

කොළඹ තදාසන්න දුම්රිය ව්‍යාපෘතිය යටතේ ක්‍රියාත්මක වන කොළඹ තදාසන්න දුම්රිය කාර්යක්ෂමතාව වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය - 2020

---

කොළඹ තදාසන්න දුම්රිය ව්‍යාපෘතිය යටතේ ක්‍රියාත්මක වන කොළඹ තදාසන්න දුම්රිය කාර්යක්ෂමතාව වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතියේ 2020 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ මූල්‍ය ප්‍රකාශන ද ඇතුළුව ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජය සහ ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව අතර 2019 අගෝස්තු 20 දින එළඹී අංක 3806 එස් ආර් අයි (එස් එෆ්) දරන ණය ගිවිසුමේ iv ව්‍යවස්ථාවේ 4.02(අ) වගන්තිය සමඟ සංයෝජිතව කියවිය යුතු ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ 154 (1) ව්‍යවස්ථාවෙහි ඇතුළත් විධිවිධාන ප්‍රකාර මාගේ විධානය යටතේ විගණනය කරන ලදී. පාර්ලිමේන්තුව වෙත ඉදිරිපත් කළ යුතු යැයි මා අදහස් කරන මාගේ අදහස් දැක්වීම හා නිරීක්ෂණයන් මෙම වාර්තාවේ දැක්වේ.

1.2 ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීම, අරමුණු, අරමුදල් යෙදවීම හා ව්‍යාපෘති කාලය

---

ණය ගිවිසුම අනුව, ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කරවීමේ නියෝජිතායතනය වන්නේ ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය වන අතර ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීමේ ආයතනය වන්නේ ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව වේ. මෙම ව්‍යාපෘතියේ අරමුණු වන්නේ දුම්රිය ජාලයේ කාර්යක්ෂමතාව වර්ධනය කිරීම, තිරසාර බව සහ දුම්රිය පද්ධතියේ ආරක්ෂාව වැඩිදියුණු කිරීමයි. ව්‍යාපෘතියේ ක්‍රියාකාරකම් (අ) මෙහෙයුම් කාර්යක්ෂමතාවය වර්ධනය (ආ) නඩත්තු ධාරිතාවය ශක්තිමත් කිරීම (ඇ) දුම්රිය සේවයේ ආරක්ෂාව වර්ධනය කිරීම සහ (ඈ) තාක්ෂණික පුහුණු කිරීමේ ආයතනය වැඩිදියුණු කිරීම හා ඉදිරි දුම්රිය ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීමේ සුදානම ශක්තිමත් කිරීම යටතේ ක්‍රියාත්මක වේ. ණය ගිවිසුම අනුව, ව්‍යාපෘතියේ ඇස්තමේන්තුගත මුළු පිරිවැය ඇ.ඩො.මිලියන 192 හෙවත් රු.මිලියන 33,878 කට සමාන වටිනාකමක් වන අතර මෙම ඇස්තමේන්තුගත පිරිවැයෙන් ඇ.ඩො. මිලියන 160 හෙවත් රු.මිලියන 28,232 ක මුදලක් ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව මගින් මූල්‍යනය කිරීමට එකඟ වී තිබුණි. ඉතිරි ශේෂය වූ රු. මිලියන 5,646 කට සමාන වූ මුදල ශ්‍රී ලංකා රජය මගින් මූල්‍යනය කර ඇත. ව්‍යාපෘතියේ වැඩ කටයුතු 2019 සැප්තැම්බර් 06 දින ආරම්භ වූ අතර 2024 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට නිම කිරීමට නියමිතය.

1.3 මතය

---

මූල්‍ය ප්‍රකාශනවලින් 2020 දෙසැම්බර් 31 දිනට ව්‍යාපෘතියේ මූල්‍ය තත්ත්වය සහ එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා එහි වියදම් ප්‍රකාශනය හා මුදල් ප්‍රවාහය ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලව සත්‍ය හා සාධාරණ තත්ත්වයක් පිළිබිඹු කරන බව මා දරන්නා වූ මතය වේ.

1.4 මතය සඳහා පදනම

---

ශ්‍රී ලංකා විගණන ප්‍රමිතීන්ට (ශ්‍රී.ලං.වි.ප්‍ර) අනුකූලව මා විගණනය සිදු කරන ලදී. මෙම විගණන ප්‍රමිතීන් යටතේ වූ මාගේ වගකීම, මෙම වාර්තාවේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන විගණනය සම්බන්ධයෙන් විගණකගේ වගකීම යන කොටසේ තවදුරටත් විස්තර කර ඇත. මාගේ මතය සඳහා පදනමක් සැපයීම උදෙසා මා විසින් ලබාගෙන ඇති විගණන සාක්ෂි ප්‍රමාණවත් සහ උචිත බව මාගේ විශ්වාසයයි.

1.5 මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳ කළමනාකරණයේ සහ ඊට සම්බන්ධ පාර්ශවයන්ගේ වගකීම

---

මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලව පිළියෙල කිරීම හා සාධාරණ ලෙස ඉදිරිපත් කිරීම සහ වංචා හෝ වැරදි හේතුවෙන් ඇතිවිය හැකි ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශයන්ගෙන් තොරව මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීමට හැකිවනු පිණිස අවශ්‍ය වන අභ්‍යන්තර පාලනයන් තීරණය කිරීම කළමනාකරණයේ වගකීම වේ.

ව්‍යාපෘතියේ මූල්‍ය වාර්තාකරණ ක්‍රියාවලිය අධීක්ෂණය කිරීම සම්බන්ධ වගකීම, පාලනය හා සම්බන්ධ පාර්ශව විසින් දරනු ලබයි.

1.6 මූල්‍ය ප්‍රකාශන විගණනය සම්බන්ධයෙන් විගණකගේ වගකීම

---

සමස්තයක් ලෙස මූල්‍ය ප්‍රකාශන, වංචා සහ වැරදි නිසා ඇතිවන ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන්ගෙන් තොර බවට සාධාරණ තහවුරුවක් ලබාදීම සහ මාගේ මතය ඇතුළත් විගණකගේ වාර්තාව නිකුත් කිරීම මාගේ අරමුණ වේ. සාධාරණ සහතිකවීම උසස් මට්ටමේ සහතිකවීමක් වන නමුත්, ශ්‍රී ලංකා විගණන ප්‍රමිති ප්‍රකාරව විගණනය සිදු කිරීමේදී එය සැමවිටම ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශයන් අනාවරණය කර ගන්නා බවට වන තහවුරු කිරීමක් නොවනු ඇත. වංචා සහ වැරදි තනි හෝ සාමූහික ලෙස බලපෑම නිසා ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශයන් ඇතිවිය හැකි අතර, මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන පදනම් කරගනිමින් පරිශීලකයන් විසින් ගනු ලබන ආර්ථික තීරණ කෙරෙහි බලපෑමක් විය හැකි බව අපේක්ෂා කෙරේ. මා විසින් වෘත්තීය විනිශ්චය සහ වෘත්තීය සැකමුසුබවින් යුතුව ශ්‍රී ලංකා විගණන ප්‍රමිති ප්‍රකාරව විගණනය කරන ලදී.

- වංචා හෝ වැරදි හේතුවෙන් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ඇතිවිය හැකි ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශයන්ගේ අවදානම් හඳුනා ගැනීමේදී හා තක්සේරු කිරීමේදී අවස්ථාවෝචිතව උචිත විගණන පටිපාටි සැලැසුම් කිරීමෙන් වංචා හෝ වැරදි හේතුවෙන් ඇතිවන්නා වූ අවදානම් මහඟරවා ගැනීමට, ප්‍රමාණවත් සහ සුදුසු විගණන සාක්ෂි ලබා ගැනීම මාගේ මතයට පදනම් වේ. වරදක් නිසා සිදුවන බලපෑමට වඩා වංචාවක් හේතුවෙන් සිදු කරන ලද ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශයක් හඳුනා නොගැනීම මගින් සිදුවන්නා වූ බලපෑම ප්‍රබල වන අතර දුස්ස්ථානිකය, ව්‍යාජ ලේඛණ සැකසීම, වෙනත්වන මහඟරීම හෝ අභ්‍යන්තර පාලනයන් මඟ හැරීම වංචාවක් ඇතිවීමට හේතු වේ.
- අවස්ථාවෝචිතව උචිත විගණන පටිපාටි සැලැසුම් කිරීම පිණිස ව්‍යාපෘතියේ අභ්‍යන්තර පාලනය සම්බන්ධයෙන් අවබෝධයක් ලබා ගන්නා ලද නමුත්, අභ්‍යන්තර පාලනයේ සඵලදායීත්වය පිළිබඳ මතයක් ප්‍රකාශ කිරීමට අදහස් නොකරයි.
- කළමනාකරනය විසින් අනුගමනය කරන ලද ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්තිවල උචිතභාවය සහ යොදා ගන්නා ලද ගිණුම්කරණ ඇස්තමේන්තුවල හා සම්බන්ධිත හෙළිදරව් කිරීම්වල සාධාරණත්වය ඇගයීම.
- හෙළිදරව් කිරීම් ඇතුළත් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ව්‍යුහය සහ අන්තර්ගතය සඳහා පාදක වූ ගණුදෙණු හා සිද්ධීන් උචිත හා සාධාරණ අයුරින් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ඇතුළත් බව ඇගයීම.

මාගේ විගණනය තුළදී හඳුනාගත් වැදගත් විගණන සොයාගැනීම්, ප්‍රධාන අභ්‍යන්තර පාලන දුර්වලතා හා අනෙකුත් කරුණු පිළිබඳව පාලනය කරනු ලබන පාර්ශවයන් දැනුවත් කරන ලදී.

2 මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳ අදහස් දැක්වීම

විස්තරය	වටිනාකම රු.මිලියන	කළමනාකාරිත්වයේ අදහස් දැක්වීම	විගණකගේ නිර්දේශය
සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ මෙම ව්‍යාපෘතිය සඳහා ලැබුණු ආසියානු සංවර්ධන බැංකුවේ අරමුදල් කොළඹ තදාසන්න දුම්රිය ව්‍යාපෘතිය නම් වූ අනෙක් ව්‍යාපෘතිය වෙත මාරු කර ඇත. එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල දක්වා ඇති ශ්‍රී ලංකා රජයේ වාර්ෂික අයවැය ප්‍රතිපාදන එම මුදලින් අඩුවෙන් දක්වා තිබුණි.	63.5	මෙම අරමුදල් හුවමාරුව 2020 දෙසැම්බර් 31 දිනට වූ ණය ශේෂයට කිසිදු බලපෑමක් සිදු නොකරනු ඇත.	මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල සැබෑ අයවැය ප්‍රතිපාදන පෙන්වීමට ක්‍රියා කළ යුතුය.

2.1 නිරවුල් නොවූ ශේෂයන්

විගණන නිරීක්ෂණය	වටිනාකම රු.මිලියන	නිරවුල් නොවූ කාලය මාස 18	කළමනාකාරිත්වයේ අදහස් දැක්වීම	විගණකගේ නිර්දේශය
රුපියල් මිලියන 194 ට සමාන වටිනාකමකින් යුත් ඇමරිකානු ඩොලර් 2,642,014 ක් වටිනා මහනුවර තදාසන්න දුම්රිය මාර්ගයේ සවිස්තර සැලැස්මක් සකස් කිරීම සඳහා මෙම ව්‍යාපෘතිය සකස් කර ඇති අතර මෙම ව්‍යාපෘතියේ කොන්ත්‍රාත්කරුට රු.මිලියන 49ක සවලිකරණ අත්තිකාරම් ලබා දී තිබුණි. පසුව ව්‍යාපෘති සංරචකය 2020 දෙසැම්බර් 31 දින අත්හිටුවන ලදී. කෙසේ වෙතත්, සවලිකරණ අත්තිකාරම්වල ශේෂය පියවීමකින් තොරව මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ඉතිරිව තිබුණි.	49	මාස 18	2018.05.09 දිනැති කැබිනට් තීරණයට අනුව සවලිකරණ අත්තිකාරම් සහ ව්‍යාපෘතිය අත්හිටුවන ලද අතර ERD විසින් ව්‍යාපෘති කටයුතු නැවත ඇගයීමෙන් පසු 2021.04.30 දින සිට ආරම්භ කරන ලදී.	සම්පූර්ණ යෝජනා ක්‍රියාත්මක කිරීමේදී කැබිනට් තීරණ සලකා බැලිය යුතුය.

2.2 නීති, රීති, රෙගුලාසි සහ කළමනාකරණ තීරණ ආදියට අනුකූල නොවීම

---

නීති, රීති, රෙගුලාසි ආදියට යොමුව	අනුකූල නොවීම	කළමනාකාරීත්වයේ අදහස් දැක්වීම	විගණකගේ නිර්දේශය
2019 මාර්තු 05 දිනැති කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුවේ වක්‍රලේඛ අංක 01/2019	කොළඹ තදාසන්න දුම්රිය ව්‍යාපෘතිය 2016 ඔක්තෝම්බර් 28 වන දින ඇමෙරිකානු ඩොලර් මිලියන 11 ක වියදමින් ආරම්භ කර ඇත. එබැවින් කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුවේ වක්‍රලේඛය අනුව ව්‍යාපෘතියේ කාර්ය මණ්ඩලය සඳහා වැටුප් සහ දීමනා ගෙවිය යුතුය. කෙසේවෙතත්, 2019 අගෝස්තු 20 වන දින පැරණි ව්‍යාපෘතියේ කාර්ය මණ්ඩලයම යොදවා දියත් කරන ලද CSRIP ව්‍යාපෘතිය සහ පැරණි ව්‍යාපෘති කාලසීමාව සඳහා කාර්ය මණ්ඩල වැටුප් සහ දීමනා පසුගිය වසරවල නව ව්‍යාපෘතියේ ඩොලර් මිලියන 160 ක අනුපාතයකට ගෙවා ඇත.	ණය ගිවිසුම අත්සන් කරන ලද අතර සංවර්ධන කටයුතු සහ ව්‍යාපෘති කළමනාකරණය සඳහා REIP මූල්‍ය කේතය - 12 යටතේ අරමුදල් ලබා දෙන ලදී.	කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුවේ වක්‍රලේඛයට අනුකූල විය යුතුය.

3 භෞතික කාර්ය සාධනය

3.1 ව්‍යාපෘතියේ ක්‍රියාකාරකම්වල භෞතික ප්‍රගතිය

සංරචකය	2020 දෙසැම්බර් 31 දිනට		විගණන නිරීක්ෂණය	ප්‍රමාදයන්ට හේතු
	අපේක්ෂිත භෞතික කාර්ය සාධනය එකක/ ප්‍රතිශතය	සාක්ෂාත් කරගත් කාර්ය සාධනය එකක/ ප්‍රතිශතය		
ආයෝජන පිරිවැය	සියයට 27	සියයට 17	ව්‍යාපෘතිය යටතේ ක්‍රියාත්මක කිරීමට අපේක්ෂිත සංරචක 15 න් ව්‍යාපෘතියේ කාලසීමාව තුළ දීප ව්‍යාජන විදුලි සංදේශ පද්ධතිය පමණක් ආරම්භ කර ඇත.	කොන්ත්‍රාත්තු ලබාදීමේ ප්‍රමාදයන්
කළමනාකාරිත්වයේ අදහස් දැක්වීම	අදහස් දක්වා නොමැත			
විගණකගේ නිර්දේශය	ව්‍යාපෘතියේ කටයුතු කඩිනම් කළ යුතුයි			

3.2 කොන්ත්‍රාත් පරිපාලනය

විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකාරිත්වයේ අදහස් දැක්වීම	විගණකගේ නිර්දේශය
(අ) කොළඹ නාගරික දුම්රිය කාර්යක්ෂමතා වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතියේ ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ ඒකකයේ 2019 සිට 2024 දක්වා කාලය සඳහා ඇස්තමේන්තුගත වියදම ඇමෙරිකානු ඩොලර් මිලියන 2.33 කි. කෙසේ වෙතත්, ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ ඒකකය වසර 2ක කාලයක් සඳහා ඇස්තමේන්තුගත මුදල වූ ඇමෙරිකානු ඩොලර් මිලියන 0.69 ඉක්මවමින් ඇමෙරිකානු ඩොලර් මිලියන 0.83ක් වැය කර ඇත.	මෙම ව්‍යාපෘති දෙකම එකම ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ ඒකකය විසින් හසුරුවා ඇති බැවින් ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ ඒකකයේ පිරිවැය තරමක් ඉක්මවා ඇත.	ව්‍යාපෘති වියදම් සංරචකය ව්‍යාපෘති පරිපාලන අත්පොතට මෙන්ම ණය ගිවිසුමට අනුව සිදු කළ යුතුය.

- (ආ) පානදුර - වෙයන්ගොඩ සම්බන්ධ මූලික ශක්‍යතා අධ්‍යයනයේ අවසන් වාර්තාවේ නිර්දේශවලට පටහැනිව, 2019 අගෝස්තු 20 වැනි දින මෙහෙයුම් ආරම්භ කරමින් ප්‍රමුඛතා නොසලකා දුම්රිය කාර්යක්ෂමතාව වැඩිදියුණු කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය යටතේ අතිරේක නව ක්‍රියාකාරකම් 13ක් සඳහා ඇමෙරිකානු ඩොලර් මිලියන 89.15ක් වෙන් කර තිබුණි.
- (ඇ) මුදල් හා ජනමාධ්‍ය අමාත්‍යවරයාගේ නිරීක්ෂණ මත පදනම්ව 2018 මැයි 16 දිනැති අමාත්‍ය මණ්ඩල සංදේශයේ යෝජනා 04 ක් සඳහා අමාත්‍ය මණ්ඩලය අනුමැතිය ලබාදී තිබුණි. කෙසේ වෙතත්, ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්වරයාගේ ඉහත අනුමැතියට පටහැනිව ඇමෙරිකානු ඩොලර් මිලියන 62.79 ක් වෙන්කරමින් තවත් උප යෝජනා 13 ක් සඳහා ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව සමඟ ගිවිසුමක් අත්සන් කර තිබුණි.

පූර්ව ශක්‍යතා අධ්‍යයන වාර්තාවේ සංවර්ධන මැදිහත්වීම් සංවර්ධනය සිදු කිරීම සඳහා අනුමැතියක් නොවේ.

ශක්‍යතා අධ්‍යයන වාර්තාව මත පදනම්ව, ප්‍රමුඛතා හඳුනා ගත යුතු අතර විශේෂිත දැනුමක් ඇති නිලධාරීන් විසින් මූල්‍ය ගිවිසුම සමාලෝචනය කළ යුතුය.

REIP හි ඇතුළත් කළ යුතු සංවර්ධන මැදිහත්වීම් ලැයිස්තුව SLR, MOT, ERD යනාදිය සමඟ ආසියානු සංවර්ධන බැංකු මෙහෙවර රැස්වීමේදී තවදුරටත් සාකච්ඡා කර ඇත.

වැඩ යෝජනා සඳහා මුදල් වෙන් කිරීම පිළිබඳ කැඩිනට තීරණය සලකා බැලිය යුතුය.

3.3 කළමනාකරණ අකාර්යක්ෂමතා

විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකාරිත්වයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>එම කාලය සඳහා වෙන් කරන ලද අරමුදල් උන උපයෝජනය සඳහා ව්‍යාපෘතියට රු.මිලියන 34 ක කැපවීමේ ගාස්තුවක් දැරීමට සිදු විය.</p>	<p>පහත සඳහන් හේතු නිසා කැපවීම් ගාස්තු දැරීමට සිදු විය. වෘත්තීය සමිති අමාත්‍ය ධුර වෙනස් කිරීමෙන් මතු වූ විරෝධතා, භාණ්ඩාගාර ලේකම්වරයා විසින් නිකුත් කරන ලද අපේක්ෂිත ප්‍රසම්පාදන ඉලක්කගත වනුලේඛය සාක්ෂාත් කර ගැනීම ප්‍රමාද වීම.</p>	<p>අමතර පිරිවැය අවම කිරීම සඳහා ව්‍යාපෘතියේ ක්‍රියාකාරකම් කඩිනම් කිරීම.</p>

3.4 මතභේදාත්මක ස්වභාවයේ කරුණු

විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකාරිත්වයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>(අ) ව්‍යාපෘතියේ පිරිවැය විශ්ලේෂණයට අනුව, දුම්රිය මෙහෙයුම්වල කාර්යක්ෂමතාව සහ ආරක්‍ෂාව සාක්ෂාත් කර ගැනීම සඳහා දිවයින පුරා ව්‍යාප්ත වූ ගුවන්විදුලි සංදේශ පද්ධතිය (IRIS) ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා රු. මිලියන 3,632 ක මුදලක් වෙන් කර ඇත. කෙසේ වෙතත්, විශ්ලේෂණයේදී හඳුනාගත් දුම්රිය ප්‍රමාදයට බලපෑ අනෙකුත් හේතු ව්‍යාපෘතිය සලකා බලා නොතිබුණි.</p>	<p>දුම්රිය ප්‍රමාදයන් පිළිබඳ පැහැදිලි අදහසක් ලබා ගැනීම සඳහා එක් එක් ප්‍රමාද කාණ්ඩය යටතේ මිනිත්තුවල ප්‍රමාද ප්‍රමාණය සලකා බැලිය යුතුය.</p>	<p>දේශීය වශයෙන් සමාන ක්ෂේත්‍රයේ ප්‍රවීණයන් වන කාර්යාලවල සහාය ඇතිව සමාජ-ආර්ථික පිරිවැය ප්‍රතිලාභ විශ්ලේෂණය සහ ආර්ථික ශක්‍යතාව නැවත සලකා බලන්න.</p>
<p>(ආ) ජාතික සැලසුම් දෙපාර්තමේන්තුව විසින් සිදු කරන ලද සමාජ-ආර්ථික පිරිවැය ප්‍රතිලාභ විශ්ලේෂණයට අනුව, දුම්රිය ප්‍රමාද කාලය අඩු කිරීම හේතුවෙන් ගමන් කාලය ඉතිරි කිරීම සැලකිල්ලට ගෙන ඇත. කෙසේ වෙතත්, දුම්රිය ප්‍රමාදයට ප්‍රධාන හේතුව ප්‍රමාණවත් තරම් බැලස්ටි නොමැතිකම, දුර්වල දුම්රිය සහ ප්‍රමාණවත් සිල්පර නොමැතිකම හේතුවෙන් අනතුරු ඇඟවීම් පනවා ඇති බව වැඩිදුරටත් නිරීක්ෂණය විය.</p>	<p>සමාජ-ආර්ථික පිරිවැය ප්‍රතිලාභ විශ්ලේෂකයින් සකස් කිරීමේදී NPD විසින් සලකා බලන ලද සියලුම සාධක NPD හි ගණනය කිරීමේ පත්‍රිකාවෙන් නොපෙනේ. තවද, දුම්රිය ප්‍රමාදයන් සඳහා ප්‍රධාන හේතුව මාර්ගය සහ වැඩ අනතුරු ඇඟවීම් නොවේ.</p>	<p>දේශීය වශයෙන් සමාන ක්ෂේත්‍රයේ ප්‍රවීණයන් වන කාර්යාලවල සහාය ඇතිව සමාජ-ආර්ථික පිරිවැය ප්‍රතිලාභ විශ්ලේෂණය සහ ආර්ථික ශක්‍යතාව නැවත සලකා බලන්න.</p>
<p>(ඇ) ප්‍රවේශපත්‍ර පද්දතිය ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා රු. මිලියන 4,502 ක මුදලක් වෙන් කර ඇති බව නිරීක්ෂණය විය. කෙසේ වෙතත්, දුම්රිය මාර්ග විද්‍යුත්කරණය සඳහා අඩිතාලම දැමීමෙන් තොරව දුම්රිය මෙහෙයුම්වල කාර්යක්ෂමතාව ඉහළ නැංවීම බැහැර කළ නොහැක.</p>	<p>REIP හි ආසියානු සංවර්ධන බැංකුවෙහි ආර්ථික විශ්ලේෂණය වාර්ෂිකව සියයට 5.5 ක ප්‍රායෝගික වර්ධනයක් සලකා බලා ඇත. විශ්ලේෂණ දෙකම සංවර්ධනයෙන් පසු (විද්‍යුත්කරණයෙන් පසු) මගී වර්ධනයක් සලකා නැත.</p>	<p>ප්‍රවේශපත්‍ර පද්දතියට පෙර දුම්රිය මාර්ගය විද්‍යුත්කරණය කිරීමේ අඩිතාලම සම්පූර්ණ කළ යුතුය.</p>