අවම වීම. ප්‍රවාහන ජාලය ස්ථාවර වීම.	20
	බස්නැවතුම්පොලවල් අලුත්වැඩියා කිරිම		17%	17%	83%			15
	මගී ආවරණ අලුත්වැඩියා කිරිම		85%	15%	85%			0.9
	රථගාල් අලුත්වැඩියා		10%	17%	83%			0.75
	දිස්ත්‍රික් කාර්යාල ඉදිකිරිම.		25%	33%	66%			6.5

බස්නැවතුම් පොලවල් වල යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය කිරීම.	දිස්ත්‍රික් කාර්යාල අලුත්වැඩියා කිරීම	පොදු මගී ප්‍රවාහනයේ බස්රථ භාවිතා කරණු ලබන මගී ප්‍රතිශතය 50% ක මට්ටමේ පවත්වාගෙන යාම.	40%	33%	66%	අධ්‍යක්ෂකවරුන්, සහකාර අධ්‍යක්ෂකවරුන්, ගණකාධිකාරි,ගමනා ගමන නිලධාරීන්, ජ්‍යේෂ්ඨ පරීක්ෂකවරුන්, ස්ථාන පාලක නිලධාරීන්	පොදු මගී සේවාව පරිහරනය කරන්නන් 10% කින් වර්ධනය වීම.ප්‍රවාහන ගැටලු අවම වීම.ප්‍රවාහන ජාලය ස්ථාවර වීම.	5.5
	ස්ථාන පාලක කුටි ඉදිකිරීම.		75%	30%	70%			1.5
	ස්ථාන පාලක කුටි අලුත්වැඩියා කිරීම		67%	29%	71%			5.6
	වෙනත් ගොඩනැගිලි ඉදිකිරීම.		0%	14%	86%			22
පළාත් මාර්ගස්ත මගී ප්‍රවාහන පද්ධතිය සංවර්ධනය කිරීම	මාර්ග සංවර්ධනයට සාපේක්ෂව ධාවන කාලය සංශෝධනය කිරීම.	වසරකට අපතේ යන මිනිස් පැය මිලියන 10ක් ඉතිරි කිරීම.	58%	14%	86%	ධාවන අධ්‍යක්ෂ, කාලසටහන් නිලධාරීන්,ගමනා ගමන නිලධාරීන්, ස්ථානපාලක නිලධාරීන්	මගීන්ගේ ප්‍රවාහන පිරිවැය 10%කින් අඩුවීම.පොදු මගී සේවාව පරිහරනය කරන්නන් 10% කින් වර්ධනය වීම.ප්‍රවාහන සේවා ආකර්ශනීය මාධ්‍යක් වීම. තනි පුද්ගල වාහන දෛනික කාර්යන්ට භාවිතාවීම සීමාවීම.	0.25
පළාත් මාර්ගස්ත මගී ප්‍රවාහන පද්ධතිය සංවර්ධනය කිරීම	තෝරාගත් මාර්ගයන්හි සුඛෝපභෝගී බස් රථ සේවා ආරම්භ කිරීම.	වසරකට අපතේ යන මිනිස් පැය මිලියන 10ක් ඉතිරි කිරීම.	2%	30%	70%	ධාවන අධ්‍යක්ෂ, කාලසටහන් නිලධාරීන්,ගමනා ගමන නිලධාරීන්, ස්ථානපාලක නිලධාරීන්	මගීන්ගේ ප්‍රවාහන පිරිවැය 10%කින් අඩුවීම.පොදු මගී සේවාව පරිහරනය කරන්නන් 10% කින් වර්ධනය වීම.ප්‍රවාහන සේවා ආකර්ශනීය මාධ්‍යක් වීම. තනි පුද්ගල වාහන දෛනික කාර්යන් භාවිතාවීම සීමාවීම.	0.5
	නව අධිවේගී මාර්ග බස්රථ ආරම්භ කිරීම.		2%	25%	75%			0.5

අභිමතාර්ථය	ඩිජිටල්කරණය මත තාක්ෂණය පදනම් කරගත් නව්‍යකරණය වූ ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයක් ගොඩනැගීම.							
අරමුණ	01.ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ කොදුනාරටිය වශයෙන් තොරතුරු තාක්ෂණය භාවිතා කිරීම							
	02.මගීන්ට ප්‍රමුඛත්වය ලද ප්‍රවාහන ජාලයක් ඇති කිරීම.							
උපක්‍රමික	ක්‍රියාව/වැඩසටහන/ව්‍යාපතිය	ප්‍රධාන කාර්ය දර්ශකය	වර්ථමාන කාර්යසාධන මට්ටම	ඉලක්ක ගත කාර්යසාධන ප්‍රතිදානය		වගකීම	ප්‍රතිපලය	ඇස්ථමේන්තුගත යෙදවුම රු.මි.
				ඊලග වසර	වසර **5** ක් ඉදිරියට			
පළාත් මාර්ගස්ථ මගී ප්‍රවාහන පද්ධතිය සංවර්ධනය කිරීම.	**CCTV** කැමරා ස්ථාපිත කිරීම.	බස් සේවා අධීක්ෂණ ක්‍රියාවලිය පදනම් වර්ෂයට සාපේක්ෂව 30% කින් වර්ධනය කිරීම.	65%	26%	74%	අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්,අධ්‍යක්ෂකවරුන්, සහකාර අධ්‍යක්ෂකවරුන්, විශයභාර නිලධාරින්,ජංගම පරීක්ෂණ නිලධාරින්	පොදු මගී සේවාව පරිහරනය කරන්නන් 10% කින් වර්ධනය වීම.ප්‍රවාහන කාලය අඩුවීම. මගී ආරක්ෂාව 10% කින් වර්ධනය වීම. සමාජ විරෝධී ක්‍රියා අඩුවීම.	3
	මගී ආරක්ෂණ පහසුකම් සඳහා **CCTV** පද්ධති අලුත්වැඩියා කිරීම.		60%	16%	84%			1.2
	බස් සේවා පරිපාලනයට අවශ්‍ය පරිගණක ජාල හා මෘදුකාංග පද්ධති ස්ථාපිත කිරීම.		14%	16%	84%			5
	වර්තමානයට ගැලපෙන පරිදි මෘදුකාංග පද්ධති වැඩි දියුණු කිරීම.		38%	25%	75%			4.8
	ජංගම පරීක්ෂණ පැවැත්වීම.		15%	15%	85%			

අභිමාර්ථකය	ඵලදායිතාවය හා ගුණාත්මක බව වර්ධනය සඳහා දැනුම, ආකල්ප හා කුසලතා වලින් පරිපූර්ණ වූ සම්බන්ධිත පාර්ශවයන් ඇති කිරීම.
අරමුණ	**01.**සම්බන්ධිත පාර්ශවයන් පුහුණුවට හා අභිප්‍රේරණයට ලක්කිරීම
	02.දැනුම, ආකල්ප හා කුසලතා වලින් පරිපූර්ණ වූ ශ්‍රම බලකාය
	03.ඵලදායිතාවය හා ආයතන කාර්යක්ෂමතාවය ලඟාකර ගැනීම.

උපක්‍රමික	ක්‍රියාව/වැඩසටහන/ව්‍යාපෘතිය	ප්‍රධාන කාර්ය දර්ශකය	වර්තමාන කාර්යසාධන මට්ටම	ඉලක්ක ගත කාර්යසාධන ප්‍රතිදානය		වගකීම	ප්‍රතිපලය	ඇස්තමේන්තුගත යෙදවුම රු.මි.
				ඊලග වසර	වසර **5** ක් ඉදිරියට			
සුභසාධන පහසුකම් වැඩිදියුණු කිරීම සහතික කිරීම.	සම්බන්ධිත පාර්ශවයන් සඳහා සුභ සාධන වැඩසටහන් ක්‍රියාත්මක කිරීම	ක්‍රියාත්මක කරන ලද සුභ සාධන හා පුහුණු වැඩ සටහන් සංඛ්‍යාව 10% කින් ඉහල නැංවීම.	12%	13%	87%	පරිපාලන නිලධාරි,විශයභාර නිලධාරින්	සුභ සාධන වැසටහන මගින් ප්‍රතිලාභ ලබාගත් සංඛ්‍යාව 15% ඉහල යාම. සම්බන්ධිත පාර්ශවයන්ගී ආකල්ප වර්ධනය වීම.මාර්ග අනතුරු අඩුවීම.	2.1

අධිකාරියේ සියලුම නිලධාරින්ගේ දැනුම, ආකල්ප හා කුසලතා වැඩි දියුණුකිරීම.	ධාරිතා සංවර්ධන වැඩසටහන් ක්‍රියාත්මක කිරීම	දැනුම, ආකල්ප හා කුසලතා සංවර්ධනයට සහභාගිවන සේවක සංඛ්‍යාව 10% වර්ධනය කිරීම.	10%	10%	90%	අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්,අධ්‍යක්ෂකවරුන්, සහකාර අධ්‍යක්ෂකවරුන්, ගණකාධිකාරි,පරිපාලන නිලධාරි,විශයභාර නිලධාරින්,සියලුම නිලධාරින්	නිපුනතාවය ලද සේවක සංඛ්‍යාව 10% ඉහල යාම. සේවක ඵලදායිතාවය 10% කින් වර්ධනය වීම.	3
අධිකාරියේ සියලුම නිලධාරින්ගේ දැනුම, ආකල්ප හා කුසලතා වැඩි දියුණුකිරීම.	නිපුණතා සංවර්ධන වැඩසටහන් පැවැත්වීම	දැනුම, ආකල්ප හා කුසලතා සංවර්ධනයට සහභාගිවන සේවක සංඛ්‍යාව 10% වර්ධනය කිරීම.	10%	12.00%	88%	අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්,අධ්‍යක්ෂකවරුන්, සහකාර අධ්‍යක්ෂකවරුන්, ගණකාධිකාරි,පරිපාලන නිලධාරි,විශයභාර නිලධාරින්,සියලුම නිලධාරින්	නිපුනතාවය ලද සේවක සංඛ්‍යාව 10% ඉහල යාම. සේවක ඵලදායිතාවය 10% කින් වර්ධනය වීම.	2
	විදෙස් අධ්‍යන පුහුණු පාඨමාලා ක්‍රියාත්මක කිරීම		0%	16%	84%	අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්,අධ්‍යක්ෂකවරුන්		4.5
	ඵලදායිතා පුහුණු වැඩසටහන් ක්‍රියාත්මක කිරීම.		16%	13%	87%	පරිපාලන නිලධාරි,විශයභාර නිලධාරින්		0.5

සේවක කාර්යක්ෂමතාවය හා ඵලදායිතාවය ඉහල නැංවීම.	ස්ථාවර වත්කම් මිලදී ගැනීම	සේවාලාභීන්ට ප්‍රවාහන සේවා සලසා ගැනීමට ගතවන කාලය 10% කින් අඩුකිරීම.	20%	16%	84%	අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්,අධ්‍යක්ෂකවරුන්,සහකාර අධ්‍යක්ෂකවරුන්, ගණකාධිකාරි	සේවක කාර්යක්ෂමතාවය 25% ඉහල නැංවීම.මගී ප්‍රවාහන සේවා 10% කින් ප්‍රවර්ධනය වීම.	3
	දිස්ත්‍රික් කාර්යාල හා බස් නැවතුම්පොලවල් අතර ඵලදායිතා තරගාවලි පැවැත්වීම හා ඒ සඳහා ඉදිරිපත්කරවීම.		10%	15%	85%	පරිපාලන නිලධාරි,විශයභාර නිලධාරින්		0.1

අභිමාථාර්තය	ආයතන ධාරිතාවය, යහපාලනය හා තිරසර සංවර්ධන අරමුණු පාදක වූ ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයක් ඇති කිරීම.							
අරමුණු	01. වාර්ෂිකව තුලිත අයවැයක් පවත්වාගෙන යාම.							
	02.මූල්‍ය ස්ථාවරත්වය ආරක්ෂා කිරීම.							
	03.නීතිමය රෙගුලාසි හා මාර්ගෝපදේශයන්ට අනුගතව කටයුතු කිරීම.							
	04.පොදු ප්‍රවාහන සේවාවන්ගෙන් පරිසරයට සිදුවන බලපෑම පාලනය කර ගැනීම							
	05.ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ ආදායම් විශමතාවය පාලනය කිරීම.							
	06.අනෙකුත් ප්‍රවාහන මාධ්‍යන් නියාමනයකට ලක් කිරීම.							
උපක්‍රමික	ක්‍රියාව/වැඩසටහන/ව්‍යාපතිය	ප්‍රධාන කාර්ය දර්ශකය	වර්ථමාන කාර්යසාධන මට්ටම	ඉලක්ක ගත කාර්යසාධන ප්‍රතිදානය		වගකීම	ප්‍රතිපලය	ඇස්ථමේන් තුගත යෙදවුම රු.මි.
				ඊලග වසර	වසර **5** ක් ඉදිරියට			
අධිකාරියේ මූල්‍ය කටයුතු කළමනාකරණය කිරීම.	වියදම් මූලාශ්‍ර පාලනය	පදනම් වර්ෂයට සාපේක්ෂව ආදායම 10% කින් ඉහල නැංවීම.	96%	28%	72%	අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්,අධ්‍යක්ෂකවරුන්,සහකාර අධ්‍යක්ෂකවරුන්, ගණකාධිකාරි	අධිකාරියේ ලාභය 10% ඉහල නැංවීම. ප්‍රවාහන ජාලය ස්ථාවර වීම. රාජ්‍ය වියදම මත ජනිතවන පීඩනය අවමවීම. අයවැය අතිරික්තයක් ඇතිවීම.	0.2
	නව ආදායම් මාර්ග හදුන්වාදීම.		62%	16%	84%			0.25
	සුයීය පද්ධති ස්ථාපිත කිරීම		0.05%	40%	60%			10.5
	බස් නැවතුම්පොල කඩ කාමර බදු ආදායම		21%	40%	60%			0.25
තිරසර සංවර්ධන අරමුණු පදනම් කරගත් යහපාලන යාන්ත්‍රනයක් ඇති කිරීම.	නෛතික රාමුව ශක්තිමත් කිරීම සඳහා වැඩමුළු පැවැත්වීම	පදනම් වර්ෂයට සාපේක්ෂව මහජන පැමිණිලි 25% කින් අඩු කිරීම.	50%	90%	10%	අධ්‍යක්ෂ පාලන.ගණකාධිකාරි.අභ්‍යන්තර විගණන නිලධාරි	මහජන පැමිණිලි අඩුවී ප්‍රශස්ත මගී සේවාවක් ලැබීම.තත්වාගණනය නොකල විගණන මතයක් ලැබීම.	0.2
	ආයතන සංග්‍රය හා මුදල් රෙගුලාසි පිලිබද පුහුණු පැවැත්වීම	පදනම් වර්ෂයට සාපේක්ෂව විගණන විමසුම් 25% කින් අඩු කිරීම.	47%	75%	25%			0.1

තිරසර සංවර්ධන අරමුණු පදනම් කරගත් යහපාලන යාන්ත්‍රනයක් ඇති කිරීම.	පාරිසරික සුරක්ෂිත භාවය සඳහා ව්‍යාපෘති සකස් කිරීම.	පාරිසරික සුරක්ෂිත භාවය සඳහා ක්‍රියාත්මක කරන ලද ව්‍යාපෘති සංඛ්‍යාව	15%	17%	83%	ජංගම පරීක්ෂන නිලධාරින්.කාර් යාල කාර්ය සහයක.රියදුරන්	පරිසර දූෂණය වැලැක්වීම සඳහා % ව්‍යාපෘති වැඩිවීම .	0.1
	සහනාධාර ව්‍යාපෘති සකස් කිරීම.	ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ ක්‍රියාත්මක කරන ලද සහනාධාර ව්‍යාපෘති සංඛ්‍යාව (බස්රථ සංඛ්‍යාව)	80%	28%	72%	අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්.අධ්‍යක්ෂකවරුන්. සහකාර අධ්‍යක්ෂකවරුන්. ගණකාධිකාරී.විශයභාර නිලධාරින් (වෙනත් වාහන)	ආදායම් විශමතාවය % පාලනය වීම.ජීවන මට්ටම ඉහලයාම.	0.75
	පාසැල් වෑන් රථ නියාමනයට ලක් කිරීම.	පවතින තත්වයට සාපේක්ෂව අනෙකුත් ප්‍රවාහන සේවා 45%කින් නියාමනයකට ලක් කිරීම.	0%	10%	90%		පොදු ප්‍රවාහන සේවාවන්හි ගුණාත්මකභාවය 10% කින් වර්ධනයවීම.නියාම නයට ලක් වූ විධිමත් මගී ප්‍රවාහන සේවා වර්ධනයවීම.	0.05
	ත්‍රිරෝද රථ නියාමනයට ලක් කිරීම.		10%	20%	80%			

වාර්ෂිකව සකස් කරන ලද ඉහත කාර්ය සාධන සැලසුමෙහි ප්‍රගතිය පදනම් කර ගනිමින් ප්‍රතිශතයක් ලෙස දක්වා ඇති අතර ඉදිරි වර්ෂවලදී ක්‍රියාත්මක කිරීමට අපේක්ෂිත වැඩසටහන්වල සමස්ථ ප්‍රගතිය ප්‍රතිශතයක් ලෙස දක්වා ඇත. අදාල වැඩසටහන්වල වගකීම නිලධාරීන් සඳහා නිශ්චිත වශයෙන් පවරා ඇති අතර එම අරමුණු ඉටුකර ගැනීම සඳහා අවශ්‍ය වන මානව සම්පත් සංවර්ධනය සැලැස්ම පහත සඳහන් ආකෘතිය මගින් නිරූපණය කරනු ලබයි. එක් එක් නිලධාරීයා වෙනුවෙන් එම නිලධාරියාගේ නිපුණතා මට්ටම් ඇගයීමට ලක්කර අධිකාරියේ අරමුණු ඉටුකර ගැනීම සඳහා අපේක්ෂිත මට්ටම කරා ලඟාවීමට අවශ්‍ය වන මානව සංවර්ධන සැලැස්ම ඔවුන්ගේ පුද්ගලික කාර්ය සාධනයට ඇතුලත් කර ඇත. ඒ සඳහා නිලධාරීන් සමග ගිවිසුම් අත්සන් කරනු ලබන අතර එයද පුද්ගලික ලිපි ගොණුවෙහි ඇතුලත් කර ඇත. නිලධාරීන් සංඛ්‍යාව අධික වන විට එය මෙම පස් අවුරුදු සැලැස්ම තුල ඇතුලත් කිරීම ප්‍රායෝගික නොවන බැවින් මූලික ආකෘතිය පමණක් පහත පරිදි ඇතුලත් කර ඇත.

8.9 කාර්ය සාධනය ඇගයීමේ ආකෘතිය

දකුණු පළාත් මාර්ගස්ථ මගී ප්‍රවාහන අධිකාරියේ 2020 වර්ෂය සඳහා වන මානව සම්පත් සංවර්ධන සැලැස්ම

1. **සංවිධානය:**
    - **1.1 අමාත්‍යාංශය -**
    - **1.2 දෙපාර්තමේන්තුව/නියෝජිතායතන/අංශය -**
2. **සංවිධානයේ සැකැස්ම :**
    - **2.1 දැක්ම -**
    - **2.2 මෙහෙවර -**
    - **2.3 අගයන් -**
    - **2.4 ඉලක්ක -**
    - **2.5 අරමුණු -**
3. **ආයතනයේ මානව සම්පත :**

3.1 පවත්නා මානව සම්පත් ගැටළු (පවත්නා තත්වය)	3.2 අපේක්ෂිත මානව සම්පත් අභියෝග (අනාගතවාදි දැක්මකින් යුතුව)	3.3 අපේක්ෂිත මානව සම්පත් නිපුණතාවන් (අපේක්ෂිත තත්වය)

4. මානව සම්පත් කළමනාකරණ සැලැස්ම

4.1 පුහුණු උපායමාර්ග

අපේක්ෂිත නිපුණතා මට්ටම	පවතින නිපුණතා මට්ටම	අවශ්‍ය පුහුණුව	සැලසුම් කල පුහුණු වැඩසටහන්

4.2 මානව සම්පත් කළමනාකරණ වැඩසටහන් ප්‍රමුඛතාකරණය

සැලසුම් කල පුහුණු වැඩසටහන්	අත්‍යාවශ්‍ය	අවශ්‍ය	අවශ්‍යම නොවන

5. වසරේ අවසන් පුහුණු සැලැස්ම

5.1 මූලික සැලැස්ම

තෝරා ගත් පුහුණු වැඩසටහන්	ඉලක්කගත කණ්ඩායම	පුහුණු වැඩසටහනේ ප්‍රධාන අරමුණු	කාල පරාසය	අපේක්ෂිත නිපුණතා මට්ටම වෙත ළඟාවීම සඳහා වන යාන්ත්‍රණය

5.2 කාල රාමුව

තෝරා ගත් පුහුණු වැඩසටහන්	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12

5.3 විෂයමාලා සැලැස්ම

තෝරා ගත් පුහුණු වැඩසටහන්	ප්‍රධාන විෂය ක්ෂේත්‍ර

6. කාර්ය සාධන කළමනාකරණය

6.1 කාර්යසාධනය ඇගයීම

සේවා ගණය	කාර්යසාධන ඇගයීම් ආකෘතියේ ඇමුණුම් අංකය	කාර්යසාධන ගිවිසුම් ආකෘතියේ ඇමුණුම් අංකය

6.2 පුහුණුවේ ප්‍රතිඵලය ඇගයීම සඳහා වන යාන්ත්‍රණය

සේවා ගණය	පුහුණුව මගින් අපේක්ෂිත ප්‍රතිඵල ධනාත්මක/පැහැදිලි නැත/වෙනසක් නැත	ඉහළ කාර්යසාධනයක් පෙන්නුම් කරන්නන් අගය කිරීමේ යාන්ත්‍රණය	අඩු කාර්යසාධනයක් පෙන්නුම් කරන්නන් සඳහා වන යාන්ත්‍රණය
		උදා : 1. උසස් වීම් 2. විදේශ ගමන් 3. තිළිණ	උදා: 1.වැඩිදුර පුහුණු 2. අභ්‍යන්තර ස්ථානමාරු

දකුණු පළාත් මාර්ගස්ථ මගී ප්‍රවාහන අධිකාරිය

වාර්ෂික කාර්යසාධන ගිවිසුම .... ….. ……............................ සඳහා

අංශයේ නම :..

වගකිව යුතු නිලධාරියා/ඇගයීම්ලාභියා :..

වගකිව යුතු/උපකාරී කණ්ඩායම : ....

කාර්යසාධන සැලැස්මේ සාරාංශය

සංවිධානික ප්‍රධාන විෂය ක්ෂේත්‍ර	තෝරා ගනු ලැබූ ප්‍රධාන විෂය ක්ෂේත්‍ර	ක්‍රියාකාරකම් කේත අංකය	ප්‍රධාන ක්‍රියාකාරකම්	වෙන් කළ මුදල (පහත තීරු අතරින් එකක් තෝරා ගත යුතුය)	
		(ආයතනයේ වාර්ෂික ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම අනුව)		අයවැය ගත නොවන (✓ හෝ ×)	අයවැය ගත (කේත අංකය සමග) (ආයතනයේ වාර්ෂික අයවැය ලේඛනය අනුව)

වර්ෂ අවසානයේදී අවසන් සමාලෝචනය සහ ඇගයුම :

....

....

....

ඇගයුම් ලාභියාගේ නම :............ඇගයුම්කරුගේ නම : .... ප්‍රමාණකරුගේ නම..............

අත්සන : .... අත්සන : .... අත්සන : ....

ඇමුණුම 01

මාණ්ඩලික නොවන ශ්‍රේණිය සඳහා

SPRPTA

දකුණු පළාත් මාර්ගස්ථ මගී ප්‍රවාහන අධිකාරිය

වාර්ෂික කාර්යසාධන ඇගයුම -------------------- සිට ------------------------දක්වා

ඇංශයේ නම - ....

ඇගයුම් ලාභියා - ....

වගකිවයුතු /ආසන්නතම නිළධාරියා - ....

කාර්යසාධන සැලැස්මේ සාරාංශය

වර්ෂය	තෝරා ගනු ලැබූ ප්‍රධාන විෂය ක්ෂේත්‍රය	ක්‍රියාකාරකම් කේත අංකය (ආයතනයේ වාර්ෂික ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම අනුව)	ප්‍රධාන ක්‍රියාකාරකම්	සහභාගිත්වය i.ඇත ii.නැත iii. කැඳවීම් කර සහභාගී වී නැත

වර්ෂ අවසානයේදී අවසන් සමාලෝචනය සහ ඇගයුම

....

....

....

....

....	....	....
ඇගයුම් ලාභියාගේ අත්සන	ඇගයුම්කරුගේ අත්සන	ප්‍රමාණකරුගේ අත්සන
නම	නම	නම ....

ඇමුණුම 01

අපේක්ෂිත ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම 2023

ප්‍රධාන සංරචකයන්

01.භෞතික හා යටිතල පහසුකම් වලින් සංවර්ධනය වූ මගීන්ට ප්‍රමුඛ කර ගත් ප්‍රශස්ථ ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයක් ගොඩනැගීම.

උප සංරචක සහ අයවැය	පුළුල් ක්‍රියාකාරකම් ප්‍රදේශයන්	ක්‍රියාකාරකම් විස්තරය	අයවැය (රු.)		
			ගාල්ල	මාතර	හම්බන්තොට
1.1 ප්‍රසස්ථ පහසුකම් සහිත බස් නැවතුම්පොලවල් හා මගී ආවරණ ගොඩ නැගීම.	1.1 බස් අංගන අලුතින් ඉදි කිරීම (රු.මි 64)	වක්වැල්ල/ දෙයියන්දර/අඟුණුකොළ බස් අංගනය ඉදිකිරීම	2,000,000	1,400,000	3,000,000
	1.2 බස් අංගන අලුත්වැඩියා කිරීම (රු.මි 23)	ඌරගහ බස්නැවතුම්පොල අලුත් වැඩියා කිරීම	300,000	0	0
		අකුරැස්ස බස්නැවතුම්පොල අංගනය අලුත් වැඩියා කිරීම	0	1,000,000	0
		වලස්මුල්ල බස්නැවතුම්පොල අංගනය අලුත්වැඩියා කිරීම	0	0	1,000,000
	බස්නැවතුම්පොලවල් ඉදිකිරීම (රු.මි 55)	වක්වැල්ල/දෙයියන්දර/අඟුණුකොළ බස් නැවතුම්පොල ඉදිකිරීම	2,500,000	1,000,000	2,000,000
	බස්නැවතුම්පොලවල් අලුත්වැඩියා කිරීම (රු.මි 3.7)	අහංගම බස්නැවතුම්පොල අලුත්වැඩියාව	3,000,000	0	0
		වදුරඹ බස්නැවතුම්පොල අලුත්වැඩියාව	700,000	0	0
	මගී ආවරණ ඉදිකිරීම (රු.මි 7.5) CBG	ගාල්ල දිස්ත්‍රික්කයේ මගී ආවරණ 05 ක් ඉදිකිරීම	2,500,000	0	0
		මාතර දිස්ත්‍රික්කයේ මගී ආවරණ 05 ක් ඉදිකිරීම	0	2,500,000	0
		හම්බන්තොට දිස්ත්‍රික්කයේ මගී ආවරණ 05 ක් ඉදිකිරීම	0	0	2,500,000
	මගී ආවරණ අලුත්වැඩියා කිරීම (රු.මි 0.9) CBG	ගාල්ල දිස්ත්‍රික්කයේ මගී ආවරණ 04 ක් අලුත්වැඩියා කිරීම	300,000	0	0
		මාතර දිස්ත්‍රික්කයේ මගී ආවරණ 03 ක් අලුත්වැඩියා කිරීම	0	300,000	0

		හම්බන්තොට දිස්ත්‍රික්කයේ මගී ආවරණ 03 ක් අලුත්වැඩියා කිරීම	0	0	300,000
	බස්නැවතුම් ස්ථාන තුල සනීපාරක්ෂක පහසුකම් වැඩිදියුණු කිරීම(රු.මි 40)	ගාල්ල දිස්ත්‍රික්කයේ වැසිකිළි පද්ධති 2 ක් ඉදි කිරීම	20,000,000	0	0
		මාතර දිස්ත්‍රික්කයේ වැසිකිළි පද්ධති 2 ක් ඉදි කිරීම	0	20,000,00 0	0
	නව රථගාල් ඉදිකිරීම (රු.මි 28)	ගාල්ල දිස්ත්‍රික්කයේ රථගාල් 03 ක් ඉදි කිරීම	10,000,000	0	0
		මාතර දිස්ත්‍රික්කයේ රථගාල් 02 ක් ඉදි කිරීම	0	80,000,00 0	0
		හම්බන්තොට දිස්ත්‍රික්කයේ රථගාල් 03 ක් ඉදි කිරීම	0	0	10,000,000
	රථගාල් අලුත් වැඩියා කිරීම (රු.මි 0.75)	රථගාල් අලුත් වැඩියා කිරීම	750,000	0	0
3.3 ආයතන ධාරිතාවය ප්‍රවර්ධනය	දිස්ත්‍රික් කාර්යාල ස්ථාපිත කිරීම	මාතර, හම්බන්තොට දිස්ත්‍රික් කාර්යාල ස්ථාපිත කිරීම	0	0	0
	ස්ථාන පාලක කුටි ස්ථාපිත කිරීම (රු.මි 1.5)	දිස්ත්‍රික්කයට එක බැගින් බස් නැවතුම්පොල තුල ස්ථාන පාලක කුටි ඉදිකිරීම	1,500,000	0	0
	ප්‍රධාන කාර්යාලය හා දිස්ත්‍රික් කාර්යාල 03 අලුත් වැඩියා කිරීම (රු.මි 0.7)	ප්‍රධාන කාර්යාලය අලුත් වැඩියා කිරීම හා ගාල්ල දිස්ත්‍රික් කාර්යාලය අලුත් වැඩියා කිරීම	500,000	100,000	100,000
	ස්ථාන පාලක කුටි අලුත්වැඩියා කිරීම (රු.මි 1)	ස්ථාන පාලක කුටි දිස්ත්‍රික්ක අවශ්‍යතාවය මත අලුත් වැඩියා කිරීම	500,000	250,000	250,000
පාලනය කරන ලද වියදම් මුලාශ	කාර්යක්ෂම වියදම් කලමනාකරණයක් යටතේ වියදම් මුලාශ්‍ර පාලනය කිරීම	විදුලි වියදම පාලනය කිරීම	75,000	25,000	25,000

	(රු.මි 0.25)				
		දුරකථන විදයම පාලනය කිරීම	75,000	25,000	25,000
ප්‍රවර්ධන කරන ලද හා ආදායම් මූලාශ	සූර්ය පද්ධති ස්ථාපිත කිරීම (රු.මි7.5)	ගාල්ල දිස්ත්‍රික්කය තුල සූර්ය පද්ධති 3 ක් ස්ථාපිත කිරීම	4,500,000	0	0
		මාතර හා හම්බන්තොට දිස්ත්‍රික්ක තුල සූර්ය පද්ධති 2 ක් ස්ථාපිත කිරීම		1,500,000	1,500,000
		කඩකුලී හිඟ ආදායම එකතු කර ගැනීම	75,000	25,000	25,000
4.1.ප්‍රවාහන ක්‍රියාවලින් වැඩි දියුණු කිරීම	ධාවන කාලය ගැලපීම	ගාල්ල දිස්ත්‍රික්කයේ මාර්ග 05 ක ධාවන කාලය ගැලපීම	75,000	0	0
		මාතර දිස්ත්‍රික්කයේ මාර්ග 03 ක ධාවන කාලය ගැලපීම	0	50,000	0
		හම්බන්තොට දිස්ත්‍රික්කයේ මාර්ග 02 ක ධාවන කාලය ගැලපීම	0	0	30,000
4.2 ප්‍රවාහන පහසුකම් පුළුල් කිරීම හා සංවර්ධනය	1.ලබාදෙන නව සුබෝපභෝගී බස්රථ	දකුණු පළාත	100,000	100,000	100,000
	2.ලබාදෙන අධිවේගී මාර්ග බලපත්‍ර	දකුණු පළාත	100,000	100,000	100,000
5.1 සම්බන්ධිත පාර්ශවයන් පුහුණුවට හා අභිප්‍රේරණයට ලක්කිරීම	රියදුරු හා කොන්දොස්තර පුහුණු වැඩසටහන් පැවැත්වීම	ගාල්ල/මාතර/හම්බන්තොට දිස්ත්‍රික්ක 03 සඳහා රියදුරු කොන්දොස්තර පුහුණු වැඩසටහන් වෙන් වෙන්ව පැවැත්වීම	1,000,000	800,000	500,000
	සේවක අභිප්‍රේරණය කිරීම	රියදුරු/කොන්දොස්තර මහතුන්ගේ දරුවන්ට ශිෂ්‍යත්ව ප්‍රධානය හා සේවක ඇගයීම	1,800,000	1,000,000	500,000
5.2 දැනුම, ආකල්ප හා කුසලතා වලින්	සේවක සුභ සාධන වැඩසටහන් වැඩි දියුණු කිරීම (රු.මි 0.8)	සියලුම සේවකයන්ට එක් සේවක සුභ සාධන වැඩසටහනක් ක්‍රියාත්මක කිරීම	800,000	0	0

පරිපූර්ණ වූ ශ්‍රම බලකාය					
	ධාරිතා පුහුණු සංවර්ධන වැඩසටහන් පැවැත්වීම (රු.මි 2)	සියලුම සේවකයින් සහභාගී වන පරිදි ධාරිතා පුහුණු වැඩසටහන් පැවැත්වීම	2,000,000	0	0
	අත්දැකීම් හුවමාරු වැඩසටහන් පැවැත්වීම (රු.මි 2)	සියලුම සේවකයින් සඳහා අත්දැකීම් හුවමාරු වැඩසටහන් පැවැත්වීම	2,000,000	0	0
	බැහැර ගත පුහුණු පාඨමාලා සඳහා සහභාගී කරවීම (රු.මි 1)	දිස්ත්‍රික් පදනමින් නිලධාරීන් විදෙස් පුහුණු පාඨමාලා සඳහා සහභාගී කරවීම	600,000	200,000	200,000
	ස්ථාවර වත්කම් මිලදී ගැනීම (රු.මි 3)	ප්‍රධාන කාර්යාලට හා දිස්ත්‍රික් කාර්යාල වලට අවශ්‍ය ස්ථාවර වත්කම් මිලදී ගැනීම	2,000,000	500,000	500,000
	විශේෂඥ දැනුම පිරි නිලධාරීන් බඳවා ගැනීම (රු.මි 1.25)	විශේෂඥ දැනුම සපිරි නිලධාරීන් 05 දෙනෙකු බඳවා ගැනීම	1,250,000	0	0

02.ඩිජිටල්කරණය මත තාක්ෂණය පදනම් කරගත් නව්‍යකරණය වූ ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයක් ගොඩනැගීම.

උප සංරචක සහ අයවැය	පුළුල් ක්‍රියාකාරකම් ප්‍රදේශයන්	ක්‍රියාකාරකම් විස්තරය	අයවැය (රු.)		
			ගාල්ල	මාතර	හම්බන්තොට
2.2 ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ කොඳුනාරටිය වශයෙන් තොරතුරු තාක්ෂණය භාවිතා කිරීම	බස් අධීක්ෂණ පද්ධති ස්ථාපිත කිරීම (රු.මි 6.0)	ලොග් මැෂින් යන්ත්‍ර ලබාදීම	500,000	500,000	500,000
		පරිගණක ගත කාල නිමාමන තිර ස්ථාපනය කිරීම	500,000	500,000	1,000,000
		ජංගම පරීක්ෂණ කටයුතු විධිමත් කිරීම	1,000,000	1,000,000	500,000
	CCTV පද්ධති ස්ථාපිත කිරීම(රු.මි 3.0)	දිස්ත්‍රික්කයට CCTV පද්ධති 2 බැගින් ස්ථාපිත කිරීම	1000,000	1,000,000	1,000,000
	CCTV පද්ධති අලුත් වැඩියා කිරීම (රු.මි 1.2)	දිස්ත්‍රික්කයට CCTV පද්ධති 2 බැගින් අලුත් වැඩියා කිරීම	400,000	400,000	400,000

03.ඵලදායිතාවය හා ගුණාත්මක බව වර්ධනය සඳහා දැනුම, ආකල්ප හා කුසලතා වලින් පරිපූර්ණ වූ සම්බන්ධිත පාර්ශවයන් ඇති කිරීම.

උප සංරචක සහ අයවැය	පුළුල් ක්‍රියාකාරකම් ප්‍රදේශයන්	ක්‍රියාකාරකම් විස්තරය	අයවැය (රු.)		
			ගාල්ල	මාතර	හම්බන්තොට
6.1 ඵලදායිතාවය හා ආයතන කාර්යක්ෂමතාවය ලඟාකර ගැනීම	ඵලදායිතා පුහුණු වැඩසටහන් පැවැත්වීම	ගාල්ල/මාතර /හම්බන්තොට නිලධාරීන් ඵලදායිතා ක්ෂේත්‍ර පරීක්ෂණ සඳහා යොමු කිරීම හා පුහුණු කිරීම	425,000	200,000	200,000
	නිලධාරීන් ඇගයීම	ගාල්ල/මාතර /හම්බන්තොට විශිෂ්ඨ ක්‍රියාකාරකම් දැක්වූ නිලධාරීන් ඇගයීම	100,000	100,000	75,000
7.1 නීතිමය රෙගුලාසි හා මාර්ගෝපදේශයන්ට අනුගතව කටයුතු කිරීම	ආයතන ක්‍රියාවලින් පිලිබඳ පුහුණු වැඩසටහන් පැවැත්වීම	දිස්ත්‍රික්ක 03 හි නිලධාරීන් ගිණුම්කරණය/විගණනය/ආයතන සංග්‍රය/ප්‍රම්පාදන ක්‍රියාවලිය පිලිබඳ පුහුණු කිරීම	70,000	50,000	30,000

04.ආයතන ධාරිතාවය, යහපාලනය හා තිරසර සංවර්ධන අරමුණු පාදක වූ ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයක් ඇති කිරීම.

උප සංරචක සහ අයවැය	පුළුල් ක්‍රියාකාරකම් ප්‍රදේශයන්	ක්‍රියාකාරකම් විස්තරය	අයවැය (රු.)		
			ගාල්ල	මාතර	හම්බන්තොට
8.1පොදු ප්‍රවාහන සේවාවන්ගෙන් පරිසරයට සිදුවන බලපෑම් පාලනය කර ගැනීම	පාරිසරික සුරක්ෂිත භාවය සඳහා වැඩසටහන් ක්‍රියාත්මක කිරීම	01.ගාල්ල/මාතර/හම්බන්තොට දිස්ත්‍රික්වල පැළ සිටුවීම	100,000	100,000	100,000
		02.බස්නැවතුම්පොල වල ශබ්ද දූෂණය පාලනය	75,000	75,000	50,000
		03.ගාල්ල/මාතර /හම්බන්තොට සූර්ය බල ශක්ති පද්ධති ගොඩනැගීම	4,500,000	3,500,000	3,500,000
8.2 ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ ආදායම් විෂමතාවය පාලනය කිරීම	බස් සේවා ප්‍රවර්ධනය සඳහා සහනාධාර ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක කිරීම	01.ග්‍රාමීය අනාර්ථික මාර්ග සඳහා සහනාධාර ගෙවීම	3,000,000	3,000,000	2,000,000
		02.පාසැල් සේවා සඳහා ගෙවීම් කිරීම	2,000,000	1,800,000	1,500,000
8.3අනෙකුත් ප්‍රවාහන මාධ්‍යන් නියාමනයකට ලක් කිරීම	අනෙකුත් ප්‍රවාහන සේවා නියාමනය කිරීම	ත්‍රිරෝද රථ නියාමනය	500,000	500,000	300,000
		පාසල් වෑන් රථ නියාමනය කිරීම	500,000	500,000	300,000

ඇමුණුම 02

වාර්ෂික සංවර්ධන සැලැස්ම 2023

Form 3

Provincial Specific Development Grant (PSDG)

Ministry :Ministry of Transport

Department / Agency : Southern Provincial Road Passengers Transport Authority

Sector : Transport Development

Total Budget for the Sector (Rs.Mn) : 20.00

Total Budget for the Component 01 (Rs.Mn): 18.00

S.No	Component and Budget (Rs.Mn.)	SDG Target No.& Indicator No.	Sub Component and Budget (Rs.Mn.)	Outcomes				Broad Activity Areas	Output	Budget (Rs.Mn.)
				KPIs	Baseline	Target				
					2018	2021	2023			
1	**Quality Passenger Service (Development of passenger oriented optimal transport sector through physical and infrastructure facilities) Rs.7.0**	**9.1, 1.1, 1.3, 12.2, 12.7**	1.1 Development of Amenities for Passengers (Optimized transport sector with physical and infrastructure development) **Rs.**7.0	No of Bus Yards and G.Lands cleared	42	43	45	1.1.2 Establishment of bus yards for given the optimized facilities	Competed Bus Yards	2.5
				No of billup point controller Rooms	29	32	37	1.1.3 Establishment of office facilities and other for given the optimized facilities	Completed point controller Room facilities	1.5
				No of complete bus stands *(lassana bus nawethumpola)*	42	44	46	1.1.4 Rehabilitation of Bus Stand for given the quality service	Completed Bus Stand	3.0

	(Development of innovative transport sectors based on modern technology and digitalization) Rs.3.0	**9.1, 11.6 11.7,11.2**	1.2 Enhance comfort and safety of passengers (Innovative transport sector based on modern technology) 1.3 Developing passenger friendly attitude among the Bus crew. 1.4 Enforcement of Law. Rs.3.00	No of setting up computerized system, No of setting up APPs * Prepaid Card *Data avaiysis App *GPS/GIS App *POS Machine	1	1	1	1.2.1 Using information technology and digitalization as the backbone of the transport sector. 1.2.2 Using computerized system and apps	No completed Cameras, No of completed systems, No of completed apps	3.00
	(Development of innovative transport sectors based on modern technology and digitalization) Rs.8.0	**9.1, 11.6 11.7,11.2**	1.3.Implementing New Technology APP For Other Vehicles Such as School Service"Three Wheeler ëtc Rs.8.00	No of setting up APPs	1	1	1	Using computerized system and apps	No of completed apps	8.00
	Total									**18.00**

Annual Development Plan - 2023

Provincial Specific Development Grant (PSDG)

Ministry :Ministry of Transport

Department / Agency : Southern Provincial Road Passengers Transport Authority

Sector : Transport Development

Total Budget for the Sector (Rs.Mn) : 20.00

Total Budget for the Component 03 (Rs.Mn): 2.0

S.No	Component and Budget (Rs.Mn.)	SDG Target No.& Indicator No.	Sub Component and Budget (Rs.Mn.)	Outcomes				Broad Activity Areas	Output	Budget (Rs.Mn.)
				KPIs	Baseline	Target				
					2016	2021	2023			
2	**Capacity Development (Making relevant stakeholders knowledge, attitudes and skills to improve the productivity and quality service) Rs.2.0**	**1.1 1.3 4.3 3.6 17.1 17.8 12.2 12.7**	3.1 Capacity Development of Government Organizations. **Rs.2.0**	No of Trained,motivated Officers (Per year)	2	5	12	3.1.1 capacity development, skill development and productivity or ISO programme	Increaseing human Capacity of the staff	2.0
				No of Programme	2	2	3	3.1.2 Renovation of Buillding	Motivating bus crew,Increseing on of Beneficiaries & Assets Management	
	Total									**2.0**

Form 3 a

Annual Development Plan - 2023

Provincial Specific Development Grant (PSDG)

Ministry : **Ministry of Transport**

Department / Agency : **Southern Provincial Road Passengers Transport Authority**

Sector : **Transport Development**

Total Budget for the Sector (Rs.Mn) : **20.00**

Total Budget for the Component 1 (Rs.Mn) : 18.00

Component 1 :**Quality Passenger Service (Development of passenger oriented optimal transport sector through physical and infrastructure facilities)& (Development of innovative transport sectors based on modern technology and digitalization)**

Sub Component and Budget (Mn.)	Broad Activity Areas and Budget (Mn.)	List of Activity	Budget (Rs.)		
			Galle	**Matara**	**Hambantota**
1.1 Development of Amenities for Passengers (Optimized transport sector with physical and infrastructure development) Rs.7.00	1.1.1Establishment of bus yards for given the optimized facilities **Rs. 2.5**	i. Renovation of bus yards (Wackwella, Akuressa, Walasmulla)	1,000,000.00	700,000.00	800,000.00
	1.1.2 Establishment of Office Bullding facilities **Rs. 1.5**	i.Construction of Bus stand Establishment of point controller units (Ambalangoda/Uragaha)	1,500,000.00	-	-
	1.1.3 Rehabilitation of Bus Stand for given the quality service **Rs. 3**	1."Lassana bus nawethupola" programme	1,000,000.00	1,000,000.00	1,000,000.00

1.2.1.Enhance comfort and safety of passengers (Innovative transport sector based on modern technology) 1.2.2.Enforcement of Law. Rs.3	1.2.1 Using information technology and digitalization as the backbone of the transport sector. 1.2.2 Using computerized system and apps **Rs. 3**	i. Setting up new computrized system and upgrade version which are used by SPRPTA and introducing new apps. * Prepaid Card *Data avaiysis App *GPS/GIS App * Pos Machine	1,000,000.00	1,000,000.00	1,000,000.00
1.3.Implementing New Technology APP For Other Vehicles Such as School Service,Three Wheeler ,etc Rs.8.00	1.3.1.Using computerized system and apps Rs.8.00	1.1. Preparing APP's for each Categories 1.2.Preparing Payment gateway 1.3. Following Procurement guidline & TEC recommandation 1.4.Up grading with Technology	3,000,000.00	3,000,000.00	2,000,000.00
Total	**10,000,000.00**		**4,500,000.00**	**2,700,000.00**	**2,800,000.00**

Form 3 a

Annual Development Plan - 2023

Provincial Specific Development Grant (PSDG)

Ministry : **Ministry of Transport**
Department / Agency : **Southern Provincial Road Passengers Transport Authority**
Sector : **Transport Development**

Total Budget for the Sector (Rs.Mn) : 20.00
Total Budget for the Component 3 (Rs.Mn) : 2.0

Component 2 **:Capacity Development (Empowering the transport sector based of sustainable development goals, good governance, national Policies, vistas of prosperity & splender and capacity of institute)**

Sub Component and Budget (Rs.Mn)	Broad Activity Areas and Budget (Rs.Mn)	List of Activity	Budget (Rs.)		
			Galle	Matara	Hambantota
2.1 Capacity Development of Government Organizations. Rs:2.0	2.1.1 Conducting training (local & foreign),capacity development, skill development and productivity or ISO programme 2.1.2 Renovation of Buillding **Rs. 2.0**	1. Conducting welfare program or Awareness programme for stakeholders. (SLSSB)	300,000.00	300,000.00	300,000.00
		2. Conducting productivity and ISO programme for staff	500,000.00	300,000.00	300,000.00
Total	**2,000,000.00**		**800,000.00**	**600,000.00**	**600,000.00**

අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්