



ප්‍රාදේශීය සහා මගින්  
සිදුකරන ඉදිකිරීම්  
අධීක්ෂණයට මගපෙන්වීමක්



**USAID**  
FROM THE AMERICAN PEOPLE



**ප්‍රාදේශීය සහ මගීන් සිදුකරන ඉදිකිරීම්  
අධීක්ෂණයට මගපෙන්වීමක්**

ප්‍රථම මුද්‍රණය 2012 දෙසැම්බර්

ට්‍රාන්ස්පේරන්සි ඉන්ටනැෂනල් ශ්‍රී ලංකා  
නො 06, 37 වන පටුමග, රැජිණ පාර, කොළඹ 03

ISBN: 978-955-1281-55-7

**සම්පත් දායකත්වය**

- ඩිලාන් ප්‍රනාන්දුපුල්ලෙ - උපදේශක (ඉංජිනේරු)  
ශ්‍රී ලංකා පළාත් පාලන පුහුණු ආයතනය
- W A P විජේසූරිය - ඉංජිනේරු - පළාත් පාලන දෙපාර්තමේන්තුව  
උතුරුමැද පළාත් සභාව
- T M R S ජයම්පති - වැඩ අධිකාරී - මහනගර සභාව අනුරාධපුර  
හීතිඥ ජගත් ලියනාරච්චි
- ආනන්ද ධර්මප්‍රිය ජයසේකර

**සම්පාදනය**

ශාන්ත කුලතුංග

**පරිගණක පිටු සැකසුම**

හරිත දහනායක

**ස්තූතිය**

**ලංකාපුර සහ ආලියඩ්වෙම්බු ප්‍රාදේශීය සහ සහාපතිවරු ඇතුලු  
සමස්ථ කාර්ය මණ්ඩලයට සහ සහභාගිත්ව පාලන සංසද කමිටු  
සාමාජිකයින්ට**

මෙම අත්පොත ඇමෙරිකානු ජනතාවගේ අනුග්‍රහයෙන් අන්තර් ජාතික සංවර්ධනය සඳහා වූ එක්සත් ජනපද නියෝජිතායතනය (USAID) මගින් ලබාදුන් අරමුදල් උපයෝගී කොටගෙන පළකරන ලදී. මෙහි අන්තර්ගත කරුණු සම්බන්ධව වගකීම ට්‍රාන්ස්පේරන්සි ඉන්ටනැෂනල් ශ්‍රී ලංකා ආයතනය විසින් දරනු ලබන අතර එමගින් (USAID) ආයතනයේ හෝ එක්සත් ජනපද රජයේ අදහස් පිළිඹිබු නොවේ.

© සියලුම හිමිකම් ඇවිරිණි. මෙහි අන්තර්ගත කරුණු උපයෝගී කරගැනීමේදී/ප්‍රකාශනය කිරීමේදී ඒ සඳහා ට්‍රාන්ස්පේරන්සි ඉන්ටනැෂනල් ශ්‍රී ලංකා ආයතනයේ ලිඛිත අවසරය ලබාගත යුතුය.

# ප්‍රාදේශීය සභා මගින් සිදුකරන ඉදිකිරීම් අධීක්ෂණයට මගපෙන්වීමක්

පිරිවිතර අධීක්ෂණය සඳහා ප්‍රජා නායකයින්ගේ  
දැනුම වර්ධනය කරගැනීමට අත්වැලක්

මාර්ග සහ පොදුගොඩනැගිලි ඉදිකිරීම් පිළිබඳ  
දැනුම්වත්වෙමු - මැදිහත්වෙමු - එක්ව ගොඩනගමු



# සෙර වදන

ප්‍රාදේශීය සභාව යනු මහජනතාවට වඩාත් සමීපතම පාලන ආයතනයයි. පෞද්ගලික වශයෙන් පමණක් නොව සමාජීය වශයෙන්ද පොදුවේ සාමූහිකව ඉටුකර ගත යුතු සේවා හා පහසුකම් රැසක් සඳහා පහසුකම් සැලසීමේ කාර්යයභාරය හා වගකීම පැවරී ඇත්තේ ප්‍රාදේශීය සභාවටයි.

යම් ආයතනයක් වඩාත් ජනතා හිතකාමීව කටයුතු කිරීම සඳහා අදාළ ආයතනය මහජනතාව සමග කොතෙක් දුරට සම්බන්ධවී කටයුතු කරන්නේද යන්නත් වියට ප්‍රමාණවත් ඉඩ ප්‍රස්තාවන් තිබේද යන්නත් වැදගත්වේ.

ට්‍රාන්ස්පේරන්සි ඉන්ටනැෂනල් ශ්‍රී ලංකා ආයතනය වසර කිහිපයක සිටම ප්‍රාදේශීය සභාවන්හි යහපාලනය නංවාලීමට සහ දූෂණය පිටුදැකීමට විවිධ වැඩසටහන් ක්‍රියාත්මක කරනු ලබයි. මෙමගින් ජනතාව සහ ප්‍රාදේශීය සභාව අතර වඩාත් ඵලදායී සහ ප්‍රමාණවත් සම්බන්ධතාවක් ඇති කිරීමටත්, චතුලින් දෙපාර්ශවයටම ප්‍රතිලාභ ලබාදීමටත් අවසාන වශයෙන් ප්‍රාදේශීය සභාව වඩාත් මහජන හිතකාමී ආයතනයක් බවට පත්කරලීමටත් අපේක්ෂා කෙරේ.

මෙහිදී ජනතාව සහ අදාළ ආයතනවල කාර්ය මණ්ඩල දැනුම්වත් කිරීම් සහ පුහුණු ලබාදීම මූලික ක්‍රමෝපායන් ලෙස යොදාගනු ලැබේ.

ජනතාවට විදිහෙදා පිවිතයේදී ප්‍රයෝජනවත් වන්නා වූ යටිතල පහසුකම් රැසක ඉදිකිරීමේ සහ නඩත්තු කිරීමේ වගකීම පැවැරී ඇත්තේ ප්‍රාදේශීය සභාවටයි . මේවාට උදාහරණ වශයෙන් මාර්ග සහ පොදු ගොඩනැගිලි දැක්විය හැකියි. කෙසේ වෙතත් ප්‍රාදේශීය සභා මගින් ඉදිකරන සහ නඩත්තු කරන ලබන්නා වූ

මාර්ග සහ අනෙකුත් ඉදිකිරීම් සම්බන්ධයෙන් ජනතාව පැමිණිලි කරන අවස්ථාවන්ද දැකිය හැකිය.

මෙම ඉදිකිරීම්වල ප්‍රමිතිය, කල්පවත්නා බව, අදාළත්වය, වැය කළ මුදලට ප්‍රතිලාභ ලබාදෙන්නේද යනාදී කරුණු මහජන අවධානයට යොමුවූ ප්‍රධාන අංශ ලෙසට හඳුන්වා දිය හැකිය. මේ අන්දමින් ඇතිවන්නා වූ දුර්වලතා අවම කරගැනීමටත් ඉදිකිරීමේ කාර්යයන්හිදී ප්‍රාදේශීය සභාවන්හි වගවීම ඉහළ නැංවීමටත් වලදායී කුමෝපායයක් ලෙස ප්‍රජා නායකයින්ට මෙම ඉදිකිරීම් සම්බන්ධයෙන් යම් ප්‍රමාණයක හෝ දැනුමක් ලබාදීම වැදගත්ය. එමගින් ඔවුන්ට අදාළ ඉදිකිරීම්වල ආරම්භක පියවරේ සිටම අවස්ථානුකූලව නිරීක්ෂණය හා අධීක්ෂණය කිරීමේ හැකියාව ලැබෙනු ඇත. මෙම ක්‍රියාමාර්ග යෙන් ලැබෙන්නාවූ තවත් ධනාත්මක ප්‍රතිලාභයක් වන්නේ මෙම ඉදිකිරීම් සම්බන්ධයෙන් ජනතාවගේ වගකීම සහ ඔවුන්ගේ හිමිකාරිත්වය පිළිබඳ හැඟීමක් ජනිත කිරීමට එය මහෝපකාරී වීමයි.

මෙම අත්පොතෙහි අරමුණ වන්නේ ප්‍රාදේශීය සභා මගින් සිදුකරන ඉදිකිරීම් වලදී ඒ පිලිබඳව විමසිලිමත් වීමට සහ තාක්ෂණික අවබෝධයකින් යුක්තව කරුණු අධීක්ෂණය කිරීමට හා මැදිහත්වීමට අවශ්‍යය මූලික දැනුම ප්‍රජා නායකයින්ට ලබාදීමයි.

ප්‍රාදේශීය සභාවන්හි යහපාලනය හා වගවීම වර්ධනය කිරීමට මෙමගින් යම් දායකත්වයක් සැලසෙනු ඇතැයි ට්‍රාන්ස්පේරන්සි ඉන්ටනැෂනල් ශ්‍රී ලංකා ආයතනයේ විශ්වාසයයි.

# පටුන

ප්‍රජාව විසින් සිදුකරන අධීක්ෂණය යනු කුමක්ද?	01
ප්‍රජා සහභාගිත්වයෙන් සිදුවන අධීක්ෂණයේ වැදගත්කම	03
ශ්‍රී ලංකාවේ මාර්ග පද්ධතිය හා ඒවායේ හිමිකරුවන්	05
ප්‍රාදේශීය සහ මහින් ඉදිකරන සහ නඩත්තු කරන මාර්ග	06
සංවර්ධනය කිරීම සඳහා මාර්ග තෝරාගැනීම	08
සංවර්ධනය සඳහා මාර්ග ප්‍රමුඛතා ගත කිරීමේදී සලකා බැලිය යුතු සාධක	09
මාර්ග සකස් කිරීමේ ක්‍රමය තීරණය කිරීමේදී සැලකිල්ලට ගන්නා කරුණු	10
ග්‍රාමීය මාර්ග සැකසීමේදී භාවිතාවන විවිධ ක්‍රම සහ තාක්ෂණය	11
බොරළු යෙදූ මාර්ගයක් සැකසීම සහ විය අධීක්ෂණය	13
ගල් අතුරා තාර දැමූ මාර්ග සැකසීම හා ඒවා අධීක්ෂණය	15
කොන්ක්‍රීට් යෙදූ මාර්ගය සැකසීම අධීක්ෂණය	17
සීමෙන්ති බ්ලොක් ඇතුළු මාර්ග සැකසීම අධීක්ෂණය	19
මාර්ගය හා සම්බන්ධ වෙනත් ඉදිකිරීම්	21
මාර්ග අඛණ්ඩව වළක්වා ගැනීමට කළ හැකි දේ	22
මාර්ග ඉදිකිරීමේදී ජනතාවට සම්බන්ධ වියහැකි අවස්ථා	23
පොදු ගොඩනැගිලි ඉදිකිරීම අධීක්ෂණය	24
ගොඩනැගිලි ඉදිකිරීමේදී දැනගතයුතු කරුණු	27





# ප්‍රජාව විසින් සිදුකරන අධීක්ෂණය යනු කුමක්ද?

ශ්‍රී ලංකාවේ මහජනතාව තම ජන්දය භාවිතා කර නියෝජිතයින් පත්කිරීම මගින් පිහිටුවා ගනු ලබන පාලන අධිකාරීන් තුනක් පවතී. ජනාධිපතිවරයා ප්‍රමුඛ මධ්‍යම ආණ්ඩුව, පළාත් සභාව මෙම අධිකාරීන් අතරින් දෙකකි. අනෙක් පාලන අධිකාරිය වන්නේ පළාත් පාලන ආයතනයයි. මහනගර සභා, නගර සභා සහ ප්‍රාදේශීය සභා යන පළාත් පාලන ආයතන මහජනතාවට වඩාත් ක්‍රියාකාරී ලෙස සම්බන්ධවී කටයුතු කළ හැකි අපට ඉතා සමීප ආයතනවේ. ජනතාවට මේවායේ කටයුතුවලට සහභාගී වීමට අවශ්‍ය විධි විධාන වීම පහත්වලම සඳහන්වී ඇත.

යහපාලනය ඉහළ මට්ටමින් ක්‍රියාත්මකවීම සඳහා අවශ්‍ය වන්නා වූ සාධක අතුරින් ජනතාවගේ සහභාගීත්වයට ප්‍රමුඛ ස්ථානයක් හිමිවේ. මේ අනුව නොයෙකුත් ආයතන සහ රජය මගින් සිදු කරනු ලබන්නා වූ විවිධ වූ ව්‍යාපෘතිවලදී මහජනතාවගේ සහභාගීත්වය හා ඔවුන්ගේ අදහස් උදහස් වීම සීම අත්‍යවශ්‍ය බව පිළිගත් කරුණකි. එසේ වන්නේ අදාළ ප්‍රදේශයේ අවශ්‍යතා පිළිබඳව වඩාත් හොඳම අවබෝධය ඇත්තේ ප්‍රදේශයේ ජීවත් වන ප්‍රජාවට බැවිනි.

තමන්ගේ ප්‍රදේශයේ සිදුකරනු ලබන ඉදිකිරීම් සහ නඩත්තු කිරීම්වල තත්වය, ප්‍රමිතිය සහ යෝග්‍යතාවය යනාදී කරුණු සරල ක්‍රම උපයෝගී කරගෙන ප්‍රජාව විසින්ම සොයා බැලීම ප්‍රජා අධීක්ෂණය ලෙස සරලව හැඳින්විය හැකිය. උදාහරණ වශයෙන් ඉදිකිරීම් සඳහා යොදාගනු ලබන ගඩොලක ශක්තිය

මැන බැලීමට එහි වර්ණය පරීක්ෂා කිරීම, යම් උසක සිට ඝන මතුපිටක් මතට වැටෙන්නට සැලැස්විය හැකිය. මේ සඳහා න්‍යායාත්මක දැනුමක් හෝ විශේෂ උපකරණ අවශ්‍ය නොවේ.

ප්‍රජා අධීක්ෂණ ක්‍රමවේදයන් සඳහා පිළිගත් පොදු ක්‍රියාමාර්ග නොමැති අතර එය අදාළ ප්‍රජාවට සුවිශේෂී වූ ඒවා විය හැකිය. එනම් මෙහිදී යොදාගන්නා ක්‍රම ශිල්ප සහභාගීවන්නන්ගේ දැනුම, අවබෝධය අදාළ ව්‍යාපෘතියේ ස්වභාවය යනාදිය මත වෙනස්වේ.

# ප්‍රජා සහභාගිත්වයෙන් සිදුවන අධීක්ෂණයේ වැදගත්කම

මහජනතාව වෙනුවෙන් වෙන් කරන අරමුදල් උපයෝගී කරගෙන ගොඩ නගනු ලබන විවිධ වූ ඉදිකිරීම් සඳහා වැය කරන්නා වූ මුදල්, ප්‍රදේශයේ ජනතාවට උපරිම අන්දමින් සේවයක් සහ ප්‍රයෝජනවත් වන ආකාරයට වැය කිරීම සිදු වන්නේ දැයි සොයාබැලීම ඉතා වැදගත්වේ. මෙම ඉදිකිරීම්වල අවසාන ප්‍රතිලාභිකයින් ජනතාව වන හෙයින් ඔවුන්ට මේ සඳහා අයිතියක් සහ වගකීමක් ඇත. ප්‍රජා අධීක්ෂණය දිරිගැන්වීම තුළින් අදාළ ව්‍යාපෘතිය සඳහා උපයෝගී කරගනු ලබන න්‍යායාත්මක තාක්ෂණික ඥානයට අමතරව ප්‍රජාවට ඔවුන්ගේ පළපුරුද්ද සහ අත්දැකීම් මුසු කිරීමට අවස්ථාව සැලසීම මගින් ව්‍යාපෘතිය වඩාත් සාර්ථක කර ගැනීමට අවස්ථාව සැලසේ. එමෙන්ම පෞද්ගලිකව සිදුකරනු ලබන මැදිහත්වීමකට වඩා ප්‍රජාව වශයෙන් සංවිධානය වී අධීක්ෂණය කිරීමත්, ඉල්ලීම් ඉදිරිපත්කිරීමත් බලපෑම් කිරීමේදී වඩාත් කාර්යක්ෂම ප්‍රතිපල ඇති කරයි.

යම් ව්‍යාපෘතියකදී ප්‍රජාවේ අවශ්‍යතා, ප්‍රමුඛතා සහ ඔවුන්ගේ දෘෂ්ඨිකෝණය පිලිබඳව අවධානය යොමුකර කටයුතු කිරීම තුළින් අදාළ ඉදිකිරීමේදී තමන්ගේ අදහස් සැලකිල්ලට ගත් බවත් ඒ සම්බන්ධයෙන් තමන්ගේ වගකීමක් ඇති බවටත් ප්‍රජාවට හැඟීමක් ඇතිවේ. මෙමගින් අදාළ ඉදිකිරීම් ආරක්ෂා කිරීමට හා නඩත්තු කිරීමට ඔවුන් තුළ පෙළඹවීමක් ඇතිවේ.

බොහොමයක් අවස්ථාවන්හිදී පළාත් පාලන ආයතනවල සිටින මහජන නියෝජිතයින්, නිලධාරීන් කාර්ය මණ්ඩලය මහජනතාවට නිතිපතා හමුවන ඔවුන්ගේ අසල් වැසියන් හෝ ඥාතීන්වෙති. මහජනතාවගේ විදිනෙදා ජීවිතයට ඉතා සමීප ගමේ පාරවල්, කුඩා පාලම් සහ පොදු ගොඩගැනිලි ඉදිකරන්නේ මෙම ආයතනය විසිනි. මෙම ඉදිකිරීම් වලදී තම ශ්‍රමදායකත්වය ලබාදීම සහ එම වැඩ කටයුතු සිදුකරන ආකාරය පිළිබඳව වඩාත් සුහදශීලීව විමසා බැලීමෙන් මෙම ඉදිකිරීම් දිගුකල් පවත්නා ආකාරයට ඉහළ ප්‍රමිතියකින් යුතුව සිදුකර ගැනීමේ හැකියාව ඇත. ඒ පිළිබඳව සරල දැනුමක් ලබා ගැනීම තුළින් මෙම ඉදිකිරීම් වඩාත් හොඳ මට්ටමෙන් සිදුකර ගැනීමටත් එමගින් දෙපාර්ශවයටම යහපත් ප්‍රතිඵල අත්කර ගැනීමටත් හැකිවේ. මෙතුළින් ඇතිවන අනෙක්තෘ අවබෝධය භෞතික ඉදිකිරීම් සිදුකරන අතරම සුහදත්වය සහ විශ්වාසය ගොඩ නැංවීමටත් හේතුවේ.

# ශ්‍රී ලංකාවේ මාර්ග පද්ධතිය හා ඒවායේ හිමිකරුවන්

රටක සංවර්ධනයේදී එම රටේ පවත්නා යටිතල පහසුකම් අතරින් මහාමාර්ගවලට සුවිශේෂී ස්ථානයක් හිමිවේ. ශ්‍රී ලංකාවේ දැනට භාවිතාවන මාර්ග පද්ධතියේ සමස්ත දුර ප්‍රමාණය ආසන්න වශයෙන් කිලෝ මීටර් 110000 ක් පමණ වේ. මෙම මාර්ග පද්ධතිය A, B, C, D සහ E හා වර්ගීකරණය නොකළ යනුවෙන් කාණ්ඩ වලට බෙදා ඇති අතර ඒවායේ ඉදිකිරීම, නඩත්තුව මූලික වශයෙන් ආයතන තුනක් සතුව තිබේ.

මේ අනුව ජාතික මහාමාර්ග වශයෙන් සැලකෙන A හා B මාර්ග මධ්‍යම රජය යටතේ ස්ථාපිත කර ඇති මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය යටතේද,

C හා D මාර්ග පළාත් සභාව යටතේද,

E සහ වර්ගීකරණය නොකළ මාර්ග පළාත් පාලන ආයතන යටතටද පත්වී ඇත.

A, B ශ්‍රේණියේ මාර්ග කිලෝ මීටර් 11000 ක් පමණ තිබෙන අතර C සහ D කාණ්ඩයට මාර්ග කිලෝමීටර් 18000 ක් පමණ අයත් වේ. E සහ වර්ග නොකළ මාර්ග යටතට කිලෝමීටර් 80000 කට වැඩි ප්‍රමාණයක් අයත්වේ. මේ අනුව සමස්ත මාර්ග පද්ධතියෙන් අති විශාල ප්‍රමාණයක ඉදිකිරීම් සංවර්ධනය හා නඩත්තු කිරීම වගකීම ඇත්තේ මහ නගර සභා, නගරසභා සහ විශේෂයෙන්ම ප්‍රාදේශීය සභාවලටය.

# ප්‍රාදේශීය සභා මගින් ඉදිකරන සහ නඩත්තු කරන මාර්ග

ජාතික වශයෙන් වැදගත්කමක් දරන කාණ්ඩවලට අයත් මාර්ග සංවර්ධනය ඉතා වැදගත් වන අතර ප්‍රාදේශීය සභා යටතට පත්වන ග්‍රාමීය මාර්ගවලටද මේ හා සමානම වැදගත්කමක් හිමිවේ. අදාළව ශ්‍රී ලංකාවේ ජනගහනයෙන් බහුතරයක් ග්‍රාමීය ප්‍රදේශවල ජීවත් වෙති. මෙම ජනතාව ජාතික මහාමාර්ගයක් භාවිතා කරන්නේ කළුතුරකින් වන අතර ඔවුන් සිය විදිනෙදා අවශ්‍යතා සඳහා භාවිතා කරන්නේ මෙම ග්‍රාමීය මාර්ග පද්ධතියයි. මෙම මාර්ග ඔවුන් දිනකට වාර ගණනාවක් භාවිතා කරති. ඒ අනුව ජනතාවට වඩාත්ම සමීප මාර්ග පද්ධතිය ලෙස මෙම ග්‍රාමීය මාර්ග සැලකිය හැකිය.

දැනට තිබෙන සංඛ්‍යා ලේඛන අනුව ග්‍රාමීය මාර්ග කිලෝමීටර් 80000 ක් පමණ තිබෙන අතර මේවා සම්බන්ධ වගකීම් සියල්ල ප්‍රාදේශීය සභාවලට පැවරී ඇත. මීට අමතරව වාර්ෂිකව තවත් කිලෝමීටර් ගණනාවක් අලුතින් මෙම මාර්ග පද්ධතියට එකතු වේ. මෙසේ වන්නේ ජනගහනය වැඩිවීමත් සමග ඉඩම් කට්ටි කිරීම තුළිනි. මේ අනුව එක් ප්‍රාදේශීය සභා සීමාවක් තුළ අවම වශයෙන් මාර්ග කිලෝමීටර් 1 සිට 2 දක්වා ප්‍රමාණයක් අවම වශයෙන් අලුතින් එකතුවේ.

කෙසේ වෙතත් මෙම ග්‍රාමීය මාර්ග සම්බන්ධයෙන් විධිමත් සංවර්ධන සැලැස්මක් දක්නට නොලැබේ. එම නිසා මෙම මාර්ග සංවර්ධනය සඳහා ආධාර ණය ලබා ගැනීමේදී ගැටලු මතුවේ.

විධායක ප්‍රාදේශීය සභාවන් සතු මාර්ග ඉදිකිරීම සංවර්ධනය සහ නඩත්තු කිරීමට අවශ්‍ය මුදල් තාක්ෂණික හා අනෙකුත් පහසුකම් සොයා ගැනීම දුෂ්කර කාර්යක් වී තිබේ.

මෙම නිසා දැනට ඉදිකර තිබෙන මාර්ග නිසි පරිදි නඩත්තු කිරීමත් නැවත අලුතින් ඉදිකිරීමේදී ඒවායේ ඉදිකිරීම් ප්‍රමිතිය පිළිබඳව සැලකිලිමත් වීමත් ඉතා වැදගත්වේ.

ප්‍රාදේශීය සභා මගින් ඉදිවන සහ නඩත්තු කරන මාර්ග මහජනතාවට අතිශයින් වැදගත් වන්නේ සහ මෙම ඉදිකිරීම් සම්බන්ධයෙන් මහජනතාවගේ අධීක්ෂණය හා විමසිල්ලු වඩාත් තීරණාත්මක වන්නේ මෙම නිසාය.

# සංවර්ධනය කිරීම සඳහා මාර්ග තෝරාගැනීම

මාර්ග ඉදිකිරීම සම්බන්ධයෙන් විශාල වගකීමක් හා කාර්යයභාරයක් ප්‍රාදේශීය සභා වෙත පැවරුනද ඒ සඳහා අවශ්‍ය ප්‍රමාණවත් සම්පත් සහ හැකියාව බොහෝ ප්‍රාදේශීය සභා සතුව නොපවතී.

විසේම මේ සඳහා නියමිත ආකාරයෙන් සකසන ලද සංවර්ධන සැලැස්මක් සමහර ප්‍රාදේශීය සභාවලට නොමැතිවීමද ඒ වෙනුවෙන් සම්පත් ලබාගැනීමේදී බාධාවක් වී ඇත. එබැවින් මාර්ග සංවර්ධනයේදී මහජනතාවට වඩාත්ම සේවයක් සලසන්නා වූ මාර්ගවලට එනම් පළමුවෙන් සංවර්ධනය කළයුතු මාර්ග හඳුනාගැනීමේ අවශ්‍යතාවයක් ඇත.

ප්‍රාදේශීය සභාව විසින් මාර්ග සංවර්ධනය කිරීමේදී මෙම කරුණු පිළිබඳව මහජනතාව විමසිලිවත් වන්නේ නම් ඒ අනුව පෞද්ගලික හෝ වෙනත් වාසි ප්‍රයෝජන මත නොව මහජනතාවට වඩාත් සේවාවක් සැලසෙන මාර්ග සංවර්ධනය සඳහා ප්‍රමුඛතාවය ලබාදෙන්නේද යන්න තහවුරු කළ හැකිවනු ඇත.



# සංවර්ධනය සඳහා මාර්ග ප්‍රමුඛතා ගත කිරීමේදී සලකා බැලිය යුතු සාධක

## 1. මාර්ගය දෙපස පිහිටා ඇති නිවාස සංඛ්‍යාව

මෙමගින් අදහස් වන්නේ අදාළ මාර්ගය දෙපස කොපමණ සංඛ්‍යාවක් ජනතාව පදිංචිවී සිටින්නේද? එසේත් නොමැතිනම් කොපමණ ජනතාවක් තමන්ගේ නිවාස වෙත ගමන් කිරීම සඳහා මෙම මාර්ගය යොදාගනු ලබන්නේද යන්නයි.

## 2. මෙම මාර්ගයේ ලඟාවිය හැකි ආර්ථික වශයෙන් වැදගත් ස්ථාන හා සේවා ස්ථාන සංඛ්‍යාව

ආර්ථික වශයෙන් වැදගත්වන්නා වූ ස්ථාන - මෙමගින් අදහස් වන්නේ මෙම මාර්ගය ආශ්‍රිතව වෙළඳපොළවල්, කර්මාන්තශාලා හෝ පිටතෝපාය මාර්ග සම්බන්ධ ස්ථාන පිහිටා තිබේද යන්නයි. සේවා ස්ථාන ලෙසට රෝහල්, පාසල්, රජයේ ආයතන කාර්යාල වැනි පොදු සේවා සපයන ආයතන පිහිටා තිබේද යන්න අදහස් කෙරේ.

## 3. මෙම මාර්ගය ප්‍රධාන මාර්ගයන්ට දක්වන සම්බන්ධතාවය

මෙම මාර්ගය මගින් තවත් මාර්ග සම්බන්ධ කරන්නේ ද? විශේෂයෙන්ම ප්‍රධාන මාර්ගවලට ලඟාවීමට මෙම මාර්ගය උපයෝගී කර හැකිද යන්න අදහස්වේ.

මේ අනුව ඔබගේ ප්‍රාදේශීය සභාව මාර්ග සංවර්ධනයේදී පළමුව සංවර්ධනය කිරීමට තෝරාගනු ලබන්නේ ඉහත දැක්වෙන අවශ්‍යතා සපුරාලන මාර්ගද යන්න පිළිබඳව ඔබට විමසීමක් විය හැකිය. එසේ නොවන්නේ නම් අදාළ කරුණු පිළිබඳව ඔබගේ කණ්ඩායමේ අනෙකුත් අය සමඟ එක්වී සාකච්ඡා කර ප්‍රාදේශීය සභාවෙන් ඒ පිළිබඳව විමසීමක් කළ හැකිය.

# මාර්ග සකස් කිරීමේ ක්‍රමය තීරණය කිරීමේදී සැලකිල්ලට ගන්නා කරුණු

මාර්ග සැකසීමේදී සලකා බැලිය යුතු ප්‍රධාන කරුණු කිහිපයක් තිබේ. මෙම කරුණු පිළිබඳව සැලකිල්ලට නොගැනීමෙන් අදාළ මාර්ගයේ ගුණාත්මකභාවයට සහ කල්පැවැත්මට අයහපත් බලපෑමක් ඇති කරයි. මාර්ගයක් සංවර්ධනය/ඉදිකිරීම යන කාර්යයේදී පහත සඳහන් කරුණු ඉතා වැදගත්වේ.

## 1. අදාළ මාර්ගයෙහි ගමන් ගන්නා රථ වාහන සංඛ්‍යාව

මෙමගින් අදහස් වන්නේ මෙම මාර්ගයේ කොපමණ රථවාහන සංඛ්‍යාවක් දිනපතා ගමන් ගන්නවාද යන්නයි. අදාළ මාර්ගය සැලසුම් කිරීමේදී මෙහි ගමන්ගන්නා වාහන ප්‍රමාණය සහ ඒවායේ ස්වභාවය පිළිබඳව සැලකිලිමත් විය යුතුවේ.

## 2. මාර්ගය ඉදිවන ප්‍රදේශයේ වර්ෂාපතනය

මෙමගින් අදහස් වන්නේ අදාළ මාර්ගය පිහිටා තිබෙන්නේ අධික වර්ෂාවක් ලැබෙන ප්‍රදේශයකද? එසේත් නැත්නම් සාමාන්‍ය කාලගුණයක් පවත්නා ප්‍රදේශයකද යන්නයි.

## 3. මාර්ගයේ දළ බෑවුම

මෙම මාර්ගය ඉදිවන්නේ සමතල හුම් ප්‍රදේශයකද? එසේත් නැත්නම් කඳුබෑවුම් සහිත ප්‍රදේශයකද යන්න මෙමගින් අදහස් වේ.

ඉහත සඳහන් කරුණු සැලකිල්ලට ගනිමින් මෙම මාර්ග සැලසුම් සකස් කළ යුතුවේ. මෙම සැලසුමේදී අදාළ මාර්ගය සඳහා භාවිතා කිරීමට සුදුසුම ද්‍රව්‍ය මොනවාදැයි තීරණය කළ හැකිවේ.

# ග්‍රාමීය මාර්ග සැකසීමේදී භාවිතාවන විවිධ ක්‍රම සහ තාක්ෂණය

ග්‍රාමීය මාර්ග පහත සඳහන් පරිදි වෙන්කර හඳුනාගත හැකිය.

- වැලි පාර
- බොරළු ඇතුරු පාර
- තාර දැමූ පාර
- කොන්ක්‍රීට් ඇතිරු පාර
- සිමෙන්ති බ්ලොක් ඇතුරු පාර
- කාපට් ඇතිරු පාර

සාමාන්‍යයෙන් ශ්‍රී ලංකාවේ මාර්ග බොහෝමයක් නිමවා ඇත්තේ තාර යෙදූ මාර්ග ලෙසටයි. නිසි ලෙස ඉදි කිරීමෙන් සහ නිසි පරිදි නඩත්තු කරන්නේ නම් මෙම මාර්ග දිගුකලක් පවතින අතර මේ සඳහා දැරීමට සිදුවන වියදම සාපේක්ෂ වශයෙන් අඩු මට්ටමක පවතී. සමහර මාර්ගවලට බොරළු යෙදීම පමණක් ප්‍රමාණවත් වේ. එසේ නමුත් මෑතක සිට ග්‍රාමීය මාර්ග බොහෝමයක් කොන්ක්‍රීට් යොදා සකසනු දැකිය හැකිය.

මාර්ගය පිළිබඳව නිසි අධ්‍යයනයක් සිදු නොකර සියලු මාර්ග වලට කොන්ක්‍රීට් යෙදීම අධික වියදම් ක්‍රමයක් මෙන්ම සම්පත් අපතේ යාමක් ලෙස සැලකිය හැකිය. එමෙන්ම සිමෙන්ති ගල් යොදා ග්‍රාමීය මාර්ග සැකසීමද අධික වියදමක් වැයවන ක්‍රමයක් වේ.

ප්‍රදේශීය සහා වැනි මහජන මුදල් වලින් හඬක්කු වන සහ අදාළ ප්‍රදේශයේ සංවර්ධන කටයුතු සඳහා අවශ්‍ය මුදල් ප්‍රතිපාදන සොයාගැනීමේ දුෂ්කරතාවයෙන් පෙළන ආයතන තම සීමිත සම්පත් උපරිම ප්‍රයෝජනයක් ගෙන දෙන ආකාරයෙන් උපයෝගී කරගන්නවා දැයි මහජනතාවගේ විමසිල්ලටත් අධීක්ෂණයන්ටත් ලක්විය යුතුය. මේ අනුව මුලින් සඳහන් කරන ලද්දාවූ කරුණු ඇසුරෙන් විශ්ලේෂණය කර මාර්ගය සැකසීම සඳහා වඩාත්ම ගැලපෙන ද්‍රව්‍ය තෝරාගැනීම සිදුකළ යුතුය.

**යම් මාර්ගයක් සැකසීමේදී ඒ සඳහා වඩාත්ම උචිත ක්‍රමය භාවිතා කරනවාද යන්න පිලිබඳව ඔබට විමසිලිමත් විය හැකිය**

**මෙම අත්පොතේදී මූලික වශයෙන් බොරළු, තාර, කොන්ක්‍රීට් සහ සිමෙන්ති බිලොක් ඇතුළු මාර්ග පිලිබඳව අවධානය යොමු කර ඇත.**

# බොරළු යෙදූ මාර්ගයක් සැකසීම සහ එය අධීක්ෂණය

ඕනෑම මාර්ගයක් තැනීමේ පළමු පියවර වන්නේ මාර්ගය සැකසීම සඳහා වෙන් කරනු ලබන භූමිය නිවැරදි ලෙස හඳුනාගැනීම සහ නිරවුල් කරගැනීමයි. එහි දැනට තිබෙන ගස් වැල් ආදිය මුල් වලින්ම ගලවා ඉවත් කළ යුතුයි. ඉන් පසුව මාර්ගය හරහා ජලය ගලා යන ස්ථාන හා පහත් ස්ථාන හඳුනාගෙන ඒවාට සුදුසු ආකාරයට බෝක්කු හෝ පාලම් යෙදිය යුතුය. මාර්ගයට වෙන් කරන ලද භූමියේ පිහිටි වල ගොඩැලි ඉවත් කර මාර්ගය මට්ටම් කළ යුතුයි. මේ සඳහා මෝටර් ග්‍රේඩර් යන්ත්‍රයක් භාවිතා කරන්නේ නම් වඩාත් සුදුසු වේ.

මාර්ගය දෙපස ඇති කාණු කපා හොඳින් ජලය බැස යන ආකාරයට සකස් කළ යුතුයි. මාර්ගයේ මතුපිට වාහන ගමනා ගමනයට සහ දිගු කල් පැවැත්මට සුදුසු වන පරිදි සැකසීමට මාර්ගයේ මතු පිටට බොරළු තට්ටුවක් ඇතිරිය යුතුයි.

පාරේ දිග,පළල හා බොරළු තට්ටුවේ ඝනකම සලකා බලා අවශ්‍ය බොරළු ප්‍රමාණය තීරණය කළ යුතුවේ.

දැනට භාවිතයට ගනු ලබන මාර්ගයක් නම් එහි ගමනා ගමනයට බාධා ඇති නොවන පරිදි මාර්ගයේ බොරළු ගොනු කිරීම (රැස් කර තැබීම) සිදු කළ යුතුයි.

**ඔබගේ නිරීක්ෂණ සඳහා**

සැතපුම් 1 ක් දිග (කිලෝමීටර් 1.6) මාර්ගයක් පළල අඩි 10 ක් සහ ගණකම අගල් 6 ක් සිටින ලෙස බොරළු අතුරා තැලීම සඳහා බොරලු කියුබ් 659 ක් පමණ අවශ්‍ය වේ.

මේ අනුව අවශ්‍ය බොරළු ප්‍රමාණය මේ සඳහා යොදාගනු ලබන්නේදැයි ඔබට සොයාබැලිය හැකිය. මෙම ප්‍රමාණය සාමාන්‍යයෙන් ට්‍රැක්ටර් ටේලර් 879 ක් වන අතර කියුබ් 3 ධාරිතාවයක් ඇති ටීපර් 220 ක් පමණවේ.

**බොරළු ඇතිරීම සහ තැලීම**

බොරළු ඇතිරීම සඳහා මෝටර් ශ්‍රේඛරයක් භාවිතා කිරීම වඩාත් සුදුසු වන අතර ගොනුකර ඇති බොරලු හොඳින් ජලය යොදා තෙත් කර මෝටර් ශ්‍රේඛරයක් මගින් අතුරා වී සමගම ටොන් 8 - 10 ගල් රෝලකින් තැලීම සිදු කළ යුතුයි. ප්‍රමාණවත් ආකාරයට තැලීම හොඳින් සිදු කිරීමට නම් ඇතිරූ බොරලු මගින් ගල් රෝල 6 - 8 වරක් ගමන් කරවිය යුතුයි.

ඉහත සඳහන් පරිදි බොරළු අතුරා සකස් කරගත් මාර්ග බොරළු පාරවල් ලෙස හඳුන්වන අතර ග්‍රාමීය ප්‍රදේශයන්හි වැඩි වශයෙන්ම ඇත්තේ මෙවැනි මාර්ගයන්ය.

මෙම බොරළු ඇතිරූ මාර්ග ගල් අතුරා තාර දැමීම හෝ කොන්ක්‍රීට් ඇතිරීම හා සිමෙන්ති බිලොක් ගල් ඇතිරූ මාර්ග ලෙස වැඩි දියුණු කළ හැකිය.

හිසි අන්දමින් බොරළු යොදා නිමකරන ලද මාර්ගයක්



# ගල් අතුරා තාර දැමූ මාර්ග සැකසීම හා ඒවා අධීක්ෂණය

තාරයොදා සකස් කරනු ලබන පාරේ පළල අඩි 10 ක් ලෙස පවත්වා ගැනීමට නම් බොරළු පාර අඩි 16 ක් පමණ පළලට සකස් කරගත යුතුය.

ඉහත සඳහන් කර ඇති ආකාරයට බොරළු පාර සකස් කර පසුව ගල් අතුරා තාර යෙදිය හැකිය.

මේ සඳහා පළමුවෙන් අඟල් 4x4 ප්‍රමාණයේ කළු ගල් තට්ටුවක් අතුරා විය යුතු 8- 10 ගල් රෝලෙන් තලා ගත යුතුය. ඉන් පසුව අඟල් 1 1/2 කළු ගල් ස්ථර දෙකක් අතුරා හොඳින් තැලිය යුතුයි. මතුපිට සිදුරු වැසීම සඳහා අඟල් 3/4 මැටල් 10% ප්‍රමාණයක් මතුපිට අතුරා ගල් රෝලෙන් තැලිය යුතුය. මාර්ගයේ උන්දම (මැද උස්ව පවතින පර්දි) පවතින ආකාරයට නිමාව සකසා ගත යුතුය.

අඟල් 4x4 ප්‍රමාණයේ කළු ගල් තට්ටුවක් අතුරා සකස් කර ගනු ලබන උප පාදම වෙනුවට ABC (Aggregate Base Concrete) මිශ්‍රණය අවශ්‍ය සහකමට යොදා තලාගැනීමද වර්තමානයේ සිදුවේ.

ඒ මතුපිට වර්ග මීටර් 1 ක් සඳහා තාර ලීටර් 2 ක් වැටෙන සේ උණු තාර පළමු වර ආලේප කළ යුතුයි. ලීටර් 180 ක තාර බරලේ එකකින් අඩි 10 ක් පළල පාරක දිග අඩි 100 ක් පමණ තාර දැමිය හැකිය. තාර දැමූ විගසම ආලේප කළ තාර තට්ටුව වැසී යන ආකාරයට වියළි වැලි තට්ටුවක් දැමිය යුතුයි.

**ඔබගේ නිරීක්ෂණ සඳහා**

- කිලෝමීටර් 1 ක පාරක පළමු වරට තාර දැමීම සඳහා තාර බැරල් 33 පමණ අවශ්‍ය වේ.
- කිලෝමීටර් 1 ක පාරක දෙවන වර තාර ආලේප කළ යුත්තේ සති 2 - 8 අතර කාලයකදීය. මේ සඳහා තාර බැරල් 17 ක් පමණ අවශ්‍ය වේ.

පළමුවර තාර ආලේපයෙන් සති 2 - 8 අතර කාලයේදී දෙවන වර තාර ආලේප කරනු ලබයි. ඒ සඳහා වර්ග මීටර් 1 ක් සඳහා උණු තාර ලීටර් 1 වැටෙන සේ දෙවන වර තාර ආලේප කළ යුතුවේ.

මෙහිදී ලීටර් 180 ක තාර බැරල් එකකින් අඩි 10 පළල පාරක අඩි 200 ක් පමණ දෙවන වර තාර ආලේප කළ හැකිය. තාර දැමූ විගසම ආලේප කළ තාර තට්ටුව වැසී යන ආකාරයට වියළි වැලි/චිප්ස් තට්ටුවක් යෙදිය යුතුය.

තාර යෙදූ මාර්ගයේ තාර ගැට්ටේ සිට අඩි 3 ක් පමණ පළලට මාර්ගයේ දෙපසින්ම බොරළු අතුරා තැලීම සිදුකර මාර්ග උරහිස (මාර්ගයේ දෙපස) සකස් කිරීම අත්‍යවශ්‍ය වේ.

නිසි අන්දමින් තාර යොදා නිමකරන ලද මාර්ගයක්





# කොන්ක්‍රීට් යොදා මාර්ග සැකසීම සහ ඒවා අධීක්ෂණය

බොරළු අතූරා උප පාදම (පදනම) සකසා ඇති මාර්ගයක කොන්ක්‍රීට් ඇතිරීම සඳහා ප්‍රධාන වශයෙන් ක්‍රම දෙකක් භාවිතා වේ.

මේ සඳහා 1: 3: 6 අනුපාතයට සීමෙන්ති වැලි සහ ගල් (1 1/2) මිශ්‍රණයේ කොන්ක්‍රීට් භාවිතා කරන්නේ නම් කොන්ක්‍රීට් තට්ටුවේ අවම ඝනකම අගල් 6 ක් විය යුතුයි. දිග අඩි 100 ක පළල අඩි 10 අගල් 6 ක් ඝනකමට කොන්ක්‍රීට් යෙදීම සඳහා සීමෙන්ති මිටි 56 ක් අගල් 1 1/2 මැටල් කියුබ් 5 ක් සහ ගංගා වැලි කියුබ් 3 පමණ අවශ්‍ය වේ.

1: 2: 4 අගල් (3/4) මිශ්‍රණයේ කොන්ක්‍රීට් ඇතිරීම සිදුකරන්නේ නම් කොන්ක්‍රීට් තට්ටුවේ අවම ඝනකම අගල් 4 ක් විය යුතුය. දිග අඩි 100, පළල අඩි 10 අගල් 4 ඝනකමට කොන්ක්‍රීට් යෙදීම සඳහා සීමෙන්ති මිටි 60 ක්, 3/4 මැටල් කියුබ් 3.25 ක් ගංගා වැලි කියුබ් 2 ක් පමණ අවශ්‍ය වේ.

කොන්ක්‍රීට් අතූරා මාර්ග සැකසීමේදී අඩි 10-15 පරතරයට ප්‍රසාරණ මුට්ටු (කොන්ක්‍රීට් ස්ලැබ් අතර ඉඩක් තැබීම) යෙදිය යුතුයි.

විම ප්‍රසාරණ මුට්ටු අගල් 3/8 - 1/2 පරතරයට තබනු ලබන අතර ඒ අතරට තාර සහ වැලි මිශ්‍රණය පිරවිය යුතුයි.

කොන්ක්‍රීට් ගැටියේ සිට මාර්ගයේ දෙපසින්ම අඩි 3 ක් පළලට මාර්ග උරහිස සැදිය යුතුයි. මේ සඳහා බොරළු අතුරා තැලිය යුතුයි.

**ඔබගේ නිරීක්ෂණ සඳහා**

- දිග අඩි 100 පළල අඩි 10 අඟල් 4 ඝනකමට කොන්ක්‍රීට් යෙදීම සඳහා සීමෙන්නී මිටි 60 ක් පමණ අවශ්‍ය වේ
- මෙම කොන්ක්‍රීට් මිශ්‍රණය විනාඩි 45 ක් ඇතුළත භාවිතා කළ යුතුවේ.
- මෙම මිශ්‍රණය සවිවීමට දින 7 ක් පමණ ගතවේ. මෙම කාලය තුළ මාර්ගය භාවිතා කිරීම වැළැක්වීමට ඔබ කටයුතු කළ යුතුය.
- තාක්ෂණික නිලධාරීගේ අධීක්ෂණය යටතේ මෙම ඉදිකිරීම් සිදු කළ යුතුය.

හිසි අන්දමින් කොන්ක්‍රීට් යොදා නිමකරන ලද මාර්ගයක්



# සීමෙන්ති බිලොක් ඇතුරු මාර්ග

බොරලු ඇතුරා මතුපිට හොඳින් (උප පාදම) සකස් කර ඇති මාර්ගයක් සඳහා සීමෙන්ති බිලොක් ගල් ඇතිරිය හැකිය. දැනට සකස් කර ඇති උප පාදම මතට වැලි හෝ ගල්කුඩු ඇතුරා මතුපිට සකස් කරගත යුතුය. මේ සඳහා භාවිතා වන සීමෙන්ති ගල්වල අවම සම්පීඩන ශක්තිය නිව්ටන් 25 විය යුතුයි. රජයේ ප්‍රමිති ආයතනයෙන් මෙම පරීක්ෂා කර බැලීමට සිදුවේ.

පාර දෙපසින් අගල් 6x9 ප්‍රමාණයට කොන්ක්‍රීට් පටි දෙකක් යෙදිය යුතු අතර ඒ අතර සීමෙන්ති බිලොක් ක්‍රමානුකූලව ඇසිරිය යුතුය.

පාර දෙපසින් අඩි 3 ක් පළලට මාර්ග උරහිස් සකස් කළ යුතුයි. පස සෝදායන අවස්ථාවලදී කොන්ක්‍රීට් යෙදූ මාර්ග දැඩි ලෙස අඛණ්ඩවන අතර එවිට නැවත අලුත් වැඩියා කිරීමට විශාල වියදමක් දැරීමට සිදුවෙයි. නමුත් මෙම බිලොක් යොදා සැකසූ මාර්ගවල මෙම ගල් ඉවත් කර පාදම නැවත සකසා නැවත එම ගල් ඇතිරීමට හැකිවීම මෙම ක්‍රමයේ පවත්නා වාසිදායක තත්වයක් ලෙස සැලකිය හැකිය.

එමෙන්ම මේ ආකාරයට යොදාගන්නා ගල්වල තත්ත්වය නියම ප්‍රමිතියකින් පැවතීමද තවත් වාසිදායක තත්ත්වයක් ලෙස සැලකිය හැකිය.

## **ඔබගේ නිරීක්ෂණ සඳහා**

මේ සඳහා යොදාගන්නා සිමෙන්ති බිලොක් ගල්වල මතුපිට හොඳ නිමාවක් තිබෙනවාදැයි බලන්න

කොන්ක්‍රීට් බිලොක් යොදා  
සකසන ලද මාර්ගය



# මාර්ගය හා සම්බන්ධ වෙනත් ඉදිකිරීම්

මාර්ග සම්බන්ධ වෙනත් ඉදිකිරීම් ලෙසට පැති බැම්ම, රැඳවුම් ගල් සහ බෝක්කු සැලකිය හැකිය. මේවා රැක ගැනීම මගින් මාර්ගය මෙන්ම එම මාර්ගය භාවිතා කරන්නන්ගේ ආරක්ෂාවද සහතික වේ.

ඉහත සඳහන් වන්නේ ග්‍රාමීය මාර්ග නිසි පරිදි ඉදිකිරීමේදී අනුගමනය කළ යුතු මූලික කරුණුය.

ඔබගේ ග්‍රාමීය මාර්ගය ඉදි කිරීමේදී ඉහත මූලික කරුණු ප්‍රමිති අනුව ඉදි කිරීම් සිදු වන්නේ දැයි සොයා බැලිය හැකිය.

## **ප්‍රමිතීන්ට අනුකූල නොවන අවස්ථාවන්හිදී ගත හැකි ක්‍රියා මාර්ග**

මෙම සෑම ඉදිකිරීමකටම අදාළ ඇස්තමේන්තුවක් සහ පිරිවිතර ලැයිස්තුවක් පවතී. මෙම තොරතුරු ප්‍රාදේශීය සභාවෙන් ලබාගත හැකිය. මෙයට අමතරව ඉදිකිරීම් සම්බන්ධ ඉංජිනේරුවන්ට, පළාත් පාලන කොමසාරිස්තුමාට, පළාත් විගණන නිලධාරීන්ට ලිඛිතව පැමිණිලි ඉදිරිපත් කිරීම සිදු කිරීම කළ හැකිය.

නිසි ප්‍රමිතියේ නොමැතිනම් අවසාන ගෙවීම නොකර සිටීමට ප්‍රාදේශීය සභාවට බලකිරීමට පුලුවන.

# මාර්ග අඛණ්ඩතාව වලක්වා ගැනීමට කළ හැකිදේ

මාර්ග අඛණ්ඩතාව විය හැකි ක්‍රම අතරින් ප්‍රධාන එකක් වන්නේ මාර්ගය මතුපිට පලය රැඳීම සහ මාර්ගය හරහා පලය ගලා යාමයි. මෙම තත්ත්වය බොහෝ විට ඇති වන්නේ මාර්ගය දෙපස කාණු අවහිරවීමත් මාර්ගය අවට පදිංචිකරුවන් විසින් වීවා අවහිර කිරීමත් නිසාය.

ඔබගේ නිවස අසල ඇති මෙම මාර්ග නඩත්තු කිරීම සඳහා ඔබට ක්‍රියාකළ හැකිය. මාර්ගයේ දෙපස ඇති කාණු වලට පස් සහ වෙනත් අපද්‍රව්‍ය නොදැමීම සහ විවැනි අපද්‍රව්‍ය ඉවත් කිරීම පහසුවෙන් ඔබටම කළ හැකිය. පාරට හැමි ඇති අතු කපා ඉවත් කිරීම, මාර්ගයේ රැඳී ඇති පලය ඉවත්ව යන ලෙස සැකසීම මගින් ඔබේ ජීවිතයට ඉතා සමීප මෙම මාර්ග රැක ගත හැකිය. එමෙන්ම මාර්ගයට හානි වන අයුරින් කටයුතු කරන අවස්ථා දුටුවිට වීවාට වරෙහි වීමට ඔබට අයිතියක් ඇත.

එමෙන්ම නියමිත බර සීමාවන්ට වඩා වැඩියෙන් බර පටවාගෙන යන වාහන පිළිබඳව බලධාරීන්ට දැනුම්දීම විවැනි අවස්ථාවලදී සාමූහිකව එක්ව විරෝධය දැක්වීම ආදී ක්‍රියාමාර්ග මගින් මෙම මාර්ග රැක ගැනීමට ඔබටත් දායකවිය හැකිය.

# ජනතාවට මාර්ග ඉදිකිරීමේදී සම්බන්ධ වියහැකි අවස්ථා

මාර්ගයක් ඉදිකිරීමට සැලසුම් කරන අවස්ථාවේ සිට විය ඉදිකරන හා නඩත්තු කරන ආදී සියලුම අවස්ථාවන්හි දී ජනතාවට ඒ හා සම්බන්ධවීමේ හැකියාවක් සහ වගකීමක් පවතී. විශේෂයෙන්ම තමන් විසින් නිරන්තරයෙන් භාවිතා කරන ගමේ පාර පිළිබඳව ඕනෑම කෙනෙකුගේ විශේෂ බැඳීමක් තිබේ. මෙම නිසා ප්‍රදේශීය සහා මෙම ජනතා සහයෝගය දිරි ගැන්විය යුතු අතර ජනතාව තමන්ගේ පූර්ණ සහය ලබාදිය යුතුවේ.

මාර්ග ඉදිකිරීමට ප්‍රජා දායකත්වය ලබා ගැනීම මගින් මාර්ග ඉදිකිරීමේ ගුණාත්මකභාවය වැඩිකිරීමටත් වියදම් අවම කරලීම තුළින් වැඩි මාර්ග කිලෝමීටර් ප්‍රමාණයක් ඉදිකිරීමටත් අවස්ථාව ලැබෙන ඇත. මීට අමතරව මාර්ගය ඉදිකිරීමට දායකවීම තුළින් ජනතාවට “මෙම පාර අපේ සහ විය රැකගතයුතුයි” යන හැඟීම ඇතිවේ.

# පොදු ගොඩනැගිලි ඉදිකිරීම් අධීක්ෂණය

ප්‍රදේශීය සහ මගින් විවිධ වූ ගොඩනැගිලි ඉදි කිරීම් සිදුකරයි. එම විවිධ වූ ඉදිකිරීම් සඳහා යොදාගන්නා ද්‍රව්‍ය සහ ඒවායේ මිශ්‍රණ අනුපාතයන් අදාළ ඉදිකිරීම් අනුව වෙනස් වෙයි. එම නිසා මෙහිදී යොදාගන්නා ගොඩනැගිලි ද්‍රව්‍ය හා මිශ්‍රණ අනුපාතයන් නිශ්චිතව පැවසීමට අපහසුය. එමනිසා මෙහිදී අදහස් දක්වා තිබෙන්නේ ඉදිකිරීම් සඳහා යොදාගනු ලබන ද්‍රව්‍ය සහ ඉදිකිරීම් සම්බන්ධයෙන් කළ හැකි නිරීක්ෂණ පිළිබඳවය.

ප්‍රාදේශීය මට්ටමින් පොදු ගොඩනැගිලි ඉදිකිරීමේදී එම ප්‍රදේශයෙන් සපයාගත හැකි ඉදිකිරීම් ද්‍රව්‍ය භාවිතා කිරීම වඩාත් සුදුසුය. ප්‍රාදේශීය සහ මගින් ඉදි කරනු ලබන්නේ පොදු මහජනතාව සඳහා වන ගොඩනැගිලි බැවින් ඒවා ඉදිකිරීමේදී මහජනතාවගේ අධීක්ෂණය ඉතාමත් වැදගත්ය.

ඉදිකිරීම් සඳහා යොදාගන්නා ද්‍රව්‍ය හා ඒවායේ පැවැතිය යුතු ගුණාත්මක තත්වයන් පිළිබඳව හොඳ අවබෝධයක් ඇතිකරගැනීම මගින් ඉදිකිරීම් සඳහා ගුණාත්මක තත්වයන්ගෙන් යුත් ද්‍රව්‍ය භාවිතා වන්නේ දැයි ඔබට පරීක්ෂා කර බැලිය හැකිය.

## කළමනාකරණය

ඉදිකිරීම් සඳහා යොදාගත යුත්තේ වෙඩි දමා කඩාගත් නියමිත ප්‍රමාණයේ කළමනාකරණය ය. රසායනික ද්‍රව්‍ය යොදා හෝ ගිනි දමා කඩාගත් කළමනාකරණය ඉදිකිරීම් සඳහා යොදා ගැනීම සුදුසු නොවේ.



අගල් 6 x 9 කළුගල්, 1 1/2 ප්‍රමාණයේ මැටල්, අගල් 3/4 ප්‍රමාණයේ මැටල් ආදී වශයෙන් වූ විවිධ ප්‍රමාණයේ කළුගල් ඉදිකිරීම් සඳහා යොදාගනු ලබන අතර ඒවා සම්මත ප්‍රමාණයේ විය යුතුය.

සම්මත ප්‍රමාණයට වඩා විශාල ගල් භාවිතා කිරීම සුදුසු නැත. ගල් මතුපිට තාර ඔයිල් (ලිහිසි තෙල්) ආදිය තැවරී නොතිබිය යුතුය. දිරපත්වී ඇති ගල් භාවිතා නොකළ යුතුය.

**ගුණාත්මකභාවයෙන් ඉහල කළුගල් හඳුනා ගන්නේ කෙසේද?**

ඉදිකිරීමට යොදාගන්නා කළුගල් ඒකාකාර පැහැයකින් යුක්ත විය යුතුය. දුඹුරු සහ රතට හුරු පැහැයකින් යුක්ත නම් ඒවා ඉදි කිරීම් සඳහා සුදුසු නොවේ. විමෝච් ප්‍රමාණයට සරිලන බරකින් යුක්ත ඒවා වඩාත් ශක්තිමත්ය. ජලයේ දැමූ විට අඩු ජල ප්‍රමාණයක් අවශෝෂණය කරගන්නා ගල් වඩාත් ශක්තිමත්ය.

කළුගල්වල ශක්තිමත්භාවය පරීක්ෂා කිරීම ක්‍රම දෙකකින් කළ හැකිය. මෙම ගලකට මිටියකින් තට්ටු කළ විට පැහැදිලි නාදයක් නැගිය යුතුය. පැලීම්, බිඳීම් සහ මෘදු මැටි සහිත බවින් යුක්ත කළුගල් ඉදි කිරීම් සඳහා සුදුසු නොවේ.

**ගඩොල්**

- ගඩොල් හොඳින් පිළිස්සුණු ඒවා විය යුතුය
- 8 3/4 X 4 1/2 X 2 3/4 ප්‍රමාණයේ ගඩොල් විය යුතුය
- ගඩොල්වල මුහුණත්, දාර තියුණුව තිබිය යුතුය
- පුපුරා හෝ පලුදවූ ගඩොල් භාවිතා නොකළ යුතුය
- ගඩොල් බැඳීමේදී හොඳින් ජලයේ පොඟවා භාවිතා කළ යුතුය

**ඔබගේ නිරීක්ෂණ සඳහා**

ගඩොල් හොඳ තත්වයේ පවතින්නේදැයි පරීක්ෂා කරන්නේ කෙසේද ?

- ගඩොලක් කඩා බැලීමේදී ඇතුළත මුහුණත ඒකාකාර වර්ණයක් පවතිනවාදැයි බලන්න
- ගඩොලකින් ගඩොලකට තට්ටු කිරීමේදී පැහැදිලි හඩක් නැගෙනවාදැයි පරීක්ෂා කරන්න
- ගඩොලක් අඩි 5 ක් උසක සිට වියළි මතුපිටකට අත හැරීමේදී නොකැඩී පැවතිය යුතුයි

**ගංගා වැලි**

- කුණුරොඩු වලින් තොර වැලි විය යුතුයි.
- මැටි මිශ්‍ර නොවිය යුතුයි.
- අවම දුටු ප්‍රමාණයක් හා විශාල කැට රහිත වැලි විය යුතුයි.
- වියළි තත්වයෙන් පැවැතිය යුතුයි.

**ඔබගේ නිරීක්ෂණ සඳහා**

වැලිවල තත්වය පරීක්ෂා කිරීමට වැලි මිටක් අතට ගෙන අත හැරීමේදී විසිරී බිමට වැටිය යුතුයි අතේ දුටු හෝ මඩ නොතැවරිය යුතුයි

**සීමෙන්ති**

- වෙළඳපොලෙන් ලබාගන්නා සීමෙන්ති කැට රහිත විය යුතුය
- තෙතමනය හෝ ගල්වී ඇති සීමෙන්ති භාවිතා නොකළ යුතුය
- සීමෙන්ති තෙතමනයට හා වාතයට නිරාවරණය නොවන සේ ගබඩා කළ යුතුය

**ඔබගේ නිරීක්ෂණ සඳහා**

සීමෙන්ති ජලය සමග මිශ්‍ර කිරීමෙන් පසුව විනාඩි 45 ක් ඇතුළත භාවිතා කළ යුතුයි. මිශ්‍රකර ඉතිරි වූ සීමෙන්ති හැවත වැලි සමග මිශ්‍රකර තබා පසුව භාවිතා කළ නොහැක.

# ගොඩනැගිලි ඉදිකිරීමේදී දැනගත යුතු කරුණු

## කළුගල් බැම්ම

- ඇස්තමේන්තුවල දැක්වා ඇති පරිදි මිශ්‍රණ අනුපාතයන් භාවිතා කළ යුතුයි
- ගලින් ගලට බදාම යොදා බැම් බැඳීම සිදු කළ යුතුයි
- බැම්ම ඇතුළත හා පිටත බෙහ සහ කුහර නොතිබිය යුතුයි
- කුස්තූර එක පෙළට සිරස්ව නොසිටන ආකාරයට බැම්ම බැඳීම සිදු කළ යුතුයි
- බැම්බ බැඳීමේදී නූලට හා ලඹයට අනුව බැඳීම සිදු කළ යුතුයි

## ඉංජිනේරු ගඩොල් බැම්ම

- ඇස්තමේන්තුවල දැක්වෙන ආකාරයට මිශ්‍රණ අනුපාතයන් භාවිතා කළ යුතුයි
- ගඩොල් වර් බැඳීමේදී ඒවා එකින් එකට සමාන්තර විය යුතුයි. නූලට හා ලඹයට අනුව බැඳීම සිදු කළ යුතුයි
- සිරස් කුස්තූර මාරුවන ලෙසට බැම්ම බැඳීම සිදු කළ යුතුයි.
- බැම්මේ ඒකාකාර සහකම පවත්වාගෙන යාම සඳහා වස්පාරුව අභිවාර්යයෙන් යෙදිය යුතුයි
- දිනකට බැඳිය හැකි උපරිම උස අඩි 4 කි

**කොන්ක්‍රීට් උපයෝගී කරගන්නා ඉදිකිරීම්**

- ඇස්තමේන්තුවල දැක්වෙන ආකාරයට මිශ්‍රණ අනුපාතයන් භාවිතා කළ යුතුය
- කොන්ක්‍රීට් මිශ්‍රණය විනාඩි 45 ක් ඇතුළත භාවිතා කළ යුතුය
- සම්මත ප්‍රමාණය ඉක්මවා ජලය භාවිතා නොකළ යුතුයි
- කොන්ක්‍රීට් යොදා දින 14 කාලයක් නොකඩවා ජලය යොදා පදම් කළ යුතුය
- ෂටරින් යෙදීමේදී අවශ්‍ය අවසාන නිමාව පිළිබඳව සැලකිලිමත් විය යුතුය
- වැරගැන්වීමේදී (කම්බි යෙදීමේදී) කොන්ක්‍රීට් වැස්ම නියමිත පරිදි පවත්වාගත යුතුය

**පොදුවේ ගත් කළ ගොඩනැගිලි ඉදිකිරීමේදී පළපුරුදු ශ්‍රමිකයින් යොදවාගැනීමෙන් සතුටුදායක නිමාවක් ලබාගත හැකිය.**

කෙසේ වෙතත් මෙම ඕනෑම ඉදිකිරීමක් සඳහා සැකසූ ඇස්තමේන්තුවක් තිබේ. මෙම ඇස්තමේන්තුව ඔබට පරීක්ෂා කර බැලිය හැකිය. ඒ සඳහා ඔබට පළාත් පාලන ආයතනයේ ලේකම්වරයා ගෙන් ඉල්ලීමක් කළ හැකිය.



# ප්‍රාදේශීය සහා මගින් සිදුකරන ඉදිකිරීම් අධීක්ෂණයට මගපෙන්වීමක්

## ට්‍රාන්ස්පේරන්සි ඉන්ටනැෂනල් ශ්‍රී ලංකා

ට්‍රාන්ස්පේරන්සි ඉන්ටනැෂනල් ශ්‍රී ලංකා යනු දූෂණය මැඩලීම මූලික අරමුණ කරගනිමින් ක්‍රියාත්මක වන ප්‍රමුඛතම ජාත්‍යන්තර සංවිධානයක් වන ට්‍රාන්ස්පේරන්සි ඉන්ටනැෂනල් ශ්‍රී ලංකාය හියෝපිතායතනයයි. ලොවපුරා රටවල් රැසක ශාඛා සියයකට අධික ප්‍රමාණයක් පිහිටුවා ඇති ට්‍රාන්ස්පේරන්සි ඉන්ටනැෂනල් ජාලය විනිවිදභාවය, වගවීම හා යහපාලන ප්‍රතිපත්තීන් ප්‍රවර්ධනය පිණිස කැපවී සිටී. ට්‍රාන්ස්පේරන්සි ඉන්ටනැෂනල් ශ්‍රී ලංකා ආයතනය 2002 වසරේ සිට ශ්‍රී ලංකාව සුපිළිපත් දේශයක් බවට පත්කිරීම අරමුණ ඇතිව ස්වාධීනව සිය කටයුතු ක්‍රියාත්මක කරයි.

Transparency International Sri Lanka  
6, 37th Lane, Queen's Road, Colombo 3  
Phone: 011 4369781 - 3  
Fax: 011 2506419  
Email: [tisl@tisrilanka.org](mailto:tisl@tisrilanka.org)  
Web: [www.tisrilanka.org](http://www.tisrilanka.org)

ISBN: 978-955-1281-55-7