

ബസ് ചാർജ് വീണ്ടും കുടുമ്പോൾ

പി.സുധീർകുമാർ

1997 ഓഗസ്റ്റിൽ ബസുകൾ നടത്തിയ സമരം പൊളിഞ്ഞത് ഓർമ്മയുണ്ടാകുമല്ലോ. ബസ് സർവീസുകൾ നഷ്ടത്തിലാണെന്നും ഉടനടി ചാർജ്ജ് കുട്ടണമെന്നും പറഞ്ഞാണ് അന്നു ബസുകൾ ഷെഡ്ഡിൽ കയറ്റിയിട്ടത്. അതിനുശേഷം ഒന്നേക്കാൽ വർഷത്തോളം അതേ ബസുകൾ അതേ ബസുകൾ തന്നെയാണ് ഓടിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. അന്നേ തന്നെ നഷ്ടമായിരുന്നെങ്കിൽ അവർക്കതു കഴിയുമായിരുന്നില്ലല്ലോ. ബസുകൾ പറയുന്ന നഷ്ടക്കണക്കിൽ സത്യത്തിന്റെ കണികപോലുമില്ലെന്നു മനസ്സിലാക്കാൻ ഈ ഒരൊറ്റ സംഭവം മതി. കേരളത്തിലെ ബസ് ചാർജ്ജ് ഏറ്റവും കുടുമ്പോൾ വർദ്ധിപ്പിച്ചത് 1996-ലാണ് - 27.8 ശതമാനം. അതുകഴിഞ്ഞ് തൊട്ടടുത്ത വർഷം തന്നെ മറ്റൊരു വർദ്ധനവുകൂടി സമരം ചെയ്ത് നേടാനുള്ള അത്യാർത്തിയാണ് 1997 ഓഗസ്റ്റിലെ സമരം പരാജയപ്പെടാനിടയാക്കിയത്.

കണക്കനുസരിച്ച് കേരളത്തിലിപ്പോൾ കിലോമീറ്ററിന് 22 പൈസയാണ് ബസ് യാത്രാക്കൂലി. അതുതന്നെ അധികമാണ്. അതിനു പുറമെയാണ് മിനിമം ചാർജ്ജ്, ഫെയർ സ്റ്റേജ് എന്നീ രണ്ടു വില്ലന്മാരെക്കൂടി ജനം സഹിക്കേണ്ടിവരുന്നത്. ഇപ്പോഴത്തെ മിനിമം ചാർജ്ജ് 1.25 രൂപയാണ്. കിലോമീറ്ററിന് 22 പൈസ വെച്ചു കണക്കുകൂട്ടിയാൽ മിനിമം ചാർജിന് അഞ്ചര കിലോമീറ്റർ സഞ്ചരിക്കാൻ കഴിയണം. പക്ഷേ, ഇന്ന് മിനിമം ചാർജിന് രണ്ട്- രണ്ടര കിലോമീറ്ററേ സഞ്ചരിക്കാനാവുന്നുള്ളൂ. മൂന്നര കിലോമീറ്റർ സഞ്ചരിക്കണമെങ്കിൽ ഏഴു കിലോമീറ്ററിന്റെ ചാർജായ ഒന്നര രൂപ കൊടുക്കേണ്ടിവരുന്നു. ഫെയർ സ്റ്റേജെന്നും പറഞ്ഞ് രംഗത്തിറക്കിയിട്ടുള്ള വില്ലന്മാണ് ഈ അക്രമത്തിനു കാരണക്കാരൻ. കിലോമീറ്റർ ചാർജ്ജുമായി പൊതുത്തപ്പെടുന്ന വിധത്തിൽ ഫെയർസ്റ്റേജുകൾ പുനർ നിർണയിക്കണമെന്ന ആവശ്യം കഴിഞ്ഞു കാരണമുണ്ടാകുമല്ലോ. മറിമാറി വന്ന ഒരു സർക്കാറും യാതൊരു പരിഗണനയും നല്കിയിട്ടില്ല. അതിനു കാരണമുണ്ട്.

കേരളത്തിലെ ഏറ്റവും വലിയ ബസ് മുതലാളി കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. അതായത് സർക്കാർ തന്നെയാണ് കെട്ടുകാര്യങ്ങൾക്കും ആത്മാർത്ഥതയില്ലാത്ത ജീവനക്കാരുടെ രാഷ്ട്രീയ ചരടുവലിക്കും മൂലം എന്നും നഷ്ടത്തിലാണ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യിലെ ട്രസ്റ്റ് യൂണിറ്റ് ചുക്കാൻ പിടിക്കുന്ന രാഷ്ട്രീയ നേതാക്കൾക്ക് സ്വകാര്യ ബസ് മുതലാളിമാരുമായുള്ള ചങ്ങാത്തം പരസ്യമാക്കയാൽ നേരസ്യമാണല്ലോ. ബസ് ചാർജ്ജ് വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിനു മുന്നോടിയായി കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. മുന്നോട്ടുവയ്ക്കുന്ന നിർദ്ദേശങ്ങളെല്ലാം തന്നെ സ്വകാര്യ ബസ് മുതലാളിമാരുടെ നിർദ്ദേശങ്ങളുടെ 'ഇച്ചക്കോപ്പി' യായിപ്പോകുന്നത് ഈ രാഷ്ട്രീയ നേതാക്കളുടെ ഭാഗമായിട്ടാണ്. കഴിഞ്ഞതവണ സ്വകാര്യ മുതലാളിമാർ ചാർജ്ജ് വർദ്ധന ആവശ്യപ്പെടുന്നതിനു മുന്നേതന്നെ ചാർജ്ജ് കുട്ടണമെന്ന ആവശ്യമുന്നയിച്ച് സ്വകാര്യ മുതലാളിമാരുടെ പാപ



ഭാരം കുറച്ചതും കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യിലെ താപ്പാനക്കൂട്ടമായിരുന്നു.

കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. നഷ്ടത്തിലോടുകൂടി എന്നതും ചാർജ്ജ് കുട്ടുക കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യുടെയും ആവശ്യമായിത്തീരുക എന്നതും സ്വകാര്യ ബസ് മുതലാളിമാരുടെ ആവശ്യമാണ്. അങ്ങനെ വരമ്പോൾ യാതൊരു സങ്കോചവും കൂടാതെ തന്നെ അവർക്കു ചാർജ്ജ് വർദ്ധന ആവശ്യപ്പെടാമല്ലോ. ജനങ്ങളോട് യാതൊരുവിധ പ്രതിബദ്ധതയും കാണിക്കാത്ത ഈ സമാപനമാകട്ടെ സ്വകാര്യ മുതലാളിമാരെ യാതൊരു വിധത്തിലും വിഷമിപ്പിക്കാനുദ്ദേശിക്കുന്നില്ല. സ്വകാര്യ മുതലാളിയും ട്രസ്റ്റ് യൂണിറ്റിനുമുള്ള രാഷ്ട്രീയക്കാരും സർക്കാറും കൈകോർത്ത് നിൽക്കുന്ന ഈയൊരു അവസ്ഥയിൽ ജനങ്ങൾക്ക് അനുകൂലമായി യാതൊന്നും പ്രതീക്ഷിക്കാൻ വയ്യ.

(അനുബന്ധം: മിനിമം ചാർജിന് 5 കിലോമീറ്റർ യാത്രയെ ചെയ്യാൻ അനുവദിക്കണമെന്നും ബസ് ചാർജ്ജ് വർദ്ധന കിലോമീറ്ററിന് രണ്ടര പൈസ നിരക്കിൽ മതിയെന്നും നിർദ്ദേശിച്ചുകൊണ്ട് ഗതാഗത വകുപ്പ് സെക്രട്ടറി വി.രാജഗോപാൽ ഇങ്ങനെ

റിപ്പോർട്ട് സമർപ്പിച്ചുവത്രെ. മന്ത്രിയെക്കൊണ്ട് ജനപ്രിയനാവാൻ സെക്രട്ടറി ഒരൂങ്ങിയാൽ മന്ത്രിയെ സഹിക്കുമോ. മന്ത്രിയെക്കൊണ്ട് സഹിക്കുമോ. റിപ്പോർട്ട് വായിച്ച് ഇരുപത്തിനാലു മണിക്കൂറിനകം സെക്രട്ടറിയെ വലിച്ചുപുറത്തിട്ട് പടിയടച്ചു പിണറും വെച്ചു. ഹൗ ഇംഗ് ദാറ്റു?)

വീണ്ടും ബസ് ചാർജ്ജ് വർദ്ധിപ്പിക്കുമോയെങ്കിലും യാത്രക്കാരുടെ ന്യായമായ ആവശ്യങ്ങൾ പരിഗണിക്കാനും തീരുമാനമെടുക്കാനും ഗവൺമെന്റ് തയ്യാറാകേണ്ടതാണ്- യാത്രാകരുടെ ആവശ്യങ്ങൾ.

1. മിനിമം ചാർജിന് ആനുപാതികമായ അത്രയും ദൂരം യാത്ര ചെയ്യാൻ അനുവദിക്കണം (1.25 രൂപയ്ക്ക് 5 കിലോമീറ്റർ)
2. ദൂരം കൃത്യമായി അളന്നും കിലോമീറ്റർ ചാർജ്ജുമായി ബന്ധപ്പെടുത്തിയും ഫെയർ സ്റ്റേജുകൾ പുനർ നിർണയം ചെയ്യണം.
3. 80 കിലോമീറ്ററിൽ കൂടുതൽ ദൂരമുള്ള സർവീസുകൾ നടത്തുന്ന സ്വകാര്യ ബസുകളെയടക്കം ഫാസ്റ്റ് പാസഞ്ചറുകളായി പ്രഖ്യാപിക്കാനും അവയ്ക്ക് അധിക യാത്രാക്കൂലി അനുവദിക്കാനുമുള്ള നീക്കം ഉപേക്ഷിക്കണം.
4. ബസ് ചാർജ്ജ് കാലാകാലങ്ങളിൽ പുനഃപരിശോധിക്കാൻ ഒരു സമിതിസംവിധാനമുണ്ടാക്കണം.
5. ബസ് ചാർജ്ജ് പുനഃപരിശോധനാ ചർച്ചാതലത്തിൽ ബസ് യാത്രക്കാരുടെ അസോസിയേഷനുകളെയും പങ്കെടുക്കണം.
6. മിനൽ പണിമുടക്കുകൾ നിരോധിക്കണം.

വീണ്ടും ബസ് ചാർജ്ജ് വർദ്ധിപ്പിക്കുമോയെങ്കിലും യാത്രക്കാരുടെ ന്യായമായ ആവശ്യങ്ങൾ പരിഗണിക്കാനും തീരുമാനമെടുക്കാനും ഗവൺമെന്റ് തയ്യാറാകേണ്ടതാണ്- യാത്രാകരുടെ ആവശ്യങ്ങൾ.

1. മിനിമം ചാർജിന് ആനുപാതികമായ അത്രയും ദൂരം യാത്ര ചെയ്യാൻ അനുവദിക്കണം (1.25 രൂപയ്ക്ക് 5 കിലോമീറ്റർ)
2. ദൂരം കൃത്യമായി അളന്നും കിലോമീറ്റർ ചാർജ്ജുമായി ബന്ധപ്പെടുത്തിയും ഫെയർ സ്റ്റേജുകൾ പുനർ നിർണയം ചെയ്യണം.
3. 80 കിലോമീറ്ററിൽ കൂടുതൽ ദൂരമുള്ള സർവീസുകൾ നടത്തുന്ന സ്വകാര്യ ബസുകളെയടക്കം ഫാസ്റ്റ് പാസഞ്ചറുകളായി പ്രഖ്യാപിക്കാനും അവയ്ക്ക് അധിക യാത്രാക്കൂലി അനുവദിക്കാനുമുള്ള നീക്കം ഉപേക്ഷിക്കണം.
4. ബസ് ചാർജ്ജ് കാലാകാലങ്ങളിൽ പുനഃപരിശോധിക്കാൻ ഒരു സമിതിസംവിധാനമുണ്ടാക്കണം.
5. ബസ് ചാർജ്ജ് പുനഃപരിശോധനാ ചർച്ചാതലത്തിൽ ബസ് യാത്രക്കാരുടെ അസോസിയേഷനുകളെയും പങ്കെടുക്കണം.
6. മിനൽ പണിമുടക്കുകൾ നിരോധിക്കണം.