

പതിമൂന്നാം കേരള നിയമസഭ

ബിൽ നമ്പർ 261

**2014-ലെ കേരള പാസഞ്ചർ സർവ്വീസ് അതോറിറ്റി
രൂപീകരണ ബിൽ**

(ശ്രീ. ഹൈബി ഇറാഡൻ, എം.എൽ.എ. നോട്ടീസ് നൽകിയത്)

©

കേരള നിയമസഭാ സെക്രട്ടേറിയറ്റ്

2014

കേരള നിയമസഭാ പ്രിന്റിംഗ് പ്രസ്സ്

2014-ലെ കേരള പാസഞ്ചർ സർവ്വീസ് അതോറിറ്റി രൂപീകരണ ബിൽ

(ശ്രീ. ഹൈബി ഇറാഡൻ, എം.എൽ.എ. നോട്ടീസ് നൽകിയത്)

സംസ്ഥാനത്തെ പൗരൻമാരുടെ സുരക്ഷിതവും സുഖപ്രദവുമായ യാത്ര ഉറപ്പാക്കുന്നതിനും യാത്രക്കാരുടെ മറ്റ് അവകാശങ്ങൾ സംരക്ഷിക്കുന്നതിനുമായി ഒരു അതോറിറ്റി രൂപീകരിക്കുന്നതിന് വ്യവസ്ഥ ചെയ്യുന്ന ഒരു ബിൽ

പീഠിക.—ഓരോ പൗരന്റെയും അവകാശമായ സുരക്ഷിതവും സുഖപ്രദവുമായ യാത്ര ഉറപ്പാക്കുന്നതിനുവേണ്ടി സംസ്ഥാനത്ത് കേരള പാസഞ്ചർ സർവ്വീസ് അതോറിറ്റി രൂപീകരിക്കുന്നത് യുക്തമായിരിക്കുമെന്ന് ;

ഇൻഡ്യൻ റിപ്പബ്ലിക്കിന്റെ അറുപത്തിയഞ്ചാം സംവത്സരത്തിൽ ഇനിപ്പറയുന്ന പ്രകാരം നിയമം ഉണ്ടാക്കുന്നു:—

1. ചുരുക്കപ്പേരും വ്യാപ്തിയും പ്രാരംഭവും.—(1) ഈ ആക്റ്റിന് 2014-ലെ കേരള പാസഞ്ചർ സർവ്വീസ് അതോറിറ്റി രൂപീകരണ ആക്റ്റ് എന്ന് പേര് പറയാം.

(2) ഈ നിയമം ഉടൻ പ്രാബല്യത്തിൽ വരുന്നതാണ്.

(3) ഇതിന് കേരള സംസ്ഥാനം മുഴുവൻ വ്യാപ്തി ഉണ്ടായിരിക്കുന്നതാണ്.

2. നിർവ്വചനങ്ങൾ.—ഈ ആക്റ്റിൽ സന്ദർഭം മറ്റുവിധത്തിൽ ആവശ്യപ്പെടാത്തപക്ഷം,—

(എ) “അതോറിറ്റി” എന്നാൽ കേരള പാസഞ്ചർ സർവ്വീസ് അതോറിറ്റി എന്നർത്ഥമാകുന്നു ;

(ബി) “സർക്കാർ” എന്നാൽ കേരള സർക്കാർ എന്നർത്ഥമാകുന്നു.

3. അതോറിറ്റിയുടെ രൂപീകരണം :

(എ) സർക്കാർ ഗസറ്റ് വിജ്ഞാപനംവഴി ഈ ആക്റ്റിലെ വ്യവസ്ഥകൾ അനുസരിച്ച് “കേരള പാസഞ്ചർ സർവ്വീസ് അതോറിറ്റി” എന്നപേരിൽ ഒരു അതോറിറ്റി രൂപവൽക്കരിക്കേണ്ടതാണ് ;

(ബി) അതോറിറ്റിയുടെ ആസ്ഥാനം തിരുവനന്തപുരം ആയിരിക്കുന്നതാണ്.

4. അതോറിറ്റിയുടെ ഘടന :

അതോറിറ്റിയിൽ ചെയർപേഴ്സൺ ഉൾപ്പെടെ 6 അംഗങ്ങൾ ഉണ്ടായിരിക്കുന്നതാണ് ;

ചെയർപേഴ്സണേയും മറ്റംഗങ്ങളേയും പ്രത്യേകമായി തുപീകരിക്കപ്പെട്ട സെലക്ഷൻ കമ്മിറ്റിയുടെ ശുപാർശയിൻമേൽ കേരള ഗവർണ്ണർ നിയമിക്കേണ്ടതാണ്. അംഗങ്ങൾക്കുവേണ്ട അടിസ്ഥാനയോഗ്യത കണക്കിലെടുത്തുകൊണ്ട് പാസഞ്ചർ സർവ്വീസ് അതോറിറ്റിയുടെ ഘടന താഴെ പറയുന്ന രീതിയിൽ ചിട്ടപ്പെടുത്തിയിരിക്കുന്നു :

ചെയർപേഴ്സൺ—പാസഞ്ചർ സർവ്വീസ് മേഖലയിൽ പ്രാവീണ്യത്തോടുകൂടിയ മാനേജ്മെന്റ് വിദഗ്ദ്ധൻ(ൻ) അല്ലെങ്കിൽ മുതിർന്ന ഐ.എ.എസ്. ഉദ്യോഗസ്ഥൻ(ൻ) ; അതോറിറ്റിയിൽ താഴെപ്പറയുന്നവർ അംഗങ്ങളായിരിക്കും :

- (1) ലോജിസ്റ്റിക് വിദഗ്ദ്ധൻ(ൻ) ;
- (2) എഞ്ചിനീയറിംഗ് വിദഗ്ദ്ധൻ(ൻ) (മെക്കാനിക്കൽ/ഓട്ടോമൊബൈൽ) ;
- (3) യാത്രക്കാരുടെ പ്രതിനിധി (പുരുഷൻ) ;
- (4) യാത്രക്കാരുടെ പ്രതിനിധി (സ്ത്രീ) ;
- (5) റിട്ടയേർഡ് ജഡ്ജി [പാസഞ്ചർ തർക്കപരിഹാരഫോറത്തിന്റെ അധ്യക്ഷൻ(ൻ)].

5. അതോറിറ്റിയുടെ അധികാരങ്ങളും ചുമതലകളും കർത്തവ്യങ്ങളും.— അതോറിറ്റിക്ക് ഇനിപ്പറയുന്ന അധികാരങ്ങളും കർത്തവ്യങ്ങളും ഉണ്ടായിരിക്കുന്നതാണ്, അതായത് :—

(1) വിവിധ പ്രദേശങ്ങളിലുള്ള ജനങ്ങളുടെ യാത്രാ ആവശ്യങ്ങൾ വാർഷികാടിസ്ഥാനത്തിലോ അല്ലെങ്കിൽ കാലികാടിസ്ഥാനത്തിലോ വിലയിരുത്തുക.

(2) ജനങ്ങൾക്ക് സംസ്ഥാനത്തിനകത്തും പുറത്തും യാത്രയ്ക്കാവശ്യമായ വിവിധ ഗതാഗതമാർഗ്ഗങ്ങൾ ആവശ്യാനുസരണം ലഭ്യമാക്കുകയും അവയുടെ ശരിയായ നടത്തിപ്പ് ഉറപ്പാക്കുകയും ചെയ്യുക.

(3) കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി., കേരള വാട്ടർ ട്രാൻസ്പോർട്ട് കോർപ്പറേഷൻ, സ്വകാര്യ ബസ്സുകൾ, മെട്രോ എന്നിവയ്ക്ക് സാമൂഹികനിയന്ത്രണം ഏർപ്പെടുത്തുകയും, സർവ്വീസ് നടത്തുന്നതിനുള്ള പെർമിറ്റ് നൽകുകയും ചെയ്യുക.

(4) വിവിധ ഗതാഗതമാർഗ്ഗങ്ങളുടെ ഏകോപനം.

(5) റെയിൽവേ, വ്യോമയാന അതോറിറ്റി, മറ്റു സംസ്ഥാന ട്രാൻസ്പോർട്ട് കോർപ്പറേഷനുകൾ എന്നിവയുമായി സഹകരിച്ച് സംസ്ഥാനത്തിലെ ജനങ്ങൾക്കാവശ്യമായ ആഭ്യന്തര, അന്തർസംസ്ഥാന, അന്തർദേശീയ ഗതാഗത സൗകര്യങ്ങൾ ഉറപ്പാക്കുക.

(6) പൊതുജനങ്ങളുടെ ആവശ്യാനുസരണം അന്തർസംസ്ഥാന, അന്തർജില്ലാ വാഹനസർവ്വീസുകളുടെ ഷെഡ്യൂൾ തയ്യാറാക്കൽ. തയ്യാറാക്കിയിട്ടുള്ള ഷെഡ്യൂൾ നടത്തുന്നതിലേക്കായി കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി., സ്വകാര്യബസ്സുകൾ, സഹകരണസംഘങ്ങൾ എന്നിവയെ ചുമതലപ്പെടുത്തലും ചുമതലപ്പെടുത്തപ്പെട്ടവർ അത് ശരിയായി നടത്തുന്നു എന്ന് ഉറപ്പാക്കലും.

(7) ബസ് യാത്ര, ബോട്ട് യാത്ര, മെട്രോ നിരക്കുകൾ നിശ്ചയിക്കൽ.

(8) യാത്രാനിരക്കുകൾ യാത്രക്കാർക്ക് സൗകര്യപ്രദമായ നിരക്കിൽ നിലനിർത്തുന്നതിനാവശ്യമായ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കൽ.

(9) പൊതുഗതാഗത സംവിധാനം ഉപയോഗപ്പെടുത്തുന്ന റോഡുകൾ, പാലങ്ങൾ എന്നിവയുടെ ഗുണനിലവാരം ഉറപ്പാക്കുന്നതിലേക്കായി ബന്ധപ്പെട്ട സംവിധാനങ്ങൾ കൈകാര്യം ചെയ്യുന്ന ഏജൻസികൾക്ക് ആവശ്യമായ നിർദ്ദേശങ്ങൾ നൽകൽ, നിർദ്ദേശങ്ങൾ പാലിക്കാത്തപക്ഷം അവർക്കെതിരെ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുവാനുള്ള അധികാരം.

(10) ജില്ലാതലത്തിലുള്ള ജില്ലാ പാസഞ്ചർ സർവ്വീസ് ഓഫീസർമാരുടെ ഏകോപനം.

(11) പാസഞ്ചർ സർവ്വീസ് മേഖലയ്ക്ക് കീഴിൽവരുന്ന വാഹനങ്ങളുടെ ഗുണനിലവാരവും കാര്യക്ഷമതയും അത്യുപരിശോധിക്കുന്ന വിവിധ ഏജൻസികളുമായി ഏകോപിപ്പിച്ചു ഉറപ്പാക്കുക.

(12) ബസ് സ്റ്റേഷനുകൾ, ബസ് സ്റ്റോപ്പുകൾ, ബോട്ടുജെട്ടികൾ എന്നിവയുടെ ഗുണനിലവാരം, കാര്യക്ഷമത എന്നിവ ഉറപ്പാക്കുന്നതിലേക്കായി അവയുടെ നടത്തിപ്പു കാരായ ഏജൻസികൾക്ക് നിർദ്ദേശം നൽകുകയും, നിർദ്ദേശങ്ങൾ സമയബന്ധിതമായി നടപ്പിലാക്കാത്തപക്ഷം വീഴ്ചവരുത്തുന്നവർക്കെതിരെ നടപടിക്ക് ശുപാർശ ചെയ്യുകയും ചെയ്യുക.

(13) പാസഞ്ചർ സർവ്വീസ് പ്രൊവൈഡർമാരാൽ അല്ലെങ്കിൽ ജില്ലാ പാസഞ്ചർ സർവ്വീസ് ഓഫീസറാൽ പരിഹരിക്കപ്പെടാത്ത യാത്രക്കാരുടെ പരാതികൾ പരിഹരിക്കുന്നത് പാസഞ്ചർ സർവ്വീസ് അതോറിറ്റിയുടെ ചുമതലയാണ്.

(14) പാസഞ്ചർ സർവ്വീസ് മേഖലയിലെ ജീവനക്കാർക്കുള്ള പരിശീലനം, സർട്ടിഫിക്കേഷൻ എന്നിവ ഉറപ്പുവരുത്തുക.

(15) പാസഞ്ചർ സർവ്വീസ് മേഖലയിലെ തൊഴിലാളികളുടെ പ്രശ്നങ്ങൾ മനസ്സിലാക്കുക. അവ പരിഹരിക്കുന്നതിനാവശ്യമായ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുക.

(16) പാസഞ്ചർ സർവ്വീസ് മേഖലയിലെ അപകടകരമായ പ്രവണതകൾ (ഉദാ : ഡ്രൈവർമാർ അപകടകരമായ രീതിയിൽ കൂടുതൽ നേരം ജോലി നോക്കുന്നത് മത്സരയോട്ടം, അമിതവേഗം) നിയന്ത്രിക്കുക.

(17) പാസഞ്ചർ സർവ്വീസ് നടത്തിപ്പുകാർ, ജീവനക്കാർ എന്നിവരുമായി ചർച്ച ചെയ്ത് കാലാകാലങ്ങളിൽ റണ്ണിംഗ് ടൈം നിശ്ചയിക്കുക.

(18) സംസ്ഥാനത്തിനായി ഒരു സമഗ്ര പാസഞ്ചർ സർവ്വീസ് നയം തയ്യാറാക്കുക.

6. ജില്ലാ പാസഞ്ചർ സർവ്വീസ് ഓഫീസർ.—ഓരോ ജില്ലയ്ക്കും ഒരു ജില്ലാ പാസഞ്ചർ സർവ്വീസ് ഓഫീസർ ഉണ്ടായിരിക്കേണ്ടതാണ്. നഗരങ്ങളിൽ സിറ്റി സർവ്വീസുകൾ, മെട്രോ എന്നിവയുടെ മേൽനോട്ടത്തിനായി സിറ്റി പാസഞ്ചർ സർവ്വീസ് ഓഫീസർ ഉണ്ടായിരിക്കണം.

7. ജില്ലാ പാസഞ്ചർ സർവ്വീസ് ഓഫീസർ/സിറ്റി പാസഞ്ചർ സർവ്വീസ് ഓഫീസറുടെ അധികാരങ്ങളും ചുമതലകളും കർത്തവ്യങ്ങളും.—(1) ജില്ലയിലെ യാത്രാ ആവശ്യങ്ങൾ കാലാകാലങ്ങളിൽ വിലയിരുത്തിയും, ജനപ്രതിനിധികൾ, തദ്ദേശസ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങൾ, യാത്രക്കാരുടെ സംഘടനകൾ, യാത്രക്കാർ എന്നിവരുടെ നിർദ്ദേശങ്ങൾ പരിഗണിച്ചും ജില്ലയിലെ വിവിധ ഭാഗങ്ങളിലേക്കും, പുറത്തേക്കുമുള്ള ഷെഡ്യൂളുകൾ നിശ്ചയിക്കുകയും അവ നടത്തുന്നതിലേക്കായി കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി., കേരള വാട്ടർ ട്രാൻസ്പോർട്ട്, സ്വകാര്യ വ്യക്തികൾ, കമ്പനികൾ, സഹകരണസംഘങ്ങൾ എന്നിവയെ ചുമതലപ്പെടുത്തുകയും ചെയ്യുക.

(2) ഗതാഗത ആവശ്യങ്ങൾ സംബന്ധിച്ച് പൊതുജനങ്ങൾ, ജനപ്രതിനിധികൾ, സംഘടനകൾ എന്നിവരുടെ നിർദ്ദേശങ്ങൾ നിരന്തരം സ്വീകരിക്കുകയും അവയുടെ ഉപയോഗക്ഷമത, സാമ്പത്തിക വശങ്ങൾ എന്നിവ കണക്കാക്കി നിശ്ചിത സമയക്രമത്തിനുള്ളിൽ നടപടി സ്വീകരിക്കുകയും ചെയ്യുക.

(3) ഷെഡ്യൂളുകൾ നിർണ്ണയിക്കുമ്പോൾ ലാഭത്തിനുപരി തദ്ദേശീയരുടെ യാത്രാസൗകര്യം, പുതിയ ഗതാഗതസൗകര്യമൊരുക്കുന്നതു നിമിത്തമുണ്ടാകുന്ന വികസന സാധ്യതകൾ എന്നിവയാണ് കണക്കിലെടുക്കേണ്ടത്.

(4) സർവ്വീസ് നടത്തുന്നതിന് പെർമിറ്റ് ലഭിച്ച സർവ്വീസ് പ്രൊവൈഡർമാർ, ഷെഡ്യൂൾ അനുസരിച്ച് കൃത്യമായ സർവ്വീസ് നടത്തുന്നുണ്ട് എന്ന് ഉറപ്പാക്കുകയും വീഴ്ചവരുത്തുന്നവർക്കെതിരെ ശിക്ഷാനടപടി സ്വീകരിക്കുകയും ചെയ്യുക.

(5) ബസ്സ്റ്റാന്റ്, ബസ്സ്റ്റോപ്പ്, ബോട്ടുമെന്റി എന്നിവയുടെ നിലവാരം, ശുചിത്വം, കാര്യക്ഷമത എന്നിവ ഉറപ്പാക്കുന്നതിലേക്കായി അവയുടെ നടത്തിപ്പുകാരായ ഏജൻസികൾക്ക് നിർദ്ദേശം നൽകുകയും നിർദ്ദേശങ്ങൾ സമയബന്ധിതമായി നടപ്പിലാക്കാത്തപക്ഷം വീഴ്ച വരുത്തുന്നവർക്കെതിരെ നടപടിക്ക് ശുപാർശ ചെയ്യുകയും ചെയ്യുക.

(6) പാസഞ്ചർ സർവ്വീസ് പ്രൊവൈഡർമാരാൽ പരിഹരിക്കപ്പെടാത്ത പരാതികൾക്ക് പരിഹാരം കാണൽ.

(7) പോലീസ് കൺട്രോൾ റൂമിനോടുചേർന്ന് 24 മണിക്കൂറും പ്രവർത്തിക്കുന്ന പാസഞ്ചർ സർവ്വീസ് സെല്ലിന്റെ മാനേജ്മെന്റ്.

(8) പാസഞ്ചർ സർവ്വീസ് പ്രൊവൈഡർമാർക്കുള്ള പരിശീലനം.

(9) ഗതാഗതവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട വിവിധ സമിതികളിൽ ജില്ലാ പാസഞ്ചർ സർവ്വീസ് ഓഫീസർ അംഗമായിരിക്കും.

(10) ജില്ലയിലെ പൊതുഗതാഗതത്തെ തടസ്സപ്പെടുത്തുന്ന പ്രകടനങ്ങൾ, റോഡ്ഷയാന്തരങ്ങൾ, മറ്റ് യാത്രാനിയന്ത്രണങ്ങൾ എന്നിവയ്ക്ക് നിലവിലുള്ള അനുവാദങ്ങൾ കൂടാതെ ജില്ലാ ഡി.പി.എസ്.ഒ.യുടെ അനുവാദം ആവശ്യമാണ്.

(11) ഗതാഗത നിയന്ത്രണ സാഹചര്യങ്ങളിൽ നിയന്ത്രണം, പങ്കരം സംവിധാനം എന്നിവയെക്കുറിച്ച് ജില്ലാ പാസഞ്ചർ സർവ്വീസ് ഓഫീസർ പത്രമാധ്യമങ്ങളിലൂടെ യാത്രക്കാർക്ക് പരമാവധി മുന്നറിയിപ്പ് നൽകേണ്ടതാണ്.

(12) വി.വി.ഐ.പി. മുൻമെന്റ്, പ്രകടനങ്ങൾ, റോഡ്ഷയാന്തരങ്ങൾ, റോഡ് പണി, പാലം പണി, മറ്റ് അടിസ്ഥാനസൗകര്യങ്ങൾ എന്നിവയിൽ മുന്നറിവോടെയോ അടിസ്ഥാനമായോ ഗതാഗതം തടസ്സപ്പെടുത്തുമ്പോൾ പൊതുഗതാഗതത്തെ ആശ്രയിക്കുന്ന യാത്രക്കാർക്ക് ഏറ്റവും കുറഞ്ഞ അസൗകര്യങ്ങൾ ഉണ്ടാക്കുന്ന ബദൽസംവിധാനങ്ങളാണ് ഒരുക്കേണ്ടത്. പ്രാദേശികമായി ഇത്തരം സന്ദർഭങ്ങൾ കൈകാര്യം ചെയ്യുന്ന ഉദ്യോഗസ്ഥർ അത് പാസഞ്ചർ സർവ്വീസ് കൺട്രോൾ റൂമിൽ യഥാസമയം അറിയിക്കേണ്ടതാണ്.

8. മറ്റു വ്യവസ്ഥകൾ.—(1) സർവ്വീസ് ഭാഗികമായോ പൂർണ്ണമായോ റദ്ദാക്കുന്നപക്ഷം യാത്ര ചെയ്യുന്നവർക്കും, യാത്രക്കാരായി മുൻകൂട്ടി റിസർവ്വേഷൻ ചെയ്തവർക്കും സൗകര്യപ്രദമായ ബദൽസംവിധാനം ഏർപ്പെടുത്തേണ്ടത് പാസഞ്ചർ സർവ്വീസ് പ്രൊവൈഡറുടെ ഉത്തരവാദിത്തമാണ്.

(2) താഴ്ന്ന ക്ലാസ് വാഹനങ്ങളിൽ യാത്ര ചെയ്യുന്നവർക്ക്, യാത്രയ്ക്കിടയിൽ വാഹനം കേടാകുന്നപക്ഷം ഉയർന്ന ക്ലാസ് വാഹനം വരികയാണെങ്കിൽ ടിക്കറ്റ് നിരക്കിലെ വ്യത്യാസം നൽകി യാത്ര ചെയ്യാൻ സൗകര്യമൊരുക്കണം. യാത്രക്കാർ ഇരുന്നൂമാത്രം യാത്രചെയ്യാൻ അനുവദിക്കുന്ന വാഹനങ്ങളിൽ സീറ്റുള്ളപക്ഷം ദുരയാത്രക്കാരെ അനുവദിക്കാവുന്നതാണ്.

(3) വാഹനങ്ങളിലെ ജീവനക്കാരുടെ പെരുമാറ്റം, വൃത്തിശുചിത്വം, ബസ് സൗകര്യങ്ങൾ, മറ്റു പ്രശ്നങ്ങൾ എന്നിവയെപ്പറ്റി യാത്രക്കാർക്കുള്ള പരാതികൾ കേൾക്കുന്നതിനായി ഒരു ഓഫീസറെ ഓരോ പാസഞ്ചർ സർവ്വീസ് പ്രൊവൈഡറും ചുമതലപ്പെടുത്തേണ്ടതും അയാളുടെ ഫോൺ നമ്പർ, ഇ-മെയിൽ ഐഡി, അഡ്രസ്സ് എന്നിവ വാഹനത്തിൽ യാത്രക്കാർ ശ്രദ്ധിക്കുന്നവീധത്തിൽ പ്രദർശിപ്പിക്കേണ്ടതുമാണ്.

(4) സങ്കാര്യബസ്സുകളുടെ കാര്യത്തിൽ ഈ ചുമതലകൾക്കായി പ്രത്യേക ഉദ്യോഗസ്ഥരെ ചുമതലപ്പെടുത്താൻ പറ്റാത്തപക്ഷം ബസ് ഉടമസ്ഥന്റെ ഇ-മെയിൽ ഐഡി, ഫോൺ നമ്പർ, അഡ്രസ്സ് എന്നിവ നൽകേണ്ടതാണ്.

(5) പാസഞ്ചർ സർവ്വീസ് പ്രോവൈഡനിൽനിന്നും ലഭിക്കുന്ന പരിഹാരം തൃപ്തികരമല്ലെങ്കിൽ യാത്രക്കാർക്ക് ജില്ലാ പാസഞ്ചർ സർവ്വീസ് ഓഫീസറെ സമീപിക്കാവുന്നതും, അദ്ദേഹത്തിൽനിന്നും കിട്ടുന്ന പരിഹാരം തൃപ്തികരമല്ലെങ്കിൽ പാസഞ്ചർ സർവ്വീസ് അതോറിറ്റിയെ സമീപിക്കാവുന്നതും ആണ്.

(6) പാസഞ്ചർ സർവ്വീസ് അതോറിറ്റിയുടെ തീരുമാനത്തിൽ തൃപ്തികരമല്ലായെന്ന് തോന്നുന്നപക്ഷം പരാതിക്കാരന് കോടതിയെ സമീപിക്കാവുന്നതാണ്.

(7) വിവിധ ആവശ്യങ്ങൾക്കായി റോഡുകൾ കൃഷിക്കുന്ന ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റുകൾ പണി കഴിഞ്ഞാലുടൻതന്നെ ആ റോഡുകൾ പരിപൂർണ്ണമായും ഗതാഗതയോഗ്യമാക്കേണ്ടതാണ്.

(8) ഇതിൽ വീഴ്ചവരുത്തുന്ന ഉദ്യോഗസ്ഥർക്കെതിരെ കൃത്യനിർവ്വഹണ ലംഘനത്തിന് നടപടിയെടുക്കാൻ ജില്ലാ പാസഞ്ചർ സർവ്വീസ് ഓഫീസർ ജില്ലാ കളക്ടറോട് ശുപാർശ ചെയ്യേണ്ടതാണ്.

(9) ഇങ്ങനെ ശുപാർശ ചെയ്യാൻ വീഴ്ചവരുത്തുന്ന ജില്ലാ ഓഫീസർക്കെതിരെ നടപടിയെടുക്കാൻ പാസഞ്ചർ സർവ്വീസ് അതോറിറ്റി ചെയർമാന് അധികാരം ഉണ്ടായിരിക്കുന്നതാണ്.

(10) ഗതാഗതയോഗ്യമാക്കാത്തപക്ഷം ജില്ലാ ഓഫീസർമാർ കളക്ടറുടെ അനുവാദത്തോടെ അവ ഗതാഗതയോഗ്യമാക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ ചെയ്യണം. അതിനുണ്ടാകുന്ന ചെലവ് പിഴയടക്കം ബന്ധപ്പെട്ട ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റുകളിൽനിന്ന് ഈടാക്കാവുന്നതാണ്.

(11) വാഹനങ്ങളിലെ ബോർഡുകൾ മലയാളത്തിലും ഇംഗ്ലീഷിലും പ്രദർശിപ്പിക്കേണ്ടതാണ്. വാഹനം സഞ്ചരിക്കുന്ന രൂട്ടും പ്രദർശിപ്പിക്കേണ്ടതാണ്. വാഹനത്തിന്റെ മുൻവശം, പിറകുവശം, യാത്രക്കാർ കയറുന്ന വശങ്ങൾ എന്നിവിടങ്ങളിൽ ബോർഡുകൾ പ്രദർശിപ്പിക്കേണ്ടതാണ്. അന്തർസംസ്ഥാന സർവ്വീസുകളിൽ വാഹനം യാത്രക്കാരെ കയറ്റുന്ന സംസ്ഥാനങ്ങളിലെ ഭാഷകളിലും ഇംഗ്ലീഷിലും എത്തിച്ചേരുന്ന സ്ഥലത്തിന്റെ പേര് രേഖപ്പെടുത്തണം.

(12) ബോർഡുകൾ നിശ്ചലമായിരിക്കണം, യാത്രക്കാർക്ക് എളുപ്പത്തിൽ ഓയിക്കാൻ സാധിക്കുന്ന തരത്തിലുള്ള അക്ഷരങ്ങളായിരിക്കണം.

9. ബസ് സ്റ്റാന്റുകൾ ഉണ്ടായിരിക്കേണ്ട സൗകര്യങ്ങൾ.—(1) ബസ് സ്റ്റാന്റുകൾ, ബോട്ടുമെന്റുകൾ തുടങ്ങിയ സ്ഥലങ്ങളിൽ താഴെ പറയുന്ന സൗകര്യങ്ങൾ ഉണ്ടായിരിക്കേണ്ടാണ്. പട്ടിക എ-യിൽ കൊടുക്കുന്നവ എല്ലാ ബസ് സ്റ്റാന്റുകളിലും നിർബന്ധമായും ഉണ്ടായിരിക്കേണ്ട സൗകര്യങ്ങളാണ്. പട്ടിക ബി-യിൽ കൊടുത്തിരിക്കുന്നത് ഐച്ഛികമാണ്.

പട്ടിക എ

1. പ്ലാറ്റ്ഫോം/ബസ് ബേ
2. സൈനേജ് ആൻഡ് ബസ് ഡെസ്റ്റിനേഷൻ പാനൽ
3. ബസ് ടൈംടേബിൾ
4. ഇൻഫർമേഷൻ കൗണ്ടർ + ടൂറിസം ഇൻഫർമേഷൻ കൗണ്ടർ
5. സൗജന്യ ശുദ്ധജലം
6. ഹോട്ടൽ
7. റിഫ്രെഷ്മെന്റ് സ്റ്റാൾസ്
8. മുത്രപ്പുര/കക്കൂസ്/കുളിമുറി
9. ഡിസേബിൾഡ് ട്രെയിലറ്റ്
10. വിശ്രമിക്കുവാനുള്ള സൗകര്യം
11. ലേഡീസ് വെയിറ്റിംഗ് റൂം
12. പോലീസ് എയ്ഡ്പോസ്റ്റ്
13. വെയ്റ്റ്സ് ബിൻസ്
14. ബസ്ജീവനക്കാർക്കുള്ള വിശ്രമസൗകര്യം
15. പാർക്കിംഗ് ഏരിയ (ടൂ വീലർ & ഫോർ വീലർ)
16. കംപ്ലെയ്ന്റ് ബോക്സ്
17. ശരിയായ ലൈറ്റിംഗ്

പട്ടിക ബി

18. ഫ്രണ്ട്സ് ജനസേവനകേന്ദ്രം
19. റൂട്ട് മാപ് ആൻഡ് ഡിസ്ട്രിക്റ്റ് മാപ്
20. പബ്ലിക് അനൗൺസ്മെന്റ് സിസ്റ്റം
21. ക്ലോക്ക് റൂംസ്

- 22. പ്രീപെയ്ഡ് ഓട്ടോസ്റ്റാൻഡ്
- 23. ടെലിഫോൺബുക്ക്/റീചാർജ് കപ്പൺ വിൽപ്പന
- 24. ഓവർ കൗണ്ടർ ഡ്രഗ്സ് വിൽപ്പന
- 25. എ.ടി.എം.
- 26. ഫോസ്റ്റ് ഓഫീസ്/കൊറിയർ സർവീസ്
- 27. ബുക്ക് സ്റ്റാൾസ്.

(2) ഓരോ ബസ് സ്റ്റാൻഡിനും നിർബന്ധമായും ഒരു ബസ് സ്റ്റാൻഡ് മാനേജർ ഉണ്ടായിരിക്കേണ്ടതാണ്. ബസ് സ്റ്റാൻഡുകളിൽ അടിസ്ഥാനസൗകര്യമൊരുക്കൽ, വൃത്തി, ശുചിത്വം എന്നിവ ഉറപ്പാക്കേണ്ടത് ബസ് സ്റ്റാൻഡ് മാനേജറാണ്.

(3) ഇത്തരം സൗകര്യങ്ങളുടെ അഭാവത്തിൽ മാനേജർക്കെതിരെ നടപടിക്ക് ജില്ലാകളക്ടറോട് ആവശ്യപ്പെടുവാൻ ജില്ലാ ഓഫീസർക്കധികാരമുണ്ട്.

(4) ബസ് സ്റ്റാൻഡിലെ ബോർഡുകളെല്ലാം മലയാളത്തിലും, ഇംഗ്ലീഷ് ഭാഷയിലും, കഴിയുന്നിടത്തോളം, അടയാളത്തിലും പ്രദർശിപ്പിക്കേണ്ടതാണ്.

(5) ബസ് സ്റ്റാൻഡിലെ ടോയ്ലറ്റുകൾ, ഹോട്ടലുകൾ എന്നിവയുടെ വൃത്തി, ശുചിത്വം, സൗകര്യങ്ങൾ, ചില സേവനങ്ങൾ തുടങ്ങിയവയെക്കുറിച്ചുള്ള യാത്രക്കാരുടെ പരാതികൾ ബസ് സ്റ്റാൻഡ് മാനേജർ സ്വീകരിക്കുകയും, പരിഹാരം കണ്ടശേഷം അക്കാർക്ക് രേഖാമൂലം പരാതിക്കാരെ അറിയിക്കേണ്ടതുമാണ്.

(6) പരാതികളിന്മേൽ ബസ് സ്റ്റാൻഡ് മാനേജർക്ക് പരിഹാരം കാണാൻ സാധിക്കാത്തപക്ഷം യാത്രക്കാർക്ക് പാസഞ്ചർ സർവ്വീസ് ഓഫീസറെ സമീപിക്കാവുന്നതാണ്.

(7) ബസ് സ്റ്റാൻഡും പരിസരവും ഭീക്ഷാടകർ, സാമൂഹ്യവിരുദ്ധർ എന്നിവരിൽ നിന്നും വിമുക്തമാണെന്നുറപ്പാക്കേണ്ടത് ബസ് സ്റ്റാൻഡ് മാനേജറാണ്.

(8) ബസ് സ്റ്റാൻഡുകളിൽ ജീവനക്കാർക്ക് വിശ്രമിക്കാനുള്ള സൗകര്യം ഉണ്ടായിരിക്കണം. ദീർഘദൂര ബസുകൾ യാത്ര അവസാനിപ്പിക്കുന്ന സ്റ്റേഷനുകളിൽ ജീവനക്കാർക്ക് ഉറങ്ങുന്നതിനുള്ള സൗകര്യം ഉണ്ടായിരിക്കണം.

(9) ബസ് സ്റ്റാൻഡുകളില്ലാത്ത സ്ഥലങ്ങളിൽ ജീവനക്കാർക്ക് വിശ്രമിക്കാനുള്ള സൗകര്യം, ടോയ്ലറ്റ്, സ്റ്റേ ബസ് സൗകര്യമുള്ളയിടങ്ങളിൽ ജീവനക്കാർക്ക് ഉറങ്ങുന്നതിനുള്ള സൗകര്യം എന്നിവ തദ്ദേശസ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങൾ നൽകേണ്ടതാണ്.

(10) ഗതാഗത സംവിധാനവുമായി ബന്ധപ്പെട്ടിരിക്കുന്ന ഹോട്ടലുകളുടെ ഗുണനിലവാരവും അവയോടുചേർന്നുള്ള ക്ലബ്ബുകളുടെ ശുചിത്വവും ഉറപ്പാക്കുന്നത് ജില്ലാ പാസഞ്ചർ സർവ്വീസ് ഓഫീസറുടെ ഉത്തരവാദിത്തമാണ്.

(11) ഹോട്ടലുകൾ, ടീഷോപ്പുകൾ എന്നിവയുടെ ഗുണനിലവാരം, സേവനം എന്നിവയെക്കുറിച്ചുള്ള പരാതികൾ ബന്ധപ്പെട്ട അധികാരികൾ (ഉദാ: സ്റ്റേഷൻ മാനേജർ) പരിഹരിക്കാത്തപക്ഷം പരാതികൾക്ക് പരിഹാരം കാണേണ്ടത് ജില്ലാ ഓഫീസറുടെ ഉത്തരവാദിത്തമാണ്.

(12) മുതിർന്ന പൗരന്മാർ, വികലാംഗർ, രോഗികൾ, ഗർഭിണികൾ എന്നിവർക്ക് സൗകര്യപ്രദമായി ഉപയോഗിക്കാൻ അനുയോജ്യമായ രീതിയിലുള്ള ടോയ്ലറ്റുകൾ ബസ് സ്റ്റാൻഡുകളിലും, ഗതാഗത സംവിധാനവുമായി ബന്ധപ്പെട്ടിരിക്കുന്ന ഹോട്ടലുകളിലും ഉറപ്പാക്കുക.

(13) നിരന്തര ശുചിത്വ ആഡിറ്റിലൂടെ ടോയ്ലറ്റുകളുടെ വൃത്തിയും ശുചിത്വവും പരിശോധിക്കുക.

(14) തുടർച്ചയായ മൂന്ന് നിരന്തര ശുചിത്വ ആഡിറ്റുകളിൽ നിലവാരമില്ലാതെ വന്നാൽ, ജില്ലാ പാസഞ്ചർ ഓഫീസർക്കോ അദ്ദേഹം ചുമതലപ്പെടുത്തിയ മറ്റ് ഓഫീസർക്കോ ബന്ധപ്പെട്ട കരാറുകാരന്റെ കരാർ റദ്ദാക്കുവാനും, പുതിയ കരാറിൽ ഏർപ്പെടുവാനുമുള്ള അവകാശമുണ്ട്.

(15) മൂന്ന് നിരന്തര ശുചിത്വ ആഡിറ്റുകളിൽ നിലവാരമില്ലാതെ വന്നാൽ അത്തരം ഹോട്ടലുകളിൽ ഭക്ഷണം കഴിക്കാൻ പാസഞ്ചർ സർവ്വീസ് വാഹനങ്ങൾ നിർത്തുന്നത് വിലക്കേണ്ടതാണ്.

(16) ടോയ്ലറ്റുകൾ യാത്രക്കാർക്ക് കൂടുതൽ സൗകര്യപ്രദമായ രീതിയിൽ ബസ് സ്റ്റാൻഡിനടുത്തു നിർമ്മിക്കുക.

10. ബസ് സ്റ്റോപ്പുകൾ/വെയിറ്റിംഗ് ഷെഡുകളിലും ഉണ്ടായിരിക്കേണ്ട സൗകര്യങ്ങൾ.—(1) തദ്ദേശസ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങളുടെ നിർദ്ദേശാനുസരണം ആവശ്യത്തിന് ബസ് സ്റ്റോപ്പുകൾ ജില്ലാ പാസഞ്ചർ സർവ്വീസ് ഓഫീസർ അനുവദിക്കേണ്ടതാണ്. ദീർഘദൂര ബസുകളുടെ സ്റ്റോപ്പുകൾ ജില്ലാ പാസഞ്ചർ ഓഫീസറുടെ അപേക്ഷയിൻമേൽ പാസഞ്ചർ സർവ്വീസ് അതോറിറ്റി അനുവദിക്കേണ്ടതാണ്. അത്തരം അപേക്ഷകൾ യുക്തമെന്നു തോന്നുന്നപക്ഷം നിരസിക്കാനും പാസഞ്ചർ സർവ്വീസ് അതോറിറ്റിക്ക് അധികാരമുണ്ട്.

(2) ദീർഘദൂര ബന്ധുകളിലും, ലിമിറ്റഡ് സ്റ്റോപ്പ് ബന്ധുകളിലും നിർത്തുന്ന സ്ഥലങ്ങളുടെ ലിസ്റ്റ് ഡോറിനതികിലായി പ്രദർശിപ്പിക്കേണ്ടതാണ്.

(3) ബസ് സ്റ്റോപ്പുകൾ, ബോട്ട് ജെട്ടികൾ എന്നിവിടങ്ങളിൽ യാത്രക്കാർക്ക് കാത്തിരിപ്പു കേന്ദ്രങ്ങൾ സജ്ജമാക്കേണ്ടത് തദ്ദേശസ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങളുടെ ഉത്തരവാദിത്തമാണ്.

(4) മഴ, വെയിൽ എന്നിവയിൽനിന്നുള്ള മോചനവും ഇരിക്കുവാനുള്ള സൗകര്യവുമാണ് വെയിറ്റിംഗ് ഷെഡുകളുടെ ലക്ഷ്യം.

(5) ഉയർന്നക്ലാസ് വാഹനങ്ങൾ നിർത്തുന്ന സ്റ്റോപ്പുകളിൽ വെയിറ്റിംഗ് ഷെഡുകളോട് ചേർന്ന് ടോയ്ലറ്റ് സൗകര്യവുമുണ്ടാകേണ്ടതാണ്.

(6) എല്ലാ ബസ് സ്റ്റോപ്പുകളിലും, ബോട്ടുജെട്ടികളിലും ആ ബസ് സ്റ്റോപ്പിൽ നിർത്തുന്ന ബന്ധുകളുടെ പുറപ്പെടുന്ന സ്ഥലം, എത്തിച്ചേരുന്ന സ്ഥലം, എത്തിച്ചേരാൻ പ്രതീക്ഷിക്കുന്ന സമയം എന്നിവ പ്രദർശിപ്പിക്കേണ്ടതാണ്. ജി.പി.എസ്. സംവിധാനം ഇതിനായി ഉപയോഗപ്പെടുത്തേണ്ടതാണ്.

(7) ദീർഘദൂര ബന്ധുകൾക്ക് സ്റ്റോപ്പുകൾ പരമാവധി കുറയ്ക്കണം. കുറഞ്ഞ സമയത്തിനുള്ളിൽ ലക്ഷ്യസ്ഥാനത്ത് എത്തുക എന്നതിന് പ്രാധാന്യം നൽകേണ്ടതുമാണ്. ഡീലക്സ്, വോൾവോ തുടങ്ങിയ ഇത്തരം വാഹനങ്ങളിൽ സീറ്റിംഗ് കപാസിറ്റിക്കുള്ള യാത്രക്കാരെ മാത്രമേ അനുവദിക്കാവൂ.

11. പാസഞ്ചർ തർക്കപരിഹാര ഫോറം.—സർവീസ് പ്രൊവൈഡർമാർ, സ്റ്റേഷൻ മാനേജർമാർ, സിറ്റി പാസഞ്ചർ സർവീസ് ഓഫീസർമാർ, ജില്ലാ പാസഞ്ചർ സർവീസ് ഓഫീസർമാർ എന്നിവരായ് പരിഹരിക്കപ്പെടാത്ത പരാതികൾ യാത്രക്കാർക്ക് പാസഞ്ചർ തർക്ക പരാഹാരഫോറത്തിൽ നൽകാവുന്നതാണ്.

യാത്രക്കാർക്ക് ഏറ്റവും സൗകര്യപ്രദമായി പരാതി നൽകാനും, തുടർനടപടികളിൽ പങ്കെടുക്കാനും കോൺഫറൻസ് കോൾ, വീഡിയോ കോൺഫറൻസിംഗ്, സ്കൈപ്പ് തുടങ്ങിയ സംവിധാനങ്ങൾ ഉപയോഗപ്പെടുത്താവുന്നതാണ്. പാസഞ്ചർ തർക്ക പരിഹാരഫോറത്തിലും, ജില്ലാ പാസഞ്ചർ സർവീസ് ഓഫീസുകളിലും ഇതിനുള്ള സൗകര്യം ഒരുക്കേണ്ടതാണ്. പരാതികൾക്ക് എളുപ്പത്തിൽ പരിഹാരം കാണാൻ കഴിയുന്ന തരത്തിലായിരിക്കണം പാസഞ്ചർ തർക്ക പരിഹാരഫോറത്തിന്റെ പ്രവർത്തനം.

12. യാത്രാ ഷെഡ്യൂളുകൾ തയ്യാറാക്കൽ.—ജനങ്ങൾക്ക് ഏറ്റവും സൗകര്യപ്രദമായതും, ഒരു പ്രദേശത്തിന്റെ സമഗ്ര വികസനം സാധ്യമാക്കുന്നതുമായ യാത്രാസൗകര്യങ്ങളായിരിക്കണം യാത്രാ ഷെഡ്യൂളുകൾ തയ്യാറാക്കുമ്പോൾ പരിഗണിക്കേണ്ടത്. സ്വകാര്യ ബസ്സുകൾ മാത്രം സർവീസ് നടത്തുന്ന പല റൂട്ടുകളിലും രാവിലെ 6 മണിക്കൂറുമുമ്പും, രാത്രി 8 മണിക്കൂറുശേഷവും ബസ് സൗകര്യങ്ങളില്ലാത്ത സാഹചര്യമാണ് നിലവിലുള്ളത്. ഈ സാഹചര്യം തദ്ദേശീയരുടെ തൊഴിൽ, വാണിജ്യ, വിദ്യാഭ്യാസ സാധ്യതകൾ കുറയ്ക്കുന്നു. എല്ലാ ഗ്രാമങ്ങളിൽ നിന്നും തൊട്ടടുത്ത പ്രധാന പട്ടണത്തിലെ പ്രധാന ബസ്സ്റ്റാന്റൻഡുകൾ, റെയിൽവേ സ്റ്റേഷൻ എന്നിവ ബന്ധിപ്പിച്ച് ബസ്/ബോട്ട് സർവീസ് ഉണ്ടാവണം. ഇത്തരം ഷെഡ്യൂളുകളിൽ പലതും ആരംഭകാലത്തും, ചിലത് തുടർന്നും നഷ്ടത്തിലായിരിക്കും പ്രവർത്തിക്കുക. അത്തരം സാഹചര്യത്തിൽ ആ ഷെഡ്യൂളുകളുടെ ചെലവ് സർക്കാരോ, ബന്ധപ്പെട്ട തദ്ദേശ സ്വയംഭരണ സ്ഥാപനമോ വഹിക്കേണ്ടതാണ്.

13. ദേശസാൽക്കൂത റൂട്ടുകളും സമാന്തര സർവീസും സംബന്ധിച്ചുള്ള നയം.—നിലവിൽ ദേശസാൽക്കൂത റൂട്ടുകളിലെ യാത്രക്കാരുടെ യാത്രാ ആവശ്യങ്ങൾ പൂർണ്ണമായും സാധിക്കാൻ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ക്ക് സാധിക്കാത്തതിനാൽ അനധികൃത സമാന്തര സർവീസുകളുടെ കുത്തൊഴുക്കാണ് ഇത്തരം റൂട്ടുകളിൽ. ഈ വാഹനങ്ങൾ പലപ്പോഴും അപകടകരമായ രീതിയിൽ യാത്രക്കാരെ കൂത്തിനിറച്ചാണ് യാത്ര ചെയ്യുന്നത്. കൂടാതെ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ബസ്സിനുമൊട്ടുമുന്നിൽ പുറപ്പെടുന്ന സമാന്തര സർവീസ് വാഹനങ്ങൾ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ യാത്രക്കാരെയും, വരുമാനത്തെയും കൊള്ളയടിക്കുന്നു. യാത്രക്കാരുടെ യാത്രാക്ലേശം പരിഹരിക്കപ്പെടുന്നുമില്ല. ദേശസാൽക്കൂത റൂട്ടുകളിലെ യാത്രക്കാരുടെ യാത്രാ ആവശ്യങ്ങൾക്കനുസരിച്ച് സർവീസ് നടത്താൻ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ക്ക് സാധിക്കാത്തപക്ഷം സ്വകാര്യ ബസ്സുകൾ ആ മേഖലയിൽ അനുവദിക്കുക കമ്മ്യൂണിറ്റി ബസ് സർവീസുകളും പരീക്ഷിക്കാവുന്നതാണ്.

14. ലക്ഷണി ബസ്സുകൾ സംബന്ധിച്ചുള്ള നയം.—കേരളത്തിനു വെളിയിലുള്ള വിവിധ സ്ഥലങ്ങളിലേക്കുള്ള യാത്രക്കാരുടെ പ്രധാന ആശ്രയമാണ് ലക്ഷണി ബസ്സുകൾ. സ്റ്റേജ് കാര്യജില്ലാത്ത നിരവധി ബസ്സുകളാണ് ദിനംപ്രതി കേരളത്തിന്റെ വിവിധ പ്രദേശങ്ങളെ ബംഗളൂരു, ചെന്നൈ തുടങ്ങിയ നഗരങ്ങളുമായി ബന്ധിപ്പിക്കുന്നത്. ചെന്നൈയിലേക്ക് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യുടെ ഒരു സർവീസ് പോലുമില്ലായെന്നത് പ്രസ്താവ്യമാണ്. കർണാടക എസ്.ആർ.ടി.സി., തമിഴ്നാട് എസ്.ഇ.ടി.സി. എന്നിവയാണ് പൊതുമേഖലയിൽ യാത്രക്കാർക്കുള്ള പ്രധാന ആശ്രയം. എന്നാൽ ഇവരാൽമാത്രം നിറവേറ്റാവുന്നതല്ല യാത്രക്കാരുടെ യാത്രാ ആവശ്യങ്ങൾ. ലക്ഷണി ബസ്സുകളാകട്ടെ ഈ അവസ്ഥയെ മുതലെടുത്ത്

തോന്നുംവിധം യാത്രാനിരക്കുകൾ നിശ്ചയിക്കുന്നു. ലക്ഷ്യനിബന്ധനകളെ ഒഴിവാക്കി ആവശ്യത്തിന് സർവ്വീസ് നടത്താൻ പൊതുമേഖലയിലെ പാസഞ്ചർ സർവ്വീസ് പ്രൊവൈഡർമാർക്ക് കഴിയാത്തപക്ഷം ലക്ഷ്യനിബന്ധനകൾക്ക് പെർമിറ്റ് നൽകുകയും, അവ പാസഞ്ചർ സർവ്വീസ് അതോറിറ്റി നിശ്ചയിക്കുന്ന യാത്രാ നിരക്കിൽ സർവ്വീസ് നടത്തേണ്ടതുമാണ്.

15. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. സംബന്ധിച്ചുള്ള നയം.—സർക്കാർ സ്ഥാപനമെന്ന നിലയിലുള്ള കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യുടെ നിലനിൽപ്പ് തുടരേണ്ടതാണ്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യെ അവശ്യസർവ്വീസായി കണക്കാക്കി കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യിൽ സമരം ഉണ്ടാകുന്നതിനുള്ള സാഹചര്യങ്ങൾ സർക്കാരും, മാനേജ്മെന്റും, തൊഴിലാളി സംഘടനകളും നിയന്ത്രിക്കേണ്ടതാണ്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യുടെ ഷെഡ്യൂൾ നിശ്ചയിക്കാനുള്ള അധികാരം എടുത്തുകളയേണ്ടതും, ആ അധികാരം പാസഞ്ചർ സർവ്വീസ് അതോറിറ്റിയിൽ നിക്ഷിപ്തമാക്കേണ്ടതുമാണ്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. സാമൂഹിക പ്രതിബന്ധതയിൽമേലുള്ള ഷെഡ്യൂളുകൾ നടത്തുമ്പോൾ ആ ഷെഡ്യൂളുകളുടെ ചെലവ് സർക്കാരോ, ബന്ധപ്പെട്ട തദ്ദേശസ്വയംഭരണ സ്ഥാപനമോ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.ക്ക് നൽകേണ്ടതാണ്.

16. നവീകരിച്ച സ്റ്റുഡന്റ് കൺസഷൻ.—കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യും, സ്വകാര്യ ബസ്സുകളും സർവ്വീസ് നടത്തുന്ന വട്ടുകളിൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.ബസ്സിൽ യാത്ര ചെയ്യാൻ സ്റ്റുഡന്റ് കൺസഷൻ കാർഡും, സ്വകാര്യബസ്സുകളിൽ യാത്ര ചെയ്യാൻ ആർ.ടി.ഓ. ഓഫീസിൽ നിന്നുള്ള പ്രത്യേക കൺസഷൻ കാർഡും ആവശ്യമാണ്. ഇത് വിദ്യാർത്ഥികൾക്ക് വളരെ അസൗകര്യമുണ്ടാക്കുന്ന സംവിധാനമാണ്. ഇതിനു പകരമായി ജില്ലാ പാസഞ്ചർ സർവ്വീസ് ഓഫീസർ നൽകുന്ന കൺസഷൻ കാർഡുപയോഗിച്ച് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.ബസ്സുകളിലും, സ്വകാര്യബസ്സുകളിലും വിദ്യാർത്ഥികൾക്ക് യാത്ര ചെയ്യാവുന്നതാണ്.

17. ജന സൗഹൃദ ബസ് സ്റ്റാന്റുകൾ.—നിലവിൽ കേരളത്തിലെ പട്ടണങ്ങളിൽ ബസ് സ്റ്റാന്റുകൾ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. പ്രൈവറ്റ് ബസ് സ്റ്റാന്റുകൾ എന്നിങ്ങനെ തിരിച്ചിരിക്കുന്നു. അതിനാൽ ഒരു പ്രദേശത്തേക്കുള്ള ബസ്സുകൾ രണ്ടു ബസ് സ്റ്റാന്റുകളിൽ നിന്നും പുറപ്പെടുന്നു. ആയതിനാൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ബസ് കിട്ടാത്ത സാഹചര്യത്തിൽ ആവശ്യത്തിന് സ്വകാര്യ ബസ്സുകളെ യെങ്കിലും യാത്രക്കാർക്ക് ഉപയോഗിക്കാൻ പറ്റാതെ വരുന്നു. ഇത്തരം സാഹചര്യങ്ങളൊഴിവാക്കാനായി ഒരു പ്രദേശത്തേക്കുള്ള കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. സ്വകാര്യ ബസ്സുകൾ ഒരേ ബസ്സ്റ്റാന്റിൽ നിന്നും, ഒരേ പ്ലാറ്റ്ഫോമിൽ നിന്നും പുറപ്പെടേണ്ടതാണ്.

ഉദ്ദേശ്യകാരണങ്ങളുടെ വിവരണം

ഓരോ വ്യക്തിയും യാത്രക്കാരുമാണ്. വിദ്യാഭ്യാസം, തൊഴിൽ, കച്ചവടം, വിനോദം, ചികിത്സ എന്നിങ്ങനെ വിവിധ ആവശ്യങ്ങൾക്കായി നമ്മൾ നിരന്തരം യാത്ര ചെയ്യുന്നു. ലോകത്ത് ഏറ്റവും കൂടുതൽ മനുഷ്യാവകാശലംഘനങ്ങൾ നടക്കുന്നത് യാത്രക്കാർക്ക് എതിരെയെയാണ്. യാത്രക്കാർ അധികാരികളാലും, സാമൂഹിക വിരുദ്ധന്മാലും വാഹനങ്ങളിൽ നിന്നും പുറത്താക്കപ്പെടുന്നു, മാനദംഗപ്പെടുന്നു, അവരുടെ വസ്തുവകകൾ അപഹരിക്കപ്പെടുന്നു, സമയത്ത് ഇന്റർവ്യൂവിനും, ജോലിക്കും വീട്ടിലും ചെല്ലാനാകാതെ തെരുവുകളിൽ തടയപ്പെടുന്നു, ഹർത്താലുകളും, ഉപരോധങ്ങളുമുൾപ്പെടെ ഭക്ഷണവും, വെള്ളവും, പ്രാഥമികാവശ്യങ്ങൾക്കുള്ള സൗകര്യവും നൽകാതെയും യാത്രക്കാർ പീഡിപ്പിക്കപ്പെടുന്നു. ഇങ്ങനെ പലരൂപങ്ങളിൽ യാത്രക്കാർക്കെതിരെയുള്ള അവകാശലംഘനങ്ങൾ നമ്മുടെ ആധുനിക സമൂഹത്തിൽ നടക്കുന്നു. തിരക്കുപിടിച്ച ജീവിതയാത്രയിൽ നിത്യേന നേരിടുന്ന നരകയാതനകൾക്കെതിരെ കോടതികളെ സമീപിക്കാനാവാതെ സങ്കടവും, അമർഷവും, നാണക്കേടും ഓരോ യാത്രക്കാരും മനസ്സിലൊതുക്കുന്നു.

യാത്രക്കാരുടെ അവകാശങ്ങളായ സുരക്ഷിതത്വത്തിനുള്ള അവകാശം, മനുഷ്യൻ സൃഷ്ടിക്കുന്ന യാത്ര റട്ടാക്കൽ, വൈകൽ എന്നിവയ്ക്കെതിരെയുള്ള അവകാശം, മാനുഷമായ പെരുമാറ്റത്തിനും സൗകര്യപ്രദമായ യാത്രയ്ക്കുമുള്ള അവകാശം, വിവരങ്ങൾ ലഭിക്കുന്നതിനുള്ള അവകാശം, കേൾക്കപ്പെടുവാനുള്ള അവകാശം, തർക്കം പരിഹരിക്കപ്പെടുവാനുള്ള അവകാശം എന്നിവ ഉറപ്പാക്കുന്നതിനായി സംസ്ഥാനത്ത്, കേരള പാസഞ്ചർ സർവ്വീസ് അതോറിറ്റി രൂപീകരിക്കുന്നതിന് വേണ്ടി ഉദ്ദേശിച്ചിട്ടുള്ളതാണ് ഈ ബിൽ.

ധനകാര്യമെമ്മോറാണ്ടം

ബില്ലിലെ വ്യവസ്ഥകൾ സംബന്ധിച്ച് ആനുകൂല്യങ്ങൾ നൽകുന്നതിന് ഗവൺമെന്റിന് സാമ്പത്തികബാധ്യത വരുന്നതാണ്. എന്തുമാത്രം സാമ്പത്തിക ബാധ്യതകൾ ഉണ്ടാകും എന്നത് തിട്ടപ്പെടുത്താൻ കാലവീളംബം ഉണ്ടാകുന്നതാണ്. എന്നിരുന്നാലും 75 ലക്ഷം രൂപ സഞ്ചിതനിധിയിൽ നിന്നും പ്രതീക്ഷിക്കുന്നു.