2025 අප්‍රේල් 07
2025 ஏப்பிறல் 07
07 April 2025

NAOSL

වාර්තාවේ අංකය : COT/C/CSREIP/PR/2022
அறிக்கை இல. : COT/C/CSREIP/PR/2022
Report No : COT/C/CSREIP/PR/2022

දුම්රිය සන්නිවේදන පද්ධතිය නවීකරණය සඳහා වූ ව්‍යාපෘතියේ කාර්යසාධන විගණනය

புகையிரத தொடர்பாடல் முறைமையை நவீனமயப்படுத்துவதற்கான செயற்திட்டத்தின் செயலாற்றல் கணக்காய்வு

Performance Audit on Railway Communication System Improvement Project

ජාතික විගණන කාර්යාලය
தேசிய கணக்காய்வு அலுவலகம்
NATIONAL AUDIT OFFICE

දුම්රිය සන්නිවේදන පද්ධතිය නවීකරණය සඳහා වූ ව්‍යාපෘතියේ කාර්යසාධන විගණනය

වාර්තාවේ අංකය : **COT/C/CSREIP/PR/2022**

ජාතික විගණන කාර්යාලය

පටුන

අනු අංකය	විස්තරය	පිටු අංකය
--------	-----------	----------
	විධායක සාරාංශය	01
01.	හැඳින්වීම	03
1.1	වාර්තාවේ පසුබිම හා ස්වභාවය	03
1.2	විගණනය සඳහා අධිකාරී බලය	03
1.3	විගණන අරමුණු, මූලාශ්‍ර හා නිර්ණායක	03
1.4	විගණන විෂය පථය හා විෂය පථය සීමා වීම	06
1.5	සාක්ෂි ප්‍රභවයන් හා විගණන ක්‍රමවේදයන්	08
1.6	විගණන ප්‍රවේශය	08
02.	විස්තරාත්මක විගණන සොයා ගැනීම්	14
2.1	ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා අවශ්‍ය ආයතනික පසුබිම සකසා ගැනීම	14
2.2	සන්නිවේදන පද්ධතිය කාර්යක්ෂමතාව හා ඵලදායීව යොදා ගැනීම	15
2.3	ව්‍යාපෘතිය සඳහා කොන්ත්‍රාත්කරු තෝරා ගැනීම	20
2.4	ව්‍යාපෘති පිරිවැය හා නිම කිරීම	22
2.5	සන්නිවේදන ආවරණය	22
2.6	කාර්යමණ්ඩලය සඳහා පුහුණුවීම් සැලසුම් කිරීම හා ලබා දීම	23
2.7	දුරකථන උපාංග ස්ථානගත කිරීම සම්බන්ධ ගැටළු	24
2.8	සන්නිවේදන පද්ධතියේ ක්‍රියාකාරීත්වය පිළිබඳ පසු විපරම් කිරීම	24
2.9	සන්නිවේදන පද්ධතිය තුලින් අපේක්ෂිත අරමුණු ඉටුවීම සඳහා ආයතනික දායකත්වය	25
03.	විගණන නිර්දේශ	26
	ඇමුණුම්	28

විධායක සාරාංශය

යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය රටක ආර්ථික වර්ධනය සඳහා අත්‍යවශ්‍ය සාධකයක් වන අතර ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රය වැඩිදියුණු කිරීම ඒ තුළ සුවිශේෂී කාර්යයක් වේ. ශ්‍රී ලංකාව තුළ ඉහළ ඉල්ලුමක් සහිත ප්‍රවාහන මාධ්‍යක් වශයෙන් දුම්රිය සේවාව හඳුනාගත හැකිය. අවම පිරිවැය යටතේ මගී,භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය සහ දෙස් විදෙස් සංචාරකයන්ගේ ආකර්ෂණය දිනා ගැනීම හේතුවෙන් ශ්‍රී ලංකාවේ දුම්රිය සේවාව සඳහා ඉහළ ඉල්ලුමක් පවතී. හොඳින් සැලසුම්කළ, අඛණ්ඩ දුම්රිය සන්නිවේදන සේවාවක් මගින් දුම්රිය මගීන්ට නවීන තාක්ෂණය සමඟ කාර්යක්ෂම සේවා පහසුකම් සපුරාලීමට හැකි වේ.

මගී සහ භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය විධිමත් කරමින් සහ තිරසාර ආර්ථික සංවර්ධනයට දායකවීම අරමුණු කරගනිමින් දුම්රිය කාර්යක්ෂමතාවය වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය 2018 වර්ෂයේදී ආරම්භ කර තිබුණි. මෙම ව්‍යාපෘතිය තුළින් දුම්රිය මෙහෙයුම් කාර්යක්ෂමතාවය වැඩිදියුණු කිරීම, නඩත්තු ධාරිතාව සහ දුම්රිය ධාවන ආරක්ෂාව / මගී ආරක්ෂාව ඉහළ නැංවීම, දුම්රිය සේවා පුහුණු මධ්‍යස්ථාන පහසුකම් වැඩිදියුණු කිරීම සහ දුම්රිය ප්‍රවාහනය සඳහා අවශ්‍ය සම්පත් සහ උපදේශක සේවා ලබාගැනීම යන කාර්යයන් ඉටුකිරීමට සැලසුම්කර තිබුණි. මේ අතුරින් දුම්රිය මෙහෙයුම් කාර්යක්ෂමතාවය වැඩි දියුණු කිරීමේ අරමුණ යටතේ දීප ව්‍යාප්ත දුම්රිය සන්නිවේදන පද්ධතිය වැඩි දියුණු කිරීමේ කාර්ය හඳුනාගෙන තිබුණි. එහි මූලික අරමුණ වූයේ දුම්රිය දෙපාර්තුමේන්තුව සඳහා ආවේණික වූ අභ්‍යන්තර සන්නිවේදන පද්ධතියක් ක්‍රියාත්මක කිරීම තුළින් දීපව්‍යාප්තව දුම්රිය සේවාවේ කාර්යක්ෂමතාවය ඉහළ නැංවීම වේ. ඒ අනුව දුම්රිය සන්නිවේදන පද්ධතිය නවීකරණය සඳහා වූ ව්‍යාපෘතියෙහි කටයුතු 2020 නොවැම්බර් මාසයේදී අවසන් කර තිබුණි

මෙම කාර්යසාධන විගණනයෙහි ප්‍රධාන අරමුණ වනුයේ ව්‍යාපෘතියෙහි අරමුණු ඉටුකර ගැනීම සඳහා සිදුකළ කාර්යභාර්යන්හි කාර්යක්ෂමතාවය සහ ඵලදායීතාවය ඇගයීම වේ. මෙම විගණනයේදී නවීන සන්නිවේදන පද්ධතිය ස්ථාපිත කිරීමේ කටයුතු, වර්තමාන භාවිතය , පොදු ගැටළු සහ අපේක්ෂිත අරමුණු ඉටුකර ගැනීම සඳහා ගතයුතු ඉදිරි ක්‍රියාමාර්ග සම්බන්ධ කරුණු පරීක්ෂා කරන ලදී. කාර්යසාධන විගණනය සිදුකිරීම සඳහා නාවලපිටිය, මරදාන සහ අනුරාධපුරය යන ප්‍රධාන මෙහෙයුම් කාර්යාල, මහනුවර, මරදාන සහ මහව යන ධාවනාගාර හා දුම්රිය ස්ථාන 48 ක් සහ ඒ ආශ්‍රිත සංඥා මැදිරි, සහ දුම්රිය ගේට්ටු හරස් මාර්ග පරීක්ෂා කරන ලදී.

මෙම පද්ධතිය ක්‍රියාත්මක කිරීමේදී ඊට අදාළ සියළුම නිලධාරීන් පෞද්ගලිකව සහ සාමූහික වශයෙන් පද්ධතියට ප්‍රවේශ නොවීම, අදාළ සන්නිවේදන නියෝජිතායතනය වෙතින් ගිවිසුම් ප්‍රකාරව සේවාවන් /නඩත්තු කටයුතු සිදුකර ගැනීමට දුම්රිය දෙපාර්තුමේන්තුව කටයුතු නොකිරීම, සමස්ත පද්ධතියේ කටයුතු සම්බන්ධයෙන් අධීක්ෂණ ක්‍රමවේදයක් නොතිබීම යනාදී ප්‍රධාන

දුර්වලතාවයන් හේතුවෙන් වර්තමානය වනවිට ව්‍යාපෘතිය කාර්යක්ෂමව සහ ඵලදායී ලෙස ක්‍රියාත්මක නොවන බවට විගණනයේදී නිරීක්ෂණය විය.

ව්‍යාපෘතිය තුළින් අපේක්ෂිත ප්‍රතිලාභ ලබාගැනීම පිණිස දුම්රිය දෙපාර්තුමේන්තුව විසින් අවශ්‍ය ක්‍රියාමාර්ග ගත යුතු බව නිරීක්ෂණය විය. ඒ සඳහා පද්ධතිය ක්‍රියාත්මක කිරීම සම්බන්ධ අභ්‍යන්තර චක්‍රලේඛ නිකුත්කර අදාළ නිලධාරීන්ට වගකීම පැවරීම,ඉහළ කාර්යක්ෂමතාවයක් සහ ගුණත්වයක් සහිත උපාංග ස්ථාපිතකිරීම, නිලධාරීන්ට අවශ්‍ය පුහුණුවීම් ලබාදීම, දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ කටයුතු කාර්යක්ෂමව ඉටුකලහැකි පරිදි සන්නිවේදන උපාංග සඳහා නව තාක්ෂණික පහසුකම් එකතු කිරීම (උදා-: GPS පහසුකම, විඩියෝ ඇමතුම් වැනි), සන්නිවේදන උපාංග දෝෂ සහගත නම් හෝ ක්‍රියාවිරහිත වනවිට ඒවා යථාතත්වයට පත්කර භාවිතයට ගැනීම සඳහා අවශ්‍ය ක්‍රියාමාර්ග ගැනීම, අදාළ සන්නිවේදන නියෝජිතායතනය සමග ගිවිසුම් ප්‍රකාරව නඩත්තු කටයුතු සහ සේවා ලබාගැනීමට කටයුතු කිරීම සහ පද්ධතිය සාර්ථකව සහ අඛණ්ඩව ක්‍රියාත්මක වන බවට සහතිකවීම සඳහා අභ්‍යන්තර පාලන ක්‍රමවේදයක් පවත්වා ගැනීම යන කරුණු නිර්දේශ කරනු ලැබේ.

01. හැඳින්වීම

1.1. වාර්තාවේ පසුබිම හා ස්වභාවය

1863 පෙබරවාරි මස 03 දින අත්සන් කළ කොළඹ නුවර මාර්ගය ඉදිකිරීමේ ගිවිසුමේ සිට 1985 වර්ෂය දක්වා දුම්රිය ස්ථාන අතර සන්නිවේදන කටයුතු තඹ කම්බි හරහා සිදුකර තිබුණු අතර 1985 සිට 2014 වර්ෂය දක්වාVHF/ UHF ගුවන් විදුලි තරංග හරහා සම්ප්‍රේෂණ කටයුතු සිදුකර තිබුණි. ගුවන් විදුලි තරංග හරහා සිදුකරන සම්ප්‍රේෂණ කටයුතුවලදී BBCI (Brown Bovary Communication Institute) ආයතනය මගින් ස්ථාපිත සම්ප්‍රේෂණ ක්‍රියාවලිය භාවිතා කර තිබුණි. 2014 වර්ෂයේ සිට ශ්‍රී ලංකාවේ පෞද්ගලික සමාගමක් සමඟ සම්බන්ධ වී සන්නිවේදන ක්‍රියාවලිය පවත්වාගෙන ගොස් තිබූ අතර මෙම වකවානු තුළ පැවති පද්ධතියේ දුර්වලතා හා අමතර කොටස් ලබාගැනීමේ අපහසුතාව (Outdated Communication System) හා සන්නිවේදන ක්‍රියාවලිය සම්පූර්ණ දුම්රිය පද්ධතියම ආවරණය නොවීම යන තත්ත්වයන් හේතුවෙන් ශ්‍රී ලංකාවේ දුම්රිය සේවයේ සන්නිවේදන ක්‍රියාවලිය නවීකරණය කිරීමේ අවශ්‍යතා හඳුනාගෙන තිබුණි. ඒ අනුව සමස්ථ දුම්රිය පද්ධතියම ආවරණය කරන සන්නිවේදන පද්ධතියක් ස්ථාපිත කිරීම සඳහා කටයුතු කර තිබුණි.ශ්‍රී ලංකාවේ දුම්රිය සන්නිවේදන පද්ධතිය මගින් ආවරණය වන දුම්රිය කලාප පිළිබඳ විස්තර ඇමුණුම 01 හි දැක්වේ.

1.2 විගණනය සඳහා අධිකාරී බලය

ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ 154 (1) ව්‍යවස්ථාවේ ඇතුළත් විධිවිධාන ප්‍රකාරව හා 2018 අංක 19 දරණ ජාතික විගණන පනතේ විධි විධානයන් ප්‍රකාරව මාගේ විධානය යටතේ මෙම විගණනය සිදුකරන ලදී.

1.3 විගණන අරමුණු ,මූලාශ්‍ර හා නිර්නායක

1.3.1 විගණන අරමුණ

දුම්රිය සන්නිවේදන පද්ධතිය වැඩි දියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය ආර්ථිකව කාර්යක්ෂමව හා ඵලදායීව අදාල අරමුණු ඉටුකර ගැනීමට කටයුතු කර තිබේද යන්න පිළිබඳව පරීක්ෂා කිරීම මෙම කාර්යසාධන විගණනයේ ප්‍රධාන අරමුණ වේ.

1.3.2 උප විගණන අරමුණු, මූලාශ්‍ර හා නිර්ණායක

උප විගණන අරමුණු	මූලාශ්‍රය	නිර්ණායක
01. **ව්‍යාපෘති සැලසුම් අවස්ථාව** ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා අවශ්‍ය ආයතනික හා මූල්‍ය පසුබිම සකසා ගැනීම සහ පරිශීලක අවශ්‍යතා ඇගයීම.	• ශක්‍යතා අධ්‍යන වාර්තාව.	1.1.සන්නිවේදන පද්ධතිය භාවිතා කරන්නන්ගේ අවශ්‍යතාවයන් හා සන්නිවේදන පද්ධතියේ ක්‍රියාකාරිත්වය සඳහා අවශ්‍ය මූලිකාංග නිසි පරිදි හඳුනාගෙන තිබීම.
	• ව්‍යාපෘති ගිවිසුම. • ව්‍යාපෘති පරිපාලන අත්පොත.	1.2සන්නිවේදන පද්ධතිය ස්ථාපිත කිරීම සඳහා ප්‍රමාණවත් මූල්‍ය පහසුකම් සපුරා ගෙන තිබීම.
		1.3 සන්නිවේදන පද්ධතිය හා සම්බන්ධ වී කටයුතු කළ යුතු කාර්ය මණ්ඩලය නිසි පරිදි හඳුනාගෙන තිබීම.
		1.4 කාර්ය මණ්ඩලය සඳහා පුහුණු අවශ්‍යතාවයන් නිසි පරිදි හඳුනාගෙන තිබීම.
	• ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහය. • පිරිවිතර ලේඛන ඇතුළු ප්‍රසම්පාදන කටයුතු වලට අදාළ ලිපි ලේඛන.	1.5 නිසි පිරිවිතර සකසා තිබීම හා කොන්ත්‍රාත්කරුවන් තෝරා ගැනීම සඳහා ක්‍රියාමාර්ග ගෙන තිබීම.

02.ක්‍රියාත්මක කිරීමේ අවස්ථාව	• කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුම. • කළවැඩ වාර්තා හා කාර්යසාධන වාර්තා.	2.1ගිවිසුම් ප්‍රකාරව ඉදිකිරීම් හා සවිකිරීම් හා උපාංග සංඛ්‍යාව භාරදීම සංඛ්‍යාව සිදු කොට තිබීම.
		2.2.ගිවිසුම් පරිදි නියමිත දිනට කොන්ත්‍රාත්තුවේ කටයුතු අවසන් කිරීම කර තිබීම.
		2.3.දුම්රිය එන්ජින් වල සවිකරන ලද උපාංග (MT01) සහ පාලක/මෙහෙයුම් මධ්‍යස්ථාන සඳහා පුළුල් පරිගණක තිර (FT01) භාවිතා කරමින් පාලන මෙහෙයුම් මධ්‍යස්ථාන අතර අන්තර් සම්බන්ධතාවයන් ඇති කර තිබීම හා ඒවා භාවිතය.
		2.4.සන්නිවේදන පද්ධතිය හා සම්බන්ධව කටයුතු කරන කාර්යමණ්ඩල වෙත ලබාදෙන ලද ජංගම දුරකතන (MT02, MT 03) හා ස්ථාවර දුරකතන (FT01,FT02,FT 03) හා අනෙකුත් උපාංග සංඛ්‍යාව සහ ලබාදුන් නිලධාරීන් සංඛ්‍යාව හා ස්ථාන.
		2.5. අදාල සියළුම සන්නිවේදන උපාංග භාවිතය තුළින් පාලන හා මෙහෙයුම් මධ්‍යස්ථාන කාර්ය මණ්ඩලය, දුම්රිය ස්ථාන කාර්ය මණ්ඩලය හා ධාවන කාර්ය මණ්ඩලය අතර අන්තර් සම්බන්ධතාවය ඇති කර තිබීම.
	• මෙහෙයුම් වාර්තා.	දුම්රිය ආරක්ෂාව හා ඵලදායීතාවය වර්ධනය කිරීමේ අරමුණින් පාලන මැදිරි 03 සඳහා දුරකතන සංවාද පටිගත කිරීමේ උපකරණ(VRD) 03

		ක් පද්ධති අධීක්ෂණ උපාංග (SMD) 03 ක් ලබාදීම හා එම උපාංග කාර්යක්ෂමව භාවිතයට ගැනීම සිදුවීම.
	• කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුම. • පුහුණු සැලසුම් හා ඊට අදාල කාර්යසාධන වාර්තා.	2.6. කාර්ය මණ්ඩලය සඳහා අවශ්‍ය පුහුණුවීම් ලබා දී තිබීම.
03.**සන්නිවේදන පද්ධතියේ ක්‍රියාකාරිත්වය පිළිබඳව පසු විපරම් කිරීම.**	• නඩත්තුව හා ක්‍රියාකාරිත්වය පිළිබඳ පසු විපරම් වාර්තා.	3.1 හඬ, දත්ත සහ වීඩියෝ රූප තත්කාලීනව සම්ප්‍රේෂණය කිරීමට හැකි වන පරිදි අදාල උපාංග හා සවිකිරීම් හා ඉදිකිරීම් සක්‍රීයව ක්‍රියාත්මක වීම.
	• පද්ධති මෙහෙයුම් වාර්තා. • පද්ධති නඩත්තු වාර්තා. • භෞතිකව නිරීක්ෂණය හා පරිශීලක ප්‍රකාශ.	3.2. අදාල පාර්ශවයන් විසින් විසින් පද්ධතිය සාර්තකව භාවිතය පිළිබඳව ඇගයීම.
		3.3.හඳුන්වාදෙන ලද නව සන්නිවේදන පද්ධතිය වෙනුවට පැවති පැරණි සන්නිවේදන උපාංග හෝ වෙනත් විකල්ප(පෞද්ගලික දූරකතන) ක්‍රම භාවිතා කරන්නේද යන්න පරීක්ෂා කිරීම හා ඊට හේතු ඇගයීම.

1.4 විගණන විෂය පථය හා විෂය පථය සීමා වීම

1.4.1 විගණන විෂය පථය

කොළඹ තදාසන්න දුම්රිය කාර්යක්ෂමතාව වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතියට අයත් උප ව්‍යාපෘතියක් වශයෙන් හඳුනාගෙන තිබුණු, දුම්රිය සන්නිවේදන පද්ධතිය නවීකරණය සඳහා වූ ව්‍යාපාතිය සඳහා 2020 නොවැම්බර් 16 දිනැතිව ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය හා පෞද්ගලික දූරකථන සමාගමක් විසින් ගිවිසුම්ගතව තිබුණු කාර්යභාරය කෙතෙක් දුරට ඉටු කර තිබේද? ඒ අනුව ව්‍යාපෘතියේ අරමුණු කෙතෙක් දුරට ළගා කරගෙන තිබේද යන්න පරීක්ෂා කිරීම මෙම විගණනයේ විෂය පථයට අයත් විය. එහිදී මෙම ව්‍යාපෘතියේ ඉලක්ක ගත කාර්යන්ගේ කාර්යසාධනය පිළිබඳව විගණනයේදී මූලික වශයෙන් අවධානය යොමු කරන ලදී. තවද, මෙම ව්‍යාපෘතිය මඟින් අපේක්ෂිත

ප්‍රතිලාභ ළඟා කරගැනීම, ව්‍යාපෘති කාර්යක්ෂමතාවය ඉහළ නැංවීමට ගතයුතු ඉදිරි ක්‍රියාමාර්ග සහ සන්නිවේදන පද්ධතිය ප්‍රායෝගික භාවිතයේදී ඇතිවන මූලික ගැටලු සඳහා අදාල පාර්ශවයන් විසින් ගෙන ඇති/ගතයුතු විසඳුම් ක්‍රියාමාර්ගයන් පිළිබඳව වැඩිදුරටත් මෙම විගණනයේදී අවධානය යොමු කරන ලදී.

එහිදී ව්‍යාපෘතිය යටතේ ලබා දී තිබුණු සන්නිවේදන උපාංගවල ගුණාත්මකභාවය, අදාල සියලු පාර්ශවයන් වෙත සන්නිවේදන උපාංග ලබා දී තිබුණේද, සන්නිවේදන උපාංග පූර්ණව හා කාර්යක්ෂම ලෙස භාවිත කරන්නේද, නඩත්තු හා සේවා කටයුතු සම්බන්ධයෙන් සන්නිවේදන නියෝජිතායතනයේ කටයුතු, නව පද්ධතිය භාවිතයේ දී ඇතිවන ප්‍රායෝගික ගැටළු,පද්ධතිය අඛණ්ඩව ක්‍රියාත්මක කිරීම පිළිබඳ දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ පවත්නා ක්‍රමවේද, පෙර පැවති පද්ධතියට සාපේක්ෂව නවීන පද්ධතිය දුම්රිය සේවාවේ කාර්යක්ෂමතාවය ඉහල නැංවීමට දායක වී ඇති ආකාරය යනාදිය පිළිබඳව විගණනයේ අවධානය යොමු කරන ලදී.

1.4.2 විෂය පථය සීමාවීම්

(අ) විගණන පරීක්ෂණ කටයුතු සඳහා ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවෙන් තොරතුරු ලබාගැනීමේදී කාල ප්‍රමාද සිදුවීම, ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ නිලධාරීන් විගණන කටයුතු සඳහා දක්වනු ලබන අඩු සහයෝගය මෙන්ම දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ ඇතැම් නිලධාරීන් මෙම ව්‍යාපෘතිය කෙරෙහි දක්වන අකැමැත්ත හේතුවෙන් නිලධාරීන් විසින් විගණනයට ලබාදෙනු ලබන ප්‍රකාශ පක්ෂග්‍රාහීවීමට ඇති හැකියාව මත කාර්යසාධන විගණනයේ විෂය පථයට බලපෑමක් සිදු විය.

(ආ) නිලධාරීන් විසින් සන්නිවේදන උපාංග භාවිතයට දක්වන මැලිකම පිළිබඳව ඍජු දත්ත ලබාගැනීමේ අපහසුව හේතුවෙන් පද්ධති ක්‍රියාකාරිත්ව සම්පූර්ණ ඇගයීමට ලක්කල නොහැකි බව.

1.5 සාක්ෂි ප්‍රභවයන් හා විගණන ක්‍රමවේදයන්

(අ) තදාසන්න දුම්රිය කාර්යක්ෂමතාව වර්ධනය සඳහා සකසන ලද ව්‍යාපෘති ඇගයීම් වාර්තා පරීක්ෂා කිරීම.

(ආ) තදාසන්න දුම්රිය කාර්යක්ෂමතාව වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා සන්නිවේදන ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීමට අදාළ අණපනත්, චක්‍රලේඛ,අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණ හා සැසි පත්‍රිකා, සහ වෙනත් ලියවිලි අධ්‍යනය කිරීම.

(ඇ) සන්නිවේදන ක්‍රියාවලියට සම්බන්ධව අනුගමනය කර ඇති වැඩපිළිවෙළ සම්බන්ධව නිලධාරීන්ගෙන් හා ආයතනවලින් අවශ්‍ය පැහැදිලිකිරීම් හා ප්‍රකාශ ලබාගැනීම.

(ඈ) ව්‍යාපෘති වියදම්, කාර්යමණ්ඩල පුහුණු කිරීම්, භාණ්ඩ ලැබීම් හා නිකුත් කිරීම් ආදිය පිළිබඳ දත්ත ලබා ගැනීම සඳහා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තු පොත්පත්, වාර්තා හා ලේඛන ආදිය පරීක්ෂාව.

(ඉ) නව සන්නිවේදන ව්‍යාපෘතිය ආරම්භ කිරීමට පෙර හා නව ව්‍යාපෘතිය ආරම්භ කිරීමෙන් පසු ප්‍රතිලාභ සංසන්දනාත්මකව ඇගයීම.

(ඊ) ක්ෂේත්‍ර පරීක්ෂණ මඟින් භෞතික තත්ත්වය නිරීක්ෂණය කිරීම සහ නිලධාරීන්ගේ හා මහජන අදහස් ලබාගැනීම.

1.6 විගණන ප්‍රවේශය

1.6.1 නව සන්නිවේදන පද්ධතියක් සඳහා පාදක වූ කරුණු

(අ) පසුගිය වර්ෂ පහ තුළදී පැවති දුම්රිය සන්නිවේදන පද්ධතිය ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා රු. 78,837,202 ක් ගෙවා තිබුණු අතර එම පද්ධතිය තුල පහත පරිදි විවිධ අඩුපාඩුකම් පවතින බව හඳුනාගෙන තිබුණි.

I. දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව විසින් දුම්රිය හරස් මාර්ග සඳහාවූ ආරක්ෂණ පද්ධති නිසි පරිදි ස්ථාපනය නොකිරීම හේතුවෙන් දුම්රිය හරස් මාර්ගවලදී අනතුරට පත්වී මියයන පුද්ගලයින් සාමාන්‍ය වර්ෂයකට 15 දෙනෙකු බව නිරීක්ෂණය විය. එහිදී වින්දිතයන් වෙනුවෙන් කටයුතුකළ යුතු ආකාරය හා වන්දි ලබාදීම යන කටයුතු සම්බන්ධයෙන් ක්‍රමවේදයක් දෙපාර්තමේන්තුව සතුව නොතිබුණු අතර දුම්රිය හරස් මාර්ග මුළුමනින්ම ආවරණය වන පරිදි මාර්ග ආරක්ෂණ පද්ධති ඉදිකිරීම සඳහා විද්‍යාත්මක සැලැස්මක් ද ස්ථාපනයකර නොතිබුණි.

II. 1987 වර්ෂයේ සිට වර්තමානය දක්වා ගේට්ටු යොදා ආරක්ෂාකර නොමැති දුම්රිය හරස් මාර්ග 750 කට ආසන්න ප්‍රමාණයක් පැවති අතර සුළු හරස් මාර්ගවල ආරක්ෂාව වෙනුවෙන් දුම්රිය ආඥා පනතේ විධිවිධාන පරිදි හරස් මාර්ග ගේට්ටු ඉදිකර නොතිබුණි. තවද පෞද්ගලික ඉඩම්

සඳහා ප්‍රවේශ වීමට ඇති අනාරක්ෂිත ස්ථාන හඳුනාගෙන ඒවායේ ආරක්ෂාව සඳහා අවශ්‍ය විධිවිධාන සලසා නොතිබුණි.

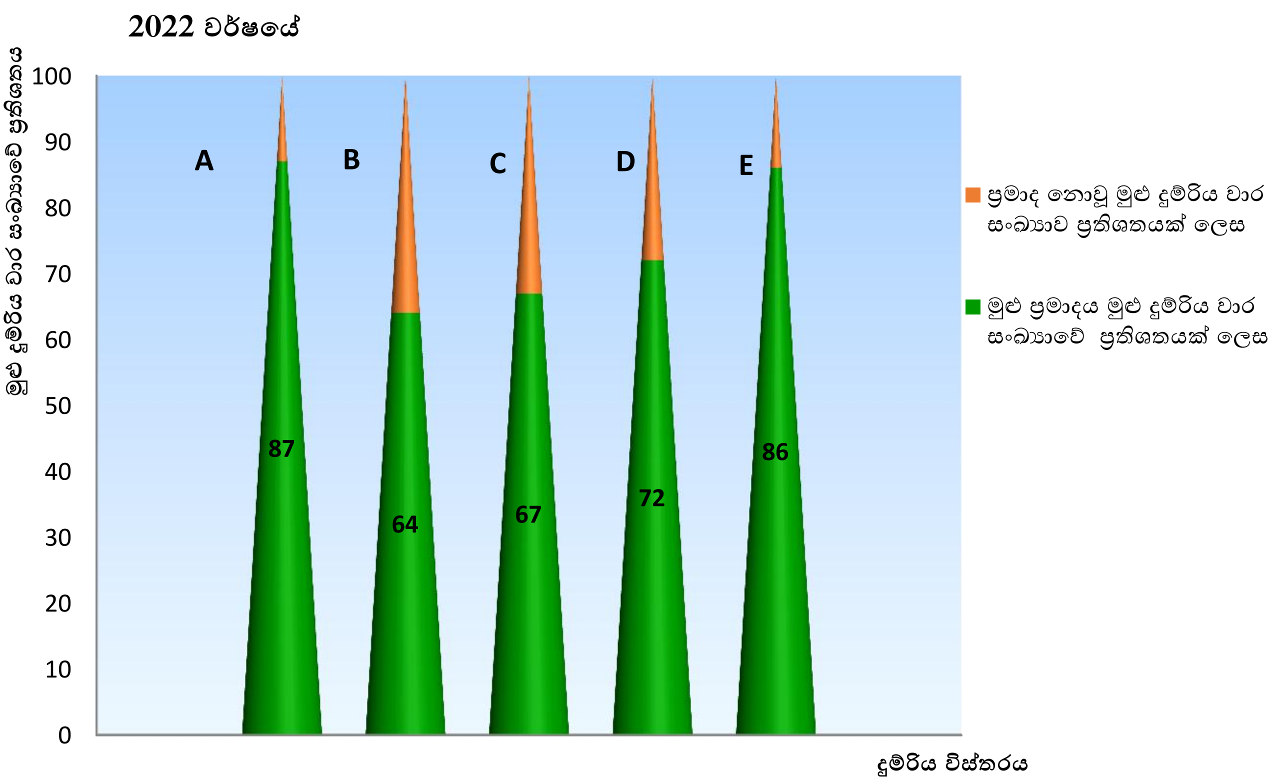
III. දෙපාර්තමේන්තුව මඟින් මේ දක්වා ස්ථාපනය කර ඇති සීනු හා විදුලි පද්ධති බොහෝමයක ක්‍රියාකාරීත්වය නිසි පරිදි සිදුනොවන අතර එම පද්ධති නිසි පරිදි ක්‍රියාකරන්නේද යන්න සහ විදුලි සංඥා පද්ධතියේ දෝෂයක් හෝ විදුලි සැපයුමේ විසන්ධි වීමක් හේතුවෙන් සංඥා පද්ධතිය ක්‍රියාත්මක නොවන අවස්ථාවල සංඥා දෙපාර්තමේන්තුවට හෝ දුම්රිය රියදුරුට දැනගැනීමේ හැකියාවක් නොමැති වීම.

(ආ) දිගින් දිගටම දුම්රිය ධාවනයේ සිදුවන ප්‍රමාදයන්.

විගණනයට ඉදිරිපත් කරන ලද 2022 වර්ෂයේ දුම්රිය ධාවනය වීම පිළිබඳ සාරාංශ වාර්තාවට අනුව වර්ෂය තුළ ධාවනය වූ සමස්ත දුම්රිය වාර සංඛ්‍යාව 110,916 ක් වී තිබුණු අතර ඉන් ප්‍රමාද සහිතව දුම්රිය ධාවනය වූ වාර සංඛ්‍යාව 78,072 ක් විය. එනම් සමස්ත දුම්රිය ගමන් වාර තුළින් 70% ක් නියමිත වේලාවට ගමනාන්තයට ළඟා වී නොතිබුණු බවට නිරීක්ෂණය විය. ප්‍රමාද සිදු වූ කාල පරාස අනුව දුම්රිය ප්‍රමාද විස්තර පහත පරිදි වේ.

දුම්රිය විස්තර ක්ෂේත්‍රය	දුම්රිය විස්තරය	මුළු දුම්රිය වාර සංඛ්‍යාව	දුම්රිය ප්‍රමාද වාර ගණන				මුළු ප්‍රමාදය වාර ගණන	මුළු ප්‍රමාදය මුළු දුම්රිය වාර සංඛ්‍යාවේ ප්‍රතිශතයක් ලෙස (%)
			විනාඩි 6-10	විනාඩි 11-30	විනාඩි 31 - 60	විනාඩි 60 ට වැඩි		
A	සීඝ්‍රගාමී/තැපැල් /නගරාන්තර	18,188	1,363	5,503	4,937	3,971	15,774	87
B	මිශ්‍ර/ මන්දගාමී	24,084	3,035	7,163	3,214	2,021	15,433	64
C	Colombo commuter	63,002	10,772	23,484	6,390	1,399	42,045	67
D	රේල් බස් රථ	333	36	128	57	19	240	72
E	බඩු ප්‍රවාහන	5,309	96	325	579	3,580	4,580	86
	එකතුව	**110,916**	**15,302**	**36,603**	**15,177**	**10,990**	**78,072**	**70**

මූලාශ්‍රය:දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව සාරාංශගත සැලසුම් වාර්තාව 2022



A	සීඝ්‍රගාමී/තැපැල් /නගරාන්තර
B	මිශ්‍ර/ මන්දගාමී
C	Colombo commuter
D	රේල් බස් රථ
E	භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය

(ඇ) දුම්රිය ගමනාගමනයේ කාර්යක්ෂමතාවයට බලපෑම් ඇති කළ හැකි වෙනත් සාධක

දුම්රිය සන්නිවේදන පද්ධතියේ දුර්වලතාවයන්ට අමතරව දුම්රිය ප්‍රමාද සඳහා ඍජුව බලපෑම් ඇති කරන බ්ලොක් උපාංගවල දෝෂ, සංඥා දෝෂ හා සුළු කාර්මික දෝෂ,තිරිංග තදවීම,වැකුම් දෝෂ, විදුලි පහන් දෝෂ තාවකාලික වේග සීමා, දුම්රිය දෙකඩවීම්,වැඩ වර්ජන, දුම්රිය රියදුරු හා නියාමක පැමිණීම ප්‍රමාදවීම ආදී පරිපාලනමය දෝෂ, භාණ්ඩ බෑම සහ පැටවීම සඳහා වූ ගතික කාලපරාසයන්, දීප ව්‍යාප්තව දුම්රිය මාර්ග ද්විත්ව මාර්ගගත කර නොතිබීම යන කරුණු හේතුවෙන් දුම්රිය ගමනාගමනයේ කාර්යක්ෂමතාවයට බලපෑම් ඇති කළ හැකි බව තවදුරටත් විගණනයට නිරීක්ෂණය විය.

1.6.2 කොළඹ තදාසන්න දුම්රිය කාර්යක්ෂමතාව වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය

කොළඹ තදාසන්න දුම්රිය කාර්යක්ෂමතාව වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතියේ අරමුණු හා ක්‍රියාකාරකම්

කොළඹ තදාසන්න දුම්රිය කාර්යක්ෂමතාව වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතියේ පරමාර්ථය වන්නේ, තිරසාර ආර්ථික සංවර්ධනයට සහාය වීම සඳහා ප්‍රවර්ධනය කරන ලද,මගීන්ගේ සහ භාණ්ඩවල කාර්යක්ෂම,ආරක්ෂිත සහ තිරසාර ගමනාගමනය සාක්ෂාත් කර ගැනීම සඳහා දුම්රිය මෙහෙයුම්වල

කාර්යක්ෂමතාව, ආරක්ෂාව සහ තිරසාරභාවය වැඩිදියුණු කිරීමයි. පහත සඳහන් ප්‍රධාන නිමවුම් ඉලක්ක කර ගනිමින් ව්‍යාපෘතියේ කටයුතු සැලසුම්කර තිබුණු අතර,එම ඉලක්ක යටතේ ප්‍රධාන කාර්යයන් 31 ක්‍රියාත්මක කිරීමට සැලසුම් කර තිබුණි. විස්තර ඇමුණුම 02හි දැක්වේ.

(අ) දුම්රිය මෙහෙයුම් කාර්යක්ෂමතාවය වර්ධනය

(ආ) දුම්රිය නඩත්තු ධාරිතාවය ශක්තිමත් කිරීම

(ඇ) දුම්රිය ධාවන ආරක්ෂාව , මගී / මහජන ආරක්ෂාව වැඩි කිරීම

(ඈ) දුම්රිය තාක්ෂණික පුහුණු මධ්‍යස්ථානයේ පහසුකම් වැඩිදියුණු කිරීම

(ඉ) අනාගත දුම්රිය ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීමේ සූදානම ශක්තිමත් කිරීම

1.6.3 කොළඹ තදාසන්න දුම්රිය කාර්යක්ෂමතාව වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතියේ නෛතික පසුබිම හා මූල්‍යනය

2019 අගෝස්තු 20 දින ශ්‍රී ලංකා රජය වෙනුවෙන් මුදල් අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්වරයා හා ආසියානු සංවර්ධන බැංකුවේ නේවාසික කාර්යමණ්ඩල ප්‍රධානී(OIC SRI Lanka Resident mission)අතර ශ්‍රී ලංකාවේ තදාසන්න දුම්රිය කාර්යක්ෂමතාව වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා ගිවිසුම් අංක 3806- SRI යටතේ එ.ජ.ඩො.මිලියන 160 ක් ලබා ගැනීම සඳහා ණය ගිවිසුමට එළඹ තිබුණි.

(අ) යථෝක්ත ණය ගිවිසුම ප්‍රකාරව සම්පූර්ණ ණය මුදල 2025 ජුනි 30 දින වනවිට භාවිතා කළයුතු වන අතර එසේ භාවිතා නොවන වාර්ෂිකව වෙන්වන ණය මුදලේ වාරිකය මත ප්‍රයාපන ගාස්තු (Commitment fee) ගෙවීම සිදුකලයුතු විය. මෙම ප්‍රයාපන ගාස්තු අයකිරීම ණය මුදල ප්‍රදානය කළ දින සිට දින 60 කින් ආරම්භවන අතර එය කාලීනව වෙන්කළ ණය මුදල්වලින් භාවිතා නොකළ ප්‍රමාණය මත සියයට 0.15ක් බැගින් අය කෙරේ.

(ආ) මුදාහළ ණය මත අයකරනු ලබන පොලී මුදල හා මුදාහළ නමුත් භාවිතා නොකළ ණය සඳහා අයකරනු ලබන ප්‍රයාපන ගාස්තු අර්ධ වාර්ෂිකව පිළිවෙලින් සෑම මසකම පෙබරවාරි 01 දින හා අගෝස්තු 01 දින ගෙවීමට නියමිතව පැවතුණි.

(ඇ) ණය මුදලේ පළමු වාරිකය ගෙවීම 2028 පෙබරවාරි 01 දින ආරම්භ වන අතර ලබාගත් ණය මුදලින් අර්ධ වාර්ෂිකව සියයට 2.380952 බැගින් වාරික 42 කින් ගෙවා නිමකළ යුතු වේ. ණය වාරික ගෙවීම ආරම්භ වන 2028 පෙබරවාරි 01 දින දක්වා ණය ආපසු ගෙවීම සඳහා සහන කාලයක් හිමිවේ.කෙසේ වෙතත් සහන කාල පරාසය තුලදී ද මුදාහල ණය සඳහා ණය පොලී හා ප්‍රයාපන ගාස්තු ගෙවිය යුතුවේ.

1.6.4 දීප ව්‍යාප්ත දුම්රිය සන්නිවේදන පද්ධතිය වැඩි දියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය

(අ) දීප ව්‍යාප්ත දුම්රිය සන්නිවේදන පද්ධතිය වැඩි දියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතියට සම්බන්ධිත පාර්ශව හා අදාල කාර්යයන්

මෙම උප ව්‍යාපෘතියේ ක්‍රියාත්මක කිරීමේ නියෝජිතායතනය ලෙස ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශයද, ව්‍යාපෘතිය ස්ථාපිත කිරීමේ නියෝජිතයා වශයෙන් ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවද, ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ ඒකකය ලෙස කොළඹ තදාසන්න දුම්රිය ව්‍යාපෘතියද කටයුතු කර තිබුණි.ව්‍යාපෘතිය ආරම්භ කිරීමේ හා ක්‍රියාත්මක කිරීමේ අදියරේදී ඊට සහභාගී වියයුතු අදාල ඉහත ආයතන/ පාර්ශව පිළිබඳ විස්තර පහත දැක්වේ.

අනු අංකය	සම්බන්ධිත පාර්ශවය	කාර්යභාරය
1	ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය	• මගී හා භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය, සංචාරක මගී පහසුකම්, අදාල යටිතල පහසුකම්, සේවා ප්‍රමිතීන්, මාර්ග තදබද හා අනතුරු වලක්වා ගැනීමේ සමස්ථ ප්‍රවාහන සේවය පොදු කාලසටහනකට ක්‍රියාත්මක වන, ජනතා විශ්වාසය තහවුරු වන ප්‍රවාහන සේවයක් පවත්වා ගැනීම, ආයතනික ව්‍යුහය ශක්තිමත් කිරීම හා මහාමාර්ග හා දුම්රිය මාර්ග පදනම් කරගත් පරිසර හිතකාමී මෙන්ම මහජන හිතකාමී ප්‍රවාහන පද්ධතියක් ස්ථාපිත කිරීම ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශයේ කාර්යභාරය වේ.
2	දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව	• ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය සේවය යනු ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය යටතේ ක්‍රියාත්මක වන රජයේ දෙපාර්තමේන්තුවකි. • එය ප්‍රධාන ප්‍රවාහන පහසුකම් සපයන්නෙකු වන අතර රටේ පවතින එකම දුම්රිය ප්‍රවාහන සංවිධානය වේ. • ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය සේවය මගීන් ප්‍රවාහනය හා බඩු ප්‍රවාහනය යන සේවාවන් ඉටුකරයි. • මගී ප්‍රවාහනය සඳහා ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව සතු වෙළඳපොල කොටස සියයට 6 ක් පමණ වන අතර භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය සඳහා කොටස සියයට 7 ක් පමණ වේ.

3	ව්‍යාපෘති කාර්යාලය	දුම්රිය ජාලයේ කාර්යක්ෂමතාව,තිරසර බව සහ ආරක්ෂාව වැඩිදියුණු කිරීමේ අරමුණින් ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශයේ කටයුතු පහසු කරලීම හා ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා ව්‍යාපෘති කටයුතු කලමනාකරණය කිරීම මෙහි අරමුණ වී තිබුණි.
4	ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව	දුම්රිය සන්නිවේදන පද්ධතිය වැඩි දියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය සඳහා අරමුදල් සපයනු ලබන නියෝජිත ආයතනය.
5	සී.ස.ඩයලොග් ආසියාටා සමාගම	දුම්රිය සන්නිවේදන පද්ධතිය වැඩි දියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතියේ කාර්යභාරය ඉටු කිරීම සඳහා කටයුතු කරනු ලබන කොන්ත්‍රාත් ආයතනය.

(ආ) දුම්රිය සන්නිවේදන පද්ධතිය වැඩි දියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීමේ සූදානම

කොළඹ තදාසන්න දුම්රිය කාර්යක්ෂමතාවය වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය යටතේ ක්‍රියාත්මක කිරීමට යෝජිතව තිබූ ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය සේවය සඳහා දීපව්‍යාප්ත දුම්රිය විදුලි සන්නිවේදන පද්ධතියේ අවශ්‍යතාව හඳුනාගැනීමට හා එහිදී සපුරාලිය යුතු අත්‍යවශ්‍ය අංගෝපාංග සමන්විත වියයුතු ආකාරය පිළිබඳව හඳුනා ගැනීම සඳහා 2017/2018 කාල සීමාව තුළ ශක්‍යතා අධ්‍යනයක් සිදුකර තිබුණි. මෙම මූලික ශක්‍යතා අධ්‍යයනයට විදේශීය හා දේශීය නියෝජිතයින්ගෙන් සමන්විත විශේෂඥ උපදේශකයින්ගේ සේවාව ලබාගෙන තිබුණු අතර, මෙමගින් දුම්රිය විදුලි සංදේශන පද්ධති භාවිත කරන කාර්යමණ්ඩලවල අවශ්‍යතා සහ අනෙකුත් සහාය කාර්යමණ්ඩලවල අවශ්‍යතා සම්මුඛ සාකච්ඡා මගින් හා පර්යේෂණාත්මකව හඳුනාගනිමින්, විදුලි සංදේශන තාක්ෂණ ක්‍රමවේදයක් (System) තෝරාගැනීම, පිරිවිතර සැකසීම හා ප්‍රසම්පාදන කටයුතු සඳහා අවශ්‍ය ලියකියවිලි සැකසීම සිදුකර තිබුණි. මෙමඟින් පවතින විදුලි සංදේශ පද්ධතිය නවීන සන්නිවේදන තාක්ෂණය සමඟ සැසඳීමෙන් වඩාත් කාර්යක්ෂම කිරීම පිළිබඳ අවධානය යොමුකර තිබුණි. ඒ අනුව විදුලි සංදේශන සේවාවන් සපයන ආයතන හරහා ලබාගත හැකි සේවාවන් පිළිබඳව ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට පහත සඳහන් යෝජනා ඉදිරිපත් කර තිබුණි.

- ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය සේවයේ හඬ සහ දත්ත සන්නිවේදන අවශ්‍යතාවය සපුරාලීම සඳහා තන්තු 72 ක් සහ (Optical Fiber as back bone with 72 fibers)ඉහළ ධාරිතාවයකින් යුත් SDH සම්ප්‍රේෂණ ක්‍රියාත්මක කිරීම.
- බාහිර අතුරු මුහුණත් සඳහා පහසුකම් සහිත දුරකථන මාරු කිරීමේ ජාලයක් ස්ථාපිත කිරීම හා දුම්රිය dispatcher සඳහා අතුරු මුහුණත් පද්ධතිය ස්ථාපනය කිරීම.

- ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය සේවයේ ජංගම අවශ්‍යතා සපුරාලීමට සහ කේබල් පද්ධතියේ අක්‍රීයතාවයක දී දුම්රිය ක්‍රියාකාරීත්වය සඳහා අඛණ්ඩ සන්නිවේදනය සහතික කිරීම සඳහා සුදුසු ධාරිතාවයක් සහිත ඩිජිටල් ගුවන් විදුලි පද්ධතියක් ස්ථාපිත කිරීම.
- දුම්රිය ස්ථානවල සහ දුම්රිය මඟීන්ට අවශ්‍ය තොරතුරු, ඉහල ගුණාත්මකභාවයකින් යුතුව සැපයීම.
- මෙහෙයුම් වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා දත්ත සම්ප්‍රේෂණ පහසුකම් හා ජාල කළමනාකරණ පද්ධතියක් ස්ථාපිත කිරීම.
- අනෙකුත් දුම්රිය ස්ථාන සඳහා ස්ථාන නිරීක්ෂණ සහ නිරීක්ෂණ පද්ධතිය පුළුල් කිරීම හා වැඩිදියුණු කිරීම.

(ඇ) දුම්රිය සන්නිවේදන පද්ධතිය වැඩි දියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීම

කොළඹ තදාසන්න දුම්රිය කාර්යක්ෂමතාව වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතියේ මූලික නිමවුම් ඉලක්කයක් ලෙස ස්ථාපිතකර තිබුණු දුම්රිය මෙහෙයුම් කාර්යක්ෂමතාවය වර්ධනය සඳහා ප්‍රමුඛතම අවශ්‍යතාවයක් ලෙස හඳුනා ගනිමින් දුම්රිය සන්නිවේදන පද්ධතිය වැඩි දියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය ඉහත යෝජනා අනුව ක්‍රියාත්මක කර තිබුණි. එම සන්නිවේදන ව්‍යාපෘතිය යටතේ ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය සේවය සඳහා දීප ව්‍යාප්ත විදුලි සන්නිවේදන පද්ධතියක අවශ්‍යතාව හඳුනාගැනීම හා සපුරාලිය යුතු අත්‍යාවශ්‍ය අංගෝපාංග සමන්විත විය යුතු ආකාරය පිළිබඳව හඳුනාගැනීම සඳහා සිදු කරන ලද ශක්‍යතා අධ්‍යනයේ නිර්දේශයන් අනුව දුම්රිය සන්නිවේදන පද්ධතිය වැඩි දියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය මඟින් ක්‍රියාත්මක කිරීමට යෝජිත වූ කාර්යයන් ඉටු කිරීම හා උපකරණ භාවිතය පිළිබඳව මෙම කාර්යසාධන විගණනයේදී අවධානය යොමු කරන ලදී.

02. විස්තරාත්මක විගණන සොයා ගැනීම්

2.1 ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා අවශ්‍ය ආයතනික හා මූල්‍ය පසුබිම සකසා ගැනීම සහ පරිශීලක අවශ්‍යතා ඇගයීම

දුම්රිය සන්නිවේදන පද්ධතිය වැඩි දියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතියේ පිරිවැය ඇස්තමේන්තු කිරීම

කොළඹ තදාසන්න දුම්රිය කාර්යක්ෂමතාව වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතියේ මුළු අනුමත ණය වටිනාකමින් එ.ජ.ඩොලර් මිලියන 11.16 ක් එනම් මුළු ව්‍යාපෘති වටිනාකමින් සියයට 6 ක ප්‍රමාණයක් මෙම සන්නිවේදන ව්‍යාපෘතිය සඳහා වෙන් කර තිබුණි. එම ඇස්තමේන්තුගත ව්‍යාපෘති පිරිවැය සඳහා ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව මඟින් එ.ජ.ඩොලර් මිලියන 9.70 ක් ද, ශ්‍රී ලංකා ජනරජයේ අරමුදල් මඟින් එ.ජ.ඩොලර් මිලියන 1.46 ක්ද, මූල්‍යාණය කිරීමට සැලසුම් කර

තිබුණු අතර, එකී ප්‍රතිපාදන මත ව්‍යාපෘතියේ කටයුතු පරිපාලනය කිරීමේ පහසුව සඳහා ව්‍යාපෘති පරිපාලන අත්පොතක් මඟින් මගපෙන්වීම් සිදුකර කර තිබුණි.

දුම්රිය සන්නිවේදන පද්ධතිය වැඩි දියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීමට එ.ජ.ඩොලර් මිලියන 9.70 කට සමාන රු.3,340,034,548 ක විධායක ඇස්තමේන්තුවක් (උපාංග හා සේවා සඳහා රු.1,753,740,760 පද්ධති සේවා සඳහා රු.468,562,715 , නඩත්තු හා කළමණාකරණය සඳහා රු.1,117,731,073 ක් වූ) ආසියානු සංවර්ධන බැංකුවේ උපදෙස් මත පිළියෙල කර තිබුණි. ඒ අනුව 2020 සිට 2024 වර්ෂය දක්වා වාර්ෂිකව පිළිවෙලින් එ.ජ.ඩොලර් මිලියන 1.12 ක්, 2.24 ක්, 3.32 ක්, 2.24 ක් හා 2.24 බැගින් ලබාදීමට ඇස්තමේන්තු කර තිබුණු අතර 2023 දෙසැම්බර් 31 දිනට ව්‍යාපෘතිය සඳහා එ.ජ.ඩොලර් මිලියන 7.35 ක් වැයකර තිබුණි.

2.2 සන්නිවේදන උපකරණ කාර්යක්ෂමව ඵලදායීව යොදා ගැනීම.

2.2.1 MT 01 උපාංග භාවිතා තුළින් දුම්රිය එන්ජින් මැදිරි සඳහා දුරකථන පහසුකම් (Connoles) ලබා දීම හා එම උපාංග හා FT 01(පාලන/මෙහෙයුම් මධ්‍යස්ථාන සඳහා පුළුල් පරිගණක තිර) භාවිතා කරමින් පාලන මෙහෙයුම් මධ්‍යස්ථාන හා දුම්රිය අතර අන්තර් සම්බන්ධතාවක් ඇති කිරීම සඳහා ඒකක මිල රු. 996,924 බැගින් වටිනාකම රු. 274,154,278 ක් වූ MT 01 උපාංග 275 ක් දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව වෙත ලබාදී තිබුණි. ඉන් 233 ක් දුම්රිය එන්ජින් තුළ සවිකර තිබුණු අතර, ඉතිරි 42 ක ප්‍රමාණය සුරක්ෂිත ඇපකරය යටතේ දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව භාරයේ ගබඩාකර තිබුණි. මෙම උපාංග හරහා මුරපද භාවිතා කරමින් දුම්රිය රියදුරන් සන්නිවේදන පද්ධතියට ප්‍රවේශ විය යුතු අතර එමඟින් දුම්රිය පාලන මධ්‍යස්ථාන සහ දුම්රිය ස්ථානවල දුම්රිය ධාවනය පිළිබඳ තොරතුරු යාවත්කාලීන වේ. ව්‍යාපෘතිය යටතේ ලද MT 01 දුරකථන භාවිතයෙන් තොරතුරු පද්ධතිය ක්‍රියාත්මක වීම සම්බන්ධයෙන් සිදුකළ නියැදි විගණන පරීක්ෂාවේදී පහත සඳහන් කරුණු නිරීක්ෂණය විය.

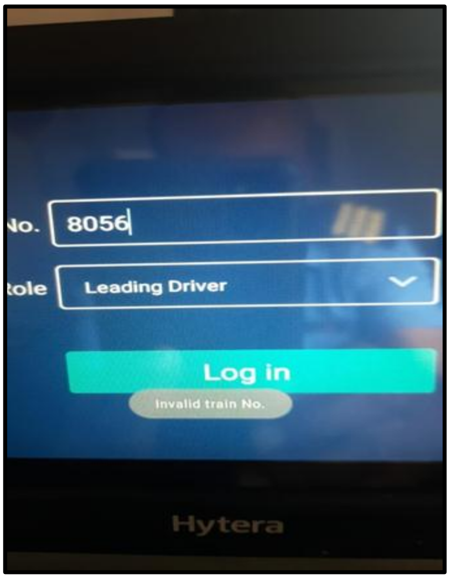
(අ) දුම්රිය රියදුරන් ආයතනික චක්‍රලේඛ උපදෙස් හා මගපෙන්වීම් වලට බැහැරව සිය අභිමතයට අනුව කටයුතු කරමින් MT 01 උපාංග භාවිතයෙන් සන්නිවේදන පද්ධතියට ප්‍රවේශ නොවන බවට විගණන ක්ෂේත්‍ර පරීක්ෂාවේදී නිරීක්ෂණය විය. සන්නිවේදන උපාංග සක්‍රීයව භාවිතය සම්බන්ධයෙන් තෝරාගත් සන්නිවේදන සේවා සපයන ආයතනයේ මාසික නඩත්තු වාර්තා අනුව දුම්රිය රියදුරන් විසින් 2023 ජනවාරි සිට මැයි දක්වා කාලපරිච්ඡේදය තුළ යථෝක්ත උපාංග භාවිතයේ මාසික සාමාන්‍යය උපාංග 21 (සියයට 8) ක් වී තිබුණි. විස්තර ඇමුණුම 03හි දැක්වේ.

(ආ) භාවිතයට නොගැනීම සහ වෙනත් හේතූන් මත ඇතැම් දුම්රිය එන්ජින් තුළ පැවති මෙම උපාංග කැඩී තිබුණු අතර ඒවා යථාතත්වයට පත්කිරීම සම්බන්ධයෙන් අවශ්‍ය ක්‍රියාමාර්ග ගෙන නොතිබුණි. විස්තර ඇමුණුම 04 හි දැක්වේ.

රූපය 01- දුම්රිය එන්ජින් තුළ පැවති MT 01 උපාංග කැඩී තිබීම

(ඇ) නියැදි පරීක්ෂාවේදි නිරීක්ෂණය වූ පරිදි, මහනුවර සහ මරදාන දුම්රිය ධාවනාගාරවල දුම්රිය එන්ජිමෙහි සවිකර තිබුණු මෙම උපාංගයට ප්‍රවේශවීම සඳහා සියලු දුම්රිය රියදුරන්ට නියමිත මුරපද ලබාදී නොතිබුණු බවට නිරීක්ෂණය විය. විස්තර ඇමුණුම 05 හි දැක්වේ.

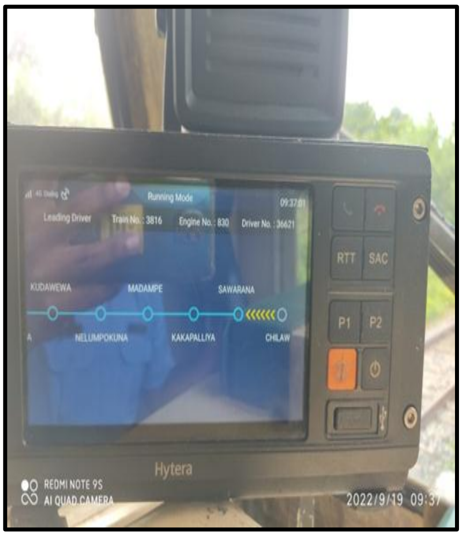
(ඈ) ඇතැම් දුම්රිය එන්ජින් තුළ සවිකර තිබුණු උපාංග වෙත මුරපදය ඇතුළත් කර නිවැරදි දුම්රිය අංකය යෙදුවද, එම මුරපදය අදාල නොවන බවට(Invalid password)දර්ශනය වූ අතර ඉන් ඉදිරියට එම උපාංග ක්‍රියාත්මක කිරීමට නොහැකිව පැවතුණි. විස්තර ඇමුණුම 06හි දැක්වේ.

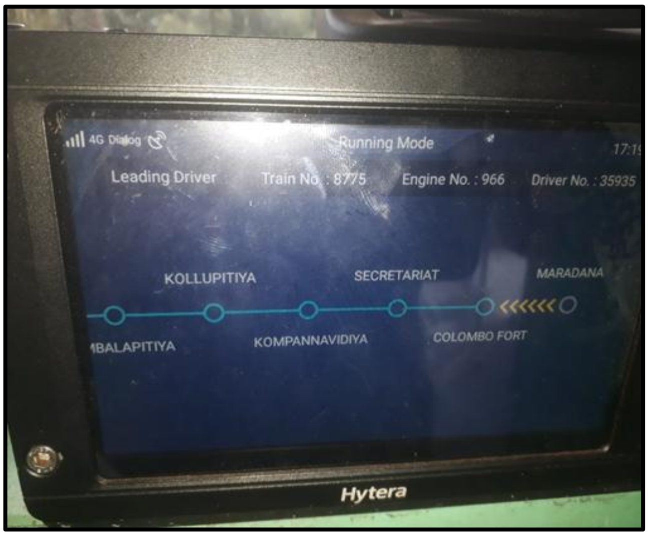


රූපය 02- දුම්රිය අංකය වැරදි වීම හේතුවෙන් උපාංග ක්‍රියාත්මක නොවීම

රූපය 03- දුම්රිය අංකය වැරදි වීම හේතුවෙන් උපාංග ක්‍රියාත්මක නොවීම

(ඉ) ඇතැම් අවස්ථාවල අදාල උපාංගයේ දුම්රිය ගමන් ගන්නා ස්ථානය වෙනුවට වෙනත් ස්ථානයක් පෙන්නුම් කරන බවද නිරීක්ෂණය විය. ඇතැම් උපාංගවල කොටසක් පමණක් දුම්රිය එන්ජිමේ සවිකර තිබුණි.





රූපය 04- දුම්රිය ගමන් ගන්නා ස්ථානය වෙනුවට වෙනත් ස්ථානයක් පෙන්නුම් කිරීම

ඉහත දුර්වලතා හේතුවෙන් රු.මි.274 ක වියදමක් දරමින් දෙපාර්තමේන්තුව වෙත ලබා දී තිබු MT 01 උපාංගය දුම්රිය සන්නිවේදන තොරතුරු පද්ධතිය යාවත්කාලීනව පවත්වාගෙන යාම සඳහා අදාල පාර්ශව විසින් කාර්යක්ෂමව හා ඵලදායීව භාවිතා නොකරන බව නිරීක්ෂණය විය.

2.2.2 MT 02, MT 03 (ජංගම දූරකථන) හා FT 02, FT 03 (ස්ථාවර දූරකතන) භාවිතා කරමින් දුම්රිය මෙහෙයුම් කාර්ය මණ්ඩලය,නඩත්තු සේවකයින්,ශන්ටින් කාර්ය මණ්ඩලය, දුම්රිය ආරක්ෂක සේවය හා දුම්රිය හරස් මාර්ගවල සේවයේ නියුතු කාර්යමණ්ඩල සඳහා අඛණ්ඩ සන්නිවේදන සබඳතා ලබා දීම සඳහා ඒකකයක මිල රු. 67,552 බැගින් වටිනාකම රු.131,795,189ක් වූ ජංගම දූරකථන 1951 ක් ව්‍යාපෘතිය යටතේ ලබාදී තිබුණි. මෙම දූරකතන මගින් නිලධාරීන් අතර, දුම්රිය ස්ථාන අතර සහ පාලන මධ්‍යස්ථානය සමඟ පණිවිඩ හුවමාරුව සිදුකරමින් දුම්රිය ගමනාගමනය පිළිබඳ තොරතුරු යාවත්කාලීන කිරීම අපේක්ෂා කරන ලදී. MT 02 දූරකථන භාවිතයෙන් තොරතුරු පද්ධතිය ක්‍රියාත්මක වීම සම්බන්ධයෙන් සිදුකළ නියැදි විගණන පරීක්ෂාවේදී මෙන්ම සන්නිවේදන උපාංග සක්‍රීයව භාවිතය සම්බන්ධයෙන් Dialog Axiata PLC ආයතනයේ මාසික වාර්තා අනුව පහත සඳහන් කරුණු නිරීක්ෂණය විය.

(අ) රාජකාරී කටයුතු සඳහා MT 2 දූරකතන භාවිතය සියයට 3ක අවම මට්ටමක පවතින බවට යථෝක්ත වාර්තා හා විගණන පරීක්ෂාවේදී නිරීක්ෂණය වූ අතර මෙම තත්වය හේතුවෙන් දුම්රිය සේවාවට උචිත පරිදි MT 02 දූරකතන සම්බන්ධයෙන් පවතින තාක්ෂණික ගැටළු හා තව දුරටත් සිදු කළ යුතු නව්‍යකරණ/වැඩිදියුණු කිරීම් කවරේද යන්න හඳුනාගත නොහැකි වී තිබූ බව නිරීක්ෂණය විය.

(ආ) රත්මලාන ප්‍රධාන යාන්ත්‍රික ඉංජිනේරු උප දෙපාර්තමේන්තුව සඳහා ලබා දී තිබූ ජංගම දූරකතන 27 න් 2023 සැප්තම්බර් 20 දින වන විට කිසිදු දූරකථනයක් රාජකාරී කටයුතු සඳහා භාවිතා නොකරන බව ක්ෂේත්‍ර පරීක්ෂාවේදී නිරීක්ෂණය විය. (ඇමුණුම 05)

(ඇ) දුම්රිය පාලන මධ්‍යස්ථාන, දුම්රිය රියදුරන් සහ දුම්රිය ස්ථාන සමඟ දෙපාර්තමේන්තු කාර්ය මණ්ඩලය සන්නිවේදන කටයුතු අවම මට්ටමක සිදු කිරීමත් , දැනට පද්ධතිය හරහා සිදු කරනු ලබන දුම්රිය තොරතුරු යාවත්කාලීන කිරීම මෙම දෙපාර්තමේන්තුව මඟින් මෙම උපකරණ හරහා නිසි ලෙස සිදු නොවීමත් හේතුවෙන් එම සන්නිවේදන උපාංග කාර්යක්ෂමව උපයෝජනය නොවන බව නිරීක්ෂණය විය.

2.2.3 FT 01 උපාංග භාවිතය තුළින් පාලන මෙහෙයුම් මධ්‍යස්ථාන, දුම්රිය ස්ථාන සහ ධාවන කාර්යමණ්ඩල අතර අන්තර් සම්බන්ධතාවයක් ඇති කිරීම සඳහා දීප ව්‍යාප්තව දුම්රිය ස්ථාන, උප දුම්රිය ස්ථාන , සංඥා මැදිරි සහ දුම්රිය ගේට්ටු සඳහා ඒකක මිල රු.58,038 බැගින් වටිනාකම රු.71,909,303 වූ ස්ථාවර දූරකතන 1239 ක් (FT 2 වර්ගයේ 451 ක් සහ FT 3 වර්ගයේ 788 ක් වශයෙන්) සවිකර තිබුණි. මෙම දූරකථන මගින් දුම්රිය රාජකාරීයෙහි නිරත නිලධාරීන් සහ දුම්රිය ස්ථාන අතරත්, පාලන මධ්‍යස්ථාන සමගත් පණිවිඩ හුවමාරු කිරීම සිදුවේ. නියැදි විගණනයේ දී පහත කරුණු නිරීක්ෂණය විය.

(අ) ස්ථාවර දුරකථන සඳහා ප්‍රමාණවත් බැටරි ආරෝපණ කාලයක් නොතිබීම හේතුවෙන් විදුලිය විසන්ධි වූ සැනින් දුරකතන ක්‍රියාවිරහිත වීම මගින් පණිවිඩ හුවමාරුව බිඳ වැටීම.

(ආ) සංඥා දෝෂ සහ උපාංගවල තාක්ෂණික දෝෂ හේතුවෙන් ස්ථාවර දුරකථන මගින් සිදුකරන සන්නිවේදන කටයුතු අඩපණ වීම.

(ඇ) සන්නිවේදන ක්‍රියාවලියේදී දුම්රිය ස්ථාන හඳුනාගැනීම සඳහා පහසු කේතයක් භාවිත නොකිරීම හේතුවෙන් හදිසි තත්වයකදී ඇමතුම් ලබාගැනීම සඳහා පහසුවෙන් දුම්රිය ස්ථාන සම්බන්ධ කරගත නොහැකිවීම.

(ඈ) ක්‍රියාවිරහිත තත්වයේ පවතින ස්ථාවර දුරකථන සහ උපාංග යථාතත්වයට පත්කර නැවත භාවිතයට ගැනීම සඳහා අවශ්‍ය ක්‍රියාමාර්ග ගෙන නොතිබුණි.

(ඉ) දුම්රිය පාලන මධ්‍යස්ථාන මගින් සමූහ දුරකතන ඇමතුම් සහ පණිවිඩ ලබාදීමට කටයුතු කළද අදාල ඇමතුම/පණිවිඩය සියළුම දුම්රිය ස්ථාන වෙත ලැබුණේද සහ ලැබුණු වේලාව තහවුරු කරගත නොහැකිවීම සහ ඒ හේතුවෙන් ඇතම් අවස්ථාවල නැවත එම ඇමතුම/පණිවිඩය සාමාන්‍ය දුරකථන ඔස්සේ ලබාදීමට සිදුව තිබුණි.

(ඊ) රත්මලාන ප්‍රධාන යාන්ත්‍රික ඉංජිනේරු උප දෙපාර්තමේන්තුව සඳහා ස්ථාවර වර්ගයේ දුරකථන 05ක් ලබා දී තිබුණු අතර එම දුරකථන කිසිවක් රාජකාරී කටයුතු සඳහා භාවිතයට ගෙන නොතිබුණි. (ඇමුණුම 05)

(උ) තවද, සන්නිවේදන උපාංග සක්‍රියව භාවිතය සම්බන්ධයෙන් තෝරාගත් සන්නිවේදන සේවා සපයන ආයතනයේ මාසික වාර්තා අනුව මෙම ව්‍යාපෘතිය යටතේ ලබාදුන් ස්ථාවර දුරකථන ප්‍රමාණයෙන් සියයට 40 ක් සක්‍රියව භාවියට ගෙන නොතිබීම හේතුවෙන් එම උපාංග කාර්යක්ෂමව භාවිතා නොවන බව නිරීක්ෂණය විය.

2.2.4 SMD (System monitoring Device)හා VRD (Voice Recording Device) උපාංග භාවිතය තුළින් දුම්රිය ආරක්ෂාව හා ඵලදායීතාවය වර්ධනය කිරීමේ අරමුණින් පද්ධතිය හරහා හුවමාරුවන දුරකථන සංවාද පටිගත කිරීම හඬ, දත්ත සහ වීඩියෝ රූප තත්කාලීනව සම්ප්‍රේෂණය කිරීම සඳහා මරදාන, නාවලපිටිය සහ අනුරාධපුරය යන ප්‍රධාන දුම්රිය මෙහෙයුම් මධ්‍යස්ථාන සඳහා රු.7,989,203ක් වටිනාකමින් යුතු System monitoring Device (SMD) 03 ක්ද, රු.53,468,713 ක වටිනාකමින්යුතුVoice Recording Device (VRD) 03 ක්ද, ලබාදී තිබුණි. එන්ජින්වල සවිකර ඇති MT 01උපාංගය මගින් දුම්රිය රියදුරන් පද්ධතියට ප්‍රවේශ නොවීම හේතුවෙන් ඩිස්පැච්ර් උපාංග ක්‍රියාත්මක කිරීමට නොහැකිවීම නිසා මිලදීගෙන තිබූ VRD සහ SMD උපාංග ද ප්‍රයෝජනයට ගෙන නොතිබුණි.

2.2.5 ව්‍යාපෘතිය යටතේ මරදාන දුම්රිය පාලන මධ්‍යස්ථානය සඳහා 13ක්ද, නාවලපිටිය දුම්රිය පාලන මධ්‍යස්ථානය සඳහා 04ක්ද, අනුරාධපුර දුම්රිය පාලන මධ්‍යස්ථානය සඳහා 03 ක්ද වශයෙන් ඒකකයක මිල රු.3,408,076 ක් වූ FT 01 ඩිස්පැච්ර් උපාංග 20 ක් ලබාදී තිබුණු අතර එහි සමස්ත පිරිවැය රු.8,161,559ක් විය. MT 01, MT 02, FT 2 සහ FT 3 දුරකථන හරහා ලබාදෙන තොරතුරු මත පාලන

මධ්‍යස්ථානවල දුම්රිය ගමනාගමනය ඇතුලු තොරතුරු යාවත්කාලීන කිරීම මෙම ඩිස්පැචර් උපාංග මගින් සිදුවේ. විගණන අවස්ථාව වනවිට දුම්රිය රියදුරන් MT 01 භාවිතා නොකිරීම මත සියලු දුම්රිය පාලන මධ්‍යස්ථානවල මෙම උපාංග භාවිතය නිෂ්ක්‍රීයව පැවතුණි.

2.2.6 සකස් කරන ලද පද්ධති පිරිවිතර අවශ්‍යතාවයන්ට අනුව ඉහත පරිදි සන්නිවේදන පද්ධතිය ක්‍රියාත්මක කිරීම තුළින් හැකි සෑම විටම පවතින Optical Fiber Network භාවිතා කිරීම, ෆයිබර් ජාලය නොමැති විට රැහැන් රහිත සම්ප්‍රේෂණය හෝ විකල්ප තන්තු භාවිතයට ගැනීම, පද්ධතිය ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිතීන්ට අනුව ශ්‍රී ලංකා විදුලි සංදේශ නියාමන කොමිෂන් සභාව (TRC) විසින් නියමකර ඇති අවශ්‍යතාවලට අනුකූල වීම. යටිතල පහසුකම් නැතිවීම/අඩුවීම කදී ආසන්න උපාංග අතර සන්නිවේදනය කළහැකි වීම, යන ප්‍රතිලාභ ද ලබාගැනීමට අපේක්ෂා කරන ලදී.කෙසේ නමුත් දුම්රිය සන්නිවේදන පද්ධතිය සක්‍රිය නොවීම හේතුවෙන් මෙම පහසුකම් හා නියාමන අවශ්‍යතා ඉටුවී නොතිබුණි.

2.3 ව්‍යාපෘතිය සඳහා කොන්ත්‍රාත්කරු තෝරා ගැනීම

අමාත්‍ය මණ්ඩල පත්‍රිකා අංක අ.මප/18/0815/709/028 සම්බන්ධයෙන් 2018 මැයි 09 දින පවත්වන ලද අමාත්‍ය මණ්ඩල රැස්වීමේදී ලබා දුන් තීරණය අනුව මෙම ව්‍යාපෘතිය මුදල් හා ජනමාධ්‍ය අමාත්‍යවරයාගේ නිරීක්ෂණ සමඟ සලකා බලා 2006 ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහය අනුව සිදු කිරීමට රේබීය අමාත්‍යාංශය වෙත බලය ලබා දී තිබුණි.

ද්විත්ව ලියුම් කවර ක්‍රමය (Two Envelop Method) යටතේ ජාත්‍යන්තර ලංසු කැඳවීමක් සිදු කර තිබුණු අතර එහිදී දේශීය සන්නිවේදන ආයතනයක් හා සන්නිවේදනය සම්බන්ධ තවත් දේශීය සමාගම් දෙකක් ඒකාබද්ධවී සකසන ලද බද්ධ ව්‍යාපාරයක් වශයෙන් ආයතන දෙකක් ලංසු ඉදිරිපත් කර තිබුණි. දීප ව්‍යාප්ත විදුලි සංදේශ සේවාව සඳහා ව්‍යාපෘති කාර්යාලයේ හා ආසියානු සංවර්ධන බැංකුවේ එකඟත්වය මත පිළියෙළ කළ ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශයේ විධායක ඇස්තමේන්තුව (Executive Estimate) හා පිරිවිතර අනුව ලංසු ඉදිරිපත් කළ ආයතන විසින් ඉදිරිපත් කර තිබුණු මිල ගණන් පහත පරිදි විය.

විස්තරය	විධායක ඇස්තමේන්තුව	බද්ධ ව්‍යාපාරය	දේශීය සන්නිවේදන සමාගම
	රු.	රු.	රු.
උපාංග හා සේවා	1,753,740,760	820,470,317	1,066,326,277
පද්ධති සඳහා සේවා	468,562,715	475,375,795	699,777,217
නඩත්තු හා කළමණාකරණය	1,117,731,073	376,384,000	1,244,774,843
	____________	____________	____________
	3,340,034,548	**1,672,230,112**	**3,010,878,337**
	===========	===========	===========

ඒ අනුව ව්‍යාපෘතිය සඳහා කොන්ත්‍රාත්කරු තෝරා ගැනීමේදී පහත පරිදි කටයුතුකර තිබුණි.

(අ) උපාංග හා සේවා සඳහා වූ විධායක ඇස්තමේන්තු වටිනාකම රු.1,753,740,760 ක් වුවද ඩයලොග් ආයතනය රු.820,470,317 ක්ද මොබිටෙල් ආයතනය රු .1,066,325,227 ක්ද වශයෙන් මිල ගණන් එවා තිබූ අතර එය විධායක ඇස්තමේන්තු වටිනාකම හා සැසඳීමේදී පිලිවෙලින් සියයට 53 ක් සහ සියයට 39 ක් ලෙස අඩුවෙන් මිල ගණන් ඉදිරිපත් කර තිබුණි.

(ආ) රු. 468,562,715 ක් වූ පද්ධති හා සේවා සඳහා විධායක ඇස්තමේන්තු හා සැසඳීමේදී පිළිවෙලින් ඩයලොග් ආයතනය හා මොබිටෙල් ආයතනය සියයට 1.45 ක් හා සියයට 49 ක් ඇස්තමේන්තු වටිනාකමට වැඩියෙන් ලංසු ඉදිරිපත් කර තිබුණු අතර, රු 1,117,731,073 ක් වූ නඩත්තු හා කලමනාකරණ විධායක ඇස්තමේන්තු වටිනාකම සමග සැසඳීමේදී බද්ධ ව්‍යාපාරයෙහි ඇස්තමේන්තු අගයෙන් සියයට 66ක් අඩුවෙන්ද දේශීය සන්නිවේදන සමාගම සියයට11 ක් වැඩියෙන් ලංසු ඉදිරිපත් කර තිබුණි.

(ඇ) බද්ධ ව්‍යාපාර ආයතනය විසින් උපාංග හා සේවා පද්ධති සඳහා සේවා, නඩත්තු හා කළමණාකරණය ඇතුළත් සමස්ත ලංසු වටිනාකම විධායක ඇස්තමේන්තුවට වඩා සියයට 50ක් අඩුවෙන් ඉදිරිපත් කර තිබුණු අතර එම ලංසුව ඇස්තමේන්තු වටිනාකමට සාපේක්ෂව දැඩි විචලනයක් පවතින බවට නිරීක්ෂණය වූවද, එම සමාගම විසින් පෙන්වා දී තිබුණේ මෙම ව්‍යාපෘතිය තුළින් දීප ව්‍යාප්තව ඔවුන්ගේ සන්නිවේදන ජාලය පුළුල් වන බැවින් අඩු ලංසුවක් ඉදිරිපත් කළ බවයි. තාක්ෂණික කමිටුවේ නිර්දේශ මත කැබිනට් මණ්ඩලය පත්කල ප්‍රසම්පාදන කමිටුව විසින් විදේශීය සන්නිවේදන සමාගමට විධායක ඇස්තමේන්තුවට වඩා රු.1,667,804,436ක (සියයට 50කට) අඩු වටිනාකමකට ඉදිරිපත් කර තිබු ලංසුව පිළිගෙන තිබුණි.

(ඈ) කොන්ත්‍රාත්තුව පිරිනැමීමට එරෙහිව දේශීය සන්නිවේදන සමාගමක් විසින් ඉදිරිපත් කරනු ලැබ තිබූ අභියාචනය සලකා බලන ලද ප්‍රසම්පාදන අභියාචන කමිටුව විසින් එම ප්‍රසම්පාදන කටයුතු බද්ධ ව්‍යාපාර ආයතනය වෙත ලබා දීම අනුමත කර තිබුණි.

(ඉ) ජනාධිපති ලේකම් කාර්යාලය විසින් එකී අභියාචන මණ්ඩල තීරණය අමාත්‍ය මණ්ඩලය වෙත 2020 ජනවාරි 13 දින ඉදිරිපත්කර තිබුණු අතර කැබිනට් මණ්ඩලය විසින් එය නීතිපති දෙපාර්තමේන්තුව වෙත නිරීක්ෂණ සඳහා ඉදිරිපත් කර තිබුණි.2020 මැයි 29 දින අංක CT/35/2020 දරන ලිපිය මගින් ඒ සඳහා නීතිපති දෙපාර්තමේන්තුවේ විරෝධතාවයක් නොමැති බව දක්වා තිබුණෙන් 2020 මාර්තු 18 දින පැවති කැබිනට් මණ්ඩලය විසින් අභියාචන මණ්ඩලයේ උක්ත තීරණය ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා අනුමැතිය ලබාදී තිබුණි. 2020 සිට 2025 දක්වා වූ විදේශ සම්පත් වලනයන් පිළිබඳ සිදුකරන ලද

ඇගයීම අනුව, 2020 ජූලි 08 දිනැති අංක ERD/IRCPRS/GEN/10 ලිපිය මඟින් මුදල් ආර්ථික හා ප්‍රතිපත්ති සංවර්ධන අමාත්‍යාංශ විසින් සියළුම විදේශ සම්පත් භාවිතා කරනු ලබන ව්‍යාපෘති තාවකාලිකව අත්හිටුවන ලැබූවද නැවත සිදුකරනු ලැබූ ඇගයීමට අනුව මෙම ව්‍යාපෘතිය ආරම්භ කිරීමට තීරණය කර තිබුණි.

2.4 ව්‍යාපෘති පිරිවැය සහ නිම කිරීම

(අ) බද්ධ ව්‍යාපාර ආයතනය සහ ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය ,2020 නොවැම්බර් 16 දිනැති එළැඹි කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුම ප්‍රකාරව එ.ජ.ඩොලර් 7,490,874 ක මුදලකට දුම්රිය සන්නිවේදන පද්ධතිය නවීකරණය කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය එම ආයතනය වෙත පිරිනමා තිබුණි

(ආ) මෙම කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුම ප්‍රකාරව 2020 දෙසැම්බර් 01 දින එම සමාගම වෙත ගෙවා තිබුණු කොන්ත්‍රාත් වටිනාකමින් සියයට 10 ක අත්තිකාරම් මුදලක් එනම් එ.ජ.ඩොලර් 749,087.44 ක් ඇතුළුව කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුමට එළැඹි දින සිට 2024 දෙසැම්බර් 31 දක්වා එ.ජ.ඩොලර් 7,348,345කට සමාන රු.1,951,230,162 ක මුදලක් ව්‍යාපෘතිය සඳහා වැයකර තිබුණි. විස්තර ඇමුණුම 06 හි දැක්වේ.

(ඇ) මූලික කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුම ප්‍රකාරව ව්‍යාපෘතිය නිමකර 2021 ඔක්තෝබර් වනවිට දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව වෙත උපාංග භාර දිය යුතු වුවත් පිළිවලින් 2022 අප්‍රේල් 30 සහ 2022 ජූලි 31 දක්වා අවස්ථා දෙකකදී දින දීර්ඝ කිරීමට කටයුතු කර තිබුණි

2.5 සන්නිවේදන ආවරණය

ව්‍යාපෘතිය යටතේ සමස්ථ සන්නිවේදන ආවරණය ස්ථාපිත කිරීම සම්බන්ධයෙන් පහත කරුණු නිරීක්ෂණය විය.

(අ) කොන්ත්‍රාත් සමාගම සමග එළඹි ගිවිසුම අනුව දීප ව්‍යාප්තව දුම්රිය මාර්ග පද්ධතිය ආවරණය වන පරිදි සන්නිවේදන ජාලය ක්‍රියාත්මක කිරීම වෙනුවෙන් නව සන්නිවේදන කුළුණු 400 ට වැඩි ප්‍රමාණයක් ස්ථාපිත කිරීමට සැලසුම් කර තිබුණි. කෙසේ වුවද බද්ධ ව්‍යාපාරය විසින් ලංසු ඉදිරිපත් කිරීමේදී නව සන්නිවේදන ආවරණ සඳහා මිල ගණන් කිසිවක් ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි. උඩරට දුම්රිය මාර්ගයේ ඔහිය දුම්රිය ස්ථානයේ සිට පට්ටිපොළ දුම්රිය ස්ථානය දක්වා කි.මී 12 ක් තුල වන සංරක්ෂණ දෙපාර්තමේන්තුවට අයත කලාපය හා දුම්රිය මාර්ග පද්ධතියට අයත් උමං මාර්ග ආශ්‍රිත කළාප පවතින සන්නිවේදන පද්ධතිය මඟින් ආවරණය නොවන බව පසුව හඳුනාගෙන තිබුණි. මේ නිසා එම ප්‍රදේශ ආවරණය වන පරිදි සන්නිවේදන ආවරණ ජාලය ඉදිකිරීම සඳහා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව සහ වන සංරක්ෂණ දෙපාර්තමේන්තුව වෙත ගාස්තුවක් ගෙවා එකඟත්වයකට පැමිණීමට සිදු වීම හේතුවෙන් එම ප්‍රදේශතුල සන්නිවේදන ආවරණ නිම කිරීමට අදාල කොන්ත්‍රාත්කරුට නොහැකි වී තිබුණි.

(ආ) මේ අනුව සමාගම විසින් දීප ව්‍යාප්ත සන්නිවේදන ජාලය ස්ථාපිත කිරීමේදී ඇතිවිය හැකි ඉහත ගැටළු පිළිබඳව අවධානය යොමු නොකර ලංසු ඉදිරිපත් කිරීම හේතුවෙන් මෙම ව්‍යාපෘතියේ කටයුතු මූලික ගිවිසුම ප්‍රකාරව 2021 ඔක්තෝම්බර් මස වන විටත් නිම කිරීමට නොහැකි වී පැවති අතර ඉහත සඳහන් කලාප වලට අයත් පද්ධතිය සම්පූර්ණ කිරීමකින් තොරව දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව වෙත 202 සැප්තැම්බර් 27 දින භාර දී තිබුණි.

2.6 කාර්යමණ්ඩලය සඳහා පුහුණුවීම් සැලසුම් කිරීම හා ලබා දීම.

පද්ධතිය යටතේ උපාංග භාවිතය සඳහා දුම්රිය කාර්යමණ්ඩලය පුහුණු කිරීමේ අවශ්‍යතාවය පද්ධති පිරිවිතරයන්ට අනුව හඳුනාගෙන සැලසුම්කර තිබුණි. ඒ අනුව කොන්ත්‍රාත් ආයතනය විසින් කාර්යමණ්ඩල දේශීය හා විදේශීය පුහුණු පාඨමාලා සැලසුම් කර තිබුණු අතර මේ සඳහා රු. 106,072,859ක් වෙන් කර තිබුණි. 2023 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට එයින් රු. 34,367,606 ක් එනම් මුළු ප්‍රතිපාදනයෙන් සියයට 32.4ක් පමණක් උපයෝජනය කර තිබුණි. එම ආයතනය විසින් ගිවිසුම් ප්‍රකාරව සැලසුම් කරන ලද කාර්යමණ්ඩල පුහුණු අවස්ථා සහ පවත්වන ලද පුහුණු සඳහා සහභාගී වූවන් පිළිබඳ තොරතුරු පහත පරිදි විය.

පුහුණු වර්ගය	ගිවිසුම් ප්‍රකාරව පුහුණුව ලබාදිය යුතු ලෙස නිර්දේශ කර තිබූ සංඛ්‍යාව	පුහුණුව සඳහා සහභාගී වූ සංඛ්‍යාව	සහභාගී නොවූ /අතිරික්ත සංඛ්‍යාව
Dispatcher	20	20	-
දුම්රිය ස්ථානාධිපතිවරු	500	453	47
දුම්රිය නියාමකවරු	500	201	299
නඩත්තු කාර්ය මණ්ඩලය	100	302	(202)
රියදුරු	450	209	241
අනෙකුත්	_	411	(411)
	1570	1596	

මේ සම්බන්ධයෙන් පහත කරුණු නිරීක්ෂණය විය.

(අ) මෙම පද්ධතිය ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා අත්‍යවශයෙන්ම පුහුණුවීම් ලබා දිය යුතු දුම්රිය රියදුරන්, දුම්රිය ස්ථානාධිපතිවරුන් සහ දුම්රිය නියාමකවරුන් 1450 දෙනෙකු අතරින් 587 දෙනෙකු පුහුණුවීම් සඳහා සහභාගී වී නොතිබුණි. නඩත්තු කාර්යමණ්ඩල සාමාජිකයින් 100 දෙනෙකු සඳහා පමණක් පුහුණුවීම් ලබා දිය යුතු බවට හඳුනාගෙන තිබුණද නිලධාරීන් 302 ක් ඒ සඳහා සහභාගී කරවා තිබුණි. තවද ගිවිසුම ප්‍රකාරව පුහුණු අවශ්‍යතා හඳුනාගනු නොලැබූ වෙනත් කාර්ය මණ්ඩල සාමාජිකයින් 411 ක් පුහුණුවීම් සඳහා යොමුකර තිබුණි. ඒ

අනුව සැලසුම් කළ පරිදි කාර්ය මණ්ඩල පුහුණුවීම් ලබා දී නොමැති බවට විගණනයේදී වැඩි දුරටත් නිරීක්ෂණය විය.

(ආ) දුම්රිය කළමනාකරණ හා මෙහෙයුම් නොවන කාර්ය මණ්ඩල සාමාජිකයින් 10 ක් , දුම්රිය මෙහෙයුම් කාර්යමණ්ඩල සාමාජිකයින් 80 ක් , නඩත්තු කාර්යමණ්ඩල සාමාජිකයන් 64 ක්, තාක්ෂණික කාර්යමණ්ඩල සාමාජිකයින් 20 ක් සඳහා විදේශීය පුහුණුවීම් ලබාදීමට නිර්දේශ කර තිබුනද, එම විදේශ පුහුණු අවස්ථා ලබා දී නොතිබුණි.

2.7 දුරකථන උපාංග ස්ථානගත කිරීම සම්බන්ධ ගැටළු

දුම්රිය එන්ජින් තුළ සවිකර තිබුණු දුරකතන උපාංග සම්බන්ධයෙන් සිදුකළ විමසීමේදී මෙම උපාංග ස්ථානගතකර ඇති ආකාරය අනුව දුරකථනයේ LED තිරයේ ආලෝකය රියදුරාගේ මුහුණට යොමුවීම හේතුවෙන් රාත්‍රී කාලයේ දුම්රිය ධාවනයේදී ඉදිරි දර්ශනයට බාධාවක්වීම, දුරකථන සවිකර ඇති ස්ථානය රාජකාරි කටයුතුවලට බාධාවීම හේතුවෙන් එහි පැවැත්ම පිළිබඳ ගැටලු පැවතීම, ඉදිරි හා පසුපස දුම්රිය ස්ථානයේ නම පමණක් දර්ශනය වන නමුත් දුම්රිය පවතින ස්ථානය හා දුම්රියස්ථාන අතර දුර සටහන් නොවීම (දුම්රිය ස්ථානය සහ දුම්රිය පවතින ස්ථානය අතර), මෙම උපාංග සවිකිරීම සඳහා ඇන්ටනා වයර් දුම්රියේ එන්ජිමේ වහලයට සවිකිරීම හේතුවෙන් වැසි ජලය කාන්දු වීම යන තත්ත්වයන් හේතුවෙන් උපාංග ප්‍රායෝගිකව භාවිතය ගැටලු සහගත බවට දුම්රිය කාර්යමණ්ඩලය (රියදුරන්) විසින් විගණනයට කරුණු ඉදිරිපත් කරන ලදී. එම ගැටළු තත්ත්වයන් ඇතිවිය හැකි බව විගණනය විසින් සිදුකළ භෞතික පරීක්ෂාවේදී ද නිරීක්ෂණය විය

2.8 සේවා හා නඩත්තු ගිවිසුම අනුව පද්ධති කටයුතු සංවර්ධනය පිළිබඳ පසු විපරම් කිරීම

සන්නිවේදන උපාංග භාවිතයේදී ඇති වූ තාක්ෂණික දෝෂ සහ වෙනත් ගැටලු පිළිබඳව දුම්රිය දෙපාර්මේන්තුව විසින් කොන්ත්‍රාත් ආයතනය දැනුවත් නොකිරීම හේතුවෙන් සේවා හා නඩත්තු ගිවිසුම අනුව උපාංගවල වගකීම් කාලය තුළ සිදු වන අඩුපාඩු සම්බන්ධයෙන් ලබාගත හැකිව තිබූ වාසි සහගත භාවය නොලැබී යාමේ අවදානමක් ඇති බව නිරීක්ෂණය විය.

තවද,ඇතැම් දුම්රිය එන්ජින් තුළ සවිකර ඇති MT 01 උපාංග හා ඇතැම් දුම්රිය ස්ථානවල සවිකර ඇති ස්ථාවර දුරකතන සහ නිලධාරීන් වෙත ලබාදී තිබුණු ඇතැම් MT 02 ජංගම දුරකතන විගණන අවස්ථාව වනවිට ක්‍රියාවිරහිත තත්වයට පත්ව තිබුණු අතර ඒවා යථාතත්වයට පත්කර ඵලදායී ලෙස උපයෝජනය කිරීම සඳහා අවශ්‍ය ක්‍රියාමාර්ග ගෙන නොතිබුණි.

2.9 සන්නිවේදන පද්ධතිය තුලින් අපේක්ෂිත අරමුණු ඉටු වීම සඳහා ආයතනික දායකත්වය

(අ) මෙම සන්නිවේදන පද්ධතිය සාර්ථකව ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා අදාල සියලු පරිශීලකයන් විසින් උපාංග හරහා පද්ධතියට ප්‍රවේශ වීම අත්‍යවශ්‍ය වුවද, දුම්රිය රියදුරන් විසින් MT 01 උපාංගය භාවිත නොකරන බවත් , MT 02 දුරකතන ලබාදී ඇති නිලධාරීන් ඒවා නිසි පරිදි ප්‍රයෝජනයට නොගන්නා බවත් විගණන පරීක්ෂාවන්හිදී නිරීක්ෂණය විය. ඒ අනුව නිලධාරීන් නියමිත චක්‍රලේඛ විධිවිධාන අනුව කටයුතු කර නොතිබුණි.

(ආ) මෙම පද්ධතියේ නඩත්තු හා මෙහෙයුම් කටයුතු ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය සේවයට භාරගන්නා අවස්ථාවේදී බාධාවකින් තොරව එම කටයුතු සිදු කිරීම සඳහා, අදාල සමාගම විසින් නඩත්තු කටයුතු සිදුකරන කාලසීමාවේ දී පද්ධතියේ අධීක්ෂණ කටයුතු සිදුකරමින්, එම කටයුතු පිළිබඳ අවබෝධයක් ලබාගැනීමට සුදුසු අනුමත කාර්ය මණ්ඩලයක් දුම්රිය සේවාව මගින් මේ සඳහා අනුයුක්ත කිරීමටත්, දුම්රිය පාලන මධ්‍යස්ථාන 3 හි සිට පද්ධතිය පිළිබඳ සොයාබැලීම සඳහා කාර්ය මණ්ඩලය යෙදවීමටත් පද්ධති පිරිවිතර අවශ්‍යතා අනුව සැලසුම්කර තිබුණද, ඒ සඳහා සුදුසු අනුමත කාර්ය මණ්ඩලයක් දුම්රිය සේවාව තුළින් අනුයුක්ත කිරීමට මේ දක්වා කටයුතු කර නොතිබුණි. මේ හේතුවෙන් මෙම සන්නිවේදන පද්ධතිය කාර්යක්ෂමව සහ අඛණ්ඩව ක්‍රියාත්මක කිරීම සහතික වීම පිණිස සුදුසු අභ්‍යන්තර පාලනයන් ස්ථාපිත කිරීම, මූලික අධීක්ෂණ ක්‍රමවේදයන් අනුගමනය නොකිරීම හා සුදුසු කාර්යමණ්ඩලයක් දෙපාර්තමේන්තු මට්ටමින් හඳුනාගෙන අනුයුක්ත නොකිරීම යන දුර්වලතාවයන් නිරීක්ෂණය විය.

ඉහත සඳහන් කර ඇති තත්වයන් හේතුවෙන් එ.ජ.ඩොලර්. 7,348,345කට සමාන රු.1,951,230,162 ක පිරිවැයක් දරා ස්ථාපිත කරනලද නවීන දුම්රිය සන්නිවේදන පද්ධතියෙන් අපේක්ෂිත අරමුණු ඉටු නොවන බවත්, වර්තමානය වන විට ප්‍රායෝගික භාවිතය අසාර්ථක වීම හේතුවෙන් මෙම සන්නිවේදන පද්ධතිය යොදා ගනිමින් දුම්රිය මෙහෙයුම් කාර්යක්ෂමතාවය වැඩි දියුණු කිරීමේ ඉලක්කගත නිමැවුම සාක්ෂාත් වී නොමැති බවත් විගණනයේදී නිරීක්ෂණය වේ.තවද සක්‍රීයව භාවිතයට නොගන්නා මෙම පද්ධතියේ නඩත්තු හා මෙහෙයුම් කටයුතු සඳහා මෙම ව්‍යාපෘතිය යටතේ මෙතෙක් දරා ඇති වියදම රු.73,185,778 ක් විය.

03. විගණන නිර්දේශ

(අ) නව සන්නිවේදන පද්ධතිය යටතේ ලබාදී ඇති සන්නිවේදන උපාංග රාජකාරී කටයුතු සඳහා භාවිතා කිරීම අනිවාර්ය කිරීම සඳහා නිකුත් කර තිබුණු 2023 මැයි 02 දිනැති දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරීගේ අංක 09 දරණ චක්‍රලේඛය ප්‍රකාරව කටයුතු නොකරන නිලධාරීන් රාජකාරී කටයුතු පැහැර හැරීම සම්බන්ධයෙන් අවශ්‍ය විනයානුකූල පියවර ගැනීම.

(ආ) සන්නිවේදන නියෝජිතායතනය සමඟ නඩත්තු හා සේවා කටයුතු ගිවිසුම ප්‍රකාරව ඉටුකර ගැනීම, දෙපාර්තමේන්තුවට උචිත අයුරින් සන්නිවේදන උපාංගවල සිදුකළයුතු වැඩි දියුණු කිරීම්/නව්‍යතා සිදුකිරීම සහ තාක්ෂණික දෝෂ හේතුවෙන් භාවිතා නොකරන උපාංග යථා තත්වයට පත්කර ප්‍රයෝජනයට ගැනීම සඳහා අවශ්‍ය ක්‍රියාමාර්ග ගැනීම.

(ඇ) දුම්රිය ගමනාගමනය ,මාර්ග අවහිරතා ඇතුළු දුම්රිය ගමනාගමනයට අදාල වෙනත් වැදගත් තොරතුරු සම්බන්ධයෙන් ප්‍රධාන දුම්රිය පාලක විසින් දුම්රිය ස්ථාන වෙත යොමුකරන ඇමතුම් සහ පණිවිඩ අදාල සියළු පාර්ශව වෙත ලැබුනේද යන්න දුම්රිය පාලක වෙත නිශ්චිතව තහවුරු කරගැනීම සඳහා ක්‍රමවේදයක් හඳුනාගැනීමට කටයුතු කිරීම.

(ඈ) දුම්රිය අනතුරු අවම කරගැනීම මෙම ව්‍යාපෘතියේ ප්‍රධාන අරමුණක් වේ. දුම්රිය ගේට්ටු අංශ සඳහා ලබාදී ඇති දුරකථනවල පහසුකම් වැඩිදියුණු කර වඩාත් කාර්යක්ෂම ලෙස භාවිතා කිරීම මඟින් අනතුරු අවම කරගැනීමට කටයුතු කිරීම.

(ඉ) දෙපාර්තමේන්තුව යටතේ ඇති ආයතන සහ නිලධාරීන්ගේ රාජකාරී ස්වභාවය සහ ශක්‍යතාවය අනුව සන්නිවේදන උපාංග ලබාදීමට කටයුතු කළයුතු වීම. එනම් රාජකාරී කටයුතු සඳහා අදාල උපාංග භාවිතය ප්‍රායෝගිකව අත්‍යවශ්‍ය නොවන ආයතන/නිලධාරීන් වෙත සන්නිවේදන උපාංග ලබාදීම හේතුවෙන් ඒවා නිශ්කාර්යව පවතින බවට විගණනයේදී නිරීක්ෂණය වූ අතර එම උපාංග ඵලදායි ලෙස භාවිතා කළහැකි ආයතන/නිලධාරීන් වෙත ලබාදීමට කටයුතුකළ යුතුය.

(ඊ) දුම්රිය එන්ජින් තුළ සවිකර ඇති උපාංග ඵලදායීව ප්‍රයෝජනයට ගැනීම සඳහා එම උපාංග ප්‍රායෝගික භාවිතයේදී දුම්රිය රියදුරන්ට ඇතිවන ගැටළු වෙනුවෙන් ඔවුන්ගේ අදහස් හා යෝජනා මත සිදුකළයුතු වෙනස්කම් පිළිබඳ අවධානය යොමු කිරීම

(උ) මෙම පද්ධතිය සාර්ථකව සහ අඛණ්ඩව ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා දීපව්‍යාප්තව පූර්ණ සංඥා ආවරනයක් ස්ථාපිත කිරීම සඳහා සන්නිවේදන කුළුණු ස්ථාපිත කිරීමට/වැඩිදියුණු කරමින් සැලසුම්කළ පරිදි තවදුරටත් ඉදිකලයුතු කුළුණු අදාල සන්නිවේදන නියෝජිතායතනය වෙතින් ඉදිකර ගැනීමට මෙන්ම සංඥා මැදිරිවල පවත්නා අඩුපාඩු නිවැරදි කිරීමට කටයුතු කිරීම.

(ඌ) ගිවිසුම් ප්‍රකාරව,නඩත්තු හා මෙහෙයුම් කටයුතු කොන්ත්‍රාත්කාර ආයතනයට අදාල ගිවිසුම් කාලය අවසන් වීමෙන් පසුව දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ සංඥා දෙපාර්තමේන්තුව(Signal

Department)වෙත වගකීම පැවරෙන පරිදි සුදුසු කාර්යමණ්ඩලයක් අනුයුක්ත කර අදාල සේවා කටයුතු දෙපාර්තමේන්තු මට්ටමින් සිදුකර ගැනීම සඳහා විධිමත්,ශක්තිමත් ක්‍රමවේදයක් හඳුනාගෙන ස්ථාපිත කිරීම

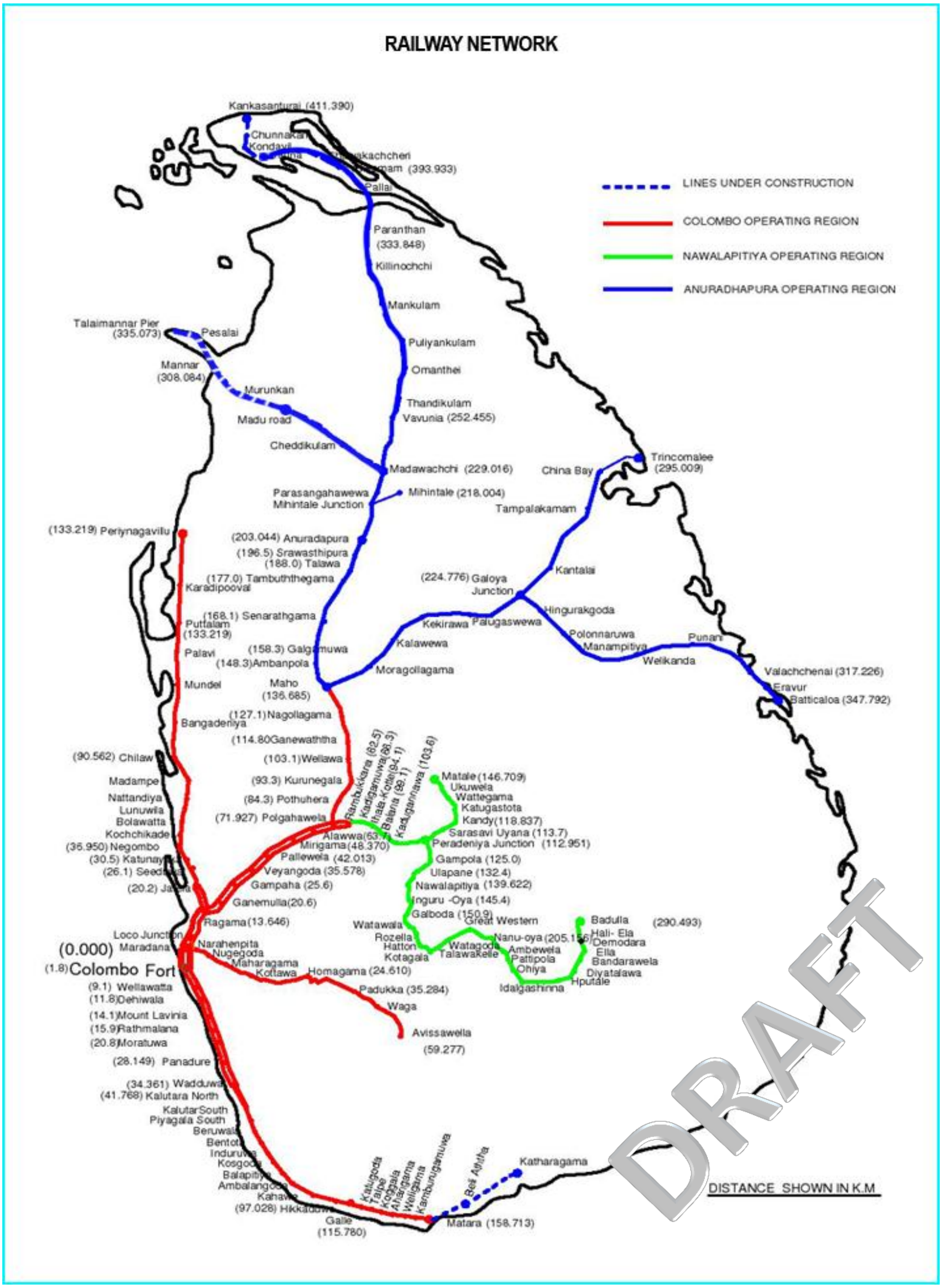
(එ) දෙපාර්තමේන්තු නිලධාරින්ට මෙම සන්නිවේදන පද්ධතිය පිළිබඳ පුහුණුවීම් ලබාදීම මඟින් වඩාත් ඵලදායී ලෙස සන්නිවේදන උපාංග භාවිතයට ගැනීමට කටයුතු කිරීම.මේ සඳහා පුහුණු සැලැස්මක් සකස්කර සන්නිවේදන නියෝජිතායතනය සහ පද්ධතිය පිළිබඳ දැනුමැති පර්ශවයන්ගේ සහභාගීත්වය ලබාගෙන අවශ්‍ය පුහුණුවීම් ලබාදීමට පියවර ගැනීම.

(ඒ) මෙම සන්නිවේදන පද්ධතියේ ක්‍රියාකාරිත්වය ඇගයීමට ලක්කරමින් පද්ධතිය සාර්ථක ලෙස හා අඛණ්ඩව ක්‍රියාත්මක වන බවට සහතිකවීම පිණිස දෙපාර්තමේන්තුවතුළ ශක්තිමත් අභ්‍යන්තර පාලන ක්‍රමවේදයක් ස්ථාපිත කිරීම.ඒ සඳහා අධීක්ෂණ කටයුතු සිදුකිරීම සඳහා සැලසුම් කල පරිදි සුදුසු කාර්යමණ්ඩලයක් පත්කිරීම සහ ඔවුන්ට අදාල කාර්යභාරයන් නියම කිරීම.

ඩබ්ලිව්.පී.සී. වික්‍රමරත්න

විගණකාධිපති

2025 අප්‍රේල් 07 දින


RAILWAY NETWORK
LINES UNDER CONSTRUCTION
COLOMBO OPERATING REGION
NAWALAPITIYA OPERATING REGION
ANURADHAPURA OPERATING REGION
Kankasanturai (411.390)
Chunnakam
Kondavil
Pallai
Paranthan
(333.848)
Killinochchi
Mankulam
Puliyankulam
Omanthei
Thandikulam
Vavunia (252.455)
Talaimannar Pier
(335.073)
Pesalai
Mannar
(308.084)
Murunkan
Madu road
Cheddikulam
Madawachchi (229.016)
Parasangahawewa
Mihintale Junction
Mihintale (218.004)
China Bay
Trincomalee
(295.009)
Tampalakamam
(133.219) Periynagavillu
(203.044) Anuradapura
(196.5) Srawasthipura
(188.0) Talawa
(177.0) Tambuththegama
Karadipooval
(224.776) Galoya
Junction
Kantalai
Hingurakgoda
(168.1) Senarathgama
Puttalam
(133.219)
Kekirawa
Palugaswewa
Polonnaruwa
Manampitiya
Welikanda
Punani
Kalawewa
Palavi
(158.3) Galgamuwa
(148.3)Ambanpola
Moragollagama
Valachchenai (317.226)
Eravur
Batticaloa (347.792)
Mundel
Maho
(136.685)
(127.1)Nagollagama
Bangadeniya
(114.80Ganewaththa
(90.562) Chilaw
(103.1)Wellawa
Madampe
(93.3) Kurunegala
Nattandiya
Lunuwila
Bolawatta
Kochchikade
(84.3) Pothuhera
(71.927) Polgahawela
Rambukkana (82.5)
Kadugannawa (103.6)
Matale (146.709)
Ukuwela
Wattegama
Katugastota
Kandy(118.837)
Sarasavi Uyana (113.7)
Peradeniya Junction (112.951)
Mirigama(48.370)
(36.950) Negombo
(30.5) Katunayake
(26.1) Seeduwa
Pallewela (42.013)
Veyangoda (35.578)
Gampaha (25.6)
Ganemulla(20.6)
Gampola (125.0)
Ulapane (132.4)
Nawalapitiya (139.622)
Inguru -Oya (145.4)
Galboda (150.9)
Great Western
Badulla
(290.493)
Ragama(13.646)
Watawala
Rozella
Hatton
Kotagala
Watagoda
Talawakelle
Nanu-oya
Ambewela
Pattipola
Ohiya
Idalgashinna
Hali- Ela
Demodara
Ella
Bandarawela
Diyatalawa
Haputale
Loco Junction
(0.000) Maradana
(1.8) Colombo Fort
Narahenpita
Nugegoda
Maharagama
Kottawa
Homagama (24.610)
Padukka (35.284)
Waga
Avissawella
(59.277)
(9.1) Wellawatta
(11.8)Dehiwala
(14.1)Mount Lavinia
(15.9)Rathmalana
(20.8)Moratuwa
(28.149) Panadure
(34.361) Wadduwa
(41.768) Kalutara North
KalutarSouth
Piyagala South
Beruwala
Bentota
Induruwa
Kosgoda
Balapitiya
Ambalangoda
Kahawa
(97.028) Hikkaduwa
Galle
(115.780)
Katugoda
Talpe
Koggala
Ahangama
Weligama
Kamburugamuwa
Beli Aththa
Katharagama
Matara (158.713)
DISTANCE SHOWN IN K.M
DRAFT

කොළඹ තදාසන්න දුම්රිය කාර්යක්ෂමතාව වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය - ප්‍රධාන කාර්යයන්

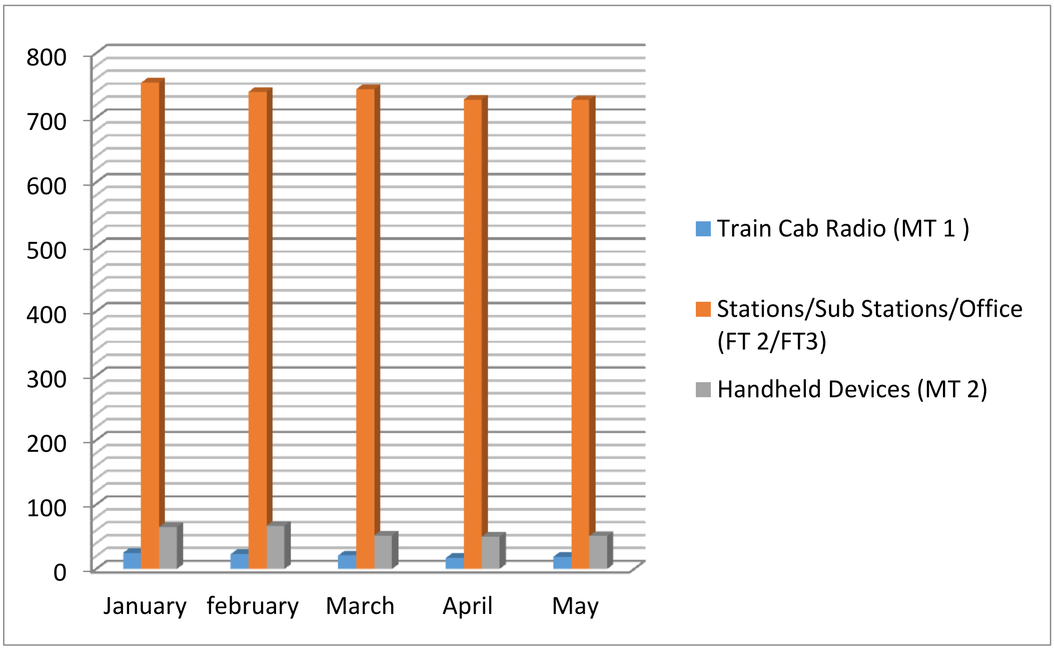
අනු අංකය ------	විස්තරය ------------	ප්‍රසම්පාදන පිරිවැය පිරිවැය (US $) -----------------
1	Consultancy for Feasibility Study and Detailed Design of Kandy Suburban Railway Project	5,215,631.50
2	Project Implementation Consultancy	3,893,497.96
3	Procurement of Island wide Railway Telecommunication System	9,395,112.67
4	Procurement of Smart Ticketing and Seat Reservation System for Sri Lanka Railways	19,305,930.00
5	Supply of Universal Armature Machine	1,172,565.00
6	Procurement of Sleeper Tamping Machine	4,961,500.00
7	Design and Construction of Operation Headquarters and Colombo Train Control Center	15,043,364.43
8	Design and Construction of Condominium at Malapalla for Relocation of Families in Railway Corridor - KV Line	6,589,681.8
9	Supply of 05 Nos of Rail Road Loaders	2,612,837.70
10	Procurement of 2 No. Track motor cars & 12 No. Mini Wagons	2,081,000.00
11	50T Hydraulic Crane	3,060,000.00
12	MIS for Finance	12,290.05
13	Train Simulator	2,583,980.08
14	5000Nos. EN 45 E1 Rails of R 260-EN 1364 and 5000 Nos.R 350-HT Type	6,702,580.00

15	Ballast Profiling Machine	2,207,681.00
16	Computer Numerical Control Underfloor Wheel Lathe Machine	2,375,321.46
17	Delivery of Rails	56,237.61
18	P-13 - Fish Plates	394,145.00
19	P-15- GRN Insulators	184,030.00
20	P-16-Elassstic Rail Clips	215,500.00
21	P-17 Switches and Crossings	283,650.00
22	P-18 Track Jacks	84,784.18
23	Design and construction of DMU workshop at Rathmalana	8,670,000.00
24	P-14-Base Plates and shim Rails	76,000.00
25	P-19 Spare parts- Overhaul Repairs (i,iii & iv)	401,105.71
26	P-20 Spare parts- Overhaul Repairs (ii)	884,973.60
27	Passenger Seating Facility for railway stations	125,000.00
28	Tools for DMU workshop	332,000.00
29	Deisel Generator for SLRGTTC	51,000.00
30	Power Backups (Renewable Energy)	2,000,000.00
31	**Individual consultants**	
	i.SLR operational gaps and improvement	114,000.00
	ii. New business and commercial models	114,000.00
	iii. Capacity building of SLRGTTC	114,000.00

Dialog Axiata සමාගමේ මෙහෙයුම් සහ නඩත්තු වාර්තා අනුව දෛනික උපාංග භාවිතය (Daily Active Device Count)

2024 ජනවාරි සිට මැයි දක්වා

Device Trype	Active Avg per day					Total Average	%
	January	february	March	April	May		
Train Cab Radio (MT 1)	25	23	21	17	19	21	8
Stations/Sub Stations/Office (FT 2/FT3)	754	740	744	728	727	739	60
Handheld Devices (MT 2)	65	67	52	50	51	57	3
Total	**844**	**830**	**817**	**795**	**797**	**817**	**24**



Dialog

BY HAND/E-MAIL

Our Ref: DAP/GEN/CGR/2023/380

9th October 2023

Mr. Chinthaka Jayasekara
Chief Engineer Signalling and Telecommunication
Sri Lanka Railways

Dear Sir,

Joint Inspection Report on Train Cab Radio Units (MT1) for the Mission Critical Push to Talk System (MCPTT)

This is to bring your urgent attention to the current status of the Train cab radio equipment that has been observed during the joint inspection. This joint inspection was coordinated and confirmed from the SLR end by Mr. Saman Gunawardena who was the appointed person by Mr. Bandara – Chief Engineer Motive power.

Out of 275 installed devices we have jointly inspected **199** Train cab radios from 21 July 2023 to 1st of October 2023 & below is the summary table.

Location	Total Inspected	Condition OK	Willful Damaged Devices	Need to Repair by Dialog	Unable to inspect (in SLR Repair Center)	Unreachable/ Unknown
RSD	53	44	5	4	19	5
HLS	41	27	12	2	12	0
ELS	36	30	5	1	21	2
EPCS	46	40	5	1	14	0
PCS	23	21	1	1	2	1
Total	199	162	28	9	68	8
		275				

Note: Please find the attached detailed inspection sheets available with signatures as an annexure.

In total 275 train cab radio units were installed as per the contract and the team was not able to inspect 76 units as the relevant engines were under repair and/or not available for inspection. 9 devices were identified as requiring repair and replacement by Dialog.

Dialog

Out of the inspected devices, 28 devices have been wilfully damaged and therefore we request you to make an official request to carry out a formal inquiry on this matter and to take necessary action to prevent the recurrence of incidents of this nature in the future.

Thank you,
Yours faithfully,

Dialog Axiata PLC

DIALOG AXIATA PLC
(PQ 38)
No. 475, Union Place, Colombo - 02,
Sri Lanka.
04 OCT 2023

Navin Peiris
Group Chief Officer - Dialog Enterprise

CC:
1. Mr. W.A.D.S Gunasinghe-General Manager Railways
2. Mr. Upali Mallikarachchi – Project Director – PMU

Annexures,
1. Detailed inspection sheets available with signatures

<u>ව්‍යාපෘතිය යටතේ ප්‍රසම්පාදිත සන්නිවේදන උපාංග හා උපාංග භාවිතය පිළිබඳ නියැදි පරීක්ෂාව</u>

ඇමුණුම 05

අනු අංකය	දුම්රිය ස්ථානය	ලබා දී තිබුණු දුරකතන උපාංග					පොදු අඩුපාඩු			වෙනත් ගැටලු
		FT1	FT2	FT3	MT1	MT2/ MT3	ආරෝපණ කාලය	සංඥා දෝෂ	උපාංග භාවිතා නොකිරීම	
1	මරදාන පාලන මධ්‍යස්ථානය	13	3	3		207	√		MT 2	
2	අනුරාධපුර පාලන මධ්‍යස්ථානය/දුම්රිය ස්ථානය	3	2	2		2	√		MT2	
3	නාවලපිටිය පාලන මධ්‍යස්ථානය	4	2	1		33	√	√	MT2	දුරකතන ඇමතුම් නාමාවලියක අවශ්‍යතාවය පවතින බව සඳහන් කරන ලදී. නියාමක මහතුන්ගේ MT2 දුරකතන ක්‍රියාකාරී තත්ත්වයේ නොමැත.(No service) ලෙස පෙන්නුම් කරයි. පාලන මධ්‍යස්ථානයට ඉදල්ගස්හින්න/ඔහිය/අඹේවෙල/පට්ටිපොල හා වටවල යන දුම්රිට ස්ථාන සමඟ සම්බන්ධ වීමේ ගැටළු පැවතීම

4	රත්මලාන යාන්ත්‍රික ඉංජිනේරු උප කාර්යාලය		**5**	**-**		**27**				රාජකාරී කටයුතු සඳහා මෙම දුරකතන වල අවශ්‍යතාවයක් නොමැතිවීම හේතුවෙන් කිසිදු වර්ගයේ දුරකතනයක් භාවිතයට ගෙන නොමැත
5	මහනුවර		**3**	**2**		**51**			**MT 2/FT3**	**දුම්රිය එන්ජින් තකුළ සවිකර ඇති MT1 උපාංග නිසි ක්‍රියාකාරී තත්ත්වයේ නොමැත, දුම්රිය නියාමක කාර්යාලය වෙත FT දුරකතන ලබා දී නොමැත.**
6	තැඹිලිගල		**-**	**-**		**-**	√			සන්නිවේදන උපාංග කිසිවක් ලබා දී නොමැත
7	උලපනේ		**1**	**1**		**1**	√	√	**MT2**	
8	පේරාදෙණිය		**1**	**-**			√	√	**MT2**	
9	කඩුගන්නාව		**2**	**2**		**1**	√	**-**	**MT2**	
10	පිළිමතලාව		**1**	**1**		**1**	√	√	**MT2**	
11	ගම්පොල		**1**	**1**		**1**	√	√	**MT2**	
12	පොදුහැර		**-**	**2**		**1**	√	√	**MT2**	
13	පොල්ගහවෙල		**3**	**3**		**2**	√		**MT2**	
14	රඹුක්කන		**2**	**5**		**2**	√		**MT2**	**MT2 දුරකතනය භාවිතයේ අවශ්‍යතාවය**

										අවම මට්ටමක පැවතීම
15	අනුරාධපුරය		**1**	**1**		**1**	√		**MT2**	
16	තඹුත්තේගම		**1**	**1**		**1**	√			
17	ගල්ගමුව		**1**	**1**		**1**	√	√	**MT2**	
18	අඹන්පොල		**1**	**1**		**1**	√	√		
19	නාගොල්ලාගම		**1**	**1**		**1**	√	√		
20	මිහින්තලාව		**1**	**1**						**MT 2** දුරකතනයක් ලබා දී නොමැත
21	මහව	**1**	**1**	**1**		**2**				
22	කුරුණෑගල	**3**	**1**	**1**		**2**	√		**MT2**	කොළඹ පාලන මධ්‍යස්ථානය සමඟ සම්බන්ධ වීමේදී ගැටළු පැවතීම
23	නයිලිය		**1**	**1**			√			සන්නිවේදන උපාංග කිසිවක් ලබා දී නොමැත
24	රාගම		**1**	**1**		**2**	√			
25	කොල්ලුපිටිය		**1**	**1**			√			උපාංගවල තාක්ෂණික දෝෂ පවතී. දුම්රිය පාලක විසින් ලබාදෙන සමූහ ඇමතුම් ගැටළු සහගතය, **MT2** දුරකතනයක් ලබා දී නොමැත
26	දෙහිවල		**1**	**1**			√			දුම්රිය පාලක විසින් ලබාදෙන සමූහ ඇමතුම් ගැටළු සහගතය දුරකතන තිරය ක්‍රියාවිරහිත වීම/ හිර වීඹකට ලක් වේ **(Stuck)**

27	වේයන්ගොඩ		**1**	**1**		**1**			**MT2**	උපාංග වල තාක්ෂණික දෝෂ පවතී
28	ගම්පහ		**1**	**1**		**1**				
29	දෙමටගොඩ		**1**	**1**						විගණන අවස්ථාවේදී විදුලි සැපයුම සම්බන්ධකර නොතිබුණි
30	මරදාන		**1**	**1**		**1**				
31	වැල්ලවත්ත		**1**	**1**		**1**	√		**MT2**	දුම්රිය පාලක විසින් ලබාදෙන සමූහ ඇමතුම් ගැටළු සහගතය
32	බම්බලපිටිය		**1**	**1**			√	√		දුරකතන තිරය ක්‍රියාවිරහිත වීම/ හිර වීමකට ලක් වේ **(Stuck)**
33	වාද්දූව		**1**	**1**		**1**				දුම්රිය පාලක විසින් ලබාදෙනසමූහ ඇමතුම් ගැටළු සහගතය
34	ජා ඇල		**1**	**1**		**1**			**MT2**	
35	දකුණු කළුතර		**1**	**1**		**1**	√		**MT2**	
36	පානදුර		**1**	**1**		**1**		√		උපාංග වල තාක්ෂණික දෝෂ පවතී. දුරකථන තිරය ක්‍රියාවිරහිත වීම/හිර වීමකට ලක් වේ**(Stuck)**
37	මොරටුව		**1**	**1**		**1**				දුම්රිය පාලක විසින් ලබා දෙන ඇමතුම් ගැටළු සහගතය
38	හලාවත		**1**	**1**		**1**				
39	මීගමුව		**3**	**3**		**1**	√	√	**MT2**	
40	නාවලපිටිය		**1**	**1**		**1**	√			

41	මාතලේ		**1**	**1**		**1**	√		MT2	
42	උකුවෙල		**1**	**1**		**1**	√			**FT02** එක් දූරකතනය ක්‍රියාකාරී තත්ත්වයේ නොමැත
43	වත්තේගම		**1**	**1**		**1**	√	√		
44	උඩතලවින්න		**1**	**1**			√	√		
45	හැටන්		**1**	**1**		**1**	√	√		
46	තලවකැලේ		**2**	**2**		**1**	√	√		තාක්ෂණික දෝෂ පවතී
47	ඔහිය		**1**	**1**		**1**	√			
48	ඉදල්ගස්හින්න		**1**	**1**		1	√			ස්ථාවර දූරකතන 01 ක් පමණක් භාවිතයට ගනු ලැබේ
49	වටවල		**1**	**1**		**1**	√			මේ වන විට මෙම දූරකථනයක් භාවිතයට නොගැනේ
50	ඉඟුරුඔය		**1**	**1**				√		
51	කහටපිටිය		**1**	**1**				√		
52	සුදුහුම්පොල		**1**	**1**						

Annexture -02 (Railway Efficiency Improvement Project Funtioned under the Colombo Suburban Railway Project)

Activity Number	Project Component/ Activity	Actual Cost as at 31.12.2024		Progress as at 31.12.2024	
		USD	Rs.	Finanial (%)	Physical (%)
1	Island-wide Radio Telecommunication System	7,348,345.23	1,951,230,161.59	83.76	99
2	Ticket and Seat Reservation System	2,181,736.00	488,940,708.00	11.30	50
3	Operation Headquarter and Train Control Center for Sri Lanka Railways	13,093,536.16	3,893,359,157.46	76.01	74
4	Management Information System	12,147.34	4,275,000.00	94.08	100
5	Single Sleeper Multiple Tie Tamping Machine	3,521,377.00	970,660,980.30	77.01	100
6	Ballast Profiling Machine	308,802.80	100,241,125.39	13.99	70
7	Computer Numerical Control Underfloor Wheel Lathe	998,805.53	297,038,434.68	50.30	55
8	Universal Armature Machine	810,072.89	231,331,384.73	95.05	100
9	Track Motor Cars, 12 Nos. Mini Wagons	416,200.00	150,214,904.00	21.7	100
10	05 Nos. Rail Road Loaders	363,983.53	110,647,571.67	17.24	86
11	50T Hydraulic Railway Crane	2,433,500.00	771,389,059.45	95.02	100
12	Procurement of 10,000 rails for SLR	6,702,580.00	2,173,778,533.75	100.00	100
13	Fish plates, Bolts & Nuts, Coach screws, Dog Spikes and Washers	78,829.00	23,876,397.57	20.00	85
14	Base Plates and Shim Rails	-	-	-	0
15	GRN Insulators	174,728.50	51,314,005.74	94.95	92

16	Elastic Rail Clips	43,100.00	12,944,119.56	20.00	80
17	Switches and Crossings	56,730.00	17,124,035.60	20.00	70
18	Track Jacks and Machines	-	-	-	50
19	Spare parts required for Schedule Maintenance of DMUs	161,352.77	47,697,638.00	95.00	80
	Spare parts required for Schedule Maintenance of DMUs	-	-	-	-
20	Delivery of Rails to Colombo Fort	55,839.18	17,996,036.00	100.00	100
21	Tools for DMU Workshop	-	-	-	-
22	Railway DMU Workshop at Rathmalane	1,508,911.43	448,002,512.41	15.56	20
23	Power Backups (Renewable Energy)	-	-	-	-
24	Passenger Seating Facility in Railway Stations	-	-	-	-
25	Improvement of Passenger Facilities for EWCD in Stations	41,556.48	12,200,213.50	44.33	80
26	Housing Units for future Relocation-KV line-Malapalla	6,547,578.40	1,956,543,228.24	89.80	99
27	Railway Training Center Equipment Package 9: Diesel Generators	-	-	-	-
28	Train Simulator	227,942.00	82,856,917.00	19.55	80
29	Detail Design Kandy Suburban Railway Line	2,198,766.13	694,352,490.41	45.01	55
30	Project Implementation Consultant	3,930,539.92	1,107,013,989.57	74.10	80
31	Individual Consultants for Advisory Services	179,066.59	42,795,685.81	65.57	97

G.D.Roshan Dhammika
Deputy Project Director Finance (Acting)
Colombo Suburban Railway Project