

15 -ാം കേരള നിയമസഭ

6 -ാം സമ്മേളനം

നക്ഷത്രചിഹ്നമിട്ട ചോദ്യം നം. 146

31-08-2022 - ൽ മറുപടിയ്ക്ക്

പൊതു ഗതാഗത സംവിധാനം കാര്യക്ഷമമാക്കാൻ നടപടി

ചോദ്യം	ഉത്തരം
<p align="center">ശ്രീ. അൻവർ സാദത്ത്, ശ്രീ സി ആർ മഹേഷ്, ശ്രീമതി. ഉമ തോമസ്</p>	<p align="center">ശ്രീ ആന്റണി രാജ് (ഗതാഗത വകുപ്പ് മന്ത്രി)</p>
<p>(എ) സംസ്ഥാനത്ത് പൊതു ഗതാഗത സംവിധാനം കൂടുതൽ കാര്യക്ഷമമാക്കുന്നതിന് എന്തെല്ലാം നടപടികളാണ് സ്വീകരിക്കാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നതെന്ന് വ്യക്തമാക്കുമോ;</p>	<p>(എ) യാത്രാസൗകര്യം ഉറപ്പുവരുത്തുന്നതിനായി, ഇന്റലിജന്റ് പബ്ലിക് ട്രാൻസ്പോർട്ട് സിസ്റ്റം (ഐ.ടി.എസ്.) നടപ്പിലാക്കാൻ വകുപ്പിന് പദ്ധതിയുണ്ട്. ഇതിൽ ഒരു ട്രാവൽ ഡിമാൻഡ് മാനേജ്മെന്റ് സിസ്റ്റവും വാഹനങ്ങളുടെ വരവ് / പുറപ്പെടൽ സമയം, വാഹനങ്ങളുടെ റൂട്ട് മാപ്പ്, സീറ്റ് ലഭ്യത, റിസർവേഷൻ എന്നിവ ഉൾപ്പെടുന്ന സമഗ്രമായ ഓൺലൈൻ ആപ്ലിക്കേഷനും ഉൾപ്പെടുന്നു. വിവിധ ഗതാഗത മാർഗ്ഗങ്ങളെ ബന്ധിപ്പിക്കുന്നതിനുള്ള ഒരു സംയോജിത സംവിധാനമാണിത്. പൊതുഗതാഗത സംവിധാനത്തിന് ഏറ്റവും ഫലപ്രദമായും ഉപയോക്തൃ സൗഹൃദപരമായും അനുബന്ധമായ ബസ് ബേകളുടെയും മറ്റ് സൗകര്യങ്ങളുടെയും നവീകരണവും ഇതിൽ ഉൾപ്പെടുന്നു. പൊതുഗതാഗത സംവിധാനത്തിൽ വെഹിക്കിൾ ലൊക്കേഷൻ & ട്രാക്കിംഗ് സിസ്റ്റത്തിന്റെ (വി.എൽ.ടി.എസ്.) ലഭ്യത ഉറപ്പാക്കുന്നതിലൂടെ, കാര്യക്ഷമതയും സുരക്ഷയും ഒരു പരിധി വരെ ഉറപ്പാക്കാൻ കഴിയും. തുടർന്ന് യാത്രക്കാർക്ക് ട്രാക്കിംഗ് സോഫ്റ്റ് വെയറിൽ പ്രവേശനം നൽകുന്നത് അവരുടെ യാത്ര കണ്ടെത്താനും ആസൂത്രണം ചെയ്യാനും സഹായിക്കും.</p> <p>ഈ ITS ഓൺലൈൻ പ്ലാറ്റ്ഫോമിൽ "വെഹിക്കിൾ പാർക്കിംഗ് മാനേജ്മെന്റിന്" മാത്രമുള്ള ഒരു ഓൺലൈൻ സംവിധാനം ഒരൊറ്റ മൊഡ്യൂളായി ഉൾപ്പെടുത്താവുന്നതാണ്. നിലവിലുള്ള എല്ലാ പാർക്കിംഗ് സ്ഥലങ്ങളും അറിയിക്കുകയും ITS ആപ്ലിക്കേഷനിൽ ഉൾപ്പെടുത്തുകയും വേണം. പാർക്കിംഗ് സ്റ്റോട്ട് ലഭ്യതയുടെ നില നിരീക്ഷിക്കാനും മുൻകൂട്ടി ബുക്കിംഗിനുള്ള സൗകര്യങ്ങളും ഉൾപ്പെടുത്താനും ഇതിലൂടെ കഴിയും. ബസ്കളുടെ സ്റ്റോട്ട് ലൊക്കേഷനും ടൈമിങ്ങും അറിയുവാനുള്ള എൽ.ഇ.ഡി. ഡിജിറ്റൽ ഡിസ്പ്ലേ ബോർഡുകൾ ബസ് സ്റ്റേഷനുകളിൽ സ്ഥാപിക്കുവാൻ വകുപ്പിന് പദ്ധതിയുണ്ട്.</p> <p>സംസ്ഥാനത്ത് പൊതുഗതാഗത സംവിധാനം കൂടുതൽ കാര്യക്ഷമമാക്കുന്നതിന് വിവിധ പദ്ധതികൾ നടപ്പിലാക്കി വരുന്നുണ്ട്. പൊതു ജനോപകാരപ്രദവും വിശ്വസനീയവും കുറഞ്ഞ ചെലവിലുള്ള പൊതുഗതാഗതം പൊതുജനങ്ങൾക്ക് ലഭ്യമാക്കുന്നതിന് പ്രതിജ്ഞാബദ്ധമാണ്. ഈ ലക്ഷ്യം നിറവേറ്റുതിന്</p>

കൂടുതൽ കാര്യക്ഷമത വർദ്ധിപ്പിക്കേണ്ടതുണ്ട്. ഇതിനായി കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. വിവിധതരം പദ്ധതികൾ നടപ്പിലാക്കി വരുന്നുണ്ട്. കൂടാതെ മലിനീകരണ നിയന്ത്രണവും ലക്ഷ്യമാക്കി പ്രവർത്തിക്കുന്നുണ്ട്.

പ്രൊഫ. സുശീൽ ഖന്ന റിപ്പോർട്ട് പ്രകാരം സിംഗിൾ ഡ്യൂട്ടി നടപ്പിലാക്കുന്നതോടെ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യുടെ ഓടാതെ കിടക്കുന്ന ബസ്സുകൾ ഓപ്പറേറ്റ് ചെയ്ത് അധിക വരുമാനവും യാത്രാ സൗകര്യവും പ്രദാനം ചെയ്യും.

തിരുവനന്തപുരം നഗരത്തിലെ സമഗ്രമായ നഗര ഗതാഗതത്തിന് നഗരപരിധിയിൽ വിവിധ പ്രദേശങ്ങളെയും സ്ഥാപനങ്ങളേയും ബന്ധിപ്പിച്ച് നഗരത്തിലേയ്ക്ക് വിവിധ ആവശ്യങ്ങൾക്കായി എത്തിച്ചേരുന്ന പൊതുജനങ്ങൾക്കും നഗരത്തിലെ വിവിധ ഭാഗങ്ങളിൽ സഞ്ചരിക്കേണ്ട യാത്രക്കാർക്കും പ്രയോജനകരമായ രീതിയിൽ സിറ്റി സർക്കുലർ (ഹോപ്പ് ഓൺ ഹോപ്പ് ഓഫ്) കൂടുതൽ പ്രയോജനപ്രദമായ രീതിയിൽ ക്രമീകരിക്കും. ഇത് ഒരു trip-ന് 10 രൂപ, ഒരു ദിവസത്തേക്ക് 30 രൂപ എന്ന മിതമായ ചാർജ് മാത്രമെ ഈടാക്കുന്നുള്ളൂ.

പ്രസ്തുത സർവ്വീസുകൾക്ക് പുതുതായി നിരത്തിലിറക്കിയ 25 എണ്ണം കൂടാതെ 25 കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-സിംഗിൾ ഇലക്ട്രിക് ബസ് ബസ്സുകൾ കൂടി ഉപയോഗിക്കുന്നതിനാൽ (ആകെ 50 എണ്ണം) അന്തരീക്ഷ മലിനീകരണം വലിയ തോതിൽ കുറയ്ക്കുമെന്നു ഉള്ളതും ഡീസലിന് പ്രതി കിലോമീറ്ററിന് ഏതാണ്ട് 32/- രൂപ ചെലവാകുന്ന സ്ഥാനത്ത് ശരാശരി 6/- രൂപ മാത്രം മതിയാകാവുന്നതിനാൽ ഇന്ധന ഇനത്തിൽ ഏതാണ്ട് 26/- രൂപ കുറവ് വരുമ്പോൾ പ്രവർത്തന ചെലവ് കുറയുന്നത് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യ്ക്ക് കൂടുതൽ ആശ്വാസമേകുന്നതാണ്.

ദീർഘദൂര യാത്രകൾക്കായി ബൈപ്പാസ് റൈഡുകൾ ഉപയോഗപ്പെടുത്തുന്ന യാത്രക്കാർക്ക് സാധാരണ മറ്റ് റോഡുകളിലൂടെയുള്ള യാത്രാസമയത്തേക്കാൾ സമയം ലാഭിക്കാമെന്നുള്ളത് ഈ സർവ്വീസിന്റെ പ്രത്യേകതയാണ്. കുറഞ്ഞത് ഓരോ മണിക്കൂർ ഇടവേളകളിൽ ടി സർവ്വീസിന്റെ സേവനം നാഷണൽ ഹൈവേ വഴിയും എം.സി. റോഡ് വഴിയും പൂർണ്ണമാക്കുന്നതിനുള്ള പദ്ധതികൾ അന്തിമ ഘട്ടത്തിലാണ്. ഇത് പൂർത്തിയാക്കും. നിലവിൽ ആരംഭിച്ച കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-സിംഗിൾ സൂപ്പർ ക്ലാസ് ബസ്സുകൾ ഇത്തരത്തിൽ ഓപ്പറേറ്റ് ചെയ്യുകയും വരുമാന വർദ്ധനവും സ്വീകാര്യതയും വർദ്ധിച്ചിട്ടുണ്ട്.

സാധാരണ ജനതയുടെ യാത്രാ സ്വപ്നങ്ങൾ കുറഞ്ഞ ചെലവിൽ സാക്ഷാൽക്കരിക്കുന്നതിനായി ആരംഭിച്ച മറ്റൊരു നൂതന പദ്ധതിയാണ് "ബഡ്ജറ്റ് ടൂറിസം". ഇതിലൂടെ വലിയ വരുമാന വർദ്ധനവും വൻ ജനസമ്മിതിയും ഉണ്ടായിട്ടുണ്ട്. ഇത് വ്യാപിപ്പിക്കും. പാവപ്പെട്ട സാധാരണക്കാരായ മത്സ്യ തൊഴിലാളികൾക്കായി ആരംഭിച്ച മൂന്ന് സമുദ്ര സർവ്വീസുകൾ സർക്കാർ സഹായത്തോടുകൂടി സൗജന്യമായി നടത്തി വരുന്നു. ഇതിന് വൻജനപ്രീതിയാണ് ഉള്ളത്. ഇതിൽ മത്സ്യതൊഴിലാളി സ്ത്രീകൾ

മത്സ്യ വിപണനത്തിനായി ഏതാണ്ട് ഇരുപതിനായിരത്തിലധികം യാത്രകൾ ചെയ്തിട്ടുള്ളതായി കാണുന്നുണ്ട്. ഇത് ഫിഷറീസ് വകുപ്പുമായി തുടരും.

മറ്റ് യാത്രാ സൗകര്യം ഇല്ലാതെ പാർശ്വവൽക്കരിക്കപ്പെട്ട വലിയ ഒരു വിഭാഗം ഗ്രാമങ്ങളിൽ താമസിക്കുന്നുണ്ട്. ഇവർക്കായി ഉൾനാടൻ ഗ്രാമപ്രദേശങ്ങളിലേയ്ക്ക് സർവ്വീസ് നടത്തുന്നതിന് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യും തദ്ദേശ സ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങളുമായി ഡീസൽ ചെലവ് പങ്ക് വച്ച് സഹകരിച്ച് നൂതന സംരംഭമായ ഗ്രാമവണ്ടി പദ്ധതിയുടെ സംസ്ഥാനതല ഉദ്ഘാടനം തിരുവനന്തപുരം ജില്ലയിലെ കൊല്ലയിൽ പഞ്ചായത്തിൽ 29.07.2022-ൽ നടക്കുകയുണ്ടായി. അതു കൂടാതെ തൃശ്ശൂർ ജില്ലയിലെ എളവള്ളി പഞ്ചായത്തിലും 19.8.2022-ന് ജില്ലാതല ഉദ്ഘാടനം നടത്തുകയുണ്ടായി. കൂടാതെ മലപ്പുറം ജില്ലയിലെ എടവണ്ണ പഞ്ചായത്ത്, കായംകുളം പത്തിയൂർ പഞ്ചായത്ത്, കോഴിക്കോട് ജില്ലയിലെ ചാത്തമംഗലം പഞ്ചായത്ത് അടക്കം ധാരാളം പഞ്ചായത്തുകൾ പ്രസ്തുത പദ്ധതി ആരംഭിക്കുന്നതിന് നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. ഇത് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യുടെ നഷ്ടം കുറച്ച് ഒറ്റപ്പെട്ട എല്ലാ മേഖലയിലേയ്ക്കും ബസ് സർവ്വീസ് എത്തിക്കുന്നതിന് സഹായകരമാകുന്ന വിപ്ലവകരമായ മാറ്റം ഗതാഗത മേഖലയിൽ ഉണ്ടാക്കും. ഇങ്ങനെ വികസനവും ജനക്ഷേമവും മുൻനിർത്തുന്നതിൽ വലിയ പങ്കാണ് കടുത്ത സാമ്പത്തിക ബുദ്ധിമുട്ടിലും കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. നിർവ്വഹിച്ച് വരുന്നത്.

GPRS, Bluetooth, RFID സംവിധാനമുള്ള ETM

Closed Loop Smart Card സംവിധാനം ഉപയോഗിക്കത്തക്ക വിധത്തിൽ GPRS Bluetooth, RFID സംവിധാനമുള്ള ETM മെഷീനുകൾ വാങ്ങുന്നതിനുള്ള പർച്ചേസ് ഓർഡർ നൽകുകയും വിവിധ ഡിപ്പോകളിലേയ്ക്കും ടി മെഷീനുകളുടെ വിതരണം പുരോഗമിച്ചുവരുകയുമാണ്. ഇത് പൂർണ്ണമായി നടപ്പിലാക്കി കഴിയുന്നതിലൂടെ താഴെ പറയുന്ന പ്രയോജനങ്ങൾ ലഭ്യമാകുന്നതാണ്.

ടിക്കറ്റ് കളക്ഷൻ സംബന്ധിച്ച എല്ലാ വിവരങ്ങളും അപ്പോൾ തന്നെ ഓൺലൈനായി നിരീക്ഷിക്കാൻ സാധിക്കും. ഇതിൽ നിന്നും യാത്രക്കാരുടെ എണ്ണം, വരുമാനം തുടങ്ങിയ വിവരങ്ങൾ മനസിലാക്കാൻ സാധിക്കുന്നു.

പ്രീ-പെയ്ഡ് സ്റ്റാർട്ട് കാർഡ് ഉപയോഗിച്ച് പണരഹിതമായി യാത്ര ചെയ്യുന്നതിനുള്ള സൗകര്യം ഉണ്ടായിരിക്കുന്നതാണ്. കൂടാതെ വിവിധതരം പാസുകളെ സ്റ്റാർട്ട് കാർഡ് സംവിധാനത്തിലേക്ക് മാറ്റുവാനും കഴിയുന്നതാണ്.

ഓരോ ടിപ്പുകളുടേയും കളക്ഷൻ വിവരങ്ങളും ഓരോ ബസിന്റെയും വരുമാനം സംബന്ധിച്ച വിവരങ്ങളും ലഭ്യമാക്കുവാൻ സാധിക്കും. ആയത് വഴി ടി ടിപ്പ് ലാഭകരമാണോ എന്ന് വിശകലനം ചെയ്യുവാനും സാധിക്കും.

കമ്പ്യൂട്ടറൈസ്ഡ് വെഹിക്കിൾ ട്രാക്കിംഗ് & മോണിറ്ററിംഗ് സിസ്റ്റം

പൊതുജനങ്ങൾക്കും യാത്രക്കാർക്കും ഉപയോഗ പ്രദമാകുന്ന രീതിയിൽ വിവര സാങ്കേതികവിദ്യ 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 ബസുകളുടെ ലോക്കേഷൻ ലൈവ് ആയിത്തന്നെ ലഭ്യമാകും.

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

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

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 മറ്റു അനുബന്ധ ഉപകരണങ്ങളും ടെൻഡർ നടപടികളിലൂടെ വാങ്ങിയിട്ടുണ്ട്.

കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യുടെ യാത്രാ പാസ്സ്, സ്റ്റുഡന്റ് കൺസഷൻ സേവനങ്ങൾ ഓൺലൈനിൽ ലഭ്യമാക്കുന്നത്.

കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. അംഗ വൈകല്യമുള്ളവർ, കാഴ്ചശക്തി ഇല്ലാത്തവർ, മാധ്യമ പ്രവർത്തകർ തുടങ്ങി പൊതുജനങ്ങൾക്ക് നൽകിവരുന്ന വിവിധതരം യാത്രാ പാസ്സുകൾ,

വിദ്യാർത്ഥികൾക്കുള്ള കൺസഷൻ എന്നീ സേവനങ്ങൾ കേരള സ്റ്റേറ്റ് ഐ.ടി. മിഷൻ / NIC എന്നിവയുമായി ചേർന്ന് "സർവീസ് പ്ലസ്" എന്ന ആപ്ലിക്കേഷനിലൂടെ ഓൺലൈൻ സംവിധാനത്തിലേക്ക് മാറ്റുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ പുരോഗമിച്ചു വരുന്നു.

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

ക്രൂറോസ്റ്ററിങ് ആൻഡ് ബസ് ഷെഡ്യൂളിങ് സോഫ്റ്റ്‌വെയർ

കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യിൽ പുതുതായി നടപ്പിലാക്കാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്ന ക്രൂറോസ്റ്ററിങ് ആൻഡ് ബസ് ഷെഡ്യൂളിങ് സോഫ്റ്റ്-വെയർ നടപ്പിലാക്കുന്നത് വഴി ശാസ്ത്രീയമായ രീതിയിൽ 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 സാധ്യമാകുന്നതിനാൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യുടെ വളർച്ചക്ക് ഇത് സഹായകമാകുമെന്ന് കരുതുന്നു.

ടി പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കുന്നതിനാവശ്യമായ ടെൻഡർ നടപടികൾ പൂർത്തീകരിച്ച് വർക്ക് ഓർഡർ നൽകി തുടർ നടപടികൾ പുരോഗമിച്ചുവരികയാണ്.

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 മാമ്പൽ ആയിട്ടാണ് കൈകാര്യം ചെയ്യുന്നത്. ആയതിനാൽ ശരിയായ സാമ്പത്തിക മാനേജ്മെന്റിന് ശക്തമായൊരു സംവിധാനം നിലവിൽ ലഭ്യമല്ല.

അക്കൗണ്ടിംഗിനായി ERP സോഫ്റ്റ് വെയർ നടപ്പിലാക്കുന്നതിലൂടെ, പണം കൈകാര്യം ചെയ്യുന്നത് കൂടുതൽ ഉത്തരവാദിത്തവും സുതാര്യവുമാക്കുവാൻ സാധിക്കും. കൂടാതെ ജീവനക്കാരുടെ ജോലി ഭാരം കുറയ്ക്കാനും ശരിയായ സാമ്പത്തിക മാനേജ്മെന്റ് നടപ്പിലാക്കുവാനും സാധിക്കും.

ഈ പദ്ധതിയിൽ ഉൾപ്പെടുന്ന ഇൻവെന്റി മാനേജ്മെന്റ് മോഡ്യൂളിലൂടെ ചീഫ് സ്റ്റോർ, വർക്ക് ഷോപ്പ്, ഡിപ്പോകൾ തുടങ്ങിയവയിൽ ലഭ്യമായിട്ടുള്ള സ്നെയർ പാർട്ട്സ്, മറ്റു സാധനസാമഗ്രികൾ ടാക്കു ചെയ്യുന്നതിനും ശരിയായ സ്ഥലത്ത് ആവശ്യത്തിന് സപ്ലൈസ് ഉണ്ടെന്ന് ഉറപ്പാക്കുന്നതിനും സാധിക്കും.

സ്നെയർ പാർട്ട്സ് സ്വീകരിക്കുന്നത് മുതൽ ഇഷ്യു ചെയ്യുന്നതുവരെയുള്ള എല്ലാ പ്രവർത്തനങ്ങളും എളുപ്പത്തിലും കൃത്യതയോടെയും കൈകാര്യം ചെയ്യുവാനും ഇതിലൂടെ സാധ്യമാകും.

കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യെ പുനരുദ്ധരിക്കുന്നതിന്റെ ഭാഗമായി പ്രൊഫ. സുശീൽ ഖന്ന പഠന റിപ്പോർട്ടിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ കോർപ്പറേഷന്റെ മാനേജ്മെന്റ്, പ്രവർത്തനരീതി എന്നിവ പുനഃക്രമീകരിക്കുന്നതിനായി നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. വിശദവിവരങ്ങൾ ചുവടെ ചേർക്കുന്നു.

മാനേജ്മെന്റ് പ്രൊഫഷണലിസം

കെ.എസ്.ആർ.സി.യിലെ വിവിധ വിഭാഗങ്ങളിലേയ്ക്ക് അതാത് മേഖലകളിൽ യോഗ്യതയും പരിചയവുമുള്ള ഉദ്യോഗസ്ഥരുടെ സേവനം ലഭ്യമാക്കുന്നതിനായി ഓരോ വിഭാഗങ്ങളിലും വൈദഗ്ധ്യമുള്ളവരെ മതിയായ നിയമന നടപടി ക്രമങ്ങൾ പാലിച്ച് കരാർ അടിസ്ഥാനത്തിൽ നിയമിക്കുക വഴി മാനേജ്മെന്റ് ശാക്തീകരിക്കുന്നതിനുവേണ്ട നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്.

പ്രൊഫ. സുശീൽ ഖന്ന റിപ്പോർട്ടിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ, കോർപ്പറേഷനിലെ ടോപ്പ് ലെവൽ മാനേജ്മെന്റ് ശക്തിപ്പെടുത്തുന്നതിന്റെ ഭാഗമായി ജനറൽ മാനേജർ (F&A), ജനറൽ മാനേജർ (ടെക്നിക്കൽ), ഡെപ്യൂട്ടി ജനറൽ മാനേജർ (F&A), ഡെപ്യൂട്ടി ജനറൽ മാനേജർ (ഓപ്പറേഷൻസ്), ഡെപ്യൂട്ടി ജനറൽ മാനേജർ (ടെക്നിക്കൽ), ചാർട്ടേർഡ് / കോസ്റ്റ് അക്കൗണ്ടന്റ് എന്നീ തസ്തികകൾ താൽക്കാലികമായി സർക്കാർ സൃഷ്ടിക്കുകയും നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്.

മാനവവിഭവശേഷി വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിന്റെയും കോർപ്പറേഷനെ കൊമേർഷ്യലൈസ് ചെയ്യുന്നതിന്റെ ഭാഗമായി പ്രാവീണ്യം തെളിയിക്കുന്നവരെ ഓപ്പൺ മാർക്കറ്റിൽ നിന്നും കരാർ അടിസ്ഥാനത്തിൽ നിയമിച്ചിട്ടുണ്ട്.

പ്രൊഫ. സുശീൽ ഖന്നയുടെ റിപ്പോർട്ടിലെ പ്രധാന നിർദ്ദേശം കോർപ്പറേഷനെ മൂന്ന് (3) സ്വയം പര്യാപ്തമായ ലാഭ കേന്ദ്രങ്ങളാക്കി മാറ്റുക എന്നതാണ്. ആയതിൻ പ്രകാരം കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യെ ചുവടെ ചേർത്തി രിക്കുന്ന തരത്തിൽ മൂന്ന് മേഖലകളാക്കി രൂപീകരിച്ചു.

പേര്	റവന്യൂ ജില്ല	ആസ്ഥാനം
സൗത്ത് സോൺ	തിരുവനന്തപുരം, കൊല്ലം, പത്തനംതിട്ട	സെൻട്രൽ വർക്ക് പാപ്പനംകോട്

സെൻട്രൽ സോൺ	ആലപ്പുഴ, കോട്ടയം, എറണാകുളം. ഇടുക്കി, തൃശൂർ	എറണാകുളം ബോട്ട് ജെട്ടി
നോർത്ത് സോൺ	മലപ്പുറം, പാലക്കാട്, കോഴിക്കോട്, വയനാട്, കണ്ണൂർ, കാസർഗോഡ്	കോഴിക്കോട്

കൂടാതെ ഭരണപരവും, അക്കൗണ്ട്സ് സംബന്ധമായ നടപടികൾ ജില്ലാ അടിസ്ഥാനത്തിൽ സ്വീകരിക്കുന്നതിന് പതിനഞ്ച് (15) ജില്ലാ ഓഫീസുകൾ രൂപീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. വരുമാന വർദ്ധനവ് വരുത്തുക എന്നതിനോടൊപ്പം, കോർപ്പറേഷന്റെ പ്രവർത്തനങ്ങളുടെ ശാക്തീകരണമാണ് പ്രസ്തുത മേഖലകളുടെ രൂപീകരണം കൊണ്ട് ലക്ഷ്യമിട്ടിട്ടുള്ളത്.

കേരളത്തിലെ ആലപ്പുഴ, കൊല്ലം, കോട്ടയം, എറണാകുളം, കണ്ണൂർ, കാസർഗോഡ് എന്നീ ആറ് ജില്ലകളിൽ സംസ്ഥാന ജലഗതാഗത വകുപ്പ് സർവ്വീസുകൾ നടത്തിവരുന്നു. പൊതുഗതാഗതം ശക്തിപ്പെടുത്തുന്നതിനും കൂടുതൽ സുരക്ഷിതമാക്കുന്നതിനും വേണ്ടി തടി, സ്റ്റീൽ ബോട്ടുകൾക്ക് പുറമെ കറ്റാമറൈൻ ഫൈബർ ബോട്ടുകളും സർവ്വീസ് നടത്തിപ്പിനായി ഉപയോഗിച്ചുവരുന്നു. ടി ബോട്ടുകൾ ഉപയോഗിച്ച് വകുപ്പ് പാസഞ്ചർ, പാസഞ്ചർ-കം-ടുറിസ്റ്റ് സർവ്വീസ്, ആംബുലൻസ് സർവ്വീസ്, വാട്ടർ ടാക്സി സർവ്വീസ് എന്നിവ നടത്തുന്നു. കാലപ്പഴക്കം ചെന്ന ബോട്ടുകൾ പിൻവലിച്ച് ആധുനിക സുരക്ഷാ സംവിധാനങ്ങളോടു കൂടിയ ബോട്ടുകൾ സർവ്വീസിൽ ഉൾപ്പെടുത്തുന്നതിന്റെ ഭാഗമായി 100 പാസഞ്ചർ കപ്പാസിറ്റിയുള്ള 9 ബോട്ടുകളുടെ നിർമ്മാണം ആരംഭിക്കുകയും, ഇവയിൽ 4 ബോട്ടുകൾ നിർമ്മാണം പൂർത്തീകരിച്ച് സർവ്വീസിൽ ഉൾപ്പെടുത്തുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. വകുപ്പിന്റെ 5 പ്രധാനപ്പെട്ട സ്റ്റേഷനുകൾ കേന്ദ്രീകരിച്ച് ആംബുലൻസ് സർവ്വീസ് നടത്തുന്നതിനായി റെസ്ക്യൂ & ഡെവ് ബോട്ടുകൾ 24 മണിക്കൂറും സജ്ജമാക്കിയിട്ടുണ്ട്. പരിസ്ഥിതി മലിനീകരണം നിയന്ത്രിക്കുക, പ്രവർത്തന ചെലവ് കുറയ്ക്കുക എന്നീ ലക്ഷ്യത്തോടുകൂടി ആരംഭിച്ച ഇന്ത്യയിലെ പ്രഥമ സംരമോയ സോളാർ ബോട്ടിന്റെ പ്രവർത്തനം വൻവിജയമായതിനെ തുടർന്ന് 5 വർഷം കൊണ്ട് 50% ബോട്ടുകൾ സോളാറിലേയ്ക്ക് മാറ്റുന്നതിന് നടപടി സ്വീകരിക്കുന്നുണ്ട്. നിലവിൽ 9 ബോട്ടുകൾ നിർമ്മാണത്തിലാണ്. ഈ വർഷം ഇത്തരത്തിൽ കൂടുതൽ സോളാർ ബോട്ടുകൾ നിർമ്മിക്കുന്നതിന് ഭരണാനുമതി ലഭിക്കുന്നതിനായി നടപടി സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. തികച്ചും പരിസ്ഥിതി സൗഹൃദവും, മലിനീകരണ വിമുക്തവുമായ, ഒരേ സമയം 100 യാത്രക്കാരെ വഹിക്കാൻ കഴിയുന്നതുമായ ഇന്ത്യയിലെ ആദ്യ സൗരോർജ്ജ ക്രൂയിസ്റ്റ് വെസ്റ്റലിന്റെ നിർമ്മാണം പൂർത്തീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഒക്ടോബർ മാസത്തോടുകൂടി സർവ്വീസ് നടത്താനാവുമെന്ന് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നു. വെള്ളപ്പൊക്ക സമയത്തും മറ്റും, മറ്റു ബോട്ടുകൾക്ക് എത്തിപ്പെടാൻ കഴിയാത്ത സ്ഥലങ്ങളിൽ എത്തി രക്ഷാപ്രവർത്തനം നടത്തുന്നതിനായി രൂപകല്പന ചെയ്ത ഡീങ്കി ബോട്ടുകളുടെയും നിർമ്മാണം അന്തിമഘട്ടത്തിലാണ്. ഇന്ത്യയിലെ തന്നെ ആദ്യ സോളാർ ഇലക്ട്രിക് റോ-റോ നാലു

		<p>ടക്കുകൾ (കണ്ടെയ്നറുകൾ ഉൾപ്പെടെ) കയറ്റാവുന്ന രീതിയിലാണ് രൂപകല്പന ചെയ്തിട്ടുള്ളത്. അന്തരീക്ഷ മലിനീകരണം കുറച്ച്, പ്രകൃതിയോട് ഇണങ്ങി സർവ്വീസ് നടത്താൻ സാധിക്കുന്ന സോളാർ ഇലക്ട്രിക് റോ-റോ അടുത്ത മാർച്ച് മാസത്തോടെ നിർമ്മാണം പൂർത്തിയാക്കി ലഭിക്കുന്നതാണ്. ആലപ്പുഴ ജില്ലയിലെ കനാലുകളുടെ സൗന്ദര്യം ആസ്വദിച്ചു കൊണ്ട് പാതിരാമണൽ ദ്വീപ്, കമരകം എന്നീ ടൂറിസ്റ്റ് കേന്ദ്രങ്ങൾ സന്ദർശിക്കുന്നതിനും കുറഞ്ഞ ചെലവിൽ സുരക്ഷിത യാത്രാ ഒരുക്കുക എന്ന ഉദ്ദേശത്തോടെയും ആലപ്പുഴ - കമരകം - കോട്ടയം റൂട്ടിൽ 120 പാസഞ്ചർ കപ്പാസിറ്റിയുള്ള ഒരു കാറ്റമറൈൻ (വേഗ-2) പാസഞ്ചർ-കം-ടൂറിസ്റ്റ് സർവ്വീസ് ബോട്ടിംഗും വാട്ടർ ടാക്സിയുടെയും നിർമ്മാണം പൂർത്തിയാക്കി വിജയകരമായി സർവ്വീസ് നടത്തി വരുന്നു. വാട്ടർ ടാക്സികൾ ഉപയോഗിച്ച് ആലപ്പുഴ ജില്ലയിലെ മുഹമ്മയിലും, കണ്ണൂർ ജില്ലയിലെ പറശ്ശിനിക്കടവിലും സർവ്വീസ് നടത്തിവരുന്നു. മണി കൂറിൽ 30 Km വേഗത കൈവരിക്കാവുന്ന ഡീസൽ ഔട്ട്ബോർഡ് എൻജിൻ, വാട്ടർ ടാക്സിയിൽ സ്ഥാപിച്ചിട്ടുള്ളതിനാൽ പൊതുജനങ്ങൾക്ക് റോഡ് മാർഗ്ഗം എന്ന പോലെ തന്നെ ജലത്തിലൂടെയും വളരെ പെട്ടെന്ന് ഒരു സ്ഥലത്ത് നിന്ന് മറ്റൊരു സ്ഥലത്തേയ്ക്ക് എത്തിച്ചേരാനും സാധിക്കുന്നതാണ്. വകുപ്പിന്റെ പ്രവർത്തനങ്ങൾ മറ്റു ജില്ലകളിൽ കൂടി വ്യാപിപ്പിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചു വരുന്നു. മേൽ പദ്ധതികൾ നടപ്പിലാക്കാൻ 6 മാസം മുതൽ - ഒരു വർഷം വരെ കാലയളവ് വേണ്ടി വരും.</p>
<p>(ബി) സംസ്ഥാനത്ത് സ്വകാര്യ ഗതാഗത സർവ്വീസുകൾ ലഭ്യമാക്കി നടക്കുമ്പോൾ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. നഷ്ടത്തിലാകുന്നതിനുള്ള കാരണങ്ങൾ എന്തെല്ലാമാണെന്ന് പഠനം നടത്തിയിട്ടുണ്ടോ; എങ്കിൽ വെളിപ്പെടുത്തുമോ;</p>	<p>(ബി) സർക്കാർ ഉടമസ്ഥതയിലുള്ള പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനം എന്ന നിലയിലും മോഡൽ എംപ്ലോയർ എന്ന നിലയിലും സ്വകാര്യ ഗതാഗത സർവ്വീസുകളിൽ നിന്നും വ്യത്യസ്തമായ സേവനവേതന വ്യവസ്ഥകളാണ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യിലുള്ളത്. സ്വകാര്യ മേഖലയിൽ ഇല്ലാത്ത പെൻഷനും അനുബന്ധ ചെലവുകളും നൽകുന്നതിനായി കാലാകാലം കടം എടുക്കുകയും കടവും പലിശയും തിരിച്ചടയ്ക്കുന്നതിന് കഴിയാതെ ചെലവ് വർദ്ധിക്കുന്നതും സാമൂഹിക പ്രതിബദ്ധതയുടെ പേരിൽ ഏതാണ്ട് 50% ഓർഡിനറി ബസ്സുകൾ ഒറ്റപ്പെട്ട മേഖലകളിൽ ഓപ്പറേറ്റിംഗ് ചെയ്ത് പോലും ലഭിക്കാതെ ഓപ്പറേറ്റ് ചെയ്യുന്നതും പൊതുജന താൽപര്യർത്ഥം നഷ്ടം സഹിച്ച് സൂപ്പർ ക്ലാസ് ഇന്റർസ്റ്റേറ്റ് സർവ്വീസുകൾ പോലും സമ്മർദ്ദത്തിന് വഴങ്ങി കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യ്ക്ക് ഓപ്പറേറ്റ് ചെയ്യേണ്ടതായും വരുന്നുണ്ട്. ഇത്തരം നഷ്ടം നികത്തുന്നതിന് പര്യാപ്തമായ ഫെയർ നിശ്ചയിക്കുവാനും കഴിയാത്തതാണ് ലാഭാധിഷ്ഠിതമായി മാത്രം നടത്തുന്ന സ്വകാര്യ ഗതാഗത സർവ്വീസുകൾ ലഭിക്കാൻ നടത്തുമ്പോഴും കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. നഷ്ടത്തിൽ വരുവാനുള്ള കാരണങ്ങളിൽ ചിലത്. കൂടാതെ സാങ്കേതികവിദ്യയുടെ അഭാവം, ബൾക്ക് ഡേറ്റ അനാലിസിസ് സാധ്യമാകാത്തത് ആധുനിക ബസ്സുകൾ വാങ്ങുന്നതിന് സാമ്പത്തിക ബുദ്ധിമുട്ട്, കടുത്ത സാമ്പത്തിക ബുദ്ധിമുട്ടിൽ സ്പെയർ പാർട്സ്, ഡീസൽ, ശമ്പളം എന്നിവ കൃത്യമായി നൽകാൻ കഴിയാത്ത അവസ്ഥയും അതുപോലെയും അടക്കം മറ്റ് കാരണങ്ങളും ഇതിനൊക്കെ കാരണമാകുന്നു. ഇവ ഒരു പരിധി വരെ പരിഹരിക്കുന്നതിന് നടപടികൾ സ്വീകരിച്ച് വരികയാണ്. ഇതടക്കം വിഷയങ്ങൾ</p>	

		<p>പ്രൊഫ. സുശീൽ ഖന്ന പഠനം നടത്തി റിപ്പോർട്ട് സമർപ്പിച്ചിട്ടുണ്ട്. എന്നാൽ ഏറ്റവും പ്രധാന കാരണം ജീവനക്കാരുടെ കുറഞ്ഞ ഉത്പാദനക്ഷമതയും കുറഞ്ഞ Bus utilisation-നമാണ്. ഇന്ത്യയിൽ ഏറ്റവും കൂടുതൽ Bus to staff ratio, സർക്കാർ ജീവനക്കാരുടെ തുല്യമായ ശമ്പളം, പെൻഷൻ തുടങ്ങിയ ആനുകൂല്യങ്ങൾ നൽകിയിട്ടും ആണ് ഇത് സംഭവിക്കുന്നത്. ഇതിനായി Motor Transport Workers Act, 1961 അനുസരിച്ചുള്ള single duty system നടപ്പാക്കുകയാണ് പരിഹാരം ഇത് ജീവനക്കാർ എതിർക്കുകയാണ്.</p> <p>കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യുടെ ജൂലൈ മാസത്തെ വരുമാനം 186 കോടി രൂപയും, ചെലവ് 285 കോടി രൂപയുമാണ്. വരവും, ചെലവും തമ്മിലുള്ള അന്തരം 99 കോടി രൂപയാണ്.</p>
(സി)	<p>നിലവിലുള്ള സർവീസുകൾ ലാഭകരമാക്കുന്നതിനും കൂടുതൽ സർവീസുകൾ ആരംഭിക്കുന്നതിനും ഷെഡ്യൂളുകൾ പുനഃക്രമീകരിക്കുന്നതിനുമായുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുമോ; വിശദമാക്കാമോ;</p>	<p>(സി) നിലവിലുള്ള സർവീസുകൾ ലാഭകരമാക്കുന്നതിനും കൂടുതൽ സർവീസുകൾ ആരംഭിക്കുന്നതിനും ഷെഡ്യൂളുകൾ പുനഃക്രമീകരിക്കുന്നതിനുമായി നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചുവരുന്നു.</p> <p>പ്രതിവാഹന ജീവനക്കാരുടെ എണ്ണം ദേശീയ ശരാശരിയിൽ എത്തിക്കുന്നതിന് ശ്രമങ്ങൾ നടന്നു വരുന്നു. അധികമായി നോൺ പീക്ക് സമയത്ത് ഓപ്പറേറ്റ് ചെയ്തിരുന്ന ടിപ്പുകൾ ക്രമീകരിക്കുകയും പീക്ക് സമയത്ത് പരമവധി ടിപ്പുകൾ ലഭിക്കുകയും ചെയ്യുന്ന രീതിയിൽ സിംഗിൾ ഡ്യൂട്ടികളും 12 മണിക്കൂർ സ്റ്റാൻഡ് 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 ചെയ്യും. നിലവിൽ 72 സിംഗിൾ ഡ്യൂട്ടികളും 1300 എണ്ണം 12 മണിക്കൂർ സ്റ്റാൻഡ് ഡ്യൂട്ടികളും നടത്തി വരുന്നുണ്ട്.</p> <p>സാങ്കേതികവിദ്യയുടെ സഹായത്താൽ എല്ലാ യൂണിറ്റുകളുടേയും ടിപ്പ് വൈസ് കളക്ഷൻ പരിശോധിച്ച് ഡീസൽ തുക പോലും ലഭിക്കാത്ത ഡെഡ് ടിപ്പുകളുടെ എണ്ണത്തിൽ കുറവ് വരുത്തുവാൻ കഴിഞ്ഞു.</p> <p>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.</p> <p>അനാവശ്യമായി യാത്രക്കാരില്ലാതെ റിട്ടേൺ ഡെഡ് ടിപ്പുകൾ കുറയ്ക്കുന്നതിനും യാത്രക്കാരുടെ സൗകര്യത്തിനുമായി സിറ്റി റേഡിയൽ സർവ്വീസ് ആരംഭിച്ചു. സിറ്റിയ്ക്ക് വെളിയിലുള്ള രണ്ട് പ്രധാന സ്ഥലങ്ങളെ തമ്മിൽ ബന്ധിപ്പിക്കുക വഴി യാത്രക്കാർക്ക് ഇറങ്ങി കയറുന്നത് ഒഴിവാക്കുകയും യാത്രക്കാർ കൂടുതലായി ഇത്തരം ബസ്സുകളെ ആശ്രയിക്കുകയും ചെയ്തതിനാൽ കട്ട് ടിപ്പുകൾ സിറ്റിയിലേക്ക് നടത്തിയിരുന്ന ബസ്സുകളുടെ എണ്ണം കുറയ്ക്കുവാനും</p>

തദ്ദേശ അനാവശ്യ ഗതാഗത കുരുക്കും ചെലവും, അന്തരീക്ഷ മലിനീകരണം ഒഴിവാക്കുന്നതിനും കഴിഞ്ഞു.

ദീർഘദൂര സർവ്വീസുകളുടെ ക്രോണോളജി പരിശോധിച്ച അനാവശ്യ സർവ്വീസുകൾ കുറയ്ക്കുകയും കൃത്യമായി ആവശ്യമനുസരണം 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%ൽ 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 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 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 നടന്നുവരികയാണ്.

യൂണിറ്റുകളിലെ നിലവിലെ സർവ്വീസുകളുടേയും ഭാവി സാധ്യതകൾ പരിഗണിച്ച് ദൈനംദിന വരുമാന ലക്ഷ്യം നിശ്ചയിച്ച്

		<p>നൽകിയിട്ടുണ്ട്. പ്രൊഫ. സുശീൽ ഖന്ന റിപ്പോർട്ട് പ്രകാരവും പുതുക്കിയ സേവനവേതന കരാർ പ്രകാരവും മോട്ടോർ ട്രാൻസ്പോർട്ട് വർക്കേഴ്സ് ആക്ട് 1961 അനുസരിച്ചും ഷെഡ്യൂൾ പരിഷ്കരണം നടപ്പാക്കിയും ജീവനക്കാരുടെ ഉപയോഗം കാര്യക്ഷമമാക്കിയും കൂടുതൽ സർവ്വീസുകൾ തുടങ്ങുന്നതിലൂടെ വരുമാനം വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതാണ്. ഷെഡ്യൂൾ ഒപ്റ്റിമൈസേഷനിലൂടെ അധികം വരുന്ന ബസ്സുകൾ യൂണിറ്റുകൾക്ക് നൽകിയും കെ.എസ്.ആർ.ടി. സി.-സി.എസ്. വഴി ലഭിക്കുന്ന ആധുനിക ബസ്സുകൾ ഉപയോഗിച്ച് സർവ്വീസ് നടത്തുമ്പോൾ ലഭിക്കുന്ന അധിക വരുമാനവും കൂടാതെ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-സി.എസ്. കൂടുതലായതിലൂടെ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യ്ക്ക് ഒഴിവാക്കുന്ന ജീവനക്കാരെ ഉപയോഗിച്ച് പുതിയ അധിക സർവ്വീസ് നടത്തിയും ആദ്യഘട്ടത്തിൽ പ്രതിമാസ വരുമാനം 8 കോടി രൂപയിൽ എത്തിക്കുകയും ക്രമാനുഗതമായി പ്രതിദിന വരുമാനം 10 കോടി രൂപയിൽ എത്തിക്കുന്നതിനാണ് ലക്ഷ്യമിട്ടിരിക്കുന്നത്. ഇതിനായി ആവശ്യമായ സാങ്കേതിക സഹായവും നടപടികളും ദൃഢതയിൽ നടന്നുവരുന്നു.</p>
<p>(ഡി)</p> <p>കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ജീവനക്കാർക്കും പെൻഷൻകാർക്കും സമയബന്ധിതമായി ശമ്പളവും പെൻഷനും നൽകാൻ സ്വീകരിച്ച നടപടികൾ വിശദമാക്കാമോ?</p>	<p>(ഡി)</p> <p>കോവിഡ് മഹാമാരിക്കുശേഷം കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. പരമാവധി സർവ്വീസുകൾ നടത്തിയും, ടിക്കറ്റിതര വരുമാനം വർദ്ധിപ്പിച്ചും പ്രതിദിന വരുമാനം 6 കോടി രൂപയോളം സമാഹരിക്കാൻ കഴിയുന്നുണ്ടെങ്കിലും വിവിധ കാരണങ്ങളാൽ വരുമാനത്തേക്കാൾ ചെലവേറി വരുന്നതിനാലാണ് ജീവനക്കാർക്ക് സമയബന്ധിതമായി ശമ്പളം ഒരു നിശ്ചിത തീയതിയിൽ നൽകാൻ കഴിയാതിരിക്കുന്നത്. എന്നിരുന്നാലും സർക്കാർ ധനസഹായത്തിനു പുറമെ സ്റ്റേറ്റ് ബാങ്ക് ഓഫ് ഇന്ത്യയിൽ നിന്നും ഓവർഡ്രാഫ്റ്റ് വായ്പ കൂടി ലഭ്യമാക്കി വലിയ കാലതാമസം വരുത്താതെ ജീവനക്കാരുടെ ശമ്പളം വിതരണം ചെയ്യാൻ ശ്രമിക്കുന്നുണ്ട്. കടുത്ത സാമ്പത്തിക പ്രതിസന്ധിയെത്തുടർന്ന് സ്വന്തം വരുമാനത്തിൽ നിന്നും പെൻഷൻ നൽകാൻ കഴിയാതെ വന്നതോടെ, സഹകരണ ബാങ്കുകളുടെ കൺസോർഷ്യം രൂപീകരിച്ച് പെൻഷൻ മുടക്കം കൂടാതെ വിതരണം ചെയ്യുന്നുണ്ട്.</p> <p>കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ജീവനക്കാരുടെ ശമ്പളം 2022 ജൂൺ മാസം വരെയും, പെൻഷൻ 2022 ജൂൺ മാസം വരെയും വിതരണം ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. ജൂലായ്, ആഗസ്റ്റ് മാസത്തെ ശമ്പള വിതരണത്തിന് അടിയന്തിര നടപടി സ്വീകരിച്ചു വരുന്നു. ജൂലായ് മുതൽ പെൻഷൻ വിതരണത്തിന് സഹകരണ രജിസ്ട്രാറുമായി കരാറിൽ ഏർപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്.</p>	

സെക്ഷൻ ഓഫീസർ