15 -ാം കേരള നിയമസഭ

5 -ാം സമ്മേളനം

നക്ഷത്രചിഹ്നമിട്ട ചോദ്യം നം. 140 — **05-07-2022 - ൽ മറുപടിയ്ക്ക്**

നിർത്തിവച്ച കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. സർവ്വീസുകൾ പുനരാരംഭിക്കാൻ നടപടി

ചോദ്യം		ഉത്തരം	
ശ്രീ. സജീവ് ജോസഫ്, ശ്രീ. കെ. ബാബു (തൃപ്പൂണിത്തുറ), ശ്രീ. സനീഷ്കുമാർ ജോസഫ്, ശ്രീ. എൽദോസ് പി. കുന്നപ്പിള്ളിൽ		**ശ്രീ ആന്റണി രാജു (ഗതാഗത വകുപ്പ് മന്ത്രി)**	
(എ)	ലോക്ഡൗണിനെ തുടർന്ന് നിർത്തിവച്ച എല്ലാ സർവ്വീസുകളും പുനരാരംഭിക്കാൻ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യ്ക്ക് കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ടോ എന്ന് വ്യക്തമാക്കാമോ;	(എ)	2019 ഡിസംബർ മാസം വരെ ഓപ്പറേറ്റ് ചെയ്തിരുന്ന പ്രവർത്തന ചെലവ് ലഭ്യമായിരുന്ന പ്രധാന സർവ്വീസുകൾ, ജനകീയ പ്രതിബദ്ധതയിൽ നടത്തി വന്നിരുന്ന സർവ്വീസുകൾ എന്നിവ പുനരാരംഭിക്കുന്നതിന് കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. ഒരേ റൂട്ടിൽ കാര്യക്ഷമമല്ലാതെ ഓപ്പറേറ്റ് ചെയ്തിരുന്ന സർവ്വീസുകൾ കാര്യക്ഷമമായി ഒരുമിച്ച് ചേർത്ത് ഗുണകരമാക്കി ആരംഭിക്കുകയും നഷ്ടത്തിലുള്ളതും പ്രയോജനരഹിതവുമായ ട്രിപ്പുകളും സർവ്വീസുകളും ഒഴിവാക്കുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. കടുത്ത നഷ്ടത്തിൽ ഓപ്പറേറ്റ് ചെയ്തിരുന്നതും സമാനമായ സ്റ്റേജ് ക്യാരേജ് സർവ്വീസുകൾ നടത്തുന്നതുമായ റൂട്ടുകളിൽ അനാവശ്യ മത്സരം ഒഴിവാക്കി കാര്യക്ഷമമായും ജനോപകാരപ്രദമായും ഓപ്പറേറ്റ് ചെയ്തിരുന്ന സർവ്വീസുകൾക്ക് മുൻഗണന നൽകി പുനരാരംഭിച്ചിട്ടുണ്ട്. എന്നാൽ പ്രവർത്തന ചെലവ് പോലും ലഭിക്കാത്ത സർവ്വീസുകൾ പുനരാരംഭിക്കുന്നതിന് നിലവിലെ സാമ്പത്തിക സ്ഥിതിയിൽ കഴിയാത്തതിനാൽ അത്തരം സർവ്വീസുകൾ തദ്ദേശ സ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങളുമായി ചേർന്ന് ഗ്രാമവണ്ടി പദ്ധതിയിൽ ഉൾപ്പെടുത്തി ഓപ്പറേറ്റ് ചെയ്യുന്നതിന് നടപടികൾ സ്വീകരിച്ച് വരുന്നു. ഇത്തരത്തിൽ പുതിയ സർവ്വീസുകൾ ജനോപകാരപ്രദമായി ആരംഭിക്കുന്നതിനും പദ്ധതി നടപ്പാക്കി വരുന്നു. ഇത് ജനപ്രതിനിധികളുടെ സഹകരണത്തോടെ ഡീസൽ തുക മാത്രം ലഭ്യമാക്കിയാൽ എത്രയും വേഗം ആരംഭിക്കുവാൻ കഴിയും.

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

ടി പദ്ധതി പ്രകാരം ആറ്റിങ്ങൽ യൂണിറ്റിൽ നിലവിലുള്ള 39 ഷെഡ്യൂളുകൾ സിംഗിൾ ഡ്യൂട്ടികളായി പുനഃക്രമീകരിക്കുമ്പോൾ 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. 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 സർവ്വീസുകൾ നിലവിലുള്ള ജീവനക്കാരെ ഉപയോഗിച്ച് വർദ്ധിപ്പിക്കുവാൻ കഴിയും.

കണിയാപുരം ഡിപ്പോയിലെ നിലവിലുള്ള 36 ഓർഡിനറി ഷെഡ്യൂൾ ഡ്യൂട്ടികൾ മറ്റൊരു രീതിയിൽ സിംഗിൾ ഡ്യൂട്ടികളായി (മോട്ടോർ ട്രാൻസ്പോർട്ട് വർക്കേഴ്സ് ആക്റ്റ്, 1961 പ്രകാരം) ഓവർ ടൈം നൽകി ക്രമീകരിച്ചാൽ 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. പദ്ധതി പ്രകാരം കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യുടെ 2400 ഓർഡിനറി ബസ്സുകൾ പ്രായോഗികമായി മോഡിഫൈ ചെയ്ത് അധിക ബസ്സുകളും ജീവനക്കാരെ കൂടി ഉപയോഗിക്കുന്നതിലൂടെ ജീവനക്കാരുടെ എണ്ണത്തിൽ വർദ്ധന ഇല്ലാതെ തന്നെ സർവ്വീസുകൾ കാര്യക്ഷമമാക്കുവാൻ സാധിക്കും.

കണിയാപുരം മോഡൽ പ്രായോഗിക മാക്കുന്നതോടെ നിലവിലുള്ള ഷെഡ്യൂൾ ക്രൂ (ഡ്രൈവർ, കണ്ടക്ടർ)

			റേഷ്യോ 4.67ൽ നിന്നും 2.65 ആയി കുറയുന്നതാണ്. ഈ പദ്ധതികൾ ബന്ധപ്പെട്ടവരുമായി ചർച്ച ചെയ്ത് എത്രയും വേഗം നടപ്പാക്കുന്നതിന് ഉദ്ദേശിക്കുന്നുണ്ട്.
(ബി)	നിർത്തിവച്ച എല്ലാ സർവ്വീസുകൾകളും പുനരാരംഭിക്കാൻ സാധിക്കാത്തത് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യുടെ നിലവിലെ സാമ്പത്തിക പ്രതിസന്ധിക്ക് ആക്കം കൂട്ടി എന്നത് വസ്തുതയാണോ;	(ബി)	വസ്തുതയല്ല. കോവിഡ് മഹാമാരിയ്ക്ക് മുമ്പ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി നടത്തിയിരുന്നതിൽ ഭൂരിഭാഗം വരുമാനമുള്ള സർവ്വീസുകളും പുനരാരംഭിക്കുകയും വരുമാനക്കുറവുള്ള സർവ്വീസുകൾ പുനഃക്രമീകരിച്ച് ഓപ്പറേറ്റ് ചെയ്യുകയും അധികമായി നോൺ പീക്ക് സമയത്ത് ഓപ്പറേറ്റ് ചെയ്തിരുന്ന ട്രിപ്പുകൾ ക്രമീകരിക്കുകയും പീക്ക് സമയത്ത് പരമവധി ട്രിപ്പുകൾ ലഭിക്കുകയും ചെയ്യുന്ന രീതിയിൽ സിംഗിൾ ഡ്യൂട്ടികളും 12 മണിക്കൂർ സ്പ്രാൻ ഡ്യൂട്ടികളും മോട്ടോർ ട്രാൻസ്‌പോർട്ട് വർക്കേഴ്സ് ആക്ട് 1961 പ്രകാരം ക്രമീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇപ്രകാരം സർവ്വീസ് ക്രമീകരിച്ചതിൽ സർവ്വീസുകളുടെ ഓപ്റ്റിമൈസേഷൻ സാദ്ധ്യമാവുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. സാങ്കേതികവിദ്യയുടെ സഹായത്താൽ എല്ലാ യൂണിറ്റുകളുടേയും ട്രിപ്പ് വൈസ് കളക്ഷൻ പരിശോധിച്ച് ഡീസൽ തുക പോലും ലഭിക്കാത്ത ഡെഡ് ട്രിപ്പുകളുടെ എണ്ണത്തിൽ കുറവ് വരുത്തുവാൻ കഴിഞ്ഞു. ദീർഘദൂര സർവ്വീസുകളുടെ ക്രോണോളജി പരിശോധിച്ച് അനാവശ്യ സർവ്വീസുകൾ കുറക്കുകയും കൃത്യമായി ആവശ്യാനുസരണം സർവ്വീസുകൾ ക്രമീകരിക്കുകയും ചെയ്തതിൽ നിന്നും എല്ലാ സൂപ്പർക്ലാസ് ബസ്സുകളുടേയും യാത്രക്കാർ വർദ്ധിക്കുകയും അനാവശ്യ ബസ്സുകളും കിലോമീറ്ററും കുറയ്ക്കുകയും തദ്വാര ഡീസൽ ഉപയോഗം കുറക്കുകയും ചെയ്തു. ഒരു ദിവസം 8 മണിക്കൂർ സ്റ്റിയറിംഗ് സമയം ഒരു ഡ്യൂട്ടിയായി കണക്കാക്കുന്ന സിംഗിൾ ഡ്യൂട്ടി സമ്പ്രദായം വരുമാനക്കുറവുള്ള സർവ്വീസുകളിൽ ഇതിനോടകം നടപ്പിലാക്കിയിട്ടുണ്ട്. ദീർഘദൂര മുഴുവൻ സർവ്വീസുകളും കൂടുതൽ പഠനം നടത്തി ആധുനിക സാങ്കേതിക വിദ്യയുടെ സഹായത്തോടെ ഓപ്റ്റിമൈ സേഷൻ നടത്തി കാര്യക്ഷമമാക്കുന്നതിനും പ്രവർത്തനങ്ങൾ ഏകോപിപ്പിക്കുന്നതിനും സഹായം ലഭ്യമാക്കുന്നതിനും DIMTS എന്ന സ്ഥാപനത്തെ പ്രോജക്റ്റ് മാനേജ്മെന്റ് കൺസൾട്ടന്റായി നിയോഗിക്കുകയും പ്രവർത്തനങ്ങൾ നടന്നു വരികയുമാണ്. ഇപ്രകാരം കുറഞ്ഞ ബസ്സും ജീവനക്കാരും ഉപയോഗിച്ച് ചെലവ് ചുരുക്കി ജനോപകാര പ്രദമായി വരുമാനം വർദ്ധിപ്പിക്കുന്ന നടപടികളാണ് നടത്തി

			വരുന്നത്. ആയതിനാൽ സർവ്വീസുകൾ മൊത്തത്തിൽ ശാസ്ത്രീയമായി പുനഃക്രമീകരിച്ചതിലൂടെ ചെലവ് ചുരുക്കി കാര്യക്ഷമമാക്കുകയുമാണ് ചെയ്തിട്ടുള്ളത്. ഇത്തരം പ്രവർത്തനത്തിലൂടെ കെ.എസ്. ആർ.ടി.സി.യുടെ പ്രവർത്തന ചെലവ് കുറയ്ക്കുന്നതിനും കോവിഡ് കാലത്തിന് മുമ്പ് ലഭിച്ചിരുന്നതിനേക്കാൾ മികച്ച വരുമാനം ലഭ്യമാക്കുന്നതിനും കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. ഫലത്തിൽ നിലവിലെ കാര്യക്ഷമമായ ഓപ്പറേഷൻ നിമിത്തം 2022 മെയ് മാസം 99.71 കോടി രൂപ ഡീസൽ തുക കിഴിച്ച് മിച്ചം വരുമ്പോൾ 2019 മെയ് മാസത്തെ രീതിയിൽ ഓപ്പറേറ്റ് ചെയ്താൽ നിലവിലെ ഡീസൽ വിലയിൽ 80.44 കോടി രൂപ മാത്രമാണ് ബാക്കി വരിക. അതായത് 19.27 കോടി രൂപ (23.96 %) അധികം ലഭ്യമാക്കുവാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. നിലവിലെ 15% നിരക്ക് വർദ്ധനവ് കണക്കാക്കിയാൽ പോലും മുൻകാലങ്ങളേക്കാൾ വരുമാനം ബാക്കി ഉണ്ടായിട്ടുണ്ട്. കൂടാതെ സർവ്വീസ് ഓപ്റ്റിമൈഷേൻ മുഖാന്തിരം 13,326/- രൂപ ശരാശരി ബസ് വരുമാനം ഉണ്ടായിരുന്നത് ഇപ്പോൾ 17,454/- രൂപ യാണ്. (അതായത് 30.98% വർദ്ധന) ഇതിൽ നിന്നും മുമ്പ് ഓപ്പറേറ്റ് ചെയ്തതിനേ ക്കാൾ വരുമാനവും കാര്യക്ഷമതയും ഉണ്ടായിട്ടുണ്ട് എന്ന് കാണാവുന്നതാണ്.
(സി)	ലോക്ഡൗൺ സമയത്ത് ബസ്സുകൾ റൊട്ടേഷൻ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ഉപയോഗിച്ചുകൊണ്ടിരുന്നത് നിർത്തലാക്കാനുള്ള കാരണം വെളിപ്പെടുത്താമോ;	(സി)	നിലവിൽ സർവ്വീസുകൾ ലോക്ക്ഡൗൺ കാലത്തേതിനേക്കാൾ വർദ്ധിച്ചിട്ടുണ്ട്. ആയതിനാൽ ലോക്ക്ഡൗൺ കാലത്ത് നടത്തിയ രീതിയിൽ റൊട്ടേഷൻ സമ്പ്രദായം നിലവിൽ പൂർണ്ണമായും ആവശ്യമില്ല. ലോക്ഡൗൺ കാലയളവിൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യ്ക്ക് സർവ്വീസ് ഓപ്പറേഷൻ പൂർണ്ണ തോതിൽ നടത്തുവാൻ നിയന്ത്രണങ്ങൾ മൂലം സാധിച്ചിരുന്നില്ല. ഇത് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. യുടെ സാമ്പത്തിക സ്ഥിതിയെ വളരെയധികം ബാധിച്ചു. തന്മൂലം ബസ്സുകളുടെ പരിപാലനം നടത്തുന്നതിനായി സ്പെയർ പാട്സുകൾ വാങ്ങുന്നതിനും വാഹന ഇൻഷ്വറൻസ് പുതുക്കുന്നതിനും ആവശ്യമായ തുക കണ്ടെത്തുന്നതിനും സാധിച്ചിരുന്നില്ല. അതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ വിവിധ ഡിപ്പോകളിലായി സ്പെയർ പാട്സുകൾക്കും അറ്റകുറ്റ പണികൾക്കുമായി ഡോക്ക് ചെയ്തിരുന്നതിൽ നിന്നും കോവിഡ് സാഹചര്യത്തിൽ സർവ്വീസിന് ആവശ്യമില്ലാത്തതും കാലപ്പഴക്കം ചെന്നതുമായ ഓർഡിനറി ബസ്സുകളിൽ 1736 എണ്ണം വിവിധ സ്ഥലങ്ങളിൽ സൂക്ഷിച്ചിരുന്നു. ഇവയിൽ അറ്റകുറ്റ പണികൾ പൂർത്തീകരിച്ച്

			സർവ്വീസിന് യോഗ്യമാക്കുന്നതിന് ലാഭകരമല്ലാത്ത 920 ബസ്സുകൾ സ്ക്രാപ്പ് ചെയ്യുന്നതിനും ബാക്കി 816 ബസ്സുകൾ യാത്രക്കാരുടെ ആവശ്യാനുസരണം ബസ്സുകളുടെ ഉപയോഗം വർദ്ധിച്ചു വരുന്ന സാഹചര്യത്തിൽ അറ്റകുറ്റ പണികൾ പൂർത്തീകരിച്ച് നിരത്തിലിറക്കി വരുന്നു.
(ഡി)	ഡീസൽ ബസ്സുകൾ ദീർഘനാൾ ഓടിക്കാതിരുന്നാൽ തകരാറിലാകുമെന്നിരിക്കെ റൊട്ടേഷൻ സംവിധാനം അവസാനിപ്പിച്ചത് മൂലം നിരവധി ബസ്സുകൾ നശിച്ചു പോയതായി പറയപ്പെടുന്ന സാഹചര്യം ഗൗരവത്തോടെ കാണുന്നുണ്ടോ;	(ഡി)	സ്ക്രാപ്പ് ചെയ്യേണ്ട ബസ്സുകളാണ് യാർഡുകളിലേക്ക് കൊണ്ടുവന്നത്. ഇവ സ്ക്രാപ്പ് ചെയ്യുന്നതിനു മുൻപ് മറ്റു വകുപ്പുകളിലെ ഉദ്യോഗസ്ഥർക്കൂടി അടങ്ങിയ ഒരു വിദഗ്ധ സമിതിയെ കൊണ്ട് സ്ക്രാപ്പ് ചെയ്യേണ്ടതുണ്ടോ എന്ന് പരിശോധിച്ചു. അതിനുശേഷം മറ്റൊരു കമ്മിറ്റി സ്ക്രാപ്പ് ചെയ്യുമ്പോൾ ലഭിക്കേണ്ട upset വില കണക്കാക്കി. അതിനുശേഷം കേന്ദ്ര സർക്കാർ സ്ഥാപനമായ Meter and Scrap Trading Corporation (MSTC) മുഖാന്തിരം e-tender ചെയ്യുകയും ഇതിനകം തന്നെ 384 scrap ബസ്സുകൾ ലേലത്തിൽ നൽകുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. ഈ ബസ്സുകൾ വെറുതെ കിടക്കുന്നതു കാരണം ഡിപ്പോകളിൽ സ്ഥലം അപഹരിക്കപ്പെട്ടിരുന്ന യാത്രക്കാർക്ക് ബുദ്ധിമുട്ട് ഉണ്ടായിരുന്നു. അത് ഒഴിവായി. വിവിധ പാർക്ക് സെന്ററുകളിൽ സൂക്ഷിച്ചിരുന്ന ബസ്സുകളുടെ ടയർ, ബാറ്ററി തുടങ്ങിയ സ്പെയർ പാട്സുകൾ സാമ്പത്തിക പ്രതിസന്ധിമൂലം സർവ്വീസ് നടത്തുന്ന ബസ്സു കൾക്ക് ഉപയോഗിക്കേണ്ടി വന്നു. യാത്രക്കാരുടെ ആവശ്യാനുസരണം ബസ്സുകൾക്ക് ടയർ, ബാറ്ററി എന്നിവ ലഭ്യമാക്കി അറ്റകുറ്റ പണികൾ പൂർത്തീകരിച്ച് സർവ്വീസിന് നൽകി വരികയാണ്. ആയതിനാൽ റൊട്ടേഷനിൽ സർവ്വീസ് നടത്താൻ സാധിക്കാത്തതിനാൽ ബസ്സുകൾ നശിച്ചു പോയ സാഹചര്യം ഇല്ല.
(ഇ)	എങ്കിൽ ഇത് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യുടെ ഭാഗത്തുനിന്നുള്ള വീഴ്ചയാണോയെന്ന് പരിശോധിച്ചിട്ടുണ്ടോ; വ്യക്തമാക്കാമോ?	(ഇ)	സ്ക്രാപ്പ് ചെയ്യേണ്ട ബസ്സുകളാണ് യാർഡുകളിലേക്ക് കൊണ്ടുവന്നത്. ഇവ സ്ക്രാപ്പ് ചെയ്യുന്നതിനു മുൻപ് മറ്റു വകുപ്പുകളിലെ ഉദ്യോഗസ്ഥർക്കൂടി അടങ്ങിയ ഒരു വിദഗ്ധ സമിതിയെ കൊണ്ട് സ്ക്രാപ്പ് ചെയ്യേണ്ടതുണ്ടോ എന്ന് പരിശോധിച്ചു. അതിനുശേഷം മറ്റൊരു കമ്മിറ്റി സ്ക്രാപ്പ് ചെയ്യുമ്പോൾ ലഭിക്കേണ്ട upset വില കണക്കാക്കി. അതിനുശേഷം കേന്ദ്ര സർക്കാർ സ്ഥാപനമായ Meter and Scrap Trading Corporation (MSTC) മുഖാന്തിരം e-tender ചെയ്യുകയും ഇതിനകം തന്നെ 384 scrap ബസ്സുകൾ ലേലത്തിൽ നൽകുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. ഈ ബസ്സുകൾ വെറുതെ കിടക്കുന്നതു

			കാരണം ഡിപ്പോകളിൽ സ്ഥലം അപഹരിക്കപ്പെട്ടിരുന്ന യാത്രക്കാർക്ക് ബുദ്ധിമുട്ട് ഉണ്ടായിരുന്നു. അത് ഒഴിവായി. വിവിധ പാർക്ക് സെന്റുകളിൽ സൂക്ഷിച്ചിരുന്ന ബസ്സുകളുടെ ടയർ, ബാറ്ററി തുടങ്ങിയ സ്പെയർ പാട്സുകൾ സാമ്പത്തിക പ്രതിസന്ധിമൂലം സർവ്വീസ് നടത്തുന്ന ബസ്സുകൾക്ക് ഉപയോഗിക്കേണ്ടി വന്നു. യാത്രക്കാരുടെ ആവശ്യാനുസരണം ബസ്സുകൾക്ക് ടയർ, ബാറ്ററി എന്നിവ ലഭ്യമാക്കി അറ്റകുറ്റ പണികൾ പൂർത്തീകരിച്ച് സർവ്വീസിന് നൽകി വരികയാണ്. ആയതിനാൽ റൊട്ടേഷനിൽ സർവ്വീസ് നടത്താൻ സാധിക്കാത്തതിനാൽ ബസ്സുകൾ നശിച്ചു പോയ സാഹചര്യം ഇല്ല.

സെക്ഷൻ ഓഫീസർ