

2023 දෙසැම්බර් 06  
2023 திசெம்பர் 06  
06 December 2023



NAOSL

වාර්තාවේ අංකය : එස්පීආර්/2023/05  
அறிக்கை இல. : எஸ்பீஆர்/2023/05  
Report No : SPR/2023/05

ශ්‍රී ලංකාවේ දුම්රිය හරස් මාර්ග සඳහා ආරක්ෂණ පද්ධති ස්ථාපනය කිරීම  
සම්බන්ධයෙන් වූ විශේෂ විගණන වාර්තාව

இலங்கையில் புகையிரதக் கடவைகளுக்கான பாதுகாப்புக் கட்டமைப்பினைத்  
தாபித்தல் தொடர்பான விசேட கணக்காய்வு அறிக்கை.

Special Audit Report on Installation of Safety Systems for Railway Level  
Crossings in Sri Lanka

ජාතික විගණන කාර්යාලය  
தேசிய கணக்காய்வு அலுவலகம்  
NATIONAL AUDIT OFFICE





## පටුන

අනු අංකය	විස්තරය	පිටුව
	විධායක සාරාංශය	1
01	වාර්තාවේ පසුබිම හා ස්වභාවය	3
02	අනුගමනය කරන ලද ක්‍රමවේදයන්	3
03	විෂය පථය	4
04	විෂය පථයේ සීමාවීම	4
05	ක්‍රියාවලිය	
5.1	ශ්‍රී ලංකාවේ දුම්රිය ප්‍රවාහන සේවය	5
5.2	දුම්රිය හරස් මාර්ග පද්ධති පිළිබඳ හැඳින්වීම	7
5.3	දුම්රිය හරස් මාර්ගයන්හි ආරක්ෂාව සැලසීම	9
5.4	දුම්රිය හරස් මාර්ග සඳහා ආරක්ෂණ විධික්‍රම භාවිතා කිරීම	12
5.5	මාර්ග ආරක්ෂණ පද්ධති ස්ථාපනය කිරීම සඳහා දෙපාර්තමේන්තුව විසින් සිදුකරන ලද ප්‍රසම්පාදනය - 2013	18
5.6	ප්‍රසම්පාදිත සිනු හා විදුලි පද්ධතීන්හි ක්‍රියාකාරීත්වය පරීක්ෂා කිරීම	25
5.7	දුම්රිය හරස් මාර්ගවල සිදු වූ අනතුරු සඳහා වියදම් දැරීම	26
06	නිරීක්ෂණ	27
07	නිර්දේශ	33
	දෙමළ පරිවර්ථනය	37-75
	ඉංග්‍රීසි පරිවර්ථනය	77-111
	ඇමුණුම්	113-188

## உள்ளடக்கம்

இலக்கம்	விபரம்	பக்கம்
	சிங்கள அறிக்கை	1-35
	நிறைவேற்றுப் பொழிப்புரை	37
01	அறிக்கையை வெளியிடும் பின்புலம் மற்றும் தன்மை	39
02	அறிக்கையினை தயாரிக்கும் போது பின்பற்றப்பட்ட நடைமுறைகள்	40
03	விடயப் பரப்பு	40
04	விடயப்பரப்பு மட்டுப்படுத்தப்படல	40
05	செயன்முறை	
5.1	இலங்கை புகையிரத போக்குவரத்து சேவை.	41
5.2	புகையிரதக் கடவைக் கட்டமைப்பு தொடர்பான அறிமுகம்.	43
5.3	புகையிரதக் கடவைகளில் பாதுகாப்பு ஏற்பாடு	45
5.4	கடவைகளுக்கான பாதுகாப்பு வழிமுறைகளைப் பயன்படுத்துதல்.	48
5.5	வீதிப் பாதுகாப்பு கட்டமைப்பினை தாபிப்பதற்காகத் திணைக்களத்தினால் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ள கொள்முதல்கள் - 2013	55
5.6	கொள்முதல் செய்யப்பட்ட மணி மற்றும் மின் கட்டமைப்பின் செயல்பாட்டினைப் பரீட்சிப்பு செய்தல்.	63
5.7	புகையிரதக் கடவைகளில் இடம் பெற்ற விபத்துக்களுக்கான செலவினை ஏற்றல்.	64
06	அவதானிப்புகள்	67
07	பரிந்துரைகள்	73
	ஆங்கில மொழிபெயர்ப்பு	77-111
	இணைப்பு	113-188



## Table Of Content

Serial No	Description	Page
	Sinhala Report	1- 35
	Tamil Report	37-75
	Executive Summary	77
01	Background and nature of the report	79
02	Methodologies Adopted	79
03	Scope of Audit	80
04	Limitation of Scope	80
05	Process	
5.1	Railway Transport Service in Sri Lanka.	81
5.2	Introduction to Level Crossing Systems.	83
5.3	Provide Protection of Railway Level Crossings.	84
5.4	Use of safety measures for Railway Level Crossings.	88
5.5	Procurement made by the Department for Installation of Road Safety Systems – 2013	94
5.6	Functionality testing of procured bells and light systems.	101
5.7	Bare expenses on accidents at Railway Level Crossings	102
06	Observations	103
07	Recommendation	109
	Annexures	113-188



# ශ්‍රී ලංකාවේ දුම්රිය හරස් මාර්ග සඳහා ආරක්ෂණ පද්ධති ස්ථාපනය කිරීම සම්බන්ධයෙන් වූ විශේෂ විගණන වාර්තාව

## විධායක සාරාංශය

දුම්රිය මාර්ගයක් මෝටර් රථ, පදික හෝ බයිසිකල් මාර්ගයක එකම මට්ටමේ ඡේදනය වන ස්ථානය හරස් මාර්ගයක් ලෙස හැඳින්වේ. දුම්රිය මාර්ගයක් වාහන ගමනාගමනය කරන මහා මාර්ගයක් හරහා අහිතවයෙන් ඉදිකිරීමේදී දුම්රිය ගමනාගමනය ඇරඹීමට පෙර මාර්ගය පරිහරණය කරනු ලබන ජනතාවගේ හා වාහනකරුවන්ගේ ආරක්ෂාව සඳහා දුම්රිය මාර්ගය හරහා ගේට්ටු යොදා ආරක්ෂා කිරීම දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරීගේ වගකීමක් බව 1902 අංක 09 දරන ලංකා දුම්රිය ආඥා පනතේ 32 වගන්තියෙහි දක්වා ඇත. එසේ වුවද 2022 මාර්තු 11 දිනට පවත්නා දත්ත අනුව දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ වගකීමට යටත්වන දුම්රිය හරස් මාර්ග 1,362 කින් ස්ථාපනය කර ඇති කුමන හෝ ආරක්ෂණ පද්ධති ගණන 855 ක් වන අතර හරස් මාර්ග නොමැති හා පවත්නා දුම්රිය ගේට්ටුවල පවත්නා අනාරක්ෂිත බව හේතුවෙන් 2000 – 2022 කාලපරිච්ඡේදය තුළදී පුද්ගලයින් පුද්ගලයින් 298 ක් මියගොස් පුද්ගලයින් පුද්ගලයින් 1,054 කට තුවාල සිදු වී තිබුණි.

2013 වර්ෂය වන විට ආරක්ෂා නොකළ දුම්රිය හරස් මාර්ග 533 කින් දුම්රිය හරස් මාර්ග 200 ක් සඳහා සිනු සහ විදුලි පද්ධති 200 ක් ස්ථාපනය කිරීම සඳහා 2013 වර්ෂයේ ප්‍රසම්පාදන කටයුතු ආරම්භ කර තිබුණි. එම ප්‍රසම්පාදන කාර්යයට ද්විත්ව දුම්රිය මාර්ගයේ හරස් මාර්ග 25 ක් හා තනි මාර්ගයේ හරස් මාර්ග 175 ක් සඳහා දුම්රිය හරස් මාර්ග ආරක්ෂණ පද්ධති ස්ථාපිත කිරීම, අත්හදා බැලීම හා භාරදීම අයත් විය. ඒ අනුව අදාළ ප්‍රසම්පාදනය **Consortium Consisting of M/S. N – Able (pvt) Ltd** සමාගම සමඟ ඒකාබද්ධ වූ **Uni Consultancy Services - University of Moratuwa** වෙත ප්‍රදානය කර තිබුණු අතර **Uni Consultancy Services - University of Moratuwa** සමාගම මොරටුව විශ්වවිද්‍යාලයට අනුබද්ධ ආයතනයක් බැවින් SLS සහතිකය නොමැතිව ප්‍රසම්පාදනය පිරිනැමීමට තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටුව නිර්දේශ කර තිබුණු නමුත් එම ආයතනය මොරටුව විශ්වවිද්‍යාලයේ අනුබද්ධ ආයතනයක් නොවන බව උපකුලපති විසින් විගණනයට දන්වා තිබුණි.

ස්ථාපනය කරන ලද සිනු හා විදුලි පද්ධති 200 න් 2023 ජූනි 20 දින වන විට පද්ධති 50 ක් අක්‍රියව පැවති බව විගණනයට නිරීක්ෂණය වූ අතර ඒ වෙනුවෙන් දරන ලද රු. මිලියන 242.13 ක මුදල අනාර්ථික වී ඇති අතර එමගින් අපේක්ෂිත කාර්යය ද ඉටුකර ගැනීමට නොහැකි වී ඇති බව නිරීක්ෂණය විය.

තවද දැනට ක්‍රියාත්මක වන දුම්රිය ආඥා පනත වර්ෂ 120 ක් පමණ පැරණි වන අතර එහි පවත්නා දණ්ඩන නියම කිරීම් වර්තමාන රුපියලේ අගය හා සසඳන විට ප්‍රමාණවත් නොවීම හේතුවෙන් අදාළ තැනැත්තන් වරදකට යොමු නොවීමකට එමගින් පෙළඹවීමක් ඇති නොවන බවත්, දුම්රිය හරස් මාර්ග මුළුමනින්ම ආවරණය වන පරිදි මාර්ග ආරක්ෂණ පද්ධති ඉදිකිරීම සඳහා විද්‍යාත්මක සැලැස්මක්

සකස් කර නොතිබුණු අතර ප්‍රාදේශීය ලේකම් කාර්යාල, පළාත් සභා හා පළාත් පාලන ආයතන සමඟ දුම්රිය හරස් මාර්ග ඉදිකිරීම හා ඒ සඳහා මාර්ග ආරක්ෂණ පද්ධති ස්ථාපනය කිරීම අරභයා ඒකාබද්ධ සැලසුම් හා විධික්‍රම ක්‍රියාවට නඟා නොතිබුණු බවත් විගණනයට නිරීක්ෂණය විය.

දැනට ක්‍රියාත්මක වන වර්ෂ 120 ක් පමණ පැරණි 1902 අංක 09 දරන ලංකා දුම්රිය ආඥා පනතෙහි නීතිරීති රෙගුලාසි, දණ්ඩනයන් හා නිලනාමයන් ඇතුළු පනතෙහි වගන්ති වර්තමානයට සුදුසු පරිදි කඩිනමින් සංශෝධනය කර කාර්යක්ෂම පරිපාලනයට උපයෝගී කරගත හැකි පරිදි පනත බලගැන්වීම කටයුතු කිරීමත්, දුම්රිය හරස් මාර්ගයන්හි ආරක්ෂාව නිසි පරිදි යෙදවීමට අවශ්‍ය පියවර ගැනීමත්, ඉහළ පිරිවැයක් දරා ස්ථාපිත කරන ලද ආරක්ෂිත පද්ධතීන් නිසි පරිදි නඩත්තු කරමින් සිදු වන අනතුරු වලක්වා ගැනීමට ගතහැකි සෑම පියවරක්ම ගැනීමත්, ශ්‍රී ලංකාව තුළ දුම්රිය හරස් මාර්ග කොපමණ ප්‍රමාණයක් තිබේද යන්න පිළිබඳ නිවැරදි අධ්‍යයනයක් සිදු කර යාවත්කාලීන දත්ත පද්ධතියක් පවත්වා ගැනීමට කටයුතු කිරීමත්, අනාරක්ෂිත දුම්රිය හරස් මාර්ග අනතුරුවලින් මියගිය හා තුවාල ලැබූ පුද්ගලයින්ට සහ දේපළවලට වන්දි ලබා දීමේ විධිමත් වැඩපිළිවෙලක් ක්‍රියාත්මක කිරීමට අවශ්‍ය පියවර ගැනීම ඇතුළුව දුම්රිය හරස් මාර්ගයන්ගේ සිදු වන හදිසි අනතුරු අවම කර ගනිමින් කාර්යක්ෂම දුම්රිය ප්‍රවාහන සේවයක් පවත්වා ගැනීම සඳහා නිර්දේශ ද මෙම වාර්තාවෙන් ලබා දීමට කටයුතු කර ඇත.

**01. වාර්තාවේ පසුබිම හා ස්වභාවය.**

1864 වර්ෂයේදී බ්‍රිතාන්‍ය ජාතිකයින් විසින් ශ්‍රී ලංකාවට දුම්රිය ප්‍රවාහනය හඳුන්වා දුන් කාලපරිච්ඡේදයේ සිට වර්තමානය දක්වාම දුම්රිය හරස් මාර්ගයන් සඳහා නිශ්චිත ආරක්ෂිත ක්‍රමවේදයක් නොතිබීම හේතුවෙන් විවිධ පාර්ශවයන්ට ගැටළු සඳහා මුහුණ දීමට සිදු වී ඇති බව විගණනයට නිරීක්ෂණය විය. 2000 – 2022 අතර කාලපරිච්ඡේදය පරීක්ෂා කරන විට දුම්රිය හරස් මාර්ග සඳහා ආරක්ෂණ පද්ධති නිසි පරිදි ස්ථාපනය නොකිරීමත්, නඩත්තු නොකිරීමත් හේතුවෙන් දුම්රිය හරස් මාර්ග වලදී අනතුරට ලක්වීම හේතුවෙන් පුද්ගලයින් මියයන බවත්, නිරන්තරයෙන් පුද්ගලයින් තුවාල ලබන බවත් නිරීක්ෂණය විය.

මගී ජනතාවට කාර්යක්ෂම, ඵලදායී හා ආරක්ෂිත දුම්රිය ප්‍රවාහන සේවාවක් ලබාදීමට නම් ඒ සඳහා විධිමත් පරිදි ස්ථාපිත දුම්රිය ප්‍රවාහන සේවයක් අවශ්‍ය වේ. නමුත් විද්‍යාත්මක ක්‍රමවේදයකට අනුව දුම්රිය හරස් මාර්ග ආරක්ෂණ පද්ධති ස්ථාපනය නොකිරීමෙන් සිදුවන අනතුරු හේතුවෙන් දුම්රිය දේපලට හානිවීම, දුම්රිය ධාවනය ප්‍රමාදවීම, ජීවිත හා දේපළ හානිවීම නිරන්තරයෙන් සිදුවෙමින් පවතී. ඒ අනුව මෙම තත්ත්වයන් රටේ ආර්ථික, සාමාජීය හා මානුෂීය ආදී විවිධ අංශයන්ට සිදු කරනු ලබන අහිතකර බලපෑම තුළින් රටේ ජන ජීවිතයට හා යහපැවැත්මට හානිකර තත්ත්වයක් උදා වී ඇත. එලෙස සිදු වන බලපෑම අවම කිරීම සඳහා දුම්රිය මාර්ග ආරක්ෂණ පද්ධති විද්‍යානුකූලව සැලසුම් කිරීමේ වැදගත්කම වගකිව යුතු පාර්ශවයන්ට පෙන්වා දෙමින් සහ දැනට පවත්නා ආරක්ෂණ පද්ධති විධිමත් කිරීම පිළිබඳව අවධානය යොමුකරවීම සඳහා 2018 අංක 19 දරණ ජාතික විගණන පනතෙහි 13 වන වගන්තිය ප්‍රකාරව මා වෙත ලැබී ඇති බලතල මත මෙම විශේෂ වාර්තාව නිකුත් කරන ලදී.

**02. අනුගමනය කරන ලද ක්‍රමවේදයන්**

පහත සඳහන් ක්‍රමවේදයන් අනුගමනය කරන ලදී.

- (i) මාර්ග ආරක්ෂණ පද්ධති ස්ථාපනය කිරීම සම්බන්ධව අදාළ ප්‍රතිපත්තිමය තීරණ, සැසි පත්‍රිකා, අණ පනත්, චක්‍රලේඛ හා වෙනත් ලියවිලි අධ්‍යයනය කිරීම.
- (ii) මාර්ග ආරක්ෂණ පද්ධති පදනම් කරගත් දේශීය හා ජාත්‍යන්තර දත්ත අධ්‍යයනය හා විශ්ලේෂණය කිරීම.
- (iii) අදාළ පරිපාලනමය ක්‍රියාවලිය සම්බන්ධව අනුගමනය කර ඇති වැඩපිළිවෙල සම්බන්ධ නිලධාරීන්ගෙන් හා ආයතනවලින් අවශ්‍ය පැහැදිලි කිරීම් හා ප්‍රකාශ ලබා ගැනීම.

- (iv) මාර්ග ආරක්ෂණ පද්ධති ස්ථාපනය කිරීම සඳහා අනුගමනය කර ඇති ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාපටිපාටිය අධ්‍යයනය කිරීම.
- (v) ක්ෂේත්‍ර පරීක්ෂණ මගින් භෞතික තත්ත්වය නිරීක්ෂණය කිරීම හා මහජන අදහස් ලබා ගැනීම.

**03. විෂය පථය**

දුම්රිය හරස් මාර්ග ආරක්ෂණ පද්ධති නිසි පරිදි ස්ථාපනය නොකිරීමෙන් 2000 - 2022 කාලපරිච්ඡේදය තුළදී සිදු වී ඇති අනතුරු, විද්‍යාත්මක ක්‍රමවේදයකට අනුව අදාළ පද්ධති සැලැස්සුම් කර තිබේද, මාර්ග ආරක්ෂණ පද්ධති නිසි පරිදි ඉදි කර තිබේද හා විදුලි හා සිනු පද්ධති සඳහා ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාවලිය පරීක්ෂා කිරීම.

**04. විෂය පථයේ සීමාවන්**

- (i) සම්බන්ධිත අංශ මගින් දුම්රිය හරස් මාර්ගවල යථා ස්වභාවය පිළිබඳ දත්ත කාලානුරූපීව පිළියෙල කර නොමැති වීම හේතුවෙන් මාර්ග ආරක්ෂණ පද්ධතිවල අවශ්‍යතාවය පිළිබඳ නිවැරදි තොරතුරු ගැනීමේ දුෂ්කරතාවය.
- (ii) දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව විසින් ගැසට් නිවේදන, අදාළ අණ පනත් හා ලේඛන නිසි පරිදි යාවත්කාලීනව පවත්වා ගෙන ගොස් නොතිබුණු අතර ඇතැම් ලේඛන දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව සතුව නොමැති වීම හේතුවෙන් විගණනයට අදාළ ඇතැම් තොරතුරු ලබා ගැනීමේ දුෂ්කරතාවය.

## 05. ක්‍රියාවලිය

### 5.1 ශ්‍රී ලංකාවේ දුම්රිය ප්‍රවාහන සේවය

5.1.1 ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය සේවය දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව විසින් පවත්වා ගෙන යනු ලබන අතර එම දෙපාර්තමේන්තුව 1858 දී ආරම්භ කරන ලද අතර මෙය වර්තමානයේ ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය යටතේ පවතී. ශ්‍රී ලංකාවේ දුම්රිය සේවය, වාණිජ අගනුවර වන කොළඹ පිහිටි මරදාන සිට අගනුවරින් ඇත පිහිටි ප්‍රදේශ අතර ප්‍රධාන මාර්ග පහක් ඔස්සේ සිය සේවාවන් පවත්වාගෙන යනු ලබයි. ශ්‍රී ලංකාවට දුම්රිය ප්‍රවාහනය 1864 වර්ෂයේ දී බ්‍රිතාන්‍ය ජාතිකයින් විසින් හඳුන්වා දී තිබුණු අතර උඩරට සිට තේ, කෝපි අගනුවරට ප්‍රවාහනය කිරීමේදී ඇති වූ ගැටලු හේතුවෙන් ප්‍රථම වරට දුම්රිය මාර්ග හඳුන්වා දී තිබුණි. එහිදී මුල්ම පියවර ලෙස කොළඹ සිට අඹේපුස්ස දක්වා වූ කිලෝමීටර් 54 ක් වූ මාර්ගය ඉදි කර තිබුණි. ඉන් අනතුරුව පිළිවෙලින් 1867, 1874, 1885, 1894 සහ 1924 වර්ෂයන් වලදී ප්‍රධාන දුම්රිය මාර්ගය නුවර, නාවලපිටිය, නානුඔය, බණ්ඩාරවෙල සහ බදුල්ල දක්වා දීර්ඝ කර තිබුණි. මීට අමතරව මාතලේ මාර්ගය 1880 දීත්, මුහුදුබඩ මාර්ගය 1895 දීත්, උතුරු මාර්ගය 1905 දීත්, මන්නාරම් තොට දක්වා වූ මාර්ගය 1914 දීත්, කැලණි වැලි මාර්ගය 1919 දීත් සහ පුත්තලම් මාර්ගය 1926 දීත් නිම කර තිබුණි.

5.1.2 වර්තමානය වන විට දුම්රිය මාර්ග පද්ධතිය පහත පරිදි ප්‍රධාන මාර්ග 09 කින් සහ මෙහෙයුම් මධ්‍යස්ථාන 3 කින් සමන්විත වේ.

**වගුව අංක 01 - ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රධාන දුම්රිය මාර්ග හා මෙහෙයුම් මධ්‍යස්ථාන**

දුම්රිය මාර්ග නාමය	ගමන් මාර්ගය	මෙහෙයුම් මධ්‍යස්ථානය
ප්‍රධාන දුම්රිය මාර්ගය	කොළඹ කොටුවේ සිට නාවලපිටිය, නානු ඔය හරහා බදුල්ල	නාවලපිටිය
මාතලේ දුම්රිය මාර්ගය	පේරාදෙණිය හංදියේ සිට මහනුවර හරහා මාතලේ	
උතුරු දුම්රිය මාර්ගය	පොල්ගහවෙල සිට කුරුණෑගල, මහව, අනුරාධපුරය, කිලිනොච්චිය, යාපනය හරහා කන්කසන්තුරේ	
මන්නාරම දුම්රිය	මැදවච්චිය දුම්රිය ස්ථානයේ සිට	

මාර්ගය	මන්නාරම්නොට දක්වා	
මඩකලපුව දුම්රිය	ගල් ඔය හන්දියේ සිට මඩකලපුව	අනුරාධපුරය
මාර්ගය		
ත්‍රිකුණාමලය දුම්රිය	ගල් ඔය හන්දියේ සිට ත්‍රිකුණාමලය	
මාර්ගය		
මුහුදුබඩ දුම්රිය මාර්ගය	කොළඹ කොටුවේ සිට ගාල්ල, මාතර හා බෙලිඅත්ත දක්වා	මරදාන
කැලණිවැලි දුම්රිය	මරදාන සිට අවිස්සාවේල්ල	
මාර්ගය		
පුත්තලම දුම්රිය	රාගම සිට පුත්තලම	
මාර්ගය		

5.1.3 ශ්‍රී ලංකාව තුළ පහත සඳහන් පරිදි දුම්රිය වර්ගයන් ක්‍රියාත්මක වන බව හඳුනාගැනීමට හැකි විය.

**(i) වායු සමනය කළ සුබෝපහෝගී දුම්රිය -**

මෙම දුම්රියන්හි සියලුම මැදිරි වායු සමනය කළ මැදිරි වන අතර ඇතැම් විට ආපන ශාලාවකින් ද මෙම දුම්රිය සමන්විත වෙයි. කොළඹ සිට ප්‍රධාන ගමනාන්ත දක්වා සිමිත නැවැත්ම් සංඛ්‍යාවකින් යුතුව ධාවනය කරයි.

**(ii) නගරාන්තර සීඝ්‍රගාමී -**

කොළඹ සිට ප්‍රධාන නගර 04 ක් දක්වා මෙම දුම්රිය ධාවනය වන අතර මෙම දුම්රියන්හි වෙන්කල හැකි ආසන පවතින අතර ආසනවල මිල සාමාන්‍ය දුම්රිය වල මිලට වඩා වැඩිය. ගමනාන්තය තෙක් ප්‍රධාන දුම්රියපළවල පමණක් නවත්වයි.

**(iii) සීඝ්‍රගාමී -**

ප්‍රධාන දුම්රියපළවල් අතර නගරාන්තර දුම්රියවලට වඩා වැඩි නැවතුම් සංඛ්‍යාවකින් යුතුව ධාවනය කරන මිල ගණන් සාමාන්‍ය පරිදි වේ.



**(iv) තැපැල් දුම්රිය -**

මෙම දුම්රිය රාත්‍රී කාලයේදී කොළඹ සිට ප්‍රධාන නගර 02 ක් කරා ධාවනය වන සිසුගාමී දුම්රිය වන අතර මෙහි නිදන මැදිරි, වෙන්කල හැකි ආසන සහ සාමාන්‍ය ආසන ලෙස ආසන වර්ග කර ඇත.

**(v) මන්දගාමී දුම්රිය -**

ගමනාන්තය තෙක් සියලුම දුම්රිය ස්ථානවල නවත්වනු ලබන අතර තුන්වන පන්තියේ මැදිරි පමණක් මෙම දුම්රියවල දැකිය හැකි වේ.

**(vi) භාණ්ඩ ප්‍රවාහන දුම්රිය -**

ගමනාන්තය තෙක් අවශ්‍ය දුම්රිය ස්ථානවල පමණක් නවත්වා භාණ්ඩ පැටවීම සහ බැම සිදුකරනු ලබයි. බඩුබාහිරාදිය සහ ඉන්ධන ප්‍රවාහනය සඳහා ගැල් යොදා ගනු ලබන අතර මීට අමතරව විශේෂ බඩු දුම්රියන් ද ධාවනය වේ.

**(vii) මිශ්‍ර දුම්රිය -**

බොහෝවිට මන්දගාමීව ධාවනය කරන මෙම දුම්රියවල මගීන්, භාණ්ඩ මෙන්ම ඉන්ධන ගැල්ද ප්‍රවාහනය කරනු ලබයි.

**5.2 දුම්රිය හරස් මාර්ග පද්ධති පිළිබඳ හැඳින්වීම**

5.2.1 දුම්රිය මාර්ගයක් මෝටර් රථ, පදික හෝ බයිසිකල් මාර්ගයක එකම මට්ටමේ ඡේදනය වන ස්ථානය හරස් මාර්ගයක් ලෙස හැඳින්වේ. එවැනි මංසන්ධිවල රිය පැදවීමේදී දුම්රිය ප්‍රවාහනය සැමවිටම ප්‍රමුඛත්වය ගනී. දුම්රිය හරස් මාර්ගවල ගමන් කිරීමේදී ඇති වන අසාමාන්‍ය තත්වයන් දුර්ලභ වන අතර ඒවායේ ප්‍රතිවිපාක මාර්ගයේ අනෙකුත් කොටස්වල සිදුවන අනතුරුවලට වඩා බෙදාහැරිය හැකිය. වාහනවල අධික වේගය, අධික බර සහ අනෙකුත් ලක්ෂණ හේතුවෙන්, අනෙකුත් මාර්ග භාවිතා කරන්නන් හා සසඳන විට, හරස් ස්ථාන ලෝකයේ සෑම තැනකම පාහේ වැඩි අවදානම් සහිත ප්‍රදේශ ලෙස සැලකේ.

5.2.2 කෙසේ වුවද 1864 ආරම්භ කළ ලංකා දුම්රිය සේවය ආරම්භක ගිවිසුමෙන් පසු ක්‍රියාවට නැංවීම සහ පරිපාලන සැසි පත්‍රිකා හා නිවේදන මගින් සිදුකර තිබුණි. 1885 වසරේදී දුම්රිය හරස් මාර්ග පිළිබඳව දුම්රිය ආඥාවක් නිකුත් කර තිබුණු අතර එම ආඥා පනත 1902 වර්ෂයෙන් අවලංගු කර නව දුම්රිය ආඥා පනතක් 1902 අංක 09 දරන ලංකා දුම්රිය ආඥා පනත ලෙස නිකුත් විය (**ඇමුණුම 01**). ඒ අනුව එම ආඥා පනතේ 33 වගන්තිය අනුව දුම්රිය හරස් මාර්ග ප්‍රසිද්ධ මාර්ග හරහා ඉදිව ඇති දුම්රිය හරස් මාර්ග (Public Carriage

Road Crossing), සුළු හරස් මාර්ග (Minor Crossing) සහ පදිංචි ස්ථාන සඳහා වූ හරස් මාර්ග (Occupation Crossing) ලෙස වර්ග කුණක යටතේ දක්වා තිබුණි.

5.2.3 මීට අමතරව 1931 වර්ෂයේදී මාර්ග හා කර්මාන්ත විශේෂ රෙගුලාසිවලට සිදු කරන ලද අංක 24 දරන සංශෝධනය අනුව දුම්රිය හරස් මාර්ග පහත පරිදි කාණ්ඩ 06 කට බෙදා ඇත (ඇමුණුම 02).

- (i) දුම්රිය මාර්ග ඉදිකරන ආරම්භක අවස්ථාවේ පැවති ප්‍රසිද්ධ මාර්ග හරහා ඉදි වී ඇති හරස් මාර්ග.
- (ii) දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව ව්‍යාප්ත වීමත් සමඟ අළුතින් ඉදිවන දුම්රිය හරස් මාර්ග.
- (iii) පසු කාලීනව නව නගර නිර්මාණයවීමත් සමඟ ප්‍රසිද්ධ මාර්ග, දුම්රිය මාර්ගය හරහා සැලසුම් කිරීම නිසා ඉදිවන හරස් මාර්ග.
- (iv) පෞද්ගලික අවශ්‍යතා මත දුම්රිය මාර්ග හරහා හරස් මාර්ග ඉදිකිරීම නිසා ඇතිවන හරස් මාර්ග.
- (v) පවත්නා දුම්රිය මාර්ග දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ අවශ්‍යතාවය මත වැඩිදියුණු කිරීම නිසා අළුතින් ඉදිවන හරස් මාර්ග.
- (vi) පවත්නා දුම්රිය හරස් මාර්ග මහජන අවශ්‍යතාවය මත වැඩිදියුණු කිරීම.

5.2.4 තවද මෙම ආඥා පනතේ 34 වගන්තියෙහි දැක්වෙන පරිදි “Minor Crossing” දුම්රිය මාර්ග හරහා වැටී ඇති මාර්ග හෝ අඩි පාරවල්, සුළු හරස් මාර්ග ලෙස නම් කිරීම හා එම සුළු හරස් මාර්ග ගේට්ටු වසා තබන්නේ ද නැතිද යන්න හා ඒවා වෙනස් කරන්නේද හෝ අවලංගු කරන්නේ ද යන්න පිළිබඳව ආණ්ඩුකාරවරයා විසින් කලින් කලට නිවේදනයක් මගින් නීත්‍යානුකූල කළ යුතු බවද දක්වා ඇත.

5.2.5 අතීතයේදී දුම්රියක් පැමිණීම පිළිබඳව සංඥාකරුවෙකුගේ අනතුරු ඇඟවීම මගින් පදිකයින් වෙත දන්වන ලදී. සංඥා සඳහා නලාවක් (විසිල් එකක්), කොඩියක්, පහන් කුඩුවක් වැනි දේ භාවිතා කර තිබුණි. දුම්රිය විශාල ප්‍රමාණයක් පැමිණෙන විට සහ එම දුම්රිය වේගයෙන් ගමන් කිරීම ආරම්භ කිරීම, පටු දුම්රිය මාර්ගය හරහා ගවයින් පැදවීම වැනි හේතූන් නිසා ගැටළු ඇති විය. බොහෝ හරස් මාර්ගවල අනතුරු ඇඟවීමේ පුවරු පමණක් දක්නට ලැබුණු අතර පළමුව හඳුන්වා දුන් බාධකයේ මුළු පළල මගින් මාර්ගය අවහිර වූ අතර හරස්

මාර්ගයේ රාජකාරි කරන ලද නිලධාරීන්ට තම අතින් අපේක්ෂිත ස්ථානයට එම බාධකය ගෙන ඒමට සිදු විය.

### 5.3 දුම්රිය හරස් මාර්ගයන්හි ආරක්ෂාව සැලසීම

5.3.1 1956 දී හා 1960 දී දුම්රිය ආඥා පනතට සිදුකරන ලද සංශෝධන මගින් පනතේ නීති අංක 32 සංශෝධනයට ලක් වී තිබුණු අතර දුම්රිය මාර්ගයක් වාහන ගමනාගමනය කරන මහා මාර්ගයක් හරහා අහිතවයෙන් ඉදිකිරීමේදී දුම්රිය ගමනාගමනය ඇරඹීමට පෙර මාර්ගය පරිහරණය කරනු ලබන ජනතාවගේ හා වාහනකරුවන්ගේ ආරක්ෂාව සඳහා දුම්රිය මාර්ගය හරහා ගේට්ටු යොදා ආරක්ෂා කිරීම දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරීගේ වගකීමක් බව එම වගන්තියෙහි දක්වා ඇත.

5.3.2 තවද එම පනතේ 34 වගන්තිය ප්‍රකාරව සුළු හරස් මාර්ගවල ගේට්ටු දුම්රිය මාර්ගය හරස් වන පරිදි නොව මාර්ගය හරස් වන පරිදි ඉබේ යතුරු දමා වසා තිබිය යුතු අතර එම ගේට්ටුවල යතුරු දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරී විසින් අනුමැතිය ලබා දුන් පුද්ගලයෙකු භාරයේ තැබිය යුතුය. යම් පුද්ගලයෙකුට සුළු හරස් මාර්ගයක් භාවිතා කිරීමට අවශ්‍ය වූ විට ඔහු විසින් අවශ්‍යතාවය සඳහන් කරමින් බලයලත් පුද්ගලයා වෙත ඉල්ලීමක් කළ යුතු අතර බලයලත් පුද්ගලයා විසින් මහජනතාවගේ ආරක්ෂාව සහතික වන පරිදි අවශ්‍ය විධිවිධාන සකසා ගේට්ටුව විවෘත කිරීමට ඉඩ දෙනු ලැබිය යුතුය. දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරී විසින් අදාළ බලයලත් පුද්ගලයා වෙත එම සුළු හරස් මාර්ග හරහා ගමන් කරන දුම්රියවල දිස්ත්‍රික් කාලසටහන් ලබා දිය යුතු අතර ගේට්ටු විවෘත කිරීම සඳහා වූ උපදෙස් මාලාවක් ද සැපයිය යුතුය. එමෙන්ම අදාළ බලයලත් නිලධාරියා විසින් ගේට්ටුව විවෘත කිරීමට පෙර විශේෂ හෝ සාමාන්‍ය දුම්රියක් නොමැති බවට දර්ශනය කිරීම හෝ හඬ ඇසීම මගින් තහවුරු කර ගත යුතුය. දුම්රිය සුළු හරස් මාර්ගය හරහා ගවයින් දැක්කීම තහනම් අතර හොඳින් ආරක්ෂාව සපයන ලද සුදුසු පැන්නුමක් හරහා ගමන් කර විමට ඉඩ දෙනු ලැබේ. සුළු හරස් මාර්ග ලෙස නම් කර ඇති වසා ඇති ගේට්ටු හරහා පයින් ගමන් ගන්නා මගීන් හට ගමන් කළ හැකි පරිදි සුවපහසු මාන සහිත වෙනත් ගේට්ටුවක් ස්ථාපනය කිරීම දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරීගේ වගකීමක් වනු ඇත.

5.3.3 මෙම පනතෙහි 35 (1) වගන්තිය ප්‍රකාරව සම්පූර්ණයෙන්ම පෞද්ගලික අයිතිකරුවන් විසින් භාවිතා කරන සහ නඩත්තු කරන කාලෙන් කාලට දුම්රිය මාර්ග හරහා ඉදිකරන පාරවල්වලට සම්බන්ධ හරස් මාර්ග පදිංචි ස්ථාන සඳහා වූ හරස් මාර්ග ලෙස හැඳින්වේ. එම ගේට්ටු දුම්රිය මාර්ගය හරහා නොව හරස් මාර්ගය හරහා ඉදිකළ යුතු අතර ඉබේ යතුරු දමා වැසිය යුතුය. අදාළ ගේට්ටු ගවයන් සහිත මගීන් හා වාහන සඳහා විවෘත කිරීම යතුරු භාර පුද්ගලයන්ගේ වගකීමක් විය යුතුය.

5.3.4 1987 අංක 130 (69 අවිච්ඡේදය) දරන අමාත්‍ය මණ්ඩල පත්‍රිකාව අනුව අනතුරු වළක්වා ගත හැකි ආරක්ෂිත දුම්රිය හරස් මාර්ග පද්ධතියක් ඇති කිරීම සඳහා දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරීගේ සහභාගිත්වයෙන් යුතුව 1987 නොවැම්බර් 07 දින ඇති කරන ලද කමිටුවේ වාර්තාව 1989 මැයි 10 දින “Report of the Committee on Provision of Level Crossing Protection” නමින් නිකුත් විය. එම කමිටුවේදී ලබාගත් නිර්දේශ පහත පරිදි වේ (ඇමුණුම 03).

(i) 1987 මාර්තු 13 දිනැති අංක 444/18 දරන රජයේ ගැසට් නිවේදනය ප්‍රකාරව (ඇමුණුම 04) දුම්රිය හරස් මාර්ග හරහා සංඥා පුවරු සවි කළ යුතුය. එය

- Un Protected Danger Warning Sign
- Un Protected Regulatory Sign
- Protected, Danger Warning Sign ලෙස වර්ග 03 කට බෙදන ලදී.

(ii) සෑම හරස් මාර්ගයකම දුම්රිය නීති පොතේ දක්වා ඇති අවවාදාත්මක පුවරු සවිකළ යුතුය. උදා :- Whistling Board

(iii) දුම්රිය මෙහෙයුම් කටයුතු සඳහා ආරක්ෂිත උපාංග ගොඩනැඟීම හා නඩත්තු කිරීමේ වගකීම දෙපාර්තමේන්තුව සතු වේ.

5.3.5 2022 මාර්තු 11 වන විට ශ්‍රී ලංකාවේ දුම්රිය හරස් මාර්ග ස්ථාන 1,362 ක් පැවති අතර එම හරස් මාර්ග සම්බන්ධයෙන් ගෙන ඇති පියවරයන් පහත දැක්වේ.

වගුව අංක 02 - දුම්රිය හරස් මාර්ග සම්බන්ධයෙන් ගෙන ඇති පියවර  
2022 මාර්තු 11 දින වන විට - පළාත් වශයෙන්

Type	DEC	DEL	DEU	DEN	DEE	Total
i සිනු හා ආලෝක පද්ධති	70	182	-	54	4	310
ii විදුලියෙන් ක්‍රියාත්මක බාධක	22	24	-	-	-	46
iii අතින් ක්‍රියාත්මක වන බාධක	11	-	1	-	26	38
iv යාන්ත්‍රිකව ක්‍රියාත්මක වන බාධක	2	57	-	-	11	70
v විදුලියෙන් හා යාන්ත්‍රිකව ක්‍රියාත්මක වන බාධක	1	-	-	-	-	01

vi	අන්තර් අගුළු බාධක	8	4	28	-	-	40
vii	අනාරක්ෂිත හරස් මාර්ග	8	2	16	1	9	36
viii	ආරක්ෂිත හරස් මාර්ග	4	20	11	55	-	90
ix	බම්බු ගේට්ටු - සීනු හා ආලෝක ක්‍රියාත්මක නොවන	6	2	-	-	-	08
x	බම්බු ගේට්ටු - ගේට්ටුකරු නොමැති	7	-	-	-	-	07
xi	සම්පූර්ණ විධිමත්	20	-	-	-	-	20
xii	විධිමත්	1	-	-	-	-	01
xiii	යාන්ත්‍රික බැරියර් සහිත	16	-	-	-	-	16
xiv	ස්වයංක්‍රීය බැරියර්	1	-	-	-	-	01
xv	පොලීසිය මගින් ආරක්ෂා කරන	98	93	58	137	77	463
xvi	ගොවිපල ආකාරයේ බාධක	2	15	-	-	1	18
xvii	පෞද්ගලික හරස් මාර්ග	51	53	8	4	3	119
xviii	පොදු හරස් මාර්ග (රජයේ)	11	4	-	-	-	15
vix	හම්ප්	-	3	-	-	-	3
		----	----	----	----	----	---
	එකතුව	<b>362</b>	<b>467</b>	<b>123</b>	<b>251</b>	<b>159</b>	<b>1362</b>
		====	====	====	====	=====	=====

- ❖ DEC - දිස්ත්‍රික් ඉංජිනේරු මධ්‍යම
- ❖ DEL - දිස්ත්‍රික් ඉංජිනේරු පහළ
- ❖ DEU - දිස්ත්‍රික් ඉංජිනේරු ඉහළ
- ❖ DEN - දිස්ත්‍රික් ඉංජිනේරු උතුර
- ❖ DEE - දිස්ත්‍රික් ඉංජිනේරු නැගෙනහිර

5.3.6 දුම්රිය හරස් මාර්ග ආශ්‍රිතව සිදු වී ඇති අනතුරු සම්බන්ධයෙන් පරීක්ෂා කිරීමේදී 2000 වර්ෂයේ සිට 2022 වර්ෂය අවසාන වන විට සිදු වී ඇති අනතුරු පහත පරිදි හඳුනාගැනීමට හැකි විය.

**වගුව අංක 03 - දුම්රිය හරස් මාර්ග ආශ්‍රිතව සිදු වී ඇති අනතුරු - 2000 - 2022**

වර්ෂය	සිදු වූ අනතුරු සංඛ්‍යාව	ජීවිත හානි සංඛ්‍යාව	තුවාල වූ සංඛ්‍යාව පුද්ගල
2000 – 2012	740	194	615
2013	77	11	46
2014	39	03	27
2015	67	12	35
2016	84	14	47
2017	86	12	59
2018	101	13	69
2019	82	10	30
2020	61	09	36
2021	70	02	45
2022	94	18	45
එකතුව	1,501	298	1,054

ඒ අනුව 2000 වර්ෂයේ සිට 2022 දෙසැම්බර් 31 දක්වා කාලය තුළ (එනම් 2011 වර්ෂය හැර) සිදු වූ අනතුරු 1,501 ක් හේතුවෙන් අහිමි වූ ජීවිත ගණන 298 ක් වන අතර තුවාල ලැබූ ගණන 1,054 කි.

**5.4 දුම්රිය හරස් මාර්ග සඳහා ආරක්ෂණ විධික්‍රම භාවිතා කිරීම**

**5.4.1 දුම්රිය හරස් මාර්ගයන්හි ආරක්ෂිත විධිවිධාන සඳහා පිරිවැය දැරීම හා බලතල**

දුම්රිය හරස් මාර්ගයන්හි ආරක්ෂාව සම්බන්ධයෙන් කටයුතු කල යුතු ආකාරය හා ඒ සඳහා වියදම් දැරිය යුතු ආකාරය නීති රීතින්හි පහත පරිදි දක්වා තිබුණි.

5.4.1.1 1902 දුම්රිය ආඥා පනතේ 35 වගන්තිය අනුව පදිංචි ස්ථාන සඳහා වූ හරස් මාර්ග සඳහා ගේට්ටු හා යාබද වැටවල් ඉදිකිරීම හා නඩත්තුව දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරී සතු වන අතර එම ගේට්ටු හා යාබද වැටවල් අදාළ හිමිකරුවන්ගේ නොසැලකිලිමත් බව නිසා හානි සිදු වුවහොත් එය යථාවත් කිරීම සඳහා යන පිරිවැය අදාළ පුද්ගලයන්ගෙන් අයකර ගත යුතුය. තවද එහි සඳහන් පරිදි පවත්නා මාර්ගයක් හරහා පදිංචි ස්ථාන සඳහා වූ හරස් මාර්ග විවෘත කිරීම සඳහා අනුමැතිය දීම කොන්දේසි සහිත වූ දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරීගේ අභිමතානුසාරී බලයට යටත් විය යුතු අතර ආරම්භක පිරිවැය හා නඩත්තුව සඳහා වූ වාර්ෂික කුලිය අදාළ මාර්ගය භාවිතා කරන්නන් විසින් ගෙවිය යුතුය.

5.4.1.2 1969 අගෝස්තු 23 දිනැති අමාත්‍ය මණ්ඩල රැස්වීමේදී පහත සඳහන් කරුණු සඳහා අනුමැතිය ලැබී තිබුණි. (ඇමුණුම 05)

- (i) දුම්රිය හරස් මාර්ගයන්හි තැනිය යුතු ආරක්ෂණයන් සඳහා ලැබිය යුතු ප්‍රමුඛත්වය ආරක්ෂණයන්ගේ ස්වභාවය, ප්‍රමාණත්වය හා වෙනත් කරුණු පිළිබඳ තීරණයන් ගැනීම සඳහා දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරී (සභාපති), මහාමාර්ග අධ්‍යක්ෂ, මෝටර් වාහන කොමසාරිස්, පළාත් පාලන කොමසාරිස් සහ පොලිස්පති සහ අදාළ පෙදෙසේ මහනගර සභා කොමසාරිස්වරයාගෙන් සමන්විත වූ නව කමිටුවක් පත්කිරීමට,
- (ii) මිලභ පස්වසර තුළදී ආරක්ෂණයන් අවැසි දුම්රිය හරස් මාර්ග පිළිබඳ ප්‍රමුඛතා ලැයිස්තු රජයේ වැඩ අධ්‍යක්ෂ හා පළාත් පාලන කොමසාරිස් විසින් සකසා ඉදිරිපත් කල යුතු බවටත්, කමිටුව ඒවා පිරික්සා ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා අදියර ක්‍රියා සැලැස්මක් සකසනු ලැබීමටත්,
- (iii) ආරක්ෂණයන් තැනීම හා නඩත්තු කිරීම පිළිබඳ වියදම දෙපාර්තමේන්තු විසින් පහත දැක්වෙන පරිදි දැරීමටත්,
  - (a) තැනීම - උඩු පාලම් මාර්ග හා හරස් මාර්ග ආරක්ෂණයන් තැනීමේ වියදම දැරිය යුත්තේ රජයේ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුවේ වැය බණ්ඩවලින් බවත්, පළාත් පාලන ආයතනවලට අයත් හරස් මාර්ග ආරක්ෂණයන් තැනිය යුත්තේ පළාත් පාලන කොමසාරිස්ගේ වැය බණ්ඩවලින් බවත්,
  - (b) හරස් මාර්ග පිළිබඳ සියලු ආරක්ෂණයන් නඩත්තු කිරීම පිළිබඳ වියදම දැරිය යුත්තේ දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ වැය බණ්ඩවලින් බවත්,

5.4.1.3 1956 අගෝස්තු 27 දිනැති අමාත්‍ය මණ්ඩල සංදේශයට 1956 නොවැම්බර් 19 දින ලබා දෙන ලද තීරණයන්හි පහත කරුණු දක්වා තිබුණි. (ඇමුණුම 06)

- (i) දුම්රිය හරස් මාර්ගවල ගේට්ටු මෙහෙයුම් සඳහා දැරිය යුතු නඩත්තු පිරිවැය හා පුනරාවර්ථන පිරිවැය දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව විසින් දැරිය යුතු බව
- (ii) දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ සතුටුදායක මෙහෙයුම් සඳහා ගේට්ටු හෝ අනෙකුත් වැඩිදියුණු කිරීම් සම්බන්ධයෙන් මූල්‍ය වගකීම දෙපාර්තමේන්තුව භාරගත යුතු බව

- (iii) ප්‍රධාන මාර්ග අධිකාරිය වශයෙන් රජයේ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුව විසින් ගේට්ටු සවිකිරීමේ මූලික පිරිවැය සහ පවත්නා හරස් මාර්ගවල ගේට්ටු මෙහෙයවීමේ පුනරාවර්ථන වියදම් දැරිය යුතු බව
- (iv) ආර්ථික වශයෙන් සාධාරණීයකරණය කළ හැකි නම් හෝ මාර්ග තදබදයෙහි සනත්වය අනුව හරස් මාර්ග සඳහා ගුවන් පාලන් තෝරා ගැනීම. හරස් මාර්ග සඳහා ගුවන් පාලන් ආදේශ කරන්නේ නම් දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව වියදමෙන් කොටසක් දරාගැනීම
- (v) ප්‍රමුඛතා අනුපිළිවෙල සහ අවශ්‍ය ආරක්ෂාව තීරණය කිරීම සඳහා, විවිධ මට්ටමේ හරස් මාර්ගවල අවශ්‍ය ආරක්ෂාවේ මට්ටම සහ මිනුම් පරීක්ෂා කිරීම සඳහා පහත සඳහන් පරිදි කමිටුවක් පත්කර තිබුණි.

- a) දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවෙහි සාමාන්‍යාධිකාරී (සභාපති)
  - b) රජයේ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුවෙහි අධ්‍යක්ෂ
  - c) පළාත් පාලන කොමසාරිස්
  - d) මෝටර් රථ ප්‍රවාහන කොමසාරිස්
- හෝ ඔවුන්ගේ නියෝජිතයකු

තවද පිරිවැය සඳහා දායක වීමට පළාත් පාලන ආයතන වගකිව යුතුද යන්න පිළිබඳව මෙම කමිටුව මගින් තීරණය කල යුතුය.

- (vi) ඉහත v හි දක්වා ඇති කමිටුවෙහි මතය මත පළාත් පාලන ආයතන යටතේ පවතින දුම්රිය මාර්ග හරහා අළුතින් ඉදිවන මාර්ග සඳහා මාර්ග ආරක්ෂණ පද්ධති ඉදිකිරීමේ පිරිවැය අදාළ පළාත් පාලන ආයතන හා මධ්‍යම රජය එක්ව දැරිය යුතු අතර, මධ්‍යම රජයෙන් දරන වියදම් දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට බරක් නොවන පරිදි පළාත් පාලන අමාත්‍යාංශය හරහා දැරිය යුතුය. එම ප්‍රතිපාදන පහත අනුපාතයන් යටතේ දැරිය යුතුය.

	පළාත් පාලන ආයතන	මධ්‍යම රජය
	%	%
කොළඹ මහ නගර සභාව	40	60
අනිකුත් නගර සභා	25	75
ප්‍රාදේශීය සභා	15	85
ග්‍රාම කමිටු	05	95



vii. හරස් මාර්ග සඳහා සිදු කරනු ලබන වැඩිදියුණු කිරීම් සහ එකතු කිරීම් සම්බන්ධයෙන් දරනු ලබන පුනරාවර්තන වියදම් මධ්‍යම රජය විසින් දරා ගත යුතු අතර මූල්‍ය ප්‍රතිපාදන පළාත් පාලන අමාත්‍යාංශය යටතේ සිදු කළ යුතුය.

5.4.1.4 1931 මාර්ග හා කර්මාන්ත විශේෂ රෙගුලාසිවලට සිදු කරන ලද අංක 24 දරන සංශෝධනයෙහි දැක්වෙන ඉහත 5.2.3 ඡේදයෙහි දැක්වෙන මාර්ගයන් අතරින් අංක (i), (ii) සහ (v) යන අවස්ථාවල දුම්රිය මාර්ග ඉදිකර වීම ප්‍රසිද්ධ පාරවල් හරහා ගේට්ටු ඉදිකර ආරක්ෂා කිරීම දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව මගින් සිදුකළ යුතුය. තවද ඉහත අංක (iii) හා (vi) අනුව ප්‍රසිද්ධ පාරවල් හරහා දුම්රිය හරස් මාර්ග ගේට්ටු යොදා ආරක්ෂා කිරීම සඳහා දරනු ලබන පිරිවැය පළාත් පාලන ආයතන මගින් දැරිය යුතුය. ඉහත අංක (iv) යටතේ ඉදිවන හරස් මාර්ගවල ආරක්ෂාව සැලසීම සඳහා ගේට්ටු සවිකිරීම නඩත්තු කිරීම සඳහා වන වියදම එම මාර්ග පරිහරණය කරන පෞද්ගලික පදිංචිකරුවන් විසින් දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට ගෙවිය යුතුය.

5.4.1.5 1951 දුම්රිය රීති සංග්‍රහයේ 101 වගන්තියෙහි ඇතුළත් විධිවිධාන පරිදි (ඇමුණුම 07) දුම්රිය ස්ථානවලින් පිටත ගේට්ටු හා දුම්රිය ස්ථාන සීමාව ඇතුළත වශයෙන් වර්ග දෙකකට වෙන්කර ඇත. මෙම දුම්රිය ස්ථානවලින් පිටත හා දුම්රිය ස්ථාන සීමාව ඇතුළත ගේට්ටු සඳහා ආරක්ෂාව සැපයීම එම රීති සංග්‍රහයේ පහත විධිවිධාන අනුව සිදුකළ යුතුය.

දුම්රිය ස්ථාන සීමාවෙන් පිටත - දුම්රිය නලා හඬ ඇසෙන විට හෝ දුම්රිය ළඟා වන විට හෝ සපයා ඇති විශේෂ අනතුරු ඇඟවීමේ සීනු ඇසෙන විට ගේට්ටුකරු විසින් ගේට්ටුව වසා තැබිය යුතුය.

දුම්රිය ස්ථාන සීමාව තුළ - දුම්රිය ස්ථානාධිපතිවරයාගේ නියෝගය පරිදි දුම්රිය පැමිණීමට මිනිත්තු 05 කට පෙර දුම්රිය ස්ථාන සීමාව තුළ ඇති ගේට්ටු වසා දැමිය යුතුය, දුම්රිය හරස් මාර්ගයේ මාර්ග තදබදය රැඳී තිබේ නම් දුම්රියක් පැමිණි වහාම මාර්ගයේ ගමනාගමනය සඳහා ගේට්ටු විවෘත කළ යුතු අතර දුම්රිය ඡන්ටින් (Shunting) කරන අතරතුර හරස් මාර්ගයේ මාර්ග තදබදයක් ඇත්නම්, ඡන්ටින් කිරීම වහාම නතර කර මාර්ග තදබදය සඳහා ගේට්ටු විවර කළ යුතු අතර මාර්ග තදබදය ඉවත් වූ පසු නැවත ගේට්ටු වසා ඡන්ටින් කිරීම ආරම්භ කළ යුතුය.

5.4.1.6 2000 වර්ෂයේ සිට 2021 දෙසැම්බර් 31 දින දක්වා දුම්රිය හරස් මාර්ග ආරක්ෂණ සිනු හා ආලෝක පද්ධති ඉදිකිරීම සඳහා දෙපාර්තමේන්තුව විසින් වැයකර ඇති මුදල රු.1,452,893,571 ක් වන අතර ස්ථාපනය කර ඇති සිනු හා ආලෝක මාර්ග ආරක්ෂණ පද්ධති ගණන 252 කි.

**5.4.2 දුම්රිය හරස් මාර්ගයන්හි නීති කඩකිරීම් හේතුවෙන් පනවා ඇති දණ්ඩන**

5.4.2.1 දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරී විසින් චේතනාත්මකව ඉහත 5.3.1 ඡේදයේ සඳහන් කොන්දේසිවලට අනුකූලව කටයුතු නොකරන්නේ නම් හෝ පැහැර හරින්නේ නම් පනතෙහි 33 වන වගන්තිය ප්‍රකාරව ඔහු සාපරාධී වරදකට වරදකරු වන අතර එක් එක් වරද සඳහා රුපියල් 200 ක් නොඉක්ම වන දඩයකට යටත් විය යුතුය.

5.4.2.2 තවද මෙම වගන්තියෙහි උපදෙස් අනුව ගේට්ටුවක් යෙදීම පැහැර හැරීම හෝ එම ගේට්ටුව නිසි පරිදි නඩත්තු නොකිරීම ගැන කාලරාමුවක් නියම කොට එය ක්‍රියාත්මක කිරීමට දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරවරයාට නියෝග කිරීමට පොලිස් මහේස්ත්‍රාත්වරයෙකුට හැකිය. එම කාලසීමාව තුළ අදාළ ක්‍රියාව ඉටු නොකිරීම සාපරාධී වරදක් වන අතර එය ඉටු කරන තෙක් දිනකට රු. 200 ක දඩ මුදලකට යටත් විය යුතුය.

5.4.2.3 ඉහත 5.3.2 ඡේදයෙහි සඳහන් පනතෙහි 34 වන වගන්තියෙහි දක්වා ඇති කොන්දේසි යම් පුද්ගලයෙකු විසින් කඩ කරන්නේ නම් හෝ ගවයින් දක්කන්නේ නම් එවැනි ක්‍රියාවක් සාපරාධී අපරාධයක් වන බැවින් ඔහු රු. 50 නොඉක්ම වන දඩයකට හෝ මාස 03 ක් නොඉක්ම වන සිර දඬුවමකට යටත් වනු ඇත. තවද දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරී විසින් බලය දෙනු ලැබූ පුද්ගලයා විසින් ඉබේ යතුරු දමා එම ගේට්ටු ආරක්ෂා කිරීමට අසමත් වුවහොත් හෝ මාර්ගය, ගවයන් සහ වාහන සඳහා විවෘත කර තැබුවහොත් එය සාපරාධී වරදක් බැවින් එවැනි එක් එක් අවස්ථාව සඳහා රු. 50 ක් නොඉක්ම වන දඩයකට ඔහු යටත් විය යුතුය.

5.4.2.4 පදිංචි ස්ථාන සඳහා වූ හරස් මාර්ග රාත්‍රී කාලයේ හා දහවල් කාලයේ වසා තැබීම, විධිමත් ආරක්ෂාවක් යටතේ මගීන්, සතුන් හා වාහන සඳහා විවෘත කිරීම ආඥා පනතේ 35 වගන්තිය අදාළ පුද්ගලයින්ගේ වගකීමක් වන අතර එය කඩකිරීම සාපරාධී වරදක් බැවින් රු. 50 කට නොවැඩි දඩයකට ඔවුන් යටත් විය යුතුය. මෙම හරස් මාර්ග භාවිතයේදී පැන නගින පාඩු හා හානි සම්බන්ධයෙන් රජය වගකීමට යටත් නොවනු ඇත.

**5.4.3 දුම්රිය හරස් මාර්ග සඳහා ජවලනය වන ආලෝක සංඥා භාවිතා කිරීම**

1987 මාර්තු 13 දිනැති අංක 444/18 දරන අති විශේෂ ගැසට් නිවේදනයෙහි 35 වන වගන්තිය අනුව අනාරක්ෂිත දුම්රිය හරස් පාරවල් පිහිටි ස්ථානවල පාවිච්චි කරනු ලැබිය

හැකි ජීවලනය වන ආලෝක සංඥා පහත නියම කර ඇති ප්‍රමාණයෙන්, වර්ණයෙන් සහ වර්ගයෙන් යුක්ත විය යුතු බව සඳහන් වේ.

**5.4.3.1 ජීවලනය වන රතු පැහැති ආලෝක සංඥා පද්ධති**

- (i) එක් එක් ලාම්පුවෙන් සවිරාම රතු පැහැති ආලෝකය විහිදෙන සේ ලාම්පු යුගලයක් භාවිතා කළ යුතුය.
- (ii) එක් එක් ලාම්පුවේ කාචයෙහි සඵල විෂ්කම්භය මිලිමීටර් 195 ට නොඅඩුවද, මිලිමීටර් 220 ට නොවැඩිවද විය යුතුය.
- (iii) එක් එක් ලාම්පුව වෙන් වෙන්ව ආලෝකමත් විය යුතු අතර සංඥාව ක්‍රියාත්මක කරනු ලැබීමේ දී නිතරම එක් ලාම්පුවක් ආලෝකමත්ව තිබෙන විට අනෙක් ලාම්පුව ආලෝකමත් නොවිය යුතු අතර, එක් එක් ලාම්පුව එකී සවිරාම රතු පැහැති ආලෝකය සහිතව මිනිත්තුවකට වාර 60 කට නොඅඩුවත්, 90 ට නොවැඩිවත් ජීවලනය විය යුතුය.
- (iv) ලාම්පුවල කාචයන්හි මධ්‍යන් එකම තිරස් මට්ටමකින්, රළු මාර්ගයේ එම ලාම්පුවලට ආසන්නතම ස්ථනයේ මතුපිට සිට ධාවන පථයේ අයිනේ හෝ මාර්ගයේ ආරක්ෂිත ස්ථානයක හෝ මධ්‍යක්ෂයේ හෝ පිහිටුවා ඇති සංඥාවක් සම්බන්ධයෙන් නම්, මීටර් 2.4 කට නොඅඩුවද, මීටර් 04 කට නොවැඩිවද උසකින් යුක්තව තිබිය යුතු අතර, ධාවන පථයේ මතුපිට පිහිටුවා ඇති සංඥාවක් සම්බන්ධයෙන් නම් මීටර් 6.1 ට නොඅඩුවද, මීටර් 09 කට නොවැඩිවද උසකින් යුක්තව තිබිය යුතුය. ලාම්පු යුගලයන්හි කාචයන්හි මධ්‍යන් අතර දුර ප්‍රමාණය මිලිමීටර් 550 ට නොඅඩුවද මිලිමීටර් 640 කට නොවැඩිවද විය යුතුය.

**5.4.3.2 ජීවලනය වන කහ පැහැති ආලෝක සංඥා පද්ධතිය**

ජීවලනය වන තනි කහ පැහැති ආලෝකයක් හෝ ආලෝකයන් යුගලයක් හෝ ජීවලනයවන කහ පැහැති ආලෝකයන් පහත දක්වා ඇති ප්‍රමාණයෙන්, වර්ණයෙන් සහ වර්ගයෙන් විය යුතුය.

- a) ජීවලනය වන තනි කහ පැහැති ආලෝකයන් පාවිච්චි කරනු ලැබීමේදී, එම ආලෝකය සහිත ලාම්පුවෙහි කාචයෙහි මධ්‍යය, ධාවන පථයේ එම ලාම්පුවට ආසන්නතම ස්ථානයේ මතුපිට සිට ධාවන පථයේ අයිනේ හෝ මාර්ගයේ ආරක්ෂිත ස්ථානයක හෝ මධ්‍යක්ෂයේ හෝ පිහිටුවා ඇති සංඥාවක් නම්, මිලිමීටර් 2.4 කට නොඅඩුවද මීටර් 04 කට නොවැඩිවූද උසකින් යුක්ත විය යුතු අතර, රළු මාර්ගයේ මතුපිට පිහිටුවා ඇති සංඥාවක් සම්බන්ධයෙන් නම්, මීටර් 6.1 කට නොඅඩුවද, මීටර් 08 කට නොවැඩිවූද

උසකින් යුක්ත විය යුතුය. එවැනි ලාම්පුවකින් විහිදෙන සවිරාම කහ පැහැති ආලෝකය මිනිත්තුවකට වාර 120 කට නොඅඩුවත්, 150 කට නොවැඩිවත් ජ්වලනය විය යුතු අතර ජ්වලනය වීම් අතරතුර කාලය තත්පරයකින් හතරෙන් එකකට නොවැඩි විය යුතුය. එසේම එම ලාම්පු 5.4.3.1 (2) ඡේදයේ පරිදි සඵල විෂ්කම්භයෙන් යුත් කාචයක්ගෙන් සමන්විත විය යුතුය.

b) අනෙකුත් මානයන් ඉහත 5.4.3.1 හි ඇතුළත් කවර ස්ථානයකදී හෝ “රතු” යන වචනය වෙනුවට “කහ” යන වචනය ආදේශ කර එකී සංඥාවක් සඳහා සමානව අදාල විය යුතුය.

## 5.5 මාර්ග ආරක්ෂණ පද්ධති ස්ථාපනය කිරීම සඳහා දෙපාර්තමේන්තුව විසින් සිදුකරන ලද ප්‍රසම්පාදනය - 2013

### 5.5.1 මිල ගණන් කැඳවීම, සැපයුම්කරුවන් ඇගයීම හා ප්‍රසම්පාදනය පිරිනැමීම

5.5.1.1 2013 වර්ෂය වන විට ආරක්ෂා නොකළ දුම්රිය හරස් මාර්ග 533 ක් පැවතුණු අතර එයින් දුම්රිය හරස් මාර්ග 200 ක් සඳහා සිනු සහ විදුලි පද්ධති 200 ක් ස්ථාපනය කිරීම සඳහා 2013 ජූලි 19 දින මිල කැඳවීම් සිදු කර තිබුණි. ඒ අනුව ද්විත්ව දුම්රිය මාර්ගයේ හරස් මාර්ග 25 ක් හා තනි මාර්ගයේ හරස් මාර්ග 175 ක් සඳහා දුම්රිය හරස් මාර්ග ආරක්ෂණ පද්ධති ස්ථාපිත කිරීම, අත්හදා බැලීම හා භාරදීම ප්‍රසම්පාදන කාර්යයට අයත් විය.

5.5.1.2 ලංසුකරුවන් සඳහා වන උපදෙස් මාලාවේ අංක 03 යටතේ (ඇමුණුම 08) ලංසුකරුවන්ගේ හැකියාව තහවුරු කිරීම සඳහා පහත සඳහන් සුදුසුකම් සපුරාලිය යුතුව තිබුණි.

- (i) හරස් මාර්ග ආරක්ෂිත පද්ධති සපයා, සවිකිරීම, පරීක්ෂා කිරීම හා භාරදීම සම්බන්ධයෙන් සැපයුම්කරුගේ තාක්ෂණික සහ මානව සම්පත් හැකියාව තහවුරු කිරීම සඳහා ලේඛන ඉදිරිපත් කිරීම. තවද ව්‍යාපෘතිය භාරගැනීම සඳහා ප්‍රමාණවත් තාක්ෂණික හැකියාවක් හා අදාල සුදුසුකම් සහ පලපුරුද්ද සහිත ප්‍රමාණවත් කාර්ය මණ්ඩලයක් සැපයුම්කරු සතු විය යුතුය.
- (ii) සැපයුම්කරු විසින් අවම වශයෙන් අවසාන වර්ෂ 03 තුළදී හරස් මාර්ග ආරක්ෂණ පද්ධති ව්‍යාපෘතිය සැපයීම, සවිකිරීම, පරීක්ෂා කිරීම සහ කොමිස් කිරීම (Commissioning) සාර්ථකව සම්පූර්ණ කර තිබීම සහ පසුගිය වර්ෂ 05 තුළ සාධාරණ පරිමාවක් පැවතීම.

- (iii) නිෂ්පාදකයාට හරස් මාර්ග ආරක්ෂණ පද්ධතියක ප්‍රධාන උපාංග සැපයීම සම්බන්ධයෙන් හැකියාව තිබිය යුතු විමත් සහ අනිකුත් ආයතනවල සහයෝගයක් නොමැතිව සම්පූර්ණ හරස් මාර්ග ආරක්ෂණ පද්ධතියක් සැපයීම, සවිකිරීම, පරීක්ෂා කිරීම සහ භාරදීමට ඇති හැකියාව.
- (iv) සම්පූර්ණ හරස් මාර්ග ආරක්ෂණ පද්ධතියක් නිෂ්පාදනය සම්බන්ධයෙන් සැපයුම්කරු ISO 9001/2000 සහතිකය ලබා තිබීම.
- (v) ලංසු ලේඛනවල සඳහන් කරන ලද පිරිවිතරවල සඳහන් ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිතවලට අනුව අනෙකුත් දුම්රිය ආයතනවලට අයිතමයන් සැපයීමට අදාළ අතීත වාර්තා ද ඇතුළුව හරස් මාර්ග ආරක්ෂණ පද්ධතිය සැපයීම සඳහා පවතින හැකියාව පිළිබඳ ලිඛිත සාක්ෂි නිෂ්පාදක විසින් ඉදිරිපත් කළ යුතුය.
- (vi) නිෂ්පාදකයා විසින් ඉදිරිපත් කරන ලද සම්පූර්ණ හරස් මාර්ග ආරක්ෂණ පද්ධතියේ ප්‍රධාන දුම්රිය මාර්ග (Main Lines) අවම වශයෙන් වසර 03 ක කාලයක් පුරා මෙහෙයුම්/කාර්යසාධන සාර්ථකත්වයක් පෙන්විය යුතු බව.

5.5.1.3 මීට අදාළ ප්‍රසම්පාදන ලියවිලි ඇගයීමෙන් අනතුරුව 2013 ඔක්තෝබර් 22 වන දින තාක්ෂණික ඇගයීම් වාර්තාව ඉදිරිපත් කර තිබුණු අතර (ඇමුණුම 09) එම වාර්තාවට අනුව අදාළ කමිටුව විසින් පහත සඳහන් නිර්ණායක සලකා බලා තිබුණි.

- (i) ලංසුකරුවන්ගේ යෝජනා සඳහා ලංසු ලේඛනවල අනුකූලතාවය ඇගයීම
- (ii) සුදුසුකම් නිර්ණායකවලට අනුකූලව ලංසුකරුවන්ගේ සුදුසුකම් පිළිබඳ ඇගයීම
- (iii) අනුකූලතා පත්‍රයේ අවශ්‍යතාවයට අනුව ලංසුකරුවන්ගේ තාක්ෂණික අනුකූලතාවය ඇගයීම
- (iv) සුදුසුකම්ලත් ලංසුකරුවන්ගේ මිල ගණන් ඇගයීම

5.5.1.4 M/S N-Able (Pvt) Ltd හා M/S Uni Consultancy Services, University of Moratuwa යන ආයතනයන්ට ප්‍රසම්පාදනය පිරිනමා තිබුණු අතර හරස් මාර්ග පාලනය සම්බන්ධයෙන් එම ආයතන සුදුසුකම් ලැබීමේ නිර්ණායකවලට සේවාදායක සහතිකය, ප්‍රමිති සහතිකය, SIL සහතිකය සහ ISO (ISO Certificate for the Level Crossing Controller) සහතිකය තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටුවට ඉදිරිපත් කර නොතිබුණු බව 2013 ඔක්තෝබර් 22 දක්වා තිබුණි.

5.5.1.5 තවද අවසාන වර්ෂ 03 ඇතුළත හරස් මාර්ග පද්ධතිය සාර්ථකව කල බව දැක්වෙන අවසන් පරිශීලක සහතිකයක් ද ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි. මොරටුව විශ්වවිද්‍යාලය (නිෂ්පාදක)

රජයේ ආයතනයක් වන බව සහ ISO සහතිකය ඉදිරිපත් නොකරන බව ලංසුකරු දන්වා ඇති බව ද තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටු වාර්තාවේ දක්වා තිබුණි.

තවද මෙම තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටු වාර්තාවට අනුව M/S N-Able (Pvt) Ltd හා M/S Uni Consultancy Services, University of Moratuwa ආයතනය තවදුරටත් තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටුව විසින් ඇගයීම් කර තිබුණු අතර ඒ අනුව ලංසු සමඟ ඉදිරිපත් කරන ලද මිල (FOB) ඇ.එ.ඩො 6,422,090 සිට ඇ.එ.ඩො 4,779,908 දක්වා ඇ.එ.ඩො 1,642,182 කින් අඩු කිරීමට ලංසුකරු සමඟ සාකච්ඡා කිරීමට නිර්දේශ කර තිබුණි.

2014 පෙබරවාරි 07 දින පැවති අමාත්‍ය මණ්ඩලය පත්කල ප්‍රසම්පාදන කමිටු රැස්වීමේදී මෙම තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටු වාර්තාව පිළිබඳව පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ ඉදිරිපත් කර තිබුණි (ඇමුණුම 10).

- (i) සංඥා අයිතම සඳහා වන ISO සහතිකයේ හරස් මාර්ග ආරක්ෂණය ඇතුළත්වේද යන්න පිළිබඳව ISO සහතික නිකුත් කරනු ලබන ආයතනයෙන් ප්‍රතිචාර ලැබී නොමැති බව
- (ii) ඉහත අරමුණු සඳහා ලංසුකරුවන්ගෙන් පැහැදිලි කර ගැනීමේ සම්භාවිතාවයක් පවතින්නේ ද යන්න
- (iii) නමුත් ISO සහතිකයෙහි අන්තර්ගත මාතෘකා ලංසුකරුට හෝ ISO ආයතනයට වෙනස් කල නොහැකි බව තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටුව විස්තර කර ඇති බව
- (iv) M/S N-Able (Pvt) Ltd හා M/S Uni Consultancy Services, University of Moratuwa සමූහය විසින් අඩුම ලංසුව ලෙස ඉදිරිපත් කරන ලද පද්ධතියෙහි ප්‍රධාන හා වැදගත් නිෂ්පාදන කොටස (Train Detection පද්ධතිය) සඳහා ලබා ගෙන ඇති ISO සහතිකය සඳහා හරස් මාර්ග පද්ධතිය ද ඇතුළත් බව තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටුව දක්වා තිබුණු බව
- (v) තවද මෙම ආයතනය හරස් මාර්ග ආරක්ෂණ පද්ධති 03ක් මේ වන විටද සිවිකර ඇති බවත් එම පද්ධති සාර්ථකව ක්‍රියාත්මක වන බවත් අවසන් වර්ෂ 12 ක් තුළ දෝෂ රහිත සේවාවක් සපයා ඇති බවත් තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටුව දක්වා ඇති බව
- (vi) තවද තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටුව මෙම ලංසුව අඩුම ලංසුව ඉදිරිපත් කර ඇති ආයතනය වන M/S N-Able (Pvt) Ltd හා M/S Uni Consultancy Services University of Moratuwa වෙත පිළිගැන්වීමට දැඩි ලෙස තීරණය කර ඇති බව

5.5.1.6 ඒ අනුව තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටුවේ නිර්දේශය මත ප්‍රසම්පාදන කමිටුව විසින් මෙම ප්‍රසම්පාදනය M/S N-Able (Pvt) Ltd හා M/S Uni Consultancy Services University of Moratuwa වෙත පිරිනැමීම සඳහා තීරණය කර තිබුණි.

- 5.5.1.7 2014 අප්‍රේල් මස 03 දින පැවති අමාත්‍ය මණ්ඩල රැස්වීමේදී ඇ.ඩො. 6,478,190 ක මිලකට දුම්රිය ආනාමය භරස්මාර්ග 200 ක් සඳහා ආරක්ෂණ පද්ධති සැපයීම, (සීනු සහ විදුලි) ස්ථාපිත කිරීම සඳහා වන ප්‍රසම්පාදනය "**Consortium Consisting of N – Able (pvt) Ltd and Uni Consultancy Services - University of Moratuwa**" සැපයුම්කරුට පිරිනැමීම සඳහා අනුමැතිය ලබා දී තිබුණි (ඇමුණුම 11).
- 5.5.1.8 2014 මැයි 26 දින දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ සමාන්‍යාධිකාරී විසින් **Consortium Consisting of N – Able (pvt) Ltd and Uni Consultancy Services - University of Moratuwa** ආයතනය වෙත 2013 සැප්තැම්බර් 02 දින ඉදිරිපත් කරන ලද ලංසුව අමාත්‍ය මණ්ඩලය පත්කල ප්‍රසම්පාදන කමිටුව විසින් ඇ.එ.ඩො 6,478,190 කට පිළිගත් බව දන්වා යවා තිබුණි. මේ සඳහා බැංකු ඇපකරය ලෙස ඇ.එ.ඩො 323,909.50 ක කාර්යසාධන සුරක්ෂණයක් තබන ලෙස ද දන්වා තිබුණි (ඇමුණුම 12).
- 5.5.1.9 මෙම ඉල්ලීමට අනුව 2017 ජූලි 10 දක්වා වලංගු වන පරිදි කාර්යසාධන සුරක්ෂණයක් නේෂන්ස් ට්‍රස්ට් බැංකුවේ (Nations Trust Bank) හි තැබීමට M/S N-Able (Pvt) Ltd ආයතනය විසින් කටයුතු කර තිබුණි (ඇමුණුම 13). නමුත් ප්‍රසම්පාදනය පිළිබඳව ඇති වූ ගැටළු සහගත තත්ත්වය හේතුවෙන් අදාළ සමාගම සමඟ ගිවිසුම් ගත වී නොතිබුණි.
- 5.5.1.10 2014 ඔක්තෝබර් 02 දින භරස් මාර්ග ආරක්ෂණ පද්ධතිය ස්ථාපිත කිරීම සම්බන්ධයෙන් පැවති රැස්වීමක සටහන් පත්‍රයට අනුව මෙම සංඥා පද්ධති 200 සවිකිරීම සම්බන්ධයෙන් කරුණු දක්වා තිබුණි (ඇමුණුම 14).
- 5.5.1.10.1 මෙම ආරක්ෂණ පද්ධතීන් 200 සවි කිරීම සම්බන්ධයෙන් වූ ප්‍රසම්පාදනය M/S N-Able (Pvt) Ltd හා M/S Uni Consultancy Services, University of Moratuwa වෙත ප්‍රදානය කිරීම සම්බන්ධව ප්‍රධාන සංඥා තාක්ෂණ ඉංජිනේරුවරයාගේ (CSTE) අකමැත්ත ප්‍රකාශ කිරීම සඳහා වූ කරුණු පිළිබඳ සාකච්ඡා කිරීම මෙම රැස්වීම පැවැත්වීමේ අරමුණ ලෙස දක්වා තිබූ අතර එයට හේතුව එම ආයතන දෙකට එම පද්ධතිය සැපයීම හා ස්ථාපිත කිරීම සම්බන්ධයෙන් ප්‍රමාණවත් ආරක්ෂණ සහතිකවීමක් (Adequate Safe Assurance) නොමැති වීම ලෙස දක්වා තිබුණි.
- 5.5.1.10.2 මෙම ආයතන දෙක එනම් M/S N-Able (Pvt) Ltd හා M/S Uni Consultancy Services, University of Moratuwa වෙත ප්‍රසම්පාදනය පිරිනැමුවද මොරටුව විශ්වවිද්‍යාලය විසින් නිර්මාණය කර සංවර්ධනය කරන ලද භරස් මාර්ග පද්ධතිය (Level Crossing System) ආරක්ෂා රහිත ලෙස (Un safeside) අවස්ථා කිහිපයක දී අසාර්ථක වී ඇති බවත්, ඒවා රිලේ පාදක පද්ධති (Realy Based System) සමඟ ප්‍රතිස්ථාපනය කර ඇති බවත් දක්වා තිබුණි.

තවද මෙම හරස් මාර්ග පද්ධති ජාත්‍යන්තර සංවිධාන විසින් සහතික කරන ලද ISO 9001 : 2008 ආරක්ෂිත ප්‍රමිත හා නිෂ්පාදන ප්‍රමිත සමඟ අනුකූල විය යුතු බව CSTE විසින් දක්වා තිබුණි.

5.5.1.10.3 මෙහිදී හරස් මාර්ග ආරක්ෂණ පද්ධතිය සඳහා SIL 4 ආරක්ෂක අවශ්‍යතාවය අවශ්‍ය බව CSTE තවදුරටත් දක්වා තිබුණි. තවද ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව SIL 4 ප්‍රමිති සම්බන්ධයෙන් වූ පිරිවිතර ලේඛනගත කර නොතිබුණු බවද CSTE විසින් දන්වා තිබුණු අතර කිසිම ආයතනයක් SIL 4 සම්බන්ධයෙන් වූ ආරක්ෂණ සහතිකවීමේ සහතිකයක් ලබා දී නොමැති බවද දක්වා තිබුණි. හරස් මාර්ග ආරක්ෂණ පද්ධතිය ස්ථාපිත කිරීමේදී නිෂ්පාදනය හා කාර්යසාධන සහතික සඳහා වූ C3 හෝ C6 ප්‍රමිත අවශ්‍යතාවය සලකා බැලිය යුතු බව ආරක්ෂණ හා නාගරික සංවර්ධන අමාත්‍යාංශයේ, අධ්‍යක්ෂ (තාක්ෂණික) විසින් ප්‍රකාශ කර තිබුණි.

5.5.1.10.4 තවද මෙම ප්‍රසම්පාදනය **Consortium Consisting of N – Able (pvt) Ltd and Uni Consultancy Services - University of Moratuwa** වෙත ප්‍රදානය කිරීමට තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටුව අනුමත කර තිබුණ ද අදාළ ආයතනයන් SLR පිරිවිතර හා පහතින් දක්වා ඇති ප්‍රමිත සමඟ අනුකූල වී නොතිබුණු බව CSTE විසින් දක්වා තිබුණි.

- i EN50128 : දුම්රිය පාලන හා ආරක්ෂිත මෘදුකාංගය
- ii. EN50129 : සංඥා සඳහා ආරක්ෂිත විද්‍යුත් පද්ධති

5.5.1.10.5 තවද හරස් මාර්ග ආරක්ෂණ පද්ධතිය සම්බන්ධයෙන් ආරක්ෂාව හා විශ්වසනීයත්වය වඩා වැදගත් වන බව CSTE තවදුරටත් ප්‍රකාශ කර තිබූ බව එම සටහනෙහි දක්වා තිබුණි. ආරක්ෂාව හා විශ්වසනීයත්වය සම්භවය සිදු වූ රට මත පදනම් වන බවත්, දැනටමත් අදාළ ප්‍රසම්පාදනය TEC සහ SCAPC විසින් අනුමත කර ඇති බැවින් මෙම කටයුතු ප්‍රසම්පාදනය පිරිනමන ලද පාර්ශවය සමඟ ඉදිරියට කරගෙන යන ලෙස දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ සමාන්‍යාධිකාරී විසින් උපදෙස් ලබා දී තිබුණු බව දක්වා තිබූ අතර පහත සඳහන් පියවරයන් අනුගමනය කරන ලෙස CSTE වෙත උපදෙස් ලබා දී තිබුණි.

- (i) C3 හෝ C6 ප්‍රමිත මට්ටමට අදාළව හෝ හරස් මාර්ග සකස් කිරීමේදී SLR පිරිවිතරවලට අනුකූල වන පරිදි, SIL ආරක්ෂිත අවශ්‍යතාවයන් සපුරන පරිදි අදාළ සැපයුම්කරුවන්ගෙන් ආරක්ෂණ සහතිකවීමේ සහතික ලබා ගැනීම.
- (ii) ඕනෑම ප්‍රසම්පාදනයකට භාවිතා කළ හැකි අකාරයේ හරස් මාර්ග ආරක්ෂණ පද්ධතිවලට අදාළව SLR සම්මත පිරිවිතරයන් සකස් කිරීම.



5.5.1.11 යෝජිත ප්‍රසම්පාදනය සුදුසු නොවන බව CSTE විසින් දක්වා ඇති බැවින් තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටු වාර්තාවෙන් ලබා දී ඇති කරුණු සම්බන්ධයෙන් ගැඹුරින් පරීක්ෂා කර විස්තරාත්මක වාර්තාවක් නිර්දේශ සමඟ ලබා දෙන ලෙසත්, වාර්තාවෙන් දක්වන ලද කරුණු සඳහා විකල්ප යෝජනා ලබා දෙන ලෙසත් 2014 නොවැම්බර් 10 දින ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශයේ ලේකම් විසින් දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ සාමාන්‍යාධිකාරීගෙන් ඉල්ලා තිබුණි (ඇමුණුම 15).

5.5.1.12 මෙම ප්‍රසම්පාදනය පිරිනැමීමේදී, තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටුව විසින් ප්‍රසම්පාදන ලියවිලිවල ඇති තාක්ෂණික අවශ්‍යතාවයන්ට පරස්පර විරෝධී ලෙස කටයුතු කර ඇති බව 2014 නොවැම්බර් 24 දින CSTE විසින් දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ සාමාන්‍යාධිකාරී වෙත දක්වා තිබුණි (ඇමුණුම 16). තවද ලංසුකරුවන්ට ලබා දෙන ලද උපදෙස්වල 03 වන වගන්තියෙහි දක්වා ඇති සුදුසුකම් ලැබීමේ නිර්ණායකයන්ට අනුව ලංසුකරුවන් විසින් නිර්ණායක 06 ක් සපුරාලිය යුතු බව දැක්වෙන බවත් එම නිර්ණායකයන්ගෙන් එකම නිර්ණායකයක්වත් තෝරා ගන්නා ලද සැපයුම්කරු සපුරා ගෙන නොමැති බවත් එහි දක්වා තිබුණි. තවද මෙලෙස තෝරා ගෙන තිබෙන නිෂ්පාදනයන් ලෝකයේ කිසිම ස්ථානයක සවිකර නොමැති බව හා යෝජිත දුම්රිය හඳුනාගැනීමේ ඒකකය සමඟ පිරිනමන වින්‍යාසය (Offered Configuration) තුළ පරීක්ෂණ පද්ධතියක් පවා සවිකර නොමැති බව දක්වා තිබුණි.

5.5.1.13 අනතුරුව දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරී විසින් අතිරේක දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරීගේ (යටිතල පහසුකම්) සහාපතීත්වයෙන් යුතුව කමිටුවක් 2015 මාර්තු 23 දින පත්කර තිබුණු අතර (ඇමුණුම 17) එම කමිටුවට පහත සඳහන් කාර්යයන් පවරා තිබුණි.

- (i) ප්‍රසම්පාදනය අවලංගු කිරීමට ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට ඇති සෑම අවස්ථාවක්ම සලකා බැලීම සහ නිර්දේශ ඉදිරිපත් කිරීම
- (ii) ප්‍රසම්පාදනය කල යුතු භාණ්ඩ සංඛ්‍යාව අඩු කිරීම සහ සැපයුම්කරුගේ එකඟතාවය ඇතිව අඩු ගෙවීමක් කිරීමේ හැකියාව පිළිබඳව සොයා බැලීම
- (iii) ඉහත 1 හා 2 සිදු කිරීමට හැකියාවක් නොමැති නම් යෝග්‍යතාවය සම්බන්ධයෙන් CSTE ගේ අදහස් සලකා බලා අයිතමයන් යෙදවීමට ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට ඇති විකල්පයන් පිළිබඳව නිර්දේශ ලබා දීම

5.5.1.14 ඒ අනුව අදාළ වාර්තාව 2015 අප්‍රේල් 10 දින ඉදිරිපත් කර තිබුණු අතර පත්කරන ලද සාමාජිකයින් පස්දෙනා අතුරින් දෙදෙනෙකු පමණක් මෙම වාර්තාවට අත්සන් තබා තිබුණි (ඇමුණුම 18). එම කමිටු වාර්තාවට අනුව Uni Consultancy විසින් සවිකරන ලද සීනු හා

විදුලි පද්ධති අසාර්ථක වී තිබීම හේතුවෙන් ලංසුකරු විසින් තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටුව හා ප්‍රසම්පාදන කමිටුව නොමඟ යවා ඇති බව එම වාර්තාවෙන් දක්වා තිබුණි. මේ හේතුවෙන් පිරිනමන ලද පද්ධතිය විශ්වසනීය නොවීම හා සිනු හා විදුලි පද්ධතියේ මෙහෙයුම් සම්බන්ධයෙන් ලබා දෙනු ලබන ආරක්ෂණයක් නොමැති වීම, කාර්යසාධන ඇපකරයක් ලබා දුන්නද ණයවර ලිපියක් විවෘත කර නොතිබීම හා ගිවිසුම අත්සන් කර නොතිබුණු බවද වාර්තාවේ දක්වා තිබුණි. මෙවැනි හේතු නිසා මෙම ලංසුව අවලංගු කිරීමටත් කාර්යසාධන සුරක්ෂණය අදාළ ලංසුකරුට නිදහස් කරන ලෙස බැංකුවෙන් ඉල්ලීම් කිරීමටත් නිර්දේශ කර තිබුණි.

5.5.1.15 ඉහත 5.5.1.10.5 ඡේදයේ දැක්වෙන පරිදි දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ සාමාන්‍යාධිකාරීගේ උපදෙස් මත තත්ත්වය එසේ තිබියදී වසර 2 ½ කට පමණ පසුව එනම් 2016 ඔක්තෝබර් 07 දින ගිවිසුමක් මගින් එකී සමාගම වෙතම එනම් **Consortium Consisting of M/s. N – Able (pvt) Ltd and M/s. Uni Consultancy Services - University of Moratuwa** වෙත එම ප්‍රසම්පාදනය පිරිනමා තිබුණි (ඇමුණුම 19).

5.5.1.16 ප්‍රසම්පාදනය සඳහා ඉදිරිපත් කරන ලද ලියාපදිංචි සහතිකයෙහි සඳහන් M/S Uni Consultancy Service ආයතනයෙහි ලිපිනය නො.272, බණ්ඩාරනායක මාවත, කටුබැද්ද, මොරටුව ලෙස දක්වා තිබුණු අතර එය මොරටුව විශ්වවිද්‍යාලයෙහි ලිපිනය ලෙසද හඳුනා ගැනීමට හැකි විය. තවද එම ආයතනය මොරටුව විශ්වවිද්‍යාලයට අනුබද්ධ ආයතනයක් නොවන බවට මොරටුව විශ්වවිද්‍යාලයේ උප කුලපති විසින් 2018 අගෝස්තු 21 දිනැති ලිපිය මගින් විගණනයට තහවුරු කරන ලදී (ඇමුණුම 20).

**5.5.2 ප්‍රසම්පාදන කාර්යයන් ඉටු කිරීම**

5.5.2.1 කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුම අනුව කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් අදාළ මාර්ග ආරක්ෂණ පද්ධති 200, 2017 ජනවාරි 27 දින නිමකර භාරදිය යුතුව තිබුණ ද එය සිදු නොකළ බැවින් 2018 ජනවාරි 27 දින දක්වා කාලය දීර්ඝ කර තිබුණි (ඇමුණුම 21). නමුත් එදිනට සම්පූර්ණ කර භාර දී ඇති ආරක්ෂණ පද්ධති ගණන 190 කි. 2023 ජූනි 30 වන විට ආරක්ෂණ පද්ධති 200 ම දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට භාර දී තිබුණද ඉන් 50 ක්‍රියාවිරහිතව පැවතුණි.

5.5.2.2 දුම්රිය හරස් මාර්ග සඳහා සිනු හා විදුලි සංඥා ක්‍රමයට සමගාමීව රේල් ගේට්ටුකරුගේ සහාය ඇතුළත් පද්ධතියක් සකස් කළ යුතු අතර එම පද්ධතිය දුම්රිය සංඥා පද්ධතියට සම්බන්ධ කළ යුතු වුවද 2018 නොවැම්බර් 15 දින විගණන නිලධාරීන් විසින් මාර්ග ආරක්ෂණ පද්ධති පිළිබඳ භෞතික පරීක්ෂණයේ යෙදී සිටි අවස්ථාවේදී නිරීක්ෂණය වූ පරිදි සිනු සහ විදුලි පද්ධතියක් සවිකර ඇති නමුත් රේල් ගේට්ටුවක් සවිකර නොමැති යාපනය නගරයේ

නාවක්කුලි දුම්රිය ස්ථානය ආසන්නයේ 390.5 කි.මී යෙහි ඇති දුම්රිය හරස් මාර්ගයෙහි මෝටර් රථයක් දුම්රියේ ගැටී පුද්ගලයෙක් මිය ගොස් තිබුණි. එම අවස්ථාවේ සිනු හා විදුලි පද්ධතිය නිසි පරිදි ක්‍රියාත්මක වී නොමැති බව හඳුනා ගැනීමට හැකි විය.

### 5.5.3 ප්‍රසම්පාදිත මාර්ග ආරක්ෂණ පද්ධති සඳහා ගෙවීම් කිරීම

2022 අගෝස්තු 01 දින වන විට සිනු හා අලෝක පද්ධති 200 හිම ඉදිකිරීම් නිමකර තිබුණද එයින් සිනු හා විදුලි පද්ධති 10 ක් අත්හදා බැලීම් කර දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ ක්‍රියාකාරී භාවිතයට එක් කර නොතිබුණි. තවද 2023 ජූනි වන විට ප්‍රසම්පාදිත සිනු හා අලෝක පද්ධති 200 සඳහා මුළු කොන්ත්‍රාත් වටිනාකම් ගෙවා නොතිබූ අතර සිනු හා විදුලි පද්ධති 200 වෙනුවෙන් ඇමරිකානු ඩොලර් 5,550,375 හෙවත් රු. 968,544,039 ක් ගෙවා තිබුණි. මේ අනුව එක් සිනු හා විදුලි පද්ධතියක් සඳහා වැයකර ඇති මුදල රු.4,842,720 ක් වූ අතර ඉතිරි මුදල සඳහා 2023 ජූනි 30 වන විටත් ඉල්ලීමක්ද සිදුකර නොතිබුණි.

## 5.6 ප්‍රසම්පාදිත සිනු හා විදුලි පද්ධතීන්හි ක්‍රියාකාරීත්වය පරීක්ෂා කිරීම

5.6.1 දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව විසින් එක් එක් පද්ධතිය පිලිගත් දින සිට මූලික එකඟතාවය අනුව වගකීම් කාලය වසර 02 ක්ද ඉන් අනතුරුව වගකීම් කාලයට වසරක දෝෂ වගකීම් කාලයක් ද ඇතුළත් කරමින් වසර තුනක් සඳහා වගකීම් කාලය දීර්ඝ කිරීමට එකඟ වී ඇති අතර වසර 10 ක් සඳහා සිනු හා විදුලි පද්ධති සඳහා අමතර කොටස් ලබා ගත හැකි අතර සැපයුම්කාර සමාගම විසින් ඒවා සැපයිය යුතු බවට එකඟ වී ඇත.

5.6.2 කිසිදු දෝෂයකින් තොරව මාර්ගයේ ගමන් ගන්නා දුම්රිය, තනි දුම්රිය එන්ජින් හෝ මෝටර් ට්‍රොලි හඳුනා ගෙන ප්‍රතිචාර දැක්වීමේ හැකියාව සිනු හා විදුලි පද්ධතිවල ඇති Detector වලට තිබිය යුතුය.

5.6.3 දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ කොළඹ කොටුව සිට පහළ මාර්ගයේ බෙලිඅත්ත දක්වා හා මධ්‍යම දිස්ත්‍රික්කයේ කොළඹ කොටුව සිට පුත්තලම දක්වා මාර්ගවල ස්ථාපිත කර ඇති පිළිවෙලින් සිනු සහ විදුලි පද්ධති 142 ක් හා 46 ක් වශයෙන් එකතුව 188 ක ක්‍රියාකාරීත්වය විගණනය විසින් භෞතිකව පරීක්ෂා කරන ලදී.

5.6.4 අක්‍රීය වූ සිනු හා විදුලි පද්ධති යථාවත් කිරීමේ ප්‍රමාදය පිළිබඳව සැපයුම්කාර සමාගමේ කාර්මික නිලධාරීන්ගෙන් ප්‍රශ්න කළ අතර ඔහුගේ ප්‍රකාශයට අනුව මෙය යථාවත් කිරීමේදී අදාළ දෝෂය හඳුනා ගෙන ඒ පිළිබඳව භෞතිකව පරීක්ෂා කර සැපයුම්කාර ආයතනය දැනුවත් කල යුතු බව හඳුනා ගැනීමට හැකි විය. ඉන් අනතුරුව ඒ සඳහා වන වියදම් ඇස්මේන්තු සකස් කර අදාළ පාර්ශවයන්ගෙන් වියදම් සඳහා අනුමැතිය ලබාගැනීමෙන් පසු දෝෂය නිවැරදි කිරීමට පියවර ගන්නා බව ඔහු වැඩිදුරටත් ප්‍රකාශ කරන ලදී. කෙසේ

වෙනත් මෙම ක්‍රමවේදය අනුගමනය කිරීම හේතුවෙන් අක්‍රීය වූ සීනු හා විදුලි පද්ධතියක් යථාචන් කිරීම සඳහා සති තුනක පමණ කාලයක් ගතවන බවද ප්‍රකාශ කරන ලදී.

### 5.7 දුම්රිය හරස් මාර්ගවල සිදු වූ අනතුරු සඳහා වියදම් දැරීම

දුම්රිය හරස් මාර්ගවල සිදුවූ අනතුරු හේතුවෙන් 2010 වර්ෂයේ සිට 2021 දෙසැම්බර් 31 දක්වා දුම්රිය එන්ජින් හා මැදිරිවලට සිදු වූ හානිය හා එය යථාචන් කිරීම වෙනුවෙන් දැරීමට සිදු වූ පිරිවැය සේවක පඩිනඩි ද ඇතුළුව රු. 36,093,093 කි.

වගුව අංක 06 - දුම්රිය එන්ජින් හා මැදිරිවලට සිදු වූ හානිය යථාචන් කිරීමට දරන ලද පිරිවැය

වර්ෂය	සිදු වූ අනතුරු සංඛ්‍යාව	යථාචන් කිරීමට දැරූ පිරිවැය රු.
2010		159,566
2011		25,000
2012		80,289
2013	77	299,500
2014	39	137,775
2015	67	364,778
2016	84	9,270,513
2017	86	4,079,815
2018	101	1,463,794
2019	82	4,295,157
2020	61	2,323,472
2021	70	13,593,434
		----- 36,093,093 =====

**06. නිරීක්ෂණ**

6.1 ඉහත වගුව අංක 03 හි දැක්වෙන පරිදි දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව විසින් දුම්රිය හරස් මාර්ග සඳහා වූ ආරක්ෂණ පද්ධති නිසි පරිදි ස්ථාපනය නොකිරීමත්, නඩත්තු නොකිරීමත් හේතුවෙන් 2000 වර්ෂයේ සිට 2022 වර්ෂය වන විට අනතුරු 1,501 ක් සිදු වී ඇති අතර එම කාල පරිච්ඡේදය තුළදී ජීවිත හානි 298 ක් සිදු වී තිබුණු අතර පුද්ගලයින් 1,054 ක් තුවාල ලබා තිබුණු බව විගණණයට නිරීක්ෂණය විය.

6.2 තවද මිය යන පුද්ගලයන් සඳහා වන්දි ප්‍රදානය කිරීමේ වැඩපිළිවෙලක් දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව හෝ රජය සතුව නොමැති අතර, මිය යන පුද්ගලයන්ගේ පවුල්වල සාමාජිකයන්ගේ ජීවන තත්ත්වය සහ පුද්ගලයන් මියයාම හේතුවෙන් ඔවුන්ගේ පවුල්වල සාමාජිකයන්ට සිදුවන පීඩා පිළිබඳ සොයා බලා කටයුතු කිරීමේ ක්‍රමවේදයක් දෙපාර්තමේන්තුව සතුව නැති බවද ඔවුන් වෙනුවෙන් ඉහත 5.3.1 ඡේදයේ දැක්වෙන පනතේ 32 වන වගන්තියේ සංශෝධනයට අනුව දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරී වග වී නොතිබුණු බවද නිරීක්ෂණය විය.

6.3 දැනට ක්‍රියාත්මක වන දුම්රිය ආඥා පනත වර්ෂ 120 ක් පමණ පැරණි වන අතර එහි පවත්නා දණ්ඩන නියම කිරීම් වර්තමාන රුපියලේ අගය හා සසඳන විට ප්‍රමාණවත් නොවීම හේතුවෙන් අදාළ තැනැත්තන් වරදකට යොමු නොවීමකට එමගින් පෙළඹවීමක් ඇති නොවන බවත් ඉහත 5.4.2 ඡේදයෙහි සඳහන් දණ්ඩන ගාස්තු පරීක්ෂා කිරීමේදී නිරීක්ෂණය වන අතර ඉහත 5.2.4 ඡේදයෙහි සඳහන් පරිදි භාවිතා කර ඇති ඇතැම් නිල නාමයන්ද (ආණ්ඩුකාරවරයා) වර්තමානය වන විට නොගැලපෙන බව නිරීක්ෂණය විය.

6.4 ගේට්ටු යොදා ආරක්ෂා කර නොමැති දුම්රිය හරස් මාර්ග 750 ක් හෝ ඊට වැඩි ප්‍රමාණයක් පැවතියද ඊට අදාළව එවකට වගකීමට බැඳී සිටි දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරීවරුන්ගෙන් ආඥා පනතේ විධි විධාන පරිදි (ඉහත 5.4.2.1 ඡේදයෙහි දැක්වෙන පරිදි) 1987 වර්ෂයේ සිට දඩ හා වන්දි මුදල් අය කර ගෙන නොතිබුණු අතර අදාළ කාල වකවානුවල සේවයේ නියුතු දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරීවරුන් දුම්රිය හරස් මාර්ගවල යෙදිය යුතු ආරක්ෂාව සම්බන්ධයෙන් තම වගකීම පැහැර හැර තිබුණද ඉහත 5.4.2.2 ඡේදයෙහි පරිදි ඊට එරෙහිව නීතිමය ක්‍රියාමාර්ග ගෙන නොතිබුණි.

6.5 සුළු හරස් මාර්ගවල ආරක්ෂාව වෙනුවෙන් ආඥා පනතේ විධිවිධාන පරිදි හරස් මාර්ග ගේට්ටු ඉදිකර නොතිබුණු අතර ඒවායේ පාලනය හා ආරක්ෂාව පිළිබඳව ඉහත 5.3.2 ඡේදයේ දැක්වෙන පරිදි පනතේ විධිවිධාන පරිදි ක්‍රියා කර නොතිබුණු අතර පදිංචි ස්ථාන සඳහා වූ හරස්මාර්ග නිසි ලෙස හඳුනාගෙන ඒවායේ ආරක්ෂාව සඳහා අවශ්‍ය විධිවිධාන

සැලසීමක්, ඒවා ස්ථාපනය කිරීම සඳහා දරන ලද ආරම්භක පිරිවැය හා නඩත්තුව සඳහා වූ වාර්ෂික කුලිය අදාළ මාර්ග භාවිතා කරන්නන්ගෙන් අයකර ගැනීමටත් කටයුතු කර නොතිබුණි.

6.6 දුම්රිය හරස් මාර්ග මුළුමනින්ම ආවරණය වන පරිදි මාර්ග ආරක්ෂණ පද්ධති ඉදිකිරීම සඳහා විද්‍යාත්මක සැලැස්මක් සකස් කර නොතිබුණු අතර ප්‍රාදේශීය ලේකම් කාර්යාල, පළාත් සභා හා පළාත් පාලන ආයතන සමඟ දුම්රිය හරස් මාර්ග ඉදිකිරීම හා ඒ සඳහා මාර්ග ආරක්ෂණ පද්ධති ස්ථාපනය කිරීම අරභයා ඒකාබද්ධ සැලසුම් හා විධික්‍රම ක්‍රියාවට නංවා නොතිබුණි.

6.7 අනතුරු හේතුවෙන් මාර්ගය යථාවත් කිරීමට දරන ලද පිරිවැය හා දැනට පවත්නා දුම්රිය හරස් මාර්ග සංඛ්‍යාව පිළිබඳ විස්තර නිසි පරිදි යාවත්කාලීන කර පවත්වාගෙන ගොස් නොතිබුණි.

6.8 දුම්රිය මාර්ගයන් හරහා අළුතින් මාර්ග ඉදිකිරීමේදී ඉහත 5.4.1.4 ඡේදයෙහි දැක්වෙන පරිදි එම මාර්ග ඉදිකරනු ලබන ආයතනවලින් හා පුද්ගලයන්ගෙන් ගාස්තු අයකර මාර්ග ආරක්ෂණ පද්ධති ස්ථාපනය කළ යුතු වුවත් එලෙස අළුතින් ඉදිවන මාර්ග සම්බන්ධයෙන් නිසි ඇගයීමක් කර ගාස්තු අය කර මාර්ග ආරක්ෂණ පද්ධති ස්ථාපනය කිරීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.

6.9 අනාරක්ෂිත දුම්රිය හරස් මාර්ග පිහිටි ස්ථානවල පාවිච්චි කරනු ලබන ජීවලනය වන ආලෝක සංඥා වලට අදාළ ඉහත 5.4.3 ඡේදයෙහි සඳහන් ගැසට් නිවේදනයේ ඇතුළත් මාන ආරක්ෂණ පද්ධති ස්ථාපිත කිරීම සඳහා ඉදිරිපත් කරන ලද පිරිවිතරයේ ලාම්පුවේ කාචයෙහි සඵල විශ්කම්භය සම්බන්ධයෙන් ඇතුළත් මාන හා ගැලපී නොතිබුණු අතර ලාම්පුවල කාචයන්හි මධ්‍යන් එකම තිරයේ මට්ටමකින් එනම් මීටර් 02 ක උසකින් යුක්තව පවත්වා ගත යුතු බව පිරිවිතරයේ පෙන්වා තිබීම හේතුවෙන් එය ගැසට් නිවේදනයේ මාන හා නොගැලපෙන බව දක්නට ලැබුණි.

6.10 තවද එක් එක් ලාම්පුවට සවිරාම රතුපාට ආලෝකය සහිතව හා කහපාට ආලෝකය සහිතව මිනිත්තුවකට වාර 50 ත් 70 ත් අතර ජීවලනය විය යුතු බව පිරිවිතරයේ දක්වා ඇති නමුත් පිරිවිතරයේ මාන ඉහත 5.4.3.2 ඡේදයෙහි දැක්වෙන අතිවිශේෂ ගැසට්පත්‍රයේ 35 වන වගන්තියෙහි දැක්වෙන මානවලට මුළුමනින්ම පටහැනි වී තිබුණි.

6.11 දෙපාර්තමේන්තුව මගින් මෙම වාර්තාවේ දින දක්වා ස්ථාපනය කර ඇති සීනු හා විදුලි (Bell & Light) පද්ධති බොහෝමයක ක්‍රියාකාරීත්වය නිසි පරිදි සිදු නොවන අතර, එම පද්ධති

ක්‍රියාත්මක වන්නේද නැද්ද යන්න පිළිබඳව දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ සංඥා දෙපාර්තමේන්තුවට හෝ දුම්රිය රියදුරුට සන්නිවේදනය කර ගැනීමේ හැකියාවක් මෙම පද්ධති තුළ නොමැති බව නිරීක්ෂණය විය. තවද සිනු හා විදුලි සංඥා පද්ධතියෙහි ඉලෙක්ට්‍රොනික පද්ධතියේ දෝෂයක් නිසා හෝ විදුලි සැපයුම් පද්ධතියේ දෝෂයක් නිසාවෙන් හෝ පද්ධතිය නිසි පරිදි ක්‍රියාත්මක නොවුනහොත් ඒ පිළිබඳව අදාළ දුම්රිය රියදුරුට හෝ සංඥා දෙපාර්තමේන්තුවට සෘජුවම දැන ගැනීමේ හැකියාවක් අදාළ පද්ධතිය තුළ නොතිබුණි.

6.12 මාර්ග ආරක්ෂණ පද්ධති ස්ථාපනය කිරීම සඳහා ප්‍රසම්පාදනය පිරිනමන ලද සමාගම රජයේ ආයතනයකට අනුබද්ධ ආයතනයක් බව කරුණු දක්වමින් ISO සහතිකය (අන්තර් ජාතික තත්ත්ව සහතික) අවශ්‍ය නොවන බව සමාගම කරුණු දක්වා තිබුණු අතර මේ සම්බන්ධයෙන් වැඩිදුර පරීක්ෂා කිරීමකින් තොරව අදාළ නිර්ණායකයන්ද සපුරා නොතිබුණු ලංසුකරු වෙත ප්‍රසම්පාදනය පිරිනැමීමට වගකිව යුතු පාර්ශවයන් කටයුතු කර ඇති බව නිරීක්ෂණය විය. තවද මෙම සමාගම මොරටුව විශ්වවිද්‍යාලයට අනුබද්ධ රාජ්‍ය ආයතනයක් නොවන බවට ඉහත 5.5.1.16 ඡේදයෙහි දැක්වෙන පරිදි මොරටුව විශ්වවිද්‍යාලයෙහි උපකුලපති විසින් විගණනයට යොමු කර ඇති ලිපියෙන් තවදුරටත් තහවුරු විය.

6.13 ඉහත 5.5.1.2 ඡේදයෙහි දැක්වෙන පරිදි ලංසුකරුවන් සඳහා වන උපදෙස් මාලාවේ අංක 03 යටතේ ලංසුකරුවන්ගේ හැකියාව තහවුරු කිරීම සඳහා සපුරාලිය යුතුව තිබූ මූලික සුදුසුකම් 06 ම සම්පූර්ණ කිරීමට අපොහොසත් ලංසුකරුට ප්‍රසම්පාදනය පිරිනැමීමට තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටුව නිර්දේශ කර තිබුණු බව නිරීක්ෂණය විය.

6.14 5.5.1.14 ඡේදයෙහි දැක්වෙන පරිදි 2015 මාර්තු 23 දින පත්කරන ලද කමිටු වාර්තාවේ නිර්දේශ අනුව මෙම ප්‍රසම්පාදනය අවලංගු කර කාර්යසාධන බැඳුම්කරයද අදාළ සමාගම වෙත නිදහස් කරන ලෙස නිර්දේශ කර තිබියදීත් එම නිර්දේශය ක්‍රියාත්මක නොවීම හේතුවෙන් මෙම ප්‍රසම්පාදනය නැවතත් වසර 2 ½ කට පසුව අදාළ ලංසුකරු වෙත නැවතත් පිරිනමා තිබුණි.

6.15 තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටුව විසින් මිල ගණන් ඇගයීමේදී ප්‍රසම්පාදන කාර්යය පිරිනමන ලද ආයතනය විසින් ඉදිරිපත් කර තිබූ ඇ.ඩො. 6,478,190 ක මිල ඇ.ඩො. 6,422,090 ක් දක්වා අඩුකර ගැනීමට සාකච්ඡා කරන ලෙස තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටු වාර්තාවෙන් නිර්දේශ කර පැවතියද තෝරාගත් සැපයුම්කරුටම පිරිනැමීම සඳහා අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතිය ලබා ගැනීමට අමාත්‍ය මණ්ඩලය වෙත ඉදිරිපත් කර තිබූ අංක MT/04/2014 දරන අමාත්‍ය

මණ්ඩල සංදේශයෙන් ඉහත කරුණු නොසලකා සැපයුම්කරු ඉදිරිපත් කර තිබූ මිලටම ප්‍රසම්පාදනය පිරිනැමීමට අනුමැතිය ඉල්ලා තිබුණි.

6.16 තාක්ෂණ ඇගයීම් කමිටුවේ 2 (a) ඡේදය අනුව පසුගිය වසර 12 ක කාලය තුළ ශ්‍රී ලංකාවේ දුම්රිය හරස් 03 ක් සඳහා මොරටුව විශ්වවිද්‍යාලය විසින් සකස් කරන ලද (සහ නිෂ්පාදනය කරන ලද ) පද්ධතිය තවදුරටත් ක්‍රියාත්මකව පවතින බැවින් හා නිෂ්පාදකයකු ලෙස කටයුතු කළ ලංසුකරු රජයේ ආයතනයක් බැවින් ප්‍රසම්පාදන ඇගයීම් අවධානයක් ලෙස දක්වා තිබූ සැපයුම්කරු විසින් ඉදිරිපත් කළ යුතු වූ ISO සහතිකය N – Able (pvt) Ltd සහ Uni Consultancy Services – University of Moratuwa යන ආයතන දෙක ඉදිරිපත් කර තිබූ මිල ගණන් ඇගයීමේදී තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටුව විසින් නොසලකා හැර තිබුණි. (තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටුව ඉදිරිපත් කර තිබූ ලංසු ලේඛණයෙහි ISO සහතිකය ප්‍රතික්ෂේප කිරීම සඳහා ඉහත තර්කය ගොඩනගා තිබුණි)

6.17 සැපයුම්කාර සමාගම විසින් ස්ථාපනය කරන ලද සීනු හා විදුලි පද්ධති 200 අතුරින් පහළ මාර්ගයේ සීනු හා විදුලි පද්ධති 142 ක් හා පුත්තලම් මාර්ගයේ ස්ථාපනය කර ඇති සීනු හා විදුලි පද්ධති 46 ක් විගණන නිලධාරීන් සහ දෙපාර්තමේන්තු නිලධාරීන් විසින් 2022 ජූලි 25 දින සිට 2022 අගෝස්තු 28 දින දක්වා කාලය තුළදී කරන ලද ඒකාබද්ධ පරීක්ෂණයක දී පරීක්ෂාවට භාජනය කළ අතර එයින් පහළ මාර්ගයේ හා පුත්තලම් මාර්ගයේ පිළිවෙලින් සීනු හා විදුලි පද්ධති 60 ක් හා 34 ක් වශයෙන් එකතුව 94 ක් ක්‍රියාවිරහිතව තිබුණි. 2023 ජූනි 20 වන විට ක්‍රියාවිරහිතව පැවති 94 න් 48 ක් අලුත්වැඩියා කර තිබූ අතර පුත්තලම් මාර්ගයේ 16 ක් හා පහළ මාර්ගයේ 30 ක් වශයෙන් සීනු හා විදුලි පද්ධති 46 ක් තවදුරටත් ක්‍රියා විරහිතව ඇති අතර ප්‍රධාන මාර්ගයේ හා කැලණිවැලි මාර්ගයේ 04 ක්ද වශයෙන් සීනු හා විදුලි පද්ධති 50 ක් අක්‍රියව පැවතුණි. මේ අනුව ඒ වෙනුවෙන් දරන ලද රු. මිලියන 242.13 ක මුදලද අනාර්ථික වී ඇති අතර එමගින් අපේක්ෂිත කාර්යය ද ඉටුකර ගැනීමට නොහැකි වී ඇති බව නිරීක්ෂණය විය.

6.18 මාර්ග ආරක්ෂණ පද්ධති 200 ක් ස්ථාපනය කර ඇති සමාගම සීනු හා විදුලි පද්ධතිවල පරිපාලනය හා නඩත්තුව දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව වෙත බාර දී පද්ධතිවල බිඳවැටීම් එම සැපයුම්කාර ආයතනය විසින් යථා වත් කරන නමුත් ඒ සඳහා වැය වන පිරිවැය දෙපාර්තමේන්තුව විසින් දරනු ලබන බව නිරීක්ෂණය විය. තවද මෙම පද්ධතියෙහි බිඳවැටීම් කඩිනමින් යථා වත් කිරීමේ වැඩපිළිවෙලක් සැපයුම්කාර සමාගම සතුව නොමැති අතර බිඳවැටීම් පිළිබඳව ක්ෂණිකව සමාගම වෙත වාර්තාවීමේ ක්‍රමවේදයක් ද නොමැති බව නිරීක්ෂණය විය.



6.19 වෙලේ පන්සල අසල (ජා ඇල) සවි කරන ලද සිනු හා විදුලි පද්ධතියක උපාංග හා පද්ධතියේ ඉලෙක්ට්‍රොනික සංඥා පද්ධතියේ ඩිටෙක්ටර් (Detectors) දෙකම 2022 අගෝස්තු 10 දින වන විට අක්‍රිය වී ඇති අතර අමතරව තබා තිබූ ඩිටෙක්ටරය ද අක්‍රිය වී ඇති බව නිරීක්ෂණය විය. ඒ හේතුවෙන් සිනු සහ ආලෝක සංඥා දෙකම අක්‍රිය වී ඇති අතර ඩිටෙක්ටර් (Detector) සවි කර ඇති කුටි සඳහා නිශ්චිත ආරක්ෂාවක් සපයා නොමැති අතර සිදුව ඇතැයි කියන අනතුරකින් ඩිටෙක්ටර් කුටියට හානි වී තිබුණි. තවද භූගත සන්දාම (cable) සුළු ලෙස පහළ වී ඇති නමුත් එම අනතුර ඩිටෙක්ටර් අක්‍රිය වීමට එය හේතුවක් වී නොමැති බව නිරීක්ෂණය විය.

6.20 තවද ඇතැම් සිනු හා විදුලි සංඥා පද්ධති ස්ථාපනය කර පිහිටා ඇති පුත්තලම් පාර ද්විත්ව මාර්ගයේ එකවර දුම්පිටිය දෙකක් එකම දිශාවට ගමන් කිරීමෙන් පසුව, නැවතත් එම ස්ථානයෙන් අනෙක් දිශාවට දුම්පිටියක් යන තෙක් දීර්ඝකාලයක් එක දිගට සිනුව හා ලාම්පු ක්‍රියාත්මක තත්ත්වයේ පවතින බව දැන ගැනීමට හැකි විය. මෙම තත්ත්වයට හේතුව මෙම පද්ධතිය වැඩසටහන් කිරීමේ දෝෂයක් බව පැමිණ සිටි කාර්මික නිලධාරියා විසින් පවසන ලද අතර එම පද්ධතිවල තාක්ෂණික අත්පොත් (Manual) පද්ධතියේ පුරස්කාරය හිමි පුද්ගලයා විසින් සැපයුම්කාර සමාගම වෙතද ලබා දී නොමැති බව ඔහු විසින් ප්‍රකාශ කරන ලදී.

6.21 සිනු හා විදුලි පද්ධති ස්ථාපනය කර ඇති එහෙත් ඒවා ක්‍රියාත්මක නොවන පහළ මාර්ගයේ 66m හා 20c හි තිලකරත්න මාවතේ ඇති පද්ධතිය අක්‍රිය වී ඇති අතර ඒ හරහා ඇති හරස් මාර්ගයෙන් ත්‍රී රෝද රථයක් ගමන් කිරීමේදී එය දුම්පිටියේ ගැටීමෙන් ජීවිත 04 ක් අහිමි වී ඇති අතර එම මාර්ගයේම 70 m හා 14 c හි වූ කණුගොඩ පාරෙහිදී කැබ් රථයක් අනතුරට පත් වී ඇත. වාර්තා අනුව එම අනතුරු සිදු වන අවස්ථාවේ පද්ධතිය ක්‍රියාත්මක තත්ත්වයේ තිබූ බවට කරුණු දක්වා තිබුණද භෞතිකව පරීක්ෂා කිරීමේදී එම සිනු හා විදුලි පද්ධතිද ක්‍රියාවිරහිත වී ඇති බව නිරීක්ෂණය විය.



## 07. නිර්දේශ

- 7.1 දැනට ක්‍රියාත්මක වන වර්ෂ 120 ක් පමණ පැරණි 1902 අංක 09 දරන ලංකා දුම්රිය ආඥා පනතෙහි නීතිරීති රෙගුලාසි, දණ්ඩනයන් හා නිලනාමයන් ඇතුළු පනතෙහි වගන්ති වර්තමානයට සුදුසු පරිදි කඩිනමින් සංශෝධනය කර කාර්යක්ෂම පරිපාලනයට උපයෝගී කරගත හැකි පරිදි පනත බලගැන්වීම කටයුතු කිරීම. (යොමුව 6.3)
- 7.2 දුම්රිය හරස් මාර්ගයන්හි ආරක්ෂාව නිසි පරිදි යෙදවීමට අවශ්‍ය පියවර ගැනීමත්, ඉහළ පිරිවැයක් දරා ස්ථාපිත කරන ලද ආරක්ෂිත පද්ධතීන් නිසි පරිදි නඩත්තු කරමින් සිදු වන අනතුරු වලක්වා ගැනීමට ගත හැකි සෑම පියවරක්ම ගැනීම. (යොමුව 6.1, 6.4, 6.5, 6.6)
- 7.3 ශ්‍රී ලංකාව තුළ දුම්රිය හරස් මාර්ග කොපමණ ප්‍රමාණයක් තිබේද යන්න පිළිබඳ නිවැරදි අධ්‍යයනයක් සිදුකර යාවත්කාලීන දත්ත පද්ධතියක් පවත්වා ගැනීමට කටයුතු කිරීම හා අනාරක්ෂිත දුම්රිය හරස් මාර්ග අනතුරු වලින් මියගිය හා තුවාල ලැබූ පුද්ගලයින්ට සහ දේපළවලට වන්දි ලබාදීමේ විධිමත් වැඩපිළිවෙලක් ක්‍රියාත්මක කිරීමට අවශ්‍ය පියවර ගැනීම. (යොමුව 6.2, 6.7)
- 7.4 පවත්නා දුම්රිය මාර්ග හරහා අළුතින් මාර්ග ඉදිකිරීමේදී ඒ සම්බන්ධ වගකිව යුතු පාර්ශවයන්ගෙන් ගාස්තු පදනම මත දුම්රිය හරස් මාර්ග ආරක්ෂණ පද්ධති ස්ථාපනය කිරීමට පියවර ගත යුතු වීමත්, පනතේ විධිවිධාන පරිදි දුම්රිය හරස් මාර්ග වර්ගීකරණය කර ඒ සඳහා ආරක්ෂණ පද්ධති ස්ථාපනය කළ යුතු වීම. (යොමුව 6.8)
- 7.5 අනාරක්ෂිත දුම්රිය හරස් මාර්ගවල පාවිච්චි කරනු ලබන ජීවලනය වන ආලෝක සංඥා ලාම්පුවල සවිරාම ගැසට් නිවේදනයේ මානවලට ගැළපෙන ලෙස ස්ථාපනය කළ යුතු අතර අළුතින් සිනු සහ විදුලි පද්ධති ස්ථාපනය කිරීමේදී ඒ පිළිබඳ සැලකිලිමත් විය යුතු වීම (යොමුව 6.9,6.10)
- 7.6 මාර්ග ආරක්ෂණ පද්ධති ඉදිකිරීම සඳහා වූ තම වගකීම නිසි පරිදි ඉටු නොකිරීම හේතුවෙන් දුම්රිය එන්ජින්, මැදිරි හා මාර්ගයට සිදු වූ හානිය හා ඒවා යථා වත් කිරීමට දරන ලද පිරිවැය සම්බන්ධයෙන් අදාළ කාලපරිච්ඡේදයන් වලදී දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරී තනතුරේ රාජකාරි කරනු ලැබූ පුද්ගලයින්ට එරෙහිව පවත්නා නීති පරිදි කටයුතු කිරීම. (යොමුව 6.4, 6.5)

- 7.7 දුම්රිය හරස් මාර්ගවලට අවශ්‍ය ආරක්ෂාවේ ස්වභාවය හා ප්‍රමුඛතාවය පිළිබඳ කාලීනව තීරණය කිරීමේ ක්‍රමවේදයක් සකස් කිරීම සඳහා අවශ්‍ය පියවර ගැනීම. (යොමුව 6.6 )
- 7.8 ටෙන්ඩර්කරු අවශ්‍ය සුදුසුකම් ලැබීමේ නිර්ණායක සපුරා නොතිබියදී එම සමාගමට ප්‍රසම්පාදනය ලබාදීමට තාක්ෂණ ඇගයීම් කමිටුව විසින් කරන ලද නිර්දේශය දුස්සන්දානය මත හෝ ලබාදියාවන් මත සිදු වූ ගණුදෙණුවක් ද යන්න පිළිබඳව වැඩිමනත් පරීක්ෂාවක් කර සුදුසු පියවර ගැනීම. (යොමුව 6.12, 6.13)
- 7.9 තාක්ෂණ ඇගයීම් කමිටුව විසින් මෙම ටෙන්ඩරය ඇගයීමේදී විනිවිධභාවයෙන් කටයුතු කර ඇති බව අදාළ ප්‍රකාශ හා වාර්තා මගින් තහවුරු නොවන බැවින් හා තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටුව විසින් අමාත්‍ය මණ්ඩලයට ප්‍රමාණවත් හා සත්‍ය තොරතුරු ලබා නොදීම සම්බන්ධයෙන් තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටුවේ කාර්යභාරය නිසි පරිදි ඉටුකිරීම පිළිබඳව සලකා බැලීම. (යොමුව 6.12, 6.13, 6.16 )
- 7.10 දෙපාර්තමේන්තුව විසින් ප්‍රසම්පාදනය අවලංගු කිරීමේ හැකියාව සොයා බැලීමට පත් කරන ලද කමිටුවක් මගින් ප්‍රසම්පාදනය අවලංගු කර නැවත ප්‍රසම්පාදනයක් සිදුකර මාර්ග ආරක්ෂණ පද්ධති ස්ථාපනය කරන ලෙස නිර්දේශ ලබා දී තිබියදීත් එම නිර්දේශයන් සම්බන්ධයෙන් ඇගයීම් කිරීමකින් තොරව වසර 2 ½ කට පමණ පසුව එකී ප්‍රසම්පාදනය අදාළ සමාගම වෙත පැවරීමට ක්‍රියාකිරීම පිළිබඳව හා එයට අදාළව ක්‍රියාකළ නිලධාරීන් සම්බන්ධයෙන් ක්‍රියාමාර්ග ගත යුතු අතර ඒ හරහා යම් මූල්‍යමය අක්‍රමිකතාවක් සිදුවී ද යන්න පිළිබඳ පරීක්ෂා කළ යුතු වීම. (යොමුව 6.14)
- 7.11 මාර්ග ආරක්ෂණ පද්ධති ස්ථාපනය කිරීම සඳහා පිරිවිතර සකස් කිරීමේදී අදාළ නිලධාරීන් විසින් පොදුවේ පිළිගත් නීතිරීති හා ගැසට් නිවේදන පිළිබඳ නිසි අවධානය යොමු නොකිරීම සම්බන්ධයෙන් සම්බන්ධිත පාර්ශවයන්ට එරෙහිව ක්‍රියාමාර්ග ගත යුතුය. (යොමුව 6.10)
- 7.12 සීනු සහ විදුලි පද්ධතියක සිදුවන දෝෂයක් හේතුවෙන් හා ඉලෙක්ට්‍රොනික පද්ධතියේ දෝෂයක් පදනම් කර ගෙන පද්ධති ක්‍රියාත්මක නොවන අවස්ථා වලදී එය සෘජුව සංඥා දෙපාර්තමේන්තුවට හෝ දුම්රිය රියදුරුට සන්නිවේදනය කිරීමේ හැකියාව පිළිබඳ අවධානය යොමු කළ යුතුවීම. (යොමුව 6.11, 6.18)

- 7.13 සාවද්‍ය තොරතුරු ඉදිරිපත් කරමින් දෙපාර්තමේන්තුව නොමග යැවීමට කටයුතු කල හා අදාළ කාලය තුල ප්‍රසම්පාදන කාර්යය ඉටු නොකළ සැපයුම්කාර සමාගම සම්බන්ධයෙන් සුදුසු පියවර ගත යුතුවීම. (යොමුව 6.12)
- 7.14 වගකීම් කාලය නිමාවීමටත් පෙර ක්‍රියාවිරහිතව ඇති සිනු හා විදුලි පද්ධති 50 ක් සඳහා දෙපාර්තමේන්තුවට දැරීමට සිදුව ඇති පාඩුව වන රු.මි. 242.13 ක මුදල සැපයුම්කරුගෙන් හා එයට සම්බන්ධිත පාර්ශවයන්ගෙන් අයකර ගැනීමට පියවර ගැනීම. (යොමුව 6.17)



ඩබ්ලිව්. පී. සී වික්‍රමරත්න

විගණකාධිපති

2023 දෙසැම්බර් 06 දින



**இலங்கையில் புகையிரதக் கடவைகளுக்கான பாதுகாப்புக் கட்டமைப்பினைத் தாபித்தல் தொடர்பான விசேட கணக்காய்வு அறிக்கை.**

## **நிறைவேற்றுப் பொழிப்புரை**

புகையிரத வீதியொன்றை மோட்டார் வாகனம், பாதுகாப்பு அல்லது துவிச்சக்கர வண்டி வீதியினை ஒரே அளவில் ஊடறுக்கும் இடம் கடவையாக அறியப்படுகின்றது. புகையிரத வீதியொன்றை வாகன போக்குவரத்து இடம்பெறும் பெருந் தெருவின் ஊடாக புதிதாக நிர்மாணிக்கும் போது புகையிரத போக்குவரத்து ஆரம்பிப்பதற்கு முன்னர் வீதியினைப் பயன்படுத்திய பொதுமக்களின் மற்றும் வாகனங்களின் பாதுகாப்பிற்காக புகையிரத வீதிக்குக் குறுக்காக படலை இடப்பட்டு பாதுகாத்தல் புகையிரத பொது முகாமையாளரின் பொறுப்பு என 1902 இன் 09 ஆம் இலக்க இலங்கை புகையிரதக் கட்டளைச் சட்டத்தின் 32 ஆம் பிரிவில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது. எவ்வாறான போதிலும், 2022 மார்ச் 11 ஆம் திகதியில் காணப்பட்ட தரவுகளுக்கு இணங்க புகையிரத திணைக்களத்தின் பொறுப்பின் கீழ் உள்ள 1,362 புகையிரதக் கடவைகளில் தாபிக்கப்பட்டுள்ள ஏதேனும் பாதுகாப்பு கட்டமைப்புகளின் எண்ணிக்கை 855 ஆக காணப்படுவதுடன், கடவைகள் இல்லாத மற்றும் தற்போது உள்ள புகையிரத படலைகளில் காணப்படும் பாதுகாப்பற்ற தன்மை காரணமாக 2000 - 2022 காலப் பகுதியினுள் 298 நபர்கள் மரணமடைந்தும் 1,054 நபர்களுக்கு காயம் ஏற்பட்டும் உள்ளது.

2013 ஆம் ஆண்டு வரையில் பாதுகாக்கப்படாத 533 புகையிரத கடவைகளில் 200 புகையிரத கடவைகளுக்கு 200 மணி மற்றும் மின்சார ஒழுங்கமைப்புகளை தாபிப்பதற்காக 2013 ஆம் ஆண்டில் பெறுகை நடவடிக்கைகள் ஆரம்பிக்கப்பட்டிருந்தன. அந்த பெறுகை பணிகளில் 25 இரட்டைப் புகையிரத வீதிக் கடவைகளுக்கும் மற்றும் 175 ஒற்றைப் புகையிரத வீதிக் கடவைகளுக்கும் புகையிரதக் கடவைப் பாதுகாப்பு கட்டமைப்பினைத் தாபித்தல், பரிசோதனை செய்தல் மற்றும் கையளிப்பு செய்தல் என்பன உள்ளடங்கும். அதற்கமைய குறித்த பெறுகையானது Consortium Consisting of M/S. N – Able (pvt) Ltd கம்பனியுடன் இணைந்ததான Uni Consultancy Services - University of Moratuwa" கம்பனிக்கு வழங்கப்பட்டிருந்ததுடன் Uni Consultancy Services - University of Moratuwa கம்பனியானது மொரட்டுவைப் பல்கலைக்கழகத்துடன் இணைந்த நிறுவகம் என்பதால் SLS சான்றிதழ் இன்றி பெறுகையை கையளிப்பதற்கு தொழில்நுட்ப மதிப்பீட்டுக் குழு பரிந்துரை செய்திருந்த போதிலும் அந்த நிறுவனம் மொரட்டுவைப் பல்கலைக்கழகத்துடன் இணைந்த நிறுவனம் அல்ல எனத் துணைவேந்தரினால் கணக்காய்விற்குத் தெரிவிக்கப்பட்டு இருந்தது.

தாபிக்கப்பட்ட 200 மணி மற்றும் மின்சார ஒழுங்கமைப்புகளில் 2023 ஜூன் 20 ஆம் திகதி வரையில் 50 கட்டமைப்புகள் செயற்படாது காணப்பட்டன என கணக்காய்வில் அவதானிக்கப்பட்டதுடன் அதற்காக மேற்கொள்ளப்பட்டிருந்த ரூபா. 242.13 மில்லியன் தொகை சிக்கனமற்றதாக இருந்ததுடன் அதன் மூலம் எதிர்பார்க்கப்பட்ட பணியினையும் நிறைவேற்றிக் கொள்வதற்கு முடியாதிருந்தது என்பது அவதானிக்கப்பட்டது.

மேலும், தற்போது செயற்படுத்தப்படும் புகையிரதக் கட்டளை சட்டம் சுமார் 120 வருடங்கள் பழமை வாய்ந்ததாக உள்ளதுடன் அதில் காணப்படும் தண்டனைகளை நிறைவேற்றுதல் தற்போதைய ரூபாய் பெறுமதியுடன் ஒப்பிடும் போது போதுமானதாக இல்லாத காரணத்தால் குறித்த நபர்கள் தவறுகளில் ஈடுபடாது இருப்பதற்கு அதன் மூலம் ஊக்கப்படுத்த முடியாது உள்ளது என்பதும், புகையிரதக் கடவைகள் முழுமையாக உள்ளடங்கும் வகையில் வீதிப் பாதுகாப்பு கட்டமைப்பினை நிர்மாணிப்பதற்கு விஞ்ஞான ரீதியான திட்டம் ஒன்று தயாரிக்கப்பட்டு இருக்காதுடன் பிரதேச செயலகங்கள், மாகாண சபைகள் மற்றும் உள்ளூராட்சி நிறுவனங்களுடன் இணைந்து புகையிரதக் கடவைகளை நிர்மாணித்தல் மற்றும் அதற்கான வீதிப் பாதுகாப்பு ஒழுங்கமைப்பினைத் தாபித்தல் தொடர்பான ஒருங்கிணைந்த திட்டம் மற்றும் விதிமுறைகளை நடைமுறைப்படுத்தப்பட்டிருக்கவில்லை என்பதும் கணக்காய்வில் அவதானிக்கப்பட்டது.

தற்போது செயற்படுத்தப்பட்டு வரும் சுமார் 120 ஆண்டுகள் பழமையான 1902 இன் 09 ஆம் இலக்க புகைரதக் கட்டளைச் சட்டத்தின் சட்டங்கள் விதிகள் பிரமாணங்கள், தண்டனைகள் மற்றும் உத்தியோகபூர்வ பெயர்கள் உள்ளிட்ட சட்டத்தின் பிரிவுகள் தற்காலத்திற்குப் பொருத்தமான வகையில் உடனடியாக திருத்தப்பட்டு வினைத்திறனான நிர்வாகத்திற்கு பயன்படுத்தப்படக் கூடிய வகையில் சட்டத்தினை அமுலாக்கப்படுத்துவதும், புகையிரதக் கடவைகளில் பாதுகாப்பினை ஒழுங்கான வகையில் ஈடுபடுத்துவதற்குத் தேவையான நடவடிக்கைகளை எடுப்பதும், அதி கூடிய செலவில் தாபிக்கப்பட்ட பாதுகாப்புக் கட்டமைப்பினை சரியான வகையில் பராமரித்து ஏற்படும் விபத்துக்களைத் தவிர்த்துக் கொள்வதற்கு எடுக்கப்பட வேண்டிய அனைத்து நடைமுறைகளையும் முன்னெடுப்பதும், இலங்கையில் புகையிரதக் கடவைகள் எத்தனை காணப்படுகின்றன என்பது தொடர்பிலான சரியான ஆய்வினை மேற்கொண்டு இற்றைப்படுத்தப்பட்ட தரவு ஒழுங்கமைப்பினைப் பேணிச் செல்வதற்கு நடவடிக்கை எடுத்தலும், பாதுகாப்பற்ற புகையிரதக் கடவைகளில் விபத்துகளில் மரணமடைந்த மற்றும் காயமடைந்த நபர்களுக்கு மற்றும் சொத்துக்களுக்கு நட்டஈட்டினை வழங்கும் ஒழுங்கான வேலைத் திட்டத்தினை நடைமுறைப்படுத்துவதற்கு தேவையான நடவடிக்கை எடுத்தலும் உள்ளிட்ட புகையிரதக் கடவைகளில் ஏற்படும் விபத்துக்களைக் குறைத்து வினைத்திறனான புகையிரத போக்குவரத்து சேவையினை பேணுவதற்கு உரிய பரிந்துரைகளையும் இந்த அறிக்கையின் மூலம் வழங்குவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டுள்ளது.



## 01. அறிக்கையின் பின்புலம் மற்றும் தன்மை

1864 ஆம் ஆண்டில் பிரத்தானியர்களினால் இலங்கைக்கு புகையிரத போக்குவரத்து அறிமுகப்படுத்தப்பட்ட காலப் பகுதியில் இருந்து தற்போது வரையிலும் புகையிரதக் கடவைகளுக்காகத் தீர்மானிக்கப்பட்ட பாதுகாப்பு முறைமை ஒன்று இல்லாத காரணத்தால் பல்வேறு தரப்பினர்களுக்கு சிக்கல்களுக்கு முகம் கொடுக்க நேரிட்டுள்ளது என்பது கணக்காய்வில் அவதானிக்கப்பட்டது. 2000 - 2022 இற்கு இடைப்பட்ட காலப் பகுதியினைப் பரீட்சிக்கும் போது புகையிரதக் கடவைகளுக்கான பாதுகாப்பு கட்டமைப்பு முறையாக தாபிக்கப்பட்டிருக்காமையும், பராமரிப்பு செய்யப்படாமையும் காரணமாக புகையிரத கடவைகளில் விபத்துகளுக்கு உள்ளாகும் காரணத்தினால் நபர்கள் மரணமடைகின்றனர் என்பதும், தொடர்ந்து நபர்கள் காயமடைகின்றனர் என்பதும் அவதானிக்கப்பட்டது.

பயணிகளுக்கு வினைத்திறனான, பயன் மிக்க மற்றும் பாதுகாப்பான புகையிரதப் போக்குவரத்துச் சேவையினை வழங்குவதற்கு வேண்டுகோளின் அதற்காக ஒழுங்கான வகையில் தாபிக்கப்பட்ட புகையிரத போக்குவரத்து சேவை அவசியமாகும். எனினும் விஞ்ஞான ரீதியான முறைமைக்கு அமைய புகையிரத கடவைகளில் பாதுகாப்பு கட்டமைப்பு தாபிக்கப்பட்டிருக்காததால் ஏற்படும் விபத்துக்கள் காரணமாக புகையிரத சொத்துக்கள் சேதமடைதல், புகையிரத பயணம் தாமதமடைதல், உயிர் மற்றும் சொத்துக்களுக்கு சேதம் ஏற்படல் என்பன தொடர்ச்சியாக இடம்பெற்று வருகின்றது. அதற்கு அமைய இந்த நிலைமையில் நாட்டின் பொருளாதாரம், சமூக மற்றும் மனிதாபிமானம் போன்ற பல்வேறு பிரிவுகளுக்கு ஏற்படும் தீய தாக்கங்களின் மூலம் நாட்டின் மக்கள் வாழ்க்கைக்கு மற்றும் சௌபாக்கியத்திற்கும் சேதமேற்படும் நிலைமை ஒன்று உருவாகி உள்ளது. இவ்வாறு ஏற்படும் தாக்கங்களைக் குறைத்துக் கொள்வதற்கு புகையிரத வீதி பாதுகாப்பு ஒழுங்கு அமைப்பை விஞ்ஞான ரீதியில் திட்டமிடுவதன் முக்கியத்துவத்தைப் பொறுப்புக் கூற வேண்டிய தரப்பினருக்கு சுட்டிக்காட்டி மற்றும் தற்போது காணப்படும் பாதுகாப்பு கட்டமைப்பினை ஒழுங்குபடுத்துதல் தொடர்பில் கவனத்தினைச் செலுத்துவதற்கும் 2018 இன் 19 ஆம் இலக்க தேசிய கணக்காய்வு சட்டத்தின் 13 ஆம் பிரிவின் பிரகாரம் எனக்கு அளிக்கப்பட்டுள்ள அதிகாரங்களின் அடிப்படையில் இந்த விசேட கணக்காய்வு அறிக்கை வழங்கப்பட்டுள்ளது.

## 02. பின்பற்றப்பட்ட முறைமைகள்.

கீழே குறிப்பிடப்பட்டுள்ள முறைமைகள் பின்பற்றப்பட்டுள்ளன.

- i. வீதிப் பாதுகாப்பு கட்டமைப்பைத் தாபித்தல் தொடர்பான உரிய கொள்கை ரீதியான தீர்மானங்கள், பருவ பத்திரம், கட்டளைச் சட்டங்கள், சுற்றறிக்கைகள் மற்றும் ஏனைய ஆவணங்களை ஆய்வு செய்தல்.
- ii. வீதிப் பாதுகாப்பு ஒழுங்கு அமைப்பை அடிப்படையாகக் கொண்ட உள்நாட்டு மற்றும் சர்வதேசத் தரவு ஆய்வு மற்றும் பகுப்பாய்வு செய்தல்.
- iii. உரிய நிர்வாக ரீதியான முறைமைகள் தொடர்பில் பின்பற்றப்பட்டுள்ள வேலைத் திட்டங்கள் தொடர்பில் உத்தியோகத்தர்களிடமிருந்து மற்றும் நிறுவனங்களிடம் இருந்து தேவையான தெளிவுகள் மற்றும் வெளியீடுகளைப் பெற்றுக் கொள்ளுதல்.
- iv. வீதிப் பாதுகாப்பு ஒழுங்கு அமைப்பைத் தாபிப்பதற்காகப் பின்பற்றப்பட்டுள்ள பெறுகைகள் செயற்பாட்டு நடைமுறைகளை ஆய்வு செய்தல்.
- v. களப் பரீட்சிப்பு மூலம் பௌதிக நிலைமைகளை அவதானித்தல் மற்றும் பொது மக்களின் கருத்துக்களைப் பெற்றுக் கொள்ளுதல்.

## 03. விடயப் பரப்பு.

புகையிரதக் கடவைகளில் பாதுகாப்புக் கட்டமைப்பு ஒழுங்கான முறையில் தாபிக்கப்பட்டிருக்காததால் 2000 - 2022 காலப் பகுதியினுள் ஏற்பட்டுள்ள விபத்துக்கள், விஞ்ஞான ரீதியான முறைமைக்கு அமைய குறித்த கட்டமைப்பு திட்டமிடப்பட்டுள்ளதா, வீதிப் பாதுகாப்பு கட்டமைப்பு சரியான முறையில் நிர்மாணிக்கப்பட்டுள்ளதா மற்றும் மின்சாரம் மற்றும் மணி ஒழுங்கமைப்புக்கான பெறுகைகள் நடைமுறையினைப் பரீட்சிப்பு செய்தல்.

## 04. விடயப் பரப்பின் எல்லைகள்.

- i. தொடர்பு பட்ட பிரிவுகளின் மூலம் புகையிரதக் கடவைகளில் தற்போதைய தன்மை தொடர்பான தரவுகள் காலத்திற்கு ஏற்ப தயாரிக்கப்பட்டிருக்காத காரணத்தால் வீதிப் பாதுகாப்பு கட்டமைப்புகளின் தேவைப்பாடுகள் தொடர்பான சரியான தரவுகளைப் பெற்றுக் கொள்வதில் உள்ள சிரமங்கள்.
- ii. புகையிரத திணைக்களத்தினால் வர்த்தமானி அறிவித்தல், குறித்த கட்டளைச் சட்டங்கள், ஆவணங்கள் என்பன முறையாக இற்றைப்படுத்தப்பட்டு பேணிச் சென்றிருக்காததுடன் ஒரு சில ஆவணங்கள் புகையிரத திணைக்களத்திடம் இல்லாத காரணத்தால் கணக்காய்விற்கு உரிய ஒரு சில தகவல்களைப் பெற்றுக் கொள்வதில் இருந்த சிரமங்கள்.

## 05. செயற்பாடுகள்.

### 5.1. இலங்கை புகையிரத போக்குவரத்து சேவை.

5.1.1. இலங்கை புகையிரத சேவையானது புகைரத திணைக்களத்தினால் நடாத்தப்பட்டு வருவதுடன் அந்த திணைக்களம் 1858 ஆம் ஆண்டில் ஆரம்பிக்கப்பட்டுள்ளதுடன் இது தற்போதைய போக்குவரத்து மற்றும் பெருந்தெருக்கள் அமைச்சின் கீழ் காணப்படுகின்றது. இலங்கையில் புகையிரத சேவையானது, வர்த்தக தலைநகரான கொழும்பில் அமைந்துள்ள மருதானை தொடக்கம் தலைநகரில் இருந்து தொலைவில் அமைந்துள்ள பிரதேசங்களுக்கு இடையிலான பிரதான ஐந்து வீதிகளின் ஊடாகத் தனது சேவையை நடாத்தி வருகின்றது. இலங்கைக்கு புகையிரத போக்குவரத்து 1864 ஆம் ஆண்டில் பிரித்தானியர்களால் அறிமுகப்படுத்தப்பட்டு இருந்ததுடன் மேலைநாட்டுத் தேயிலை, கோப்பி என்பவற்றை தலைநகருக்கு கொண்டு வரும்போது ஏற்பட்ட சிக்கல்கள் காரணமாக முதல் தடவையாக புகையிரத மார்க்கம் அறிமுகப்படுத்தப்பட்டிருந்தது. அதில் ஆரம்ப நடவடிக்கையாக கொழும்பு தொடக்கம் அம்பேபுஸ்ஸ வரையான 54 கிலோ மீட்டர் நீளமான வீதி நிர்மாணிக்கப்பட்டிருந்தது. அதன் பின்னர் முறையே 1867, 1874, 1885, 1894 மற்றும் 1924 ஆம் ஆண்டுகளில் பிரதான புகையிரத வீதிகள் கண்டி, நாவலப்பிட்டி, நானுஓயா, பண்டாரவெல மற்றும் பதுளை வரையில் நீடிக்கப்பட்டிருந்தது. இதற்கு மேலதிகமாக மாத்தளை வீதி 1880 ஆம் ஆண்டிலும், கடலோர வீதி 1895 ஆம் ஆண்டிலும், வடக்கு வீதி 1905 ஆம் ஆண்டிலும், மன்னார் துறைமுகம் வரையிலான வீதி 1914 ஆம் ஆண்டிலும், களனி வெலி வீதி 1919 ஆம் ஆண்டிலும் மற்றும் புத்தளம் வீதி 1926 ஆம் ஆண்டிலும் பூர்த்தி செய்யப்பட்டிருந்தது.

5.1.2. தற்போதைய புகையிரத வீதி ஒழுங்கமைப்பானது கீழே குறிப்பிடப்பட்ட வகையில் 9 பிரதான வீதிகளையும் மற்றும் 3 செயற்பாட்டு மத்திய நிலையங்களையும் கொண்டுள்ளது.

**அட்டவணை இலக்கம் 01 - இலங்கையின் பிரதான புகையிரத வீதிகள் மற்றும் செயற்பாட்டு மத்திய நிலையங்கள்**

புகையிரத வீதியின் பெயர்	போக்குவரத்து மார்க்கம்	செயற்பாட்டு மத்திய நிலையங்கள்
பிரதான புகையிரத வீதி	கொழும்பு கோட்டை தொடக்கம் நாவலப்பிட்டி, நானுஓயா ஊடாக பதுளை	
மாத்தளை புகையிரத வீதி	பேராதேனிய சந்தி தொடக்கம் கண்டி ஊடாக மாத்தளை	நாவலப்பிட்டி
வடக்கு புகையிரத வீதி	பொல்கஹவெல தொடக்கம் குருணாகல், மஹாவ, அனுராதபுரம், கிளிநொச்சி, யாழ்ப்பாணம் ஊடாக காங்கேசன் துறை	
மன்னார் புகையிரத வீதி	மதவாச்சி புகையிரத நிலையம் தொடக்கம் மன்னார் துறைமுகம் வரையில்	அனுராதபுரம்

மட்டக்களப்பு புகையிரத வீதி	கல் ஓயா சந்தி தொடக்கம் மட்டக்களப்பு வரை	
திருகோணமலை புகையிரத வீதி	கல் ஓயா சந்தி தொடக்கம் திருகோணமலை வரை	
கடலோர புகையிரத வீதி	கொழும்பு கோட்டை தொடக்கம் காலி, மாத்தறை மற்றும் பெலிஅத்த வரை	மருதானை
களனி வெலி புகையிரத வீதி	மருதானை தொடக்கம் அவிசாவெல வரை	
புத்தளம் புகையிரத வீதி	இராகம தொடக்கம் புத்தளம் வரை	

5.1.3. இலங்கையினுள் கீழே குறிப்பிடப்பட்டுள்ள வகையில் புகையிரத வகைகள் இயக்கப்படுகின்றன என்பதை அறியக் கூடியதாக உள்ளது.

**i. குளிர்நட்டப்பட்ட சொகுசு புகையிரதம் -**

இந்த புகையிரதத்தில் அனைத்து அறைகளும் குளிர்நட்டப்பட்ட அறைகளாக உள்ளதுடன் சில வேளைகளில் சிற்றுண்டி சாலைகளையும் இந்த புகையிரதம் கொண்டு இருக்கும். கொழும்பு தொடக்கம் பிரதான இடங்கள் வரையில் வரையறுக்கப்பட்ட நிறுத்தும் இடங்களைக் கொண்டு இயக்கப்படுகின்றது.

**ii. நகரங்களுக்கு இடையிலான கடுகதி -**

கொழும்பு தொடக்கம் 04 பிரதான நகரங்கள் வரையில் இந்த புகையிரதம் இயக்கப்படுவதுடன் இந்த புகையிரதத்தில் ஒதுக்கிக் கொள்ளக்கூடிய இருக்கைகள் காணப்படுவதுடன் இருக்கைகளின் விலை சாதாரண புகையிரத விலையை விட அதிகமாகும். பயண முடிவு வரையில் பிரதான புகையிரத நிலையங்களில் மட்டும் நிறுத்தப்படும்.

**iii. கடுகதி -**

பிரதான புகையிரத நிலையங்களுக்கிடையே நகரங்களுக்கு இடையிலான புகையிரதங்களை விட அதிக நிறுத்துமிட எண்ணிக்கையைக் கொண்டு இயக்கப்படும். விலைகள் சாதாரணமான வகையில் காணப்படும்.

**iv. தபால் புகையிரதம் -**

இந்த புகையிரதம் இரவு நேரத்தில் கொழும்பு தொடக்கம் 02 பிரதான நகரங்களை நோக்கி இயக்கப்படும் கடுகதி புகையிரதமாக உள்ளதுடன் இதில் உறங்கும் இருக்கை,

ஒதுக்கக் கூடிய இருக்கைகள் மற்றும் சாதாரண இருக்கைகள் என இருக்கைகள் வகைப்படுத்தப்பட்டுள்ளது.

**v. சாதாரண புகையிரதம் -**

பயண முடிவு வரையில் அனைத்து புகையிரத நிலையங்களிலும் நிறுத்தப்படுவதுடன் மூன்றாம் வகுப்பு அறைகளை மட்டுமே இந்த புகையிரதங்களில் காணக் கூடியதாக இருக்கும்.

**vi. பொருட்களைக் கொண்டு செல்லும் புகையிரதம் -**

பயண இறுதி வரையில் தேவையான புகையிரத நிலையங்களில் மட்டும் நிறுத்தி பொருட்களை ஏற்றுதல் மற்றும் இறக்குதல் மேற்கொள்ளப்படும். பொருட்கள் பண்டங்கள் மற்றும் எரிபொருள் போக்குவரத்திற்காக கரி பயன்படுத்தப்படுவதுடன் இதற்கு மேலதிகமாக விசேட பொருட்கள் புகைப்படம் இயக்கப்படுகின்றது.

**vii. கலவை புகையிரதம் -**

பெரும்பாலும் மெதுவாக இயக்கப்படும் இந்த புகையிரதங்களில் பயணிகள், பொருட்களைப் போன்றே எரிபொருளும் கொண்டு செல்லப்படும்.

**5.2. புகையிரதக் கடவைக் கட்டமைப்பு தொடர்பான அறிமுகம்.**

5.2.1. புகையிரத வீதியொன்று மோட்டார் வாகனம், பாதசாரிகள் அல்லது துவிச்சக்கர வண்டி வீதியினை ஒரே அளவில் ஊடறுக்கும் இடம் கடவை என அறியப்படுகின்றது. அவ்வாறான சந்திகளில் வாகனங்களை செலுத்தும் போது புகையிரத போக்குவரத்து எப்பொழுதும் முன்னுரிமையைப் பெறுகின்றது. புகையிரதக் கடவைகளில் பயணிக்கும் போது ஏற்படும் அசாதாரண நிலைமைகள் அரிதாக இருப்பதுடன் அவற்றின் விளைவுகள் பாதையின் ஏனைய பகுதிகளில் ஏற்படும் விபத்துக்களை விட மிகவும் கொடியதானதாகும். வாகனங்களின் அதிக வேகம், அதிக பாரம் மற்றும் ஏனைய இலட்சணங்கள் காரணமாக, ஏனைய வீதிகளைப் பயன்படுத்துபவர்களுடன் ஒப்பிடும் போது, கடவை இடங்கள் உலகின் அனைத்து இடங்களிலும் கிட்டத்தட்ட அதிக ஆபத்துக்களைக் கொண்ட பிரதேசங்களாகக் கருதப்படுகின்றன.

5.2.2. எவ்வாறு இருப்பினும் 1864 இல் ஆரம்பிக்கப்பட்ட இலங்கை புகையிரத சேவை ஆரம்ப உடன்படிக்கையின் பின்னர் செயற்படுத்துதல் மற்றும் நிர்வாகம் பருவ பத்திரம் மற்றும் கட்டளைகள் மூலம் மேற்கொள்ளப்பட்டிருந்தன. 1,885 ஆம் ஆண்டில் புகையிரதக் கடவை தொடர்பாகப் புகையிரதக் கட்டளைச் சட்டம் வழங்கப்பட்டிருந்ததுடன் அந்த கட்டளைச் சட்டம் 1902 ஆம் ஆண்டில் இரத்துச் செய்யப்பட்டு புதிய புகையிரதக் கட்டளைச் சட்டமொன்று 1902 இன் 09 ஆம் இலக்க இலங்கை புகையிரதக் கட்டளைச் சட்டமாக வழங்கப்பட்டிருந்தது. (இணைப்பு 01). அதற்கமைய அந்தக் கட்டளைச் சட்டத்தின் 33 ஆம் பிரிவிற்கு அமைய

புகையிரதக் கடவைகள் முக்கியமான வீதிகளுக்கு ஊடாக நிர்மாணிக்கப்பட்டுள்ள புகையிரதக் கடவை (Public Carriage Road Crossing), சிறிய கடவைகள் (Minor Crossing) மற்றும் வதிவிடத்திற்கான கடவைகள் (Occupation Crossing) என மூன்று வகைகளின் கீழ் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது.

5.2.3. இதற்கு மேலதிகமாக 1931 ஆம் ஆண்டில் வீதி மற்றும் கைத்தொழில் விசேட பிரமாணங்களில் மேற்கொள்ளப்பட்ட இலக்கம் 24 கொண்ட திருத்தத்திற்கு அமைய புகையிரத கடவைகள் கீழே குறிப்பிடப்பட்டுள்ளவாறு 06 தொகுதிகளாகப் பிரிக்கப்பட்டுள்ளது. (இணைப்பு 02).

- (i) புகையிரத வீதிகள் நிர்மாணிக்கப்பட்ட ஆரம்ப சந்தர்ப்பங்களில் காணப்பட்ட முக்கிய வீதிகள் ஊடாக நிர்மாணிக்கப்பட்டுள்ள கடவைகள்.
- (ii) புகையிரத திணைக்களம் விரிவுபடுத்தப்படுவதுடன் புதிதாக நிர்மாணிக்கப்படும் புகையிரதக் கடவைகள்.
- (iii) பிற்காலங்களில் புதிய நகரங்கள் உருவாக்கப்படுவதுடன் முக்கிய வீதிகள், புகையிரத வீதிகள் திட்டமிடப்படுவதனால் நிர்மாணிக்கப்படும் கடவைகள்.
- (iv) தனியார் தேவைப்பாட்டின் அடிப்படையில் புகையிரத வீதி ஊடாக கடவைகளை நிர்மாணிப்பதனால் ஏற்படும் கடவைகள்.
- (v) காணப்படும் புகையிரத வீதிகள் புகையிரத திணைக்களத்தின் தேவைப்பாட்டின் அடிப்படையில் அபிவிருத்தி செய்யப்படுவதனால் புதிதாக நிர்மாணிக்கப்படும் கடவைகள்.
- (vi) காணப்படும் புகையிரத கடவை வகைகள் பொதுமக்களின் தேவைப்பாட்டின் அடிப்படையில் அபிவிருத்தி செய்தல்.

5.2.4. மேலும் இந்த கட்டளைச் சட்டத்தின் 34 ஆம் பிரிவில் காணப்படும் வகையில் (Minor Crossing) புகையிரத வீதிகளுக்கூடாக சென்றுள்ள வீதிகள் அல்லது ஒற்றையடிப் பாதைகள், சிறிய குறுக்கு வீதிகளாகப் பெயரிடப்படுதல் மற்றும் அந்த சிறிய குறுக்கு வீதிப் படலைகள், மூடப்படுகின்றனவா இல்லையா எனவும் மற்றும் அவை மாற்றப்படுகின்றனவா அல்லது இரத்தச் செய்யப்படுகின்றனவா என்பது தொடர்பாக ஆளுநரினால் காலத்திற்கு காலம் கட்டளையின் மூலம் சட்ட ரீதியாக்கப்பட வேண்டும் எனவும் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது.

5.2.5. கடந்த காலத்தில் புகையிரதத்தின் வருகை தொடர்பில் சமிக்ஞையாளரினால் எச்சரிக்கை தெரிவிப்பதன் மூலம் பாதசாரிகளுக்கு தெரிவிக்கப்பட்டது. சமைக்கக்கூடிய ஊதுகுழல் (விசில் ஒன்று), கொடி, விளக்கு போன்ற பொருட்கள் பயன்படுத்தப்பட்டிருந்தன. பெருந் தொகையான புகையிரதங்கள் வரும் பொழுது மற்றும் அந்த புகையிரதம் வேகமாக பயணத்தினைத் தொடங்குதல், குறுகிய புகையிரத வீதியின் ஊடாக கால்நடைகளை ஓட்டிச் செல்லுதல் போன்ற காரணத்தினால் சிக்கல்கள் ஏற்படுகின்றன. பெரும்பாலான கடவைகளில் எச்சரிக்கை பலகைகளை மட்டும் காணக் கூடியதாக இருந்ததுடன் முதலாவதாக

அறிமுகப்படுத்தப்பட்ட தடையின் மொத்த அகலத்தின் மூலம் வீதி தடை செய்யப்பட்டதுடன் கடவைகளில் கடமையை மேற்கொள்ளும் உத்தியோகத்தர்களுக்கு தமது கைகளினால் எதிர்பார்க்கப்பட்ட இடத்திற்கு அந்த தடையினைக் கொண்டு செல்ல நேரிட்டிருந்தது.

### 5.3. புகையிரதக் கடவைகளில் பாதுகாப்பு ஏற்பாடு.

5.3.1. 1956 ஆம் ஆண்டு மற்றும் 1960 ஆம் ஆண்டில் புகையிரத கட்டளைச் சட்டத்தில் மேற்கொள்ளப்பட்ட திருத்தங்களின் மூலம் சட்டத்தின் சட்ட இலக்கம் 32 திருத்தத்திற்கு உட்பட்டு இருந்ததுடன் புகையிரத வீதியொன்று வாகனப் போக்குவரத்து இடம்பெறும் பெருந்தெருவின் ஊடாக புதிதாக நிர்மாணிக்கப்படும் போது புகையிரத போக்குவரத்தினை ஆரம்பிப்பதற்கு முன்னர் வீதியினைப் பயன்படுத்திய பொதுமக்களின் மற்றும் வாகனங்களின் பாதுகாப்பிற்காகப் புகையிரத வீதிக்கு ஊடாக படலை இடப்பட்டு பாதுகாத்தல் புகையிரதப் பொது முகாமையாளரின் பொறுப்பு என அந்தப் பிரிவில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது.

5.3.2. மேலும் அந்தச் சட்டத்தின் 34 ஆம் பிரிவின் பிரகாரம் சிறிய குறுக்கு வீதிகளில் படலைகள் புகையிரத வீதியினை ஊடறுக்கும் வகையில் இல்லாது வீதியினை ஊடறுக்கும் வகையில் பூட்டு இடப்பட்டு மூடப்பட்டிருக்க வேண்டியதுடன் அந்த படலைகளின் சாவிகள் புகையிரதப் பொது முகாமையாளரினால் அங்கீகாரம் வழங்கப்பட்டுள்ள நபரின் பொறுப்பில் இருத்தல் வேண்டும். எவரேனும் நபருக்கு சிறிய குறுக்கு வீதியினைப் பயன்படுத்துவதற்கான தேவை ஏற்படும்போது அவரின் தேவைப்பாடு குறிப்பிடப்பட்டு அதிகாரம் அளிக்கப்பட்டுள்ள நபரிடம் கோரிக்கை செய்ய வேண்டியதுடன் அதிகாரம் வழங்கப்பட்டுள்ள நபரினால் பொதுமக்களின் பாதுகாப்பு உறுதிப்படுத்தப்படும் வகையில் தேவையான ஒழுங்கு விதிகள் ஏற்படுத்தப்பட்டு படலையினை திறப்பதற்கு இடம் அளித்தல் வேண்டும். புகையிரத பொது முகாமையாளரினால் குறித்த அதிகாரம் அளிக்கப்பட்ட நபருக்கு அந்த சிறிய குறுக்கு வீதிக்கு ஊடாக பயணிக்கும் புகையிரதங்களின் மாவட்ட கால அட்டவணை வழங்கப்பட வேண்டியதுடன் படலையை திறப்பதற்கான அறிவுரைகளும் வழங்கப்படுதல் வேண்டும். அதே போன்று குறித்த அதிகாரம் அளிக்கப்பட்ட உத்தியோகத்தரினால் படலையைத் திறப்பதற்கு முன்னர் விசேட அல்லது சாதாரண புகையிரதம் இல்லை என்பதனை காட்சிப்படுத்தல் அல்லது ஒலி எழுப்புதல் மூலம் உறுதிப்படுத்தப்பட வேண்டும். புகையிரத சிறிய வீதிகளின் ஊடாக கால்நடைகளை ஓட்டிச் செல்லுதல் தடை செய்யப்பட்டுள்ளதுடன் சிறந்த பாதுகாப்பினை வழங்குவதற்குப் பொருத்தமான படிவத்தின் மூலம் பயணிப்பதற்கு இடம் அளிக்கப்படும். சிறிய குறுக்கு வீதிகளாகப் பெயரிடப்பட்டுள்ள மூடப்பட்டுள்ள படலைகளின் ஊடாக கால்நடையாகச் செல்லும் பயணிகளுக்கு நடந்து செல்வதற்கு ஏற்ற வகையில் இலகுவான வேறு படலை ஒன்றைத் தாபித்தல் புகையிரதப் பொது முகாமையாளரின் பொறுப்பாக உள்ளது.

5.3.3. இந்த சட்டத்தில் 35 (1) ஆம் பிரிவின் பிரகாரம் முழுமையாகத் தனியார் உரிமையாளரினால் பயன்படுத்தப்படும் மற்றும் பராமரிக்கப்படும் காலத்திற்கு காலம் புகையிரது வீதியின் ஊடாக நிர்மாணிக்கப்படும் வீதிகளுடன் இணைக்கப்பட்டுள்ள கடவைகள் வதிவிடங்களுக்கான

கடவைகளாக அறியப்படும். அந்த படலைகள் புகையிரத வீதிகளின் ஊடாக அல்லாது குறுக்கு வீதிகளின் ஊடாக நிர்மாணிக்கப்பட வேண்டியதுடன் பூட்டு இடப்பட்டு மூடப்படுதல் வேண்டும். குறித்த படலைகள் கால்நடைகளுடன் பயணிகள் மற்றும் வாகனங்களுக்காக திறந்து விடுதல் சாவிக்குப் பொறுப்பாக உள்ள நபரின் பொறுப்பாக இருத்தல் வேண்டும்.

5.3.4. 1987 இன் 130 (69 ஆம் அத்தியாயம்) ஆம் இலக்க அமைச்சரவைப் பத்திரத்திற்கு அமைய விபத்துக்களைத் தடுக்கக் கூடிய பாதுகாப்பான புகைரதக் கடவைக் கட்டமைப்பை ஏற்படுத்துவதற்கு புகையித பொது முகாமையாளரின் பங்களிப்புடன் 1987 நவம்பர் 07 ஆம் திகதி உருவாக்கப்பட்ட குழுவின் அறிக்கை 1989 மே 10 ஆம் திகதி “Report of the Committee on Provision of Level Crossing Protection” என்னும் பெயரில் வெளியிடப்பட்டது. அந்தக் குழுவில் இருந்து பெற்றுக் கொள்ளப்பட்ட பரிந்துரைகள் பின்வருமாறு ஆகும். (இணைப்பு 03 ).

(i) 1987 மார்ச் 13 ஆம் திகதி இடப்பட்ட இலக்கம் 444.18 கொண்ட அரச வர்த்தமானி அறிவித்தலின் பிரகாரம் (இணைப்பு 04) புகையிரதக் கடவைகளுக்கு ஊடாக சமிக்ஞைப் பலகைகள் பொருத்தப்பட வேண்டும். அவை

- Un Protected Danger Warning Sign.
- Un Protected Regulatory Sign.
- Protected, Danger Warning Sign என 03 வகைகளாகப் பிரிக்கப்பட்டுள்ளன.

(ii) அனைத்து கடவைகளுக்கும் புகையிரத சட்டப் புத்தகத்தில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள எச்சரிக்கை பலகைகள் பொருத்தப்பட வேண்டும். உதாரணம் :- Whistling Board

(iii) புகையிரத செயற்பாட்டு பணிகளுக்கான பாதுகாப்பு உதிரிப் பாகங்களை நிர்மாணித்தல் மற்றும் பராமரிக்கும் பொறுப்பு புகையிரதத் திணைக்களத்தை சார்ந்தது.

5.3.5. 2022 மார்ச் 11 ஆம் திகதி வரையில் இலங்கையில் 1,362 புகையிரத கடவைகள் காணப்பட்டதுடன் அந்த கடவைகள் தொடர்பாக மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ள நடவடிக்கைகள் கீழே குறிப்பிடப்பட்டுள்ளன.

அட்டவணை இலக்கம் 02 - புகையிரதக் கடவைகள் தொடர்பில் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ள நடவடிக்கைகள் 2022 மார்ச் 11 ஆம் திகதி வரையில் - மாகாண ரீதியாக

Type	DEC	DEL	DEU	DEN	DEE	Total
i மணி மற்றும் வெளிச்ச கட்டமைப்பு	70	182	-	54	4	310
ii மின்சாரத்தில் தடைகள்	22	24	-	-	-	46



iii	கையினால் இயக்கப்படும் தடைகள்	11	-	1	-	26	38
iv	இயந்திரத்தினால் இயக்கப்படும் தடைகள்	2	57	-	-	11	70
v	மின்சாரத்தினால் மற்றும் இயந்திரத்தினால் இயக்கப்படும் தடைகள்	1	-	-	-	-	01
vi	உள் யூட்டு தடை	8	4	28	-	-	40
vii	பாதுகாப்பற்ற கடவைகள்	8	2	16	1	9	36
viii	பாதுகாப்பான கடவைகள் மூங்கில் படலை - மணி மற்றும் வெளிச்சம்	4	20	11	55	-	90
ix	செயற்படுத்தப்படாத	6	2	-	-	-	08
x	மூங்கில் படலை - புகையிரதக் கடவை காவலர் இல்லாத	7	-	-	-	-	07
xi	முழுமையான ஒழுங்கான	20	-	-	-	-	20
xii	ஒழுங்கான	1	-	-	-	-	01
xiii	இயந்திர தடையுடனானது	16	-	-	-	-	16
xiv	தன்னியக்கத் தடை	1	-	-	-	-	01
xv	போலீசார் மூலம் பாதுகாக்கப்படும்	98	93	58	137	77	463
xvi	பண்ணை முறையிலான தடை	2	15	-	-	1	18
xvii	தனியார் கடவை	51	53	8	4	3	119
xviii	பொது கடவை (அரசு)	11	4	-	-	-	15
xix	ஹம்ப்	-	3	-	-	-	3
	<b>மொத்தம்</b>	<b>362</b>	<b>467</b>	<b>123</b>	<b>251</b>	<b>159</b>	<b>1362</b>

DEC - மாவட்ட பொறியியலாளர் மத்திய

DEL - மாவட்ட பொறியியலாளர் கீழ்

DEU - மாவட்ட பொறியியலாளர் மேல்

DEN - மாவட்ட பொறியியலாளர் வடக்கு

DEE - மாவட்ட பொறியியலாளர் கிழக்கு

5.3.6. புகையிரதக் கடவைகளை அண்டிய பிரதேசங்களில் ஏற்பட்டுள்ள விபத்துக்கள் தொடர்பில் பரீட்சிப்பு செய்யும் போது 2000 ஆம் ஆண்டு தொடக்கம் 2022 ஆம் ஆண்டு இறுதி வரையில் ஏற்பட்டுள்ள விபத்துக்களைப் பின்வருமாறு இனம் காணக் கூடியதாக உள்ளது.

அட்டவணை இலக்கம் 03 - புகையிரதக் கடவைகளை அண்மித்து ஏற்பட்டுள்ள விபத்துக்கள் - 2000 - 2022

ஆண்டு	இடம்பெற்ற விபத்துகளின் எண்ணிக்கை	உயிர் எண்ணிக்கை	சேதங்களின் எண்ணிக்கை	காயம் நபர்களின் எண்ணிக்கை	ஏற்பட்ட
2000 – 2012	740	194		615	
2013	77	11		46	
2014	39	03		27	
2015	67	12		35	
2016	84	14		47	
2017	86	12		59	
2018	101	13		69	
2019	82	10		30	
2020	61	09		36	
2021	70	02		45	
2022	94	18		45	
<b>மொத்தம்</b>	<b>1,501</b>	<b>298</b>		<b>1,054</b>	

அதற்கமைய 2000 ஆம் ஆண்டு தொடக்கம் 2022 திசம்பர் 31 ஆம் திகதி வரையான காலப் பகுதியினுள் (அதாவது 2011 ஆம் ஆண்டு தவிர ) இடம்பெற்ற 1,501 விபத்துக்கள் காரணமாக இழக்கப்பட்ட உயிர்களின் எண்ணிக்கை 298 ஆக உள்ளதுடன் காயம் ஏற்பட்ட நபர்களின் எண்ணிக்கை 1,054 ஆகும்.

5.4. கடவைகளுக்கான பாதுகாப்பு வழிமுறைகளைப் பயன்படுத்துதல்.

5.4.1. புகையிரதக் கடவைகளின் பாதுகாப்பு வழிமுறைகளுக்கான கிரயத்தினை ஏற்றல் மற்றும் அதிகாரங்கள்.

புகையிரதக் கடவைகளின் பாதுகாப்பு தொடர்பில் நடவடிக்கை எடுக்கப்பட வேண்டிய முறைகள் மற்றும் அதற்கான செலவினை ஏற்க வேண்டிய முறைகள் என்பன சட்ட விதிகளில் கீழே குறிப்பிடப்பட்ட வகையில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது.

5.4.1.1. 1902 இன் புகையிரதக் கட்டளை சட்டத்தின் 35 ஆம் பிரிவுக்கு அமைய வதிவிடங்களுக்கான கடவைகளுக்கு படலை மற்றும் இணைந்த வேலிகளை நிர்மாணித்தல் மற்றும் பராமரித்தல்

என்பன புகையிரதப் பொது முகாமையாளர் வசம் உள்ளதுடன் இந்த படலை மற்றும் இணைந்த வேலிகள் குறித்த உரிமையாளர்களின் கவனமின்மை காரணமாக சேதமடைந்தால் அதனை இற்றைப் படுத்துவதற்கான கிரயம் குறித்த நபர்களிடமிருந்து அறவிடப்படுதல் வேண்டும். மேலும் அதில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளவாறு தற்போது உள்ள வீதிக்கு ஊடாக வதிவிடத்திற்கான கடவைகளைத் திறப்பதற்கான அனுமதியினை வழங்குதல் நிபந்தனைகளுடனான புகையிரதப் பொது முகாமையாளரின் தன்னிச்சையான அதிகாரத்தின் கீழ் இருக்க வேண்டியதுடன் ஆரம்ப கிரயம் மற்றும் பராமரிப்புக்கான வருடாந்த வாடகை குறித்த வீதியினை பயன்படுத்துவோரினால் செலுத்தப்பட வேண்டும்.

5.4.1.2. 1969 ஆகஸ்ட் 23 ஆம் திகதி இடம் பெற்ற அமைச்சரவைக் கூட்டத்தில் கீழே குறிப்பிடப்பட்ட விடயங்களுக்காக அனுமதி வழங்கப்பட்டிருந்தது. (இணைப்பு 05)

- (i) புகையிரதக் கடவைகளில் அமைக்க வேண்டிய பாதுகாப்புகளுக்கு கிடைக்க வேண்டிய முன்னுரிமை பாதுகாப்பின் தன்மை, போதுமான அளவு மற்றும் வேறு விடயங்கள் தொடர்பான தீர்மானங்களை எடுப்பதற்கு புகையிரதப் பொது முகாமையாளர் (தலைவர்), பெருந்தெருக்கள் பணிப்பாளர், மோட்டார் வாகன ஆணையாளர், உள்ளூராட்சி ஆணையாளர் மற்றும் போலீஸ் தலைமை அதிபதி மற்றும் குறித்த பிரதேச மாநகர சபை ஆணையாளர் ஆகியோரைக் கொண்ட புதிய குழுவினை நியமிப்பதற்கு,
- (ii) அடுத்த ஐந்து வருடங்களுள் பாதுகாப்புகள் தேவையான புகையிரதக் கடவைகள் தொடர்பான முன்னுரிமைப் பட்டியல் அரச வேலைப் பணிப்பாளர் மற்றும் உள்ளூராட்சி ஆணையாளரினால் தயாரித்து சமர்ப்பிக்கப்பட வேண்டும் எனவும், குழு அவற்றைப் பரீட்சித்து நடைமுறைப்படுத்துவதற்கான கட்டடங்களில் நடைமுறை செயல் திட்டங்களைத் தயாரிப்பதற்கும்,
- (iii) பாதுகாப்புகளை ஏற்படுத்துதல் மற்றும் பராமரித்தல் தொடர்பான செலவுகள் திணைக்களத்தினால் கீழே குறிப்பிடப்பட்ட வகையில் மேற்கொள்ளுவதற்கும்,
  - (a) அமைத்தல் - மேம்பால வீதி மற்றும் கடவைகள் என்பவற்றுக்கான பாதுகாப்பினை அமைக்கும் செலவினை ஏற்க வேண்டியது அரசாங்க வேலைத் திணைக்களத்தின் செலவுத் தொகுதியில் இருந்து எனவும், உள்ளூராட்சி நிறுவனங்களுக்கு சொந்தமான கடவைகளின் பாதுகாப்பினை அமைக்க வேண்டியது உள்ளூராட்சி ஆணையாளரின் செலவுத் தொகுதியில் இருந்து எனவும்,
  - (b) கடவைகள் தொடர்பான அனைத்து பாதுகாப்பு பராமரித்தல் தொடர்பான செலவுகளை மேற்கொள்ள வேண்டியது புகையிரதத் திணைக்களத்தின் செலவுத் தொகுதிகளில் இருந்து எனவும்,

5.4.1.3. 1956 ஆகஸ்ட் 27 ஆம் திகதி இடப்பட்ட அமைச்சரவைப் பத்திரத்திற்கு 1956 நவம்பர் 19 ஆம் திகதி வழங்கப்பட்ட தீர்மானங்களில் கீழே தரப்பட்டுள்ள விடயங்கள் குறிப்பிடப்பட்டிருந்தன. (இணைப்பு 06)

- (i) புகையிரக் கடவைகளில் படலை செயற்பாட்டிற்காக மேற்கொள்ள வேண்டிய பராமரிப்பு செலவு மற்றும் புனரமைப்புக்காக மேற்கொள்ளப்பட வேண்டிய கிரயம் என்பன புகையிரதத் திணைக்களத்தினால் ஏற்கப்பட வேண்டியது என,
- (ii) புகையிரத திணைக்களத்தின் திருப்திகரமான செயற்பாடுகளுக்கு படலை அல்லது ஏனைய அபிவிருத்தி செய்யப்பட வேண்டியவை தொடர்பான நிதிப் பொறுப்புக்களை திணைக்களம் பொறுப்பேற்க வேண்டும் என.
- (iii) முக்கிய வீதி அதிகார சபையாக அரசு வேலை திணைக்களத்தினால் படலை பொருத்தும் ஆரம்ப கிரயம் மற்றும் இருக்கும் கடவைகளில் படலைகளை நடைமுறைப்படுத்தும் மீண்டெழும் செலவுகளை ஏற்க வேண்டும் என.
- (iv) பொருளாதார ரீதியில் நியாயப்படுத்தப்படக் கூடியதாக இருப்பின் அல்லது வீதி நெருக்கடியின் தரத்திற்கு அமைய கடவைகளுக்காக மேம்பாலங்களைத் தெரிவு செய்தல். கடவைகளுக்காக மேம்பாலங்களை மாற்றீடு செய்வதாயின் புகையிரதத் திணைக்களத்தினால் செலவின் ஒரு பகுதியினை ஏற்றல்.
- (v) முன்னுரிமை வரிசைக்கிரமம் மற்றும் தேவையான பாதுகாப்பினை தீர்மானிப்பதற்கு, பல்வேறு மட்டத்தில் கடவைகளுக்குத் தேவையான பாதுகாப்பின் தரம் மற்றும் அளவீடுகளைப் பரீட்சிப்பு செய்வதற்கு கீழே குறிப்பிடப்பட்டுள்ள வகையில் குழு ஒன்று நியமிக்கப்பட்டிருந்தது.

i. புகையிரத திணைக்களத்தின் பொது முகாமையாளர்

ii. அரசு வேலை திணைக்களத்தின் பணிப்பாளர்

iii. உள்ளூராட்சி ஆணையாளர்

iv. மோட்டார் வாகன ஆணையாளர்

அல்லது அவர்களது பிரதிநிதி

மேலும் மொத்த கிரயத்தில் பங்களிப்பு செய்வதற்கு உள்ளூராட்சி நிறுவனங்கள் பொறுப்பு கூற வேண்டுமா என்பது தொடர்பில் இந்த குழுவின் மூலம் தீர்மானிக்கப்படுதல் வேண்டும்.

- (vi) மேலே v இல் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள குழுவின் கருத்தின் அடிப்படையில் உள்ளூராட்சி நிறுவனத்தின் கீழ் காணப்படும் புகையிரத வீதிகளுக்குக் குறுக்காக புதிதாக நிர்மாணிக்கப்படும் வீதிகளுக்கான வீதிப் பாதுகாப்பு ஒழுங்கு அமைப்பினை

நிர்மாணிக்கும் கிரயம் குறித்த உள்ளூராட்சி மற்றும் மத்திய அரசுடன் இணைந்து மேற்கொள்ளப்பட வேண்டியதுடன், மத்திய அரசாங்கத்தினால் மேற்கொள்ளப்படும் செலவு புகையிரத திணைக்களத்திற்கு சுமையாக இல்லாத வகையில் உள்ளூராட்சி அமைச்சின் ஊடாக மேற்கொள்ளப்படுதல் வேண்டும். அந்த நிதி ஒதுக்கீடு கீழே உள்ள வீதத்தின் கீழ் ஏற்கப்படுதல் வேண்டும்.

உள்ளூராட்சி நிறுவனங்கள் மத்திய அரசு		
	%	%
கொழும்பு மாநகர சபை	40	60
ஏனைய நகர சபை	25	75
பிரதேச சபை	15	85
கிராமிய குழு	05	95

(vii) கடவைகளில் மேற்கொள்ளப்படும் அபிவிருத்தி செய்தல் மற்றும் இணைத்தல் தொடர்பில் மேற்கொள்ளப்படும் மீண்டெழும் செலவுகள் மத்திய அரசினால் மேற்கொள்ளப்பட வேண்டியதுடன் நிதி ஒதுக்கீடுகள் உள்ளூராட்சி அமைச்சின் கீழ் மேற்கொள்ளப்படுதல் வேண்டும்.

5.4.1.4. 1931 வீதி மற்றும் கைத்தொழில் விசேட பிரமாணங்களில் மேற்கொள்ளப்பட்ட இலக்கம் 24 கொண்ட திருத்தத்தில் காட்டப்பட்டுள்ள மேலே 5.2.3 ஆம் பந்தியில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள வழிமுறைகளில் இலக்கம் (i), (ii ) மற்றும் (v) ஆகிய சந்தர்ப்பங்களில் புகையிரத வீதியினை நிர்மாணித்தல் முக்கிய வீதிகளுக்கு ஊடாக படலைகள் நிர்மாணிக்கப்பட்டு பாதுகாக்கப்படுதல் என்பன புகையிரதத் திணைக்களத்தின் மூலம் மேற்கொள்ளப்படுதல் வேண்டும். மேலும் மேலே இலக்கம் (iii) மற்றும் (iv) என்பவற்றுக்கு அமைய முக்கிய வீதிகள் ஊடாக புகையிரத கடவை படலையை இட்டு பாதுகாப்பதற்காக மேற்கொள்ளப்படும் கிரயம் உள்ளூராட்சி நிறுவனத்தின் மூலம் ஏற்கப்படுதல் வேண்டும். மேலே (iv) இன் கீழ் நிர்மாணிக்கப்படும் கடவைகளில் பாதுகாப்பை ஏற்படுத்துவதற்கு படலையைப் பொருத்துதல் மற்றும் பராமரிப்பதற்கான செலவு என்பன அந்த வீதியினைப் பயன்படுத்தும் தனியார் வதிவிடவாளர்களினால் புகையிரதத் திணைக்களத்திற்கு செலுத்தப்பட வேண்டும்.

5.4.1.5. 1951 புகையிரத விதிகள் கோவையில் 101 ஆம் பிரிவில் உள்ளடக்கப்பட்டுள்ள ஒழுங்கு விதிகளின் பிரகாரம் (இணைப்பு 07 ) புகையிரத நிலையங்களுக்கு வெளியே உள்ள படலைகள் மற்றும் புகையிரத நிலைய எல்லைக்குள் நுழையும் படலை என இரண்டு வகைகளாகப் பிரிக்கப்பட்டுள்ளன. இந்த புகையிரத நிலையத்திற்கு

வெளியே மற்றும் புகையிரத நிலைய எல்லைக்கு உள்ளே உள்ள படலைக்கான பாதுகாப்பினை வழங்குதல் அந்த விதிகள் கோவையின் பின்வரும் ஒழுங்கு விதிகளுக்கு அமைய மேற்கொள்ளப்படுதல் வேண்டும்.

புகையிரத நிலைய எல்லைக்கு வெளியே - புகையிரத குழல் ஒலி கேட்கும்போது அல்லது புகையிரதம் நெருங்கும் போது அல்லது வழங்கப்பட்டுள்ள விசேட விபத்து எச்சரிக்கை மணி கேட்கும் போது புகையிரத படலைக் காப்பாளரினரால் படலையை மூடி வைத்தல் வேண்டும்.

புகையிரத நிலைய எல்லைக்கு உள்ளே - புகையிரத நிலையப் பொறுப்பதிகாரியின் கட்டளையின் பிரகாரம் புகையிரதம் வருவதற்கு 05 நிமிடங்களுக்கு முன்னர் புகையிரத நிலைய எல்லைக்குள் உள்ள படலை மூடப்படுதல் வேண்டும். புகையிரத கடவையில் வீதி நெருக்கடி இருக்குமானால் புகையிரதம் வந்தவுடன் வீதிப் போக்குவரத்திற்காக படலை திறக்கப்பட வேண்டியதுடன் புகையிரத ஷண்டிங் (Shunting) செய்யும் வேளையில் புகையிரத கடவையில் வீதி நெருக்கடி இருக்குமாயின், ஷண்டிங் செய்தலை உடனடியாக நிறுத்தி வீதி நெருக்கடிக்காகப் படலை திறக்கப்பட வேண்டியதுடன் வீதி நெருக்கடி அகன்ற பின்னர் மீண்டும் படலையை மூடி ஷண்டிங் செய்தலை ஆரம்பித்தல் வேண்டும்.

**5.4.1.6.** 2000 ஆம் ஆண்டு தொடக்கம் 2021 திசம்பர் 31 ஆம் திகதி வரையில் புகையிரதக் கடவை பாதுகாப்பு மணி மற்றும் வெளிச்சக் கட்டமைப்பை நிர்மாணிப்பதற்காக திணைக்களத்தினால் செலவிடப்பட்டிருந்த தொகை ரூபா. 1,452,893,571 ஆக உள்ளதுடன் தாபிக்கப்பட்டுள்ள மணி மற்றும் வெளிச்ச பாதுகாப்பு கட்டமைப்புகளின் எண்ணிக்கை 252 ஆகும்.

**5.4.2. புகையிரதக் கடவைகளில் சட்டத்தை மீறுதல் காரணமாக அமுல்படுத்தப்பட்டுள்ள தண்டனை.**

**5.4.2.1.** புகையிரதப் பொது முகாமையாளரினால் வேண்டுமென்றே மேலே 5.3.1. ஆம் பந்தியில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள நிபந்தனைகளுக்கு இணங்க நடவடிக்கை மேற்கொள்ளப்படாதவிடத்து அல்லது மீறுமிடத்து சட்டத்தின் 33 ஆம் பிரிவின் பிரகாரம் அவர் இழைக்கப்பட்ட குற்றத்திற்கான குற்றவாளியாக உள்ளதுடன் ஒவ்வொரு குற்றத்திற்காகவும் ரூபா. 200 இனை விஞ்சாத தண்டத்திற்கு உட்படுத்தப்பட வேண்டும்.

**5.4.2.2.** மேலும் இந்த பிரிவின் அறிவுரைகளுக்கு அமைய படலை அமைப்பதை புறக்கணித்த அல்லது அந்தப் படலையை சரியான முறையில் பராமரிக்காமை தொடர்பில் கால சட்டகமொன்றைத் தீர்மானித்து அதனை நடைமுறைப்படுத்துவதற்கு புகையிரதப் பொது முகாமையாளருக்கு கட்டளை இடுவதற்கு பொலிஸ் நீதவானுக்கு இயலும். அந்த கால எல்லையினுள் குறித்த செயற்பாட்டினை நிறைவேற்றாமை குற்றமாக

உள்ளதுடன் அதனை நிறைவேற்றும் வரையில் ஒரு நாளைக்கு ரூபா. 200 தண்ட பணத்திற்கு உட்படுத்தப்பட வேண்டும்.

**5.4.2.3.** மேலே 5.3.2 ஆம் பந்தியில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள சட்டத்தின் 34 ஆம் பிரிவில் காட்டப்பட்டுள்ள நிபந்தனைகள் எவரேனும் நபரினால் மீறப்படுமாயின் அல்லது கால்நடைகள் ஓட்டிச் செல்லப்படுமாயின் அவ்வாறான செயற்பாடு குற்றம் என்பதனால் அவர் ரூபா. 50 இனை விஞ்சாத அபராதத்திற்கு அல்லது 03 மாத காலத்தை விஞ்சாத சிறைத் தண்டனைக்கு உட்படுத்தப்படுவார். மேலும் புகையிரத பொது முகாமையாளரினால் அதிகாரம் அளிக்கப்பட்ட நபரினால் பூட்டு இட்டு அந்த படலையை பாதுகாப்பதற்கு தவறும் பட்சத்தில் அல்லது கடவையை, கால்நடைகள் மற்றும் வாகனங்களுக்காக திறந்து வைத்திருந்தால் அது குற்றம் என்பதால் அவ்வாறான ஒவ்வொரு சந்தர்ப்பத்திலும் ரூபா. 50 ஐ விஞ்சாத அபராதத்திற்கு உட்படுத்தப்பட வேண்டும்.

**5.4.2.4.** வதிவிடங்களுக்கான கடவைகள் இரவு நேரங்களில் மற்றும் பகல் நேரங்களில் மூடி வைத்தல், ஒழுங்கான பாதுகாப்பின் கீழ் பாதசாரிகள், விலங்குகள் மற்றும் வாகனங்களுக்காக திறந்து விடுதல் என்பன கட்டளை சட்டத்தின் 35 ஆம் பிரிவு குறித்த நபரின் பொறுப்பு என்பதுடன் அதனை மீறுதல் குற்றம் என்பதனால் ரூபா. 50 இனை விஞ்சாத அபராதத்திற்கு அவர்கள் உட்படுத்தப்பட வேண்டும். இந்த கடவை பயன்பாட்டின் போது எழும் நட்டங்கள் மற்றும் சேதங்கள் தொடர்பில் அரசாங்கம் பொறுப்பேற்காது.

**5.4.3. புகையிரதக் கடவைகளுக்கு ஒளிரும் வெளிச்ச சமைக்கைகளைப் பயன்படுத்துதல்.**

1987 மார்ச் 13 ஆம் திகதி இடப்பட்ட இலக்கம் 444/18 கொண்ட அதி விசேட வர்த்தமானி அறிவித்தலின் 35 ஆம் பிரிவுக்கு அமைய பாதுகாப்பற்ற புகையிரதக் கடவைகள் அமைந்துள்ள இடங்களில் பயன்படுத்தப்படக்கூடிய ஒளிரும் வெளிச்ச சமிக்ஞைகள் கீழே தீர்மானிக்கப்பட்டுள்ள அளவுகளை, நிறங்களை மற்றும் வகைகளைக் கொண்டதாக இருத்தல் வேண்டும் எனக் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது.

**5.4.3.1. மிளிரும் சிவப்பு நிறத்திலான ஒளி சமிக்ஞைக் கட்டமைப்பு.**

- (i) ஒவ்வொரு விளக்கில் இருந்தும் விட்டுவிட்டு சிவப்பு நிறத்திலான ஒளியை வெளியிடும் வகையில் ஒரு சோடி விளக்குகள் பயன்படுத்தப்பட வேண்டும்.
- (ii) ஒவ்வொரு விளக்கின் வில்லையின் பயன்பாட்டு விட்டம் 195 மில்லி மீட்டரை விட குறையாமலும், 220 மில்லி மீட்டரை விட மிகையாகாமலும் இருத்தல் வேண்டும்.

- (iii) ஒவ்வொரு விளக்கும் தனித்தனியாக ஒளிர வேண்டியதுடன் சமிக்ஞை செயற்படுத்தப்படும் வேளைகளில் தொடர்ச்சியாக ஒரு விளக்கு ஒளிரும்படியாக இருக்கும் போது மற்றைய விளக்கு ஒளிராது இருப்பதுடன், ஒவ்வொரு விளக்கும் விட்டுவிட்டு சிவப்பு நிறத்திலான ஒளியுடன் ஒரு நிமிடத்திற்கு 60 தடவைகளுக்குக் குறையாமலும், 90 தடவைகளுக்கு மிகையாகாமலும் ஒளிருதல் வேண்டும்.
- (iv) விளக்குகளின் வில்லைகளின் மையங்கள் ஒரே கிடை மட்டத்தில், வாகன வீதியில் அந்த விளக்குகளுக்கு அண்மித்த இடத்தில் வெளிப்புறத்தில் இருந்து ஓட்டப் பரப்பின் ஓரத்தில் அல்லது வீதியின் பாதுகாப்பான இடத்தில் அல்லது மத்தியில் அமைக்கப்பட்டுள்ள சமிக்ஞை தொடர்பிலாயின், 2.4 மீட்டருக்கு குறையாத, 04 மீட்டருக்கு மிகையாகாத உயரத்தைக் கொண்டிருக்க வேண்டியதுடன், பாதைப் பரப்பின் மேற்புறத்தில் அமைக்கப்பட்டுள்ள சமிக்ஞை தொடர்பிலாயின் 6.1 மீட்டருக்கு குறையாததும், 09 மீட்டருக்கு மிகையாகாததுமான உயரத்தினைக் கொண்டிருத்தல் வேண்டும். விளக்கு சோடிகளின் வில்லைகளின் மையங்களுக்கு இடையிலான தூரம் 550 மில்லி மீட்டருக்கு குறையாமலும், 640 மில்லி மீட்டருக்கு மிகையாகாமலும் இருத்தல் வேண்டும்.

#### 5.4.3.2. மிளிரும் மஞ்சள் நிறத்திலான ஒளி சமிக்ஞைக் கட்டமைப்பு.

மிளிரும் தனி மஞ்சள் நிறத்திலான வெளிச்சத்தை அல்லது வெளிச்ச சோடி அல்லது மிளிரும் தனி மஞ்சள் நிறத்திலான வெளிச்சம் கீழே குறிப்பிடப்பட்டுள்ள அளவுகளில், நிறங்களில் மற்றும் வகைகளில் இருத்தல் வேண்டும்.

- (a) மிளிரும் தனி மஞ்சள் நிறத்திலான ஒளியினைப் பயன்படுத்தும் போது, அந்த வெளிச்சத்தைக் கொண்ட விளக்கின் வில்லையின் மத்தி, ஓட்டப் பரப்பில் அந்த விளக்குகளுக்கு அண்மித்த இடத்தில் வெளிப்புறத்தில் இருந்து ஓட்டப் பரப்பின் ஓரத்தில் அல்லது வீதியின் பாதுகாப்பான இடத்தில் அல்லது மத்தியில் அமைக்கப்பட்டுள்ள சமிக்ஞையாயின், 2.4 மில்லி மீற்றருக்கு குறையாததும் மற்றும் 04 மீட்டருக்கு மிகையாகாததுமான உயரத்தில் இருத்தல் வேண்டியதுடன், வாகனப் பாதையின் வெளிப்புறத்தில் அமைக்கப்பட்டுள்ள சமிக்ஞைகள் தொடர்பிலாயின், 6.1 மீட்டருக்கு குறையாததும், 08 மீட்டருக்கு மிகையாகாததுமான உயரத்தைக் கொண்டிருத்தல் வேண்டும். அவ்வாறான விளக்கில் இருந்து வெளிவரும் மஞ்சள் நிறத்திலான ஒளி ஒரு நிமிடத்திற்கு 120 தடவைகளுக்கு குறையாமலும் 150 தடவைகளுக்கு மிகையாகாமலும் ஒளிர வேண்டியதுடன் மிளிரும் போது இடை நடுவிலான காலம் நான்கில் ஒரு வினாடிக்கு மிகையாகாது இருத்தல் வேண்டும். அதே போன்று அந்த



விளக்கு 5.4.3.1. (2) ஆம் பந்தியின் பிரகாரம் பயன்பாட்டு விட்டத்தையுடைய வில்லையைக் கொண்டிருக்க வேண்டும்.

- (b) ஏனைய பரிமாணங்கள் மேலே 5.4.3.1. இல் உள்ளடக்கப்பட்டுள்ள எந்தவொரு இடத்திலும் “சிவப்பு” எனும் வார்த்தைக்குப் பதிலாக “மஞ்சள்” எனும் வார்த்தையை மாற்றிடு செய்வதன் மூலம் அந்த சமிக்ஞைக்கு சமனாகப் பொருந்துதல் வேண்டும்.

## 5.5. வீதிப் பாதுகாப்பு கட்டமைப்பினை தாபிப்பதற்காகத் திணைக்களத்தினால் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ள பெறுகைகள் - 2013

### 5.5.1. விலை மனு கோரல், வழங்குனர்களை மதிப்பிடுதல் மற்றும் பெறுகையை கையளித்தல்

5.5.1.1. 2013 ஆம் ஆண்டு வரையில் 533 பாதுகாக்கப்படாத புகையிரதக் கடவைகள் காணப்பட்டதுடன் அதில் 200 புகையிரதக் கடவைகளுக்கு 200 மணி மற்றும் மின்சார கட்டமைப்பினைத் தாபிப்பதற்காக 2013 ஜூலை 19 ஆம் திகதி விலை மனு கோரல் மேற்கொள்ளப்பட்டிருந்தது. அதற்கமைய 25 இரட்டை புகையிரத வீதிக் கடவைகள் மற்றும் 175 ஒற்றை வீதிக் கடவைகளுக்கு புகையிரதக் கடவைப் பாதுகாப்பு கட்டமைப்பைத் தாபித்தல், பரிசோதித்தல் மற்றும் ஒப்படைத்தல் என்பன பெறுகைகள் பணிகளுக்கு உரியதாக இருந்தன.

5.5.1.2. மனுதாரர்களுக்கான அறிவுரை கோவை இலக்கம் 03 இன் கீழ் (இணைப்பு 08) மனுதாரர்களின் திறனை உறுதிப்படுத்துவதற்காக கீழே குறிப்பிடப்பட்டுள்ள தகைமைகளைப் பூர்த்தி செய்து இருத்தல் வேண்டும்.

- i. கடவைகளுக்கான பாதுகாப்புக் கட்டமைப்பை வழங்குதல், பொருத்துதல், பரிசோதித்தல் மற்றும் ஒப்படைத்தல் தொடர்பில் வழங்குனர்களின் தொழில்நுட்ப மற்றும் மனித வள திறன்களை உறுதிப்படுத்துவதற்காக ஆவணங்களை சமர்ப்பித்தல். மேலும் செயல் திட்டத்தைப் பொறுப்பேற்பதற்காக போதிய அளவு தொழில்நுட்ப திறன்கள் மற்றும் உரிய தகைமைகள் மற்றும் அனுபவம் என்பவற்றைக் கொண்ட போதிய அளவிலான பதவியணி வழங்குனர்களிடம் இருத்தல் வேண்டும்.
- ii. வழங்குனர்களினால் ஆகக் குறைந்தது கடந்த 03 வருடங்களில் கடவைப் பாதுகாப்பு ஒழுங்கமைப்பு செயல் திட்டங்களை வழங்குதல், பொருத்துதல், பரிசோதித்தல் மற்றும் ஆணையிடல் (Commissioning) என்பவற்றை வெற்றிகரமாக பூர்த்தி செய்திருத்தல் மற்றும் கடந்த 05 வருடங்களில் நியாயமான இருப்பினைப் பேணுதல்.

- iii. உற்பத்தியாளருக்குக் கடவைப் பாதுகாப்பு கட்டமைப்பின் பிரதான உதிரிப் பாகத்தை வழங்குதல் தொடர்பிலான திறன் இருக்க வேண்டியதும் மற்றும் ஏனைய நிறுவனங்களிடமிருந்து ஒத்துழைப்பை பெற்றுக் கொள்ளாது முழுமையான கடவைப் பாதுகாப்பு ஒழுங்கமைப்பை வழங்குதல், பொருத்துதல், பரிசோதித்தல் மற்றும் ஒப்படைப்பதற்கான திறன்கள்.
- iv. முழுமையான கடவைப் பாதுகாப்பு ஒழுங்கமைப்பின் உற்பத்தி தொடர்பில் வழங்குனர் ISO 9001 / 2000 சான்றிதழை பெற்றிருத்தல்.
- v. விலை மனு ஆவணங்களில் குறிப்பிட்ட விவரக் குறிப்புகளில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள சர்வதேச தரங்களுக்கு அமைய ஏனைய புகையிரத நிறுவனங்களுக்கு உருப்படிகளை வழங்கியதற்குரிய கடந்த கால அறிக்கைகளும் உள்ளடங்கிய கடவைப் பாதுகாப்பு கட்டமைப்பை வழங்குவதற்கு உள்ள திறன் தொடர்பான எழுத்து மூல சாட்சிகள் உற்பத்தியாளரினால் சமர்ப்பிக்கப்படுதல் வேண்டும்.
- vi. உற்பத்தியாளரினால் சமர்ப்பிக்கப்பட்ட முழுமையான கடவைப் பாதுகாப்புக் கட்டமைப்பு பிரதான புதையிரத மார்க்கத்தில் (Main Line) ஆகக் குறைந்தது 03 வருட காலம் முழுவதும் செயற்படுத்தப்பட்டதன் / செயலாற்றுகையின் வெற்றியினை சுட்டிக்காட்டுதல் வேண்டும் என.

5.5.1.3. இதற்கு உரிய பெறுகை ஆவணங்களை மதிப்பீடு செய்ததன் பின்னர் 2013 ஒக்டோபர் 22 ஆம் திகதி தொழில்நுட்ப மதிப்பீட்டு அறிக்கை சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருந்ததுடன் (இணைப்பு 09) அந்த அறிக்கைக்கு அமைய குறித்த குழுவினால் கீழே குறிப்பிடப்பட்டுள்ள பரிந்துரைகள் கவனத்தில் கொள்ளப்பட்டிருந்தன.

- i. விலை மனுதாரர்களின் முன்மொழிவுகளுக்கு விலை மனு ஆவணங்களின் இணக்கப்பாட்டினை மதிப்பிடல்.
- ii. தகைமை மூலப் பிரமாணங்களுக்கு இணங்க விலை மனுதாரர்களின் தகைமைகள் தொடர்பில் மதிப்பிடல்.
- iii. இணக்கப்பாட்டுப் பத்திரத் தேவைப்பாடுகளுக்கு அமைய விலை மனுதாரர்களின் தொழில்நுட்ப இணக்கப்பாட்டினை மதிப்பிடல்.
- iv. தகைமையுடைய விலை மனுதாரர்களின் விலை மனுக்களை மதிப்பிடல்.

5.5.1.4. M/S N-Able (Pvt) Ltd மற்றும் M/S Uni Consultancy Services University of Moratuwa எனும் கம்பனிக்கு பெறுகை கையளிக்கப்பட்டதுடன், கடவையை நிர்வகித்தல் தொடர்பில் அந்த கம்பனி கொண்டுள்ள தகைமைகளின் மூலப் பிரமாணங்களுக்கான சேவை வழங்குனர் சான்றிதழ், தரச் சான்றிதழ், SIL சான்றிதழ் மற்றும் ISO (ISO Certificate for the level

crossing controller) சான்றிதழ் என்பவற்றை தொழில்நுட்ப மதிப்பீட்டு குழுவிடம் சமர்ப்பித்து இருக்கவில்லை என 2013 ஒக்டோபர் 22 ஆம் திகதி தெரிவிக்கப்பட்டு இருந்தது.

5.5.1.5. மேலும் இறுதி 03 வருடங்களில் கடவைக் கட்டமைப்பு வெற்றிகரமாக செயற்பட்டிருந்தது என காட்டும் இறுதி பயனாளர் சான்றிதழும் சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருக்கவில்லை. மேலும் மொரட்டுவைப் பல்கலைக்கழகம் (உற்பத்தியாளர்) அரசு நிறுவனமொன்று எனவும் ISO சான்றிதழ் சமர்ப்பிக்கப்படவில்லை என விலை விலைக்கேள்வியாளர் தெரிவித்துள்ளார் எனத் தொழில் நுட்ப மதிப்பீட்டுக் குழு அறிக்கையில் குறிப்பிடப்பட்டிருந்தது.

மேலும் இந்த தொழில்நுட்ப மதிப்பீட்டுக் குழு அறிக்கைக்கு அமைய M/S N-Able (Pvt) Ltd மற்றும் M/S Uni Consultancy Services University of Moratuwa நிறுவனம் மேலும் தொழில்நுட்ப மதிப்பீட்டு குழுவினால் மதிப்பீடு செய்யப்பட்டிருந்ததுடன் அதற்கு அமைய விலை மனுவுடன் சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருந்த (FOB) ஐக்கிய அமெரிக்க டொலர் 6,422,090 தொடக்கம் ஐக்கிய அமெரிக்க டொலர் 4,779,908 வரையில் ஐக்கிய அமெரிக்க டொலர் 1,642,182 இனால் குறைப்பதற்கு விலைமனுதாரருடன் கலந்துரையாடுவதற்கு பரிந்துரை செய்யப்பட்டிருந்தது.

இந்த தொழில்நுட்ப மதிப்பீட்டுக் குழு அறிக்கை தொடர்பில் 2014 பெப்ரவரி 07 ஆம் திகதி இடம் பெற்ற அமைச்சரவையினால் நியமிக்கப்பட்ட பெறுகை குழு கூட்டத்தில் கீழே குறிப்பிடப்பட்டுள்ள அவதானிப்புகள் சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருந்தன ( இணைப்பு 10).

- i. சமிக்ஞை உருப்படிக்கான ISO சான்றிதழில் கடவைப் பாதுகாப்பு உள்ளடக்கப்பட்டுள்ளதா என்பது தொடர்பில் ISO சான்றிதழை வழங்கும் நிறுவனத்திடம் இருந்து பதில் கிடைத்திருக்கவில்லை என.
- ii. மேலே கூறப்பட்ட நோக்கத்திற்காக விலை மனுதாரரிடம் இருந்து விளக்கம் அளிக்க வாய்ப்புகள் காணப்படுகின்றமை.
- iii. எனினும் ISO சான்றிதழில் உள்ளடக்கப்பட்டுள்ள தலைப்புக்கள் விலை மனுதாரருக்கு அல்லது ISO நிறுவனத்திற்கு மாற்ற முடியாது எனத் தொழில்நுட்ப மதிப்பீட்டுக் குழு விவரித்துள்ளது என.
- iv. M/S N-Able (Pvt) Ltd மற்றும் M/S Uni Consultancy Services, University of Moratuwa நிறுவனத்தினால் குறைந்த விலை மனுவாக சமர்ப்பித்திருந்த கட்டமைப்பின் பிரதான மற்றும் முக்கிய உற்பத்தி பகுதிக்கு (Train Detection கட்டமைப்பு ) பெற்றுக் கொள்ளப்பட்டுள்ள ISO சான்றிதழில் கடவை கட்டமைப்பும் உள்ளடக்கப்பட்டுள்ளது எனத் தொழில்நுட்ப மதிப்பீட்டுக் குழு தெரிவித்திருந்தது என.

v. மேலும் இந்த நிறுவனம் இதுவரையில் 03 கடவை பாதுகாப்பு கட்டமைப்பை பொருத்தியுள்ளது எனவும் அந்த கட்டமைப்புகள் வெற்றிகரமாக செயற்படுகின்றன எனவும் இறுதி 12 வருடங்களில் குறைபாடுகள் இன்றி சேவையினை வழங்கி உள்ளது எனவும் தொழில்நுட்ப மதிப்பீட்டுக் குழுவினால் தெரிவிக்கப்பட்டு இருந்தது என.

vi. மேலும் தொழில்நுட்ப மதிப்பீட்டுக் குழு இந்த விலை மனுவினை குறைந்த விலை மனுவைச் சமர்ப்பித்திருந்த நிறுவனமான M/S N-Able (Pvt) Ltd மற்றும் M/S Uni Consultancy Services University of Moratuwa நிறுவனத்திடம் வழங்குவதற்கு உடனடியாகத் தீர்மானித்திருந்தது என.

**5.5.1.6.** அதற்கமைய தொழில்நுட்ப மதிப்பீட்டுக் குழுவின் பரிந்துரையின் அடிப்படையில் பெறுகை குழுவினால் இந்தக் பெறுகை M/S N-Able (Pvt) Ltd மற்றும் M/S Uni Consultancy Services University of Moratuwa நிறுவனத்திடம் வழங்குவதற்குத் தீர்மானிக்கப்பட்டிருந்தது.

**5.5.1.7.** 2014 ஏப்ரல் மாதம் 03 ஆம் திகதி இடம்பெற்ற அமைச்சரவைக் கூட்டத்தில் அமெரிக்க டொலர் 6,478,190 விலைக்கு 200 புகையிரத பாதுகாப்பற்ற கடவைகளுக்கான பாதுகாப்பு கட்டமைப்பை வழங்குதலை ( மணி மற்றும் வெளிச்சம் ) தாபிப்பதற்கான பெறுகை "Consortium Consisting of N – Able (pvt) Ltd and Uni Consultancy Services - University of Moratuwa" எனும் வழங்குனருக்கு வழங்குவதற்கான அனுமதி வழங்கப்பட்டிருந்தது. **(இணைப்பு 11)**

**5.5.1.8** 2014 மே 26 ஆம் திகதி புகையிரதத் திணைக்களப் பொது முகாமையாளரினால் Consortium Consisting of N – Able (pvt) Ltd and Uni Consultancy Services - University of Moratuwa கம்பனிக்கு 2013 செப்டெம்பர் 02 ஆம் திகதி சமர்ப்பிக்கப்பட்ட விலை மனு அமைச்சரவையினால் நியமிக்கப்பட்ட பெறுகை குழுவினால் ஐக்கிய அமெரிக்க டாலர் 6,478,190 இற்கு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது என தெரிவித்து அனுப்பப்பட்டிருந்தது. இதற்கான வங்கிப் பிணையாக ஐக்கிய அமெரிக்க டொலர் 323,909.50 செயலாற்றுகை பிணையினை வைக்குமாறும் தெரிவிக்கப்பட்டிருந்தது **(இணைப்பு 12).**

**5.5.1.9.** இந்த கோரிக்கைக்கு அமைய 2017 ஜூலை 10 ஆம் திகதி வரை செல்லுபடியாகும் வகையில் செயலாற்றுகைப் பிணையினை நேஷன்ஸ் டிரஸ்ட் வங்கியில் (Nations Trust Bank) வைப்புவதற்கு M/S N-Able (Pvt) Ltd கம்பனியால் நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருந்தது. **(இணைப்பு 13).** எனினும் பெறுகை தொடர்பில் ஏற்பட்ட சிக்கல்

நிறைந்த நிலைமை காரணமாக குறித்த நிறுவனத்துடன் உடன்படிக்கை ஏற்படுத்தப்பட்டிருக்கவில்லை.

**5.5.1.10.** 2014 ஒக்டோபர் 02 ஆம் திகதி கடவை பாதுகாப்பு கட்டமைப்பு தாபித்தல் தொடர்பில் இடம்பெற்ற கூட்டத்தின் குறிப்பு பத்திரத்திற்கு அமைய இந்த 200 சமிக்ஞை கட்டமைப்பை பொருத்துதல் தொடர்பிலான விடயங்கள் குறிப்பிடப்பட்டிருந்தன. (இணைப்பு 14)

**5.5.1.10.1.** இந்த 200 பாதுகாப்பு கட்டமைப்புகளை பொருத்துதல் தொடர்பான பெறுகை M/S N-Able (Pvt) Ltd மற்றும் M/S Uni Consultancy Services, University of Moratuwa கம்பனியிடம் வழங்குதல் தொடர்பில் பிரதான சமிக்ஞை தொழில்நுட்ப பொறியியலாளரின் (CSTE) அதிருப்தியை தெரிவித்திருந்த விடயம் தொடர்பில் கலந்துரையாடுதல் இந்த கூட்டத்தினை நடத்துவதற்கான நோக்கமாக தெரிவிக்கப்பட்டிருந்ததுடன் அதற்கு காரணம் அந்த இரு நிறுவனங்களுக்கும் அந்த கட்டமைப்புகளை வழங்குதல் மற்றும் தாபித்தல் தொடர்பில் போதிய அளவு பாதுகாப்பு உறுதிப்பாடு (Adequate Safe Assurance) இல்லை எனத் தெரிவிக்கப்பட்டிருந்தது.

**5.5.1.10.2.** இந்த இரு நிறுவனங்கள் அதாவது M/S N-Able (Pvt) Ltd மற்றும் M/S Uni Consultancy Services, University of Moratuwa கம்பனியிடம் பெறுகை கையளிக்கப்பட்ட போதிலும் மொரட்டுவைப் பல்கலைக்கழகத்தினால் நிர்மாணிக்கப்பட்டு அபிவிருத்தி செய்யப்பட்ட கடவை கட்டமைப்பு (Level Crossing System) பாதுகாப்பற்றது (Un safeside) எனப் பல்வேறு சந்தர்ப்பங்களில் வெற்றியளிக்கவில்லை எனவும், அவை இடையறு அடிப்படையிலான கட்டமைப்புடன் (Relay Based System) மீளமைப்பு செய்யப்பட்டுள்ளது எனவும் தெரிவிக்கப்பட்டு இருந்தது. மேலும் இந்த கடவைக் கட்டமைப்பு சர்வதேச ஒழுங்கு அமைப்பினால் உறுதிப்படுத்தப்பட்ட ISO 9001 : 2008 பாதுகாப்பு நியமத்துடன் இணங்க வேண்டும் எனவும் CSTE இனால் தெரிவிக்கப்பட்டு இருந்தது.

**5.5.1.10.3.** இங்கு கடவை பாதுகாப்பு கட்டமைப்பிற்காக SIL 4 பாதுகாப்பு தேவைப்பாடு அவசியம் என CSTE மேலும் தெரிவித்திருந்தது. மேலும் இலங்கை புகையிரதத் திணைக்களத்தால் SIL 4 நியமம் தொடர்பான விவரக் குறிப்புகள் ஆவணப்படுத்தப்பட்டிருக்கவில்லை எனவும் CSTE இனால் தெரிவிக்கப்பட்டிருந்ததுடன் எந்த ஒரு நிறுவனமும் SIL 4 தொடர்பிலான பாதுகாப்பை உறுதிப்படுத்தும் சான்றிதழினை பெற்றுக் கொடுத்திருக்கவில்லை எனவும் தெரிவிக்கப்பட்டு இருந்தது. கடவைப் பாதுகாப்பு கட்டமைப்பை தாபிக்கும் போது உற்பத்தி மற்றும் செயலாற்றுகை உறுதிப்பாட்டுக்கான C3 அல்லது C6 தரத்தின் தேவைப்பாட்டினைக் கவனத்தில்

கொள்ள வேண்டும் எனப் பாதுகாப்பு மற்றும் நகர அபிவிருத்தி அமைச்சின், பணிப்பாளரினால் (தொழில்நுட்பம் ) தெரிவிக்கப்பட்டு இருந்தது.

**5.5.1.10.4.** மேலும் இந்த பெறுகையை Consortium Consisting of N – Able (pvt) Ltd and Uni Consultancy Services - University of Moratuwa கம்பனிக்கு வழங்குவதற்கு தொழில்நுட்ப மதிப்பீட்டுக் குழு அனுமதி வழங்கியிருந்ததுடன் குறித்த நிறுவனங்கள் SLR விவரக் குறிப்பு மற்றும் கீழே குறிப்பிடப்பட்டுள்ள நியமங்களுடன் இணங்கி இருக்கவில்லை என CSTE இனால் தெரிவிக்கப்பட்டிருந்தது.

- i. EN50128 : புகையிரதக் கட்டுப்பாடு மற்றும் பாதுகாப்பு மென்பொருள்
- ii. EN50129 : சமிக்ஞைக்கான பாதுகாப்பு மின் ஒழுங்கமைப்பு

**5.5.1.10.5.** மேலும் கடவைப் பாதுகாப்பு கட்டமைப்பு தொடர்பான பாதுகாப்பு மற்றும் நம்பகத்தன்மை மிகவும் முக்கியமானது என CSTE மேலும் தெரிவித்திருந்தது என அந்தக் குறிப்பில் காட்டப்பட்டிருந்தது. பாதுகாப்பு மற்றும் நம்பகத்தன்மை சம்பவம் இடம்பெற்ற நாட்டை அடிப்படையாகக் கொண்டுள்ளது எனவும், தற்போது குறித்த பெறுகை TEC மற்றும் SCAPC இனால் அனுமதி வழங்கப்பட்டு உள்ளது என்பதால் இந்த நடவடிக்கைகளை பெறுகை வழங்கப்பட்ட தரப்பினருடன் மேற்கொண்டு செய்யுமாறு புகையிரதத் திணைக்கள பொது முகாமையாளரினால் அறிவுரை வழங்கப்பட்டுள்ளது எனத் தெரிவிக்கப்பட்டிருந்ததுடன் கீழே குறிப்பிடப்பட்ட நடவடிக்கைகளைப் பின்பற்றுமாறு CSTE இற்கு அறிவுரை வழங்கப்பட்டிருந்தது.

- i. குறித்த வழங்குனர்களிடம் இருந்து C3 அல்லது C6 நியம மட்டத்திற்கு உரியதான அல்லது கடவையைத் தயாரிக்கும் போது SLR விவரக் குறிப்புகளுக்கு இணங்கும் வகையில், SIL பாதுகாப்பு தேவைப்பாட்டினைப் பூர்த்தி செய்யும் வகையில் குறித்த வழங்குனர்களிடம் இருந்து பாதுகாப்பை உறுதிப்படுத்தும் சான்றிதழைப் பெற்றுக் கொள்ளுதல்.
- ii. ஏதேனும் பெறுகைக்கு பயன்படுத்தப்படக் கூடிய வகையில் கடவைப் பாதுகாப்பு கட்டமைப்புகளுக்கு உரித்தான SLR அங்கீகரிக்கப்பட்ட விவரக் குறிப்புகளைத் தயாரித்தல்.

**5.5.1.11.** முன்மொழிபட்ட பெறுகை பொறுத்தமற்றது என CSTE இனால் தெரிவிக்கப்பட்டுள்ளது என்பதால் தொழில்நுட்ப மதிப்பீட்டுக் குழு அறிக்கையில் பெற்றுக் கொடுக்கப்பட்டுள்ள விடயங்கள் தொடர்பில் ஆழமாகப் பரீட்சிப்பு செய்து விரிவான அறிக்கையினை பரிந்துரைகளுடன் வழங்குமாறும், அறிக்கையில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள விடயங்களுக்கு மாற்று யோசனைகளை வழங்குமாறும் 2014 நவம்பர் 10 ஆம் திகதி போக்குவரத்து

அமைச்சரின் செயலாளரினால் புகையிரதத் திணைக்களப் பொது முகாமையாளரிடம் கோரப்பட்டிருந்தது. (இணைப்பு 15)

**5.5.1.12.** இந்த பெறுகையை கையளிக்கும் போது, தொழில்நுட்ப மதிப்பீட்டுக் குழுவினால் பெறுகை ஆவணங்களில் உள்ள தொழில்நுட்பத் தேவைப்பாடுகளுக்கு முரணாக நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டுள்ளது என 2014 நவம்பர் 24 ஆம் திகதி CSTE இனால் புகையிரதத் திணைக்களப் பொது முகாமையாளரிடம் தெரிவிக்கப்பட்டு இருந்தது. (இணைப்பு 16). மேலும் விலை மனுதாரர்களுக்கு வழங்கப்பட்டிருந்த அறிவுரைகளில் 03 ஆம் பிரிவில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள தகைமைகளைப் பெற்றுக் கொள்ளும் மூலப் பிரமாணங்களுக்கு அமைய விலை மனுதாரர்களின் 06 மூலப் பிரமாணங்கள் பூர்த்தி செய்யப்பட வேண்டும் என காட்டப்பட்டுள்ளது எனவும் அந்த மூலப்பிரமாணங்களில் ஒரே ஒரு மூலப்பிரமாணமாவது தெரிவு செய்யப்பட்ட வழங்குனர் பூர்த்திசெய்திருக்கவில்லை எனவும் அதில் குறிப்பிடப்பட்டிருந்தது. மேலும் இவ்வாறு தெரிவு செய்யப்பட்டிருந்த உற்பத்திகள் உலகில் எந்த ஒரு இடத்திலும் பொருத்தப்பட்டிருக்கவில்லை எனவும் முன்மொழிக்கப்பட்ட புகையிரதத்தை இனம் காணும் அலகுடன் வழங்கப்படும் கட்டமைப்பினுள் (Offered Configuration) பரீட்சிப்பு ஒழுங்கமைப்பு ஒன்றேனும் பொருத்தப்பட்டிருக்கவில்லை எனவும் குறிப்பிடப்பட்டிருந்தது.

**5.5.1.13.** பின்னர் புகையிரதப் பொது முகாமையாளரினால் மேலதிகப் புகையிரதப் பொது முகாமையாளரின் (உட்கட்டமைப்பு வசதிகள்) தலைமையில் நியமிக்கப்பட்ட குழு 2015 மார்ச் 23 ஆம் திகதி நியமிக்கப்பட்டிருந்ததுடன் (இணைப்பு 17) அந்த குழுவிடம் கீழே குறிப்பிடப்பட்ட பணிகள் ஒப்படைக்கப்பட்டிருந்தன.

- i.** பெறுகையை இரத்துச் செய்வதற்கு இலங்கை புகையிரதத் திணைக்களத்திற்கு உள்ள அனைத்து சந்தர்ப்பங்களையும் கருத்தில் கொள்ளுதலைப் பரிந்துரை செய்தல்.
- ii.** கொள்வனவு செய்யப்பட வேண்டிய பொருட்களின் எண்ணிக்கையை குறைத்தல் மற்றும் வழங்குனர்களின் இணக்கப்பாட்டுடன் குறைந்த கொடுப்பனவை செய்யும் இயலுமையை கண்டறிதல்.
- iii.** மேலே 1 மற்றும் 2 ஐ மேற்கொள்ளுவதற்கான இயலுமை இல்லையாயின் தகுதி தொடர்பில் CSTE இன் கருத்துக்களை கவனத்தில் கொண்டு உருப்படிக்களை பயன்படுத்துவதற்கு இலங்கை புகையிரதத் திணைக்களத்திற்கு உள்ள மாற்றீடுகள் தொடர்பில் பரிந்துரை வழங்குதல்.

**5.5.1.14.** அதற்கமைய குறித்த அறிக்கை 2015 ஏப்ரல் 10 ஆம் திகதி சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருந்ததுடன் நியமிக்கப்பட்டு இருந்த ஐந்து அங்கத்தவர்களுள் இருவர் மட்டும் இந்த அறிக்கையில் கையெழுத்திட்டிருந்தனர் ( இணைப்பு 18). அந்தக் குழுவின் அறிக்கைக்கு அமைய **Uni Consultancy** இனால் பொருத்தப்பட்டிருந்த மணி மற்றும் மின் கட்டமைப்பு தோல்வி அடைந்திருந்த காரணத்தால் விலை மனுதாரரினால் தொழில்நுட்ப மதிப்பீட்டு

குழு மற்றும் பெறுகைகள் குழு தவறாக வழிநடத்தப்பட்டிருந்தது என அந்த அறிக்கையில் குறிப்பிடப்பட்டிருந்தது. இதன் காரணமாக வழங்கப்பட்ட கட்டமைப்பு நம்பகத்தன்மை அற்றது மற்றும் மணி மற்றும் மின் கட்டமைப்பு செயற்பாடு தொடர்பில் வழங்கப்படும் பிணை இல்லாது இருத்தல், செயலாற்றுகை பிணையினைப் பெற்றுக் கொடுத்திருந்த போதிலும் நாணயக் கடிதம் திறக்கப்பட்டிருக்கவில்லை மற்றும் உடன்படிக்கை கைச்சாத்திடப்பட்டிருக்கவில்லை எனவும் அறிக்கையில் குறிப்பிடப்பட்டிருந்தது. இவ்வாறான காரணங்களினால் இந்த விலை மனுவை இரத்தச் செய்வதற்கும் செயலாற்றுகை பிணையினை குறித்த விலை மனுதாரருக்கு விடுவிக்குமாறு வங்கியிடம் கோருவதற்கும் பரிந்துரை செய்யப்பட்டிருந்தது.

**5.5.1.15.** மேலே 5.5.1.1.10.5. ஆம் பந்தியில் காட்டப்பட்டுள்ள பிரகாரம் புகையிரதத் திணைக்களப் பொது முகாமையாளரின் அறிவுரையின் அடிப்படையில் நிலைமை அவ்வாறு இருக்கும் போது சுமார் 2 1/2 வருடங்களின் பின்னர் அதாவது 2016 ஓக்டோபர் 07 ஆம் திகதி ஒப்பந்தத்தின் மூலம் அதே நிறுவனத்திடமே அதாவது **Consortium Consisting of M/S. N – Able (pvt) Ltd and M/s Uni Consultancy Services - University of Moratuwa** நிறுவனத்திடம் அந்த பெறுகை கையளிக்கப்பட்டிருந்தது. (இணைப்பு 19)

**5.5.1.16.** பெறுகைக்காக சமர்ப்பிக்கப்பட்ட பதிவு செய்யப்பட்ட சான்றிதழில் குறிப்பிடப்பட்ட M/S Uni Consultancy Service நிறுவனத்தின் முகவரி இலக்கம். 272, பண்டாரநாயக்க மாவத்தை, கட்டுபெத்த, மொரட்டுவை எனக் குறிப்பிடப்பட்டிருந்ததுடன் அது மொரட்டுவை பல்கலைக்கழகத்தின் முகவரியாக இனம் காணக் கூடியதாக இருந்தது. மேலும் அந்த நிறுவனம் மொரட்டுவைப் பல்கலைக்கழகத்துடன் இணைந்த நிறுவனம் இல்லை என்பதற்கு மொரட்டுவைப் பல்கலைக்கழகத்தின் துணை வேந்தரினால் 2018 ஆகஸ்ட் 21 ஆம் திகதி இடப்பட்ட கடிதத்தின் மூலம் கணக்காய்வில் உறுதிப்படுத்தப்பட்டது ( இணைப்பு 20).

**5.5.2. பெறுகை பணிகளை நிறைவேற்றுவதல்.**

**5.5.2.1.** ஒப்பந்த உடன்படிக்கைக்கு அமைய ஒப்பந்தக்காரரினால் குறித்த 200 வீதிப் பாதுகாப்பு கட்டமைப்புகள், 2017 ஜனவரி 27 ஆம் திகதி பூர்த்தி செய்யப்பட்டு கையளிக்கப்பட வேண்டி இருந்த போதிலும் அது இடம்பெற்றிருக்கவில்லை என்பதால் 2018 ஜனவரி 27 ஆம் திகதி வரையில் கால நீடிப்பு செய்யப்பட்டிருந்தது. (இணைப்பு 21 ). எனினும் அத்தினத்தில் பூர்த்தி செய்து ஒப்படைக்கப்பட்டிருந்த பாதுகாப்பு கட்டமைப்புகளின் எண்ணிக்கை 190 ஆகும். 2023 ஜூன் 30 ஆம் திகதி வரையிலும் 200 பாதுகாப்பு கட்டமைப்புகள் புகையிரதத் திணைக்களத்திடம் ஒப்படைக்கப்பட்டிருந்த போதிலும் அதில் 50 செயற்படாது காணப்பட்டது.

**5.5.2.2.** புகையிரதக் கடவைகளுக்கு மணி மற்றும் மின் சமிக்ஞை முறைக்கு இணைந்ததாக புகையிரதக் கடவைப் பாதுகாவலரின் ஒத்துழைப்புடன் கூடிய கட்டமைப்பு தயாரிக்கப்பட



வேண்டியதுடன் அந்த கட்டமைப்பு புகையிரத சமிக்ஞைக் கட்டமைப்புடன் இணைக்கப்பட வேண்டிய போதிலும் 2018 நவம்பர் 15 ஆம் திகதி கணக்காய்வு உத்தியோகத்தரினால் வீதிப் பாதுகாப்புக் கட்டமைப்பு தொடர்பான பௌதீகப் பதிர்ச்சியில் ஈடுபட்டிருந்த சந்தர்ப்பத்தில் அவதானிக்கப்பட்ட வகையில் மணி மற்றும் மின் கட்டமைப்பு பொருத்தப்பட்டுள்ள போதிலும் புகையிரத படலை பொருத்தப்பட்டிருக்காத யாழ்ப்பாண நகரின் நாவற்குழி புகையிரத நிலையத்தின் அருகில் 390 கிலோ மீட்டர் தூரத்தில் உள்ள புகையிரதக் கடவையில் மோட்டார் வாகனம் ஒன்று புகையிரதத்துடன் மோதி ஒருவர் மரணம் அடைந்துள்ளார். அந்த சந்தர்ப்பத்தில் மணி மற்றும் மின் கட்டமைப்பு முறையாக இயங்கவில்லை என இனம் காணக் கூடியதாக இருந்தது.

### 5.5.3. பெறுகை கையளிக்கப்பட்ட வீதிகளின் பாதுகாப்பு கட்டமைப்பிற்கான கொடுப்பனவை செலுத்துதல்.

2022 ஆகஸ்ட் 01 ஆம் திகதி வரையில் 200 மணி மற்றும் வெளிச்சக் கட்டமைப்புகளினதும் நிர்மாணிப்பினைப் பூர்த்தி செய்யப்பட்டிருந்த போதிலும் அதில் 10 மணி மற்றும் மின் கட்டமைப்பினை பரிசோதனை செய்து பார்த்தல் புகையிரதத் திணைக்களத்தின் நடைமுறை பயன்பாட்டில் சேர்க்கப்பட்டிருக்கவில்லை. மீண்டும் 2023 ஜூன் வரையில் பெறுகை செய்யப்பட்ட 200 மணி மற்றும் வெளிச்சக் கட்டமைப்புக்கான மொத்த ஒப்பந்த பெறுமதி செலுத்தப்பட்டு இருக்காததுடன் 200 மணி மற்றும் மின் கட்டமைப்பிற்காக அமெரிக்க டொலர் 5,550,375 அதாவது ரூபா. 968,544,039 செலுத்தப்பட்டிருந்தது. இதற்கமைய ஒரு மணி மற்றும் மின் கட்டமைப்பிற்காகச் செலவிடப்பட்டிருந்த தொகை ரூபா. 4,842,720 ஆக இருந்ததுடன் மீதி தொகைக்காக 2023 ஜூன் 30 ஆம் திகதி வரையில் கோரிக்கை செய்யப்பட்டிருக்கவில்லை.

### 5.6. கொள்வனவு செய்யப்பட்ட மணி மற்றும் மின் கட்டமைப்பின் செயற்பாட்டினைப் பரிட்சிப்பு செய்தல்.

5.6.1. புகையிரதத் திணைக்களத்தினால் ஒவ்வொரு கட்டமைப்பினையும் ஏற்றுக் கொண்ட திகதி தொடக்கம் ஆரம்ப இணைக்கப்பட்டிற்கு அமைய உத்தரவாத காலம் 02 வருடங்களும் அதன் பின்னர் உத்தரவாத காலத்திற்கு ஒரு வருடத்திற்கான குறைபாட்டு உத்தரவாத காலமும் உள்ளடக்கப்பட்டு மூன்று வருடங்களுக்காக உத்தரவாத காலத்தினை நீடிப்பதற்கு இணங்கி இருந்ததுடன் 10 வருடங்களுக்கு மணி மற்றும் மின் கட்டமைப்பிற்கு உதிரிப் பாகங்களைப் பெற்றுக் கொள்ள முடியும் என்பதுடன் வழங்குனர் நிறுவனத்தினால் அவை விநியோகிக்கப்பட வேண்டும் எனவும் இணங்கி இருந்தது.

5.6.2. விதவித பிழையும் இன்றி வீதியில் பயணிக்கும் புகையிரதம், தனி புகையிரத என்ஜின் அல்லது மோட்டார் ட்ரொலி இனம் காணப்பட்டு பதில் தெரிவிப்பதற்கான திறன் மணி மற்றும் மின் கட்டமைப்புகளில் உள்ள னுநவநஉவழச களுக்கு இருத்தல் வேண்டும்.

5.6.3. புகையிரதத் திணைக்களத்தில் கொழும்பு கோட்டை தொடக்கம் கீழ் வீதியில் வெலிஅத்த வரையில் மற்றும் மத்திய மாவட்டத்தில் கொழும்பு கோட்டை தொடக்கம் புத்தளம் வரையான வீதிகளில் தாபிக்கப்பட்டுள்ள முறையே மணி மற்றும் மின் கட்டமைப்பு 142 மற்றும் 46 எனும் ரீதியில் மொத்தமாக 188 இன் செயற்பாடுகள் கணக்காய்வினால் பௌதிக ரீதியில் பரீட்சிப்பு செய்யப்பட்டன.

5.6.4. செயற்படாத மணி மற்றும் மின் கட்டமைப்பை திருத்துவதில் ஏற்பட்ட தாமதம் தொடர்பில் வழங்குனர் நிறுவனத்தின் தொழில்நுட்ப உத்தியோகத்தர்களிடம் வினவப்பட்டதுடன் அவரது கூற்றுக்கு அமைய இந்த திருத்தலின் போது குறித்த பிழையினை இனம் கண்டு அது தொடர்பில் பௌதிகப் பரீட்சிப்பு செய்யப்பட்டு வழங்குனர் நிறுவனத்திற்கு தெரிவிக்கப்பட வேண்டும் என அறியக் கூடியதாக இருந்தது. அதன் பின்னர் அதற்கான செலவு மதிப்பீடு தயாரிக்கப்பட்டு குறித்த தரப்பினரிடம் இருந்து செலவிற்கான அனுமதியினைப் பெற்றுக் கொண்ட பின்னர் பிழையினை திருத்துவதற்கான நடவடிக்கை எடுக்கப்படும் என அவர் மேலும் தெரிவித்திருந்தார். எவ்வாறு எனினும் இந்த வழிமுறையினைப் பின்பற்றிய காரணத்தால் செயற்படாதிருந்த மணி மற்றும் மின் கட்டமைப்பினைத் திருத்துவதற்கு முன்று வார காலம் செலவிடப்படும் எனவும் தெரிவிக்கப்பட்டிருந்தது.

#### 5.7. புகையிரதக் கடவைகளில் இடம் பெற்ற விபத்துக்களுக்கான செலவினை ஏற்றல்.

புகையிரதக் கடவைகளில் இடம்பெற்ற விபத்துக்கள் காரணமாக 2010 ஆம் ஆண்டு தொடக்கம் 2021 திசம்பர் 31 ஆம் திகதி வரையில் புகையிரத என்ஜின் மற்றும் மேடைகளுக்கு ஏற்பட்டிருந்த சேதம் மற்றும் அதனை திருத்துவதற்காக மேற்கொள்ளப்பட்டிருந்த கிரயம், ஊழியர்களின் சம்பளங்கள் உள்ளடங்கலா ரூபா. 36,093 10,093 ஆகும்.

அட்டவணை இலக்கம் 06 - புகையிரத என்ஜின் மற்றும் மேடைகளுக்கு ஏற்பட்ட சேதத்தினை திருத்துவதற்கு மேற்கொள்ளப்பட்ட கிரயம்

ஆண்டு	இடம்பெற்ற விபத்துகளின் எண்ணிக்கை	திருத்துவதற்கு மேற்கொள்ளப்பட்ட கிரயம்
		ரூபா.
2010		159,566
2011		25,000
2012		80,289
2013	77	299,500
2014	39	137,775
2015	67	364,778

2016	84	9,270,513
2017	86	4,079,815
2018	101	1,463,794
2019	82	4,295,157
2020	61	2,323,472
2021	70	13,593,434
		-----
		<b>36,093,093</b>
		=====



## 6. அவதானிப்புகள்

- 6.1 மேலே அட்டவணை இலக்கம் 03 இல் காட்டப்பட்டுள்ள வகையில் புகையிரதத் திணைக்களத்தினால் புகையிரத கடவைகளுக்கான பாதுகாப்புக் கட்டமைப்பு ஒழுங்காக தாபிக்கப்படாமையும், பராமரிக்கப்படாமையும் காரணமாக 2000 ஆம் ஆண்டு தொடக்கம் 2022 ஆம் ஆண்டு வரையில் 1,501 விபத்துக்கள் இடம் பெற்று இருந்ததுடன் அந்த காலப் பகுதியினுள் 298 உயிர் சேதங்கள் இடம்பெற்றிருந்ததுடன் 1,054 நபர்கள் காயமடைந்து இருந்தனர் எனக் கணக்காய்வில் அவதானிக்கப்பட்டது.
- 6.2 மேலும் மரணமடைந்த நபர்களுக்கான நட்டஈட்டினை வழங்கும் வேலைத் திட்டம் ஒன்று புகையிரதத் திணைக்களம் அல்லது அரசாங்கத்திடம் இல்லாதிருந்ததுடன், மரணமடையும் நபர்களின் குடும்ப அங்கத்தவர்களின் வாழ்க்கை நிலைமை மற்றும் நபர்கள் மரணமடைந்த காரணத்தால் அவர்களது குடும்ப அங்கத்தவர்களுக்கு ஏற்படும் துன்பம் தொடர்பில் கண்டறிந்து நடவடிக்கை எடுக்கும் நடைமுறையொன்று திணைக்களத்திடம் இல்லை எனவும் அவர்களுக்காக மேலே 5.3.1 ஆம் பந்தியில் காட்டப்பட்டுள்ள சட்டத்தின் 32 ஆம் பிரிவின் திருத்தத்தின் பிரகாரம் புகையிரதப் பொது முகாமையாளர் பொறுப்பேற்றிருக்கவில்லை எனவும் அவதானிக்கப்பட்டது.
- 6.3 தற்போது செயற்படுத்தப்படும் புகையிரதக் கட்டளைச் சட்டமானது 120 ஆண்டுகள் பழமை வாய்ந்ததாக உள்ளதுடன் காணப்படும் தண்டனைகளை விதித்தல் தற்போதைய ரூபாய் பெறுமதியுடன் ஒப்பிடும் போது போதியதாக இல்லாத காரணத்தால் குறித்த நபர்களுக்குத் தவறுகளில் ஈடுபடாதிருக்க அதன் மூலம் உந்துதல் ஏற்படாது எனவும் மேலே 5.4.2 ஆம் பந்தியில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள தண்டனைக் கட்டணத்தைப் பரீட்சிப்பு செய்யும் போது அவதானிக்கப்பட்டதுடன் மேலே 5.2.4 ஆம் பந்தியில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள பிரகாரம் பயன்படுத்தப்பட்டுள்ள ஒரு சில பதவிப் பெயர்களும் (ஆளுநர்) தற்போது பொருத்தமற்றது என அவதானிக்கப்பட்டது.
- 6.4 படலையிட்டுப் பாதுகாக்கப்படாத புகையிரதக் கடவைகள் 750 அல்லது அதற்கு அதிகமான எண்ணிக்கையில் காணப்பட்ட போதிலும் அதற்குரிய அப்போதைய பொறுப்பில் இருந்த புகையிரதப் பொது முகாமையாளர்களிடம் இருந்து கட்டளைச் சட்டத்தின் ஒழுங்கு விதிகளின் பிரகாரம் (மேலே 5.4.2.1 ஆம் பந்தியில் காட்டப்பட்டுள்ளவாறு) 1987 ஆம் ஆண்டு தொடக்கம் தண்டனை மற்றும் நட்ட ஈட்டுத் தொகை அறவிடப்பட்டிருக்காதுடன், குறித்த காலப்பகுதியினுள் சேவையில் ஈடுபட்டிருந்த புகையிரத பொது முகாமையாளர்களிடம் இருந்து புகையிரதக் கடவைகளில் ஈடுபடுத்தப்பட வேண்டிய பாதுகாப்பு தொடர்பில் தமது பொறுப்பினை புறக்கணித்து இருந்த போதிலும் மேலே 5.4.2.2. ஆம் பந்தியின் பிரகாரம் அதற்கு எதிராக சட்ட நடவடிக்கைகள் முன்னெடுக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.
- 6.5 சிறிய கடவைகளின் பாதுகாப்பிற்கான கட்டளைச் சட்டத்தின் ஒழுங்கு விதிகளின் பிரகாரம் கடவை படலைகள் நிர்மாணிக்கப்பட்டிருக்காதுடன் அவற்றின் நிர்வாகம் மற்றும் பாதுகாப்பு

தொடர்பில் மேலே 5.4.1.1. ஆம் பந்தியில் காட்டப்பட்டுள்ள வகையில் சட்டத்தின் ஏற்பாடுகளின் பிரகாரம் செயற்பட்டிருக்காததுடன், வதிவிடங்களுக்கான கடவைகள் முறையாக இனங்காணப்பட்டு அவற்றின் பாதுகாப்பிற்குத் தேவையான ஏற்பாடுகளை உருவாக்குதலும், அவற்றை தாபிப்பதற்காக செலவிடப்பட்ட ஆரம்ப கிரயம் மற்றும் பராமரிப்பிற்கான வருடாந்த வாடகை ஆகியவற்றை குறித்த வீதியினைப் பயன்படுத்துபவர்களிடம் இருந்து அறவிடப்படுவதற்கும் நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

- 6.6 புகையிரதக் கடவைகள் முழுமையாக உள்ளடங்கும் வகையில் வீதிப் பாதுகாப்பு கட்டமைப்பினை நிர்மாணிப்பதற்கு விஞ்ஞான ரீதியான திட்டம் ஒன்று தயாரிக்கப்பட்டு இருக்காதுடன் பிரதேச செயலகங்கள், மாகாண சபை மற்றும் உள்ளூராட்சி நிறுவனங்களுடன் புகையிரதக் கடவைகளை நிர்மாணித்தல் மற்றும் அதற்கான வீதிப் பாதுகாப்புக் கட்டமைப்பை தாபித்தல் பற்றிய ஒன்றிணைந்த திட்டங்கள் மற்றும் விதிமுறைகள் செயற்படுத்தப்பட்டிருக்கவில்லை.
- 6.7 விபத்துக்கள் காரணமாக வீதியினைத் திருத்துவதற்காக செலவிடப்பட்ட கிரயம் மற்றும் தற்போது காணப்படும் புகையிரதக் கடவைகளின் எண்ணிக்கை தொடர்பான விபரங்கள் சரியாக நாளதுவரையாக்கப்பட்டு பேணிச் செல்லப்பட்டிருக்கவில்லை.
- 6.8 புகையிரத வீதிகளுக்கு ஊடாக புதிதாக விதிகள் நிர்மாணிக்கப்படும் போது மேலே 5.4.1.4. ஆம் பந்தியில் காட்டப்பட்டுள்ள வகையில் அந்த வீதியை நிர்மாணிக்கும் நிறுவனங்களினால் அல்லது நபர்களிடம் இருந்து கட்டணம் அறவிடப்பட்டு வீதி பாதுகாப்பு கட்டமைப்பைத் தாபிக்க வேண்டிய போதிலும் அவ்வாறு புதிதாக உருவாகும் வீதிகள் தொடர்பில் முறையாக மதிப்பீடு செய்யப்பட்டு கட்டணம் அறவிடப்பட்டு வீதி பாதுகாப்புக் கட்டமைப்பை தாபிப்பதற்கு நடவடிக்கை எடுத்திருக்கவில்லை.
- 6.9 பாதுகாப்பற்ற புகையிரதக் கடவைகள் அமைந்துள்ள இடங்களில் பயன்படுத்தப்படும் ஒளிரும் வெளிச்ச சமிக்ஞைக்கு உரிய 5.4.3 ஆம் பந்தியில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள வர்த்தமானி அறிவித்தலில் உள்ளடக்கப்பட்டுள்ள பரிமாணங்கள் பாதுகாப்புக் கட்டமைப்பைத் தாபிப்பதற்கு சமர்ப்பிக்கப்பட்டுள்ள விவரக் குறிப்பில் விளக்கின் வில்லையின் விட்டம் தொடர்பில் உள்ளடக்கப்பட்டுள்ள பரிமாணங்களுடன் பொருந்தாது இருந்ததுடன் விளக்குகளின் வில்லைகளின் மையங்கள் ஒரே திரை மட்டத்தில் அதாவது 02 மீட்டர் உயரத்தைக் கொண்டதாக பேணப்பட வேண்டும் என விபரக் குறிப்பில் சுட்டிக் காட்டப்பட்ட காரணத்தால் அது வர்த்தமானி அறிவித்தலின் அளவுகளுடன் பொருந்தவில்லை என்பதைக் காணக்கூடியதாக இருந்தது.

- 6.10 மேலும் ஒவ்வொரு விளக்கிற்கும் விட்டுவிட்டு ஒளிரும் சிவப்பு நிற ஒளியுடன் கூடிய மற்றும் மஞ்சள் நிற ஒளியுடன் கூடிய ஒரு நிமிடத்திற்கு 50 தடவைகளுக்கும் 70 தடவைகளுக்கும் இடையில் ஒளிர வேண்டும் என விபரக் குறிப்பில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள போதிலும், விவரக் குறிப்பின் அடிப்படையில் மேலே 5.4.3.2 ஆம் பந்தியில் காட்டப்பட்டுள்ள அதிவிசேட வர்த்தமானியின் 35 ஆம் பிரிவில் காட்டப்பட்டுள்ள பரிமாணங்களுக்கு முழுமையாக முரணாக இருந்தன.
- 6.11 திணைக்களத்தின் மூலம் இந்த அறிக்கையின் திகதி வரையிலும் நிறுவப்பட்டிருந்த மணி மற்றும் வெளிச்ச (Bell & Light) கட்டமைப்புகள் பலவற்றின் செயற்பாடுகள் உரிய முறையில் இடம்பெறாததுடன், அந்த கட்டமைப்பு செயற்படுகின்றதா இல்லையா என்பது தொடர்பில் புகையிரதத் திணைக்களத்தின் சமீக்கைத் திணைக்களத்திற்கு அல்லது புகையிரத ஓட்டுனருக்கு தெரிவிக்கக் கூடிய திறன் இந்த ஒழுங்கமைப்பினுள் காணப்படவில்லை என்பது அவதானிக்கப்பட்டது. மேலும் மணி மற்றும் வெளிச்ச சமைக்கைக் கட்டமைப்பின் இலத்திரனியல் கட்டமைப்பின் கோளாறு காரணமாக அல்லது மின் வழங்கல் கட்டமைப்பின் கோளாறு காரணமாக கட்டமைப்பு ஒழுங்கான முறையில் இயங்காத போது அது தொடர்பில் குறித்த புகையிரத ஓட்டுனருக்கு அல்லது சமைக்கைத் திணைக்களத்திற்கு நேரடியாக அறிந்து கொள்ளக்கூடிய திறன் குறித்த ஒழுங்கமைப்பினுள் காணப்படவில்லை.
- 6.12 வீதி பாதுகாப்பு கட்டமைப்பை தாப்பிப்பதற்கு பெறுகை கையளிக்கப்பட்ட கம்பனி அரசு நிறுவனமொன்றுடன் இணைந்த நிறுவனம் என குறிப்பிடப்பட்டு ISO சான்றிதழ் (சர்வதேச தரச் சான்றிதழ்) அவசியமற்றது என கம்பனி கருத்து தெரிவித்திருந்ததுடன் இது தொடர்பில் மேலதிக விசாரணை மேற்கொள்ளாது, குறித்த மூலப் பிரமாணங்களைப் பூர்த்தி செய்யாத விலை மனுதாரருக்கு பெறுகையைக் கையளிப்பதற்கு பொறுப்புக் கூற வேண்டிய தரப்பினர் நடவடிக்கை எடுத்திருந்தனர் என்பது அவதானிக்கப்பட்டது. மேலும் இந்த கம்பனி மொரட்டுவைப் பல்கலைக்கழகத்துடன் இணைந்த அரசு நிறுவனமல்ல என்பதற்கு மேலே 5.5.1.16 ஆம் பந்தியில் காட்டப்பட்டுள்ள வகையில் மொரட்டுவைப் பல்கலைக்கழகத்தின் துணைவேந்தரினால் கணக்காய்விற்கு அனுப்பப்பட்டிருந்த கடிதத்தில் மேலும் கணக்காய்வினால் உறுதிப்படுத்தப்பட்டது.
- 6.13 மேலே 5.5.1.2 ஆம் பந்தியில் காட்டப்பட்டுள்ள வகையில் விலை மனுதாரருக்கான அறிவுரை கோவை இலக்கம் 03 இன் கீழ் விலை மனுதாரர்களின் திறன்களை உறுதிப்படுத்துவதற்காகப் பூர்த்தி செய்திருக்க வேண்டிய 06 அடிப்படை தகமைகளையும் பூர்த்தி செய்வதற்கு தவறியிருந்த விலை மனுதாரருக்கு பெறுகையை கையளிப்பதற்கு தொழில்நுட்ப மதிப்பீட்டுக் குழு பரிந்துரை வழங்கியிருந்தது என்பது அவதானிக்கப்பட்டது.
- 6.14 5.5.1.14 ஆம் பந்தியில் காட்டப்பட்டுள்ள வகையில் 2015 மார்ச் 23 ஆம் திகதி நியமிக்கப்பட்டிருந்த குழு அறிக்கையின் பரிந்துரைகளுக்கு அமைய இந்த பெறுகையை இரத்துச் செய்து செயலாற்றுகை பிணையையும் குறித்த கம்பனிக்கு விடுவிக்குமாறு பரிந்துரை

செய்யப்பட்டிருந்த போதிலும் அந்த பரிந்துரை நடைமுறைப்படுத்தப்படாத காரணத்தால் இந்த பெறுகை மீண்டும் 2 ½ வருடங்களின் பின்னர் குறித்த விலை மனுதாரருக்கு மீண்டும் கையளிக்கப்பட்டிருந்தது.

- 6.15 தொழில்நுட்ப மதிப்பீட்டுக் குழுவினால் கூறுவிலைகளின் மதிப்பீட்டின் போது பெறுகை பணிகளை வழங்கும் நிறுவனத்தினால் சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருந்த 6,478,190 அமெரிக்க டொலர்கள் எனும் விலையினை 6,422,090 அமெரிக்க டொலர்கள் வரையில் குறைத்துக் கொள்வதற்கு கலந்துரையாடப்படுமாறு தொழில்நுட்ப மதிப்பீட்டுக் குழுவின் அறிக்கையில் பரிந்துரை செய்யப்பட்டிருந்த போதிலும் தெரிவு செய்யப்பட்டிருந்த வழங்குனருக்கு வழங்குவதற்காக அமைச்சரவை அனுமதியினைப் பெற்றுக் கொள்வதற்காக அமைச்சரவையிடம் சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருந்த MT/04/2014 ஆம் இலக்கம் கொண்ட அமைச்சரவைப் பத்திரத்தில் மேலே குறிப்பிடப்பட்ட விடயங்கள் கவனத்தில் கொள்ளப்படாது வழங்குநர் சமர்ப்பித்திருந்த விலைக்கு பெறுகையை கையளிப்பதற்கு அனுமதி கோரப்பட்டிருந்தது.
- 6.16 தொழில்நுட்ப மதிப்பீட்டுக் குழுவின் 2 (a) பந்திக்கு அமைய கடந்த 12 வருட காலப்பகுதியினுள் இலங்கையின் 03 புகையிரத கடவைகளுக்கு மொரட்டுவைப் பல்கலைக்கழகத்தினால் தயாரிக்கப்பட்ட (மற்றும் உற்பத்தி செய்யப்பட்ட) கட்டமைப்பு தொடர்ந்தும் செயற்பாட்டில் உள்ளது என்பதனால் மற்றும் உற்பத்தியாளராக செயற்பட்ட விலை மனுதாரர் அரசு நிறுவனமொன்றாக உள்ளமையால் பெறுகை மதிப்பீட்டு தேவைப்பாடு என தெரிவிக்கப்பட்டு இருந்த வழங்குனரினால் சமர்ப்பிக்கப்பட வேண்டிய ISO சான்றிதழ் N – Able (pvt) Ltd மற்றும் Uni Consultancy Services – University of Moratuwa ஆகிய இரு கம்பனிகளும் சமர்ப்பித்திருந்த கூறுவிலைகளை மதிப்பீடு செய்யும் போது தொழில்நுட்ப மதிப்பீட்டுக் குழுவினால் கவனத்தில் கொள்ளப்படாது இருந்தது. (தொழில்நுட்ப மதிப்பீட்டுக் குழு சமர்ப்பித்திருந்த விலை மனு ஆவணங்களில் ISO சான்றிதழை நிராகரிப்பதற்கு மேலே கூறப்பட்ட வாதம் எழுப்பப்பட்டிருந்தது.)
- 6.17 வழங்குநர் கம்பனியால் நிறுவப்பட்டிருந்த 200 மணி மற்றும் மின்சார கட்டமைப்புகளுள் கீழ் வீதிகளில் 142 மணி மற்றும் மின்சாரக் கட்டமைப்புகளும் மற்றும் புத்தளம் வீதியில் தாபிக்கப்பட்டு இருந்த 46 மணி மற்றும் மின்சாரக் கட்டமைப்புகளும் கணக்காய்வு உத்தியோகத்தர்கள் மற்றும் திணைக்கள உத்தியோகத்தரினால் 2022 ஜூலை 25ஆம் திகதி தொடக்கம் 2022 ஆகஸ்ட் 28 ஆம் திகதி வரையான காலப் பகுதியினுள் மேற்கொள்ளப்பட்ட ஒன்றிணைந்த பரிசோதனையின் போது பரிசோதனைக்கு உட்படுத்தப்பட்டிருந்ததுடன் அதில் கீழ் வீதியில் மற்றும் புத்தளம் வீதியில் முறையே மணி மற்றும் மின்சாரக் கட்டமைப்புகள் 60 மற்றும் 34 எனும் ரீதியில் மொத்தமாக 94 கட்டமைப்புகள் செயற்படாது காணப்பட்டன. 2023 ஜூன் 20 ஆம் திகதி வரையிலும் செயற்படாதிருந்த 94 கட்டமைப்புகளில் 48 திருத்தப்பட்டிருந்ததுடன் புத்தளம் வீதியில் 16 மற்றும் கீழ் வீதியில் 30 என 46 மணி மற்றும் மின்சாரக் கட்டமைப்புகள் இன்னமும் செயற்படாது உள்ளதுடன் பிரதான வீதி மற்றும் களனி



வெலி வீதியில் 04 எனும் ரீதியில் 50 மணி மற்றும் மின்சாரக் கட்டமைப்புகள் செயற்படாது காணப்பட்டன. இதற்கு அமைய இதற்காக மேற்கொள்ளப்பட்ட கிரயம் ரூபா 242.13 மில்லியன் தொகை சிக்கனமற்றதாகியுள்ளதுடன், இதன் மூலம் எதிர்பார்க்கப்பட்ட பணிகளையும் நிறைவேற்றிக் கொள்வதற்கு முடியாதிருந்தது என்பது அவதானிக்கப்பட்டது.

6.18 200 வீதி பாதுகாப்பு கட்டமைப்புகளை தாபித்துள்ள கம்பனி மணி மற்றும் மின்சாரக் கட்டமைப்புகளின் நிர்வாகம் மற்றும் பராமரிப்பைப் புகையிரதத் திணைக்களத்திடம் ஒப்படைத்து அந்தக் கட்டமைப்புகளின் செயலிழப்புகள் அந்த வழங்குநர் நிறுவனத்தினால் திருத்தப்படுகின்ற போதிலும், அதற்காக செலவிடப்படும் கிரயம் திணைக்களத்தினால் ஏற்கப்படுகின்றது என்பது அவதானிக்கப்பட்டது. மேலும் அந்த கட்டமைப்புகளின் செயலிழப்புகள் உடனடியாக திருத்தப்படுவதற்கான வேலைத்திட்டமும் வழங்குனர் கம்பனியிடம் காணப்படவில்லை என்பதுடன் செயலிழப்புகள் தொடர்பாக உடனடியாக கம்பனிக்கு அறிவிக்கும் முறைமையும் காணப்படவில்லை என்பது அவதானிக்கப்பட்டது.

6.19 வெலே பௌத்த விகாரையின் அருகில் (ஐா எல) பொருத்தப்பட்டுள்ள மணி மற்றும் மின்சாரக் கட்டமைப்பின் உதிரிப்பாகங்கள் மற்றும் கட்டமைப்பின் இலத்திரனியல் சமிக்ஞை கட்டமைப்பின் டிடெக்டர்கள் (Detectors) இரண்டும் 2022 ஆகஸ்ட் 10 ஆம் திகதி செயலிழந்திருந்ததுடன், மேலதிகமாக வைக்கப்பட்டிருந்த டிடெக்டரும் செயலிழந்திருந்தமை அவதானிக்கப்பட்டது. அதன் காரணமாக மணி மற்றும் வெளிச்ச சமிக்ஞை ஆகிய இரண்டும் செயற்படாது இருந்ததுடன் டிடெக்டர் (Detectors) பொருத்தப்பட்டிருந்த குடில்களுக்கு முறையான பாதுகாப்பு வழங்கப்படாதிருந்ததுடன் நேரிட்டிருந்ததாக கூறப்படும் விபத்தில் டிடெக்டர் குடில் சேதமடைந்திருந்தது. மேலும் நிலத்தடி கம்பிவடம் (Cable) சிறிதளவு பழுதடைந்து இருந்தது எனினும் அந்த விபத்து டிடெக்டர் செயலிழந்தமைக்கு காரணமாக இல்லை என்பது அவதானிக்கப்பட்டது.

6.20 மேலும் ஒரு சில மணி மற்றும் மின்சார சமிக்ஞைக் கட்டமைப்புகள் தாபிக்கப்பட்டுள்ள புத்தளம் வீதி இரட்டை வீதியில் ஒரே நேரத்தில் இரண்டு புகையிரதங்கள் ஒரே திசையில் பயணித்ததன் பின்னர், மீண்டும் அந்த இடத்தில் எதிர் திசைக்கு புகையிரதம் ஒன்று செல்லும் வரையில் நீண்ட நேரமாக தொடர்ச்சியாக மணி மற்றும் விளக்குகள் செயற்படும் நிலைமையில் உள்ளமையை அறிந்து கொள்ளக் கூடியதாக இருந்தது. இந்த நிலைமைக்கு காரணம் இந்த கட்டமைப்பின் வேலைத்திட்டத்தின் குறைபாடு என வருகை தந்திருந்த தொழில்நுட்ப உத்தியோகத்தர்களினால் தெரிவிக்கப்பட்டு இருந்ததுடன் அந்த கட்டமைப்புகளின் தொழில்நுட்பக் கையேடு (Manual) கட்டமைப்பின் பதிப்பு உரிமை காணப்படும் நபரினால் வழங்குனர் கம்பனிக்கு வழங்கப்பட்டிருக்கவில்லை என அவரால் தெரிவிக்கப்பட்டு இருந்தது.

6.21 மணி மற்றும் மின்சாரக் கட்டமைப்பு தாபிக்கப்பட்டுள்ள போதிலும், அவை செயற்படாத கீழ் வீதியில் 66m மற்றும் 20c இல் திலகரத்ன மாவத்தையில் உள்ள கட்டமைப்பு செயலிழந்துள்ளதுடன், அதனூடாக உள்ள கடவைகளில் முச்சக்கர வண்டியொன்று

பயணிக்கும் போது அது புகையிரதத்துடன் மோதியதால் 04 உயிர்கள் காவுகொள்ளப்பட்டுள்ளதுடன், அதே வீதியில் 70m மற்றும் 14c இல் உள்ள கனுகொட வீதியில் கெப் வண்டியொன்று விபத்துக்குள்ளாகியுள்ளது. அறிக்கைக்கு அமைய அந்த விபத்து இடம்பெற்ற சந்தர்ப்பத்தில் கட்டமைப்பு இயக்க நிலையில் காணப்பட்டது என்பதாகக் கருத்து தெரிவிக்கப்பட்டிருந்த போதிலும் பௌதீகக் பரீட்சிப்பு மேற்கொள்ளும் போது அந்த மணி மற்றும் மின்சாரக் கட்டமைப்பு செயலிழந்திருந்தமை அவதானிக்கப்பட்டது.

## 7. பரிந்துரை

- 7.1 தற்போது நடைமுறைப்படுத்தப்படும் சுமார் 120 ஆண்டுகள் பழமை வாய்ந்த 1902 இன் 09 ஆம் இலக்க இலங்கை புகையிரத கட்டளைச் சட்டத்தின் சட்ட விதிகள் பிரமாணங்கள், தண்டனைகள் மற்றும் பதவிப் பெயர்கள் உள்ளிட்ட சட்டத்தின் பிரிவுகள் தற்காலத்திற்கு பொருத்தமான வகையில் உடனடியாகத் திருத்தப்பட்டு வினைத்திறனான நிர்வாகத்திற்கு பயன்படக்கூடிய வகையில் சட்டத்தினை அமுல்படுத்துவதற்கு நடவடிக்கை எடுத்தல். (தொடர்பு 6.3)
- 7.2 புகையிரதக் கடவைகளில் பாதுகாப்பை சரியான வகையில் ஈடுபடுத்துவதற்குத் தேவையான நடவடிக்கை எடுத்தலும், அதிக கிரயத்தினை மேற்கொண்டு தாபிக்கப்பட்ட பாதுகாப்புக் கட்டமைப்புகள் சரியான முறையில் பராமரிப்பு செய்து இடம்பெறும் விபத்துக்களைத் தவிர்த்துக் கொள்வதற்கு எடுக்கக்கூடிய அனைத்து நடவடிக்கைகளையும் எடுத்தல். (தொடர்பு 6.1, 6.4, 6.5, 6.6)
- 7.3 இலங்கையினுள் புகையிரதக் கடவைகள் எத்தனை உள்ளன என்பது தொடர்பில் சரியான ஆய்வினை மேற்கொண்டு இற்றைப்படுத்தப்பட்ட தரவு ஒழுங்கமைப்பினை பேணுவதற்கு நடவடிக்கை எடுத்தலும், பாதுகாப்பற்ற புகையிரதக் கடவைகளில் விபத்துகளில் மரணம் அடைந்த மற்றும் காயமடைந்த நபர்களுக்கு மற்றும் சொத்துக்களுக்கு நட்டஈட்டினை வழங்கும் முறையான வேலைத் திட்டத்தினை நடைமுறைப்படுத்துவதற்கு உரிய நடவடிக்கைகளை எடுத்தல். (தொடர்பு 6.2, 6.7)
- 7.4 தற்போதுள்ள புகையிரத வீதிகளுக்கு ஊடாக புதிதாக வீதியினை நிர்மாணிக்கும் போது அது தொடர்பாகப் பொறுப்புக் கூற வேண்டிய தரப்பினரிடமிருந்து கட்டண அடிப்படையில் புகையிரதக் கடவைகளின் பாதுகாப்புக் கட்டமைப்பைத் தாபிப்பதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட வேண்டியதும், சட்டத்தின் ஒழுங்கு விதிகளின் பிரகாரம் புகையிரத கடவைகள் வகைப்படுத்தப்பட்டு அதற்கான பாதுகாப்பு கட்டமைப்புகள் தாபிக்கப்படுதல் வேண்டும். (தொடர்பு 6.8)
- 7.5 பாதுகாப்பற்ற புகையிரதக் கடவைகளில் பயன்படுத்தப்படும் மிளிரும் வெளிச்ச சமிக்ஞை விளக்குகளின் ஒளிரல் வர்த்தமானி அறிவித்தலின் பரிமாணங்களுக்குப் பொருத்தமான வகையில் தாபிக்கப்பட வேண்டியதுடன் புதிதாக மணி மற்றும் மின்சாரக் கட்டமைப்பை தாபிக்கும் போது அது தொடர்பில் கவனத்திற்கொள்ளப்பட வேண்டும் (தொடர்பு 6.9, 6.10)
- 7.6 வீதிப் பாதுகாப்பு கட்டமைப்பை நிர்மாணிப்பதற்கான தமது பொறுப்பை சரியான முறையில் நிறைவேற்றாத காரணத்தால் புகையிரத எஞ்ஜின், மேடைகள் மற்றும் வீதிகளுக்கு ஏற்பட்ட

சேதம் மற்றும் அவற்றை திருத்துவதற்கு மேற்கொள்ளப்பட்ட கிரயம் தொடர்பில் அந்தந்த காலப்பகுதியில் புகையிரதப் பொது முகாமையாளர் பதவியில் கடமையாற்றிய நபர்களுக்கு எதிராக நடைமுறையிலுள்ள சட்டத்தின் பிரகாரம் நடவடிக்கை எடுத்தல். (தொடர்பு 6.4, 6.5)

- 7.7 புகையிரதக் கடவைகளுக்குத் தேவையான பாதுகாப்பின் தன்மை மற்றும் முன்னுரிமை தொடர்பாகக் காலத்திற்கு ஏற்ற தீர்மானம் எடுக்கும் முறைமைகளைத் தயாரிப்பதற்கு தேவையான நடவடிக்கைகளை எடுத்தல்.(தொடர்பு 6.6)
- 7.8 விலைக்கேள்வியாளர் தேவையான தகைமைகளைக் கொண்டுள்ள மூலப் பிரமாணங்கள் பூர்த்தி செய்யப்படாத போதிலும் அந்த கம்பனிக்கு பெறுகையை கையளிப்பதற்கு தொழில்நுட்ப மதிப்பீட்டுக் குழுவினால் செய்யப்பட்டிருந்த பரிந்துரை தவறான கூட்டு முயற்சியின் அடிப்படையில் அல்லது தவறான நம்பிக்கையின் அடிப்படையில் இடம்பெற்ற கொடுக்கல் வாங்கலா என்பது தொடர்பில் மேலதிகமாகப் பரீட்சிப்பு செய்து பொருத்தமான நடவடிக்கை எடுத்தல். (தொடர்பு 6.12, 6.13)
- 7.9 தொழில்நுட்ப மதிப்பீட்டுக் குழுவினால் இந்த விலைக்கேள்வியை மதிப்பீடு செய்யும் போது வெளிப்படைத்தன்மையுடன் நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டுள்ளமைக்கான கூற்று மற்றும் அறிக்கைகள் மூலம் உறுதிப்படுத்தப்படாமையால், மற்றும் தொழில்நுட்ப மதிப்பீட்டுக் குழுவினால் அமைச்சரவைக்கு போதிய அளவு மற்றும் உண்மையான தகவல்களைப் பெற்றுக் கொடுக்காமை தொடர்பில் தொழில்நுட்ப மதிப்பீட்டு குழுவின் பணிப்பொறுப்பினை உரிய முறையில் நிறைவேற்றுதல் தொடர்பில் கவனம் செலுத்துதல்.(தொடர்பு 6.12, 6.13, 6.16)
- 7.10 திணைக்களத்தினால் இந்த பெறுகையை இரத்துச் செய்யும் இயலுமையைக் கண்டறிவதற்கு நியமிக்கப்பட்ட குழுவொன்றின் மூலம் ஏலத்தினை இரத்துச் செய்து மீண்டும் பெறுகையை மேற்கொண்டு வீதி பாதுகாப்பு கட்டமைப்பை நிறுவுமாறு பரிந்துரை வழங்கப்பட்டுள்ள போது, அந்த பரிந்துரைகள் தொடர்பில் மதிப்பீடு மேற்கொள்ளாது சுமார் 2 ½ வருடங்களின் பின்னர் குறித்த விலைக்கேள்வியை குறித்து கம்பனிக்கு ஒப்படைப்பதற்கு நடவடிக்கை எடுத்தமை தொடர்பில் மற்றும் அதனுடன் தொடர்புடையதாக செயற்பட்ட உத்தியோகத்தர்கள் தொடர்பில் நடவடிக்கை எடுக்கப்பட வேண்டியதுடன் அதன் மூலம் ஏதேனும் நிதி ரீதியான மோசடி இடம்பெற்றுள்ளதா என்பது தொடர்பில் விசாரணை மேற்கொள்ளப்பட வேண்டியமை. (தொடர்பு 6.14)
- 7.11 வீதிப் பாதுகாப்பு கட்டமைப்பை தாபிப்பதற்கான விவரக் குறிப்பினை தயாரிக்கும் போது குறித்த உத்தியோகத்தர்களினால் பொதுவாக ஏற்றுக் கொள்ளப்பட்ட சட்ட விதிகள் மற்றும் வர்த்தமானி அறிவிப்புகள் தொடர்பில் முறையான கவனம் செலுத்தப்படாமை தொடர்பில் தொடர்புடைய தரப்பினர்களுக்கு எதிராக நடவடிக்கை எடுத்தல் வேண்டும். (தொடர்பு 6.10)
- 7.12 மணி மற்றும் மின்சாரக் கட்டமைப்பில் ஏற்படும் கோளாறுகள் காரணமாக மற்றும் இலத்திரனியல் கட்டமைப்பின் கோளாறு காரணமாக கட்டமைப்பு செயற்படாத சந்தர்ப்பங்களில்

அதனை நேரடியாக சமிக்ஞைத் திணைக்களத்திற்கு அல்லது புகையிரத ஓட்டுனருக்கு தெரிவிக்கும் திறன் தொடர்பில் கவனம் செலுத்தப்படுதல் வேண்டும். (தொடர்பு 6.11, 6.18)

- 7.13 தவறான தகவல்களைச் சமர்ப்பித்து திணைக்களத்தினை திசை திருப்புவதற்கு நடவடிக்கை எடுத்த மற்றும் குறித்த காலத்தினுள் பெறுகை பணிகளை நிறைவேற்றாத வழங்குநர் கம்பனி தொடர்பில் பொருத்தமான நடவடிக்கை முன்னெடுக்கப்பட வேண்டியமை. (தொடர்பு 6.12)
- 7.14 உத்தரவாத காலம் முடிவடைவதற்கு முன்னர் செயலிழந்துள்ள 50 மணி மற்றும் மின்சாரக் கட்டமைப்புகளுக்காகத் திணைக்களத்திற்கு ஏற்க நேரிட்டுள்ள நட்டமான ரூபா. 242.13 மில்லியன் தொகையை வழங்குனரிடமிருந்து மற்றும் அதனுடன் தொடர்புடைய தரப்பினரிடம் இருந்து அறவிடப்பட வேண்டும். (தொடர்பு 6.17)

**ஓய்.பம்./டபிள்யூ. பி. சீ. விக்ரமரத்ன.**  
**கணக்காய்வாளர் தலைமை அதிபதி**

டபிள்யூ.பி.சீ. விக்ரமரத்ன  
கணக்காய்வாளர் தலைமை அதிபதி  
2023 திசெம்பர் 06 ஆம் திகதி



# **Special Audit Report on Installation of Safety Systems for Railway Level Crossings in Sri Lanka**

## **EXECUTIVE SUMMARY**

The place where a Railway line intersects at the same level with a car, pedestrian or bicycle road is called a level crossing. In the case of construction of a new railway line over a highway, section 32 of the Ceylon Railway Ordinance No. 09 of 1902 states that the General Manager of the Railway is responsible for the protection of the people and motorists using the railway lines with gates before the start of train traffic. However, according to the data available on 11<sup>th</sup> March 2022, the number of any type safety systems installed at 1,362 Railway Level Crossing under the responsibility of Railway Department is 855 and 298 persons have died and 1054 persons were injured during the period 2000-2022 due to the lack of level crossing and insecurity of the existing Railway gates.

As of 2013, procurement had been initiated to install 200 bells and lights systems for 200 level crossings out of 533 unprotected railway level crossings. The procurement included the installation, testing and delivery of Railway Level Crossing protection systems for 25 double line level crossings and 175 single line level crossings. Accordingly, the relevant procurement had been awarded to the Consortium Consisting of M/S. Uni Consultancy Services - University of Moratuwa which merged with N – Able (Pvt) Ltd Company and the Technical Evaluation Committee had recommended to award the procurement without SLS certificate as the Uni Consultancy Services - University of Moratuwa is an affiliated institution. However, the Vice-Chancellor had informed the audit that the institution was not an affiliated institution of the University of Moratuwa.

Out of the 200 bells and light systems installed, the audit has observed that 50 systems were inoperative as at 20 June 2023 and it was further observed that the amount which is equal to Rs.242.13 million incurred on behalf of has been uneconomical and thus the intended work has not been accomplished.

Further, the current Railway Ordinance is about 120 years old and its existing penalties are insufficient compared to the current value of the rupee, thus there is no temptation for the concerned persons not to fall into an offence and, the audit has observed that no scientific plan had been prepared for the construction of road safety systems covering the entire Railway Level Crossing and no joint plans and methods had been implemented for the construction of Railway Level Crossings and the installation of road safety systems with the Divisional Secretariats, Provincial Councils and Local Authorities.

The 120-years-old Ceylon Railways Ordinance act No. 09 of 1902, which is currently in force, should be promptly amended to suit the present, including the rules and regulations, punishments and ranks of section of the Act, and the enforcement of the Act so that it can be used for efficient administration, and take the necessary steps to properly deploy security at Railway Level Crossings, and take every possible steps to prevent accidents by properly maintaining the safety systems established at high cost, conduct an accurate study about the number of Railway Level Crossings in Sri Lanka and maintain an updated data system, and This report has also provided recommendations for maintaining an efficient railway transport service by reducing accidents at Railway Level Crossings, including taking necessary steps to implement a formal program of compensation to the person who were killed and injured and properties at the unprotected Railway Level Crossing.



## **01. Background and nature of the report**

The audit has observed that various parties had to face problems due to the lack of a specific safety system for Railway Level Crossings from the period when the British introduced rail transport to Sri Lanka in the year 1864 until now. When examining the period between 2000 – 2022, it was observed that due to the lack of proper installation and maintenance of safety systems for Railway Level Crossings, people die and are constantly injured due to accidents at the Railway Level Crossings.

In order to provide an efficient, effective and safe railway transport service to the passengers, a formally established railway transport service is required. Due to non-installation of railway Level Crossing protection systems by a scientific method, damage occurred to railway property from accidents caused, delaying in trains and loss of life and property are occurring regularly. Accordingly, these conditions have created a harmful situation for the life and well-being of the people of the country due to the negative impact on the economic, social and humanitarian aspects of the country. This special report was issued on the authority given to me in terms of Section 13 of the National Audit Act No. 19 of 2018, pointing out the importance of scientific planning of Railway road safety systems to the responsible parties and drawing attention to the streamlining of the existing safety systems for minimizing such impact.

## **02. Methodologies Adopted**

The following procedures were followed.

- (i) Study of relevant policy decisions, session papers, ordinances, circulars and other documents related to installation of road safety systems.
- (ii) Study and analysis of national and international data based on road safety systems.
- (iii) Obtaining the necessary explanations and statements from the officials and institutions related to the program that has been followed in relation to the relevant administrative process.

- (iv) Study the procurement procedure followed for installation of road safety systems.
- (v) Monitoring the physical condition and obtaining public opinion through field inspection.

### **03. Scope**

Accidents during the period 2000 - 2022 due to improperly installation of Railway Level Crossing protection systems, check whether the related systems are planned according to a scientific method, whether the road protection systems are properly constructed and the procurement procedure for bells and light systems.

### **04. Limitations on Scope**

- (i) Difficulty in obtaining accurate information on the need for road safety systems  
Due to non-preparation of periodical data on actual nature of Railway Level Crossings by concerned departments.
- (ii) The Department of Railways had not properly updated the gazette announcements, relevant ordinances and documents and difficulty in obtaining certain information related to the audit due to non-availability of documents with the Railway Department.

## 05. Process

### 5.1 Railway Transport Service in Sri Lanka

5.1.1 The Sri Lanka Railway service is run by the Department of Railways, which was established in 1858 and is currently under the Ministry of Transport and Highways. Sri Lanka Railways Service operates its services from Maradana in the commercial capital of Colombo to areas far from the capital through five main routes. Railway transport in Sri Lanka was introduced by the British in 1864 and Railway lines were introduced for the first time due to the problems for transporting tea and coffee from the upcountry to the capital. As the first step, the 54 km Railway line was built from Colombo to Ambepussa. After that, in the years 1867, 1874, 1885, 1894 and 1924 the main railway line was extended to kandy, Nawalapitiya, Nanuoya, Bandarawela and Badulla respectively, In addition, the Mataleline in 1880, the coastal line in 1895, the northern line in 1905, the road to Mannar port in 1914, the Kelani Valley line in 1919, and the Puttalamline in 1926 was completed.

5.1.2 At present the Railway line system consists of 09 main lines and 03 operational centers as follows.

**Table No. 01 - Main Railway Lines and Operational Centers in Sri Lanka**

Name of Railway Line	The Route	Operational Center
Main railway line	From Colombo Fort to Nawalapitiya, Badulla via NanuOya	Nawalapitiya
Matale Railway line	From Peradeniya Junction to Matale via Kandy	
Northern Railway line	From Polgahawela to Kankasanthure via Kurunegala, Mahava, Anuradhapura, Kilinochchi and Jaffna	Anuradhapura

Mannar Railway line	From Medavachchiya Railway Station to Mannar Port	}	Anuradhapura
Batticaloa Railway line	From Gal Oya junction to Batticaloa		
Trincomalee Railway line	From Gal Oya Junction to Trincomalee		
Coastal Railway line	From Colombo Fort to Galle, Matara and Beliatta	}	Maradhana
Kelani Valley Railway line	Maradana to Avissawella		
Puttalam Railway line	Ragama to Puttalam		

5.1.3 It was possible to identify that the following types of trains are operating in Sri Lanka.

**(i) Air-conditioned luxury train –**

All the carriages of these trains are air-conditioned and sometimes there is also a canteen. Run from Colombo to major destinations with a limited number of stops.

**(ii) Intercity Express –**

These trains run from Colombo to 04 major cities and these trains have reservable seats and the price of seats is higher than the price of normal trains. Stop only at major Railway stations till the destination.

**(iii) Express –**

Fares are usually normal and run between major stations than intercity trains with more stops.

**(iv) Mail Train -**

This train is an express train that runs from Colombo to 02 major cities during the night and the seats are classified as sleepers, reservable seats and normal seats.

(v) **Slow train -**

All stations will be stopped till the destination and only third class carriages will be seen in these trains.

(vi) **Freight train –**

The goods are loaded and unloaded by stopping only at the necessary railway stations till the destination. Wagons are used for cargo and fuel transportation and in addition special freight trains are also run.

(vii) **Mixed train**

Passengers, goods as well as fuel tanks are transported in these trains which often run slowly.

## **5.2 Introduction to Railway Level Crossing Systems**

5.2.1 The place where a Railway line intersects at the same level with a car, pedestrian or cycle path is called a level crossing. Rail traffic always takes precedence when driving at such intersections. Accidents at Level Crossings are rare and their consequences are more tragic than accidents at other parts of the track. Due to the high speed, heavy weight and other characteristics of vehicles, crossings are considered high risk areas almost everywhere in the world compared to other road users.

5.2.2 However, the Ceylon Railway, which was established in 1864, was implemented and administered through session papers and announcements after the initial agreement. In 1885, a Railway Ordinance was issued regarding Railway Level Crossings and that Ordinance was repealed in 1902 and a new Railway Ordinance was issued as the Ceylon Railway Ordinance No. 09 of 1902 (**Annexure 01**). Accordingly, in terms of section 33 of the ordinance, Railway Level Crossings are divided into three categories as public carriage road crossings, Minor Crossings and Occupation Crossings.

5.2.3 In addition, according to the amendment No. 24 made to Road and Industry Special Regulations in the year 1931, Railway Level Crossings are divided into 06 categories as follows (**Annexure 02**).

- (i) Crossings constructed over existing public roads at the time of initial construction of Railways.
- (ii) Newly constructed level crossings with expansion of Railway department.
- (iii) Later on with the creation of new towns, the level crossings constructed due to planning over public roads, through Railway lines.
- (iv) Crossings caused by the construction of crossings over Railway lines on private needs.
- (v) Newly constructed crossings due to improvement of existing railway lines as per requirement of Railway Department.
- (vi) Improvement of existing Railway Level Crossings as per the requirement of the public.

5.2.4 Also as indicated in Section 34 of this Ordinance (Minor Crossings), the **Governor** declare time to time by Proclamation that any road or path which the railway may cross to be a 'Minor Crossing,' and whether such minor crossing shall be closed by gates or not, and such Proclamation to alter, vary, or repeal.

5.2.5 Pedestrians were informed by a gateman's warning of the arrival of a train in the past. A whistle, a flag, and a lantern were used for signals. Problems arose due to factors such as cattle working across the narrow railway line, a large number of trains arriving, and those trains start to move faster. Many of the crossings had only warning signs and the entire width of the barricade first introduced, blocked the road and the officers on duty at the crossing had to manually move the barricade to the desired location.

### **5.3 Provide Protection of Railway Level Crossings**

5.3.1 By the amendments made in 1956 and 1960 to the Railway Ordinance Act, Rule No. 32 of the Act was amended and during the new construction of a railway line through a highway where vehicles travel, before the start of train traffic, it is the

responsibility of the General Manager of Railways to safeguard with gates across the railway line for the safety of the people and vehicles using the road.

5.3.2 Also according to Section 34 of that Act, the gates of minor crossings shall close across the road and not across the railway, and shall be kept locked by means of padlocks, the keys of which shall be kept by a person authorized thereunto by the General Manager of the Railway. Any person desiring to use a minor crossing closed by gates shall give such notice of his intention to do so to such an authorized person, as will allow of arrangements being made for the opening of the gates with safety to the public. The General Manager shall provide such authorized person with a copy of the current time table applicable to the district in which such minor crossing shall be situated for his guidance as to the time at which such crossing gates may be opened, but the person authorized shall always satisfy himself before opening such gate that no train, special or ordinary, is within sight or hearing. Cattle passing over a minor crossing shall not be driven but led by a suitable and properly secured halter. And it shall be the duty of the General Manager to provide and maintain at all minor crossings declared by such Proclamation to be closed by gates, separate gates or stiles of convenient dimensions and pattern for the use of foot passengers crossing the railway.

5.3.3 According to Section 35(1) of this Act, 'Occupation Crossings' are crossings provided and maintained for the sole use of private owners whose roads may at the time of the construction of any railway be intersected by such railway. The gates of such occupation crossings shall close across the road and not across the railway, and shall be kept closed and locked except at such times as with due and proper precaution they may be opened for the passage of cattle or vehicles, and the keys shall be retained in the custody of the person for whom such occupation crossing is provided.

5.3.4 According to Cabinet Paper No. 130 (Chapter 69) of 1987, the report of the committee established on 07 November 1987 with the participation of the General Manager of Railways to create a safe Railway Level Crossing system that can prevent accidents was published on 10 May 1989 as "Report of the Committee on

Provision of Level Crossing Protection". The recommendations made in that committee are as follows (**Annexure 03**).

(i) As per the Government Gazette Notification No. 444/18 dated 13 March 1987 (**Annexure 04**) signal boards should be installed across Railway Level Crossings and they can be divided into 03 types as follows.

- Unprotected Danger Warning Sign
- Unprotected Regulatory Sign
- Protected, Danger Warning Sign

(ii) Warning boards should be installed at every Level Crossing as specified in Railway Rules. Eg:- Whistling Board

(iii) The construction and maintenance of Railway operating safety equipment should be the responsibility of the Railway Department.

5.3.5 As of 11 March 2022, there were 1,362 Railway Level Crossings in Sri Lanka and the measures taken regarding those crossings are shown below.

**Table No. 02 - Measures taken in respect of Railway Level Crossings  
As of 11 March 2022 – Provincially**

	Type	DEC	DEL	DEU	DEN	DEE	Total
(i)	Bells and light systems	70	182	-	54	4	310
(ii)	Electrical barriers	22	24	-	-	-	46
(iii)	Manually operated barriers	11	-	1	-	26	38
(iv)	Mechanically operated barriers	2	57	-	-	11	70
(v)	Electrically and mechanically operated barriers	1	-	-	-	-	01
(vi)	Interlocks barriers	8	4	28	-	-	40
(vii)	Unprotected Level Crossings	8	2	16	1	9	36
(viii)	Protected Level Crossings	4	20	11	55	-	90
(ix)	Bamboo gates - bells and lights are not working	6	2	-	-	-	08



(x)	Bamboo gates - no gateman	7	-	-	-	-	07
(xi)	Completely formal	20	-	-	-	-	20
(xii)	Formal	1	-	-	-	-	01
(xiii)	With mechanical barriers	16	-	-	-	-	16
(xiv)	Automatic barrier	1	-	-	-	-	01
(xv)	Protected by the police	98	93	58	137	77	463
(xvi)	Farm type barriers	2	15	-	-	1	18
(xvii)	Private Level Crossings	51	53	8	4	3	119
(xviii)	Public Level Crossings (Govt.)	11	4	-	-	-	15
(xix)	Hump	-	3	-	-	-	3
		----	----	----	----	----	---
	<b>Total</b>	<b>362</b>	<b>467</b>	<b>123</b>	<b>251</b>	<b>159</b>	<b>1362</b>
		====	====	====	====	====	====

- ❖ DEC - District Engineer Central
- ❖ DEL - District Engineer lower
- ❖ DEU - District Engineer Upper
- ❖ DEN - District Engineer North
- ❖ DEE - District Engineer East

5.3.6 In examining the accidents that have occurred in connection with Railway Level Crossings, the accidents that have occurred from the year 2000 to the end of the year 2022 were identified as follows.

**Table No. 03 - Accidents at Railway Level Crossings - 2000 - 2022**

<b>Year</b>	<b>No. of Accident Occurred</b>	<b>No. of loss of lives</b>	<b>No .of Injured Persons</b>
2000 - 2012	740	194	615
2013	77	11	46
2014	39	03	27
2015	67	12	35
2016	84	14	47
2017	86	12	59

2018	101	13	69
2019	82	10	30
2020	61	09	36
2021	70	02	45
2022	94	18	45
<b>Total</b>	<b><u>1,501</u></b>	<b><u>298</u></b>	<b><u>1,054</u></b>

Accordingly, from the year 2000 to 31 December 2022 (i.e. excluding the year 2011), the number of lives lost due to 1,501 accidents is 298 and the number of injured is 1,054.

## **5.4 Use of safety measures for Railway Level Crossings**

### **5.4.1 Cost bearing and Powers for Safety Arrangements at Railway Level Crossings**

The rules and regulations stated as follows that how to deal with the safety of Railway Level Crossings and how to bear the expenses for it.

5.4.1.1 According to Section 35 of the Railway Ordinance Act 1902, the General Manager shall provide and maintain the crossing gates and the adjacent fences, together with the approaches thereto, within the railway boundaries, in good and proper order, but he shall be entitled to recover from the person for whom such occupation crossing is provided the cost of repairing such damage as may be caused to the crossing gates and the adjacent fences through the negligence of the said person or his servants. Occupation crossings may be sanctioned and opened upon any existing line at the discretion of, and upon conditions imposed by, the General Manager, the first cost of construction and an annual rent for maintenance being payable by the person for whom such crossings may be constructed.

5.4.1.2 In the Cabinet meeting dated 23 August 1969, approval was received for the following matters (**Annexure 05**).

- (i) To appoint a new committee consisting of the General Manager of Railways (Chairman), Director of Highways, Commissioner of Motor Vehicles, Commissioner of Local Government, Inspector General of Police and the Municipal council Commissioner of the concerned area to decide on the

priority to be received to the protections to be constructed at Railway Level Crossings, the nature, adequacy and other matters of the protections.

- (ii) That the Director of Public Works and the Commissioner of Local Government should prepare and submit priority lists of Railway Level Crossings requiring protection within the next five years, and that the Committee prepare a phased action plan for their review and implementation;
- (iii) The expenses of construction and maintenance of protections to be borne by the Department as follows;
  - (a) Construction - That the cost of construction of flyovers and Level Crossing protections should be borne from the vote of the Public Works Department, and that the crossing protections belonging to local authorities should be constructed from the vote particulars of the Commissioner of Local Government,
  - (b) That the cost of maintenance of all protections on Level Crossings should be borne from the vote particulars of the Railway Department.

5.4.1.3 The decisions given on 19 November 1956 for the Cabinet Memorandum dated 27 August 1956 contained the following points (**Annexure 06**).

- (i) That the Department of Railway should continue to bear the cost of maintenance and recurring cost of gate operation of crossing hitherto maintained by it.
- (ii) Department should also accept the financial responsibility for gates or other improvements necessary for the satisfactory operation of the Railway Department.
- (iii) That the Public Works Department, as the principal road authority, should bear the initial cost of installing the gates and the recurrent costs of operating the gates at the existing crossings.

- (iv) Overhead bridges should be preferred to level crossings, where economically justified, or necessary through density of traffic. Where an existing level crossing is replaced by an overhead bridge, the Railway should bear part of the cost proportionate to the saving in gate operation effected thereby.
- (v) For determine the order of priority and required safety, a committee was appointed as follows to examine the level and measure of safety required at various level crossings.
- a) General Manager Department of Railway (Chairman)
  - b) Director of Government Works Department
  - c) Commissioner of Local Government
  - d) Commissioner of Motor Traffic

Or their representative.

The committee should also decide whether the local authorities should be responsible for contributing to the cost.

- (vi) Based on the opinion of the committee mentioned in V above, the cost of construction of road safety systems for newly constructed roads through the existing railway lines under the local governments should be jointly borne by the relevant local governments and the central government, and the ministry of local government should bear the costs incurred by the central government so that the railway department is not burdened. The provisions shall be borne at the following rates.

		<b>Local government bodies</b>	<b>Central Government</b>
		<b>%</b>	<b>%</b>
Colombo	Municipal Council	40	60
	Other municipalities	25	75
	Local councils	15	85
	Village Committees	05	95

(viii) The central government should bear the recurrent costs of the improvements and additions made to the level crossings and the financial provision should be made under the Ministry of Local Government.

5.4.1.4 In case of Nos. (i), (ii) and (v) of the roads mentioned in paragraph 5.2.3 above in Amendment No. 24 of the Roads and Industries Special Regulations, 1931 Construction of Railway line and gates across public roads and protection to be done by the department of Railway. Further, in case of above numbers (iii) and (vi) the cost of protecting Railway Level Crossings with gates through public roads shall be borne by the local authorities. The cost of installation and maintenance of gates for the safety of the crossings constructed under number (iv) above shall be paid by the private residents using the said roads to the Railway Department.

5.4.1.5 According to the provisions contained in the chapter 101 of the Railway Rules Code, 1951 (**Annexure 07**) the gates are divided into two categories namely, the gates outside the stations and inside the station. The protection for the gates outside the stations and within the station limits should be done as per the following provisions of the said code of rules.

Gates Outside station limits – Gates outside station limits must be closed against cart road when Gateman hears whistle of engine or approach of train or special warning bell where provided.

Gates Within the station limits – Gates within station limits must be closed five minutes before trains are actually due to arrive, on orders from the Station Master. Immediately on arrival of a train, if road traffic is waiting at the level crossing, the gates must be opened for such traffic to pass, and if road traffic arrive at the crossing during shunting, shunting must be stopped immediately and gates opened for road traffic to pass and shunting resumed on the gates being again closed after road traffic has passed over the crossing.

5.4.1.6 From the year 2000 to 31 December 2021, a sum of Rs.1, 452,893,571 had been spent by the Department for the construction of Railway Level Crossing safety bells and light systems and the number of installed bells and light safety systems is 252.

#### **5.4.2 Penalties imposed for violations of rules at Railway Level Crossings**

5.4.2.1 If the General Manager of Railways willfully fails or fails to comply with the conditions mentioned in paragraph 5.3.1 above, he shall be guilty of a criminal offense under section 33 of the Act and shall be liable to a fine not exceeding 200 rupees for each offence.

5.4.2.2 Further, a Police Magistrate may order the General Manager of Railways to implement the same by setting a time frame for failing to install a gate or not maintaining the gate properly in accordance with the instructions in this section. Failure to perform the relevant action within that period is a criminal offense and till it is performed Rs. 200 shall be fined per day.

5.4.2.3 If any person violates the conditions laid down in Section 34 of the Act referred to in paragraph 5.3.2 above or if cattle are leaded, such an action being a criminal offence and he shall be liable to a fine not exceeding Rs.50 or to imprisonment not exceeding 03 months. Also by the person authorized by the General Manager of Railways, it is a criminal offense to fail to secure the said gates by putting keys or leaving them open the road to cattle and vehicles and for each such case he shall be liable to a fine not exceeding Rs.50.

5.4.2.4 Closing of residential crossings at day and night, opening for passengers, animals and vehicles under proper security is the responsibility of the concerned persons referred to in section 35 of the ordinance and violation thereof is a criminal offense and shall be liable to a fine not exceeding Rs.50 The Government shall not be liable for any losses or damages arising out of the use of these Level Crossings.

#### **5.4.3 Use of flashing light signals for Railway Level Crossings**

According to Section 35 of Special Gazette Notification No. 444/18 dated 13 March 1987, it is stated that the flashing light signals that can be used at unprotected Railway Level Crossings must be of the size, colour and type specified below.

#### **5.4.3.1 Flashing red light signalling systems**

- (i) A pair of lamps should be used so that each lamp showing an intermittent red colour light.
- (ii) The effective diameter of the lens of each lamp shall be not less than 195 mm and not more than 220 mm.
- (iii) Each lamp shall be separately illuminated when the signal is operated and each lamp shall show its intermittent red colour light at the rate of flashing of not less than 60 flashes and not more than 90 flashes per minutes and in such a manner that the light of one lamp is always illuminated at a time when the light of the other lamp is un-illuminated.
- (iii) The centers of the lenses of the lamps shall be at the same horizontal level, not less than 2.4 meters and not more than 04 meters in height if the surface of the station nearest to the lamps on the side of the track or in the center of the track or in the case of signals erected at a safe place on the road, and In the case of a signal placed on the surface of the track, it should be not less than 6.1 meters and not more than 09 meters in height. The distance between the centres of the lenses of pairs of lamps shall be not less than 550 mm and not more than 640 mm.

#### **5.4.3.2 Flashing amber light signalling system.**

A single flashing amber light or a pair of flashing lights or flashing amber lights shall be of the size, color and type specified below.

- (a) When single flashing amber lights are used, the center of the lens of the lighted lamp shall be not less than 2.4 mm from the surface of the runway at the nearest point to the lamp in the case of a signal erected at the edge of the runway or at a safe place on the road or on the center axis. The height shall be not more than 6.1 meters and not more than 8 meters in the case of signs placed on the surface of the carriageway. The lamp show it's intermittent amber light at the flashing not less than 120 flashes and not more than 150 flashes per minute and the time between flashes shall not exceed one forth of a second. Then the lamps shall be equipped with a lens of effective diameter as per paragraph 5.4.3.1 (2).

- (b) Other dimensions shall apply equally to the same signal by substituting the word “amber” for the word “red” at any place mentioned in 5.4.3.1 above.

## **5.5 Procurement made by the Department for Installation of Road Safety Systems – 2013**

### **5.5.1 Call for quotations, evaluate suppliers and offer procurement**

5.5.1.1 As of 2013 there were 533 unprotected level crossings out of that 200 Railway Level Crossing tenders were called on 19 July 2013 for installation of bell and light systems for 200 level crossings. Accordingly, the procurement work included the installation, testing and delivery of Railway Level Crossing protection systems for 25 level crossings on the double line and 175 level crossings on the single line

5.5.1.2 Under No. 03 (**Annexure 08**) of the instructions to Bidders, the following qualifications should have been met to confirm the capability of the bidders.

- i) Submitting documents to verify the supplier's technical and human resource capability for supply, installation, testing and delivery of Level Crossing safety systems. Furthermore, the supplier must have sufficient staff with adequate technical ability and relevant qualifications and experience to undertake the project.
- ii) Supplier has successfully completed Supply, Installation, Testing and Commissioning of level Crossing Protection System project at least in last 03 years and reasonable volume in last 05 years.
- iii) The manufacturer should be capable of supplying the main components of a Level Crossing protection system and the ability to supply, install, test and deliver a complete Level Crossing protection system without the assistance of the other organizations.
- iv) The supplier has obtained ISO 9001/2000 certificate for the production of a complete Level Crossing protection system.



- v) The manufacturer shall submit written evidence of his ability to supply level crossing protection system including past record of supply of items to other railway organizations as per the international standards mentioned in the specifications mentioned in the tender documents.
- vi) That the complete level crossing protection system offered by the manufacturer should show operational/performance success on Main Lines for a period of at least 03 years.

5.5.1.3 After evaluating the procurement documents, the technical evaluation report was submitted on 22 October 2013 (**Annexure 09**) and according to that report; the relevant committee had considered the following criteria.

- (i) Evaluation of compliance of bid documents with bidders' proposals
- (ii) Evaluation of the eligibility of the bidders against the eligibility criteria
- (iii) Evaluating technical compliance of bidders as per requirement of compliance sheet.
- (iv) Evaluation of bids of qualified bidders.

5.5.1.4 The procurement was awarded to M/S N-Able (Pvt) Ltd and M/S Uni Consultancy Services, University of Moratuwa and in terms of Level Crossing control, the qualification criteria of those organizations are client certificate, standard certificate, SIL certificate and ISO (ISO Certificate for the level crossing controller) mention that had not been submitted to the Technical Evaluation Committee on 22 October 2013.

5.5.1.5 Further, end user certificate showing that the Level crossing system has been successfully completed within the last 03 years has also not been submitted. The Technical Evaluation Committee report stated that the bidder has informed that the University of Moratuwa (producer) is a government institution and will not submit the ISO certificate.

And according to the technical evaluation committee report, M/S N-Able (Pvt) Ltd and M/S Uni Consultancy Services University of Moratuwa were further evaluated by the technical evaluation committee and accordingly the price (FOB) submitted

with the bids a reduction of USD 1,642,182 from USD 6,422,090 to USD 4,779,908 recommended to discuss with the bidder.

The following observations were made in the Cabined Appointed Procurement Committee meeting held on 07 February 2014 regarding this technical evaluation committee report (**Annexure 10**).

- (i) That the response has not been received from the ISO certificate issuing body as to whether the ISO certification for signal items includes level crossing protection.
- (ii) Exists, the Probability of clarification from the bidders for the above purposes.
- (iii) But the technical evaluation committee explained that the topics contained in the ISO certificate cannot be changed by the bidder or the ISO organization.
- (iv) For the ISO certification obtained for the main and important product part of the system (Train Detection System) submitted by the group of M/S N-Able (Pvt) Ltd and M/S Uni Consultancy Services, University of Moratuwa as the lowest tender that the Technical Evaluation Committee stated that the level crossing system is also included.
- (v) Further, the Technical Evaluation Committee has indicated that this institution has installed 03 Level Crossing protecting systems so far, and those systems are operating successfully and have provided erroneous service in the last 12 years.
- (vi) And that the Technical Evaluation Committee has strongly decided to award this bid to M/S N-Able (Pvt) Ltd and M/S Uni Consultancy Services University of Moratuwa, which is submitted the lowest bidder.

5.5.1.6 Accordingly, on the recommendation of the Technical Evaluation Committee, the Procurement Committee had decided to award this procurement to M/S N-Able (Pvt) Ltd and M/S Uni Consultancy Services University of Moratuwa.

5.5.1.7 In the Cabinet meeting held on 03<sup>rd</sup> April 2014, had been given approval to award this procurement to the supplier "Consortium Consisting of N – Able (pvt) Ltd and Uni Consultancy Services - University of Moratuwa" to the price of USD

6,478,190 for the supply and installation of protection systems (bells and light) for 200 unprotected Railway Level Crossings (**Annexure 11**).

5.5.1.8 The Consortium Consisting of N – Able (Pvt) Ltd and Uni Consultancy Services - University of Moratuwa was informed on 26 May 2014 by the General Manager of the railway Department that the bid submitted on 02 September 2013 was accepted by the Cabinet Appointed Procurement Committee for USD 6,478,190 (**Annexure 12**).

5.5.1.9 According to this request M/S N-Able (Pvt) Ltd had placed a performance bond in Nations Trust Bank valid till 10 July 2017 (**Annexure 13**). But due to the problematic situation regarding the procurement, the contract was not signed with the relevant company.

5.5.1.10 According to the minutes of a meeting held on 02 October 2014 regarding the establishment of the level crossing safety system, the facts regarding the installation of these 200 signal systems had given (**Annexure 14**).

5.5.1.10.1 Regarding the objection of the Chief Signal Technology Engineer (CSTE) regarding the awarding of the procurement to M/S N-Able (Pvt) Ltd and M/S Uni Consultancy Services, University of Moratuwa for the installation of these 200 security systems, that the discussion was stated as the purpose of holding this meeting and the reason for this was that the two institutions did not have Adequate Safe Assurance regarding the provision and installation of the system.

5.5.1.10.2 Although these two organizations, M/S N-Able (Pvt) Ltd and M/S Uni Consultancy Services, offered the procurement to the University of Moratuwa, the Level Crossing System designed and developed by the University of Moratuwa as un -safe side have failed in several opportunities and have been replaced with relay based systems. CSTE also stated that these crossing systems must comply with ISO 9001:2008 safety standards and product standards certified by international organizations.

5.5.1.10.3 CSTE further stated that the safety requirement of SIL 4 is required for the Level Crossing safety system. CSTE also informed that the Sri Lanka Railway Department had not documented the specifications regarding the SIL 4 standards

and it was stated that no organization had given a safety certification regarding the SIL 4. The Director (Technical) of the Ministry of Defense and Urban Development had stated that the C3 or C6 rating requirement for production and performance certification should be considered when establishing the Level Crossing protection system.

5.5.1.10.4 Although the Technical Evaluation Committee approved the award of this procurement to Consortium Consisting of N – Able (pvt) Ltd and Uni Consultancy Services - University of Moratuwa, CSTE had indicated that the respective institutions did not comply with the SLR specifications and the parameters mentioned below.

- (i) EN50128 : Railway control and safety software
- (ii) EN50129 : Safety electrical systems for signalling

5.5.1.10.5 And, it was stated in the note that CSTE had further stated that safety and reliability are more important with respect to the Level Crossing protection system. It was pointed out that safety and reliability are based on the country of origin and since the relevant procurement has already been approved by TEC and SCAPC, and stated that the General Manager of the Railway Department had given instructions to proceed with the party to which the procurement was awarded and had given instruction CSTE to follow the following steps.

- (i) Obtaining safety assurance certificates from relevant suppliers to meet SIL safety requirements related to C3 or C6 standard level or to comply with SLR specification when preparing Level Crossings.
- (ii) Preparation of SLR Standard Specifications for Level Crossing Protection Systems applicable to that can be used for any procurement.

5.5.1.11 The Secretary to the Ministry of Transport requested from the General Manager of Railway Department on 10 November 2014 to conduct a thorough examination of the matters given in the Technical Evaluation Committee report and to provide a detailed report with recommendations and to provide alternative proposals for the

matters indicated in the report as the CSTE has indicated that the proposed procurement is not suitable (**Annexure 15**).

5.5.1.12 On 24 November 2014, CSTE had informed the General Manager of Railway Department that in awarding this procurement, the Technical Evaluation Committee had acted contrary to the technical requirements contained in the procurement documents (**Annexure 16**). Although, it is further stated that according to the eligibility criteria given in Section 03 of the instructions given to the bidders, that the bidders must fulfil 06 criteria. But, it was also stated that the selected supplier has not met even one criterion of those criteria. It was further stated that the products that have been selected have not been installed anywhere in the world and even a test system has not been installed in the offered configuration with the proposed train detection unit.

5.5.1.13 Then the General Manager of Railways had appointed a committee under the chairmanship of Additional General Manager of Railways (Infrastructure) on 23 March 2015 (**Annexure 17**) and the following tasks were assigned to that committee.

- (i) Recommending that the Sri Lanka Railway Department to consider every opportunity to cancel the procurement
- (ii) Reducing the number of items to be procured and exploring the possibility of making a lower payment with the agreement of the supplier.
- (iii) If it is not possible to carry out 1 and 2 above, consider the CSTE's views on suitability and give recommendations to the Sri Lanka Railway Department on the options available to deploy the items.

5.5.1.14 Accordingly, the relevant report was submitted on 10 April 2015 and only two of the five appointed members had signed this report (**Annexure 18**). According to the report of the committee, the technical evaluation committee and the procurement committee were misled by the bidder due to the failure of the bells and light systems installed by the Uni Consultancy. Due to this, the offered system was not reliable and there was no protection provided regarding the operation of the bells and light system, the letter of credit had not been opened and the agreement had not been

signed despite the performance guarantee. For these reasons, it was recommended to cancel this bid and request the bank to release the performance security to the concerned bidder.

5.5.1.15 As,indicated in paragraph 5.5.1.10.5 above, on the instructions of the General Manager of the Railway Department, nearly after 2 ½ years i.e. on 07 October 2016, the procurement was awarded through an agreement to the same company i.e. Consortium Consisting of M/s. N – Able (pvt) Ltd and M/s. Uni Consultancy Services - University of Moratuwa (**Annexure 19**).

5.5.1.16 The address of M/S Uni Consultancy Service mentioned in the registration certificate submitted for procurement was given as No. 272, Bandaranaike Mawatha, Katubedda, Moratuwa and it was also identified as the address of the University of Moratuwa. Further, the Vice-Chancellor of the University of Moratuwa confirmed to the audit that the said institution is not an affiliated institution of the University of Moratuwa through the letter dated 21 August 2018 (**Annexure 20**).

## **5.5.2 Execution of Procurement Functions**

5.5.2.1 According to the contract agreement, the contractor should have completed and handed over the relevant 200 road safety systems on 27 January 2017, but it was not completed, so the time was extended up to 27 January 2018 (**Annexure 21**). But the number of protection systems that have been completed and handed over to that date is 190. Although all 200 protection systems had been handed over to the Railways, on 30 June 2023, 50 of them remained non-functional.

5.5.2.2 Along with the bells and light signaling system for Railway Level Crossings, a system should be prepared which includes the support of the rail gatekeeper and that system should be connected to the Railway signaling system, but as observed by the auditors on 15 November 2018 during the physical inspection of the road safety systems, a person was killed when a motor car collided with the train at the Railway Level Crossing at 390.5 km near Navakkuli Railway station in Jaffna city which was the bells and electrical system installed but no rail gate. At that time, it was possible to identify that the bells and light system were not functioning properly.

### **5.5.3 Payment for Procured Road Protection Systems.**

Although, the construction of 200 bells and light systems had been completed, as at 1 August 2022 among those 10 bells and light systems had been tested and had not been put into operational use in the Railway Department. Further, as of June 2023, the total contract values for the procured 200 bells and light systems had not been paid and on behalf of the 200 bells and light system USD5,550,375 or Rs. 968,544,039 had been paid. Thus, the amount spent for one bells and light system was Rs. 4,842,720 and no request was made for the remaining amount as at 30 June 2023.

## **5.6 Functionality testing of procured bells and light systems**

- 5.6.1 From the date of acceptance of each system by the Railway Department, as per the initial agreement, the warranty period is 02 years and after that, it has been agreed to extend the warranty period for three years by including one year defect warranty period in the warranty period. Spare parts are available for bells and light's system for 10 years and are agreed to be supplied by the supplier company.
- 5.6.2 Detectors in bells and light systems should have the ability to detect and respond to trains, single locomotives or motor trolleys travelling on the track without any errors.
- 5.6.3 The audit physically checked the functioning of a total number of 188 bells and light systems, 142 and 46 respectively, installed in the Railway department from Colombo Fort to Beliatta on the lower line and from Colombo Fort to Puttalam in the Central District.
- 5.6.4 The technical officers of the supplier company were questioned about the delay in restoring the broken bells and light systems and according to his statement, it was identified that the related defect should be identified and physically inspected and the supplier should be informed about it. He further stated that steps will be taken to correct the error after preparing cost estimates and obtaining approval for the expenses from the relevant parties. However, it was also stated that it will take about three weeks to restore the bells and light system that are disabled due to following this method.

## 5.7 Bare expenses on accidents at Railway Level Crossings

Due to accidents at Railway level crossings from the year 2010 to 31 December 2021, a sum of Rs.36,093,093 had been paid for the restoration the damage caused to locomotives and carriages including employee wages.

**Table No. 06 - Cost incurred to restore damage to locomotives and carriages**

	The year	Number of accidents	Cost of recovery
			Rs.
•	2010		159,566
•	2011		25,000
•	2012		80,289
•	2013	77	299,500
•	2014	39	137,775
•	2015	67	364,778
•	2016	84	9,270,513
•	2017	86	4,079,815
•	2018	101	1,463,794
•	2019	82	4,295,157
•	2020	61	2,323,472
•	2021	70	13,593,434
			-----
			36,093,093
			=====



## **06. Observations**

- 6.1 As shown in Table No. 03 above, due to non-installation and maintenance of safety systems properly for Railway Level Crossings by the Department of Railway the, audit was observed that, 1,501 accidents had happened from the year 2000 to the year 2022 and during that period 298 had been loss of life and 1,054 persons were injured.
- 6.2 Furthermore, the Railway Department or the government does not have a program to award compensation to the people who die, and the department does not have a system to look after the living states of the family members of the people who die and the suffering caused to their family members due to the death of the people and it was also observed that the General Manager of Railways was not responsible as per the amendment section 32 of the Act shown in the chapter 5.3.1 above.
- 6.3 The current Railway Ordinance is about 120 years old and its existing penal provisions are insufficient compared to the current value of the rupee and it was observed in the examination of the penal charges as mentioned in paragraph 5.4.2 above that there is no temptation for the concerned persons not to fall into an offence and it was observed that some of the official names (Governor) used mentioned in the paragraph 5.2.4 above are not suitable at present.
- 6.4 Although there were 750 or more Railway Crossings that were not protected by gates, fines and compensations were not collected from the General Managers of Railways who were responsible at that time as per the provisions of the Ordinance (as shown in paragraph 5.4.2.1 above) from the year 1987 and although, the General Manager of Railway working in the relevant periods had neglected their responsibility regarding safety at Railway Level Crossings, no legal action was taken against it as per the paragraph 5.4.2.2 above.
- 6.5 Level crossing gates were not constructed as per the provisions of the Ordinance Act for the protection of minor crossings and as shown in paragraph 5.3.2 above regarding their control and safety, they were not operated as per the provisions of the Act and the level crossings for occupation areas were properly identified and necessary arrangements were made for their safety and initial cost incurred for the construction

and the annual rent for maintenance were not recovered from the road users concerned.

- 6.6 A scientific plan for the construction of road safety systems covering the overall Railway Level Crossings system was not prepared and joint plans and methods for the construction of Railway Level Crossings and the installation of road safety systems were not implemented with the Divisional Secretariats, Provincial Councils and Local Governments.
- 6.7 The details of the cost incurred to restore the road due to accidents and the existing number of Level Crossings were not properly updated and maintained.
- 6.8 As shown in paragraph 5.4.1.4 above, in the construction of new roads across railways, road protection systems should be installed by collecting fees from the organizations and individuals constructing those roads, but no proper evaluation was done for the newly constructed roads and the installation of road safety systems by collecting the fees.
- 6.9 The specifications presented for the establishment of dimensional protection systems in the Gazette Notice mentioned in paragraph 5.4.3 above regarding the flashing light signals used at unprotected Railway Level Crossings did not match with the dimensions included in the effective diameter of the lamp lens and the centers of the lamp lenses were on the same screen. It was observed that it is inconsistent with the dimensions of the gazette notice as it was shown in the specification that the center of the lenses of the lamps should be maintained at a level i.e. 02 meters high.
- 6.10 Although it is indicated in the specification that each lamp should flash between 50 and 70 times per minute with intermittent red light and with amber light, the specification had completely been contrary to the provisions of Section 35 of the Extraordinary Gazette mentioned in paragraph 5.4.3.2 above.
- 6.11 It was observed that, most of the Bells & Light systems installed by the Department up to the date of this report are not working properly and these systems do not have the ability to communicate to the Signal Department of the Railway Department or the train driver whether the systems are working or not. Further due to a fault in the

electronic system of the bells and light signal system, or due to a fault in the power supply system, or if the system is not functioning properly, the relevant train driver or the signal department did not have the ability to know about it directly in the relevant system.

- 6.12 Stating that the company awarded the procurement for the installation of road safety systems is a subsidiary of a government agency, the company had stated that ISO certification (International Quality Certificate) was not required and it was observed that the responsible parties have proceeded to award the procurement to the bidder who did not meet the relevant criteria without further inspection in this regards. Furthermore, the letter directed to the audit by the Vice-Chancellor of the University of Moratuwa confirmed that this company is not a government institution affiliated to the University of Moratuwa, as shown in paragraph 5.5.1.16 above.
- 6.13 As indicated in paragraph 5.5.1.2 above, it was observed that the Technical Evaluation Committee had recommended to award the procurement to the bidder who failed to comply all the 06 basic qualifications that should have been met to confirm the capability of the bidders under number 03 of the series of instructions for bidders.
- 6.14 As shown in paragraph 5.5.1.14, as per the recommendations of the committee report appointed on 23 March 2015, this procurement was recommended to be canceled and the performance bond to be released to the concerned company, but due to the fact that the recommendation was not implemented, this procurement was offered again to the concerned bidder nearly after 2 ½ years.
- 6.15 Although, the report of the Technical Evaluation Committee had been recommended to negotiate to reduce the cost of the procurement work from USD 6,478,190 to USD 6,422,090 which was submitted by the institution, awarded the procurement at the evaluation of price by the Technical Evaluation Committee the Cabinet Memorandum number MT/04/2014 had submitted to the Cabinet of Ministers to get the approval of the Cabinet to offer to the selected supplier regardless of the above approval was sought for the offer the supplier had submitted the proposal at the same price.

- 6.16 As per paragraph 2 (a) of the Technical Evaluation Committee report, the system developed (and produced) by the University of Moratuwa for 03 Railway Level crossing in Sri Lanka during the last 12 years is still in operation and the bidder who was the manufacturer is a government agency, the ISO certificate which was to be submitted by the supplier as a procurement evaluation requirement, the Technical Evaluation Committee had ignored it in evaluating the prices which was submitted by N – Able (pvt) Ltd and Uni Consultancy Services – University of Moratuwa. (The above argument was built for rejecting of ISO certification in the tender submitted by the Technical Evaluation Committee.)
- 6.17 The audit officers and department officials were jointly inspected from 25 July 2022 to 28 August 2022 and 142 bells and light systems were installed on the lower line and 46 bells and light systems were installed on the Puttalam line out of the 200 bells and light systems installed by the supplier company and a total of 94 bells and light systems were inactive which 60 and 34 on the lower line and puttalam line respectively. As at 20 June 2023, 48 out of 94 which was inactive had been repaired and 46 bells and light systems were still inactive as 16 on Puttalam line and 30 on lower line and 04 bells and light systems on main line and Kelaniveli line as the total number of 50 were remained inactive. Accordingly, it was observed that the amount of Rs.242.13 million has also been uneconomical and thus the expected task has not been accomplished.
- 6.18 It was observed that the company that has installed 200 road safety systems handed over the administration and maintenance of bells and light systems to the Railway Department and the breakdowns of those systems are repaired by the supplier but the cost incurred for the same is borne by the Department. Further it was observed that the supplier company does not have a program to quickly restore the breakdowns of this system, and there is no system to immediately report the breakdowns to the Company.
- 6.19 It was observed that both the bells and light system devices installed near Vele Temple (Ja-ela) and the two detectors of the electronic signal system of the system were deactivated by 10 August, 2022 and the additional detector that was placed was also deactivated. As a result, both bells and light signals are disabled and both

detectors are installed were not properly secured and the detector cabin was damaged in an alleged accident. It was also observed that the underground cables were slightly damaged, but that did not cause the detectors to breakdown.

6.20 Also, it was observed that after two trains were travelling in the same direction on Puttalam Road dual carriageway where certain bells and light signal systems were installed, the bells and light remained in working condition for a long time until a train left from the same place again in the other direction. The technical officer who was present said that the reason for this situation was a programming error and he stated that the technical manuals of those systems have not been given to the supplier company by the person who owns the loyalty of the system.

6.21 Bells and light systems have been installed but they are not functioning at the Thilakaratne Mawatha at 66m and 20c on the lower line has been disabled and 04 lives have been lost due to the collision of a three-wheeler with the train while passing through the crossing and a cab has met with an accident at Kadugoda road at 70 m and 14 c in same road. According to the fact that the system was in working condition at the time of the accidents, it was observed that the bells and light systems were also inactive during the physical inspection.



## **07. Recommendations**

- 7.1 The 120-year-old Ceylon Railway Ordinance No. 09 of 1902, which is currently in force, quickly amended the provisions of the Act, including the rules, regulations, punishments and titles, to suit the present day and work to enforce the Act so that it can be used for efficient administration. (Reference 6.3)
- 7.2 Take necessary measures to properly deploy safety at Railway Level Crossings and taking every possible measure to prevent accidents by properly maintaining the safety systems established at high cost. (Reference 6.1, 6.4, 6.5, 6.6)
- 7.3 Conduct an accurate study of the number of Railway Level Crossings in Sri Lanka and maintain an update data system, and take necessary steps to implement a formal program of compensation to persons killed and injured and property in unsafe Railway Level Crossing accidents. (Reference 6.2, 6.7)
- 7.4 In the construction of new roads over the existing railway lines, steps should be taken to install Railway Level Crossing safety systems on a fee basis from the relevant parties, and railway level crossings should be classified and safety systems should be installed as per the provisions of the Act. (Reference 6.8)
- 7.5 Intermittent Lighting Signal Lamps used at unprotected level crossings should be installed in accordance with the dimensions of Gazette notification and attention should be required while installing new bells and light systems (Reference 6.9, 6.10).
- 7.6 Proceeding according to the existing laws against the persons who served in the position of General Manager of Railway during the relevant periods regarding the damage caused to locomotives, carriages and the road due to failure to properly fulfill their responsibility for the implementation of road safety systems and the cost incurred to restore them. (Reference 6.4, 6.5)
- 7.7 Take necessary steps to prepare a system for timely decided on the nature and priority of security required at Railway Level Crossings. (Reference 6.6)

- 7.8 In case the bidder does not meet the required eligibility criteria, the recommendation made by the Technical Evaluation Committee to award the procurement to the said company is a transaction done on collusion or on the complicit of interests and taking appropriate action. (Reference 6.12, 6.13)
- 7.9 Since the relevant statements and reports do not confirm that the Technical Evaluation Committee has dealt with transparency in the evaluation of this procurement and considering the accomplishment of Technical Evaluation Committee's role in not providing sufficient and true information to the Cabinet. (Reference 6.12, 6.13, 6.16)
- 7.10 Although a committee appointed by the department to look in to the possibility of canceling this procurement has recommended that the procurement to be cancelled and re-procurement be carried out and install the road safety systems, without evaluating those recommendations the concerned company was handed over the said procurement nearly after 2 ½ years and Action should be taken against the officials who acted in relation to it and should be checked whether any financial irregularity has occurred through it. (Reference 6.14)
- 7.11 Action shall be taken against the relevant parties for not paying due attention to generally accepted rules and regulation and gazette notifications by the concerned officials while preparing specifications for installation of road safety systems. (Reference 6.10)
- 7.12 Attention should be paid to the ability to communicate directly to the signal department or the train driver in cases where the system does not operate due to a fault in the bells and light system and based on a fault in the electronic system. (Reference 6.11,6.18)
- 7.13 Appropriate action shall be taken against the supplier company who misleads the department by submitting false information and fails to complete the procurement work within the relevant period. (Reference 6.12)



7.14 The loss incurred by the department for 50 bells and light systems which are inactive even before the end of the warranty period is Rs. 242.13 million and it should be recovered from the supplier and related parties. (Reference 6.17)

**Sgd./W.P.C. Wickramaratne**  
**Auditor General**

W. P. C. Wickramaratne  
Auditor General

06 December 2023



*Ceylon Railways.*

SCHEDULE.

Form A.

I, A. B., Government Agent of the \_\_\_\_\_ Province (or Assistant Government Agent of the \_\_\_\_\_ District in the \_\_\_\_\_ Province, as the case may be), hereby license C. D. to sell the explosives mentioned in the schedule hereto attached, under the provisions of Ordinance No. 8 of 1902, intituled "An Ordinance for the prevention of Accidents by Explosives." (Here insert the conditions, if any, to which the license shall be made subject.)

The \_\_\_\_\_ day of \_\_\_\_\_, 19—.

(Signed) A. B.

*Schedule.*

Name of explosive.

24th April, 1902.

**No. 9 of 1902.**

**An Ordinance relating to the Ceylon Railways.**

(As amended by No. 1 of 1903 and No. 2 of 1904.)  
(See No. 24 of 1865.)

Preamble.

**W**HEREAS it is expedient to amend the law relating to the Ceylon railways and to the conveyance thereby of passengers, passengers' luggage, parcels, H, C, and D traffic, goods, and live stock: Be it therefore enacted by the Governor of Ceylon, by and with the advice and consent of the Legislative Council thereof, as follows:

Short title.

Commencement.

1 This Ordinance may be cited as "The Ceylon Railways Ordinance, 1902," and it shall come into operation at such time\* as the Governor shall by Proclamation, to be published in the *Government Gazette*, appoint.

Repeal of Ordinances.

2 The Ordinance No. 26 of 1885 is hereby repealed, provided that such repeal shall not affect—

- (a) The past operation of the enactment hereby repealed;
- (b) Any right, privilege, obligation, or liability acquired, accrued, or incurred under such enactment;
- (c) Any penalty, forfeiture, or punishment incurred in respect of any offence committed against such enactment; nor
- (d) Any investigation, legal proceeding, or remedy in respect of any such right, privilege, obligation, liability, penalty, forfeiture, or punishment as aforesaid; and any such investigation, legal proceeding, and remedy may be carried on as if this Ordinance had not passed.

\* 15th day of October, 1902.

*Ceylon Railways.*

3 For the purposes of this Ordinance the following words and expressions shall have the meanings hereby assigned to them, unless there is something in the subject or context repugnant to such construction :

Interpretation  
clause :

“ Railway ” shall include all railways already constructed, or in the course of construction, or to be hereafter constructed, by or on behalf of the Ceylon Government.

“ Railway.”

“ Railway official ” shall include the General Manager, the Assistant Manager, Traffic Superintendent, Locomotive Engineer, Engineer of Ways and Works, Accountant, and all such officers, servants, agents, and other persons as shall be from time to time employed to do any act upon the railway.

“ Railway  
official.”

“ Passenger ” shall mean any person in or upon the railway being in possession of a ticket duly issued according to the conditions provided therefor.

“ Passenger.”

“ Passengers’ luggage ” shall mean such personal effects as are conveyed free of charge in the luggage vans of passenger trains, and any such additional personal effects as may be paid for as excess luggage.

“ Passengers’  
luggage.”

“ Parcels ” shall mean all parcels, packages, bicycles, fish, fruit, poultry, and every other article, matter, or thing conveyed at parcels rates by passenger trains and subject to the conditions provided therefor.

“ Parcels.”

“ H, C, and D traffic ” shall mean all horses, carriages, dogs, bulls, cows, oxen, pigs, calves, sheep, goats, and every other animal or vehicle of any sort accepted for conveyance in horse boxes, carriage trucks, or brake vans, by passenger trains, and charged for at mileage rates.

“ H, C, and D  
traffic.”

“ Goods ” shall mean all merchandise, machinery, bales, boxes, casks, crates, and every article or thing comprised in the classification of goods which may be accepted for conveyance in goods wagons upon goods or mixed trains, under the terms and conditions of the contract contained in the consignment note made and entered into by the sender or his agent.

“ Goods.”

“ Live stock ” shall mean all horses, ponies, donkeys, dogs, buffaloes, bulls, cows, oxen, calves, sheep, goats, pigs, or wild animals conveyed in cattle or goods trucks under the terms and conditions of the contract contained in the consignment note made and entered into by the sender or his agent.

“ Live stock.”

4 The Governor may appoint a fit and proper person to execute the duties and powers hereinafter mentioned, who shall be called “ the General Manager,” and one or more persons, as he may deem necessary, to assist the General Manager in the execution of the said duties and powers,

General and  
Assistant  
Managers,  
clerks, and other  
officers.

*Ceylon Railways.*

who shall be called "Assistant Managers," and such other officers and clerks as to him may appear necessary. And all duties and powers hereinafter required to be performed and exercised by the General Manager shall and may be performed and exercised by any Assistant Manager.

Rules.

5 The Governor may from time to time, with the advice of the Executive Council, make (and when made, revoke, or add to, or alter) rules regarding the conveyance of passengers, passengers' luggage, parcels, H, C, and D traffic, goods, live stock, and all and every article, animal, person, or thing to be conveyed by railway, for the classification of goods, the goods that are to be charged for at special rates, the charges to be made for the conveyance of passengers and goods by the railway, and all other matters not specially enacted by this Ordinance, which may be necessary to provide for the management and due and profitable working of the railway, provided that the charges for the conveyance of passengers, parcels, and goods at rates other than special shall not exceed the rates specified in the schedule, unless in any detailed classification of goods sanctioned by the Governor, with the advice aforesaid, special provision be made for any articles which are deemed exceptional, in which case such provision shall prevail and be of force, anything in the schedule to the contrary notwithstanding.

*Special rates for Uda Pussellawa section.*

[§ 2, 2 of 1904.]

5 A *Notwithstanding anything in section 5 contained, the charges for conveying passengers, goods, and parcels over any part of the section of the railway between Nanu-oya and Ragalla, or over any future extension or branch of such section, may exceed the rates specified in the schedule to the principal Ordinance, provided that the same do not exceed the rates specified in the schedule hereto of special rates chargeable in respect of the said section of the railway.*

Rules to be laid before Legislative Council.

6 All such rules shall be laid before the Legislative Council if in session within one month of being made, and if not in session within one month of the commencement of the session next ensuing, and in either case they shall be on the table during four sittings at least of the Council, and any rule which has been disapproved by resolution of the Council shall cease to have any force or effect.

Existing rules to continue in force until superseded.

7 All rules which are in force at the coming into operation of this Ordinance, and which are not inconsistent with any of its provisions, shall continue to be in force until revoked, added to, or altered in manner hereinbefore provided.

Fares to be prepaid.

8 No person shall enter any carriage used on the railway, for the purpose of travelling therein, without having a pass or having first paid his fare and obtained a ticket. Every person desirous of travelling on the railway shall, upon payment of his fare, be furnished with a ticket specifying the class of carriage for, and the station from, and the station to, which the fare has been paid, and shall, when required,

*Ceylon Railways.*

show his ticket to any railway official duly authorized to examine the same, and shall deliver up such ticket upon demand to any of the railway officials duly authorized to collect tickets. Any person not producing or delivering up his ticket as aforesaid shall be liable to pay the fare from the place whence the train originally started, unless he can prove that he has travelled a less distance, in which case he shall be liable to pay the fare only from the place whence he has travelled.

Passenger tickets to be given up on demand.

9 The fare paid for the conveyance of passengers shall be deemed to be accepted only upon condition that there be room in the train. In case there shall not be room for all the passengers, those passengers who shall have obtained tickets for the longest distance shall have the preference, and those who shall have obtained tickets for the same distance shall have the preference according to class and to the order in which they shall have received their tickets, provided that all officers and troops of His Majesty on duty, and other persons travelling on the business of Government, shall be entitled to be conveyed on the railway in preference to, or in priority over, the public, without reference to the distance for which, or the order in which, they shall have received their tickets.

Fare to be accepted conditionally.

10 Any person who shall travel or attempt to travel upon the railway without having previously paid his fare, or with a ticket out of date, or ride in or upon a carriage of a higher class than that for which he shall have paid his fare, or continue his journey in or upon any carriage beyond the station for which he shall have paid his fare, without having previously either paid the fare for the additional distance or obtained the sanction of a station master, or who shall knowingly and wilfully refuse or neglect, on arriving at the station to which he shall have paid his fare, to quit the train and the railway premises, or who shall transfer the return half of any ticket obtained by him, or who shall in any manner whatever attempt to evade the payment of his fare, shall be guilty of an offence, and liable to a fine not exceeding fifty rupees for each such offence.

Penalty for certain offences.

11 If any person shall fail to pay on demand any sum due for fares not prepaid, or for excess fares for over-riding, or riding with a ticket out of date, or in a higher class of carriage than that for which he shall have paid his fare, or for the occupation of sleeping berths, or any other special accommodation provided for the use of passengers, it shall be lawful for the General Manager to detain all or any part of such person's luggage until the claim be satisfied, or, if the same shall have been removed from the premises appertaining to the railway, any other property of such person which shall then be on the railway premises or shall thereafter come into such manager's possession; and, after reasonable notice to such person, to sell by public auction so much of

Enforcing payment of fare by passenger not producing ticket.



*Ceylon Railways.*

such property as such manager shall think fit, and out of the proceeds realized by such sale to retain any sum due as aforesaid, and all charges and expenses of such detention and sale, and to return the balance, if any, of the money arising by such sale and such of the property as shall remain unsold to the person entitled thereto, or the General Manager may recover any such sum by action at law.

Fine for entering carriage in motion or riding on the steps.

12 Any person who shall get into or upon, or attempt to get into or upon, or shall quit or attempt to quit, any vehicle upon the railway while such vehicle is in motion; or who shall assist or cause any person to enter or quit any vehicle upon the railway while such vehicle is in motion, or who shall ride or attempt to ride upon the railway on the steps or any other part of a vehicle except on those parts which are intended for the accommodation of passengers, shall be guilty of an offence, and liable to a fine not exceeding twenty rupees for each such offence.

Smoking, &c., and chewing of betel prohibited.

13 If any person shall smoke, or shall chew betel, bhang,\* tobacco, opium, or other like substance, to the annoyance of any other person, passenger, or official; or shall commit a nuisance by expectorating either on the premises or in or upon any of the carriages belonging to the railway, except in places which may be specially provided for the purpose, or shall deface or injure by smearing with chunam or any other substance any railway building, carriage, or other property, he shall be guilty of an offence, and liable to a fine not exceeding twenty rupees for each such offence; and if any person persist in infringing this regulation after being warned to desist by any of the railway officials or passengers, such person, in addition to incurring the liability above mentioned, may be removed by any such official from any such carriage and from the premises appertaining to the railway, and shall forfeit his fare.

Persons afflicted with smallpox, &c., not allowed to travel.

14 If any person afflicted with smallpox or other contagious disease shall travel by the railway, he shall be guilty of an offence, and liable to a fine not exceeding fifty rupees; and if any person whilst travelling be discovered to be so afflicted, it shall be lawful for any railway official to remove him from the carriage and from the railway premises at the first opportunity.

Penalty for intoxication or nuisance.

15 Any person who shall be in a state of intoxication, or be insufficiently or indecently clad, or who shall commit any nuisance or act of indecency in any railway carriage, or upon any part of the premises appertaining to the railway, or who shall wilfully and without lawful excuse interfere with the comfort of any passenger on the railway, shall be guilty of an offence, and liable to a fine not exceeding fifty rupees, or to imprisonment of either description for any term

\* The possession of bhang anywhere in the Island has since been declared an offence by section 3 of No. 9 of 1905.

*Ceylon Railways.*

not exceeding three months, or to both; and, in addition to such liability, the offender may be removed by any of the railway officials from any such carriage, and also from the premises appertaining to the railway, and shall forfeit his fare.

16 If any special carriage or portion of a carriage or any private room or apartment shall be provided for the exclusive use of females, any male person who, without lawful excuse, shall enter such carriage, or portion of a carriage, or any such room or apartment knowing the same to be exclusively appropriated as aforesaid, or shall remain therein after having been informed of its exclusive appropriation, or if any person shall knowingly and wilfully enter or refuse or neglect to leave reserved carriages or compartments, or shall enter and refuse to leave rooms or places or seats set apart for passengers of higher classes, he shall be guilty of an offence, and liable to a fine not exceeding one hundred rupees, and may be removed therefrom, and also from the premises appertaining to the railway, by any of the railway officials, and shall forfeit his fare.

Penalty for entering private room or carriage.

17 Any person other than the engineman and fireman and assistant fireman, if any, who, without the special leave of the General Manager or Locomotive Engineer, shall ride or attempt to ride upon any locomotive engine or tender upon the railway; and any person other than the guard or brakesman who, without special permission of the General Manager, Traffic Superintendent, or station master, shall ride or attempt to ride upon the railway in or upon any luggage van or goods van or other vehicle not appropriated to the carriage of passengers, shall be guilty of an offence, and liable to a fine not exceeding fifty rupees for each offence.

Fine for riding on engine, tender, or luggage van.

18 (a) The Government shall in no case be liable for loss or injury to any goods, parcels, passengers' luggage, or any other article carried by the railway, unless such loss or injury shall have been caused by negligence or misconduct on the part of their agents or servants, and unless the articles or goods in respect of which compensation is claimed shall have been clearly and legibly addressed and booked and paid for or labelled and loaded in conformity with this Ordinance, or the rules and regulations in that behalf provided.

Liability for goods lost, destroyed, or injured.

(b) The liability of the Government shall not extend beyond the actual value at the time and place of despatch of any goods, parcels, passengers' luggage, or other article in respect of which compensation is claimed.

(c) The onus of proof of the value of any article or thing in respect of which compensation is claimed shall lie with the claimant.

19 The Government shall not be bound to despatch by the first or any specified train any goods, parcels, passengers' luggage, bicycles, live stock, horses, carriages, or any other article or thing tendered for conveyance, but freight shall be deemed to be accepted only upon condition that there is

Goods accepted conditionally.



*Ceylon Railways.*

room in the trains and suitable space or vehicle available, and sufficient time and opportunity for loading, invoicing, and all other matters and works necessary to and connected with the despatch thereof.

Carriage of goods of a dangerous nature.

20 No person shall carry upon the railway any dangerous article, or be entitled to require any railway official to carry upon the railway any article which, in the judgment of any of the railway officials, shall be of a dangerous nature, or which it would be unsafe for the railway to convey, and if any person shall carry upon the railway any dangerous article, or shall deliver to such railway official any such article for the purpose of being carried upon the railway, without distinctly marking its nature on the outside of the package containing the same, and likewise giving notice in writing of the nature thereof to the station master or other principal railway official to whom the same shall be delivered for the purpose of being so carried, he shall be guilty of an offence, and liable to a fine not exceeding two hundred rupees for every such offence, and it shall be lawful for the railway officials to refuse to carry any goods, luggage, or parcel that they may suspect to contain articles of a dangerous nature, and to require the same to be opened to ascertain the fact previously to carrying the same; and in case any such goods, luggage, or parcel shall be received by the railway officials for the purpose of being carried on the railway, it shall be lawful for any railway official to stop the transit thereof until he shall be satisfied as to the nature of the contents of the goods, luggage, or parcel.

Written account of goods to be given on demand.

21 The consignor, owner, or person having the care of any goods, package, or parcel which shall have been carried upon the railway, or shall be brought to the premises appertaining to the railway for the purpose of being carried on the railway, shall, on demand by any railway official, deliver to such official an exact account in writing signed by him of the number, quantity, value, and description of such goods, package, or parcel.

Penalty for giving no account, or false account.

22 If any such owner or person as aforesaid shall, on demand by any such railway official as aforesaid, fail to give such account to such railway official, or if he shall wilfully give a false account thereof, he shall be guilty of an offence, and for every such offence be liable to a fine not exceeding fifty rupees for every ton of goods, and to a fine not exceeding twenty rupees for any quantity of goods less than a ton.

Remedy for non-payment of the fare for carriage of goods.

23 If any person shall fail to pay on demand any sum due for the conveyance of any live stock, goods, H, C, and D traffic, luggage, or parcels, it shall be lawful for the General Manager to detain all or any part of such property, or, if the same shall have been removed from the premises appertaining to the railway, any other property of such person which shall then be on such premises or shall thereafter come into the possession of such manager; and, after reasonable notice

*Ceylon Railways.*

to such person, to sell by public auction so much of such property as such manager shall think fit, and out of the proceeds realized by such sale to retain any sum due as aforesaid, and all charges and expenses of such detention and sale, and to return the balance, if any, of the money arising by such sale and such of the property as shall remain unsold to the said person entitled thereto, or the General Manager may recover any such sum by action at law.

24 Any person who shall remove any stakes, or pegs, or other marks placed by any railway official or by any surveyor or his servants along the line of any railway already constructed, or under construction, or any other line which may be hereafter undertaken with the sanction of the Government, or contiguous thereto, for the purpose of setting out, tracing, or showing such line, shall be guilty of an offence, and liable to a fine not exceeding fifty rupees.

Penalty for removing stakes or pegs, or defacing marks.

25 (a) Any person who shall wilfully or negligently damage or injure any carriage, engine, wagon, truck, station, warehouse, bridge, tunnel, culvert, building, machine, rail points, or any other matter or thing belonging to the railway, or who shall remove sand or stone or earth or any other matter or thing from banks, bridges, culverts, retaining walls, or permanent way within railway limits, or shall fell timber in a manner likely to endanger the safety of passing trains or of any person in or upon such trains, or to cause damage to the permanent way, shall be guilty of an offence, and be liable to corporal punishment not exceeding [fifty] lashes, or fine not exceeding one thousand rupees, or imprisonment of either description for any period not exceeding twenty years, or to any two or more of these punishments.

Penalty for damage, wilful or negligent.

(b) Any person who shall tie up the wires of wire fencing, break down or destroy any fencing or hedges, or do or cause to be done any act that shall damage or be likely to damage any fence or hedge appertaining to the railway, shall be guilty of an offence, and be liable to a fine not exceeding fifty rupees.

(c) Any person who shall wilfully divert any stream or drain, or by any means cause water to flow on to the railway, or cause damage to the railway in any way by water, shall be guilty of an offence, and be liable to a fine not exceeding one hundred rupees.

(d) Any person who having any contract for the supply of bricks, ballast, timber, fuel, or any other material to the railway, or being employed in connection with the supply to the railway of such material, shall negligently place or stack the said material in an unsafe or careless manner, or at less than the prescribed distance from the rails, so that the safety of passing trains or of any person in or upon such trains shall be endangered, shall be guilty of an offence, and be liable to a fine not exceeding fifty rupees; and any person who shall throw or cause to be thrown, either by hand or otherwise, any fuel upon the line in such a manner as to cause

[Twenty-four.  
See § 3, 3 of  
1904, Vol. II.,  
page 152.]



*Ceylon Railways.*

damage to the permanent way shall be liable to a fine of fifty rupees for every such offence, and shall be chargeable with the cost of the repairs consequent thereon.

Penalty for removing documents or notices.

26 Any person who shall remove, deface, or in any way injure any document exhibited by the railway authorities as required by section 42, or any notice, document, or advertisement posted by them at any station or anywhere upon the railway, shall be guilty of an offence, and be liable to a fine not exceeding fifty rupees, or to imprisonment of either description for a period not exceeding three months.

Obstructing engine or carriages, or endangering safety of passengers.

27 If any person shall wilfully and maliciously put, place, cast, or throw upon or across the railway any wood, stone, or matter or thing, or shall wilfully and maliciously take up, remove, or displace any signal wire, pulley, or stake, or any number, plate, milepost, gradient post, rail, sleeper, or matter or thing belonging to the railway, or shall wilfully and maliciously turn, move, or divert any points or other machinery belonging to the railway, or shall wilfully and maliciously make or show, hide, remove, alter, or imitate any signal or light upon or near the railway, or shall wilfully or maliciously do or cause to be done any other matter or thing with intent, in any of the cases aforesaid, to upset, obstruct, overthrow, injure, or destroy any engine, tender, carriage, or truck used upon the railway, or to endanger the safety of any persons travelling or being upon the railway, or cast, or throw, or cause to fall or strike against, into, or upon any engine, tender, carriage, or truck used upon the railway, any wood, stone, or other matter or thing, with intent to endanger the safety of any person being in or upon such engine, tender, carriage, or truck, every such offender shall be guilty of an offence, and be liable to corporal punishment not exceeding [fifty] lashes, or fine not exceeding one thousand rupees, or imprisonment of either description for any period not exceeding twenty years, or to any two or more of these punishments.

[Twenty-four. See § 3, 3 of 1904, Vol. II., page 152.]

Penalty for wilful act or omission endangering a passenger.

28 Whoever shall wilfully do any act, or shall wilfully omit to do what he is legally bound to do, intending by such act or omission to cause, or knowing that he is thereby likely to cause the safety of any person travelling or being upon the railway to be endangered, shall be guilty of an offence, and liable to corporal punishment not exceeding twenty lashes, or fine not exceeding two hundred rupees, or to imprisonment of either description for any term not exceeding seven years, or to any two or more of these punishments.

Penalty for an act not wilful.

29 If any person shall rashly or negligently and without lawful excuse do any act which shall be likely to endanger his own safety or that of any person travelling or being upon the railway, he shall be guilty of an offence, and liable to imprisonment of either description for a term not exceeding six months, or to fine not exceeding one hundred rupees, or to both.

*Ceylon Railways.*

30 Any railway official who shall be in a state of intoxication whilst actually employed upon the railway or any of the works connected therewith, in the discharge of any duty, and any railway official who negligently shall omit to perform his duty or shall perform the same in an improper manner, shall be guilty of an offence, and liable to a fine not exceeding fifty rupees; and if the duty in any of the cases in this section above mentioned be such that the omission or negligent performance thereof would be likely to endanger the safety of any person travelling or being upon the railway, such official shall be guilty of an offence, and liable to imprisonment of either description for a term not exceeding one year, or to fine not exceeding two hundred rupees, or to both.

Penalty for drunkenness or breach of duty by railway officials.

31 If any person shall wilfully do any act contrary to the provisions of the rules sanctioned by the Governor, with the advice of the Executive Council, or wilfully omit to do any act thereby prescribed, he shall be guilty of an offence, and liable to a fine not exceeding twenty rupees.

Breach of rules.

32 Any person who shall trespass upon the railway, or upon any of the lands, stations, or other premises appertaining to the railway, shall be guilty of an offence, and liable to a fine not exceeding twenty rupees; and if any such person shall refuse to leave the railway, or any land, station, or other premises appertaining thereto, on being requested to do so by any railway official or by any other person on behalf of a railway official, he shall be guilty of an offence, and liable to a fine not exceeding fifty rupees, and may be immediately removed therefrom by such railway official or other person as aforesaid.

Penalty for trespass.

33 If the railway cross any public carriage road on a level, at a place not declared to be a "minor crossing" or an "occupation crossing" as hereinafter provided, the General Manager shall, before the line is opened for traffic, cause to be erected and afterwards maintained good and efficient gates closing across the railway, and such gates shall be kept closed, except when engines or vehicles passing along the railway shall have occasion to cross the road, and shall be of such dimensions, and so constructed as when opened to fence off the railway from the road and prevent persons, cattle, or carriages from crossing the railway line. Provided that it shall be lawful for the Governor in any case to order that the gates shall close across the road instead of across the railway; and in such case the gates shall be erected, maintained, and closed accordingly.

Precaution if the railway cross a road.

Proviso.

If the General Manager shall wilfully fail to comply with the provisions of this section, he shall be guilty of an offence, and liable to a fine not exceeding two hundred rupees for each offence; and any Police Magistrate may, in case any such gates be not erected or maintained, order the General Manager to cause the same to be erected and maintained within a time to be specified in the order; and in case of wilful failure on



*Ceylon Railways.*

his part to comply with such order, he shall be guilty of an offence, and liable to a fine not exceeding two hundred rupees for every day that he shall wilfully fail so to do.

“ Minor crossings.”

34 (1) It shall be lawful for the Governor from time to time to declare by Proclamation any road or path which the railway may cross to be a “minor crossing,” and whether such minor crossing shall be closed by gates or not, and such Proclamation to alter, vary, or repeal.

(2) The gates of minor crossings shall close across the road and not across the railway, and shall be kept locked by means of padlocks, the keys of which shall be kept by a person authorized thereunto by the General Manager of the Railway.

(3) Any person desiring to use a minor crossing closed by gates shall give such notice of his intention to do so to such authorized person, as will allow of arrangements being made for the opening of the gates with safety to the public.

(4) The General Manager shall provide such authorized person with a copy of the current time table applicable to the district in which such minor crossing shall be situated for his guidance as to the time at which such crossing gates may be opened, but the person authorized shall always satisfy himself before opening such gate that no train, special or ordinary, is within sight or hearing.

(5) Cattle passing over a minor crossing shall not be driven but led by a suitable and properly secured halter.

(6) Any person using or attempting to use a minor crossing closed by gates without such notice as aforesaid, and any person causing cattle to cross any minor crossing without such halter as aforesaid, shall be guilty of an offence, and liable to a fine not exceeding fifty rupees, or to imprisonment of either description for a period not exceeding three months.

(7) Any person authorized by the General Manager to keep the keys of any minor crossing who fails to keep the gates closed across the road and securely locked with padlocks, except at such times as the gates may require to be opened for the passage of vehicles or animals across the railway, shall be guilty of an offence, and liable to a fine not exceeding fifty rupees for every such offence.

(8) And it shall be the duty of the General Manager to provide and maintain at all minor crossings declared by such Proclamation to be closed by gates, separate gates or stiles of convenient dimensions and pattern for the use of foot passengers crossing the railway.

“ Occupation crossings.”

35 (1) “Occupation crossings” are crossings provided and maintained for the sole use of private owners whose roads may at the time of the construction of any railway be intersected by such railway. The gates of such occupation crossings shall close across the road and not across the railway, and shall be kept closed and locked except at such times as with due and proper precaution they may be opened for the passage of cattle or vehicles, and the keys shall be retained

*Ceylon Railways.*

in the custody of the person for whom such occupation crossing is provided.

(2) The person for whom any such occupation crossing is provided shall be bound to keep the gates closed across the road at all times of the day and night, except when with due and proper precaution they are opened for the passage of any person, animal, or vehicle, and if the person for whom any such occupation crossing is provided shall leave open any such occupation crossing gate he shall be guilty of an offence, and liable to a fine not exceeding fifty rupees.

(3) The Government shall not be responsible for any loss or damage arising from the use of any such crossing.

(4) The General Manager shall provide and maintain the crossing gates and the adjacent fences, together with the approaches thereto, within the railway boundaries, in good and proper order, but he shall be entitled to recover from the person for whom such occupation crossing is provided the cost of repairing such damage as may be caused to the crossing gates and the adjacent fences through the negligence of the said person or his servants.

(5) Occupation crossings may be sanctioned and opened upon any existing line at the discretion of, and upon conditions imposed by, the General Manager, the first cost of construction and an annual rent for maintenance being payable by the person for whom such crossings may be constructed.

(6) All crossings which at the time of the publication of this Ordinance shall be deemed and proclaimed to be occupation crossings shall, upon due and proper notice being given to the occupier thereof, become subject to the conditions provided by this Ordinance for the regulation and conduct of occupation crossings.

(7) It shall be at all times within the power and discretion of the General Manager to close any occupation crossing; or, in the event of the neglect of the owner or occupier to comply with the conditions imposed, to appoint and maintain at such crossing an officer of the railway at the expense of the owner or occupier, and such expense shall be payable in addition to any other sums recoverable under this Ordinance.

36 (1) Any person who shall wilfully ride, lead, or drive upon or across the railway any animal (except in directly crossing the railway at a road or place appointed for that purpose and at a time at which he shall be lawfully authorized so to do), shall be guilty of an offence, and liable to a fine not exceeding fifty rupees for each offence.

Penalty for driving an animal upon or across the railway.

(2) And any person who shall open any gate, or pass or attempt to pass, or drive or attempt to drive, any cattle, carriage, or other animal or thing across the railway at a time when any engine or train approaching along the same shall be within sight or hearing, or when it shall be due, or who shall forcibly open any gate which has been closed across the road by any authorized gateman or person in charge of such gates, or who shall in any way impede or interfere

Penalty for opening gates.



*Ceylon Railways.*

with any such gateman or person while in the execution of his duty, shall be guilty of an offence, and liable to a fine not exceeding one hundred rupees.

*Liability of owner of trespassing animals.*

[§ 2, 1 of 1903.]

[See No. 24 of 1865, page 603.]

36 A *The owner of any animal which shall trespass or stray upon a railway provided with fences suitable for the exclusion of such animals, or upon any lands appertaining to the railway provided with such fences, shall be liable to a fine not exceeding ten rupees for each animal; and any railway official or his servants or agents finding any animal so trespassing or straying shall take or drive the same to the nearest Police Court, there to abide the order of the court. If the owner fails to appear or makes default in paying the amount ordered to be paid by the Police Magistrate, the Police Magistrate may, upon proof of the trespass or straying, cause such animal to be sold by public auction, and the proceeds of the sale—after deducting therefrom such fine, or such a sum not exceeding ten rupees for each animal as the Magistrate shall award to be paid in lieu of the fine to which the owner is hereby made liable, and such further sum as the Magistrate shall order to be paid for the expenses of detaining, feeding, and selling such animal—shall be returned to the owner of the animal on demand.*

*For the purposes of this section and of sections 34, 35, and 36 of the principal Ordinance the word "animal" means any horse, mare, gelding, pony, colt, filly, mule, donkey, buffalo, bull, cow, ox, calf, sheep, lamb, goat, kid, or pig.*

*Rules for the construction of the Ordinance.*

37 In the construction to be placed upon this Ordinance, every railway official shall be deemed to be legally bound to do every thing necessary for, or conducive to, the safety of the public which he shall be required to do by this Ordinance, or by any rule which shall be made by the Governor, with the advice of the Executive Council, and of which rule such official shall have had notice; and every such official shall be deemed to be legally prohibited from doing every act which shall be likely to cause danger.

*Apprehension of offenders.*

38 Every person who shall commit any offence mentioned in this Ordinance may be lawfully apprehended, without any warrant or written authority, by any railway official, or by any other person whom such railway official shall call to his aid, or by any police officer, anything in "The Criminal Procedure Code, 1898," to the contrary notwithstanding; and every person so apprehended shall, with all convenient despatch, be taken before a Police Magistrate to be dealt with according to law.

*Jurisdiction of Magistrates.*

39 For the purposes of this Ordinance the Police Magistrates of Colombo, Kandy, Matale, Gampola, Nuwara Eliya, Hatton, Badulla-Haldummulla, Panadure, Kalutara, Balapitiya, Galle, Matara, and also any other\* Police Magistrate who may hereafter be specially authorized thereto by Proclamation issued by the Governor, with the advice of the

\* Those of Mullaittivu, Chavakachcheri, Jaffna, and Anuradhapura are authorized by Proclamation dated the 13th day of December, 1906.

*Ceylon Railways.*

Executive Council, shall each have jurisdiction over all offences, acts, matters, and things cognizable by Police Courts, although such Magistrates may otherwise have no jurisdiction in the place where the offence was committed, or where the act, matter, or thing took place.

40 In case of any person committing an offence under this Ordinance which would not otherwise be cognizable by a Police Court by reason of the amount of punishment which may be inflicted in respect thereof, if a certificate shall be presented to such Police Court signed by the Attorney-General to the effect that such offence or act may be prosecuted before such court, it shall be competent to such court to take cognizance of such offence or act, and to award in respect thereof so much of the punishment assigned thereto as Police Courts are empowered by law to award.

Cases may be tried before Police Courts, though otherwise beyond their jurisdiction.

41 It shall be competent to any Police Magistrate before whom any person under the age of sixteen years shall be convicted of an offence under this Ordinance to order the moderate chastisement of such person instead of subjecting him to the punishment prescribed by this Ordinance, and such chastisement shall be inflicted immediately if the Magistrate shall so direct.

Punishment of children for breach of Ordinance.

[See No. 3 of 1904, Vol. II., page 152.]

42 A copy of this Ordinance and of the rules, time tables, and tariff of charges, which shall from time to time be duly made and published, shall be exhibited in some conspicuous place at each station of the railway, so that they may be easily seen and read; and all such documents shall be so exhibited in English and in the vernacular languages of the district in which the station is situated, and in such other language, if any, as shall be required by order of the Governor; and knowledge of the contents of such rules shall be presumed as against any person using the railway, upon proof that a copy of such rules was hanging up and exhibited as herein provided.

A copy and translation of Ordinance to be shown at railway stations.

43 It shall be lawful for the Governor, with the advice of the Executive Council, to grant to any company or person conveying by railway goods the freight on which shall exceed an average amount to be fixed from time to time by the Governor, with the advice aforesaid, such rebate as to him shall appear reasonable.

Rebate to be granted on freight.

## SCHEDULE.

## Rate of Railway Fares.

*Passengers.*

- 1st class, not exceeding 17 cents per mile.
- 2nd class, not exceeding 8 cents per mile.
- 3rd class, not exceeding 3 cents per mile.

Reductions to be made for children, pioneers, and coolies of any nationality, and for return or periodical tickets. The right of



*Ceylon Railways.*

reduction in the case of children must be determinable either by age or height, as shall from time to time be provided for by the rules.

Special trains or reserved accommodation shall be charged for at special rates. Special rates shall be charged for H, C, and D traffic, luggage, and parcels.

*Goods.*

- 1st class from 24 cents to 59 cents per ton per mile.
- 2nd class from 16 cents to 44 cents per ton per mile.
- 3rd class from 12½ cents to 25 cents per ton per mile.
- 4th class from 10 cents to 20 cents per ton per mile.
- 5th class from 8 cents to 20 cents per ton per mile.
- 6th class from 4 cents to 16 cents per ton per mile.

Special rates to be charged for live stock corpses, specie, plate, carriages, and for articles exceeding 3 tons in weight or measuring more than 200 cubic feet in bulk or 14 feet in length, and gunpowder, kerosine oil, and other volatile oils, vitriol, lucifer matches, and other articles which, in the judgment of any of the railway officials, may be of a dangerous nature.

As respects goods, the fractional part of half a hundredweight shall be reckoned as half a hundredweight.

Articles not herein enumerated to be charged according to any of the above classes, or at special rates, according to the provisions to be made from time to time in the rules and regulations.

The minimum distance on which a mileage charge shall be made is ten miles.

Goods of the 6th class in quantities less than 4 tons to be charged as 4 tons, or at 3rd class rate on actual weight, whichever is lower. The minimum charge for a consignment of goods is 25 cents.

Demurrage, insurance on valuable articles, warehouse, loading, and like charges shall be made in addition to the above rates, which apply only to the carriage of goods.

*Definition of Classes.*

CLASS 1.—Acids, gunpowder, and other dangerous articles, pianos or other musical instruments, and plate glass.

CLASS 2.—Furniture, wine or other liquors in bottle, groceries, oilman stores, millinery, textile fabrics, glassware, crockery, and unpacked machinery.

CLASS 3.—Rice, grain of all kinds in bags or packages or in bulk, oil, wine, or other liquor in casks, jute, horns, jaggery, sugar, cinnamon, plants, seed, refined salt or saltpetre, bales of unmanufactured cotton, cordage, machinery packed in cases, manufactured metals, coir matting, castings, soap, hardware, tools, and agricultural implements.

CLASS 4.—Tea, coffee, cacao, coconut palm produce, country-grown grain, fibre, and wrought timber.

CLASS 5.—Fruit, vegetables, and unwrought timber.

CLASS 6.—Coke, coal, minerals, bricks, lime, tiles, and stone, unworked metals, manure, firewood, and liquid fuel.

As respects passenger and goods traffic, the fractional part of a cent will be charged as a cent, and the fractional part of a mile will be charged as a mile.

*Public Thoroughfares.*

*Schedule of Special Rates chargeable for Conveyance of Goods and Passengers over the Nanuoya-Ragalla Station.*

[§ 2, 2 of 1904.]

(See Section 5 A.)

*Rate of Railway Fares.*

*Passengers.*

- 1st class, not exceeding 17 cents per mile.
- 2nd class, not exceeding 12 cents per mile.
- 3rd class, not exceeding 4 cents per mile.
- No reduction to be made for return tickets.

*Goods.*

Not exceeding 44 cents per ton per mile for goods of every description.

23rd April, 1902.

No. 24 of 1865.

An Ordinance to authorize the shooting of Cattle trespassing on the Line of Railway.

WHEREAS the provisions already made to prevent cattle trespassing on the railway are ineffectual to secure the desired end, and there is reason to fear that, unless more stringent measures be adopted, serious accidents will occur: It is hereby enacted as follows:

Preamble.

1 It shall be lawful for the Director-General of the Railway, with the sanction of the Governor, by written authority to be by him for that purpose issued, and subject to such conditions and limitations as shall be therein specified, to empower any person named therein to shoot cattle trespassing on the line of railway, and such authority from time to time to recall, if to the Director-General it shall appear expedient so to do.

Director-General may empower cattle trespassing on railway to be shot.

2 Any person empowered as aforesaid may lawfully shoot and kill cattle trespassing on the line of railway, and shall not be subject to any liability, civil or criminal, for doing so.

Persons shooting exempted from liability.

3 Any person who shall abuse the authority so given to him, or shall wilfully exceed the terms thereof, or shall in any way act contrary to the conditions and limitations therein specified, shall, in addition to any civil liability he may incur by such act, be liable to a fine not exceeding ten pounds, or to imprisonment, with or without hard labour, for a period not exceeding twelve months, or to both.

Abuse of authority.

30th December, 1865.

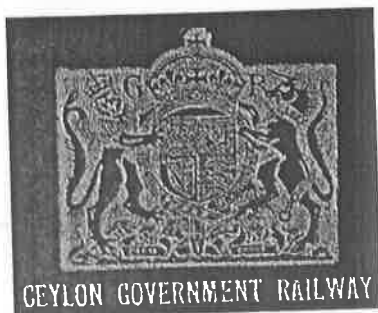
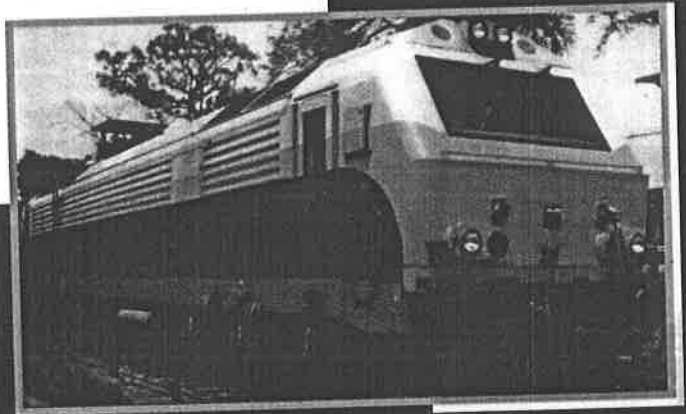
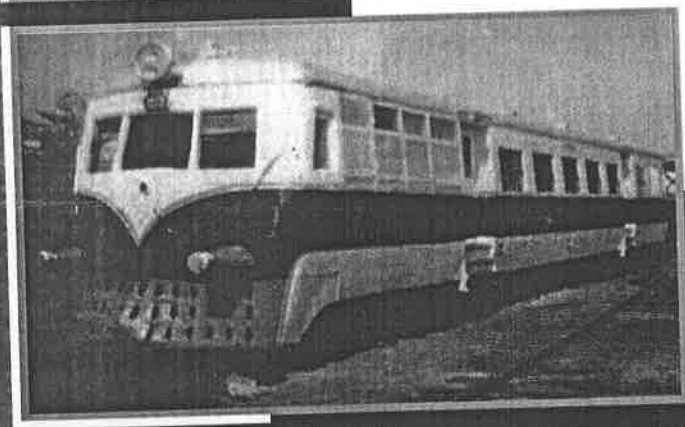
No. 10 of 1902.

An Ordinance to further amend the Laws relating to Public Thoroughfares in this Colony.

(See under No. 10 of 1861, Volume I., page 424.)

# ලංකාවේ දුම්රිය සේවය

## පරිපාලන මෙහෙයුම් වාණිජ



CEYLON GOVERNMENT RAILWAY

1845 - 1864



1865 - 1948



1948 - 1983



1983....

ඩබ්. එල්. නිහාල් ද සිල්වා

2016

යුතු විය. ආණ්ඩුකාරවරයා විසින් ඉහත බලය පවරන ලද පුද්ගලයාට දුම්රිය කාල සටහනේ පිටපතක් ලබාදිය යුතු විය. ගේට්ටුව විවෘත කරන අවස්ථාවේදී දුම්රියක් ධාවනය නොවන බවට සැහීමකට පත්වීමෙන් පසු ගේට්ටුව විවෘත කළ යුතු අතර වසා ඇති සුළු හරස් මගක ගේට්ටුවක් නොදන්වා විවෘත කිරීම දඬුවම් ලැබිය යුතු වරදක් විය. පදිංචි ස්ථාන සඳහා වූ හරස් මාර්ග පුද්ගලික පාවිච්චිය සඳහා ලබාදෙන හරස් මාර්ග යි. මෙම ගේට්ටු වැසිය යුත්තේ එම පුද්ගලික පාර හරහා මිස දුම්රිය මාර්ගය හරහා නොවේ. එම ගේට්ටු ඉබේයතුරු දම්වැල් යොදා ආරක්ෂා කර යතුරු අයිතිකරුවන් විසින්ම තබාගත යුතු විය. දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරීගේ අවසරය මත එම හරස් මාර්ග නිසි ලෙස භාවිතා කිරීමේ වගකීම එම පුද්ගලයා මත පැවරේ. එය පැහැර හැරීම රු.50/ නො ඉක්මවූ දඩයකට යටත්වීමකි. මෙම හරස් මාර්ග ඉදිකිරීමේ හා නඩත්තු කිරීමේ ගාස්තු වාර්ෂිකව මාර්ගය පරිහරනය කරන්නා විසින් දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරී වෙත ගෙවිය යුතුය.

බ්‍රිතාන්‍ය පාලකයන් යටතේ දුම්රිය හරස් මාර්ග ඉදිකිරීම හා නඩත්තු කිරීම සිදු වූයේ ඉහත දැක්වූ දුම්රිය ආඥා පනතේ විධි විධාන වලට අනුකූලවය. ප්‍රධාන හරස් මාර්ග සහ සුළු හරස් මාර්ග සඳහා ඉදි කරන ලද ගේට්ටු දුම්රියක් ධාවනය නොවන අවස්ථාවේදී දුම්රිය මාර්ගය වැසෙන පරිදින් දුම්රියක් ධාවනය වීමේදීත් මහාමාර්ගය වැසෙන පරිදින් ඉදිකළ යුතු වේ. මෙම ගේට්ටු හැඳින්වූයේ ෆාම් ගේට්ටු යනුවෙනි. මේ අනුව දුම්රිය මාර්ග ඉදිකිරීමේදී එවකට පැවති සියලුම ප්‍රසිද්ධ මාර්ග හරහා දුම්රිය ගේට්ටු ඉදි කොට මාර්ග පරිහරණය කරන්නන්ගේ හා දුම්රිය මහින්ගේ ආරක්ෂාව තහවුරු කර දී තිබුණි.

**1931 දී මාර්ග හා කර්මාන්ත විශේෂ රෙගුලාසි පොතට අංක 24 දරණ සංශෝධන ලබා දීම**

1931 ජුනි මස 6 දින මාර්ග හා කර්මාන්ත ඉංජිනේරු ඒ.ඒ.කුපර් විසින් දුම්රිය හරස් මාර්ග පිළිබඳව, මාර්ග හා කර්මාන්ත විශේෂ නීති පොතට අංක 24 දරණ සංශෝධනය ඉදිරිපත් කළේය. එම සංශෝධනයෙන් දුම්රිය හරස් මාර්ග කාණ්ඩ 6 කට බෙදා විග්‍රහයක් ලබා දී ඇත.

1. දුම්රිය මාර්ග ඉදිකරන ආරම්භක අවස්ථාවේ පැවති ප්‍රසිද්ධ මාර්ග හරහා ඉදිවූ හරස් මාර්ග
2. දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව ව්‍යාප්ත වීමත් සමඟ අලුතින් ඉදිවන දුම්රිය හරස් මාර්ග
3. පසුකාලීනව නව නගර නිර්මානය වීමත් සමඟ ප්‍රසිද්ධ මාර්ග දුම්රිය මාර්ගය හරහා සැලසුම් කිරීම නිසා ඉදිවන හරස් මාර්ග
4. පෞද්ගලික අවශ්‍යතා මත දුම්රිය මාර්ග හරහා හරස් මාර්ග ඉදි කිරීම නිසා ඇතිවන හරස් මාර්ග
5. පවත්නා දුම්රිය මාර්ග දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ අවශ්‍යතාවය මත වැඩිදියුණු කිරීම නිසා අලුතින් ඉදිවන හරස් මාර්ග

6. පවත්නා දුම්රිය හරස් මාර්ග මහජන අවශ්‍යතාවය මත වැඩි දියුණු කිරීම. ඉහත අංක 1, 2 සහ 5 යන අවස්ථා වල දුම්රිය මාර්ග ඉදිකරන විට ප්‍රසිද්ධ පාරවල් ගේට්ටු ඉදිකර ආරක්ෂා කිරීම දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව මගින් සිදු කල යුතු විය. අංක 3 හා 6 අනුව ප්‍රසිද්ධ පාරවල් දුම්රිය හරස් මාර්ග ගේට්ටු යොදා ආරක්ෂා කිරීම සඳහා යන පිරිවැය පලාත් පාලන ආයතන මගින් දැරිය යුතු විය. ඉහත අංක 4 යටතේ ඉදිවන හරස් මාර්ග වල ආරක්ෂාව සැලසීම සඳහා ගේට්ටු සවිකිරීම නඩත්තු කිරීම සඳහා වන වියදම එම මාර්ග පරිහරණය කරන පෞද්ගලික අයදුම්කරුවන් විසින් දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට ගෙවිය යුතු විය. මීට අමතරව කොළඹ මහනගර සභා බල ප්‍රදේශ තුළ එවකට පැවති දුම්රිය හරස් මාර්ග සඳහා ආරක්ෂිත ගේට්ටු සවිකර නඩත්තු කිරීම දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව මගින් සිදු කල යුතු විය.

**1949 දී දුම්රිය ස්ථාන සීමාවෙන් පිටත පිහිටි හරස් මාර්ග ගේට්ටු, මාර්ග හා කර්මාන්ත දෙපාර්තමේන්තුවට පවරා ගැනීම**

දිවයින පුරා දුම්රිය ස්ථාන සීමා වලින් පිටත පිහිටි දුම්රිය හරස් මාර්ග ගේට්ටු 1949 දී මාර්ග හා කර්මාන්ත දෙපාර්තමේන්තුව විසින් පවරා ගන්නා ලදී. මේ සමඟම ගේට්ටු හා ගේට්ටුකරුවන්ගේ පාලනය එම උපදෙපාර්තමේන්තුවට පැවරුණි. ඒ ඒ කොට්ඨාශ වලට අයත් මාර්ග ගෝමන්වරුන් විසින් අදාළ ගේට්ටුකරුවන්ගේ රාජකාරීන් අධීක්ෂණය කළ යුතු විය. විශේෂ දුම්රිය ධාවනය වන විට ඒ පිළිබඳව ගේට්ටුකරුවන් දැනුවත් කිරීම මාර්ග ගෝමන්වරුන් වෙත පැවරුණි. දුම්රිය හරස් මාර්ග ගේට්ටු වලට හානි සිදුවූ විට ඒවා අදාළ පොලිස් ස්ථාන වෙත වාර්තා කිරීම මාර්ග ගෝමන්වරුන් විසින් සිදු කළ යුතු විය.<sup>187</sup>

**1902 අංක 9 දරණ දුම්රිය ආඥා පනත 1956 දී සංශෝධනය කිරීම**

1956 දී හා 1960 දී දුම්රිය ආඥා පනතට සිදු කරන ලද සංශෝධන මගින් පනතේ නීති අංක 32 සංශෝධනයට ලක්විය. ඒ අනුව දුම්රිය මාර්ගයක් ඉදිකර ප්‍රවාහනය ඇරඹීමට පෙර හරස් මාර්ග ගේට්ටු යොදා ආරක්ෂා කළ යුතු බවට සඳහන් වෙතත් දුම්රිය මාර්ග ඉදිකිරීමට පසු ඉදිවන ලද මහාමාර්ග හරහා හරස් මාර්ග ගේට්ටු ඉදිකර දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව මගින් නඩත්තු කළ යුතු බව ඉන් ගම්‍ය නොවේ.

**1969 අගෝස්තු මස 23 දිනැති කැබිනට් පත්‍රිකාව නිකුත් කිරීම**

1969.08.23 දිනැති කැබිනට් පත්‍රිකාව මගින් දුම්රිය මාර්ග හරහා ගුවන් පාලම් ඉදිකිරීම හා හරස් මාර්ග ගේට්ටු ඉදිකිරීම ප්‍රසිද්ධ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුව පවරා ගත යුතු බවට යෝජනා කර ඇත. පලාත් පාලන ආයතන වලට අයත් බල ප්‍රදේශ තුළ දුම්රිය මාර්ග හරහා ඉදිවී ඇති ප්‍රසිද්ධ මාර්ග හරහා දුම්රිය හරස් මාර්ග ගේට්ටු ඉදිකිරීමේ

187 1949 වර්ෂයේ නියෝගපෑදූ අංක 242 ක්‍රියාපන නිවේදන අංක 19



කමිටුවක් පත්කරන ලදී. ඔවුන් වෙත පැවරුණු මූලික කාර්යභාරය වූයේ දුම්රිය හරස් මාර්ග ආරක්ෂා කිරීම සඳහා ගත යුතු ක්‍රියාමාර්ග නිර්දේශ කිරීමයි.

මෙම කොමිටිය පහත සඳහන් නිලධාරීන්ගෙන් සමන්විත විය.

1. දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරී
2. සාමාන්‍යාධිකාරී-මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය
3. පලාත් පාලන කොමසාරිස්
4. පොලිස්පති

1987 නොවැම්බර් 7 දින පත් කරන ලද මෙම කමිටුවේ වාර්තාව 1989 මැයි මස 10 දින "Report of the committee on provision of level crossings protection, නමින් නිකුත් විය. එම වාර්තාව පහත පලවේ.

REPORT OF THE COMMITTEE APPOINTED BY THE CABINET OF MINISTERS  
TO DECIDE ON THE PRIORITY AND NATURE OF PROTECTION  
AT LEVEL CROSSINGS

**1. INTRODUCTION:**

On a memorandum dated 7.11.1987 from the Honourable Minister of Transport in Cabinet Paper 130 of 1987 (Continuation 69) on "Protection Gates and Barriers at Level Crossings" an approval was granted to appoint a Committee comprising of:

- (i) The General Manager of Railways,
- (ii) The General Manager, Road Development Authority,
- (iii) The Commissioner of Local Government, and
- (iv) The Inspector General of Police,

to decide on the priority and nature of protection required at level crossings.

The General Manager, Road Development Authority, had nominated Mr. G.S.Hattotuwegama, Director Engineering Services, to represent him.

The Commissioner of Local Government had nominated Mr. Y.G. Amaradasa, Deputy Commissioner, Local Government Department, to represent him.

The Inspector General of Police had nominated Mr. P. Perinpanayagam, Senior Superintendent of Police and Director Traffic to represent him.

Up to now the protection provided at level crossings is on the basis of a Cabinet decision dated 23.8.69 wherein the conclusions were made:

**Construction:** Expenditure on overhead bridges and level crossings protections to be met by P.D.Votes.

Expenditure on level crossings falling in local authorities to be met by the Commissioner of Local Government.

**Maintenance:** All maintenance to be met by the Railway Department.

With the increase in population, Government Development Projects and the influx of more and more road vehicles additional demands have been made to provide protection at level crossings throughout the country. The Railway Department and the Road Development Authority have not been allotted funds for such protection work.

A meagre sum of Rs. 100,000/= has been provided in the votes of the Commissioner of Local Government. However the Railway Department, which is at the receiving end of much criticism due to accidents at level crossings, has utilised funds provided for the maintenance of tracks to provide protections at some level crossings at the expense of track maintenance work.

## 2. REPORT

At present in the Sri Lanka Railway network there are 829 level crossings; of which 171 are protected and 758 are unprotected. The expenditure incurred by the Railway Department annually for maintaining the existing level crossings gates and barriers is Rs. 17,100,000/=. It costs Rs. 100,000/= per annum to maintain a single level crossing gate.

The costs of providing protection at level crossings at present are:

- (a). In the Railway Colour Light area Electrically operated Toll Bars:
  - (i) Single Line Sections - Rs. 2.20 million
  - (ii) Double Line Section - Rs. 2.50 million
- (b). Mechanically operated Toll Bars or Gates:
  - (i) Within Station Limits - Rs. 0.55 million
  - (ii) Outside Station Limits - Rs. 0.75 million.

## 3. RECOMMENDATIONS:

The Committee wishes to make the following recommendations:

- (i). In general all level crossings (protected or unprotected) should be provided with the following type of SIGN boards as given in Motor Traffic (Signs) Regulations in Government Gazette No. 444/18 of 13.3.1987 for drivers of Road Traffic.

- (a) Unprotected; Danger Warning Sign
  - No. 1.29 - "An Unprotected Railway Level Crossing"
  - See figure No. 2 - annexed.

(b) **Unprotected: Regulatory Sign:**

No. 2.4.3. - Notification to Vehicular Traffic on a road, the location of an unprotected level crossing and the requirements specified in paragraph (4) of Regulation 10.  
See figure No. 3 - annexed.

(c) **Protected: Danger Warning Signal**

No. 1.28 - "A Railway Level Crossing protected by Gate"  
See figure No. 1 - annexed

The Road Development Authority and the Commissioner of Local Government to be responsible for the construction and maintenance of these protection devices for the road users, in their respective areas of authority.

(ii) In general all level crossings (protected and unprotected) should be provided with the following type of warning board as given in the Railway Rule Book for the use of Rail Traffic:

**"Whistling Board:** A Red Diamond shape board with a white horizontal bar across the centre. Railway drivers on viewing these boards, must whistle so as to give warning to road traffic"  
See figure No. 4 - annexed.

(iii) The Railway Department will be responsible for the construction and maintenance of protection devices for train operations.

(iv) The Treasury should be directed to provide the following necessary funds for the year 1989:

(a). Road Development Authority: Rs. 700,000/= to provide the warning boards.

(b). The Commissioner of Local Government Rs. 2,000,000/= to provide warning signs.

(c). The Railway Department: Rs. 17,100,000/= for maintaining the existing gates and Rs. 100,000/= for every gate at level crossing to be provided in future.

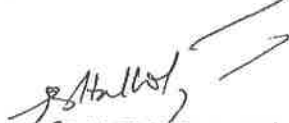


- (d) The Railway Department has facilities to instal the following level crossing protections in 1989;
- Electrically operated Toll Bars in the  
Colour Light areas - 2 Nos.
- Mechanically operated Toll Bars or Gates  
outside Colour Light area - 4 Nos.
- (e) From the priority list prepared the following level crossings be provided with protection in 1989;
- (i) Electrically operated toll bars at Kelaniya/  
Thelangapatha - Road Development Authority,  
and at Walpola - Local Government Department.
- (ii) Mechanically operated toll bar or gate:
- Colombo/Ratnapura/Wellaway/Batticaloa Road  
at 56 Kilometres - Road Development Authority,  
Colombo/Puttalam Road at 51 mile post -  
Road Development Authority,  
Colombo/Puttalam Road at 55th mile post -  
Road Development Authority,  
Colombo/Ratnapura/Wellawaya/ Batticaloa Road  
at 54th Kilometre Post - Road Development  
Authority.
- (f) The Treasury to provide an allocation of Rs. 5.50 million of which 1.90 million in Foreign Exchange to the Road Development Authority and Rs. 2.50 million of which Rs. 1.50 million in Foreign Exchange to the Commissioner of Local Government in the 1989 estimates.
- (g) Approval be granted to the Railway to present a Supplementary Estimate of Rs. 3.4 million in Foreign Exchange to initiate action to procure material and equipment which have to be imported. Approval also to be granted to present a Supplementary Estimate of Rs. 200,000/= to Road Development Authority, and Rs. 500,000/= to the Commissioner of Local Government to initiate immediate action to install Sign Boards in terms of the Government Gazette notification No. 444/18 of 13.3.1987.

- (h) The Committee to be named a Continuing Committee to review and make recommendations where necessary to the Cabinet and also prepare estimates for level crossing protection each Financial Year.

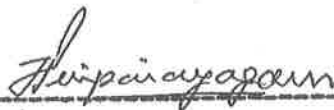


.....  
 G.F.S. Weerasooriya  
 General Manager of Railways



.....  
 G.S. Hattotuwegama  
 Director Engineering Services  
 R.D.A.

.....  
 Y.G. Amaradasa  
 Deputy Commissioner  
 Local Government Department



.....  
 F. Perinpanayagam  
 Senior Superintendent of Police  
 Director Traffic

Railway Headquarters,  
 Colombo 10.  
 10th May 1989.

29 DEC 1987



# ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ ගැසට් පත්‍රය

## අති විශේෂ

අංක 444 / 18 — 1987 මාර්තු 13 වැනි සිකුරාදා — 1987.03.13

(ආණ්ඩුවේ බලය පිට ප්‍රසිද්ධ කරන ලදී.)

### I වැනි කොටස: (I) වැනි ඡේදය — සාමාන්‍ය

#### ආණ්ඩුවේ නිවේදන

එල්.ඩී.—බී 24/81.

මෝටර් වාහන පනත

1981 අංක 21 දරණ පනතින් සංශෝධිත (203 වන අධිකාරය වූ) මෝටර් වාහන පනතේ 164 වන වගන්තිය සමඟ කියවිය යුතු වූ 237 වන වගන්තිය සටහන් ප්‍රවාහන අමාත්‍යවරයා විසින් සංශුද්ධ ලද නියෝග.

එම්. එච්. මොහොමඩ්,  
ප්‍රවාහන අමාත්‍ය.

1987 ජනවාරි මස 9 වන දින, කොළඹ දී ය.

නියෝග

1. මෙම නියෝග 1987 මෝටර් වාහන (සංශුද්ධ) නියෝග යනුවෙන් හඳුන්වනු ලැබේ.

2. (1) පනතේ 164 වන වගන්තිය සටහන් කැබිමට, ඉදිකිරීමට, සංශුද්ධ කිරීමට හෝ දක්වා සිටීමට නියම කළ හැකි හෝ නියමිත මාර්ග සංඥා 3 වන නියෝගයේ නිශ්චිතව දක්වා ඇති පරිදි අනතුරු ඇඟවීමේ සංඥා, පාලන සංඥා සහ තොරතුරු සංඥා යනුවෙන් වර්ග කිරී ඇති සංඥා වලින් සමන්විත විය යුතු වන උපලේඛනයේ 1 වන උපලේඛනයේ 1 වන වගන්තියේ කොටස්වල නිශ්චිතව දක්වා ඇති ආකාරවලට සාරානුකූල විය යුතුය.

(2) මෙහි පළමුවන උපලේඛනයේ සඳහන් සෑම මාර්ග සංඥාවකටම, එම සංඥාවේ අංකය ලෙස හඳුන්වනු ලබන අංකයක් දෙනු ලැබිය යුතුය. මෙහි මින් එක "සංඥාව" හෝ "රූප සටහන" යන වචන වලට පෙරාතුව අංකයක් ගැන කෙරෙන්නාවූ යම් සඳහනක් එකී සංඥාවේ අංකය මගින් හැඳින්වෙන විටෙක සංඥාව විද්‍යා දැක්වෙන විටෙක සංඥාව හෝ රූප සටහන ගැන කෙරෙන සඳහනක් ලෙස තේරුම් ගත යුතුය.

3. (1) මෙහි පළමුවන උපලේඛනයේ 1 වන කොටසේ විද්‍යා දැක්වෙන යම් අනතුරු ඇඟවීමේ සංඥාවක් මගින් එම සංඥාවේ අංකයට අනුරූපව මෙම නියෝගවල 4 වන නියෝගයේ නිශ්චිතව විස්තර කර ඇති ආකාරයේ අනතුරක් ඉදිරිපත් වූ විට මාර්ගය පාවිච්චි කරන්නන්ට අනතුරු ඇඟවීමක් දැක්වෙනවා විය යුතුය.

(2) මෙහි පළමුවන උපලේඛනයේ 2 වන කොටසේ විද්‍යා දැක්වෙන යම් පාලන සංඥාවක් මගින් එම සංඥාවේ අංකයට අනුරූපව මෙම නියෝග වල 7 වන නියෝගයේ නිශ්චිතව විස්තර කර ඇති තහනමක්, සීමා කිරීමක්, විධාන නියමයක් හෝ ප්‍රමුඛකා නියමයක් ගැන මාර්ගය පාවිච්චි කරන්නන්ට හැඟවීමක් කළ යුතුය.

(3) මෙහි පළමුවන උපලේඛනයේ 3 වන කොටසේ නිශ්චිතව දැක්වෙන යම් තොරතුරු සංඥාවක් මගින් එම සංඥාවේ අංකයට අනුරූපව මෙම නියෝගවල 13 වන නියෝගයේ නිශ්චිතව විස්තර කර ඇති තොරතුරක් මාර්ගය පාවිච්චි කරන්නන්ට ගෙන යා යුතුය.

අනතුරු ඇඟවීමේ සංඥා:

4. 3 වන නියෝගයේ (1) වන ඡේදයේ නිශ්චිතව දක්වා ඇති යම් අනතුරු ඇඟවීමේ සංඥාවක් මගින් දැක්වෙන හැඟවීම්, මෙහි පහත දැක්වෙන අංකයන්ට අනුරූපව දක්වා ඇති අර්ථය දැරිය යුතුය.

අනතුරු ඇඟවීමේ සංඥා අංකය	සංඥාවෙන් දැක්වෙන අනතුරු ඇඟවීම්
1.1	... මාර්ගයක වම්පැත්තට නියුණු වංගුවක් ඇති ස්ථානයක්.
1.2	... මාර්ගයක දකුණු පැත්තට නියුණු වංගුවක් ඇති ස්ථානයක්.
1.3	... මාර්ගයක වංගු දෙකක් එකිනෙකට ඉතා යම්පයෙන්, පළමු වැන්න වම් පැත්තටද, දෙවැන්න දකුණු පැත්තටද පිහිටි ස්ථානයක්.
1.4	... මාර්ගයක වංගු දෙකක් එකිනෙකට ඉතා යම්පයෙන්, පළමු වැන්න දකුණු පැත්තටද, දෙවැන්න වම් පැත්තටද, පිහිටි ස්ථානයක්.
1.5	... මාර්ගයක දකුණු පැත්තට ඉතා නියුණු වැලපිටි වංගුවක් පිහිටි ස්ථානයක්.
1.6	... මාර්ගයක වම් පැත්තට ඉතා නියුණු වැලපිටි වංගුවක් පිහිටි ස්ථානයක්.
1.7	... මාර්ගයක ද්විත්ව රට මාර්ගයේ අවසානය.
1.8	... මාර්ගය පිටුව පිහිටි ස්ථානයක්.
1.9	... එකිනෙක පේදනය වී දෙවැන්න මාර්ගයේ දෙකකින් යුත් මංසන්ධියක්.
1.10	... පැති මාර්ගයක් දෙකක් එකිනෙකට ආසන්නව, පළමුවැන්න වම් පැත්තටද, දෙවැන්න දකුණු පැත්තටද, ප්‍රධාන මාර්ගය පේදනය වන ප්‍රධාන මාර්ගයේ පිහිටි වියළි සන්ධියක් ගිහිත ස්ථානයක්.

L A—A 095984-2, 275 (87/03)

A I

පාලන සංඥා අංකය සහ වර්ගය තහනම් සංඥා	සංඥා මගින් හැඟවෙන තහනම් විධාන හෝ ප්‍රමුඛතා නියමය
2.2.3	දක්වා ඇති බර ප්‍රමාණය ඉක්මවන බරින් යුත් වාහන හෝ බඩු පවරන ලද වාහන ගමන් කිරීම තහනම්ය.
2.2.4	දක්වා ඇති ඇක්සල බර ප්‍රමාණය ඉක්මවන බරින් යුත් වාහන හෝ බඩු පවරන ලද වාහන ගමන් කිරීම තහනම්ය.
2.2.5	දක්වා ඇති වේග සීමාව ඉක්මවන වේගයෙන් වාහන ගමන් කිරීම තහනම්ය.
2.2.6	වාහනවල වේගය සම්බන්ධයෙන් දක්වා ඇති සීමාවන් ඉටු කිරීම තහනම්ය.

**විධාන සංඥා :**

2.3.1	රථ වාහන වම් පැත්තට හැරවිය යුතුය.
2.3.2	රථවාහන දකුණු පැත්තට හැරවිය යුතුය.
2.3.3	රථවාහන කොළින්ම ඉදිරියට ගමන් කළ යුතුය.
2.3.4	රථ වාහන ඉදිරියෙන් වම්පැත්තට හැරවිය යුතුය.
2.3.5	රථ වාහන ඉදිරියෙන් දකුණු පැත්තට හැරවිය යුතුය.
2.3.6	සංඥාව පසු කරන රථ වාහන සංඥාවට වම පැත්තෙන් ගමන් කළ යුතුය.
2.3.7	මාර්ගයක මධ්‍යයේ ස්ථානයකට ඇතුළුවන වාහන විසින් රථ ධාවන පථයේ පිහිටුවා ඇති අංක 4.04 මාර්ග සලකුණෙහි දකුණු පැත්තේ සිට එන වාහන වලට ප්‍රමුඛත්වය දිය යුතුය. නැතහොත් මධ්‍යයේ ස්ථානයේ මාර්ග සලකුණ දෘෂ්‍යමාන නොවන නම්, දක්ෂිණාවාහන වර්ග මගින් පෙන්වා ඇති දිශාවට අනුව එම වාහන එම ස්ථානය පසුකර ඉදිරියට ගමන් කළ යුතුය.

**ප්‍රමුඛතා සංඥා :**

2.4.1	10 වන නියෝගයේ (ව) වන ඡේදයේ දක්වන නියමයන්ට අනුව සුළු මාර්ගයක් විසින් ප්‍රධාන මාර්ගයක් ඡේදනය වන ස්ථානයකදී, එකී සුළු මාර්ගයේ ගමන් කරන රථ වාහන විසින් ප්‍රධාන මාර්ගයේ ගමන් කරන රථ වාහන වලට ඉඩදිය යුතු බවට එසේ සුළු මාර්ගයේ ගමන් කරන රථ වාහන වලට දන්වීම.
2.4.2	10 වන නියෝගයේ (ඒ) වන ඡේදයේ දක්වන නියමයන්ට අනුව, සුළු මාර්ගයක් විසින් ප්‍රධාන මාර්ගයක් ඡේදනය වන ස්ථානයකදී, එකී සුළු මාර්ගයේ ගමන් කරන රථ වාහන නවත්වා, ප්‍රධාන මාර්ගයේ ගමන් කරන රථ වාහන වලට ප්‍රමුඛත්වය දිය යුතු බවට සුළු මාර්ගයේ ගමන් කරන රථ වාහන වලට දන්වීම.
2.4.3	දුම්රිය පාර හරහා දුනාරක්ෂිත හරස් පාරක් පිහිටීම සහ 10 වන නියෝගයේ (4) වන ඡේදයේ දක්වන නියමයන් මාර්ගයක ගමන් කරන රථ වාහන වලට දන්වීම.
2.4.4	ප්‍රධාන මාර්ගයක් විසින් සුළු මාර්ගයක් ඡේදනය වීමෙන් සිදු කරන සැලකුම්පත් ස්ථානයකදී, ප්‍රධාන මාර්ගයට ඇතුළුවන සුළු මාර්ගයේ ගමන් කරන රථ වාහන විසින් ප්‍රධාන මාර්ගයේ ගමන් කරන රථ වාහන වලට 10 වන නියෝගයේ (ඒ) වන ඡේදය හෝ (ඒ) වන ඡේදයට අනුව ප්‍රමුඛත්වය දිය යුතු බවට එකී ප්‍රධාන මාර්ගයේ ගමන් කරන රථ වාහන වල රියදුරන්ට දන්වීම.
2.4.5	2.4.4 සංඥා මගින් දක්වන ලද පරිදි ප්‍රධාන මාර්ගයේ ගමන් කරන රථ වාහන වලට ප්‍රමුඛත්වය දීම අවසන් වන බැව් ප්‍රධාන මාර්ගයේ ගමන් කරන රථ වාහන වල රියදුරන් හට දන්වීම.
2.4.6	මාර්ගයක පවුර පවත්වා නොගන්නා කරා ලගාවන වාහන වල රියදුරන් විසින් එකී පවුර කොටස මත ඉදිරියට එන වාහන වලට ප්‍රමුඛත්වය දිය යුතු බව දන්වීම.
2.4.7	මාර්ගයක පවුර පවත්වා නොගන්නා කරා වරදක් දිශාවට ගමන් කරන වාහන වල රියදුරන්, එකී පවුර කොටස මත එන වාහන වලට ප්‍රමුඛත්වය දිය යුතු බව මාර්ගයේ එම පවුර කොටසට ලගාවන රියදුරන් හට දන්වීම.

8. තහනම් හෝ සීමා කිරීමක් පෙන්වනු ලබන සහ හෝ ඉටු කිරීමට පාලන සංඥාවක් නොවන්නාවූ පාලන සංඥාවක්, එම පාලන සංඥාව අදාළ වන මාර්ගයේ හෝ මාර්ගයේ කොටසේ ආරම්භයේ හෝ ආරම්භයට ආසන්නයේම පිහිටුවිය යුතුය. එවැනි සංඥාවක් පිහිටවූ විට එමගින් කිසිවෙකු පාලන සංඥාව එකී සංඥාව පිහිටවූ ස්ථානයෙන් ඔබ්බට එම මාර්ගයට හෝ මාර්ගයේ කොටසට අදාළ විය යුතුය.

9. (1) තහනම් හෝ සීමා කිරීම අදාළ වන්නේ කුමන දුරප්‍රමාණයකට ද යන වග පෙන්වනු ලබන සඳහා 5 වන නියෝගයේ (2) වන ඡේදයේ විධි විධාන යටතේ අභිලේඛ පුවරුවක් සවි කිරීම අවශ්‍ය යයි නිසි බලධාරියාගේ මතය වෙනම්, එවැනි පුවරුවක් එකී තහනම් හෝ සීමාකාරී සංඥාවට පහතින් යම්කලෙහි සවි කළ හැකිය.

(2) මාර්ගයක් පාවිච්චි කිරීමට අදාළ තහනම් හෝ සීමා කිරීමක අවසානය වාහන රියදුරන් හට මාර්ග සංඥාවක් මගින් හැඟවීම අවශ්‍යවේ යයි නිසි බලධාරියාගේ මතය වන විට සහ ඒ සඳහා සංඥාවක් මෙම නියෝගයන්හි නිශ්චිතව දක්වා නොමැති කල්හිදී නිසි බලධාරියා විසින් 2.2.6 සංඥාවට සමාන වන, දකුණු පැත්තේ සිට වම් පැත්තට පහලට බැඳුම් වන කළු ඉරි වලින් සමන්විත ඇලවුම් පටියකින් සමන්විත සංඥාවක් සවි කළ යුතුය. එහෙත් 2.2.6 සංඥාවක අංක 40 වෙනුවට යටපත් කළ කාර්යයට අදාළ තහනම් හෝ සීමාකාරී ලාභන එහි අළු පාටින් යෙදිය යුතුය.

10. (1) මෙම නියෝගයේ කාර්යය සඳහා "සුළු මාර්ගය" යන්නෙන් මාර්ගයක් මෙහි යන ස්ථානයකදී, "ඉඩගෙන" යනුවෙන් දක්වන 2.4.1 මාර්ග සංඥාව හෝ 4.02 මාර්ග සලකුණ හෝ "නවතී" යනුවෙන් දක්වන 2.4.2 මාර්ග සංඥාව හෝ 4.02 මාර්ග සලකුණ පිහිටුවා ඇති මාර්ගයක් අදහස් වේ. "ප්‍රධාන මාර්ගය" යන්නෙන් මධ්‍යස්ථ සුළු මාර්ගයකින් වාහන ඇතුළු වන්නේ කවර මාර්ගයකටද එකී මාර්ගය අදහස් වන අතර "පැති මාර්ගය" යන්නට සුළු මාර්ගය යන්නෙන් අර්ථය ම ඇත.

(2) 2.4.2 මාර්ග සංඥාවක් හෝ 4.02 මාර්ග සලකුණක් හැඟවෙන නියමය -

(අ) සෑම වාහනයක්ම, ප්‍රධාන මාර්ගයට ඇතුළුවීමට ප්‍රථම, මෙහි දෙවන උපලේඛනයේ 4.02 රූප සටහනෙන් පෙන්වා ඇති, හරස් රේඛාවක් අසල හෝ එම රේඛාවක් ඒ අවස්ථාවට නොපෙනේ නම්, ප්‍රධාන මාර්ගය අසල නතර කළ යුතුය යන වග; සහ

(ආ) කිසිවි වාහනයක්, ප්‍රධාන මාර්ගයේ ගමන් කරන වෙනත් වාහනයක රියදුරු හට හෝ එම වාහනයේ ගමන් ගන්නා වෙනත් කිසිවෙකුට හෝ එවැනි වාහනයකට හෝ අනතුරක් සිදුවන අයුරින් හෝ එවැනි අවස්ථාවකදී හෝ එවැනි වෙනත් වාහනයක රියදුරු විසින් එහි වේගය හෝ ගමන් මඟ වෙනස් කරනු ලැබීමට සිදුවිය හැකි අයුරින් හෝ එකී හරස් රේඛාවලින් ප්‍රධාන මාර්ගයට ආසන්නව රේඛාව පසු කර යාම හෝ, එම රේඛාව එකී අවස්ථාවේදී නොපෙනේ නම්, ප්‍රධාන මාර්ගයට ඇතුළුවීම නොකළ යුතුය, යන්න විය යුතුය.

(3) 2.4.1 මාර්ග සංඥාවක් හෝ 4.03 මාර්ග සලකුණ මගින් හැඟවෙන නියමය කිසිවි වාහනයක් ප්‍රධාන මාර්ගයේ ගමන් කරන වෙනත් වාහනයක රියදුරු හට හෝ එහි ගමන් ගන්නා වෙනත් කිසිවෙකුට හෝ එවැනි වාහනයකට හෝ අනතුරක් වන අයුරින් හෝ එවැනි අවස්ථාවක හෝ එවැනි වෙනත් වාහනයක රියදුරු විසින් එහි වේගය හෝ ගමන් මඟ වෙනස් කරනු ලැබීමට සිදුවිය හැකි අයුරින්, මෙහි දෙවන උපලේඛනයේ 4.03 රූප සටහන මගින් පෙන්වනු ලබන, හරස් කැඩුණු රේඛාව වලින් ප්‍රධාන මාර්ගයට ආසන්නව හරස් රේඛාව පසුකර යාම හෝ, එම කැඩුණු රේඛාව එකී අවස්ථාවේදී නොපෙනේ නම්, ප්‍රධාන මාර්ගයට ඇතුළු වීම හෝ නොකළ යුතු බව විය යුතුය.

(4) 2.4.3 මාර්ග සංඥාවක් හැඟවෙන නියමය දුම්රියක් හෝ රේච්චු වන ගමන් කරන වෙනත් වාහනයක්, අනාරක්ෂිත දුම්රිය හරස් මාර්ගය කරා ලගාවෙමින් නොමැති බවට තමාට ස්ථිර නම් මත, මාර්ගය පාවිච්චි කරන කිසිවෙකු එවැනි සංඥාවක් පසුකර ඉදිරියට ගමන් කිරීම නොකළ යුතු බව විය යුතුය.

11. (1) මාර්ගයක හෝ මාර්ගයක කොටසක හෝ පැත්තකින් වාහන නවතා තැබීම තහනම් බව, 2.1.11 සංඥාව මගින් දක්විය යුතුය. එම තහනම බලපවත්වානු දුර ප්‍රමාණය හෝ, ධාවන පථය අසල දිගේ, 4.11 මාර්ග සලකුණ පිහිටුවිය හැකිය. වාහන නවතා තැබීම හෝ සිටුවා තැබීම තහනම් ස්ථානයක්, 2.1.12 සංඥාව මගින් දක්විය යුතුය.



- අනතුරු හැඟවීමේ සංඥා අංකය සංඥාවෙන් දක්වෙන අනතුරු හැඟවීම
- 1.11 ... පැති මාර්ගයන් දෙකක් එකිනෙකට ආසන්නව, පළමු වැන්න දකුණු පැත්තටද, දෙවැන්න වම් පැත්තටද, ප්‍රධාන මාර්ගය ඡේදනය වන සේ ප්‍රධාන මාර්ගයේ පිහිටි විශේෂ සන්ධියක් සහිත ස්ථානයක්.
  - 1.12 ... T අකුරක හැඩයේ ඇති මංසන්ධියක් සැලසූ සේ එක් මාර්ගයක් කවන් මාර්ගයකට සම්බන්ධ වන ස්ථානයක්.
  - 1.13 ... මාර්ග කුක්කු පොදු ස්ථානයකදී හමුවන සන්ධි ස්ථානයක්.
  - 1.14 ... වම් පැත්තෙන් එන පැති මාර්ගයක්, ප්‍රධාන මාර්ගය හා එක්වන සන්ධියක්.
  - 1.15 ... දකුණු පැත්තෙන් එන පැති මාර්ගයක් ප්‍රධාන මාර්ගය හා එක්වන සන්ධියක්.
  - 1.16 ... පවුපාලමක්.
  - 1.17 ... 10 වන නියෝගය අනුව, ප්‍රධාන මාර්ගය ඡේදනය වීමට හෝ හමුවීමට පෙර, ප්‍රධාන මාර්ගයේ ගමන් කරන රථවාහන වලට ප්‍රමුඛත්වය දීමට සුළු මාර්ගයේ ගමන් කරන රථවාහන නැවැත්වීම යුතු ස්ථානයක්.
  - 1.18 ... 10 වන නියෝගය අනුව, ප්‍රධාන මාර්ගය ඡේදනය වීමට හෝ හමුවන සන්ධියට ඇතුළුවීමට පෙර, ප්‍රධාන මාර්ගයේ ගමන් කරන රථවාහන සඳහා සුළු මාර්ගයේ ගමන් කරන රථවාහන විසින් ඉඩදීම යුතු ස්ථානයක්.
  - 1.19 ... මාර්ගයන් දෙකක් හෝ ඊට වැඩි සංඛ්‍යාවක් එකිනෙක ඡේදනය කරන මධ්‍යමය වාත්තාකාර මධ්‍ය දුපතක් සහිත, එම දුපත වටා දක්ෂිණාවර්ත දිශාවට රථවාහන ගමන් කළ යුතු වන සේ පිහිටි වටරවුමක් වශයෙන් හඳුන්වන ලද ස්ථානයක්.
  - 1.20 ... රථවාහන අලෝක සංඥා මගින් පාලනය කරනු ලබන මාර්ගයන් ඡේදනය වන ස්ථානයක්.
  - 1.21 ... මාර්ගයේ පහතට කිසිදු බැවුමක් පිහිටි කොටසක්.
  - 1.22 ... මාර්ගයේ ඉහලට කිසිදු නැගීමක් පිහිටි කොටසක්.
  - 1.23 ... මාර්ගයේ පියවන සුළු හෝ ලියපා ගැටී හැකි ස්ථානයක් හෝ කොටසක්.
  - 1.24 ... මාර්ගයේ රථවාහන පථය මතුපිටට ගල් පර්වත වැටීමේ අවදානම සහිත හෝ රථවාහන මාර්ගය මතුපිට වැටුණු ගල්පර්වත සහිත ස්ථානයක් හෝ කොටසක්.
  - 1.25 ... මාර්ගයේ රථවාහන පථය හරහා පදිකයන් මාරුවන ස්ථානයක්.
  - 1.26 ... මාර්ගය අසල පාසලක් හෝ ක්‍රීඩා පිටියක් පිහිටා ඇති, ළමයින් නිතර මාර්ගය හරහා ගමන් කරන ස්ථානයක්.
  - 1.27 ... මාර්ගයේ රථවාහන පථය මත මිනිසුන් වැඩ කරමින් සිටින, මාර්ගයේ වැඩ කෙරෙමින් පවත්නා ස්ථානයක්.
  - 1.28 ... හේට්ටු මගින් ආරක්ෂිත දුම්රිය හරස් මාර්ගයක්.
  - 1.29 ... අතාරක්ෂිත දුම්රිය හරස් මාර්ගයක්.
  - 1.30 ... මාර්ගයක, බස් රථවල ප්‍රයෝජනය සඳහා වෙන් කරන ලද රථවාහන කිරුවක් ආරම්භ වන ස්ථානයක්.
  - 1.31 ... මාර්ගයක පාපැදිවල ප්‍රයෝජනය සඳහා වෙන් කරන ලද බාවන කිරුවක් අරම්භ වන ස්ථානයක්.
  - 1.32 ... පාපැදි කිරුවක් මාර්ගයට ඇතුළුවන හෝ ඒ හරහා ගමන් කරන ස්ථානයක්.
  - 1.33 ... ගවයන් සහ හෝ වෙනත් සතුන් මාර්ගය හරහා ගමන් කරන හෝ මාර්ගයෙහි සිටිනු ඇති ස්ථානයක්.
  - 1.34 ... මාර්ගය, කොටු, මළුවක් මත හෝ මාර්ගයේ පැත්තක් කිසිදු ලෙස හඟකට හෝ වලකට හෝ පල් මාර්ගයකට හෝ මුහුදට බැවුම් වන හෝ වැටෙන සේ පිහිටි ස්ථානයක්.

5. (1) ඉදිරියට එන වාහනවල රියදුරන්ට අනතුරු හැඟවීමක් කිරීම ප්‍රඥප්තවර වන්නේ යම් නිසි බලධාරියා විසින් සලකනු ලබන ස්ථානවල, සංඥාව සහ එහි අනතුරු හැඟවීමේ සංඥාව අදාල වන මාර්ගයේ විහව අවදානමක් ඇති කොටස හෝ මාර්ගයේ අනතුරුදායක කොටස හෝ ප්‍රමුඛතා අවදානමක් ඇති දොළ වන ස්ථානය අතර දුර එකී සංඥාවට පහළින් සවිකල හා මෙහි පළමුවන උපලේඛනයේ 3.6.1 සටහනේ සහ 3.6 වනුයේ නිශ්චිතව දක්වා ඇති ප්‍රමාණයෙන්, වර්ණයෙන් හා වර්ණයෙන් සමන්විත අතිරේක පුවරුවක දර්ශනය කරවිය යුතුය.

(2) මාර්ගයේ යම් කොටසක විහව අවදානමක් හෝ අනතුරක් ඇති බව හැඟවීම සඳහා අනතුරු හැඟවීමේ සංඥාවක් යොදාගන්නා අවස්ථාවකදී හා මාර්ගයේ එම කොටසේ දුර ප්‍රමාණය රියදුරන්ගේ දහඟැනීම පිණිස පෙන්වනු

කිරීම අවශ්‍ය යයි නිසි බලධාරියා සලකනු ලබන්නේ නම්, එය එකී සංඥාවට යටත් සවිකලනු ලැබුවද, මෙහි පළමුවන උපලේඛනයේ 3.6.2 රූප සටහනේ සහ 3.6 වනුයේ නිශ්චිතව දක්වා ඇති ප්‍රමාණයෙන්, වර්ණයෙන් හා වර්ණයෙන් සමන්විත අතිරේක පුවරුවක දර්ශනය කර විය යුතුය.

(3) විශේෂ අවස්ථාවන්හිදී රියදුරන්ගේ අනතුරු හැඟවීමේ සඳහා ඉදිරියෙන් සංඥා නැවත නැවතත් යෙදීම අවශ්‍යවන්නේ යම් නිසි බලධාරියාගේ මතය වේ නම්, එසේ කළ හැකිය. අනතුරු හැඟවීමේ සංඥා ඊළඟ නැවත නැවත යොදන්නේ නම්, එකී සංඥාව සහ වර්ණයෙන් විහව අවදානම ඇති කොටස හෝ මාර්ගයේ අනතුරුදායක කොටස අතර දුර ප්‍රමාණය (1) වන ඡේදයේ විධිවිධානයන්ට අනුකූලවන පරිදි, අතිරේක පුවරුවක දර්ශනය කර විය යුතුය.

(4) මෙහි පළමුවන උපලේඛනයේ අංක 19 සිට 1.15 රූප සටහන්හි සංකේතවලින් විදහා දක්වන ප්‍රතිරූපාකාර ජ්‍යාමිතික සැළැස්මවලට වෙනස්ව ජ්‍යාමිතික සැලැස්මකින් සමන්විත වන අයුරින් මාර්ගයක් එකී තනක ඡේදනය වී මංසන්ධියක් සැලසූ විශේෂ අවස්ථාවල, එකී මංසන්ධිය ඉදිරියෙන් තැබිය යුතු අනතුරු හැඟවීමේ සංඥාව එම විශේෂ මංසන්ධියේ ජ්‍යාමිතික සැලැස්මට අනුකූල වන අයුරින් වෙනස් කිරීම හෝ වෙනස් සංකේතයක් උපයෝගී කර ගැනීම හෝ කරනු ලැබිය හැකිය.

විධාන සංඥා :  
6. (1) පාලන සංඥාවක්, තහනම්, සීමාකාරී, විධාන හා ප්‍රමුඛතා සනුභවත් වර්ග කොට නිකිය යුතුය.

(2) (අ) තහනම් සංඥාවක් මගින් මාර්ගයක හෝ මාර්ගයේ යම් කොටසක බලපවත්නා තහනමක් පිළිබඳ නියෝගයක් වාහන රියදුරන්ට දෙනු දිය යුතුය.

(ආ) සීමාකාරී සංඥාවක් මගින් මාර්ගයක් හෝ මාර්ගයේ යම් කොටසක් පැවිවි කිරීමට අදාළවන සීමාකිරීම් හෝ එවැනි සීමාකිරීම් ඉවත් කිරීම හෝ අවලංගු කිරීම පිළිබඳව වාහන රියදුරන්ට දෙනු දිය යුතුය.

(ඇ) විධාන සංඥාවක් මගින් රියදුරන් විසින් අනුමතයක කළ යුතු අති වාර්ග නියෝගයක් පිළිබඳව ඔවුන්ට දෙනු දිය යුතුය.

(ඈ) ප්‍රමුඛතා සංඥාවක් මගින් මාර්ගය පාවිච්චි කරන්නාවූ මාර්ග පාවිච්චිකරන අන් අයට හෝ පෙල්පිපි වන ගමන් කරන වාහනවල ඇතැම් අවස්ථාවලදී හෝ තත්ත්වයන්හිදී දිය යුතු ප්‍රමුඛතාව හෝ පද සඳහන් කළ මාර්ගය පාවිච්චි කරන්නන් විසින් කළින් සඳහන් ා මාර්ග පාවිච්චි කරන්නන්ට දිය යුතු ප්‍රමුඛතාව හෝ එවැනි ප්‍රමුඛතා සංඥාවක් වන බව දක්විය යුතුය.

7. 3 වන නියෝගයේ (2) වන ඡේදයේ නියම කොට ඇති පාලන සංඥාවලින් නිවේදිත තහනම් සීමාකාරී, විධාන හා ප්‍රමුඛතා නියමයන් මෙහි පහත දක්වා ඇති සංඥා අංකවලට අනුරූපවන පරිදි 6 වන නියෝගයේ දක්වා ඇති පාලන සංඥා වර්ග අනුව විය යුතුය.

පාලන සංඥා අංකය සංඥාව මගින් හැඟවෙන තහනම් සීමාකාරී සහ වර්ග තහනම් විධාන හෝ ප්‍රමුඛතා නියමය

- 2.1.1 ... රථවාහන ඇතුළු කොටස යුතුය.
- 2.1.2 ... රථවාහන වම්පැත්තට නොහැරවිය යුතුය.
- 2.1.3 ... රථවාහන දකුණු පැත්තට නොහැරවිය යුතුය.
- 2.1.4 ... රථවාහන වලට මාර්ගයේදී, U - ිලයට ආසන්නව හැරවීම හැරවීම තහනම්ය.
- 2.1.5 ... වාහන ඉස්සර කිරීම තහනම්ය.
- 2.1.6 ... ගබඩා සංඥා, පාවිච්චි කිරීම තහනම්ය.
- 2.1.7 ... සියළුම වාහන ගමන් කිරීම තහනම්ය.
- 2.1.8 ... බස් රථ ගමන් කිරීම තහනම්ය.
- 2.1.9 ... ප්‍රොර් ගමන් කිරීම තහනම්ය.
- 2.1.10 ... සියළුම මෝටර් වාහන ගමන් කිරීම තහනම්ය.
- 2.1.11 ... මාර්ගයේ සංඥාව පිහිටුවා ඇති පැත්තේ වාහන නවතා තැබීම තහනම්ය.
- 2.1.12 ... මාර්ගයේ සංඥාව පිහිටුවා ඇති පැත්තේ වාහන නවතා තැබීම තහනම්ය.
- 2.1.13 ... මාසයේ ඔත්පත් දිනවල, මාර්ගයේ සංඥාව පිහිටුවා ඇති පැත්තේ වාහන නවතා තැබීම තහනම්ය.
- 2.1.14 ... මාසයේ ඉරට්ටු දිනවල, මාර්ගයේ සංඥාව පිහිටුවා ඇති පැත්තේ වාහන නවතා තැබීම තහනම්ය.

සීමාකාරී සංඥා :  
2.2.1 ... දක්වා ඇති පළල ප්‍රමාණය ඉක්මවන පළලින් යුත් වාහන හෝ බඩු පටවන ලද වාහන ගමන් කිරීම තහනම්ය.  
2.2.2 ... දක්වා ඇති උස ප්‍රමාණය ඉක්මවන යම්දුරක උඩු යුත් වාහන හෝ බඩු පටවන ලද වාහන ගමන් කිරීම තහනම්ය.

මාර්ග සලකුණු :

15. (1) මෙහි මාර්ග සලකුණු කිරීමක් යනුවෙන් හඳුන්වනු ලබන) මෙහි 16 වෙනි නියෝගයේ නියම කොට දක්වා ඇති මාර්ගයේ ගමන් කරන රථවාහන වලට දැනුම්දීම සඳහා වූ අනතුරු හැඟවීමක්, නියමයක් හෝ කොරකුරක්, මාර්ගයේ අදින ලද රේඛාවකින් හෝ සලකුණකින් සමන්විත මාර්ග සංඥාවක් සංඥාවේ අංකයට අනුරූප වන මෙහි දෙවන උපලේඛනයේ දක්වා ඇති ප්‍රමාණයෙන් සහ වර්ගයෙන් යුක්ත විය යුතුය. 2 වන නියෝගයේ 2වන ඡේදයේ විධි විධාන, මෙහි දෙවන උපලේඛනයේ දක්වා සලකුණුවලට සහ මාර්ග සලකුණු විද්‍යා දක්වන රූපසටහන්වලට, එම ඇති මාර්ග වගන්තියේ "සංඥාව" යන වචනය වෙනුවට "මාර්ග සලකුණ" යන පදය ආදේශ කිරීමෙන් අදාළ විය යුතුය.

(2) මෙහි දෙවන උපලේඛනයේ දක්වා ඇති රූප සටහනක, වරහන් නොමැතිව දක්වෙන මිනුම් ප්‍රමාණයන්ට ඉදිරියෙන් වරහන්කුල දක්වෙන මිනුම් ප්‍රමාණයන් අවසන් වරට සඳහන් කල මිනුම් ප්‍රමාණයට විකල්ප මැනුම් ලෙස සැලකිය හැකිය.

16. මෙම නියෝගයන්හි නිශ්චිතව දක්වා ඇති අනතුරු හැඟවීම, නියමයන් හෝ කොරකුරු, මෙහි පහත සඳහන් වන මාර්ග සලකුණු වල අංකයන්ට අනුරූපව දක්වෙන විස්තරවලට අයත් වේ.

මාර්ග සලකුණු අංකය. මාර්ග සලකුණ මගින් හැඟවෙන අනතුරු හැඟවීම, නියමය හෝ කොරකුරු.

- 4.01 ... පොලිසිය මගින් හෝ රථවාහන ආලෝක සංඥා මගින් හෝ නතර කරනු ලැබීමට නියම ඇති විට, ඉන් මඛබට රථ වාහන ගමනාගමනය නොකළ යුතු බවට හැඟවීමට පිහිටුවා ඇති හරස් රේඛාව (නැවතුම් රේඛාව).
- 4.02 ... සුළු මාර්ගයක් ප්‍රධාන මාර්ගයකට සම්බන්ධ වන මංසන්ධි ස්ථානයකදී 10 වන නියෝගයේ (2) වන ඡේදයේ නියම කොට ඇති පරිදි, ඉන් මඛබට රථවාහන ගමනා ගමනය නොකළ යුතු බවට හැඟවීමට සුළු මාර්ගයේ පිහිටුවා ඇති හරස් රේඛාවන්.
- 4.03 ... කිසිම වාහනයක්, ප්‍රධාන මාර්ගයේ ගමන් කරන වෙනත් වාහනයක රියදුරුන්ට හෝ එම වාහනයේ ගමන් ගන්නා වෙනත් කිසිවකු හට හෝ එවැනි වෙනත් වාහනයකට අනතුරක් සිදුවන අයුරින් හෝ, එවැනි අවස්ථාවකදී හෝ එවැනි වෙනත් වාහනයක රියදුරු විසින් එහි වේගය හෝ ගමන් මග වෙනස් කරනු ලැබීමට සිදුවිය හැකි අයුරින්, ඉන් මඛබට ගමන් නොකළ යුතු බවට රථ වාහනවලට හැඟවීම පිණිස යොදා ඇති හරස් කැඩුණු රේඛාවන්.
- 4.04 ... වට රවුමකට ලඟාවන වාහන, විසින් එසේ ලඟාවීමට පෙර කමන්ට දකුණු පැත්තෙන් එන වාහනවලට ඉඩදිය යුත්තේ කුමන ස්ථානයක් දී ද යන වග එකී වාහනවලට හැඟවීම පිණිස පිහිටුවා ඇති හරස් කැඩුණු රේඛාව.
- 4.05 ... මීටර් 6.25 කට වඩා පළලින් යුත් ධාවන පථයක්, එකිනෙකට ප්‍රතිවිරුද්ධ දිශාවලට රථ වාහන ගමනා ගමනය කිරීම සඳහා බෙදා ඇති ආකාරය දැක්වීම පිණිස පිහිටුවා ඇති ආයතන කැඩුණු රේඛාව.
- 4.06 ... ඉහත 4.05 මාර්ග සලකුණට විකල්ප වශයෙන් ධාවන පථය බෙදීමට ඔබ්බවන ලද මාර්ග සලකුණු මුඛම (නොහොත් පළිඟු කැට).
- 4.07 ... මෙම රේඛාව හරහා ගමන් කළ යුත්තේ රථ වාහන දකුණට හැරවීමේදී පමණක්ම බවට ගමනා ගමනයේ අපදේශන රථ වාහන වලට අනතුරු හැඟවීමක් දැනුම් දීමට පිහිටුවා ඇති ආයතන රේඛාව.
- 4.08 ... කිසිම හේතුවක් නිසා මෙම රේඛාවන් හරහා ගමන් නොකළ යුතු බවට රථ වාහන වලට අනතුරු හැඟවීමක් දැනුම්දීමට පිහිටුවා ඇති ආයතන රේඛාව.
- 4.09 ... මාර්ගය ධාවන පථය, රථ වාහන ධාවන කීරුවලට බෙදා ඇති ආකාරය වාහනවලට දැනුම් දීමට පිහිටා ඇති ආයතන රේඛාව.
- 4.10 ... වංචුම්ක දී හෝ එවැනි අවදානම ස්ථානයකදී ධාවන පථයේ අදින කෙළවර වාහනවලට දැක්වීමට පිහිටා ඇති ආයතන රේඛාව.

- මාර්ග සලකුණු අංකය. මාර්ග සලකුණ මගින් හැඟවෙන අනතුරු හැඟවීම, නියමය හෝ කොරකුරු.
- 4.11 ... මාර්ගයේ අධික දිගට එක්තරා දුර ප්‍රමාණයකට රථ වාහන නවතා තැබීම තහනම් කර ඇති බව හෝ සීමාකර ඇති බව රථ වාහන වලට දැක්වීමට ධාවන පථයේ දුරය දිගට පිහිටා ඇති ආයතන රේඛාව.
- 4.12 ... මාර්ග සලකුණට දෙපැත්තෙන්, ධාවන පථය දිගේ එකිනෙකට ප්‍රතිවිරුද්ධ දිශාවලට රථ ගමනා ගමනය කෙරෙන අවස්ථාවේදී, ඇතුළුවීම ආරක්ෂා සහිත යැයි රියදුරු විසින් දැනුවහොත් මිය, ඇතුළු නොවිය යුතුය. ධාවන පථයේ අවදානමක් සහිත කොටස රථවාහන වලට හැඟවීම පිණිස යොදා ඇති එකිනෙක හරහා වැඩුණු කුඩා රේඛා වලින් අදුරු කරන ලද මාර්ග සලකුණට.
- 4.13 ... ඉහත අංක 4.12 මාර්ග සලකුණට සමානව, එහෙත් මාර්ග සලකුණ දෙපැත්තෙන්ම, ධාවන පථය දිගේ එකම පැත්තට රථ ගමනා ගමනය කෙරෙන අවස්ථාවේදී යොදන සලකුණ.
- 4.14 ... අනිවාර්යෙන්ම වීමට හැරවිය යුතු බවට රථ වාහන වලට දැක්වීමට යොදා ඇති මාර්ග සලකුණ.
- 4.15 ... අනිවාර්යෙන්ම දකුණට හැරවිය යුතු බවට රථ වාහන වලට දැක්වීමට යොදා ඇති මාර්ග සලකුණ.
- 4.16 ... ඊකලයෙන් දක්වෙන දිශාවට පමණක්ම රථ වාහන ගමන් කළ යුතු බව දැක්වීමට යොදා ඇති මාර්ග සලකුණ.
- 4.17 ... සුදුසු රථ වාහන ගමනාගමන කීරයන්, වාහන වලට දැක්වීමට යොදා ඇති මාර්ග සලකුණ.
- 4.18 ... පදික මාරුවක් වශයෙන් හඳුන්වනු ලබන, පසින් ගමන් කරන්නාවූ, විසින් ධාවන පථය හරහා ගමන් කල යුතු ස්ථානයක් දැක්වීමට යොදා ඇති මාර්ග සලකුණ.
- 4.19 ... ඉදිරියෙන් විභව අවදානමක් ඇති බව දැක්වීමටත් ප්‍රවේශයෙන් ඉදිරියට ගමන් කළ යුතු බව හැඟවීමටත් යොදා ඇති මාර්ග සලකුණ.
- 4.20 ... ආසන්නයෙන් 2.4.2 මාර්ග සංඥාව සහ හෝ 4.02 මාර්ග සලකුණ පිහිටි මාර්ගයක් පෙදෙන, 5 ඇති මංසන්ධි ස්ථානයකට ලඟාවන බව රථ වාහන වලට දැක්වීමට යොදා ඇති මාර්ග සලකුණ.
- 4.21 ... මහජනයා ප්‍රවාහනය කෙරෙන වාහන වල පාවිච්චිය සඳහා වෙන් කරන ලද වාහන ධාවන කීරුවක් දැක්වීමට යොදා ඇති මාර්ග සලකුණ.
- 4.22 ... පාපැදි සඳහා වෙන් කරන ලද වාහන ධාවන කීරුවක් දැක්වීමට යොදා ඇති මාර්ග සලකුණ.
- 4.23 ... පාපැදි කරුවන් ධාවන පථය හරහා ගමන් කරන හෝ ධාවන පථයට ඇතුළුවන ස්ථානයක් හැඟවීමට යොදා ඇති හරස් මාර්ග සලකුණ.
- 4.24 ... මාර්ගයේ අවදානමක් පවත්නා බවට රථ වාහනවලට අනතුරු හැඟවීමට යොදා ඇති කැඩුණු ආයතන රේඛාව.
- 4.25 ... බස් රථ ධාවන කීරුවක් හෝ පාපැදි ධාවන කීරුවක් වශයෙන් බෙදා වෙන් කිරීමට යොදා ඇති ආයතන රේඛාව.
- 4.26 හෝ 4.27... මංසන්ධි කොටුවක සලකුණ කරන ලද ප්‍රදේශ තුල හෝ ඒ අසල දකුණට හැරීමක් සම්පූර්ණ කිරීම පිණිස රැඳී සිටින වාහන හේතු කොටගෙන, පමණක් ඉදිරියට යාමට නොහැකිව දකුණට හැරීම සඳහා ඇති වාහන හැරුණු විට, ඉදිරියෙන් වාහන නවතා තිබීම හේතු කොට ගෙන, කිසියම් වාහනයක කීනම් නොවසක් හෝ ලකුණු කර ඇති ප්‍රදේශය ඇතුළත නැවත සිටීමට සැලසෙන අයුරින් කිසිම වාහනයක් එහි ඇතුළු නොවිය යුතු බව හැඟවීම පිණිස යොදා ඇති මෙහි මාර්ග "මංසන්ධි" කොටුව යනුවෙන් හැඳින්වෙන මාර්ග සලකුණකි.



(2) මාර්ගයක හෝ මාර්ගයක කොටසක් ප්‍රතිවිරුද්ධ පැතිවල, මාසයේ විකල්ප දින වල රථ වාහන නවතා තැබීම සඳහා අවසර දී ඇති ස්ථානයන්හි 2.1.11 සංඥාව වෙනුවට 2.1.13 හා 2.1.14 යන සංඥාවන් පිහිටුවිය යුතුය. දින දර්ශනයෙහි දක්වෙන දිනයන් ගෙන් ඔත්තේ දිනයන් හා ඉරට්ටේ දිනයන් අනුව සලකා බැලීමේදී, මාසයේ ඔත්තේ අංක සහිත දිනයන්හි වාහන නවතා තැබීමේ තහනම මාර්ගයේ 2.1.13 සංඥාව පිහිටුවා ඇති පැත්තටද, මාසයේ ඉරට්ටේ දිනයන්හි වාහන නවතා තැබීමේ තහනම මාර්ගයේ 2.1.14 සංඥාව පිහිටුවා ඇති පැත්තටද, අදාළ විය යුතුය. මෙම නියෝගයේ (3) වන ඡේදය අනුව දක්වා තිබේ නම්, නිසි බලධාරියා එයේ කිරණය කල අවස්ථාවකදී ඉරිදා දිනයන් මෙම තහනමෙන් නිදහස් කළ හැකිය.

(3) නවතා තැබීම හෝ පිටුවා තැබීම තහනම් කිරීමේ සීමාව, එවැනි තහනමක් අදාල වන කාලපරිච්ඡේදය හෝ කාල පරිච්ඡේදයන් හෝ නවතා තැබීම හෝ පිටුවා තැබීම තහනම් කෙරෙනුයේ කුමන කාල පරිච්ඡේදයක් ඉක්මවා ද යන වග සහ එවැනි තහනමක් හෝ සීමාකිරීමකින් නිදහස් වන්නේ කුමන පන්තියට අයත් සහ වර්ගවලට අයත් වාහන ද යන වගත් ඉහත සංඥාවලට පහතින් සවිකල අක්ෂරක තහනම්ක සටහන් කිරීමෙන් දක්විය යුතුය.

(4) නිසි බලධාරියා විසින් අවශ්‍යය සි සලකනු ලබන අවස්ථාවකදී මෙහි පළමුවන උපලේඛනයේ 3.6 වනුයේ ඇති 3.6.3 රූප සටහනේ දක්වා ඇති ප්‍රමාණයෙන්, වර්ණයෙන් සහ වර්ගයෙන් යුත් අතිරේක පුවරු වක් වාහන නවතා තැබීම තහනම් කෙරෙන හෝ සීමා කෙරෙන සංඥාවට යටත්, තහනම් හෝ සීමා කිරීම ආරම්භ වන ස්ථානයේ සවිකල හැකිය. මෙහි පළමු උපලේඛනයේ 3.6 වනුයේ 3.6.4 රූප සටහනේ දක්වා ඇති ප්‍රමාණයෙන්, වර්ණයෙන් සහ වර්ගයෙන් යුත් යම් අතිරේක පුවරුවක් තහනම් හෝ සීමා කිරීම නැවත හඟවන යම් සංඥාවකට පාලිත් සවිකල හැකිවන අතර මෙහි පළමුවන උපලේඛනයේ 3.6 වනුයේ 3.6.5 රූප සටහන දක්වා ඇති ප්‍රමාණයෙන්, වර්ණයෙන් සහ වර්ගයෙන් යුත් අතිරේක පුවරුවක් පමණ තවත් සංඥාවක් එයට පාලිත් සවිකල හැකිවන අතර, එය, එකී තහනම හෝ සීමා කිරීම අදාළ වීම අවසන්වන ස්ථානයේ තැබිය හැකිය. එකී සංඥා මාර්ගයේ වාහන නතර කිරීම සීමාකර හෝ තහනම් කර ඇති පැත්තේ සවිකල යුතුය. එකී සංඥාව මාර්ගයේ වාහන නතර කිරීම තහනම් වන හෝ සීමා කෙරෙන දුර ප්‍රමාණය ආරම්භ වන ස්ථානයේ එම පැත්තෙන් එම සංඥාව දෙසට එන වාහනවලට මුහුනලා සිටින පරිදිලත් විය යුතුය. පළමු සංඥාව මුහුනලා ඇති දිශාවටම මුහුනලා අනෙකුත් සංඥාවක් ද තැබිය හැකිය. නැතහොත් එවැනි සංඥාව ලිපි එකක් හෝ ඊට වැඩි ගණකක් සංඥාව මුහුනලත් කලය, සාමාන්‍යයෙන් රථ වාහන ගමනා ගමනා මතනා මතනා සංකරණ දිශාවට සාමාන්තරව සහ මාර්ගයේ බාවන පර්යට මුහුනලා සිටින පරිදි තැබිය හැකිය. අංක. 3.6.3, 3.6.4, සහ 3.6.5 දරණ රූප සටහන්වලින් පෙන්වුම් කරන ලද ඉහත සඳහන් කිසියම් සංඥාවකට යටත් සවිකරන ලද කිසියම් අතිරේක පුවරුවක්, එම සංඥාව මුහුනලත් කලය, සාමාන්‍යයෙන් රථ වාහන ගමනා ගමනා කෙරෙන දිශාවට සමාන්තරව සහ මාර්ගයේ බාවන පර්යට මුහුනලා සිටින පරිදි තැබිය යුතුය. වාහන නවතා තැබීම තහනම් බව හෝ සීමාවන බව දක්වීමේ සංඛ්‍යාවක් මාර්ගයක කිසියම් පැත්තක තබා ඇති විට, (3) ඡේදයට අනුව නියම කොට ඇති යම් නියමයකට හෝ කොන්දේසියකට යටත්ව, එකී මාර්ගය ඔස්සේ ගමන් කරන හෝ එම මාර්ගය පාවිච්චි කරන සියළුම වාහන වලට එම තහනම හෝ සීමාව අදාළ විය යුතුය.

(5) එවැනි සීමා කිරීමක් හෝ තහනම් කිරීමක් මගින් වාහන ගමනා ගමනය පහසුව, මාර්ග පාවිච්චි කරන්නන්ගේ ආරක්ෂාව ද වැඩි වන අවස්ථාවකදී මාර්ගයන් බෙදී යන සන්ධි ස්ථානයක සිට මීටර් 2෦ක හෝ ඊට වැඩි දුර ප්‍රමාණයක් ඇතුළත වාහන නවතා තැබීම සීමා කිරීමට හෝ තහනම් කිරීමට නිසි බලධාරියාට හැකිය. මේ සඳහා මාර්ගයන් බෙදී යන සන්ධි ස්ථානයක සිට දුර ප්‍රමාණය මෙහි පස්වන උපලේඛනයේ දක්වෙන කටු සටහනේ පෙන්වා ඇති පරිදි මැණිය යුතුය.

(6) මාර්ගයේ වාහන නවතා තැබීම තහනම් වන කොටසේ දුර ප්‍රමාණය 20 වන නියෝගයේ (4) වන ඡේදය අනුව, නිශ්චිතව ප්‍රදර්ශනය කොට හෝ දක්වා හෝ නොමැති අවස්ථාවකදී 2.1.11 සිට 2.1.14 දක්වා ඇති සංඥා වලින් කිසිවක් මගින් දක්වෙන එම තහනම, ඊට අදාළ සංඥාව පිහිටුවා ඇති ස්ථානයේ සිට ඊළඟ මාර්ගය ඡේදනය වී බෙදී යන සන්ධි ස්ථානය දක්වා අදාළ විය යුතුය.

(7) බස් රථ නවත්වන ස්ථානයක් දක්වන 3.5.5 හෝ 3.5.6 මාර්ග සංඥාවන් කිසියම් මාර්ගයක සෙසු ඇති විටක, 10 වන නියෝගයේ (6) වන ඡේදය සහ 32 වන නියෝගයේ (36) වන ඡේදයට අනුකූලව නතර කල යුතු වාහන හැර එම සංඥාව පිහිටි පැත්තේ, එම සංඥාව ඇති ස්ථානයේ සිට මීටර් 15 ක දුර ප්‍රමාණයක් ඇතුළත කිසිම වාහනයක් නතර කිරීම හෝ නවතා තැබීම නොකළ යුතු අතර,

19 වන නියෝගයේ (6) වන ඡේදය සහ 32 වන නියෝගයේ (36) වන ඡේදයට අනුකූලව නතර කල යුතු වාහන හැර වෙනත් කිසිම වාහනයක් නතර කොට හෝ නවතා තැබීම නොකළ යුතුය. මෙම මීටර් 15 දුර ප්‍රමාණය 4.18 මාර්ග සලකුණ පෙන්නන අවස්ථාවල දී එහි ආයත්නම ලක්ෂ්‍යයේ සිට ගණන් ගනු ලැබිය යුතුය.

**තොරතුරු සංඥා :**

12. තොරතුරු සංඥාවන් මහපොත්වීමේ පූර්ව සංඥා, මහ පොත්වීමේ සංඥා, හඳුනාගැනීමේ සංඥා, ස්ථිර කිරීමේ සංඥා සහ රියදුරන් හට ප්‍රයෝජනවත් අනෙකුත් සංඥා ආදී විශයෙන් වර්ග කොට ඇති සංඥාවලින් සමන්විත විය යුතුය.

13. 3 වන නියෝගයේ (3) වන ඡේදයේ නිශ්චිතව දක්වා ඇති තොරතුරු සංඥාවන් මගින් මාර්ගය පාවිච්චි කරන්නන් වෙත දක්වන තොරතුරු 12 වන නියෝගයේ නිශ්චිතව දක්වා ඇති තොරතුරු සංඥා වර්ගවලට අනුව මෙහි පහත දක්වා ඇති සංඥා අංක වලට අනුරූපව නියම කොට ඇති විස්තර වලින් යුක්ත විය යුතුය.

තොරතුරු සංඥාවේ අංකය සහ වර්ගය	සංඥාව මගින් හැඟවෙන තොරතුරු
------------------------------	----------------------------

- 3.1. මහ පොත්වීමේ පූර්ව සංඥා :**
- 3.1.1 ... මාර්ගයන් ඡේදනය වී බෙදී යන සන්ධි ස්ථානයක සිට
  - 3.1.2 ඉදිරියට විහිද යන මාර්ගයක් කෙළවර වන වැදගත්
  - 3.1.3 ස්ථානවල නම් සහ ඒවායේ සාපේක්ෂ දිශාවන් සහ දුර ප්‍රමාණයන්.

- 3.2 මහ පොත්වීමේ සංඥා :**
- 3.2.1 ... මාර්ගයන් ඡේදනය වී බෙදී යන සන්ධි ස්ථානයක සිට
  - 3.2.2 විහිද යන මාර්ගයක් කෙළවර වන වැදගත් ස්ථානයක නම් සහ එම ස්ථානයට ඇති දුර ප්‍රමාණය සහ එම ස්ථානයේ වර්ගය.

- 3.3 ස්ථාන හඳුනා ගැනීමේ සංඥා :**
- 3.3.1 ... පරිපාලන දිස්ත්‍රික්කයකට හෝ නාගරික තදබද ප්‍රදේශයකට ඇතුළුවීමේ මායිම් සහ එම පරිපාලන දිස්ත්‍රික්කයේ හෝ නාගරික ප්‍රදේශයේ නම්.
  - 3.3.2 ... පරිපාලන දිස්ත්‍රික්කයකින් හෝ නාගරික තදබද ප්‍රදේශයකින් පිටවීමේ මායිම් සහ එම පරිපාලන දිස්ත්‍රික්කයේ හෝ නාගරික ප්‍රදේශයේ නම්.

- 3.4 ස්ථිර කිරීමේ සංඥා :**
- 3.4.1 ... විශාල නාගරික තදබද ප්‍රදේශයකින් හෝ නගර සභා ප්‍රදේශයකින් පිටවන ස්ථානයේ සිට විහිද යන මාර්ගයක් කෙළවර වන ස්ථානයක් සහ මාර්ගයන් විහිදෙන දිශාව ස්ථිර කිරීම සඳහා ඒවාට ක්ලෝ මීටර් වලින් දුර ප්‍රමාණය සහ ඒවායේ නම්.

- 3.5 රියදුරන්හට ප්‍රයෝජනවත් අනෙකුත් සංඥාවන් :**
- 3.5.1 ... පදිකයන් මාර්ගය හරහා මාරුවන ස්ථානයක පිහිටීම
  - 3.5.2 ... තනි අනට ගමන් කරන මාර්ගයක් බව ස්ථිර කිරීම.
  - 3.5.3 ... රෝහලක් පිහිටි ස්ථානයක්.
  - 3.5.4 ... වාහන නවතා තැබීම සඳහා ඇති ස්ථානයක්.
  - 3.5.5 } බස් රථ නැවතුමක් පිහිටි ස්ථානයක්.
  - 3.5.6 }
  - 3.5.7 ... බස් රථ බාවන කීරුවක් ආරම්භ වන හෝ, බස් රථ බාවන කීරුවක් නොකඩවා දීමට ස්ථානයක්.
  - 3.5.8 ... බස් රථ සඳහා පමණක් ඇති බාවන කීරුවක් කෙළවර වන ස්ථානයක්.
  - 3.5.9 ... පාපැදි බාවන කීරුවක් ආරම්භ වන හෝ පාපැදි බාවන කීරුවක් නොකඩවා දීමට ස්ථානයක්.
  - 3.5.10 ... පාපැදි සඳහා පමණක් ඇති බාවන කීරුවක් කෙළවර වන ස්ථානයක්.

14. තොරතුරු සංඥා කිසිම පුළුල්පෝරට හෝ යෝග්‍ය වන්නේ යයි සිතී බලධාරියා විසින් සලකනු ලබන ස්ථානයන්හි එම සංඥාවන් කිසිය යුතුය.

17. (1) මාර්ග සලකුණ වනාහි, පින්තාරු කොට හෝ ලෝහයකින් නැතහොත් වෙනත් සුදුසු ද්‍රව්‍යයකින් තනා හෝ මාර්ගය තුලට කාවද්දා ලද ද්‍රව්‍යයකින් තනා හෝ තැබිය හැකිය. එසේ නැතහොත් එය මාර්ග සලකුණ බුදු වලින් හෝ තහඩු වලින් යමින් විය හැකිය. බුදු ලක් නොවන කිසිම මාර්ග සලකුණක්, බාවන පර්චයේ එය පිහිටි ස්ථානයට ආසන්නතම මතුපිට මිලි මීටර් 6කට වඩා උසට හෝ කිසියම් යුතු නොවේ පහතට නොඑබෙන්නාවූ බුදු වැඩිවන පර්චයේ උසම ස්ථානයේදී මිලිමීටර් 18 කට වැඩියෙන් ද, මාර්ගයේ අඩුතේදී බාවන පර්චයේ ආසන්නතම මතුපිට සිට මිලිමීටර් 6 කට වැඩියෙන් ද උසට හෝ කිසියම් යුතු නොවේ. මාර්ග සලකුණු වලට සවිකරන ලද පහතට නොඑබෙන බුදු වැඩිවන පර්චයේ ස්ථානවර්තකයන්, බාවන පර්චයේ අඩුතේ ආසන්නතම මතුපිට සිට මිලි මීටර් 6 කට වැඩියෙන් ද මතුපිටට හෝ කිසියම් යුතු නොවන අතර, මාර්ගයේ උසම ස්ථානයන්හිදී එම බුදු වැඩිවන පහත් කොටසක සිට මිලිමීටර් 25කට වැඩියෙන් ද, පහත් කල සිට මිලි මීටර් 18 කට වැඩියෙන් ද බාවන පර්චය මතුපිට සිට හෝ කිසියම් යුතු නොවේ.

(2) වෙනත් විධි විධානයන් සපයා නොමැතිනම්, මෙම නියෝගයන්හි නියම කර ඇති බුදු වැඩිවන සමන්විත මාර්ග සලකුණු හැර අනෙක් මාර්ග සලකුණු සුදු පැහැයෙන් යුක්ත විය යුතුය.

(3) 4.11 සහ 4.18, 4.26 සහ 4.27 මාර්ග සලකුණ සහ පැහැයෙන් යුක්ත විය යුතුය.

(4) මාර්ග සලකුණ වශයෙන් තැබිය හැකි පහත් කල නොහැකි සහ පහත් කල හැකි බුදු වැඩිවන (1) වන ඡේදයේ විධි විධානයන්ට යටත්ව නිසි බලධාරියා විසින් අනුමත කරනු ලබන වර්ණයෙන්, ප්‍රමාණයෙන් සහ වර්ණයෙන් යුක්ත විය යුතුය.

18. (1) ද්විත්ව අඛණ්ඩ රේඛාවලින් සමන්විත 4.08 මාර්ග සලකුණ කිසියම් මාර්ගයක මධ්‍යයේ හෝ මධ්‍යයට ආසන්නයේ දිගට තබා ඇති විට, එම මාර්ගය පාවිච්චි කරන කිසියම් වාහනයක් වෙත එය එකී රේඛාවලින් වම පැත්තෙන් ගමන් කළ යුතු අතර, කිසිම හේතුවක් නිසා එම රේඛාවෙන් හරහා හෝ මැදිකොට ගෙන ගමන් නොකල යුතුය.

(2) තනි අඛණ්ඩ රේඛාවකින් සමන්විත 4.07 මාර්ග සලකුණ කිසියම් මාර්ගයක මධ්‍යයේ හෝ මධ්‍යයට ආසන්නයේ දිගට තබා ඇති විට, එම මාර්ගය පාවිච්චි කරන කිසියම් වාහනයක් වෙත එය එකී රේඛාවෙන් වම පැත්තෙන් ගමන් කළ යුතු අතර, වාහනයක් දකුණට හැරවීම සඳහා පමණක් එම රේඛාව හරහා ගමන් කළ හැකිය.

(3) කැඩුණු රේඛාවකින් සමන්විත 4.05 (හෝ 4.06) මාර්ග සලකුණ කිසියම් මාර්ගයක මධ්‍යයේ හෝ මධ්‍යයට ආසන්නයේ දිගට තබා ඇති විට, එම මාර්ගය පාවිච්චි කරන කිසියම් වාහනයක් වෙත එය එකී රේඛාවෙන් වම පැත්තෙන් ගමන් කළ යුතු අතර වාහනයක් දකුණට හැරවීම හෝ ඉදිරියට යන වාහනයක් පසුකර යාම සඳහා පමණක් එම රේඛාව හරහා ගමන් කළ හැක. 4.05 හෝ 4.06 මාර්ග සලකුණ හැකි නම්, අවම වශයෙන් මීටර් 5ක දුරකින් වත් 4.07 මාර්ග සලකුණට ඉදිරියෙන් තැබිය හැකිය.

(4) කැඩුණු රේඛාවකින් සමන්විත 4.09 මාර්ග සලකුණ කිසියම් මාර්ගයක රට බාවන පර්චය බාවන කිරු හතරකට හෝ ඊට වැඩි ප්‍රමාණයකට වෙදීම පිණිස 4.05, 4.06, 4.24, 4.07 හෝ 4.08 යනාදී මාර්ග සලකුණු සහිතව හෝ රහිතව තබා ඇති විට එකී මාර්ගය පාවිච්චි කරනු ලබන සියළුම වාහන එසේ පිළියෙළ කොට තබා ඇති රට වාහන බාවන කිරු ඇතුළත බාවන සලකුණු ය. ඉදිරියට යන වෙනත් වාහන පසුකර යාම හෝ වමට හෝ දකුණට හැරවීම හෝ සඳහා පමණක් රට වාහනවලට එම 4.09 සලකුණ ඇති බාවන කිරු හරහා හෝ මැදිකොට ගමන් කළ හැකිය. 1, 2 සහ 3 යන උප වගන්ති වලට යටත්ව ඉදිරියට යන වෙනත් වාහන පසුකර යාම හෝ දකුණට හැරවීම හෝ සඳහා පමණක් පිට පැත්තේ ඇති බාවන කිරු පාවිච්චි කළ හැකිය. මෙම නියෝගයන්හි “රට වාහන බාවන කිරු” යන්නෙන් බාවන පර්චයේ කොටසක්, තවත් එවැනිම කොටසකින් මාවීමට වෙන් කෙරෙන 4.09, 4.05, 4.06, 4.24, 4.07 හෝ 4.08 ආදී මාර්ග සලකුණක් අදහස් වේ.

(5) බස් රථ බාවන කිරු වෙත මාවීම අත්හැර වෙන් කිරීමට 4.25 මාර්ග සලකුණ සහිතව බස් රථ කිරුට හැඟවීමට 4.21 මාර්ග සලකුණ සහ හෝ 3.5, 7 මාර්ග සංඥාව පිහිටා ඇති අවස්ථාවලදී, මහජනයා ප්‍රවාහනය කරන වාහනයක් හැර අන් කිසිම වාහනයක්,

(අ) බස් රථ බාවන කිරුවක් පාවිච්චි කිරීමට අවසර ඇති මාර්ගය පාවිච්චි කරන යම් කිසිවකට හෝ එවැනි බස් රථ බාවන කිරුවක් පාවිච්චි කිරීම සඳහා මෙම නියෝගයේ විධි විධාන අනුව අයිතියක් ඇති තැනැත්තෙකු හට කවරාකාරයක හෝ අනතුරක් නොවෙන්නේ නම්, මාර්ගය පාවිච්චි කරන අනෙක් අයකු විසින් කමාමේ පාලනයන් බාහිර කන්වශයෙන් යටතේ ඇති විවරය හදිසි අනතුරක් හෝ වෙනත් වාහනයක් හා ගැටීම මග හරවා ගැනීම සඳහා;

(ආ) බස් රථ බාවන කිරුවක් පාවිච්චි කිරීමට සාමාන්‍යයෙන් අවසර ඇති මාර්ගය පාවිච්චි කරන යම් කිසිවකට හෝ එවැනි බස් රථ බාවන කිරුවක් පාවිච්චි කිරීම සඳහා මෙම නියෝගයේ විධි විධාන අනුව අයිතියක් ඇති තැනැත්තෙකු හට කවරාකාරයක හෝ අනතුරක් සිදු නොවෙන්නේ නම්, මාර්ගය පාවිච්චි කරන අනෙක් තැනැත්තාට වෙන්වූ බාවන පර්චයේ කොටස අවහිර වීමෙන්, හෝ බස් රථ සඳහා වන බාවන කිරුවට පිටතින් ඇති බාවන පර්චයේ එම කොටසේ ඉදිරියෙන් අවහිරයක් ඇති විට දී හා මාර්ගය පාවිච්චි කරන අනෙක් තැනැත්තාට ඉදිරියට යාමට හෝ ඉන් පිට වීමට ඇති ඉතා පහසුම මාර්ගය වනුයේ ආසන්නතම බස් රථ බාවන කිරුව වන විටදී, එවැනි අවස්ථාවලදී, මාර්ගය පාවිච්චි කරන අනෙක් තැනැත්තා, හැකි තරම් ඉක්මණින් බාවන පර්චයේ මුහුට වෙන්ව ඇති කොටස කරා ආපසු ගමන් කළ යුතුය;

(ඇ) බස් රථ බාවන කිරුවෙහි වාහන ආරක්ෂාකාරීව සහ අඛණ්ඩව බාවනය කිරීම පිළිබඳව නිසි පරිදි සැලැස්වීමක් වන්නේ නම්, පොලීස් නිලධාරියෙකුගේ මග පෙන්වීම යටතේ හෝ වම පැත්තට හෝ දකුණු පැත්තට හැරවීමේදී හෝ බස් රථ බාවන කිරුවක් හරහා ඇති මාර්ගයක් දිගේ ඉදිරියට යාමේදී;

(ඈ) 19 වන නියෝගයේ සහ 33 වන නියෝගයේ (2) වන ඡේදයේ විධි විධානයන් අනුව, පදිකයෙන් මාර්ගය හරහා යාමේදී;

(ඉ) පුද්ගලයෙක් වාහනයකට නැගීමේදී හෝ ඉන් බැසීමේදී;

(ඊ) කහනමක් නොමැති ස්ථානවලදී බඩු පැටවීමේදී හෝ ඉන් බැසීමේදී, හැර එකී කිරුට හරහා ගමන් කිරීම හෝ එය පාවිච්චි කිරීම හෝ නොකළ යුතුය.

(6) (අ) පාපැදි බාවන කිරුවක් දැක්වීමට 4.25 මාර්ග සලකුණ සහිතව 4.22 සහ හෝ 3.5, 9 මාර්ග සංඥාව පිහිටුවා ඇති විට, එවැනි බාවන කිරුවක මායිම දැක්වීමට වෙනත් උපක්‍රමයක් යොදා නොමැති නම්, පාපැදිකරුවන් සහ පාපැදිවල සිටින අනෙක් පුද්ගලයන් හැර, මාර්ගය පාවිච්චි කරන අන් කිසිම තැනැත්තකු විසින්—

(I) පාපැදි බාවන කිරුවක් පාවිච්චි කරන පාපැදි කරුවකුට හෝ පාපැදි බාවන කිරුවක සිටින අනෙක් කිසියම් තැනැත්තකු හට කවරාකාර යකින් හෝ අනතුරක් නොවෙන්නේ නම් පමණක් මාර්ග පාවිච්චි කරන අනෙක් අයකු විසින් කමාමේ පාලනයෙන් බාහිර කන්වශයෙන් යටතේ ඇති විවරය නා හදිසි අනතුරක් වෙනත් වාහනයක හා ගැටීම මග හරවා ගැනීම සඳහා;

(II) පාපැදි බාවන කිරුවෙහි පාපැදි ආරක්ෂාකාරීව හා අඛණ්ඩව බාවනය කිරීම පිළිබඳව නිසි පරිදි සැලැස්වීමක් වන්නේ නම්, පොලීස් නිලධාරියෙකුගේ මග පෙන්වීම යටතේ හෝ වම පැත්තට හෝ දකුණු පැත්තට හැරවීමේදී හෝ පාපැදි බාවන කිරුවක් හරහා යන මාර්ගයක් දිගේ ඉදිරියට යාම සඳහා;

(III) 19 වන නියෝගයේ සහ 33 වන නියෝගයේ (2) වන ඡේදයේ විධි විධානයන් අනුව, පදිකයෙන් මාර්ගය හරහා යාමේදී;

(IV) පුද්ගලයෙක් වාහනයකට නැගීමේදී හෝ බැසීමේදී;

(V) කහනමක් නොමැති විට බඩු පැටවීමේදී හෝ බැසීමේදී; හැර එකී බාවන කිරුට මත ගමන් කිරීම, එය හරහා ගමන් කිරීම හෝ එම බාවන කිරුට පාවිච්චි කිරීම නොකළ යුතුය.

(ආ) පාපැදි බාවන කිරුවක් සපයා ඇති විට, පහත සඳහන් අවස්ථාවල හැර, කිසිම පාපැදිකරුවකු, එම පාපැදි බාවන කිරුවෙන් ඉවත්වී, පාපැදි බාවන කිරුවක කොටසක් නොවන්නාවූ මාර්ගයේ වෙනත් කිසියම් කොටසකට හෝ ආශයකට හෝ ගමන් නොකළ යුතුය.

(I) පාපැදි බාවන කිරුවක් අවහිර වී ඇති විට හෝ ඉදිරියට යාම සඳහා පාපැදි කිරුට අනහැර යාමට පාපැදි කරුවන්ට සිදුවන බාධකයක් පාපැදි බාවන කිරුවෙහි ඇති අවස්ථාවලදී, එවැනි අවස්ථාවලදී පාපැදි බාවන කිරුවෙහි පැටවී අවහිරය හෝ බාධාව සහිත ස්ථාන යෙන් මිඬබට ගිය පසුව, හැකි තරම් කඩිනමින් පාපැදි කරුවන් තැවී කම පාපැදි බාවන කිරුව වෙත ආපසු පැමිණිය යුතුය.

(II) වෙනත් රථ බාවනය ආරක්ෂාකාරීව සහ අඛණ්ඩව සිදුවීම පිළිබඳව නිසි පරිදි සැලැස්වීමක් වන්නේ නම්, පොලීස් නිලධාරියෙකුගේ මග පෙන්වීම යටතේ හෝ වම පැත්තට හෝ දකුණු පැත්තට හැර වීමේදී.

(7) බස් රථ බාවන කිරුවක් හෝ පාපැදි බාවන කිරුවක් ශ්‍රීයාස්මක වීම එවැනි බස් රථ හෝ පාපැදි බාවන කිරුවක ආරම්භයේ 3.5, 7 හෝ 3.5, 9 සංඥාවලට යටත් සවි කරන ලද අනිවර්තක පුරවැඩක නියමකොට දක්වා ඇති පරිදි, ඇතැම් දිනවල ඇතැම් කාලයකට හෝ, ඇතැම් සහිටු හෝ



මාසවල ඇතැම් දිනයන්ට හෝ සීමා කරනු ලැබිය හැකිය. එවැනි දැනුම් දීමක් කරනු ලැබ ඇති විටදී 18 වන වගන්තියේ (b) වන හා (c) වන ඡේදයන්හි විවිධ විධාන එවැනි නිවේදනයකින් නියම කරනු ලැබ ඇති කිසියම් කාර්යවිධානයක් ඇතුළත් පමණක් අදාළ විය යුතුය.

(8) යම් මාර්ගයක් දිගේ කැණුණු රේඛාවකින් පමණක් 4.24 මාර්ග සලකුණ පිහිටුවා ඇති විට, මාර්ගයේ අවදානමක් ඇති බවත්, එම මාර්ග සලකුණ හරහා යාම හෝ මැදිකරගෙන යාම ආරක්ෂා සහිත බව පිටපත් කරන ලද පොත් පත් නම් මිය, එසේ නොකරන ලෙසටත් ප්‍රවේශය වන සේ එමගින් වාහන පියවුරන් හට අනතුරු හැඟවීමක් කරනු ලැබේ. පවතින තත්ත්වය අනුව 4.08 මාර්ග සලකුණට පෙර සහ සෑම විටක අවම වශයෙන් මීටර් 50කටත් මාර්ගය දිගේ 4.24, 4.05 හෝ 4.06 මාර්ග සලකුණ තබා දිය යුතුය.

(9) මංසන්ධි කොටුව, එහි සීමාව දිගේ වැටී ඇති, සීමා කිරීම සඳහා (මෙහි මින් මතු සීමා රේඛාවන් යනුවෙන් හඳුන්වනු ලබන්නාවූ) හරස් විකර්ණ රේඛාවලින් සමන්විත විය යුතුය. කෙසේ වුවද මංසන්ධි කොටුව සම්බන්ධව අවසර දී ඇති වෙනසකදී, මෙහි පහත 4.26 රූප සටහනේ දැකුණු පැත්තේ පහත කෙළවරෙහි සහ 4.27 රූප සටහනේ දැකුණු පැත්තේ ඉහල කෙළවරෙහි පෙන්වා ඇති පරිදි පදික වේදිකා වංචුක් සඳහා ඉඩ සැලසීම පිණිස කපා හරිනු ලබන පැත්තේ දිග ප්‍රමාණයෙන් සියයට දහයක උපරිම ප්‍රමාණයකින් එම මංසන්ධි කොටුවෙහි කිසියම් මුල්ලක් කපා හැරිය හැකිය. තවද ඉහත කී වෙනස සිදු කිරීමට අවශ්‍ය නොවන විටදී, ඉහත සඳහන් කල රූප සටහන්වල කපා හැර ඇති සේ පෙන්වා ඇති මංසන්ධි කොටුවෙහි මුළු කපා හැර නොමැති අනෙක් මුළුමන දාකාරයට ගම්පුර්ණව තිබිය යුතුය. එසේ වුවද,

- (I) රට වාහන පරාසක වනු ඇති දිගින් දිගේ පිහිටුවා ඇති සීමා රේඛාව ඒ පරිදිදෙනම් මවුම නැගිය යුතුය;
- (II) මංසන්ධි කොටුවක සම්පූර්ණ හැඩය සහ ප්‍රමාණයද මංසන්ධි කොටුව සමන්විත වන්නාවූ රේඛාවන් හි සංඛ්‍යාව සහ දිග ප්‍රමාණයන් ද අවස්ථානුරූප පරිදි වෙනස් විය යුතුය.
- (III) මාර්ගයේ මංසන්ධියක් හමුවන ස්ථානයක හෝ ඒ අසල පිහිටුවා ඇති සීමා රේඛාව, එම ස්ථානයේ එම මාර්ගයේ සාමාන්‍යයෙන් රථවාහන ගමනා ගමනය සිදු කෙරෙන දිශාවට හරස්ව තැබිය යුතුය.

(අ) නිසි බලධාරියා විසින් අනුමත කරන ලද්දේ, රට බාවන මාර්ගයේ වටරවුමක් නොවන්නාවූ මංසන්ධියක, මංසන්ධි කොටුව පිහිටුවිය යුතුය. උඩතැ පාලන සංඥාවක් හෝ, මාර්ග සලකුණක් මගින් හෝ, මංසන්ධියේ හෝ ඒ අසල පිහිටුවා ඇති උඩතැ රථ වාහන සංඥා ආලෝක මගින් හෝ හැඟවෙන, මංසන්ධියක දී රථ වාහන ක්‍රියා කරවීම සඳහා අදාළ වන්නාවූ වෙනත් කිසියම් නියමයක්, මෙම මංසන්ධි කොටුව මගින් හැඟවෙන නියමය සමග එක්ව අදාළ විය යුතු අතර, එකී වෙනත් කිසියම් නියමයක් අභිබවා නොයා යුතුය.

19. පසින් ගමන් කරන්නන් හට මාර්ග හරහා යාම සඳහා බාවන පඨ සේවි සේවය යුතු මාර්ග සලකුණ පෙන්වුම් කරන 4.18 රූප සටහනෙහි මාර්ග සලකුණ මුළුමනක් දැමීම සේවකලීපිත විය යුතුය. එනම් පසින් ගමන් කරන්නන් හට මාර්ගයට හරහා යාමට ඇති ස්ථානයේ යොදා මාර්ග සලකුණ අවශ්‍යයෙන්ම මෙම නියෝගයේ (2) වන සහ (3) වන ඡේදයන්ට සහ 32 වන නියෝගයේ (2) වන ඡේදයට යටත්ව, පසින් ගමන් කරන්නන්හට, එසේ මාර්ගය හරහා යාමට ඉඩ සලසන ස්ථානයේ බාවන පඨ හරහා යොදා ඉරි සහිත පවසනින්ද, මෙම වගන්තියේ පිටි විධානයන්ට යටත්ව හා 4.18 රූප සටහනට අනුකූලව පරිදි, හා බාවන පඨ හරහා 4.04 සලකුණට සමාන ඉරි සහිත පවසන සේවකලීපිත සේවකලීපිත පවසනින්ද සමන්විත විය යුතුය. මෙම නියෝගවල පදික මාරුවක් පිළිබඳව සඳහන් කළේ නම් නම් :-

- (I) එවැනි මාර්ග සලකුණක් පෙන්වන ස්ථානයන්හිදී, මෙම නියෝග වලට අනුකූලව, මාර්ගයක බාවන පඨයෙහි යොදා ඇති 4.18 රූප සටහනෙහි පෙන්වුම් කර ඇති ඉරි සහිත පවසන.
- (II) ඉරි සහිත පවසනින්ද සමන්විත මාර්ග සලකුණ නොපෙන්වන අවස්ථාවන්හිදී, මාර්ගයේ එක් එක් පැත්තේ යොදා ඇති 3.5.1 සංඥා වලට කෙළින් බාවන පඨ හරහා එහි මායිම් ඇති බාවන පඨයේ කොටස් ඉන් අභ්‍යන්තරව පවසන විය යුතුය.

කොටස් ස්වයංක්‍රීයව, මාර්ගයේ මධ්‍යයේ හෝ ඊට ආසන්නයේ මධ්‍යයේ සේ, ආරක්ෂිත ස්ථානයක් හෝ දුපතක් නම් ඇති ස්ථානයක මෙම නියෝගයේ (b) වන, (c) වන සහ (f) වන ඡේද සහ 32 වන නියෝගයේ (3) (ආ) ඡේද සේවි විධිවිධාන අදාළ කිරීමේදී සහ ක්‍රියාත්මක කිරීමේදී, එය පදනම එන වාහන සම්බන්ධයෙන් වූ කළ පසින් ගමන් කරන්නන් හට මාර්ගය හරහා

යාමට ඇති ස්ථානය, යනුවෙන් අදහස් කරන්නේ එකී මධ්‍යස්ථයක්, ආරක්ෂිත ස්ථානයක් හෝ දුපතක් සහ පසින් ගමන් කරන්නන් මාරුවන ස්ථානය දෙසට එන වාහන ගමන් කරන බාවන පඨයේ අභ්‍යන්තර අතර පිහිටි ඉහත (අ) සහ (ආ) හි සඳහන් ඉරි සහිත පවසන සේ බාවන පඨයේ කොටස වන අතර, එවැනි කිනම් හෝ පසින් ගමන් කරන්නන් මාරුවන ස්ථානයක් සම්බන්ධයෙන්, මාර්ගය ඉබ්බේම රේඛාව, මාර්ග සලකුණ මුළුමනක් සහ දුර සලකුණ, පසින් ගමන් කරන්නන් මාරුවන ස්ථානයක පෙරාතුවම ඇති බාවන පඨයේ ඉබ්බේම පැමිණෙන වාහන ගමන් කරන කොටසේ පමණක් සවිකල යුතුය.

(ආ) පසින් ගමන් කරන්නන් මාරුවන ස්ථානයක් බව දැනුම් දීමේ 3.5.1 මාර්ග සංඥා පදික මාරුව ඉබ්බේම එන වාහන වලට මුහුණපත් එම වාහන වලට කිවුම් පැත්තේ බාවන පඨයෙන් පිටත තැබිය යුතු වන අතර, එය ඉබ්බේම එන වාහනවලට වඩා කිවුම්වෙන් ඇති, මෙම නියෝගයේ (1) (අ) ඡේදයෙන් සඳහන් වන, පදික මාරුවක් ලෙස හඳුන්වනු ලබන මාර්ග සලකුණ හා බාවන පඨයේ අභ්‍යන්තර පිටත සේ තැබිය යුතුය. ඉහත සඳහන් කල මාර්ග සලකුණ පෙන්නන්නට කිවුණද, තැනද, එවැනි සංඥාවක් නව දුරටත් පලවන නිසිය යුතු අතර, එහි පිහිටීම වෙනස් කල යුත්තේ එකී මාර්ග සලකුණෙහි පිහිටීම හෝ එහි පළල වෙනස් කරන්නේ නම් සහ අවසන් කල විටදී, ඉහත සඳහන් කල මෙම නියෝගයේ නියමයන්ට අනුකූලව සඳහා පමණි.

(ඇ) මාර්ග සලකුණ මුළුමනක් සහ දුර සලකුණ සැපයීම අවශ්‍යවන්නේ යම් නිසි බලධාරියා විසින් සලකුණු ලබන අවස්ථාවකදී ඔහුගේ අභිමතය පරිදි මෙම නියෝගයේ විධිවිධානයන් අනුව එසේ කල හැකිය.

(2) පදික මාරුවක් පාවිච්චි කිරීමේදී පදිකයන් විසින්, ඉබ්බේම එන වාහන පිළිබඳව නිසි අවධානයෙන් යුතුව එසේ කළ යුතුය. එසේ නැතහොත් පදික මාරුවක් පාලනය කරන පොලීස් නිලධාරියෙකුගේ විධානය පරිදි හෝ රථ වාහන ආලෝක සංඥා වලින් පදික මාරුවක් පාලනය වන අවස්ථාවකදී පසින් දක්වෙන පරිදි පසින් ගමන් කරන්නන් විසින් පදික මාරුව පාවිච්චි කල යුතුය.

(3) මෙම නියෝගයේ (6) වන ඡේදයේ හෝ 32 වන නියෝගයේ (3) (ආ) ඡේදයේ විධිවිධාන වලට අනුකූලව, නතර කොට ඇති කිසිදු වාහනයකට අනවශ්‍ය ප්‍රමාදයක් හෝ, පදික මාරුවට පාවිච්චි කරන අනෙකුත් පදිකයන් හට බාවන පඨයේ හෝ ප්‍රමාදයක් හෝ සිදුවිය හැකි අන්දමින් කිසිදු පදිකයන් මාර්ගය හරහා ගමන් නොකල යුතුය.

(4) මාර්ගයක පදික මාරුවක් සපයා ඇති විට, වෙනත් කිසියම් පදික මාරුවකදී හැරුණු විට, එකී පදික මාරුවේ සිට මීටර් 50ක දුර ප්‍රමාණයක් ඇතුළත කිසියම් ස්ථානයකින් කිසිදු පදිකයකු විසින් එම මාර්ගය හරහා ගමන් නොකළ යුතුය. පදික මාරුවක සිට එම දුර ප්‍රමාණය, මෙම නියෝගයේ (1) (අ) ඡේදයේ පදික මාරුවක් වශයෙන් සඳහන් කර ඇති මාර්ග සලකුණු පිහිටි ආසන්නතම ලිපියේ සිට මාර්ගය දිගට මැනීමෙන් හෝ මෙම නියෝගයේ (1) (අ) ඡේදයේ, පදික මාරුවක් වශයෙන් සඳහන් කර ඇති මාර්ග සලකුණ ඒ අවස්ථාවේදී නොපෙන්වන නම්, මාර්ගයේ පැත්තකින් තබා ඇති 3.5.1 මාර්ග සංඥාවට ආසන්නතම ඒ හා කෙලින් පිහිටි ලක්ෂ්‍යයේ සිට මාර්ගය දිගට මැනීමෙන් ලැබෙන දුර වශයෙන් ගනු ලැබිය යුතුය.

(5) පදික මාරුවක් වෙත ලඟාවන සෑම වාහනයක්ම විද්‍යුත් අවශ්‍ය මුළුමනක් එම පදික මාරුවෙහි ඇති මාර්ගය ඉබ්බේම රේඛාවෙහි දී හෝ මාර්ගය ඉබ්බේම රේඛාව හරහා යාමට ප්‍රථමයෙන්, හෝ මාර්ගය ඉබ්බේම රේඛාව එම අවස්ථාවේදී නොපෙන්වන නම්, එවැනි පදික මාරුවකට ලඟාවීමට ප්‍රථම නවත්වා ගැනීමට හෝ එය නැතහොත් මෙම නියෝගයේ (1) (අ) ඡේදයේ පදික මාරුව වශයෙන් හඳුන්වනු ලබන මාර්ග සලකුණ සහ මාර්ගය ඉබ්බේම රේඛාව අවස්ථාවේදී නොපෙන්වන නම්, මාර්ගයේ හුරු පැත්තේ පිහිටි 3.5.1 සංඥාවට ඔබ්බෙන් වාහනයේ කිසිදු කොටසක් නොපිටින පරිදි වාහනය නවත්වා ගැනීමට හෝ හැකිවන පරිදි වෙගය අඩු කල යුතුය.

(6) පොලීස් නිලධාරියෙකු විසින් රථ වාහන හසුරුවනු නොලබන විට හෝ පසින් ගමන් කරන්නන්ට මාර්ගය හරහා යාමට මග පෙන්වන ආලෝක සංඥා සපයා ඇති විට හෝ ඒවා ක්‍රියාත්මක නොවන විටදී කිසියම් පසින් ගමන් කරන්නෙක් පදික මාරුව මතට පිවිස සිටින අවස්ථාවක දී පදික මාරුවක් වෙත ලඟාවන සෑම වාහනයක්ම, එම පදික මාරුවෙහි ඇති මාර්ගය ඉබ්බේම රේඛාව එම අවස්ථාවේදී නොපෙන්වන නම්, එම මාර්ගය ඉබ්බේම රේඛාවෙන් ඔබ්බට යාමට පෙර හෝ පදික මාරුවට ලඟාවීමට ප්‍රථමයෙන් නවත්වා ගත යුතුය. එසේ නැතහොත් මෙම නියෝගයේ (1) (අ) ඡේදයෙහි පදික මාරුව වශයෙන් හඳුන්වනු ලබන මාර්ග සලකුණ සහ මාර්ගය ඉබ්බේම රේඛාව, එම අවස්ථාවේදී නොපෙන්වන නම්, මාර්ගයේ හුරු පැත්තේ පිහිටි 3.5.1 සංඥාවට ඔබ්බෙන් වාහනයේ කිසිදු කොටසක් නොපිටින පරිදි

වාහනය නවත්වා ගත යුතු අතර, එකී පදික මාරුව පාවිච්චි කරන පඬිත් ගමන් කරන්නන්ගේ ආරක්ෂාව පිළිබඳව නිසි සැලකිල්ලෙන් යුතුව ඉන් සුළු ඉදිරියට යා යුතුය.

(7) පදික මාරුවක් වෙත ලගාවන සෑම වාහනයක්ම, එම අවස්ථාවේදී පොලිස් නිලධාරියෙකු විසින් රථ වාහන හසුරුවනු ලබන විට, එම පොලිස් නිලධාරියා කරනු ලබන මහපොත්වීම අනුව මෙම නියෝගයේ (1) (අ) ඡේදයේ පදික මාරුව වශයෙන් හඳුන්වනු ලබන, ධාවන පථයට අයත් කොටස හරහා පඬිත් ගමන් කරන්නන්ගේ ආරක්ෂාව පිළිබඳව නිසි සැලකිල්ලෙන් යුතුව ඉදිරියට ගමන් කළ යුතුය.

(8) කිසිම වාහනයක්—

(අ) රියදුරා හට පාලනය කල නොහැකි හේතුවක් නිසා වාහනය ඉදිරියට ගමන් කරවිය නොහැකිවීමදී, හෝ

(ආ) හදිසි අනතුරක් වැලැක්වීමට අවශ්‍ය වීමදී හැර සම්පූර්ණයෙන් හෝ අර්ධ වශයෙන් පදික මාරුවක් මත නොනැවත්විය යුතුය.

(9) පදිකයන් මාරුවක ස්ථානයක පළල පදික මාරුවක් මිලිමීටර 2,400ට අඩු නොවිය යුතුය.

(10) 3.5.1 රූප සටහනට සහ මෙහි පළමුවන උපලේඛනයේ 3.5 වනුයේ 3.5.1 සංඥාව සඳහා නියම කොට ඇති සියළුම නියමයන්ට සෑම අතින්ම අනුකූල මාර්ගයේ වීම පැත්තේ සිට දකුණු පැත්තට ගමන් කරන පදිකයෙක් සහිත පදික මාරුවක් පෙන්වන 3.5.1 සංඥාවේ ඇතුළත් සංකේතය, ඊට ප්‍රතිවිරුද්ධ වශයෙන් මාර්ගයේ දකුණු පැත්තේ සිට වම් පැත්තට ගමන් කරන පදිකයෙක් සහිත පදික මාරුවක් පෙන්වන සේ ප්‍රතිවිරුද්ධ පැත්තේ සංඥාවක පිහිටා තිබියදී එය අදාළ විමෝදී සහ ක්‍රියාත්මක විමෝදී 3.5.1 සංඥාවට සමාන තත්ත්වයක් ඉසිලිය යුතුය.

20. 4.11 මාර්ග සලකුණට අතිරේකව, මාර්ගයේ තනනම කිරීම හෝ සීමා කිරීමට අදාළ වන කොටසට යාබද ගැටි බැමිමෙහි ඉහල සහ සිරස් පෘෂ්ඨයන් මතු සම්පූර්ණ දිගට කහ පාවිච්චි සිත්තාරු කල හැකිය.

**විවිධ සංඥා—**

21. මෙම නියෝගයන්හි අනෙක් විධි විධානයන්හි කුමක් සඳහන් වුවද මෙම 22 වන සහ 27 වන නියෝග වල විධිවිධානයන්ට යටත්ව, වාහන රියදුරන් හට සහ මාර්ගය පාවිච්චි කරන අන් අයට පහත සඳහන් කරුණු පිළිබඳව දැන්වීම පිණිස, මාර්ගයේ හෝ මාර්ගය අසල (මෙහි මන් මතු ආවකාලික සංඥා යනුවෙන් හඳුන්වනු ලබන) මාර්ග සංඥාවන් කාවකාලිකව යෙදිය හැක.

(අ) මාර්ගයේ වැඩ කිරීම හේතුවෙන් සහ හෝ, අනෙකුත් කාවකාලික ස්වභාවයේ බාධකයන් හෝ සීමාකිරීම් නිසා, රථධාවන මාර්ගයක් වෙනස්වීම හෝ විකල්ප මාර්ග සම්බන්ධයෙන් දැනුම් දීම.

(ආ) සාමාන්‍ය අවස්ථාවලට වඩා සැලකිය යුතු අන්දමින් විශාල රථ වාහන ප්‍රමාණයක් පැමිණෙන ක්‍රීඩා උත්සව, මහජන රැස්වීම් වැනි විශේෂ අවස්ථාවන්හිදී අනුමතය කල යුතු රථ මාර්ගයන් සම්බන්ධයෙන් දැනුම් දීම, සහ

(ඇ) කිසියම් කාවකාලික තත්ත්වයක්, සීමා කිරීමක් හෝ නියමයක් දැනුම් දීම. කාවකාලික සංඥාවක්, ක්‍රියාත්මක කිරීමේදී සහ අදාළ විමෝදී, මෙහි 3 වන නියෝගයෙහි නියම කර ඇති සංඥාවකට සමාන තත්ත්වයක් ඉසිලිය යුතුය.

22. 23 වන නියෝගයෙහි විධිවිධානයන්ට යටත්ව, මෙම කාවකාලික සංඥාවක් පහත නිශ්චිතව දක්වා ඇති ප්‍රමාණයෙන් වර්ණයෙන් සහ වර්ණයෙන් සමන්විත විය හැකිය:—

- (I) කාවකාලික සංඥාව සෘජුකෝණාස්‍රාකාර විය යුතුය. නැතහොත් සෘජු කෝණාස්‍රාකාරව එහෙත් සංඥාවේ එක් කෙළවරක් උල් වන සේ තිබිය යුතුය.
- (II) කාවකාලික සංඥාවක අන්තර්ගත සෑම අක්ෂරයක්, අංකයක් සහ සංකේතයක්ම පුදු හෝ කහ පැහැති පසුබිමක කළු පැහැයෙන් යුක්ත විය යුතුය.
- (III) මෙම නියෝගයේ (IV) වන ඡේදයේ විධිවිධානයන්ට අනුව, සංඥාවක අන්තර්ගත කිසියම් අක්ෂරයක් හෝ අංකයක් නොවන්නාවූ, කාවකාලික සංඥාවක අන්තර්ගත සෑම අක්ෂරයක්, සහ අංකයක්ම උසින් මිලිමීටර 40 කට නොඅඩුවද, මිලිමීටර 250 කට නොවැඩිවද, දිගින් මිලිමීටර 250 කට නොඅඩුවද, මිලිමීටර 500 කට නොවැඩිවද තිබිය යුතුය.

(IV) මාර්ගයක කිසියම් කාවකාලික සංඥාවක් පිහිටුවීම සම්බන්ධයෙන් වගකිව යුතු නිසි බලධාරියාගේ අනුමතයෙන් මේ නියෝගයේ (II) වන සහ (III) වන ඡේදවල සඳහන් කරන ලද සංඥාවේ අන්තර්ගත අක්ෂර, අංක සහ සංකේතවලට වඩා අඩු ප්‍රමුඛත්වයකින් යුතුව වචනයෙන් හෝ අක්ෂරවලින් හෝ වෙනත් ක්‍රමයකින් එකී සංඥාවෙහි සටහන් කල යුතුය.

(IV) සෑම කාවකාලික සංඥාවක්ම, මෙම නියෝගයෙහි (II) (III) වන සහ (IV) වන ඡේදවල සඳහන් කරන ලද වචන, අංක සහ කිසියම් සංකේතයක් අඩංගු කිරීමට අවශ්‍ය පරිදි ඉඩකඩ සහිත ප්‍රමාණයෙන් යුක්ත විය යුතු අතර, 23 වන නියෝගයේ (8) වන සහ (4) වන ඡේදයන්හි විධිවිධානයන්ට අනුකූල විය යුතුය.

23. (1) මෙම නියෝගයන්හි දක්වා ඇත්තාවූද, මෙහි පළමුවන, දෙවන සහ තුන්වන උපලේඛන වල දක්වා ඇත්තාවූද සංඥාවක් මගින් දැන්විය හැකි විස්තරයකට අයත් කිසියම් තොරතුරක්, අනතුරු හැඟවීමක්, නියමයක් සීමා කිරීමක් හෝ තහනමක් වෙනත් සැලැස්මකට සහ වර්ගයකට අයත්වන කාවකාලික සංඥා උපයෝගී කරගෙන වාහන රියදුරන් හට නොදැන්විය යුතුය.

(2) 21 වන නියෝගයේ දක්වා ඇති කාර්ය සඳහා මෙම නියෝගයන්හි නිශ්චිතව දක්වා ඇති මෙහි පළමුවන, දෙවන හෝ තුන්වන උපලේඛන යන්හි දක්වා ඇත්තාවූ ද සංඥාවක් එකී කාරණය සඳහා මෙම නියෝගයේ (IV) වන ඡේදයට හා මෙම නියෝගවල අදාළ විධිවිධානයන්ට අනුකූලව උපයෝගී කරගත හැකිය.

(3) මෙම නියෝගවල විධිවිධානයන්ට අනුකූලව සපයා ඇති සංඥාවක් එකී සංඥාව නියම කර ඇති තත්ත්වයෙන් වෙනස්වන හෝ එකී තත්ත්වය සඳහා සංඥාව නොමැති අවස්ථාවකදී, වාහනයක රියදුරෙකු 22 වෙනි නියෝගයේ (IV) වන ඡේදයට අනුකූලව එකී විවිධ සංඥාවක පසුකලයේ යටහත් කර ඇති උපඡේද, තොරතුරු හෝ පණිවුඩයන් අනුව කටයුතු කළ යුතුය.

(4) මෙම නියෝගයේ (3) වන ඡේදයේ දක්වා ඇති සංඥාවක් නිසි බලධාරියාගේ අනුමැතිය නොමැතිව භාවිතා නොකළ යුතුය.

24. මාර්ගයේ ධාවන පථයේ වැඩ කෙරෙන සීමාවන් පෙන්වීම කිරීම සඳහා බාධක පුවරු යොදාගත හැකිය. මෙම පුවරු, ඉදිරියට එන වාහන වලට මුහුණ ලා මාර්ගයේ රථවාහන සඳහා වයා කැබිය යුතු කොටස ඉදිරි යෙදත්ම තැබිය යුතුය. මාර්ගයේ වැඩ ප්‍රමාණය සහ වාහන ප්‍රමාණය අනුව සාධාරණ වන විටදී, මාර්ගයේ වැඩ කෙරෙන කොටස සීමා කෙරෙමින්, කඩින් කඩ කඩන ලද බාධක පුවරු මගින්, එකී සීමාව දැක්විය යුතුය. එකී බාධක පුවරුවල ප්‍රමාණය, වර්ගය සහ වර්ණය මෙහි උපලේඛනයේ 5.1 සහ 5.2 රූප සටහන මගින් පෙන්වුම් කර නියම කර ඇත. එකී බාධක පුවරු හැසීම හෝ ඉදිකිරීම කල යුත්තේ, ධාවන පථයේ ඒවාට අහස්නතම මතුපිට සිට මීටර 1.0 ට නොඅඩු සහ මීටර 1.25 කට නොවැඩි උසකිනි. නිසි බලධාරියාගේ අභිමතය පරිදි සීමා කිරීමක හෝ බාධකයක සීමාවක් හැඟවීම සඳහා හෝ සලකුණු කිරීම සඳහා බාධක පුවරු යොදාගත හැකිය. නිසි බලධාරියා විසින් ප්‍රඥපෝචාරය යි පලකනු ලබන්නේ නම්, ඇතැම් ස්ථානවලදී බාධක පුවරුවල කහ පැහැති තීරු පරාවර්තනය කල හැකිය.

25. මන් ඉදිරියට රථ වාහන කේතුවක් යනුවෙන් සඳහන් කරනු ලබන රබර් හෝ නැමෙන පුළු හෝ ජලාස්ථික් වැනි ද්‍රව්‍යයකින් තනන ලද්දේ කේතුවක හැඩයෙන් යුක්ත වූ උපක්‍රමයක්, ධාවන පථයේ කාවකාලිකව තැබිය හැකි අතර එම මෙහි තුන්වන උපලේඛනයේ 5.3 රූප සටහන මගින් පෙන්වුම් කර නියම කර ඇති ප්‍රමාණයෙන්, වර්ණයෙන් සහ වර්ණයෙන් යුක්ත විය යුතුය. මාර්ගයේ වැඩ කෙරෙන කොටස හෝ මාර්ගය මත බාධකයන් හෝ සීමා කිරීමක් ඇති කොටස වටා යාමට, වාහන රියදුරන් විසින් එක්කරා මාර්ගයක් අනුගමනය කල යුතු බව හැඟවීමට හෝ එවැනි ස්ථානයක හෝ එවැනි ස්ථානයක් පසුකර රථ වාහන ගමන් කල යුතු වන මාර්ගයක අධික සලකුණ කිරීමට රථ වාහන කේතුව භාවිතා කල හැකිය. රථ වාහන කේතුවල හුදු පැහැති කොටස පරාවර්තනය කරවිය හැකි අතර එහි රතු පැහැති කොටසද පරාවර්තනය කරවිය හැකිය.

26. (1) වාහන රියදුරන් විසින් විශේෂයෙන් ප්‍රවේශ විය යුතු බව හැඟවීමට, රතු අංලෝකය සහිත අනතුරු හැඟවීමේ ලාම්පු සමග කාවකාලික සංඥාවක් රාත්‍රී කාලයේදී භාවිත කල යුතුය. මාර්ගයේ ධාවන පථයේ රථ වාහන කේතුවකට ඇති එවැනි ස්ථානයන්හි එම රථ වාහන කේතුව අතර අනතුරු හැඟවීමේ ලාම්පු තැබිය හැකිය. අනතුරු හැඟවීමේ ලාම්පුවක් මධ්‍යයේ උස, ධාවන පථයේ ඊට අහස්නතම මතුපිට සිට මීටර 800 කට නොඅඩුවද මිලිමීටර 1,500 කට නොවැඩිවද විය යුතුය.



(2) විශේෂ අවස්ථාවන්හිදී, අවශ්‍යයයි නිසි බලධාරියා විසින් සලකනු ලබන්නේ නම්, මෙම නියෝගයේ (1) වන ඡේදයේ දක්වන ලද අනතුරු හැඟවීමේ ලාම්පු වෙනුවට, කහ පැහැති සවිරාම ආලෝකයෙන් යුතු ජ්වලනය වන ආලෝකධාරා ප්‍රදීප යෙදිය හැකිය.

27. වාහන ටියදුරන්හට, ඉදිරියේ ඇති අනතුරක් පිළිබඳව හැඟවීමට සහ මාර්ගයේ වැඩි කෙරෙන ස්ථානයකදී හෝ ඒ අසලදී හෝ මාර්ගයේ බාධකයක් හෝ සීමා කිරීමක් පවත්වන ස්ථානයකදී හෝ ඒ අසලදී හදිසි අවස්ථාවකදී කළ වාහන නවත්වා ගත යුතු බව හැඟවීම පිණිස වර්ග මීටර 02 කට නොඅඩු ප්‍රමාණයෙන් යුත්, සෘජුකෝණාස්‍රාකාර හෝ ත්‍රිකෝණාකාර රතු කොඩි, නිසි බලධාරියා විසින් බලපාලන ලැබූ පිද්ගලයන් විසින් භාවිත කල හැකිය.

28. මාර්ගයේ ආරක්ෂිත ස්ථානයක් කරා වාහන ටියදුරන් ලඟා වෙමින් සිටින බවට අනතුරු හැඟවීමක් දක්වීම පිණිස ආලෝකමත් කල හෝ ලාකාර හැඩයෙන් යුත් ලාම්පුවක් පහත දැක්වෙන කොන්දේසිවලට යටත්ව භාවිතා කල හැකිය.

- (අ) හෝලය සුදු පැහැයෙන් යුක්ත විය යුතුය.
- (ආ) හෝලය, මිලිමීටර 290 කට නොඅඩු, මිලිමීටර 310 කට නොවැඩි විෂ්කම්භයකින් යුක්ත විය යුතුය.
- (ඇ) හෝලය මධ්‍යයේ උස, ධාවන පථයේ ඊට ආසන්නතම මතුපිට සිට මිලිමීටර 3.0 ට නොඅඩුවද, මීටර 5 ට නොවැඩිවද විය යුතුය.

29. (මෙහි මින් මතු ප්‍රවර්ධකයකු යනුවෙන් හඳුන්වනු ලබන) අධිකාරියක්, ආණ්ඩුවේ දෙපාර්තමේන්තුවක්, සංස්ථාවක්, ව්‍යවස්ථාවක්, ව්‍යවස්ථා පිත මණ්ඩලයක් හෝ කොන්ත්‍රාත්කරුවෙකු හෝ එවැනි පාර්ශ්වයක අතුරු යෝජිතයෙකු හෝ වෙනත් කිසියම් පුද්ගලයකු විසින් මාර්ගයක්, මාර්ගයක් දීමේ, හෝ මාර්ගයකට ඉහළින් හෝ උඩින් කිසියම් වැඩක් කරගෙන යනු ලබන විටදී, එයින් රථවාහනවලට අවහිරයක් හෝ රථවාහන ගමනාගමනයට සීමාවක් ඇති වීම හෝ මාර්ගය පාවිච්චි කරන්නන්ට හට එයින් වහල අවදානමක් හෝ අනතුරක් සිදුවීමට ඉඩකඩක් නම්, මෙම නියෝගයන් හි නියම කරනු ලැබ ඇති පරිදි, මාර්ගය පාවිච්චි කරන්නන්ට හෝ ආරක්ෂාව සඳහා සහ හෝ එකී මාර්ගයේ රථ වාහන ගමනා ගමනය පහසු කරවීම සඳහා මාර්ග සංඥා විධිවිධානයක් සැපයීම අවශ්‍ය වීමදී, අන් කෘතක සඳහන් විධිවිධාන හැකි තරම් කොට, මෙම නියෝගයන්ට අනුකූල වන පරිදි සහ නිසි බලධාරියාගේ අනුමතය ඇතිව, හා ඔහු විසින් කරනු ලබන යම් යම් නියමයන්ට යටත්ව එවැනි ප්‍රවර්ධකයකු විසින් එවැනි තත්වයක් පවත්නා කාල පරිච්ඡේදය සඳහා අවශ්‍ය සංඥා සැපයිය යුතුය.

මෙම නියෝගයේ කාර්යයන් සඳහා, නිසි බලධාරියා යනු, එකී මාර්ගයේ පරිපාලනය සඳහා වගකිව යුතුවන නිසි බලධාරියා වේ.

රථ වාහන ආලෝක සංඥා-

30. රථ වාහන ගමනා ගමනය හැසිරවීම සඳහා පාවිච්චි කරනු ලබන්නා වූද, නිසි බලධාරියා විසින් අනුමත කරන ලද ස්ථානයන්හි පදිකයන් හට නොරතුරු සැපයීමට සහ දිසාවන් දැක්වීමට යොදනු ලබන්නා වූද, ආලෝක සංඥාවන් මෙම නියෝගයන්හි පහත දැක්වෙන විධි විධානයන්ට අනුකූල විය යුතුය.

31. මාර්ගයන් එකිනෙක ඡේදනය වන මංගන්ධි ස්ථානවලත්, මාර්ගයක් දුම්රිය මාර්ගයක් සමඟ හරහා යන ස්ථානවලත්, රථ වාහන ගමනා ගමනය හැසිරවීම සඳහා යොදනු ලබන ආලෝක සංඥා මෙහි පහත නියමයන්ට ඇති ප්‍රමාණයෙන්, වර්ණයෙන් සහ වර්ණයන්ගෙන් යුක්ත විය යුතුය.

- (1) (අ) (2) වන ඡේදයේ විධි විධානයන්ට යටත්ව, ආලෝක සංඥාවන්, ලාම්පු තුනකින් එනම්, රතු පැහැති ලාම්පුවකින්ද, කහ පැහැති ලාම්පුවකින්ද කොළ පැහැති ලාම්පුවකින්ද වශයෙන් සමන්විත විය යුතුය. එයින් රතු පැහැති ලාම්පුව ඉහළම කොළවරින්ද, කොළ පැහැති ලාම්පුව පහතම කොළවරින්ද පෙනෙන සේ, එම ලාම්පු සිරස්ව පිහිටුවා තිබිය යුතුය.

(ආ) ඒ එක් එක් ලාම්පුව වෙන් වෙන්ව ආලෝකමත් විය යුතු අතර, එක් එක් ලාම්පුවේ කාවයෙහි ස්ඵල විෂ්කම්භය මිලි මීටර 195 කට නොඅඩුවද, මිලි මීටර 220කට නොවැඩිවද තිබිය යුතුය.

(ඇ) රථ ධාවන පථයේ කහ පැහැති ලාම්පුවට ආසන්නතම ස්ථානයේ මතු පිට සිට, එම කහ පැහැති ලාම්පුවේ කාවයෙහි, මධ්‍යයට උස ප්‍රමාණය, ධාවන පථයේ පැත්තකින් හෝ මාර්ගයේ ආරක්ෂිත ස්ථානයක හෝ මධ්‍යයේ පැත්තකින් පිහිටුවා ඇති සංඥා සමබන්ධ

යෙන් නම්, මීටර 2.4කට නොඅඩුවද, මීටර 4කට නොවැඩිවද රථ මාර්ගයට ඉහළින් පිහිටුවා ඇති සංඥා සමබන්ධයෙන් නම්, මීටර 6.1 නොඅඩුව සහ මීටර 0කට නොවැඩිවද තිබිය යුතුය.

- (ඈ) සංඛද කාවයන්හි මධ්‍යයන් අතර පරතරය එකිනෙකට මිලිමීටර, 305ට නොඅඩුවද මිලිමීටර 360ට නොවැඩිවද තිබිය යුතුය.
- (ඉ) ලාම්පු කාවයක් මත හෝ ආලෝක සංඥාවක් සමබන්ධයෙන් අතුරු කිසිවක් නොසෙදිය යුතුය.
- (ඊ) රථ වාහන හැසිරවීම සඳහා වෙන් වීමට යොදනු ලබන සංඥා ආලෝකයන් පහත සඳහන් අනුක්‍රමයෙන් විය යුතුය.
  - (i) රතු (ii) කහ සහ රතු එක්ව (iii) කොළ (iv) කහ

(2) මෙහි පහත දැක්වෙන විධි විධානයන්ට යටත්ව (1) වන ඡේදයේ නියම කර ඇති ආලෝක සංඥාවන්, මෙහි හතරවන උප ලේඛනයෙහි 6.1 රූප සටහන මගින් පෙන්වා ඇති ප්‍රමාණයෙන් වර්ණයෙන් සහ වර්ණයෙන් යුත්, කාවය හෝ කාවයන් සහිත ලාම්පුවක් හෝ ලාම්පුවලින් සමන්විත විය යුතුය. එම ලාම්පු ආලෝකමත් කල විට, (මෙහි මින් මතු කොළ පැහැති ඊතලය යනුවෙන් සඳහන් කරන) කොළ පැහැති ඊතලයක් සහිතව හෝ රහිතව රතු රතු සහ කහ පැහැති ආලෝකයන් දිස්විය යුතුය.

(අ) මතු දැක්වෙන කොන්දේසිවලට යටත්ව, ඉහත සඳහන් කොළ පැහැති ඊතලයක් හෝ ඊතල සවි කිරීමට මෙම නියෝගයන් මගින් ඉඩ සැලසෙන

(i) වන ඡේදයේ නියම කරනු ලැබ ඇති, සංඥා ආලෝකයන්ට සංදේශ්ව වී කල්ප පිහිටීම හතරවන උප ලේඛනයෙහි 6.2 රූප සටහනේ පි 1, පි 2, පි 3, පි 4, පි 5, පි 6, වශයෙන් දක්වා ඇත.

(ii) ආලෝක සංඥාවල කොළ පැහැති ආලෝකය නොමැති වේ නම්, කොළ පැහැති ඊතලය හෝ, අවස්ථාවෝචිත පරිදි අඩුවශයෙන් එක් කොළ පැහැති ඊතලයක් වත් පි 1 පිහිටීමේ යෙදීමට වෙන් කළ යුතුය.

(ii) ආලෝක සංඥාවල කොළ පැහැති ආලෝකය ඇති විටදී, හෝ (1) වන උප ඡේදයේ විධි විධාන ප්‍රකාර, පි 1 සංඥා ඇති විටදී, අවස්ථාවෝචිත පරිදි, කොළ පැහැති ඊතලයට හෝ වෙනත් කොළ පැහැති ඊතලයකට හෝ කොළ පැහැති ඊතලවලට හෝ වෙනත් කොළ පැහැති ඊතලවලට පි 2 හෝ පි 3 පිහිටීම හෝ පි 2 සහ පි 3 පිහිටීම යෙදීමට වෙන් කළ යුතුය.

(iii) ඉහතින් වූ උප ඡේදයන්හි විධි විධාන ප්‍රකාර පි 1, පි 2 සහ පි 3 පිහිටීම යොදා ඇත්නම් නම් පමණක් යම්කිසි අවස්ථා කොළ පැහැති ඊතලයට හෝ ඊතලවලට පි 4, පි 5 හෝ පි 6 යන පිහිටීම වලින් කිසියම් පිහිටීමක් හෝ එම පිහිටීමේ යෙදිය හැකිය.

(ආ) මංගන්ධියකින් මාර්ගයක් විච්ඡේද දිශාව දැක්වීමට වෙනමම සංඛදවක් පිහිටුවීම අවශ්‍යයයි, නිසි බලධාරියා විසින් සලකනු ලබන කල්හි කොළින්ම ඉදිරියට ඇති දිශාව හෝ එකී ඉදිරියට ඇති දිශාවෙන් වමට හෝ දකුණට අංශක 135° කට අඩු කෝණයක් ගත් විච්ඡේදන දිශාවක් වශයෙන් සිටින පරිදි මෙහි හතරවැනි උප ලේඛනයේ අංක 6.1 දරණ රූප සටහන මගින් දැක්වෙන සේ කිසියම් ලාම්පුවක් ඊතලයෙන් පෙන්වනු ම කෙරෙන දිශාව වෙනස් කරනු ලැබිය හැකිය.

(ඇ) මෙම නියෝගයේ (2) වන ඡේදයේ වෙනත් කිසියම්, විධිවිධානයක් සඳහන් වුවද, මංගන්ධියකදී වම් පැත්තට හරවන රථවාහන සඳහා දිශාව දැක්වන ඉහත හි කොළ පැහැති ඊතලයක් (2) වන ඡේදයේ නියම කර ඇති අනෙකුත් සංඥා ආලෝකයන් ගෙන් වෙන්ව, වම් පැත්තට හැරවීමට මංගන්ධියකට ළඟාවන වාහන සඳහා මෙම නියෝගයේ (1) වන ඡේදයේ නියම කර ඇති රතු පැහැති ලාම්පුව සහිතව හෝ රහිතව ඊට ඉහළින් සවිකර තිබිය යුතුය. ධාවන පථයේ එම කොළ පැහැති ඊතලයට ආසන්නතම ස්ථානයේ මතුපිට සිට එම කොළ ඊතලයේ කාවයේ මධ්‍යයට උස ප්‍රමාණය, මෙම නියෝගයේ විධිවිධාන ප්‍රකාර 1 ස්ථානය සඳහා නියමිත උස ප්‍රමාණයට විය යුතුය.

(අ) කොළ පැහැති විකල්ප සහිත කාවචයේ මධ්‍යය සහ ප්‍රථමයෙන් සඳහන් කළ කාවචය සමගම ඊට ඉහළින් හෝ පහළින් හෝ පැත්තකින් යටිතර ඇති අනෙක් කිසියම් කාවචයක මධ්‍යය අතර දුර ප්‍රමාණය (1) වන ඡේදයේ (අ) උප ඡේදයෙන් නියම කර ඇති පරිදි විය යුතුය. එසේ නැතහොත්, මෙහි තහවරුණු උප ලේඛණයේ 6.1 දරණ උප සටහන මගින් නියම කර ඇති ප්‍රමාණයන් දෙකෙන්, කොළ පැහැති විකල්ප සහිත කාවචයේ විශ්කම්භය වඩා විශාලවේ නම්, එවිට මිලිමීටර 4160 හෝ අඩුවද මිලිමීටර 4400, හෝ වැඩිව ද නිශ්චය යුතුය.

32 (1) 31 වන නියෝගයේ නියම කර ඇති ආලෝක සංඥාවල වැදගත්කම පහත දැක්වෙන පරිදි විය යුතුය:—

(අ) මෙම නියෝගයේ (1) වන ඡේදයේ පනවා ඇති පරිදි හැර, රතු පැහැති සංඥාවෙන් ධාවන පර්යේෂණ කැමරාවක් මගින් රචනාගත කරන ලද කොළ පැහැති සංඥාවක් ඒ අවස්ථාවේදී, නොපෙන්වන බව හැඟවිය යුතුය. එසේද වුවත්, සංඥා සමඟ එක්ව හෝ එවැනි කැමරාවක් මගින් රචනාගත කරන ලද කොළ පැහැති සංඥාවක් එහි නොමැති නම්, එවැනි රචනාගතවලට මුහුණලා ඇති සංඥාවලට ආසන්නයෙන් මිනිබව මෙන් නොකළ යුතුය.

(ආ) රතු පැහැති සංඥාව සමඟ කහ පැහැති සංඥාව දැල්වීමෙන් රතු පැහැතෙන් කොළ පැහැතට සංඥාව මාරුවීම ඉතා ආසන්නව බව දැක්විය යුතුය. එහෙත් රතු පැහැති සංඥාවෙන් හැඟවූ තහනම් වෙනස් නොවිය යුතුය.

(ඇ) කොළ පැහැති සංඥාවෙන් රචනාගත එම සංඥාව පසුකර ඉදිරියට හෝ වම් පැත්තට හෝ දකුණු පැත්තට හෝ හමන් කළ යුතු බව දැක්විය යුතුය.

(ඈ) කහ පැහැති සංඥාව පමණක් නැතිව දැක්වෙන විට, නැවතුම් රේඛාවෙන් මිනිබව රචනාගත කරන ලද කොළ පැහැති සංඥාවක් ඒ අවස්ථාවේදී එකී නැවතුම් රේඛාව නොපෙන්වන නම් හෝ එසේ නැතහොත් කිසියම් වාහනයක් සංඥාව ප්‍රථමයෙන් පෙනී ගිය පසුව එම රේඛාවට හෝ සංඥාවලට ඉතා ආසන්නවීමේ දී එම වාහනය නැවතුම් රේඛාව හෝ නැවතුම් රේඛාවෙන් මිනිබව මෙන් කිරීම තහනම් බව එහි හැඟවිය යුතුය.

(2) 31 වන නියෝගයේ (2) වන ඡේදයේ දක්වා ඇති ආලෝක සංඥාවල වැදගත්කම පහත දැක්වෙන පරිදි විය යුතුය:—

(අ) මෙම නියෝගයේ (2) (අ) යහ (1) වන ඡේදයන්හි විධිවිධානවලට යටත්ව, රතු පැහැති සංඥාවෙන්, ධාවන පර්යේෂණ කැමරාවක් මගින් රචනාගත කරන ලද කොළ පැහැති සංඥාවක් ඒ අවස්ථාවේදී, නොපෙන්වන බව හැඟවිය යුතුය. එසේද වුවත්, සංඥා සමඟ එක්ව හෝ එවැනි කැමරාවක් මගින් රචනාගත කරන ලද කොළ පැහැති සංඥාවක් එහි නොමැති නම්, එවැනි රචනාගතවලට මුහුණලා ඇති සංඥාවලට ආසන්නයෙන් මිනිබව මෙන් නොකළ යුතුය.

(ආ) මෙම නියෝගයේ (2) (ආ) ඡේදයේ විධිවිධානවලට යටත්ව, රතු පැහැති සංඥාව සමඟ කහ පැහැති සංඥාව වැටීමෙන්, රතු පැහැතෙන් කොළ පැහැතට සංඥාව මාරුවීම ඉතා ආසන්නයේදී සිදුවන බව දැක්විය යුතුය. කොළ පැහැති සංඥාවක් හෝ රතු පැහැතේ සිට කොළ පැහැතට මාරුවීම දැක්වීමට කොළ පැහැති විකල්පයක් හෝ විකල්පයක් ඇති විට එසේ විය යුතුය. එසේද වුවත් මෙම නියෝගයේ (2) (අ) ඡේදයෙන් දක්වා ඇති පරිදි, රතු සංඥාවක් හැඟවූ තහනම් වෙනස් නොවිය යුතුය.

(ඇ) කොළ පැහැති විකල්පයන් යුක් සංඥාවක් එය ආලෝකයෙන් කිබෙන නෙක්, එවැනි සංඥාවක් ඇත්තේ කවර රචනාගතවල මඟ පෙන්වීම සඳහා ද එකී රචනාගත, අනෙකුත් සංඥා මගින් වෙනත් කිසියම් හැඟවීමක් දැක්වීමද මාසන්ධියේ සිට එම සංඥාවක් පසුකොට කොළ පැහැති විකල්පයක් දැක්වීමට මාරුවීම මාරුවීම මගින් ඉදිරියට යා යුතු යැයි දැක්විය යුතුය.

(ඈ) කොළ පැහැති සංඥාවෙන් (එවැන්නක් සපයා ඇති ස්ථානවල) රචනාගත එම සංඥාව පසුකර ඉදිරියට හෝ වම් පැත්තට හෝ දකුණු පැත්තට හෝ හමන් කළ යුතු බව දැක්විය යුතුය; තවද

(ඉ) කහ පැහැති සංඥාව පමණක් නැතිව දැක්වෙන විට, ඒ අවස්ථාවේදී එකී නැවතුම් රේඛාව නොපෙන්වන නම් හෝ රචනාගතවලට මුහුණලා ඇති සංඥා ආසන්නයට මිනිබවක් එහි නැවතුම් රේඛාවක් නොමැති නම් හෝ එසේ නැතහොත් කිසියම් වාහනයක් සංඥාව ප්‍රථමයෙන් පෙනී ගිය පසුව එම රේඛාවට හෝ සංඥාවලට ආසන්නවීමේ දී එම වාහනය නැවතුම් රේඛාව හෝ ඉහත කී සංඥාවක් පසුකර යාමට ප්‍රථම යුරක්සිතව නවතාගත නොහැකි අවස්ථාවකදී හැර නැවතුම් රේඛාවෙන් මිනිබව මෙන් කිරීම තහනම් බව හැඟවිය යුතුය.

(3) (අ) මෙම නියෝගයේ ඉහත කී විධිවිධානවලට ප්‍රකාර, කිසියම් ආලෝක සංඥාවක් පසුකර යන කිසියම් වාහනයක් වේ නම්, එම වාහනය මාර්ගය පාවිච්චිකරන අන් අයගේ ආරක්ෂාවට පිළිබඳව නිසි පරිදි සැලකිලි මත්වද රචනාගත ගමනාගමනය විධිමත් කිරීම සඳහා යොදා ගත හැකි කිසියම් පොලිස් නිලධාරියෙකුගේ හෝ නිසි බලයලත් වෙනත් පුද්ගලයෙකුගේ මඟ පෙන්වීමට යටත්වද ගමන් කළ යුතුය.

(ආ) පයින් ගමන් කරන්නන් හට මාර්ගය හරහා යාමට මඟ පෙන්වන සංඥා දෙකු ලබන ආලෝක සංඥා සහිත පදික මාරුවකට ලඟාවන යම් වාහනයක්, එම අවස්ථාවේදී, එම ආලෝක සංඥා ක්‍රියාත්මකව තිබියදී, මෙම නියෝගයේ (2) වන ඡේදයේ විධිවිධානවලට අනුකූලව වාහන මාරුව පාවිච්චි කරන කිසියම් පයින් ගමන් කරන්නෙකු වේ නම්, එවැනි පදික මාරුවකදී කිසියම් වාහනයක් නතුර කිරීමට අවශ්‍ය වන ආකාරය නිශ්චය, කිරීම සඳහා 19 වන නියෝගයේ (1) වන ඡේදයේ නියම කර ඇති අවශ්‍යතා වලට අනුව එකී වාහනය නතුර කළ යුතු අතර ඉන්පසුව, එවැනි පයින් ගමන් කරන්නෙකුට පිළිබඳව නිසියාකාරව සැලකිලිමත් වේමින් එතැන් සිට ඉදිරියට ගමන් කළ හැකිය.

(ඇ) මෙම නියෝගයේ (1) වන සහ (2) වන ඡේදයන්හි විධිවිධාන අනුව මාර්ගයක් ඡේදනය වී බෙදී යන ස්ථානයක ආලෝක සංඥා පසුකර දකුණට හැරී යන කිසිදු වාහනයක්, ඉහත කී අනෙක් යම් වාහනයක විශාලතම හෝ එහි ගමන් කරන්නන් හට අනතුරක් සිදුවිය හැකි අවස්ථාවක හෝ අනතුරක් සිදුවන අයුරින් හෝ එවැනි යම් වාහනයක වෙහෙස මෙන් ගමන් මඟ පෙන්වීමේ කිරීමට සිදුවන අයුරින් හෝ මාර්ගයක් ඡේදනය වී බෙදී යන ස්ථානයට ලඟාවන හෝ එය අතරින් ගමන් කරන යම් වාහනයකට ගමන් මඟ හරහා යාම හෝ ඉහත කී මාර්ගයට පිවිසෙන වාහනවලට දර්ශනය වනු සඳහා මාර්ග ඡේදනය වී බෙදෙන ස්ථානයේ ක්‍රියාත්මකව පවත්නා ආලෝක සංඥාවන් අනුව එසේ ගමන් කරන කිසියම් වාහනයක් හා සමඟ එකතුවීම නොකළ යුතුය. එසේද වුවත්, එකවිටම, මාර්ග ඡේදනය වී බෙදී යන ස්ථානයේ වෙනත් පිවිසුම් මගකින් දකුණට හැරෙන, වෙනත් වාහනයක ගමන් මඟ හරහා දකුණට හැරීමට ඇති එවැනි යම් වාහනයක්, අනෙක් වාහනයක කලින් කී වාහනයේ දකුණු පැත්තේ සිට හෝ එහා පැත්තේ සිට පැමිණෙන්නේ නම්, එකී අනෙක් වාහනයට ඉඩදිය යුතුය. තවද, මෙම නියෝගයේ (1) වන සහ (2) වන ඡේදයන්හි විධිවිධාන වලට අනුකූලව, මාර්ග ඡේදනය වී බෙදී යන ස්ථානයකදී වීම පැත්තට හැරෙන යම් වාහනයක් එසේ මාර්ග බෙදී යන ස්ථානයක එවැනි වාහන දර්ශනය වීමට ක්‍රියාත්මකව පවත්නා ආලෝක සංඥා අනුව, දකුණු පැත්තේ සිට හෝ එහා පැත්තේ සිට ඉහත කී මාර්ගයට පැමිණෙන හෝ හැරෙන වාහනවලට වෙනත් වාහන සමඟ එක්වීමේ දී ඉඩදිය යුතුය.

(4) මෙම නියෝගයේ (3) වන ඡේදයේ විධිවිධානවලට යටත්ව, 31 වන නියෝගයේ නියම කර ඇති ආලෝක සංඥාවල සඳහන් කොළ පැහැති ආලෝකය ප්‍රදර්ශනය කර ඇති විට එම කොළ පැහැති ආලෝකය ප්‍රදර්ශනය කර ඇත්තේ කිනම් රචනාගත වල මඟ පෙන්වීම සඳහා ද එකී වාහනයේ විශාලතම හට පාලනය කළ නොහැකි යම් හේතුවක් නිසා වාහනය නතුර වීම, හෝ නතුරව සිටීමට සිදුවීම වැනි හේතුවකින්, කිසියම් ආකාරයකින් වාහනය ඉදිරියට යාමට නොහැකි වුවහොත් මඟ, මාර්ගයක් එකිනෙක ඡේදනය වන ස්ථානය සහ ඊට ආසන්න ප්‍රවේග මාර්ගයක් අවසර නොවන අයුරින් එම සංඥාවක් පසුකොට එකලීන්ම ඉදිරියට හෝ වටමට හෝ දකුණට හැකි තරම් වේගවත්ව ගමන් කළ යුතුය.

(5) මෙම නියෝගයේ (3) වන ඡේදයේ විධිවිධානවලට යටත්ව, 31 වන නියෝගයේ (2) වන ඡේදය ප්‍රකාර රචනාගත සංඥාවක් සපයා ඇති කලින්, කොළ පැහැති විකල්පයක් ප්‍රදර්ශනය කර ඇති විට, එම කොළ පැහැති විකල්පය මගින් පෙන්වූම කරන දිසාවට රචනාගත ගමන් කිරීම පිණිස යොදා ඇති රචනාගත කිරීමක් හෝ රචනාගත පැත්තක ඇති වාහනයේ විශාලතම හට පාලනය කළ නොහැකි යම් කිසිදු හේතුවක් නිසා වාහනය නතුරවීම හෝ නතුරව සිටීමට සිදුවීම වැනි හේතුවකින්, කිසියම් ආකාරයකින් වාහනය ඉදිරියට යාමට නොහැකි වුවහොත් මඟ, මාර්ගයක් එකිනෙක ඡේදනය වන



ස්ථානය සහ ඊට ආසන්න ප්‍රදේශ මාර්ගය බාධක රහිත කිරීම සඳහා එකී කොළ පැහැති ඊතලයෙන් දක්වෙන දිශාවට හැකිතරම් වෙගවත්ව ගමන් කළ යුතුය.

(6) ගිනි නිවන භද්‍රදාය, ගිලන් රට හෝ පොලිය කටයුතු සඳහා වාහනයක් පාවිච්චි කරනු ලබන අවස්ථාවල දී, මෙම නියෝගයේ (1) වන සහ (2) වන ඡේදයන්හි දක්වා ඇති ප්‍රකාර රතු සංඥාව මගින් හැඟවෙන තහනම් නියෝගය පිළිපැදීම එම අවස්ථාවේදී එකී වාහනය පාවිච්චි කරනු ලබමින් තිබූ කාර්යයට බාධාකාරී විය හැකි අවස්ථාවක දී, එවැනි තහනමක් පිළිපැදීමෙන්, එවැනි වාහන නිදහස් කරනු ලබන අතර, රතු සංඥාව ආශ්‍රිතව එහි ක්‍රියාත්මක වන්නා වූ ආලෝක සංඥාවට අනුකූලව එසේම වෙනත් මාර්ගයක හෝ වෙනත් මාර්ගයක සිට ගමන් කරන්නාවූ හෝ එම මාර්ගයේම වෙනත් කොටසක හෝ එම මාර්ගයේම වෙනත් කොටසක සිට ගමන් කරන්නා වූ වෙනත් කිසියම් අයකුට අනතුරක් සිදුවිය නොහැකි ආකාරයකින් අවස්ථාවේදී පරිදි වාහන නැවතුම් රේඛාවෙන් හෝ ඊට වාහන වලට මුහුණලා පිහිටි සංඥා ආයතනයෙන් ඔබ්බට එම වාහන වලට ගමන් කළ හැකිය.

(7) මෙම නියෝගයන්හි සඳහන් කරන ලද නැවතුම් රේඛාව යන්නෙන් 16 වන නියෝගයේ විස්තර කර ඇති, මෙහි දෙවන උපලේඛනයෙහි රූප සටහන් මගින් දක්වා ඇති අංක 4.01 දරණ මාර්ග සලකුණ අදහස් විය යුතුය.

33. (1) මෙම නියෝගයේ (3) වන ඡේදයේ විධිවිධානයන්ට යටත්ව, මෙහි 31 වන නියෝගයේ නියම කර ඇති ආලෝක සංඥා, සමඟ එක්ව පාවිච්චි කළ හැකි, මාර්ගයක් හරහා පදිකයන්ට පමණක් මග පෙන්වීම සඳහා ඇති ආලෝක සංඥා මෙහි පහත දක්වා ඇති ප්‍රමාණයෙන්, වර්ණයෙන් හා වර්ගයෙන් යුක්ත විය යුතුය.

(අ) මෙම නියෝගයේ (3) වන ඡේදයේ විධිවිධානයන්ට යටත්ව, පදිකයන් සඳහා ඇති ආලෝක සංඥාවන්, සිටිගෙන සිටින පදිකයකු හෝ ප්‍රතිබිම්බය රතු පැහැයෙන් ප්‍රදර්ශනය කිරීමට (මෙහි මින් මතු "රතු සංඥාව" යනුවෙන් සඳහන් කරනු ලබන) ස්ථිර ආලෝකය සහිත අභ්‍යන්තර වලයෙන් ආලෝකමත් කළහැකි එක් සංඥාවක් ද ඇවිදීමක් සිටින පදිකයකුගේ ප්‍රතිබිම්බය කොළ පැහැයෙන් ප්‍රදර්ශනය කිරීමට (මෙහි මින් මතු "කොළ සංඥාව" වශයෙන් සඳහන් කරනු ලබන) ස්ථිර ආලෝකය සහිත අභ්‍යන්තර වලයෙන් ආලෝකය කළහැකි තවත් සංඥාවක් ද වලයෙන් ආලෝක සංඥා දෙකකින් සමන්විත විය යුතු අතර එම සංඥාවන් මෙහි පහත වන උපලේඛනයේ 6.3 අ සහ 6.3 ආ යන රූප සටහන් වලින් පෙන්වා ඇති පරිදි විය යුතුය. තව ද එයින් එක් සංඥාවක් ආලෝකමත් කළ විට අනෙක් සංඥාව ආලෝකමත් නොවිය යුතුය.

(ආ) (අ) උප ඡේදයේ සඳහන් කළ ආලෝක සංඥාවන් දෙක සිරස්ව, රතු සංඥාව ඉහළවත්, කොළ සංඥාව පහතටත් සිටින සේ සකස් කොට තිබිය යුතුය ;

(ඇ) ධාවන පථයේ ආලෝක සංඥාවන්ට ආයතනම, ස්ථානයේ මතුපිට සිට, එම ආලෝක සංඥාවන් අඩංගු වන උපකරණයේ පහතම කෙළවරට ඇති උස ප්‍රමාණය මීටර 2.1 ට අඩු නොවිය යුතු අතර මීටර 2.6 ට වැඩි නොවිය යුතුය ; තව ද

(ඈ) පදිකයන් සඳහා ඇති ආලෝක සංඥාවන් ධාවන පථය හරහා පදිකයන්ට මුහුණලා සිටින සේ තැබිය යුතු අතර, එම සංඥාවන් ඊට වාහන ගමනා ගමනය සඳහා වන ආලෝක සංඥාවන් වලයෙන් වාහන ඊයඳුරන් විසින් වරදවා වටහා හැඳීමේ හැකියාව බැහැර කරලීම සඳහා ආවරණය කර තැබිය යුතුය.

(2) (අ) ස්වකීය ආරක්ෂාව පිණිස, පදිකයන් ඊට ධාවන පථය හරහා ගමන් නොකළ යුතු කාල සීමාව, රතු පැහැති සංඥාව මගින් පෙන්වීම කළ යුතුය.

(ආ) ස්වකීය ආරක්ෂාව පිණිස, පදිකයන් ඊට ධාවන පථය හරහා ගමන් කළ යුතු කාල සීමාව, මෙම නියෝගයේ (3) වන ඡේදයේ විධිවිධානයන්ට යටත්ව, දල්වෙන කොළ පැහැති සංඥාව මගින් පෙන්වීම කළ යුතුය.

(3) ආලෝකමත් කළ කොළ පැහැති ප්‍රතිබිම්බය සවරාවට ප්‍රදර්ශනය කිරීමෙන් කොළ පැහැති සංඥාව ජීවලනය කිරීමට විධිවිධානයක් සකස් කර ඇති විට, ජීවලනය නොවන කොළ පැහැති ස්ථිර ආලෝකයන් මගින් එකී ප්‍රතිබිම්බය ආලෝකමත් කරන ලද කාලසීමාවට ඉක්බිතිවීම, ජීවලනය වන කොළ පැහැති සංඥාව නිවී ගිය වහාම රතු සංඥාව ආලෝකමත් විය යුතුය. එවැනි ජීවලනය වන කොළ පැහැති සංඥාවක් මගින්, තවමත්

ධාවන පථය හරහා යාමට මාර්ගයට පා කඩා නොමැති පදිකයන් හට, රතු පැහැති සංඥාව වැටීමට ඉතා අසන්න බව හඟවනු ලැබිය යුතු අතර ජීවලනය වන කොළ පැහැති සංඥාව යෙහි ගිය පසුව, ස්වකීය ආරක්ෂාව පිණිස, ධාවන පථය හරහා යාම සඳහා මාර්ගයට පා නොකැබිය යුතු බව ඉන් තැප විය යුතුය.

ජීවලනය වන සංඥා ආලෝක:

34. පහත දක්වෙන නියෝග වල විධිවිධානයන්ට යටත්ව, නිසි බලධාරියා විසින් අනුමත කරන ලද ස්ථානයන්හි, විය ගමනා ගමනයට සංඥා දීම සඳහා, සවරාව රතු හෝ කහ පැහැති ආලෝකය ප්‍රදර්ශනය කරන ජීවලනය වන සංඥා ආලෝකයන් පාවිච්චි කළ හැකිය.

35. (1) අභ්‍යන්තර දුම්රිය හරස් පාරවල් පිහිටි ස්ථාන, භෞමිප්‍රදේශ බෝට්ටුවෙන් ගොඩ බසින වෙදිකාවන්, ජැටි හෝ මාර්ගය හරහා පහත් උස්කින් ඉවත් යනා පියාසර කරන ස්ථාන ආදියෙහි පමණක්/පාවිච්චි කරනු ලැබිය හැකි ජීවලනය වන ආලෝක සංඥා මෙහි පහත නියම කර ඇති ප්‍රමාණයෙන්, වර්ණයෙන් සහ වර්ගයෙන් යුක්ත විය යුතුය.

(අ) එක් එක් ලාම්පුවෙන් සවරාව රතු පැහැති ආලෝකයන් විහිදෙන සේ, ලාම්පු යුගලයක් පාවිච්චි කළ යුතුය.

(ආ) එක් එක් ලාම්පුවක් කාචයෙහි ස්ඵල විෂ්කම්භය, මිලිමීටර 105 ට නොඅඩුව ද, මිලි මීටර 220 ට නොවැඩිව ද විය යුතුය.

(ඇ) එක් එක් ලාම්පුව වෙන් වෙන්ව ආලෝකමත් විය යුතු අතර සංඥාව ක්‍රියාත්මක කරනු ලැබීමේ දී, නිකරම එක් ලාම්පුවක් ආලෝකමත්ව තිබෙන විට අනෙක් ලාම්පුව ආලෝකමත් නොවිය යුතු අතර, එක් එක් ලාම්පුව එකී සවරාව රතු පැහැති ආලෝකය සහිතව, මනිත්තුවකට වාර 00 ට නොඅඩුවත්, 90 ට නොවැඩිවත් ජීවලනය විය යුතුය.

(ඈ) ලාම්පුවල කාචයන්හි මධ්‍යයන්, එකම තීරස් මට්ටමකින්, ඊට මාර්ගයේ එම ලාම්පුවලට ආසන්නතම ස්ථානයේ මතුපිට සිට, ධාවන පථයේ අයිනේ හෝ මාර්ගයේ ආරක්ෂිත ස්ථානයක හෝ, මධ්‍යස්ථයේ හෝ පිහිටුවා ඇති සංඥාවන් සම්බන්ධයෙන් නමුදු මීටර 2.4 කට නොඅඩුව ද, මීටර 4 කට නොවැඩිව ද උසකින් යුක්තව තිබිය යුතු අතර, ධාවන පථයේ මතුපිට පිහිටුවා ඇති සංඥාවන් සම්බන්ධයෙන් නමුදු, මීටර 6.1 ට නොඅඩුව ද, මීටර 8 කට නොවැඩිව ද උසකින් යුක්තව තිබිය යුතුය. ලාම්පු යුගලයන්හි කාචයන්හි මධ්‍යයන් අතර දුර ප්‍රමාණය මිලිමීටර 550 ට නොඅඩුව ද, මිලිමීටර 640 කට නොවැඩිව ද විය යුතුය.

(2) මෙම නියෝගයේ නියම කරන ලද රතු පැහැති ජීවලනය වන ආලෝක සංඥාවල වැදගත්කම, සවරාව රතු පැහැති ආලෝකය ප්‍රදර්ශනය කළ විට, එමගින් එම ආලෝකයන් ගෙන් ඔබ්බට රථවාහන ගමන් කිරීම තහනම් බව හැඟවිය යුතුය.

36 (1) ජීවලනය වන කහී කහ පැහැති ආලෝකයක් හෝ ආලෝකයන් යුගලයක් හෝ ජීවලනය වන කහ පැහැති ආලෝකයක්, මෙහි පහත දක්වා ඇති ප්‍රමාණයෙන්, වර්ණයෙන් සහ වර්ගයෙන් යුක්ත විය යුතුය.

(අ) ජීවලනය වන කහී කහ පැහැති ආලෝකයන් පාවිච්චිකරනු ලැබීමේදී එම ආලෝකය සහිත ලාම්පුවෙහි කාචයෙහි මධ්‍යය, ධාවන පථයේ එම ලාම්පුවට ආසන්නතම ස්ථානයේ මතුපිට සිට, ධාවන පථයේ අයිනේ හෝ මාර්ගයේ ආරක්ෂිත ස්ථානයක හෝ මධ්‍යස්ථයේ හෝ පිහිටුවා ඇති සංඥාවන් නමුදු, මීටර 2.4 කට නොඅඩුව ද, මීටර 4 කට නොවැඩිව ද උසකින් යුක්තව විය යුතු අතර, ඊට මාර්ගයේ මතුපිට පිහිටුවා ඇති සංඥාවන් සම්බන්ධයෙන් නමුදු, මීටර 6.1 කට නොඅඩුව ද, මීටර 8 කට නොවැඩිව ද, උසකින් යුක්තව විය යුතුය. එවැනි ලාම්පුවකින්, විහිදෙන සවරාව කහ පැහැති ආලෝකය මනිත්තුවකට වාර 120 කට නොඅඩුවත්, 150 කට නොවැඩිවත් ජීවලනය විය යුතු අතර, ජීවලනය වීම අනතුරු කාලය තවපරයකින් හකුරෙන් එකකට වැඩි නොවිය යුතුය. එසේම එම ලාම්පු 35 වන නියෝගය (1) (ආ) ඡේදයේ නියමන පරිදි, ස්ඵල විෂ්කම්භයෙන් යුත්, කාචයන්ගෙන් සමන්විත විය යුතුය.

(ආ) කහපැහැති ජීවලතාය වන ආලෝක යුගලයක් සම්බන්ධයෙන් 35 වන නියෝගයේ (1) (අ), (ආ), (ඇ), (ඈ) සහ (ඉ) යන ඡේදවල "රතු" යන වචනය සඳහන් කර ඇති කවර ස්ථානයකදී හෝ, "රතු" යන වචනය වෙනුවට "කහ" යන වචනය ආදේශ කර මෙම ඡේදය වෙනස්කර, එකී සංඥාවක් සඳහා ඉහත කී ඡේදයන්හි විධිවිධානයන් සමානව අදාළ විය යුතුය.

(2) කහපැහැති ජීවලතාය වන ආලෝක සංඥාවක් පසුකර යන සැම රියදුරකුම ප්‍රවේශයෙන් ඊය පැදවිය යුතුය.

(3) රජ වාහන ආලෝක සංඥාවක් ක්‍රියාත්මක නොවන අවස්ථාවලදී පමණක් කහපැහැති ජීවලතාය වන ආලෝක සංඥාවක් ක්‍රියාත්මක වේ නම්, එවැනි කහපැහැති ජීවලතාය වන ආලෝක සංඥාවක්, මාර්ගයක් ඡේදනය වී බෙදී යන මංසන්ධි ස්ථානවල ප්‍රවේශ මාර්ගයන්හි හෝ රජ වාහන ආලෝක සංඥා නොමැති මාර්ග බෙදී යන මංසන්ධි ස්ථානවල හෝ මාර්ගයන් බෙදී යන ප්‍රවේශ මාර්ගයන්හි හෝ රජ වාහන ආලෝක සංඥා සහිත, මාර්ගයන් බෙදී යන මංසන්ධි ස්ථානවල හෝ කැබිය හැකිය.

සාමාන්‍ය:

37. (1) නාගරික තදබද ප්‍රදේශයක හෝ නාගරික තදබද ප්‍රදේශයක කොටසක හෝ නාගරික තදබද ප්‍රදේශයක පිහිටි විශේෂ ස්ථානයක හෝ මෙම නියෝගවලට අනුකූල සංඥාවක් පැවැත්වීමේදී හෝ මෙම නියෝගවලට අනුකූල වන සේ පැරණි සංඥාවක් වෙනස් කිරීමේදී, හෝ නිසි බලධාරියා විසින් මෙහි පළමුවන උපලේඛනයේ නියමිත වක්‍රයෙහි නියම කොට ඇති පරිදි, එවැනි කිසියම් සංඥාවක් සඳහා නාගරික තදබද ප්‍රදේශයක් නොවන ප්‍රදේශයකට අදාළ වන්නාවූ, වඩා විශාල මිනුම් ප්‍රමාණයක් යොදා ගත හැකිය.

(2) මෙහි පළමුවන, තුන්වන සහ හතරවන උපලේඛනවල දැක්වෙන කිසියම් රූප සටහනක් හෝ වක්‍රයක් මගින් නියම කොට ඇති, අකුරක උප පිළිබදව මිනුම් ප්‍රමාණයක් නොවන වෙනත් මිනුම් ප්‍රමාණයක හෝ අවස්ථාවේ වික පරිදි උපරිමය වශයෙන් හෝ අවමය වශයෙන් හෝ නිශ්චිතව දක්වා ඇති මිනුමක් නොවන්නක් පිළිබදව කිසියම් වෙනසක් වේ නම්—

(අ) එසේ මිලිමීටර 300 ක හෝ මිලිමීටර 300 ට වැඩි යයි නියම කර ඇති මිනුම් ප්‍රමාණයක් සම්බන්ධයෙන් නම්, වෙනස එම මිනුම් ප්‍රමාණයෙන් සියයට පහ නොඉක්මවන අවස්ථාවකදී;

(ආ) එසේ මිලිමීටර 50 ක් හෝ මිලිමීටර 50 ට වැඩි එහෙත් මිලිමීටර 300 ට අඩු යයි නියම කර ඇති මිනුම් ප්‍රමාණයක් සම්බන්ධයෙන් නම් වෙනස් එම මිනුම් ප්‍රමාණයෙන් සියයට පහ නොඉක්මවන අවස්ථාවකදී;

(ඇ) එසේ මිටර 50 කට අඩු යයි නියම කොට ඇති මිනුම් ප්‍රමාණයක් සම්බන්ධයෙන් නම් වෙනස් එම මිනුම් ප්‍රමාණයෙන් සියයට දහය නොඉක්මවන අවස්ථාවකදී වෙනස්කරනු ලැබිය හැකිය.

(3) මෙහි පළමුවන උපලේඛනයේ දැක්වෙන කිසියම් රූප සටහනක් හෝ වක්‍රයක් මගින් නියම කොට ඇති, අකුරක උප පිළිබදව මිනුම් ප්‍රමාණයක කිසියම් වෙනසක් වේ නම්—

(අ) මිලිමීටර 100 ක් හෝ මිලිමීටර 100 ට වැඩි යයි නියම කර ඇති මිනුම් ප්‍රමාණයක් සම්බන්ධයෙන් නම්, වෙනස් එම මිනුම් ප්‍රමාණයෙන් සියයට පහ නොඉක්මවන අවස්ථාවකදී;

(ආ) මිලිමීටර 100 ට අඩු යයි නියම කර ඇති මිනුම් ප්‍රමාණයක් සම්බන්ධයෙන් නම්, වෙනස් එම මිනුම් ප්‍රමාණයෙන් සියයට 7.5 නොඉක්මවන අවස්ථාවකදී

වෙනස්කරනු ලැබිය හැකිය.

(4) මෙම නියෝගයෙහි (5) වන ඡේදය අගනියක් නොවන පරිදි, මාර්ග සලකුණු සඳහා මෙහි දෙවන උප ලේඛනයේ දැක්වෙන කිසියම් රූප සටහනක් මගින් නියම කොට ඇති, උපරිමය වශයෙන්, නිශ්චිතව දක්වා ඇති හෝ

අවස්ථාවේ වික පරිදි අවමය හෝ නොවන මිනුම් ප්‍රමාණයක කිසියම් වෙනසක් වේ නම්—

(අ) මිටර 3 ක් හෝ මිටර 3 ට වැඩි යයි නියම කර ඇති මිනුම් ප්‍රමාණයක් සම්බන්ධයෙන් නම්, වෙනස් එම මිනුම් ප්‍රමාණයෙන් සියයට 15 නොඉක්මවන අවස්ථාවකදී;

(ආ) මිලිමීටර 300 ක් හෝ මිලිමීටර 300 ට වැඩි එහෙත් මිටර 3 ට අඩු යයි නියම කර ඇති මිනුම් ප්‍රමාණයක් සම්බන්ධයෙන් නම්, වෙනස් එම මිනුම් ප්‍රමාණයෙන් සියයට 20 නොඉක්මවන අවස්ථාවකදී;

(ඇ) මිලිමීටර 300 නොඉක්මවිය යුතු යයි නියම කරන ලද මිනුම් ප්‍රමාණයක් සම්බන්ධයෙන් නම්, නියම මිනුම් ප්‍රමාණය එසේ නියම කරන ලද මිනුම් ප්‍රමාණය ඉක්මවා යන අවස්ථාවලදී, වෙනස් සියයට 30 නොඉක්මවන විටදී සහ, නියම මිනුම් ප්‍රමාණය එසේ නියම කරන ලද මිනුම් ප්‍රමාණයට අඩු අවස්ථාවලදී වෙනස් සියයට 20 නොඉක්මවන අවස්ථාවකදී

වෙනස්කරනු ලැබිය හැකිය.

(5) 4.12 සහ 4.13 රූප සටහන් මගින් නියම කොට ඇති, සියුම් රේඛා විලීන් අදුරු කරන ලද කෝණය පිළිබදව මිනුම් ප්‍රමාණයක කිසියම් වෙනසක් වේ නම්, එම වෙනස 5° නොඉක්මවන අවස්ථාවකදී එසේ වෙනස් කරනු ලැබිය හැකිය.

(6) මෙම නියෝගයන්හි, කිසියම් උප ලේඛනයක අඩංගු කිසියම් රූප සටහනක, මිනුම් ඒකකයක් නොමැතිව සංඛ්‍යා මගින් දී ඇති කිසියම් මිනුම් ප්‍රමාණයක්, මිලිමීටර වලින් දී ඇති මිනුම් ප්‍රමාණයක් වශයෙන් සැලකිය යුතුය. කිසියම් උප ලේඛනයක අඩංගු කිසියම් රූප සටහනක් සමග හෝ මෙම නියෝගයන්හි පළමුවන උප ලේඛනයේ කිසියම් වක්‍රයක වරහන් ඇතුළත හෝ "ම" යන අක්ෂරය යොදා ඇති විට, එමගින් මිටර ප්‍රමාණයද මිලි මිටර ප්‍රමාණයද දක්වනු ලබනවා විය යුතුය.

38. (1) කිසියම් සංඥාවකට යටින් සවිකරන ලද අතිරේක පුවරුවක් මත, වටිනාවලින් විස්තරාත්මකව දැක්විය යුතු තොරතුරු සහ තොරතුරු සංඥා විවිධ සංඥා ආදී වශයෙන් වර්ගකොට ඇති සංඥාවලින් දැක්වීමට අපේක්ෂිත තොරතුරු, සිංහල සහ දෙමළ යන භාෂා වලින් කිසිය යුතුය.

(2) මාර්ග සලකුණු වලදී පාවිච්චි කර ඇති වචන මෙහි දෙවන උප ලේඛනයේ නියම කොට ඇති පරිදි රජ වාහන මෙන් ගන්නා ඊයාවටම දීක් වන සේ කිසිය යුතු අතර කිසියම් ස්ථානයක හෝ කිසියම් කාර්යයන් සඳහා හෝ වචන දෙකකට වඩා නොනිසිය යුතුය.

39. (1) කිසියම් පැරණි සංඥාවක අඩංගුවන කිසියම් උපදේශයක්, තොරතුරක් හෝ සංකේතයක්, මෙම නියෝගයන්හි නියම කොට ඇති ඊට අනුරූප වන සංඥාවක අඩංගුවන කිසියම් උපදේශයකට, තොරතුරකට හෝ සංකේතයකට වඩා සැලකිය යුතු අන්දමින් වෙනස් වේ නම්, නිසි බලධාරියා විසින් මාර්ග සලකුණක් හෝ රජ වාහන ආලෝක සංඥාවක් නොවන පැරණි සංඥාවක් සම්බන්ධයෙන් නම් මෙම නියෝග ක්‍රියාත්මක වන දිනයේ සිට වර්ෂ 3 ක් ඇතුළතදී ද, මාර්ග සලකුණක් හෝ රජ වාහන ආලෝක සංඥාවක් සම්බන්ධයෙන් නම්, මාස 6 ක් ඇතුළතදී, මෙම නියෝගවල නිශ්චිතව දක්වා ඇති අනුරූප සංඥාවක් එම පැරණි සංඥාව වෙනුවට සවි කිරීම හෝ මෙම නියෝගවල නිශ්චිතව දක්වා ඇති නියමයන්ට සරිලන පරිදි සකස් කිරීම හෝ කළ යුතුය.

(2) මාර්ග සලකුණක් හෝ රජ වාහන ආලෝක සංඥාවක් හෝ නොවන කිසියම් පැරණි සංඥාවක්, මෙම නියෝගයන්හි නියම කර ඇති සංඥාව සපයන ලද දින සිට මාස 3 ක් නොඉක්මවන කාලයක්, මෙම නියෝගයන්හි නියම කර ඇති පැරණි සංඥාවට අනුරූප සංඥාව පසෙකින් හෝ ඒ අයත්තා යේ පැවතිය හැකිය. එසේද වුවත්, එකී සංඥාවන් දෙක මගින් හඟවන අර්ථයන්, අදාල විමේදී ක්‍රියාත්මකවීමේදී එකිනෙක නොවෙනස්ව හා නොගැටෙන පරිදි විය යුතු අතර, මෙම නියෝගයන්හි නියම කර ඇති සංඥාවන් හඟවන අතරු හැඟවීම, නියෝගය හෝ තොරතුරු මගින්, පැරණි සංඥාවන් හැඟවෙන අතරු හැඟවීම, නියෝගය හෝ තොරතුරු ඉක්මවා යා යුතුය.



40. මෙම නියෝගයන්ට අනුකූලව කඩනු ලබන, නංවනු ලබන හෝ ප්‍රදර්ශනය කරනු ලබන සෑම රථ වාහන සංඥාවකම හෝ දන්වීමකම පසු පැත්තේ නිසි බලධාරියා විසින් කම් නිලතාමය හා සමඟ "අණපරිදි" යන වචන මිලිමීටර 15 කට නොඅඩු උසකින් ප්‍රදර්ශනය කරවිය යුතුය.

41. සීමාකිරීමේ සංඥා 2.2.1 සිට 2.2.6 දක්වා සහ සීමා කිරීමේ සංඥා නිරූපනය වන රූප සටහන් වලද, 3.6.1 සහ 3.6.2 අතිරේක පුවරු වල දක්වා ඇති ගම් අංක සහ මෙහි ප්‍රමුඛ උපලේඛනයෙහි, සංඥාවල මිනුම් ප්‍රමාණයන් හැරුණු විට 3.1.1 සිට 3.4.2 දක්වා නොහොරතුරු සංඥාවල දක්වන ගම් අංක නාම හෝ විස්තර නිරූපන වික්‍රමයක් වශයෙන් පමණක් වන අතර, ඒවා එවැනි සංඥා යොදා ඇති අවස්ථාවට හෝ නිශ්චිත කාර්යයන්ට අදාල හෝ උචිත වන පරිදි, අංක නාම හෝ විස්තර සහිත ඇත්ත වශයෙන්ම යොදා ඇති සංඥා සඳහා ආදේශ කළ යුතුය. 3.1.1, 3.1.2 සහ 3.1.3 යන මහ පෙන්වීමේ පූර්ව සංඥාවන් සම්බන්ධව, රූප සටහන් වල පෙන්වා ඇති ඊතලය එවැනි සංඥාවක් සපයා දැනී අවස්ථාවට අදාළ වන පරිදි වෙනස් කළ යුතුය.

42. (1) 3 වන 15 වන සහ 21 වන නියෝගවල නියම කර ඇති කිසියම් සංඥාවක් හෝ සංඥාවක අංශෝපාංගයක් හෝ නිසි බලධාරියා විසින් දෙනු ලබන උපදෙස් අනුව, සුදුසු පරාවර්තනය කිරීමේ ද්‍රව්‍යයක් පාවිච්චි කර, පරාවර්තනය කරවිය හැකිය.

(2) මෙම නියෝගයන්හි නියම කර ඇති සංඥාවක් සවිකොට ඇත්තාවූ මාර්ගයක පැත්තකින් හෝ මාර්ගයේ ආරක්ෂිත ස්ථානයක, මධ්‍යස්ථයක හෝ දූපතක හෝ පිහිටුවා හෝ ඉදිකර ඇති කණුවක, කළු සහ සුදුපැහැති පටි මාරුවෙන් මාරුවට සිටිනාසේ පින්තාරු කළ යුතුය.

43. 1952 පෙබරවාරි 27 වන දින අංක 10,360 දරණ ගැසට් පත්‍රයේ පළ කරන ලද 1951 මෝටර් වාහන (සංඥා සහ දන්වීම්) නියෝග මෙයින් ප්‍රත්‍යාදීයේ කරනු ලැබේ.

පද සම්බන්ධයෙන් අන්‍යාර්ථයක් අවශ්‍ය වූවහොත් මිස, මෙම නියෝගයන්හි—

"නාගරික තදබද ප්‍රදේශය" යන්නෙන් නගරයක හෝ නාගරික ප්‍රදේශයක හෝ යම් ප්‍රදේශයක පාර දෙපස සංවිධිතය නිසා එකී ප්‍රදේශය කුලින් යාමේදී මෝටර් වාහනවල වේගය අඩු කිරීමට සිදුවන ප්‍රදේශයක් අදහස් වේ;

"බස් රථය" යන්නට මෝටර් වාහන පනතේ බස් රථය යන්නට දී ඇති අර්ථයම ඇත.

"නිසි බලධාරියා" යන්නෙන් පනතේ 184 වන වගන්තිය යටතේ මාර්ග සංඥා සහ දන්වීම් ඉදිකිරීමට බලය ලත් අධිකාරිය අදහස් වේ.

"පහත් වන මාර්ග සලකුණු බුලුර" යන්නෙන් බුලුරෙහි ගෝලාකාර හැඩයෙන් යුත් මැද කොටස මතට (වාහනයක රෝදයක් වැනි) බරක් පතිත වූ විට එම කොටස යටට එබී නොයේ පසුව එම බර ඉවත් වූ කල නැවත කලින් පැවතී හැඩයෙන් යුක්ත වන මාර්ග සලකුණු බුලුරක් අදහස් වේ;

3-68B

"රථ වාහන දියාව" හෝ "මාර්ගයක කිසියම් ස්ථානයක රථවාහන ගමන් කරන දියාව" යන්නෙන් එකකට එකක් පසුකර යන හෝ වමට හෝ දකුණට හරවන වෙනත් වාහන හැර මාර්ගයක බාවන පථය.

"නවතා තැබීම" යන්නෙන් මාර්ගය පාවිච්චි කරන වෙනත් තැනැත්තකු සමඟ ගැටීම හෝ ඔහුට බාධාවීම මග හැරවීම සඳහා හෝ යම් රථ වාහන නියෝගයන්ට හෝ නියමයන්ට අනුකූල වීම සඳහා හෝ හැරුණු විට වෙනත් හේතුවක් සඳහා වාහනයක් නවතාගෙන සිටීම අදහස් වේ.

"ප්‍රධාන මාර්ගය" යන්නෙන් මාර්ගයන් ඡේදනය වී බෙදීයන මංසන්ධි ස්ථානයකදී එම ස්ථානයේ ඇති අනෙක් මාර්ගයන් අතරින් අනෙක් ඒවාට වඩා සැලකිය යුතු අන්දමේ විශාල රථ වාහන ප්‍රමාණයක් ගමන් කරන මාර්ගය හෝ එම ස්ථානයේ ඇති අනෙක් මාර්ගයන් හා සැසඳීමේදී එහි ගමන් කරන වාහන වඩා වේගවත්ව ගමන් කිරීම අවශ්‍යවන්නා වූ හෝ අනෙක් මාර්ගයන්ට වඩා සැලකිය යුතු ප්‍රමාණයේ රථ වාහන ගමනා ගමනයක් නොවන්නේ නම් එම මාර්ග බෙදෙන ස්ථානයේ ඇති අනෙක් මාර්ගයන්ට වඩා පළලින් වැඩි මාර්ගය අදහස් වේ;

"දුම්රිය හරස් මාර්ගය" යන්නෙන් සම කලයකදී දුම්රිය මාර්ගය හරහා මාර්ගයක් වැටී ඇති යන්ධි ස්ථානයක් අදහස් වේ.

"පරාවර්තනය කිරීම" යන්නෙන් සංඥාවක් හෝ සංඥාවක උපාංගයක් හෝ උපාංග රාත්‍රී කාලයේදී වඩා හොඳින් දැක ගැනීමට හැකිවන ආකාරයෙන් ද දිස්නයක් ඇත නොකර බාහිර ආලෝක මූලයකින් රාත්‍රී කාලයේදී ආලෝකය පරාවර්තනය කරමින් එකී අදාළ සංඥාව, සංඥා උපාංගය හෝ උපාංග ආලෝකමත් වන ආකාරයෙන්ද සුදුසු කිත්ත වර්ගයක් හෝ ද්‍රව්‍යයක් හෝ එම සංඥාව හෝ සංඥා උපාංගය හෝ උපාංග මත ගැට හෝ ආලෝපනය කිරීම අදහස් වේ.

"ආරක්ෂිත ස්ථානය" යන්නෙන් මාර්ගයක පදික මාරුවක් දෙපසින් මාර්ගයේ මධ්‍යයේ හෝ ඊට ආසන්නව බාවන පථය මතුපිටට ඉහළින් සිටිනාසේ, එකිනෙකට ප්‍රතිවිරුද්ධ දිශාවන්ට ගමන් කරන රථවාහන හෝ පුළුල් මාර්ගයක නම් එකම දිශාවට ගමන් කරන රථ වාහන හෝ අභ්‍යන්තරවශයෙන් වෙන්කර පදිකයන් මාරුවන ස්ථානයක පදිකයන් සඳහා ඇති ආරක්ෂක විධිවිධානයක් වශයෙන් තබා ඇති හෝ ඉදිකර ඇති උපක්‍රමයක් අදහස් වේ.

"මාර්ග සලකුණු බුලුර" යන්නෙන් මාර්ග සලකුණක උපාංගයක් වශයෙන් හෝ මාර්ග සලකුණක් වශයෙන් පාවිච්චි කරනු ලබන වක්‍රකාර කැටියක් වැනි පැහැලි පදනමකින් උඩට නෙරා ඇති ගෝලාකාර හැඩයෙන් යුත් මැද කොටසකින් යුතු බුලුරිනිවිද පෙනෙන පුළුල් ප්‍රදේශයක් හෝ රබර් රබර් වැනි ද්‍රව්‍යයකින් තනන ලද්දාවූද මාර්ගයේ ගමන් කරන වාහන යකට බාධාවක් නොමැතිව එම වාහනයේ රෝදයකට එය උඩින් ගමන් කළ හැකි වනසේ සකස් කර ඇත්තාවූද උපක්‍රමයක් අදහස් වේ.

"සිටුවා තැබීම" යන්නෙන් තැනැත්තෙක් නංවා ගැනීමට හෝ බැස්ස වීමට හෝ බඩු පැවිච්චිට හෝ බඩු බැමට හෝ අවශ්‍ය කාලසීමාව සඳහා පමණක් වාහනයක් එක් තැනක නවත්වාගෙන සිටීම අදහස් වේ.

"මාර්ග සලකුණක් මැදිකොට සිටීම" යන්නෙන් මාර්ග සලකුණක් හරහා නොගොස් ඒ මාර්ග සලකුණක් මත එය මැදිකොට හෝ මාර්ග සලකුණකින් කොටසක් මත එය මැදිකොට ගමන් කිරීම හෝ මාර්ග සලකුණක් හෝ ඉන් කොටසක් වැරදිවන සේ වාහනයක් නතර කරගෙන සිටීම අදහස් වේ.

\* මාර්ග සලකුණු සටහන මෙම ගැසට් පත්‍රය අවසානයේ දක්වේ.

4

අවසර:-

- පු/ලේ. - ක. අංකය: 356/122/39(එස්බී/අයේ)
- ම.ආ/ලේ. - ඔහුගේ අංකය: පී/පී/1060/69
- ර.ම.ම.වි/ලේ. - ඔහුගේ අංකය: පී.3/50
- ප.ස/ලේ.
- ර.ආ.වි/ලේ.
- මහ බැංකුවේ අධිපති
- ශ්. ර.
- අංශ/ලේ.

මගේ අංකය: කැ.ප.154/69  
 ඔබේ අංකය: ඒ.පී.144/68  
 1969 අගෝස්තු මස 26 වන දින,  
 කොළඹ, කැබිනට් කාර්යාලයේ දිව.

ප්‍රමාණ අවබෝධයේ ස්ථිර ලේඛන,

මගේ සම අංක හා 1969 මැයි මස 15 වන දින දරණ ලිපියෙන් ඔබ වෙත ද දැන්වා එදා 1969 මැයි මස 14 වන දින කැබිනට් මණ්ඩල තීරණය හා සබැඳේ.

1969 අගෝස්තු මස 23 වන දින පැවැත්වුණු කැබිනට් මණ්ඩල රැස්වීමේදී එළඹි තීරණය අවශ්‍ය කරනු ලබන සඳහා ඊට අදාළ නිලධාරීන්ට දැන්වීම පිණිස මේ සමඟ එහා ඇත.

සහතික ලේඛන

අ.ස/ඒ.එස්. කොකොඔස්-වික්‍රම  
 කැබිනට් මණ්ඩලයේ ලේකම්

මී ර ත ය :  
දුම්රිය හරස් මාර්ග

හත සඳහන් අයුරින් එකඟ විය:-

- (1) දුම්රිය හරස් මාර්ගයන්හි කැබිනට් මණ්ඩල ආරක්ෂණයන් සඳහා ලැබිය යුතු ප්‍රවෘත්තිය ආරක්ෂණයන්ගේ ස්වභාවය, ප්‍රමාණවත් හා වෙනත් කරනු පිළිබඳව තීරණයන් කැබිනට් සඳහා පහත දැන්වෙන අයුරු සමස්ත වූ අර්ථකථනවත් පිහිටුවිය යුතුය:

දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරී (සහතික)  
 මහ මාර්ග අධිකාරී (එහි දුම්රිය පිහිටුවනු ලබන කළු පෙරළුපොළොවකට පිහිටුවිය)

- වෛටර් සාමාන්‍ය කමිටුව
- පළාත් පාලන කමිටුව
- පොලිස්පති

සහ

අදාළ පෙදෙසේ මහ හමර සහ කමිටුව.

- (2) මිලහ පර්මිටර තුළදී ආරක්ෂණයන් ඇවැසි දුම්රිය හරස් මාර්ග පිළිබඳ ප්‍රවෘත්තිය ලැබිය යුතු රජයේ වැඩ අධිකාරී හා පළාත් පාලන කමිටුව විසින් සහභාගී දිරිපත් කළ යුතුය. කමිටුව එහා විධිමත් ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා අදියර ක්‍රියා සැලැස්මක් සකස් කළ යුතුය.

- (3) ආරක්ෂණයන් කැබිනට් හා කබනතු කිරීම පිළිබඳ විගදන දෙපාර්තමේන්තු විසින් පහත දැන්වෙන අයුරු දැරිය යුතුය:

- (1) නැතිම:- උඩු පාලම් මාර්ග හා හරස් මාර්ග ආරක්ෂණයන් නැතිවේ වියදම දැරිය යුත්තේ රජයේ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුවේ වැය බැරකටලිනි. පළාත් පාලන ආයතනවලට අයත් හරස් මාර්ග ආරක්ෂණයන් කැබිනට් යුත්තේ පළාත් පාලන කමිටුවෙන් වැය බැරකටලිනි.

(11) කබනතු:-....



(2)

(11) නවත්තුව: - හරත් මාගී පිළිබඳ සියළු ආරක්ෂණයන් නවත්වා  
කිරීම පිළිබඳ විශදම දැරිය යුත්තේ දුම්රිය  
දෙපාර්තමේන්තුවේ වැඩ බැස්වීමයි.

(4) රජයේ වැඩි අධ්‍යක්ෂ හා පළාත් පාලන නවීකරණ විසින් නවීකරණ  
මගින් නිර්දේශ කරනු ලබන විෂයයන් සඳහා අවුරුදුපතා ඔවුන්ගේ  
වැඩ බැස්වීමට මුදල් ප්‍රතිපාදනය කළ යුතුය. අතිතයේදී බාධකයන්  
වශයෙන් තුළුයේ මුදල් බඳු බව හිසා, රජයේ වැඩි අධ්‍යක්ෂ හා  
පළාත් පාලන නවීකරණ විසින් ඉල්ලනු ලබන මුදල් භාණ්ඩාගාරය  
විසින් අනුමත කළ යුතුයි. 1969/70 මුදල් වසරේ ස්වල්ප  
එක් දෙපාර්තමේන්තුවල කෙටුම්පත් දැක්වෙන්නාවූ විට ඒවා  
සිරසන් යටතේ කාමුණික ආධාර මුදලක් ප්‍රතිපාදනය කළ යුතුය.

(5) කියවීමට නැවත යුතු ප්‍රමුඛතාවයන් ගැන නවීකරණ විසින් සිය වාර්තාව  
ඉදිරිපත් කරන තුරු; ඉහත කදිම අවබෝධයන් ලෙස සලකන  
පහත දැක්වෙන රටු පාලනී මාගී තැබීම සඳහා රජයේ වැඩ  
දෙපාර්තමේන්තුවේ 1969 දැක්වෙන්නාවූ මුදල් ප්‍රතිපාදනය  
කළ යුතුයි.

(1) කොළඹ කැපුම් කිරීමට ගියේ දුම්රිය මාගීය හරහා බේස්ලයින්  
පාර දිවෙන තුළුන්ට මේරී නම් ප්‍රදානයයේ,

(11) කොළඹ-ගාල්ල මත මාගීය දුම්රිය මාගීය හරහා දිවෙන  
පසාගලදී,

(111) දෙවර්ගකම් බේස්ලයින් පාරේ ඇති හරත් මාගීය,

ඉහත සඳහන් (1), (11) හා (111) විෂයයන් සම්බන්ධයෙන්  
වැඩ බැස්වීම විශදම විදහා දැක්වෙන කැබිනට් සාදනුයේ රජයේ  
වැඩ, කැපුම් හා විදුලි සංදේශ දෙපාර්තමේන්තුව විසින් ඉදිරිපත් කළ යුතු  
යයි ද සිරණය විය.

COPY.

S/F - Treasury No. 356/122/39 (SB/EK)  
 S/L.G. & C. A.  
 Asst. Secy. P.M's Office  
 Auditor General.

My No. CP.A.323/56.  
 Your No. PL.138/53.  
 Cabinet Office,  
 Colombo. November 19, 1956.

The Permanent Secretary to the  
 Ministry of Transport and Works.

I send herewith a conclusion reached by the Cabinet at the meeting held on November 19, 1956, in order that you may communicate it for necessary action to the officers concerned.

Sgd/  
 Secretary to the Cabinet.

CONCLUSION

Policy to be adopted in regard to new level crossings and  
for improving the protection over existing crossings  
 (Memorandum dated August 27, 1956, by the Hon. Minister  
 of Transport and Works)

The following decisions were reached :-

- (i) The Railway should continue to bear the cost of maintenance and recurring costs of gate operation of crossings hitherto maintained by it.
- (ii) The Railway should also accept financial responsibility for gates or other improvements, necessary for satisfactory operation of the Railway.
- (iii) The Public Works Department, as the principal road authority, should bear the initial cost of installation of gates and recurring costs of gate operation at existing crossings, which need more adequate protection or at new crossings on roads under the charge of that Department.
- (iv) Overhead bridges should be preferred to level crossings, where economically justified, or necessary through density of traffic. Where an existing level crossing is replaced by an over head bridge, the Railway should bear part of the cost proportionate to the saving in gate operation effected thereby.
- (v) A Committee consisting of -
  - (1) The General Manager of Railway (Chairman)
  - (2) The Director of Public Works
  - (3) The Commissioner of Local Government and
  - (4) The Commissioner of Motor Traffic

or their respective nominees, should be constituted to examine the degree and measure of protection required at various level crossings, to decide the order of priorities and the type of protection required. The Committee should also decide whether the Local Authority is liable to contribute to the costs.

( Contd. Page 2/..)

In arriving at decisions, the respective Local Authorities should be notified and their views ascertained. The Committee should generally follow the conditions laid down in paragraph 673 of the report of the Commission on Local Government.

- (vi) In the case of crossings on roads under Local Authorities, the cost of new crossings, which the Committee mentioned in sub-paragraph (v) above, may deem adequately safe without gates, will be borne by the Local Authorities concerned. Where, however, in the opinion of the Committee, gates are required on existing crossings or new level crossings with gates are required by the Local Authorities, the initial cost should be shared by the Central Government and the Local Authority in the following proportions :-

	<u>Local Authority</u>	<u>Central Government</u>
Colombo Municipal Council	40%	60%
Other Municipalities	25%	75%
Urban Councils	15%	85%
Village Committees	5%	95%

It is to be understood that financial provision from the Central Government should be obtained through the Ministry of Local Government and should not be a charge against the Railway Department.

- (vii) In the case of additions and improvements to crossings, recurring costs should be borne by the Central Government. Financial provision should be made through the Ministry of Local Government.

\*\*\*\*\*

1951 26

1951 26

Rules 96-97

The Station Master will be responsible for satisfying himself by examination of the Train Register and Block Instrument that the section ahead is clear before issuing this order.

The Driver must retain one copy of the order and attach it to his Train Ticket.

When a train has an additional engine either in front or rear, or when two or more light engines are coupled together, the written authority must be shown to each of the Drivers and handed to the Driver of the rear engine.

The Stop signals between the Outermost Stop Signal and the Defective Signal must be operated as usual.

When a special Flagman is appointed and after authority to pass the Defective Signal has been given either by sending the Flagman to the Outer Home Signal, or by giving a special memorandum, the Station Master is responsible for seeing that no movement is

ADDITIONAL ENGINE OR TRAINS

OTHER STOP SIGNALS TO BE OPERATED AS USUAL

POINTS NOT TO BE MOVED

made of any points protected by the Defective Signal until he is satisfied that the train has passed beyond these points.

If the Defective Signal is a Shunting Signal or Disc or a running line Stop Signal which has to be passed for shunting purposes, the Flagman specially appointed under Rule 96 (iii) must be stationed at the Defective Signal, and must act in accordance with the instructions given him by the Station Master and show such Hand Signals as that officer orders.

During shunting operations it is not necessary to serve a memorandum each time a signal has to be passed. Once the Driver has been notified of the Defective Signals, subsequent movements past those signals should be made on Hand Signals without service of further memoranda.

The Station Master must satisfy himself before issuing orders for signals for a train to pass that all concerned understand the movements intended, and that the road is correctly set for the train and will not be altered until it has passed.

DEFECTIVE SHUNTING SIGNAL OR DISC



Rule 99

DEFECTIVE  
INTER-  
LOCKING  
OR SIGNAL  
INTER-  
LOCKED  
VANE  
POINTS

99.

(i)

When a signal interlocked with points, or the interlocking of points and signals, or locking of points is out of order, the Station Master must treat the points as uninterlocked and have them secured in the manner laid down in Rule 88, clauses (b), (c), (d) and (e).

(ii)

Where practicable, the Station Master must select suitable men from his own staff for the purpose, but where this cannot be done, he must apply to the nearest Foreman Platelayer or Overseer for labourers competent to perform the work.

DIRECTION  
OF POINTS--  
MEN AND  
FLAGMEN

CHAPTER VII

WORKING OF LEVEL CROSSINGS

100.

Unless special authority is given to the contrary, the gates of level crossings must always be kept open for road traffic, except when required to be closed across the road to permit of the passage of trains.

The Gateman must keep his signals (where provided) at "Danger" until it is necessary for him to lower them for the passage of a train, and he must not do so until he has first placed the gates across the road.

101.

(a)

Gates outside station limits must be closed against cart road when Gateman hears whistle of engine or approach of train or special warning bell where provided.

(b)

Gates within station limits must be closed five minutes before trains are actually due to arrive, on orders from the Station Master. Immediately on arrival of a train, if road traffic is waiting at the level crossing, the gates must be opened for such traffic to pass, and if road traffic arrive at the

Rules  
100-101  
WORKING  
OF GATES  
AND GATE  
SIGNALS

GATES  
OUTSIDE  
STATION  
LIMITS

GATES  
WITHIN  
STATION  
LIMITS

crossing during shunting, shunting must be stopped immediately and gates opened for road traffic to pass and shunting resumed on the gates being again closed after road traffic has passed over the crossing.

(c)

Gatemen's warning bells consisting of a pair of bells, one for each direction, are fitted in certain gate houses. The ringing of the bell is started by the train striking the track circuits which are installed near the gate house. When the bell starts ringing, the gates must be closed and the signal lowered for the direction indicated by the bell.

Failure of the apparatus must be reported by the Gateman to the Station Master or the Foreman Platelayer, as the case may be, and the latter will advise the authorized person in charge of repairs.

Whenever bells, light indicators, or other automatic warning devices fitted at any of the level crossings

GATEMEN'S  
WARNING  
BELLS

DEFECTIVE  
WARNING  
DEVICES

are noticed to be defective, the trainmen noticing the defect must bring it to the notice of the Station Master at the very next station so that he may take steps to have them put right.

102. Gates not locked from cabins or ground frames must be chained and padlocked when closed against Railway line or cart road.

UNINTENT-  
LOCKED  
GATES

103. (a) At crossings where Fixed Signals are provided no Hand Signals must be shown to the Driver of an approaching train if the line is clear, but where no Fixed Signals are provided, a Green "All Right" Hand Signal must be exhibited if the line is clear. Where Fixed Signals are not provided, a Red "Danger" Hand Signal must be exhibited if the line is not clear.

HAND  
SIGNALS  
AT  
CROSSING  
GATES

(b) At level crossings where there are Gatemen, but where Fixed Signals are not provided, the absence of a Green Hand Signal must be considered a "Danger" Signal.

ABSENCE  
OF HAND  
SIGNALS

Rules 103-106

and treated accordingly, and the fact reported at the next station at which the train is timed to stop.

FURTHER  
GATE  
TO BE  
FIRST  
OPENED

104. Except at level crossings where the gates on both sides of the line are mechanically opened simultaneously, the gate towards which vehicles, cattle, horses, or other animals are approaching must not be opened until the opposite gate has been first opened, so as to allow them to cross over without stopping upon the line.

GATES  
CONTROL-  
LED FROM  
SIGNAL  
CABIN

105. Where gates are mechanically controlled from a signal cabin, the Signalman on duty must apply the controlling arrangement whenever it is necessary to prevent persons or vehicles from crossing the line, after taking steps to warn road traffic to keep clear of the level crossing.

EXHIBITION  
OF GATE  
LAMPS

106. (a) At level crossings where the gates close across the line, the lamp or lamps (where provided) must show a red light in each direction along the line when the gates are closed across the line, and in each direction along the road when the gates are closed across the same.

Rules 106-108

At level crossings where the gates do not close across the line, the lamp or lamps (where provided) must show a red light in each direction along the road when the gates are closed across the same.

LIGHTING  
OF  
GATE  
LAMPS

(b) Where gate lamps are provided, the lighted lamps must be exhibited on the gates throughout the night and during foggy weather.

TRAINS TO  
BE  
OBSERVED  
AS THEY  
APPROACH  
AND PASS

107. The Gateman must take particular notice of each train as it approaches and passes, and, if he sees anything wrong, he must show a Red "Danger" Signal (either by Hand or Fixed Signal) to the Driver and Guard.

WORKING  
OF GATES  
AT NIGHTS

108. At level crossings, where, by special authority, the gates are kept closed and locked during the night across the road and the Fixed Signals (where provided) are maintained at the "All Right" position, should it be necessary to permit a vehicle to pass over the crossing, the "Danger" Signals (Fixed or Hand) must be exhibited for five minutes, after which time, if no train is approaching the gates may be opened for the passage of the



vehicle. As soon as the vehicle has passed over the crossing, the gates must be closed again and locked across the road before the Fixed Signals (where provided) are again exhibited in the "All Right" position.

109.

WORKING OF SIGNALS TO BE TESTED

(a) At level crossings where Fixed Signals are provided, the Gateman must test their working both by day and by night.

DEFECTS TO BE REPORTED

(b) If any part become defective or broken, or should any gate not close properly, the Gateman or Signalman in charge of the gates must immediately report the matter to the nearest Way and Works Officer or Kangany if the gate is outside station limits, and to the Station Master, if within station limits.

PROTECTION OF LEVEL CROSSINGS WHEN GATES ARE DAMAGED

(c) (i) When the gates of level crossings are damaged so that they cannot be worked, it is the duty of the Way and Works staff to provide promptly poles or other safeguards for the protection of such level crossings, and until such safeguards

are provided, it is the duty of the Gateman in charge of such gates to warn all traffic approaching the gates by means of Hand Signals.

(ii) Poles or other safeguards provided by the Way and Works Department should be fitted with suitable attachments for the carrying of a red flag by day and a red light by night so as to warn approaching traffic. It is the duty of the Gateman to exhibit the correct warning on these attachments.

(iii) Station Masters and Foremen Plate-layers must specially instruct the Gatemen concerned of the action that should be taken in such cases.

GUARD RAILS TO BE KEPT CLEAR

The Gateman must be careful to keep the space between the running and guard rails of the level crossing clear of stones and other obstructions.

110.

WHISTLING BOARDS: DRIVERS TO SOUND WHISTLE ON APPROACHING

Fixed whistling boards consisting of a red diamond with white horizontal bar across centre are provided at level crossings where there are no signals or gates which close across the Railway, and Drivers on viewing these boards, must whistle so as to give

111.



STARTING  
OF RAIL  
CARS

112. Before a Driver starts from halting places on the near side of a level crossing unprotected by gates, he must give a warning whistle.

DEFECTIVE  
GATE  
SIGNALS  
WITHIN  
STATION  
LIMITS

113. (a) If a Gate Signal within station limits becomes defective, trains will be signalled past it in accordance with Rule 96.

DEFECTIVE  
GATE  
SIGNALS  
OUTSIDE  
STATION  
LIMITS

(b) If a Gate Signal outside station limits becomes defective, it should, if possible, be maintained in the "Danger" position. When a train approaches, the Gateman after closing and securing the gates across the road should proceed to the signal and after the train stops, advise the Driver of the defect.

The Driver should then proceed cautiously past the signal till the level crossing is cleared.

CHAPTER VIII

CONTROL AND WORKING OF STATIONS

114. All Railway Servants employed at the station or within its limits are subject to the Station Master's authority and directions in the working of the station.

115. Station Masters are responsible for :—

(i) the general working of the station being carried out in strict accordance with the Railway Rules and Regulations and as far as practicable, for giving personal attention to the shunting of trains and all other operations affecting the safety of the Railway.

(ii) the efficient discharge of duties devolving upon all Railway Servants employed at the station or within its limits and for promptly reporting any neglect of duty on the part of such servants.

(iii) making themselves thoroughly acquainted with the duties of the staff under their control and for frequently visiting them at their

SCOPE OF  
STATION  
MASTER'S  
AUTHORITY

RESPONSIBILITY OF  
THE  
STATION  
MASTER  
GENERAL  
WORKING  
OF  
STATIONS

DISCHARGE  
OF DUTIES  
BY  
RAILWAY  
SERVANTS

SUPERVISION OF  
STAFF

INSTRUCTIONS TO BIDDERS  
(A) GENERAL

1. GENERAL INFORMATION

Bids are called for the supply of the items mentioned in Clause-01 of the SCC and in the Procurement Notice. Bids should be submitted in the forms obtainable from the office specified in Clause 02 of SCC, until the date and time mentioned in the SCC on payment of a non- refundable form fee indicated therein.

2. CLOSING OF BIDS

Bids shall be sealed in accordance with Clause 16 of the Instructions to Bidders. The address to which bids shall be addressed, closing time of bids, opening time of bids and the place of opening of bids are stated in Clause 02 of SCC. Bids shall be submitted before the closing time of bids. If a bidder so wishes he may hand over the sealed bid personally or through an agent, to the Officer who is authorized to accept and acknowledge it before the closing time or may be deposited in the box kept for this purpose at the address mentioned in Clause 02 of SCC before the closing time.

3. ELIGIBLE BIDDERS.

(i) Financial , Technical and Human Resource capability –

The Manufacturer shall submit documentary proof of, technical capability and human resource capability for supply, installation, testing and commissioning of the offered Level Crossing Protection Systems. Manufacturer shall have sufficient technical capability to undertake the project and sufficient staff with relevant qualifications and experience that can be allocated for the project.

(ii) Past Experience, Client Certification and Method Statement -

The Manufacturer shall submit documentary proof of ability and capability for supply, installation, testing and commissioning of the offered Level Crossing Protection systems according to the standards, requirements and methods mentioned in specifications etc. given in this bid document. Manufacturer shall have successfully completed at least three (03) supply, installation, testing and commissioning of Level Crossing Protection System projects, of reasonable scale, during last 05 years. Manufacturers who have completed Level Crossing Protection System Projects for other major railways in the region should indicate them particularly.

(iii) Capability of supplying a complete system -

Manufacturer shall be capable of supplying all the major items of the complete Level Crossing Protection System and undertake supply, installation, testing, commissioning, of the complete Level Crossing Protection systems without the assistance of the other organisations.

(iv) Standard Certification -

Manufacturer shall hold the ISO 9001/2000 Certification for manufacturing of complete Level Crossing Protection Systems. Furthermore, all the manufacturers of main components of the offered Level Crossing Protection System shall have ISO 9001/2000 Certification as specified in the Specification.

(v)

The Manufacturer shall submit documentary proof of ability and capability to supply the Level Crossing Protection Systems, along with the past records of supplying the items according to the international standards mentioned in the specifications given in this bid document, to other railway organisations. The Broachers of the offered Level Crossing Protection System Product of the manufacturer shall be submitted.

(vi)

The complete Level Crossing Protection System offered by the manufacturer shall have successful operation/performance over a period of at least three (03) years in Main Lines (lines with reasonable train traffic) in Railways. The manufacturer shall submit documentary proof obtained from the end-user Railway Organizations for this purpose.

4. ONE BID PER DOCUMENT

Each bidder shall submit only one bid per document and those who submit more than one bid in a document will be disqualified and rejected.

5. COST OF BIDDING.

The bidder shall bear all costs associated with preparation and submission of his bid/bids, and the Purchaser will in no case be responsible or liable for those costs, regardless of the conduct or outcome of the bidding process.

My No. TEC/LX 200/2013,

CSTE's Office,

Colombo 09.

22.10.2013.

The Chairman,

Standing Cabinet Appointed Procurement Committee,

Ministry of Transport.

**Technical Evaluation Committee Report – Procurement of Supply, Installation, Testing and Handing over of 25 Nos. of Double Line and 175 Nos. of Single Line Level Crossing Protection Systems including Training to Sri Lanka Railways – SRS/F 7089**

Five offers were received along with MoT Letter No. TRA/F9/CT/374 of 03.09.2013 and the details are as follows.

	Bidder	Bid Value stated in the Bidding Document
1	Consortium consisting of M/s. N-Able (Pvt) Ltd and M/s. Uni Consultancy Services – University of Moratuwa	UD\$ 6,478,190.00
2	M/s. OMNIPOLI a.s.	Euro 21,049,130.00
3	Joint Venture of M/s Alkmaar Railway Signalling and M/s. Signalling and Control Solutions	US\$ 12,477,464.31
4	M/s. IRCON International Ltd.	US\$ 9,558,550.00
5	M/s. Ingeneria Y Control Ferroviario - Spain	USD 6,698,331.72

The offers were evaluated as follows.

1. Evaluation of offers of bidders, by considering compliance to the Form of Bid
2. Evaluation for eligibility of bidders, by considering compliance to Eligibility Criteria
3. Evaluation for Technical Compliance of bidders, by considering compliance to requirements stated in Compliance Sheets
4. Evaluation of Prices of the Eligible Bidders.

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page.

95  
341  
234

1. Evaluation of offers by considering compliance to the Form of Bid

All five bidders had submitted the required documents and certifications. The details have been given in Annexure 1 to 5 of the Report. It was evaluated whether the major criteria have been complied or not.

2. Evaluation for eligibility, by considering compliance to Eligibility Criteria

The bids were evaluated against the Eligibility Criteria stipulated in Clause - 3 of the Instructions to Bidders of the Bidding Document.

The evaluation for eligibility has been given in Annexure - 6 of this document.

- a. It can be observed that Consortium consisting of M/s. N-Able (Pvt.) Ltd. and M/s. Uni Consultancy Services – University of Moratuwa ( Bid No. 1 ), has offered a system ( the Level Crossing Controller) manufactured by University of Moratuwa. They have not submitted the Client Certifications, Standard Certifications, SIL Certifications and ISO Certifications for the Level Crossing Controller. However, they have submitted Standard Certifications and Test Reports for the Train Detection System manufactured by M/s. Tianshui Railway Signal Fitting Factory – China. In addition, End User Certificate about successful operation of Level Crossing Systems in last 03 years has not been submitted. However, the consortium has fulfilled the other eligibility criteria.

However, they have stated that the system developed (and manufactured) and installed by the University of Moratuwa is functioning for last 12 years at 03 level crossings in Sri Lanka Railways. In addition, the bidder states that the ISO Certification has not been submitted and the University of Moratuwa (manufacturer) is a government organisation. The End User is Sri Lanka Railways.

Therefore, the offer from the Consortium consisting of M/s. N-Able (Pvt.) Ltd. and M/s. Uni Consultancy Services – University of Moratuwa, was considered as partially complied.

- b. The offer from M/s. OMNIPOL a.s. ( Bid No. 2) is a system manufactured by M/s. AZD Praha s.r.d. of Czech Republic. The bidder has submitted an End User Certificate about successful operation of Signalling and Level Crossing Systems over the past 03 years. However, the ISO Certification of the Manufacturer is for Signalling Systems (not for Level Crossing Systems). Therefore, the offer is partially complied with eligibility criteria stipulated in the bidding document.

163  
P22  
✓



340  
233

- c. The offer from the Joint Venture of M/s Alkmaar Railway Signalling and M/s. Signalling and Control Solutions ( Bid No. 3) is a system manufactured by M/s. General Electric – USA. The bidder has submitted an End User Certificate about successful operation over the past 03 years and has submitted the procurement order from Sri Lana Railways for 12 of the offered type of the Level Crossing Protection Systems. However, the ISO Certification of the Manufacturer is for Signalling Systems (not for Level Crossing Systems). Therefore, the offer is partially complied with eligibility criteria stipulated in the bidding document. .
- d. The offer from M/s. IRCON International Ltd. ( Bid No. 4) is for a Level Crossing Protection System manufactured by M/s. IRCON International Ltd. However, the manufacturer has installed only 14 Level Crossing Gates. Level Crossing gate is different from Bell and Light Protection System. The Method Statement too is unsatisfactory because the exact train detection method that will be supplied has not been mentioned. M/s. IRCON (manufacturer) is having an ISO Certification for Signalling Systems ( not for Level Crossing Protection Systems ). Therefore, the offer does not comply with eligibility criteria.
- e. The offer from M/s. Ingeneria Y Control Ferroviario – Spain ( Bid No. 5 ) comply with all the eligibility criteria except the End User Certification. The bidder has submitted the End User Certification but not for the system standards mentioned in the specifications. The Train Detection System of the offered Level Crossing Protection System differ from the system given in the specification. In addition, the ISO Certification of the Manufacturer is for Signalling Systems (not for Level Crossing Systems). However, the offer from M/s. Ingeneria Y Control Ferroviario – Spain, was considered as partially complied because the End User Certificates have been submitted.

Out of the five offers considered for evaluation, the offer from M/s. IRCON International Ltd. (Bid No. 4) is non-responsive. However, all the five offers were considered for Technical Evaluation.

3. Evaluation for Technical Compliance

The evaluation for Technical Compliance has been given in Annexure - 7 of this document.

- a. The offer from Consortium consisting of M/s. N-Able (Pvt.) Ltd. and M/s. Uni Consultancy Services – University of Moratuwa ( Bid No. 1 ) is for a system manufactured by University of Moratuwa. This offered system comply with SLR Specification. The train detection method too comply with the Specification and the method is being used by SLR. In addition, the Level Crossing Controller developed and manufactured by the University of Moratuwa, is successfully operating for last 12 years without any failure.

f 164

Handwritten signature and scribbles

93  
33  
237

- b. The offer from M/s. OMNIPOL a.s. ( Bid No. 2 ) is a system manufactured by M/s. AZD Praha s.r.d. of Czech Republic. **The offered system comply with SLR Specification.**
- c. The offer from the Joint Venture of M/s Alkmaar Railway Signalling and M/s. Signalling and Control Solutions ( Bid No. 3 ) is for a system manufactured by M/s. General Electric – USA. **The offered system comply with SLR Specification.**
- d. The offer from M/s. IRCON International Ltd. ( Bid No. 4 ) is for a Level Crossing Protection System manufactured by M/s. IRCON International Ltd. The train detection system employed in the system has not been properly specified ( bidder has indicated train detection systems manufactured by two manufacturers ). In addition the Method Statement does not explain the system manufactured by the manufacturer ( M/s. IRCON ). Furthermore, the manufacturer has installed only 14 systems so far. Broachers of the Level Crossing Controller manufactured by M/s. IRCON too has not been given. Therefore, **the system offered M/s. IRCON International Ltd. does not comply with SLR Specification.**
- e. The offer from M/s. Ingeneria Y Control Ferroviario – Spain ( Bid No. 5 ) is a system manufactured by M/s. Ingeneria Y Control Ferroviario – Spain. The train detection system of the offered system is different from the specified method. The system offered is axel counting/sensing system. Therefore, **the system offered by M/s. Ingeneria Y Control Ferroviario – Spain does not comply with SLR Specification.**

#### 4. Evaluation of Prices of the Eligible Bidders

Out of the five offers taken for Technical Evaluation, only three offers have got technically complied. The financial evaluation of the three offers which are technically complied have been given in Annexure - 8 of this document.

The lowest offer out of the three technically complied offers, is from the Consortium consisting of M/s. N-Able (Pvt.) Ltd. and M/s. Uni Consultancy Services – University of Moratuwa ( Bid No. 1 ). The offered price (FOB) for 25 Double Line and 175 Single Line Level Crossing Protection Systems (including Spare Parts and Training) is US\$. 6,422,090.00 (Bid Value given by the bidder is US\$ 6,478,190.00. But, there is a mathematical error in this Bid Value and it has been corrected as US\$. 6,422,090.00).  $- 6478190 = 56100$

The second lowest offer is from Joint Venture of M/s Alkmaar Railway Signalling and M/s. Signalling and Control Solutions (Bidder No. 3) and the offered price (FOB) is US\$ 12,477,464.31. The highest offer is from M/s. OMNIPOL a.s. (Bidder No. 2) with offered price (FOB) of Euro 21,049,130.00.

165  
ALY  
e  
Y  
→

TEC Recommendation :

Therefore, purchasing of 25 Double Line and 175 Single Line Level Crossing Protection Systems including Spare Parts and Training from the Consortium consisting of M/s. N-Able (Pvt.) Ltd. and M/s. Uni Consultancy Services – University of Moratuwa (Bidder No. 1 – Lowest Offer) is recommended.

The other two offers (from Joint Venture of M/s Alkmaar Railway Signalling and M/s. Signalling and Control Solutions (Bidder No. 3) and from M/s. OMNIPOL a.s.) are not recommended because their prices are high.

\* *W.P.M. Fernando*  
W.P.M. Fernando.

6. Other Recommendations

The offer from the Consortium consisting of M/s. N-Able (Pvt.) Ltd. and M/s. Uni Consultancy Services – University of Moratuwa ( Bid No. 1 ) was further evaluated and TEC recommends to negotiate with the bidder to get the total bid value (FOB) reduced from US\$. 6,422,090.00 to US\$ 4,779,908 .00. The reasons for TEC recommendation and about the strategy to be adopted in carrying out negotiations has been explained in Annexure – 9 of this document.

\* 207

Mr. A.T.L.P. Samarasinghe - Chief Engineer – (S & T):SLR Chairman .....

*Additional Secretary (Technical)*

Mr. W.P.M. Fernando - Chief Engineer – ( W & W ):SLR Member .....

Mr. L.A.R. Rathnayake – Operating Superintendant:SLR Member .....

Mrs. P. R. Jinadasa – Deputy Chief Engineer (S & T):SLR Member .....

Mrs. R.S. Mathivathani – Accountant : MoT Member .....

Mr. Mahesh Hewawitharana – Assistant Director : Dept. of National Budget. Member .....

27/11/11 ↓



**Minutes of the Standard Cabinet Appointed Procurement Committee meeting held on 07.02.2014 at 10.45 a.m.**

448  
241

Nature of the Procurement Committee	SCAPC	Name of the Procurement Entity	SLR
-------------------------------------	-------	--------------------------------	-----

Title :- Procurement of Protection Systems for 200Nos. Level Crossings

Meeting No	03	Date	07.02.2014	Purpose	To finalize the procurement
------------	----	------	------------	---------	-----------------------------

**SCAPC**

01. Mr. Lalith Kannangara(Chairman/SCAPC)  
Secretary  
Ministry of Indigenous Medicine
02. Mrs. Malkanthi Jayawardane (Alternative Member/SCAPC)  
Additional Secretary (Administration)  
Ministry of Transport
03. Mr. S. H. Harishchandra(Member/SCAPC)  
Commissioner General  
Department of Motor Traffic
04. Mr. A. K. Senevirathne (Member/SCAPC)  
Addl. Director General  
Dept.of Fiscal Policy
05. Mr. A. Podiralahamy (Member / SCAPC)  
Accountant  
Ministry of Private Transport

**OTHERS**

06. Mr. A. T. L. P. Samarasinghe(Chairman /TEC))  
Chief Engineer (S&T), SLR
07. Mr. W. P. M. Fernando (Member/TEC)  
Chief Engineer (Way& Works) , SLR
08. Mr. H.J.K.S.J.Wijerama-Liaison Officer  
Chief Accountant,  
Ministry of Transport
09. Mr.S.P.Weerarathne (Member/TEC)  
Accountant  
Ministry of Transport
10. Mrs. S. A. Nirmala  
Superintendent of Railway Stores

240 (101) 447

The SCAPC met on 07.02.2014 at 10.45 a.m. to finalize the procurement and made the following observations and decision.

**Observations**

SCAPC observed that there were no responses received from the organizations issuing ISO certificates as to whether the ISO for signaling items includes Level Crossing Protection also.

SCAPC further noted that whether there is a possibility to call for clarifications from bidders for the above purpose.

But, TEC explained that the topics included in ISO Certificates cannot be altered by the bidder or by the ISO organization.

TEC noted that the ISO certification of the manufacturer of major vital part (Train Detection Systems), of the system offered by the lowest bidder "Consortium consisting of M/s. N-able (Pvt) Ltd and M/s. Uni Consultancy Services - University of Moratuwa" includes Level Crossing Protection also.



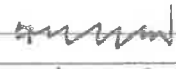

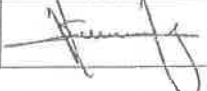
The TEC also noted that they have already supplied and installed 03 Nos. of Level Crossing Protection Systems and that it is identified to be successfully operating and providing a defect free service for last 12 years. A certificate was also provided by TEC.

As this will be an opportunity to promote & develop a local product & supplier and due to the social responsibility involved with this matter, this should be considered as an urgent requirement.

TEC strongly recommend that this should be awarded to the lowest bidder "Consortium consisting of M/s. N-able (Pvt) Ltd and M/s. Uni Consultancy Services - University of Moratuwa"

**Decision**

Based on the above recommendation of the TEC, the SCAPC decided to award this procurement to Consortium consisting of M/s. N-able (Pvt) Ltd and M/s. Uni Consultancy Services - University of Moratuwa.

Name	Capacity	I agree with the above decision	Signature
1. Lalith Kannangara	Chairman	yes	
2. Malkanthi Jayawardana	Alternative Member	yes	
3. S. H. Harishchandra	Member	yes	
4. A. K. Senevirathne	Member	yes	
5. A. Podiralahamy	Member	yes	



අමාත්‍ය මණ්ඩල කාර්යාලය  
அமைச்சரவை அலுவலகம்  
OFFICE OF THE CABINET OF MINISTERS

CABINET DECISION

අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණය

அமைச்சரவைத் தீர்மானம்

**මගින් :** ජනාධිපති ලේකම්.  
අග්‍රාමාත්‍ය ලේකම්.  
මුදල් හා කු./ලේ.  
උසස් අධ්‍යාපන/ලේ.  
ප්‍රසම්පාදන අභියාචනා  
මණ්ඩලයේ සභාපති  
විගණකාධිපති.

මගේ අංකය: අමප/14/0416/538/003  
2014 අප්‍රේල් මස 23 දින.



**මා කළ යුතු :** ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්.

**දුම්රිය අනාරක්ෂිත හරස් මාර්ග 200ක් සඳහා  
ආරක්ෂණ පද්ධති සැපයීම හා ස්ථාපිත කිරීම ආරම්භ කිරීම**

(ප්‍රවාහන ගරු ඇමතිතුමා ඉදිරිපත් කළ 2014-03-20 දිනැති සංදේශය)

2014 අප්‍රේල් මස 03 දින පැවැත්වුණු අමාත්‍ය මණ්ඩල රැස්වීමේදී එළඹී  
කීරණයක් අවශ්‍ය කටයුතු සඳහා මේ සමඟ එවා ඇත.

ආ.පී.ජයවිපති,  
අතිරේක ලේකම්.

අ.කලේ/එස්.අබේසිංහ,  
අමාත්‍ය මණ්ඩලයේ ලේකම්.

(IV) පරිපූරක න්‍යාය පත්‍රයේ විෂයයන්:

65. අමාත්‍ය මණ්ඩල පත්‍රිකා අංක 14/0416/538/003 වූ, “දුම්රිය අනාරක්ෂිත හරස් මාර්ග 200ක් සඳහා ආරක්ෂණ පද්ධති සැපයීම හා ස්ථාපිත කිරීම ආරම්භ කිරීම” යන මැයෙන් ප්‍රවාහන ඇමතිතුමා ඉදිරිපත් කළ 2014-03-20 දිනැති සංදේශය - ඉහත සංදේශය මුදල් හා ක්‍රමසම්පාදන ඇමතිතුමාගේ නිරීක්ෂණ සමඟ සලකා බලන ලදුව, අමාත්‍ය මණ්ඩලය විසින් පත් කරන ලද ස්ථාවර ප්‍රසම්පාදන කමිටුව විසින් නිර්දේශ කර ඇති පරිදි සහ සංදේශයේ යෝජිත පරිදි, ඉහත ප්‍රසම්පාදනය පිරිනැමීම සඳහා අනුමැතිය දෙන ලදී.

ක්‍රියා කළ යුතු:

ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය - ඉහත නිරීක්ෂණ යා කොට ඇත.

පිටපත්:

ජනාධිපති ලේකම් - සංදේශයේ පිටපතක් හා නිරීක්ෂණ යා කොට ඇත.

මුදල් හා ක්‍රමසම්පාදන අමාත්‍යාංශය  
උසස් අධ්‍යාපන අමාත්‍යාංශය - සංදේශයේ පිටපතක් හා ඉහත නිරීක්ෂණ යා කොට ඇත.

ප්‍රසම්පාදන අභියාචනා මණ්ඩලයේ සභාපති

26 May 2014

M/s. N-ABLE (Pvt) Ltd.,  
36, Bristol Street,  
Colombo - 01.

M/s. Uni- Consultancy Services.,  
University of Moratuwa, Katubedda,  
Moratuwa.

Dear Sirs,

PROCUREMENT OF SUPPLY, INSTALLATION, TESTING AND HANDING OVER OF 25 Nos. OF DOUBLE LINE AND 175 Nos. OF SINGLE LINE LEVEL CROSSING PROTECTION SYSTEMS INCLUDING TRAINING, TO SRI LANKA RAILWAYS

I am pleased to inform you that the Bid dated 02/09/2013 submitted by your consortium consisting both parties has been accepted by the Standard Cabinet Appointed Procurement Committee at a total FOB price of US\$. 6,478,190.00. (243) ✓

Please submit a Bank Guarantee as the performance security for an amount of US\$. 323,909.50 from a Bank operating in Sri Lanka as per clause 5 of Special Conditions of Contract. This letter of award is issued subject to signing of a contract agreement by both parties. You are requested to deliver and do the installation as per clause 7 of the special conditions of contract.

Please acknowledge receipt of this letter and let me know the Bank details to open the Letter of Credit.

Yours faithfully,

*[Handwritten Signature]*  
for General Manager  
Sri Lanka Railways

Copy to:

GMR - c.f.i. (243)

Auditor General

CSTE - Yr. Ref No. TEC/LX 200/2013.

**ORIGINAL**

06 June 2014

General Manager  
Sri Lanka Railways  
P.O. Box 355, Railway Headquarters  
Olcott Mawatha, Colombo 10  
Sri Lanka.

Original bond handed over to with,  
on 31/10/2016

Recd.

31/10/16

323,909.5

1 \$ = Rs 133/-

**PERFORMANCE BOND NO.006D283141570001**

We have been informed that **N-Able (Private) Limited, No.36, Bristol Street, Colombo 01, Sri Lanka** (hereinafter called "the Contractor") has entered into Contract No. **SRS/ F 7089** with you, for the **Procurement of Supply, Installation, Testing and handing over of 25 Nos. of double line and 175 Nos. of single line level crossing protection systems including training, to Sri Lanka Railways** (hereinafter called "the Contract").

Furthermore, we understand that, according to your conditions of the Contract, a performance guarantee is required.

At the request of the Contractor, we Nations Trust Bank PLC a banking company duly incorporated in the Democratic Socialist Republic of Sri Lanka and carrying on banking business under the Banking Act No. 30 of 1988 and having its Registered Office at No. 242, Union Place, Colombo 02 in the said Republic hereby irrevocably undertake to pay you any sum or sums not exceeding in total an amount of **Sri Lankan Rupees Forty Three Million Seventy Nine Thousand Nine Hundred and Sixty Three & Cents Fifty Only (LKR 43,079,963.50)** upon receipt by us of your first demand in writing accompanied by a written statement stating that the Contractor is in breach of its obligation(s) under the Contract, without your needing to prove or to show grounds for your demand or the sum specified therein.

This guarantee shall expire, no later than the **10 July 2017** (28 days beyond the schedule contract completion) and any demand for payment under it must be received by us at this office on or before that date.

In witness whereof the duly authorized officers of Nations Trust Bank PLC, Colombo have set their hands unto these presents on this 06 June 2014.

**For NATIONS TRUST BANK PLC.**

*R Sumanasinghe*  
.....  
**AUTHORISED SIGNATORY**  
Name: **Ruwini Sumanasinghe**  
Signature No. *123*

*Achala Tissera*  
.....  
**AUTHORISED SIGNATORY**  
Name: **Achala Tissera**  
Signature No: **3746**

For any clarifications or confirmations regarding the issuance of this guarantee/ amendment, please contact the Trade Services department on **0114 682682(EXT 5)** and Fax Number **0114 682341**.

Original P/Band handed over to SRS on 24/06/2014  
Original st. on 24/06/2014

My No. T.972  
 General Manager's Office  
 Sri Lanka Railways  
 Colombo 10  
 13.10.2014

(1) ASRS  
 14/10/14  
 (6)

Minutes of the meeting held on 10.02.2014 at 2.30 p.m. in GMR's office to discuss about the matters related to installation of 25 Nos. Double Line and 175 Nos. of Single Line Level Crossing Protection Systems including training to SLR.

Present: Mr. B.A.P. Ariyaratne - GMR  
 Mr. J.I.D. Jayasundara - CSTE  
 Mr. V.C.D. Jayasekara - DSTE (P&S)  
 Mr. K. Thushyanthan - DSTE (S&T)  
 Mr. J.L. Gomaz De Silva - ASRS  
 Mr. A.T.L.P. Samarasinghe - Director (Technical), Ministry of Defense and Urban Development

- GMR welcomed all the participants, who have attended to the meeting and introduced the main purpose of this meeting is to discuss the matter raised by CSTE expressing his unwillingness for the installation of protection systems at 200 Nos. Level Crossings awarded to the Consortium consisting of M/s. N-Able (Pvt.) Ltd. and M/s. Uni- consultancy Services, University of Moratuwa as they don't have the adequate safe assurance with regard to supply and installing the same.
- CSTE informed that even though this procurement has been awarded to Consortium consisting of M/s. N-Able (Pvt.) Ltd. and M/s. Uni- consultancy Services, University of Moratuwa, but the level crossing systems designed and developed by University of Moratuwa have been failed several occasions to un safeside and they have been replaced with Relay based systems; Further CSTE Emphasized that the level crossing systems shall be complied with ISO 9001:2008 safety standards and manufacturing standards, which will be certified by internationally accepted organizations with the conformity of relevant standards.
- GMR asked what the safety requirement is needed for the level crossing system to be installed in the railway network.
- CSTE stated that SIL4 safety requirement needed for the level crossing protection system to assure the safety of the same.
- GMR asked whether this SIL4 safety standard has been determined and included in the specification document related to the level crossing protection system of SLR. Further he asked whether there is any kind of institution, who grants this SIL4 safety assurance for level crossing protection systems.
- CSTE informed that SLR has not documented specification for SIL4 standard and no institution has not given such kind of safety assurance certificate with regard to SIL4.
- GMR asked Director (Technical), Ministry of Defense and Urban Development, who was the former CSTE of SLR, what is the considering standard specification for level crossing protection systems.

BOJF  
 Pl find out from her  
 CSTE when he per  
 taken action on per  
 last this 02173 minutes.  
 BOJF

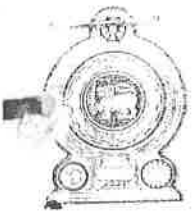


- Director (Technical), Ministry of Defense and Urban Development stated that C3 or C6 standard requirement for the manufactures and the performance certificate for installing are considered for level crossing protection systems.
- CSTE explained that even though the TEC has approved this procurement to be awarded to the Consortium consisting of M/s. N-Able (Pvt.) Ltd. And M/s. Uni- consultancy Services, University of Moratuwa , but it is not comply with SLR specification and following standards are required to install level crossing protection system in railway network.
  1. EN50128: Software for Railway control and protection.
  2. EN50129: Safety related electronic systems for signaling
- Director (Technical), Ministry of Defense and Urban Development explained that the referred company possesses ISO Certificate of the manufacturer with regard to major vital part, that is Train Detection System. Similarity they have installed 03 level crossing protection systems which have operated successfully without defect free service for last 12 years, Further giving an opportunity to promote and develop a local product and supplier due to the social responsibility involved with this matter has been considered at that time and accordingly, SCAPC and the TEC have decided to grant this procurement to the relevant party and Cabinet approval given considering these.
- GMR said that even though it appears to be this procurement has not been complied with SLR specification with regard to the safety standards, but SCAPC and the TEC have considered the following three factors to award this procurement to the referred company.
  1. Cost benefit to the Government as the referred company is the lowest bidder by comparing with other bidders who have been quoted for this procurement.
  2. Having practical benefit as referred company is having 12 years experience.
  3. Giving chance to the local party.
- However, CSTE informed that safety and the reliability of the level crossing protection systems is the matter in this case.
- GMR stated that the safety and the reliability are depended on the country of origin. However, he advised to go ahead with the awarded party of this procurement as it has already been approved by SCAPC and the TEC. Further, he instructed CSTE to take following steps to enable SLR to proceed with this procurement further.
  1. obtaining Safety Assurance Certificate from the Consortium consisting of M/s. N-Able (Pvt.) Ltd. and M/s. Uni- consultancy Services, University of Moratuwa with regard to the standard level of C3 or C6 or making level crossings with SIL safety requirement complying with SLR specification.
  2. Preparing standard specification document for level crossing protection systems relevant to SLR and make use of this for any procurement.
- CSTE agreed to the same.

  
 Administrative Officer (Technical)

Sgd. B.A.P.Ariyartne  
 General Manager Railways.





ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය  
 போக்குவரத்து அமைச்சு  
 MINISTRY OF TRANSPORT

අංක. 01, ඩී. ආර්. විජේවර්ධන මාවත, කොළඹ 10, ශ්‍රී ලංකාව  
 இல : 01 டி. ஏ. விஜயவார்தன மாவத்தை, கோழும்பு 10, இலங்கை  
 No. 01, D. R. Wijewardana Mawatha, Colombo 10. Sri Lanka.

තැ.පෙ }  
 த.பெ } 588  
 P.O Box }

දුරකථන (බොහෝමයේ) Telephone

අමාත්‍ය  
 அமைச்சர் } 2688718  
 Minister }

ලේකම්  
 செயலாளர் } 2682952  
 Secretary } 2690671

කාර්යාල  
 அலுவலகம் } 2687105  
 Office } 2669307

ෆැක්ස්  
 பெக்ஸ் } 2684930  
 Fax } 2689454

ඊමේල්  
 மெயில் } mintransport@sltnet.lk  
 E-Mail }

මගේ අංකය }  
 எனது இல. } TRA/F9/CT/374  
 My No. }

ඔබේ අංකය }  
 உமது இல. }  
 Your No. }

දිනය  
 திகதி } 10  
 Date } 05.11.2014

General Manager of Railways.

**BELL AND LIGHT RAILWAY LEVEL CROSSING PROTECTION SYSTEM DESIGNED AND DEVELOPED BY EDC.**

This refers to the meeting held on 04.11.2014 with you and the Chief Engineer (Signalling & Telecommunication) regarding your letter No. T.7/CSTE/Misc/2013 dated 24.09.2014 .

I paid my attention seriously to the facts pointed out by the CSTE regarding the unsuitability of the already proposed tender, bearing No. TRA/F9/CT/374 for purchasing of bell & light signaling system for Sri Lanka Railways.

Therefore, you are kindly requested to submit a comprehensive report after thoroughly examining the facts stated in the report of Technical Evaluation Committee of the above tender with your recommendations. (a copy of the TEC report is attached herewith)

you are also requested to submit the alternative proposals for those facts mentioned in your report:

Dhammika Perera  
 Secretary  
 Ministry of Transport

Cc :

Chief Engineer (Signalling & Telecommunication) - Pls. submit a report urgently including the views of the GMR, which is to be submitted according to this letter.

My Number: UOM/LX  
 CSTE Office.  
 DMA.  
 24.11.2014

AERS/FI  
 11/24

EO/F  
 Pl submit in file  
 24/11

GMR

**Bell and Light Railway level crossing Protection system Designed and developed by EDC.**

With referance to leter from secretary to Ministry TRA/F9/CT/374 dated 10 november 2014 regarding above.

**My observations as follows.**

with the awarding of this contract TEC has contradited the many of technical requements stated in the tender document itself.

Under eligibility criteria stipulated in clause – 3 of the instructions to bidders, bidders have to fulfil six eli gibility criterias. But a bidder who has failed to fulfil even one of those stated criterias has been selected as the the successful bider contry to any accepted norms or procument guide lines.

TEC has noted many of those lapses and yet has awarded the contract to bidder due to resons best know n to them. It is evident from the TEC report, this selected product has never being installed anywhere in t his world and not even a test system installed in the ofered configuration with suggested train detection units.

**Paragraph 4 of page number 2 of TEC report states.**

“ It can be observed that consortium consisting of M/s N-Able(Pvt) ltd and M/s Uni Consultancy services – university of moratuwa (Bid no 01), has offered a system ( the level crossing controller manufactured by university of Moratuwa). **They have not submitted the Client certificates, standard certificates, SI L certificate for the Level crossing controller**” .How ever they have submitted standard certificates and test reports for the train detection system manufactured by M/s tianshui railway signal fitting factory – Ch ina. **In addition, end user certificates about successful operation of level crossing system in last 3yea rs has not being submitted,** how ever consotium has full filled other eligibility criteries.”

Further more under crieteria (iii) it was required by supplier to manufacture all major componets of the complete level crossing protection system. But from above quoted paragraph it is evident that major comp onent of the proposed system to be obtain from a chienesese manufacture.

while highlighting availability of test reports and stdardards for the train detector unite, TEC has neglected

to acknowledge lack of any sort of standards, test reports or Safety certificate for all important control unit of the proposed system.

with the bidding document provided by selected bidder under the 11 performance Certificate of Level crossing protection from end user railway organization, bidder has submitted a picture of memorial plaque for installation of bell and light level crossing for church road at wadduwa installed in 2001. This is a very clear indication of the sorry state of affairs related to this whole tender procedure, because this system was out of service further back in 2004.. **Even though this seems to provide a comic relief to whole affair, provision of false misleading information can be clearly seen here. Pictures depicting real situation attached herewith. Only plaque remains.**

As a principle railway signalling systems are certified for safety integrity level 4 (SIL4), but under this tender SIL3 has been requested and finally contract has been offered to a bidder offering product not even certified for SIL3.

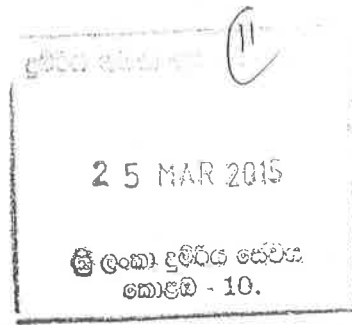
Railway signalling systems are based on fail safety and reliability and those requirements are ensured by related railway safety standards and therefore consequence of disregarding those principles and requirements can be catastrophic.

Based on above facts it is not recommended to proceed with above tender please.

Dharmika Jayasundara

CSTE

Copy: DSTE



My No: T.9725/19442/CAPC,  
General Manager's Office,  
Sri Lanka Railways,  
Colombo - 10,  
23.03.2015.

Eng. W.P.M. Fernando,

Addtl. General Manager (Infrastructure).

**Procurement for the supply , installation, testing and handing over of 25 nos. Double line and 175 nos. Single line Level Crossing Protection Systems including training to Sri Lanka Railways. Procurement No. SRS/F.7089.**

Reference above subject, the above procurement has been awarded to M/s. N-Able (Pvt.) Ltd; and Uni Consultancy Services of 36, Bristol Street, Colombo - 01, who have already submitted the Performance Bond to the value of Rs. 43,079,963.50.

However, subsequent events have revealed that this bidder has not provided certain necessary documents and also not fulfilled the eligibility criteria. Further, it appears that the TEC too had mistakenly considered the FOB price during the evaluation process, which has led to this bid being the lowest considered.

Further, according to CSTE's letter no. UOM/LX of 24.11.2014, serious concerns have been raised regarding the suitability and the safety of the system and also the fact that this system, is considered obsolete by most countries.

The tender has already been awarded to this particular supplier, subsequent to recommendation by the TEC and approval by SCAPC, but is now found to be unsuitable and unsafe for use in the SLR, has created a serious dispute which has to be resolved early.

As such, I hereby appoint you as Chairman of a sub committee comprising of the following members to discuss this matter in detail and submit recommendations to resolve this issue early.

- |                           |                      |            |
|---------------------------|----------------------|------------|
| 1. Eng. W.P.M. Fernando   | AGM (Infrastructure) | - Chairman |
| 2. Eng. J.I.D.jayasundera | CSTE                 | - Member   |
| 3. Eng. G.M.Prasantha     | DMEE                 | - Member   |
| 4. Ms. S.A.Nirmala        | SRS                  | - Member   |
| 5. Mr. S.H.Fernando       | CAR(R)               | - Member   |

121  
398

You Terms of Reference shall be;

1. To consider and recommend any avenues available for SLR to cancel the procurement.
2. To explore the possibility of reducing the number of items to be procured and effecting a lower payment, with the agreement of the supplier.
3. If 1 and 2 are not possible, to recommend the options available to the SLR for the deployment of the items considering CSTE's comments regarding suitability.

Please submit your report along with the recommendations on or before 10.-4.2015.

Eng. V.Amaratunga

GMR

1. Eng. J.I.D.jayasundera CSTE - f.i & n.a. pl.
2. Eng. G.M.Prasantha DMEE - f.i. & n.a. pl.
3. Ms. S.A.nirmala SRS - f.i. & n.a. pl.
4. Mr. S.H.Fernando CAR(R - f.i. & n.a. pl.
5. Secretary/ Internal Transport for information pl. - Yr. No. MT/05/03/07/01 Vol.1 of  
12.02.2015

TO File  
200 LA 2

70

Chief Engineer's Office,  
S.L.R., Colombo 10  
04.2015

EMR :Yr.ref. T.9725/19442/CAPC of 23.3.2015

**PROCUREMENT FOR THE SUPPLY OF INSTALLATION TESTING AND HANDING OVER 25 NOS.DOUBLE LINE AND 175 NOS. SINGLE LINE LEVEL CROSSINGS PROTECTION SYSTEM INCLUDING TRAINING TO SRI LANKA RAILWAYS**

We the members of the committee appointed re above wish to submit our report as follows.

For the above procurement consortium of Uni consultancy service (subsidiy of University of Moratuwa) and M/s. NI - Able (Pvt) Ltd, was selected. Bid was awarded to them. They have submitted the performance bond for Rs.43,079,963.50.

In the bid they have mentioned they had fixed 3 bell and light systems in Sri Lanka Railway and those are functioning without any failure for long time. Actual situation is different. They have fixed ~~10~~ bell and light systems and at the moment only 3 bell and lights are functioning in Sri Lanka Railway.

One bell and light is available at WDA and there is a failure expected at any time. Due to this a barrier operator also has been put as an additional safety at this place. Other 2 bell and light system are frequently getting defective and they are about to be replaced. That was the project they have given in the bid as the successful project they have performed.

Actual situation is the bell and light system Uni consultancy have fixed, are unsuccessful. So the bidder has misled the procurement committee and TEC.

Hence offered system is unreliable and safe operation of bell and light system offered is not.

Though the performance bond was submitted, LC was not opened and agreement is not signed.

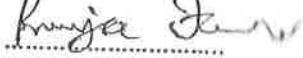
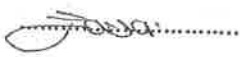
There is no contract between Sri Lanka Railways and Consortium consisting of M/s. NI - Able (Pvt) Ltd. and M/s. Uni Consultancy Service.

Comments relevant to your questionnaire is as follows.

1. Due to above reasons this bid could be cancelled.
2. As it is unreliable and safety is not assured procuring reducing members are not suggested.
3. The bell and light system offered is unreliable, as such using items from the bidder is not suitable.

Recommendation

It is recommended to cancel the bid and request the bank to release the performance bond to the bidder Uni Consultancy Service and M/s. Able (Pvt) Ltd. Early action has to be taken as the performance bond is submitted over Rs.43 million.

Eng. W.P.M. Fernando	AGM (Infrastructure)	Chairman	
Eng. J.I.D. Jayasundera	CSTE	Member	
Eng. G.M. Prasantha	DME	Member	.....
Ms. S.A. Nirmala	SRS	Member	.....
Mr. S.H. Fernando	CAR (R)	Member	.....

2864806

**CONTRACT AGREEMENT**

**PROCUREMENT OF SUPPLY, INSTALLATION, TESTING AND HANDING OVER OF 25 NOS. OF DOUBLE LINE AND 175 NOS. OF SINGLE LINE LEVEL CROSSING PROTECTION SYSTEMS INCLUDING TRAINING, TO SRI LANKA RAILWAYS - AGREEMENT NO. SRS/F.7089**

This Agreement is made and entered into at Colombo in the Democratic Socialist Republic of Sri Lanka on this 07<sup>th</sup> day of October..... Two Thousand Sixteen by and between **Wijesooriya Arachchige Nihal Somaweera**, the Secretary to the Ministry of Transport & Civil Aviation, 7<sup>th</sup> Floor, Sethsiripaya, Stage II, Battaramulla, Sri Lanka acting for and on behalf of the Government of the Democratic Socialist Republic of Sri Lanka (hereinafter called and referred to as "the Purchaser"), which term or expression as herein used shall as and where the context so requires or admits of construction, mean and include the said **Wijesooriya Arachchige Nihal Somaweera**, as the Secretary to the Ministry of Transport & Civil Aviation, and his successors in the said office for the time being and the officers, who for the time being are acting in the office of or are performing the functions now exercised by the Secretary to the Ministry of Transport & Civil Aviation herein for and on behalf of the Government of the Democratic Socialist Republic of Sri Lanka of the **ONE PART** and **M/s. N-ABLE (Private) Ltd, & M/s. Uni-Consultancy Services**, a Consortium duly incorporated under the Laws of the Government of Sri Lanka and having its places of business at **36, Bristol Street, Colombo - 01 & University of Moratuwa, Katubedda, Moratuwa** (hereinafter called and referred to as "the Contractor"), which term or expression as herein used shall as and where the context so requires or admits of construction, mean and include the said Consortium and its successors and permitted assigns of the **OTHER PART**.

Whereas the Sri Lanka Railways has invited to Supply, Installation, Testing and Handing Over of 25 Nos. of Double Line and 175 Nos. of Single Line Level Crossing Protection Systems including Training and the Standing Cabinet Appointed Procurement Committee has granted its approval vide letters No. TRA/F9/CT/374 of 05/05/2014 to accept the Bid dated 02/09/2013 submitted by the Contractor at a Total contract value(CIF) of United State Dollars Six Million Four Hundred and Seventy Eighty Thousand One Hundred and Ninety (USD 6,478,190.00) only (hereinafter called "The Contract Price").

**NOW THIS AGREEMENT WITNESSETH AS FOLLOWS.**

1. The following documents shall be deemed to form, be read with and construed as part and parcel of this Agreement.
  - (a) Sri Lanka Railways bidding document, which consist of General Conditions of Contract, Special Conditions of Contract, Instructions to Bidders, Bill of Quantity/Price Schedule, Technical Specification (annexed hereto Marked X -1)
  - (b) The Contractor's Bid dated 02/09/2013 (annexed hereto Marked X -2)
  - (c) Standing Cabinet Appointed Procurement Committee approval No. TRA/F9/CT/ 374 of 05/05/2014 (annexed hereto Marked X -3)
  - (d) Letter of award issued by Sri Lanka Railways under reference SRS/F. 7089 dated 26 May 2014 reissued Letter of award dated 19.08.2016 (annexed hereto Marked X -4, X-4a)



- (155)  
422
- (c) Performance Bond Guarantee No. 006D283141570001 dated 06 June 2014 submitted by the Contractor M/s. N-Able (Pvt) Ltd, (annexed hereto marked X-5)
- (f) The Contractor's acknowledgement letter dated 06 June 2014 (annexed hereto Marked X -6)
- (g) Supplier's letter dated 10.08.2016 (annexed hereto marked X-7)
- (h) Fresh Cabinet decision No. 16/1869/709/069-I dated 27/09/2016 (annexed hereto marked X-8)
2. The Contractor shall undertake for supplying, installation, testing and handing over of 25 Nos. of Double Line and 175 Nos. of Single Line Level Crossing Protection Systems including training, to Sri Lanka Railways in conformity in all respects with provisions of the contract more fully described in the General Conditions of Contract, Special Conditions of Contract and Specification aforesaid, in consideration of the payments to be made by Sri Lanka Railways to the Contractor hereinafter mentioned.
3. Sri Lanka Railways shall open a Local Letter of Credit in foreign currency (US\$) in favour of the contractor, the Contract Price at the times and in the manner described by the aforesaid Conditions of the Contract in consideration of the supply, installation and commissioning of 25 Nos. of Double Line and 175 Nos. of Single Line Level Crossing Protection Systems including training, to Sri Lanka Railways.
4. This Agreement shall come into operation upon signing of this Contract by both Parties.
5. All notices and or communications to be served by either party to this contract shall be served at the following addresses.

**Purchaser's Address**

General Manager  
Sri Lanka Railways  
P.O Box 355, Olcott Mawatha  
Colombo 10  
SRI LANKA

Tel. No. 94-112431177 /2432044  
Fax No. 94-112446490/2432044  
E-mail: [gmrslr@slt.net.lk](mailto:gmrslr@slt.net.lk)  
[srs.slr@gmail.com](mailto:srs.slr@gmail.com)

**Consortium Contractor's Address**

M/s. N-Able (Pvt) Ltd.,  
36, Bristol Street,  
Colombo - 01.

M/s. Uni- Consultancy Services.,  
University of Moratuwa, Katubedda,  
Moratuwa

Tel. No. +94 114 625 000

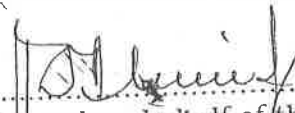
Fax No. +94 112 338 544

E-mail : [lasith@n-able.biz](mailto:lasith@n-able.biz)

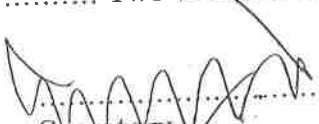
Web : [www.n-able.biz](http://www.n-able.biz)

IN WITNESS WHEREOF the said **Wijesooriya Arachchige Nihal Somaweera**, the Secretary to the Ministry of Transport & Civil Aviation, acting herein for and on behalf of the Democratic Socialist Republic of Sri Lanka has set his hand and **M/S. N-ABLE (Pvt) Ltd., & M/S. Uni- Consultancy Services** have caused their Common Seal to be affixed hereunto and to others of the same Tenor and date as these present on the dates and at the place hereinafter mentioned.


At Colombo, Sri Lanka on this 7<sup>th</sup> day of October Two Thousand Sixteen

  
for and on behalf of the  
M/s. N-ABLE (Pvt) Ltd



  
Secretary,  
Ministry of Transport  
for and on behalf of the Democratic  
Socialist Republic of Sri Lanka  
**Nihal Somaweera**  
Secretary  
Ministry of Transport & Civil Aviation  
7<sup>th</sup> Floor, Sethsiripaya (Stage II)  
Battaramulla.


Common Seal


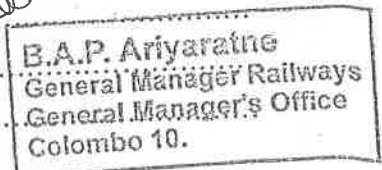
  
for and on behalf of the  
M/s. Uni- Consultancy Services  
Room No. 02, New Class Room Block  
University of Moratuwa  
Katubedda, Moratuwa, Sri Lanka


Prof. U.G.A. Puswewala  
CHAIRMAN  
Uni-Consultancy Services  
Room No. 02, New Class Room Block  
University of Moratuwa  
Katubedda, Moratuwa, Sri Lanka


Common Seal


WITNESS


01. Signature.....  
Name..... Lasith Somaweera  
Address..... 34, Brasel Street, Colombo 01

01. Signature.....  
Name.....  
Address.....  


02. Signature.....  
Name..... Indika Korunnaratne  
Address..... 36, Brasel St, Col-01

02. Signature.....  
Name..... W.A. RANJITH RANATUNGA  
Address..... Superintendent of Railway Stores  
Railway Stores Department  
Sri Lanka Railway, Col - 10.

01. Signature.....  
Name..... Remy Rodriguez  
Address..... 132, Wiboda Rd, Bolawatalana, Negombo

02. Signature.....  
Name..... Jayathilaka Samarawickraman  
Address..... No 18, Dudley Senacheyake Maw  
Banderagama.



මොරටුව විශ්වවිද්‍යාලය, ශ්‍රී ලංකාව  
 මොරටුව විශ්වවිද්‍යාලය, ශ්‍රී ලංකාව  
 University of Moratuwa, Sri Lanka

මගේ මොරටුව/எனது இல/My Ref:

ඔබේ යොමුව/உமது இல/Your Ref:

දිනය/திகதி/Date: 2018.08.21

සේ.එල්.එම්.පී.ගුණතිලක,  
 විගණන අධිකාරී,  
 අංක 306/72,  
 පොල්දූව පාර,  
 බත්තරමුල්ල.

දුම්රිය අනාරක්ෂිත හරස් මාර්ග 200 ක් සඳහා ආරක්ෂණ පද්ධති සැපයීම හා ස්ථාපිත කිරීම

ඔබගේ 2018 අගෝස්තු 2 දිනැති අංක CTP/B/දු.දෙ./2/18/11 දරණ ලිපියට යොමු වේ.

ඔබ ලිපියෙන් විමසා ඇති පරිදි M/S.Uni Consultancy Service ආයතනය මොරටුව විශ්වවිද්‍යාලයට අනුබද්ධ ආයතනයක් නොවන අතර විශ්වවිද්‍යාල ආචාර්යවරුන්ගෙන් සැදුම්ලත් 2001 වර්ෂයේදී ස්ථාපිත කරගන්නා ලද ඇපයෙන් සිමිත සමාගමකි. මෙම සමාගමේ ලියාපදිංචිය සඳහා අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතිය ලබා ගැනීමේ කටයුතු මේ වන විට සිදුවෙමින් පවතී.

ඒ අනුව මෙම සමාගම මොරටුව විශ්වවිද්‍යාලයට අනුබද්ධ නොවූ ස්ථායීතාව කටයුතු කරන සමාගමක් හෙයින් ලිපියේ සඳහන් ව්‍යාපෘතිය හෝ එළඹ ඇති ගිවිසුම් සම්බන්ධව මොරටුව විශ්වවිද්‍යාලයේ කිසිදු සම්බන්ධයක් නොමැති බව කාරුණිකව දන්වමි.

තවද, මොරටුව විශ්වවිද්‍යාලය M/S-N -Able ආයතනය සමග කිසිදු බද්ධ ගිවිසුමකට අත්සන් තබා නැති බවද තව දුරටත් දන්වමි.

මහාචාර්ය ජේ.කපිල සී.කේ.පෙරේරා  
 උපකුලපති  
 Prof. K. K. C. K. Perera  
 Vice Chancellor  
 University of Moratuwa  
 Sri Lanka

27/272

20/04/2018

Secretary  
Ministry of Transport & Civil Aviation

Yr. Ref. TRA/PD/CT/374

**PROCUREMENT OF SUPPLY, INSTALLATION, TESTING AND HANDING OVER OF 25 NOS. OF DOUBLE LINE AND 178 NOS. OF SINGLE LINE LEVEL CROSSING PROTECTION SYSTEM INCLUDING TRAINING TO SRI LANKA RAILWAYS UNDER CONTRACT NO.SRS/F. 7089 L/C No.0045005/0000507**

As directed by you at the Progress Review meeting held on 27/02/2018, the Committee which appointed by you has submitted its report to me on 21/03/2018 recommending the project extension as well as L/C extension by 12 months. Copy of the Progress Review Meeting minutes and the Committee report are annexed herewith for your perusal please.

In this context, a Draft Cabinet Memorandum is prepared by this department for the extension of project as well as L/C by 12 months and submitted to you for your perusal and instruction as this Procurement is under the purview of SCAPC please.

General Manager  
Sri Lanka Railways

OMR - Yr. Ref. T.9725/19442/CAPC/Vol. I

Submitted for your signature and transmission please.

MIRN  
27/04/18

SRS  
for the signature pls.  
20/04/18

# CABINET MEMORANDUM

## Ministry of Transport and Civil Aviation

Procurement of supply, Installation, Testing and Handing Over of 25 Nos. of Double Line and 175 Nos. of Single Line Level Crossing Protection Systems Including Training to Sri Lanka Railways – Procurement No. SRS/F. 7089

### Background

Cabinet has granted approval for procurement of 200 Nos. Railway Level Crossing Protection Systems on 2014 (04/03) by CP/14/0416/538/003 from consortium consisting of Ms/ N-Able (pvt) ltd. and Ms/ Uni Consultancy Services – University of Moratuwa. Subsequently the approval was refreshed again by the cabinet on 27.09.2016 by CP/16/1869/709/069-I. Accordingly the contract was signed and project commenced on 27.10.2016 (date of opening the Letter of Credit). Two deviations were observed at the execution regarding the supplier identity and the model numbers. A separate cabinet approval has been taken on this and project executed.

However there had been a considerable delay in the execution due to several reasons, mainly awaiting the cabinet approval for the above deviations. Supplier failed to do the installations as per the schedule and now have applied for a project period extension and an extension for the LC vide letter no. . Secretary / Ministry of transport and Civil Aviation has appointed a committee to evaluate the supplier's request for the period and LC extensions.

Committee recommends granting;

1. An extension of 12 months for completing the project.
2. Extension of 12 months for the LC validity.

### Approval sought

Approval of the cabinet of ministers is sought for the following extensions.

1. Extend the project delivery period under the procurement number SRS/F. 7089 by 12 months.
2. Extend the validity period of LC under the procurement number SRS/F. 7089 by 12 months.

**Nimal Siripala De Silva (M.P)**  
Minister of Transport and Civil Aviation

..... April 2018  
Ministry of Transport and Civil Aviation

22 MAY 2018

Handwritten notes and stamps including '23/5/18' and 'SRS'.

මගේ අංකය : WA/UOM Lx200/2014 Vol 11  
ප්‍ර.ඉ. (සං/වි) කාර්යාලය,  
කොළඹ 09.  
2018.05.21

දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරී (යටිතල පහසුකම්),

SRS/E. 7089 හරස් මාර්ග ආරක්ෂණ පද්ධති 200 ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක වීමේදී මතු වන ගැටළු.

01. ඉහත ව්‍යාපෘතිය 2016 ඔක්තෝබර් මස ආරම්භ කර දැනට හරස් මාර්ග ආරක්ෂණ පද්ධති 11 ක් නිමවා සේවයට යොදවා ඇති අතර, පද්ධති 45 ක කටයුතු නිමවා ඇත. දැනට දක්වන ප්‍රගතිය අනුව ඇයි මස අවසන් වන විට හරස් මාර්ග ආරක්ෂණ පද්ධති 60 ක් නිම කිරීමට කටයුතු යොදා ඇත. පද්ධති 200 ක් නිම කිරීම සඳහා කොන්ත්‍රාත්කරු වෙත ලබා දී තිබූ කාලය 2017 ජනවාරි 27 වූ අතර, කොන්ත්‍රාත්කරුගේ පාලනයෙන් තොර හේතු වලින් ප්‍රමාදයන් සිදු වූ බැවින්, කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් ඉල්ලුම් කර තිබූ මාස 12 ක ව්‍යාපෘති කාලය දීර්ඝ කිරීම ලබා දීමට දෙපාර්තමේන්තුවේ නිර්දේශය කැඩිනටි අනුමැතිය ලැබූ බව සඳහන් වේ.

02. ඉහත කැඩිනටි අනුමැතිය මත ණයවර ලිපි වලංගු කාලය දීර්ඝ කිරීමද රඳා පවතී. තවද, කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් සැපයිය යුතු භාණ්ඩ තොගයක් නැවත කිරීම සහ දැනට සපයා සහ නිමවා ඇති භාණ්ඩ හා සේවාවන් සඳහා ගෙවීම් කිරීමට ඉහත ණයවර ලිපි වලංගු කාලය දිගු කිරීම මත රඳා පවතී. ණයවර ලිපි වලංගු කාලය හා ව්‍යාපෘති කාලය දීර්ඝ කිරීම සඳහා 2018 පෙබරවාරි 27 දින ප්‍රවාහන ලේකම්ගේ උපදෙස් ලැබුණද අදාළ කැඩිනටි අනුමැතිය මේ වන තෙක් ලබා ගත නොහැකි විය. මෙම ප්‍රමාද කාලය ව්‍යාපෘතියේ ඉදිරි ස්ථාපනය කිරීම් සඳහා සෘජුව බලපෑමක් බව ඔබ වෙත කාරුණිකව දන්වා සිටිමි. කෙසේ වෙතත් මෙම ප්‍රමාදයන් මහජන මිත්තන් හැකි තාක් ඉදිරියට කටයුතු කරගෙන යාම සඳහා අවශ්‍ය උපදෙස් කොන්ත්‍රාත්කරු වෙත ලබා දී ඇත.

03. මීට අමතරව 2018 ජනවාරි මස අගදී ලැබුණු භාණ්ඩ තොගයක් රේගුවෙන් නිදහස් කර ගැනීමට මාස 03 ක පමණ කාලයක් ගත විය. රේගු ශාස්ත්‍ර හා හිරු බදු දැරිය යුත්තේ කුමන පාර්ශවයද යන්න පිළිබඳව ගණකාධිකාරී අංශය මතු කරන ලද සංවාදය හේතුවෙන් මෙම ප්‍රමාදය ඇති වූ අතර, අප්‍රේල් 25 දින අදාළ භාණ්ඩ නිදහස් කරගන්නා ලදී.

04. හරස් මාර්ග ආරක්ෂණ පද්ධති ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා 2018 වසර වෙනුවෙන් රුපියල් මිලියන 650 ක් වෙන් කර තිබිණි. පළමු මාස 04 තුළ එයින් රුපියල් මිලියන 250 කට ආසන්න ප්‍රමාණයක් වියදම් වී ඇත. ඉහත 02 ඡේදයේ සඳහන් කල ලැබිය යුතු භාණ්ඩ හා දැරිය යුතු වියදම් වල වටිනාකම පමණක් රුපියල් මිලියන 70 ක් පමණ වන අතර, ණයවර ලිපි දීර්ඝය ලද වහාම එම මුදල් ගෙවිය යුතුව ඇත. ඒ අනුව 2018 මැයි, ජූනි (කැඩිනටි අනුමැතිය ලැබීම මත) කාලය වන විට අදාළ වැය ශීර්ෂය රුපියල් 320 කින් පමණ වියදම් වීමට නියමිතය. කරුණු මෙසේ තිබියදී අදාළ වැය ශීර්ෂයෙන් රුපියල් මිලියන 250 ක මුදලක් මු.රෙ. 66 ප්‍රතිපාදන මාරු කිරීම් යටතේ වෙනත් උපදෙපාර්තමේන්තුවක වියදම් සඳහා මාරු කර ඇත. දැනට ඉතිරි ප්‍රමාණය රුපියල් මිලියන 150 ක් පමණ වන අතර, ව්‍යාපෘතියේ ඉදිරි ගෙවීම් සඳහා එය කිසියෙක්ම ප්‍රමාණවත් නොවේ.

05. ඉහත කරුණු අනුව 2018 පෙබරවාරි 27 දිනැති ප්‍රවාහන ලේකම් ගේ ප්‍රධානත්වයෙන් පැවති ප්‍රගති සමාලෝචනයේදී ලබා දුන් ඉලක්ක සපුරා ලිම දුෂ්කර වන බව ඔබගේ කාරුණික අවධානය සඳහා දන්වා සිටිමි. දෙපාර්තමේන්තු වගකීම යටතේ ඇති ඉහත කරුණු සේම කොන්ත්‍රාත්කරු වෙතින්ද ප්‍රමාදයන් සිදු වන බව නිරීක්ෂණය කර ඇත. කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් දැනට අප්‍රේල් මස ඉලක්කය (පද්ධති 45) සම්පූර්ණ කර ඇති අතර, එහි මැයි මස ඉලක්කය ලෙස පද්ධති 60ක් ලබා දිය යුතුව ඇත.

කියෝප්ප ප්‍රධාන ඉංජිනේරු (සංඥා හා විදුලි සංදේශ)

පිටපත් :  
අතිරේක ලේකම් (කාර්මික) - ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය  
දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරී  
දුම්රිය ගබඩා අධිකාරී