

දුම්රිය සේවකයන් අතුරට වැඩකිරීමේ විරෝධතා ව්‍යාපාරයක් දියත් කරයි

සුපීව අමරනාත් විසිති
2019 සැප්තැම්බර් 23

වැටුප් හා සේවා කොන්දේසි පිලිබඳ ඉල්ලීම් කිහිපයක් මුල් කර ගනිමින් ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය සේවකයෝ සැප්තැම්බර් 19 වෙනිදා "අතුරට වැඩ කිරීමේ" විරෝධතා ව්‍යාපාරයක් ආරම්භ කළහ. විරෝධතාවට දුම්රිය එන්ජින් රියදුරන්, නියාමකවරුන්, ස්ථානාධිපතිවරුන් හා ගමන් පාලකවරුන් ඇතුළු 2000 පමණ සම්බන්ධ වූ නිසා දුම්රිය ධාවනය අඩාලවී ගියේය.

ආන්ඩුව පොරොන්දු වූ පරිදි වැටුප් විෂමතා ඉවත් කොට අදාළ වැටුප් කලවල පිහිටුවීම, දුම්රිය එන්ජින් හා සඳා පද්ධති වල පවතින දෝෂ ඉවත් කිරීම, දුම්රිය මාර්ග ප්‍රතිසංස්කරනය කිරීම හා එම අඩුපාඩු නිසා සිදුවන දුම්රිය අනතුරු වල දී ඒ සම්බන්ධ අලාභ දුම්රිය රියදුරන්ගෙන් අයකිරීම වහාම නතර කිරීම ඔවුන්ගේ මූලික ඉල්ලීම් විය.

දුම්රිය බලධාරීන් සමග පැවති සාකච්චාවකින් අනතුරුව වෘත්තීය සමිති විසින් පසුදින අතුරට වැඩ කිරීමේ ව්‍යාපාරය නතර කරන ලදී. අදාළ ගැටලු "විසඳීමට" කටයුතු කරන බව දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරී පොරොන්දු වූ බව සමිති නායකයන් මාධ්‍යට ප්‍රකාශ කර ඇත. කෙසේ නමුත්, දුම්රිය සේවකයන් අතර පවතින විරෝධය නිසා, අගහරුවාදා වනවිට පොරොන්දු වූ පරිදි විසඳුමක් නොලැබුණොත් එදින මධ්‍යම රාත්‍රියේ සිට අඛණ්ඩ වැඩ වර්ජනයක් ආරම්භ කරන බව සමිති විසින් ප්‍රකාශයට පත්කර ඇත.

විරෝධතාව දියත්වූයේ දුම්රිය ඇතුළු රජයේ ප්‍රවාහන සේවා අත්‍යවශ්‍ය සේවාවක් කර තිබියදී ය. අඛණ්ඩ වර්ජනයකට පිවිසෙන්නේ නම් එය කම්කරුවන්ගේ පැත්තෙන් අත්‍යාවශ්‍ය සේවා නියෝග බිඳ දැමීමක් වනු ඇත.

විරෝධතාවයේ නිරත වූ සේවකයන් ඉල්ලා සිටින්නේ 2006 වසරේ රාජ්‍ය සේවයේ වැටුප් තලයන්හි සිදු කල වෙනස්කම් වල දී පහල ශ්‍රේණි වල කම්කරුවන්ට සාපේක්ෂ ව තම ශ්‍රේණිවලට සිදු වී ඇති රුපියල් 320 ක වැටුප් විෂමතාවය නිවැරදි කරන ලෙස ය.

වැටුප් විෂමතාවයට අමතරව සංඥා පද්ධතියේ සහ මාර්ග වල අවශ්‍ය ප්‍රතිසංස්කරනය නොකිරීම නිසා දුම්රිය සේවකයෝ දුෂ්කර හා අනතුරුදායක සේවා කොන්දේසි වලට මුහුණ දී සිටිති.

දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව සතු සමහර එන්ජින් වසර 50කටත් වඩා පැරණි ය. සමහර මැදිරි ද ඉතා පරන ඒවා ය. එලෙස ම දුම්රිය මාර්ග නඩත්තු කිරීමට අවශ්‍ය පහසුකම් ද කම්කරුවන්ට නො ලැබේ. මේ හේතුවෙන් පැයට කිලෝමීටර 5, 10, 15 ආදී වසයෙන් දුම්රිය වේග සීමා පනවා ඇත. එහෙත් දුම්රිය කාලසටහන අලුතින් සකස් කර ඇත්තේ මෙම වේග සීමා මත පදනම් ව නො වේ. එබැවින් වේග සීමා ඉක්මවා ධාවනය කිරීමට රියදුරන්ට සිදු වී ඇත.

වේග සීමා ඉක්මවා ධාවනය කිරීමේ දී කිසියම් දෝෂයක් හෝ අනතුරක් සිදුවුවහොත් දුම්රිය රියදුරන්ට හා නියාමකයන්ට වෝදනාවලට නිදහසට කරුනු ඉදිරිපත් කිරීමට ද වැඩ තහනම් කිරීම් හා දඩුවම්වලට මුහුණ දීමට සිදුවේ. තාක්ෂනික දෝෂ නිසා සිදුවන අනතුරු වල අලාබයන් ගෙවිය යුත්තේ ද රියදුරන් විසිනි.

2004 වසරේ සුනාමියේ බලපෑමට ලක්වූ මුහුදුබඩ දුම්රිය මාර්ගය අලුත්වැඩියා කිරීම හා 2009 වාර්ග ක යුද්ධය අවසන් වීමෙන් පසු උතුරු දුම්රිය මාර්ගයේ කොටසක් අලුතින් ඉදිකිරීම හැරුණු විට දුම්රිය මාර්ග නඩත්තුවට අවශ්‍ය තරම් ප්‍රතිපාදන වෙන්කිරීමක් සිදු වී නැත. නිතර සිදුවන දුම්රිය පීලිපැනීම් හා දෛනික ව ම පාහේ දුම්රිය ප්‍රමාදයන් සිදුවන්නේ මෙම හේතු නිසාවෙනි.

රත්මලාන ප්‍රධාන යාන්ත්‍රික ඉංජිනේරු, දෙමටගෙඩි ප්‍රධාන ධාවනබල හා ප්‍රධාන සංඥා හා විදුලි සංදේශ සහ මරදාන ප්‍රධාන මාර්ග හා කර්මාන්ත ආදී ඉංජිනේරු අංශ හතරේ කම්කරු පුරප්පාඩු දහස් ගනනක් පවතී. දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව 2016 ඉදිරිපත් කල සමීක්ෂන වාර්තාවක ට අනුව, එහි සේවක සංඛ්‍යාව පසුගිය වසර කිහිපය තුල 20,222 ක සිට 14,865 කට පමණ කප්පාදු කර ඇත.

සේවක කප්පාදුව නිසි පරිදි එන්ජින් හා මැදිරි නඩත්තු කිරීමට බාධාවක් ව පවතී. උදාහරනයක් ලෙස, කලින් 6,000ක් පමණ වූ රත්මලාන ප්‍රධාන යාන්ත්‍රික

ඉංජිනේරු යටතේ පවතින කර්මාන්තශාලාවල සේවක සංඛ්‍යාව, මේ වන විට 2,200ක් දක්වා කප්පාදු කෙරී ඇත. පවතින විශ්‍රාම ගන්නා පුද්ගලයන් වෙනුවට බොහෝ විට අලුතෙන් බඳවා නො ගන්නා අතර, සිටින සේවකයන් මත වැඩ වේගවත් කර ඇත.

මැදිරි නඩත්තු කටයුතුවලින් සියයට 5ක් පුද්ගලික අංශයට පැවරීම පුද්ගලිකරනයේ ආරම්භක පියවරක් වන අතර, කම්කරුවන් ප්‍රකාශ කරන්නේ නිසි පරිදි පහසුකම් සපයන්නේ නම් කාර්යක්ෂම ව තමන්ට අලුත්වැඩියා කටයුතු සිදුකල හැකි බව ය.

දුම්රියක් ධාවනය වීමේ දී යම් දෝෂයක් ඇති වුව හොත් එය සකස් කරගෙන දුම්රිය ධාවනය කිරීම එන්ජින් රියදුරාගෙන් අපේක්ෂා කෙරේ. එහෙත් තාක්ෂණික වසයෙන් දෝෂ රහිත යයි සහතික කල දුම්රියක් ධාවනය සඳහා ලබාදීම බලධාරීන්ගේ වගකීම බව දුම්රිය රියදුරෝ කීහ. එසේ නො කර තමන් මත වරද පැටවීම අසාධාරණ බව ද ඔවුහු පවසති.

අකුරට වැඩකිරීමේ විරෝධතා ව්‍යාපාරය කැඳවුම් කලේ දුම්රිය වෘත්තීය සමිති සන්ධානය (දූවෘසස) විසිනි. විරෝධතා ව්‍යාපාරය අරමුණ දුම්රිය සේවකයන්ගේ අයිතීන් දිනා ගැනීමේ අරගලයක් සංවිධානය කිරීම නොව, යලි, යලිත් පොරොන්දු කඩ කරමින් ආන්ඩුව හා දුම්රිය බලධාරීන් දුම්රිය සේවකයන්ගේ වැටුප් හා සේවා කොන්දේසි පිලිබඳ ගැටලු විසඳීම මග හැරීම කෙරෙහි ඔවුන් අතර වැඩෙන විරෝධය සහ නොසන්සුන්කම අවමන්ගත කොට ගබ්සා කර දැමීම ය.

පසුගිය වසරේ අගෝස්තු මාසයේ දින හයක අඛණ්ඩ වර්ජනය ප්‍රශ්න විසඳන බවට ජනාධිපති මෛත්‍රීපාල සිරිසේන දුන් පොරොන්දුවලට යටත්

කොට නතර කෙරුනි. ජනාධිපති එම පොරොන්දු බිඳ දැමූ තතු තුල මෙම වසරේ ජුනි මාසය 21-22 හා 27 දිනවල දූවෘසස විසින් වර්ජන දෙකක් කැඳවීය. දුම්රිය සේවකයන් එම වර්ජනවලට සම්බන්ධ වූයේ සිරිසේන විසින් දුම්රිය සේවය අත්‍යාවශ්‍ය සේවයක් බව ප්‍රකාශ කරමින් වර්ජනයට එරෙහිව අත්‍යාවශ්‍ය සේවා නියෝග පැනවීම නොතකා ය. එසේ වුවද ජනාධිපතිගේ අත්‍යාවශ්‍ය සේවා නියෝග ඉදිරියේ යටත් වූ සමිති ජුනි 27 වෙනිදායින් පසු වර්ජන ක්‍රියාවන්හි යෙදීම නතර කලහ.

බලයේ පැවති මහින්ද රාජපක්ෂ ආන්ඩුව මෙන් ම, සිරිසේන-වික්‍රමසිංහ ආන්ඩුව ද දිගින් දිගටම වැටුප් විෂමතාවයේ ගැටලුව විසඳීම මගහැර ඇතිබව සමිති චෝදනා කරයි. වැටුප් විෂමතා නිවැරදි කිරීම නමින් දුම්රිය හා අනෙකුත් තැන්වල පැනනැගී ඇති අරගලවලින් පෙන්නුම් කෙරෙන්නේ කම්කරුවන්ට ශිලාවාර වැටුපක අවශ්‍යතාවය යි.

කෙසේ වුවද, මෙම වෘත්තීය සමිති කම්කරුවන් ශ්‍රේණිගත ඉල්ලීම් වලට කොටුකිරීම හා හේද කිරීම ආන්ඩුවේ ප්‍රභාචලට විරුද්ධව දුම්රිය කම්කරුවන්ගේ පොදු අරගලයක් වර්ධනය කිරීමට බාධකයක් වී ඇත. සියලු කම්කරුවන්ට ජීවන කොන්දේසි රැකගැනීම හා වර්ධනය කර ගැනීම සඳහා අවශ්‍ය වැටුපක්, හොඳ සේවා කොන්දේසි හා වෙසෙසින්ම ආන්ඩුවේ දුම්රිය පුද්ගලිකරණ සැලසුම්වලට එරෙහිව සටන් කිරීමට පොදු අරගලයක් අවශ්‍ය ය. කම්කරුවන් සමිතිවලින් සම්පූර්ණයෙන්ම ස්වාධීනව තමන්ගේ ක්‍රියාකාරී කමිටු ගොඩනගාගෙන එවන් පොදු අරගලයකට සුදානම් විය යුතුය.