“ගැමි සැරිය” සහ “සිසු සැරිය” - ග්‍රාමීය බස් සේවා ව්‍යාපෘතිය සහ පාසල් ළමයින් සඳහාම වෙන්වූ බස් සේවා ව්‍යාපෘතිය

ගැමි සැරිය ව්‍යාපෘතිය - රාජ්‍ය අනුග්‍රහය මත ගමනාගමන සේවා නොලබන මාර්ග සඳහා එම සේවාවන් හඳුන්වා දීම.

රටේ ජනගහනයෙන් 70% ක් පමණ ව්‍යාප්ත ග්‍රාමීය ප්‍රදේශයන්හි ජීවත්වන, කෘෂිකර්මය හා ඒ ආශ්‍රිත විවිධ සුළු කර්මාන්ත හා රැකියාවල නියුතු පුද්ගලයින් අත්‍යවශ්‍ය අඩු පහසුකම් අතර ගමනාගමන සාධනය ප්‍රධාන තැනක් ගනී. ඔවුන්ගේ සෞඛ්‍ය, පරිපාලනමය හා දරුවන්ගේ අධ්‍යාපන කටයුතු යනාදී විවිධ වුවමනාවන් සඳහා නගරයට ගමන්කිරීමේ අවශ්‍යතාවක් පවතී. නමුත් දැනට පවතින රාජ්‍ය අංශයේ බස් සේවාවල තත්වය හේතුකොටගෙන හා ග්‍රාමීය මාර්ග වල තත්වය, සතුටුදායක ආදායමක් නොලැබීම, නඩත්තු වියදම් අධික වීම යනාදී ධාවකයින් අධෛර්යමත් කරනු ලබන සාධක හේතුකොටගෙන ග්‍රාමීය මට්ටමෙන් ගමනාගමන සේවා ක්‍රියාත්මක වීම අඩපණ වී ඇත. ග්‍රාමීය ජනතාවගේ නිෂ්පාදනයන් නගර කරා ගෙනයාමට මෙන්ම ඔවුන්ගේ පාරිභෝගික අවශ්‍යතා සඳහා අවශ්‍ය භාණ්ඩ ගම තුලට ගෙන ඒමටත් ගමනාගමන මාධ්‍යයන් තිබිය යුතුමය. එමෙන්ම සුදුසු ගමනාගමන මාධ්‍යයන් නොමැති වීම නිසා ඔවුන්ගේ සමාජීය කටයුතු කෙරෙහි යොමු වීමට ඇති ඉඩකඩද අවහිර වී ඇත. මෙහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස සමාජීය අවශ්‍යතා සාක්ෂාත් කරගැනීමට බාධාවන් ඇතිවීම, යටිතල පහසුකම් අවම වීම සහ අධ්‍යාපනය ලබන දරුවන්ගේ කාලය අපතේ යෑම සිදුවේ.

මෙම පසුබිම මත ගමනාගමන සේවා අත්‍යාවශ්‍ය නමුත් මේ වනවිට එම පහසුකම් නොලබන, විශේෂයෙන්ම ග්‍රාමීය ප්‍රදේශවලට භාණ්ඩ හා මගීන් ප්‍රවාහනය පිණිස සුදුසු ප්‍රවාහන මාධ්‍යයන් සපයා දීම පරමාර්ථය කොටගෙන ගැමිසැරිය ව්‍යාපෘතිය ආරම්භ වී ඇත.

මෙම ව්‍යාපෘතිය සඳහා 2004 ජුනි 03 දින කැබිනට් අනුමැතිය ලැබී ඇති අතර මහා භාණ්ඩාගාරය මගින් මුදල් ප්‍රතිපාදන සළසාදී ඇත. ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය, ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව, පළාත් මාර්ගස්ථ මගී ප්‍රවාහන අධිකාරීන්, ශ්‍රී ලං ග ම, ප්‍රාදේශීය ලේකම්වරුන් හා වෙනත් අදාල රාජ්‍ය ආයතන, ලිඛිත පහසුකම් සපයනු ලබන මූලික සමාගම් අනෙකුත් අනුග්‍රාහක ආයතන වේ.

දැනට කිසිසේත්ම ප්‍රවාහන පහසුකම් නොලබන නමුත් ප්‍රවාහන පහසුකම් අවශ්‍ය ග්‍රාමීය හෝ දියුණුවෙමින් පවතින ප්‍රදේශ තෝරාගෙන අවශ්‍ය සමීක්ෂණ කටයුතු කිරීමෙන් හා ප්‍රදේශයේ පුද්ගල සහයෝගයෙන් අවශ්‍ය ගමනාගමන මාධ්‍ය හඳුනාගැනීමත්, ප්‍රසිද්ධ ටෙන්ඩරයක් මගින් මිල ගණන් කැඳවා තැපැල්මගින් හා කාර්යක්ෂම සේවාවක් සැපයිය හැකි ධාවකයෙකු මගින් ධාවනයෙන් සිදු විය හැකි පාඩුව රජය මගින් සහනාධාරයක් ලෙස ප්‍රතිපූර්ණය කරමින් ප්‍රදේශයේ ජනතාවට විධිමත් හා කාර්යක්ෂම සේවාවක් සලසා දීම ගැමි සැරිය ව්‍යාපෘතියේ කාර්ය භාරයයි.

තෝරාගත් ග්‍රාමීය ප්‍රදේශයක බස් රථය ධාවනයට යෙදවීමේදී එම ප්‍රදේශයේම බස්රථ ධාවකයෙකු කෙරෙහි වැඩි සැලකිල්ලක් දක්වනු ලැබේ. තවද ධාවකයින් ව්‍යාපෘතිය සඳහා පෙළඹවීම වස් :-

සාධාරණ ආදායමක් නොලබන නිසා සේවා නොලැබෙන මාර්ග වල ගමනාගමන සේවාවන් සැපයීමට ඉදිරිපත් වන ධාවකයින්ට සේවා නොලැබෙන මාර්ග කොටසෙහි සේවය සැපයීම නිසා සිදු විය හැකි අලාභය කිලෝමීටරයකට අනුව ගණනය කර, ඔහු මාසිකව ධාවනය කරනු ලබන අනිවාර්ය කිලෝමීටර් ප්‍රමාණය අනුව ගෙවීම් කිරීම - සිදුවන අලාභය නොගෙවේදැයි ධාවකයා (සෑම කිලෝමීටරයකටම ජා.ග.කො. සභාවෙන් පරිපූරණය කළ යුතු මුදල) මිල ගණන් ඉදිරිපත් කිරීම මගින් ඉල්ලුම් කළ යුතුය.

ඉදිරිපත් කළ මිල ගණන් සඳහා අනුමැතිය ලැබීමෙන් පසු ධාවකයාට බස් රථය ධාවනය ආරම්භ කිරීම සඳහා දින 30ක කාලයක් ලබා දීම (මින් ලිඛිත පහසුකම් මගින් බස් රථයක් ලබා ගන්නා ධාවකයාට සහනයක් සැලසේ) මෙම ව්‍යාපෘතිය මගින් සිදුකෙරේ.

තවද ව්‍යාපෘති අධීක්ෂණය සඳහා ග්‍රාමීය ප්‍රවාහන අධීක්ෂණ කමිටු යනුවෙන් බස් සේවාව ලබන මාර්ගයට අදාල ප්‍රදේශයේ සැපයීමෙන් හා ස්වේච්ඡාවෙන් ජා.ග.කො. සභාව සමග සම්බන්ධිකරණය වීමෙන් දායක විය හැකි පුද්ගල කමිටුවක්ද තෝරාගනු ලැබේ.

ධාවකයා සඳහා කරනු ලබන මාසික ගෙවීම් කරනු ලබනුයේ ධාවකයා වෙත සපයා ඇති ධාවන වාර්තාව දෛනිකව සහතික කිරීමෙන් හා මාසය අවසානයේ එම ධාවන වාර්තාව කමිටුව මගින් ගෙවිමය සුදුසු බව සහතික කර ඇත්නම් පමණි. ධාවකයාට වෙන්කර ඇති නිවාඩු දිනවල හැර සේවාව සැපයිය යුතු දින ගණනින් අවම වශයෙන් 90% ක් අදාල කාල සටහන අනුව ධාවනය කර තිබිය යුතුය.

පත් කරනු ලබන අධීක්ෂණ කමිටු වලින් අපේක්ෂා කරන සහය

බස් රථය නියමිත පරිදි නිසි වේලාවන් වලට ධාවනය වන්නේද යන්න සොයා බැලීම.

ධාවකයාගේ සේවාවේ සතුටු/අසතුටු දායකත්වය මසකට වරක් ජා.ග.කො සභාවට වාර්තා කිරීම.

සේවාවේ වෙනස්කම් කළයුතු නම් යෝජනා ඉදිරිපත් කිරීම.

ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාව හා පළාත් මාර්ගස්ථ මගී ප්‍රවාහන අධිකාරීන් සමග සම්බන්ධීකරණයක් ඇති කර ගැනීම.

සේවාව සම්බන්ධයෙන් ධාවකයාට අවශ්‍ය පසුතලයක් ඇති කරදීම. (සුළු මාර්ග අළුත්වැඩියා කරදීම සඳහා ශ්‍රමදාන වැනි කටයුතු)

ධාවකයාගේ යුතුකම්

සපයනු ලබන කාල සටහන අනුව ධාවනය සිදු කළ යුතුය.

පාසල් ළමයින් සඳහා 50% ක ගාස්තුවක් පමණක් අය කළ යුතුය. (ඉල්ලුම් ඉදිරිපත් කිරීමේදී මේ සඳහා වන පාඩුව සලකා බලා කිලෝමීටරයක පාඩුව ගණනය කර ගත යුතුය).

දෛනික පළමු සහ අවසන් ගමන වාරය අනිවාර්යයෙන් සිදු කළ යුතුය.

රාත්‍රී නැවතුම ධාවන ප්‍රදේශයේම සලසා ගත යුතුය.

සඳහන් කරන නිවාඩු දිනයන්හි හැර අනෙක් සෑම දිනකදීම බස් රථය ධාවනයේ යෙදවිය යුතුය.

සිදුවන අලාභය නොගෙවේදැයි ධාවකයා (සෑම කිලෝමීටරයකටම ජා.ග.කො. සභාවෙන් පරිපූරණය කළ යුතු මුදල) මිල ගණන් ඉදිරිපත් කිරීම මගින් ඉල්ලුම් කළ යුතුය.

ස්ථිර සේවක මඩුල්ලක් සේවාවේ යෙදවිය යුතු අතර ඔවුන් අර්ථසාධක අරමුදලට හා සේවක භාරකාර අරමුදලට දායක විය යුතුය.

හැකි ඉක්මනින් මාර්ගය ආර්ථික මාර්ගයක් බවට පරිවර්තනය කරගැනීමට උත්සාහ කළ යුතුය.

පාසල්/කාර්යාල හා අනෙකුත් මගීන් සඳහා උපරිම සේවාවක් ලබා දිය යුතුය.

කිසිසේත්ම ගමනාගමන පහසුකම් නොලබන මාර්ග හඳුනා ගැනීම, සමීක්ෂණ කටයුතු සිදුකර අවශ්‍යතාවයන් හඳුනාගැනීම, ගම් මට්ටමින් බස්රථ අධීක්ෂණ කමිටු පිහිටුවා ගැනීම, ග්‍රාමීය ජනකොට්ඨාශ වලට සේවා හා පහසුකම් සඳහා ළඟාවීමට ඉඩ සලසා දීම, යටිතල පහසුකම් වල වර්ධනයන් කෙරෙහි යොමු කරවීම, ප්‍රදේශයේ ධාවකයෙකු හඳුන්වා දීම මෙම ව්‍යාපෘතිය වෙනුවෙන් ජාතික ගමනාගමන කොමිෂන් සභාවේ කාර්යභාරය වේ.