कैंपस तक का सफ़र

दिल्ली विश्वविद्यालय में आवागमन और असमानता

शोध और लेख: गायत्री यादव

संपादन: निशान्त

सहयोग: आकिज़ फ़ारूक़, वैशाली उपाध्याय, अविनाश चंचल

उद्धरण (Suggested Citation)

यादव, गायत्री (2026). कैंपस तक का सफ़र: दिल्ली विश्वविद्यालय में आवागमन और असमानता. पब्लिक ट्रांसपोर्ट फोरम, नई दिल्ली.

पब्लिक ट्रांसपोर्ट फोरम

ptf.neocities.org | @ptf_delhi | ptfdelhi@gmail.com

अप्रैल 2026

यह रिपोर्ट Creative Commons Attribution-ShareAlike 4.0 International (CC BY-SA 4.0) लाइसेंस के तहत उपलब्ध है। आप इसे साझा और रूपांतरित कर सकते हैं, बशर्ते उचित श्रेय दिया जाए और किसी भी व्युत्पन्न कार्य को समान शर्तों पर वितरित किया जाए।

भूमिका[1]

चंदन दिल्ली विश्वविद्यालय में एम।ए। हिंदी के छात्र हैं। वे वज़ीराबाद में 3,700 रुपये किराये पर रहते हैं क्योंकि मुखर्जीनगर या विजयनगर का 8,000-9,000 रुपये का किराया उनकी पहुँच से बाहर है। वज़ीराबाद से विश्वविद्यालय तक सीधी कोई बस नहीं चलती। उन्हें पहले 400-500 मीटर असुरक्षित सड़कों पर पैदल चलकर गांधी विहार आना पड़ता है, वहाँ से ऑटो लेकर जीटीबी नगर और फिर दूसरा ऑटो लेकर कैंपस। एक तरफ़ का सफ़र 45 से 60 मिनट और 25 रुपये। यानी रोज़ाना 50 रुपये सिर्फ़ आने-जाने पर। चंदन को नाटक देखना पसंद है, लेकिन मंडी हाउस के नाटक रात साढ़े नौ-दस बजे तक चलते हैं और उसके बाद वज़ीराबाद लौटना सुरक्षित नहीं है। आख़िरकार उन्होंने तय किया कि सुरक्षा और समय बचाने के लिए वे विश्वविद्यालय के करीब रहेंगे, भले ही इसके लिए किराये पर दोगुना से ज़्यादा ख़र्च करना पड़े।

सवाल यह है: जिन छात्रों के पास यह विकल्प नहीं है, जो 8,500-9,500 रुपये महीने का किराया नहीं दे सकते, उनका क्या? क्या विश्वविद्यालय का पुस्तकालय, उसकी राजनीति, उसकी सांस्कृतिक गतिविधियाँ सिर्फ़ उन छात्रों के लिए हैं जो इसे वहन कर सकते हैं?

यह रिपोर्ट इसी सवाल की पड़ताल है।

दिल्ली को अक्सर भारत के परिवहन ढाँचे का एक आदर्श मॉडल बताया जाता है। यहाँ मेट्रो रेल और बसों का एक अच्छा ख़ासा विस्तृत नेटवर्क है जो शहर के पूरे विस्तार को जोड़ने का दावा करता है। लेकिन इस मॉडल को जब उन लोगों के नज़रिए से देखा जाए जो इस पर सबसे ज़्यादा निर्भर हैं, यानी कम आय वाले परिवारों के छात्र, दूसरे राज्यों से पढ़ने आई छात्राएँ, विशेष ज़रूरतों वाले विद्यार्थी, तो तस्वीर बहुत अलग दिखती है।

शहर, सड़कें और आवागमन पर अब तक हुई चर्चाओं में विद्यार्थियों को एक अलग वर्ग के रूप में शायद ही पहचाना गया है। यह चिंताजनक है, क्योंकि विश्वविद्यालय केवल कक्षाओं में बैठने की जगह नहीं हैं बल्कि सामाजिक और सांस्कृतिक पूँजी अर्जित करने के स्थान भी हैं। कौन कितनी देर कैंपस में रुकेगा, कौन वाद-विवाद प्रतियोगिता में भाग लेगा, कौन शाम को मंडी हाउस जा पाएगा: यह सब इस बात पर निर्भर करता है कि उसके पास सुरक्षित और सस्ती आवागमन की सुविधा है या नहीं। अगर परिवहन तंत्र यह सुविधा देने में नाकाम रहता है, तो इससे शिक्षा तक पहुँच भी सीमित हो कर रह जाती है।

इस समस्या का एक स्पष्ट लैंगिक आयाम भी है। सीमित आय वाले परिवार अक्सर केवल लड़कों को उच्च शिक्षा के लिए कॉलेज भेजते हैं क्योंकि लड़कियों के आने-जाने का ख़र्च और सुरक्षा की चिंता एक अतिरिक्त बोझ की तरह देखी जाती है।

[1] इस रिपोर्ट में व्यक्त विचार लेखकों के अपने हैं और ज़रूरी नही कि वे पब्लिक ट्रांसपोर्ट फोरम की संस्थागत स्थिति को दर्शाते हों। रिपोर्ट में प्रस्तुत आँकड़े एक सीमित नमूने पर आधारित हैं और इन्हें दिशासूचक (indicative) माना जाए, प्रतिनिधि (representative) नही।

जो छात्राएँ विश्वविद्यालय पहुँचती भी हैं, उन्हें सुरक्षा कारणों से दिन ढलने से पहले कैंपस छोड़ना पड़ता है, जिससे पाठ्येतर गतिविधियों में उनकी भागीदारी सीमित हो जाती है।

यह अध्ययन दिल्ली विश्वविद्यालय में पढ़ रहे 155 छात्र-छात्राओं के सर्वेक्षण और सामूहिक परिचर्चाओं (फोकस ग्रुप डिस्कशन) पर आधारित है। इसमें तीन सवालों की जाँच की गई है:

1. क्या दिल्ली का सार्वजनिक परिवहन तंत्र **पहुँच** (accessibility), **सुरक्षा** (safety), **वहनीयता** (affordability) और **गरिमा** (dignity) के पैमानों पर छात्रों की ज़रूरतें पूरी करता है?
2. क्या परिवहन की ये चुनौतियाँ सभी छात्रों पर एक जैसा असर डालती हैं, या इनमें **जेंडर और वर्ग** के आधार पर गहरे अंतर हैं?
3. इन चुनौतियों को ध्यान में रखते हुए, एक **समावेशी छात्र आवागमन नीति** की रूपरेखा क्या होनी चाहिए?

भारत की राजधानी दिल्ली में तीन केंद्रीय विश्वविद्यालयों सहित अनेक सरकारी एवं निजी शिक्षण संस्थान संचालित हैं। ऐसे में इस अध्ययन का उद्देश्य इस सवाल का जवाब ढूँढना भी है कि परिवहन तंत्र की योजना बनाने में क्या विद्यार्थियों, विशेष रूप से विभिन्न सामाजिक-सांस्कृतिक पृष्ठभूमियों से आने वाले छात्र-छात्राओं के अनुभवों और ज़रूरतों पर पर्याप्त ध्यान दिया गया है।

अध्ययन का तरीक़ा और दायरा

यह एक अन्वेषणात्मक (exploratory) अध्ययन है जो दिल्ली विश्वविद्यालय के छात्रों के आवागमन अनुभवों को समझने के लिए किया गया। इसका उद्देश्य किसी अंतिम निष्कर्ष पर पहुँचना नहीं, बल्कि उन मुद्दों और प्रवृत्तियों को सामने लाना है जो नीतिगत ध्यान की माँग करते हैं।

अध्ययन के दो हिस्से हैं:

1. **सर्वेक्षण**: एक संरचित प्रश्नावली के ज़रिए 155 छात्र-छात्राओं से उनके आवागमन के अनुभव, ख़र्च, सुरक्षा सम्बन्धी चिंताओं और परिवहन माध्यम की पसंद के बारे में जानकारी ली गई। उत्तरदाता मुख्यतः उत्तरी परिसर (नॉर्थ कैंपस) के आर्ट्स फैकल्टी और आसपास के कॉलेजों के छात्र हैं।
2. **सामूहिक परिचर्चा (FGD):** तीन सामूहिक चर्चाएँ आयोजित की गईं: दो आर्ट्स फैकल्टी में, जिनमें आवाजाही के मुद्दों पर सक्रिय छात्रों ने भाग लिया, और एक दृष्टिबाधित छात्राओं के साथ, जिसमें 6 प्रतिभागी शामिल रहीं।

इसके अलावा, बुराड़ी डिपो के बस कर्मचारियों से भी बातचीत की गई ताकि परिवहन कर्मियों का नज़रिया भी शामिल किया जा सके।

विशेष क्षमता के छात्रों के साथ बातचीत कर उनकी आवागमन संबंधी चुनौतियों को भी शामिल करने की कोशिश की गयी है।

सर्वेक्षण और सामूहिक चर्चाओं में निम्नलिखित पहलुओं पर ध्यान दिया गया:

- आर्थिक स्थिति और मासिक आवागमन ख़र्च
- परिवहन माध्यम चुनते समय किन बातों को प्राथमिकता (क़ीमत, सुरक्षा, समय, उपलब्धता)
- प्रथम और अंतिम मील संपर्कता: क्या घर से बस स्टॉप/मेट्रो स्टेशन तक सीधी पहुँच है
- सुरक्षा सम्बन्धी अनुभव: छेड़खानी, भेदभाव, बसों का न रुकना
- बस स्टॉप और मेट्रो स्टेशन का भौतिक ढाँचा: उजाला, पुलिस तैनाती, बसों की आवृत्ति
- मेट्रो किराये का आर्थिक बोझ
- छात्रों के लिए किराये में छूट पर राय

यह अध्ययन क्या नहीं करता

यह अध्ययन दिल्ली विश्वविद्यालय के समस्त छात्र समुदाय का प्रतिनिधित्व करने का दावा नहीं करता। 155 उत्तरदाताओं का यह नमूना मुख्यतः नॉर्थ कैंपस तक सीमित है; साउथ कैंपस और दूरवर्ती महाविद्यालयों के छात्र इसमें शामिल नहीं हैं। इसलिए इसके नतीजों को प्रतिनिधि (representative) नहीं, बल्कि दिशासूचक (indicative) समझा जाना चाहिए।

लेकिन इस सीमा के बावजूद, अध्ययन के निष्कर्ष महत्वपूर्ण हैं: इसलिए नहीं कि वे सांख्यिकीय रूप से सामान्यीकृत किए जा सकते हैं, बल्कि इसलिए कि वे उन अनुभवों और चुनौतियों को दर्ज करते हैं जो आम तौर पर परिवहन नीति की चर्चा से ग़ायब रहते हैं। 72% महिलाओं का यह कहना कि बसें उनके लिए नहीं रुकतीं: इस आँकड़े की ताक़त इस बात में है कि यह एक ऐसी रोज़मर्रा की हिंसा को नाम देता है जिसे अब तक दर्ज नहीं किया गया था।

क्या सामने आया

इस रिपोर्ट का लक्ष्य दिल्ली, विशेष रूप से दिल्ली विश्वविद्यालय में पढ़ने वाले छात्रों के रोज़ाना के आवागमन अनुभवों (commuting experiences) का परीक्षण करना है। इस सर्वे में शामिल छात्र आबादी दिल्ली के अलग-अलग भाग में रहती है जिसमें पूर्वी, पश्चिमी, उत्तरी और दक्षिणी दिल्ली के इलाके शामिल हैं। रिपोर्ट का यह हिस्सा इस सर्वे और सामूहिक चर्चाओं से मिली जानकारी पर आधारित है। चूँकि यह एक शुरुआती अन्वेषण है, इन नतीजों को अंतिम निष्कर्ष की बजाय उन रुझानों के रूप में देखा जाए जो आगे गहरी पड़ताल की माँग करते हैं।

यह सर्वे दिल्ली विश्वविद्यालय को केंद्र में रखकर किया गया है इसलिए इसमें शामिल तकरीबन तीन में से दो महिलायें यूनिवर्सिटी के आसपास के इलाकों जैसे विजयनगर, कमलानगर, जीटीबी नगर, धीरपुर, मुखर्जी नगर, गाँधी विहार, नेहरू विहार, वज़ीराबाद, बुराड़ी और संतनगर जैसी जगहों में किराये पर रहती है जो कैंपस से 1 किलोमीटर से लेकर 10 किलोमीटर के दायरे में आते हैं। इनमें 1 से 5 किलोमीटर की दूरी वाली जगहों में कमरे और पीजी का किराया यूनिवर्सिटी के क़रीब होने के कारण अत्यधिक महंगा है। 2025 में विजय नगर में 1 RK यानी एक कमरा, जिसके एक कोने में पत्थर की पटरी लगाकर किचन का रूप दे दिया गया है, औसतन 8000 रूपये के किराये पर मिलता है। बिजली और पानी का खर्च अलग से है। वहीं विश्वविद्यालय से दूर बसे, पिछड़े इलाके जैसे वज़ीराबाद, बुराड़ी जैसे इलाकों में किराया तुलनात्मक रूप से कम है लेकिन छात्रों को आने-जाने अधिक समय और कीमत देनी पड़ती है और साथ ही जीवन की गुणवत्ता (quality of life) से समझौता करना पड़ता है।

मुखर्जीनगर और यूनिवर्सिटी के आसपास के इलाकों की तुलना में अपेक्षाकृत सस्ता होने के कारण वज़ीराबाद जैसी जगहों में एक बड़ी छात्र आबादी रहती है लेकिन उन्हें हर दिन तकरीबन 400-500 मीटर पैदल असुरक्षित और भीड़भाड़ वाली सड़कों से चलकर गांधीविहार आना पड़ता है जहाँ से वे पैरा-ट्रांज़िट वाहनों जैसे ऑटो और ई-रिक्शा लेकर 10 रूपये में मुखर्जीनगर/ जीटीबी नगर तक आते हैं। वे जगहें जो मेट्रो या बस स्टॉप से सीधे नहीं जुड़ती हैं, आमतौर पर शाम ढलते ही असुरक्षित हो जाती हैं, जैसे वज़ीराबाद रात में 9 बजे के बाद जाने के लिए सुरक्षित नहीं है और वहाँ आए दिन फ़ोन, सामान की छिनैती और मारपीट की घटनाएँ होती रहती हैं।

यह रिपोर्ट छात्रों के अनुभवों और ज़रूरतों को केंद्र में रखती है और यह देखने का प्रयास करती है कि क्या दिल्ली का सार्वजनिक परिवहन तंत्र दिल्ली विश्वविद्यालय के छात्र-छात्राओं के लिए पहुँच (accessibility), सुरक्षा (safety), सुगमता (affordability) और गरिमा (dignity) के पैमानों पर सफल है या नहीं। यह सर्वेक्षण छात्रों पर केंद्रित है और इसमें हम उनके अपनी इच्छानुरूप कपड़े पहनने और अपने को अभिव्यक्त करने की आज़ादी, विश्राम (leisure) और घूमने-फिरने के अवसरों को भी उनके समग्र विकास के लिए ज़रूरी मानते हैं। इस सर्वेक्षण में, हमारे लिए जितना ज़रूरी एक छात्र का

विश्वविद्यालय की कक्षाओं में भाग लेना है, उतना ही ज़रूरी उसका छुट्टी के दिन शहर घूमना, फ़िल्म देखना या किसी पार्क में विश्राम करना।

असल में, परिवहन तंत्र सार्वजनिक क्षेत्र में सभी की समान भागीदारी को सुनिश्चित करने में परिवहन तंत्र की ज़रूरी भूमिका होती है। यह बहुत से ज़रूरी पहलुओं, मसलन कौन विश्वविद्यालय में कितनी देर तक रुकेगा, बहसों व चर्चाओं में प्रतिभाग करेगा, सांस्कृतिक और राजनीतिक गतिविधियों के माध्यम से अपनी अभिरुचियों और समझ को परिष्कृत करेगा– को निर्धारित करता है। विश्वविद्यालय केवल कक्षाओं में बैठने की जगह नहीं हैं, बल्कि सामाजिक-सांस्कृतिक पूंजी अर्जित करने के स्थान भी हैं। ऐसे में, सहज आवागमन सुविधा की उपलब्धता सभी के समुचित विकास की एक ज़रूरत बन जाती है। अगर दिल्ली का परिवहन तंत्र और शहर की संरचना यह ज़रूरतें पूरी करने में अपर्याप्त होती है तो हम इसे नीति-नियोजन (policy planning) की सीमा समझेंगे।

इसमें उत्तरी परिसर यानी नॉर्थ कैंपस के आर्ट्स फैकल्टी सहित, अलग-अलग कॉलेजों में पढ़ने वाले 155 लोगों की राय शामिल है । इस सर्वेक्षण में मिले जवाबों से हमने जेंडर, वर्ग और क्षेत्र के स्तर पर छात्रों के अनुभवों का विश्लेषण को समझने और निष्कर्ष निकालने की कोशिश की है, जिससे अलग लेकिन आपस में जुड़ी परतों के साथ छात्रों के संदर्भ में परिवहन के पहलू को अधिक गंभीरता से समझने में मदद मिले, साथ ही तुलनात्मक रूप से लैंगिक चुनौतियों को भी रेखांकित किया जाए।

प्रतिभागियों के बारे में

इस अध्ययन के शोधकार्य के दौरान किए गए सर्वेक्षण में कुल 155 लोगों ने भाग लिया जिनमें 53.5% महिला और 44.5% पुरुष हैं। इनके अलावा 1.3% क्वीयर व्यक्तियों ने भाग लिया तथा शेष 0.6% अपने जेंडर को लेकर स्पष्ट नहीं हैं। सर्वें में शामिल होने वाले विद्यार्थियों में स्नातक, परास्नातक, डिप्लोमा और शोध के छात्र शामिल हैं। इस अध्ययन में दिल्ली और दूसरे राज्यों से आकर यहाँ बसे छात्रों ने आवागमन से संबंधी पहलुओं पर बात की है और एक सुलभ, सुचारु और व्यवस्थित आवागमन तंत्र के पक्ष में अपनी राय दी है।

छात्रों से बातचीत के दौरान इस आवश्यकता के दो सबसे महत्वपूर्ण पहलू रहे: आने जाने में लगने वाला खर्च और सुरक्षा। शहर में सुचारू आवागमन तंत्र की अनुपलब्धता छात्रों के पुस्तकालय में बैठने से लेकर मंडी हाउस में नाटक देखने, विश्वविद्यालय की राजनीति में भाग लेने और ऐसी ही अन्य पाठ्येतर गतिविधियों में शामिल होने को प्रभावित करती है। इसका सबसे अधिक असर युवतियों पर पड़ता है जिन्हें सुरक्षा कारणों से दिन ढलने से पहले ही अपने घर या कमरे पर पहुंचना होता है। दूसरे, यह आर्थिक रूप से पिछड़े पुरुष छात्रों की सार्वजनिक भागीदारी को भी प्रभावित करता है और वे अन्य पाठ्येतर गतिविधियों में आर्थिक रूप से सबल अपने सहपाठियों जितना शामिल नहीं हो पाते।

	तादाद / अनुपात
कुल उत्तरदाता	155
महिलाएँ	53.5%
पुरुष	44.5%
क्वीयर / अन्य	1.9%
दिल्ली के बाहर से आए छात्र	68.4%
मासिक जेब ख़र्च ₹5,000 से कम	45.5%
आवागमन मासिक ख़र्च ₹1,000+	53%
एक तरफ़ का सफ़र 1 घंटा या ज़्यादा	56%

इस अध्ययन के दौरान तीन बार समूह चर्चा का आयोजन किया गया। समूह चर्चा दो बार दिल्ली विश्वविद्यालय के आर्ट्स फैकल्टी में आयोजित की गयी जिसमें आवाजाही को लेकर सजग छात्रों ने भागीदारी की और एक समूह चर्चा दृष्टिबाधित छात्राओं के बीच की गयी जिसमें 6 लड़कियां शामिल रहीं। इन सभी चर्चाओं के दौरान शहर के यातायात मॉडल में मौजूद बुनियादी चुनौतियों को रेखांकित करते हुए छात्रों यह मांग रखी कि उनके प्रतिनिधि भी नीति-निर्माण में शामिल हों जिससे वृहत छात्र आवश्यकताओं को ध्यान में रखकर नीतियां बनाई जाएं। छात्रों का मानना है कि आवागमन साधनों पर होने वाला खर्च उनकी अन्य आवश्यकताओं की पूर्ति में अवरोध पैदा कर रहा है।

समूह चर्चा के दौरान यह पूछने पर कि उनके लिए सबसे बेहतर यातायात साधन क्या है, छात्र कुछ स्पष्ट राय बनाते नहीं दिखे– क्योंकि जहां एक ओर मेट्रो के आने जाने का एक नियत समय है, वहीं यह बस की तुलना में महंगी सेवा है और दिल्ली में हर जगह उपलब्ध भी नहीं है। वहीं बसें सस्ती तो हैं लेकिन उनकी संख्या पर्याप्त नहीं है और बहुत भीड़ होती है, साथ ही उनकी फ्रीक्वेंसी कम है। इस अध्ययन से पता यह चलता है कि छात्र एक महंगी और उपलब्ध सेवा और अपेक्षाकृत सस्ती और अनिश्चित सेवा के बीच चुनाव करने के लिए विवश हैं। इसी का परिणाम है कि अध्ययन में 62% छात्रों ने स्वीकार किया कि वे अपने चुने माध्यम की गुणवत्ता से असंतुष्ट हैं। कुल मिलाकर, सर्वेक्षण के नतीजे दिल्ली में सार्वजनिक परिवहन पर छात्रों की निर्भरता, असुरक्षा और अपर्याप्त संसाधन के साथ अनुकूलन की एक जटिल तस्वीर उजागर करते हैं।

इससे मिले सात प्रमुख निष्कर्ष निम्न हैं:

बसों पर निर्भरता

सर्वेक्षण में जवाब देने वालों में से 68% ने बताया की वे दिल्ली के निवासी नहीं हैं और शिक्षा के लिए प्रवास कर रहे हैं। ये छात्र विश्वविद्यालय के आसपास के इलाकों में रहते हैं और एक सीमित मासिक खर्च में गुज़ारा कर रहे हैं। दिल्ली

विश्वविद्यालय में पढ़ने वाले वे लोग जो दूसरे राज्यों से आगे की पढ़ाई के लिए शहर में आए हैं, वे विजय नगर, मुखर्जी नगर, मलकागंज, मॉडल टाउन, आजादपुर, धीरपुर, वजीराबाद और गांधी विहार जैसे इलाकों में रहते हैं। इन जगहों पर कम से कम में रहने का खर्च भी 8000-10,000 रुपये है। ऐसे में बहुत कम पैसों में छात्रों को अपनी बहुत-सी ज़रूरतें पूरी करनी हैं, जिसके कारण बहुत बार वे आने-जाने के खर्च झेलने की स्थिति में नहीं होते। ऐसे में बसें, अपने अपेक्षाकृत कम किराए (महिलाओं के लिए मुफ्त बस सेवा) के कारण सुलभ आवागमन साधन हैं। हालांकि दिल्ली की नयी सरकार पिंक टिकट सेवाओं को हटाकर स्मार्ट कार्ड लेकर आने की तैयारी में है जिससे केवल दिल्ली की आधार कार्ड धारी महिलाओं को ही मुफ्त में यात्रा करने की सुविधा मिलेगी, ऐसे में दूसरे राज्यों से दिल्ली में पढ़ने आयी छात्राओं की चुनौतियाँ और बढ़ेंगी।

ध्यान देने लायक एक बात यह भी है कि मेट्रो कि तुलना में बसों का किराया कम होने के बावजूद भी अधिकांश छात्र बसों का प्रयोग नहीं करते हैं (तकरीबन 64%) क्योंकि बसों के आने का कोई ठीक समय नहीं है और कई बार घण्टों इंतजार करने के बावजूद बस नहीं आती। अगर बस आती भी है तो उसमें बहुत भीड़ होती है। साथ ही, बहुत से ऐसे इलाके हैं जहाँ कोई बस स्टैंड नहीं है, जिसके कारण अनिच्छा से ही छात्रों को पैन-ट्रांसिट वाहनों जैसे ऑटो रिक्शा आदि का प्रयोग करना पड़ता है (42%) जिसका उनकी जेब पर असर पड़ता है। आने-जाने में लगने वाली कीमतों के कारण कई बार दिल्ली में रहने वाले आर्थिक रूप से पिछड़े परिवार के छात्र तीन केंद्रीय विश्वविद्यालयों की मौजूदगी के बावजूद उच्च शिक्षा नहीं प्राप्त कर पाते। सुंदर नगरी की रहने वाली सुनीता बताती हैं कि बीए में उनका दाखिला हिंदू कॉलेज, दिल्ली विश्वविद्यालय में हुआ था लेकिन घर से दूरी और सीधी बस सेवा न होने के कारण वे यहाँ से नहीं पढ़ सकीं। उन्हें लगता है कि अगर वे यहाँ से पढ़तीं तो उन्हें बेहतर अवसर मिलते।

सुनीता की ही तरह, दिल्ली के अविकसित और पिछड़े कोनों से आने वाले सैकड़ों छात्र-छात्रा हैं जो बुनियादी ढाँचे की कमी के कारण जीवन को बेहतर कर पाने की संभावना से वंचित रह जाते हैं। इसके अलावा, दिल्ली के बाहर से आकर बसने वाले छात्रों की चुनौतियाँ भी काफ़ी गंभीर हैं। जबसे पिंक टिकट बंद होने की ख़बर शुरू हुई है, दिल्ली के बाहर से आने वाली छात्राओं की चिंता बढ़ गयी है। यूपी के बलिया की श्वेता को इंडिया इंटरनेशनल सेंटर और जेएनयू में होने वाले सेमिनार में भाग लेना पसंद है। वे इतिहास से एमए हैं और अब शोध की तैयारी कर रही हैं। उनका मानना है कि अगर मुफ्त बस सेवा योजना हटा दी जाती है तो इन सेमिनारों और इवेंट्स में लगातार भाग नहीं ले पाएंगी जिससे उनकी सामाजिक पूँजी और सीखने-समझने की संभावना पर गहरा असर पड़ेगा।

महिलाओं के लिए बसे न रुकना

ध्यान देने योग्य बात है कि 72% महिलाओं ने बताया कि बस स्टॉप पर उनके खड़े रहने और संकेत देने पर भी बसें नहीं रुकतीं और लगभग 51% ने कहा कि ऐसा अक्सर होता है। ऐसा केवल महिलाओं के साथ होता है जिन्हें अक्सर बस चालक

पिंक टिकट की मुफ़्त सेवा का लाभार्थी होने के कारण उपेक्षा भरी दृष्टि से देखते हैं। समूह चर्चा के दौरान हमने पाया कि ऐसा ज़्यादातर आर्थिक रूप से पिछड़े इलाकों की महिलाओं के साथ होता है। इसके पीछे का कारण है– बस के कर्मचारियों की पर्याप्त ट्रेनिंग न होना और उन्हें लैंगिक संवेदनशील न बनाया जाना। डिपो के कर्मचारियों से बातचीत के दौरान हमने पाया कि बस के अधिकांश कर्मचारी संविदा पर नियुक्त किए गए हैं जिनपर काम का दबाव है और कई बार उन्हें वेतन भी समय पर नहीं मिलता। साथ ही, बहुत अधिक भीड़भाड़ का सामना करते हुए वे अक्सर चिड़चिड़े हो जाते हैं और पर्याप्त ट्रेनिंग न होने के कारण उनका गुस्सा महिलाओं पर निकलता है।

यह जेंडर के आधार पर होने वाला भेदभाव है। हमारा समाज आज भी घर और बाहर के अन्तर को मानता है जिसमें औरत की जगह घर के भीतर है। उसे तोड़कर बाहर आने और बस में बैठकर कहीं जाना उस धारणा पर चोट है। मुफ्त बस सेवा योजना ने वह धारणा तोड़ने का प्रयास तो किया है लेकिन जिन लोगों के सहारे उसका संचालन होना है, न तो उनकी ट्रेनिंग की गयी है, न ही इसकी जाँच की जा रही है कि सभी जगह की महिलाओं को इस योजना का लाभ मिल पा रहा है या नहीं क्योंकि लुटियन्स में बस के कर्मचारी के व्यवहार और सीमापुरी में उसके व्यवहार में एक ख़ासा अन्तर देखने को मिलता है।

बसों का न रुकना (महिला उत्तरदाता)	अनुपात
बसें नहीं रुकतीं (कुल)	72%
अक्सर/बार-बार ऐसा होता है	52%

छेड़खानी और भेदभाव

55% से अधिक महिलाओं ने बताया कि उन्हें ड्राइवर और कंडक्टर या अन्य यात्रियों की ओर से होने वाली टिप्पणियाँ, मौखिक उत्पीड़न या भेदभाव वाले व्यवहार का सामना करना पड़ा। दिल्ली में महिलाओं को फ़्रीलोडर या मुफ्त में यात्रा करने वाले यात्री के रूप में देखा जाता है और इसपर फब्तियां कसी जाती हैं जो आम जन की राय में मौजूद व्यापक लैंगिक पूर्वाग्रह को दर्शाता है। 155 लोगों के सर्वे में कुल 83 महिलाएं शामिल थीं, जिनके साथ मेट्रो या बस में, बस स्टॉप या मेट्रो स्टेशन पर, ई रिक्शा या ऑटो या कई बार इनमें से कई जगहों पर एक साथ छेड़खानी की गयी है।

इन छात्राओं में से 72% ने बताया कि वे इसकी शिकायत नहीं कर पाईं। इसके कारणों में शिकायत दर्ज कराने के लिए सुलभ तंत्र का मौजूद न होना, बात न बढ़ाने का इरादा, अधिकारियों का सहयोग न करना, शिकायत करने में भय लगना, शिकायत कैसे करनी है कि जानकारी न होना, शिकायत के बाद भी कुछ नहीं होगा लगना, छेड़छाड़ को साबित कैसे करेंगे आदि – दिए गए। इससे पता चलता है कि पहले तो देश की राजधानी में महिलाओं की सुरक्षा को लेकर पुख्ता इंतेज़ाम नहीं किए गए हैं, साथ ही दुर्घटना होने पर उनकी शिकायत कहाँ करनी है और कौन लोग महिलाओं की समस्याओं का समाधान करने के लिए जवाबदेह हैं, इस बारे में भी कोई जाँच-पड़ताल नहीं की जाती है जिससे अधिकारी अक्सर बात को रफ़ा-दफ़ा कर देते हैं।

तीसरे, आज भी छेड़छाड़ की घटनाओं के मामले में लड़कियों के कपड़ों और व्यवहार को दोषी ठहराया जाता है इसीलिए वे शिकायत करने में हिचकिचाती हैं। केवल अपने जेंडर के कारण किसी शहर में रहने और जीने के लिए महिलाओं को अगर बाकी लोगों की तुलना में अधिक कीमतें अदा करनी पड़ती हैं – तो आख़िर यह किस तरह का समाज हम बना रहे हैं?

सुरक्षा संबंधी चिंताएं

सर्वे के दौरान यह पूछने पर कि 'यातायात का साधन चुनते समय आप सबसे पहले क्या देखते हैं' 97 में से 32 लोगों ने बताया कि वे देखते हैं कि वह साधन सुरक्षित हैं या नहीं। ध्यान देने लायक बात यह है कि पुरुषों और महिलाओं के लिए सुरक्षा के अलग-अलग मतलब हैं। पुरुषों के लिए वह यातायात माध्यम असुरक्षित होगा जिसके लड़ने-भिड़ने या जहाँ छीनाझपटी की संभावना अधिक है, वहीं महिलाओं के लिए सुरक्षित माध्यम का मतलब जहाँ उनके साथ छेड़छाड़ या यौन शोषण न हो। सर्वे में लोगों ने आराम, उपलब्धता और सुगमता से अधिक सुरक्षा को चुनकर मौजूदा परिवहन तंत्र की कमियों को उजागर कर दिया है। दिल्ली की मेट्रो और बसों में और सड़कों पर लगातार छेड़छाड़ की घटनाएँ होती रहती हैं जिसके कारण अधिकतर लड़कियां शाम होने से पहले कॉलेज से निकल जाती हैं और इस वजह से वे पाठ्येतर गतिविधियों जैसे वाद विवाद प्रतियोगिताओं, राजनीति आदि में भाग नहीं ले पातीं और यह उनके समग्र विकास को बाधित करता है। इसके अलावा, बहुत सी जगहों पर बस स्टॉप केवल एक कल्पित जगह है, जहाँ केवल खाली जगह को ही बस स्टॉप मान लिया गया है (जैसे धीरपुर, बुराड़ी मोड़ आदि), वहाँ न कोई भौतिक ढांचा है, न ही उजाला– ऐसे में इन इलाकों में रहने वाले छात्रों को अगर देर रात तक कॉलेज में रुकना है, या नाटक देखना है, या राजनीति में भाग लेना है और सुरक्षित कमरे पर पहुँचना है तो अधिक कीमत चुकाकर कोई निजी साधन लेकर जाने के अलावा उनके पास कोई चारा नहीं है।

प्रथम और अंतिम मील संपर्कता (First and last mile connectivity)

दिल्ली के परिवहन तंत्र की एक बड़ी चुनौती प्रथम और अंतिम मील संपर्कता की है। सर्वे और बातचीत के दौरान लोगों ने बताया कि बस स्टॉप या मेट्रो स्टेशन तक पहुंचने के लिए उन्हें कई बार लंबी दूरी तय करनी पड़ती है। अक्सर ये रास्ते सूनसान या अंधेरे में होते हैं। इस दूरी को पाटने के लिए वे पैरा-ट्रांज़िट वाहनों का प्रयोग करते हैं। सर्वे में 152 में से 65 लोगों ने स्वीकार किया कि वे पैरा ट्रांज़िट वाहनों का इस्तेमाल करते हैं।

इसके अलावा, इंडियन एक्सप्रेस में छपी एक रिपोर्ट बताती है कि बहुत से ऐसे इलाके हैं जहां 500 मीटर के दायरे में कोई बस स्टॉप नहीं है। ऐसी जगहों पर पहुंचने के लिए छात्रों को ऑटो रिक्शा, शटल वैन जैसे द्वितीयक वाहनों का प्रयोग करना पड़ता है जो उनपर एक अतिरिक्त खर्च डालता है। उदाहरण के लिए, गाँधी विहार ऐसी ही एक जगह है जो विश्वविद्यालय से 5 से 7 किलोमीटर के दायरे में बसी एक जगह है, जहाँ हिंदी पट्टी के अधिकतर छात्र रहते हैं। वहाँ से कोई सीधी बस सेवा

नहीं चलती, जिसके कारण सभी छात्र पैरा ट्रांज़िट साधनों से जीटीबी तक आते हैं। इसके अलावा, विश्वविद्यालय मेट्रो से आर्ट्स फैकल्टी और दूसरे कॉलेजों जैसे मिरांडा हाउस, हिंदू कॉलेज, स्टीफेन्स कॉलेज, रामजस और किरोड़ीमल कॉलेज के बीच एक ठीकठाक दूरी। ऐसे में छात्रों को पुनः ऑटो या ई रिक्शा लेना पड़ता है। हाल ही में दिल्ली विश्वविद्यालय छात्र संघ की ओर से डीयू स्पेशल बस चलवायी गयी है जो इस अन्तर को पाट सकती है लेकिन बहुत से छात्रों को अभी इसके बारे में मालूम ही नहीं है, जिससे वे इसका लाभ नहीं ले पाते। साथ ही, बस के कंडक्टर ने बताया कि अभी इसकी सेवाएं केवल दोपहर 2 से 2.30 बजे तक होती हैं, और फिलहाल केवल दो बसें ही चलाई गई हैं, जिन्हें भविष्य में बढ़ाया जा सकता है, जिससे फर्स्ट and लास्ट माइल कनेक्टिविटी सुनिश्चित की जा सके।

आर्थिक बोझ और मेट्रो

155 में से 72 छात्र आने जाने के लिए मेट्रो का उपयोग करते हैं। इनमें अधिकतर वे लोग शामिल हैं जो दूर से 11 किलोमीटर और उससे दूर से कॉलेज आते हैं या जो मानते हैं कि बसें अनुपलब्ध हैं, समय से नहीं आतीं या असुरक्षित हैं। पूजा, जो हिंदी विभाग से पीएचडी कर रही हैं, मानती हैं कि बसों में बहुत अधिक भीड़भाड़ और धक्का-मुक्की है, जबकि मेट्रो की फ्रीक्वेंसी अधिक होने से यह समस्या टल जाती है। लेकिन फिर भी 155 में से 96 लोगों ने माना कि वे अपने द्वारा चुने गए यातायात माध्यम की गुणवत्ता से असंतुष्ट हैं और इसमें से 58 लोगों को लगता है कि इस शहर में आना जाना बहुत महंगा है। दैनिक उपयोग के लिए यह व्यापक रूप से वहनीय नहीं पाया गया। कई छात्रों ने बताया कि वे कोई दूसरा विकल्प न होने पर अधिक खर्च कर मेट्रो से आते जाते हैं और इसके चलते अन्य महत्वपूर्ण पहलुओं पर होने वाले खर्च को नियंत्रित करते हैं। समूह चर्चा में छात्रों ने बताया कि अगर बसों के आने का क्रम ठीक कर दिया जाए तो वे बस में ही यात्रा करना चुनेंगे।

विशेष आवश्यकता वाले छात्रों के लिए अपर्याप्त तंत्र

विशेष आवश्यकता वाले छात्रों ने समूह चर्चा में हमसे बात की। परवीन, जो बी.ए. की छात्रा रह चुकी हैं और इस समय मुंडका में एक कम्प्यूटर कोर्स कर रही हैं, ने बताया कि उन्हें नहीं लगता कि यह परिवहन तंत्र उनकी आवश्यकताओं को ध्यान में रखकर बनाया गया है। उनका मानना था कि विजुअली चैलेन्जड लोग अक्सर आने जाने में दूसरे छात्रों की तुलना में अधिक खर्च करते हैं क्योंकि मौजूदा परिवहन तंत्र उनकी आवागमन जरूरतों को पूरा करने में अपर्याप्त है। दृष्टिबाधित छात्राओं के एक समूह ने चर्चा में बताया कि वे बस का प्रयोग करने के बारे में सोचती भी नहीं हैं क्योंकि बस स्टॉप पर घण्टों खड़े रहने पर भी पता नहीं चलता कि उनकी बस कब आएगी और आने पर वे चढ़ पाएंगी अथवा नहीं। मेट्रो को उन्होंने बसों से बेहतर विकल्प माना लेकिन यह भी स्वीकार किया कि उसमें भी संरचनागत सुधार और कर्मचारियों को संवेदनशील बनाए जाने की आवश्यकता है।

विवेचना (Analysis)

इस अध्ययन के नतीजे बताते हैं कि दिल्ली में छात्रों के सामने मौजूद परिवहन संबंधी चुनौतियां परतदार (layered) हैं। एक ओर जहां बसें सस्ती हैं तो उनके आने का क्रम (frequency) और समय अनिश्चित है, वही दूसरी ओर, मेट्रो जिसके आने का क्रम निश्चित तो है लेकिन वह अपेक्षाकृत महंगी है और शहर के हर इलाकों में उसकी सेवा उपलब्ध नहीं है। इन पहलुओं को ध्यान में रखते हुए कुछ महत्वपूर्ण अंतर्दृष्टियां (insights) निकलकर सामने आती हैं:

गतिशीलता या आवाजाही के लैंगिक आयाम (Gendered notions of mobility)

शहर के परिवहन तंत्र की समीक्षा करने पर पता चला कि युवतियों के सामने केवल परिवहन साधन की वहनीयता (Affordability) का प्रश्न नहीं है। उसके साथ उन्हें दूसरी बाधाओं का सामना भी करना पड़ता है, जैसे बसों का न रुकना, बस स्टॉप का सुरक्षित न होना, बस के भीतर छेड़छाड़ आदि। ये सभी कारक एक साथ मिलकर उनके बाहर निकलने और सार्वजनिक परिवेश में होने की संभावना को परिभाषित करते हैं। ये बाधाएँ सीधे तौर पर उनकी शैक्षणिक संभावनाओं और स्वतंत्रता की अनुभूति को प्रभावित करती हैं, जिससे गतिशीलता लैंगिक असमानता का एक महत्वपूर्ण स्थल बन जाती है।

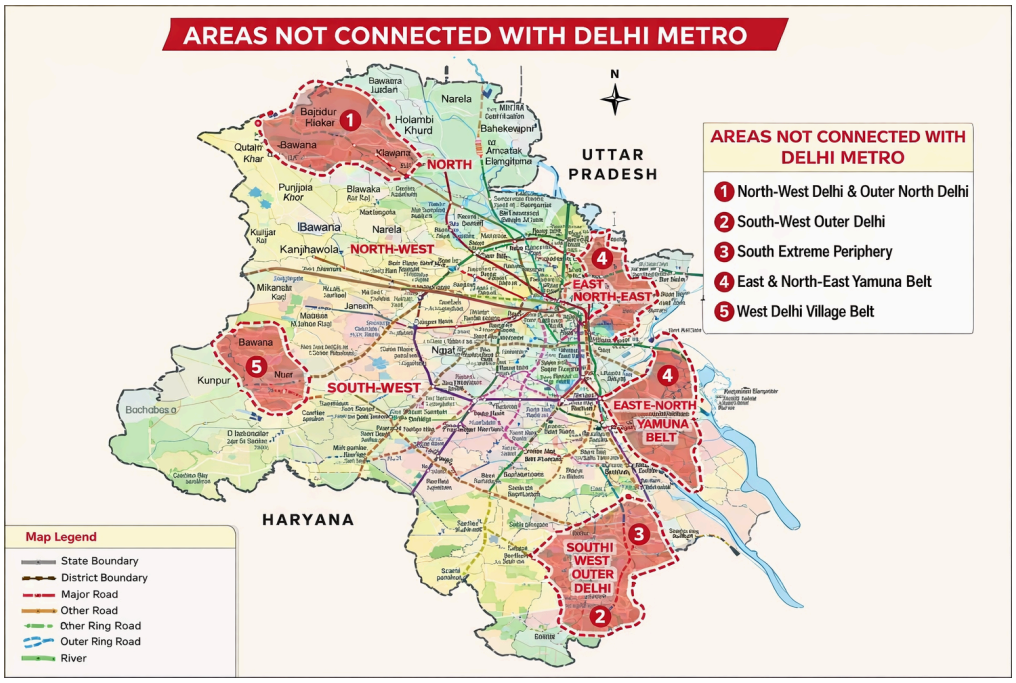
वर्ग की भूमिका

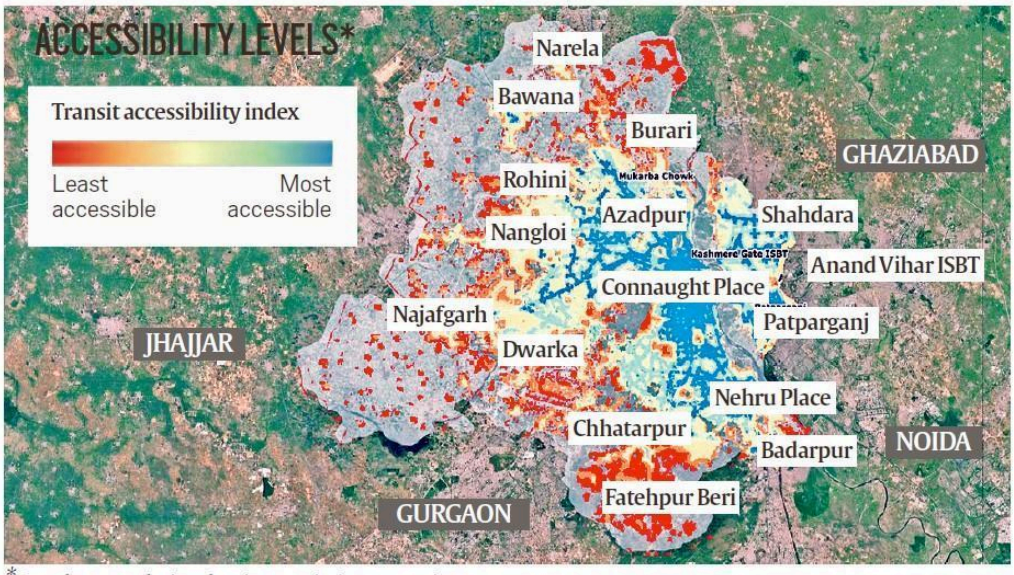
आर्थिक अस्थिरता, युवक और युवती, दोनों की गतिशीलता की सीमा निर्धारित करती है। आर्थिक रूप से कमज़ोर परिवारों से आने वाले विद्यार्थी जोखिमों के बावजूद बसों पर निर्भर रहने को मजबूर हैं, जबकि मेट्रो सेवाएँ, जो कि तुलनात्मक रूप से अधिक सुरक्षित हैं, उनकी पहुँच से बाहर हैं। इसका दूसरा पहलू यह भी है कि छात्रों के पास अमूमन आमदनी का स्रोत नहीं होता और महीने भर खर्च के लिए एक सीमित राशि होती है। ऐसे में परिवहन तंत्र की मौजूदा हालत उन्हें बहुत से अनुभवों से वंचित करती है जिससे उनकी सामाजिक और सांस्कृतिक गतिशीलता पर गंभीर परिणाम होते हैं। यह दर्शाता है कि परिवहन नीतियों को बनाते समय वर्ग-संवेदनशील दृष्टिकोण को भी शामिल करना आवश्यक है।

बस और मेट्रो के बीच प्रणालीगत असंतुलन

दिल्ली की परिवहन संरचना में समन्वय की कमी है। छात्र दो दोषपूर्ण प्रणालियों के बीच फँसे हुए हैं: बसें जो सस्ती हैं लेकिन अविश्वसनीय और असुरक्षित हैं, और मेट्रो सेवाएँ जो कुशल हैं लेकिन महंगी और शहर के दूरवर्ती और अविकसित कोनों से असंबद्ध हैं। इसके अलावा, बहुत से इलाके ऐसे हैं जहां ये दोनों ही नहीं पहुंचे हैं और यहां के छात्रों को द्वितीयक वाहनों, जैसे

ऑटो, ई रिक्शा आदि की मदद लेनी पड़ती है। यह असंतुलन असमानताओं को बढ़ाता है और सार्वभौमिक पहुँच के लक्ष्य को कमजोर करता है।





*Based on population density, proximity to transit

शैक्षणिक भागीदारी पर प्रभाव

आमतौर पर परिवहन संबंधी इन चुनौतियों को वृहद आख्यानों (greater narratives) की आड़ में दबा दिया जाता है लेकिन समाज और संस्कृति की व्यापक परंपरा में इनके गंभीर परिणाम होते हैं। परिवहन वह माध्यम है जो घर और बाहर, स्वतंत्र और आश्रित, विकसित और अविकसित की परिधि को तोड़ता है। इसकी सार्वभौमिक अनुपलब्धता के कारण युवतियों को पढ़ने से रोक दिया जाता है, शारीरिक रूप से असक्षम लोग एक बेहतर जीवन की संभावना से वंचित रह जाते हैं और आर्थिक व सांस्कृतिक रूप से कमज़ोर व्यक्ति अपनी हालत को सुधारने से पीछे रह जाता है। खराब परिवहन व्यवस्था के कारण युवतियां बढ़ चढ़कर पाठ्यक्रम और पाठ्येतर गतिविधियों में भाग नहीं ले पातीं जिससे उनके समुचित विकास की प्रक्रिया बाधित होती है।

PERCENTAGE OF BUILDINGS OUTSIDE 500 M OF BUS STOP

Percentage*	Wards
100%	Deoli, Hari Nagar Extension, Jaitpur, Sangam Vihar-A, Sainik Enclave, Ghonda, Mustafabad, Prem Nagar
90–99%	Karawal Nagar-East, Kirari, Sangam Vihar-B, Ballimaran, Binda Pur
80–89%	Sangam Vihar-C, Sant Nagar
70–79%	Saboli, Nithari, Said-Ul-Ajaib, Sadh Nagar, Vikas Nagar, Aya Nagar, Harsh Vihar
60–69%	Hastsal, Sarup Nagar, Mohan Garden, Sagarpur, Bazar Sita Ram, Zakir Nagar, Dayalpur, Gautam Puri, Tigri, Raj Nagar, Aman Vihar, Vasant Kunj, Baprola
50–59%	Badarpur, West Patel Nagar, Nawada, Matiala, Mukundpur, Uttam Nagar, Madanpur Khadar West, Subhash Mohalla, Begumpur, Khanpur, Manglapuri, Budh Vihar, Brij Puri, Nilothi, Madhu Vihar

*Percentage of buildings outside 500 m of bus stop Source: The International Council on Clean Transport

सामूहिक रूप से देखें तो ये अंतर्दृष्टियाँ दर्शाती हैं कि दिल्ली की वर्तमान सार्वजनिक परिवहन संरचना अपनी छात्र जनसंख्या की आवश्यकताओं को पर्याप्त रूप से पूरा नहीं करती। युवक और युवतियों के सामने मौजूद यह संकट बड़े प्रणालीगत दोषों को दर्शाता करता है, जिसके समाधान के लिए ऐसी नीतिगत प्रतिक्रिया आवश्यक है जो समावेशी, समानुपाती और छात्रों के वास्तविक अनुभवों पर आधारित हो।

सुझाव

इस अध्ययन ने नतीजे दर्शाते हैं कि दिल्ली में सभी छात्रों की गतिशीलता संबंधी चुनौतियाँ एक समान नहीं हैं, बल्कि ये लैंगिक, वर्गीय, शारीरिक और बस व मेट्रो प्रणालियों के संरचनात्मक असंतुलन जैसी परस्पर जुड़ी वास्तविकताओं से आकार लेती हैं। इसलिए, कोई भी परिवहन नीति इन अंतर- संबंधी आयामों को ध्यान में रखकर तैयार किए जाने पर हो समावेशी होगी। सर्वेक्षण के परिणामों और बातचीत में छात्रों के जवाबों के आलोक में निम्नलिखित सुझाव प्रस्तावित किए जाते हैं:

शहर के यातायात नेटवर्क का पुनर्नियोजन और बसों की संख्या में बढ़ोतरी

समूह चर्चा के दौरान बहुत से छात्रों ने बताया कि उनके अनुसार बसों में भारी भीड़ का कारण आबादी के अनुपात में बसों की संख्या का न बढ़ना है। साथ ही यह भी कि दिल्ली के दूरवर्ती और पिछड़े इलाकों की सड़कों को बसों के बदलते आकार के अनुसार नहीं पुनर्निर्मित भी नहीं किया गया है, जिसके कारण प्रायः भीड़भाड़ और जाम की समस्या पैदा होती है और बसें गंतव्य तक देरी से पहुंचती है। इसी प्रकार, शहर के यातायात नेटवर्क को छात्रों और उनके आने जाने की जगहों को केंद्र में रखकर बनाने की आवश्यकता है जिसके लिए मार्गों का अध्ययन जरूरी है।

बसों व मेट्रो के बुनियादी ढांचे को सुदृढ़ करना

दिल्ली में बस स्टॉप की स्थिति खस्ताहाल है। बहुत से ऐसे इलाके भी हैं, जहां बस स्टॉप का ढांचा नहीं है और किसी स्थान विशेष को बस स्टॉप मान लिया गया है। अधिकतर बस स्टॉप के आसपास पर्याप्त उजाला नहीं रहता है। इसी तरह, मेट्रो में भी, बहुत से प्लेटफॉर्म और स्टेशन पर टैक्टाइल पथ (tactile paths) नहीं बनाए गए हैं। प्लेटफॉर्म भी खुले हुए हैं, जिससे विशेष क्षमताओं वाले (differently abled students) लोगों के लिए खतरे की संभावना बनी रहती है। अगर परिवहन तंत्र को समावेशी बनाना है तो बसों में भी पैनिक बटन, सुचारू हेल्पलाइन सुविधा, सीसीटीवी की व्यवस्था करनी होगी।

बातचीत के दौरान छात्रों ने यह भी सुझाया कि डीटीसी बसों का एक सुचारू व सुविकसित ऐप उनकी बहुत सी समस्याओं का समाधान कर सकता है। उन्होंने बताया कि अगर इस ऐप को रियल टाइम ट्रैकिंग सुविधा, बसों के आने का समय और उनके गंतव्य के बारे में जानकारी से सुदृढ़ किया जाए तो सामान्य और विशेष क्षमताओं वाले लोगों के लिए बसों में यात्रा करना आसान होगा। दृष्टिबाधित छात्राओं ने कहा कि बस स्टॉप पर भी मेट्रो की तरह बसों के आने जाने की घोषणा होने से उनकी दूसरे लोगों पर निर्भरता कम हो जाएगी। इसके अलावा प्रथम और अंतिम मील संपर्कता को बेहतर करने से ही समग्र रूप में छात्र और युवतियों की आवाजाही को व्यापक आयाम दिया जा सकता है।

समग्र छात्र गतिशील नीति के तहत किरायों में रियायत

2019 में दिल्ली में परिवहन संबंधी क्रांतिकारी बदलाव सामने आया जब उस दौरान की सरकार ने महिलाओं को सरकारी बसों में मुफ़्त आवाजाही का अवसर प्रदान किया। इससे सार्वजनिक परिवेश में महिलाओं की संख्या बढ़ी और परिणामस्वरूप आर्थिक रूप से कमज़ोर परिवारों की युवतियों को भी विश्वविद्यालय आने का अवसर मिला क्योंकि तमाम खर्चों में आने-जाने के रूप में एक अतिरिक्त खर्च नहीं जुड़ता था। लेकिन बसों की संरचनागत हालत खराब है और जबतक उसे सुधारा नहीं जाता, इसका पूरा लाभ महिलाओं को नहीं मिल पाएगा। इसके साथ ही, जैसे जैसे शहर में आबादी बढ़ रही है, आवागमन माध्यमों को बेहतर करने की ज़रूरत और भी बढ़ती जा रही है। अतिरिक्त जाम और सड़कों पर होने वाली निजी वाहनों की भीड़भाड़ शहरों को ऐसी जगहों में तब्दील करती जा रही है, जहाँ पैदल चलना दिन ब दिन दूभर होता जा रहा है। प्रदूषण इस कदर बढ़ता जा रहा है कि स्कूल, कॉलेज, ऑफिस बंद करने की नौबत आ गई है। ऐसे में, सरकार और नीति निर्माताओं को शहर के सार्वजनिक यातायात संरचना पर दोबारा विचार करते हुए उसकी गुणवत्ता में सुधार करने की ज़रूरत है जिससे अधिक से अधिक लोग पब्लिक ट्रांसपोर्ट का प्रयोग करें। यह सभी के लिए हितकारी होगा।

यह पूछने पर कि 'क्या आपको लगता है कि दिल्ली में छात्रों को मेट्रो के किराये में छूट मिलनी चाहिए' 97 छात्रों में से 93 यानी 95% ने हाँ कहा। इस जवाब को अगर छात्रों के महीने भर के जेब खर्च (जो 45% लोगों के लिए 5000 से कम है), आने-जाने में लगने वाले समय (जो 56% लोगों के लिए लगभग 1 घंटे या उससे अधिक है) और आवागमन पर होने वाले खर्च (जो 53% लोगों के लिए 1000 रूपये या उससे अधिक है) के साथ जोड़कर देखें तो साफ होता है कि यह पूरी प्रक्रिया छात्रों के लिए बहुत महंगी साबित हो रही है और इसके कारण उन्हें जीवन की दूसरी बुनियादी ज़रूरतों से समझौता करना पड़ता है और यह होने के बावजूद भी 61% लोग अपने चयनित माध्यम की गुणवत्ता से असंतुष्ट हैं।

ऐसे में सुधार करने की दिशा में पहला कदम उठाते हुए बस और मेट्रो, दोनों में समग्र छात्र गतिशीलता नीति (overall students mobility policy) के तहत सभी छात्रों को किराये में रियायत दी जानी चाहिए। ऐसा एक सार्वभौमिक छात्र कार्ड (Student card for universal mobility) लागू करके किया जा सकता है– जो बस और मेट्रो दोनों में मान्य होगा और उसका एक बड़ा हिस्सा सरकार और विश्वविद्यालय वहन करेंगे। यह व्यवस्था गतिशीलता में लैंगिक और वर्गीय अंतर को कम करेगी और स्वतंत्र आवाजाही को सुनिश्चित करेगी।

बस सेवाओं में सुरक्षा और लैंगिक संवेदनशीलता

सामूहिक चर्चा के दौरान शिवानी जो दिल्ली विश्वविद्यालय के श्यामलाल कॉलेज में बीए की छात्रा रह चुकी हैं और वर्तमान में मुंडका में एक डिप्लोमा कोर्स कर रही हैं, जन्म से ही दृष्टिबाधित हैं, ने हमें बताया, "एक यात्रा के दौरान मेट्रो में एक हेल्पर ने

मुझे कहा कि मैंने पिछले जन्म में कोई बुरा काम किया होगा जिसके कारण मैं अंधी पैदा हुई हूँ। कई बार हेल्पर हमें इधर-उधर छूने की कोशिश भी करते हैं। लेकिन हम कुछ नहीं कह पाते, बस वहाँ से हट जाना चाहते हैं।"

बुराड़ी डिपो से डीटीसी में कंडक्टर रोहित ने हमें बताया कि बहुत अधिक भीड़भाड़ होने के कारण वे छेड़छाड़ होने से रोक तो नहीं पाते लेकिन अगर कोई शिकायत करता है तो वे दोषी को बस से उतार देते हैं। लेकिन यह काफ़ी नहीं है क्योंकि महिलाएं सार्वजनिक रूप से चरित्र हनन के भय से अधिकतर बार शिकायत ही नहीं कर पाती। ऐसे में सार्वजनिक परिवहन में यात्रियों की सुरक्षा और लैंगिक संवेदनशीलता को सुनिश्चित करना बहुत ज़रूरी हो जाता है। इसमें महिलाओं के प्रति उत्पीड़न और उपेक्षापूर्ण व्यवहार को रोकने के लिए प्रशिक्षण, निगरानी, शिकायत तंत्र, और ड्राइवर व कंडक्टर के लिए दिशानिर्देश शामिल होने चाहिए। ऐसे उपाय न केवल सुरक्षा बढ़ाएंगे बल्कि सभी छात्रों के लिए यात्रा अनुभव को समावेशी और विश्वासपूर्ण बनाएंगे।

परिवहन तंत्र में महिला कर्मचारियों की भर्ती

बसों और मेट्रो में युवतियों के साथ लगातार छेड़छाड़ और दुर्व्यवहार के पीछे एक कारण सार्वजनिक जगहों में महिलाओं की कम संख्या है। इससे निबटने का एक तरीका परिवहन तंत्र और सुरक्षा व्यवस्था में महिलाओं की नियुक्ति है। ऐसा विशेष रूप से उन मार्गों पर किया जा सकता है जहां छात्रों की संख्या अधिक है। साथ ही, मेट्रो में भी विशेष क्षमता वाले छात्रों और दृष्टिबाधित युवतियों की मदद के लिए महिलाओं की नियुक्ति से अधिक सहज व सुचारू आवागमन की संभावना बनेगी।

सेवाओं की गुणवत्ता और उपलब्धता के बीच संतुलन

दिल्ली की परिवहन नीति को उपलब्धता (अधिक बसें, मेट्रो की आवृत्ति) और गुणवत्ता (सुरक्षित, सुलभ और समवेशी) के बीच संतुलन बनाना चाहिए। बस नेटवर्क को मजबूत करने, विश्वसनीयता सुधारने और छात्र बहुल इलाकों में परिवहन व्यवस्था को बढ़ाने पर प्राथमिकता देनी चाहिए, साथ ही मेट्रो विस्तार को वहनीय (affordable) पहुँच के साथ समन्वित किया जाना चाहिए।

परिवहन योजना बनाते समय छात्रों को संस्थागत रूप से शामिल करना

परिवहन सुधार तब तक अधूरे रहेंगे जब तक छात्रों उनका पक्ष नहीं जाना जाएगा। दिल्ली परिवहन विभाग की नीतिगत संरचना में विश्वविद्यालय संघों, महिला समूहों,छात्र संगठनों और विशेष क्षमता वाले लोगों के साथ नियमित फीडबैक तंत्र को शामिल किया जाना चाहिए। इस सर्वे में एकमत से सभी लोगों ने माना कि परिवहन नीतियाँ बनाते समय छात्रों को भी शामिल किया जाना चाहिए।

पब्लिक ट्रांसपोर्ट फोरम

पब्लिक ट्रांसपोर्ट फोरम एक नागरिक समूह है, जो भारत में सार्वजनिक परिवहन से जुड़े मुद्दों पर काम करने वाले लोगों (ख़ासकर युवाओं), सामाजिक आंदोलनों, अधिकारों पर आधारित संगठनों, शहरी कार्यकर्ताओं और शोधकर्ताओं को एक साथ लाता है। दिल्ली के अलावा हम कई शहरों में हमारा प्रयास है कि ऐसे सार्वजनिक परिवहन की वकालत की जा सके जो मुफ़्त, सुरक्षित, भरोसेमंद और समावेशी हो। हम शोध करते हैं, सार्वजनिक परिवहन से जुड़ी जानकारी को अधिक सुलभ बनाते हैं, और नागरिकों को गतिशीलता के उस अधिकार की मांग करने में सहायता करते हैं जिसके वे हकदार हैं।

यदि आप शहरी आवागमन पर कार्यरत शोधकर्ता हैं या इस बारे में चिंता रखते हैं या अन्य किसी प्रकार के बदलाव कार्यक्रम में शामिल हैं तो हम आपसे जुड़ना चाहेंगे। यदि आप हमारे कामों में सहयोग करना चाहें तो हमें ptfdelhi@gmail.com पर ईमेल कर सकते हैं।

यदि आप अपने कॉलेज या विश्वविद्यालय में इसी तरह का कोई अध्ययन या मुहिम करना चाह रहे हों तो हम बेझिझक इस बारे में आपसे चर्चा करना चाहेंगे। इस बारे में हमसे संपर्क करने लिए ऊपर दिए गए ईमेल आईडी का इस्तेमाल करें।