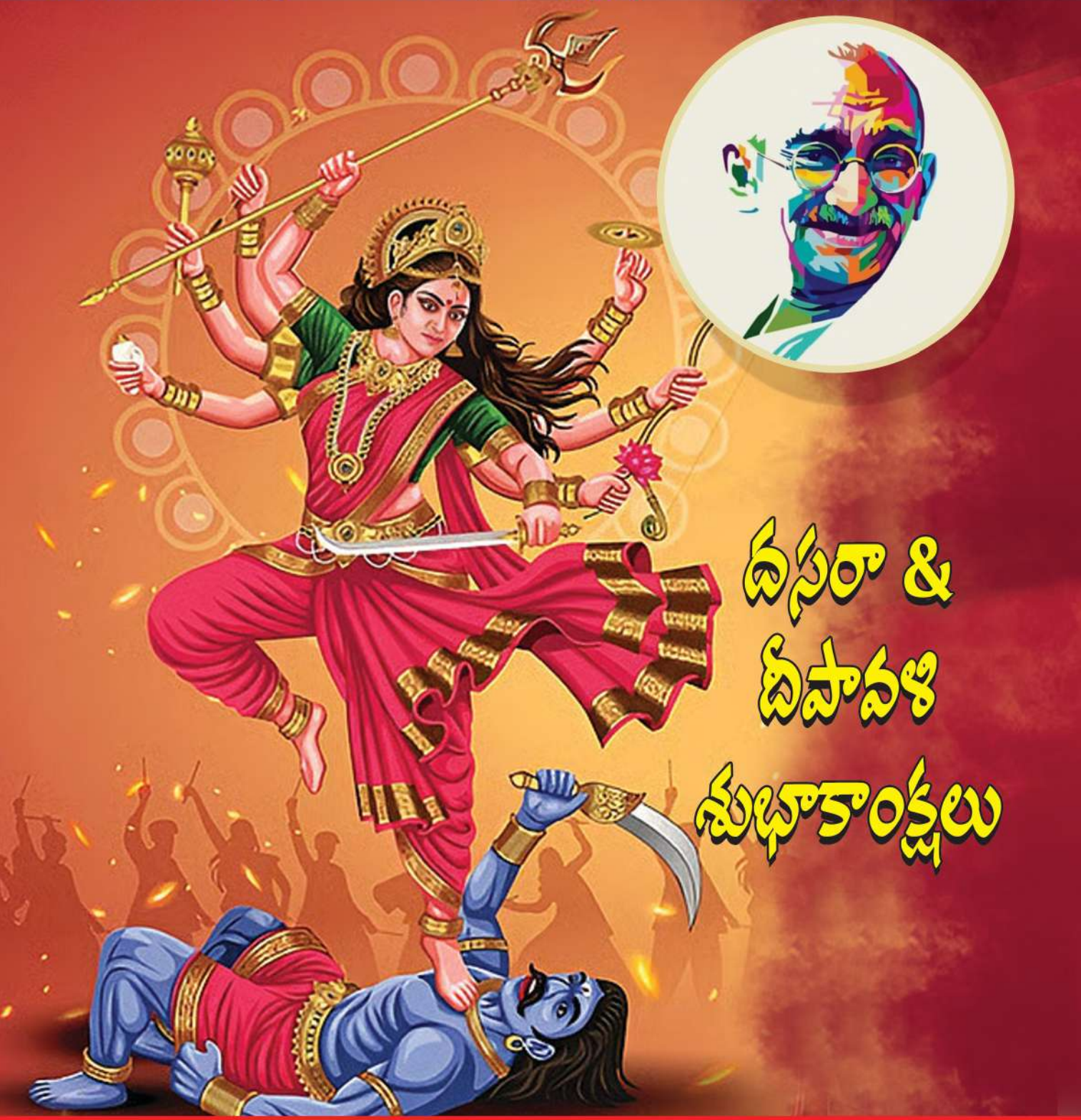
TS RTC STAFF & WORKERS FEDERATION
TSRTC
SWF-CITU

తెలంగాణ ఆర్టిసి కార్మికుడు

మాసపత్రిక

కార్మికుల గుండెచప్పుడు...

సంపుటి :11 సంచిక :10
Volume : 11 Issue : 10
అక్టోబర్, 2025
OCTOBER, 2025
మాసపత్రిక
Monthly
వెల: రూ. 15/-
Price : Rs.15/-
హైదరాబాద్
Hyderabad



దసరా & దీపావళి శుభాకాంక్షలు



వి.ఎస్.రావు, ఎస్‌డబ్ల్యూఎఫ్ రాష్ట్ర ప్రధాన కార్యదర్శి



వీరాంజనేయులు, ఆర్డీసీ కార్మికుడు ఎడిటర్



పి.సుధాకర్, ఖమ్మం



ఉపేంద్రాచారి, వరంగల్



ఎం. మధుసూదన్, మహబూబ్‌నగర్



అంజిరెడ్డి, కరీంనగర్



నర్సింహ్మా నల్గొండ

ఆర్డీసీ కార్మికుడు వర్క్‌షాప్ దృశ్యాలు



ఉప్పల్ వర్క్‌షాప్ తరలింపునకు నిరసన

ఈ పత్రిక మీ కోసమే కాదు
మీ కుటుంబ సభ్యుల
కోసం కూడా !

తెలంగాణ ఆర్టీసీ కార్మికుడు
కార్మికుల గుండె చప్పుడు
మాసపత్రిక



సంపాదకీయం

ఎడిటోరియల్ బోర్డ్
: ఎడిటర్ :
వీరాంజనేయులు
బోర్డు మెంబర్స్
వి.ఎస్.రావు,
పి.రవీందర్‌రెడ్డి
కె.ఎస్.రెడ్డి, రాపెల్లి రాజయ్య
పి.సి. ప్రకాష్, పద్మావతి
మేనేజీరియల్ బోర్డ్
మేనేజర్ : ఎస్. కృష్ణ
అసిస్టెంట్ మేనేజర్ :
కోట్ల శ్రీనివాస్‌గౌడ్
సభ్యులు
బి.రాంబాబు
ఎం. ప్రభాకర్, బి.ఉపేంద్రాచారి
ఎం.భీంరావు, వి.శ్రీనివాస్
ఫొటోలు
మద్దిలేటి మధుసూదన్/ఇసంపల్లి శామ్యూల్

తెలంగాణ
ఆర్‌టీసీ కార్మికుడు
నండూరి ప్రసాదరావు భవన్,
1-7-130/5,
రిసాల్ ఖుర్షిద్ జాహి,
జమిస్తాన్‌పూర్,
హైదరాబాద్-20,
ఫోన్ : 040-27611974
rtckarmikudu2022@gmail.com

ఆర్టీసీని రక్షించుకుందాం!

దేశంలోని ప్రజారవాణా అత్యంత సంక్లిష్టమైన దశలోకి ప్రవేశిస్తున్నది. ఎం52 చట్టాన్ని అనుసరించి ఇప్పటి వరకు ఆర్టీసీలు మెరుగైన, చౌకైన ప్రజారవాణాను అందచేస్తున్నాయి. అంతా బ్రహ్మాండంగా ఉందని కాదు. ఉన్నంతలో మెరుగైన సేవలే చేస్తున్నాయి. సాధారణ ప్రజలు ఇంకా ఆర్టీసీ బస్సులే తమ ప్రయాణ సాధనంగా ఆర్టీసీ బస్సునే నమ్ముకుంటున్నారు. సరళీకృత ఆర్థిక విధానాల అమలు భారతదేశంలో మొదలైన 30 ఏళ్ల నుండీ అనేక సవాళ్లను ఆర్టీసీలు ఎదుర్కొంటూ మనుగడ సాగిస్తున్నాయ. ఈ పరిస్థితి దేశమంతా ఒకే విధంగా లేని మాట నిజమే! దక్షిణ భారతదేశంలోనే ఆర్టీసీ బలమైన ప్రజా రవాణా సాధనాలుగా ఉన్నాయి. ఇదే ఈ స్థితి కూడా ఎంతో కాలం కొనసాగకపోవచ్చు. అందుకు కారణం ఆర్టీసీల పట్ల కేంద్రంలోని బి.జె.పి. అనుసరిస్తున్న విధానమే!

దేశంలోని అన్ని ఆర్టీసీలలో 2030 వరకు విద్యుత్తు బస్సులే ఉండేలా కేంద్ర ప్రభుత్వం విధానాన్ని అమలు చేస్తున్నది. విద్యుత్ బస్సులు వస్తే ఆర్టీసీలకు ఖర్చు తగ్గుతుందని, దేశంలో కాలుష్యం తగ్గుతుందని కొందరు ఊదరగొడుతున్నారు. కానీ అసలు వాస్తవాన్ని బయటికి కనబడనివ్వటం లేదు! ఆ విద్యుత్తు బస్సులను గ్రాస్ కాస్ట్ కాంట్రాక్ట్ (జి.సి.సి) విధానలతో ప్రైవేట్ కంపెనీల ద్వారా ఆర్టీసీలకు అద్దెకు ఇస్తారు. ఈ జి.సి.సి. విధానం అంటే ఖర్చులు అన్నీ పోనూ లాభాలు గ్యారెంటీ చేస్తూ అద్దె నిర్ణయిస్తారు. ఈ అద్దెను ఆర్టీసీలు ఆ ప్రైవేట్ కంపెనీలకు చెల్లించాలి! అంటే విద్యుత్తు బస్సుల నిర్వహణలో ఆర్టీసీలకు నష్టాలు వస్తే అవి ఆర్టీసీలు భరించి వయబులిటీ గ్యాప్ ఫండ్ పేరిట ప్రైవేట్ కంపెనీలకు లాభాలు ముట్టచెప్పాలన్న మాట! ఆ విద్యుత్తు బస్సులను నేరుగా ఆర్టీసీలకు ఎందుకు ఇవ్వకూడదో కేంద్ర ప్రభుత్వం చెప్పటం లేదు! లాభ నష్టాలు అటుంచితే స్వంత బస్సులు లేని ఆర్టీసీకి బోర్డు మాత్రమే మిగిలుతుంది! అంటే బస్సులు డిపోలు, సిబ్బంది అంతా కనబడుతూనే ఉంటారు! కానీ ఏదీ ఆర్టీసిది కాదు!

అందుకే ఆర్టీసీలను నిలబెట్టుకోవాల్సిన బాధ్యత ఆర్టీసీ కార్మికులదే కాదు! ఈ సమాజానిది కూడా! ఇప్పటికే అఖిల భారత రోడ్డు రవాణా కార్మికుల సమాఖ్య (ఎ.ఐ.ఆర్.టి.డబ్ల్యూ.ఎఫ్) ఆర్టీసీ పరిరక్షణకై నడుం బిగించి కార్యాచరణ చేపట్టింది. అందరూ అదే పథంలో పయనిస్తే ఆర్టీసీల పరిరక్షణ అసాధ్యమైన విషయమేమీ కాదు.

- మీ ఎడిటర్







పాఠక మహాశయులకు విజప్తి



నమస్కారములు...

ఉమ్మడి ఆర్టీసీలో, తెలంగాణ ఆర్టీసీలో స్టాఫ్ & వర్కర్స్ ఫెడరేషన్ మాత్రమే కార్మికుల కోసం పత్రికను నిర్వహించింది. రాష్ట్ర విభజన తర్వాత "ఆర్టీసీ కార్మికుడు" పేరిట వచ్చిన ఈ పత్రిక మీ అందరి ఆదరాభిమానాలను చూరగొన్నది. ఆర్టీసీ కార్మికుల గుండె చప్పుడుగా నిలిచింది. కార్మికుల సమస్యలను ఎలుగెత్తి చాటింది. అధికారుల దృష్టికి తీసుకునిపోయింది. ఒక పత్రిక నిర్వహించాలంటే వృత్తి నిపుణులు అవసరం. కానీ "ఆర్టీసీ కార్మికుడు" పత్రికను మాత్రం వృత్తి చేసుకుంటూ, యూనియన్ కార్యక్రమాల్లో తలమునకలై ఉండే కార్యకర్తలే నడుపుతున్నారు. అత్యధిక పనిభారం మోస్తున్న ఆర్టీసీ కార్మికులే ఈ పత్రికను నడుపుతున్నారంటే ఇతర రంగాల్లో వారు ఆశ్చర్యపోతూనే ఉంటారు. పత్రికకు ఎంత ఆదరణ ఉన్నప్పటికీ గత కొంతకాలంగా మీకు అందించలేకపోయాము. ఇందుకు కారణం ఆర్థిక సమస్యలే. పత్రికను ముద్రించుటకు అయ్యే వేలాది రూపాయలు ప్రతినెలా కార్మికుల వద్ద నుండే మేము తిరిగి పొందవలసి ఉన్నది. మెజారిటీ కార్మికులు పత్రికకు చందాలు చెల్లించినా, కొందరు మాత్రం కరపత్రంలా భావిస్తున్నారు. ఇదే మాకు పెనుభారమవుతున్నది.

కార్పొరేట్ సంస్థలే పత్రికలను నడుపలేక చేతులు ఎత్తేస్తున్న రోజులివి. ప్రింట్ నుండి డిజిటల్‌కు మారుతున్న కాలమిది. ఎన్నో ఆటంకాలు వస్తున్నా పత్రికను ముద్రించటానికి సిద్ధమౌతున్నామంటే అది ఆర్టీసీ కార్మికుల పట్ల మాకున్న కమిట్‌మెంటే. మా పత్రికను మీ చేతిలో పెట్టి, మీతో అనుబంధాన్ని మరింత బలోపేతం చేయటమే లక్ష్యంగా కొనసాగుతున్నాము. అందుకే ఈ అక్టోబర్ నెల నుండి పత్రిక ముస్తాబై మీ ముందుకు వస్తున్నది. మా వ్యయప్రయాలను మీరు అర్థం చేసుకొని ఆదరిస్తారన్న విశ్వాసమే మమ్మల్ని నడిపిస్తున్నది.

అభినందనలతో..

(వీరాంజనేయులు) ఎడిటర్ - **(ఎస్.కృష్ణ)** మేనేజర్

లోపలి పేజీల్లో..

సూచిక

సంపుటి : 11 సంచిక : 10

వెల : రూ.15/-

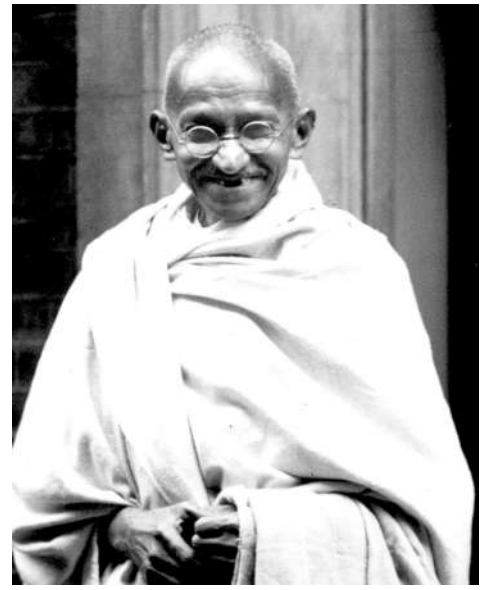
అక్టోబర్ - 2025

కవర్‌స్టోరీ	5	సెటైర్	16
మహబూబ్‌నగర్ రీజియన్	7	ప్రత్యేకాంశం	18
ఖమ్మం రీజియన్	8	సభలు-సమావేశాలు	20
వరంగల్ రీజియన్	9	రిప్రజంటేషన్	22
ఆందోళనలు-పోరాటాలు	10	అభినందనలు	24
అడుగుజాడలు	13	సమకాలీనం	25
సందేహాలు-సమాధానాలు	15	ఆర్థికం	27
		సెర్చ్‌లైట్	29

గాంధీజీ ఎందుకవసరం?

- కె. రామచంద్ర మూర్తి

గాంధీ జయంతి వచ్చింది. వెళ్ళిపోయింది. అన్ని పార్టీల నాయకులూ తమ తమ కార్యాలయాలలో గాంధీజీ, లాల్ బహద్దూర్ శాస్త్రీజీ ఫొటోలకు దండలు వేసి నివాళులు అర్పించారు. ముఖ్య నాయకులు గాంధీకీ, శాస్త్రికీ అంజలి ఘటించారు. అంతవరకే పరిమితం చేశారు. ఎక్కడా సదస్సులు కానీ, బహిరంగ సభలు కానీ జరిగిన జాడ లేదు. గాంధీ జీవితాన్ని కొత్త తరాలకు పరిచయం చేసే కార్యక్రమం లేదు. గాంధీ బోధనలను గుర్తు చేసే ప్రయత్నం లేదు. గాంధీ పుట్టిన తేదీనే లాల్ బహద్దూర్ శాస్త్రి అనే మాజీ ప్రధాని కూడా జన్మించారు. ఆయన ఇచ్చిన 'జై జవాన్, జై కిసాన్' నినాదం నినాదప్రాయంగానే మిగిలిపోయింది. దేశంలో జవాన్లూ, కిసాన్లూ అసంతృప్తితో రగిలిపోతున్నారు.



ప్రాతఃస్మరణీయులైన నాయకులను విస్మరించే సమాజం ప్రగతికి నోచుకోదు. గాంధీ, అంబేద్కర్ ఇద్దరూ ఈ దేశానికి ముఖ్యులనీ, ఇద్దరి సందేశాలూ స్వీకరించి జాతి ముందుకు సాగాలని సఫాయి కార్మికుల ఉద్యమ నాయకుడు బెజవాడ్ విల్సన్ 'ది హిందూ' ఆదివారం (అక్టోబర్ 2) అనుబంధంలో ఒక ఇంటర్వ్యూలో చెప్పారు. గాంధీతో పోల్చితే ఈ రోజున అంబేద్కర్ కు ప్రాసంగికత ఎక్కువ. అంబేద్కర్ జయంతి, వర్ధంతులను ఘనంగా, మనస్ఫూర్తిగా నిర్వహించే సంఘాలు దేశవ్యాప్తంగా అనేకం ఉన్నాయి. ప్రభుత్వాలూ, రాజకీయ పార్టీలు కూడా ఈ మధ్య పట్టించుకుంటున్నాయి. మంచిదే. అంబేద్కర్ ను స్మరించుకోవలసిందే. ఆయన ప్రసాదించిన రాజ్యాంగాన్ని ఆరాధించవలసిందే. దాని స్ఫూర్తిని ఆచరించవలసిందే.

గాంధీ చెప్పిన సత్యం, అహింస, సర్వమత సమానత్వం అనే విలువలను సైతం మనస్సులో నిలుపుకోవాలి. వాటిని నిత్యం స్మరించుకోవాలి. ముఖ్యంగా గాంధీ జయంతి, వర్ధంతులు వచ్చినప్పుడు ఆయన జీవితాన్నీ, ఆయన పాటించిన విలువలనూ స్మరించుకోవాలి. రాముడూ, రహీమూ ఒక్కరే అనీ, అన్ని మతాలు ఉపదేశిస్తున్నది సహజీవనమేననీ, శాంతి సౌభ్రాతృత్వమేననీ, అదే ఈ దేశానికి శరణ్యమనీ ఆయన చేసిన బోధనలను మళ్ళీ మళ్ళీ గుర్తు చేసుకోవాలి. మతం పేరుతో సమాజాన్ని చీల్చే ప్రయత్నం జరుగుతున్న నేటి కాలంలో గాంధీబోధనల అవసరం చాలా ఉన్నది. హిందూ, ముస్లిం ఐక్యతకోసం తన ప్రాణాలు తృణప్రాయంగా ఎంచిన గాంధీని మరచిపోతే, ఆయన స్ఫూర్తికి విరుద్ధంగా వ్యవహరిస్తే ఈ జాతికి నిష్కృతి ఉండదు.

దేశంలో ధనికులకూ, పేదలకూ మధ్య వ్యత్యాసం పెరిగి పోతోంది. కులమత ద్వేషాలు పెచ్చరిల్లుతున్నాయి. మహిళలపైన అత్యాచారాలు పెరుగుతున్నాయి. దళితులపైన దాడులూ, అకృత్యాలకు లెక్కలేదు. దేవతా విగ్రహాన్ని తాకినందుకు ఒక దళితుణ్ణి కొట్టి చంపినట్టు ఉత్తర ప్రదేశ్ నుంచి వార్త. గిరిజనుల స్వేచ్ఛా స్వాతంత్ర్యాలను హరిస్తున్నారు. ఖనిజాల తవ్వకం కోసం బడా పారిశ్రామికవేత్తలకు అటవీ భూములను దఖలు పరిచేందుకు ప్రభుత్వాలు పూనుకొని ఆదివాసీలను అడవులనుంచి తరిమివేయడం రివాజుగా మారింది. ప్రభుత్వాలు చేసే చట్టాలను ప్రభుత్వాలే ఉల్లంఘిస్తున్నాయి. ఒకప్పుడు సమాజ సేవ చేసినవారికీ, త్యాగశీలం కలిగినవారికీ ఎన్నికలలో పోటీ చేసి చట్టసభలకు వెళ్ళే అవకాశాలు ఉండేవి.

ఇప్పుడు డబ్బూ, కులమూ నిర్ణాయకాంశాలైనాయి. రాజ్యసభ స్థానాలను రాజకీయపార్టీల అధినేతలే అమ్ముకుంటున్నారు. ముస్లింల పరాయీకరణ ఒక పద్ధతి ప్రకారం జరుగుతోంది. హిందూ మతానికి ఏదో అన్యాయం జరిగిపోతున్నట్టు సోషల్ మీడియాలో ప్రచారం చేస్తున్నారు. అభూతకల్పనలతో చరిత్రను తిరగరాస్తున్నారు. 'ఈశ్వర్, అల్లా తేరో నామ్' అంటూ ఆలపించిన గాంధీని కించబర్చుతూ గాడ్సేకి గుడి కట్టాలనే తరం బయలు దేరింది.

ఇటీవల కొల్ కతాలో ఒకానొక హిందూ మత సంస్థ ఆధ్వర్యంలో దసరా సందర్భంగా దుర్గపూజ నిర్వహించారు. దుర్గామాత కాళ్ళ దగ్గర మహిషాసురుడి బొమ్మపెట్టే చోట గాంధీని పోలిన బొమ్మ పెట్టారు. వారి దృష్టిలో గాంధీ రాక్షసుడు. ఇటువంటి ధోరణి ఇటీవలి కాలంలో బాగా

పెరుగుతోంది. గాంధీనీ, నెహ్రూని చులకన చేస్తూ మాట్లాడటం, వారేం చేశారు, వీరేం చేశారు అంటూ సవాళ్ళు విసరడం ఈ మధ్య ఫ్యాషన్ గా మారింది.

ఎన్నికల రంధిలో పడి అన్ని పార్టీలు గాంధీకి నామ మాత్రంగా నమస్కారం ఒకటి పారేసి తమ కుట్రలూ, కుహకాలలో మునిగి తేలుతున్నాయి. డబ్బులు పెట్టి ఓట్లు కొనుగోలు చేసే ప్రక్రియపట్ల విశ్వాసం పెంచుకున్నాయి. సేవాతత్పరత అడుగంటుతోంది. సమసమాజనిర్మాణం నినాదంగా కూడా వినిపించడం లేదు. ఎవరికి అందింది వారు దోచుకోవడమే, సంపన్నుల అడుగులకు మగుడులు ఒత్తడమే పాలకులు అనుసరిస్తున్న నీతి. రాజకీయాలు భ్రష్టుపట్టాయి. ఇదివరకు చట్టసభలలో న్యాయవాదులూ, సామాజిక సేవలో ఆరితేరినవారూ ఉండేవారు. సేవాభావాన్ని బట్టి అభ్యర్థులను ఎంపిక చేసేవారు. ఇప్పుడు కులాన్ని బట్టి, ధనాన్ని బట్టి అభ్యర్థుల ఎంపిక జరుగుతోంది. గాంధీ చెప్పిన గ్రామస్వరాజ్యం అటకెక్కింది. పట్టణీకరణ విపరీతంగా పెరుగుతోంది.

గాంధీ చెప్పినవన్నీ తు.చ. తప్పకుండా పాటించవలసిన అవసరం లేదు. కాలానుగుణంగా పరిస్థితులు మారుతున్నాయి. వాటిని అనుసరించే మన పద్ధతులు మార్చుకోవాలి. కానీ గాంధీజీ మౌలిక స్ఫూర్తిని విస్మరించ కూడదు. ప్రశ్నించడం అన్నది సమాజ శ్రేయస్సుకు అత్యవసరమైన ఆయుధం. ఈ సమాజానికి ప్రశ్నించడం నేర్పింది గాంధీ. సత్యాగ్రహంలోని ప్రధానోద్దేశం అన్యాయాన్ని ప్రశ్నించడం, ధిక్కరించడం. ప్రశ్నించడాన్ని దేశద్రోహంగా పరిగణిస్తున్నారు నేటి పాలకులు. ప్రభుత్వాన్ని విమర్శించేవారిపైన 'ఉపా' చట్టం కింద కేసులు పెట్టి విచారణ లేకుండా ఏళ్ళూపూళ్ళూ జైళ్ళలో కుక్కుతున్నారు. నేరారోపణ చేసి, జైల్లో పెట్టిన తర్వాత చార్జిషీటు కూడా దాఖలు చేయడం లేదు. కొన్ని సంవత్సరాలు జైల్లో మగ్గి అక్కడే స్టాన్ స్వామి వంటి హక్కుల నాయకులు చనిపోతున్నా ప్రభుత్వం వైఖరి మార్చుకోవడం లేదు.

పౌరసమాజం మౌనం పాటిస్తోంది. ముఖ్యంగా తెలుగు రాష్ట్రాలలో పౌరసమాజం చేష్టలుడిగి ప్రేక్షక పాత్ర పోషిస్తోంది. మీడియా సంగతి సరేసరి. ఇదివరకు పరిశోధనాత్మక వ్యాసాలు ప్రచురించడంలో, ప్రసారం చేయడంలో పోటీ పడిన పత్రికలూ, న్యూస్ ఛానళ్ళూ ప్రభువులకు భజన చేయడంలో పోటీ పడుతున్నాయి. మీడియా కార్పోరేట్ల స్వాధీనం అయిపోయింది. కార్పొరేట్లు ప్రభుత్వం కనుసన్నలలో మెలుగుతున్నాయి.

ప్రజాస్వామ్య సౌధంలోని నాలుగు స్తంభాలూ బీటలువారాయి. అన్ని ప్రజాస్వామ్య సంస్థలనీ ప్రభుత్వాలు శాసిస్తున్నాయి. సమాజంలోని రుగ్మతలు క్షేమంగా ఉన్నాయి. వాటిని రూపుమాపడానికి ప్రయత్నం సైతం జరగడం లేదు. పేదరికం, అసమానతలు, కుల,మత భేదాలు, నిరుద్యోగం, నిరక్షరాస్యత, తదితర సమస్యల పరిష్కారానికి కృషి చేయవలసిన పాలకులు పెడధోరణులను పెంచిపోషిస్తున్నారు.

అసలు సమస్యలపైన చర్చజరగకుండా ప్రజలదృష్టి మరల్చడానికి పాలకులు శక్తియుక్తులన్నీ ప్రయోగిస్తున్నారు. పాలకులు ఎవరన్నది ప్రధానం కాదు. అది బ్రిటిష్ వలస ప్రభుత్వం కావచ్చు. కాంగ్రెస్ ప్రభుత్వం కావచ్చు. బీజేపీ ప్రభుత్వం కావచ్చు. ప్రభుత్వాల వైఖరీ ఒకటే. కనుక ప్రజలే కాసుకోవాలి. ప్రభువులు ఎవరైనా రాజ్యాంగం ఇచ్చిన ప్రాథమిక హక్కులను ప్రాణప్రదంగా పరిగణించాలి. పౌర హక్కులు ఏమిటో తెలుసుకోవాలి. ప్రాథమిక హక్కులు ఏమిటో, ఆదేశిక సూత్రాలేమిటో, రాజ్యాంగ స్ఫూర్తి ఏమిటో అర్థం చేసుకోవాలి. హక్కులను కాపాడుకోవడం ఎట్లాగో గ్రహించాలి. అందరికోసం ఒక్కరూ, ఒక్కరికోసం అందరూ అన్నట్టు ప్రజలంతా సంఘటితంగా ఉండాలి. సమాజం ఐకమత్యంగా ఉన్నప్పుడే ప్రభుత్వాలు జాగ్రత్తగా వ్యవహరిస్తాయి. మతం,కులం, ప్రాంతం పేరిట సమాజంలో చీలికలు తేవడానికి ప్రయత్నాలు జరుగుతాయి.

ప్రజలే అప్రమత్తంగా ఉంటూ ప్రజావ్యతిరేకుల ఎత్తులను చిత్తు చేయాలి. హక్కుల పరిరక్షణకోసం గాంధీ చూపించిన శాంతియుత పోరాట మార్గాన్ని అనుసరించాలి.

ఈ దేశంలో ప్రజాస్వామ్య వ్యవస్థ పరిఢవిల్లాలంటే గాంధీ, అంబేడ్కర్ల స్ఫూర్తిని అర్థం చేసుకొని వారి విధానాలను అమలు జరపడం అవసరం. జనజీవనం ప్రశాంతంగా, క్రమబద్ధంగా సాగిపోవాలంటే గాంధీ, అంబేడ్కర్ ల బాటను వీడకుండా ప్రయాణం సాగించాలి. సమాజం గాడి తప్పినప్పుడు దాన్ని గాడిలో పడవేయడానికి కూడా గాంధీ చెప్పిన ఉద్యమ పద్ధతులనే అనుసరించాలి. ఈ దేశాన్ని ఇప్పటికీ రక్షించగలిగిన మహానుభావులు ఇద్దరే ఇద్దరు. ఒకరు గాంధీ, మరొకరు అంబేడ్కర్. ఒకరు నైతికశక్తి, మరొకరు సామాజిక, రాజ్యాంగశక్తి. ఇద్దరినీ గుండెలలో నింపుకొని దేశ ప్రజలు ప్రగతి పథంలో సాగిపోవాలి.

మహబూబ్‌నగర్ సేవ్ ఆర్టీసీ కార్యక్రమాలు



మహబూబ్‌నగర్



కల్వకుర్తి



షాద్‌నగర్



నాగర్‌కర్నూల్



మహబూబ్‌నగర్‌లో ఎస్‌డబ్ల్యూఎఫ్ జెండా ఆవిష్కరణ కార్యక్రమంలో



వరంగల్ రూరల్‌లో ఎస్‌డబ్ల్యూఎఫ్ జెండా ఆవిష్కరణ కార్యక్రమంలో

ఖమ్మంలో సేవ్ ఆర్టీసీ కార్యక్రమాలు



ఖమ్మం



మణుగూరు



సత్తుపల్లి





ఇయు మణుగూరు డిపో అధ్యక్షులు సిహెచ్.లింగయ్య గారు తన సహచరులతో ఎస్‌డబ్ల్యూఎఫ్ (సిఐటియు) మణుగూరు డిపో కమిటీలో చేరారు

వరంగల్‌లో సేవ్ ఆర్టీసీ కార్యక్రమాలు



హనుమకొండ



పరకాల



వరంగల్ -1



వరంగల్ -2



నర్సంపేట్



భూపాలపల్లి

ఉప్పల్ వర్క్‌షాప్ తరలింపు ప్రయత్నాన్ని నిరసిస్తూ ఎస్‌డబ్ల్యూఎఫ్ ధర్నా



ఉప్పల్‌లో ఉన్న జోనల్ వర్క్‌షాప్‌ను కరీంనగర్‌కు తరలించాలని ఆర్టీసీ యాజమాన్యం చేస్తున్న ప్రయత్నాన్ని నిరసిస్తూ ఎస్‌డబ్ల్యూఎఫ్ ఆధ్వర్యంలో ఉప్పల్ వర్క్‌షాప్ ముందు ధర్నా కార్యక్రమం జరిగింది. ఈ కార్యక్రమాన్ని ఉద్దేశించి ఎస్‌డబ్ల్యూఎఫ్ రాష్ట్ర ప్రధాన కార్యదర్శి వి.ఎస్.రావు ప్రసంగిస్తూ మియాపూర్‌లో బస్‌బాడీ యూనిట్ పూర్తిగా మూసివేసి ఆ స్థలాన్ని వాణిజ్య అవసరాలకు వినియోగించాలని మేనేజ్‌మెంట్ ఆలోచిస్తున్నదని, మియాపూర్‌లో చేస్తున్న పనులను ఉప్పల్‌లో చేయాలని, అందుకోసం ఉప్పల్ వర్క్‌షాప్‌ను కరీంనగర్ తరలించాలని యాజమాన్యం భావిస్తున్నదని, ఈ మొత్తం వ్యవహారమంతా సంస్థను కుదించటమే కాక విలువైన ఆర్టీసీ స్థలాలను ప్రైవేట్ వ్యక్తులకు ధారాదత్తం చేయటానికి తోడ్పడుతుందని దీన్ని ఎస్‌డబ్ల్యూఎఫ్ అంగీకరించదని అన్నారు.

ఎస్‌డబ్ల్యూఎఫ్ రాష్ట్ర అధ్యక్షులు వీరాంజనేయులు మాట్లాడుతూ విద్యుత్ బస్సులను ప్రైవేట్ వ్యక్తులు నిర్వహించటం వల్ల కలిగే దుష్పలితాలకు ఇది సూచన అనీ, భవిష్యత్తులో డిపోల స్థాయిలో గ్యారేజీలకు ప్రమాదం పొంచి ఉన్నదని, అందుకే విద్యుత్తు బస్సులను ఆర్టీసీ అప్పగించాలని ఎస్‌డబ్ల్యూఎఫ్ డిమాండ్ చేస్తున్నదని అన్నారు. ఇంకా ఈ కార్యక్రమంలో ఎస్‌డబ్ల్యూఎఫ్ ప్రచార కార్యదర్శి పి.రవిందర్‌రెడ్డి, కోషాధికారి కె.ఎస్.రెడ్డి ప్రసంగించారు.

వివిధ డిపోల్లో సేవ్ ఆర్టీసీ కార్యక్రమాలు



తార్నాక హాస్పిటల్



బర్కత్‌పుర



కొల్లాపూర్

వివిధ డిపోల్లో ఎస్‌డబ్ల్యూఎఫ్ జెండా ఆవిష్కరణ కార్యక్రమాలు





ఖమ్మం



సూర్యాపేట



కొల్లాపూర్



నల్గొండ



నాగర్‌కర్నూల్



కల్వకుర్తి



సత్తుపల్లి



మిర్యాలగూడ



కొత్తగూడెం

వివిధ డిపోల్లో ఎస్‌డబ్ల్యూఎఫ్ జెండా ఆవిష్కరణ కార్యక్రమాలు



హన్మకొండ



భూపాలపల్లి



హయత్‌నగర్



అచ్చంపేట



వరంగల్



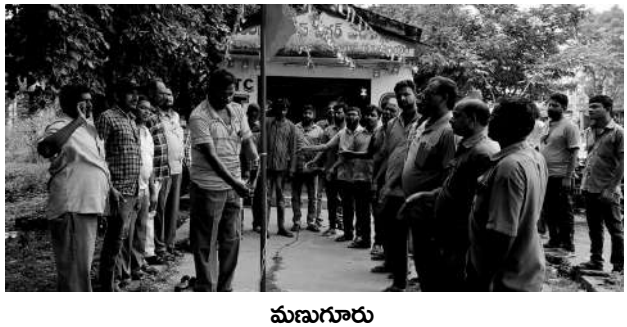
ముషీరాబాద్



రాజేంద్ర నగర్



వనపర్తి



మణుగూరు



సత్తుపల్లి

స్ఫూర్తి ప్రదాత జాతిపిత గాంధీజీ



రాపెల్లి రాజయ్య
SWF నాయకులు

గాంధీజీ తల్లిదండ్రులు పుత్లీబాయి, కరంచంద్ గాంధీ (1822 –1885) పోరుబందర్ రాష్ట్రానికి దివాన్ (ముఖ్యమంత్రి) గా పని చేశారు. జునాగడ్ రాష్ట్రానికి చెందిన ఈమె ప్రణామి వైష్ణవ కుటుంబానికి చెందినది. పుత్లీబాయికి నలుగురు పిల్లలు కలిగారు. ఆమెకు మూడవ కుమారుడిగా 1869 అక్టోబర్ 2న మోహన్ దాస్ కరంచంద్ గాంధీ జన్మించారు.

బాల్యం. చిన్నతనంలో గాంధీని అతని సోదరి రలియత్ ఆటలు ఆడిన, తిరుగుతున్న పాదరసంలా విశ్రాంతి లేని వ్యక్తి అని వర్ణించింది. కుక్కల చెవులను తిప్పడం అతనికి ఇష్టమైన వ్యాపకాలలో ఒకటి. భారతీయ క్లాసిక్ లు, ముఖ్యంగా రాజు హరిచంద్ర కథలు గాంధీజీ బాల్యం పై గొప్ప ప్రభావం చూపాయి. తన ఆత్మకథలో అవి ఆయన మనసుపై చెరగని ముద్రవేశాయని రాసుకున్నారు. తొమ్మిదేళ్ల వయసులో గాంధీ తన ఇంటికి సమీపంలో రాజ్కోట్ లోని స్థానిక పాఠశాలలో చేరాడు. అక్కడ అతను అంకగణితం, చరిత్ర, గుజరాతి భాష మరియు భౌగోళిక శాస్త్రాల ప్రాథమిక అంశాలను అభ్యసించాడు. 11 సంవత్సరాల వయసులో గాంధీ రాజ్కోట్ లోని ఆల్ఫ్రెడ్ హై స్కూల్లో ఉన్నత పాఠశాలలో చేరాడు. అతను సగటు విద్యార్థి. సిగ్గుపడే మరియు నాలుక కట్టుకునే విద్యార్థి. పాటలపై ఆసక్తి లేదు. గాంధీకి ఏకైక సహచరులు పుస్తకాలు మరియు పాఠశాల పాఠాలు.



వివాహం 1883 మేలో 13 సంవత్సరాల గాంధీ 14 ఏళ్ల కస్తూర్బాయి గోకుల్ దాస్ కపాడియాను (కస్తూర్బా) వివాహం చేసుకున్నారు. వారి వివాహ రోజును గుర్తు చేసుకుంటూ గాంధీజీ ఒకసారి ఇలా అన్నారు. మాకు వివాహం గురించి పెద్దగా తెలియదు. కాబట్టి మాకు అది కొత్త బట్టలు ధరించడం, సీట్లు తినడం మరియు బంధువులతో ఆడుకోవడం మాత్రమే. గాంధీజీకి నలుగురు పిల్లలు జన్మించారు. 1888 లో హరిలాల్, 1892 లో మణిలాల్, 1897 లో రామదాసు, 1900 సంవత్సరంలో దేవదాసు లు జన్మించారు. 1887 నవంబర్లో 18 ఏళ్ల గాంధీ అహ్మదాబాద్ లోని ఉన్నత పాఠశాల నుంచి పట్టభద్రుడయ్యాడు. 1888 లో అతను భావ్ నగర్ రాష్ట్రంలోని సమల్దాస్ కళాశాలలో చేరాడు. అప్పట్లో ఆ ప్రాంతంలో ఉన్నత విద్యకు డిగ్రీ అందించే ఏకైక సంస్థ అది. అయితే గాంధీ చదువు మానేసి పోర్బందర్ లోని తన కుటుంబానికి తిరిగి వచ్చాడు.

న్యాయ విద్యార్థి. బ్రాహ్మణ పూజారి మరియు తన కుటుంబానికి సన్నిహితుడైన మావ్జీ దేవ్ జీ గాంధీకి లండన్ లో న్యాయవిద్య అందించాలని సూచించాడు. తన భార్య మరియు తల్లిని ఒప్పించడానికి, గాంధీ తన తల్లి ముందు మాంసం, మద్యం మరియు స్త్రీలకు దూరంగా ఉంటానని ప్రతిజ్ఞ చేశాడు. గాంధీ లండన్ యూనివర్సిటీ కాలేజీలో చేరాడు. అక్కడ 1888 – 1889 లో హెన్రీ మోర్లీ వద్ద ఆంగ్ల సాహిత్యంలో తరగతులు తీసుకున్నాడు. న్యాయవాది కావాలనే ఉద్దేశంతో గాంధీ ఇన్నర్ టెంపుల్ లోని ఇన్స్ ఆఫ్ కోర్ట్ స్కూల్ ఆఫ్ లా లో చేరాడు. 22 ఏళ్ళ వయసులో న్యాయవిద్యను పూర్తి చేసుకున్న గాంధీ 1891లో రాజ్కోట్ కి తిరిగి వచ్చి న్యాయవాదులకు పిటిషన్లు రూపొందిస్తూ నిరాడంబరమైన జీవితాన్ని ప్రారంభించాడు.

దక్షిణాఫ్రికాలో పౌరహక్కుల కార్యకర్త గాంధీ తన చర్మం రంగు మరియు వారసత్వం కారణంగా అక్కడ తీవ్ర వివక్షను ఎదుర్కొన్నాడు. స్టేజ్ కోచ్ లో యూరోపియన్ ప్రయాణికుల దగ్గర కూర్చోవడానికి గాంధీని అనుమతించలేదు. రైల్వే అధికారులు అతనిని కింద కూర్చోమని చెప్పారు. కానీ గాంధీ అందుకు అంగీకరించలేదు. ఫలితంగా వారితో కొట్టబడ్డాడు. దక్షిణాఫ్రికాలో భారతీయులు ప్రజా ఫుట్పాత్ పై నడవడానికి అనుమతించబడలేదు. గాంధీని ఒక పోలీస్ అధికారి హెచ్చరిక లేకుండా ఫుట్పాత్ నుండి వీధిలోకి తన్నాడు. దర్బన్ కోర్ట్ మెజిస్ట్రేట్ గాంధీని తన తలపాగా తీసివేయాలని ఆదేశించాడు. దానికి గాంధీజీ నిరాకరించాడు. దక్షిణాఫ్రికాకు గాంధీని తీసుకువచ్చిన అబ్దుల్లా పని 1894లో ముగిసింది. గాంధీ భారతదేశానికి తిరిగి రావడానికి సిద్ధమవుతున్నప్పుడు అక్కడి భారతీయ సమాజం వీడుకోలు విందును ఏర్పాటు చేసింది. ఇక్కడే ఉండి భారతీయ సమాజం హక్కుల కోసం కృషి చేయాలని కోరింది. ఫలితంగా గాంధీ అక్కడే ఉండిపోయారు. ప్రారంభంలో గాంధీకి రాజకీయాలపై ఆసక్తి లేదు. కానీ తెల్లజాతి రైలు అధికారి తన చర్మం రంగు కారణంగా రైలు కోచ్ నుండి బయటికి నెట్టడం వంటి వివక్ష మరియు బెదిరింపులకు గురైన తర్వాత ఇది మారిపోయింది. దక్షిణాఫ్రికాలో భారతీయులకు ఓటు హక్కు కల్పించాలని ఉద్యమించారు. 1960లో ట్రాన్స్ వాల్ ప్రభుత్వం కాలనీలోకి భారతీయ మరియు చైనీస్ జనాభాను నమోదు చేయమని బలవంతం చేసే కొత్త చట్టాన్ని ప్రకటించింది. ఆ సంవత్సరం సెప్టెంబర్ 11న జోహాన్స్ బర్గ్ లో జరిగిన ఒక సామూహిక నిరసన సమావేశంలో గాంధీ మొదటిసారిగా సత్యాగ్రహం (సత్యం పట్ల ఆసక్తి లేదా అహింసాత్మక నిరసన పద్ధతి) స్వీకరించారు.

గాంధీజీ భారత దేశం రాక గోపాలకృష్ణ గోకలే కోరిక మేరకు సీ.ఎఫ్. ఆండ్రూస్ గాంధీకి తెలియజేసిన తర్వాత, గాంధీ 1915లో భారతదేశానికి తిరిగి వచ్చాడు. గాంధీజీ భారత జాతీయ కాంగ్రెస్లో చేరారు. మరియు గోకలే ద్వారా భారత సమస్యలు, రాజకీయాలు భారత ప్రజలకు పరిచయం చేయించారు. చంపారన్ ఆందోళనలు. 1917లో బీహార్ లోని చంపారన్ లో స్థానిక రైతులకు, ఆంగ్లో ఇండియన్ తోటల యజమానులకు వివాదం ఏర్పడింది. అహింసాయుత నిరసన వ్యూహాన్ని అనుసరించి గాంధీ పాలకులను ఆశ్చర్యపరిచాడు. మరియు అధికారుల నుండి రాయితీ పొందాడు. ఖేడా ఆందోళనలు 1918లో ఖేడా వరదలు మరియు కరువుతో అతలాకుతలమైంది. మరియు రైతులు పన్నుల నుండి ఉపశమనము కోరుతున్నారు. గాంధీ తన ప్రధాన కార్యాలయాన్ని నాడీయాద్ కు మార్చాడు. ఈ ప్రాంతం నుండి అనేక మద్దతుదారులను మరియు కొత్త స్వచ్ఛంద సేవకులను ఏర్పాటు చేశాడు. వారిలో ముఖ్యమైన వారు వల్లభాయ్ పటేల్. సహాయ నిరాకరణను ఒక టెక్నిక్ గా ఉపయోగించి గాంధీ సంతకం ప్రచారాన్ని ప్రారంభించాడు. భూములను జప్తు చేస్తామని అధికారులు బెదిరించినప్పటికీ రైతులు పన్ను చెల్లించబోమని ప్రతిజ్ఞ చేశారు. దేశవ్యాప్తంగా ఆందోళనలకు ప్రజల మద్దతు పొందేందుకు

గాంధీ తీవ్రంగా కృషి చేశాడు. కానీ 1918 మే నాటికి ప్రభుత్వం ముఖ్యమైన నిబంధనలకు లొంగిపోయింది. కరువు ముగిసే వరకు పన్ను చెల్లింపు షరతులను సడలించింది. ఖేడాలో వల్లభాయ్ పటేల్ చర్చలలో భాగంగా రైతులకు నాయకత్వం వహించాడు. వారు ఆదాయ సేకరణను నిలిపివేసి ఖైదీలందరిని విడుదల చేశారు.

సహాయ నిరాకరణ బ్రిటిష్ ప్రభుత్వం 1919లో రౌలట్ చట్టాన్ని తీసుకువచ్చింది. మొదటి ప్రపంచ యుద్ధం తర్వాత భారత దేశంలో జాతీయ ఉద్యమాలను అణిచివేయడానికి ప్రవేశపెట్టిన చట్టం ఇది. అనుమానం ఆధారంగా ఏ భారతీయుడినైనా విచారణ లేకుండా అరెస్ట్ చేసి జైల్లో ఉంచే అధికారాన్ని పోలీసులకు ఇచ్చింది. గాంధీజీ దీనిని తీవ్రంగా వ్యతిరేకించారు. బ్రిటిష్ వారు రౌలట్ చట్టాన్ని అమలు చేస్తే, భారతీయులు పౌర అవిధేయత ప్రారంభించాలని కేబుల్ కమ్యూనికేషన్ ద్వారా గాంధీజీ ప్రకటన విడుదల చేశారు. గాంధీజీ ప్రకటనను పట్టించుకోకుండా ప్రభుత్వం రౌలట్ చట్టాన్ని ఆమోదించింది. ప్రతీకారంగా ప్రజలు అల్లర్లకు దిగారు. భారతదేశ వ్యాప్తంగా ఉన్న సంఘాలు నిరసన తెలిపేందుకు ఎక్కువ సంఖ్యలో గుమిగూడే ప్రణాళికలను ప్రకటించాయి. ప్రభుత్వం గాంధీజీని ఢిల్లీలోకి ప్రవేశించకూడదని ఆదేశించింది. కానీ గాంధీజీ ఆదేశాలను ధిక్కరించడంతో ఏప్రిల్ 9న అరెస్టు చేశారు.

గాంధీ తన అహింస, సహాయ నిరాకరణ వేదికను విస్తరించి స్వదేశీ విధానాన్ని ప్రకటించారు. విదేశీ వస్తువుల బహిష్కరణ చేర్చారు. బ్రిటిష్ వారు తయారుచేసిన వస్త్రాలకు బదులుగా భారతీయులందరూ ఇంటిలో వడికిన ఖాది వస్త్రం ధరించాలని పిలుపునిచ్చారు. స్వాతంత్ర్య ఉద్యమానికి మద్దతుగా భారతీయ పురుషులు, మహిళలు, ధనవంతులు లేదా పేదలు ప్రతిరోజు ఖాదీ వడకడానికి సమయం కేటాయించాలని గాంధీజీ బోధించారు. బ్రిటిష్ ఉత్పత్తులను బహిష్కరించడంతోపాటు బ్రిటిష్ సంస్థలు మరియు న్యాయస్థానాలను బహిష్కరించాలని, ప్రభుత్వ ఉద్యోగాలకు రాజీనామా చేయడం మరియు బ్రిటిష్ బిరుదులు, గౌరవాలను వదులు కోవాలని పిలుపునిచ్చారు. సహాయ నిరాకరణ విజ్ఞప్తి పెరిగి, అన్ని వర్గాల భాగస్వామ్యం పొందింది. గాంధీని మార్చ్ 10 2022న అరెస్టు చేశారు. దేశద్రోహం కేసులో విచారించి, ఆరు సంవత్సరాల జైలు శిక్ష విధించారు.

ఉప్పు సత్యాగ్రహంశాసనోల్లంఘనం 1924లో రాజకీయ నేరాలకు జైలు నుండి మందస్తుగా విడుదలైన తర్వాత గాంధీజీ స్వరాజ్య పోరాటాన్ని కొనసాగించారు. 1930లో బ్రిటిష్ ప్రభుత్వం ఉప్పుపై పన్ను విధించింది. ఫలితంగా గాంధీజీ ఉప్పు సత్యాగ్రహం ప్రారంభించారు. 78 మంది స్వచ్ఛంద సేవకులతో కలిసి ఉప్పు చట్టాలను ఉల్లంఘించాలనే ఉద్దేశంతో గాంధీ స్వయంగా ఉప్పు తయారు చేయడానికి అహ్మదాబాద్ నుండి గుజరాత్ లోని దండి వరకు 388 కిలోమీటర్లు (సుమారు 241 మైళ్ళు) నడిచాడు. ఈ 240 మైళ్ళ యాత్ర చేరుకోవడానికి 25 రోజులు పట్టింది. గాంధీ దారి పొడవున భారీ జన సమూహాలను ఉద్దేశించి మాట్లాడాడు. వేలాదిమంది భారతీయులు దండిలో ఆయనతో చేరారు. ఇది గంటల తరబడి కొనసాగింది. 300 అంతకంటే ఎక్కువ మంది నిరసన కారులను కొట్టారు. చాలామంది తీవ్రంగా గాయపడ్డారు. ఇద్దరు మరణించారు. ఏ సమయంలోనూ వారు ఎటువంటి ప్రతిఘటన చేయలేదు. దేశవ్యాప్తంగా ఈ ఉద్యమంలో 90000 మంది అరెస్టు అయ్యారు.

క్విట్ ఇండియా ఉద్యమం రెండవ ప్రపంచ యుద్ధం కొనసాగుతున్న కొద్దీ గాంధీ తన స్వాతంత్ర డిమాండ్ ను తీవ్రతరం చేశాడు. 1942లో ముంబైలో చేసిన ప్రసంగంలో బ్రిటిష్ వారు భారతదేశం నుంచి నిష్క్రమించాలని గాంధీజీ డిమాండ్ చేశాడు. క్విట్ ఇండియా ప్రసంగానికి బ్రిటిష్ ప్రభుత్వం త్వరగా స్పందించింది. మరియు ప్రసంగం తర్వాత కొన్ని గంటల్లోనే గాంధీని మరియు కాంగ్రెస్ వర్కింగ్ కమిటీ సభ్యులందరినీ అరెస్టు చేసింది. ప్రభుత్వ యాజమాన్యంలోని వందలాది రైల్వేస్టేషన్లు, పోలీస్ స్టేషన్లను దెబ్బతీయడం లేదా తగలబెట్టడం మరియు టెలిగ్రాఫ్ వైర్లను నరికి వేయడం ద్వారా ప్రజలు అరెస్టులకు ప్రతీకారం తీర్చుకున్నారు. గాంధీజీ అరెస్టు రెండు సంవత్సరాలు కొనసాగింది. అతను పూణేలోని ఆగాఖాన్ ప్యాలెస్ లో ఉంచబడ్డాడు. ఈ కాలంలో గాంధీ భార్య కస్తూర్బా గాంధీ 1944 ఫిబ్రవరి 22న మరణించారు. యుద్ధం ముగిసేలోపు 1944 మే 6వ తేదీన గాంధీ ఆరోగ్యం క్షీణించడం మరియు అవసరమైన శస్త్ర చికిత్స కారణంగా విడుదలయ్యారు.

విభజన మరియు స్వాతంత్రం మతపరమైన ప్రాతిపదికన భారత ఉపఖండం విభజనను గాంధీజీ తీవ్రంగా వ్యతిరేకించారు. కాంగ్రెస్ మరియు ముస్లింలీగ్ సహకరించి తాత్కాలిక ప్రభుత్వం కింద స్వాతంత్రం పొందాలని గాంధీ ఒక ఒప్పందాన్ని ప్రతిపాదించారు. జిన్నా, గాంధీ ప్రతిపాదనను తిరస్కరించి, 1946 ఆగస్టు 16న ప్రత్యక్ష కార్యాచరణ దినోత్సవానికి పిలుపునిచ్చాడు. ప్రత్యక్ష కార్యాచరణ దినోత్సవం కలకత్తా హిందువుల సామూహిక హత్యకు మరియు వారి ఆస్తులను తగలబెట్టడానికి దారితీసింది. తర్వాతి రోజుల్లో వేలాది మంది హిందువులు మరియు ముస్లింలు హత్య చేయబడ్డారు. గాంధీ అల్లర్లు ఎక్కువగా జరిగే ప్రాంతాల్లో పర్యటించి ఊచ కోతలు ఆపాలని విజ్ఞప్తి చేశారు. భారత ఉపఖండంలోని ప్రజలకు స్వాతంత్రం ఇవ్వడానికి బ్రిటిష్ వారు అయిష్టంగానే అంగీకరించారు. కానీ పాకిస్తాన్ మరియు భారతదేశ భూమిని విభజించడానికి జిన్నా ప్రతిపాదనను అంగీకరించారు. ఇండియాను విభజించే ప్రణాళికను గాంధీ ఎప్పుడూ ఆమోదించలేదు లేదా అంగీకరించలేదు. స్వాతంత్ర్య దినోత్సవాన్ని, బ్రిటిష్ పాలన ముగింపుగా జరుపుకోకుండా ప్రజలకు విజ్ఞప్తి చేస్తూ, 1947 ఆగస్టు 15న కలకత్తాలో ఉపవాసం మరియు నూలు వాడకడం ద్వారా గడిపాడు.

మరణం 1948 జనవరి 30 సాయంత్రం ఐదు గంటల 17 నిమిషాలకు గాంధీ తన మనవరాళ్ళతో కలిసి బిర్లా హౌస్ తోటలో ప్రార్థన సందర్భంగా ప్రసంగించడానికి వెళ్తుండగా, హిందూ జాతీయ వాది, రాష్ట్రీయ స్వయంసేవక్ సంఘ్ అనుచరుడు నాథూరామ్ గాడ్సే దగ్గర నుండి పిస్టల్ ద్వారా గాంధీ చాతిలోకి మూడు బుల్లెట్లు కాల్చాడు. హే రాం అంటూ మహాత్ముడు నేలకొరిగాడు. హిందూ సాంప్రదాయం ప్రకారం గాంధీని యమునా నదికి సమీపంలో, రాజ్ ఘాట్ వద్ద దహనం చేశారు. గాంధీ మృతికి కారకుడైన నాథూరాం గాడ్సేను ఎనిమిది నెలల కాలంలో విచారణ అనంతరం ఉరితీశారు.

దక్షిణాఫ్రికా నుంచి ఇండియాకు తిరిగి వస్తున్న సందర్భంలో ఏర్పాటు చేసిన విందు కార్యక్రమం సందర్భంగా అక్కడి భారతీయ సమాజం గాంధీని మహాత్మ అనే పేరుతో గౌరవించింది. భారత జాతీయ కాంగ్రెస్ కు అధ్యక్ష బాధ్యతలు స్వీకరించిన సమయంలో నేతాజీ సుభాష్ చంద్రబోస్ గాంధీజీని జాతిపితగా అభివర్ణించారు. అన్యాయం, అవమానం, దోపిడీ, అణిచివేతల నుంచి భారతీయ సమాజాన్ని విడిపించడం కోసం ఉపవాసాలు, దీక్షలు, ఆందోళనలు, పోరాటాలు, జైలు జీవితంతో ఆయన జీవితకాలమంతా పోరాడాడు. అహింస, సత్యాగ్రహం అనే శక్తివంతమైన ఆయుధాల ద్వారా రవి అస్తమించని బ్రిటన్ సామ్రాజ్య పాలకులకు కంటిమీద కునుకు లేకుండా చేసి, భారతీయ సమాజానికి స్వేచ్ఛ, స్వాతంత్ర్యాలను ప్రసాదించాడు. ఆ మహానీయుడి ఆశయాలను అనుసరించటమే భారతీయుల కర్తవ్యం.

ప్రశ్నలు - జవాబులు



పి.రవీందర్‌రెడ్డి
SWF రాష్ట్ర ప్రచార కార్యదర్శి

ప్రశ్న : రిటైర్డ్ ఎంప్లాయిస్ మెడికల్ ఫెసిలిటీ స్కీమ్ (ఆర్ఈఎంఎఫ్ఎస్)-2010 ప్రకారము రిటైర్డ్ అధికారులకు/ఉద్యోగులకు చందా మరియు రెఫరల్ ఆసుప్రతులకు వైద్య ఖర్చుల పరిమితి రూ.4.00 లక్షల నుండి రూ. 6.00 లక్షలకు పెంచారు కదా! అట్టి పెరిగిన చందా మొత్తము ఎక్కడ చెల్లించాలి?

- పి. సుధాకర్, కండక్టర్, ఖమ్మం డిపో

జవాబు : సర్కులర్ నం. పి.డి.-34/2025, తేదీ 20.09.2025 ప్రకారము రిటైర్డ్ అధికారులకు/ఉద్యోగులకు మరియు వారి జీవిత భాగస్వాములకు ఆర్‌పిఎస్-2017 అమలు నేపథ్యంలో చందాలు, వైద్యఖర్చుల పరిమితి పెంచారు. దీని ప్రకారము 01.05.2024 నుండి సూపర్ ఆన్యువేషన్‌పై రిటైర్ అయ్యే అధికారులకు చందా గతంలో రూ.30,000/- ఉంటే ప్రస్తుతం రూ.50,000/-, క్లాస్-2 సూపర్‌వైజర్లు గతంలో రూ.25,000/-లు సవరించినది రూ.35,000/-లు, క్లాస్-3&4 ఉద్యోగులు గతంలో రూ.20,000/-లు సవరించినది రూ.30,000/-లు. ఈ రకంగా పెరిగిన చందా మొత్తాన్ని అధికారి, ఉద్యోగి రిటైర్ అయిన డిపో/యూనిట్ వద్ద చెల్లించి, రశీదును తార్నాక ఆసుప్రతిలో చూపించి వైద్య ఖర్చుల పరిమితి రూ.6.00 లక్షల సదుపాయం పొందవచ్చు. చెల్లించని వారికి రూ.4.00 లక్షలు మాత్రమే కొనసాగుతుంది. సర్కులర్ తేదీ తర్వాత రిటైర్ అయ్యే వారు తప్పనిసరిగా అదనపు చందా చెల్లించాలి. వైద్య కారణాలు/స్వచ్ఛంద రిటైర్మెంట్/మరణించిన ఉద్యోగుల భార్య/భర్తలకు పాత నిబంధనలు యథాతథంగా కొనసాగుతాయి (మార్పులు లేవు).

ప్రశ్న : కాలుష్యం తగ్గించడానికి, పర్యావరణము కాపాడడానికి ఆర్టీసీలో విద్యుత్తు బస్సులు ప్రవేశపెడుతున్నామని కేంద్ర ప్రభుత్వం పాలసీ తెచ్చిందంటున్నారు. అసలు కాలుష్యం ఏ రకంగా వస్తుంది. ఆర్టీసీ బస్సులు ఎంత కాలుష్యాన్ని విడుదల చేస్తున్నాయో విపులంగా తెలియజేయగలరు.

- కె.ఆర్.రెడ్డి, డ్రైవర్, బర్కత్‌పుర డిపో

జవాబు: భారత దేశంలో విడుదల అవుతున్న కాలుష్యంలో పరిశ్రమల ద్వారా 50% వాహనాల ద్వారా 20 నుండి 30% ఇతరత్రా కారణాల ద్వారా మిగతా కాలుష్యం విడుదల అవుతున్నది. తాజా గణాంకాల ప్రకారం 2022 నాటికి భారత దేశంలో దాదాపు 35 కోట్ల రిజిస్టర్డ్ వాహనాలు వున్నాయి. ఇందులో 26 కోట్లకు పైగా ద్విచక్ర వాహనాలు, 7 కోట్లకు పైగా నాలుగు చక్రాల వాహనాలు, మిగిలినవి ఇతర వాహనాలు. దేశం మొత్తంలో 10 లక్షల బస్సులుంటే, అందులో ఆర్టీసీ బస్సులు కేవలం 1,35,487. రిజిష్టర్ అయిన వాహనాలలో ద్విచక్ర వాహనాలు 74%, కార్లు, జీపులు, టాక్సీలు కలిపి 13%, బస్సులు 0.69% అంటే విడుదల అవుతున్న కాలుష్యంలో బస్సుల వాటా నామమాత్రమే. ఆర్టీసీ బస్సులు అతి తక్కువ కాలుష్యాన్ని వెదజల్లుతున్నాయి. ఇవన్నీ ప్రభుత్వ గణాంకాలు. కేవలం 0.69%గా బస్సుల కాలుష్యం గురించి చెప్పి, దేశంలోని అన్ని ఆర్టీసీ బస్సుల స్థానంలో ప్రైవేటు విద్యుత్ బస్సులను పెంచుతున్నారు. రాయితీలు చెల్లించి ప్రైవేట్ కార్పోరేట్ సంస్థలకు కట్టబెడుతున్నారు. కేంద్ర ప్రభుత్వం, రాష్ట్ర ప్రభుత్వము అమలు చేస్తున్నది. వాహన కాలుష్యంలో అధిక భాగం ద్విచక్ర, కార్లు, జీపులు ఇతర వాహనాల నుండి విడుదల అవుతున్నది. వీటిని నియంత్రించడం సమస్యకు సరైన పరిష్కారం. ఇది జరగాలంటే వ్యక్తిగత వాహన వినియోగాన్ని తగ్గించి, ఆర్టీసీ బస్సులను గణనీయంగా పెంచడము అత్యంత ఆవశ్యకం. విద్యుత్ బస్సులను స్వదేశీ ప్రతిష్టాత్మకమైన ఆర్టీసీలకు కేటాయించి, ఆపరేట్, మెయింటెనెన్స్ చేసుకునే అవకాశాన్ని కేంద్ర, రాష్ట్ర ప్రభుత్వాలు చేపట్టాలి. మన టిజిఎస్ఆర్టీసీని ప్రైవేట్ విద్యుత్ బస్సుల ద్వారా ప్రైవేటీకరణ కాకుండా కాపాడుకోవాలి. ఆర్టీసీ ఉద్యోగులు, ప్రజలు ఆప్రమత్తమై ఐక్యంగా ఆర్టీసీ ప్రైవేటీకరణకు వ్యతిరేకంగా పోరాడాలి.

ప్రశ్న : ఒక కండక్టర్‌కు 2025 ఫిబ్రవరి 1న వార్షిక ఇంక్రిమెంట్ కలవాలి. కానీ అట్టి కండక్టర్ 2025 జనవరి 10న సస్పెన్షన్‌కు గురయ్యాడు. 6 నెలల అనంతరం జులై 11న తిరిగి విధుల్లో చేరాడు. అతని వార్షిక ఇంక్రిమెంట్ 2025 ఫిబ్రవరి 1న కలవటం లేదు అంటున్నారు. ఎందుకు తెలుపగలరు?

- కె.బిక్షపతిగౌడ్, కండక్టర్, అచ్చంపేట డిపో

జవాబు: సస్పెన్షన్ పనిష్మెంటు కాదని, అది సమగ్ర విచారణ కాలం మాత్రమేనని యాజమాన్యం చెబుతుంది. నిజానికి ఆ కాలానికి సగం జీతం చెల్లిస్తున్నారు. అయినప్పటికీ సస్పెన్షన్ కాలాన్ని "నాట్ ఆన్ డ్యూటీ"గా పరిగణిస్తున్నందున కార్మికులు ఆర్థికంగా పెద్ద ఎత్తున నష్టపోతున్నారు. అలాగే ఇంక్రిమెంట్లు కలిపే విషయంలో సరైన పద్ధతి పాటించడం లేదు. మీరు చెప్పిన కండక్టరుకు 11 నెలలు గడిచి, మరో నెల రోజులు గడిస్తే అతనికి ఫిబ్రవరి 1న వార్షిక ఇంక్రిమెంట్ కలిపే సమయంలో జనవరి 10న సస్పెండ్ అయ్యాడు. అతను సస్పెన్షన్ ఎత్తివేయబడి జులై 11న ఉద్యోగంలో జాయిన్ అయిన సంవత్సరం తర్వాత అంటే జులై 1, 2026న మాత్రమే వార్షిక ఇంక్రిమెంట్ కలుపుతున్నారు. సస్పెన్షన్ ముందున్న కాలాన్ని పరిగణలోకి తీసుకోవడం లేదు. ఇది అన్యాయం. సస్పెన్షన్ ముందు చేసిన కాలాన్ని కలుపుకొని ఇంక్రిమెంట్లు ఇచ్చేలా నిబంధనలు సవరించాలి.

శుభవార్త



వీరాంజనేయులు
SWF రాష్ట్ర అధ్యక్షులు

రాజుకి అది స్పెషల్ ఆఫ్ ఇంట్లోనే ఉన్నారు. తెల్లారితే పండగ. పిల్లలు ఇద్దరూ మారం చేస్తే సాయంత్రం బట్టలు కొనటానికి వెళ్దామని చెప్పాడు. రాధకు ముందే చెప్పేశాడు ఈ పండక్కి కూడా మన ఇద్దరం పాత బట్టలే వేసుకోవాలి అని. రాధకు భర్త చేసే కండక్టర్ ఉద్యోగంలో సాధక బాధకాలు, జీతభత్యాలు తెలుసు కాబట్టి రాజు చెప్పిన దానికి సరేనంది. రాజు, రాధ ఏదో మాట్లాడుకుంటుండగానే బైట శబ్దమైంది. రాజు వాళ్ల అక్క, బావ, పిల్లలు అంతా కారు దిగి బిరబిరమంటూ ఇంట్లోకి వచ్చేశారు. రాజు బావ శరత్ సింగరేణి బొగ్గు గనిలో సూపర్‌వైజర్, అక్క శాంతి తాను టీచర్. అక్కా బావలను కుశల ప్రశ్నలు వేస్తూ సదరంగా ఆహ్వానించాడు రాజు.

"ఈసారి పండగ మీ వద్దే జరుపుకుందామని మీ అక్క ఒకటే గొడవ! అందుకే వచ్చేశామోయ్!" అన్నాడు శతర్ నవ్వుతూ..

"ఆహా బావా! ఇది మా భాగ్యం!" అన్నాడు రాజు బావ గారి చేతులు బిగ్గరగా పట్టుకుని. బయటకు భాగ్యమని అన్నాడు కానీ లోపల మాత్రం భయపడుతున్నాడు.

ఇంతలో మరోసారి గేటు ముందు శబ్దమైంది. రాధ చెల్లెలు రాణి, ఆమె భర్త శేఖర్ వారి పిల్లలతో సహా కారు దిగి ఇంట్లోకి వచ్చారు! రాజు, రాధ వారిని కూడా ఇంట్లోకి ఆహ్వానించారు.

"పెద్దమ్మ వాళ్ళింట్లో పండగ చేసుకుందామని పిల్లలు ఒక్కటే గొడవ చేస్తున్నారక్కా:" అన్నది రాణి.

"దానికేం భాగ్యం! అంతా కలసి పండగ చేసుకుందాం!" అన్నది రాధ. వాణి సాఫ్ట్‌వేర్ కంపెనీలో పనిచేస్తున్నది. శేఖర్ రైల్వేలో లోకోపైలట్‌గా పనిచేస్తున్నాడు.

పండగ చేసుకుందామని చెల్లెలితో అన్నది కానీ ఎలా చేసుకోవాలో అర్థం కాలేదు! భర్త ఆర్థిక పరిస్థితికి మూడు కుటుంబాలు కలసి పండగ చేసుకోవటం ఎంత కష్టమో రాధకి తెలుసు! వంటింట్లోకి వెళ్లి అందరికీ ఛాయి చేసి తీసుకొచ్చింది! ఛాయి తాగుతూ పెద్దలు అంతా మాటల్లో పడ్డారు! పిల్లలు బాలూ, బ్యాటు తీసుకొని బయటకెళ్ళి పోయారు!

"అన్నకి ఈ రోజు డ్యూటీ లేనట్లుంది!" అన్నాడు శేఖర్. "అవును! ఈ రోజు స్పెషల్ ఆఫ్. రేపు వీక్లీఆఫ్!" అన్నాడు రాజు. "బావకి అంతా లాభమే! పండగకు సెలవులు కూడా పెట్టనవసరం లేదు! "ఇంతకీ ఎంతోస్తుంది బావా?" అన్నాడు శరత్.

"ఏమిటి బావా?" అన్నాడు రాజు అయోమయంగా. "జోక్ చేయకు బావా! అన్ని పత్రికల్లో ఆర్టీసీ కార్మికులకి శుభవార్త అని తాటకాయలంత అక్షరాలు రాశారు! పండక్కి మీకు బోనస్ ఇస్తున్నారన్న మాట! అందుకే బోనస్ ఎంత వస్తుంది? అని అడిగాను!" అన్నాడు శరత్.

"మాకు బోనసా? బోనస్ అంటే ఏమిటి బావా? సింగరేణిలో 45 రోజుల బోనస్ మీకు ఇస్తున్నారు కదా!" అన్నాడు రాజు కళ్ళు తిరుగుతుంటే.

"బావకి చిన్నతనం ఇంకా పోలేదక్కా! ఆర్టీసీ కార్మికులకి శుభవార్త అంటూ నిన్నంతా టీవీల్లో యాంకర్లు బ్రేక్ న్యూస్‌లతో పాటు కొత్త బస్సులు, డిపోలు చూపుతున్నారు. బావేమో మాకు బోనసా? అని ఆశ్చర్యపోతాడేంటి?" అన్నది రాణి.

ఇంతలో దబ్బున చప్పుడైంది! రాజు కళ్ళు తిరిగి కింద పడిపోయి ఉన్నాడు. మొహం మీద నీళ్లు చల్లి లేపి కూర్చోబెట్టారు! కాసేపటికి రాజు తేరుకున్నాడు!

"అదేంటి అన్నా! మీ మరదలు బోనస్ అంటూండగానే కింద పడిపోయావు?" అడిగాడు శేఖర్.

"ఫర్వాలేదు! బాగానే ఉన్నాను. బోనస్ అంటూంటే కొంచెం కళ్లు తిరిగినట్టైంది! అంతే.. అవును నీక్కూడా బోనస్ వచ్చింది కదా! అన్నాడు రాజు శేఖర్‌ను.

"ఆ.. ఎంతన్నా 72 రోజుల జీతం బోనస్‌గా ఇచ్చారు! అంతే రెగ్యులర్‌గా వచ్చేదే!" అన్నాడు క్యాజువల్‌గా శేఖర్.

"అవును బావా నిజమే! సింగరేణిలో నాకు 45 రోజుల జీతం, రైల్వేలో శేఖర్‌కి 72 రోజుల జీతం వచ్చిన మాట నిజమే! అవి ప్రతిసారీ వచ్చేవే! కానీ ఆర్టీసీ కార్మికులకు ఈసారి శుభవార్త వచ్చింది అంటే మాకు వచ్చిన

దానికంటే ఎక్కువగానే నీకు లాభం వచ్చి ఉంటుంది! అందుకే మేమంతా మీ ఇంట్లో పండగ చేసకుందామని వచ్చాము!" అన్నాడు శరత్.

రాజుకి ఈసారి ఇల్లే గిర్రున తిరిగినట్టైంది! శుభవార్త అని మారుమోగుతుంటే వాళ్లంతా పండగకు తమ ఇంటికి వచ్చారన్న మాట! ఇక చెప్పక తప్పదు!

"అవును! నిజమే! ఈసారి మాకు శుభవార్త వచ్చింది నిజమే!" అన్నాడు రాజు గంభీరంగా!

"ఏమిటా శుభవార్త?" అన్నారు అందరూ ఆసక్తిగా..

"ఫెస్టివల్ అడ్వాన్సు ఆరువేల రూ. ఇచ్చారు! మళ్లీ పది వాయిదాల్లో రికవరీ చేస్తారు! ఇదే మాకు వచ్చిన శుభవార్త!" అన్నాడు రాజ.

శేఖర్ పెద్దగా నవ్వాడు.

"ప్రతి సారీ వచ్చే బోనస్ లక్షన్నర రూపాయల దాకా వస్తోంది! అలాంటిది శుభవార్త అంత సింపుల్ ఆరువేలే ఉంటుందా? ఆరువేల రూ. శుభవార్త అని చెప్పటానికి టీవీ, పేపర్ వాళ్లేమైనా పిచ్చివాళ్ళా?" అన్నాడు శేఖర్.

"నాక్కూడా దాదాపు రెండు లక్షల బోనస్ వస్తుంది! అలాంటిది నీకు శుభవార్త అని మారు మోగుతుంటే మీకు రావాల్సిన రెండు పేస్కేల్సు, వాటి ఏరియర్స్ ఇలా అన్ని కనీసం అయిదారు లక్షల బెనిఫిట్ అయినా నీకు వచ్చే ఉంటుంది! ఆరువేలు ఫెస్టివల్ అడ్వాన్స్ అంటే మా చెవిలో పూలు పెట్టాలని చూడకు బావా!" అన్నాడు శరత్ కోపంగా.

"నిజం బావా! ఆరువేల రూ. ఫెస్టివల్ అడ్వాన్స్ మాత్రమే! కావాలంటే మా అక్క మీద ఒట్టు!" అన్నాడు.

"ఓహో! మీ అక్క మీద ఒట్టేసి ఇంత పెద్ద అబద్దం చెబుతావా? అయితే మీ అక్కా నీవు కలసి పండగ చేసుకోండి! బైబై!" అంటూ శరత్ వెళ్ళిపోయాడు!

రాజు కుర్చీలో కూలబడిపోయాడు!

"నిన్ననే ఫెస్టివల్ అడ్వాన్స్ ఆరువేలు మాత్రమే మీ బావ అకౌంట్లో వేశారు! వాటితో పిల్లలకి మాత్రమే బట్టలు కొనాలి అని అనుకుంటున్నాం! ఇంతలో మీరు వచ్చారు! ఏదైనా శుభవార్త వింటే వాళ్ల అక్కకి ఫోన్ చేసి చెప్పందే మీ బావకి నిద్ర కూడా పట్టదు! అలాంటిది వాళ్ల అక్కమీద ఒట్టేసి అబద్దం ఎలా చెబుతాడు!" అన్నది రాధ చెల్లెలితో..

ఇంతలో రాజు ఫోన్ మోగింది! అవతల డిపో మేనేజర్! "నీ స్పెషల్ ఆఫ్‌ను క్యాన్సిల్ చేశాము! హైద్రాబాద్‌కి స్పెషల్ ఆపరేషన్‌లో నీకు డ్యూటీ బుక్ చేశాము! పదిహేను నిమిషాల్లో డిపోకి రావాలి!" అంటే ఆర్డర్ వేశారు! రాజు చెప్పింది కూడా విన్పించుకోలేదు!

ఇక తప్పక రాజు యూనిఫాం వేసుకున్నాడు!

"అర్థమైందక్కా! ఏదో మీకు శుభవార్త వచ్చింది. ఆ సంతోషాన్ని మీతో పంచుకుందామని పండక్కి వచ్చాము తప్ప మాకు గతిలేక కాదు! మా ఆయనకు బోనస్ వచ్చినట్లు టీవీలో వార్త కూడా రాలేదు: కానీ ఆర్టీసీ కార్మికులకు శుభవార్త అంటూ పది, పన్నెండు సార్లు టీవీలలో చూపారు! ఆఫ్ట్రాల్ ఆరువేల రూపాయలకు టీవీలో అంత హంగామా చేస్తారా? శరతన్న చెప్పిన అయిదారు లక్షల కంటే చాలా ఎక్కువ డబ్బులే వచ్చి ఉండొచ్చు అవి మాకు ఖర్చు పెట్టాల్సి వస్తుందని బావ ఎవరితోనే డ్యూటీకి రమ్మని ఫోన్ చేయించాడు! లేకపోతే పండగ నాడు, అదీ వీక్లీ ఆఫ్ క్యాన్సిల్ చేసి ఎవరైనా ఏ డిపార్టుమెంట్‌లోనైనా డ్యూటీకి రమ్మంటారా? ఎందుకీ నాటకాలు? మీరే పండగ చేస్కోండి! మళ్ళీ మీ ఇంటి నీడ కూడా తొక్కం!" అంటూ భర్తను లాక్కుని వెళ్లిపోయింది రాణి!

రాజు ఫోనుకి డిపో మేనేజర్ నుండి మరోసారి ఫోను వచ్చింది!

చదవండి! చదివించండి!

మన వర్కర్

బెడిసి కొడుతున్న పబ్లిక్ ప్రైవేట్ భాగస్వామ్యం!



ఆర్.లక్ష్మయ్య
AIRTWF ఉపాధ్యక్షులు

ప్రపంచ వ్యాపితంగా ప్రజా రవాణాను ప్రోత్సహించే లక్ష్యాలు,ప్రభుత్వాల పాత్ర-భారత ప్రభుత్వం, అనేక రాష్ట్ర ప్రభుత్వాలు అనుసరిస్తున్న పద్ధతులను పరిశీలిద్దాం. హైదరాబాద్ మెట్రో రైల్ భాగస్వామ్య సంస్థ ఎల్ అండ్ టి ఒప్పందం గడువు పూర్తికాక ముందే ప్రాజెక్ట్ నుండి తప్పుకుంది. తెలంగాణ రాష్ట్ర ప్రభుత్వం రూ.13,000 కోట్ల అప్పు భారం మోయాలని ఎల్ అండ్ టి పెట్టిన షరతులను అంగీకరించి ప్రాజెక్ట్‌ను స్వాధీనం చేసుకుంది. దిల్లీ ఎయిర్‌పోర్ట్ ఎక్స్‌ప్రెస్ మెట్రో ప్రాజెక్ట్ (న్యూ ఢిల్లీ రైల్వే స్టేషన్ నుండి ఇందిరా గాంధీ అంతర్జాతీయ విమానాశ్రయం వరకు) పిపిపి మోడల్‌లో,బి.ఒ.టి (బిల్ట్-ఆపరేట్- ట్రాన్స్‌ఫర్) విధానంలో రిలయన్స్ గ్రూప్-ఢిల్లీ మెట్రో రైల్ కార్పొరేషన్ (డి.ఎమ్.ఆర్.సి) భాగస్వామ్యంతో నిర్మించబడింది. ప్రాజెక్ట్ అంచనా వ్యయం రూ.5,700 కోట్లు. అందులో భూసేకరణ,టనెళ్లు,స్టేషన్లు, డిపోలు వంటి సివిల్ నిర్మాణాలకు డి.ఎమ్.ఆర్.సి రూ.2,850 కోట్లు ఖర్చు చేయాలి. డిజైన్, సరఫరా, ఇన్‌స్టలేషన్ మొదలైన వాటికి రిలయన్స్ రూ.2,850 కోట్లు వెచ్చించాలి. ఒప్పందం కాలపరిమితి 30 సంవత్సరాలు. మరో 30 సంవత్సరాలు పొడిగించవచ్చు. ప్రయాణికులు చెల్లించే చార్జీలు,చార్జియేతర ఆదాయాలు రిలయన్స్‌కే చెందుతాయి. డి.ఎమ్.ఆర్.సి కి మాత్రం రిలయన్స్ ప్రతి సంవత్సరం రూ.51 కోట్లు చెల్లించాలి. ఈ మెట్రో సర్వీసు 2011 ఫిబ్రవరి 23న ప్రారంభమైంది. అప్పుడు చార్జీ రూ.80. జూన్ 30 తర్వాత ఆపరేషన్లు కొనసాగించ బోమని 2013 జూన్‌లో రిలయన్స్ అల్టిమేటం ఇచ్చింది. దాంతో నిర్వహణను డి.ఎమ్.ఆర్.సి నెత్తికెత్తుకోక తప్పనిసరి పరిస్థితుల్లో స్వాధీనం చేసుకుని, చార్జీని రూ.80 నుండి రూ.60కి తగ్గించి నడుపుతున్నది. ఇప్పటికీ డి.ఎమ్.ఆర్.సి ఆ సర్వీసును నడుపుతోంది. రిలయన్స్ ప్రాజెక్ట్‌ను వదిలేయడమే కాక, డి.ఎమ్.ఆర్.సి నుండి భారీ మొత్తాన్ని డిమాండ్ చేస్తూ కోర్టులో కేసు వేసింది. ట్రైబ్యునల్ రిలయన్స్ పక్షాన తీర్పు ఇస్తూ డి.ఎమ్.ఆర్.సి రూ.2782.33 కోట్లు చెల్లించాలని ఆదేశించింది. డి.ఎమ్.ఆర్.సి ఢిల్లీ హైకోర్టు, సుప్రీంకోర్టులలో అప్పీలు చేసింది. చివరకు 2024 ఏప్రిల్‌లో సుప్రీంకోర్టు ట్రైబ్యునల్ ఆదేశాన్ని రద్దు చేసి డి.ఎమ్.ఆర్.సి కి ఉపశమనం కలిగించింది. ముంబై మెట్రో రైలు ప్రాజెక్ట్ కూడా పిపిపి మోడల్‌లో ముంబై మున్సిపల్ కార్పొరేషన్ (26 శాతం), రిలయన్స్ (74 శాతం) భాగస్వామ్యంతో ప్రారంభమైంది. అంగీకారం ప్రకారం చార్జీలు రూ.9 నుండి రూ.13 మధ్య ఉండాలని నిర్ణయించారు.



అయితే, 2014 జూన్ 8న ఆపరేషన్లు ప్రారంభమైనప్పుడు రిలయన్స్ ఏకపక్షంగా చార్జీలను రూ.10 నుండి రూ.40 వరకు పెంచుకొని వసూలు చేసింది. దీనిపై ముంబై మున్సిపల్ కార్పొరేషన్ కోర్టుకు వెళ్లింది. కానీ కోర్టులు రిలయన్స్ చర్యను అక్రమమని ప్రకటించలేదు. ఫలితంగా రిలయన్స్ స్వంతంగా నిర్ణయించుకున్న చార్జీలను వసూలు చేసింది. తర్వాత రిలయన్స్ రూ.110 వరకు చార్జీ పెంచాలని ప్రతిపాదించింది. బాంబే హైకోర్టు ఆ ప్రతిపాదనపై స్టే ఇచ్చింది. వివాదం ఇంకా కొనసాగుతోంది. ఈ రెండు మెట్రో రైళ్ల అనుభవాలు రిలయన్స్‌కు సంబంధించినవి. ఇప్పుడు ఎల్ అండ్ టి కూడా హైదరాబాద్ మెట్రో రైల్‌ను వదిలి తెలంగాణ ప్రభుత్వంపై బాధ్యత వేసింది. అంటే ఇది తెలంగాణ ప్రజల డబ్బు. ఇలాంటి చేదు అనుభవాలు ఉన్నప్పటికీ ప్రభుత్వాలు పిపిపి మోడళ్లను దూకుడుగా అమలు చేస్తున్నాయి.పిపిపి అనేది ప్రభుత్వాల "మంత్రం"గా మారింది. ప్రైవేట్ కంపెనీలు ప్రజల డబ్బుపై లాభాలు గుంజుకునేందుకు వస్తాయి. సాధ్యం కానప్పుడు ఒప్పందాలను ఉల్లంఘించి తప్పుకుంటాయి లేదా ఎలాంటి చర్యలకైనా ఒడిగడతాయి. ప్రజల గురించి ఏమాత్రం పట్టించుకోవు.

మెట్రో రైలు ప్రాజెక్టులను లాభం-నష్టం అనే స్కేల్‌పై కొలవాలా? ప్రపంచ అనుభవం ఏమిటి? ప్రపంచవ్యాప్తంగా 65 దేశాలలోని 204 నగరాల్లో 970 మెట్రో రైలు ప్రాజెక్టులు నడుస్తున్నాయి. పెట్టుబడులు, నిర్వహణ ఖర్చులను కలిపి లెక్కిస్తే ఒక్కటంటే ఒక్క ప్రాజెక్ట్ కూడా లాభాల్లో లేదు. ప్రజా

రవాణా మొత్తం కూడా అదే పరిస్థితి. కానీ హాంకాంగ్ వంటి కొన్ని మెట్రోలు మాత్రం... నిర్వహణ ఖర్చుల పరంగా చూసినప్పుడు మిగులు చూపుతున్నాయి. అవి మెట్రో స్టేషన్ల చుట్టూ రియల్ ఎస్టేట్ వ్యాపారాల ద్వారా భారీ ఆదాయం పొందుతున్నాయి. భారత గృహ, పట్టణ వ్యవహారాల మంత్రిత్వ శాఖ, యుఐటిపి, కాగ్ లు చేసిన అధ్యయనాల ప్రకారం, మెట్రో టికెట్ చార్జీల రూపంలో వచ్చేది సాధారణంగా నిర్వహణ ఖర్చుల్లో 30 శాతం నుండి 60 శాతం మాత్రమే భర్తీ చేస్తాయి. మిగిలిన మొత్తం ప్రభుత్వాలు సమకూరుస్తున్నాయి. ప్రపంచ దేశాలు మెట్రో ప్రాజెక్టులను లాభాల కోసం కాకుండా, ప్రజా ప్రయోజనాల కోసం, దీర్ఘకాలిక పట్టణ స్థిరత్వం కోసం కింది 5 ముఖ్య లక్ష్యాలతో ప్రోత్సహిస్తున్నాయి. 1.పట్టణ రవాణా: సౌలభ్యం, రద్దీ తగ్గింపు, వేగవంతమైన, విశ్వసనీయమైన, అధిక సామర్థ్య ప్రజా రవాణా. రోడ్డు రద్దీ, ప్రయాణ సమయం తగ్గింపు. 2. పర్యావరణ ప్రయోజనాలు: వాయు కాలుష్యం, గ్రీన్‌హౌస్ వాయు ఉద్గారాలు తగ్గించడం. 3. భద్రత-సౌకర్యం: రోడ్డు ప్రమాదాల కంటే సురక్షితమైన ప్రయాణం. ముందస్తుగా అంచనా వేసే సౌకర్యం, ఎయిర్ కండిషన్డ్ రైళ్లు. 4. సమగ్ర వృద్ధి-చేరువ: మధ్యతరగతి, తక్కువ ఆదాయ వర్గాలకు చవకైన ప్రయాణ సౌకర్యం. పట్టణ పేదలు, మహిళలకు మెరుగైన కనెక్టివిటీ. 5. పట్టణాభివృద్ధి-ఆర్థిక వృద్ధి: మెట్రో స్టేషన్ల చుట్టూ అభివృద్ధి, స్థానిక ఆర్థిక వ్యవస్థ బలోపేతం, ఆస్తి విలువలు పెరగడం, ఉపాధి అవకాశాలు సృష్టి.

ఈ లక్ష్యాలను అనుసరించే దేశాలు సోషలిస్టు దేశాలు కావు. అవి ప్రపంచ బ్యాంకు మొదలైన సంస్థల నయా ఉదారవాద విధానాలనే అమలు చేస్తున్నాయి. కానీ భారత ప్రభుత్వం మాత్రం ప్రజా రవాణాను లాభం-నష్టం స్కేల్‌తో కొలుస్తూ, అన్ని ప్రాజెక్టులను పిపిపి పద్ధతులకే కట్టుబడటం అత్యంత శోచనీయం, దేశ ద్రోహం. కేవలం ఒక రవాణా రంగమే కాదు. అన్ని రంగాలలోనూ ఇదే వరవడి. సోవియట్ యూనియన్ విచ్ఛిన్నమై ఏకధ్రువ ప్రపంచం అనే ముసుగులో ప్రపంచీకరణ ముందుకొచ్చింది. అందులో భాగంగానే కాంగ్రెస్ పార్టీ హయాంలో పి.వి.నరసింహారావు నేతృత్వంలో మన్మోహన్ సింగ్ సరళీకృత ఆర్థిక విధానాలు ప్రవేశ పెట్టారు. ప్రైవేట్ రంగాన్ని ప్రోత్సహించడం, ప్రభుత్వం ప్రజా బాధ్యత నుండి వైదొలగి ప్రజలను మార్కెట్ శక్తులకు వదిలి వేయడమే ఆ విధానాలలో కీలకమైనది. కానీ 2004లో వామపక్షాలపై ఆధారపడిన యు.పి.ఎ ప్రభుత్వం కనీస ఉమ్మడి కార్యక్రమానికి అంగీకరించాల్సి వచ్చింది. అందులో భాగంగా ప్రభుత్వ రంగ పరిశ్రమల రక్షణకు కొన్ని మార్గదర్శకాలను రూపొందించి అమలు చేశారు. నరేంద్ర మోడీ నేతృత్వంలో 2014లో ఏర్పడిన ఎన్.డి.ఎ ప్రభుత్వం ప్రైవేటుకు గేట్లు ఎత్తింది. ప్రభుత్వ రంగ పరిశ్రమలు పుట్టింది చావడానికేనని స్వయంగా ప్రధాని నరేంద్ర మోడీనే ప్రకటించారు. తాజాగా తెలుగు గడ్డ మీద విశాఖలో ఆర్థిక మంత్రి నిర్మలమ్మ "ప్రైవేటీకరణ మా విధానమని" మరొకసారి కుండ బద్దలు కొట్టారు. "నేషనల్ మానిటైజేషన్ పైప్‌లైన్" పేర నేడు ప్రైవేటీకరణ కొత్త మార్గంలో నడుస్తోంది. ప్రైవేట్ వారు ఎలాంటి పెట్టుబడి పెట్టకుండానే, ప్రజల సొమ్ముతో ప్రభుత్వం నిర్మించిన ప్రభుత్వ రంగ మౌలిక సదుపాయాలను (రోడ్లు, రైల్వేలు, విమానాశ్రయాలు, పోర్టులు, విద్యుత్ ట్రాన్స్‌మిషన్ లైన్లుగా పైప్‌లైన్లు వగైరాలు) ప్రైవేట్ వారికి లీజుకి ఇస్తున్నారు. అంటే వడ్డించిన విస్తరిలో భోజనం ఆరగించడమే.

ప్రభుత్వం ప్రజా ఆస్తులను ప్రైవేట్ వారికి ధారాదత్తం చేసే ఈ వినాశకర విధానాలను అనుమతించాలా? లేక దీనికి ముగింపు పలకాలా? ఈ ప్రశ్నకు భారత ప్రజలే సమాధానం చెప్పాలి. ప్రజలే చైతన్యవంతులై కదిలి ప్రభుత్వ ప్రజా వ్యతిరేక విధానాల మార్పుకు సన్నద్ధం కావాలి.

మోస్ట్ పవర్‌ఫుల్ రిజర్వేషన్



ఒక మహిళా ప్రయాణికురాలు తన ఆధార్ కార్డును సీటుపై ఉంచి సీటు రిజర్వేషన్ చేసుకున్న వైనం సోషల్ మీడియాలో చక్కర్లు కొడుతోంది.



స్టాప్ అండ్ వర్కర్స్ ఫెడరేషన్(ఎస్‌డబ్ల్యూఎఫ్) 47 ఆవిర్భావ దినోత్సవం పురస్కరించుకొని మహబూబ్‌నగర్ డిపోలో మిఠాయి పంచుకుంటున్న నాయకులు

ఆర్టీసీల పరిరక్షణపై సదస్సు





దేశవ్యాప్తంగా ఉన్న ఆర్టీసీలలో కేంద్ర ప్రభుత్వం విద్యుత్తు బస్సులను ప్రవేశపెడుతున్నది. ఈ బస్సులన్నీ ప్రైవేట్ కంపెనీలు గ్రాస్ కాస్ట్ కంట్రాక్ట్ విధానంలో ఆర్టీసీలకు అద్దెకిస్తాయి. ఈ విధానం పూర్తిగా అమలయితే ఆర్టీసీలో అన్ని విద్యుత్తు బస్సులే ఉంటాయి. ఫలితంగా ఆర్టీసీలు నమకాహ మిగిలే పరిస్థితి ఏర్పడింది. దీనిపై ఎఆర్‌టిడబ్ల్యూఎఫ్ ఆధ్వర్యంలో జాతీయ సదస్సు హైదరాబాద్‌లో జరిగింది. ఎఆర్‌టిడబ్ల్యూఎఫ్ అగ్ర నాయకత్వం జీవన్ సాహా, ఆర్.లక్ష్మయ్య, వి.ఎస్.రావు, సుమిత్ ప్రసంగించారు. ఇందులో తెలంగాణ, ఆంధ్రప్రదేశ్, కేరళ, తమిళనాడు, బెంగాల్ ఆర్టీసీ యూనియన్ల ప్రతినిధులు పాల్గొన్నారు. ఈ సదస్సుకు ఆర్టీసీ రిటైర్డ్ ఎగ్జిక్యూటివ్ డైరెక్టర్లు కూడా హాజరయ్యారు. హాజరైన అధికారులలో నాగరాజు, రాజేంద్రప్రసాద్ తదితరులు ఉన్నారు. సిఐఆర్‌టి మాజీ డైరెక్టర్ సుదర్శన్ పాదం అధ్యక్షత వహించారు. దేశ వ్యాప్తంగా ఆర్టీసీల పరిరక్షణకు క్యాంపెన్ నిర్వహించాలని సదస్సు నిర్ణయించింది.

"ఆర్టీసీ కార్మికుడు" వర్క్‌షాప్





ఆర్టీసీలో ప్రచురించబడుతున్న ఏకైక ప్రతిక "ఆర్టీసీ కార్మికుడు" ప్రతికను పునఃప్రారంభించటానికి సెప్టెంబర్ 14న హైదాబాద్‌లోని సుందరయ్య విజ్ఞాన కేంద్రంలో వర్క్‌షాప్ జరిగింది. ప్రతిక సంపాదకవర్గ సభ్యులు పి.రవిందర్‌రెడ్డి అధ్యక్షతన ఈ వర్క్‌షాప్ జరిగింది. ఈ వర్క్‌షాప్‌కి ముఖ్య అతిథిగా పాల్గొన్న ఎస్‌డబ్ల్యూఎఫ్ రాష్ట్ర ప్రధాన కార్యదర్శి వి.ఎస్.రావు ప్రస్తుత పరిస్థితులలో పత్రిక ప్రాధాన్యతను వివరించారు. పత్రికను కార్మికుల్లోకి తీసుకెళ్లేందుకు తగు సూచనలు చేశారు.

"ఆర్టీసీ కార్మికుడు" పత్రిక సంపాదకులు వీరాంజనేయులు పత్రిక నిర్వహణ, ప్రచురణ, పంపిణీ తదితర అంశాలపై తీర్మాణాన్ని ప్రవేశపెట్టారు. ఈ తీర్మాణంపై పి.సుధాకర్ (ఖమ్మం), ఉపేంద్రాచారి (వరంగల్), మధుసూదన్ (మహబూబ్‌నగర్), నర్సింహ (నల్గొండ), అంజిరెడ్డి (కరీంనగర్) చర్యల్లో పాల్గొన్నారు. సరికొత్త శీర్షికలు కూడా ప్రారంభించాలని సూచించారు. ఎస్‌డబ్ల్యూఎఫ్ రాష్ట్ర కోశాధికారి కె.సత్తిరెడ్డి ప్రసంగిస్తూ ప్రకటనలు సేకరించటం ద్వారా పత్రికు ఆదాయాన్ని తీసుకురావాలని అన్నారు. ఈ వర్క్‌షాప్‌లో పత్రిక సంపాదకవర్గము మరియు మేనేజింగ్ కమిటీల తరపున ఎం.ప్రభాకర్, సుధాకర్, వి.శ్రీనివాస్, గీత, ఎ.కృష్ణయ్య తదితరులు పాల్గొన్నారు. అనంతరం చర్చలను సమీక్షిస్తూ ఎడిటర్ వీరాంజనేయులు ఆర్టీసీ కార్మికుల ఆదరణ ఎంతగానో పొందిన పత్రిక "ఆర్టీసీ కార్మికుడు" అని, వాట్సాప్, డిజిటల్ మీడియా కాలంలో కూడా "ఆర్టీసీ కార్మికుడు" పత్రిక కోసం కార్మికులు, అధికారులు ఎదురుచూస్తున్నారని, ఇంతగా ఆదరణ పొందిన పత్రికను ఆర్థిక సమస్యల వల్లనే కొంతకాలం నుండి ప్రచురించలేక పోయామని, తిరిగి క్రమం తప్పకుండా ప్రచురించటానికి పత్రిక మేనేజింగ్ కమిటీ, సంపాదకవర్గం కృత నిశ్చయంతో ఉన్నాయని అక్టోబర్ నెల నుండే పత్రికను కార్మికుల చేతుల్లో ఉంచుతామని అన్నారు. వర్క్‌షాప్‌లో వచ్చిన సూచనల మేరకు "సెర్చ్‌లైట్" అనే శీర్షికను పరిచయం చేస్తున్నామని, ఇందులో కార్మికులు ఎదుర్కొంటున్న తీవ్రమైన సమస్యలు ప్రచురిస్తామని ప్రకటించారు. భిక్షపతిగౌడ్ వందన సమర్పణతో వర్క్‌షాప్ ముగిసింది.

విజయవంతంగా తెలంగాణ పబ్లిక్ & ప్రైవేట్ రోడ్ ట్రాన్స్‌పోర్ట్ వర్కర్స్ ఫెడరేషన్ మహాసభలు









సెప్టెంబర్ 21న తెలంగాణ రాష్ట్ర పబ్లిక్ & ప్రైవేట్ రోడ్ ట్రాన్స్‌పోర్ట్ వర్కర్స్ ఫెడరేషన్ రాష్ట్ర 4వ మహాసభలు సుందరయ్య విజ్ఞాన కేంద్రం హైదరాబాద్‌లో విజయవంతంగా జరిగాయి. మహాసభల ప్రారంభ సూచికగా ఫెడరేషన్ పతకాన్ని రాష్ట్ర అధ్యక్షులు ఎస్. వీరయ్య ఆవిష్కరించారు. మహాసభలను ప్రారంభిస్తూ ఆహ్వాన సంఘం అధ్యక్షులు, మాజీ ఎమ్మెల్సీ సి.నర్సిరెడ్డి గారు ఆహ్వానం పలికారు. ఎస్.వీరయ్య అధ్యక్షోపన్యాసం చేస్తూ జాతీయంగా, అంతర్జాతీయంగా కార్మిక వర్గం ఎదుర్కొంటున్న సవాళ్ళను, అందుకు కారణమైన పెట్టుబడిదారీ విధానాలను వివరించారు. కేంద్రంలోని బిజేపీ ప్రభుత్వ విధానాల ఫలితంగా రోడ్ రవాణా రంగం కుదేలు అవుతున్నదని, కార్మిక వర్గం పోరాడి సాధించుకున్న హక్కులు కోల్పోతున్నదని, ఈ విధానాలపై కార్మికవర్గం పోరాటాలు కొనసాగించాలని పిలుపునిచ్చారు. ఫెడరేషన్ రాష్ట్ర ప్రధాన కార్యదర్శి పుప్పాల శ్రీకాంత్ కార్యదర్శి నివేదిక ప్రవేశపెడుతూ గత రెండు సంవత్సరాలలో ఫెడరేషన్ నిర్వహించిన కార్యక్రమాలు సాధించిన విజయాలను వివరించారు. రాబోయే కాలానికి కర్తవ్యాలను ప్రతిపాదించారు. సి.ఐ.టి.యు. అఖిల భారత కోశాధికారి సాయిబాబు మహాసభను ఉద్దేశించి ప్రసంగిస్తూ, రాబోయే కాలంలో మరిన్ని పోరాటాలకు రోడ్డు రవాణా రంగ కార్మికులు సిద్ధపడాలని పిలుపునిచ్చారు. ఆల్ ఇండియా రోడ్ ట్రాన్స్‌పోర్టు వర్కర్స్ ఫెడరేషన్ ప్రధాన కార్యదర్శి జీవన్ సాహా ప్రసంగిస్తూ, మహాసభ క్రమశిక్షణగా జరిగిందని, ఉత్సాహభరితంగా, స్వేచ్ఛగా ప్రతినిధులు చర్చల్లో పాల్గొన్నారని, మంచి విజయాలు సాధించిన పోరాటాలు తెలంగాణాలో జరిగాయని అభినందించారు. రవాణా రంగ కార్మికులకు చట్ట ప్రకారం కనీస వేతనాలు అమలు చేయాలని, పి.ఎఫ్, ఈఎస్ఐ చట్టాలు అమలు చేయాలని, రోడ్డు రవాణా రంగ కార్మికులకు సంక్షేమ బోర్డు ఏర్పాటు చేయాలని ఆర్టీసీలో యూనియన్ కార్యక్రమాలను అనుమతించాలని మహాసభ తీర్మాణాలు ఆమోదించింది. ఎఐఆర్‌డబ్ల్యూఎఫ్ జాతీయ కార్యదర్శి వి.ఎస్.రావు ప్రసంగిస్తూ ఉద్యమాభివృద్ధికి పలు సూచనలు చేశారు. ఫెడరేషన్ తెలంగాణ రాష్ట్ర గౌరవాధ్యక్షులుగా వి.ఎస్.రావు, అధ్యక్షులుగా ఎస్.వీరయ్య, వర్కింగ్ ప్రెసిడెంట్‌గా అజయబాబు, ప్రధానకార్యదర్శిగా పుప్పాల శ్రీకాంత్, కోశాధికారిగా జిల్లా ఉపేందర్ ఎన్నికయ్యారు. ఉపాధ్యక్షులుగా వీరాంజనేయులు (ఆర్టీసీ ఎస్‌డబ్ల్యూఎఫ్), వర్కింగ్ కమిటీ సభ్యులుగా పి.రవీందర్‌రెడ్డి (ఆర్టీసీ ఎస్‌డబ్ల్యూఎఫ్) ఎన్నికయ్యారు.





మహబూబ్‌నగర్‌లో స్టాఫ్ & వర్కర్స్ ఫెడరేషన్ (ఎస్‌డబ్ల్యూఎఫ్) ఆధ్వర్యంలో నిర్వహించిన రీజియన్ స్థాయి విస్తృత సమావేశం

నూతన మేనేజింగ్ డైరెక్టర్ వై.నాగిరెడ్డి గారిని కలిసిన ఎస్‌డబ్ల్యూఎఫ్ రాష్ట్ర నాయకత్వం

తెలంగాణ రాష్ట్ర రోడ్డు రవాణా సంస్థకు నూతన వైస్ ఛాన్స్‌లర్ మరియు మేనేజింగ్ డైరెక్టర్‌గా నియమితులైన వై.నాగిరెడ్డి గారిని స్టాఫ్ & వర్కర్స్ ఫెడరేషన్ (ఎస్‌డబ్ల్యూఎఫ్) రాష్ట్ర నాయత్వం మర్యాద పూర్వకంగా కలిసింది. ఈ సందర్భంగా ఆర్టీసీకి ప్రభుత్వం నుండి అందవలసిన సహాయం, సంస్థ ఎదుర్కొంటున్న సమస్యలు, కార్మికులు ఎదుర్కొంటున్న సమస్యలపై ఎం.డి. గారికి సవివరమైన వినతి పత్రాన్ని ఎస్‌డబ్ల్యూఎఫ్ నాయకత్వం సమర్పించింది. వినతి పత్రాన్ని పరిశీలించిన ఎం.డి. గారు సమస్యల పరిష్కారానికై కృషి చేస్తానని తెలిపారు. ఎండిని కలిసిన వారిలో వీరాంజనేయులు (అధ్యక్షులు), వి.ఎస్.రావు (ప్రధానకార్యదర్శి), పి.రవిందర్‌రెడ్డి (ప్రచారకార్యదర్శి), పూస చంద్రప్రకాష్ (కార్యదర్శి), కె.బి.గౌడ్ రాష్ట్ర నాయకులు తదితరులు ఉన్నారు.

ఫోన్:040-27611974, సెల్:9490098894. email : swfts2014@gmail.com

టి.ఎస్. ఆర్.టి.సి స్టాఫ్ & వర్కర్స్ ఫెడరేషన్

ఆర్.నెం. హెచ్/891 (CITU - AIRTWF అనుబంధం)

అధ్యక్షులు : వీరాంజనేయులు
ప్రధాన కార్యదర్శి : వి.యస్. రావు

నందూరి ప్రసాదరావు భవన్,
1-7-135/5, ఏసాల్ ఖుల్షిద్ జాహి,
జమిస్తాన్‌పూర్, హైదరాబాద్ - 20.

తేది : 06.10.2025

శ్రీయుత గౌ॥ **వైస్ ఛైర్మన్ & మేనేజింగ్ డైరెక్టర్** గారికి,
టిజిఎస్ ఆర్టీసి, బస్‌భవన్, హైదరాబాద్.
తెలంగాణ రాష్ట్రం.

ఆర్య!

విషయం : టిజిఎస్ ఆర్టీసి సంస్థ, కార్మికులు ఎదుర్కొంటున్న సమస్యలను తమ దృష్టికి తీసుకొని రావడం కోసం వినతిపత్రం సమర్పించుట గురించి...

×××

టిజిఎస్ ఆర్టీసికి నూతన సారధిగా బాధ్యతలు స్వీకరించిన తమకు టిఎస్ ఆర్టీసి. స్టాఫ్ & వర్కర్స్ ఫెడరేషన్ రాష్ట్ర కమిటీ తరుపున అభినందనలు తెలియజేస్తున్నాము. ఆర్టీసి సంస్థ, సంస్థలోని కార్మికులు, ప్రజలు ఎదుర్కొంటున్న సమస్యలు సత్వర పరిష్కారం కొరకు కృషి చేస్తారని ఆశిస్తూ, అందుకు సంబంధించిన కొన్ని మౌలికమైన సమస్యలను తమ దృష్టికి తీసుకొని రావడం కోసం ఈ వినతిపత్రం సమర్పిస్తున్నాము. సమస్యలను పరిశీలించి స్పందిస్తారని ఆశిస్తున్నాము.

ఆర్టీసి సంస్థ ఎదుర్కొంటున్న సమస్యలు :

1. మహిళా ప్రయాణీకులకు ఉచిత ప్రయాణానికి సంబంధించిన డబ్బులు ప్రభుత్వం నుండి పూర్తిగా సంస్థకు జమ చేసేలా చూడటం అవసరం. (మహిళా ప్రయాణీకుల సంఖ్య పెరుగుతున్నా ప్రభుత్వం నుండి పూర్తిగా రీ-ఎంబర్స్ కావడం లేదు అని మేము అభిప్రాయపడ్తున్నాము).
2. రాష్ట్రంలో 25 లక్షల విద్యార్థులతో పాటు మొత్తం 31 లక్షల మందికి బస్‌పాస్‌లలో రాయితీలు ఇస్తున్నాము. దీని విలువ 694 కోట్లు వుందని ప్రభుత్వ నివేదికలు చెప్తున్నాయి. వాటిని ప్రభుత్వం నుండి రాబట్టే విధంగా కృషి చేయాల్సిన అవసరం వుంది.
3. గత 10 సంవత్సరాల కాలంలో రాష్ట్ర జనాభా 3.5 కోట్ల నుండి 4.5 కోట్లకు పెరిగింది. కానీ బస్‌ల సంఖ్య మొత్తం 2015 నాటి కంటే తగ్గాయి. అందుకని ఆర్టీసి విస్తరణ కోసం కృషి చేయాలి. అందుకు ప్రభుత్వ సహకారం కోరాలి.
4. ఆర్టీసి అప్పులను, లయబిలిటీస్‌ను ప్రభుత్వ ఈక్విటీగా మార్చి, ప్రభుత్వం నిధులు కేటాయించేలా చూడడం.
5. ప్రజల ప్రయాణ అవసరాలను దృష్టిలో పెట్టుకొని వేల ఎకరాల భూమిని ఆర్టీసి సమీకరించింది. కానీ గత కొన్ని సంవత్సరాలుగా భూములను అభివృద్ధి చేయడం పేరుతో కార్పొరేట్లకు, బడా పెట్టుబడుదారులకు లీజు పేరుతో కట్టబెడుతున్నారు. ఈ విధానాన్ని నిలిపి వేసి ఆర్టీసి సంస్థనే వాటిని వ్యాపార కేంద్రాలుగా అభివృద్ధి చేయాలి. (అందుకు కేరళ అనుసరించిన విధానం మార్గదర్శకంగా వుంది).
6. ప్రజల అవసరాల మేరకు బస్సులను పెంచడం.
7. విద్యుత్ బస్‌ల విధానంలో జిసిసి (గ్రాస్ కాస్ట్ కాంట్రాక్ట్) పద్ధతిపై కాకుండా ఆర్టీసినే విద్యుత్ బస్‌ల కొనుగోలు, మెయింటనెన్స్, ఆపరేషన్ చేసేలా చూడడంతో పాటు, ప్రైవేటు సంస్థలకిస్తున్న సబ్సిడీ ఆర్టీసిలకు ఇచ్చేలాగా మరియు ఆర్టీసి ఆపరేషన్ ఖర్చుకు ఆదాయానికి మధ్య వ్యత్యాసాన్ని (వయబిలిటీ గాప్ ఫండ్) ప్రభుత్వం రీ-ఎంబర్స్ చేసేలా చూడటం.
8. ప్రభుత్వ అనుమతిలేకుండానే అగ్రిగేటర్స్ పేరుతో తిరుగుతున్న ట్రావెల్స్ వాహనాలను నిలువరించేందుకు కృషి చేయాలి.
9. ఆర్టీసి కార్గోను ప్రైవేట్ వారికి ఇవ్వకుండా ఆర్టీసి యాజమాన్యమే నిర్వహించాలి.

కార్మికులు ఎదుర్కొంటున్న సమస్యలు :

1. కార్మికోద్యమంపై విధించిన ఆంక్షలు ఎత్తివేసి, మెజారిటీ కార్మిక సంఘం కోసం గుర్తింపు ఎన్నికలు నిర్వహించి, ఆర్టీసి నిర్వహణలో కార్మిక సంఘాలకు భాగస్వామ్యం కల్పించాలి.
2. సామాజిక భద్రతా పథకాలైన పి.ఎఫ్., ఎస్ఆర్‌బిఎస్, ఎస్‌బిటి ట్రస్టులకు బోర్డ్ ఆఫ్ ట్రస్టీలను నియమించి, ప్రజాస్వామ్యబద్ధంగా నిర్వహించాలి.

(Cont....2)

3. మోటారు ట్రాన్స్‌పోర్టు వర్కర్స్ యాక్ట్ – 1961 ప్రకారం డ్యూటీలు వుండేలా చూసి కార్మికులపై పని భారం తగ్గించాలి.
4. మహిళలు ఉచిత ప్రయాణ స్కీం 'మహాలక్ష్మి' అమలులో వస్తున్న సమస్యలు వెంటనే పరిష్కరించాలి.
5. రెగ్యులేషన్స్‌లో అవసరమైన సవరణలు చేసి అందరికి ఉద్యోగ భద్రత కల్పించాలి.
6. కార్మికులపై వివిధ రకాల వేధింపులు అరికట్టాలి. పురుష ప్రయాణీకుల ఆదాయం పెంచమని ఒత్తిడి చేయకూడదు.
7. అన్ని రూట్లలోను శాస్త్రీయంగా రూట్ సర్వే నిర్వహించి రన్నింగ్ టైమును నిర్ణయించాలి.
8. ఇప్పటికే 2013 సం।।పు అలవెన్స్‌లనే కార్మికులు పొందుతున్నారు. ఆర్‌పిఎస్–2017 ననుసరించి అలవెన్స్‌లను తక్షణమే సవరించి అమలు చేయాలి. (ఆర్టీసి అధికారులు మాత్రం బస్‌పాస్‌లను ఎన్‌క్యాష్ చేసుకొని 30% పెంపుదలతో తీసుకొన్నారు.)
9. ఏప్రిల్ 1, 2021 మరియు ఏప్రిల్ 1, 2025 సంవత్సరాల నుండి రావలసిన పే స్కేల్స్‌ను వెనువెంటనే ఇచ్చేలా చూడాలి. అరియర్స్ వెంటనే ఇవ్వాలి.
10. గౌరవ మేనేజింగ్ డైరెక్టర్ గారిని కలవడానికి వచ్చే కార్మికులు, వారి కుటుంబ సభ్యులకు ఎం.డి. గారిని కల్సి వారి బాధలు చెప్పుకొనే అవకాశం ఇవ్వాలి తప్ప, బస్ భవన్ ఎంట్రన్స్‌లో సెక్యూరిటీ వద్ద నిలిపి వుంచి ఇబ్బందిపెట్టకూడదు.
11. రిటైరైన కార్మికులకు రావలసిన ఆర్‌పిఎస్ – 2017 అరియర్స్, టెర్మినల్ లీవు ఎన్‌క్యాష్‌మెంటు సత్వరమే చెల్లించేందుకు అవసరమైన చర్యలు తీసుకోవాలి. అవసరమైన సిబ్బందిని సమకూర్చాలి.
12. ఇ.పి.ఎస్ పథకంలో గతంలో హయ్యర్ పెన్షన్ ఆప్షన్‌పై రికవరీ చేసి తదుపరి రిజెక్టు చేయబడ్డ 7373 మందికి వారికి రావలసిన డబ్బులు వారికి ఇ.పి.ఎఫ్.ఓ నుండి తిరిగి వచ్చేలా కృషి చేయాలి.
13. ఎంప్లాయీ పెన్షన్ స్కీంలోని హయ్యర్ పెన్షన్ అమలులో వస్తున్న సమస్యలు పరిష్కారానికి యాజమాన్యం చొరవ చేసి బాధితులకు న్యాయం చేయాలి.
14. వేతన ఒప్పందాల అమలులో జరిగిన జాప్యం వల్ల (ఆర్‌పిఎస్ – 2013; ఆర్‌పిఎస్ –2017) కార్మికులు పొందే పెన్షన్‌లో కోత పడుతున్నది. కావున ఆర్టీసి యాజమాన్యం బాధ్యత తీసుకొని, 'సెంట్రల్ ప్రావిడెంట్ ఫండ్ కమీషనర్' నుండి అనుమతి తీసుకొని నష్ట నివారణ చేయాలి.
15. ఆర్టీసిలో స్టాఫ్ నారమ్స్ ను తక్షణమే విడుదల చేయాలి. దాని ఆధారంగా ఆర్టీసిలోని ఖాళీ పోస్టులను రెగ్యులర్ ప్రాతిపదికన భర్తీ చేయాలి.
16. ఎకౌంట్స్ డిపార్టుమెంట్ కేంద్రీకరణ విధానాన్ని రద్దు చేసి యూనిట్ స్థాయిలో భారం తగ్గించాలి.
17. కార్మికులచే ఏర్పరచుకొని, కార్మికులే నిర్వహించుకుంటున్న క్రెడిట్ కో-ఆపరేటివ్ సొసైటీకి (CCS) ఎన్నికలు నిర్వహించేందుకు అనుమతించాలి.
18. సిసిఎస్ కు ఆర్టీసి ఇవ్వవలసిన బకాయిలు, నిర్ణయించిన వడ్డీతో క్రమం తప్పకుండా చెల్లించి CCS సంస్థను కాపాడాలి.
19. సర్వీసులో వుండి చనిపోయిన కుటుంబంలోని సభ్యులకు రావలసిన EDLIF ను సత్వరమే ఇచ్చేలా చూడాలి.

ప్రయాణీకుల సమస్యలు :

1. రాష్ట్రంలో 12,745 రెవెన్యూ గ్రామాలు వుంటే నేటికి 10,000 గ్రామాలకు మాత్రమే బస్ సౌకర్యం వుంది. (500 పైన జనాభా వున్న 7834 గ్రామాలను కలుపుకుంటే మొత్తం 20,000 పైనే గ్రామాలు వున్నాయి). అందుకని అన్ని గ్రామాలకు బస్ సౌకర్యం కల్పించాలి.
2. మండల కేంద్రాలను కలుపుతూ సర్కులర్ బస్‌లను నడపగలిగితే తక్కువ సమయంలో ఎక్కువ ట్రీ క్వెన్సీతో బస్ సౌకర్యం అందుబాటులోకి వస్తుంది. కాబట్టి షెడ్యూల్స్‌ను ఆ పద్ధతిలోకి మార్చాలి.
3. స్కూల్, కాలేజీలకు వెళ్ళే పిల్లల అవసరాలకు సరిపోయే విధంగా బస్‌ల ఫ్రీక్వెన్సీని పెంచాలి.
4. అన్ని బస్ స్టేషన్లలో మంచినీటితో పాటు అన్ని సౌకర్యాలను మెరుగుపర్చాలి.

ధన్యవాదములతో...

(వీరాంజనేయులు)
అధ్యక్షులు

(వి.యస్. రావు)
ప్రధాన కార్యదర్శి

ఆర్టీసీ నూతన మేనేజింగ్ డైరెక్టర్‌గా వై.నాగిరెడ్డి గారు



తెలంగాణా ఆర్టీసీకి నూతన వైస్ ఛైర్మన్ మరియు మేనేజింగ్ డైరెక్టర్‌గా వై.నాగిరెడ్డి, ఐపీఎస్ నియమితులయ్యారు. 1997 బ్యాచ్‌కు చెందిన నాగిరెడ్డి ఇప్పటి వరకు ఫైర్ సర్వీసెస్ మరియు డిసాస్టర్ రెస్పాన్స్ విభాగానికి డైరెక్టర్‌గా పనిచేశారు. 4 సం.ల పాటు ఆర్టీసీకి ఎం.డి.గా పనిచేసిన వి.సి. సజ్జనార్‌ను హైదరాబాద్ నగర కొత్వాల్‌గా ప్రభుత్వం నియమించి, ఆయన స్థానంలో వై.నాగిరెడ్డిని ఎం.డి.గా నియమించింది. గతంలో ఎం.డి.గా పనిచేసిన వై.సి. సజ్జనార్ టిఆర్ఎస్ ప్రభుత్వ హయాంలో నియమితులై కాంగ్రెస్ ప్రభుత్వం ఏర్పడిన తర్వాత 2 సం.ల పాటు ఎం.డి.గా కొనసాగారు.



మహబూబ్‌నగర్ రీజియన్‌లో ఎ.డి.సి. పదోన్నతులు

మహబూబ్‌నగర్ రీజియన్‌లో కండక్టర్, డ్రైవరు క్యాటగిరీల నుండి 55 ఎ.డి.సి. గా పదోన్నతులు కల్పిస్తూ రీజినల్ మేనేజర్ సంతోష్‌కుమార్ ఆదేశాలు జారీ చేశారు. సుదీర్ఘకాలంగా రీజియన్‌లో కండక్టర్, డ్రైవర్ పదోన్నతులు పెండింగ్‌లో ఉన్నాయి. రీజినల్ మేనేజర్‌గా బాధ్యతలు తీసుకున్న వెంటనే సంతోష్‌కుమార్ వీటిపై ప్రత్యేక దృష్టి పెట్టారు. పర్సనల్ ఆఫీసర్ సుజాత మరియు జయరాజ్ హెచ్ఎం(పి) పట్టుదలగా శ్రమించి ఈ పదోన్నతులు కల్పించారు. ఎస్‌డబ్ల్యూఎఫ్ నాయకత్వం సంతోష్‌కుమార్, ఆర్ఎం గారికి సుజాత (పి.ఓ) గారిని ప్రత్యేకంగా కృతజ్ఞతలు తెలిపింది. కార్యక్రమంలో వీరాంజనేయులు ఎస్‌డబ్ల్యూఎఫ్ రాష్ట్ర అధ్యక్షులు, నాగరాజు రీజియన్ ఉపాధ్యక్షులు, ప్రచార కార్యదర్శి ఎ. క్రాంతికుమార్ పాల్గొన్నారు.



సూర్యాపేట -హైదరాబాదు బస్సులో ఎక్కిన ప్రయాణికురాలు రామిశెట్టి శాంతకుమారి గారు తన 6 తులాల బంగారాన్ని బస్సులో మర్చిపోయారు. బస్సు కండక్టర్ కె. అంజయ్య మరియు డ్రైవర్ గారు బస్సులోని వస్తువును డిపో మేనేజర్ గారి సమక్షంలో సంబంధిత ప్రయాణికురాలికి డిపోలో అందచేశారు.



జడ్చర్ల బస్టాండ్‌లో ప్రయాణీకుడు పోగొట్టుకున్న లక్ష రూపాయల విలువైన లాప్‌ట్యాప్ తిరిగి ప్రయాణీకుడికి అందజేస్తున్న కవిత ఎ.ఎం(టి), మహబూబ్‌నగర్ డిపో.



కర్నూలు నుండి గద్వాల బస్సులో 25 తులలా బంగారం 40.000 రూ మరియు లాప్‌ట్యాప్ గల బ్యాగ్ మరచిపోయిన ప్రయాణికుడికి గద్వాల డిపో మేనేజర్ జి.సునీత గారి సమక్షంలో అప్పగించిన కండక్టర్ సూరిబాబు, డ్రైవర్ కె.పరుశరాములు.



కల్వకుర్తిలో బస్సు ఎక్కి సంతోష్ నగర్‌లో దిగుతూ తన యొక్క విలువైన పర్సును బస్సులో మర్చిపోయిన మహిళ పర్సులో తులం బంగారం/ ఒక వెండి చైను మరియు 8100 రూపాయల నగదును డిపో అధికారుల సమక్షంలో ఆమె కుటుంబ సభ్యులకు అప్పగించిన కండక్టర్ వి.ప్రసాద్, డ్రైవర్ అనిల్.

విద్యుత్ బస్ విధానంలో మార్పులు చేసి, ఆర్టీసీలను రక్షించాలి



వి.ఎస్.రావు
ప్రధానకార్యదర్శి

దేశంలో డీజిల్ ధరలు పెరగడం, పాత బస్‌లునే నడపడం వల్ల మెయింటనెన్స్ ఖర్చులు పెరగడం, కొత్త బస్‌లు కొనుగోలు చేయకపోవడం, కొత్త బస్‌లుతో ఆగ్యుమెంటేషన్ చేయకపోవడం, ప్రైవేటు బస్ రవాణా కూడా పెరగడం అనేవి ఆర్టీసీల ఆర్థిక పరిస్థితి దిగజారడానికి కారణం అని కేంద్ర ప్రభుత్వ ఆధ్వర్యంలో 'నీతి అయోగ్' విడుదల చేసిన **'అన్లాకింగ్ 200 బిలియన్ డాలర్స్ అపార్చ్యునిటీ ఎలక్ట్రిక్ వెహికిల్స్ ఇన్ ఇండియా'** అనే నివేదికలో తెలియజేసింది. ఆర్టీసి విస్తరణను అడ్డుకుంటున్నది పాలకులే. 1989 నుండి ఆర్టీసి విస్తరణను అడ్డుకున్నది కేంద్ర ప్లానింగ్ కమీషన్, అలాగే ఆర్టీసి యాక్ట్ ప్రకారం ఆర్టీసీలకు ఇవ్వాల్సిన 1:2 పద్ధతిన మూల ధన పెట్టుబడిని ఇవ్వడం నిలిపివేశారు. ప్రైవేట్ ఆపరేటర్స్ ముందుకు రాని చోట మాత్రమే ఆర్టీసిలకు పర్మిట్స్ ఇవ్వాలని ఎం.వి.యాక్ట్ - 1988లో సవరణ చేసి ప్రైవేటు పోటీని పెంచింది కేంద్రంలోని పాలకులే. ఎం.వి. యాక్ట్ సవరణ బిల్లు-2019ని ముందుకు తెచ్చి అగ్రిగేటర్ సంస్థలకు అవకాశం కల్పించారు. పర్మిట్ల విధానంలో మార్పులు చేశారు. టూరిస్ట్ పర్మిట్ ల పేరుతో ఆర్టీసిలకు పోటీగా స్టేజి కారియర్స్ నడుపుకొనే అవకాశం కల్పించారు. అంతర్జాతీయంగా ముడి చమురు ధరలు తగ్గినా, భారతదేశంలో డీజిల్ ధరలు తగ్గించని ఫలితంగా ప్రజా రవాణా సంస్థలు తీవ్ర ఆర్థిక భారం మోస్తున్నాయి. ఆర్టీసి ల నిర్వహణ వల్ల ఆదాయానికి, ఖర్చుకు మధ్య వస్తున్న తేడాని రీ-ఎంబర్స్ చేయడం లేదు. ఇవన్నీ గమనించినప్పుడు ఆర్టీసిలు వేదు ఎదుర్కొంటున్న ఆర్థిక సంక్షోభానికి ప్రభుత్వ విధానాలే కారణం అని అర్థం అవుతుంది. ఆ విషయాన్ని దాచిపెట్టి ఆర్టీసి పరిస్థితిని అడ్డం పెట్టుకొని, విద్యుత్ బస్‌లు పేరుతో ఆర్టీసిలను నిర్వీర్యం చేసి ప్రైవేటు కార్పొరేట్లకు కట్టబెడుతున్నారు.

విద్యుత్ బస్‌ల పేరున కార్పొరేట్లకు దోచిపెడ్తున్న పాలకులు: విద్యుత్ బస్‌ల విధాన ప్రకటన 2015లో ముందుకు తెచ్చారు. 2019 లో "ఫాస్టర్ అడాప్షన్ అండ్ మాన్యుఫాక్చరింగ్ ఆఫ్ ఎలక్ట్రిక్ & హైబ్రిడ్ వెహికిల్" (FAME-1) ముందుకు తెచ్చారు. కొన్ని పట్టణాలలో మాత్రమే అమలు చేశారు. ఆ పథకంలో భాగంగా వచ్చినవే 2019 నుండి ఎయిర్ పోర్టుకు నడుస్తున్న విద్యుత్ బస్లు, ఆ తర్వాత FAME-2ను ముందుకు తెచ్చారు. FAME-1 లో యజమానులకు బస్ ఖరీదులో సగం (1 కోటి) సబ్సిడీగా ఇస్తే, FAME-2లో బస్ ఖరీదులో 50% కంపెనీలకు సబ్సిడీగా ఇచ్చారు. ఈ పథకం క్రింద 5165 బస్‌లు కేంద్ర నిధులతో సమకూర్చారు. తర్వాత కేంద్ర ప్రభుత్వం నేషనల్ ఎలక్ట్రికల్ ఐస్ల ప్రోగ్రాం (NEBP) ద్వారా కొన్ని విధాన నిర్ణయాలు మార్చారు. అప్పటివరకు పెట్టుబదులపై సబ్సిడీలు ఇచ్చే పద్ధతిని మార్చి ఆపరేషనల్ సబ్సిడీలు ఇచ్చే పద్ధతి ముందుకు తెచ్చారు. అందులో నుండి ముందుకు వచ్చిన పథకమే "PM E-bus -Seva" పథకం. ఈ పథకం క్రింద 20వేల కోట్లతో 10,000 బస్‌లుకు పిపిపి (జిసిసి) పద్ధతిలో తెచ్చి ఆర్టీసిలపై రుద్దారు. అదే తరహాలో ముందుకు తెచ్చిన పథకం "PM E Drive" పథకం. 10,900 కోట్లతో ప్రకటించిన ఈ పథకం అమలులోకి రావలసి వుంది. అంతేకాక 'ప్రొడక్షన్ లింక్డ్ ఇన్సెంటివ్' (PLI) పేరుతో ఆటోమోబైల్ ఇండస్ట్రీకి 25,938 కోట్లు, బ్యాటరీ స్టోరేజి కోసం అడ్వాన్స్డ్ కెమిస్ట్రీ సెల్ (ACC) లకు 18,100 కోట్లు, మొత్తం 44,038 కోట్లు కేంద్ర బడ్జెట్లో కేటాయించారు.

ఆర్టీసిలను ఆదుకోవడానికి నేరుగా ఒక్క రూపాయి ఇవ్వడానికి ముందుకురాని ప్రభుత్వాలు పర్యావరణం పేరుతో వేల కోట్ల రూపాయలు పెట్టుబడిదారులకు లబ్దిచేకూరుస్తున్నారు. విద్యుత్ ఐస్ల నిర్వహణ పేరుతో మనం తిరిగి సృష్టించలేని భూమి కూడా కార్పొరేటర్లకు కట్టబెడుతున్నారు. ఏ ప్రజా రవాణా సంస్థ అయినా ఒక శతాబ్దకాల అవసరాలను దృష్టిలో పెట్టుకొని భూమిని సమకూర్చాలి. అదే ముందుచూపుతో ఉమ్మడి ఆర్టీసి అనేక వేల ఎకరాల భూమిని సమకూర్చింది, ఆర్టీసి మీద అధ్యయనం చేసిన IIT బెంగుళూరు నివేదికలో కూడ ఆర్టీసి అప్పులలో వున్నప్పటికి, అనేక వేల ఎకరాల భూమిని సమకూర్చుకోవడం గొప్ప విషయమని అంగీకరించింది. హైబ్రీడ్ పద్ధతిలో విద్యుత్ బస్సుల నడపడంతో పాటు, పూర్తిగా డిపోలను ఖాళీ చేసి విద్యుత్ బస్‌లు సంస్థకు అప్ప చెప్పడం కోసం ప్రయత్నిస్తున్నారు. ఆంధ్రప్రదేశ్లో 19, తమిళనాడులో 5 డిపోల స్థలాలను ఆ రకంగా ఇవ్వడానికి ప్రయత్నిస్తున్నారు.

టిఎస్ ఆర్టీసిలో పరిస్థితి : టిఎస్ ఆర్టీసిలో ఇప్పటివరకు 575 విద్యుత్ బస్‌లు నడుస్తున్నాయి. నిజామాబాద్-2, వరంగల్-2, హయత్‌నగర్, హెచ్‌సియు, నల్లగొండ, సూర్యాపేట, మహబూబ్‌నగర్‌ల నుండి విద్యుత్

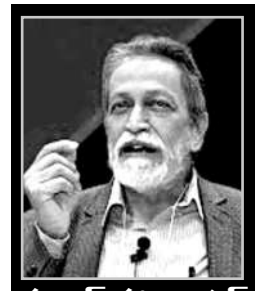
బస్‌లు నడుపుతున్నారు. హైదరాబాదుకు పిఎమ్ ఇ-బస్ సేవా పథకం క్రింద 2000 బస్‌లు కేటాయించారు. ఈ బస్‌లు వస్తే మొత్తం హైదరాబాద్లో విద్యుత్ బస్ అవుతాయి. పిఎమ్ఐబస్ పథకం క్రింద కి.మీ. రూ.24 సబ్సిడీ ఇచ్చినా కి.మీ.కి ఎనిమిది రూపాయలు ఆదాయం కంటే ఎక్కువ చెల్లించాల్సి వస్తున్నది. బస్‌లు సంఖ్య పెరిగితే ఆర్టీసిపై ఆ మేరకు భారం పెరుగుతుంది. దీనిని ఎలా భర్తీ చేస్తారు? విద్యుత్ బస్ వల్ల (జిసిసి పద్ధతి వల్ల) వేలాది మంది కార్మికులు ఉద్యోగాలు ప్రమాదంలో పడతాయి. గ్యారేజి కార్మికులు, డ్రైవర్లు ప్రధాన బాధితులుగా వుంటే తర్వాత మిగిలిన క్యాటగిరీలు వుంటాయి.

డీజిల్‌పై పెడుతున్న ఖర్చును తగ్గించడం కోసం, వాతావరణ మరియు శబ్దకాలుష్యాన్ని తగ్గించడం పేరుతో దేశంలోని ఆర్టీసీలలో విద్యుత్ ఐస్లను ముందుకు తెచ్చింది. కేంద్ర ప్రభుత్వం తీసుకొచ్చిన విద్యుత్ బస్ విధానంలో మౌలిక మార్పులు చేయాలని, కేంద్ర ప్రభుత్వం విద్యుత్ ఐస్ఐ కోసం యజమానులకు ఇస్తున్న సబ్సిడీలను, నిధులను, వయబిలిటీ గ్యాప్ ఫండ్లను ఆర్టీసీలకు ఇవ్వాలని, ఆర్టీసిలకున్న విలువైన భూములను విద్యుత్ ఐస్ల పేరుతో ప్రైవేటు సంస్థలకు అప్ప చెప్పే విధానం విరమించుకోవాలని, కేంద్ర, రాష్ట్ర ప్రభుత్వాలు చట్ట ప్రకారం ఇవ్వాల్సిన నిధులను పునరుద్ధరించాలని డిమాండ్ చేస్తూ 2025 సెప్టెంబర్ 12న **'ఆర్టీసి పరిరక్షణ దినం'** (SAVE RTC) పాటించాలని **ఆల్ ఇండియా రోడ్ ట్రాన్స్‌పోర్ట్ వర్కర్స్ ఫెడరేషన్** (AIRTWF) పిలుపునిచ్చింది. **సెప్టెంబర్ 12న డిమాండ్స్ కూడిన బ్యాడ్జీలను ధరించి విధులకు హాజరు కావాలని,** ఆర్టీసి కార్మికులందరూ బ్యాడ్జీలు ధరించి దేశవ్యాప్త కార్యక్రమాన్ని జయప్రదం చేయాలని టిఎస్ ఆర్టీసి స్టాఫ్ & వర్కర్స్ ఫెడరేషన్ రాష్ట్ర కమిటి విజ్ఞప్తి చేస్తున్నది.

డిమాండ్స్ : (1) విద్యుత్ బస్‌లు విధానంలో మార్పులు చేయాలి. జిసిసి మోడల్ను రద్దు చేయాలి. (2) విద్యుత్ బస్‌లు ఆర్టీసిలే కొని, నిర్వహించేందుకు అవసరమైన నిధులు ప్రభుత్వాలు ఇవ్వాలి. (3) ఆర్టీసి గ్యారేజీలను అభివృద్ధి చేయాలి. అవసరమైన శిక్షణ ఇచ్చి ఉద్యోగ భద్రత కల్పించాలి. (4)బస్‌లు నిర్వహణలో ఆదాయానికి, ఖర్చుకు మధ్య వస్తున్న తేడాని ప్రభుత్వాలే నిధులు ఇవ్వాలి. (5) ఆర్టీసిని ప్రజా రవాణా సంస్థగా చూడాలి. ప్రజల అవసరాల మేరకు బసను సమకూర్చాలి. (6) అవసరమైన అన్ని పోస్టులలో రిక్రూట్మెంట్ను జరపాలి. (7) కాంట్రాక్టు విధానం రద్దు చేసి, అన్ని పోస్టులు రెగ్యులర్ పోస్టులలో నియమించాలి. (8) అన్ని క్యాటగిరీ కార్మికులకు ఉద్యోగ భద్రత కల్పించాలి. (9) వేతన ఒప్పందాలు వెంటనే చేసి, ఆరియర్స్‌తో సహా వెంటనే చెల్లించాలి. (10) ఆర్టీసి ఆస్తుల నగదీకరణ నిలిపివేసి, వాటిని ఆర్టీసినే అభివృద్ధి చేయాలి.



ట్రంప్ సుంకాలు, జీఎస్టీ సర్దుబాట్లు


ప్రభాత్ పట్నాయక్
ప్రముఖ ఆర్థికవేత్త

భారతదేశం మీద ట్రంప్ సాగిస్తున్న సుంకాలదాడి వలన మన ఆర్థిక వ్యవస్థ నిస్సందేహంగా వెనక్కిపోతుంది. ఒకవేళ ట్రంప్ ఇప్పుడు విధిస్తున్న యాభై శాతం సుంకం రేటు తగ్గించినా, దానికి బదులుగా మన దేశం కూడా అమెరికన్ సరుకుల మీద, ముఖ్యంగా అక్కడి వ్యవసాయ ఉత్పత్తుల మీద, డెయిరీ ఉత్పత్తుల మీద సుంకాలు తగ్గిం చాల్సి వుంటుంది. అలా తగ్గిస్తే, ఆ సరుకుల దిగుమతులు బాగా పెరుగుతాయి. దాని ఫలితంగా మన దేశంలో రైతుల ఆదాయాలు తగ్గుతాయి. మన దేశ ఆర్థిక వ్యవస్థ ట్రంప్ సుంకాల వలన ఇలా ముడుచుకుపోకుండా ఉండాలంటే దేశీయ ఆర్థిక వ్యవస్థకి అదనపు కొనుగోలుశక్తిని కల్పించాల్సి వుంటుంది. ఈ పని జరగడానికి మూడు అవకాశాలు ఉన్నాయి. మొదటిది: ద్రవ్యలోటును పెంచడం. రెండవది: ధనవంతులమీద అదనపు పన్నులు విధించి తద్వారా లభించే అదనపు ఆదాయాన్ని ప్రభుత్వం ఖర్చు చేయడం (అలా చేయడం వలన ధనవంతులవద్ద ఖర్చు కాకుండా ఉండిపోయిన ధనం ప్రభుత్వ వ్యయంగా మారుతుంది). మూడవది: వ్యక్తులకు రుణాలు అందించి వాటిని వాళ్లు ఖర్చుచేసే విధంగా ప్రోత్సహించడం (దీనివలన ప్రయివేటు వ్యక్తుల పొదుపు తగ్గి ఖర్చు పెరుగుతుంది).

ఇప్పుడు ప్రభుత్వం ప్రకటించిన జీఎస్టీ రేట్లలో మార్పులు సెప్టెంబర్ 22 నుండి అమల్లోకి వస్తున్నాయి. ఈ మార్పుల వల్లనే ఆర్థిక వ్యవస్థలోకి అదనపు కొనుగోలుశక్తి ఏమీ వచ్చి చేరదు. ఇప్పుడు చేసిన మార్పుల అనంతరం రెండే రేట్లు-5 శాతం, 18 శాతం అమలులో ఉంటాయి (కొన్ని "పాపపు సరుకులు' మాత్రం ఇప్పుడు నలభై శాతం రేటు పరిధిలోకి వస్తాయి). గతంలో 5, 12, 18. 28 శాతం-ఇలా నాలుగు రకాల రేట్లు ఉండేవి. ఇప్పుడు చేసిన మార్పుల ఫలితంగా కల్పించిన రాయితీల ప్రయోజనాలు వినియోగదారులకు గనుక అందితే వారి మీద ఇప్పుడున్న భారం కొంత తగ్గుతుంది. కాని ఈ రేట్లు తగ్గింపు వలన ప్రభుత్వానికి వచ్చే రాబడి తగ్గుతుంది. అలా తగ్గిన మేరకు ప్రభుత్వం తన వ్యయాన్ని గనుక తగ్గించుకుంటే అప్పుడు మార్కెట్ లోకి అదనపు కొనుగోలు శక్తి నికరంగా ఏమీ వచ్చి చేరదు. అదే ప్రభుత్వం తన వ్యయాన్ని తగ్గించుకోకుండా ద్రవ్యలోటును పెంచితే అప్పుడు అదనపు కొనుగోలుశక్తి కలుగుతుంది. ప్రభుత్వం తన వ్యయాన్ని తగ్గించుకుంటే అప్పుడు జీఎస్టీ తగ్గింపు వలన పెరిగిన అదనపు కొనుగోలుశక్తి కాస్తా తగ్గిన ప్రభుత్వ వ్యయం కారణంగా హరించుకుపోతుంది. ట్రంప్ సుంకాల దాడి ఫలితంగా మనదేశ ఆర్థికవ్యవస్థ స్థూల డిమాండ్ పడిపోవడాన్ని ఇలా జీఎస్టీ సుంకాల తగ్గింపుతో నివారించలేం.

ఇప్పుడు జీఎస్టీ తగ్గింపు వలన మొత్తంగా శ్రామిక ప్రజల వినిమయం పెరగబోతోందని ప్రభుత్వం చెప్పు కుంటోంది. అలా జరగడం కూడా ప్రశ్నార్థకమే. ఇప్పుడు ఇచ్చిన పన్ను రాయితీల వలన కొన్ని రకాల సరుకులకు మార్కెట్ పెరిగి ఆ సరుకులను ఉత్పత్తి చేసే పరిశ్రమల్లో కార్మికుల వేతనాలు కూడా ఆ మేరకు పెరగవచ్చు. కాని అదే సమయంలో ప్రభుత్వానికి ఇంతవరకూ వచ్చిన జీఎస్టీ ఆదాయం ఈ రాయితీల వలన తగ్గిన కారణంగా ప్రభుత్వం తన వ్యయాన్ని ఆ మేరకు తగ్గించుకుంటే ఏ యే రంగాల్లో ప్రభుత్వం తన వ్యయాన్ని తగ్గించుకుంటుందో ఆయా రంగాల్లో కార్మికుల వేతనాలు ఆ మేరకు తగ్గిపోతాయి. మొత్తంగా శ్రామిక ప్రజల కొనుగోలు శక్తిని కలిపి చూసినప్పుడు ఏ మార్పూ ఉండదు. ఇదేదో ఊహించి చెప్పేది కాదు. ప్రభుత్వం తన వ్యయాన్ని గనుక తగ్గించుకోవలసి వస్తే అది ప్రధా నంగా మౌలిక వసతుల నిర్మాణ రంగంలో అమలు చేస్తుంది. ఈ నిర్మాణ రంగంలో ఉపాధి అవకాశాలు చాలా ఎక్కువ ఉంటాయి. మొత్తం వేతనాల్లో ఈ రంగపు కార్మికుల వేతనాల వాటా కూడా ఎక్కువగానే ఉంటుంది. అటువంటి రంగం లో ప్రభుత్వ వ్యయం తగ్గితే అప్పుడు ఆ రంగంలోని కార్మికుల వేతనాలు తగ్గిపోవడం కూడా ఎక్కువగానే ఉంటుంది.

చెప్పొచ్చేదేమంటే ట్రంప్ సుంకాల పెంపు వలన శ్రామిక ప్రజల ఆదాయాలు ఇక్కడ ఏ మేరకు తగ్గిపోతాయో ఆ మేరకు తగ్గే కొనుగోలుశక్తిని భర్తీ చేయడానికి ప్రభుత్వం ఇక్కడ తీసుకుంటున్న చర్యలు సరిపోవు. ప్రభుత్వం ప్రకటించిన జీఎస్టీ రాయితీలతోబాటు ద్రవ్యలోటును పెంచి ప్రభుత్వ వ్యయాన్ని తగ్గించకుండా అదేస్థాయిలో కొన సాగించడమన్నా చేయాలి, లేదా ధనవంతుల మీద అదనపు పన్నుల భారాన్ని మోపి ప్రభుత్వ ఆదాయంలో లోటు ఏర్పడకుండానైనా చూడాలి. ఈ రెండిట్లో ఏదో ఒకటి చేయనప్పుడు జీఎస్టీ రాయితీల వలన శ్రామిక ప్రజల వినిమయ స్థాయి ఏ విధంగానూ పెరగదు.

జీఎస్టీ రేట్ల సవరణ ఫలితంగా ప్రభుత్వం ఎంత ఆదాయాన్ని కోల్పోనుంది? ఈవిషయమై పత్రికల్లో రకరకాల

నివేదికలు వస్తున్నాయి. కేంద్ర ప్రభుత్వమే స్వయంగా తన ఆదాయం ఒక ఏడాది కాలంలో రూ. 48వేల కోట్ల మేరకు తగ్గవచ్చునని ప్రకటించింది. జీఎస్టీ రేట్ల తగ్గింపు వలన రూ. 93వేల కోట్ల ఆదాయం తగ్గవచ్చునని, అయితే, "పాపపు సరుకుల" మీద విధించిన నలభై శాతం జీఎస్టీ వలన అదనంగా రూ. 45వేల కోట్ల ఆదాయం రావచ్చునని, మొత్తంగా చూసినప్పుడు రూ. 48వేల కోట్లు తగ్గుతుందని లెక్క వేసింది. ఇక స్టేట్ బ్యాంక్ ఆఫ్ ఇండియా జీఎస్టీ ఆదాయం ఒక పూర్తి ఏడాదిలో కేవలం రూ. 3,700 కోట్లు మాత్రమే తగ్గనున్నట్టు అంచనా వేసింది. జీఎస్టీ రేట్లను తగ్గించినందువలన వినిమయం బాగా పెరుగుతుందని, అందువలన మొత్తం మీద చూసినప్పుడు రెవెన్యూలో నష్టం నామమాత్రంగానే ఉండవచ్చునని ఎస్‌బిఐ అంచనా వేసింది. వివిధ ప్రయివేటు సంస్థల, వ్యక్తుల అంచనాల ప్రకారం ప్రభుత్వం ఏడాదికి రూ. 1.2 లక్షల కోట్ల నుండి రూ. 1.5 లక్షల కోట్ల వరకు ఆదాయాన్ని కోల్పోనుంది. అయితే ఈ అంచనాలకు ప్రాతిపదిక ఏమిటి అన్నది మాత్రం వాళ్లెవ్వరూ వెల్లడించలేదు.



పన్ను రేటు తగ్గినందువలన వినిమయం బాగా పెరుగుతుం దన్న వాదన నుంచి ఒకప్రశ్న తలెత్తుతుంది. అలా పెరిగే వినిమయానికి సరిపడా అదనపు కొనుగోలుశక్తి ఏ విధంగా సమకూరుతుంది? అన్నదే ఆ ప్రశ్న. ఉదాహరణకు: పన్ను రాయితీ రూ. 100 మేరకు ఇచ్చినప్పుడు వినిమయం కూడా రూ. 100 వరకూ పెరుగుతుందని భావించవచ్చు. కాని రూ. 100 పన్ను రాయితీ ఫలితంగా వినిమయం రూ. 200 వరకూ పెరుగుతుందని ఏ విధంగా భావించగలం? అదనంగా వినిమయం కోసం రూ. 100 ఎక్కడినుంచి లభిస్తుంది? పన్ను రాయితీల ఫలితంగా తగ్గిన ధరల వలన వినియోగదారులు ఉత్సాహపడి అప్పు చేసో లేక పొదుపు చేసిన సొమ్మును బయటకు తెచ్చో ఖర్చు చేస్తారని వాదిం చవచ్చు. కాస్సేపు ఈ వాదనను అంగీకరిద్దాం. ఇలా అప్పులు చేసేవారిలో శ్రామికవర్గానికి చెందినవారు దాదాపు ఎవరూ ఉండరు. వాళ్లకి రుణాలు ఇచ్చేందుకు ఎవరూ సిద్ధపడరు. ఇక వాళ్ల దగ్గర దాచుకున్న పొదుపు సొమ్ము కూడా ఏమీ ఉండదు.

బహుశా మధ్యతరగతి నెల జీతగాళ్లకు రుణాలు లభించే అవకాశాలు ఎక్కువగా ఉంటాయి. సరుకుల ధరలు తగ్గినప్పుడు ఎక్కువగా కొనుగోలు చేయడానికి ఈ తరగతివారు ముందుకు రావచ్చు. కాని వీళ్లు అదనంగా కొనుగోలు చేసినందువలన వినిమయంలో వచ్చే ఊపు తాత్కాలికమే. ఎందుకంటే వాళ్లు తీసుకున్న రుణాల వాయిదాలను తిరిగి చెల్లించవలసి వస్తుంది. అప్పుడు వాళ్లు తమ నెలవారీ వినిమయాన్ని తగ్గించుకోక తప్పదు. అందుచేత రుణాల మీద ఆధారపడి వినిమయంలో వచ్చే పెరుగుదల తాత్కాలికంగానే ఉంటుంది. అంతేగాక, ఆ తర్వాత వినిమయం తిరోగమన దిశలోకి మళ్ళీ తగ్గడం ప్రారంభిస్తుంది.

మొత్తం మీద చూసినప్పుడు ట్రంప్ సుంకాల దాడి ప్రభావం నుంచి మన ఆర్థిక వ్యవస్థను కాపాడడానికి మోడీ ప్రభుత్వం చేసినదేమీ లేదని తేలుతోంది. ట్రంప్ సుంకాల దాడి ఫలితంగా దెబ్బ తినిపోయే చిన్న ఉత్పత్తిదారులకు ఆర్థికంగా సబ్సిడీలు ఇచ్చి వారిని ఆదుకోవచ్చు. అందుకోసం కావలసిన అదనపు ధనాన్ని ధనవంతులమీద అదనపు పన్నులు వేయడం ద్వారా రాబట్టవచ్చు (సంపద పన్ను వగైరాలు). కాని మోడీ ప్రభుత్వం అటువంటి పనిచేయడం లేదు. కేవలం జీఎస్టీ తగ్గించినందువల్లే ట్రంప్ సుంకాల తాకిడిని తట్టుకోవడం సాధ్యం కాదు. అటువంటి రాయితీలు వినియోగదారులకు అదనపు కొనుగోలుశక్తిని కల్పించలేవు.

అయితే మోడీ ప్రభుత్వం బహుశా ఒక మార్గాన్ని అనుసరించ వచ్చు. ఆ మార్గాన్ని అనుసరిస్తే పాలకవర్గాలన్నీ ఆమోదిస్తాయి కూడా. ప్రభుత్వ రంగ బ్యాంకుల్లో ప్రభుత్వ బాండ్లను అమ్మేసి, ప్రభుత్వ రంగ వాటాలను అమ్మేసి జీఎస్టీ ఆదాయపు లోటును భర్తీ చేసుకోవడమే ఆ మార్గం. నిజానికి ప్రభుత్వం ద్రవ్యలోటును పెంచినా లేక ప్రభుత్వ వాటాలను ప్రయివేటు వ్యక్తులకు అమ్మినా బడ్జెట్‌కు సంబంధించి పర్యవసానం ఒకటే. కాని ఐఎంఎఫ్, ప్రపంచ బ్యాంక్ వంటివి ద్రవ్యలోటును పెంచితే కన్నెర్ర చేస్తాయి. అదే ప్రయివేటు వ్యక్తులకు ప్రభుత్వ వాటాలను అమ్మితే ఆమోదిస్తాయి. ఎందుకంటే ప్రభుత్వ ఆస్తులు కార్పొరేట్ల పరం కావడమే అవి కోరుకుంటాయి. అందుచేత మోడీ ప్రభుత్వం అటు అంత ర్జాతీయ ద్రవ్య పెట్టుబడి అధినేతలను, ఇటు భారత బడా కార్పొరేట్ శక్తులను ఒకే సారి సంతృప్తిపరిచేందకు సన్నద్ధం అవుతుంది. దాని వలన ఆర్థిక వ్యవస్థ మీద పడే ట్రంప్ సుంకాల ప్రభావం నుండి తాత్కాలికంగా తప్పించుకోవచ్చు నేమోగాని, పెట్టుబడి కేంద్రీకరణ. సంపద అసమానతలు మాత్రం మరింత వేగంగా పెరుగుతాయి.

భద్రాచలం డిపోలో మస్టర్ల కుదింపునకు వ్యతిరేకంగా టిమ్ డ్రైవర్ల పోరాటం!



భద్రాచలం డిపోలో టిమ్ సర్వీసుల మస్టర్లు కుదించటానికి వ్యతిరేకంగా టిమ్ డ్రైవర్లు చేసిన పోరాటం విజయవంతమయ్యింది. మూడు మస్టర్లుగా ఉన్న భద్రాచలం – హైదరాబాద్ (6 డ్యూటీలు) సర్వీసులను రెండు (2) మస్టర్లుగా, నాలుగు మస్టర్లుగా ఉన్న భద్రాచలం–బిహెచ్ఇఎల్ మరియు భద్రాచలం–కెబిహెచ్బి (నాలుగు సర్వీసులు)ల రెండు (2) మస్టర్లుగా యాజమాన్యం కుదించింది. ఇవి అన్నీ టిమ్ సర్వీసులే. ఇలా మస్టలర్లు కుదించటంతో టిమ్ డ్రైవర్లపై పనిభారం తీవ్రమైంది. మస్టర్లు కుదిస్తే బస్సులు ఆకాశంలో నడవవు కదా! బస్సుల స్పీడు కూడా అంతే ఉంటుంది! దాంతో ఆ షెడ్యూల్లు అన్నీ అస్తవ్యస్తమైపోయాయి. ఏ బస్సు ఎప్పుడు వస్తుందో ఎప్పుడు పోతుందో తెలియని గందరగోళ పరిస్థితి ఏర్పడింది! ఈ పరిస్థితిని ప్రైవేటు ఆపరేటర్లు పండగ చేసుకున్నారు.



భద్రాచలం–హైద్రాబాద్, భద్రాచలం–కెబిహెచ్బి సర్వీసులను యధావిధిగా నడపాలని, ప్రయాణీకులకు కలుగుతున్న అసౌకర్యాన్ని తొలగించాలని, ప్రజప్రతినిధులు కోరినప్పటికీ యాజమాన్యం వినలేదు. పైగా బిహెచ్ఎల్, కెబిహెచ్బి సర్వీసులను రద్దు చేసేసింది.

భద్రాచలం డిపోలో (3) మూడు మస్టర్లున్న డ్యూటీలను రెండు (2) మస్టర్లుగా మార్చటంతో వారంలో 1900 కి.మీ. డ్యూటీ చేయటంతో మొత్తం టిమ్ సర్వీసులైనందున టిమ్ డ్రైవర్లు తీవ్రమైన ఇబ్బందులకు, ఒత్తిడికి గురి అయ్యారు. వీటిని కండక్టర్ సర్వీసు మర్చాలని కోరుతూ 73 మంది దరఖాస్తులు ఎంప్లాయివెల్ఫేర్ బాక్స్‌లో వేసినా సమస్య పరిష్కారం కాలేదు.

ఇక గత్యంతరం లేని స్థితిలో డ్రైవర్లు సెప్టెంబర్ 8వ తేదీ నుండి విధులను బహిష్కరించారు. వారికి మద్దతుగా ఎస్‌డబ్ల్యూఎఫ్, ఇయు, టిఎంయులు జె.ఎ.సి.గా ఏర్పడి సమస్యను పరిష్కరించాలని కోరుతూ ఆందోళన నిర్వహించి, సరిరామ్ ఖమ్మం, రీజినల్ మేనేజర్ గారికి వినతి పత్రం ఇచ్చింది. సెప్టెంబర్ 13న నేరుగా టిమ్ డ్రైవర్లతోనే ఆర్ఎంగారు చర్చలు జరిపారు. భద్రాచలం–హైద్రాబాద్‌కు తిరుగుతున్న నాలుగు (4) సర్వీసులకు మూడు మస్టర్లు, మంచిర్యాలకు కూడా (3) మూడు మస్టర్లు ఇస్తామని, తేది.8.9.2025 నుండి 13.9.2025 వరకు లీవ్‌లు మంజూరు చేస్తామని ప్రకటించారు. దాంతో టిమ్ డ్రైవర్లు విధులకు హాజరయ్యారు. ఐక్యంగా పోరాడి డిమాండ్లు సాధించుకున్న టిమ్ డ్రైవర్లకు, సమస్యను సామరస్యంగా పరిష్కరించాన ఆర్టీసీ యాజమాన్యానికి "ఆర్టీసీ కార్మికుడు" అభినందనలు తెలియజేస్తున్నది.


పదవీ విరమణ శుభాకాంక్షలు
శ్రీ కె.నయిమొద్దీన్ గారు
డ్రైవర్, నల్లగొండ డిపో


అభినందనలు
శుభాకాంక్షలతో..
కూతురు :
గట్ల స్నేహిత
కుమారులు :
గట్ల లోకేష్,
గట్ల వెంకటేష్
శ్రీమతి & శ్రీ గట్ల శ్రీనివాస్ - గట్ల విజయ గారు
డ్రైవర్, వరంగల్-2 డిపో

ఆలిండియా రోడ్ ట్రాన్స్‌పోర్ట్ వర్కర్స్ ఫెడరేషన్ (ఎ.ఐ.ఆర్.టి.డబ్ల్యూ.ఎఫ్) నూతన నాయకత్వం



కరుమలయన్
అధ్యక్షులు



హరికృష్ణన్
వర్కింగ్ ప్రెసిడెంట్



జీవన్ సాహా
ప్రధాన కార్యదర్శి



ఆర్.లక్ష్మయ్య
ఉపాధ్యక్షులు



వి.ఎస్.రావు
కార్యదర్శి



వీరాంజనేయులు
వర్కింగ్ కమిటీ మెంబర్



పి.రవీందర్‌రెడ్డి
కౌన్సిల్ మెంబర్

తెలంగాణ పబ్లిక్ & ప్రైవేట్ రోడ్ ట్రాన్స్‌పోర్ట్ వర్కర్స్ ఫెడరేషన్ నూతన నాయకత్వం



గౌరవ అధ్యక్షులు
వి.ఎస్.రావు



అధ్యక్షులు
ఎస్.వీరయ్య



ప్రధాన కార్యదర్శి
పి.శ్రీకాంత్



వర్కింగ్ ప్రెసిడెంట్
అజయ్‌బాబు



కోశాధికారి
జిల్లా ఉపేందర్



ఉపాధ్యక్షులు
వీరాంజనేయులు



వర్కింగ్ కమిటీ
ఈ.రవీందర్‌రెడ్డి

TELANGANA RTC KARMIKUDU (Monthly) Date of Publication 31-9-2025 Date of Posting: 03-09-2025. RNI No.TELTEL/2015/62762, Reg. No.L1/HQ/SD/519/2022-2024



నూతన వి.సి. & ఎం.డి. వై.నాగిరెడ్డి (ఐ.పి.ఎస్) గారిని కలిసిన ఎస్‌డబ్ల్యూఎఫ్ ప్రతినిధి బృందం





తెలంగాణ పబ్లిక్ & ప్రైవేట్ రోడ్ ట్రాన్స్‌పోర్ట్ వర్కర్స్ ఫెడరేషన్ మహాసభల దృశ్యాలు



Printed and Published by V Sreenivas Rao on behalf of TSRTC STAFF & WORKERS FEDERATION, Printed at M/s. Prajasakti Daily Printing Press, # 21/1, MH Bhavan, Near RTC Kalyana Mandapam, Azamabad, Hyderabad-500020, Telangana State and Published from H.No. 1-7-130/5, NPR Bhavan, Zamistanpur, Musheerabad, Hyderabad - 500020, Telangana State, and owned by TSRTC STAFF & WORKERS FEDERATION, Editor: V. Sreenivas Rao, RNI Regd.No.TELTEL/2015/62762, e mail: rtckarmikudu2022@gmail.com, Ph. 040-27611974, Fax 040-27636769