हमारे
सार्वजनिक
परिवहन

जनता की सार्वजनिक
परिवहन नीति

मेट्रो कर्मचारी चार्टर

हमारे काम आपके अधिकार हैं

BART

परिचय

मेट्रो एक एकीकृत सार्वजनिक परिवहन प्रणाली का एक प्रमुख घटक है। वे परिवहन गलियारों और नेटवर्क के साथ बड़ी संख्या में यात्रियों को स्थानांतरित करने का सबसे कुशल तरीका हैं। मेट्रो अधिक तेज़ी से आगे बढ़ते हैं और सार्वजनिक परिवहन के सबसे कुशल साधनों में से हैं। [1]

शहरों के भीतर स्थानीय असमानता को कम करने के लिए मेट्रो आवश्यक हैं। सुलभ और कुशल मेट्रो प्रणाली, बसों, ट्रामों और रेल जैसे सार्वजनिक परिवहन के अन्य साधनों के साथ परस्पर जुडी हुई है, जलवायु परिवर्तन का प्रभावी ढंग से मुकाबला करने, सार्वजनिक परिवहन में एक रूपात्मक रूपांतरण (मोडल शिफ्ट)को बढ़ावा देने, हर दिन सार्वजनिक परिवहन पर निर्भर समुदायों को जोड़ने और इस तरह गतिशीलता को मौलिक मानव अधिकार के रूप में साकार करके सामाजिक न्याय को बढ़ावा देने का एक अनिवार्य साधन हैं।

मेट्रो कर्मचारी मेट्रो प्रणाली के स्तंभ हैं, और दुनिया भर में लाखों यात्रियों के लिए शहर तक पहुँच एवं उसके अधिकार की गारंटी देने के पीछे प्रमुख शक्ति हैं।

मेट्रो सिस्टम के विस्तार, अधिक नौकरियां पैदा करने और अधिक यात्रियों की सेवा करने के बावजूद, स्वचालन, आउटसोर्सिंग और डिजिटलीकरण पर कई प्रणालियों में जोर देने से श्रमिकों पर दबाव बढ़ गया है और सेवाओं की गुणवत्ता प्रभावित हुई है। दुनिया भर में यात्रियों ने बार-बार मशीनों तथा रोबोट्स की बजाय मानव संपर्क के लिए प्राथमिकता व्यक्त की है, साथ ही यात्रियों को विभिन्न सुरक्षा जोखिमों को कम करने के लिए टिकट संग्रह और ग्राहक सेवाओं में अधिक कामगारों की आवश्यकता है। एक अधिक कुशल और सुरक्षित मेट्रो अधिक मानवीय है, और यह केवल अधिक कामगारों के साथ प्राप्त किया जा सकता है।

मेट्रो कर्मचारियों को स्वचालन, डिजिटलीकरण, विशिष्ट पदों पर नौकरी में कटौती, यात्रियों से उत्पीड़न और लिंग आधारित हिंसा जैसी सभ्य और उच्च कुशल नौकरियों के लिए खतरों जैसी चुनौतियों का सामना करना पड़ता है। मेट्रो कर्मचारियों और उनकी यूनियनों को निजीकरण और आउटसोर्सिंग प्रक्रियाओं का भी सामना करना पड़ता है। ऐसा दर्शाया जाता है कि इन कारणों से प्रणाली की सुरक्षा, कामगारों के लिए श्रम स्थितियों तथा यात्रियों के लिए गुणपूर्ण सेवाओं को प्रदान करने के लिए खतरा उत्पन्न हो गया है।

मेट्रो कर्मचारी के रूप में, हम मानते हैं कि सार्वजनिक परिवहन का विस्तार असमानता से लड़ने, जलवायु परिवर्तन का मुकाबला करने और इस पर निर्भर लाखों लोगों के लिए शहर के अधिकार को बढ़ाने हेतु आधारशिला है।

नियोक्ता, दोनों निजी और सार्वजनिक, अक्सर दक्षता, स्थिरता और लागत नियंत्रण के नाम पर कटौती करेंगे। यह खतरनाक विचारधारा कम कर्मचारियों को अधिक तनावपूर्ण वातावरण में कम वेतन के साथ अधिक काम करने की ओर ले जाती है।

यह मेट्रो कर्मचारी चार्टर उन प्रमुख प्राथमिकताओं को व्यक्त करता है जो एक नए सिरे से और कुशल मेट्रो क्षेत्र की आधारशिला का निर्माण करेंगी, जो एक गुणवत्तापूर्ण सार्वजनिक सेवा प्रदान करने, असमानताओं से लड़ने और श्रमिकों और यात्रियों पर केंद्रित है।

1 इस चार्टर पर पहली बार नवंबर 2023 में इस्तांबुल, तुर्की में मेट्रो यूनियनों की बैठक में चर्चा की गई थी। इस्तांबुल समझौता यहां देखें: https://www.itfglobal.org/en/resources/istanbul-accord-union-organising-in-metro-sector

I.

उचित वेतन और अच्छी काम करने की स्थिति

1. व्यापक रूप से, सभी वेतन स्तरों पर जीवन यापन की बढ़ती लागत के साथ तालमेल रखने के लिए कामगार संघर्ष कर रहे हैं। नियोक्ताओं को स्थानीय जीवित रोजगार को सभी के लिए न्यूनतम प्रारंभिक वेतन बनाना चाहिए। कोई फर्क नहीं पड़ता कि उनकी नौकरी वर्गीकरण और रोजगार की स्थिति क्या है, सभी कामगार उचित वेतन के पात्र हैं।
2. सभी मेट्रो कर्मचारियों को पर्याप्त ब्रेक, आराम की अवधि और उपयुक्त सुविधाओं तक पहुँच प्रदान की जानी चाहिए।
3. सभी श्रमिकों के पास पूर्णकालिक काम को अधिकतम करने पर ध्यान देने के साथ निष्पक्ष और अनुमानित शेड्यूलिंग होनी चाहिए।
4. मेट्रो परिचालन से शून्य घंटे (जीरो आवर्स) के ठेकों पर रोक लगनी चाहिए ।
5. मेट्रो मज़दूरों को अपने अधिकारों और हितों की वकालत करने के लिए यूनियन बनाने और सामूहिक सौदेबाजी में शामिल होने का अधिकार होना चाहिए।

II.

इनसोर्सिंग और आउटसोर्सिंग पर प्रतिबंध

1. मेट्रो संचालन को आउटसोर्सिंग की बजाय इनसोर्सिंग को प्राथमिकता देनी चाहिए, यह सुनिश्चित करना कि सभी सेवाएँ पूर्ण अधिकारों के साथ प्रत्यक्ष रूप से नियोजित श्रमिकों द्वारा प्रदान की जाएँ, और प्रणाली में को एक समान कार्य स्थिति प्रदान की जानी चाहिए।
2. मेट्रो संचालन में आउटसोर्सिंग को प्रतिबंधित किया जाना चाहिए, आउटसोर्स कार्यों को मूल संगठन / कंपनी में लाया जाना चाहिए।

III.

स्वास्थ्य और सुरक्षा

1. कर्मचारियों और यात्रियों के लिए परिचालन सुरक्षा सर्वोपरि है।
2. मेट्रो कर्मचारी सुरक्षित और स्वस्थ वातावरण में काम करने को मिलना चाहिए। प्रबंधन को कर्मचारी और यात्रियों की सुरक्षा के लिए मजबूत स्वास्थ्य और सुरक्षा प्रोटोकॉल लागू करना चाहिए।
3. सभी मेट्रो प्रणालियों में एस्बेस्टस के उपयोग पर प्रतिबंध होना चाहिए, जो अंतरराष्ट्रीय स्तर पर निगरानी लायक और विनियमित है।
4. व्यावसायिक खतरों को कम करने और मेट्रो प्रणाली के भीतर दुर्घटनाओं या चोटों को रोकने के लिए पर्याप्त प्रशिक्षण, सुरक्षात्मक उपकरण और संसाधन प्रदान किए जाने चाहिए।
5. जलवायु परिवर्तन को स्वास्थ्य और सुरक्षा खतरे के रूप में शामिल करने की आवश्यकता है, जिसमें चरम मौसम की घटनाओं के प्रभावों के मेट्रो प्रणाली के अनुसार अनुकूल प्रोटोकॉल हों। इस तरह के अनुकूलन के लिए बाढ़, हीटवेव / गर्मी की लहर और वायु प्रदूषण को प्राथमिकता दी जानी चाहिए।

IV. सार्वजनिक स्वामित्व और नियंत्रण

1. मेट्रो प्रणाली को सार्वजनिक स्वामित्व, संचालित और वित्त पोषित रहना चाहिए, लाभ के उद्देश्यों के बजाय समुदाय के हितों की सेवा करनी चाहिए।
2. मेट्रो प्रणाली से संबंधित निर्णय लेने की प्रक्रिया पारदर्शी और जनता के प्रति जवाबदेह होनी चाहिए, जिसमें यूनियनों और सामुदायिक सहयोग और निरीक्षण के लिए तंत्र हो।
3. मेट्रो प्रणाली को सार्वजनिक नियंत्रण में लिया जाना चाहिए अगरवर्तमान में निजी संचालन या रियायतों के अंतर्गत हो।

V. आवास और जेंट्रीफिकेशन

1. मेट्रो ऑपरेटरों, सार्वजनिक परिवहन प्राधिकरणों और स्थानीय सरकारों को जेंट्रीफिकेशन (विकास और उत्थान के चलते मध्यम या निचले वर्ग को अपने आवास स्थान को छोड़ना पड़े) की चुनौतियों का समाधान करने के लिए किफायती आवास के निर्माण की पहल को प्राथमिकता देनी चाहिए और यह सुनिश्चित करना चाहिए कि श्रमिक उन समुदायों में रह सकें जिनकी वे सेवा करते हैं।
2. प्रत्येक मेट्रो स्टेशन और परियोजना को अपने विकास के प्रमुख घटक के रूप में आवास पर विचार करना चाहिए, जिसमें मेट्रो श्रमिकों और उनके परिवारों के लिए आवास प्राथमिकता के रूप में है।
3. मेट्रो ऑपरेटरों, सार्वजनिक परिवहन प्राधिकरणों और स्थानीय सरकार को मेट्रो से संबंधित विकास परियोजनाओं के कारण निवासियों के विस्थापन को कम करने के लिए प्रभावित समुदायों के साथ सहयोग करना चाहिए, यह परियोजनाएँ अक्सर आसपास के क्षेत्र में आवास के मूल्यांकन मूल्य को बढ़ाने का कारण बनती हैं।

VI. किराया और फंडिंग

1. यात्रियों की विविध सामाजिक-आर्थिक पृष्ठभूमि को देखते हुए मेट्रो सेवाओं के लिए किराया सस्ता और न्यायसंगत होना चाहिए, यह सार्वजनिक परिवहन एक अधिकार है जिसे लाभ कमाने वाले उपक्रमों के अधीन नहीं किया जाना चाहिए।
2. रखरखाव, संचालन, विस्तार और सुधार पहलों का समर्थन करने के लिए मेट्रो प्रणाली को स्थायी सार्वजनिक धन आवंटित किया जाना चाहिए, यात्रियों की सामर्थ्य या कर्मचारियों के लिए उचित मुआवजे से समझौता नहीं किया जाना चाहिए।

VII. प्रौद्योगिकी

1. बातचीत के बिना कोई स्वचालन नहीं। मेट्रो प्रणालियों में मानवीय हस्तक्षेप मेट्रो संचालन का एक स्तंभ होना चाहिए।
2. श्रमिकों के लिए नौकरी की सुरक्षा सुनिश्चित करते हुए सुरक्षा, दक्षता और पहुँच बढ़ाने के लिए मेट्रो प्रणाली के भीतर प्रौद्योगिकी प्रगति का उपयोग किया जाना चाहिए। सभी कार्यों में मानव उपस्थिति को प्राथमिकता दी जानी चाहिए।
3. स्वचालन से किसी भी कामगार का विस्थापन नहीं होना चाहिए, जिसमें महिला श्रमिक भी शामिल हैं जो अक्सर असमान रूप से प्रभावित होती हैं।
4. श्रमिकों और यूनियनों को उचित नोटिस और स्पष्टीकरण प्राप्त करना चाहिए जब नई प्रौद्योगिकियां पेश की जाती हैं और विभिन्न व्यवसायों पर उनके प्रभाव, जिनमें ज्यादातर महिला श्रमिकों द्वारा किए गए कार्य शामिल हैं।
5. मेट्रो संचालन को श्रमिकों पर निगरानी, चौकसी और एल्गोरिथम नियंत्रण को कम करना चाहिए।
6. मेट्रो श्रमिकों को तकनीकी परिवर्तनों के अनुकूल होने और सिस्टम के भीतर नवाचार में योगदान करने के लिए प्रशिक्षण और सहायता प्रदान की जानी चाहिए।
7. मेट्रो ऑपरेटरों को कृत्रिम बुद्धिमत्ता के उपयोग के लिए कर्मचारियों और यात्रियों के लिए सुरक्षा उपायों को लागू करना चाहिए।
8. सभी मेट्रो प्रणालियों के लिए प्रौद्योगिकी हस्तांतरण और प्रौद्योगिकी प्रधानता की गारंटी की आवश्यकता है। ग्लोबल साउथ में मेट्रो प्रणालियों को अपने स्वयं के संदर्भों में तकनीकी परिवर्तनों के कार्यान्वयन को आकार देने में सक्षम होना चाहिए।

VIII. लैंगिक समानता

1. मेट्रो कार्यस्थल लिंग आधारित हिंसा और उत्पीड़न से मुक्त होना चाहिए, कदाचार/ दुर्व्यवहार के किसी भी उदाहरण को संबोधित करने के लिए नीतियाँ और प्रक्रियाएँ मौजूद होनी चाहिए। सभी मेट्रो कार्यस्थलों को आईएलओ कन्वेंशन 190 और कार्यस्थल में हिंसा और उत्पीड़न पर सिफारिश 206 के कार्यान्वयन को प्राथमिकता देनी चाहिए और बातचीत करनी चाहिए।
2. भर्ती और रिटेंशन/प्रतिधारण उपायों के माध्यम से मेट्रो श्रमिकों के बीच लैंगिक विविधता और समानता को बढ़ावा देने के प्रयास किए जाने चाहिए, जिसमें नेतृत्व की स्थिति में समान प्रतिनिधित्व और उन्नति के अवसर शामिल हैं।
3. मेट्रो ऑपरेटरों को सभी उम्र की महिलाओं को उच्च भुगतान वाले काम में सहायता करने के लिए पदोन्नति, प्रशिक्षण और पुनर्प्रशिक्षण के अवसर प्रदान करने चाहिए, जैसे ड्राइविंग, पर्यवेक्षी और प्रबंधन पदों और नई प्रौद्योगिकी द्वारा बनाए गए पद एवं भूमिकाएँ।
4. मेट्रो के बुनियादी ढांचे और सेवाओं में महिला श्रमिकों और यात्रियों के लिए पर्याप्त सुविधाएँ शामिल होनी चाहिए, जैसे शौचालय और स्वच्छ पेयजल का प्रावधान।
5. स्वास्थ्य और सुरक्षा उपायों को महिलाओं की जरूरतों को ध्यान में रखना चाहिए, जिसमें वर्दी, व्यक्तिगत सुरक्षा उपकरण और निर्धारित शौचालय ब्रेक शामिल हैं।
6. काम के घंटे और शिफ्ट पैटर्न को सभी लिंगों के लोगों की पारिवारिक जिम्मेदारियों को समायोजित करना चाहिए, और प्रारंभिक एवं अंतिम शिफ्ट के सुरक्षा जोखिमों को संबोधित करना चाहिए, उदाहरण के लिए उनके आने जाने के लिए परिवहन प्रदान करना।

IX.

जलवायु परिवर्तन

1. मेट्रो प्रणाली को सतता को प्राथमिकता देकर, कार्बन उत्सर्जन को कम करके और पर्यावरण के अनुकूल प्रथाओं को बढ़ावा देकर जलवायु परिवर्तन से निपटने के प्रयासों में सक्रिय रूप से योगदान देना चाहिए।
2. मेट्रो श्रमिकों को नीतियों और पहलों की वकालत करनी चाहिए जो अक्षय ऊर्जा स्रोतों में संक्रमण का समर्थन करते हैं और परिवहन प्रणालियों के पर्यावरणीय पदचिह्न को कम करते हैं।

X.

काम करने का समय

1. वेतन में बिना किसी नुकसान के काम के समय में कमी, दुनिया भर के मेट्रो प्रणालियों की प्राथमिकता होनी चाहिए।

हमारे
सार्वजनिक
परिवहन

आईटीएफ हमारे सार्वजनिक परिवहन

www.OurPublicTransport.org
#OurPublicTransport
opt@itf.org.uk

जनता की सार्वजनिक परिवहन नीति

www.OPTpolicy.org

जनता की सार्वजनिक परिवहन नीति