

15 -ാം കേരള നിയമസഭ

5 -ാം സമ്മേളനം

നക്ഷത്രചിഹ്നമിട്ട ചോദ്യം നം. 130

05-07-2022 - ൽ മറുപടിയ്ക്ക്

കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യുടെ പുനരുദ്ധാരണം

ചോദ്യം		ഉത്തരം	
<p>ശ്രീമതി കെ. കെ. ശൈലജ ടീച്ചർ, ശ്രീ പി.പി. ചിത്തരഞ്ജൻ, ശ്രീ എം നൗഷാദ്, ശ്രീ കെ.എൻ. ഉണ്ണികൃഷ്ണൻ</p>		<p>ശ്രീ ആന്റണി രാജു (ഗതാഗത വകുപ്പ് മന്ത്രി)</p>	
(എ)	<p>കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യുടെ പുനരുദ്ധാരണത്തിനായി പ്രൊഫ. സുശീൽ ഖന്ന റിപ്പോർട്ടിലെ ശുപാർശകളുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചിരുന്നോ;</p>	(എ)	<p>കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യെ പുനരുദ്ധരിക്കുന്നതിന്റെ ഭാഗമായി പ്രൊഫ. സുശീൽ ഖന്ന പഠന റിപ്പോർട്ടിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ കോർപ്പറേഷന്റെ മാനേജ്മെന്റ്, പ്രവർത്തന രീതി എന്നിവ പുനഃക്രമീകരിക്കുന്നതിനായി നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്.</p>
(ബി)	<p>കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ജീവനക്കാർക്ക് നിലവിൽ യഥാസമയം ശമ്പളം നൽകാൻ കഴിയാത്ത സാമ്പത്തിക സ്ഥിതി സംജാതമായിട്ടുണ്ടോ എന്നറിയിക്കുമോ;</p>	(ബി)	<p>കോവിഡ് മഹാമാരിയുടെ ഒന്നും, രണ്ടും തരംഗങ്ങൾ ഏൽപ്പിച്ച ഗുരുതര സാമ്പത്തികാഘാതത്തിനുശേഷം കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. പരമാവധി ബസ്സുകൾ നിരത്തിലിറക്കിയും ടിക്കറ്റിതര വരുമാനം വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിനായി നിരവധി നൂതന പദ്ധതികൾ ആവിഷ്കരിച്ച് നടപ്പിലാക്കിയും പ്രതിദിന വരുമാനം ഘട്ടംഘട്ടമായി ഉയർത്തി ശരാശരി 6 കോടി രൂപ ദിവസേന ലഭ്യമാകുന്ന അവസ്ഥയിൽ എത്തുകയുണ്ടായി. ഏകദേശം കോവിഡിന് മുന്നേയുള്ള വരുമാനം ലഭ്യമാക്കിയ സാഹചര്യത്തിൽ ദീർഘനാളായി മുടങ്ങിക്കിടന്നിരുന്ന ജീവനക്കാരുടെ ശമ്പള പരിഷ്കരണം 2022 ജനുവരി മാസം മുതൽ നടപ്പിലാക്കുകയും ഇതുവഴി പ്രതിമാസം ഏകദേശം 13.50 കോടി രൂപയുടെ അധിക ബാധ്യത ഉണ്ടാവുകയും ചെയ്തു. ഇതിനുപുറമെ ദിനംപ്രതി ഡീസൽ വിലയിലുണ്ടാകുന്ന അനിയന്ത്രിതമായ വർദ്ധനവ് സൃഷ്ടിക്കുന്ന അധിക ചെലവും, പ്രതിദിന കൺസോർഷ്യം വായ്പയുടെ തിരിച്ചടവും, ശമ്പള വിതരണത്തിനായി സർക്കാർ നൽകി വന്നിരുന്ന സാമ്പത്തിക സഹായത്തിൽ ഗണ്യമായ കുറവ് വരുത്തിയതും നിമിത്തം ദൈനംദിന വരുമാനത്തിൽ നിന്നും ശമ്പള വിതരണത്തിനായി തുകയൊന്നും മിച്ചം പിടിക്കാൻ കഴിയാത്ത അവസ്ഥയാണ് സംജാതമായിരിക്കുന്നത്.</p>

(സി) പ്രതിവാഹന ജീവനക്കാരുടെ എണ്ണവും ഇന്ധനക്ഷമതയും ദേശീയ ശരാശരിയിലേക്കുയർത്താൻ കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ടോ;

(സി) കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യിൽ പുതിയതായി നടപ്പിലാക്കിയ വരുന്ന പരിഷ്കരണ നടപടികളുടെ ഭാഗമായുള്ള ജില്ലാ വർക്ക്ഷോപ്പുകൾ, ജില്ലാ അഡ്മിനിസ്ട്രേറ്റീവ് ഓഫീസുകൾ, സമ്പൂർണ്ണ കമ്പ്യൂട്ടർവത്കരണം മുതലായവയുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ 4250 ബസുകൾക്ക് ഇപ്രകാരം ക്രമീകരിക്കുമ്പോൾ വേണ്ടിവരുന്ന 20938 ജീവനക്കാരുടെ എണ്ണം സംബന്ധിച്ച വിവരം അനുബന്ധമായി ചേർക്കുന്നു.

മേൽ പരാമർശിച്ച തരത്തിൽ ജീവനക്കാരെ ക്രമീകരിക്കുന്നത് മുഖേന ഓരോ തസ്തികകളിലും വേണ്ടിവരുന്ന ജീവനക്കാരുടെ എണ്ണം ക്രമീകരിച്ച് അധികമുള്ള തസ്തികകളിൽ നിന്നും കുറവുള്ള തസ്തികകളിലേയ്ക്ക് ജീവനക്കാരെ നിയമാനുസൃതം, താൽക്കാലികമായോ, സ്ഥിരമായോ പുനർ വിന്യസിക്കുവാൻ കഴിയും. അധികമുള്ള ജീവനക്കാർക്ക് കോർപ്പറേഷൻ നിലവിൽ അവലംബിച്ചിട്ടുള്ള furlough leave അനുവദിക്കാനും കഴിയും.

പ്രതിവാഹന ജീവനക്കാരുടെ എണ്ണം ദേശീയ ശരാശരിയിൽ എത്തിക്കുന്നതിന് ശ്രമങ്ങൾ നടന്നു വരുന്നു. അധികമായി നോൺ പീക്ക് സമയത്ത് ഓപ്പറേറ്റ് ചെയ്തിരുന്ന ടിപ്പുകൾ ക്രമീകരിക്കുകയും പീക്ക് സമയത്ത് പരമാവധി ടിപ്പുകൾ ലഭിക്കുകയും ചെയ്യുന്ന രീതിയിൽ സിംഗിൾ ഡ്യൂട്ടികളും 12 മണിക്കൂർ സ്റ്റാൻ ഡ്യൂട്ടികളും മോട്ടോർ ട്രാൻസ്പോർട്ട് വർക്കേഴ്സ് ആക്ട് 1961 പ്രകാരം ക്രമീകരിച്ചു വരുന്നു. ഇപ്രകാരം സർവ്വീസ് ക്രമീകരിച്ചതിൽ സർവ്വീസുകളുടെ ഓപ്റ്റിമൈസേഷൻ സാദ്ധ്യമാവുകയും തദ്ദാര ബസ് ഇ.പി.കെ.എം വർദ്ധിക്കുകയും, ബസ് സ്റ്റാഫ് റേഷ്യോ കുറയുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. ഇപ്രകാരം 72 സിംഗിൾ ഡ്യൂട്ടികളും 1300 എണ്ണം 12 മണിക്കൂർ സ്റ്റാൻ ഡ്യൂട്ടികളും നടത്തി വരുന്നുണ്ട്.

പ്രതിവാഹന ജീവനക്കാരുടെ എണ്ണവും ഇന്ധനക്ഷമതയും ദേശീയ ശരാശരിയിലേക്ക് ഉയർത്തുന്നതിന്റെ ഭാഗമായി മെക്കാനിക്കൽ വിഭാഗത്തിൽ ത്രീ ടയർ മെയിന്റനൻസ് സംവിധാനം ഏർപ്പെടുത്തി 22 ജില്ല / സബ് ജില്ലാ വർക്ക്ഷോപ്പുകൾ രൂപീകരിച്ച് പ്രവർത്തനം നടത്തി വരുന്നു.

ഇന്ധനക്ഷമത വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിന്റെ ഭാഗമായി ഫ്യൂവൽ ഡിവിഷൻ മുഖാന്തിരം എല്ലാ യൂണിറ്റുകൾ കേന്ദ്രീകരിച്ചും പ്രവർത്തനം നടത്തി വരുന്നു.

		<p>തൽഫലമായി 2019-2020 -ൽ ഇന്ധനക്ഷമത 4.19 കി.മീ/ലിറ്റർ ആയി തന്നെ. 2021-2022-ൽ ഇന്ധനക്ഷമത 4.28 കിമീ/ലിറ്റർ ആയി വർദ്ധിച്ചിട്ടുണ്ട്.</p>
(ഡി)	<p>നിലവിൽ ആകെയുള്ള വാഹനങ്ങളുടേയും അവയിൽ ഓപ്പറേറ്റ് ചെയ്യുന്നവയുടേയും ആകെ ജീവനക്കാരുടേയും എണ്ണം എത്രയെന്ന് അറിയിക്കാമോ;</p>	<p>(ഡി) കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യിൽ നിലവിൽ ഉപയോഗിക്കുവാൻ കഴിയുന്ന ബസ്സുകളുടെ എണ്ണം 5,255 എണ്ണമാണ്. 20.06.2022-ന് 3776 ബസ്സുകൾ ഓപ്പറേറ്റ് ചെയ്തിട്ടുണ്ട്.</p> <p>റോളിലുള്ള ആകെ ജീവനക്കാരുടെ എണ്ണം 26,036 ആണ്.</p>
(ഇ)	<p>വാഹന വിനിയോഗം മെച്ചപ്പെടുത്തി സർവ്വീസ് വിപുലീകരിക്കുന്ന കാര്യം പരിഗണനയിലുണ്ടോ; വ്യക്തമാക്കാമോ?</p>	<p>(ഇ) പ്രതിവാഹന ജീവനക്കാരുടെ എണ്ണം ദേശീയ ശരാശരിയിൽ എത്തിക്കുന്നതിന് ശ്രമങ്ങൾ നടന്നു വരുന്നു. അധികമായി നോൺ പീക്ക് സമയത്ത് ഓപ്പറേറ്റ് ചെയ്തിരുന്ന ട്രിപ്പുകൾ ക്രമീകരിക്കുകയും പീക്ക് സമയത്ത് പരമാവധി ട്രിപ്പുകൾ ലഭിക്കുകയും ചെയ്യുന്ന രീതിയിൽ സിംഗിൾ ഡ്യൂട്ടികളും 12 മണിക്കൂർ സ്പാൻ ഡ്യൂട്ടികളും മോട്ടോർ ട്രാൻസ്പോർട്ട് വർക്കേഴ്സ് ആക്ട് 1961 പ്രകാരം ക്രമീകരിച്ചു വരുന്നു.</p> <p>ഇപ്രകാരം സർവ്വീസ് ക്രമീകരിച്ചതിൽ സർവ്വീസുകളുടെ ഓപ്റ്റിമൈസേഷൻ സാധ്യമാവുകയും തദാദി ബസ് ഇ.പി.കെ.എം (Earnings per Kilometer) വർദ്ധിക്കുകയും ബസ് സ്റ്റാഫ് റേഷ്യോ കുറയുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. ഇപ്രകാരം 72 സിംഗിൾ ഡ്യൂട്ടികളും 1300 പന്ത്രണ്ട് ഡ്യൂട്ടികളും നടത്തി വരുന്നുണ്ട്.</p> <p>സാങ്കേതിക വിദ്യയുടെ സഹായത്താൽ എല്ലാ യൂണിറ്റുകളുടേയും ട്രിപ്പ് വൈസ് കളക്ഷൻ പരിശോധിച്ച് ഡീസൽ തുക പോലും ലഭിക്കാത്ത ഡെഡ് ട്രിപ്പുകളുടെ എണ്ണത്തിൽ കുറവ് വരുത്തുവാൻ കഴിഞ്ഞു.</p> <p>ഇത്തരത്തിൽ സമഗ്രമായ പഠനത്തിന്റെ വെളിച്ചത്തിൽ സിറ്റി ഷട്ടിൽ സർവ്വീസുകൾ ആരംഭിച്ചു. കൂടുതൽ സ്ഥല സൗകര്യവും സൗകര്യപ്രദമായ വാതിലുകളും ഉയരം കുറഞ്ഞ പ്ലാറ്റ്ഫോമും ഉള്ള ലോ ഫ്ലോർ ബസ്സുകൾ ഉപയോഗിക്കുന്നതിനാൽ കൂടുതൽ യാത്രക്കാർ ടി ബസ്സുകളെ ആശ്രയിക്കുകയും മറ്റ് ബസ്സുകൾ ഒറ്റപ്പെട്ട ഗ്രാമീണ റൂട്ടുകളിൽ ഉപയോഗിക്കുവാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്.</p> <p>അനാവശ്യമായി യാത്രക്കാരില്ലാതെ റിട്ടേൺ ഡെഡ് ട്രിപ്പുകൾ കുറയ്ക്കുന്നതിനും യാത്രക്കാരുടെ സൗകര്യത്തിനുമായി സിറ്റി റേഡിയൽ സർവ്വീസ്</p>

ആരംഭിച്ച സിറ്റിങ്ങ് വെളിയിലുള്ള രണ്ട് പ്രധാന സ്ഥലങ്ങളെ തമ്മിൽ ബന്ധിപ്പിക്കുക വഴി യാത്രക്കാർക്ക് ഇറങ്ങി കയറുന്നത് ഒഴിവാക്കുകയും യാത്രക്കാർ കൂടുതലായി ഇത്തരം ബസ്സുകളെ ആശ്രയിക്കുകയും ചെയ്തതിനാൽ കട്ട് ടിപ്പുകൾ സിറ്റിയിലേയ്ക്ക് നടത്തിയിരുന്ന ബസ്സുകളുടെ എണ്ണം കുറയ്ക്കാനും തദ്ദേശ അനാവശ്യ ഗതാഗതക്കുരുക്കം ചെലവും, അന്തരീക്ഷ മലിനീകരണം ഒഴിവാക്കുന്നതിനും കഴിഞ്ഞു.

ദീർഘദൂര സർവ്വീസുകളുടെ ക്രോണോളജി പരിശോധിച്ച് അനാവശ്യ സർവ്വീസുകൾ കുറയ്ക്കുകയും കൃത്യമായി ആവശ്യാനുസരണം സർവ്വീസുകൾ ക്രമീകരിക്കുകയും ചെയ്തതിൽ നിന്നും എല്ലാ സൂപ്പർക്ലാസ് ബസ്സുകളുടേയും യാത്രക്കാർ വർദ്ധിക്കുകയും അനാവശ്യ ബസ്സുകളും കിലോമീറ്ററും കുറയ്ക്കുകയും തദ്ദേശ ഡീസൽ ഉപയോഗം കുറയ്ക്കുകയും ചെയ്തു. ഒരു ദിവസം 8 മണിക്കൂർ സ്റ്റിയറിംഗ് സമയം ഒരു ഡ്യൂട്ടിയായി കണക്കാക്കുന്ന സിംഗിൾ ഡ്യൂട്ടി സമ്പ്രദായം പ്രാരംഭ ഘട്ടത്തിൽ വളരെയധികം വരുമാനക്കുറവുള്ള സർവ്വീസുകളിൽ ഇതിനോടകം നടപ്പിലാക്കിയിട്ടുണ്ട്. ദീർഘദൂര സർവ്വീസുകളിലും, അന്തർസംസ്ഥാന സർവ്വീസുകളിലും കൂടുതൽ പഠനം നടത്തി ശ്രീ ചെയ്ഞ്ച് ഡ്രൈവർ കം കണ്ടക്ടർ സംവിധാനം ഏർപ്പെടുത്തുന്നത് ഉൾപ്പെടെ നടപ്പിലാക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിച്ച് വരുന്നുണ്ട്. ഇപ്രകാരം ജീവനക്കാരുടെ ഉപയോഗം കൂടുവാൻ കഴിയും. കെ.എസ്. ആർ.ടി.സി.യിൽ നിലവിലുള്ള ഫ്ലീറ്റുകളുടെ ഉപയോഗം 71 ശതമാനത്തിൽ നിന്നും 95 ശതമാനത്തിലേയ്ക്ക് ഉയർത്തുന്നതിലേയ്ക്ക് നടപടികൾ സ്വീകരിച്ച് വരുന്നു. യാത്രക്കാരുടെ ഡിമാന്റ് പരിശോധിച്ച് "ഒറിജിൻ-ഡെസ്റ്റിനേഷൻ" പൈലറ്റ് സ്റ്റഡി നടത്തി ഡിമാന്റ് അനുസരിച്ച് പരീക്ഷണാർത്ഥം നെയ്യാറ്റിൻകര - തിരുവനന്തപുരം റൂട്ടിലും എറണാകുളം - തിരുവനന്തപുരം റൂട്ടിലും നോൺ സ്റ്റോപ്പ്, ലിമിറ്റഡ് സ്റ്റോപ്പ് സർവ്വീസുകൾ ആരംഭിച്ചതിൽ നിലവിലെ യാത്രക്കാരുടെ എണ്ണം വർദ്ധിക്കുകയുണ്ടായി. ഇത്തരം പഠനം നടത്തി കൂടുതൽ നോൺ സ്റ്റോപ്പ് ഡ്രൈവർ കം കണ്ടക്ടർ സർവ്വീസുകൾ ആരംഭിക്കുന്നത് വഴി ബസ്സുകളുടെയും ജീവനക്കാരുടെയും ഉപയോഗം വർദ്ധിപ്പിക്കുവാൻ കഴിയും. ചെലവ് ചുരുക്കി വരുമാനം വർദ്ധിപ്പിക്കുവാൻ നിലവിൽ കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. നൂതന സാങ്കേതിക വിദ്യയുടെ സഹായത്തോടെ ട്രാവൽ ഡിമാന്റ്, ലോക്കേഷൻ ട്രാക്കിംഗ് എന്നിവ

കണ്ടെത്തുന്നതിന് ആധുനിക ഇ.റ്റി.എം., വി.എൽ.റ്റി.ഡി. എന്നിവ ബസ്സുകളിൽ സ്ഥാപിക്കുക വഴി റൂട്ട് റാഷണ ലൈസൻസർ കൂടുതൽ മെച്ചപ്പെടുകയും ഡേറ്റ അനാലിസിസ് നടത്തുന്നതിന് സഹായകര മാവുകയും ചെയ്യും. ഇതിന്റെ പ്രവർത്തനങ്ങൾ ഏകോപിപ്പിക്കുന്നതിനും സഹായം ലഭ്യമാക്കുന്നതിനും DIMTS എന്ന സ്ഥാപനത്തെ പ്രോജക്ട് മാനേജ്മെന്റ് കൺസൾട്ടന്റായി നിയോഗിക്കുകയും പ്രവർത്തനങ്ങൾ നടന്നു വരികയുമാണ്. ഇത്തരത്തിൽ ഡാറ്റാ പ്രോസസിംഗ് പൂർത്തിയാകുന്നോടെ വിവര സാങ്കേതിക വിദ്യയുടെ സഹായത്തോടെ റൂട്ടുകൾ പുനഃക്രമീകരിക്കുകയും ടിപ്പുകൾ കാര്യക്ഷമമാക്കുകയും നോൺ സ്റ്റോപ്പ് ലിമിറ്റഡ് സ്റ്റോപ്പ് ബസ്സുകൾ കൂടുതൽ ആരംഭിച്ച് ജനോപകാരപ്രദമായും ജനാഭിലാഷം അനുസരിച്ചും ചെലവ് കുറച്ച് കാര്യക്ഷമമായി ഓപ്പറേഷൻ കൂടുതൽ സാധ്യമാക്കും. ഇതിനുള്ള പദ്ധതികൾ നടന്നു വരികയാണ്.

കൂടാതെ പ്രൊഫ. സുശീൽ ഖന്ന റിപ്പോർട്ട് അനുസരിച്ച് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യിലെ എല്ലാ ഡബിൾ ഡ്യൂട്ടികളും സിംഗിൾ ഡ്യൂട്ടികളാക്കണമെന്ന് നിർദ്ദേശിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇത് പ്രകാരം ആറ്റിങ്ങൽ, കണിയാപുരം ഡിപ്പോകളിൽ പരിഷ്കണാടിസ്ഥാനത്തിൽ ഡ്യൂട്ടി പരിഷ്കരണം നടത്തുന്നതിനുവേണ്ടി പദ്ധതി തയ്യാറാക്കിയിട്ടുണ്ട്.

പദ്ധതി പ്രകാരം നിലവിലുള്ള എല്ലാ ഷെഡ്യൂളുകളും സിംഗിൾ ഡ്യൂട്ടികളായി ക്രമീകരിക്കുകയും അത് പ്രകാരം ആറ്റിങ്ങൽ യൂണിറ്റിൽ നിലവിലുള്ള 39 ഷെഡ്യൂളുകൾ 62 ഷെഡ്യൂളുകളായി വർദ്ധിക്കുകയും ബസ് കിലോമീറ്റർ 231-ൽ നിന്നും 310 ആയി വർദ്ധിക്കുകയും ചെയ്യും. ഇത് കൂടാതെ ഒരു ഡ്യൂട്ടിയിൽ അനുഷ്ഠിക്കുന്ന കിലോമീറ്റർ 134-ൽ നിന്ന് 165 ആയി മാറുകയും ചെയ്യും. ഇത് കൂടാതെ 39 ഷെഡ്യൂളുകൾ മോഡിഫൈ ചെയ്യുമ്പോൾ കൂടുതൽ ജീവനക്കാരെ സർവ്വീസ് ഓപ്പറേഷനായി ലഭ്യമാക്കുകയും ചെയ്യും. മേൽ നടപടികളിലൂടെ നിലവിലുള്ള ഷെഡ്യൂൾ ക്രൂ (ഡ്രൈവർ കണ്ടക്ടർ) റേഷ്യോ 4.56ൽ നിന്നും 2.68 ആയി കുറയുന്നതാണ്. ആറ്റിങ്ങൽ ഡിപ്പോയിലെ ക്രമീകരണം പ്രകാരം കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യിലെ മുഴുവൻ ഓർഡിനറി സർവ്വീസുകളും സിംഗിൾ ഡ്യൂട്ടിയിലേയ്ക്ക് പുനഃക്രമീകരിക്കുക വഴി ഉദ്ദേശം 14 കോടി രൂപയുടെ വരുമാന വർദ്ധനവ് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നുണ്ട്.

കണിയാപുരം ഡിപ്പോയിലെ നിലവിലുള്ള ഓർഡിനറി ഡ്യൂട്ടികൾ പരിഷ്കരിക്കുമ്പോൾ

നിലവിലുള്ള 36 ഓർഡിനറി ഷെഡ്യൂളുകൾ 46 ഷെഡ്യൂളുകളായി വർദ്ധിക്കുകയും ഒരു ക്രൂവിന്റെ ഡ്യൂട്ടിയിൽ ലഭ്യമാകുന്ന കിലോമീറ്റർ 143ൽ നിന്നും 202 ആയി വർദ്ധിക്കുകയും ചെയ്യും. ഇപ്രകാരം മോഡിഫൈ ചെയ്യുമ്പോൾ നിയമപ്രകാരം ജീവനക്കാർക്ക് നൽകേണ്ട ഓവർ ടൈം വേതനം (ഇരട്ടി വേതനം) നൽകേണ്ടതായുണ്ട്. ഇപ്രകാരം നൽകുമ്പോൾ പോലും 46 ജീവനക്കാരെ അധികമായി ലഭിക്കുകയും കൂടുതൽ സർവ്വീസുകൾ നടത്തുന്നതിന് സാധിക്കുകയും ചെയ്യും. ഇപ്രകാരം മോഡിഫൈ ചെയ്യുന്നതിലൂടെ ഓവർ ടൈം വേജസ് നൽകിയാൽ പോലും കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യുടെ 2400 ഓർഡിനറി ബസ്സുകൾ മോഡിഫൈ ചെയ്ത് അധിക ബസ്സുകൾ ഉപയോഗിക്കുന്നതിലൂടെ (ജീവനക്കാരുടെ എണ്ണത്തിൽ വർദ്ധന ഇല്ലാതെ) പ്രതിമാസം 25 കോടി രൂപയുടെ വരുമാന വർദ്ധനവ് ലഭ്യമാകുമെന്ന് കണക്കാക്കിയിട്ടുണ്ട്.

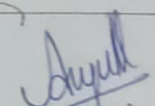
മേൽ നടപടികളിലൂടെ കണിയാപുരം ഡിപ്പോയിലെ നിലവിലുള്ള ഷെഡ്യൂൾ ക്രൂ (ഡ്രൈവർ, കണ്ടക്ടർ) റേഷ്യോ 4.67ൽ നിന്നും 2.65 ആയി കുറയുന്നതാണ്. ഈ പദ്ധതി ബന്ധപ്പെട്ടവരുമായി ചർച്ച ചെയ്ത് എത്രയും വേഗം നടപ്പാക്കുന്നതിന് ഉദ്ദേശിക്കുന്നുണ്ട്.

ഇത്തരത്തിൽ സർവ്വീസ് ഓപ്പറേഷൻ ക്രമീകരിച്ചതിനാൽ ബസ്സുകളും സർവ്വീസുകളും ജനോപകാരപ്രദമാക്കിയും അധിക ബസ്സുകൾ ഒഴിവാക്കിയും ജീവനക്കാരെ കാര്യക്ഷമമായി ഉപയോഗിച്ചും കുറഞ്ഞ ബസ്സുകളും ജീവനക്കാരും എന്ന രീതിയിൽ പ്രധാന റൂട്ടുകൾ ശാസ്ത്രീയമായി ക്രമീകരിക്കുകയും ഇത്തരത്തിൽ പരിഷ്കരിക്കുമ്പോൾ അധികമാകുന്ന ബസ്സും ജീവനക്കാരെയും ഉപയോഗിച്ച് തിരുവനന്തപുരം നഗരത്തിൽ സിറ്റി സർക്കുലർ എന്ന പേരിൽ നാളിതുവരെ ബസ് ഓപ്പറേറ്റ് ചെയ്യാതിരുന്ന റൂട്ടിലും സർവ്വീസ് ആരംഭിക്കുകയും പുതുതായി ഏകദേശം 28,000 യാത്രക്കാർ സർവ്വീസിനെ ആശ്രയിക്കുകയും ചെയ്യുന്നു. ഇത്തരത്തിൽ നിന്നുപോയതും പുതിയതുമായ സർവ്വീസുകൾ ഗ്രാമീണ റൂട്ടുകളിലും പ്രധാന റൂട്ടുകളിലും ക്രമാനുഗതമായി വിപുലീകരിച്ച് വരികയാണ്.

സെക്ഷൻ ഓഫീസർ

നക്ഷത്രചിഹ്നമിട്ട ചോദ്യം നമ്പർ 130 - (സി) പിരവിന്റെ അനുബന്ധം.

തസ്തിക	അനുപാതം	4250 ബന്ധുക്കൾക്ക് വേണ്ടിവരുന്ന ജീവനക്കാരുടെ എണ്ണം
ഡ്രൈവർ	1.8	7650
കണ്ടക്ടർ	1.8	7650
മിനിസ്റ്റീരിയൽ (ക്ലറിക്കൽ)	0.25	1062
മെക്കാനിക്	0.4	1700
ഹയർ ഡിവിഷൻ	Fixed	151
സൂപ്പർവൈസറി		
ഇൻസ്പെക്ടർ റ്റു	8 ബന്ധുക്കൾക്ക് ഒരു ഇൻസ്പെക്ടർ	530
സ്റ്റേഷൻ മാസ്റ്റർ	സർവ്വീസ് ഓപ്പറേഷൻ അനുസരിച്ച്	282
എച്ച്.വി.എസ് / വി.എസ്	സർവ്വീസ് ഓപ്പറേഷൻ അനുസരിച്ച്	282
എ.ഡി.ഇ	72 യൂണിറ്റുകളിൽ ഒരാൾ വീതം, DCP -ൽ രണ്ട് പേർ വീതം (22 x 2 = 44), ആർ.ഡബ്ല്യു.ൽ രണ്ട് പേർ വീതം (2 x 4 = 8), സെൻട്രൽ വർക്ക്-ൽ 3 പേർ, ചീഫ് ഓഫീസ് OCC-ൽ ഒരാൾ.	128
ചാർജ്ജ്മാൻ	ബന്ധുക്കളുടെ എണ്ണം അനുസരിച്ച് യൂണിറ്റ്, ഡി.സി.പി, ആർ.ഡബ്ല്യു. സെൻട്രൽ വർക്ക് എന്നിവിടങ്ങളിൽ	204
സൂപ്രണ്ട്	ചീഫ് ഓഫീസ്, ജില്ലാ ഓഫീസ്, യൂണിറ്റ് എന്നിവിടങ്ങളിൽ	201
സ്റ്റോർ		
സ്റ്റോർ കീപ്പർ / അസി. സ്റ്റോർ കീപ്പർ	Fixed	30
സ്റ്റോർ ഇൻഷുവർ / സ്റ്റോർ അസിസ്റ്റന്റ്	Fixed	210
മറ്റ് മിനിസ്റ്റീരിയൽ വിഭാഗം		
ഫെയർ കോപ്പി സൂപ്രണ്ട് / ടൈപ്പിസ്റ്റ്	Fixed	74
ഗാർഡ്	Fixed	397
പ്യൂൺ	Fixed	187
മറ്റുള്ളവർ (സീപ്പർ / ഗ്യാരേജ് മസ്റ്റർ / പമ്പ് ഓപ്പറേറ്റർ / ടിക്കറ്റ് ഇഷ്യൂവർ മുതലായവ)	Fixed	200
ആകെ		20,938


 എസ്.എൻ. ഓഫീസർ