പതിനാലാം കേരള നിയമസഭ

പതിനഞ്ചാം സമ്മേളനം

നക്ഷത്രചിഹ്നമിടാത്ത ചോദ്യം നമ്പർ: 3405 19.06.2019-ലെ മറുപടിക്ക്

കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യെ മൂന്ന് മേഖലകളായി വിഭജിച്ച നടപടി

ചോദ്യം

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ
" വി.എസ്.ശിവകുമാർ
" കെ.സി.ജോസഫ്
" വി.പി.സജീന്ദ്രൻ

മറുപടി

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

(എ)	കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യെ മൂന്ന് മേഖലകളായി വിഭജിച്ച് സാമ്പത്തികമായി സ്വയംപര്യാപ്തമായ സ്ഥാപനമാക്കുന്നതിന് സ്വീകരിച്ച നടപടികൾ ഫലപ്രദമാണോ; ഇതുമൂലം കഴിഞ്ഞ പത്ത് മാസത്തിനുള്ളിൽ ഉണ്ടായിട്ടുള്ള മാറ്റങ്ങൾ എന്തൊക്കെയാണ്;	(എ)	ഫലപ്രദമാണെന്നാണ് കരുതുന്നത്. ഇതു മൂലം കഴിഞ്ഞ 10 മാസത്തിനുള്ളിൽ ഉണ്ടായിട്ടുള്ള മാറ്റങ്ങൾ താഴെ കൊടുത്തിരിക്കുന്നു. ➢ മേഖലാവത്ക്കരണം നടത്തിയതിലൂടെ തദ്ദേശീയമായ വരുമാന കുറവുള്ള സർവ്വീസുകൾ പുനക്രമീകരണം നടപ്പിലാക്കുവാൻ കഴിഞ്ഞു. ➢ മേഖലക്കുള്ളിലെ ബസ്സുകളുടെയും ജീവനക്കാരുടെയും പുനർ വിന്യാസം എളുപ്പത്തിലായി. ➢ പൊതുജനങ്ങൾക്കും കോർപ്പറേഷന് ഗുണകരമായി സർവ്വീസുകൾ പുനക്രമീകരിക്കുവാനും അതുവഴി അനാവശ്യ ചെലവുകൾ ചുരുക്കുവാനും കഴിഞ്ഞു. ➢ മേഖലാ ഓഫീസുകളുടെ ഭരണം സുഗമമാക്കുന്നതിനായി ആവശ്യത്തിന് ജീവനക്കാരെ വിന്യസിച്ചതിലൂടെ നടപടികൾ എളുപ്പത്തിലാക്കി. ➢ ഓരോ ഡിപ്പോയിലേയും വരുമാനവും പ്രവർത്തനവും നേരിട്ട് മേഖലാധികാരികൾ പരിശോധിക്കുന്നതിനാൽ സർവ്വീസ് ഓപ്പറേഷൻ കാര്യക്ഷമമായി. അതിലൂടെ മെച്ചപ്പെട്ട വരുമാനവും അനാവശ്യ ചെലവുകളിലും കുറവുണ്ടായി.
(ബി)	മത്സര ബുദ്ധിയോടെ പ്രവർത്തിക്കുന്ന മൂന്ന് മേഖലകൾ രൂപീകരിച്ചതിലൂടെ	(ബി)	കഴിയുന്നുണ്ട്. വരുമാനം കുറവുള്ള സർവ്വീസുകളുടെ പുനഃക്രമീകരണവും അതാത്

	പൊതുജനങ്ങൾക്കും യാത്രക്കാർക്കും കൂടുതൽ സേവനങ്ങൾ സമയബന്ധിതമായി നൽകുന്നതിന് കോർപ്പറേഷന് കഴിയുന്നുണ്ടോ എന്നറിയിക്കാമോ;		മേഖലാപരിധിയിലെ ബസുകളുടെയും ജീവനക്കാരുടെയും വിന്യാസവും പുനഃക്രമീകരണവും നടപടികളും വേഗത്തിൽ നടപ്പിലാക്കുന്നതിനും അതുവഴി സർവ്വീസുകൾ കൂടുതൽ കാര്യക്ഷമമാക്കുന്നതിനും പൊതുജനങ്ങൾക്കും കോർപ്പറേഷനും ഗുണകരമാക്കുന്നതിനും കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്.
(സി)	വരുമാനം കുറവുള്ള സർവ്വീസുകൾക്ക് കൂടുതൽ വരുമാനം ലഭിക്കുന്നതിനായി ഷെഡ്യൂൾ പുനക്രമീകരണം നടത്തിയത് യാത്രക്കാർക്ക് ബുദ്ധിമുട്ടായി എന്ന ആക്ഷേപം പരിശോധിച്ചിട്ടുണ്ടോ; ഇത്തരം പരാതികൾ പരിഹരിക്കുന്നതിന് നിലവിലുള്ള സംവിധാനം എന്താണ്;	(സി)	കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യുടെ സമഗ്ര പുനരുദ്ധാരണത്തിന്റെ ഭാഗമായി വളരെയധികം വരുമാനം കുറവുള്ള സർവ്വീസുകൾ യാത്രക്കാർക്ക് ബുദ്ധിമുട്ട് ഉണ്ടാകാത്ത രീതിയിൽ പുനഃക്രമീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. പ്രസ്തുത ക്രമീകരണങ്ങളിലെ അപാകതകളിന്മേലുള്ള പരാതികൾ പരിശോധിച്ച് യാത്രക്കാർക്കും, കോർപ്പറേഷനും ഗുണകരമാകുന്ന രീതിയിൽ പരിഹരിക്കുന്നതാണ്.
(ഡി)	മെക്കാനിക്കൽ ജീവനക്കാരുടെ അദ്ധ്വാനഭാരം ലഘൂകരിച്ച് കാര്യക്ഷമത വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിന് എന്തൊക്കെ നടപടിയാണ് സ്വീകരിച്ചത്; അത് ഫലപ്രദമാണെന്ന് വിലയിരുത്തുന്നുണ്ടോ;	(ഡി)	പ്രൊഡക്ടിവിറ്റി വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിനും, പുതിയ വർക്ക് നോംസ് തയ്യാറാക്കുന്നതിനുമായി സ്റ്റേറ്റ് പ്രൊഡക്ടിവിറ്റി കൗൺസിലിനെ എൽപ്പിക്കുകയും അവർ നൽകിയ കരട് റിപ്പോർട്ട് പ്രകാരം ഉള്ള ശുപാർശകൾ നടപ്പിലാക്കുന്നത് പുരോഗതിയിലുമാണ്. ഡിപ്പോകളിൽ മെക്കാനിക്കൽ ജീവനക്കാരുടെ ജോലി സമയം ബസ് സർവ്വീസുകളുടെ ആഗമനസമയവും പുറപ്പെടൽ സമയവും കണക്കിലെടുത്ത് 6-14, 14-22, 22-06 എന്നീ സമയക്രമത്തിൽ പുനഃക്രമീകരണം എന്ന ശുപാർശ നടപ്പിലാക്കിയിട്ടുണ്ട്. ഡിപ്പോ വർക്ക്ഷോപ്പുകൾ

			ആധുനികവത്കരിക്കുന്നതിന്റെ ഭാഗമായി ആധുനിക ഉപകരണങ്ങൾ വാങ്ങി നൽകുക യും ആയതിന്റെ പ്രവർത്തന മികവ് വിലയി രുത്തുകയും ചെയ്തുവരുന്നു.
(ഇ)	കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യുടെ നില വിലുള്ള ഫ്ളീറ്റ് യൂട്ടിലൈസേഷൻ എത്രയാണ്; അത് ദേശീയ ശരാശരി യേക്കാൾ വളരെ കുറവാണെങ്കിൽ അത് വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിന് എന്ത് നടപടിയാണ് സ്വീകരിച്ചിട്ടുള്ളതെന്ന് വ്യക്തമാക്കാമോ?	(ഇ)	ദേശീയ ശരാശരി ഏകദേശം 90%വും, 11.06.2019-ലെ കണക്ക് പ്രകാരം കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി ബസ്സുകളുടെ ഫ്ളീറ്റ് യൂട്ടിലൈസേഷൻ 84.41%വുമാണ്. വാഹന വ്യൂഹത്തിന്റെ ഉപയോഗം പ്രൊഫ. സുശീൽ ഖന്ന നിർദ്ദേശിച്ച പ്രകാരം 95%ൽ എത്തി ക്കുന്നതിന് കടുത്ത സാമ്പത്തിക പരാധീ നതകാരണം സാധിക്കുന്നില്ല. ബസ്സുകൾ ഓഫ് റോഡ് ആകാതെ സമയബന്ധിത മായി ബസ്സുകൾ നിരത്തിലിറക്കുന്നതിന് എല്ലാ പ്രധാന ഭാഗങ്ങളും ഫ്ലോട്ട് യൂണിറ്റുകളാക്കി മുൻകൂർ നൽകുന്നതിന് സംവിധാനം ഒരുക്കണം. ഇത്തരത്തിൽ കുറഞ്ഞ അളവിൽ ഫ്ലോട്ട് യൂണിറ്റുകൾ ലഭ്യമായി എങ്കിലും സാമ്പത്തിക പ്രതിസന്ധി കാരണം മേൽ ഫ്ലോട്ട് യൂണിറ്റു കൾ റീ-കണ്ടീഷൻ ചെയ്യാനാകാതെ സ്പെയർ പാർട്സിന്റെ കുറവുകാരണം സൂക്ഷിച്ചിരിക്കുകയാണ്. കൂടുതൽ ഫ്ലോട്ട് യൂണിറ്റുകൾ വാങ്ങുന്നതിനും നിലവിലുള്ളവ റീ-കണ്ടീഷൻ ചെയ്യുന്നതിനുമായി 16.27 കോടി രൂപ ആവശ്യമാണ്. ഫണ്ട് ലഭ്യമാകുന്ന മുറയ്ക്ക് ഫ്ലീറ്റ് യൂട്ടിലൈസേഷൻ വർദ്ധിപ്പിച്ച് കൊണ്ടുവരുവാൻ കഴിയുന്ന താണ്.

സെക്ഷൻ ഓഫീസർ