



‘पब्लिक बस हमारा हक़ (रीक्लेमिंग द बस): दिल्ली में **मुफ्त**, **सुरक्षित** और **भरोसेमंद** बस-आधारित सार्वजनिक परिवहन के लिए अभियान

## सार्वजनिक घोषणा और मांगों की सूची

अनलॉक 1.0 की शुरुआत के साथ ही ये उम्मीद की जा रही है कि शहरी जीवन अब धीरे धीरे सामान्य होगा। कोविड 19 और और लॉकडाउन के कारण शहरी जीवन थम गया था। लोगों ने अपने आसपड़ोस से आगे कहीं जाना बंद कर दिया था। दैनिक जीवन में इस रुकावट के चलते शहरी क्षेत्रों में रहने वाले लोगों की आवाजाही सम्बन्धी जरूरतें भी बदली हैं। कई लोगों के लिए शहर के एक हिस्से से दूसरे तक जाना बहुत मुश्किल हो गया है, खास तौर पर उनके लिए जिनकी निजी वाहन तक पहुँच नहीं है। जैसे-जैसे भारत का सबसे बुरी तरह प्रभावित क्षेत्र दिल्ली अनलॉक हो रहा है, सरकार के लिए जरूरी है कि वे पुराने लंबित पड़े सुधारों को तुरंत लागू करे ताकि इस कठिन समय में लोग स्वतंत्र रूप से, सुविधा से और सुरक्षित होकर आवाजाही कर सकें।

कोविड के पहले भी डीटीसी, डीआईएमटीएस द्वारा संचालित बसें रोजाना लाखों यात्रियों को लाती और ले जाती थीं। हालाँकि दिल्ली में आवाजाही के लिए दिल्ली मेट्रो एक सांस्कृतिक पहचान बन चुकी है और कारों और मोटरसाइकिलों से भरे फ्लाईओवरों और चौड़ी सड़कों के मामले में दिल्ली महानगर विश्व का अग्रणी हो गया है, लेकिन अब भी बसें दिल्ली में सभी उम्र, जगह और पेशे वाले लोगों के लिए यातायात का सबसे लोकप्रिय साधन है। उदाहरण के लिए, भारतीय जनगणना (2011) के अनुसार दिल्ली में काम पर जाने वाले 25 फ़ीसदी लोग बस से सफर करते हैं जबकि एक तिहाई से अधिक यात्राएं गैर-मोटर (पैदल, साइकिल) साधनों से हैं। शहरी यातायात में बहुत छोटी भूमिका होने के बावजूद, कारों का न केवल सड़क पर अतिरेक कब्जा है बल्कि वे योजना बनाने वालों और राजनेताओं की नज़र और कल्पना में सबसे ज्यादा छायी रहती हैं। यह शर्म की बात है कि सामाजिक-आर्थिक विभाजन को बढ़ाने, आसपास के वातावरण को दूषित करने और जलवायु संकट के गहराने में इसकी केन्द्रीय भूमिका के पर्याप्त साक्ष्य होने के बावजूद कार-केन्द्रित योजनाएं बेरोकटोक लाई जा रही हैं।

इस बीच दिल्ली अपनी हवा और पानी में प्रदूषण के स्तर के कारण कुख्यात हो गयी है। बड़े पैमाने पर मूलभूत बदलाव की जरूरत महसूस होने के बावजूद हमारे नीतिनिर्माताओं ने व्यवस्थित तरीके से उत्सर्जन को कम करने के लिए कदम नहीं उठाये हैं। इसके बजाय सिर्फ एयर प्योरीफाइंग टावर जैसे छिछले उपाय सोचे जा रहे हैं। वैश्विक जलवायु संकट, वायु प्रदूषण और ध्वनि प्रदूषण से निपटने के लिए सरकारों की प्रतिबद्धता झूठी लगती है क्योंकि दिल्ली में शहरी परिवहन में अब भी फ्लाईओवर और सड़क को चौड़ा करती परियोजनाएं हावी हैं जो केवल गाड़ी का इस्तेमाल करने वालों की इच्छाओं को पूरा करती हैं, जहरीले उत्सर्जन को बढ़ावा देती हैं और एक तरह से सभी के लिए शहरी जीवन की गुणवत्ता को कम करती हैं।

हर किसी ने महसूस किया है कि लॉकडाउन के पहले चरण के मात्र दो हफ्ते में ही शहरी वातावरण, खास तौर से दिल्ली की हवा और नदी का पानी बिलकुल साफ़ हो गए। गाड़ियों के उत्सर्जन में अचानक आई कमी इसका प्रमुख कारण थी। हम सोच सकते हैं कि यदि सड़कों पर गाड़ियाँ न हों तो हमारे शहर कितने सुन्दर, सुरक्षित और स्वस्थ हो जायेंगे। इससे न सिर्फ़ हानिकारक उत्सर्जन में गिरावट आएगी बल्कि ट्रैफिक के कारण होने वाले एक्सीडेंट और मौतों की संख्या भी कम होगी। चूँकि प्रदूषित हवा में कोविड-19 का खतरा ज्यादा पाया गया है इसलिए भी जरूरी है कि हम *अभी तुरंत* गाड़ियों की संख्या में कमी लाने के लिए योजना बनाना शुरू करें।

हालाँकि हालिया हफ्तों में कारों और दुपहिये मोटर वाहनों ने सड़क पर दुबारा कब्ज़ा करना शुरू कर दिया है। आधी क्षमता में बसें चलने के कारण जो लोग बसों पर निर्भर हैं उन्हें आवश्यक चीजों तक पहुँच पाने में बहुत दिक्कत हो रही है। इसके कारण शहरी आवाजाही को लेकर सामाजिक विभाजन स्पष्ट रूप से सामने आ गया है जहाँ सबके आवागमन को सुनिश्चित करने के बजाय वाहनों की तेज़ आवाजाही पर ही ज्यादा जोर दिया जाता है। ऐसा लगता है कि जिनके पास निजी गाड़ियाँ हैं, उन्हें आने जाने का हक़ है पर जिनके पास निजी वहां नहीं है, उन्हें शहर में चलने का हक़ नहीं है। यदि आवाजाही तक बराबर पहुँच सुनिश्चित करने के लिए उपाय नहीं किये जाते तो कोविड लॉकडाउन प्रतिबंधों में राहत मिलने के साथ साथ यह विभाजन बढ़ता ही जायेगा।

हम सब मिलके सार्वजनिक स्वास्थ्य की चिंताओं से जूझ रहे हैं और इस बीच हमें इस विचार का विरोध करने की आवश्यकता है कि कोविड के दौरान बस से यात्रा करना सुरक्षित नहीं है। कोविड-19 के दौरान और उसके बाद सुरक्षित सार्वजनिक परिवहन प्रदान करके ही लोगों के आवागमन में भारी अंतर से बचा जा सकता है। इस संकट के समय में राज्य परिवहन अधिकारियों और संचालकों से एक सुचिंतित प्रतिक्रिया की दरकार है। न केवल बस परिवहन पर पूरी तरह से निर्भर लोग (जिन्हें शहरी नियोजन की भाषा में 'कैप्टिव राइडर' कहा जाता है) बल्कि पूरी शहरी आबादी बस-आधारित सार्वजनिक परिवहन सेवाओं को चलाने और उसे सुधारने की रणनीति को सार्वजनिक रूप से साझा करने से लाभान्वित होगी।

इस महामारी के दौरान और उसके बाद सुरक्षित शहरी आवाजाही सुनिश्चित करने के लिए हम निम्नलिखित मांगें करते हैं:

### **1. बस सेवाओं को आवश्यक सेवाएं माना जाए।**

बीबीपीटी को एक आवश्यक सेवा माना जाना चाहिए। यह सुगमता या आवाजाही का अधिकार दिलाता है जो शहर पर जनता के अधिकार का एक महत्वपूर्ण अंग है। लेकिन "सभी के लिए आवागमन" एक सपना भर न रह जाये, इसके लिए हमें चाहिए कि वाहनों के बेड़े, कर्मचारी, डिपो और कार्यशालाओं के लिए जगह तैयार की जाए।

दशकों तक पर्याप्त वित्त न दिए जाने के कारण बस का बुनियादी ढांचा उचित रखरखाव की कमी की मार झेल रहा है। सबसे अहम बात ये है कि बसों की आवश्यक संख्या और वर्तमान संख्या में बहुत बड़ा अंतर है। साथ ही जैसे-जैसे बसें पुरानी और खराब हो रही हैं, ये अंतर बढ़ता ही जा रहा है। इसलिए और बसों की खरीद करके उनकी संख्या 15,000 करनी चाहिए और उन्हें जल्द से जल्द चलाना चाहिए। इस सम्बन्ध में सार्वजनिक रूप से एक समयसीमा की घोषणा होनी चाहिए। पुरानी बसों को हटाने और नयी बसों को लाने का काम चरणबद्ध रूप से किया जाना चाहिए।

दिल्ली के कई इलाकों में सार्वजनिक परिवहन की मांग जल्दी-जल्दी आने वाली और कम क्षमता वाली बसों की है जिससे प्रतीक्षा का समय कम रहे। इसलिए बस संचालकों का लक्ष्य होना चाहिए कि वे अपने बेड़े के लिए अलग अलग सवारी क्षमता वाले वाहनों को लायें।

सभी बस स्टॉपों पर सुव्यवस्थित छाया, रौशनी, बैठने की व्यवस्था, सभी के इस्तेमाल करने लायक शौचालय, सेनेटरी पैड और अन्य जरूरी वस्तुएं/सेवाएं, वैंडर्स के लिए जगह और किसी बस स्टॉप से गुजरने वाले बस रूट की स्पष्ट जानकारी होनी चाहिए।

लन्दन, पेरिस, न्यूयॉर्क और अन्य 'वैश्विक' शहरों की तर्ज पर ही, दिल्ली भर में विभिन्न सार्वजनिक स्थानों और गलियों में कार-मुक्त पहलों के लिए योजना बनाई जानी चाहिये। निजी वाहनों का योजनाबद्ध एकाधिकार खत्म होना होगा और जनता के पैसों से बनी सड़कों पर पैदल यात्रियों, साइकिल चालकों, और सार्वजनिक परिवहन के उपयोगकर्ताओं को सुरक्षित इस्तेमाल का न्यायसंगत अधिकार सुनिश्चित करना होगा।

## 2. बस कर्मचारी आवश्यक कर्मचारी हैं।

यदि बस सेवाएं शहर को चलाने के लिए एक आवश्यक सेवा है तो उनको चलाने वाले कर्मचारी आवश्यक कर्मचारी हैं जिनके सुरक्षित और खुशहाल जीवन के लिए राज्य सरकार और बस ऑपरेटर को सीधे तौर पर जिम्मेदारी लेनी चाहिए।

बस बेड़े में बढ़ोतरी को खासतौर पर महिलाओं के लिए सार्थक रोजगार पैदा करने के अवसर के रूप में देखा जाना चाहिए। कर्मचारियों की नियुक्ति में लिंग और जाति के आधार पर न्याय सुनिश्चित करने की व्यवस्था होनी चाहिए और बस ड्राइवर के रूप में महिलाओं की नियुक्ति पर लगे बेतुके प्रतिबंधों को खत्म किया जाना चाहिए।

महामारी के समय में भी ये कर्मचारी बस सेवा को चलाने के लिए जान का खतरा उठा रहे हैं तो इसलिए उनकी चिंताओं को प्रबंधन द्वारा प्राथमिकता दी जानी चाहिए। जिन कर्मचारियों को संक्रमण का अधिक खतरा है (जैसे 50-55 से अधिक उम्र वाले कर्मचारी) उन्हें घर से काम करने की या पगार-सहित छुट्टी लेने की सुविधा होनी चाहिए। इसके साथ ही, चालक और कंडक्टर की सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए अस्थायी बैरियर लगाने चाहिए।

नियमित परीक्षण और स्टाफ के लिए सेप्टी किट के प्रावधान में सुरक्षा मानकों के पालन और पारदर्शिता में कोई समझौता नहीं किया जा सका है। BEST से सीखते हुए डीटीसी और डीआईएमटीएस को दैनिक/साप्ताहिक आधार पर मूल्यांकन करना चाहिए, इस मूल्यांकन के आधार पर स्टाफ के काम करने के घंटे कम किये जाने चाहिये और प्रत्येक कर्मचारी के लिए छोटी-छोटी शिफ्टों में काम बाँटा जाना चाहिए।

## 3. सेवाओं को सभी के लिए मुफ्त किया जाना चाहिए।

दिल्ली में महिला यात्रियों के लिए बस सेवाएं पहले से ही मुफ्त हैं। हम मानते हैं कि इस नीति के पक्ष में एक मुख्य दलील शहरी आवाजाही में लैंगिक न्याय को बहाल करना था। हम इसके खिलाफ नहीं हैं लेकिन आवाजाही में न्याय लाने के कई आयाम हैं और इसके लिए उठाये जा रहे उपचारात्मक कदम समग्र होने चाहिए। सामाजिक और आर्थिक रूप से हाशिये के लोग ऐतिहासिक रूप से आवाजाही और पर्यावरणीय रूप से अन्याय के शिकार रहे हैं, हालाँकि लैंगिक आवाजाही अन्याय मूलभूत रूप से भिन्न हैं। जैसा कि हमने पहले भी कहा है, सार्वजनिक परिवहन आवाजाही में न्याय और सामाजिक कल्याण के लिए एक साधन है। इसलिए हम यह मांग करते हैं कि सार्वजनिक परिवहन को सभी के लिए मुफ्त किया जाये।

अपनी स्थिति को स्पष्ट करते हुए हम कहना चाहते हैं कि बस-आधारित सार्वजनिक परिवहन शहरी क्षेत्र में लोगों की आवाजाही का सबसे कुशल और पर्यावरण की दृष्टि से सबसे बेहतर तरीका है। सार्वजनिक परिवहन सेवाओं को मुफ्त से उपलब्ध कराने से, हम निजी वाहन (विशेष रूप से मध्यम से लंबी दूरी की शहरी यात्राओं के लिए) के उपयोग को प्रभावी ढंग से कम करेंगे और अधिक लोगों को बस चुनने के लिए प्रोत्साहन मिलेगा।

हमारी यह दलील भी है कि बस-आधारित सार्वजनिक परिवहन की राजनीतिक अर्थव्यवस्था में बस उपयोगकर्ताओं को उपभोक्ता के बजाय नागरिक समझना चाहिए। इस तर्क के अनुसार, यह कल्याणकारी राज्य की जिम्मेदारी है कि वह हाशिये के सामाजिक समूहों के हित में काम करे और सार्वजनिक परिवहन की पहुँच को सार्वभौमिक बनाने की व्यवस्था करे। इतना ही नहीं, बल्कि सरकार को बस-आधारित सार्वजनिक परिवहन के लिए एक व्यापक मांग पैदा करने के लिए भी योजना बनानी चाहिए, और इसलिए सार्वजनिक परिवहन का मुफ्त होना ज़रूरी है।

#### 4. सुरक्षा हो प्राथमिकता

सड़क ट्रैफिक पर उपलब्ध आंकड़ों की बात करें तो बस-आधारित सार्वजनिक परिवहन कमोबेश गंभीर सड़क दुर्घटनाओं से सुरक्षित है। महिला यात्रियों की बस के अन्दर सुरक्षा के लिए आवश्यक क़दमों को त्वरित रूप से उठाया जाना चाहिए। हालाँकि बसों में मार्शलों की नियुक्ति की गयी है, लेकिन उनकी प्रभावशीलता का मूल्यांकन किया जाना चाहिए।

आधी क्षमता पर कम सवारियों के साथ बसों को चलाया जाना चाहिए जिससे उचित शारीरिक दूरी का पालन हो सके। सुरक्षात्मक उपकरणों/मास्क़ों को अनिवार्य किया जाना चाहिए ताकि संक्रमण से सामूहिक सुरक्षा हो सके। यात्रा में कहीं भी भीड़ नहीं होने देना चाहिए। यात्रियों के लिए एसी बसों को या तो न चलाया जाया या बिना एसी के खुले दरवाज़ों के साथ चलाया जाये। कर्मचारियों के साथ साथ उपयोगकर्ताओं के लिए बसों को सुरक्षित करने के लिए हर राउंड ट्रिप के बाद उन्हें सैनिटाईज़ किया जाना चाहिए।

#### 5. शहर में बस सबकी भरोसेमंद साथी हो

बस की खामियों और कठिनाइयों के बावजूद यात्री बसों को पसंद करते हैं। इसके कई कारण हो सकते हैं लेकिन यह निश्चित है कि एक बड़ी आबादी के लिए बस अब भी भरोसेमंद साधन है। लेकिन यह रिश्ता तभी बना रहेगा जब बस ऑपरेटर और सरकारी महकमा इसको बेहतर करेंगे, बस स्टॉप पर प्रतीक्षा करने के समय को कम करेंगे, समय-सारणी को नियमित करेंगे, बसों बीच रास्ते में खराब होने की दर को कम करेंगे, बसों की आवाजाही के लिए अलग लेन प्रदान करेंगे और बस उपभोक्ताओं से संवाद करने के लिए एक आधिकारिक चैनल स्थापित करेंगे ताकि बसों की योजना और संचालन में यात्री बराबर के हकदार बनें।

सस्टेनेबल अर्बन मोबिलिटी नेटवर्क (समनेट), इंडिया

और

इंस्टीट्यूट फॉर डेमोक्रेसी एंड सस्टेनेबिलिटी, दिल्ली

**इस घोषणा और माँगों की सूची को समर्थन देने के लिए यहाँ जायें:**

[www.sumnet.in/delhi-bus-campaign/endorsement](http://www.sumnet.in/delhi-bus-campaign/endorsement)

**समर्थनकर्ता:**

जन आन्दोलनों का राष्ट्रीय समन्वय

दिल्ली सॉलिडैरिटी ग्रुप

राष्ट्रीय साइकिलयात्री यूनियन

राष्ट्रीय घरेलू कामगार यूनियन

शहरी महिला कामगार यूनियन