പതിനാലാം കേരള നിയമസഭ

പതിനാലാം സമ്മേളനം

നക്ഷത്രചിഹ്നമിടാത്ത ചോദ്യം നമ്പർ: 1793 05.02.2019-ലെ മറുപടിക്ക്

കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യെ രക്ഷിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ

ചോദ്യം

ശ്രീ.വി.എസ്.ശിവകുമാർ
" അനൂപ് ജേക്കബ്
" അടൂർ പ്രകാശ്
" തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ

മറുപടി

ശ്രീ. എ.കെ. ശശീന്ദ്രൻ
(ഗതാഗത വകുപ്പ് മന്ത്രി)

(എ)	കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യെ സാമ്പത്തിക പ്രതിസന്ധിയിൽ നിന്നും രക്ഷിക്കാനുള്ള നടപടികളുടെ ഭാഗമായി പ്രൊഫ.സുശീൽ ഖന്ന റിപ്പോർട്ടിലെ ശിപാർശകൾ പൂർണ്ണമായും അംഗീകരിച്ചിട്ടുണ്ടോ;	(എ)	പ്രൊഫ. സുശീൽ ഖന്ന അന്തിമ റിപ്പോർട്ട് നാളിതുവരെ സമർപ്പിച്ചിട്ടില്ല. ഇടക്കാല റിപ്പോർട്ട് മാത്രമാണ് നിലവിൽ സമർപ്പിച്ചിട്ടുള്ളത്. പ്രസ്തുത റിപ്പോർട്ട് നടപ്പിലാക്കുന്നതിന്റെ ചർച്ചകളും പരീക്ഷണങ്ങളുമാണ് നിലവിൽ പുരോഗമിക്കുന്നത്.
(ബി)	കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യെ കടത്തിൽ നിന്നും രക്ഷപ്പെടുത്തുവാൻ ഒരു ബസ്സിന് 7.2 ജീവനക്കാർ എന്ന നിലവിലുള്ള അനുപാതം ദേശീയ ശരാശരിയിലേക്ക് കൊണ്ടുവരുവാൻ നടപടി സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ടോ; വിശദാംശം നൽകുമോ;	(ബി)	നടപടികൾ സ്വീകരിച്ച് വരുന്നു. കെ എസ് ആർ റ്റി സി യുടെ ബസ് – ജീവനക്കാരുടെ അനുപാതം ദേശീയ ശരാശരിയായ 5.5 എന്നതിനേക്കാൾ കുറക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചു വരികയാണ്. ആയതിന്റെ ഭാഗമായി, ജീവനക്കാരുടെ വിന്യാസം ക്രമപ്പെടുത്തുന്നതുവരെ പുതിയ നിയമനങ്ങൾ, സ്ഥാനകയറ്റം എന്നിവ താൽക്കാലികമായി നിറുത്തിവച്ചു. ഓഫീസർമാരുടെയും മിനിസ്റ്റീരിയൽ ജീവനക്കാരുടെയും ജോലി സമയം 7 മണിക്കൂറിൽ നിന്നും 8 മണിക്കൂറായി വർധിപ്പിച്ചിട്ടുണ്ട്. അവധിയിലായിരുന്ന ജീവനക്കാരെ കോർപ്പറേഷന്റെ സേവനങ്ങളിലേയ്ക്ക് കൊണ്ടുവരുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. മെക്കാനിക്കൽ ജീവനക്കാരുടെ ജോലി സമയം ബസ്സുകൾ സർവ്വീസ് പൂർത്തിയാക്കി ഗ്യാരേജിൽ തിരികെ എത്തുന്ന സമയത്തി

			നനുസൃതമായി പുനഃക്രമീകരിച്ചതിലൂടെ ജീവനക്കാർ Idle ചെയ്യുന്നത് ഒഴിവാക്കുന്നതിനും അതിലൂടെ ജീവനക്കാരുടെ എണ്ണം നിജപ്പെടുത്തുവാനും സാധിച്ചിട്ടുണ്ട്. പ്രൊഡക്ടിവിറ്റി കൗൺസിലിനെ ഉപയോഗിച്ച് പഠനം നടത്തിയതിൻ പ്രകാരമുള്ള വർക്ക് നോംസ് നടപ്പിലാക്കി വരുന്നു. ഇപ്രകാരം ടയർ വിഭാഗത്തിലെ ജോലി പരിഷ്കരിച്ചതിലൂടെയും ടയർ മൈലേജ് വർദ്ധിപ്പിച്ചതിലൂടെയും ജീവനക്കാരുടെ ജോലി ഭാരം കുറച്ച് എണ്ണം ക്രമപ്പെടുത്താൻ കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്.
(സി)	കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യെ മൂന്ന് മേഖലകളായി വിഭജിച്ചതിലൂടെ ഉണ്ടായ നേട്ടങ്ങൾ എന്തൊക്കെയാണെന്ന് വ്യക്തമാക്കുമോ;	(സി)	തിരുവനന്തപുരം, എറണാകുളം, കോഴിക്കോട് റീജിയണുകളിൽ ഭരണം / സർവ്വീസ് ഓപ്പറേഷൻ / ബസ് മെയിന്റനൻസ് മുതലായവയിൽ മുൻകാലങ്ങളിൽ കഴിഞ്ഞിരുന്നതിനേക്കാൾ കൂടുതൽ ശ്രദ്ധ ചെലുത്താൻ മേഖലാവൽക്കരണത്തിന് ശേഷം സാധിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഓരോ സോണിന്റെയും സർവ്വീസ് ഓപ്പറേഷൻസ് വ്യത്യസ്തമാണ്. എക്സിക്യൂട്ടീവ് ഡയറക്ടർ റാങ്കിലുള്ള ഉദ്യോഗസ്ഥരുടെ പരിചയസമ്പത്ത് ഉപയോഗിച്ചുകൊണ്ട് മുൻ കാലങ്ങളിൽ നഷ്ടം വരുത്തിയിരുന്ന ഷെഡ്യൂളുകൾ കണ്ടെത്തി ആയത് ലാഭകരമായി ഓപ്പറേറ്റ് ചെയ്യിക്കുന്നതിന് സാധിച്ചു. വരുമാന സ്രോതസ് മനസിലാക്കി സർവീസ് ഓപ്പറേറ്റ് ചെയ്ത് യാത്രക്കാർക്ക് കൂടുതൽ സേവനം നൽകുന്നതിനും കോർപ്പ റേഷന്റെ വരുമാനം വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിനും മേഖലാവൽക്കരണം കൊണ്ട് സാധിച്ചു. മേഖലകൾക്കുള്ളിൽ തീർക്കാൻ കഴിയുന്നതായ തീരുമാനങ്ങൾ / പ്രശ്നങ്ങൾ മുതലായവ ചീഫ് ഓഫീസ് ഉത്തരവിനായി കാത്തുനിൽക്കുന്നതിനു പകരം സമയബന്ധിതമായി സോണുകൾക്കുള്ളിൽ തന്നെ തീർപ്പ് കൽപ്പിക്കാൻ സാധിച്ചു. മേൽ പരാമർശിച്ച നേട്ടങ്ങളുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ യാത്രക്കാർക്കും പൊതുജനങ്ങൾക്കും കൂടുതൽ സേവനം സമയബന്ധിതമായി നൽകാൻ കഴിയുമെന്നും ഇതിലൂടെ കോർപ്പറേഷന് കൂടുതൽ വരുമാനം കണ്ടെത്താനാകുമെന്നും പ്രതീക്ഷിക്കുന്നു.

(ഡി)	ബസ്സുകളുടെ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾക്ക് പരമാവധി ഒരു ദിവസം എന്ന നിബന്ധന പ്രാവർത്തികമാക്കുവാൻ സാധിച്ചിട്ടുണ്ടോ; ഇല്ലെങ്കിൽ അതിനായി സ്വീകരിച്ച നടപടികൾ എന്തൊക്കെയാണെന്ന് വ്യക്തമാക്കുമോ?	(ഡി)	സി.എഫ് റിപ്പയർ, അഗ്രിഗേറ്റ് റീപ്ലെയിസ്മെന്റ് എന്നിവ ഒഴികെ ഉള്ള എല്ലാവിധ ദൈനംദിന അറ്റകുറ്റപണികളും പരമാവധി ഒരു പ്രവർത്തി ദിവസത്തിനുള്ളിൽ തന്നെ പൂർത്തീകരിച്ച് നൽകി വരുന്നുണ്ട്. സാമ്പത്തിക പരാധീനത മൂലം സ്പെയർ പാർട്ട്സ്, ഫ്ലോട്ട് യൂണിറ്റുകൾ എന്നിവയുടെ ക്ഷാമം പരിഹരിക്കാൻ കഴിയാത്തതിനാൽ എഞ്ചിൻ, ഗിയർ ബോക്സ്, റിയർ ആക്സിൽ തുടങ്ങിയവയുടെ തകരാർ മൂലം ഡോക്ക് ചെയ്യപ്പെടുന്ന വാഹനങ്ങൾ ഗതാഗതയോഗ്യമാക്കുന്നതിന് കൂടുതൽ താമസം നേരിടുന്നുണ്ട്.

സെക്ഷൻ ഓഫീസർ