

15 -ാം കേരള നിയമസഭ

5 -ാം സമ്മേളനം

നക്ഷത്രചിഹ്നമിട്ട ചോദ്യം നം. 134

05-07-2022 - ൽ മറുപടിയ്ക്ക്

സൂരിൽ വന്ന റിപ്പോർട്ടിലെ നിർദ്ദേശങ്ങൾ

ചോദ്യം	ഉത്തരം
<p align="center">ശ്രീ. അബ്ദുൽ ഹമീദ് പി, ഡോ. എം.കെ . മുനീർ , ശ്രീ .പി. കെ. ബഷീർ , ശ്രീ . എൻ . ഷംസുദ്ദീൻ</p>	<p align="center">ശ്രീ ആന്റണി രാജു (ഗതാഗത വകുപ്പ് മന്ത്രി)</p>
<p>(എ) കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യെ ലഭ്യമാക്കുന്നതിനുള്ള നിർദ്ദേശങ്ങൾ സമർപ്പിക്കുന്നതിനായി നിയമിച്ച പ്രൊഫ.സൂരിൽ വന്നയുടെ റിപ്പോർട്ടിലെ പ്രധാന നിർദ്ദേശങ്ങൾ എന്തെല്ലാമായിരുന്നു;</p>	<p>(എ) കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യെ പുനരുദ്ധരിക്കുന്നതിന്റെ ഭാഗമായി Prof. Susheel Khanna-യുടെ പഠന റിപ്പോർട്ടിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ കോർപ്പറേഷന്റെ മാനേജ്മെന്റ്, പ്രവർത്തനരീതി എന്നിവ പുനഃക്രമീകരിക്കുന്നതിനായി നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. വിശദവിവരങ്ങൾ ചുവടെ ചേർക്കുന്നു.</p> <p><u>മാനേജ്മെന്റ് പ്രൊഫഷണലിസം</u></p> <p>കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യിലെ വിവിധ വിഭാഗങ്ങളിലേയ്ക്ക് അതാത് മേഖലകളിൽ യോഗ്യതയും പരിചയവുമുള്ള ഉദ്യോഗസ്ഥരുടെ സേവനം ലഭ്യമാക്കുന്നതിനായി ഓരോ വിഭാഗങ്ങളിലും വൈദഗ്ധ്യമുള്ളവരെ മതിയായ നിയമന നടപടി ക്രമങ്ങൾ പാലിച്ച് കരാർ അടിസ്ഥാനത്തിൽ നിയമിക്കുക വഴി മാനേജ്മെന്റ് ശാക്തീകരിക്കുന്നതിനു വേണ്ട നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്.</p> <p>പ്രൊഫഷണലിസം കൊണ്ടു വരുന്നതിനായി സർക്കാർ തലത്തിൽ സെലക്ഷൻ കമ്മിറ്റി രൂപീകരിച്ച് ജനറൽ മാനേജർ (F&A), ഡെപ്യൂട്ടി ജനറൽ മാനേജർ (ഓപ്പറേഷൻ) എന്നീ തസ്തികകളിലേയ്ക്ക് തിരഞ്ഞെടുക്കപ്പെട്ട ജീവനക്കാരെ നിയോഗിച്ചിരുന്നു. ഐ.ടി, ഫിനാൻസ്, എച്ച്.ആർ. എന്നീ വിഭാഗങ്ങളിലേയ്ക്ക് ഡെപ്യൂട്ടി ജനറൽ മാനേജർമാർ, ജനറൽ മാനേജർ (ടെക്നിക്കൽ) എന്നീ തസ്തികകളിലും 3 ചാർട്ടേഡ് അക്കൗണ്ടന്റ് / കോസ്റ്റ് അക്കൗണ്ടന്റ് എന്നീ നിയമനങ്ങൾ നടത്തിയിട്ടുണ്ട്. കൂടാതെ ജനറൽ മാനേജർ (ഫിനാൻസ്) തസ്തികകളിലേയ്ക്ക് നിയമനങ്ങൾ നടത്തുന്നതിന് വേണ്ട നടപടികൾ പുരോഗമിക്കുന്നു.</p> <p>ഇത്തരത്തിൽ മാനവവിഭവശേഷി വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിന്റെയും കോർപ്പറേഷനെ കൊമേർഷ്യലൈസ് ചെയ്യുന്നതിന്റെയും ഭാഗമായി പ്രാവീണ്യം തെളിയിക്കുന്നവരെ ഓപ്പൺ മാർക്കറ്റിൽ നിന്നും കരാർ അടിസ്ഥാനത്തിൽ നിയമിച്ചിട്ടുണ്ട്.</p> <p>പ്രൊഫ. സൂരിൽ വന്നയുടെ റിപ്പോർട്ടിലെ പ്രധാന നിർദ്ദേശം കോർപ്പറേഷനെ മൂന്ന് (3) സ്വയം പര്യാപ്തമായ ലാഭ കേന്ദ്രങ്ങളാക്കി</p>

മാറ്റുക എന്നതാണ്. ആയതിൻ പ്രകാരം കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യെ ചുവടെ ചേർത്തിരിക്കുന്ന തരത്തിൽ മൂന്ന് മേഖലകളാക്കി രൂപീകരിച്ചു.

പേര്	റവന്യൂ ജില്ല	ആസ്ഥാനം
സൗത്ത് സോൺ	തിരുവനന്തപുരം, കൊല്ലം, പത്തനംതിട്ട	സെൻട്രൽ വർക്സ് പാപ്പനംകോട്
സെൻട്രൽ സോൺ	ആലപ്പുഴ, കോട്ടയം, എറണാകുളം. ഇടുക്കി, തൃശൂർ	എറണാകുളം ബോട്ട് ജെട്ടി
നോർത്ത് സോൺ	മലപ്പുറം, പാലക്കാട്, കോഴിക്കോട്, വയനാട്, കണ്ണൂർ, കാസർഗോഡ്	കോഴിക്കോട്

വരുമാന വർദ്ധനവ് വരുത്തുക എന്ന തിനോടൊപ്പം, കോർപ്പറേഷന്റെ പ്രവർത്തനങ്ങളുടെ ശാക്തീകരണമാണ് പ്രസ്തുത മേഖലകളുടെ രൂപീകരണം കൊണ്ട് ലക്ഷ്യമിട്ടിട്ടുള്ളത്.

സർവ്വീസ് ഓപ്പറേഷനുമായി ബന്ധപ്പെട്ട പ്രധാന നിർദ്ദേശം മൾട്ടിപ്പിൾ ഡ്യൂട്ടികൾ, സിംഗിൾ ഡ്യൂട്ടികളായി ക്രമീകരിക്കണം. ബസ് യൂട്ടിലൈസേഷനും ക്രൂ യൂട്ടിലൈസേഷനും വർദ്ധിപ്പിച്ച് വരുമാനം വർദ്ധിപ്പിക്കണം. പ്രതിവാഹന ജീവനക്കാരുടെ എണ്ണം ദേശീയശരാശരിയിൽ എത്തിക്കണം.

കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യെ പുനരുദ്ധരിക്കുന്നതിന്റെ ഭാഗമായി പ്രൊഫ. സുശീൽ ഖനയുടെ പഠന റിപ്പോർട്ടിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ഭരണസമിതി പുനഃസംഘടിപ്പിച്ചിട്ടുണ്ട്. പകർപ്പ് ഉള്ളടക്കം ചെയ്യുന്നു.

കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യുടെ സ്ഥിരം ആസ്തികൾ കൈമാറ്റം ചെയ്തോ, വിൽപന നടത്തിയോ (swapping or sale of assets) ബാധ്യത കുറയ്ക്കാവുന്നതാണ് എന്ന നിർദ്ദേശം [Chapter 6, Para 1 of Prof. Sushil Khanna Report].

സർവ്വീസ് ഓപ്പറേഷനുമായി ബന്ധപ്പെട്ട പ്രധാന നിർദ്ദേശം മൾട്ടിപ്പിൾ ഡ്യൂട്ടികൾ, സിംഗിൾ ഡ്യൂട്ടികളായി ക്രമീകരിക്കണം. ബസ് യൂട്ടിലൈസേഷനും ക്രൂ യൂട്ടിലൈസേഷനും വർദ്ധിപ്പിച്ച് വരുമാനം വർദ്ധിപ്പിക്കണം. പ്രതിവാഹന ജീവനക്കാരുടെ എണ്ണം ദേശീയശരാശരിയിൽ എത്തിക്കണം.

(ബി) ഇവയിൽ ഏതെല്ലാം നിർദ്ദേശങ്ങൾ നടപ്പിലാക്കിയെന്ന് വെളിപ്പെടുത്താമോ;

(ബി) കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യുടെ സമ്പൂർണ്ണ പുനരുദ്ധാരണത്തോടനുബന്ധിച്ച്, പ്രൊഫ. സുശീൽ ഖന സമർപ്പിച്ച പുനരുദ്ധാരണ പാക്കേജിൻപ്രകാരം നടത്തിയ സാമ്പത്തിക പുനഃക്രമീകരണത്തിന്റെ ഭാഗമായി, കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. വിവിധ ധനകാര്യ സ്ഥാപനങ്ങളിൽ നിന്നും എടുത്തിരുന്ന കൂടിയ പലിശ നിരക്കിലുള്ള ഹ്രസ്വകാല വായ്പകൾ പുനഃക്രമീകരിച്ച് കുറഞ്ഞ പലിശ നിരക്കിലുള്ള ദീർഘകാല

വായ്പകളാക്കി മാറ്റുകയും, പെൻഷൻ നൽകാനായി പ്രാഥമിക കാർഷിക സഹകരണ സംഘങ്ങളുടെ കൺസോർഷ്യം രൂപീകരിക്കുന്നത് ഉൾപ്പെടെ നിരവധി നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്.

കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യുടെ പുനരുദ്ധാരണത്തിനായി പ്രൊഫ. സുശീൽ ഖന്ന റിപ്പോർട്ടിലെ ശുപാർശകളുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ നടപടികൾ സ്വീകരിച്ച് വരുന്നു. പ്രതി വാഹന ജീവനക്കാരുടെ എണ്ണം ദേശീയ ശരാശരിയിൽ എത്തിക്കുന്നതിന് ശ്രമങ്ങൾ നടന്നു വരുന്നു. അധികമായി നോൺ പീക്ക് സമയത്ത് ഓപ്പറേറ്റ് ചെയ്തിരുന്ന ട്രിപ്പുകൾ ക്രമീകരിക്കുകയും പീക്ക് സമയത്ത് പരമവധി ട്രിപ്പുകൾ ലഭിക്കുകയും ചെയ്യുന്ന രീതിയിൽ സിംഗിൾ ഡ്യൂട്ടികളും 12 മണിക്കൂർ സ്റ്റാൻ ഡ്യൂട്ടികളും മോട്ടോർ ട്രാൻസ്പോർട്ട് വർക്കേഴ്സ് ആക്ട് 1961 പ്രകാരം ക്രമീകരിച്ചു വരുന്നു. ഇപ്രകാരം സർവ്വീസ് ക്രമീകരിച്ചതിൽ സർവ്വീസുകളുടെ ഓപ്റ്റിമൈസേഷൻ സാധ്യമാവുകയും തദ്ദേശ ബസ് ഇ.പി.കെ.എം. വർദ്ധിക്കുകയും ബസ് സ്റ്റാഫ് റേഷ്യോ കുറയുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. ഇപ്രകാരം 72 സിംഗിൾ ഡ്യൂട്ടികളും 1300 - 12 മണിക്കൂർ സ്റ്റാൻ ഡ്യൂട്ടികളും നടത്തി വരുന്നുണ്ട്.

സാങ്കേതികവിദ്യയുടെ സഹായത്താൽ എല്ലാ യൂണിറ്റുകളുടേയും ട്രിപ്പ് വൈസ് കളക്ഷൻ പരിശോധിച്ച് ഡീസൽ തുക പോലും ലഭിക്കാത്ത ഡെഡ് ട്രിപ്പുകളുടെ എണ്ണത്തിൽ കുറവ് വരുത്തുവാൻ കഴിഞ്ഞു.

ഇത്തരത്തിൽ സമഗ്രമായ പഠനത്തിന്റെ വെളിച്ചത്തിൽ സിറ്റി ഷട്ടിൽ സർവ്വീസുകൾ ആരംഭിച്ചു. കൂടുതൽ സ്ഥല സൗകര്യവും സൗകര്യപ്രദമായ വാതിലുകളും ഉയരം കുറഞ്ഞ പ്ലാറ്റ്ഫോമും ഉള്ള ലോ ഫ്ലോർ ബസ്സുകൾ ഉപയോഗിച്ചതിനാൽ കൂടുതൽ യാത്രക്കാർ ടി ബസ്സുകളെ ആശ്രയിക്കുകയും മറ്റ് ബസ്സുകൾ ഒറ്റപ്പെട്ട ഗ്രാമീണ റൂട്ടുകളിൽ ഉപയോഗിക്കുവാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്.

അനാവശ്യമായി യാത്രക്കാരില്ലാതെ റിട്ടേൺ ഡെഡ് ട്രിപ്പുകൾ കുറയ്ക്കുന്നതിനും യാത്രക്കാരുടെ സൗകര്യത്തിനുമായി സിറ്റി റേഡിയൽ സർവ്വീസ് ആരംഭിച്ചു. സിറ്റിയ്ക്ക് വെളിയിലുള്ള രണ്ട് പ്രധാന സ്ഥലങ്ങളെ തമ്മിൽ ബന്ധിപ്പിക്കുക വഴി യാത്രക്കാർക്ക് ഇറങ്ങി കയറുന്നത് ഒഴിവാക്കുകയും യാത്രക്കാർ കൂടുതലായി ഇത്തരം ബസ്സുകളെ ആശ്രയിക്കുകയും ചെയ്തിനാൽ കട്ട് ട്രിപ്പുകൾ സിറ്റിയിലേയ്ക്ക് നടത്തിയിരുന്ന ബസ്സുകളുടെ എണ്ണം കുറയ്ക്കുവാനും 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 ക്രൂ 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 സാങ്കേതികവിദ്യയുടെ സഹായത്തോടെ ട്രാവൽ ഡിമാന്റ് ലോക്കേഷൻ ട്രാക്കിംഗ് എന്നിവ കണ്ടെത്തുന്നതിന് ആധുനിക ഇ.റ്റി.എം., വി.എൽ.റ്റി.ഡി. എന്നിവ ബസ്സുകളിൽ സ്ഥാപിക്കുക വഴി റൂട്ട് റാഷണലൈസേഷൻ കൂടുതൽ മെച്ചപ്പെടുകയും ഡേറ്റ അനാലിസിസ് നടത്തുന്നതിന് സഹായകരമാവുകയും ചെയ്യും. ഇതിന്റെ പ്രവർത്തനങ്ങൾ ഏകോപിപ്പിക്കുന്നതിനും സഹായം ലഭ്യമാക്കുന്നതിനും DIMTS എന്ന സ്ഥാപനത്തെ പ്രോജക്ട് മാനേജ്മെന്റ് കൺസൾട്ടന്റായി നിയോഗിക്കുകയും പ്രവർത്തനങ്ങൾ നടന്നു വരികയുമാണ്. ഇത്തരത്തിൽ ഡാറ്റാ പ്രോസസിംഗ് പൂർത്തിയാകുന്നോടെ വിവരസാങ്കേതികവിദ്യയുടെ 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.

മെക്കാനിക്കൽ വിഭാഗം ജീവനക്കാരുടെ ഡ്യൂട്ടി സമയം ക്രമീകരിച്ച് മെയിന്റനൻസിന്റെ കാര്യക്ഷമത വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിന് നടപടി സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്.

ശ്രീ ടയർ മെയിന്റനൻസ് സംവിധാനം നടപ്പിൽ വരുത്തി ബസ്സുകളുടെ മെയിന്റനൻസ് സമയബന്ധിതമായി പൂർത്തീകരിച്ച് നൽകുന്നതിനുള്ള നടപടി സ്വീകരിച്ചു വരുന്നു.

19 ഓപ്പറേറ്റിംഗ് സെന്ററുകളിലെ മെക്കാനിക്കൽ ജീവനക്കാരെ മാതൃയൂണിറ്റി ലേക്ക് മാറ്റി ആവശ്യാർത്ഥം മാത്രം ജീവനക്കാരെ നിയോഗിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടി സ്വീകരിച്ചു വരുന്നു.

		<p>ഇന്ധനക്ഷമത വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിന് ഫ്യൂവൽ ഡിവിഷൻ രൂപീകരിച്ച് പ്രവർത്തിച്ചു വരുന്നു.</p> <p>റിപ്പയർ ഷെഡ്യൂളിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ഫ്ലോട്ട് യൂണിറ്റുകൾ ലഭ്യമാക്കി മാറ്റുന്നതിന് നടപടി സ്വീകരിച്ചു വരുന്നു.</p> <p>മെക്കാനിക്കൽ ജീവനക്കാർക്ക് കാര്യക്ഷമത വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിന് വാഹന നിർമ്മാതാക്കൾ മുഖാന്തരം ട്രെയിനിംഗ് നൽകി വരുന്നു.</p> <p>പ്ലീറ്റ് ആന്റ് മെയിന്റനൻസ് മാനേജ്മെന്റ് സോഫ്റ്റ് വെയർ നടപ്പിൽ വരുത്തുന്നതിന്റെ പുരോഗതിയിലാണ്.</p> <p>വർക്ക്ഷോപ്പുകൾ ആധുനികവൽക്കരിക്കുന്നതിന്റെ ഭാഗമായി ജില്ല/സബ് ജില്ല വർക്ക്ഷോപ്പുകളുടെ ആധുനികവൽക്കരണ പ്രവർത്തനങ്ങൾ പുരോഗമിച്ചു വരുന്നു.</p>
(സി)	<p>പ്രസ്തുത നിർദ്ദേശങ്ങൾ പൂർണ്ണമായി നടപ്പിലാക്കാൻ കഴിയാത്തതിന്റെ കാരണം പരിശോധിച്ചിട്ടുണ്ടോ; എങ്കിൽ വ്യക്തമാക്കുമോ;</p>	<p>(സി) കോവിഡ് മൂലമുള്ള നിയന്ത്രണവും, ഗുരുതര സാമ്പത്തിക പ്രതിസന്ധിയും പൂർത്തിയാകുന്നതിന് തടസ്സം സൃഷ്ടിച്ചിട്ടുണ്ട്.</p> <p>നിർദ്ദേശങ്ങൾ പൂർണ്ണമായും നടപ്പിലാക്കുന്നതിന് ഷെഡ്യൂൾ പരിഷ്കരണം, റണ്ണിംഗ് സമയം, ക്രോണോളജി എന്നിവ ശാസ്ത്രീയമായി പഠിച്ച് ടിപ്പുകൾ ക്രമീകരിക്കേണ്ടതുണ്ട്. കൃത്യമായ ഡേറ്റാ ശേഖരണം, ക്രമീകരണം ഇവയ്ക്കായി സമ്പൂർണ്ണ കമ്പ്യൂട്ടറൈസേഷൻ ആവശ്യമാണ്. ഇതിനായി വിദഗ്ധ ഏജൻസിയായ DIMTS-നെ ചുമതലപ്പെടുത്തി നടപടികൾ പുരോഗമിക്കുന്നതിനാൽ പൂർണ്ണമായും നടപ്പിലാവാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടില്ല. ജീവനക്കാരുടെ ഇന്നത്തെ ഡ്യൂട്ടി പാറ്റേൺ അവരെ വിശ്വാസത്തിൽ എടുത്തു മാത്രമേ നടപ്പാക്കാൻ സാധിക്കുകയുള്ളൂ.</p>
(ഡി)	<p>കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യെ ലാഭകരമാക്കാൻ എന്തെങ്കിലും പുതിയ നിർദ്ദേശങ്ങളുണ്ടോ; എങ്കിൽ വിശദമാക്കുമോ?</p>	<p>(ഡി) കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യെ ലാഭകരമാക്കുവാൻ പ്രൊഫ.സുശീൽ ഖന്ന റിപ്പോർട്ടിൽ പ്രസ്താവിച്ച ഡ്യൂട്ടി പാറ്റേൺ പരിഷ്കരണം ശാസ്ത്രീയമായി നടപ്പിലാക്കേണ്ടതുണ്ട്. ഇതിനായി സർക്കാർ സഹായത്തോടെ സമ്പൂർണ്ണ കമ്പ്യൂട്ടറൈസേഷൻ നടപടികളും വിദഗ്ധ ഏജൻസിയായ DIMTS-നെ നിയോഗിച്ച് ഡാറ്റാ ശേഖരണം, ക്രമീകരണം എന്നിവ നടത്തി വരുന്നു. ഇത്തരത്തിൽ മൾട്ടിപ്പിൾ ഷെഡ്യൂൾ ഡ്യൂട്ടികൾ പുനഃക്രമീകരിക്കുക വഴി ജീവനക്കാരെ കൂടുതൽ ഉപയോഗിക്കുവാൻ കഴിയുകയും അധിക ബസ് ഓപ്പറേറ്റ് ചെയ്ത് വരുമാന വർദ്ധനവ് ലഭ്യമാക്കുവാൻ സാധിക്കുകയും ചെയ്യും. ഇത് നടപ്പിലാക്കി വരുന്നു.</p> <p>കൂടാതെ പ്രൊഫ. സുശീൽ ഖന്ന റിപ്പോർട്ട് അനുസരിച്ച് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യിലെ എല്ലാ ഡബിൾ ഡ്യൂട്ടികളും സിംഗിൾ ഡ്യൂട്ടി കളാക്കണമെന്ന് നിർദ്ദേശിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇത് പ്രകാരം ആറ്റിങ്ങൽ, കണിയാപുരം ഡിപ്പോകളിൽ പരീക്ഷണാടിസ്ഥാനത്തിൽ ഡ്യൂട്ടി പരിഷ്കരണം നടത്തുന്നതിനുവേണ്ടി പദ്ധതി തയ്യാറാക്കിയിട്ടുണ്ട്.</p> <p>ടി പദ്ധതി പ്രകാരം ആറ്റിങ്ങൽ യൂണിറ്റിൽ നിലവിലുള്ള 39 ഷെഡ്യൂളുകൾ സിംഗിൾ ഡ്യൂട്ടികളായി പുനഃക്രമീകരിക്കുമ്പോൾ 62 ഷെഡ്യൂളുകളായി വർദ്ധിക്കുകയും ബസ് കിലോമീറ്റർ 231-ൽ നിന്നും</p>

310 ആയി വർദ്ധിക്കുകയും ചെയ്യും. ഇത് കൂടാതെ ഒരു ഡ്യൂട്ടിയിൽ അനുഷ്ഠിക്കുന്ന കിലോമീറ്റർ 134-ൽ നിന്ന് 165 ആയി മാറുകയും ചെയ്യും. കൂടാതെ കൂടുതൽ ജീവനക്കാരെ അധിക സർവ്വീസ് ഓപ്പറേഷനായി ലഭ്യമാക്കുകയും ചെയ്യും. മേൽ നടപടി പ്രായോഗികമാക്കുന്നതോടെ നിലവിലുള്ള ഷെഡ്യൂൾ ക്രൂ (ഡ്രൈവർ കണ്ടക്ടർ) റേഷ്യോ 4.56ൽ നിന്നും 2.68 ആയി കുറയുന്നതാണ്.

ഇപ്രകാരം ആറ്റിങ്ങൽ ഡിപ്പോയിലെ പുതിയ ഷെഡ്യൂൾ ക്രമീകരണം കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യിലെ മുഴുവൻ ഓർഡിനറി സർവ്വീസുകളും പ്രായോഗികമാക്കി സിംഗിൾ ഡ്യൂട്ടിയിലേയ്ക്ക് പുനഃക്രമീകരിക്കുക വഴി ഉദ്ദേശം 13.5 കോടി രൂപയുടെ വരുമാന വർദ്ധനവ് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നുണ്ട്.

കണിയാപുരം ഡിപ്പോയിലെ നിലവിലുള്ള 36 ഓർഡിനറി ഷെഡ്യൂൾ ഡ്യൂട്ടികൾ മറ്റൊരു രീതിയിൽ സിംഗിൾ ഡ്യൂട്ടികളായി (മോട്ടോർ ട്രാൻസ്പോർട്ട് വർക്കേഴ്സ് ആക്ട്, 1961 പ്രകാരം) ഓവർ ടൈം നൽകി ക്രമീകരിച്ചാൽ 46 ഷെഡ്യൂളുകളായി വർദ്ധിക്കുകയും ഒരു ക്രൂവിന്റെ ഡ്യൂട്ടിയിൽ ലഭ്യമാകുന്ന കിലോമീറ്റർ 143ൽ നിന്നും 202 ആയി വർദ്ധിക്കുകയും ചെയ്യും. ഇപ്രകാരം മോഡിഫൈ ചെയ്യുമ്പോൾ നിയമ പ്രകാരം ജീവനക്കാർക്ക് നൽകേണ്ട ഓവർ ടൈം വേതനം (ഇരട്ടി വേതനം) നൽകേണ്ടതായുണ്ട്. ഇപ്രകാരം നൽകുമ്പോൾ പോലും 46 ജീവനക്കാരെ അധികമായി ലഭിക്കുകയും കൂടുതൽ സർവ്വീസുകൾ നടത്തുന്നതിന് സാധിക്കുകയും ചെയ്യും. പദ്ധതി പ്രകാരം കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യുടെ 2400 ഓർഡിനറി ബസ്സുകൾ പ്രായോഗികമായി മോഡിഫൈ ചെയ്ത് അധിക ബസ്സുകളും ജീവനക്കാരെ കൂടി ഉപയോഗിക്കുന്നതിലൂടെ ജീവനക്കാരുടെ എണ്ണത്തിൽ വർദ്ധന ഇല്ലാതെ പ്രതിമാസം 25 കോടി രൂപയുടെ വരുമാന വർദ്ധനവ് ലഭ്യമാകുമെന്ന് കണക്കാക്കിയിട്ടുണ്ട്.

കണിയാപുരം മോഡൽ പ്രായോഗികമാക്കുന്നതോടെ നിലവിലുള്ള ഷെഡ്യൂൾ ക്രൂ (ഡ്രൈവർ, കണ്ടക്ടർ) റേഷ്യോ 4.67-ൽ നിന്നും 2.65 ആയി കുറയുന്നതാണ്. ഈ പദ്ധതികൾ ബന്ധപ്പെട്ടവരുമായി ചർച്ച ചെയ്ത് എത്രയും വേഗം നടപ്പാക്കുന്നതിന് ഉദ്ദേശിക്കുന്നുണ്ട്.

കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യുടെ വരുമാന വർദ്ധനവിലേക്കായി ടിക്കറ്റിതര വരുമാനം ത്വരിതപ്പെടുത്തുവാനുള്ള പദ്ധതികൾ ആവിഷ്കരിക്കുകയും ആയത് പ്രാവർത്തികമാക്കുന്ന തിലേക്കായി കൊമേഴ്സ്യൽ വിഭാഗം രൂപീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്.

കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യുടെ വരുമാനത്തിന്റെ ഏറിയ പങ്കും സർവ്വീസ് ഓപ്പറേഷനിലൂടെയാണ് ലഭിക്കുന്നത്. കൂടാതെ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യുടെ ഉടമസ്ഥതയിലുള്ള സ്ഥലങ്ങളിലും, ഷോപ്പിംഗ് കോംപ്ലക്സുകളിലും കച്ചവട സ്ഥാപനങ്ങൾ പ്രവർത്തിപ്പിക്കുന്നതിലൂടെയും, ബസ് സ്റ്റേഷൻ പരസ്യം, ബസിലെ പരസ്യം, മൊബൈൽ ടവർ, Public Information system മുതലായവയിൽ നിന്നും ടിക്കറ്റിതര വരുമാനം ലഭിച്ച് വരുന്നു. കോവിഡ്-19 മഹാമാരിയുടെ പശ്ചാത്തലത്തിൽ ടിക്കറ്റിതര വരുമാനത്തിൽ ഗണ്യമായ കുറവ് വന്നുവെങ്കിലും നൂതന വരുമാന

മാർഗ്ഗങ്ങളിലൂടെ ടിക്കറ്റിതര വരുമാനം വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിന് നടപടി സ്വീകരിച്ച് വരുന്നു. കൂടാതെ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യുടെ വരുമാന സ്രോതസുകൾ കണ്ടെത്തി ശരിയായ രീതിയിൽ മാർക്കറ്റ് ചെയ്യുന്നതിനായി ഒരു മാർക്കറ്റിംഗ് വിങ് പ്രവർത്തനം ആരംഭിച്ചിട്ടുണ്ട്.

1) കമ്പ്യൂട്ടറൈസ്ഡ് വെഹിക്കിൾ ട്രാക്കിംഗ് ആന്റ് മോണിറ്ററിംഗ് സിസ്റ്റം

പൊതുജനങ്ങൾക്കും യാത്രക്കാർക്കും ഉപയോഗപ്രദമാകുന്ന രീതിയിൽ വിവരസാങ്കേതികവിദ്യ ഉപയോഗിച്ച് ഷെഡ്യൂളുകളുടേയും സർവ്വീസുകളുടേയും യഥാർത്ഥ സമയക്രമം നൽകുന്നതിനായി പാസഞ്ചർ ഇൻഫർമേഷൻ സിസ്റ്റം (PIS), വെഹിക്കിൾ ട്രാക്കിംഗ് സിസ്റ്റം (VLTS) എന്നിവ നടപ്പിലാക്കുന്നതിനായി ഒരു പദ്ധതി DIMTS (Delhi Integrated Multi-model Transit System)-നെ ഏൽപ്പിച്ച് നടപടികൾ പുരോഗമിച്ചു വരുന്നു.

ടി പദ്ധതിയിൽ വരുന്ന പ്രധാന ഘടകങ്ങൾ പാസഞ്ചർ ഇൻഫർമേഷൻ സിസ്റ്റം (PIS), വെഹിക്കിൾ ലോക്കേഷൻ ട്രാക്കിംഗ് സിസ്റ്റം (VLTS), Decision Support System, Control room monitoring system എന്നിവയാണ്. ടി പദ്ധതി പൂർണ്ണമായി നടപ്പിലാക്കി കഴിയുന്നതിലൂടെ താഴെ പറയുന്ന പ്രയോജനങ്ങൾ ലഭ്യമാകുന്നതാണ്.

പൊതുജനങ്ങൾക്കും യാത്രക്കാർക്കും മൊബൈൽ ആപ്ലിക്കേഷൻ ഉപയോഗിച്ച് ഷെഡ്യൂളുകളുടേയും സർവ്വീസുകളുടേയും യഥാർത്ഥ സമയക്രമം ഓൺലൈനായി ലഭ്യമാകും.

വെഹിക്കിൾ ട്രാക്കിംഗ് സിസ്റ്റത്തിലൂടെ യാത്രക്കാർക്ക് ബസ്സുകളുടെ ലോക്കേഷൻ ലൈവ് ആയിത്തന്നെ ലഭ്യമാകും.

ബസ് Utilization, Mileage, Service സംബന്ധിച്ച വിവരങ്ങൾ എന്നിവ വിശകലനം ചെയ്യുവാൻ സാധിക്കും.

ഇതിന്റെ ഭാഗമായി വെഹിക്കിൾ ലോക്കേഷൻ ട്രാക്കിംഗ് ഡിവൈസുകളുടെ വാങ്ങുവാനുള്ള പർച്ചേസ് ഓർഡർ നൽകുകയും അതിൻപ്രകാരം ബസ്സുകളിൽ ടി ഡിവൈസുകൾ ഘടിപ്പിക്കുന്ന നടപടികൾ പുരോഗമിച്ചു വരികയുമാണ്.

2. ഇ-ഓഫീസ്

ഓഫീസ് പ്രവർത്തനങ്ങൾ സുഗമവും വേഗതയേറിയതും കാര്യക്ഷമവുമാക്കുന്നതിനായി ഇ-ഓഫീസ് സംവിധാനം കേരള സ്റ്റേറ്റ് ഐടി മിഷൻ / NIC എന്നിവയുമായി ചേർന്ന് നടപ്പിലാക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ പുരോഗമിച്ചുവരുന്നു.

ആദ്യഘട്ടമെന്ന നിലയിൽ കെ.എസ്. ആർ.ടി.സി.യുടെ ചീഫ് ഓഫീസിലും മൂന്ന് സോണൽ ഓഫീസുകളിലും ടി സംവിധാനം നടപ്പിലാക്കുന്നതാണ്. ഇതിനു ആവശ്യമായ കമ്പ്യൂട്ടറും മറ്റും

അനുബന്ധ ഉപകരണങ്ങളും ടെൻഡർ നടപടികളിലൂടെ വാങ്ങിയിട്ടുണ്ട്.

3. KSRTC-യുടെ യാത്രാ പാസ്സും, സ്റ്റാമ്പും കൺസഷൻ സേവനങ്ങൾ ഓൺലൈനിൽ ലഭ്യമാക്കുന്നത്

അംഗ വൈകല്യമുള്ളവർ, കാഴ്ചശക്തി ഇല്ലാത്തവർ, മാധ്യമപ്രവർത്തകർ തുടങ്ങി പൊതുജനങ്ങൾക്ക് നൽകിവരുന്ന വിവിധതരം യാത്രാ പാസ്സുകൾ, വിദ്യാർത്ഥി കൾക്കുള്ള കൺസഷൻ എന്നീ KSRTC നൽകുന്ന സേവനങ്ങൾ കേരള സ്റ്റേറ്റ് ഐടി മിഷൻ / NIC എന്നിവയുമായി ചേർന്ന് "സർവീസ് പ്ലസ്" എന്ന ആപ്ലിക്കേഷനിലൂടെ ഓൺലൈൻ സംവിധാനത്തിലേക്ക് മാറ്റുന്നതിനുള്ള നടപടി കൾ പുരോഗമിച്ചുവരുന്നു.

ടി പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കുന്നതിലൂടെ പൊതുജനങ്ങൾക്ക് ഓഫീസുകളിൽ സന്ദർശിക്കാതെ തന്നെ എവിടെ ഇരുന്നു അപേക്ഷകൾ സമർപ്പിക്കാനും അപേക്ഷകളുടെ പുരോഗതി ട്രാക്ക് ചെയ്യുവാനുമുള്ള സൗകര്യങ്ങൾ ലഭ്യമാകും. കൂടാതെ ടി അപേക്ഷകളിന്മേൽ KSRTC ജീവനക്കാർക്ക് ഓൺലൈനായി തന്നെ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കാനും സാധിക്കും.

4. ക്രൂ റോസ്റ്ററിങ് ആൻഡ് ബസ് ഷെഡ്യൂളിങ് സോഫ്റ്റ്‌വെയർ

കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യിൽ പുതുതായി നടപ്പിലാക്കാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്ന ക്രൂ റോസ്റ്ററിങ് ആൻഡ് ബസ് ഷെഡ്യൂളിങ് സോഫ്റ്റ്-വെയർ നടപ്പിലാക്കുന്നത് വഴി ശാസ്ത്രീയമായ രീതി യിൽ ഷെഡ്യൂളുകൾ ക്രമീകരിക്കാനും, ക്രൂവിന്റെ ഡ്യൂട്ടി അനുസരിച്ച് ശാസ്ത്രീയമായ രീതിയിൽ ഡ്യൂട്ടി പോസ്റ്റ് ചെയ്യാൻ സാധിക്കുന്നതാണ്.

അതോടൊപ്പം തന്നെ കൂടുതൽ ഡ്യൂട്ടി ചെയ്യുന്നതിന് പ്രോത്സാഹിപ്പിക്കുന്ന ഒരു പുതിയ ഇൻസെന്റീവ് സിസ്റ്റം അവതരിപ്പിക്കാനും ഉദ്ദേശിക്കുന്നു. അതിലൂടെ ജീവനക്കാരുടെ സാമ്പത്തിക ആനുകൂല്യങ്ങൾ കൂടുതൽ മെച്ചപ്പെടുത്താൻ സാധിക്കും. ഈ പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കുന്നത് വഴി കൃത്യത, നല്ല ഉപഭോക്തൃ ബന്ധം, കുറവ് അപകടങ്ങൾ, കുറവ് തകരാറുകൾ എന്നിവ സാധ്യമാക്കുന്നതിനാൽ കെ.എസ്. ആർ.ടി.സി.യുടെ വളർച്ചക്ക് ഇത് സഹായക മാകുമെന്ന് കരുതുന്നു. ടി പദ്ധതിക്ക് ആവശ്യമായ ടെണ്ടർ നടപടികൾ സ്വീകരിച്ച് അവസാനഘട്ടത്തിലാണ്.

5. ERP സൊല്യൂഷൻ

പ്രതിദിനം ശരാശരി 6 കോടി രൂപ ടിക്കറ്റ് കളക്ഷൻ ഇനത്തിൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. കൈകാര്യം ചെയ്യുന്നുണ്ട്. കൂടാതെ മറ്റ് ആസ്തികളിൽ നിന്നും, പരസ്യ പരസ്യേതര മാർഗങ്ങളിലൂടെയുള്ള വരുമാനവും നിലവിൽ ലഭ്യമാണ്. പക്ഷേ നിലവിൽ എല്ലാ അക്കൗണ്ടിംഗും പ്രവർത്തനങ്ങളും മാനുവൽ ആയിട്ടാണ് കൈകാര്യം ചെയ്യുന്നത്. ആയതിനാൽ ശരിയായ സാമ്പത്തിക മാനേജ്മെന്റിന് ശക്തമായൊരു സംവിധാനം നിലവിൽ ലഭ്യമല്ല.

അക്കൗണ്ടിംഗിനായി ERP സോഫ്റ്റ്‌വെയർ നടപ്പിലാക്കുന്നതിലൂടെ, പണം കൈകാര്യം ചെയ്യുന്നത് കൂടുതൽ ഉത്തരവാദിത്തവും സുതാര്യവുമാക്കുവാൻ സാധിക്കും. കൂടാതെ ജീവനക്കാരുടെ ജോലിഭാരം കുറയ്ക്കാനും ശരിയായ സാമ്പത്തിക മാനേജ്മെന്റ് നടപ്പിലാക്കുവാനും സാധിക്കും.

ഈ പദ്ധതിയിൽ ഉൾപ്പെടുന്ന ഇൻവെന്ററി മാനേജ്മെന്റ് മോഡ്യൂളിലൂടെ ചീഫ് സ്റ്റോർ, വർക്ക്ഷോപ്പ്, ഡിപ്പോകൾ തുടങ്ങിയവയിൽ ലഭ്യമായിട്ടുള്ള സ്പെയർ പാർട്ട്സ്, മറ്റു സാധന സാമഗ്രികൾ ടാക്കു ചെയ്യുന്നതിനും ശരിയായ സ്ഥലത്ത് ആവശ്യത്തിന് സപ്ലൈ ഉണ്ടെന്ന് ഉറപ്പാക്കുന്നതിനും സാധിക്കും.

സ്പെയർ പാർട്ട്സ് സ്വീകരിക്കുന്നത് മുതൽ ഇഷ്യൂ ചെയ്യുന്നതുവരെയുള്ള എല്ലാ പ്രവർത്തനങ്ങളും എളുപ്പത്തിലും കൃത്യതയോടെയും കൈകാര്യം ചെയ്യുവാനും ഇതിലൂടെ സാധ്യമാകും.

സെക്ഷൻ ഓഫീസർ