

नई दिल्ली में 09-12-2021 को आयोजित एसटीयू के राष्ट्रीय सम्मेलन में स्वीकार्य घोषणा

प्रिय साथियों,

सार्वजनिक परिवहन का संक्षिप्त इतिहास और पृष्ठभूमि, जिसमें इसने कैसे महत्व हासिल किया, इसने सरकारों का ध्यान आकर्षित किया है कि यह कैसे विकसित हुआ है और कब से और कैसे घटने लगा है, यह घोषणा में समझाया गया है। घोषणा में अंतरराष्ट्रीय अनुभव, सार्वजनिक परिवहन की रक्षा और विस्तार करने की आवश्यकता और विशिष्ट माँगें भी दर्ज की गई हैं।

इतिहास और पृष्ठभूमि: द्वितीय विश्व युद्ध के दौरान, विश्व के विभिन्न हिस्सों में भारी तबाही हुई थी। उस दौरान विश्व का पुनर्निर्माण कैसे किया जाए, इसका अध्ययन करने के लिए विभिन्न कमेटियों का गठन किया गया है। परिवहन पर सबकमेटी के लिए एक तकनीकी सबकमेटी का भी गठन किया गया था। सबकमेटी ने अपनी रिपोर्ट में कहा कि "नियमित, तेज और आरामदायक मोटर सेवा, रखरखाव और अन्य सुरक्षा उपायों को लागू करते हुए, सड़कों पर मोटर वाहनों की बढ़ को रोकना, जिसके परिणामस्वरूप गला काट प्रतियोगिता होती है" और आग्रह किया कि सभ्य सुविधाओं के साथ यातायात और सेवा के घनत्व के अनुरूप यात्रा, जो कि यातायात का समर्थन कर सके, आवश्यक शर्त है कि अनिवार्य रूप से छोटे मालिकों को बड़ी कम्पनियों द्वारा हटाना का परिणाम होना चाहिए। इस सिफारिश को आगे 1945 में परिवहन सलाहकार परिषद द्वारा समर्थित किया गया था। इन सिफारिशों ने कई राज्य सरकारों को अलग-अलग ऑपरेटरों को बड़ी इकाइयों में, बस ऑपरेटरों को सहकारी कमेटियों के समूहों में संगठित करने के लिए मजबूर किया। ये सभी प्रयास विफल रहे। भारत की आजादी के समय यही स्थिति थी।

आजादी से पहले भी, सड़क परिवहन सेवाओं को संचालित करने वाली पहली लिमिटेड कम्पनी का गठन 1916 में ग्वालियर की पूर्व रियासत के तत्कालीन शासक के संरक्षण में किया गया था। बाद में, 1932-42 की अवधि के दौरान, हैदराबाद, त्रिवणकोर, कच्छ आदि जैसी कई रियासतों ने भी यात्री सड़क परिवहन को संगठित क्षेत्र में लाने के लिए एसटीयू का गठन किया था। कई राज्य सरकारें जैसे मद्रास, मैसूर, असम, उड़ीसा, उत्तर प्रदेश, आरटीसी अधिनियम 1950 के लागू होने से पहले, सड़क परिवहन संचालन में प्रवेश कर चुकी थीं और प्रबंधन सीधे राज्य विभाग द्वारा नियंत्रित किया जाता था। कुछ राज्य सरकारों ने कम्पनी अधिनियम के तहत परिवहन उपक्रम स्थापित किए हैं, जबकि कुछ अन्य ने नगर निगमों/स्थानीय निकायों को चुना है।

स्वतंत्रता के बाद, नीति निर्माताओं ने महसूस किया कि तेजी से औद्योगीकरण के लिए विकास योजना की प्रक्रिया में सड़क परिवहन को एक महत्वपूर्ण भूमिका निभानी होगी। उन्हें यह भी विश्वास था कि सड़क परिवहन, औद्योगिक उद्यमों को श्रम के अप्रयुक्त स्रोतों का उपयोग करने में सक्षम बनाएगा और पूरे देश में उपलब्ध सभी संसाधनों को जुटाने में योगदान देगा। इस दृष्टिकोण के साथ, छोटे बस ऑपरेटरों को बड़ी इकाइयों में संगठित करने के सभी प्रयासों में विफल होने के बाद, सरकार को "सड़क परिवहन निगम अधिनियम 1950" लाना पड़ा, जिससे राज्य सरकारें सार्वजनिक क्षेत्र में सड़क परिवहन निगम बना सकें। केन्द्र और राज्य सरकारों द्वारा पूँजी योगदान बढ़ाने के लिए अधिनियम में एक प्रावधान शामिल किया गया था। स्वतंत्रता के बाद के दौर में मौजूद सामाजिक-आर्थिक और राजनीतिक कारकों ने भारत को सार्वजनिक परिवहन क्षेत्र की दिशा में संभावित कदम उठाने के लिए मजबूर किया।

राष्ट्रीयकरण की प्रक्रिया को तेज करने के लिए वर्ष 1956 में एम.वी. एक्ट 1950 में, अध्याय 4ए के तहत एसटीयू के लिए विशेष प्रावधान शामिल करने के लिए संशोधन किया गया। जो प्रगतिशील राष्ट्रीयकरण के लिए सरकारों के एजेंट थे। इस संशोधन के बाद विभिन्न राज्यों में कई एसटीयू का गठन किया गया। लेकिन इसे निजी ऑपरेटरों ने अलग-अलग अदालतों में चुनौती दी थी। अदालतों ने निजी ऑपरेटरों की आपत्तियों को भी बरकरार रखा। फिर वर्ष 1977 में, भारत सरकार ने भारत के संविधान में संशोधन किया और कानूनी मुकदमों से बचने के लिए भारत के संविधान की 9^{वाँ} अनुसूची में अध्याय 4ए जोड़ा। इन सभी घटनाक्रमों के साथ, एसटीयू ने अपने कार्यों का बड़े पैमाने पर विस्तार किया है। यह प्रवृत्ति 1988 तक जारी रही। यह अवधि एसटीयू के लिए एक स्वर्ण युग थी।

आरटीसी अधिनियम 1950 के तहत निगमों के कर्तव्य

- 1) एक कुशल, पर्याप्त, सस्ती और उचित रूप से समन्वित सड़क परिवहन सेवा की प्रणाली प्रदान करना।
- 2) अपने कर्मचारियों को उचित वेतन, भविष्य त्रिधि की स्थापना, रहने की जगह, विश्राम और मनोरंजन के लिए स्थान और अन्य सुविधाओं सहित सेवा की उपयुक्त शर्तें प्रदान करना।

जहाँ तक यात्रियों को सेवाएं प्रदान करने की बात है, एसटीयू ने अच्छा प्रदर्शन किया है। उन्होंने दूर-दराज के गाँवों और पहाड़ी क्षेत्रों को कस्बों और कस्बों से शहरों आदि से जोड़ा है। रात की सेवाएं भी प्रदान की जाती थीं। नए बस डिपो और बस स्टेशनों का निर्माण कर सेवाओं का विस्तार किया। ऑटोमोबाइल उद्योग में उन्नत तकनीक को अपनाकर बसों को अपडेट/आधुनिकीकरण किया गया।

कई अध्ययनों से पता चला है कि बस मार्गों के राष्ट्रीयकरण के बाद साक्षरता दर में वृद्धि हुई है। कृषि और औद्योगिक क्षेत्रों में बड़े पैमाने पर प्रगति हुई है। आरक्षण का नियम लागू किया गया है और बड़ी संख्या में युवाओं को रोजगार प्रदान किया गया है। राज्यों/देश के समग्र विकास में एसटीयू का योगदान अतुलनीय है।

उदात्तीकरण का प्रभाव: सोवियत संघ ने विकासशील देशों की हर तरह से मदद की है। पूरी दुनिया में मजदूर वर्ग ने कई जीत हासिल कीं। अधिकांश श्रम कानून उस शासन के दौरान ही बनाए गए थे। जब 1990 में सोवियत संघ का पतन हुआ, एक ध्रुवीय दुनिया अस्तित्व में आयी। और भारत सरकार ने आईएमएफ और विश्व बैंक के हुकम पर उदार आर्थिक नीतियों पर चलान शुरू किया। अर्थव्यवस्था को धीरे-धीरे खोल दिया गया तो सार्वजनिक क्षेत्र कमजोर हो गया। जहाँ तक सड़क परिवहन क्षेत्र का सम्बन्ध है, योजना आयोग के तत्कालीन उप सलाहकार डॉ. ओरा ने एसटीयू के सभी प्रबंध निदेशकों को निम्नलिखित दिशा-निर्देशों के साथ पत्र लिखा है:

- 1) एसटीयू की परिचालन क्षमता में सुधार होना चाहिए।
- 2) उन्हें धीरे-धीरे निजी क्षेत्र के लिए जगह बनानी चाहिए सिवाय उन मामलों को छोड़कर जहाँ निजी क्षेत्र के आने की संभावना नहीं है।
- 3) एसटीयू का कोई विस्तार नहीं होना चाहिए।

उपरोक्त दिशानिर्देश बस मार्गों के राष्ट्रीयकरण की भावना और एक तरफ एसटीयू की स्थापना के ही खिलाफ गए और दूसरी तरफ, सरकार ने पूँजी योगदान को रोकने का फैसला किया। सरकारों ने एसटीयू के प्रति सौतेली मां का रवैया दिखाया। एसटीयू को "लाभ और हानि" के पैमाने पर मापा गया और अक्षम के रूप में दोषी ठहराया गया। इन सभी घटनाक्रमों के साथ, एसटीयू की वित्तीय स्थिति धीरे-धीरे खराब होती गई। वर्तमान में देश के सभी एसटीयू गंभीर वित्तीय संकट का सामना कर रहे हैं। एम.वी. अधिनियम संशोधन और राष्ट्रीय परमिट प्रणाली का उद्देश्य एसटीयू को खत्म करना है। कोविड महामारी, लॉकडाउन/प्रतिबंधों और ईंधन की लगातार बढ़ती कीमतों ने एसटीयू के वित्तीय संकट को और भी बढ़ा दिया है।

इस पृष्ठभूमि में, एसटीयू न तो यात्रा की बढ़ती माँग के अनुसार अपने संचालन का विस्तार कर सके और ना ही पुरानी बसों को बदल सके। मजदूरों पर काम का बोझ बढ़ाकर, लाभ कम करके, मासिक वेतन के भुगतान में देरी और यहाँ तक कि सेवानिवृत्त कर्मचारियों को अंतिम लाभ भी नहीं दिया जाता है। कुछ एसटीयू में एक साथ वर्षों से भुगतान किया जा रहा है।

अंतरराष्ट्रीय अनुभव: कुछ विवरण यहाँ दिए गए हैं कि कैसे ग्लोब के विभिन्न देश सार्वजनिक बस परिवहन के लिए वित्तीय सहायता प्रदान कर रहे हैं।

- ❖ संयुक्त राज्य अमेरिका— बस सेवाओं की परिचालन लागत का 57-89 प्रतिशत से देय है, जबकि रेल यात्री परिवहन के मामले में, यह परिचालन लागत का 29-89 प्रतिशत है।
- ❖ यूरोपीय यूनियन— परिचालन लागत का 23.50 प्रतिशत पब्लिक फंड द्वारा कवर किया जाता है (यूरोपीय यूनियन के सदस्य राज्य विशेष के भीतर वित्तपोषण प्रणाली पर निर्भर करता है)
- ❖ बीजिंग, चीन — 40 प्रतिशत क्षेत्र को स्थानीय सरकारी स्रोतों द्वारा कवर किया जाता है।
- ❖ शिकागो मेट्रोपॉलिटन एरिया, यूएसए — फेडरल फंड: 48 प्रतिशत, स्टेट फंड: 8 प्रतिशत, लोकल फंड (कर, बॉन्ड): 39 प्रतिशत
- ❖ मैड्रिड, स्पेन — सार्वजनिक प्राधिकरण — 56 प्रतिशत (मैड्रिड शहर: 10 प्रतिशत, का क्षेत्र) मैड्रिड: 39 प्रतिशत, केन्द्रीय राज्य: 7 प्रतिशत)।

- ❖ ओस्लो, नॉर्वे-सिटी प्रशासनरू 33 प्रतिशत (सार्वजनिक परिवहन का वित्तपोषण काउंटियों की जिम्मेदारी है)
- ❖ इले-डी-फ्रांस, पेरिस – राष्ट्रीय सरकार: 4 प्रतिशत, क्षेत्रीय सरकार: 14 प्रतिशत, स्थानीय सरकार: 9 प्रतिशत।
- ❖ ग्रेटर पोर्ट लैंड रीजन, यूएसए- कुल फेडरल फंडस्: 12%; टोटल स्टेट फंडस्: 74 प्रतिशत, कुल स्थानीय फंडस् 5 प्रतिशत
- ❖ ग्रेटर टोक्यो क्षेत्र, जापान – 70 प्रतिशत तक राष्ट्रीय और स्थानीय सरकारें

कुल निर्माण लागत का।

सार्वजनिक परिवहन के वित्तपोषण के लिए अपनाई गई विभिन्न नीतियां:

- सड़क ढाँचागत शुल्क – सड़क कर। स्कैंडिनेवियाई देशों और अमेरिका में उपयोग किया जाता है।
- उत्पाद शुल्क – केवल चयनित वस्तुओं जैसे मादक पेय, तंबाकू उत्पाद, खनिज तेल और ऊर्जा पर। जर्मनी और स्विट्जरलैंड ने सार्वजनिक यात्री परिवहन के वित्तीय समर्थन के स्रोत के रूप में खनिज तेलों पर एकत्रित उत्पाद शुल्क का एक विशिष्ट अनुपात लागू किया है।
- मोटर वाहन कर – यूरोपीय यूनियन के सदस्य राज्यों के भीतर अनिवार्य है, जो व्यवसाय के लिए उपयोग किए जाने वाले सभी वाहनों पर लागू होता है। इसके अलावा, कनाडा और अमेरिका में भी उपयोग किया जाता है।
- सम्पत्ति कर- यूरोप, एशिया और उत्तरी अमेरिका में उपयोग किया जाता है। अमेरिका (मिनियापोलिस और न्यूयॉर्क), भारत, ओसाका, जापान, स्पेन में – यह धारणा है कि सम्पत्ति का मूल्य तब बढ़ता है जब यह सार्वजनिक परिवहन से बेहतर तरीके से जुड़ा होता है।
- पार्किंग शुल्क – सार्वजनिक यात्री परिवहन की वित्तीय सहायता के लिए सीधे उपयोग किया जाता है।

स्थानीय कर

- a. फ्रांस-वर्समेंट ट्रांसपोर्ट, एक सार्वजनिक परिवहन सेवा क्षेत्र में नियोक्ताओं पर लगाया गया कर। अच्छे परिवहन लिंक से लाभ कमाने वाले व्यवसायों का उपयोग एक निश्चित क्षेत्र के भीतर परिवहन सेवाओं के निर्माण और रखरखाव के लिए किया जाता है।
- b. वियना-मेट्रो बड़े नियोक्ताओं पर स्थानीय कर द्वारा वित्तपोषित है।
- c. ब्राजील – पेट्रोल कर, 10 से अधिक औपचारिक कर्मचारियों वाला कोई भी नियोक्ता, और कर्मचारी के लिए घर-से-कार्यस्थल की यात्रा, जिसकी लागत कर्मचारी के वेतन के छह प्रतिशत से अधिक है, को वेतन के छह प्रतिशत और टिकट की लागत के बीच के अंतर का भुगतान करना होगा। मान लें कि अच्छे सार्वजनिक परिवहन से नियोक्ता को लाभ होता है।
- अंतर्राष्ट्रीय ऋण – विश्व बैंक – 'कौन लाभ भुगतान करता है ढांचा' – शहरी परिवहन सेवाओं से लाभान्वित होने वालों को अपनी लागत का भुगतान करना चाहिए। विश्व बैंक तीन प्रकार के लाभों का सुझाव देता है:
 - a. सामान्य लाभ, जो सामान्य रूप से समाज को प्राप्त होते हैं
 - b. प्रत्यक्ष लाभ, जो मुख्य रूप से परिवहन प्रणाली के उपयोगकर्ताओं द्वारा प्राप्त किए जाते हैं
 - c. अप्रत्यक्ष लाभ, जहाँ व्यवस्था के गैर-उपयोगकर्ता अभी भी सुधारों से लाभ का अनुभव करते हैं।
- जलवायु वित्त – वैश्विक पर्यावरण सुविधा, स्वच्छ प्रौद्योगिकी कोष, वैश्विक जलवायु परिवर्तन गठबंधन, एडीबी स्वच्छ ऊर्जा कोष जैसे संस्थानों से वित्त पोषण। उदाहरण: बोगोटा, कोलंबिया में बीआरटी के लिए 10 प्रतिशत फंडिंग क्लीन डेवलपमेंट मैकेनिज्म (सीडीएम) के माध्यम से की गई थी।

सार्वजनिक परिवहन के वित्तपोषण के लिए विभिन्न देश विशिष्ट नीतियां अपना रहे हैं:

1. स्विट्जरलैंड – प्रत्यक्ष लोकतंत्र भाग लेने वाला बजट

- संघीय गैस कर और रोडवे टोलिंग से प्राप्त आय का अनुपात –सार्वजनिक परिवहन के लिए निर्धारित।
- करों का संयोजन – भारी माल वाहन शुल्क, खनिज तेल कर और वैट से राजस्व

2. कोलंबिया, बीआरटी – निजी कंपनियों द्वारा संचालित

- चरण 1: ईंधन कर (46 प्रतिशत), स्थानीय राजस्व (28 प्रतिशत), विश्व बैंक ऋण (6 प्रतिशत), राष्ट्रीय सरकार अनुदान (20 प्रतिशत) के माध्यम से वित्तपोषित
 - चरण 2-4: इसके अलावा, स्वच्छ जलवायु वित्त के लिए विकास तंत्र और प्रमाणित उत्सर्जन कटौती (सीईआर) की बिक्री के माध्यम से धन प्राप्त किया।
3. म्यूनिख, जर्मनी – सार्वजनिक परिवहन, 100 प्रतिशत स्वामित्व और नगरपालिका द्वारा संचालित।
- संघीय, राज्य और स्थानीय सरकारों के साथ-साथ यात्री किराए के माध्यम से वित्त पोषित।
 - बिजली क्षेत्र में किए गए अधिशेष का उपयोग करके सार्वजनिक परिवहन को सब्सिडी।
4. तेल्लिन, एस्टोनिया – निवासियों को पंजीकरण करने और (2.30 अमरीकी डालर) के प्रशासनिक शुल्क का भुगतान करने और शहर में 5 ट्रामलाइन, 8 ट्रॉली बस लाइनों और 57 बस लाइनों तक पहुँच प्राप्त करने के लिए 'ग्रीन कार्ड'।
- प्रशासनिक प्रभार से फंड, निवासियों से आयकर।
 - भूमि कर – सम्पत्ति मूल्य में वृद्धि प्राप्त करने के लिए लागू किया गया स्थानीय कर
5. मेक्सिको – केन्द्र सरकार ने सार्वजनिक परिवहन संघीय मदद तैयार की

2009 में कार्यक्रम (प्रोट्राम)।

- सार्वजनिक परिवहन परियोजनाओं के बुनियादी ढाँचे की लागत का 50 प्रतिशत तक अनुदान।
 - जलवायु वित्त अनुदान – जीईएफ, आईबीआरडी, सीटीएफ
6. हांगकांग एमटीआर कॉर्पोरेशन – रेल प्लस सम्पत्ति मोड

किराया बॉक्स संग्रह: भारत में सभी राज्य सरकारें और एसटीयू के प्रबंधन इस बात की वकालत करते हैं कि टिकट किराए के माध्यम से राजस्व बहुत कम है और खर्च अधिक है, जिससे वित्तीय संकट पैदा हो रहा है। यह पब्लिक ट्रांसपोर्ट की भावना के खिलाफ है। सार्वजनिक परिवहन का लक्ष्य और मकसद जनता को कुशल, सुव्यवस्थित और सस्ता परिवहन प्रदान कराना है। इसका मतलब है कि ऑपरेशन की लागत को टिकट किराए के माध्यम से उत्पन्न राजस्व से नहीं जोड़ा जाना चाहिए। परिवहन को बुनियादी ढाँचे के निर्माण का हिस्सा और पार्सल माना जाना चाहिए जो कि सरकारों की जिम्मेदारी है। फिर भी केन्द्र सरकार के रिकॉर्ड के मुताबिक, परिचालन लागत में टिकट किराया संग्रह वर्ष 2016-17 में 81 प्रतिशत है। यह दुनिया में सबसे ज्यादा है। आप निम्नलिखित तालिका में दुनिया के विभिन्न देशों में परिचालन लागत में टिकट किराया संग्रह का विवरण पा सकते हैं:

विभिन्न देशों में कुल किराया बॉक्स संग्रह (यातायात राजस्व) संचालन लागत का प्रतिशत

क्षेत्र	रेल नेटवर्क	बस नेटवर्क	भाड़ा खाता राजस्व
हांगकांग मास ट्रांजिट रेलवे (एमटीआर) निगम			185%
बीजिंग राजधानी क्षेत्र, चीन	519	19,5	22%
ग्रेटर शिकागो क्षेत्र, यूएसए	970	91	38%
ग्रेटर लंदन, लंदन	125	700	47%
मैड्रिड, स्पेन	707	691	44%
ओस्लो, नोर्वे	397		54%
इले-दे-फ्रांस क्षेत्र, पेरिस	176	246	40%
ग्रेटर पोर्टलैंड, यूएसए	119	13	25%
सियोल मेट्रोपॉलिटन एरिया, दक्षिण कोरिया	327	1309	97%
शेन्जेन, बीजिंग कैपिटल रीजन, चीन	178	185	
ग्रेटर टोक्यो एरिया, टोक्यो, जापान	242	1537	30%
टोरंटो			63%
वैंकूवर			52%

किराया मुक्त सार्वजनिक परिवहन (एफएफपीटी): आजकल, दुनिया के कई देश जनता के लिए मुफ्त परिवहन की ओर जा रहे हैं। इसका उद्देश्य यातायात की भीड़ को कम करने की आवश्यकता है, और महानगरीय क्षेत्रों में कई एफएफपीटी योजनाओं की शुरुआत के पीछे वायु गुणवत्ता में सुधार महत्वपूर्ण कारक हैं। साथ ही कम यातायात के कारण कम यात्रा समय से प्राप्त होने वाले आर्थिक लाभ, बेहतर वायु गुणवत्ता से निवासियों के दीर्घकालिक स्वास्थ्य में सुधार होता है।

सर्वाभौमिक एफएफपीटी लक्जमबर्ग की स्थायी गतिशीलता रणनीतिक योजना का एक महत्वपूर्ण हिस्सा है, जो स्थायी व्यवहार परिवर्तन के एक व्यापक उद्देश्य के लिए 2025 तक सार्वजनिक परिवहन को 50 प्रतिशत तक बढ़ाने के एक बहुआयामी दृष्टिकोण के साथ प्रोत्साहित करता है।

मुफ्त सार्वजनिक परिवहन, जिसे अक्सर किराया मुक्त सार्वजनिक परिवहन या शून्य किराया सार्वजनिक परिवहन कहा जाता है, यात्रियों से किराए एकत्र करने के बजाय अन्य माध्यमों से पूर्ण रूप से वित्त पोषित सार्वजनिक परिवहन को संदर्भित करता है।

29 फरवरी, 2020 को लक्जमबर्ग दुनिया का पहला ऐसा देश बन गया जिसने देश के सभी सार्वजनिक परिवहन (बसों, ट्रामों और ट्रेनों) को प्रदूषण की जाँच के लिए उपयोग करने के लिए स्वतंत्र कर दिया। एस्टोनिया (पूर्व सोवियत संघ गणराज्य) की राजधानी तेल्लिन ने अपने सार्वजनिक परिवहन को शून्य-किराया में बदल दिया है। बेल्जियम में हैसेल्ट शहर का किराया 1997 में समाप्त कर दिया गया था।

पुर्तगाल का एक शहर कास्केस भी 2020 में शून्य किराया सार्वजनिक परिवहन बन गया। नीदरलैंड में छात्रों के पास सप्ताह के दिनों में मुफ्त सार्वजनिक परिवहन सुविधा है।

नई दिल्ली में, 2020 में दिल्ली राज्य सरकार द्वारा मेट्रो और सिटी बस सेवाओं में महिलाओं को मुफ्त परिवहन सुविधा प्रदान की गई थी। तमिलनाडु सरकार ने पूरे राज्य में एसटीयू की सभी सामान्य सेवाओं में महिलाओं के लिए मुफ्त परिवहन की शुरुआत की है।

समाज को एसटीयू से लाभ: एसटीयू ने देश में सबसे कम दुर्घटना दर दर्ज की। कारों और दोपहिया वाहनों की तुलना में ईंधन की खपत सबसे कम होगी। सड़कों पर बसों का कब्जा भी सबसे कम है। सार्वजनिक परिवहन को प्रोत्साहित करके, ट्रैफिक जाम को कम किया जा सकता है और यात्रा का समय काफी कम हो जाएगा। प्रदूषण सबसे कम होगा। कई अध्ययनों ने स्थापित किया है कि प्रदूषण से सम्बन्धित बीमारियों के कारण बड़ी संख्या में लोग मर रहे हैं और दवाओं के लिए भारी मात्रा में पैसा खर्च किया जाता है। आरक्षण के नियम के कारण एसटीयू में बड़ी संख्या में एससी, एसटी, बीसी समुदाय और महिलाएं कार्यरत हैं।

यह स्पष्ट है कि एसटीयू को वित्तीय सहायता देना न तो मजदूरों के लिए उपहार है और ना ही एसटीयू पर कोई कृपा है। यह राष्ट्र के समग्र विकास और बड़े पैमाने पर जनता की भलाई के लिए है।

सार्वजनिक परिवहन के फायदे:

- ट्रैफिक जाम/भीड़भाड़ और यात्रा के समय में राहत देता है।
- सबसे कम प्रदूषण और पर्यावरण को बेहतर रखता है।
- कीमती ईंधन की खपत कम होती है और आयात बिल कम होता है
- यात्रियों की सुरक्षा में सुधार करता है और यात्रियों की जान बचाता है।
- रोजगार सृजित करता है और बनाए रखता है
- कामगारों और नौकरियों से जुड़ता है।
- आरक्षण के नियम का पालन करने से सामाजिक न्याय कायम रहता है।
- व्यापार को बढ़ाता है।
- रियल एस्टेट कारोबार को बढ़ावा देता है।
- अर्थव्यवस्था में सबसे बड़ा योगदान।
- दूरस्थ गाँवों को जोड़ता है।

एसटीयू को मजबूत करने की जरूरत: 135 करोड़ आबादी वाले हमारे देश में, केवल 20 प्रतिशत के पास मोटर वाहन हैं, और शेष 80 प्रतिशत सार्वजनिक परिवहन पर निर्भर हैं। इसके अलावा, लगभग हमारे 30 प्रतिशत लोग गरीब हैं और लगभग 40 प्रतिशत मध्यम वर्ग के हैं, और उनमें से कई सार्वजनिक परिवहन के पक्के ग्राहक हैं। हमारे पास विश्वसनीय "ग्राहक विभाजन" नहीं है जो नीति निर्माताओं को इस क्षेत्र के निजीकरण के लिए प्रेरित कर रहा है।

वास्तव में, कई ऐसे हैं जो कार्यस्थल तक "पैदल" या "साइकिल" का उपयोग करते हैं, क्योंकि वे सार्वजनिक परिवहन का खर्च नहीं उठा सकते हैं। कई ऐसे हैं जो निजी परिवहन का खर्च तो उठा सकते हैं, लेकिन इसके फायदों के कारण सार्वजनिक परिवहन पसंद करते हैं। "सुरक्षा" और "प्रदूषण" की समस्याओं का समाधान तभी किया जा सकता है जब अधिकांश लोग सार्वजनिक परिवहन के साधनों को अपनाएं।

यहाँ तक कि अमीर देश भी जीवन की गुणवत्ता में सुधार के लिए सार्वजनिक परिवहन का विकल्प चुन रहे हैं। आने वाले कल के लिए, अधिक से अधिक बेहतर सार्वजनिक परिवहन अपरिहार्य है क्योंकि यह व्यक्तियों, समुदायों और समग्र रूप से राष्ट्र को लाभ प्रदान करता है। एसटीयू को "पक्के ग्राहकों" की सेवा करने के लिए अनिवार्य किया जाना चाहिए

समाज के कई कमजोर वर्ग हैं जैसे वृद्ध लोग, (वरिष्ठ नागरिक), शारीरिक रूप से अक्षम लोग, बेरोजगार युवा आदि जो बस का किराया नहीं दे सकते। समाज के उन सभी वर्गों को सरकार द्वारा अपनी कल्याण नीति के हिस्से के रूप में सेवा प्रदान की जानी है। एसटीयू को सभी की गतिशीलता सुनिश्चित करने के लिए सरकार के एजेंट होने चाहिए, उदाहरण के लिए सभी छात्रों को बस पास दिए जाने चाहिए, सभी कर्मचारियों को रोजगार अनुबंध के हिस्से के रूप में बस पास दिए जाने चाहिए।

इन दायित्वों को पूरा करने के लिए एसटीयू को पूँजी के उदार अनुदान, करों से छूट, आदि के रूप में मजबूत किया जाना चाहिए क्योंकि वे सरकारी कल्याण नीति बनाते हैं . . . जबकि निजी क्षेत्र वाणिज्यिक बाजार में संचालन का ख्याल रख सकता है, शायद सरकार को परिवहन सेवाओं का ध्यान रखना चाहिए जहाँ एसटीयू की सेवाओं के विकास का उपयोग करके समाज को कल्याण और गैर-लाभकारी कार्यों की आवश्यकता होती है। इसलिए एसटीयू को मजबूत करने की जरूरत है।

परिवहन आवश्यक है: परिवहन आवश्यक सेवा है। परिवार के बजट में परिवहन पर होने वाला खर्च एक महत्वपूर्ण घटक है। 2008 से वैश्विक स्तर पर और हमारे देश में आर्थिक मंदी व्याप्त है। कोविड महामारी ने स्थिति को और खराब कर दिया है। इस मोड़ पर, यदि परिवहन पर परिवार का बजट बढ़ाया जाता है, तो जनता को भूखा रहना पड़ेगा क्योंकि इसे भोजन या किसी भी चीज की तरह टाला नहीं जा सकता है।

इस पृष्ठभूमि में, जनता की बढ़ती यात्रा माँग को पूरा करने के लिए एसटीयू को मजबूत और विस्तारित करना समय की माँग है। इस लक्ष्य को प्राप्त करने के लिए निम्नलिखित माँगें रखी गई हैं।

- 1) बजटीय सहायता आवंटित करके एसटीयू को सुदृढ़ और विस्तारित करना।
- 2) केन्द्र और राज्य सरकारों दोनों द्वारा एसटीयू को 1:2 के अनुपात में पूँजीगत योगदान बहाल किया जाना है। इस उद्देश्य के लिए धन जुटाने के लिए उपयुक्त तरीके अपनाए जा सकते हैं जैसा कि विभिन्न देशों में किया जा रहा है।
- 3) देश के सभी एसटीयू के संचित ऋण को इक्विटी में परिवर्तित करके सरकारों द्वारा एकमुश्त निपटान।
- 4) केन्द्र सरकार द्वारा एक लाख बसों की खरीद की जाना और सभी एसटीयू को आनुपातिक आधार पर पुरानी बसों को बदलने और वृद्धि (केवल एसटीयू द्वारा संचालित और रखरखाव के लिए) को एकमुश्त निपटान के रूप में वितरित किया जाना।
- 5) एसटीयू को डीजल, चैसिस, पुर्जा, निर्माण आदि पर बिक्री कर, उत्पाद शुल्क से छूट दी जाए।
- 6) फेम 1 और 2 के तहत इलेक्ट्रिक बसें केवल एसटीयू द्वारा खरीदी और संचालित की जाएँ।
- 7) एसटीयू को "लाभ और हानि" के पैमाने पर नहीं मापा जाना चाहिए।
- 8) एमवी एक्ट संशोधन 2019 को तुरंत वापस लिया जाना चाहिए और एसटीयू को मजबूत करने के लिए उपयुक्त संशोधन किए जाने चाहिए।

- 9) एसटीयू कर्मचारियों को उचित वेतन, भविष्य निधि की स्थापना, रहने की जगह, विश्राम के लिए स्थान, मनोरंजन और अन्य सुविधाओं सहित सेवा की उपयुक्त शर्तें प्रदान की जाएं, जैसा कि आरटीसी अधिनियम 1950 की धारा 19(1)(सी) में निर्धारित है।
- 10) सभी एसटीयू कर्मचारियों को सरकारी कर्मचारियों (2004 से पहले पुरानी पेंशन योजना) के समान पेंशन योजना के लिए पात्र बनाया जाना चाहिए।
- 11) मजदूर वर्ग विरोधी श्रम संहिताओं को वापस लिया जाए।
- 12) एसटीयू कर्मचारियों को भी कोविड-19 योद्धा माना जाए। और 50 लाख बीमा और अन्य हितलाभों के लिए पात्र बनाया जाए।
- 13) एसटीयू के लिए बसों के स्कैपिंग को अनिवार्य नहीं बनाया जाना चाहिए क्योंकि उन्होंने सर्वोत्तम रखरखाव अभ्यासों को अपनाया हुआ है और अपनी खुद की स्कैपिंग नीतियों को अपना रहे हैं।
- 14) सभी एसटीयू को अतिरिक्त राजस्व पैदा करने के लिए माल परिवहन करने की अनुमति दी जानी चाहिए जैसा कि आन्ध्र प्रदेश, तेलंगाना आदि में किया जा रहा है।
- 15) अतिरिक्त राजस्व उत्पन्न करने के लिए एसटीयू को पेट्रोल, डीजल आउट लेट डीलरशिप दी जाए।

परिवहन कोई तकनीकी समस्या नहीं है— यह एक राजनीतिक निर्णय है, एडवांस सिटी वह जगह है जहाँ अमीर सार्वजनिक परिवहन का उपयोग करते हैं

—एनरिक पेनालोसा, पूर्व मेयर, बोगोटा ' ' ''''