

അടിയന്തരപ്രമേയം

കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി.-യിലെ പ്രതിസന്ധി

മി. സ്പീക്കർ: കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ജീവനക്കാരുടെ ശമ്പളം രണ്ടുമാസമായി മുടങ്ങിയതായും കോവിഡിനുശേഷം ബസ് സർവ്വീസുകൾ പൂർണ്ണമായി പുനഃസ്ഥാപിക്കാൻ പരാജയപ്പെട്ടതായും അതുമൂലം സാധാരണക്കാരായ ജനങ്ങൾ കഷ്ടത അനുഭവിക്കുന്നതായും പറയപ്പെടുന്ന സ്ഥിതിവിശേഷം ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിനായി സഭാനടപടികൾ നിർത്തി വയ്ക്കണമെന്ന പ്രമേയം പരിഗണനയ്ക്കെടുക്കണമെന്നാവശ്യപ്പെട്ട് സർവ്വശ്രീ എം. വിൻസെന്റ്, കെ. പി. എ. മജീദ്, മോൻസ് ജോസഫ്, അനൂപ് ജേക്കബ്, മാണി സി. കാപ്പൻ എന്നീ ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗങ്ങൾ റൂൾ 50 പ്രകാരം നോട്ടീസ് നൽകിയിട്ടുണ്ട്.

ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. ആന്റണി രാജു): സർ, പൊതുഗതാഗത സംവിധാനം രാജ്യമാകെ പ്രതിസന്ധി നേരിടുകയാണ്. കോവിഡ് മഹാമാരിയും ഡീസൽ വിലയിലെ അനിയന്ത്രിതമായ വില വർദ്ധനയും ഇന്ധന കമ്പനികൾ ബസ്, പർച്ചേസ് വിഭാഗങ്ങൾക്ക് നൽകിവന്നിരുന്ന ആനുകൂല്യങ്ങൾ അപ്പാടെ നിഷേധിച്ചതും കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി.-യിലെ

പ്രതിസന്ധിയുടെ ആക്കം കൂട്ടിയിട്ടുണ്ട്. റോഡ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് കോർപ്പറേഷൻ ജീവനക്കാർക്ക് പെൻഷൻ നൽകുന്ന സംസ്ഥാനം കൂടിയാണ് കേരളം. ആ നിലയ്ക്ക് പ്രതിമാസം 70 കോടിയിലധികം രൂപയാണ് അധിക ബാധ്യതയായി ഈ ഗവൺമെന്റിന് ഏറ്റെടുക്കേണ്ടിവരുന്നത്. കോവിഡ് പ്രതിസന്ധിക്കുശേഷം കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. ഘട്ടംഘട്ടമായി കൂടുതൽ ബന്ധുകൾ നിരത്തിലിറക്കിയും ടിക്കറ്റേതര വരുമാനം വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിനായി പദ്ധതികൾ ആസൂത്രണം ചെയ്ത് നടപ്പിലാക്കിയും വരുന്നു. പ്രതിദിന വരുമാനം ശരാശരി ആറുകോടി രൂപ ലഭ്യമാക്കുന്ന സ്ഥിതിയിലേയ്ക്ക് എത്തിച്ചിരിക്കുകയാണ്. കോവിഡിനുമുമ്പ് ഏതാണ്ട് 38 ലക്ഷം യാത്രക്കാരാണ് പ്രതിദിനം കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി.-യെ ആശ്രയിച്ചിരുന്നതെങ്കിൽ കോവിഡിനുശേഷം പതിനെട്ട് ലക്ഷമായിരുന്നത് ഇപ്പോൾ ഇരുപത് ലക്ഷമായി ഉയർന്നിട്ടുണ്ട്. കോവിഡിനുമുമ്പ് കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി.-യുടെ ശരാശരി പ്രതിമാസ വരുമാനം 195 കോടി രൂപയായിരുന്നു. എന്നാൽ കോവിഡ് കാലഘട്ടത്തിൽ ഇത് ഗണ്യമായി കുറയുകയും 2021 മെയ് മാസം ഈ ഗവൺമെന്റ് അധികാരമേറ്റെടുക്കുമ്പോൾ വരവ് 8.66 കോടി രൂപയുമായിരുന്നു. 195 കോടി രൂപയിൽനിന്നും നേരെ

കുറഞ്ഞ കഴിഞ്ഞ മെയ് മാസം ആയപ്പോഴേക്കും 8.66 കോടി രൂപയിലെത്തി. 8.66 കോടി രൂപയിൽ നിന്നും ജൂൺ മാസത്തിൽ ഇത് 21 കോടി രൂപയായും ജൂലൈ മാസം ഇത് 59 കോടി രൂപയായും പിന്നീട് 76 കോടി രൂപയായും കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. കരകയറി, ഡിസംബർ മാസം ആയപ്പോഴേക്കും 161 കോടി രൂപയായി ഉയർന്നു. 2022 മെയ് മാസം അത് 192.67 കോടി രൂപയിലേക്ക് എത്തിക്കാൻ സാധിച്ചു. ഈ ഗവൺമെന്റ് അധികാരം ഏറ്റെടുത്ത മാസമായതിനാലാണ് മെയ് മാസം ഞാൻ ഉദാഹരണമായി ചൂണ്ടിക്കാണിക്കുന്നത്. 2022 മെയ് മാസത്തെ കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി.-യുടെ ചെലവ് 289.32 കോടി രൂപയാണ്. ഡീസലിന് 92.21 കോടി രൂപയും, സാലറി ആൻഡ് അലവൻസ് 80.17 കോടി രൂപയും സ്പെയർ പാർട്സ് 7.92 കോടി രൂപയും കൺസോർഷ്യത്തിലെ ബാങ്കുകളിലേയ്ക്കുള്ള കുടിശ്ശിക തിരിച്ചടവ് പ്രതിമാസം 31.19 കോടി രൂപയും മെഡിക്കൽ റീ-ഇംബേഴ്സ്മെന്റ്, MACT (Motor Accidents Claims Tribunal), Toll etc. 19.55 കോടി രൂപയും, ഓവർ ഡ്രാഫ്റ്റിലെ തിരിച്ചടവ് 58.28 കോടി രൂപയുമാണ്. മെയ് മാസത്തെ ചെലവ് 289.32 കോടി രൂപയാണ്. വരവും ചെലവും തമ്മിലുള്ള പ്രതിമാസ അന്തരം 96.65 കോടി

രൂപയാണ്. സർക്കാർ നൽകിവരുന്ന സാമ്പത്തിക സഹായവും ഓവർ ഡ്രാഫ്റ്റ്മാക്കെ എടുത്താണ് ഓരോ മാസവും കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. മുന്നോട്ടുപോകുന്നത്. 2021-22-ൽ മാത്രം 2037.51 കോടി രൂപയുടെ സഹായമാണ് സർക്കാർ കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി.-ക്ക് നൽകിയത്. ഒന്നാം പിണറായി സർക്കാർ 2011-2016 വരെ കേരളം ഭരിച്ച യു.ഡി.എഫ്. സർക്കാരിനെക്കാൾ ഏതാണ്ട് 3500 കോടി രൂപയുടെ അധിക സഹായമാണ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ക്ക് നൽകിയത്. 2011-2016-ൽ യു.ഡി.എഫ്. സർക്കാർ നൽകിയത് വെറും 1395.86 കോടി രൂപയാണ്. എന്നാൽ 2016-21 -ലെ ഒന്നാം പിണറായി സർക്കാർ നൽകിയത് 4958.12 കോടി രൂപയാണ്. അതായത് കഴിഞ്ഞ യു.ഡി.എഫ്. സർക്കാരിനെക്കാൾ ഒന്നാം പിണറായി സർക്കാർ കോവിഡ് പോലുള്ള പ്രതിസന്ധികളുണ്ടായിട്ടും കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി-യെ നിലനിർത്താൻ, 3562.26 കോടി രൂപ അധികമായി നൽകി. ഈ സംവിധാനം നിലനിർത്താനും മുന്നോട്ടുനയിക്കാനും തൊഴിലാളികളുടെ ശമ്പളം കൃത്യമായി നൽകാനുമാണ് ഈ സർക്കാർ ശ്രമിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. സാമ്പത്തിക പ്രതിസന്ധിമൂലം പെൻഷൻ വിതരണം ഒരു കാലഘട്ടത്തിൽ നിലച്ചിരുന്നു. 2018-ൽ

ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി ശ്രീ. പിണറായി വിജയന്റെ അധ്യക്ഷതയിൽ ചേർന്ന ഉന്നതതലയോഗ തീരുമാനപ്രകാരം സഹകരണ ബാങ്കുകളുടെ കൺസോർഷ്യംവഴി 2018 മുതൽ പെൻഷൻ നൽകിവരികയാണ്. യു.ഡി.എഫ്. സർക്കാരിന്റെ കാലത്ത് പെൻഷൻ ലഭിക്കാതെ നിരവധി കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. പെൻഷൻകാർ ആത്മഹത്യ ചെയ്തു. എന്നാൽ എൽ.ഡി.എഫ്. ഗവൺമെന്റ് അധികാരത്തിൽവന്നശേഷം പെൻഷൻ ലഭിക്കാത്തതിന്റെ പേരിൽ ഒരാൾക്കുപോലും ആത്മഹത്യ ചെയ്യേണ്ടിവന്നിട്ടില്ല. ജൂൺ മാസംവരെയുള്ള പെൻഷൻ കൊടുത്തുകഴിഞ്ഞു. ജൂലൈ, ആഗസ്റ്റ് മാസങ്ങളിലെ പെൻഷനാണ് ഇനി വിതരണം ചെയ്യാനുള്ളത്. എം.ഒ.യു. ഒപ്പിടാനുണ്ടായ കാലതാമസമാണ് ഈ കാലഘട്ടത്തിൽ ഉണ്ടായിട്ടുള്ളത്. എന്നിട്ടും കഴിഞ്ഞയാഴ്ച ബഹുമാനപ്പെട്ട സഹകരണ വകുപ്പുമന്ത്രിയും ധനകാര്യവകുപ്പുമന്ത്രിയും ഗതാഗത വകുപ്പിനെ പ്രതിനിധാനം ചെയ്തുകൊണ്ട് ഞാനും കൂടിയെടുത്ത ഒരു തീരുമാനത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ പെൻഷനായി ബാങ്കുകൾ നൽകുന്ന തുകയ്ക്ക് പലിശ എടുക്കരുതെന്നുമായി നിശ്ചയിച്ചുകൊണ്ടുള്ള പുതിയ എം.ഒ.യു. ഒപ്പിടാനുള്ള തീരുമാനമെടുത്തിട്ടുണ്ട്. രണ്ടുമാസത്തെ മുടങ്ങിയ പെൻഷൻ ഒന്നിച്ച്

വിതരണം ചെയ്യുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ പൂർത്തിയാക്കി ഉത്തരവിറക്കിയിട്ടുണ്ട്. ഇന്നുമുതൽ രണ്ടുമാസത്തെ പെൻഷൻ കുടിശ്ശിക കൊടുത്തുതീർക്കാനുള്ള തീരുമാനമെടുത്തിട്ടുണ്ട് ഇത് പെൻഷൻകാർക്കുള്ള ഓണസമ്മാനമായി വിതരണം ചെയ്യുന്നതാണ്. അടുത്ത മാസം മുതൽ ഒരു വർഷ കാലയളവിലേയ്ക്കുള്ള പെൻഷൻ വിതരണം ചെയ്യുന്നതിനുള്ള എം.ഒ.യു.-വാൺ ഒപ്പിട്ടിട്ടുള്ളത്. അതിനുള്ള ഉത്തരവും പുറപ്പെടുവിച്ചിട്ടുണ്ട്.

ഈ സാമ്പത്തിക പ്രതിസന്ധികളുടെ നടുവിലും വർഷങ്ങളായി മുടങ്ങിക്കിടന്നിരുന്ന ശമ്പള പരിഷ്കരണം 2022 ജനുവരി മാസം മുതൽ നടപ്പാക്കി. 13.50 കോടി രൂപയാണ് ശമ്പള പരിഷ്കരണത്തിനായി പ്രതിമാസം അധികമായി ഈ ഗവൺമെന്റിന് കണ്ടെത്തേണ്ടിവരുന്നത്. വരുമാനമോ അതിനുള്ള ലാഭമോ ഉണ്ടായിട്ടല്ല, മറിച്ച് ഇടതുപക്ഷ ജനാധിപത്യമുന്നണി സർക്കാരിന്റെ തെരഞ്ഞെടുപ്പ് പ്രകടനപത്രികയിലൂടെ ജനങ്ങൾക്ക് നൽകിയ വാഗ്ദാനം നിറവേറ്റുന്നതിനായി ഈ സാമ്പത്തിക പ്രതിസന്ധികൾക്ക് നടുവിലും, പ്രതിമാസം പതിമൂന്നര കോടി രൂപയുടെ അധിക ബാധ്യത ഏറ്റെടുത്തുകൊണ്ട് ശമ്പള പരിഷ്കരണം ഈ വർഷം ജനുവരി മാസം മുതൽ നടപ്പിലാക്കി. ശരാശരി 3750 ബസ്സുകളാണ്

പ്രതിദിനം ഇപ്പോൾ സർവ്വീസ് നടത്തുന്നത്. ഇവിടത്തെ പ്രശ്നമെന്ന് പറയുന്നത്, മോട്ടോർ ട്രാൻസ്പോർട്ട് വർക്കേഴ്സ് ആക്ടിലും കേരളാ മോട്ടോർ വർക്കേഴ്സ് റൂൾസിലും പ്രൊഫ. സുശീൽഖന്ന റിപ്പോർട്ടിലും പ്രതിപാദിക്കുന്ന സിംഗിൾ ഡ്യൂട്ടി സംവിധാനം നടപ്പിലാക്കിയാൽ നിലവിൽ ഓടിക്കാൻ കഴിയാതെ കിടക്കുന്ന ഏതാണ്ട് ആയിരത്തി മൂന്നുരോളം ബസ്സുകൾ, 800 ബസ്സുകൾ പൂർണ്ണമായും നിഷ്ക്രിയമാണ്. അഞ്ഞൂറോളം ബസ്സുകൾ ചെറിയ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ തീർത്ത് സർവ്വീസ് നടത്താൻ കഴിയുന്ന തരത്തിലുള്ളവയാണ്. നിലവിലുള്ള ജീവനക്കാരെക്കൊണ്ടുതന്നെ ബസ്സുകൾ ഓടിച്ച് അധിക വരുമാനമുണ്ടാക്കാൻ കഴിയുമെന്നാണ് മാനേജ്മെന്റ് കണ്ടെത്തിയിട്ടുള്ളത്. 13-01-2022-ൽ അംഗീകൃത ട്രേഡ് യൂണിയനുകൾ അംഗീകരിച്ച ശമ്പള പരിഷ്കരണ കരാറിൽ സമ്മതിച്ചിട്ടുള്ളതും മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾസ് ആക്ടിലും റൂൾസിലും പറയുന്ന സിംഗിൾ ഡ്യൂട്ടി സംവിധാനം നടപ്പിലാക്കാൻ ട്രേഡ് യൂണിയനുകളുമായി വിവിധ തലങ്ങളിൽ ചർച്ച നടന്നുവരികയാണ്. അവർ പറയുന്ന ന്യായം അറുപതുവർഷമുമ്പേയുണ്ടാക്കിയ നിയമമാണ്. ഇതുവരെ ആരും ഈ നിയമം നടപ്പിലാക്കാൻ ആവശ്യപ്പെട്ടില്ല. ഇപ്പോഴും നിയമം നിലനിൽക്കുകയാണ്.

അറുപത് വർഷമായിട്ടും നടപ്പാക്കാത്തത് നമ്മുടെ കുഴപ്പമല്ലേ? ആകും റൂളും നിലവിലുണ്ട്. ഈ ശമ്പള പരിഷ്കരണ കാലഘട്ടത്തിലാണ് റൂളും ആകും സുശീൽഖന റിപ്പോർട്ടിലെ നിർദ്ദേശവുമനുസരിച്ച് സിംഗിൾ ഡ്യൂട്ടി സംവിധാനം 13-01-2022-ൽ ട്രേഡ് യൂണിയൻ ഒപ്പിട്ട് അംഗീകരിച്ചത്. ഈ ആക്ടിൽ പറയുന്ന സിംഗിൾ ഡ്യൂട്ടി സംവിധാനമനുസരിച്ച് നടപ്പാക്കാമെന്ന് ഒപ്പിട്ടതിനുശേഷമാണ് ശമ്പളക്കരാർ ഒപ്പുവച്ചത്. ശമ്പളക്കരാറിൽ ഒപ്പിട്ടതനുസരിച്ച് ജനുവരിമാസം മുതൽ ശമ്പളം കൊടുത്തു. സിംഗിൾ ഡ്യൂട്ടി സംവിധാനം നടപ്പാക്കാൻ ഇപ്പോഴും പ്രമേയാവതാരകനായ ട്രേഡ് യൂണിയൻ നേതാവ് ഉൾപ്പെടെ ശക്തമായി എതിർക്കുകയാണ്. എഴുതിവെച്ചിരിക്കുന്ന കരാറിന്റെ ഭാഗം അംഗീകരിക്കാൻ ഇരുകൂട്ടരും തയ്യാറാകണ്ടേ? മാനേജ്മെന്റിനോടും ശമ്പളം കൊടുക്കാൻ തയ്യാറാകുന്നു. ഒപ്പിട്ടയാളുകൾ സിംഗിൾ ഡ്യൂട്ടി സമ്പ്രദായം നടപ്പാക്കാൻ സമ്മതിക്കില്ലെന്ന നിലപാടെടുത്താൽ ബസ് സർവ്വീസുകൾ നടത്തുന്നതെങ്ങനെയാണ്; എങ്ങനെയാണ് വരുമാനം കൂട്ടാൻ കഴിയുക; എങ്ങനെയാണ് കൃത്യമായി ശമ്പളം കൊടുക്കാൻ കഴിയുക? അതുകൊണ്ട് ഞാനും ട്രേഡ് യൂണിയൻ നേതാക്കളുമായി നിരന്തരം ചർച്ചകൾ നടത്തി. ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി

ചുമതലപ്പെടുത്തിയതനുസരിച്ച് ഞാനും പൊതുവിദ്യാഭ്യാസ-തൊഴിൽ വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. വി. ശിവൻകുട്ടി)-യും ചർച്ച നടത്തി. ഈ വിഷയത്തിൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയും ധനകാര്യ വകുപ്പുമന്ത്രിയും ബഹുമാനപ്പെട്ട പൊതുവിദ്യാഭ്യാസ-തൊഴിൽ വകുപ്പുമന്ത്രിയും ഞാനും നിരന്തരം ചർച്ചകൾ നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ നേതൃത്വത്തിൽ ഇനിയും തുടർ ചർച്ചകളുണ്ടാകും. ബസ് സർവ്വീസ് വർദ്ധിപ്പിച്ച് വരുമാനം വർദ്ധിപ്പിക്കാനും ചെലവ് കുറയ്ക്കാനും അതുവഴി യാത്രാക്ലേശവും സാമ്പത്തിക പ്രതിസന്ധിയും പരിഹരിക്കാനുമുള്ള ശ്രമമാണ് നടത്തിവരുന്നത്. ഇക്കാര്യത്തിൽ ട്രേഡ് യൂണിയനുകൾ ക്രിയാത്മകമായ സമീപനം സ്വീകരിക്കുമെന്ന പ്രതീക്ഷയാണ് ഇപ്പോഴും ഞങ്ങൾക്കുള്ളത്. പല ട്രേഡ് യൂണിയനുകളും ഇക്കാര്യത്തിൽ ചില നിർദ്ദേശങ്ങൾ വച്ചിട്ടുണ്ട്. അതുപരിശോധിക്കണമെന്ന് മാനേജ്മെന്റിനോട് ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. പക്ഷേ നിലവിലുള്ള ആക്ട്, റൂൾ, സൂശീൽഖന്ന റിപ്പോർട്ട് എന്നിവ തത്വത്തിൽ അംഗീകരിക്കാതെ മുന്നോട്ടുപോയാൽ അധിക വരുമാനമുണ്ടാകില്ല. നിഷ്ക്രിയമായി കിടക്കുന്ന വണ്ടികൾ ഓടിക്കാനും കൃത്യമായി ശമ്പളം കൊടുക്കാനും കഴിയില്ല. ഇപ്പോൾ മാനേജ്മെന്റ് ഉയർത്തിയിരിക്കുന്നൊരു

ആവശ്യം സിംഗിൾ ഡ്യൂട്ടി സംവിധാനം നടപ്പിലാക്കണമെന്നാണ്. വെറുതെ പറയുന്നതല്ല, ആക്ടിന്റെയും റൂളിന്റെയും സുശീൽഖന്ന റിപ്പോർട്ടിന്റെയും ബലത്തിൽ പറയുന്നതാണ്. കഴിഞ്ഞ ഒരുവർഷത്തിനുള്ളിൽ ഒരുപാട് വെല്ലുവിളികളുടെ നടുവിലും പ്രൊഫസർ സുശീൽഖന്ന റിപ്പോർട്ടിലെ നിർണ്ണായകമായ നിരവധി ശിപാർശകൾ നടപ്പിലാക്കിക്കൊണ്ട് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യെ കരകയറ്റാനുള്ള ശ്രമമാണ് നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. പ്രൊഫഷണൽ ബോർഡുണ്ടാക്കണമെന്ന് സുശീൽഖന്ന റിപ്പോർട്ടിലെ നിർദ്ദേശമനുസരിച്ച് 15 അംഗം ബോർഡുണ്ടായിരുന്നിടത്ത് ഇപ്പോൾ പ്രൊഫഷണൽസിനെ മാത്രം വച്ച് ഒരു ബോർഡ് രൂപീകരിക്കാൻ സാധിച്ചു. ഈ ഗവൺമെന്റ് അധികാരത്തിൽ വന്നതിനുശേഷം പ്രൊഫഷണൽ ബോർഡ് രൂപീകരിക്കുന്നത് സംബന്ധിച്ച ഫയലാണ് ഞാൻ ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിക്ക് ആദ്യം ഒപ്പിടാൻ കൊടുത്തത്. അങ്ങനെ ചരിത്രത്തിലാദ്യമായി ഏഴംഗ പ്രൊഫഷണൽ ബോർഡ് രൂപീകരിക്കാൻ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ക്ക് കഴിഞ്ഞു. നിലവിൽ 93 സ്ഥലങ്ങളിലായി വ്യാപിച്ചുകിടന്ന ഭരണസംവിധാനങ്ങൾ 15 ഓഫീസായി ചുരുക്കണമെന്ന് സുശീൽഖന്ന റിപ്പോർട്ടിൽ പറഞ്ഞിരുന്നത്

നടപ്പാക്കി. ഇക്കഴിഞ്ഞ ജൂലൈ 18-ാം തീയതി മുതൽ കേരളത്തിൽ 93 ഓഫീസുകളെ 15 ഡിസ്ട്രിക്ട് ഓഫീസുകളാക്കി മാറ്റി പ്രവർത്തനം ആരംഭിച്ചിരിക്കുന്നു. 98 ആയി വികേന്ദ്രീകരിച്ചിരുന്ന വർക്ക് ഷോപ്പുകൾ 22 ആയി കേന്ദ്രീകരിച്ചുകൊണ്ട് പ്രൊഡക്ടിവിറ്റി കൗൺസിൽ സ്റ്റഡി റിപ്പോർട്ടിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ആ വർക്ക് ഷോപ്പുകളുടെ പ്രവർത്തനം നടപ്പാക്കാനുള്ള ചർച്ചകൾ യൂണിയനുകളുമായി നടത്തിവരുന്നു. ബസ് സ്റ്റാഫ് റേഷ്യോ 8.37-ൽനിന്നും 6.97 ആക്കി കുറയ്ക്കാൻ കഴിഞ്ഞു. ഈ ഗവൺമെന്റ് അധികാരത്തിൽ വന്നപ്പോൾ പ്രതിമാസം ഒരു കോടി രൂപയായിരുന്ന നോൺടിക്കറ്റ് റവന്യൂ 12 കോടി രൂപയിലേയ്ക്ക് എത്തിയിരിക്കുന്നു. മിനിമം ഡ്യൂട്ടി/വർഷം എന്നൊരു സംവിധാനമില്ലാതെ, ഒരുദിവസം പോലും ഡ്യൂട്ടിക്ക് വരാതെ ആളുകൾ ശമ്പളം വാങ്ങിക്കൊണ്ടിരുന്നു.

മി. സ്പീക്കർ:യെസ്...യെസ്..

ശ്രീ. ആന്റണി രാജു: സർ, അവസാനിപ്പിക്കുകയാണ്. വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ടതായതുകൊണ്ടാണല്ലോ അടിയന്തരം കൊണ്ടുവന്നത്. മറുപടി പറയണ്ട. രണ്ടുമാസം പോലും ജോലി ചെയ്യാൻ ആളുകളില്ലാതിരുന്നു. ഇത്തവണത്തെ ശമ്പള പരിഷ്കരണ കരാറിൽ മിനിമം ഒരു തൊഴിലാളി 365

ദിവസത്തിൽ 190 ദിവസമെങ്കിലും ജോലി ചെയ്തിരിക്കണമെന്ന നിബന്ധനയുണ്ടാക്കി. അതുപോലെ ഏണിംഗ്/ബസ് 11000 രൂപയായിരുന്നു 15000-ത്തിലേയ്ക്ക് ഉയർന്നിരിക്കുന്നു. എത്രയോ കാലമായി കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. സ്വിഫ്റ്റ്നെക്കുറിച്ച് കേൾക്കുന്നതാണ്. 2022 ഏപ്രിൽ മുതൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. സ്വിഫ്റ്റ് യാഥാർത്ഥ്യമാക്കാൻ കഴിഞ്ഞു. ദീർഘദൂര ബസ്സുകൾ മാത്രമേ ഓടിക്കാവൂ എന്നാണ് അപ്പോൾ പറയുന്ന ന്യായം. നഷ്ടമുള്ള റൂട്ടുകൾ സ്വിഫ്റ്റ് എടുക്കുന്നില്ലെന്നാണ് നേരത്തേ പറഞ്ഞത്. തിരുവനന്തപുരം നഗരത്തിലെ സിറ്റി ബസുകളെല്ലാം നഷ്ടത്തിലായിരുന്നു. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. സ്വിഫ്റ്റിന്റെ കീഴിലേയ്ക്ക് 25 ബസുകൾ മാറ്റിക്കഴിഞ്ഞു. ഇലക്ട്രിക് ബസുകൾ വന്നു. നഷ്ടത്തിലുള്ള റൂട്ടുകൾകൂടി കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. സ്വിഫ്റ്റ് ഏറ്റെടുത്ത് ലാഭത്തിലേയ്ക്ക് കൊണ്ടുവരികയാണ്. ചരിത്രത്തിലാദ്യമായി കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ഇലക്ട്രിക് ബസുകളിലേയ്ക്ക് നീങ്ങുകയാണ്. 25 ബസുകൾ വാങ്ങിക്കഴിഞ്ഞു. 25 ബസുകൾ അടുത്ത രണ്ടുമാസത്തിനുള്ളിൽ യാഥാർത്ഥ്യമാകുന്നു. ഡീസൽ വില വർദ്ധനകാരണം കൂടുതൽ ഇലക്ട്രിക് ബസുകളിലേയ്ക്ക് പോകുകയാണ്.

മി. സ്പീക്കർ: ബാക്കി ഇതിനുശേഷം പറയാം.

ശ്രീ. ആന്റണി രാജു: സർ, രണ്ടുമൂന്നു പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യങ്ങൾകൂടി

മാത്രം. ഡീസലടിക്കാൻ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ബസുകൾക്കുമാത്രം

അവസരമുണ്ടായിരുന്ന കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ പമ്പുകൾ യാത്രാ

ഘൃവൽസായി ജനങ്ങൾക്ക് തുറന്നുകൊടുത്തിരിക്കുകയാണ്.

ഗ്രാമവണ്ടിയെക്കുറിച്ച് പറഞ്ഞപ്പോൾ നടക്കാത്തൊരു സ്വപ്നമെന്നു് പലരും

പറഞ്ഞു. അതും നടപ്പിലാക്കി. ആദ്യ ഗ്രാമവണ്ടി കേരളത്തിന്റെ

തെക്കേയറ്റത്തെ ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം ശ്രീ. സി. കെ. ഹരീന്ദ്രൻ

എം.എൽ.എ.-യുടെ മണ്ഡലമായ പാറശാലയിലെ കൊല്ലയിൽ

പഞ്ചായത്തിലാണ് ഫ്ലാഗ് ഓഫ് ചെയ്തത്. രണ്ടാമതായി ബഹുമാനപ്പെട്ട

അംഗം ശ്രീ. മുരളി പെരുമ്പള്ളിയുടെ മണ്ഡലമായ തൃശ്ശൂർ ജില്ലയിലെ

ഇളവള്ളിയിൽ, മൂന്നാമത്തേത് ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം ശ്രീ. പി. ടി. എ.

റഹീം എം.എൽ.എ.-യുടെ മണ്ഡലത്തിലും ശ്രീ. പി. കെ. ബഷീറിന്റെ

നിയോജക മണ്ഡലത്തിലും സർവ്വീസ് തുടങ്ങി.

മി. സ്പീക്കർ: അത്തരം വിശദാംശങ്ങളിലേയ്ക്ക് പോകണ്ട.

ശ്രീ. ആന്റണി രാജു: ഗ്രാമവണ്ടിക്ക് നിരവധി അപേക്ഷകളാണ്

വരുന്നത്. തദ്ദേശസ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങൾ ഡീസലടിക്കുന്നു.

കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ബസ് ഡ്രൈവർ, കണ്ടക്ടർ എന്നിവരെ

കൊടുത്തുകൊണ്ട്, അവർ നിശ്ചയിക്കുന്ന റൂട്ടിലൂടെ, നിശ്ചയിക്കുന്ന സമയത്ത്

ഗ്രാമവണ്ടികൾ സർവ്വീസ് നടത്തുന്നു. ഇപ്പാശക്തിയുള്ള എം.എൽ.എ.-

മാരുടെകീഴിൽ ആ എല്ലാ മണ്ഡലങ്ങളിലും നടത്താൻ കഴിയുന്ന വിധത്തിൽ

കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ഗ്രാമവണ്ടി യാഥാർത്ഥ്യമായിക്കഴിഞ്ഞു.

കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ക്ക് നല്ല വരുമാനം നേടിത്തരുന്ന ബഡ്ജറ്റ് ടൂറിസം

വൻഹിറ്റായി മാറിക്കഴിഞ്ഞു. 2017-നശേഷം കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ക്ക്

പുതിയ ബസുകൾ വാങ്ങാൻ കഴിഞ്ഞിരുന്നില്ല. ഇപ്പോൾ ഗവൺമെന്റ്

കിഫ്ബിയുടെ സഹായത്തോടെ 756.50 കോടി രൂപ ബസ് വാങ്ങാൻ

അനുവദിച്ചുകഴിഞ്ഞു. അതിന്റെ ടെണ്ടർ നടപടികൾ പൂർത്തിയാക്കി പുതിയ

ബസുകൾ വാങ്ങിക്കുകയാണ്. ജീവനക്കാരുടെ രണ്ടുമാസത്തെ ശമ്പള

കുടിശ്ശിക കൊടുക്കുന്നതിനും തുടർന്ന് മുടങ്ങാതെ ശമ്പളം നൽകുന്നതിനും

ഗവൺമെന്റ് സഹായം ലഭ്യമാക്കുന്നതിനും പ്രൊഫസർ സുശീൽഖന

റിപ്പോർട്ടിലെ ശിപാർശകൾ സമയബന്ധിതമായി നടപ്പാക്കുന്നതിനും

ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ സാന്നിധ്യത്തിൽ നടക്കുന്ന ചർച്ചകളിലൂടെ

അന്തിമ തീരുമാനമെടുക്കുകയാണ്. ഈ ആഴ്ചതന്നെ ബഹുമാനപ്പെട്ട

മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ സാന്നിധ്യത്തിൽ ട്രേഡ് യൂണിയനുകളുമായി ചർച്ച ചെയ്ത് ഈ പ്രശ്നങ്ങളെല്ലാം പരിഹരിച്ചുകൊണ്ട് എല്ലാമാസവും അഞ്ചാം തീയതിക്കുമുമ്പ് ശമ്പളം കൊടുക്കാനും സുശീൽഖന്ന റിപ്പോർട്ടിലെ നിർദ്ദേശങ്ങൾ, സിംഗിൾ ഡ്യൂട്ടി പാറ്റേൺ ഉൾപ്പെടെ നടപ്പിലാക്കുന്നതോടുകൂടി കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യിലെ പ്രധാന പ്രതിസന്ധികൾക്കെല്ലാം പരിഹാരം കാണാമെന്നുള്ള പ്രതീക്ഷയാണുള്ളത്. സഭ നിർത്തിവെച്ച് ചർച്ച ചെയ്യേണ്ട അടിയന്തര പ്രാധാന്യമൊന്നുമില്ലെന്ന് അദ്ദേഹത്തിനതന്നെ ഇപ്പോൾ ബോധ്യമായ സ്ഥിതിക്ക് അടിയന്തരപ്രമേയം പിൻവലിക്കണമെന്നാണ് ഞാൻ അഭ്യർത്ഥിക്കുന്നത്.

മി. സ്പീക്കർ: അങ്ങ് വളരെ സംക്ഷിപ്തമായി സംസാരിക്കുന്ന ആളാണ്.

ഇന്നൊരു മത്സരബുദ്ധി കാണിക്കരുതെന്ന് അഭ്യർത്ഥിക്കുന്നു.

ശ്രീ. എം. വിൻസെന്റ്: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി പതിനഞ്ച് മിനിട്ട്

സംസാരിച്ചു. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി എനിക്ക് ബോധ്യമായി എന്നുപറഞ്ഞ കാര്യങ്ങൾ ഭരണപക്ഷ യൂണിയനുകളോടുകൂടി ബോധ്യമാക്കിക്കൊടുത്താൽ വളരെ നന്നായിരുന്നു. എത്രയോ കാലമായി സി.ഐ.ടി.യു.-ക്കാരും സമരത്തിലാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി പറഞ്ഞത് പെൻഷൻ

കൊടുക്കുന്നൊരു സംസ്ഥാനം, കേരളത്തിൽ ആദ്യമായിട്ടാണോ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ജീവനക്കാർക്ക് പെൻഷൻ കൊടുക്കുന്നത്. എന്തെല്ലാം അവകാശവാദങ്ങളാണ് നിങ്ങൾ പറയുന്നത്? അങ്ങുപറഞ്ഞു വരുമാനം വളരെയധികം വർദ്ധിച്ചു. സർക്കാർ സഹായവും യു.ഡി.എഫ്.-ന്റെ കാലത്തേക്കാൾ രണ്ടിരട്ടിയിലധികം വർദ്ധിച്ചു. പിന്നെ എന്താണ് ശമ്പളം രണ്ടുമാസമായി കൊടുക്കാതിരിക്കുന്നത്? വരുമാനം വർദ്ധിച്ചാലും സർക്കാർ സഹായം കൂടിയായാലും ഈ പ്രതിസന്ധി പരിഹരിക്കാൻ കഴിഞ്ഞില്ലെങ്കിൽ എവിടെയാണ് പ്രശ്നമെന്ന് നിങ്ങൾ പരിശോധിക്കേണ്ട? 'ഡീസലില്ല, അധികൃതർക്ക് കൂസലുമില്ല.' 'മലബാറിൽ സ്കൂളിച്ച് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.' കേരള കൗമുദിയിലെ വാർത്തയാണ്. 'സർവ്വീസുകൾ വെട്ടിക്കുറച്ച കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.' ഇങ്ങനെയാണ് പത്രങ്ങളിലെ വാർത്ത. ഡീസലില്ല, ബസ്സില്ല, ശമ്പളവുമില്ല, വഴിയാധാരം. എന്നിങ്ങനെയാണ് പത്രവാർത്തകൾ. ഈ ഓണത്തിന് തൊഴിലാളികൾക്ക് എന്താണ് കൊടുക്കുന്നതെന്ന് ഇതുവരെ പറഞ്ഞില്ല. കഴിഞ്ഞ രണ്ട് ഓണവും കോവിഡ് ഓണമായിരുന്നെങ്കിൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. തൊഴിലാളികൾക്കിത് കണ്ണീരോണമായി മാറുകയാണ്. ഇവിടെ 2016-ൽ നിങ്ങൾ അധികാരത്തിൽ വരുമ്പോൾ 6200

ബന്ധുക്കളും 5200 ഷെഡ്യൂളുകളും പതിനേഴുലക്ഷം കിലോമീറ്റർ പ്രതിദിന സർവ്വീസും 36 ലക്ഷം യാത്രക്കാരുടെ 48000 തൊഴിലാളികളുമുണ്ടായിരുന്നു. ഇപ്പോഴെന്താണ്? 3500 ബന്ധുക്കൾ, 5200 ഷെഡ്യൂളുകളുമുണ്ടായിരുന്ന സ്ഥലത്ത് 3400 ഷെഡ്യൂളുകൾ, 48000 തൊഴിലാളികളുമുണ്ടായിരുന്ന സ്ഥാനത്ത് 26500 തൊഴിലാളികൾ, പതിനേഴുലക്ഷം കിലോമീറ്ററിന്റെ സ്ഥാനത്ത് പത്തുലക്ഷം കിലോമീറ്റർ സർവ്വീസ്, പത്തൊമ്പതുലക്ഷം യാത്രക്കാർ. ആറുവർഷംകൊണ്ട് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യെ എല്ലാം തോല്പിക്കുക. യു.ഡി.എഫ്.-ന്റെ കാലത്ത് 2750 ബസ്സുകൾ വാങ്ങിയപ്പോൾ നിങ്ങൾ ആറുവർഷം കൊണ്ട് വാങ്ങിയത് 101 ബസ്സുകളാണ്. യു.ഡി.എഫ്.-ന്റെ കാലത്ത് 20232 ജീവനക്കാരെ പി.എസ്.സി. വഴി നിയമിച്ചപ്പോൾ വെറും 525 പേരെയാണ് നിങ്ങൾ നിയമിച്ചത്. 2018-നശേഷം പി.എസ്.സി. വഴി നിങ്ങൾ നിയമിച്ച ജീവനക്കാരുടെ എണ്ണമൊന്ന് പറയാമോ? ആരെക്കൊണ്ടും നിങ്ങൾ നിയമിച്ചിട്ടുണ്ടോ? DYFI നേതാക്കന്മാരൊക്കെ ഇരിക്കുന്നുണ്ടല്ലോ? നിങ്ങൾക്കൊക്കെയും ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയോട് പറഞ്ഞുകൂടെ. എനിക്ക് ബോധ്യമായെന്നു പറഞ്ഞുകാര്യം നിങ്ങൾക്ക് ബോധ്യമായോ? അദ്ദേഹം പറഞ്ഞല്ലോ ഞങ്ങൾക്കെല്ലാം

ബോധ്യമായെന്ന്. 4400 താല്ക്കാലിക ജീവനക്കാരെ യു.ഡി.എഫ്.-ന്റെ കാലത്ത് സ്ഥിരപ്പെടുത്തിയെങ്കിൽ നിങ്ങൾ 8650 പേരെ പിരിച്ചുവിടുകയാണ് ചെയ്തത്. നിങ്ങൾ എന്തെല്ലാം പ്രഖ്യാപനങ്ങളായിരുന്നു. പ്രതിപക്ഷത്തിരുന്നപ്പോൾ ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം ശ്രീ. തോമസ് ഐസക് പറഞ്ഞത് 24 മണിക്കൂർ ഞങ്ങളുടെ കയ്യിൽതന്നാൽ ഞങ്ങളിൽ ലാഭത്തിലാക്കി മാറ്റം. അദ്ദേഹം അധികാരത്തിൽ വന്നപ്പോൾ പറഞ്ഞു ആറുമാസംകൊണ്ട് ഞങ്ങൾ ലാഭത്തിലാക്കി മാറ്റം. ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി ഒരുവർഷം കൊണ്ട് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ജീവനക്കാർക്ക് തലയുർത്തി നിൽക്കാനുള്ള അവസരം ഞങ്ങളുണ്ടാക്കുമെന്നാണ് പറഞ്ഞത്. എല്ലാമാസവും കടംവാങ്ങി കടം വാങ്ങി കടത്തിന്റെ ഭാരം കൊണ്ട് തല നിവർക്കാൻ പറ്റാത്ത അവസ്ഥയിലേയ്ക്ക് തൊഴിലാളികൾ മാറി. ശമ്പളവും പെൻഷനും കൃത്യമായി നൽകുമെന്നും കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി ലാഭത്തിലാക്കുമെന്നും പുതിയ ബസ്സുകൾ വാങ്ങുമെന്നും കടബാധ്യത സർക്കാർ ഏറ്റെടുക്കുമെന്നുമാണ് പ്രകടന പത്രികയിൽ പറഞ്ഞത്. കേരളസർക്കാർ കൊടുത്ത ധനസഹായത്തെക്കുറിച്ച് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി പറഞ്ഞു. ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയുമായി നല്ല ബന്ധത്തിലാണ് തമിഴ്നാട്

മുഖ്യമന്ത്രി. അവിടത്തെ സർക്കാർ നൽകുന്ന ആനുകൂല്യങ്ങൾ ഒന്ന് ചോദിച്ചു നോക്കണം. ഒരു വർഷം 5260 കോടി രൂപയാണ് നൽകുന്നത്. സർക്കാരിന്റെ എല്ലാ സ്കീമുകളിലും കൂടി അവിടത്തെ റോഡ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് കോർപ്പറേഷന് വരുന്ന നഷ്ടം മുഴുവനും സർക്കാർ നികത്തുകയാണ്. അവിടത്തെ Capital assistance 386 കോടി രൂപ, reimbursement for social cost on students concession 928 കോടി രൂപ, reimbursement of loss due to issue of free bus passes to women 1520 കോടി രൂപ, കേരളത്തിൽ ഈ സംവിധാനമില്ല. Loan to state transport undertakings with German Bank Development assistance 1073 കോടി രൂപ, reimbursement of loss due to issue of concessional bus pass to senior citizen 52 കോടി രൂപ, reimbursement of difference in cost due to price increase in speed diesel, high speed diesel oil 1300 കോടി രൂപ ഇതെല്ലാം ഒന്ന് പരിശോധിക്കണം. ഈ സർക്കാർ അധികാരത്തിൽ വന്നിട്ട് 75 മാസമായി. ഒരു മാസം പോലും മുടങ്ങാതെ ശമ്പളം നൽകാൻ ഈ സർക്കാരിന് സാധിച്ചിട്ടില്ല. കൃത്യമായി ശമ്പളം കിട്ടാതിരുന്നിട്ടും മാനേജ്മെന്റും സർക്കാരും മാധ്യമങ്ങൾ വഴിയും, പത്രങ്ങൾ വഴിയും

നിരന്തരമായി അവഹേളിച്ചിട്ടും ഒരു ദിവസം പോലും പണിമുടക്കാതെ എല്ലാ ദിവസവും വീട്ടിൽ നിന്നും അവരുടെ സങ്കടങ്ങൾ കണ്ട് ഇറങ്ങി വന്ന് എല്ലാ ദിവസം ജോലി ചെയ്യുന്ന കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യിലെ തൊഴിലാളികൾക്ക് ഞാനൊരു ബിഗ് സല്യൂട്ട് നൽകുകയാണ്. ആവർത്തിച്ചാവർത്തിച്ച് ബഹുമാനപ്പെട്ട കോടതി നിർദ്ദേശിച്ചിട്ടും ശമ്പളം നൽകാൻ തയ്യാറാകുന്നില്ല. കോടതി പറഞ്ഞത് വരുമാനത്തിന്റെ ആദ്യപങ്ക് ജീവനക്കാരുടെ ശമ്പളത്തിന് നൽകണമെന്നാണ്. എന്നാൽ ഇവിടെ എല്ലാ ചെലവും കഴിഞ്ഞ് ബാക്കി വല്ലതുമുണ്ടെങ്കിൽ കൊടുക്കാം. പണ്ട് ശ്രീ. ജഗതി ശ്രീകുമാർ പറഞ്ഞതുപോലെ 'വല്ലതുമുണ്ടെങ്കിൽ തരാം' എന്നുപറയുന്നൊരു രീതിയിലാണ് സർക്കാർ ഇന്നെത്തിയിരിക്കുന്നത്. ശമ്പളം ചോദിക്കുമ്പോൾ സിംഗിൾ ഡ്യൂട്ടി നടപ്പിലാക്കണമെന്ന് പറയുന്നു.. സിംഗിൾ ഡ്യൂട്ടി എന്നുപറഞ്ഞാൽ എട്ട് മണിക്കൂർ സിംഗിൾ ഡ്യൂട്ടി നടത്താൻ ഞങ്ങൾ തയ്യാറാണ്. അദ്ദേഹം ക്വാട്ട് ചെയ്ത മോട്ടോർ വർക്കേഴ്സ് ആക്ട്, അതിൽപ്പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. കൃത്യമായി വായിച്ചു നോക്കിയാൽ മനസ്സിലാകും. എട്ട് മണിക്കൂർ ജോലി, എട്ട് മണിക്കൂർ വിനോദം, എട്ട് മണിക്കൂർ വിശ്രമം എന്നാവശ്യപ്പെട്ടുകൊണ്ട് ഷിക്കാഗോ തെരുവീഥികളിൽ രക്തംചീന്തിയ ആ

തൊഴിലാളികളുടെ ഓർമ്മയ്ക്കു മുന്നിൽ നമ്മൾ മെയ് ദിനം ആഘോഷിക്കുമ്പോൾ എട്ട് മണിക്കൂർ ജോലി എന്നത് 12 മണിക്കൂർ ജോലി ചെയ്യണമെന്നല്ലേ നിങ്ങൾ പറയുന്നത്. ഒരു കമ്മ്യൂണിസ്റ്റ് സർക്കാരിനിത് ഭ്രഷണമാണോ? ഓഫീസിൽ എ.സി. റൂമിലിരുന്നോ, ഫാനിന്റെ ചുവട്ടിലിരുന്നോ കണക്കെഴുത്തല്ല അവരുടെ ജോലി. ഈ സംസ്ഥാനത്തുള്ള ദേശീയ കുഴികളിലും സംസ്ഥാന കുഴികളിലും കൂടി പാടുപെട്ട് വണ്ടിയോടിക്കണം. കണ്ടക്ടർമാർക്ക് ഒരു നിമിഷം പോലും ഇരിക്കാൻ കഴിയാതെ വണ്ടിയിൽ ബാലൻസ് ചെയ്ത് നിന്ന് 12-ഉം 18-ഉം മണിക്കൂർ ജോലി ചെയ്തുകഴിഞ്ഞാൽ അവരുടെ ആരോഗ്യസ്ഥിതിയെന്താകും; അവർ ആരോഗ്യത്തോടുകൂടി ഇരുന്നില്ലെങ്കിൽ അവരുടെ ശ്രദ്ധ നഷ്ടപ്പെട്ട് മാനസിക സംഘർഷത്തിൽ ബസ്സോടിക്കുമ്പോൾ അപകടമുണ്ടാകുകയില്ലേ? സിപിഐ ബസ്സിലെ ജീവനക്കാർ 16 മണിക്കൂർ വരെ ജോലി ചെയ്യുന്നു. 100 സിപിഐ ബസ്സുകളിൽ 50 ബസ്സുകൾ അപകടത്തിൽപ്പെട്ടു. യാത്രക്കാരുടെ സുരക്ഷയെക്കുറിച്ചും കണക്കിലെടുക്കേണ്ട? തൊഴിൽ നിയമങ്ങളെല്ലാം കാറ്റിൽപ്പറത്തി തോന്നിയതുപോലെ നടപ്പിലാക്കാനാണ് സർക്കാർ ശ്രമിക്കുന്നത്. തൊഴിൽ നിയമങ്ങളും, തൊഴിലാളികൾ സമരം ചെയ്ത്

നേടിയെടുത്ത എല്ലാ അവകാശങ്ങളും ഒരു കമ്മ്യൂണിസ്റ്റ് സർക്കാർ പിച്ഛി ചീന്തിയെറിയുന്ന അവസ്ഥയാണ് ഇന്ന് കേരളത്തിൽ കാണാൻ കഴിയുന്നത്. വരമാനത്തെക്കുറിച്ച് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി പറഞ്ഞത് ശരിയാണ്. കഴിഞ്ഞ മൂന്ന് മാസത്തെ ആവരേജ് വരമാനം 233 കോടി രൂപയാണ്. ഇതിൽ ശമ്പളം നൽകാനായി വേണ്ടി വരുന്നത് 80 കോടി രൂപ, ഡീസലിന് 95 കോടി രൂപ, രണ്ടും കൂടി ആയാലും 175 കോടി രൂപ. ലോൺ അടയ്ക്കാൻ 30 കോടി രൂപ മാറ്റി വച്ചാലും 28 കോടി രൂപ ബാക്കിയാണ്. എന്നിട്ടും എന്താണ് ശമ്പളം കൃത്യമായി കൊടുക്കാൻ സർക്കാരിന് കഴിയാത്തത്. ഇതിൽ പലപ്പോഴും കണക്കുകൾ പെരുപ്പിച്ച് കാണിക്കുകയാണ്. ചെലവുകൾ കൂട്ടിക്കാണിക്കുകയാണ്. ജൂലൈ മാസത്തിൽ 102 കോടി രൂപ ഡീസലിനായെന്ന് പറയുകയാണ്. 12 ലക്ഷം കിലോമീറ്റർ നാല് കിലോമീറ്ററാണ് EPKM. 12 ലക്ഷം കിലോമീറ്റർ ഓടയാൽ വെറും 85 കോടി രൂപയാണ് ആകുന്നത്. ഇതെങ്ങനെയാണ് വർദ്ധിച്ചിട്ടുള്ളത്. അതുപോലെ ശമ്പള കരാർ നടപ്പിലാക്കിയെന്ന് പറയുന്നു. 2016-ൽ നടപ്പിലാക്കേണ്ട ശമ്പള കരാറാണ് 2022-ൽ നടപ്പിലാക്കിയിട്ടുള്ളത്. ഇക്കാലയളവിൽ ജീവനക്കാർക്ക് ഒരു ശമ്പള കമ്മീഷൻ/ശമ്പള കരാർ

നഷ്ടപ്പെടുത്തുകയാണ് ഈ സർക്കാർ ചെയ്തിട്ടുള്ളത്. വർഷങ്ങളായി മുടങ്ങിയെന്ന് അങ്ങ് പറഞ്ഞു. ആരാണ് മുടക്കിയത് ഈ സർക്കാർ അല്ലേ? ശമ്പള കരാർ നടപ്പിലാക്കിയെന്ന് പറയുമ്പോൾ അതിലെ മറ്റൊരു കാര്യവും നടപ്പിലാക്കിയിട്ടില്ല. അലവൻസുകൾ ഇതുവരെയും കൊടുത്തിട്ടില്ല. ഈ സ്ഥാപനത്തിൽ ജോലി ചെയ്ത് മരണപ്പെട്ടവരുടെ ആശ്രിതർ കഴിഞ്ഞ ആറ് വർഷമായി ട്രാൻസ്പോർട്ട് ഓഫീസുകൾ കയറി ഇറങ്ങുകയാണ്. ആറ് വർഷമായി ആശ്രിത നിയമനം നടന്നിട്ടില്ല. 2016 ഫ്രെബ്രുവരിയിൽ അന്നത്തെ ശമ്പള കരാർ അവസാനിക്കുന്നതിന് മുമ്പ് ബഹുമാനപ്പെട്ട ഉമ്മൻ ചാണ്ടി സർക്കാർ അന്ന് ശമ്പള കരാറുമായി ചർച്ചയ്ക്ക് വിളിച്ചപ്പോൾ സി.ഐ.ടി.യു പറഞ്ഞത് ഈ കരാർ അവസാനിക്കുന്നതിന് മുമ്പ് തന്നെ 7500 രൂപ ഇടക്കാലാശ്വാസം അനുവദിച്ചാലെ ഞങ്ങൾ ചർച്ചയ്ക്ക് വരുകയുള്ളുവെന്നാണ്. എന്നാൽ പുതിയ സർക്കാർ വന്ന് അഞ്ച് കൊല്ലം കഴിഞ്ഞിട്ടും 1500 കിട്ടിയപ്പോൾ അവർക്ക് യാതൊരു പരാതിയുമില്ല. ഈ പ്രതിസന്ധിയിൽ തൊഴിലാളികൾക്കെന്താണ് പങ്ക്. സർക്കാരും മാനേജ്മെന്റും തീരുമാനിക്കുന്ന കാര്യങ്ങൾ നടപ്പിലാക്കുകയല്ലാതെ തൊഴിലാളികൾ എന്തുചെയ്യും. എല്ലാ തൊഴിലാളികളെയും

കുറപ്പെടുത്തുകയാണല്ലോ. ഇപ്പോൾ ഒരു സിറ്റി സർക്കലർ പരിഷ്കാരത്തെക്കുറിച്ച് അദ്ദേഹമിവിടെ സൂചിപ്പിച്ചു. ശരാശരി 12,000 രൂപ കളക്ഷനുമായിരുന്ന നൂറിലേറെ ബസ്സുകൾ സിറ്റി സർക്കലറിനായി ഏറ്റെടുത്തു. 12 ലക്ഷം രൂപയാണ് അതിന്റെ വരുമാനം. എന്നാൽ അതിപ്പോൾ സിറ്റി സർക്കലർ ആക്കിയപ്പോൾ 2.8 ലക്ഷം രൂപയായി വരുമാനം കുറഞ്ഞു. സിറ്റി സർക്കലർ ആക്കുന്നതിന് മുമ്പ് ആ ബസ്സുകളിൽ നിന്ന് 43.20 കോടി രൂപയാണ് വരുമാനമെങ്കിൽ സിറ്റി സർക്കലർ എന്ന പരിഷ്കാരമാക്കിയപ്പോൾ 10 കോടി രൂപയായി അതിന്റെ വരുമാനം കുറഞ്ഞു. ഒരു പരിഷ്കാരത്തിൽ മാത്രം 33 കോടി രൂപയുടെ നഷ്ടമാണ്. ഇതിന് തൊഴിലാളികളെ പഴിച്ചിട്ട് കാര്യമുണ്ടോ? സാധാരണ ജെൻറം ബസ്സുകൾ സിറ്റി സർക്കലർ ആക്കുന്നതിനായി പെയിന്റ് മാറ്റുന്നതിനുവേണ്ടി ഒരു ലക്ഷം രൂപ ചെലവ്. 25 ഇലക്ട്രിക് ബസ്സുകൾ വന്നപ്പോൾ സിറ്റി സർക്കലർ ആക്കിയ ബസ്സുകൾ വീണ്ടും പഴയ രൂപത്തിലാക്കാൻ വീണ്ടും 50,000 രൂപയുടെ ചെലവ്. ശ്രീ. സുശീൽ ഖന്ന റിപ്പോർട്ട് പ്രകാരം ലാഭകേന്ദ്രങ്ങൾ മൂന്ന് സോണുകളാക്കി മാറ്റി. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി ലാഭകരമാക്കാനായി 15 ജില്ലാ ഓഫീസുകളായി ക്രമീകരിച്ചു; ലാഭകരമായോ? ജില്ലാ ഓഫീസുകളിൽ

ഇരിപ്പിടമൊരുക്കാൻ ഒരാഴ്ചയെടുത്തു. ഡിസ്ട്രിക്ട് കോമൺ പൂൾ; മൂന്നോ നാലോ വർക്ക്ഷോപ്പുകളായി ചുരുക്കിയപ്പോൾ എവിടെയെങ്കിലും അപകടത്തിൽ റിപ്പയറാകുന്ന ബസ്സ് ഈ വർക്ക്ഷോപ്പുകളിലേക്ക് കെട്ടിവലിച്ച് കൊണ്ടുവരേണ്ടിവരും. മെക്കാനിക്കുകളുടെ ഡ്യൂട്ടി പരിഷ്കരണത്തിലൂടെ എന്ത് ലാഭമുണ്ടാക്കി. മിനിസ്റ്റീരിയൽ സ്റ്റാഫിന്റെ ഒരു മണിക്കൂർ വർദ്ധിപ്പിച്ചപ്പോൾ എന്ത് ലാഭമാണ് അവരുണ്ടാക്കിയത്. ഇതെല്ലാം സൂശീൽ ഖന്ന റിപ്പോർട്ട് പ്രകാരമാണ്. ഞാൻ ആദ്യമായി സർക്കാരിനോട് പറയുകയാണ്, സൂശീൽ ഖന്ന റിപ്പോർട്ട് വലിച്ചുകീറി ചവറ്റുകുട്ടയിലെറിഞ്ഞാൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി രക്ഷപ്പെടും. സിഎസ് കമ്പനിയുണ്ടാക്കി. ഈ സർക്കാർ വധശിക്ഷ വിധിച്ച കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി-യിൽ ആ വധശിക്ഷ നടപ്പിലാക്കുന്ന ആരാച്ചാരായിട്ടാണ് സിഎസ് കമ്പനി കൊണ്ടുവന്നിരിക്കുന്നത്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി-ക്ക് സർക്കാർ അനുവദിച്ച ഫണ്ട് ഉപയോഗിച്ച് 110 സിഎസ് ബസ്സുകൾ വാങ്ങി. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി-യുടെതന്നെ ഡീസലും, റൂട്ടുകളും, മെയിന്റനൻസും, ഡിപ്പോകളും, പുതിയ കുറച്ച് ജീവനക്കാരെ നിയമിച്ചതിൽ മാസം തോറും 60 ലക്ഷം രൂപ നഷ്ടം. ഇത് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി-യെ ഏൽപ്പിച്ചാൽ കൃത്യമായി ഓടിക്കില്ലേ; 60 ലക്ഷം

രൂപ ലാഭമല്ലേ? ജീവനക്കാരിൽ നിന്ന് നാഷണൽ പെൻഷൻ സ്കീമിലേക്ക് പിരിച്ച തുക 115 കോടി രൂപ ഇതുവരെയും അടച്ചിട്ടില്ല. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി അടയ്ക്കേണ്ട 115 കോടി രൂപ. 230 കോടി 20 ലക്ഷത്തി 15,276 കോടി രൂപ ഇതുവരെയും അടച്ചിട്ടില്ല. റിട്ടയർ ചെയ്യുമ്പോൾ പെൻഷൻ ലഭിക്കാൻ പോലും പ്രയാസമാകുന്നൊരു സ്ഥിതി.

മി. സ്പീക്കർ: യെസ്... യെസ്...

ശ്രീ. എം. വിൻസെന്റ്: സർ, അവസാനിപ്പിക്കുകയാണ്. ഒരു കാര്യം കൂടി സൂചിപ്പിക്കുകയാണ്. 95 ലക്ഷം രൂപ നൽകി വാങ്ങിയ ബസ്സിൽ എ.സി. ഇല്ല. പെയിന്റ് എല്ലാം പൊള്ളിയിരിക്കുന്നു, കൊണ്ടുവന്നപ്പോൾ തന്നെ 12 ഗ്ലാസ്സുകൾ വീണുടഞ്ഞു. നിലവാരമില്ലാത്ത നാല് ബാറ്ററികളാണ് പൊട്ടി ഒലിച്ചത്. ഇതിനെക്കുറിച്ച് അന്വേഷണം നടത്താൻ സർക്കാർ തയ്യാറാകണം. പുതിയ ബസ്സുകൾ വാങ്ങണം. 2026 ആകുന്നതോടുകൂടി എല്ലാ ബസ്സുകളുടേയും പെർമിറ്റ് കാലാവധി അവസാനിക്കുകയാണ്. കാലാകാലങ്ങളായി രണ്ടായിരവും മൂവായിരവും ബസുകൾ വാങ്ങിയാണ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. നിലനിർത്തിയിരുന്നെങ്കിൽ ഇന്ന് അതെല്ലാം നിലച്ചിരിക്കുന്നു. പെർമിറ്റ് കാലാവധി അവസാനിക്കുമ്പോൾ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. യുടെ സ്ഥിതി

വളരെ ഗുരുതരമായി മാറ്റം. പുതിയ ബസ്സുകൾ വാങ്ങാതെ ലാഭകരമായ റൂട്ടുകളെല്ലാം സ്വിഫ്റ്റ് കമ്പനിക്ക് കൈമാറി, തൊഴിലാളികൾക്ക് ശമ്പളം നൽകാതെ ഡീസൽ പ്രതിസന്ധിയുണ്ടാക്കി കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യെ ആറടി മണ്ണിൽ കുഴിച്ചുമുടാൻ ശ്രമിക്കുന്ന സർക്കാരിന്റെ നയങ്ങൾ സഭ നിർത്തിവെച്ച് ചർച്ച ചെയ്യണമെന്നാവശ്യപ്പെട്ടുകൊണ്ട് വാക്കുകൾ നിർത്തുന്നു.

ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. ആന്റണി രാജു): സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട അവതാരകൻ കണക്കുകൾ വളരെ വ്യക്തമായി ഇവിടെ അവതരിപ്പിച്ചിരിക്കുകയാണ്. പ്രതിമാസം 225 കോടി രൂപ വരുമാനമുണ്ടെന്നൊരു കള്ളക്കണക്ക് അദ്ദേഹം ഇവിടെ പറഞ്ഞു. അത് ഏത് ആർ.ടി.സി.-യിലാണെന്ന് എനിക്കറിയില്ല. എന്തായാലും കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. -യുടെ വരുമാനം ഞാൻ നേരത്തെ സൂചിപ്പിച്ചു.

മി. സ്പീക്കർ: 28 കോടി രൂപ ലാഭമുണ്ടെന്ന് അദ്ദേഹം സൂചിപ്പിക്കുകയുണ്ടായി.

ശ്രീ. ആന്റണി രാജു: സർ, അക്കാര്യത്തിലേയ്ക്ക് ഞാൻ കടക്കുകയാണ്. ചെലവുകളെല്ലാം കഴിഞ്ഞ് 28 കോടി രൂപ മിച്ചമുണ്ടായിട്ടും ശമ്പളം കൊടുക്കാത്തതെന്തുകൊണ്ടാണെന്നാണ് അദ്ദേഹം സൂചിപ്പിച്ചത്. ശരിക്കും

അതാണ് പ്രശ്നം. 28 കോടി രൂപ കൊണ്ട് ശമ്പളം കൊടുക്കാൻ കഴിയുമെന്നാണ് ഒരു ട്രേഡ് യൂണിയൻ നേതാവായ അങ്ങ് പറയുന്നത്. 28 കോടി രൂപയേ ബാക്കിയുള്ളൂ. ശമ്പളം കൊടുക്കാൻ 80 കോടിയിൽപ്പരം രൂപ വേണം. അതാണ് ഇവിടെത്തെ യഥാർത്ഥ പ്രശ്നം.

ശ്രീ. എം. വിൻസെന്റ്: സർ, (മൈക്ക് ഓഫ്)

ശ്രീ. ആന്റണി രാജു: സർ, നോ.. നോ.. ഞാൻ വഴങ്ങുന്നില്ല. അങ്ങ് ദയവായി ഞാൻ പറയുന്നത് കേൾക്കൂ. ബഹുമാനപ്പെട്ട അവതാരകൻ പറഞ്ഞ കള്ളക്കണക്കുകൾ മുഴുവൻ നമ്മളെല്ലാവരും കേട്ടുകൊണ്ടിരുന്നു. അതിന് മറുപടി പറയുമ്പോൾ എന്തുകൊണ്ടാണ് അദ്ദേഹത്തിനിത്ര പൊള്ളുന്നത്? ഡീസലിന് ആവശ്യമായ തുക, ബാങ്കിലെ അടവ് ഇതെല്ലാം കഴിഞ്ഞ് ബാക്കിയുള്ള 28 കോടി രൂപയിൽ നിന്നെന്തുകൊണ്ടാണ് ശമ്പളം കൊടുക്കാത്തതെന്നാണ് അദ്ദേഹം നേരത്തെ സൂചിപ്പിച്ചത്. ശമ്പളം കൊടുക്കാൻ 80 കോടി രൂപ വേണം. ഇവിടെയുള്ള ഷോർട്ടേജ് അതാണ്. ഇക്കാര്യത്തെ സംബന്ധിച്ച് അറിയാതെയെങ്കിലും സത്യം പറഞ്ഞതിൽ ഞാൻ അങ്ങയെ അഭിനന്ദിക്കുന്നു. അതുപോലെ സിപിഐന്റെ കാര്യം ഇവിടെ സൂചിപ്പിക്കുകയുണ്ടായി.

ശ്രീ. എം. വിൻസെന്റ്: സർ, പോയിന്റ് ഓഫ് ഓർഡർ.. (മൈക്ക് ഓഫ്)

ശ്രീ. ആന്റണി രാജു: സർ, നോ.. നോ.. എന്ത് പോയിന്റ് ഓഫ് ഓർഡർ... അടിയന്തരപ്രമേയത്തിൽ അടിസ്ഥാന വിരുദ്ധമായ കാര്യങ്ങൾ സൂചിപ്പിച്ചിട്ട്, ഞാനിപ്പോൾ സത്യം പറയുമ്പോൾ എന്ത് പോയിന്റ് ഓഫ് ഓർഡർ. (...ബഹളം...)

മി.സ്പീക്കർ: ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി വിശദീകരിക്കട്ടെ.

ശ്രീ. ആന്റണി രാജു: സർ, കള്ളം പറഞ്ഞ് ജയിക്കുന്നതിനേക്കാൾ നല്ലത് സത്യം പറഞ്ഞ് തോൽക്കുന്നതാണെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗത്തോട് ഞാൻ സൂചിപ്പിക്കുകയാണ്. (...ബഹളം....) സിറ്റിന്റെ കാര്യം പറയുകയുണ്ടായി. ഇതിലേതാണ് അൺപാർലമെന്ററിയായിട്ടുള്ളത്? (...ബഹളം....)

മി.സ്പീക്കർ: ദയവായി അംഗങ്ങൾ സീറ്റിലിരിക്കൂ.

ശ്രീ. ആന്റണി രാജു: സർ, ഞാൻ സത്യമല്ലേ പറയുന്നത്. അദ്ദേഹം സിറ്റിനെക്കുറിച്ച് സൂചിപ്പിച്ചു. സിറ്റി അപകടത്തിൽപ്പെടുന്ന രീതിയിലുള്ള പെരുപ്പിച്ച കണക്കുകൾ അദ്ദേഹം സൂചിപ്പിച്ചു. ആരെ

സഹായിക്കാനാണ് നിങ്ങളിൽ ചെയ്യുന്നത്? ബാംഗ്ലൂരിൽ നിന്ന് തിരുവനന്തപുരത്തേക്ക് പ്രൈവറ്റ് ബസിൽ വരണമെങ്കിൽ 5000-ൽ അധികം രൂപ ആവശ്യമാണ്. എന്നാൽ 1500 രൂപ നിരക്കിൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. സ്റ്റാൻഡിംഗിൽ യാത്രചെയ്യാൻ കഴിയും. ഇതാണ് വ്യത്യാസം. ആരെ സഹായിക്കാനാണ് നിങ്ങൾ സ്റ്റാൻഡിംഗിനെ ആക്രമിക്കുന്നത്? ജനങ്ങളെ സഹായിക്കാനാണ് സ്റ്റാൻഡിംഗ് നിരത്തിലിറക്കിയിരിക്കുന്നത്. രാജ്യത്തെ കുത്തക പ്രൈവറ്റ് മുതലാളിമാരെ സഹായിക്കാനാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം സ്റ്റാൻഡിംഗിനെ എതിർക്കുന്നത്. സ്റ്റാൻഡിംഗ് അപകടത്തിൽപ്പെടുന്നത് സ്വകാര്യ മുതലാളിമാർ പറയുന്നതിനെ കൂട്ടുപിടിക്കുകയാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട അവതാരകൻ. ജീവനക്കാരെ നിയമിക്കാത്തത് എന്തുകൊണ്ടാണെന്നൊരു ചോദ്യമുയർന്നിരുന്നു. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യിലെ ബസ്സ് - സ്റ്റാഫ് അനുപാതം 6.97 ആണ്. കർണ്ണാടകയിൽ 4.93. ദേശീയ ശരാശരി 5.5. ഇനിയും ആൾക്കാരെ നിയമിച്ച് നിലവിലുള്ളവർക്കുകൂടി ശമ്പളം കൊടുക്കാത്ത രീതിയിലാക്കണമെന്ന നിർദ്ദേശമാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട അവതാരകൻ മുന്നോട്ടുവയ്ക്കുന്നത്.

സിംഗിൾ ഡ്യൂട്ടിയെക്കുറിച്ച് അദ്ദേഹം സൂചിപ്പിക്കുകയുണ്ടായി. സിംഗിൾ ഡ്യൂട്ടി സംവിധാനം സംബന്ധിച്ച്, ആക്ട് അനുസരിച്ച് അങ്ങയുടെ നേതാക്കൾ ഒപ്പുവെച്ച് സമ്മതിച്ചിട്ടാണ് ശമ്പള പരിഷ്കരണം നടപ്പിലാക്കിയത്. ഒപ്പിടുന്ന സമയം അങ്ങ് യൂണിയൻ നേതാവായിട്ടില്ല. അങ്ങയുടെ നേതാക്കൾ ഒപ്പിട്ട 38-ാം നമ്പർ പാഠശ്രാഹ് വായിക്കാം. ജീവനക്കാരിപ്പോൾ ചെയ്തുവരുന്ന അധിക ബുദ്ധിമുട്ടുണ്ടാക്കുന്ന ഡബിൾ ഡ്യൂട്ടി സമ്പ്രദായം നിർത്തലാക്കി മോട്ടോർ ട്രാൻസ്പോർട്ട് വർക്കേഴ്സ് ആക്ടിലെ വ്യവസ്ഥകളനുസരിച്ച് സിംഗിൾ ഡ്യൂട്ടി സമയം ക്രമീകരിക്കുമെന്ന് സൂചിപ്പിച്ചു. സിംഗിൾ ഡ്യൂട്ടി എന്താണെന്ന് അങ്ങയ്ക്കറിയാമോ? സിംഗിൾ ഡ്യൂട്ടിയെന്നപര്യന്യോൾ കണ്ടക്ടറും ഡ്രൈവറും എട്ട് മണിക്കൂർ വണ്ടി ഓടിച്ചാൽ മതി. സിംഗിൾ ഡ്യൂട്ടി സംവിധാനത്തിൽ 12 മണിക്കൂറെന്ന് അങ്ങ് ദുർവ്യാഖ്യാനം ചെയ്യുകയാണ്. 8 മണിക്കൂറും വേണ്ട. സിംഗിൾ ഡ്യൂട്ടി സംവിധാനത്തിൽ എട്ട് മണിക്കൂറിൽ 15 മിനിട്ട് സൈൻ ഓൺ, 15 മിനിട്ടിൽ സൈൻ ഓഫ്, വണ്ടി ഓടിക്കുന്നില്ല. എട്ട് മണിക്കൂറിനകത്ത് വണ്ടിയോടിക്കുമ്പോൾ അര മണിക്കൂർ വിശ്രമം. വണ്ടിയോടിക്കുന്നില്ല. സിംഗിൾ ഡ്യൂട്ടിയിലെ 8 മണിക്കൂറിൽപ്പോലും കണ്ടക്ടറും, ഡ്രൈവറും ഇന്ന് 7 മണിക്കൂർ മാത്രമേ വണ്ടി ഓടിക്കുന്നുള്ളൂ.

നിയമവിരുദ്ധമായി സിംഗിൾ ഡ്യൂട്ടി നടപ്പിലാക്കുന്നതാണ് അങ്ങയുടെ ആക്ഷേപം. ദി മോട്ടോർ ട്രാൻസ്പോർട്ട് വർക്കേഴ്സ് ആക്ട് 1961 നിർമ്മിച്ചത് മുഖ്യമന്ത്രി ശ്രീ.പിണറായി വിജയൻ ആണോ? അന്ന് അങ്ങയുടെ നേതാക്കളാണ് ഇന്ത്യയും കേരളവും ഭരിക്കുന്നത്. അന്നുണ്ടാക്കിയ ആക്ടും റൂളും നടപ്പിലാക്കാൻ കേരളത്തിന് ബാധ്യതയുണ്ട്. അത് നടപ്പാക്കാത്തതാണ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ഇന്ന് നേരിടുന്ന പ്രതിസന്ധി. കർണ്ണാടകയിലും തമിഴ്നാട്ടിലും നടപ്പിലാക്കി. കേരളത്തിൽ നടപ്പിലാക്കാൻ അങ്ങയുടെ യൂണിയൻ ഉൾപ്പെടെയുള്ള ട്രേഡ് യൂണിയനുകൾ അംഗീകരിച്ച് ഒപ്പുവച്ചശേഷം ഇപ്പോൾ ശമ്പളപരിഷ്കരണം നടത്തിക്കഴിഞ്ഞപ്പോൾ, സിംഗിൾ ഡ്യൂട്ടി നടപ്പിലാക്കിയെന്ന് പറയുന്നതിന്റെ കാരണമെന്താണ്? അങ്ങ് വ്യക്തമാക്കണം. ദി മോട്ടോർ വർക്കേഴ്സ് ആക്റ്റിൽ പറയുന്നതെന്താണ്? 'The hours of work-നെക്കുറിച്ച് പറയുന്നത്, inclusive of interval for rest under section 15, they shall not spread-over more than 12 hours in any day'; എന്ന് പറഞ്ഞാൽ എന്താണ് അർത്ഥം? Section 16. Spread - over-(1)” inclusive of interval for rest under section 15, they shall not spread-over more than 12 hours in any day;” രണ്ടു

ഡ്യൂട്ടികളുടെ ഇടയിൽ “ allowed a period of rest of at least nine consecutive hours between the termination of duty on any one day and the commencement of duty on the next following day” .

അങ്ങനെയോടൊപ്പം തൊഴിൽ നിയമം വായിച്ചു. ഈ നിയമം നിലവിലുള്ളപ്പോഴാണ് 1961 -ൽ അങ്ങയുടെ സർക്കാർ റി മോട്ടോർ വർക്കേഴ്സ് ആക്ട് അടക്കമുള്ളത്. മോട്ടോർ വർക്കേഴ്സ് പ്രത്യേകമായ നിയമമാണ് നമ്മുടെ രാജ്യത്തുള്ളത്. ഒപ്പിടുന്നതുമുതൽ പിരിഞ്ഞുപോകുന്നതുവരെ 12 മണിക്കൂർ അവധി എടുക്കണം. മാനേജ്മെന്റ് തീരുമാനിക്കുന്നതിനനുസരിച്ച് ഇടയ്ക്ക് 4 മണിക്കൂർ വിശ്രമം കൊടുക്കാം. ആ സമയം ജോലിയില്ലാത്ത വിശ്രമമാണ്. ഉറങ്ങാം. ആ വിശ്രമത്തിന് ഓവർടൈം കാൾ വാങ്ങുന്നതാണ് ഇവിടെത്തെ പ്രശ്നം. അത് അവസാനിപ്പിക്കാതെ എങ്ങനെയാണ് നന്നാകുന്നത്? ജോലി ചെയ്യുന്ന സമയത്തിന് ശമ്പളം തരാം. 8 മണിക്കൂർ ജോലി ചെയ്താൽ മതി. പക്ഷെ 8 മണിക്കൂറിൽ കൂടുതൽ സ്പെഡ് ഓവർ ഡ്യൂട്ടിയിൽ ജോലിയില്ല എന്നാണ് അങ്ങ് മനസ്സിലാക്കേണ്ട യാഥാർത്ഥ്യം. പ്രസ്തുത യാഥാർത്ഥ്യം ഉൾക്കൊണ്ടാണ് ഒപ്പുവെച്ചിട്ടുള്ളത്. ഇപ്പോൾ മാറ്റിപ്പറയുന്നതെന്തിനാണ്;

ശമ്പളപരിഷ്കരണം നടപ്പിലാക്കാൻ വേണ്ടിയാണോ നിങ്ങൾ ഒപ്പുവെച്ചത്;
ജനങ്ങളേയും തൊഴിലാളികളേയും പറ്റിക്കാൻ വേണ്ടിയായിരുന്നോ അത്?
അതുകൊണ്ട് സിംഗിൾ ഡ്യൂട്ടി സംവിധാനം.....

മി. സ്പീക്കർ: ബഹുമാനപ്പെട്ട ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രി ചെയറിനെയാണ്
അഭിസംബോധന ചെയ്യുന്നതെങ്കിലും പറയുന്നതുമുഴുവൻ ഒരു വശത്തേയ്ക്ക്
നോക്കിയാണ്...

ശ്രീ. ആന്റണി രാജു: സർ, ഞാനിനി ചെയറിനെ മാത്രം
അഭിസംബോധന ചെയ്ത് സംസാരിക്കാം. ശ്രീ. എം. വിൻസെന്റ് ഇടയ്ക്കിടയ്ക്ക്
എഴുന്നേൽക്കുന്നതുകൊണ്ടാണ് അങ്ങോട്ടേയ്ക്ക് നോക്കുന്നത്. 'സൂശീൽ ഖന്ന'
റിപ്പോർട്ടിൽ " As multiple duties on the same day are contrary to The
Motor Transport Workers Act and flouts law, leads to high bus-staff of
ratios and extra expenses towards allowances, and is a major cause for
higher road accidents, the current practices concerning the duty
pattern must be challenged. This will require an immediate end to the
illegal duty patterns that have evolved over the years. Once this is
changed, every worker will be required to present himself for 8 hours

of steering duty as provided in the MTW Act. ബഹുമാനപ്പെട്ട തൊഴിൽ വകുപ്പുമന്ത്രിയും ഞാനും ഇതുസംബന്ധിച്ച് ചർച്ചചെയ്തപ്പോൾ തർക്ക വിഷയങ്ങളുണ്ടായി. അതേ തുടർന്ന് സർക്കാർ ലോ സെക്രട്ടറിയുടെ നിയമോപദേശം ആരാഞ്ഞു - 'While stretching the "hours of work" with aid of the provisions under 16 (1) of the Act, the period provided under section 13 can be extended to 12 hours with the inclusion of interval for rest. 8 മണിക്കൂർ സ്റ്റിയറിംഗ് ഡ്യൂട്ടി നിശ്ചയിച്ചിട്ടുണ്ട്. അതിൽ 7 മണിക്കൂർ സ്റ്റിയറിംഗ് പിടിച്ചാൽ മതി. അരമണിക്കൂർ വിശ്രമം. ഒപ്പിട്ടതിനുശേഷം 15 മിനിട്ട്, റാക്ക് കൊടുക്കുന്നതിന് പതിനഞ്ച് മിനിട്ട്, അതായത് 7 മണിക്കൂർ മാത്രമാണ് സ്റ്റിയറിംഗ് ഡ്യൂട്ടി. ബാക്കി നാല് മണിക്കൂർ വിശ്രമം കൊടുക്കുന്നതിന് ഡബിൾ വേതനം കൊടുത്തുകൊണ്ട് ഈ സ്ഥാപനത്തെ നശിപ്പിക്കാനുള്ള നീക്കം അവസാനിപ്പിക്കേണ്ട? അല്ലാതെ എങ്ങനെയാണിത് നന്നാക്കുന്നത്? അങ്ങ് സ്റ്റാഫ് - റേഷ്യോ സംബന്ധിച്ച് സൂചിപ്പിച്ചു. സ്വകാര്യ ബസ്സുകളിലും,

കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യിലും എത്ര സ്റ്റാഫുകൾ വീതമാണുള്ളത്?

അതുകൊണ്ട് 'സൂശീൽ ഖന്ന' റിപ്പോർട്ട് നടപ്പിലാക്കാൻ സർക്കാർ

പ്രതിജ്ഞാബദ്ധമാണ്. ട്രേഡ് യൂണിയൻ നേതാക്കൾ 13-01-2022 -ൽ

സൂശീൽ ഖന്ന റിപ്പോർട്ടിൽ പറയുന്ന ' ദി മോട്ടോർ ട്രാൻസ്പോർട്ട് വർക്കേഴ്സ്

ആക്ട് നടപ്പിലാക്കാൻ ഞങ്ങൾ ബാധ്യസ്ഥരാണെന്നുപറഞ്ഞുകൊണ്ട്

ഒപ്പുവച്ച കരാർ അംഗീകരിക്കാനും നടപ്പിലാക്കാനും തയ്യാറാകണം.

അതിനുള്ള ശ്രമമാണ് നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. അത്

നടപ്പിലാക്കിക്കഴിഞ്ഞാൽ ഓടാതെ കിടക്കുന്ന ബസ്സുകൾ ഓടിത്തുടങ്ങും.

സർവ്വീസുകൾ കൂടും, അഞ്ചാം തീയതിക്കുള്ളിൽ ശമ്പളം കൊടുക്കുകയും

ചെയ്യും.

മി. സ്പീക്കർ: ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി വിശദീകരണം പൂർത്തിയാക്കിയോ?

ശ്രീ. ആന്റണി രാജു: സർ, ഈ വിഷയം സഭ നിർത്തിവെച്ച്

ചർച്ചചെയ്യേണ്ട ആവശ്യമില്ലെന്ന് ഞാൻ ആദ്യംതന്നെ സൂചിപ്പിച്ചിരുന്നു.

വീണ്ടും പറയുകയാണ്, പ്രസ്തുത വിഷയം സംബന്ധിച്ച് സഭ നിർത്തിവെച്ച്

ചർച്ച നടത്തേണ്ട ആവശ്യമില്ല.

മി. സ്പീക്കർ: ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയുടെ വിശദീകരണത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ അടിയന്തരപ്രമേയത്തിനുള്ള അവതരണാനുമതി നിഷേധിക്കുന്നു.

(അടിയന്തരപ്രമേയാവതരണത്തിന് അനുമതി നിഷേധിച്ചു.)

പ്രതിപക്ഷനേതാവ് (ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശൻ): സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയെക്കുറിച്ച് സമൂഹനായ സി.ഐ.ടി.യു. നേതാവും പരിണിത പ്രജ്ഞനായ രാഷ്ട്രീയ നേതാവുമായ ശ്രീ. ആനത്തലവട്ടം ആനന്ദൻ പറഞ്ഞതൊന്നും ഞങ്ങൾ പറയില്ല. അദ്ദേഹം ശ്രീ. എം. വിൻസെന്റിനോട് നിങ്ങൾ ഒപ്പുവെച്ചില്ലേയെന്ന് ചോദിക്കുകയാണ്. ഐ.എൻ.ടി.യു.സി. യൂണിയൻ മാത്രമാണോ കരാറിൽ ഒപ്പുവെച്ചത്? സി.ഐ.ടി. യൂണിയനൾപ്പെയുള്ള നേതാക്കൾ ഒപ്പുവെച്ചതാണ്. ശ്രീ. ആനത്തലവട്ടം ആനന്ദൻ പാർട്ടി അറിയാതെയാണോ ശ്രീ. എം. വിൻസെന്റ് ഇവിടെപ്പറഞ്ഞതിനേക്കാൾ രൂക്ഷമായ ഭാഷയിൽ ട്രാൻസ്ലാർട്ട് വകുപ്പുമന്ത്രി നടത്തുന്ന കാര്യങ്ങളെക്കുറിച്ച് പ്രതികരിച്ചത്. അങ്ങ് അസ്വസ്ഥനാകാൻവേണ്ടി

ആ ഭാഷയൊന്നും ശ്രീ. എം. വിൻസെന്റ് ഉപയോഗിച്ചില്ലല്ലോ; ഇതിന്റെ outcome എന്താണ്? കേരളത്തിൽ സാധാരണക്കാർ ആശ്രയിക്കുന്ന ഏറ്റവും വലിയ പൊതുഗതാഗത സംവിധാനമാണ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. കഴിഞ്ഞ ദിവസം എന്റെയടുത്ത് ഒരു സ്ത്രീവന്നിരുന്നു. അവർ എറണാകുളം നഗരത്തിൽ മൂന്നമണിക്കൂർ വീതം രണ്ട് ഫ്ലാറ്റിൽ വീട്ടുജോലിക്ക് പോകുകയാണ്. അവർക്ക് കൂലിയായി 200 രൂപവെച്ച് 400 രൂപ ലഭിക്കും. മൂന്ന് പെൺകുട്ടികൾ അടങ്ങുന്നതാണ് അവരുടെ കുടുംബം. എന്റെയടുത്ത് വന്ന് കരയുകയാണ് ചെയ്തത്. ബന്ധിപ്പിച്ചിട്ടുള്ളതാണ് കാരണം. അവർക്ക് കിട്ടുന്ന 400 രൂപയിൽ അങ്ങോട്ടുമിങ്ങോട്ടും 150 രൂപവെച്ച് ഓട്ടോറിക്ഷയ്ക്ക് നൽകി ബാക്കി കിട്ടിയിരിക്കുന്ന 100 രൂപയുമാണ് കരയുന്നത്. ഈ പൈസകൊണ്ട് എങ്ങനെ അവർ ജീവിക്കും? വീട്ടുജോലിക്ക് പോകുന്നവർ, കൂലിപ്പണിക്കാർ എന്നിങ്ങനെ എത്രയോ സാധാരണക്കാരായ ആളുകൾ കേരളത്തിലുണ്ട്. ഇവർ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ബന്ധിനെ ആശ്രയിച്ച് കഴിയുന്ന ആളുകളാണ്. ദേശസാൽകൃത റൂട്ടുകളിൽ പ്രൈവറ്റ് ബസ് ഓടിച്ചാൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. അപ്പലേറ്റ് ട്രൈബ്യൂണലിൽ പോകും. ആ ബസ് ഓടിക്കാൻ സമ്മതിക്കില്ല. ഇപ്പോഴുള്ള സ്ഥിതിയെന്താണ്? 12500 പ്രൈവറ്റ് ബസുകളുണ്ടായിരുന്ന കേരളത്തിൽ ഏഴായിരം പ്രൈവറ്റ് ബസുകൾ മാത്രമേ ഓടുന്നുള്ളൂ. 44 ശതമാനം

പ്രൈവറ്റ് ബസുകൾ കേരളത്തിൽ ഇപ്പോൾ ഓടുന്നില്ല. ഇക്കാര്യം അങ്ങ് തന്നെ നിയമസഭയിൽ പറഞ്ഞ മറുപടിയാണ്. പ്രൈവറ്റ് ബസുകളും ട്രാൻപോർട്ട് ബസുകളും ഓടുന്നില്ലെന്ന് പറഞ്ഞാൽ സാധാരണക്കാരന്റെ പൊതുഗതാഗത സംവിധാനം നിങ്ങൾ ഇത്രയും തകർത്ത് തരിപ്പണമാക്കിയെന്നാണ് അതിനർത്ഥം. ജനങ്ങൾ എങ്ങനെ യാത്രചെയ്യും? ഒരു ടൂ വീലർപോലുമില്ലാത്ത സാധാരണക്കാരായ പാവപ്പെട്ടവന്റെ കാര്യമാണ് ഞങ്ങൾ ഇവിടെ പറയുന്നത്. പൊതുഗതാഗത സംവിധാനത്തെ ആശ്രയിച്ച് കഴിയുന്ന പാവപ്പെട്ടവരോട് എത്ര നിരുത്തരവാദപരമായും നിസംഗതയോടും കൂടിയാണ് അങ്ങ് ഉത്തരം കൊടുത്തത്. ഗവൺമെന്റ് എല്ലാം ചെയ്യുന്നുണ്ടെന്നാണ് അങ്ങ് പറഞ്ഞത്. ഇവിടെ ജീവനക്കാരുടെ ശമ്പളം മാത്രമല്ല പ്രശ്നം. ജീവനക്കാരുടെ ശമ്പളം അതൊരു വലിയ വിഷയമാണ്. 'Onam is at our doors, but the employees of the KSRTC still find no ray of hope: not, merely for festival bonus and other perquisites, but even for their salaries for the last two months' എന്നാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട ഹൈക്കോടതി പറഞ്ഞത്. ഒരു സ്ഥാപനത്തിലെ ജീവനക്കാരുടെ സ്ഥിതിയാണിത്. ദീർഘദൂര സർവ്വീസുകൾ മുഴുവൻ സ്വിഫ്റ്റിലേക്ക് മാറ്റിയിരിക്കുകയാണ്. ലാഭമുണ്ടായിരുന്ന സർവ്വീസുകൾ മുഴുവൻ സ്വിഫ്റ്റിലേക്ക് മാറ്റിയപ്പോൾ നിലവിലുണ്ടായിരുന്ന കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ നഷ്ടം

അഞ്ചിരട്ടിയായി വർദ്ധിച്ചു. ഉള്ള ലാഭംകൂടി ഇല്ലാതായി. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ഓടിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത് നഷ്ടമുള്ള സർവ്വീസുകൾ മാത്രമായി മാറി. അതല്ലേ പ്രശ്നം? അങ്ങ് എനിട്ട് സ്വിഫ്റ്റിനെയും ഷിഫ്റ്റിനെയും കുറിച്ച് പറയുന്നു. ഇത് ഇടതുപക്ഷ മുന്നണി സർക്കാരില്ലേ? സ്വിഫ്റ്റ് കമ്പനിയിൽ കരാർ തൊഴിലാളികൾ മാത്രമാണുള്ളത്. ബഹുമാനപ്പെട്ട വ്യവസായ വകുപ്പുമന്ത്രി ഇവിടെയിരിപ്പുണ്ട്. കേരളത്തിൽ ധാരാളം പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനങ്ങൾ നഷ്ടത്തിലോടുന്നുണ്ട്. ബഹുമാന്യനായ ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രിയുടെ ഈ നയവുമായി മുന്നോട്ടുപോയാൽ നാളെ നഷ്ടത്തിലോടുന്ന എല്ലാ പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനങ്ങളിലെയും സ്ഥിരം തൊഴിലാളികളെ മുഴുവൻ പിരിച്ചുവിട്ട് അവിടെ കരാർ തൊഴിലാളികളെ നിയമിക്കുമോ? അങ്ങനെ ചെയ്താൽ ലാഭത്തിലാകും. നഷ്ടത്തിലായ പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനങ്ങൾ മുഴുവൻ ലാഭത്തിലാകും. ഇത് ആരുടെ നയമാണെന്നാണ് എനിക്ക് ഗവൺമെന്റിനോട് ചോദിക്കാനുള്ളത്. ഇന്ത്യൻ നാഷണൽ കോൺഗ്രസ് ഇന്ത്യ ഭരിച്ച എല്ലാ കാലഘട്ടങ്ങളിലും ഞങ്ങൾ പാർലമെന്റിൽ പാസ്സാക്കിയ നിയമങ്ങളെല്ലാം തൊഴിലാളികൾക്ക് വേണ്ടിയുള്ളതായിരുന്നു. ജവഹർലാൽ നെഹ്റുവിന്റെ ഭരണകാലം മുതൽ ഇൻഡസ്ട്രിയൽ ഡിസ്ട്രിബ്യൂട്ട്സ് ആക്ട് ഉൾപ്പെടെയുള്ളവ തൊഴിലാളികൾക്കുവേണ്ടിയുള്ള നിയമമായിരുന്നു. ഇപ്പോൾ പാർലമെന്റിൽ

ലേബർ കോഡ് കൊണ്ടുവന്നിട്ടുണ്ട്. ലേബർ കോഡ് ആർക്കുവേണ്ടിയുള്ളതാണ്? അത് ഇന്ത്യയിലെ കോർപ്പറേറ്റുകൾക്ക് വേണ്ടിയാണ്. ആ ലേബർ കോഡിലാണ് 12 മണിക്കൂർ ഡ്യൂട്ടിയെക്കുറിച്ച് പറയുന്നത്. കമ്മ്യൂണിസ്റ്റ് പാർട്ടി നേതൃത്വം കൊടുക്കുന്ന ഒരു ഗവൺമെന്റ്, തൊഴിലാളികൾ 12 മണിക്കൂർ ജോലി ചെയ്യണം, സ്റ്റിയറിംഗിൽ പിടിച്ചിരിക്കുന്ന സമയം എട്ട് മണിക്കൂർ വേണമെന്നാണ് പറയുന്നത്. ബഹുമാന്യരായ വ്യവസായ വകുപ്പുമന്ത്രിയ്ക്കും തൊഴിൽ വകുപ്പുമന്ത്രിയ്ക്കും അതിനോട് യോജിപ്പുണ്ടോ? അങ്ങനെയൊന്നെങ്കിൽ പാവപ്പെട്ട കർഷകത്തൊഴിലാളികളോട് നാളെ നിങ്ങൾ പറയും, 'എട്ട് മണിക്കൂർ നിങ്ങൾ ജോലി ചെയ്യുമ്പോൾ 8 മണിക്കൂർ ഇമ്പയിൽ പിടിക്കണ'മെന്ന്. സാധാരണ ഇമ്പകൊണ്ട് ജോലിചെയ്യുന്ന കർഷകത്തൊഴിലാളികൾ ഇമ്പയിൽ നിന്ന് മാറ്റി കൈ തിരുമു. അങ്ങനെ കൈ തിരുമുന്ന സമയം നിങ്ങൾ മാറ്റിവയ്ക്കുമോ; അല്ലെങ്കിൽ കെട്ടിടം പണിയുന്നവരാൾ കൊലശ്ശേരി ഒന്നുമാറ്റിവെച്ച് വിശ്രമിച്ചാൽ, ഒന്ന് നടുനിവർത്തിയാൽ..., എപ്പോഴും കൊലശ്ശേരി പിടിച്ചുകൊണ്ട് ചെയ്യുന്ന സമയം മാത്രം നിങ്ങൾ കണക്കാക്കുമോ? ഇതെവിടത്തെ നിയമമാണ്; ഇതെല്ലാം ആർ കൊണ്ടുവന്ന നിയമമാണ്? ദി മോട്ടോർ ട്രാൻസ്പോർട്ട് വർക്കേഴ്സ് ആക്ട് 1961 -ലെ സെക്ഷൻ 13-ൽ പറയുന്നത്, Hours of work for adult motor transport workers.— 'No adult motor

transport worker shall be required or allowed to work for more than eight hours in any day and forty-eight hours in any week', എന്നാണ്.

ഇവിടെ ആറ് മണിക്ക് ജോലിക്ക് കയറണം. ട്രാൻസ്പോർട്ട് സ്റ്റേഷന്റെ സമീപത്തല്ലാതെ താമസിക്കുന്ന ഒരാൾക്ക് നാല് മണിക്ക് എഴുന്നേറ്റ് വരണം.

അത് നിങ്ങൾ ഒന്ന് സങ്കല്പിച്ച് നോക്കൂ. നാല് മണിക്ക് വീട്ടിൽനിന്നിറങ്ങി

ആറ് മണിക്ക് ജോലിക്ക് ഹാജരായി വൈകുന്നേരം ആറ് മണി വരെ ജോലി

ചെയ്ത് തിരികെ രണ്ട് മണിക്കൂർ യാത്രചെയ്ത് വീട്ടിലെത്തിയ ആൾ പിറ്റേ

ദിവസം രാവിലെ വീണ്ടും ഇതുപോലെ പന്ത്രണ്ട് മണിക്കൂർ ജോലി

ചെയ്യണമെന്ന് പറഞ്ഞാൽ, ഞാൻ രണ്ട് കമ്മ്യൂണിസ്റ്റ് പാർട്ടികളോടും

ചോദിക്കുന്നു, നിങ്ങൾ അതിനെ അംഗീകരിക്കുന്നുണ്ടോ; എങ്കിൽ

കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യിൽ നടപ്പാക്കാൻ പോകുന്ന പന്ത്രണ്ട് മണിക്കൂർ

ജോലിയെന്നുള്ളത് കേരളത്തിലെ എല്ലായിടത്തും നിങ്ങളുടെ നയമാണ്.

ഇതാണോ ഇടതുപക്ഷ ഗവൺമെന്റ്? ഇതിനെയാണ് ഞങ്ങൾ പറഞ്ഞത്,

ഇത് തീവ്ര വലതുപക്ഷ വ്യതിയാനമാണെന്ന്. അതുകൊണ്ടാണ്

സി.ഐ.ടി.യു.-വിന്റെ പരിണിത പ്രജ്ഞനായ നേതാവ്, ഞങ്ങളെല്ലാവരും

ആദരിക്കുന്ന നേതാവ്

ശ്രീ. ആനത്തലവട്ടം ആനന്ദൻ

ഉൾപ്പെടെയുള്ളവർ ഇതിനെ ശക്തമായി വിമർശിച്ചത്. എന്നിട്ട് പത്രണ്ട് മണിക്കൂർ ജോലി ചെയ്യണമെന്ന് പറഞ്ഞപ്പോൾ നിങ്ങൾ കയ്യടിക്കുകയാണ്. അങ്ങനെ പറഞ്ഞപ്പോൾ സി.ഐ.ടി.യു. നേതാക്കൾ ഉൾപ്പെടെയുള്ളവർ പുറകിൽനിന്ന് കയ്യടിക്കുന്നത് കണ്ടപ്പോൾ വളരെ രസകരമായി തോന്നി.

ശ്രീ. പി. നന്ദകുമാർ: സർ, എം.ടി.ഡബ്ല്യൂ. ആക്ട് പ്രകാരം ഐ.എൻ.ടി.യു.സി. നേതാക്കളും ഞങ്ങളടക്കമുള്ളവരും സംയുക്തമായി ഒപ്പുവെച്ചിട്ടുള്ള നിരവധി കരാറുകൾ കേരളത്തിലുണ്ട്. ആ എം.ടി.ഡബ്ല്യൂ. ആക്ട് നടപ്പാക്കണോ, വേണ്ടയോ എന്നത് സംബന്ധിച്ച് അങ്ങയുടെ അഭിപ്രായമെന്താണ്?

ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശൻ: സർ, എം.ടി.ഡബ്ല്യൂ. ആക്ടിന്റെ സെക്ഷൻ 13 ഞാൻ ക്വാട്ട് ചെയ്തല്ലോ; എം.ടി.ഡബ്ല്യൂ. ആക്റ്റിൽ എന്താണ് പരാമർശിച്ചിട്ടുള്ളതെന്നും എന്താണ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നതെന്നും എനിക്ക് അറിയാം. അതിന്റെ സെക്ഷൻ 13 ക്വാട്ട് ചെയ്തുകൊണ്ടാണ് ഞാൻ സംസാരിച്ചത്, അല്ലാതെ എന്റെ അഭിപ്രായമല്ല പറഞ്ഞത്. പിന്നെ സാമ്പത്തിക പ്രതിസന്ധിയെ കുറിച്ച് പറഞ്ഞു. ബഹുമാനപ്പെട്ട ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രി യു.ഡി.എഫ്. സർക്കാരിനോട് താല്പര്യമുള്ള ഒരു മന്ത്രിയാണ്.

അദ്ദേഹം എപ്പോഴും യു.ഡി.എഫ്. സർക്കാരിനെ അഭിനന്ദിക്കും. കഴിഞ്ഞ പ്രാവശ്യം ഇതുസംബന്ധിച്ച് അടിയന്തര പ്രമേയം കൊണ്ടുവന്നപ്പോൾ അവതരണാനുമതി നൽകി. അന്ന് അദ്ദേഹം പറഞ്ഞത്, യു.ഡി.എഫ്. സർക്കാരിന്റെ ഭരണകാലത്ത് ആയിരത്തി ചിലവാനം കോടി രൂപ മാത്രമാണ് കൊടുത്തതെന്നും ഇപ്പോൾ അയ്യായിരം കോടി രൂപയോളം കൊടുത്തുവെന്നുമാണ്. മൂവായിരത്തിയഞ്ഞൂറ് കോടി രൂപ അധികം കൊടുത്തുവെന്നാണ് അദ്ദേഹം പറയുന്നത്. ഏറ്റവും രസകരമായ കാര്യം ഇവിടെ ശ്രീ. എം. വിൻസെന്റ് സൂചിപ്പിച്ചു. ഏത് കാലഘട്ടത്തിലായിരുന്നു ഇത്രയും തുക കൊടുത്തിട്ടുണ്ടായിരുന്നത്? അന്ന് ആയിരംകോടി രൂപ കൊടുത്താൽ മതിയായിരുന്നു. അത്ര നന്നായിട്ടാണ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. അന്ന് പ്രവർത്തിച്ചിരുന്നത്. സർക്കാരിന്റെ സഹായം വളരെ കുറച്ചുമാത്രം മതിയായിരുന്നു. അന്ന് അയ്യായിരത്തി ഇരുന്നൂറ് ബസുകൾ പതിനേഴ് ലക്ഷം കി.മീ. ഓടുകയും അയ്യായിരത്തി ഇരുന്നൂറ് ഷെഡ്യൂളുകളും നാല്പത്തിയാറായിരം തൊഴിലാളികളുമുണ്ടായിരുന്നു. ഇപ്പോൾ തൊഴിലാളികളുടെ എണ്ണം ഇരുപത്തിയാറായിരമാണ്. പത്ത് ലക്ഷം കി.മീ. മാത്രമേ ബസ് ഓടുന്നുള്ളൂ. മൂവായിരത്തി നാന്നൂറ് ഷെഡ്യൂളുകളായി ചുരുങ്ങി.

അപ്പോഴും ഇത്രയും കാശ് നൽകണമെന്ന് പറയുകയാണെങ്കിൽ അത്ര മോശമായിട്ടാണ് നിങ്ങളുടെ ഭരണകാലത്ത് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ഓടുന്നതെന്ന് സ്വയം സമർത്ഥിക്കുകയാണ്. യു.ഡി.എഫ്.-ന്റെ ഭരണകാലത്ത് ഇത്രയും തൊഴിലാളികളും സർവ്വീസുകളും ബസ്സുകളും ഷെഡ്യൂളുകളുമുണ്ടായിട്ടും സർക്കാർ ആയിരം കോടി രൂപ മാത്രം കൊടുത്താൽ മതിയായിരുന്നു. ഞങ്ങളുടെ ഭരണകാലത്ത് ഇതെല്ലാം നേർ പകുതിയായി. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ അന്ത്യമണി മുഴങ്ങിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്ന ഈ സമയത്ത് ഞങ്ങൾ ഇത്രയും കൊടുത്തുവെന്ന് പറഞ്ഞാൽ നിങ്ങളുടെ ഭരണകാലത്ത് അത്രയും തരിപ്പണമായി, മോശമാണെന്നുള്ളതാണ്. ദയവായി ഇതൊക്കെ പറയാതിരിക്കുകയെന്നാണ് അങ്ങ് പറഞ്ഞുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. ഡീസലിന്റെ കാര്യത്തിൽ വില വർദ്ധിപ്പിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഞങ്ങൾക്കും കേന്ദ്രഗവൺമെന്റിനെതിരായ നിലപാടാണുള്ളത്. ഡീസലിന്റെ വില വർദ്ധിപ്പിച്ചതിന് ഞങ്ങളും സമരം ചെയ്യുന്നതല്ലേ; ഈ സംസ്ഥാന സർക്കാരിനും വരുമാനമുണ്ടല്ലോ? കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് ഡീസലിന്റെയും പെട്രോളിന്റെയും വില വർദ്ധിപ്പിക്കുമ്പോൾ അതിനനുപാതികമായിട്ടുള്ള വരുമാന വർദ്ധനവ് സംസ്ഥാന സർക്കാരിനും

ലഭിക്കുന്നുണ്ട്. കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് വില വർദ്ധിപ്പിച്ചതുകൊണ്ടുമാത്രം കഴിഞ്ഞ ആറ് വർഷമായി സംസ്ഥാനത്തിന് കിട്ടിയ അധിക നികുതി വരുമാന വർദ്ധനവ്, ലഭിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന ടാക്സ് അല്ല, ഏകദേശം 7000 കോടി രൂപയോളം വരും. ഒരു ഫ്യൂവൽ സബ്സിഡി വേണമെന്ന് ബഹുമാന്യരായ മുഖ്യമന്ത്രിയോടും ധനകാര്യ വകുപ്പുമന്ത്രിയോടും ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രിക്ക് പറയാൻ പാടില്ലേ? സംസ്ഥാനത്തിന്റെ വരുമാനമെടുക്കണ്ട, അല്ലെങ്കിൽ വർദ്ധിപ്പിച്ച തുക എടുക്കണ്ട. അങ്ങനെയൊന്നെങ്കിൽ എത്രയോ കുറഞ്ഞ നിരക്കിൽ ഡീസൽ ലഭിക്കും. സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് ഒരു ഫ്യൂവൽ സബ്സിഡി കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ക്ക് കൊടുക്കണം. ഏതായാലും കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് തരില്ല. പാവപ്പെട്ടവർ യാത്ര ചെയ്യുന്ന വാഹനമാണ്. ആ വാഹനം ഓടണം. ഞാൻ നിങ്ങളെ സഹായിക്കാനാണ് പറയുന്നത്. കേന്ദ്രഗവൺമെന്റ് വില വർദ്ധിപ്പിച്ചതുകൊണ്ട് ആനുപാതികമായി സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിന് ലഭിച്ച നികുതി വർദ്ധനവ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ കാര്യത്തിലെങ്കിലും ഉപേക്ഷിക്കാൻ ഈ സർക്കാർ തയ്യാറായോ? കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ക്കും മത്സ്യബന്ധന ബോട്ടുകൾക്കും വള്ളങ്ങൾക്കും ഫ്യൂവൽ സബ്സിഡി കൊടുക്കണമെന്ന്

പ്രതിപക്ഷം ഈ സഭയിൽ പറഞ്ഞതാണ്. പ്രതിസന്ധിയുണ്ടാകുമ്പോൾ പിടിച്ചുനിൽക്കാൻ വേണ്ടിയാണ് ഫ്യൂവൽ സബ്സിഡി കൊടുക്കണമെന്ന് പറഞ്ഞത്. ഞാൻ നിങ്ങളുടെ മാനിഫെസ്റ്റോയൊന്നും വായിക്കുന്നില്ല. ശ്രീ. എം. വിൻസെന്റ് വായിച്ചു. അത് വായിച്ചാൽ ഞെട്ടും. മാനിഫെസ്റ്റോയിലെ 600 കാര്യങ്ങളിൽ 570-ഉം നടപ്പാക്കിയതിൽ ഫ്യൂവൽ സബ്സിഡിയും ഉൾപ്പെടുമോ? എന്തെല്ലാം കാര്യങ്ങളാണ് കഴിഞ്ഞ കുറേനാളുകളായി പറഞ്ഞുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. 2020-21-ലെ ബഡ്ജറ്റ് പ്രസംഗത്തിൽ 3000 ഡീസൽ ബസുകൾ സി.എൻ.ജി.-യിലേയ്ക്ക് മാറ്റമെന്നുപറഞ്ഞ് വലിയ പ്രഖ്യാപനം നടത്തി. എല്ലാ ബസുകളും ഇലക്ട്രിക് ബസുകളാക്കി മാറ്റാൻ പോകുകയാണ്. അപ്പോൾ ഡീസലിന്റെ ആവശ്യമുണ്ടാകില്ല. ഭയങ്കര ലാഭത്തിലേയ്ക്കുപോകും. ഇപ്പോൾ ബസ് വാങ്ങുന്നുണ്ടോ? എന്തെല്ലാം കാര്യങ്ങളാണ് പറഞ്ഞത്. 25 കോടി രൂപയുടെ ഇന്ധന ചെലവ് ലാഭിക്കും. നിങ്ങളുടെ മാനിഫെസ്റ്റോയിൽ പറയുന്ന ഏതെങ്കിലുമൊരു കാര്യം, പാവപ്പെട്ടവന്റെ പൊതുഗതാഗത സംവിധാനത്തെ സഹായിക്കാൻ ഈ സംസ്ഥാനത്ത് ചെയ്തിട്ടുണ്ടോ എന്നാണ് ഞങ്ങളുടെ ചോദ്യം. പൊതുഗതാഗത സംവിധാനം വളരെ സങ്കടകരവും പരിതാപകരവുമായ

അവസ്ഥയിലേയ്ക്ക് പോകുകയാണ്. 2000 കോടി രൂപയുടെ അല്ലെങ്കിൽ 3000 കോടി രൂപയുടെ സഞ്ചിത നഷ്ടമല്ലേ കാണുകയുള്ളൂ. പൊതുഗതാഗത സംവിധാനം മെച്ചപ്പെടുത്താൻവേണ്ടി നിങ്ങൾ രണ്ട് ലക്ഷം കോടി രൂപയ്ക്ക് കെ-റെയിൽ പദ്ധതി കൊണ്ടുവരാൻ തീരുമാനിച്ച ആളുകളല്ലേ? 1000 കോടി രൂപ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ക്ക് കൊടുത്താൽ അവരുടെ എല്ലാ പ്രശ്നങ്ങളും തീർത്ത് ബാക്കിയുള്ള കാര്യങ്ങളും കൈകാര്യം ചെയ്യാമല്ലോ? രണ്ട് ലക്ഷം കോടി രൂപയുടെ കെ-റെയിൽ പദ്ധതി കൊണ്ടുവരാൻ പോകുന്നത് ആർക്കുവേണ്ടിയാണ്? അതിനുവേണ്ടിയാണോ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യെ പൊളിക്കുന്നത്. ഹൈവേയ്ക്ക് വീതി കൂട്ടരുത്. വീതി കൂട്ടിയാൽ കെ-റെയിലിലെ യാത്രക്കാരുടെ എണ്ണം കുറയും. അഥവാ ഹൈവേയ്ക്ക് വീതി കൂട്ടിയാലും റോഡ് യാത്രക്കാർ കൂടുമല്ലോ? അപ്പോൾ ട്രെയിനിൽ യാത്രക്കാർ കുറയും. അഥവാ ഹൈവേയ്ക്ക് വീതി കൂട്ടിയാലും ടോൾ ചാർജ്ജ് ഇരട്ടിയാക്കണം. അപ്പോൾ ടോൾ ചാർജ്ജുള്ളതുകൊണ്ട് ആളുകൾ കെ-റെയിലിലേയ്ക്ക് പോകും എന്നൊക്കെ കെ-റെയിൽ പദ്ധതിയുടെ ഡി.പി.ആർ.-ൽ നിങ്ങൾ എഴുതിവെച്ചിട്ടുണ്ട്. അതിന്റെ ഭാഗമായിട്ടാണോ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യെ ഇങ്ങനെ തകർക്കുന്നത്? കേരളത്തിലെ

ആരോഗ്യം, വിദ്യാഭ്യാസം എന്നീ മേഖലകളെപ്പോലെത്തന്നെ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യും വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട ഒന്നാണ്. സ്റ്റേറ്റാണ് പ്രൊവൈഡർ. ഇതിന്റെ ലാഭമല്ല നോക്കേണ്ടത്. ഇതൊരു സേവനമാണ്. ലാഭമുണ്ടാക്കാൻ വേണ്ടിയാണോ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. സർവ്വീസ് നടത്തുന്നത്? അതിന്റെ സർവ്വീസ് പ്രൊവൈഡർ സ്റ്റേറ്റാണ്. ഇക്കാര്യത്തിൽ സ്റ്റേറ്റ് ദയനീയമായി പരാജയപ്പെട്ടിരിക്കുന്നു. കേരളത്തിലെ സാധാരണക്കാരന്റെ പൊതുഗതാഗത സംവിധാനത്തെ മുഴുവൻ തകർത്ത്, പാവപ്പെട്ടവർ എങ്ങനെയെങ്കിലും യാത്ര ചെയ്യട്ടേ, അവൻ നടന്നുപോകട്ടെ എന്ന് തീരുമാനിക്കുന്ന ഈ സർക്കാരിന്റെ നിഷേധാത്മകമായ നിലപാടിൽ പ്രതിഷേധിച്ച് ഞാനും എന്റെ പാർട്ടിയും വാക്കൗട്ട് ചെയ്യുന്നു.

(ഗവൺമെന്റ് നിലപാടിൽ പ്രതിഷേധിച്ച് ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശനും അദ്ദേഹത്തിന്റെ കക്ഷിയിൽപ്പെട്ട അംഗങ്ങളും സഭ വിട്ട് പുറത്തുപോയി.)

ശ്രീ. കെ. പി. എ. മജീദ്: സർ, കേരളത്തിലെ പൊതുഗതാഗത സംവിധാനം തകർന്ന് അപകടകരമായ സാഹചര്യത്തിലാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ ഇവിടെ അടിയന്തരപ്രമേയം കൊണ്ടുവന്നത്. ഒരു പൊതുമേഖല സ്ഥാപനം വളരെ നല്ലരീതിയിൽ മുന്നോട്ടുപോകണമെങ്കിൽ

അവിടത്തെ ജീവനക്കാരെ വിശ്വാസത്തിലെടുക്കണം. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയുടെ പ്രസംഗത്തിലും ജീവനക്കാരെയും യൂണിയനെയും വെല്ലുവിളിച്ച് മുന്നോട്ടുപോകാനാണ് തീരുമാനിക്കുന്നത്. ഇപ്പോൾ ഓണാഘോഷം വരികയാണ്. കുടിശ്ശികയായിട്ടുള്ള ശമ്പളം ഓണത്തിനെങ്കിലും കൊടുക്കുമെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി മറുപടി പറയുന്നില്ല. വളരെ ചെറിയ ലാഭമേയുള്ളൂ എന്നുമാത്രം പറയുകയും അതിനെ ലഘൂകരിച്ച് കാണിക്കുകയുമല്ലാതെ ജീവനക്കാർക്ക് ശമ്പളം കൊടുക്കുമെന്ന ഉറപ്പുപോലും നൽകാതിരുന്ന നിരത്തരവാദപരമായ മറുപടിയാണ് നൽകിയത്. ഈയൊരു സാഹചര്യത്തിൽ ഇതിനെ സംബന്ധിച്ച് ചർച്ച നടത്താൻ തയ്യാറാകാത്ത സർക്കാരിന്റെ നിലപാടിൽ പ്രതിഷേധിച്ച് ഞാനും എന്റെ പാർട്ടിയും ഇറങ്ങിപ്പോകുന്നു.

(ഗവൺമെന്റ് നിലപാടിൽ പ്രതിഷേധിച്ച് ശ്രീ. കെ. പി. എ. മജീദും അദ്ദേഹത്തിന്റെ കക്ഷിയിൽപ്പെട്ട അംഗങ്ങളും സഭ വിട്ട് പുറത്തുപോയി.)

ശ്രീ. പി. ജെ. ജോസഫ്: സർ, പൊതുഗതാഗത സംവിധാനം ശക്തിപ്പെടുത്താൻ ഫ്യൂവൽ സബ്സിഡിയുൾപ്പെടെ കൊടുത്തുകൊണ്ട് മുന്നോട്ടുപോകണമെന്ന നിർദ്ദേശം ബഹുമാനപ്പെട്ട പ്രതിപക്ഷനേതാവ്

മുന്നോട്ടുവയ്ക്കുകയുണ്ടായി. ഹൈക്കോടതി ഇടപെട്ട് ജീവനക്കാർക്ക് ശമ്പളം കൊടുക്കുക എന്നുള്ളത് ഫസ്റ്റ് പ്രയോറിറ്റി ആയിരിക്കണമെന്ന് പറഞ്ഞിരിക്കുകയാണ്. ഇത്തരം കാര്യങ്ങൾ ചർച്ച ചെയ്യാൻ തയ്യാറാകാത്തതിൽ പ്രതിഷേധിച്ച് ഞാനും എന്റെ പാർട്ടിയും വാക്കൗട്ട് ചെയ്യുന്നു.

(ഗവൺമെന്റ് നിലപാടിൽ പ്രതിഷേധിച്ച് ശ്രീ. പി. ജെ. ജോസഫും അദ്ദേഹത്തിന്റെ കക്ഷിയിൽപ്പെട്ട അംഗങ്ങളും സഭ വിട്ട് പുറത്തുപോയി.)

(അദ്ധ്യക്ഷവേദിയിൽ മി. ഡെപ്യൂട്ടി സ്പീക്കർ)

ശ്രീ. അനൂപ് ജേക്കബ്: സർ, കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ ഷെഡ്യൂളുകൾ വെട്ടിക്കുറച്ചതുകാരണം യാത്രാക്ലേശം വളരെ വർദ്ധിച്ചിരിക്കുകയാണ്. നഗര-ഗ്രാമ പ്രദേശമെന്ന വ്യത്യാസമില്ലാത്ത നിലയിലാണ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ ഷെഡ്യൂൾ കുറവ് ഇന്ന് ബാധിച്ചിരിക്കുന്നത്. അതുസംബന്ധിച്ച് ഇന്ന് ധാരാളം പരാതികൾ ഉടലെടുത്തുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. പ്രത്യേകിച്ച്, കോവിഡിന്റെ ഭാഗമായി ധാരാളം സർവ്വീസുകൾ നിർത്തലാക്കുകയുണ്ടായി. അതൊന്നും പുനരാരംഭിക്കുന്നില്ല. അതെല്ലാം കോവിഡിന്റെ തലയിൽ കെട്ടിവെച്ചുകൊണ്ട്

ആ സമയത്ത് സർവ്വീസുകൾ അവസാനിപ്പിച്ചതൊന്നും പുനരാരംഭിക്കാൻ കഴിയുന്നില്ല. നാമമാത്രമായ നിലയിൽ മാത്രമാണ് സർവ്വീസുകൾ പുനരാരംഭിച്ചത്. അതിരൂക്ഷമായ യാത്രാക്ലേശം ഇന്ന് കേരളത്തിൽ അനുഭവപ്പെടുന്നുണ്ട്. ഇതിനൊടൊപ്പം കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യിലെ തൊഴിലാളികളുടെ ന്യായമായ അവകാശങ്ങൾ സംരക്ഷിച്ചുകൊണ്ടുള്ള സമീപനം ഗവൺമെന്റിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്നുമുണ്ടാകണമെന്ന് ഞാൻ ആവശ്യപ്പെടുകയാണ്. നിർത്തിവെച്ചിരിക്കുന്ന ആശ്രിത നിയമനങ്ങളുടെ കാര്യത്തിൽ മാനുഷിക പരിഗണന കൊടുക്കാൻ ഗവൺമെന്റ് തയ്യാറാകണം. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. എന്ന പൊതുഗതാഗത സംവിധാനത്തെ ശാക്തീകരിക്കാൻ ഗവൺമെന്റിന് കഴിയുന്നില്ല. ഈ വിഷയം ചർച്ച ചെയ്യാത്തതിൽ പ്രതിഷേധിച്ച് ഞാൻ വാക്കൗട്ട് ചെയ്യുന്നു.

(ഗവൺമെന്റ് നിലപാടിൽ പ്രതിഷേധിച്ച് ശ്രീ. അനൂപ് ജേക്കബ് സഭ വിട്ട് പുറത്തുപോയി.

സഭവിട്ട് പുറത്തുപോയ പ്രതിപക്ഷാംഗങ്ങൾ അല്പസമയത്തിനുള്ളിൽ വീണ്ടും സഭയിൽ ഹാജരായി.)