

15 -ാം കേരള നിയമസഭ

5 -ാം സമ്മേളനം

നക്ഷത്ര ചിഹ്നം ഇല്ലാത്ത ചോദ്യം നം. 1809

05-07-2022 - ൽ മറുപടിയ്ക്ക്

കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ജീവനക്കാരുടെ ശമ്പള വിതരണം

ചോദ്യം	ഉത്തരം
<p align="center"> ശ്രീ. അബ്ദുൽ ഹമീദ് പി, ശ്രീ. ടി. വി. ഇബ്രാഹിം , ശ്രീ. യു.എ.ലത്തീഫ്, ശ്രീ. നജീബ് കാന്തപുരം </p>	<p align="center"> ശ്രീ ആന്റണി രാജു (ഗതാഗത വകുപ്പ് മന്ത്രി) </p>
<p>(എ)</p> <p>സർക്കാർ ജീനക്കർക്ക് എല്ലാ മാസവും നിശ്ചിത ദിവസങ്ങളിൽ ശമ്പളം വിതരണം ചെയ്യുന്നത് പോലെ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ജീവനക്കാരുടെ ശമ്പളം വിതരണം ചെയ്യാൻ കഴിയുന്നുണ്ടോ; ഇല്ലായെങ്കിൽ കാരണം വിശദമാക്കുമോ;</p>	<p>(എ) ഇല്ല.</p> <p>കോവിഡ് മഹാമാരിയുടെ ഒന്നും, രണ്ടും തരംഗങ്ങൾ ഏൽപ്പിച്ച ഗുരുതര സാമ്പത്തിക ആഘാതത്തിനുശേഷം കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. പരമാവധി ബസ്സുകൾ നിരത്തിലിറക്കിയും ടിക്കറ്റിതര വരുമാനം വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിനായി നിരവധി നൂതന പദ്ധതികൾ ആവിഷ്കരിച്ച് നടപ്പിലാക്കിയും പ്രതിദിന വരുമാനം ഘട്ടം ഘട്ടമായി 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 ഇതു വഴി 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 നീമിത്തം ദൈനംദിന വരുമാനത്തിൽ നിന്നും ശമ്പള വിതരണത്തിനായി തുകയൊന്നും മിച്ചം പിടിക്കാൻ കഴിയാത്തതിനാലാണ് നിശ്ചിത ദിവസംതന്നെ ശമ്പള വിതരണം നടത്താൻ കഴിയാത്തത്.</p>
<p>(ബി) എല്ലാ മാസവും അഞ്ചാം തീയതിക്ക് മുൻപ് ശമ്പളം വിതരണം ചെയ്യണമെന്ന കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ജീവനക്കാരുടെ ആവശ്യം നടപ്പാക്കുന്നതിന്</p>	<p>(ബി) കോവിഡ് മഹാമാരിക്കുശേഷം കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. പരമാവധി ബസ്സുകൾ നിരത്തിലിറക്കിയും വിവിധ നൂതന പദ്ധതികളിലൂടെ</p>

സ്വീകരിക്കാനുദ്ദേശിക്കുന്ന നടപടികൾ എന്തെല്ലാമാണെന്ന് വ്യക്തമാക്കാമോ;

ടിക്കറ്റിതര വരുമാനം വർദ്ധിപ്പിച്ചും, പ്രതിദിന വരുമാനം 6 കോടി രൂപയിൽ എത്തിച്ചിട്ടുണ്ട്. എന്നാൽ ഡീസൽ വിലയിലെ അനിയന്ത്രിത വിലക്കയറ്റം, ബൾക്ക് പർച്ചെയ്സർ വിഭാഗത്തിന് നൽകിയിരുന്ന ആനുകൂല്യങ്ങൾ ഇന്ധന കമ്പനികൾ നിഷേധിച്ചതു മൂലമുണ്ടായ അധിക ബാധ്യത, ജീവനക്കാർക്ക് അനുവദിച്ച ശമ്പള പരിഷ്ക്കരണം, കൺസോർഷ്യം വായ്പ തിരിച്ചടവ്, ശമ്പള വിതരണത്തിനായി സർക്കാർ നൽകിവന്ന ധനസഹായത്തിലെ കുറവ് എന്നിവ നിമിത്തം വരുമാനത്തെക്കാൾ ചെലവേറി വരുന്ന സാഹചര്യത്തിൽ എല്ലാ മാസവും അഞ്ചാം തീയതിക്കുമുമ്പ് ജീവനക്കാർക്ക് ശമ്പളം വിതരണം ചെയ്യാൻ സാധിക്കാത്ത അവസ്ഥയാണ് നിലവിലുള്ളത്. ടി സ്ഥിതി തരണം ചെയ്യുന്നതിനായി സർക്കാർ സാമ്പത്തിക സഹായത്തിനുപുറമെ സ്റ്റേറ്റ് ബാങ്ക് ഓഫ് ഇന്ത്യയിൽ നിന്നും ഓവർഡ്രാഫ്റ്റ് വായ്പ കൂടി ലഭ്യമാക്കി അധിക കാലതാമസം കൂടാതെ ജീവനക്കാരുടെ ശമ്പളം വിതരണം ചെയ്യുന്നുണ്ട്. ഡോക്ടറിലുള്ള ബസ്സുകൾ കൂടി നിരത്തിലിറക്കിയും, ടിക്കറ്റിതര വരുമാനം വർദ്ധിപ്പിച്ചും ഈ പ്രതിസന്ധി തരണം ചെയ്യുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ കോർപ്പറേഷൻ ആവിഷ്കരിച്ച് നടപ്പിലാക്കി വരുന്നുണ്ട്. ഇതിന്റെ ഗുണഫലത്താൽ വരുമാനം വർദ്ധിക്കുന്ന മുറയ്ക്ക് ജീവനക്കാരുടെ ശമ്പളം കാലതാമസമില്ലാതെ പരമാവധി അഞ്ചാം തീയതിയ്ക്കകം തന്നെ വിതരണം ചെയ്യുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുന്നതുമാണ്.

(സി) ശമ്പള വിതരണത്തിനാവശ്യമായ തുക ലഭിക്കും വിധം സർവ്വീസുകൾ പുനഃക്രമീകരിക്കാൻ നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

(സി) മെച്ചപ്പെട്ട വരുമാനം ലഭിക്കുന്ന വിധത്തിൽ സർവ്വീസുകൾ ഇതിനോടകം തന്നെ പുനഃക്രമീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്.

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 സ്റ്റാൻ ഡ്യൂട്ടികളും മോട്ടോർ ട്രാൻസ്പോർട്ട് വർക്കേഴ്സ് ആക്ട് 1961 പ്രകാരം ക്രമീകരിച്ചു വരുന്നു. ഇപ്രകാരം സർവ്വീസ് ക്രമീകരിച്ചതിൽ സർവ്വീസുകളുടെ ഓപ്റ്റിമൈസേഷൻ സാദ്ധ്യമാവുകയും തദ്ദേശ ബസ് ഇ.പി.കെ.എം വർദ്ധിക്കുകയും ബസ് സ്റ്റാഫ് റേഷ്യോ കുറയുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. ഇപ്രകാരം 72 സിംഗിൾ ഡ്യൂട്ടികളും 1300

പത്രണ്ട് മണിക്കൂർ സ്പാൻ ഡ്യൂട്ടികളും നടത്തി വരുന്നുണ്ട്.

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.

സിംഗിൾ ഡ്യൂട്ടി ഓവർ ടൈമോടു കൂടി

കണിയാപുരം ഡിപ്പോയിലെ 36 ഓർഡിനറി ഷെഡ്യൂളുകൾ സുശീൽ ഖന്ന റിപ്പോർട്ട് പ്രകാരം ഓവർ ടൈം (അധിക ജോലിയ്ക്ക് മോട്ടോർ ട്രാൻസ്പോർട്ട് വർക്കേഴ്സ് ആക്ട് 1961 പ്രകാരം ഇരട്ടി വേതനം നൽകി) പുനഃക്രമീകരിച്ച് പരിശോധിച്ചതിൽ താഴെ പറയുന്ന ഗുണങ്ങൾ കാണുകയുണ്ടായി.

നിലവിൽ 36 സർവ്വീസുകൾ അയയ്ക്കുന്നതിനേക്കാൾ അധികം കിലോമീറ്ററും അധികം ബസ്സുകളും നിലവിലെ ജീവനക്കാരെ ഉപയോഗിച്ച് ഓപ്പറേറ്റ് ചെയ്യുവാൻ കഴിയും. ഇതിലൂടെ പുതിയ അധിക വരുമാനം ലഭിക്കുകയും നിലവിലെ ജീവനക്കാരെ ഉപയോഗിച്ച് മുഴുവൻ ബസ്സുകളും ഓടിക്കാൻ കഴിയുമെന്നും കാണുകയുണ്ടായി.

മേൽ പദ്ധതി പ്രകാരം കണിയാപുരം യൂണിറ്റിൽ പൈലറ്റ് പദ്ധതിയും കെ.എസ്. ആർ.ടി.സി.യുടെ 2400 ഓർഡിനറി സർവ്വീസുകൾ പ്രായോഗികമായി പരിഷ്കരിച്ചാൽ ഏതാണ്ട് 25 കോടി രൂപ പ്രതിമാസം നിലവിലെ ജീവനക്കാരും ബസ്സും ഉപയോഗിച്ച് തന്നെ നേടാനാകും എന്നും കാണുന്നു.

സിംഗിൾ ഡ്യൂട്ടി ഓവർ ടൈം ഇല്ലാതെ

ആറ്റിങ്ങൽ യൂണിറ്റിൽ പരീക്ഷണാർത്ഥം ഷെഡ്യൂൾ സിംഗിൾ ഡ്യൂട്ടിയായി പരിഷ്കരിക്കുന്നതിനായി പരിശോധിച്ചതിൽ മുഴുവൻ ഷെഡ്യൂളുകളും അധിക കിലോമീറ്ററും ഓടിക്കുവാൻ നിലവിലുള്ളതിനേക്കാൾ ജീവനക്കാർ കുറവ് മതിയെന്നും കൂടുതൽ ടിപ്പുകളും സർവ്വീസുകളും അയയ്ക്കുവാൻ കഴിയുമെന്നും ഇപ്രകാരം പ്രായോഗികമായി കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യുടെ 2400 ഓർഡിനറി സർവ്വീസുകൾ പരിഷ്കരിച്ചാൽ ഏതാണ്ട് 13.5 കോടി രൂപ പ്രതിമാസം നിലവിലെ ജീവനക്കാരും അധിക ബസ്സും ഉപയോഗിച്ച് തന്നെ നേടാനാകും എന്നും

കാണുകയുണ്ടായി. വിശദവിവരം അനുബന്ധമായി ചേർക്കുന്നു.

സാങ്കേതികവിദ്യയുടെ സഹായത്താൽ എല്ലാ യൂണിറ്റുകളുടേയും ടീപ്പ് വൈസ് കളക്ഷൻ പരിശോധിച്ച് ഡീസൽ തുക പോലും ലഭിക്കാത്ത ഡെഡ് ടീപ്പുകളുടെ എണ്ണത്തിൽ കുറവ് വരുത്തുവാൻ കഴിഞ്ഞു. ഇത്തരത്തിൽ സമഗ്രമായ പഠനത്തിന്റെ വെളിച്ചത്തിൽ സിറ്റി ഷട്ടിൽ സർവ്വീസുകൾ ആരംഭിച്ചു. കൂടുതൽ സ്ഥല സൗകര്യവും സൗകര്യപ്രദമായ വാതിലുകളും ഉയരം കുറഞ്ഞ പ്ലാറ്റ്ഫോമും ഉള്ള ലോ ഫ്ളോർ ബസ്സുകൾ ഉപയോഗിച്ചതിനാൽ കൂടുതൽ യാത്രക്കാർ ടി ബസ്സുകളെ ആശ്രയിക്കുകയും മറ്റ് ബസ്സുകൾ ഒറ്റപ്പെട്ട ഗ്രാമീണ റൂട്ടുകളിൽ ഉപയോഗിക്കുവാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. അനാവശ്യമായി യാത്രക്കാരില്ലാതെ റിട്ടേൺ ഡെഡ് ടീപ്പുകൾ കുറയ്ക്കുന്നതിനും യാത്രക്കാരുടെ സൗകര്യത്തിനുമായി സിറ്റി റേഡിയൽ സർവ്വീസ് ആരംഭിച്ചു. സിറ്റിയിൽ വെളിയിലുള്ള രണ്ട് പ്രധാന സ്ഥലങ്ങളെ തമ്മിൽ ബന്ധിപ്പിക്കുക വഴി യാത്രക്കാർക്ക് ഇറങ്ങി കയറുന്നത് ഒഴിവാക്കുകയും യാത്രക്കാർ കൂടുതലായി ഇത്തരം ബസ്സുകളെ ആശ്രയിക്കുകയും ചെയ്തതിനാൽ കട്ട് ടീപ്പുകൾ സിറ്റിയിലേയ്ക്ക് നടത്തിയിരുന്ന ബസ്സുകളുടെ എണ്ണം കുറയ്ക്കുവാനും തദ്ദേശ അനാവശ്യ ഗതാഗതകുരുക്കം ചെലവും, അന്തരീക്ഷ മലിനീകരണം ഒഴിവാക്കുന്നതിനും കഴിഞ്ഞു.

ദീർഘദൂര സർവ്വീസുകളുടെ സമയക്രമം പരിശോധിച്ച് അനാവശ്യ സർവ്വീസുകൾ കുറയ്ക്കുകയും കൃത്യമായി ആവശ്യാനുസരണം സർവ്വീസുകൾ ക്രമീകരിക്കുകയും ചെയ്തതിൽ നിന്നും എല്ലാ സൂപ്പർ ക്ലാസ് ബസ്സുകളുടേയും യാത്രക്കാർ വർദ്ധിക്കുകയും അനാവശ്യബസ്സുകളും 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 പ്ലീറ്റുകളുടെ 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 ലൊക്കേഷൻ 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 പൂർത്തിയാകുന്നതോടെ 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. 20.6.2022-ന് 3776 ബസ്സുകൾ ഓപ്പറേറ്റ് ചെയ്തിട്ടുണ്ട്.

മേൽ പറഞ്ഞ രീതിയിൽ വിവരിച്ചിരിക്കുന്ന പ്രകാരം 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 അടുത്ത കാലത്ത്

തിരുവനന്തപുരം നഗരത്തിൽ സിറ്റി സർക്കുലർ എന്ന രീതിയിൽ നാളിതുവരെ ഓടാതിരുന്ന റൂട്ടുകളിൽ ബസ് സർവ്വീസ് ആരംഭിക്കുകയും പുതുതായി 28000 യാത്രക്കാർ പ്രതിദിനം ടി സർവ്വീസിനെ ആശ്രയിക്കുകയും ചെയ്തുവരുന്നുണ്ട്. ഇത്തരത്തിൽ നിന്നുപോയതും പുതിയതുമായ ഗ്രാമീണ റൂട്ടുകളിലും പ്രധാന റൂട്ടുകളിലും സർവ്വീസുകൾ ക്രമാനുഗതമായി വിപുലീകരിച്ച് വരികയാണ്

സെക്ഷൻ ഓഫീസർ