

Public Transport Now!

कोरोनोकाल में और उसके बाद बेहतर सार्वजनिक बस सेवा की मांग पर वेबिनार

'पब्लिक बस हमारा हक': दिल्ली में मुफ्त, सुरक्षित, भरोसेमन्द बस सेवा के लिए अभियान

23 जून | 11 पूर्वाह्न - 1 अपराह्न



RECLAIMING THE BUS
A CAMPAIGN FOR FREE, SAFE & RELIABLE BUS TRANSPORT

PUBLIC TRANSPORT NOW!
June 23 | 11 AM - 1 PM
Registrations open ([Link in Description](#))

On the **International Public Services Day**, join us for a webinar discussion on 'Public Transport Now! Re-energizing the demand for better bus services. The discussion will focus on the **political economy** of providing bus transport as public service in Delhi.

SPEAKERS

DR. KALPANA VISWANATH
CO-FOUNDER AND CEO, SAFETIPIN

PROF. GEETAM TIWARI
TRANSPORTATION RESEARCH AND INJURY PREVENTION PROGRAM (TRIPP) IIT DELHI

EVITA DAS
RESEARCHER, INDO-GLOBAL SOCIAL SERVICE SOCIETY

MODERATOR: NISHANT (MEMBER, SUSTAINABLE URBAN MOBILITY NETWORK (SUM Net) INDIA)

This event will also mark the **launch** of the 'Reclaiming The Bus' campaign. You may read more about the campaign here: sumnet.in/delhi-bus-campaign.

SUM Net India
Sustainable Urban Mobility Network
www.sumnet.in/delhi-bus-campaign/

IDS
[@ReclaimBus](https://twitter.com/ReclaimBus)

चर्चा का संक्षिप्त सार

राजेंद्र रवि द्वारा स्वागत वक्तव्य

- दुनिया भर में लोगों के द्वारा सार्वजनिक परिवहन की निर्बाध आवाजाही के लिए कार-मुक्त शहरों कार-मुक्त सड़कों और साथ ही मुफ्त सार्वजनिक परिवहन की मांग की जा रही है। आज की चर्चा सभी के लिए सार्वजनिक परिवहन को मुफ्त बनाने और उपयोगकर्ताओं के लिए सुरक्षित और भरोसेमंद बनाने पर है। हम आज **'पब्लिक बस हमारा हक'** अभियान का आरम्भ भी कर रहे हैं जिसके तहत दिल्ली में मुफ्त सुरक्षित और भरोसेमंद बस-आधारित सार्वजनिक परिवहन की मांग की जा रही है।

प्रस्तुति

[प्रो. गीतम तिवारी, डॉ. कल्पना विश्वनाथ, और एविटा दास; सत्र मॉडरेटर: निशांत]

निशांत

दिल्ली में जो बुनियादी ढांचा विकसित हुआ है वह बसों की बजाय कारों की आवाजाही को आसान बनाता है। इन दिनों जब हम बसों की बात करते हैं तो अक्सर सुनने को मिलता है कि बस परिवहन का पुराना माध्यम है और बहुत कम लोग इसका इस्तेमाल करते हैं। लेकिन अब हम आंकड़ों को देखते हैं तो हमें पता चलता है कि बस की सवारी दरअसल बढ़ी है और दिल्ली मेट्रो की रोजाना की औसत सवारी के मुकाबले यह अभी भी डेढ़ गुना है। जब लोगों से यह सवाल पूछा गया कि क्या उन्हें बस की सवारी करना पसंद है तो उन्होंने कहा उन्हें बसें पसंद हैं लेकिन दिल्ली की बस व्यवस्था में कई सुधार करने की जरूरत है। इसलिए, यह अभियान केवल बसों के लिए रोमांस से प्रेरित नहीं है। हमारा बसों को प्रोत्साहित करने का मकसद मध्यम वर्ग का पर्यावरणवाद नहीं है बल्कि हम बसों के जरिये शहरों को अधिक रहने लायक बनाने के प्रयास के एक हिस्से के रूप में देखते हैं – जिसमें इसकी हवा को साफ़ बनाना, ध्वनि प्रदूषण कम करना आदि शामिल हैं। बसें शहरों को टिकाऊ बनाती हैं, सबकी पहुँच में लाती हैं और सबके लिए शहर को बराबर बनाती हैं।

बसों सभी को बुनियादी सुविधाएं प्रदान करने के लिए महत्वपूर्ण माध्यम है और इसलिए इसे सबकी पहुँच में होना चाहिए। इसलिए हम यह मांग कर रहे हैं कि बसों को किराया-मुक्त, सुरक्षित होना चाहिए और जल्दी-जल्दी आना चाहिए। एक कल्याणकारी राज्य के रूप में यह सरकार की जिम्मेदारी है कि वह जनता के हक में नीतियाँ और योजनाएँ बनाये। दिल्ली में बस की सवारी को महिलाओं के लिए मुफ्त किया गया है जो एक स्वागतयोग्य कदम है। क्या हम सभी के लिए ऐसा कर सकते हैं? लोग अक्सर सवाल करते हैं कि इसकी माँग कहाँ है। हमारा अभियान दिल्ली में जहाँ तक पहुँचा, हमने इसके लिए काफी माँग देखी है।

अन्य मुद्दा बसों में सुरक्षा का है। कई महिला समूहों से यह फीडबैक मिला कि बस स्टॉप पर पर्याप्त सार्वजनिक शौचालय, सेनेटरी पैड वेंडिंग मशीन, पर्याप्त रौशनी आदि होनी चाहिए। इस तरह, सुरक्षा का अर्थ केवल सड़क दुर्घटनाओं को कम करना नहीं है बल्कि इसमें अन्य कई पहलू भी शामिल हैं। हमें सुरक्षा को एक नए रूप में देखना होगा। बसों का डिजाइन ऐसा होना चाहिए कि हर कोई उसका इस्तेमाल कर सके और साइकिल चालकों या पैदल यात्रियों के लिए बने बुनियादी ढांचे को बस के बुनियादी ढांचे से जोड़ना होगा।

साथ ही हमें एक भरोसेमंद बस व्यवस्था भी सुनिश्चित करनी चाहिए। बस स्टॉप पर प्रतीक्षा का समय ज्यादा होने पर सवारियों को निराशा होती है। इसके अलावा एक अन्य मुद्दा यह है कि सड़क पर अन्य वाहनों की भीड़ रहती है और बस यात्रियों को कारों आदि के कारण जाम का सामना करना पड़ता है। इसलिए हमें बसों के लिए अलग लेन की जरूरत है। दिल्ली में एक बस गलियारा (बीआरटी) बना था लेकिन उसे बहुत ही नासमझी से तोड़ दिया गया। हमें इस विषय में भी चर्चा शुरू करनी चाहिये।

प्रो. गीतम तिवारी

मैं समनेट का धन्यवाद देती हूँ कि उन्होंने अपने अभियान के माध्यम से इस बेहद जरूरी मुद्दे को उठाया।

हमने भारत के कई शहरों में देखा है कि बस की अवसंरचना में ज्यादा कोई सुधार नहीं हुआ है। इस महामारी के समय में हमें इस समस्या पर दुबारा नज़र डालने की ज़रूरत है। कुछ लोगों का कहना कि अब लोग बसों का इस्तेमाल करने से बचेगे। लेकिन मेरा ऐसा मानना नहीं है, जब हम महामारी की बात करते हैं तो हमें इसे ज्यादा लम्बे समय के दृष्टिकोण से देखना चाहिए, न कि कुछ हफ्तों या महीनों के। हम जानते हैं कि **यदि एक बस 10-15 यात्रियों को भी ले जा रही है तब भी यह कारों की बजाय कम जगह लेती है और कम प्रदूषण करती है।**

हम इस ग्राफ में देख सकते हैं कि जो लोग काम पर जाते हैं, उनमें से सबसे ज्यादा लोग पैदल या साइकिल से जाते हैं। मोटर वाहनों में बस सबसे प्रचलित साधनों में से एक है। हम ये भी देख सकते हैं कि महिलाएं पुरुषों की बजाय आने जाने के लिए बस पर अधिक निर्भर होती हैं।

हम देख सकते हैं कि पिछले तीन महीनों में सड़कों पर से गाड़ियों की संख्या कम हुई है। अनौपचारिक क्षेत्र में नौकरियों पर लॉकडाउन का भारी प्रभाव पड़ा है। चूँकि आवाजाही रोज़गार पर निर्भर करती है इसलिए अनौपचारिक क्षेत्र में रोज़गार में आ रहे बदलाव के साथ साथ आवाजाही के पैटर्न में भी बदलाव देखने को मिलेगा। जब तक औपचारिक क्षेत्र बंद रहेगा, सड़क पर ठेली लगाने जैसे अनौपचारिक क्षेत्र और परिवहन चालू नहीं हो पाएंगे।

अतीत में फैली महामारियों में भी हमने देखा है कि अनिश्चितता और संक्रमण का डर ज्यादा समय नहीं टिकते और जल्द ही सामान्य आवाजाही शुरू हो जाती है। फिलहाल अनौपचारिक क्षेत्र के कर्मचारियों के पास बहुत विकल्प नहीं है लेकिन जैसे ही यह क्षेत्र चालू होगा, वे काम पर जाना शुरू कर देंगे।

कैप्टिव बस उपयोगकर्ता (यानि वे जो केवल बस से ही यात्रा करते हैं) के पास और कोई विकल्प नहीं है। इसलिए बसों, पैदल यात्रियों और साइकिलों पर सरकार को ध्यान देना चाहिए। **सार्वजनिक परिवहन के लिए मांग कम नहीं होने जा रही है और इसलिए यह जरूरी है कि निजी वाहनों की तरफ से ध्यान हटाकर बसों की तरफ खींचा जाये।** हाल ही में नीति आयोग के सीईओ अमिताभ कान्त ने कहा कि भारत में प्रति एक हज़ार व्यक्ति 22 वाहन हैं और वे इस संख्या को प्रति 1000 व्यक्ति 125 वाहन तक ले जाने की योजना बना रहे हैं। ऐसे बयानों पर हमें ध्यान देना होगा और ऐसे वक्तव्यों के मद्देनज़र सार्वजनिक परिवहन की आवश्यकता कई गुना बढ़ जाती है।

अनौपचारिक क्षेत्र में 75% लोगों के पास निजी वाहन नहीं है। 60% बस उपयोगकर्ता कैप्टिव हैं और शेष 40% के पास निजी वाहन हैं। यदि हम बस व्यवस्था में सुधार नहीं करेंगे तो ये 40% अन्य साधनों का उपयोग करने लगेंगे साथ ही, हम कैप्टिव यात्रियों के लिए क्या कर सकते हैं? जैसा कि निशांत ने कहा बसों को भरोसेमंद बनाने की आवश्यकता है। साथ ही, महामारी के डर को देखते हुए हमें बसों में भीड़ को नियंत्रित करने की भी ज़रूरत है। इसके साथ ही साइकिलों के लिए वातावरण

बनाने की आवश्यकता है। फिलहाल हमारे पास बसों और साइकिलों के लिए अलग लेन नहीं हैं। **साइकिलों को प्रोत्साहित करने से बसों में भीड़ कम हो सकती है।**

अब एक मांग किराया-मुक्त बस परिवहन की है। मुफ्त बसों से किसे लाभ मिलेगा? निम्न आय वाले तबके के लोग ज्यादा बसों को इस्तेमाल करते हैं इसलिए इस कदम से उन्हें फायदा होगा। निम्न आय वर्ग अपनी आमदनी का 20 से 30 फ्रीसदी परिवहन पर खर्च करता है। ऐसा कहा जाता है कि यदि आमदनी का 10% से अधिक परिवहन पर खर्च किया जाता है तो अन्य जरूरतों में जरूरी खर्च भी नहीं हो पाता है। साथ ही, अगर बसों को मुफ्त कर दिया जाए तो बेरोजगार लोगों को काम ढूंढने में आसानी होगी। लोग अक्सर वित्तीय क्षमता का सवाल उठाते हैं क्योंकि डीटीसी को 2018-19 में 1750 करोड़ रुपयों की हानि हुई है। लेकिन यदि हम इसे एक सार्वजनिक सेवा की तरह देखें तो यह हानि बहुत बड़ी नहीं है। दिल्ली सरकार ने बसों के लिए फंडिंग का प्रस्ताव रखा है। **डीटीसी को हुई हानि हमारे लिए उतना बड़ा मुद्दा नहीं रहेगा यदि हम उसे एक सार्वजनिक सेवा मानें।**

जैसे-जैसे अर्थव्यवस्था दुबारा खुलेगी पैदल और बस यात्राओं के लिए मांग बढ़ेगी और हमें न सिर्फ छोटी अवधि के लिए बल्कि लम्बे समय के हिसाब से भी उनकी तैयारी करनी चाहिए। हमें योजना बनानी चाहिए कि शहर को किस तरह साइकिल-अनुरूप बनाया जाये। फिलहाल बहुत सारे श्रमिक अपने गाँव जा चुके हैं लेकिन आज नहीं तो कल उनका शहरी क्षेत्रों की ओर वापस पलायन होगा। हमें उसके लिए पहले से तैयारी कर लेनी चाहिए। अभी हमारी सड़कों पर कारों और मोटर वाहनों की ज्यादा भीड़ नहीं है। इस अवसर का इस्तेमाल एक प्रयोग के तौर पर साइकिल या बसों के लिए लेन बनाने के लिए करना चाहिए, चाहे वे अस्थायी ही क्यों न हो।

हमें यह मांग करनी होगी कि बसों को 'सेवा' श्रेणी की जगह 'अवसंरचना' (इंफ्रास्ट्रक्चर) श्रेणी में शामिल किया जाये। सरकार से कभी-कभार मिलने वाली राहत पर निर्भरता से बचाने के लिए बस एजेंसियों को पर्याप्त बजट आवंटित हो और उन्हें एक आवश्यक संस्था माना जाये।

हमें कर में छूट और राज्य परिवहन कोष बनाने की आवश्यकता है। हमें बसों के लिए समर्पित गलियारों यानी डेडिकेटेड कॉरिडोर की जरूरत है जिससे हमें भरोसेमंद, समयबद्ध और सुविधाजनक बसें मिल सकें। हमें पैदल यात्रियों और साइकिल चालकों के लिए बस से जोड़कर एक सुविधाजनक अवसंरचना का निर्माण करना होगा। धन्यवाद।

निशांत : शुक्रिया प्रोफेसर गीतम। जैसा कि हमने प्रस्तुति में देखा कि बेहतर बस की मांग मौजूद है और इस मांग की पूर्ति के लिए प्रौद्योगिकी और वित्तीय क्षमता भी। यहाँ जिस चीज़ की कमी है वो है राजनैतिक इच्छाशक्ति और नीतिनिर्माताओं का दृष्टिकोण।

डॉ. कल्पना विश्वनाथ

सबसे पहले हमें सार्वजनिक परिवहन के सुधार को सार्वजनिक स्थानों के सुधार के एक हिस्से के तौर पर ही देखना होगा। और जैसा कि गीतम ने कहा है कि हमें बसों को बुनियादी ढाँचे की तरह देखना होगा।

दिल्ली में श्रमशक्ति में महिलाओं की भागीदारी राष्ट्रीय औसत से भी कम है। जिस प्रकार गीतम ने कहा कि बसों का प्रयोग महिलाओं द्वारा पुरुषों से अधिक होता है। दूसरा नज़रिया है सार्वजनिक स्थानों पर महिलाओं का यौन उत्पीड़न जो कि उन्हें बाहर निकलने को हतोत्साहित करता है। महिलाएं यौन उत्पीड़न का सामना सिर्फ सार्वजनिक परिवहन के भीतर ही नहीं बल्कि तब भी करती हैं जब वे सार्वजनिक परिवहन का इंतजार कर रही होती हैं। लगभग 30 प्रतिशत महिलाएँ पैदल चलती हैं और लगभग 35 प्रतिशत यात्राएं नहीं करती। यह गतिहीनता भी एक प्रमुख चिंता है। 14 प्रतिशत महिलाएं बसों का प्रयोग करती हैं। जब हम पुरुषों के आवाजाही के तरीकों को देखते हैं तो पाते हैं कि वे खरीदारी या काम पर जाते हैं और लौट कर सीधा घर आते हैं जबकि महिलाओं की आवाजाही के तरीकों में बच्चों के स्कूल, खरीदारी जैसी कई अन्य यात्राएं शामिल हैं लेकिन ये यात्राएं छोटी होती हैं। परिवहन योजनाएं अधिकतर पुरुषों के मुताबिक होती हैं। हमें महिलाओं के लिए सुविधाजनक परिवहन व्यवस्था को आवश्यकता है। जब हम महिलाओं के लिए शहर को योजनाबद्ध करते हैं तो वो अपने आप बच्चों, विकलांगों और बुजुर्गों के लिए स्वतः सुविधाजनक हो जाता है।

महिलाओं के लिए आरक्षित डिब्बों में भारी भीड़ होती है और सामान्य रेल के डिब्बों/वाहनों में उन्हें यौन उत्पीड़न का सामना करना पड़ता है। योजना निर्माताओं को लगता है कि महिलाओं के आरक्षित डिब्बे का निर्माण कर देने भर से ही उनकी महिलाओं के प्रति जिम्मेदारी खत्म हो जाती है।

हमें साइकिल को महिलाओं के लिए एक विकल्प के बनाने पर जोर देना होगा। हमें इसे महिलाओं के लिए यौन उत्पीड़न और सड़क दुर्घटनाओं से सुरक्षित बनाना होगा। हमें इसे हर जगह से सम्पर्क को भी सुनिश्चित करना होगा। हम महिलाओं के लिए एक 'request stop' की सलाह देते हैं जिसके द्वारा महिलाएं बसों को रात में न सिर्फ बस अड्डों पर बल्कि कहीं भी बस को रोक सकें।

हमें पैदल चलने के लिए उचित अवसंरचना का निर्माण करना होगा। अभी हमारे पैदल अवसंरचना पर निर्माण सामग्री रहती है तो कहीं दुकानों आदि का कब्जा होता है। ठेले वालों का भी वहां अतिक्रमण है क्योंकि ठेले वालों को अलग से जगह नहीं मिली है।

सार्वजनिक परिवहन के पितृसत्तात्मक प्रकृति बदलने के लिए हमें समितियों और संस्थानों में अधिक महिला भागीदारी की आवश्यकता है। हमने देखा है कि डीटीसी की ड्राइवर भर्ती में प्राथमिकता मिलने के बावजूद वहां महिला चालक नहीं हैं। इसके लिए कई कारण दिए गए जैसे ड्राइविंग लाइसेंस न होना, महिला कर्मचारियों के लिए बस अड्डों पर शौचालय न होना आदि। हमें सभी संस्थानों और श्रमबल में महिला भागीदारी को प्रोत्साहित करने के लिए लैंगिक प्रशिक्षण और सुरक्षा समितियों की आवश्यकता है।

महिलाओं के लिए बस की यात्रा को मुफ्त करने की पहल से महिलाओं के जीवन पर सकारात्मक प्रभाव पड़ा। कई सर्वेक्षणों में यह सामने आया कि जो महिलाएं पहले बसें नहीं ले पाती थीं, अब ले पाती हैं। सभी के लिए बसों को मुफ्त करना एक आमूल परिवर्तन करने वाली मांग है- विशेषकर कोविड के बाद के समय में।

सुरक्षा को हम आठ मापदंडों पर नापते हैं जिन्हें हम सुरक्षा ऑडिट कहते हैं। इसमें रौशनी, चलने के रास्ते का खुलापन, दृश्यता आदि शामिल हैं। हमने देखा कि सीसीटीवी से महिलाओं की सुरक्षा में सुधार नहीं होता है बल्कि प्राकृतिक रूप से दृश्यता (उस स्थान पर लोगों द्वारा नज़र पड़ना) और चहल-पहल वाली गलियों से ही सुरक्षा सुनिश्चित होती है। हमने बस प्रणालियों और दिल्ली मेट्रो (मेट्रो स्टेशनों के चारों अरफ 500 मीटर) के चारों ओर सुरक्षा सर्वेक्षण किये। यही सर्वेक्षण हमने बेंगलुरु में भी किये और अधिकारियों से उन्हें साझा किया।

जैसा कि गीतम ने कहा कि आने वाले समय में अनलॉक होने पर बस दुबारा अहम होने वाली है। पूरी दुनिया कार से दूर हो रही है और इस तरह के अभियान भारत में भी यह मुहिम शुरू करने में मदद करेंगे।

निशांत: धन्यवाद, डॉ. कल्पना। आपने बहुत महत्वपूर्ण बिंदु जोड़े और दिल्ली के साथ-साथ अन्य शहरों की परिवहन प्रणाली में पितृसत्ता को तोड़ने के लिए कुछ बेहद ज़रूरी मांगें उठाईं।

एविटा दास

जब भी हम सार्वजनिक परिवहन की बात करते हैं हम नए उपयोगकर्ताओं (यूज़र) की ही बात करते हैं। हमें मौजूदा उपयोगकर्ताओं की बात करनी चाहिए। सबसे पहले हमें यह सवाल करना होगा कि शहर पर किसका हक है? इस शहर का एक बड़ा हिस्सा झुग्गियों आदि में रहता है। आवास के मुद्दे को रोज़गार गंतव्य से जोड़कर नहीं देखा जाता है। सरकार ये दावा करती है कि कई मुफ्त घर खाली पड़े हैं लेकिन इसमें यह भी ध्यान देना चाहिए कि जिन इलाकों में ये घर बने हैं वो "परिवहन मरुस्थल" हैं, यानी वहां परिवहन की कोई समुचित व्यवस्था नहीं है।

सरकार ने सार्वजनिक परिवहन में सोशल डिस्टेंसिंग की बात की है लेकिन उसने पुनर्वासित कॉलोनिनों में बसाई गयी आबादी पर कोई बात नहीं की है। यदि यहाँ बसे लोगों की एक बस छूट जाती है तो दूसरी बस बहुत देर बाद आती है और इस कारण उनकी रोज़ की दिहाड़ी पर प्रभाव पड़ता है। इसलिए सार्वजनिक परिवहन में सोशल डिस्टेंसिंग का पालन करना बहुत मुश्किल हो जाता है।

कोविड के समय में सार्वजनिक परिवहन के अभाव में बैंक, स्वास्थ्य केंद्र जैसी आवश्यक जगहों तक यात्रा करना बहुत महंगा हो गया है।

आत्म निर्भर अभियान के तहत खाली घरों को सस्ते आवासों में परिवर्तित करने की बात की जा रही है लेकिन इन खाली घरों की दूरी को नहीं देखा जा रहा है। किराये के मकानों के बाज़ार में और घरों को लाने की बजाय सरकार को मौजूदा घरों का इस्तेमाल करना चाहिए।

दिहाड़ी मजदूरों और श्रमिकों के घरों की दूरी पर भी विचार नहीं जाता है। उन्हें कोई विशेष यात्रा भत्ता या आवास भत्ता नहीं दिया जाता है। ऐसे में आवास और परिवहन उनकी अपनी जिम्मेदारी हो जाती है जिसका उन पर भारी वित्तीय बोझ पड़ता है।

हमारी जांच में यह सामने आया कि श्रमिकों को कोई नकद हस्तांतरण नहीं हुआ है सिवाय भवन निर्माण में लगे श्रमिकों को 5 हजार रुपये के। घोषित आर्थिक पैकेज में भी किसी नकद हस्तान्तरण का उल्लेख नहीं है। केवल राशन दिया जा रहा है लेकिन नकद के लिए अब भी कर्ज लेना पड़ रहा है। इसलिए, श्रमिकों के लिए काम पर जाने के लिए भुगतान करना मुश्किल है।

हमें यह जानकारी मिलनी चाहिए कि पीएम आवास योजनाओं के तहत मकान कहां बनाए गए हैं? NUTP में टिकाऊ नियोजन की बात तो की गयी लेकिन समानता की चर्चा नहीं की गयी।

निशांत: धन्यवाद, एविटा जब हम परिवहन के बारे में बात करते हैं, तो अक्सर हम इसे अलग करके देखते हैं। आपने इसे बहुत अच्छी तरह से प्रस्तुत किया कि कैसे परिवहन को आवास जैसे शहर के अन्य कल्याण प्रस्तावों में एकीकृत किया जाता है। इस अभियान के तहत यह कोशिश की जाएगी कि बस का हक वापस लेने और अन्य कल्याणकारी अभियानों जैसे कि नौकरी और आजीविका, आवास, सार्वभौमिक बुनियादी आय की मुहिमों के बीच एक संवाद कैसे बनाया जाए।

सवाल –जवाब और खुली चर्चा

1. अनीता कपूर, शहरी महिला कामगार यूनियन की सञ्चालिका

मैं कोविड के समय में महिलाओं के कुछ अनुभव साझा करना चाहूंगी। महिलाओं के लिए परिवहन और रोज़गार आपस में जुड़े हुए मुद्दे हैं। अधिकांश दिहाड़ी मजदूर और घरेलू कामगार महिलाएं आने-जाने के लिए बस का इस्तेमाल करती हैं। फिलहाल एक बस में केवल दस महिलाओं को चढ़ने दिया जाता है और उन्हें बस के लिए घंटों इंतज़ार करना पड़ता है। अन्य मोटर वाहन बस से 4-5 गुना अधिक दाम लेते हैं। कोविड के कारण सफाई आदि कामों का बोझ बढ़ गया है। मुफ्त बस यात्रा से भी उन्हें अधिक लाभ नहीं हो रहा है क्योंकि उससे जो पैसे बचते हैं वो घर में ही खर्च हो जाते हैं न कि उनके अपना खानपान और पोषण आदि में। गरीब श्रमिक वर्ग के लिए परिवहन को सुधारने की सख्त जरूरत है। गरीब वर्ग ने सार्वजनिक परिवहन का इस्तेमाल कर पर्यावरण –अनुरूप समाज तैयार करने में योगदान दिया है। हमें इस बार पर विमर्श करना होगा कि सरकार से किस तरह और बसों की मांग की जाए और साथ ही यह भी जरूरी है कि हम लोगों के जमीनी अनुभव आपस में साझा करके इस अभियान को शक्ति दें।

निशांत: हम बस उपयोगकर्ताओं के अनुभवों से एक विडियो श्रृंखला बना रहे हैं। इस श्रृंखला का पहला एपिसोड कई मंचों पर साझा किया गया और हमें इस पर सकारात्मक फीडबैक मिला। हम कई जलवायु एक्शन समूहों जैसे एक्सट्रिक्शन रिबेलियन, फ्राइडेज फॉर फ्यूचर, टीचर्स अगेंस्ट क्लाइमेट चेंज आदि के साथ भी लगातार संपर्क में हैं।

2. नीतू महार:

- बुजुर्गों के लिए लो फ्लोर बसें होनी चाहिए;
- आने वाले बस अड्डे के लिए बस में घोषणा हो;
- कई बार हमें बस लेने के लिए बस स्टॉप पर दो-दो घंटे धूप में खड़ा होना पड़ता है। कई बार हमें घर वापस आना पड़ता है और इस तरह उस दिन की आमदनी मारी जाती है;
- हमारे नियोक्ता हमें काम नहीं बुला रहे हैं क्योंकि बस पर यात्रा करने से हमें वायरस हो सकता है। यह एक गंभीर समस्या है।

- रूचि वर्मा:** सुझाव- यह बेहतर होगा यदि यह अभियान संवहनीय विकास लक्ष्यों यानि एसडीजी की तर्ज पर हो। लक्ष्य 11.2 विशेष तौर पर सार्वजनिक परिवहन के लिए है। कई अन्य लक्ष्य हैं जो प्रत्यक्ष या अप्रत्यक्ष रूप से अभियान की तर्ज पर हैं।

निशांत: नीतू ने बस स्टॉप पर लंबे समय तक इंतज़ार करने के बारे में बात की क्योंकि बस में केवल 10 लोगों को ही सवार होने दिया जा रहा है। हमने जल्द से जल्द 15 हजार और बसों की व्यवस्था करने की मांग की है ताकि प्रतीक्षा समय कम हो। इसके अलावा, हमें COVID के कम होने के बाद भी आरामदायक और कम भीड़ वाली बसों की आवश्यकता होगी।

[वक्ताओं ने मुफ्त सार्वजनिक परिवहन प्रदान करने और इसे एक अधिकार बनाने पर सरकारों के दृष्टिकोण को बदलने के बारे में एक सवाल का जवाब दिया]

कल्पना: सभी कानून सार्वजनिक परिवहन को कल्याण या संरक्षण के रूप में देखते हैं बजाय एक अधिकार के रूप में देखने के। हम सरकार पर इस हिसाब से कार्यक्रम बनाने का दबाव बना सकते हैं।

एविटा: दिल्ली चुनाव में मेरा अनुभव रहा है कि जहां परिवहन एक चुनावी मुद्दा है, वहाँ इसे "सरकार द्वारा कुछ प्रदान किया जा रहा" के रूप में देखा जाता है। इसके अलावा, वित्त केंद्रीय भूमिका अदा करता है। ऐसे कानून हैं जिनके लिहाज से आवास और परिवहन को समग्र रूप से देखा जाता है। लेकिन हमारे पास जिस चीज़ की कमी है वह शायद राजनीतिक इच्छाशक्ति है। हम हाशिये के लोगों को केवल उनकी मूलभूत आवश्यकताओं के संदर्भ में देखते हैं लेकिन उनकी अन्य इच्छाएं जैसे कि प्रेम, सौंदर्य के अधिकार, आदि को आसानी से दरकिनार कर दिया जाता है।

निशांत: हां, मैं बिल्कुल आपकी बात से सहमत हूँ। यही कारण है कि अभियान की मुख्य मांग किराया-मुक्त परिवहन है जो न केवल वित्तीय बोझ से मुक्त करता है, बल्कि शहर का बेहतर आनंद लेने की स्वतंत्रता भी प्रदान करता है।

[विकलांग-अनुकूल बस अवसंरचना की कमी पर एक सवाल का जवाब देते हुए]

प्रो. गीतम: कोविड के बाद बसों की मांग में वृद्धि होगी। अधिक बसें लाने की हमारी मांग में, हमें केवल सार्वभौमिक रूप से सुलभ बसों की मांग करनी होगी, चाहे वह महिलाओं के लिये हों, बुजुर्गों के लिये हों, बच्चों के लिये हों या शारीरिक रूप से अक्षम के लिये हों। हमारी मांग सिर्फ मुफ्त बसों के लिए ही नहीं बल्कि समावेशी बसों और बस स्टॉप और बस-संबंधित अन्य बुनियादी ढांचों के लिये भी है। सरकार का झुकाव कारों की ओर है, लेकिन हमें अपनी आवाज बुलंद और पर्याप्त रूप से बनाये रखनी होगी ताकि हमारी मांग सुनी जाए।

निशांत: इतने महत्वपूर्ण बिंदु जुटाने के लिए आप सभी का धन्यवाद। अब, मैं वेबिनार के समापन की ओर बढ़ रहा हूँ, मैं राजेंद्र रवि का स्वागत करता हूँ जो इस बारे में बात करेंगे कि इस अभियान को कैसे आगे बढ़ाया जाएगा।

निष्कर्ष और आगे का रास्ता

राजेंद्र रवि: जैसे-जैसे सरकारी अधिकारियों के साथ संचार का हमारा तरीका डिजिटल हो गया है, एक डिजिटल विभाजन अधिक दिखने लगा है। हमें डिजिटल अभियान में समावेश सुनिश्चित करना होगा।

अविकल: हम अभी डिजिटल रूप से अभियान चला रहे हैं। कृपया हमारे फेसबुक पेज को लाइक करें और हमारे ट्विटर हैंडल को फॉलो करें। हमने एक सर्वेक्षण फॉर्म भी बनाया है जिसे भरने के लिए मैं आप सभी से अनुरोध करता हूँ। हमारे पास एक बस या परिवहन के अन्य साधनों का उपयोग कर लोगों द्वारा सामना किए जाने वाले जमीनी मुद्दों पर एक वीडियो श्रृंखला भी है। आप हमें अपने वीडियो भेजकर बस के बारे में अपने अनुभव साझा कर सकते हैं।

राजेंद्र रवि: शहर के बुनियादी ढांचे का निर्माण जनता के पैसे और इसके लिए सबसे खराब भुगतान के साथ किया जाता है। चूंकि दिल्ली भारत की राजधानी है और कई अन्य शहरों के लिए एक रोल मॉडल है, इसलिए यहां उठने वाली आवाजें देश के कोने-कोने तक पहुंच जाती हैं। इसलिए, हमें एक स्थायी और लोगों के अनुकूल शहर और सार्वजनिक परिवहन की मांग करनी चाहिए।

वीडियो का लिंक:

<https://www.facebook.com/institutefordemocracyandsustainability/videos/542391456457527>

[वेबिनर समाप्त]

Please endorse the public statement of 'Reclaiming The Bus' campaign here:

<https://rb.gy/ynxjma>

अभियान को समर्थन देने या हमसे जुड़ने के लिए आप इस ईमेल आईडी पर हमें मेल भी कर सकते हैं:
idsinitiative@gmail.com

Twitter: <https://www.twitter.com/ReclaimBus>

Facebook: <https://www.facebook.com/institutefordemocracyandsustainability>

Website: <https://www.sumnet.in/delhi-bus-campaign>