

**15 -ാം കേരള നിയമസഭ**

**5 -ാം സമ്മേളനം**

**നക്ഷത്രചിഹ്നമിട്ട ചോദ്യം നം. 293**

**14-07-2022 - ൽ മറുപടിയ്ക്ക്**

**കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യിലെ ഡ്യൂട്ടി പാറ്റേൺ ഏകീകരണം**

ചോദ്യം	ഉത്തരം
<p align="center"><b>ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ , ശ്രീ. സണ്ണി ജോസഫ് , ശ്രീ. കെ. ബാബു (തൃപ്പൂണിത്തുറ), ഡോ. മാത്യു കുഴൽനാടൻ</b></p>	<p align="center"><b>ശ്രീ ആന്റണി രാജു (ഗതാഗത വകുപ്പ് മന്ത്രി)</b></p>
<p>(എ) കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യുടെ മുഴുവൻ ഷെഡ്യൂളുകളുടെയും ഡ്യൂട്ടി പാറ്റേൺ ഏകീകരിക്കുന്നതിനും ഷെഡ്യൂളുകൾ ശാസ്ത്രീയമായി പരിഷ്കരിച്ച് ജീവനക്കാരുടെ വിഭവശേഷി പൂർണ്ണമായി ഉപയോഗപ്പെടുത്തുന്നതിനും പദ്ധതി ആവിഷ്കരിച്ചിട്ടുണ്ടോയെന്ന് വ്യക്തമാക്കാമോ;</p>	<p>(എ) കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യുടെ മുഴുവൻ ഷെഡ്യൂളുകളുടെയും ഡ്യൂട്ടി പാറ്റേൺ മോട്ടോർ ട്രാൻസ്പോർട്ട് വർക്കേഴ്സ് ആക്ട് 1961 പ്രകാരം ക്രമീകരിക്കുന്നതിനും ഇത്തരത്തിൽ ഷെഡ്യൂളുകൾ ശാസ്ത്രീയമായി പരിഷ്കരിച്ച് ജീവനക്കാരുടെ വിഭവശേഷി പൂർണ്ണമായി ഉപയോഗപ്പെടുത്തുന്നതിനും നടപടികൾ സ്വീകരിച്ച് വരുന്നു.</p> <p>അധികമായി നോൺ പീക്ക് സമയത്ത് ഓപ്പറേറ്റ് ചെയ്തിരുന്ന ട്രിപ്പുകൾ ക്രമീകരിക്കുകയും പീക്ക് സമയത്ത് പരമാവധി ട്രിപ്പുകൾ ലഭിക്കുകയും ചെയ്യുന്ന രീതിയിൽ സിംഗിൾ ഡ്യൂട്ടി സമ്പ്രദായം മോട്ടോർ ട്രാൻസ്പോർട്ട് വർക്കേഴ്സ് ആക്ട് 1961 പ്രകാരം ക്രമീകരിക്കുന്നതിന് നടപടികൾ സ്വീകരിച്ച് വരുന്നു. ഇപ്രകാരം സർവ്വീസ് ക്രമീകരിച്ചതിൽ സർവ്വീസുകളുടെ ഓപ്റ്റിമൈസേഷൻ സാധ്യമാവുകയും തദാദിനം ബസ് / കിലോമീറ്റർ വർദ്ധിക്കുകയും ബസ് സ്റ്റാഫ് റേഷ്യോ കുറയുകയും ചെയ്യുമെന്ന് മനസ്സിലായിട്ടുണ്ട്. നിലവിൽ 72 സിംഗിൾ ഡ്യൂട്ടികളും 1300 എണ്ണം 12 മണിക്കൂർ (37% മാത്രം) ഇപ്രകാരം നടത്തി വരുന്നുണ്ട്. ലഭ്യമായ സാങ്കേതിക വിദ്യയുടെ സഹായത്താൽ എല്ലാ യൂണിറ്റുകളുടേയും ട്രിപ്പ് വൈസ് കളക്ഷൻ പരിശോധിച്ച് ഷെഡ്യൂളുകളിലെ ഡീസൽ തുക പോലും ലഭിക്കാത്ത ഡെഡ് ട്രിപ്പുകളുടെ എണ്ണത്തിൽ കുറവ് വരുത്തുവാൻ ഒരു പരിധി വരെ കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്.</p> <p>ദീർഘദൂര സർവ്വീസുകളിലും, അന്തർ സംസ്ഥാന സർവ്വീസുകളിലും കൂടുതൽ പഠനം നടത്തി ക്രമം ചെയ്ഞ്ച്, ഡ്രൈവർ കം കണ്ടക്ടർ സംവിധാനം എന്നിവ ഏർപ്പെടുത്തുന്നത് ഉൾപ്പെടെ</p>

നടപ്പിലാക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിച്ച് വരുന്നുണ്ട്. ഇപ്രകാരം ജീവനക്കാരുടെ ഉപയോഗം കൂട്ടുവാൻ കഴിയും. യാത്രക്കാരുടെ ഡിമാന്റ് പരിശോധിച്ച് "ഒറിജിൻ-ഡെസ്റ്റിനേഷൻ" പൈലറ്റ് സ്റ്റഡി നടത്തി ഡിമാന്റ് അനുസരിച്ച് പരീക്ഷണാർത്ഥം എറണാകുളം -തിരുവനന്തപുരം റൂട്ടിൽ നോൺ സ്റ്റോപ്പ് സർവ്വീസുകൾ കണ്ടക്ടർ കം ഡ്രൈവറായി ആരംഭിച്ചതിൽ നിലവിലെ ജീവനക്കാരുടെ എണ്ണം കുറയ്ക്കുവാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. പഠനം നടത്തി കൂടുതൽ നോൺ സ്റ്റോപ്പ് ഡ്രൈവർ കം കണ്ടക്ടർ സർവ്വീസുകൾ ആരംഭിക്കുന്നത് വഴി ബസ്സുകളുടെയും ജീവനക്കാരുടെയും ഉപയോഗം വർദ്ധിപ്പിക്കുവാൻ കഴിയും. നൂതന സാങ്കേതിക വിദ്യയുടെ സഹായത്തോടെ ട്രാവൽ ഡിമാന്റ് ലൊക്കേഷൻ ട്രാക്കിംഗ് എന്നിവ കണ്ടെത്തുന്നതിന് DIMTS എന്ന സ്ഥാപനത്തെ പ്രോജക്ട് മാനേജ്മെന്റ് കൺസൾട്ടന്റായി നിയോഗിക്കുകയും പ്രവർത്തനങ്ങൾ നടന്നു വരികയുമാണ്. ഇത്തരത്തിൽ ഡാറ്റാ പ്രോസസിംഗ് പൂർത്തിയാകുന്നതോടെ വിവരസാങ്കേതിക വിദ്യയുടെ സഹായത്തോടെ റൂട്ടുകൾ പുനഃക്രമീകരിക്കുകയും ടിപ്പുകൾ കാര്യക്ഷമമാക്കുകയും നോൺ സ്റ്റോപ്പ് ലിമിറ്റഡ് സ്റ്റോപ്പ് ബസ്സുകൾ കൂടുതൽ ആരംഭിച്ച് ഷെഡ്യൂളുകൾ കാര്യക്ഷമമാക്കി ജീവനക്കാരുടെ ഉപയോഗം മെച്ചപ്പെടുത്തുന്നതിനുള്ള പദ്ധതി നടന്നുവരുന്നു.

കൂടാതെ പ്രൊഫ. സുശീൽ ഖന്ന റിപ്പോർട്ട് അനുസരിച്ച് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യിലെ എല്ലാ മൾട്ടിപ്പിൾ ഡ്യൂട്ടികളും സിംഗിൾ ഡ്യൂട്ടികളാക്കണമെന്ന് നിർദ്ദേശിച്ചിട്ടുണ്ട്. KSRTC ബസ്സുകൾ അപകടം ഉണ്ടാക്കുന്നതിനുള്ള ഒരു കാരണം നിലവിലുള്ള (63%) multiple duty സമ്പ്രദായം ആണ് എന്ന് സുശീൽ ഖന്ന റിപ്പോർട്ടിൽ പറയുന്നു. ഇത് പ്രകാരം ആറ്റിങ്ങൽ, കണിയാപുരം ഡിപ്പോകളിൽ പരീക്ഷണാടിസ്ഥാനത്തിൽ ഡ്യൂട്ടി പരിഷ്കരണം നടത്തുന്നതിനുവേണ്ടി പദ്ധതി തയ്യാറാക്കിയിട്ടുണ്ട്.

(ബി) കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യുടെ ഫ്ളീറ്റ് യൂട്ടിലൈസേഷൻ നിലവിൽ എത്രയാണ്; അത് ദേശീയ ശരാശരിയിലേക്ക് വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിനായി കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. നടപ്പിലാക്കിയ പരിഷ്കരണം ഫലപ്രദമാണോ;

(ബി) ഇന്ത്യയിൽ ഏറ്റവും മികച്ച ശമ്പളവും ചുരുക്കം STU-കൾ മാത്രം നടപ്പിലാക്കിയിട്ടുള്ള പെൻഷനും ഇന്ത്യയിലെ ഏറ്റവും ഉയർന്ന ബസ്സ് - സ്റ്റാഫ് റേഷ്യോ (8.37 സുശീൽ ഖന്ന റിപ്പോർട്ട് പ്രകാരം) ഉള്ള KSRTCയിലാണ്. ഇന്ത്യയിലെ ഏറ്റവും കുറവ് ഉൽപാദനക്ഷമത 32 km/staff/day. ആന്ധ്രയിലും മറ്റും ഇത് 70 km ആണ്. പ്ലീറ്റ് യൂട്ടിലൈസേഷൻ നിലവിൽ 71% ആണ്. ആയത് ദേശീയ

		<p>ശരാശരിയിൽ എത്തിക്കുന്നതിന് ശ്രമങ്ങൾ നടന്നു വരുന്നു. അധികമായി നോൺ പീക്ക് സമയത്ത് ഓപ്പറേറ്റ് ചെയ്തിരുന്ന ട്രിപ്പുകൾ ക്രമീകരിക്കുകയും പീക്ക് സമയത്ത് പരമവധി ട്രിപ്പുകൾ ലഭിക്കുകയും ചെയ്യുന്ന രീതിയിൽ സിംഗിൾ ഡ്യൂട്ടി സമ്പ്രദായം മോട്ടോർ ട്രാൻസ്പോർട്ട് വർക്കേഴ്സ് ആക്ട് 1961 പ്രകാരം ക്രമീകരിച്ചു വരുന്നു. നിലവിൽ ഇപ്രകാരം സർവ്വീസ് ക്രമീകരിച്ചതിൽ സർവ്വീസുകളുടെ ഓപ്റ്റിമൈസേഷൻ സാധ്യമാവുകയും തദ്ദേശ ബസ് ഉപയോഗം വർദ്ധിക്കുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്.</p> <p>പ്ലീറ്റ് ആന്റ് മെയിന്റനൻസ് മാനേജ്മെന്റ് സോഫ്റ്റ് വെയർ നടപ്പിൽ വരുത്തുന്നതിന്റെ പ്രവർത്തനം പുരോഗമിക്കുന്നു.</p>
(സി)	<p>പഴക്കംചെന്ന സൂപ്പർ ക്ലാസ്സ് ബസ്സുകൾ മാറ്റുന്നതിനും പുതിയ സർവ്വീസുകൾ ആരംഭിക്കുന്നതിനുമായി ബസ്സുകൾ വാങ്ങുന്നതിന് പദ്ധതിയുണ്ടോ എന്ന് വ്യക്തമാക്കാമോ; വിശദാംശം നൽകാമോ?</p>	<p>(സി) പദ്ധതി ഉണ്ട്.</p> <p>നടപ്പ് സാമ്പത്തിക വർഷത്തിൽ 50 കോടി രൂപ പദ്ധതി വിഹിതത്തിൽ അനുവദിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇത് ഉപയോഗിച്ച് 140 സൂപ്പർ ക്ലാസ്സ് ബസ്സുകൾ വാങ്ങുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചു വരുന്നു. കഴിഞ്ഞ വർഷം കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.- സിംഗിനായി 116 ബസ്സുകൾ വാങ്ങിയിരുന്നു.</p> <p>നിലവിൽ സൂപ്പർ ക്ലാസ്സ് ബസ്സുകൾ ഓപ്പറേറ്റ് ചെയ്യുന്നതിന് അനുവദിച്ചിട്ടുള്ള കാലാവധി 9 വർഷമാണ്. ഇതുപ്രകാരം 2022-2023 കാലയളവിൽ 9 വർഷം പൂർത്തിയാകുന്ന 271 ഡീസൽ ബസ്സുകൾ സൂപ്പർ ക്ലാസ്സ് വിഭാഗത്തിൽ നിന്നും മാറ്റേണ്ടതായി വരും.</p> <p>2022-2023-ലെ ബഡ്ജറ്റിൽ സി.എൻ.ജി./ എൽ.എൻ.ജി. / ഇലക്ട്രിക് ബസ്സുകളുടെ പരിവർത്തനത്തിന് അനുവദിച്ച 50 കോടി രൂപ ഉപയോഗിച്ച് 9 വർഷം കാലാവധി പൂർത്തിയാക്കുന്ന സൂപ്പർ ക്ലാസ്സ് ഡീസൽ ബസ്സുകൾക്ക് പകരം പുക മലിനീകരണം കുറഞ്ഞതും നൂതന സാങ്കേതിക വിദ്യ ഉൾപ്പെടുത്തിയുള്ള BSVI ഗണത്തിൽപ്പെട്ട Automated Transmission (AMT) ഘടിപ്പിച്ചിട്ടുള്ള 140 ഏളി ബിൽറ്റ് ഡീസൽ ബസ്സുകൾ വാങ്ങുന്നതിനുള്ള ടെണ്ടർ ഉടൻ പുറപ്പെടുവിക്കും.</p>

സെക്ഷൻ ഓഫീസർ