

# महिलाओं के अनुकूल परिवहन

भोपाल, ग्वालियर और जोधपुर  
की केस स्टडी

**प्रोजेक्ट के बारे में:** यह रिपोर्ट "भारत में महिलाओं के लिए सुरक्षित शहरों के निर्माण" पर सेफटीपिन और सेंटर फॉर सोशल रिसर्च (सी.एस.आर.) की भागीदारी के साथ द एशिया फाउंडेशन के द्वारा कार्यान्वित दो साल के प्रोजेक्ट का हिस्सा है।" इस परियोजना का लक्ष्य तीन भारतीय शहरों: भोपाल, ग्वालियर (मध्य प्रदेश) और जोधपुर (राजस्थान) के सार्वजनिक स्थानों में महिलाओं की सुरक्षा के लिए काम करने वाले विभिन्न हितधारकों को शामिल करना है। कोरिया इंटरनेशनल कोऑपरेशन एजेंसी (के.ओ.आई.सी.ए.) द्वारा समर्थित, यह परियोजना महिलाओं द्वारा सार्वजनिक परिवहन तक पहुंचने और उसका उपयोग करने में सामना की जाने वाली चुनौतियों के बारे में नीति निर्माताओं, पुलिस, और नागरिक समाज संगठनों के साथ एक साक्ष्य समर्थित बातचीत शुरू करती है और इन चुनौतियों का समाधान करने के लिए कार्यान्वयन योग्य समाधान प्रस्तुत करती है।



के द्वारा तैयार किया गया



के लिए



के द्वारा समर्थित

उद्घोषणा / डिस्क्लेमर: इस रिपोर्ट को द एशिया फाउंडेशन की 'भारत में महिलाओं के लिए सुरक्षित शहरों का निर्माण' परियोजना के माध्यम से कोरिया इंटरनेशनल कोऑपरेशन एजेंसी द्वारा वित्त पोषित किया था। यहाँ व्यक्त की गई राय पूरी तरह से लेखकों की है और जरूरी नहीं कि वे के.ओ.आई.सी.ए. या फाउंडेशन को प्रतिबिंबित करें:

कवर फोटो क्रेडिट: पूर्वी गौर

विनसेट एडवरटाइजिंग, नई दिल्ली के द्वारा प्रिंट किया गया

# महिलाओं के अनुकूल परिवहन

---

भोपाल, ग्वालियर और जोधपुर  
की केस स्टडी

## आभार

हम अपने सहयोगियों एनआर मैनेजमेंट कंसल्टेंट्स को महिलाओं के साथ सर्वे करने और परिवहन सेवा प्रदाताओं के साथ फोकस ग्रुप डिस्कशंस करने में उनके सहयोग के लिए धन्यवाद देना चाहते हैं। हम इन्व्यूमेरेटर्स, ट्रांसपोर्ट ऑपरेटर्स और यूनियनों को भी रिसर्च स्टडी में उनकी भागीदारी के लिए अपना धन्यवाद देना चाहेंगे।

हम द एशिया फाउंडेशन के लिए देश की प्रतिनिधि, नंदिता बरुआ और उनकी टीम दिया नाग और श्रुति पाटिल के सहयोग की बहुत सराहना करते हैं। हम उन्हें उनके निरंतर समर्थन और सहयोग के लिए धन्यवाद देते हैं। हम इस परियोजना में सीएसआर की साझेदारी को भी स्वीकार करते हैं।

सेप्टीपिन में, डा. कल्पना विश्वनाथ, त्रिदिति मंडल और सोनाली व्यास ने इस व्यापक रिपोर्ट को मार्गदर्शन और प्रोत्साहन प्रदान करने के लिए महत्वपूर्ण भूमिका निभाई थी।

अंत में, हम उन सभी महिलाओं को धन्यवाद देते हैं जिन्होंने अध्ययन में भाग लेने को चुना और हमारे साथ अपने अनुभव साझा किए।

### लेखक

अंकिता कपूर

### एडिटिंग और लेआउट

शिल्पी मेहता

राजप्रताप सिंह ठाकुर

# विषय—सूची

## 1

### विशेष संक्षेप

#### 1. परिचय

- 1.1 अध्ययन की आवश्यकता
- 1.1.1 आर्थिक तर्क

## 5

### 2. महिलाओं की परिवर्तनीयता के लिए चुनौतियां

- 2.1 महिलाओं की यात्रा की जरूरतों और व्यवहार में अंतर
  - 2.1.1 देखभाल के लिए परिवर्तनीयता
  - 2.1.2 सांस्कृतिक और सामाजिक नियमों का प्रभाव
- 2.2 महिलाओं की परिवर्तनीयता पर गरीबी का प्रभाव
- 2.3 सार्वजनिक परिवहन में महिलाओं की सुरक्षा की चिंताएं

## 9

### 3. कारक जो महिलाओं की सुरक्षा की धारणा में योगदान देते हैं

- 3.1 शहरी योजना, संरचना और परिवहन प्रबंधन संबंधित मुद्दे
- 3.2 उत्पीड़न और यौन उत्पीड़न

## 10

### 4. दृष्टिकोण और क्रियाविधि

## 11

### 5. निष्कर्ष

- 5.1 महिला उत्तरदाताओं के साथ सर्वे से मुख्य निष्कर्ष
- 5.2 फोकस ग्रुप डिस्कशन से मुख्य निष्कर्ष
- 5.3 सेपटीपिन एप्लीकेशंस से मुख्य निष्कर्ष

## 23

### 6. परिणामस्वरूप निष्कर्ष

## 24

### 7. अन्तिम निष्कर्ष

## 25

### 8. सुझाव

- 8.1 भौतिक सुधार कार्य
- 8.2 क्षमता और जागरूकता निर्माण
- 8.3 संस्थागत सुधार

## 30

### 9. नीति (पॉलिसी) के सुझाव

## 32

### 10. संदर्भ



# विशेष संक्षेप

दुनिया भर में हाल के अध्ययनों से पता चलता है कि सार्वजनिक परिवहन, सार्वजनिक पार्क और बाजार सहित सार्वजनिक स्थानों पर महिलाओं के लिए सुरक्षा एक प्रमुख चिंता का विषय है। दिल्ली में 2010 में एक महिलाओं के एनजीओ जागोरी द्वारा किये गये अध्ययन से पता चलता है कि लगभग 54 प्रतिशत महिलाएं भीड़भाड़ वाले सार्वजनिक परिवहन और बस स्टॉप पर असुरक्षित और अतिसंवेदनशीलता महसूस करती हैं<sup>1</sup>। एक एनजीओ अक्षरा द्वारा 2011 में मुंबई में की गयी समान अध्ययन में, 43 प्रतिशत उत्तरदाताओं ने बताया कि उन्होंने बसों में और 17 प्रतिशत ने कहा कि उन्होंने ट्रेन में यौवन उत्पीड़न का सामना किया है<sup>2</sup>। गुवाहाटी और केरल में किये गये अध्ययन में, समान निष्कर्ष प्राप्त हुए थे। 2013 में प्रतिशत हुए एक अखबार के लेख के अनुसार, भोपाल में सर्विस इंडस्ट्री में काम करने वाली महिलाओं ने आवागमन के सुरक्षित विकल्पों की कमी के कारण देर तक काम करने के बजाय काम ना करना पसंद किया<sup>3</sup>। सार्वजनिक परिवहन में महिला की सुरक्षा की चिंता ना केवल यौवन उत्पीड़न को रोकने के लिए महत्वपूर्ण है, बल्कि हिंसा का डर महिलाओं और लड़कियों को काम करने, अध्ययन और आराम के अवसरों तक पहुंचने से रोकता है।

सेपटीपिन ने द एशिया फाउंडेशन के सहयोग से और कोरिया इंटरनेशनल कोऑपरेशन एजेंसी के समर्थन से भारत के टिबर 2 शहरों: भोपाल, ग्वालियर, और जोधपुर में सार्वजनिक परिवहन और सार्वजनिक स्थानों में महिलाओं की सुरक्षा पर एक रिसर्च स्टडी आयोजित की। इन शहरों में अध्ययन का उद्देश्य महिला यात्रियों द्वारा अपने रोजमर्रा के जीवन में सार्वजनिक परिवहन तक पहुंचने और उसका उपयोग करते समय सामना की जाने वाली समस्याओं और चुनौतियों की पहचान करना है। यह रिपोर्ट इन शहरों में वर्तमान सार्वजनिक परिवहन परिदृश्य में कमियों को उजागर करने और सार्वजनिक परिवहन में महिलाओं की सुरक्षा की समस्याओं को कम करने के लिए सुझाव देने पर केंद्रित है। यह रिपोर्ट इस तथ्य को आगे लाती है कि सार्वजनिक परिवहन में सुरक्षा की कमी महिलाओं की सामाजिक और आर्थिक परिवर्तनीयता को सीमित करती है।

सेपटीपिन ने इस रिसर्च को आयोजित करने के लिए ने मात्रात्मक (क्वांटिटेटिव) और गुणात्मक (क्वालिटेटिव) टूल्स के संयोजन का उपयोग किया है। इसमें सेपटीपिन अनुप्रयोग इस्तेमाल करके सेपटी ऑडिट, साथ ही साथ महिला उत्तरदाताओं के साथ संरचित सर्वे, और विभिन्न शहरी परिवहन प्रदाताओं के साथ फोकस ग्रुप विचार विमर्श शामिल थे। अध्ययन के निष्कर्ष से पता चलता है कि विभिन्न आयु समूह, शैक्षिक पृष्ठभूमि, और व्यवसायों से महिलाएं उनकी दैनिक गतिविधियों के लिए इंटरमीडिएट सार्वजनिक परिवहन (आईपीटी) सहित उपलब्ध सार्वजनिक परिवहन के साधनों पर भरोसा करती हैं। यह रिसर्च इस बात को भी दर्शाती है कि इन तीन शहरों में महिला यात्री सार्वजनिक परिवहन तक पहुंचने और उनका इस्तेमाल करते समय असुरक्षित महसूस करती हैं। सार्वजनिक परिवहन का इस्तेमाल करने के दौरान किसी भी प्रकार के यौवन उत्पीड़न का महिलाओं की सुरक्षा की धारणा पर महत्वपूर्ण प्रभाव पड़ता है। यह रिपोर्ट उन कारणों की पहचान करती है जो सार्वजनिक परिवहन का इस्तेमाल करते समय महिला को असुरक्षित महसूस कराती है और सुधार के लिए सुझाव प्रदान करती है। यह रिपोर्ट राज्य और शहरी स्तर पर नीति और निर्णय लेने वालों, समर्थन करने वाले संगठनों और शहरी पेशेवरों के लिए उपयुक्त होगी।

1 जागोरी, यूएन वूमेन. (2011)। महिलाओं और लड़कियों के खिलाफ हिंसा मुक्त सुरक्षित शहर पहल। बेसलाइन सर्वे दिल्ली 2010 की रिपोर्ट.  
2 अक्षरा. अक्षरा एनुअल रिपोर्ट 2016.2017. [https://www.aksharacentre.org/wp-content/uploads/2015/09/AksharaAnnualReport\\_online.pdf](https://www.aksharacentre.org/wp-content/uploads/2015/09/AksharaAnnualReport_online.pdf) से लिया गया  
3 शर्मा. टी.; 2013ए जनवरी13) भोपाल की महिलाएं देर तक काम करना छोड़ती हैं. द टाइम्स ऑफ इंडिया

# 1. परिचय

भारत का तेज़ी से शहरीकरण हो रहा है। 2011 की जनगणना के अनुसार भारत की 31 प्रतिशत जनसंख्या शहरी क्षेत्रों में रहती है। लोग शहरों में जाते हैं क्योंकि वे उन्हें अधिक आर्थिक अवसरों के केंद्र के रूप में देखते हैं। शहरों को उनकी बढ़ती आबादी की जरूरतों को पूरा करने के लिए एकीकृत सेवाओं की आवश्यकता है। सार्वजनिक परिवहन रोजाना लाखों लोगों को सेवा देने वाली इसी तरह की एक महत्वपूर्ण सार्वजनिक सेवा है। सार्वजनिक परिवहन पुरुषों और महिलाओं दोनों के आर्थिक और सामाजिक जीवन में महत्वपूर्ण भूमिका निभाता है और शहरी परिवहन सेवाओं पर बढ़ते दबाव दोनों पर बोझ डालते हैं। विकसित और विकासशील देशों में रिसर्च सुझाव देती है कि पुरुषों की तुलना में महिलाएं सार्वजनिक परिवहन पर ज्यादा निर्भर हैं।<sup>4</sup> उनके पास परिवर्तनीयता के कुछ या कोई भी अन्य विकल्प नहीं हैं। सार्वजनिक परिवहन के एक सुरक्षित, विश्वसनीय और आरामदायक साधन होने की आवश्यकता अनिवार्य है।

# अध्ययन की आवश्यकता

महिलाओं के विरुद्ध अपराध उनकी आजादी को कम करते हैं और घर के बाहर सामाजिक-आर्थिक गतिविधियों में उनकी भागीदारी को सीमित करते हैं। नेशनल काइम रिकॉर्ड ब्यूरो (एनसीआरबी) से हाल के आंकड़े दर्शाते हैं कि मध्य प्रदेश में भोपाल, ग्वालियर और राजस्थान में जोधपुर ने अपराध की उच्चतम दर रिकॉर्ड की गयी जो इन शहरों को महिलाओं के लिए सबसे असुरक्षित बनाता है। यह आंकड़े केवल पुलिस स्टेशनों में दर्ज अपराधों के आधार पर हैं। महिलाओं के खिलाफ अपराधों के मामलों के कम दर्ज होने की उच्च संभावना है। समुदायों और परिवारों में पुरुष-प्रधान रवैया महिलाओं को परिवार के सम्मान पर चिंताओं के कारण अपराधों को दर्ज करने से बचने के लिए दबाव डालता है। 2013 में भोपाल में संगिनी जेंडर रिसोर्स सेंटर द्वारा कराए गये अध्ययन से यह सामने आया कि बड़ी संख्या में महिलाएं और लड़कियां बस स्टॉप और बाजारों जैसे भीड़ वाले स्थानों में उत्पीड़न और/या हिंसा का सामना करती हैं। अध्ययन से यह भी पता चला कि अपराध को दर्ज ना करने का एक मुख्य कारण परिवार की प्रतिष्ठा का डर और पुलिस पर कम भरोसा करना था। यौन उत्पीड़न के कम मामले दर्ज होने का दूसरा कारण ऐसे मामलों का सामान्य (आम) होना है। महिलाएं उनके रोजमर्रा के जीवन में सार्वजनिक स्थानों और सार्वजनिक परिवहन में यौन उत्पीड़न का सामना करती हैं और अक्सर उन्हें अनदेखा करती हैं और प्रतिक्रिया नहीं देती हैं। 2012 में दिल्ली में यूएन का महिलाओं के द्वारा समर्थित एक सर्वे दर्शाता है कि 95 प्रतिशत महिलाएं और लड़कियां सार्वजनिक स्थानों पर असुरक्षित महसूस करती हैं।

4 जनगणना. 2011. <http://www.censusindia.gov.in/DigitalLibrary/TablesSeries2001.aspx> से लिया गया

5 सज्जाद, एएफ, अंजुम, जी, फील्ड, ई, वोबर्नी, के.; 2017. परिवहन नियोजन में लैंगिक समानता: पाकिस्तान में सार्वजनिक परिवहन तक महिलाओं की पहुंच में सुधार. [https://www.theigc.org/wp-content/uploads/2017/10/Sajadd-et-al-policy-paper-2017\\_1.pdf](https://www.theigc.org/wp-content/uploads/2017/10/Sajadd-et-al-policy-paper-2017_1.pdf) से लिया गया

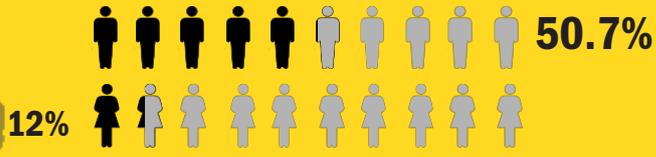
6 जोधपुर ने महिलाओं के खिलाफ अपराधों की उच्चतम दर दर्ज की है, जो इसे सरकारी आंकड़ों के अनुसार महिलाओं के लिए भारत का सबसे खतरनाक शहर बनाती है। एनसीआरबी के अनुसार, जोधपुर में 2015 में 152 बलात्कार के मामले, और यौन उत्पीड़न और ताक-झांक सहित हमले के 440 मामले दर्ज किए गए। यही रिपोर्ट ग्वालियर और भोपाल को महिलाओं के लिए असुरक्षित शहर भी कहती है। ग्वालियर में महिलाओं के खिलाफ हमले के 188 मामले दर्ज किए गए, जबकि भोपाल में 133 बलात्कार के मामले और महिलाओं के खिलाफ हमले के 322 मामले दर्ज किए गए एनसीआरबी रिपोर्ट को यहां पर देखें: <http://ncrb.nic.in/>

7 दिल्ली में यूएन की महिलाओं के सहयोग से किये गये सर्वे दिखाता है कि सार्वजनिक परिवहन में 95 प्रतिशत महिलाएं और लड़कियां असुरक्षित महसूस करती हैं; (2013, फरवरी 20). <https://www.unwomen.org/en/news/stories/2013/2/un-women-supported-survey-in-delhi> से लिया गया

8 चक्रवर्ती, टी- मुखर्जी, ए, रचपल्ली, एस, शाह, एस- काइम एंड वूमेन्स लेबर फोर्स पार्टिसिपेशन. 2014. <https://www.isid.ac.in/~epu/acegd2014/papers/SaraniSaha.pdf> से लिया गया

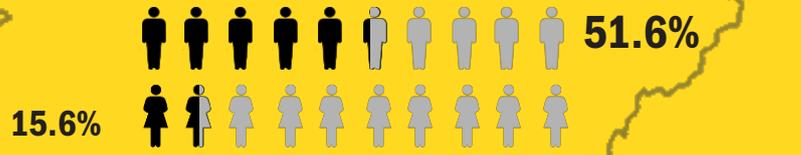
कार्यशक्ति में  
भागीदारी  
दर

राजस्थान



Source: National Sample Survey Organization 2011

मध्य प्रदेश



Source: National Sample Survey Organization 2011

## आर्थिक तर्क

हाल के अध्ययनों ने महिलाओं के खिलाफ हिंसा और महिलाओं की कार्य बल में भागीदारी के बीच संबंध दिखाया है। प्रमुख भारतीय शहरों में से, भारत की जनगणना और 2011 के एनएसएसओ (नेशनल सैम्पल सर्वे आर्गेनाइजेशन) के आँकड़ों के अनुसार, दिल्ली ने 53.1 प्रतिशत की भागीदारी की दर के मुकाबले 10.6 की भागीदारी दर के साथ सबसे कम महिला कार्यबल की भागीदारी रिकॉर्ड की। मध्य प्रदेश और महाराष्ट्र राज्य में भी यही स्थिति है। एनएसएसओ (नेशनल सैम्पल सर्वे आर्गेनाइजेशन) 2011 के आँकड़ों के अनुसार, राजस्थान और मध्य प्रदेश ने देश में सबसे कम महिला कार्यबल की भागीदारी की दर रिकॉर्ड की है।<sup>8</sup>

हालांकि महिला भागीदारी की इस तरह की दर के लिए सुरक्षा और परिवर्तनीयता एकमात्र कारक नहीं हैं, लेकिन वे इसमें महत्वपूर्ण योगदान देते हैं। जब महिलाओं के खिलाफ अपराध का माना गया खतरा ज्यादा होता है तो महिलाओं की कार्यबल में भाग लेने की कम संभावना होती है।<sup>9</sup> वे उन जगहों से बचती हैं जो असुरक्षित माने जाते हैं या जिसे वो असुरक्षित मानती हैं। जब महिला सार्वजनिक परिवहन में किसी भी तरह की हिंसा या उत्पीड़न का सामना करती हैं, तो इसका प्रभाव बढ़ जाता है और वह सीधे उनकी आर्थिक और सामाजिक पहुंच को प्रभावित करता है। साथ ही, जैसे कि महिलाएं पारंपरिक रूप से बच्चों और बुजुर्गों की मुख्य देखभालकर्ता की भूमिका निभाती हैं, इसलिए परिवर्तनीयता की आजादी की उनकी कमी का उनके परिवारों पर प्रतिकूल आर्थिक प्रभाव पड़ सकता है।

विशेष रूप से सार्वजनिक परिवहन में, महिलाओं के लिए सुरक्षा के मुद्दे को दिल्ली में दिसंबर 2012 में अपने पुरुष मित्र के साथ बस में यात्रा करते समय युवती का क्रूरता से बलात्कार और उसकी मौत के बाद इसे मीडिया का बहुत ध्यान और महत्व मिला। निर्भया केस के रूप में जानी जाने वाली घटना ने पूरे देश में जन आक्रोश को जन्म दिया जिसके परिणामस्वरूप सरकार, पुलिस, न्यायपालिका और नागरिक समाजिक समूहों से विभिन्न प्रतिक्रियाएं आयी। महिलाओं की सुरक्षा भारत के छोटे शहरों में भी एक महत्वपूर्ण चिंता है। हालांकि, इन शहरों में महिलाओं के खिलाफ अपराधों ने दिल्ली और मुंबई जैसे बड़े महानगरों की तुलना में समान स्तर का संवाद और कवरेज उत्पन्न नहीं किया है। आर्थिक गतिविधियों में महिलाओं की उपस्थिति बढ़ाने के लिए छोटे शहरों में सुरक्षित सार्वजनिक परिवहन की उपलब्धता सुनिश्चित करना भी उतना ही महत्वपूर्ण है। लंबे समय तक चलने वाला शहरी विकास सुनिश्चित करने के लिए, महिलाओं और लड़कियों की यात्रा के पैटर्न को समझना और एकीकृत करना और शहरी परिवहन में उनकी आवश्यकताओं और चिंताओं का समाधान करना अनिवार्य है।

8. [http://www.mospi.gov.in/sites/default/files/reports\\_and\\_publication/statistical\\_publication/social\\_statistics/Chapter\\_4.pdf](http://www.mospi.gov.in/sites/default/files/reports_and_publication/statistical_publication/social_statistics/Chapter_4.pdf)

9. चक्रवर्ती ए टीए मुखर्जी ए ए रचपल्ली एएसए शाह एएसए काइम एंड वूमैन्स लेबर फोर्स पार्टिसिपेशन 2014. <https://www.isid.ac.in/~epu/acegd2014/papers/SaraniSaha.pdf> से लिया गया



## 2. महिलाओं की परिवर्तनीयता के लिए चुनौतियां

यह खंड उन मुख्य चुनौतियों को रेखांकित करता है जिनका लिंग उत्तरदायी परिवहन योजना में समाधान करने की आवश्यकता है:

### 2.1. महिलाओं की यात्रा की जरूरतों और व्यवहार में अंतर

“महिलाओं का यात्रा करने का तरीका पुरुषों से अलग होता है और इस अंतर को गहरे और स्थाई असमाताओं के द्वारा वर्णन किया जाता है। किसी भी शहरी क्षेत्र के भीतर, महिलाओं के पास परिवहन के निजी और सार्वजनिक दोनों साधनों तक कम पहुँच होती है, जबकि उसी समय में अपने घर के यात्रा के बोझ का अधिक हिस्सा मानती हैं और प्रजनन और देखभाल की जिम्मेदारियों से जुड़ी अधिक यात्राएँ करती हैं”

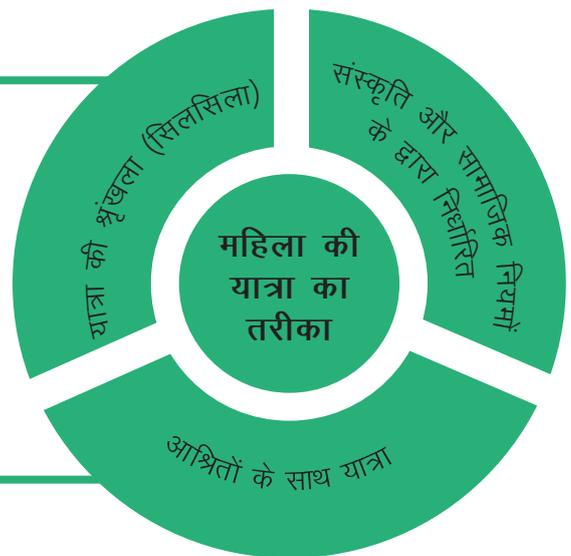
— (पीटर्स 2013)



Image Source: Safetipin

दुनिया भर के अध्ययनों से पता चला है कि महिलाओं की यात्रा का पैटर्न पुरुषों से अलग है। आमतौर पर, महिलाएं पुरुषों की तुलना में अक्सर कम, लेकिन छोटी यात्राएं (समय और दूरी दोनों में) करती हैं।

महिलाओं और लड़कियों के लिए एक सुरक्षित सार्वजनिक परिवहन वह है जो विश्वसनीय है, इस्तेमाल करने में आसान है, और उनकी यात्रा की आवश्यकताओं के लिए उपयोगी है।<sup>10</sup>



10. यूएन वूमेन. सेफ पब्लिक परिवहन फॉर वूमेन एंड गर्ल्स. (2010 अक्टूबर 30). <http://www.endvawnow.org/en/articles/252-safe-public-transit-for-women-and-girls-.html> से लिया गया

## 2.1.1 देखभाल के लिए परिवर्तनीयता

आमतौर पर, महिलाओं की यात्रा के तरीके की देखभाल की परिवर्तनीयता के रूप में वर्णन किया जाता है। महिलाएं घर के रख-रखाव में अपने प्रजनन कार्य से जुड़ी अधिक यात्राएँ करती हैं। उसके द्वारा “चेन ट्रिप” की ज्यादा संभावना होती है, इसका मतलब है कि वे कई उद्देश्यों के लिए यात्रा करती हैं और अपने गंतव्य तक पहुंचने से पहले कई जगहों पर रुकती हैं। उदाहरण के लिए उनका गंतव्य काम का स्थान हो सकता है लेकिन रास्ते में अपने बच्चों को छोड़ने या उन्हें लेने के लिए डे केयर या स्कूल पर रुक सकती हैं या दैनिक घरेलू आवश्यकताओं के लिए ग्रासरी या मेडिकल स्टोर पर रुक सकती हैं। इसका यह भी मतलब है कि महिलाओं को सार्वजनिक परिवहन के कई साधनों की जरूरत होती है जिसके कारण उनकी यात्रा का खर्च बढ़ जाता है।

महिलाओं से, खासतौर पर परंपरिक समाजों में, परिवार में मुख्य देखभालकर्ता होने के कारण अतिरिक्त जिम्मेदारी को पूरा करने की उम्मीद की जाती है। महिलाओं के द्वारा की जाने वाली यात्रा को ना केवल ट्रिप चेनिंग के रूप में वर्णित किया जाता है बल्कि उसमें हाथ में सामान को लेकर चलने की या निर्भर लोगों (बुर्जुग या बच्चों)<sup>11</sup> के साथ होने की उच्च संभावना होती है। कई विकासशील देशों में, आमदनी के लिए की जाने वाली यात्रा (उत्पादक) को प्रजनन (देखभाल करने) वाली यात्रा की तुलना में ज्यादा महत्वपूर्ण माना जाता है। परिणामस्वरूप, पुरुषों को आमतौर पर महिलाओं की तुलना में पहले मोटर चालित परिवहन की सुविधा मिलती है। इसलिए, विकासशील दुनिया में अधिकतर महिलाओं की निजी और सार्वजनिक दोनों तरह के परिवहन तक सीमित पहुंच होती है। अधिकतर महिलाएं दैनिक यात्रा की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए या तो पैदल चलती हैं, सार्वजनिक परिवहन के अनौपचारिक साधनों का इस्तेमाल करती हैं या उपलब्ध सार्वजनिक परिवहन का इस्तेमाल करती हैं। विशाखापट्टनम, आंध्र प्रदेश, भारत में महिलाओं के द्वारा की गयी सभी यात्रा में 71 प्रतिशत पैदल थी।<sup>12</sup> भारत के अन्य छोटे शहरों में भी यही प्रचलन है। रांची में, 59 प्रतिशत महिलाएं काम के लिए पैदल गयी थीं<sup>13</sup> जबकि हजारीबाग में 76 प्रतिशत महिलाएं उनके शैक्षिक संस्थान या काम की जगह पैदल गयी थीं।<sup>14</sup>

11 महिलाओं की सुरक्षित, कुशल और सस्ती यात्रा की बाधाओं को पहचानें। (2010, अक्टूबर 30)

<http://www.endvawnow.org/en/articles/286-recognise-the-barriers-to-womens-safe-efficient-andaffordable-travel.html> से लिया गया

12 तिवारी ए. जी.; 2014. महिलाओं के लिए सुरक्षित यात्रा को सुनिश्चित करने के लिए योजना बनाना और डिजाइनिंग इंटरनेशनल ट्रांसपोर्ट फोरमण्डिस्कशन पेपर नंबर. 2014.04.

13 आईटीडीपी. सभी के लिए परिवर्तनीयता रांची के लिए एक रणनीतिक परिवहन योजना. रांची: आईटीडीपीए 2015.

<https://itdpdotorg.wordpress.com/wp-content/uploads/2015/09/Mobility-for-all-A-strategic-transportation-plan-for-Ranchi.pdf> से लिया गया

14 जागोरी. 2016. रांची और हजारीबाग में महिलाओं के खिलाफ हिंसा पर अध्ययन: ए सिम्नोसिस. नई दिल्ली: जागोरी.



## 2.1.2 सांस्कृतिक और सामाजिक नियमों का प्रभाव:

सार्वजनिक परिवहन का इस्तेमाल करते समय महिलाओं की यात्रा के तरीके और सुरक्षा की उनकी धारणा सांस्कृतिक और सामाजिक मानदंडों से बहुत ज्यादा प्रभावित होती है। भारत में, गैर-संबंधित पुरुषों के साथ करीबी संपर्क में आने वाली महिलाओं के खिलाफ सामाजिक मानदंड, और ऐसा करने पर सामाजिक कलंक और , परेशानी उनकी परिवर्तनीयता और सार्वजनिक परिवहन के उपयोग को सीमित करता है। यह कमजोर सामाजिक स्थिति की महिलाओं के लिए एक बड़ी चुनौती है जिनके पास परिवर्तनीयता के सीमित विकल्प हैं।

इसके अलावा, समाज का पुरुष प्रधान होना महिलाओं की स्वतंत्रता के लिए बाधक के रूप में काम करता है। लाहौर में सेंटर फॉर इकोनॉमिक रिसर्च इन पाकिस्तान (सीईआरपी) के द्वारा किये गये एक अध्ययन से पता चला कि यह निर्धारित करने में पुरुषों ने मुख्य भूमिका निभाई कि क्या घर परिवार की महिला सदस्य यात्रा करेंगे या नहीं और कैसे। लाहौर जिले में हाउसहोल्ड सर्वे में, यह पाया गया था कि 21 प्रतिशत पुरुष महिलाओं को बहुत ज्यादा हतोत्साहित करते हैं जबकि 50 प्रतिशत घर की महिला सदस्यों को कम जगह(सवारी) वाले वाहनों में इस्तेमाल करने के लिए हतोत्साहित करते हैं।

*“Poverty complicates mobility and lack of transport choices complicates poverty”<sup>15</sup>*

*Allen, H. (2018).*

15 एलेन ए. एच., 2018. लिंग उत्तरदायी शहरी परिवर्तनीयता के लिए दृष्टिकोणरू सस्टेनेबल ट्रांसपोर्टरूविकासशील शहरों में पॉलिसी-मेकर्स के लिए एक स्नोर्शबुक मॉड्यूल 7. [https://sutp.org/files/contents/documents/News/2018%20May/TUMI\\_SUT\\_P\\_GIZ\\_Module%20Gender%20and%20Transport%202018.pdf](https://sutp.org/files/contents/documents/News/2018%20May/TUMI_SUT_P_GIZ_Module%20Gender%20and%20Transport%202018.pdf) से लिया गया

## 2.2 महिलाओं की परिवर्तनीयता पर गरीबी का प्रभाव

महिलाओं को परिवर्तनीयता के लिए अधिक प्रतिबंधों का सामना करना पड़ता है क्योंकि वे अक्सर आमदनी वाली गतिविधियों के साथ बच्चों की देखभाल, प्रजनन और अन्य घरेलू जिम्मेदारियों को पूरा करती हैं। इसके कारण, महिलाओं के पास समय की कमी और उनके आर्थिक रूप से कम सक्रिय होने की ज्यादा संभावना होती है। महिलाएं फुलटाइम और उच्च भुगतान वाले रोजगार के अवसर को लेने में असक्षम होती हैं। यह बात उन्हें आर्थिक रूप से दूसरों पर निर्भर बनाती है।

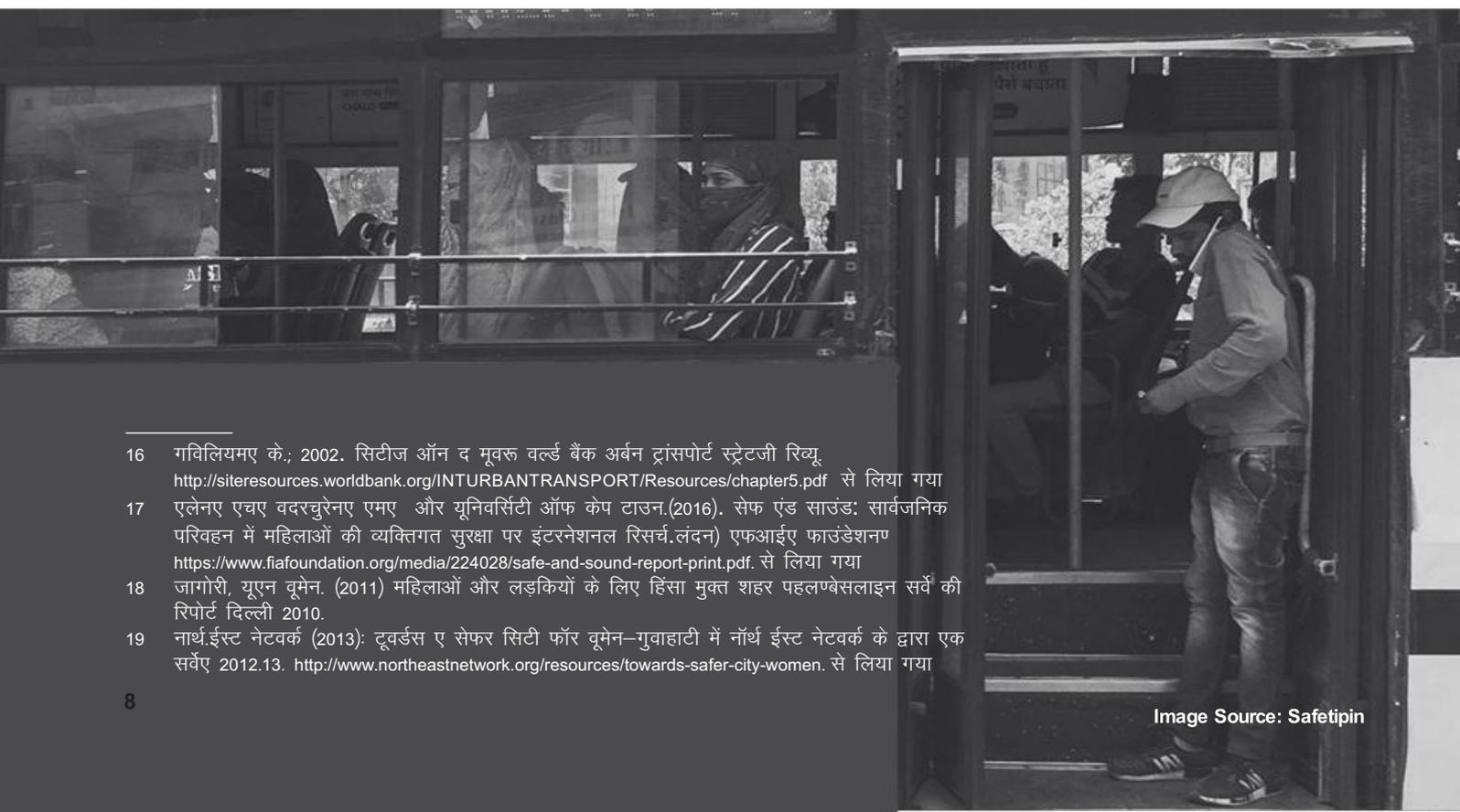
सार्वजनिक परिवहन को इस्तेमाल करने के लिए गरीबी सबसे बड़ी चुनौतियों में से एक है। लोगों को सार्वजनिक परिवहन के विभिन्न साधनों का इस्तेमाल करने के बारे में चुनाव करने की आवश्यकता होती है। महिलाओं और लड़कियों के गरीबी से प्रभावित होने की अधिक संभावना है। महिलाओं को उनके आसपास के बाहर काम करने का मौका को छोड़ने के लिए जाना जाता है अगर उन्हें डर है कि परिवहन का किराया महंगा है। गरीबी परिवर्तनीयता को जटिल बनाती है और परिवहन विकल्पों की कमी गरीबी को जटिल बनाती है।

## 2.3 सार्वजनिक परिवहन में महिलाओं की सुरक्षा की चिंताएं

आमतौर पर, व्यक्तिगत सुरक्षा के कारण महिलाएं सार्वजनिक परिवहन का इस्तेमाल करने के बारे में अधिक चिंतित होती हैं। सुरक्षा विभिन्न प्रकार की हो सकती है। इस रिसर्च के संबंध में मानी गयी सुरक्षा महिलाओं के सार्वजनिक परिवहन से यात्रा के सभी चरणों के दौरान महिलाओं के आराम के स्तर सहजता और जोखिम की धारणा को संदर्भित करती है। मानी गयी सुरक्षा में यात्रा करते समय इरादतन अपराधी, या किसी अन्य असामाजिक कार्य शामिल है, इसमें उत्पीड़न (शारीरिक, मौखिक, देखकर) चोरी, बर्बरता भी शामिल है। मानी गयी सुरक्षा और सार्वजनिक परिवहन के बीच एक सह-संबंध मौजूद है। अक्सर, अपराध का डर असुरक्षा की भावना पैदा करता है, खासतौर पर महिलाओं में और वे उन जगहों से बचती हैं जहां पर अपराध और असामाजिक व्यवहार होने की संभावना होती है।

महिलाएं सार्वजनिक जगहों और सार्वजनिक परिवहन का इस्तेमाल करते समय अपने दैनिक जीवन में किसी प्रकार की हिंसा और उत्पीड़न का सामना करती हैं। उत्पीड़न विभिन्न रूप ले सकता है जैसे मौखिक उत्पीड़न जिसमें मजाक उड़ाना, चिढ़ाना, दृश्य उत्पीड़न जैसे घूरना या कटाक्ष या शारीरिक या यौन रूप जैसे छूना, जबर्दस्ती छूना आदि।<sup>17</sup> 2010 में दिल्ली में जागोरी द्वारा किये गये अध्ययन से पता चलता है कि 85.4 प्रतिशत महिलाओं ने कहा कि सार्वजनिक स्थानों पर यौन उत्पीड़न बहुत आम है। यही अध्ययन यह भी पता लगाता है कि महिलाएं अधिकतर उत्पीड़न का बाजार में, इसके बाद 83 प्रतिशत मेट्रो स्टेशनों में, 82.4 प्रतिशत, स्कूल और कॉलेजों के आस-पास के क्षेत्रों में और 79 प्रतिशत औद्योगिकीय क्षेत्रों में सामना करती हैं।<sup>18</sup> गुवाहाटी में, यौन उत्पीड़न सड़क के किनारे (49 प्रतिशत), सार्वजनिक परिवहन (39 प्रतिशत) का इस्तेमाल करते समय, बाजारों (39 प्रतिशत) में और सार्वजनिक परिवहन (28 प्रतिशत) की प्रतीक्षा करते समय हुआ।<sup>19</sup>

- 16 गविलियमए के.; 2002. सिटीज ऑन द मूवरू वर्ल्ड बैंक अर्बन ट्रांसपोर्ट स्ट्रेटजी रिव्यू, <http://siteresources.worldbank.org/INTURBANTRANSPORT/Resources/chapter5.pdf> से लिया गया
- 17 एलेनए एचए वदरचुरेनए एमए और यूनिवर्सिटी ऑफ केप टाउन.(2016). सेफ एंड साउंड: सार्वजनिक परिवहन में महिलाओं की व्यक्तिगत सुरक्षा पर इंटरनेशनल रिसर्च.लंदन) एफआईए फाउंडेशन <https://www.fiafoundation.org/media/224028/safe-and-sound-report-print.pdf>. से लिया गया
- 18 जागोरी, यूएन वूमेन. (2011) महिलाओं और लड़कियों के लिए हिंसा मुक्त शहर पहलपबेसलाइन सर्वे की रिपोर्ट दिल्ली 2010.
- 19 नार्थ ईस्ट नेटवर्क (2013): ट्वर्ड्स ए सेफर सिटी फॉर वूमेन—गुवाहाटी में नॉर्थ ईस्ट नेटवर्क के द्वारा एक सर्वे 2012.13. <http://www.northeastnetwork.org/resources/towards-safer-city-women>. से लिया गया



## 3. कारक जो महिलाओं की सुरक्षा धारणा में योगदान देते हैं

विभिन्नकारक सार्वजनिक स्थानों और सार्वजनिक परिवहन में महिलाओं की सुरक्षा की धारणा को प्रभावित कर सकते हैं। सुरक्षा की धारणा अक्सर उनकी सामाजिक, सांस्कृतिक और आर्थिक पृष्ठभूमि, आयु, सार्वजनिक परिवहन के उपयोग की आवृत्ति और शहर में रहने की अवधि के आधार पर विभिन्न महिलाओं—उपयोगकर्ता समूहों के बीच भिन्न होती है। ऐसे कुछ कारक हो सकते हैं जो महिला और पुरुष दोनों की सुरक्षा के लिए सामान्य और महत्वपूर्ण होते हैं। कारकया कारण जो महिलाओं को असुरक्षित महसूस कराते हैं उन्हें विस्तृत रूप से दो श्रेणियों में वर्गीकृत किया जा सकता है

### 3.1 शहरी योजना, संरचना और परिवहन प्रबंधन संबंधित मुद्दे

शहरी योजना सुरक्षित और समावेशी सार्वजनिक स्थानों के निर्माण के लिए सबसे महत्वपूर्ण हैं। विशेष मुद्दों में स्ट्रीटलाइट्स की अनुपस्थिति, परिवहन स्टॉप पर खराब या कोई प्रकाश व्यवस्था नहीं होना, स्टॉप पर खराब संरचना, पर्याप्त जगह की अनुपलब्धता, फुटपाथ पर अवरोध, सार्वजनिक शौचालय, पीने के पानी आदि जैसी सार्वजनिक सुविधाओं की अनुपलब्धता शामिल है। इसके अलावा, परिवहन के अंदर भी मुद्दे हैं जैसे सीट्स की कमी, ज्यादा भीड़ होना और लाइटिंग की कमी जिनका सुरक्षा के भावना पर प्रभाव पड़ता है।

ये मुद्दे सार्वजनिक परिवहन में महिलाओं की दैनिक परिवर्तनीयता को प्रभावित करते हैं, जिसके कारण उन्हें अपने यात्रा के तरीके को बदलने के लिए मजबूर किया जा सकता है। स्ट्रीटलाइट्स की अनुपस्थिति के मामले में, महिलाओं को अंधेरी सड़कों के कारण डर लगता है, वे अजनबियों से उत्पीड़न के लिए या सड़क के किनारे गिरने या फिसलने से डरती हैं। ऐसी स्थितियों में, महिलाएं अक्सर अंधेरा होने के बाद बाहर ना जाना पसंद करती हैं। महिलाएं समूह में जाने की कोशिश करती हैं, या लंबे मार्ग से जाती हैं जो अच्छी तरह से रोशन होते हैं। कई बार, उन्हें एक परिचित व्यक्ति के साथ जाने की आवश्यकता महसूस होती है, ज्यादातर मामलों में परिवार के किसी सदस्य के साथ जाती हैं जब अंधेरा होने के बाद बाहर जाने की आवश्यकता हो। फुटपाथों की खराब स्थिति एक अन्य कारक है जो महिलाओं की यात्रा को असुरक्षित और असुविधाजनक बनाता है। फुटपाथों पर पर्याप्त जगह न होने के कारण, वे उन सड़कों पर चलने के लिए मजबूर होती हैं जहाँ दुर्घटनाओं और चोट लगने का खतरा होता है।

ज्यादा भीड़भाड़ भी विशेष रूप से महिलाओं के लिए यात्रा को असुरक्षित बनाता है। महिलाओं को भीड़भाड़ वाले वाहनों में उन पुरुषों के पास होने के लिए मजबूर किया जाता है जो कभी-कभी महिलाओं का यौन उत्पीड़न करने के लिए इस मौके का इस्तेमाल करते हैं। भीड़भाड़ वाले सार्वजनिक परिवहन पुरुषों को अनावश्यक रूप से महिलाओं को धक्का देने और खुद को रगड़ने

का अवसर प्रदान करता है। यह महिलाओं के लिए काफी परेशान करने वाला है और उन्हें गंभीर रूप से प्रभावित कर सकता है। इस तरह की समस्याओं से निपटने के लिए, महिलाएं कम भीड़ वाले वाहनों के लिए लंबे समय तक इंतजार करती हैं या ऑटो जैसे अधिक महंगे साधनों को चुनती हैं।

महिलाओं के आराम से और निडर होकर यात्रा करने के लिए, यह महत्वपूर्ण है कि वे अपनी पूरी सार्वजनिक परिवहन यात्रा को सुरक्षित मानें। इसमें गंतव्य से स्टॉप तक आना—जाना, स्टॉप पर प्रतीक्षा करना, वाहन पर चढ़ना और पंक्तिबद्ध होना और वाहन के अंदर सफर(यात्रा) शामिल है। यात्रा के किसी भी हिस्से में सुरक्षा की कमी महिलाओं के आत्मविश्वास पर प्रतिकूल प्रभाव डाल सकती है, जिससे उनकी परिवर्तनीयता और तरक्की के अवसर सीमित हो जाते हैं।

### 3.2 उत्पीड़न और यौन उत्पीड़न

संरचना के अलावा, उत्पीड़न और खासतौर पर पर यौन उत्पीड़न का सुरक्षा की धारणा पर बहुत ज्यादा प्रभाव पड़ता है। इसमें किसी भी प्रकार का उत्पीड़न शामिल है; देखकर, मौखिक, या शारीरिक, जिसमें घूरना, छेड़खानी, पीछा करना, सह-यात्रियों, बस के ड्राइवर, कंडक्टर के द्वारा उत्पीड़न शामिल है। उत्पीड़न शैक्षिक या अन्य रोजगार से जुड़े अवसरों को लेने के महिलाओं के निर्णय को प्रभावित करता है। इस चिंताओं का समाधान करने के लिए, महिलाएं अक्सर कई चीजें करती हैं जैसे समूह में या परिचितों के साथ चलना, सेफ्टी ऐप्स का इस्तेमाल करना, पेप्पर स्प्रे, सेफ्टी पिन और ऐसी ही अन्य चीजें लेकर चलना। कई मामलों में, महिलाओं को या तो दूसरा रूट लेने या परिवहन का कोई दूसरा माध्यम लेने के लिए या सबसे खराब मामले में उनकी शिक्षा या नौकरी को छोड़ने और घर से बाहर ना निकलने के लिए मजबूर किया गया है। एक शहर में सुरक्षित परिवर्तनीयता का अधिकार सार्वजनिक परिवहन प्रणालियों और शहरों में उनकी योजना के साथ बहुत ज्यादा जुड़ा हुआ है। इसलिए, सभी के लिए सुरक्षा सुनिश्चित करना महत्वपूर्ण है, खासतौर पर महिलाओं के लिए क्योंकि वे उत्पीड़न के लिए ज्यादा कमजोर हैं जो उन्हें प्रभावित करता है और अवसरों, उत्पादकता तक उनकी पहुंच, आत्मविश्वास और जीवन की गुणवत्ता को प्रभावित करता है।

## 4. दृष्टिकोण और क्रियाविधि

इस अध्ययन के लिए अपनाई गयी क्रियाविधि में उपयुक्त लेक्चर और प्राथमिक डेटा संग्रह की समीक्षा के लिए दो स्तरीय दृष्टिकोण शामिल हैं। इस अध्ययन के लिए मात्रात्मक (क्वांटिटेटिव) और गुणात्मक (क्वालिटेटिव) प्राथमिक डेटा को एकत्र किया गया है। मात्रात्मक (क्वांटिटेटिव) डेटा में सेफटीपिन एप्लीकेशन का इस्तेमाल और ऊपर दिये गये तीन शहरों में महिला उत्तरदाताओं के साथ संरचित सर्वे प्रश्नावली पूछकर डेटा एकत्र करना शामिल है। सर्वे सार्वजनिक स्थानों और सार्वजनिक परिवहन में महिलाओं की सुरक्षा की धारणा को समझने पर केंद्रित था। गुणात्मक (क्वालिटेटिव) डेटा को मुख्य शहरी परिवहन प्रदाता के साथ फोकस ग्रुप डिस्कशन के माध्यम से एकत्र किया गया था। साथ ही, महिलाओं की सामाजिक और आर्थिक परिवर्तनीयता में सार्वजनिक परिवहन में सुरक्षा मुद्दों के प्रभाव को समझने के लिए इस अध्ययन के भाग के रूप में महिला उत्तरदाताओं के महिलाओं के साथ फील्ड सर्वे

### डेटा संग्रह

महिलाओं  
के साथ  
फील्ड सर्वे

कुल सर्वे: 219  
भोपाल: 77  
ग्वालियर: 75  
जोधपुर: 67

कुल ऑडिट: 9,133  
भोपाल: 3,198  
ग्वालियर: 2,387  
जोधपुर: 3,548

सेफटीपिन  
एप्प

शहरी परिवहन  
प्रदाताओं के साथ  
फोकस ग्रुप  
डिस्कशन

कुल एफजीडी:7  
सरकारी बसें  
प्राइवेट बसें  
ऑटो (शेयर्ड, प्राइवेट)  
ई-रिक्शा  
ओला, उबर



Image Source: Safetipin



Image Source: Safetipin

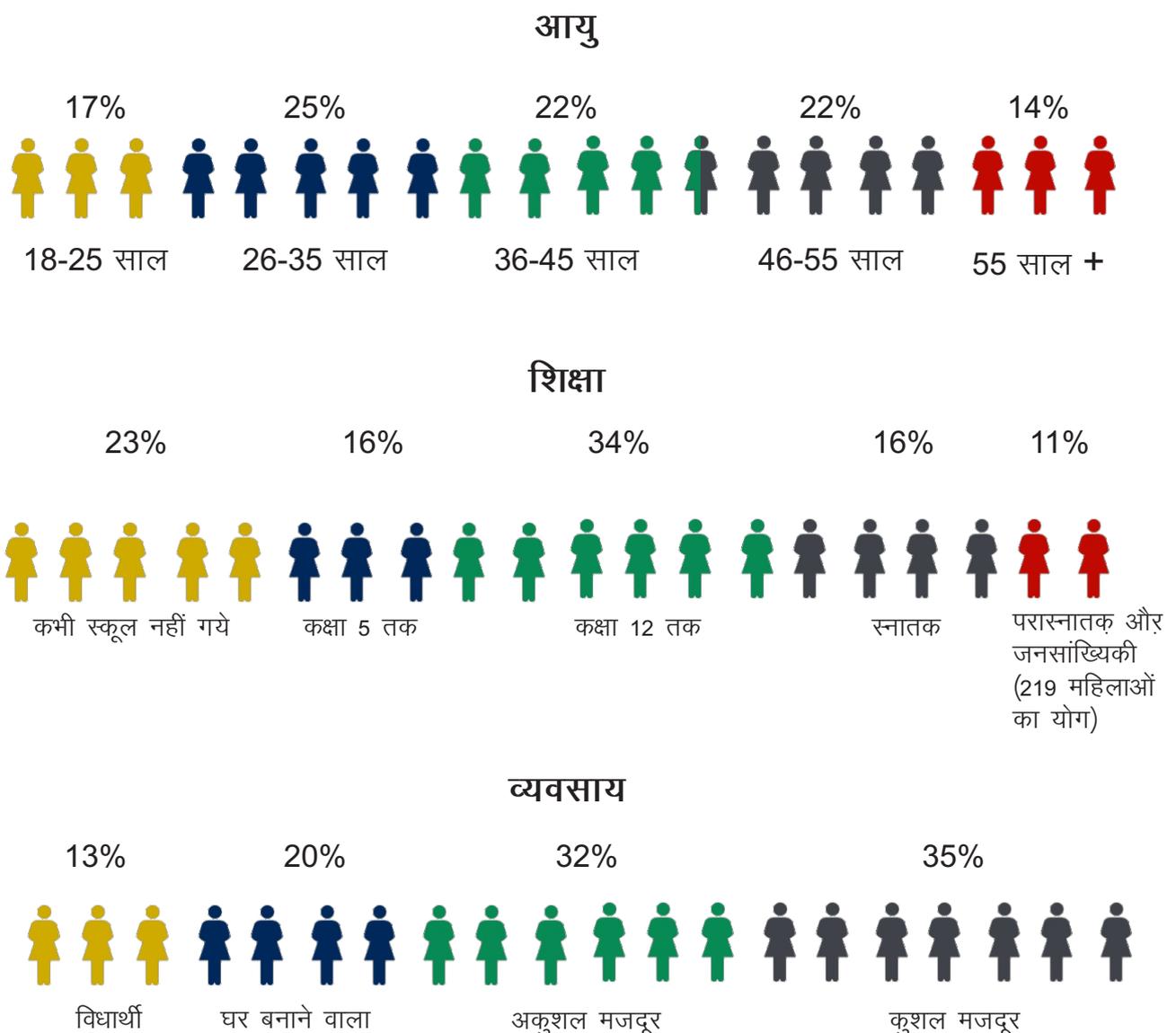
## 5. निष्कर्ष

रिसर्च डिजाइन ने सुनिश्चित किया कि महिला उत्तरदाता विभिन्न आयु-समूह, शैक्षिक और सामाजिक आर्थिक पृष्ठभूमि से आती हैं। नीचे जोधपुर, भोपाल और ग्वालियर में प्राथमिक सर्वे में शामिल 219 उत्तरदाताओं के प्रोफाइल का वितरण दिया गया है।

जैसा कि ऊपर दिखाया गया है, अधिकतर उत्तरदाता जिसका सर्वे किया गया वह 26 से 35 साल आयु वर्ग के हैं, जबकि सर्वे किए गए उत्तरदाताओं का सबसे कम अनुपात 56 वर्ष और उससे ज्यादा आयु वर्ग में है। इस प्रकार, उत्तरदाताओं की शैक्षिक प्रोफाइल दर्शाती है कि इंटरव्यू किये गये 219 उत्तरदाताओं के बीच, उनमें से अधिकतर उत्तरदाताओं ने सीनियर सेकेंडरी तक शिक्षा पूरी की है इसके बाद 23 प्रतिशत ऐसे उत्तरदाता हैं जो कभी स्कूल नहीं गयी हैं। उत्तरदाता का बड़ा प्रतिशत कुशल कर्मचारी (35 प्रतिशत) है और उसके बाद अकुशल कर्मचारी (32 प्रतिशत) हैं। अध्यापक, प्रोफेसर, प्राइवेट और सरकारी कर्मचारी को कुशल कार्यबल और अकुशल कर्मचारियों में घरेलू नौकर, निर्माण में काम करने वाले वर्कर और महिला वेंडर्स हैं।

### महिला उत्तरदाताओं की जनसांख्यिकी प्रोफाइल:

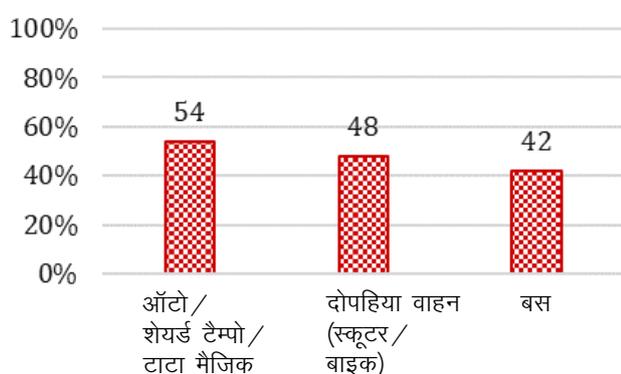
कुल 219 महिला उत्तरदाता



## 5.1 सर्वे से मुख्य निष्कर्ष

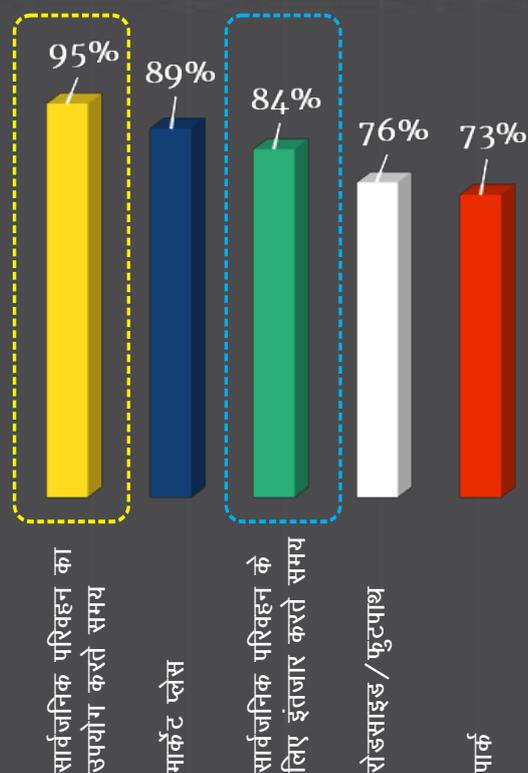
हमारी रिसर्च दृढ़ता से दर्शाती है कि भोपाल, ग्वालियर और जोधपुर शहर में महिलाएं सावर्जनिक स्थानों और सार्वजनिक परिवहन को इस्तेमाल करना असुरक्षित मानती हैं। 1-5 के मापदंड पर, जहां 1-का मतलब मतलब पूरी तरह से असुरक्षित है और 5 का मतलब सुरक्षित है, सभी ने 2 का औसत स्कोर दिया।

महिलाएं सार्वजनिक परिवहन पर निर्भर हैं, जबकि, इसे इस्तेमाल करना असुरक्षित पाती हैं।



चित्र 2: सार्वजनिक परिवहन के सबसे ज्यादा इस्तेमाल किये जाने वाले साधन

हमारा अध्ययन दर्शाता है कि इन तीन शहरों में महिला आबादी का काफी प्रतिशत अपने दैनिक आवागमन के लिए बस तथा ऑटो, टाटा मैजिक, ई-रिक्शा आदि जैसे इंटरमीडिएट सार्वजनिक परिवहन पर निर्भर है। भोपाल में 70% महिला उत्तरदाता बसों का इस्तेमाल करती हैं और उसके बाद 43% उत्तरदाता ऑटो और और टाटा मैजिक का इस्तेमाल करती हैं। ग्वालियर में, 65% अपने दैनिक आवागमन के लिए ऑटो और टाटा मैजिक पर भरोसा करती हैं। केवल 11% महिलाओं ने बसों का इस्तेमाल करने के बारे में बताया (सार्वजनिक बसें ग्वालियर में एक हाल की पहल हैं)।

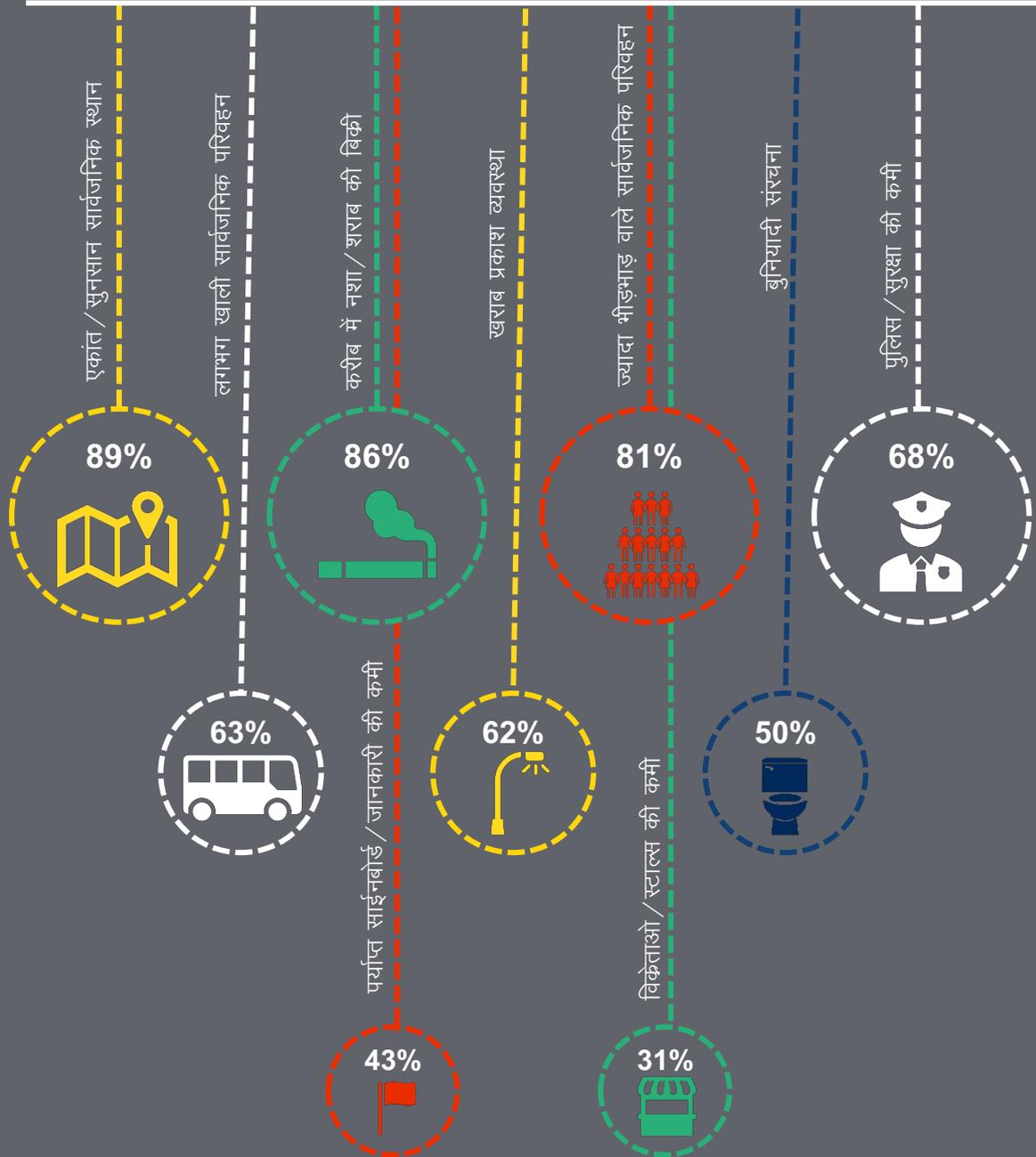


चित्र 3: शहर में सबसे असुरक्षित स्थान



Image Source: Safetipin

## असुरक्षित महसूस करने के कारण



उत्तरदाताओं ने कई कारण बताए जो महिलाओं के लिए सार्वजनिक स्थानों और सार्वजनिक परिवहन में असुरक्षित महसूस करने में योगदान देते हैं। उत्तरदाताओं द्वारा सूचीबद्ध किये गये कुछ उपयुक्त कारण ऊपर दिए गए हैं।

ग्वालियर, भोपाल और जोधपुर के तीनों शहरों में किये गये फील्ड सर्वे के परिणाम से पता चलता है कि कई महिलाएं सार्वजनिक परिवहन को इस्तेमाल करने और उसके लिए इंतजार करने को असुरक्षित मानती हैं।

इन तीन शहरों में सर्वे किये गये उत्तरदाता में अधिकतर ने सार्वजनिक स्थानों और सार्वजनिक परिवहन में असुरक्षित महसूस करने के समान कारण बताए। भोपाल में 96% महिलाओं ने पास में नशा/शराब की बिक्री को असुरक्षित महसूस करने का सबसे महत्वपूर्ण कारण बताया है, जबकि एकांत या एक सुनसान जगह में होने को ग्वालियर में 97% महिलाओं और जोधपुर में 78% महिलाओं ने असुरक्षित महसूस करने का सबसे महत्वपूर्ण कारण माना था। सभी तीनों शहरों में लगभग 65% महिलाएं सार्वजनिक बुनियादी संरचना जैसे स्ट्रीटलाइट्स और सार्वजनिक शौचालयों के खराब रखरखाव के कारण असुरक्षित महसूस करती हैं।

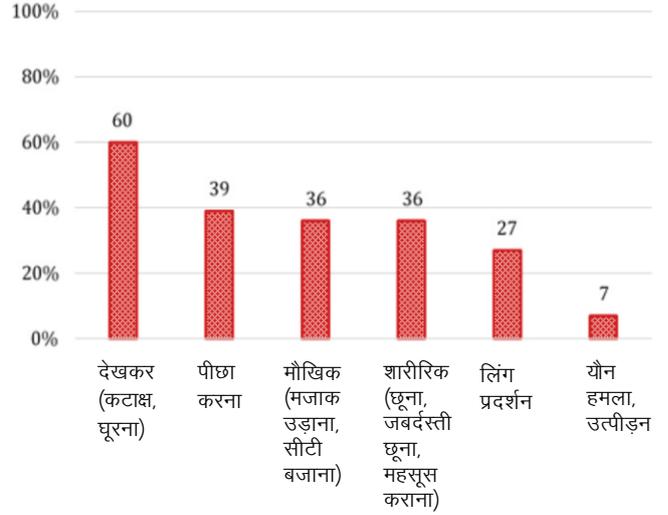
## सार्वजनिक स्थानों और सार्वजनिक परिवहन में महिलाओं का यौन उत्पीड़न का अनुभव

बसों और शेयर्ड ऑटो के सक्रिय उपयोगकर्ता होने के नाते, महिलाओं को अक्सर सार्वजनिक परिवहन का इस्तेमाल करते समय डरावने और अप्रिय व्यवहार का डर महसूस हुआ। जोधपुर, भोपाल और ग्वालियर में इंटरव्यू किये गये 219 उत्तरदाताओं के बीच, 29% (62 उत्तरदाता) ने बताया कि उन्होंने पिछले एक साल में सार्वजनिक स्थानों में यौन उत्पीड़न का अनुभव किया है। निष्कर्ष दर्शाते हैं कि यौन उत्पीड़न की घटनाएं विधार्थियों (57.1%) और अविवाहित महिलाओं (50.1%) के बीच काफी ज्यादा थी, जो उनकी बेदयता को दर्शाती है। कुलमिलाकर, यौन उत्पीड़न की घटनाएं भोपाल (39%) में सबसे ज्यादा और उसके बाद ग्वालियर और जोधपुर (प्रत्येक में 22%) में पायी गयी थी।

चित्र 4 में सार्वजनिक स्थानों पर महिलाओं द्वारा अनुभव किए गए यौन उत्पीड़न के विभिन्न रूपों को दर्शाया गया है। भले ही उत्पीड़न के रूपों जैसे देखकर (कटाक्ष, घूरना), पीछा करना, मौखिक (मजाक उड़ाना, सीटी बजाना) और शारीरिक (छूना, जबर्दस्ती छूना, महसूस कराना) के होने को बड़े मापदंड पर बताया गया था, फिर भी इसे यौन हमले के रूप में गंभीर नहीं माना जाता।

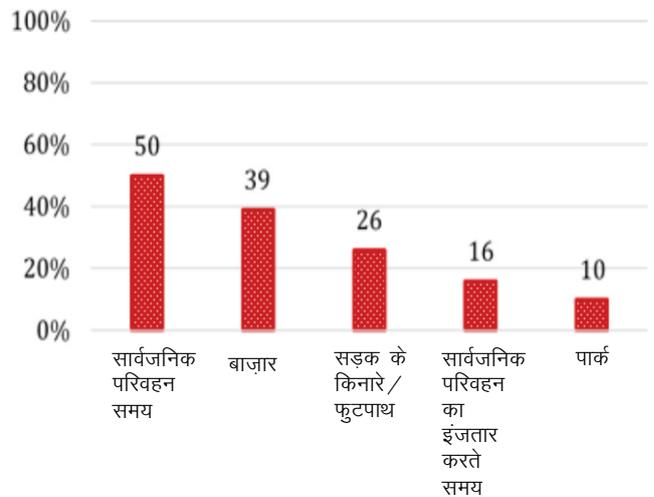
सार्वजनिक स्थान के प्रकार के संबंध में जहां यौन उत्पीड़न सबसे ज्यादा बार हुआ था, भीड़भाड़ वाले जगहों को ऐसी जगह के रूप में बताया गया था जहां यह उत्पीड़न सबसे ज्यादा बार हुआ था। जैसा कि चित्र 5 में दिखाया गया है, लगभग 50% और 39% उत्तरदाताओं ने सार्वजनिक परिवहन और सार्वजनिक स्थानों के रूप में बाजार को बताया था जहां उत्पीड़न का सबसे आमतौर पर अनुभव किया गया था। 26% महिलाओं ने सड़क के किनारे पर यौन उत्पीड़न का सामना करना बताया था जबकि 16% उत्तरदाताओं ने सार्वजनिक परिवहन का इंतजार करते समय यौन उत्पीड़न का सामना करना बताया था।

सार्वजनिक परिवहन का इस्तेमाल करते समय महिलाओं द्वारा सामना किए जाने वाले यौन उत्पीड़न की घटनाएं जोधपुर (67%) में सबसे ज्यादा और उसके बाद भोपाल (50%) और ग्वालियर (35%) में थी। इंटरव्यू के दौरान महिला उत्तरदाताओं के साथ चर्चा से पता चला कि वे कभी-कभी कंडक्टर के व्यवहार से असहज महसूस करती थी। एक महिला ने कहा कि कंडक्टर जानबूझकर दरवाजे पर खड़ा होता और उसे छूने की कोशिश करता है। महिलाओं ने दिन, शाम और रात में उत्पीड़न महसूस किया। जबकि 42% उत्तरदाताओं ने रात को सबसे ज्यादा उत्पीड़न के समय के रूप में बताया, 32 से 34% उत्तरदाताओं ने



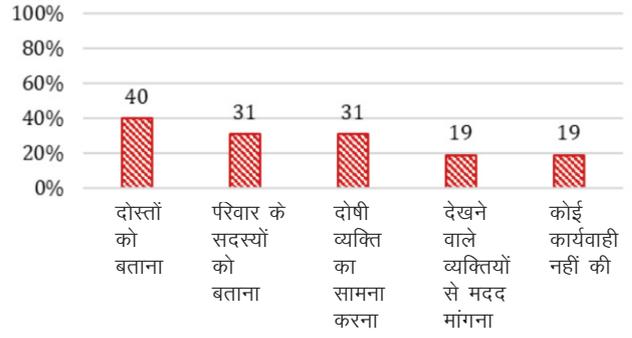
चित्र 4: अनुभव किये गए यौन उत्पीड़न के रूप

लगभग 30% महिलाओं ने बताया कि उन्होंने पिछले एक साल में यौन उत्पीड़न का अनुभव किया है। इसमें से 50% सार्वजनिक परिवहन के किसी माध्यम का इस्तेमाल करते समय हुए थे तथा 16% सार्वजनिक परिवहन का इस्तेमाल करते समय हुए थे। (चित्र 5 देखें)



चित्र 5 जगह जहां महिलाओं ने यौन उत्पीड़न का अनुभव किया

सार्वजनिक स्थानों के प्रकार के संबंध में जहां यौन उत्पीड़न सबसे ज्यादा बार हुआ था, भीड़भाड़ वाले जगहों को ऐसी जगह के रूप में बताया गया था जहां यह उत्पीड़न सबसे ज्यादा बार हुआ था। जैसा कि चित्र 5 में दिखाया गया है, लगभग 50% और 39% उत्तरदाताओं ने सार्वजनिक परिवहन और सार्वजनिक स्थानों के रूप में बाजार बताया था जहां उत्पीड़न का सबसे आमतौर पर अनुभव किया गया था। 26% महिलाओं ने सड़क के किनारे पर यौन उत्पीड़न का सामना करना बताया था जबकि 16% उत्तरदाताओं ने सार्वजनिक परिवहन का इंतजार करते समय यौन उत्पीड़न का सामना करना बताया था।



सार्वजनिक परिवहन का इस्तेमाल करते समय महिलाओं द्वारा सामना किए जाने वाले यौन उत्पीड़न की घटनाएं जोधपुर (67%) में सबसे ज्यादा और उसके बाद भोपाल (50%) और ग्वालियर (35%) में थी। इंटरव्यू के दौरान महिला उत्तरदाताओं के साथ चर्चा से पता चला कि वे कभी-कभी कंडक्टर के व्यवहार से असहज महसूस करती थी। एक महिला ने कहा कि कंडक्टर जानबूझकर दरवाजे पर खड़ा होता और उसे छूने की कोशिश करता है। महिलाओं ने दिन, शाम और रात में उत्पीड़न महसूस किया। जबकि 42% उत्तरदाताओं ने रात को सबसे ज्यादा उत्पीड़न के समय के रूप में बताया, 32 से 34% उत्तरदाताओं ने शाम और दोपहर को भी असुरक्षित समय बताया।

चित्र 6: यौन उत्पीड़न की घटना की प्रतिक्रिया में की गयी कार्यवाही

## क्यों ?

किसी भी उत्तरदाता ने यौवन उत्पीड़न के मामले को पुलिस को नहीं बताया

- रोजमर्रा की उत्पीड़न की घटनाएं होने की धारणा है
- पुलिस पर भरोसे की कमी
- पुलिस से डर लगना
- पुलिस द्वारा कोई कार्यवाही नहीं या देरी से कार्यवाही

## महिलाओं पर असुरक्षित सार्वजनिक परिवहन का प्रभाव

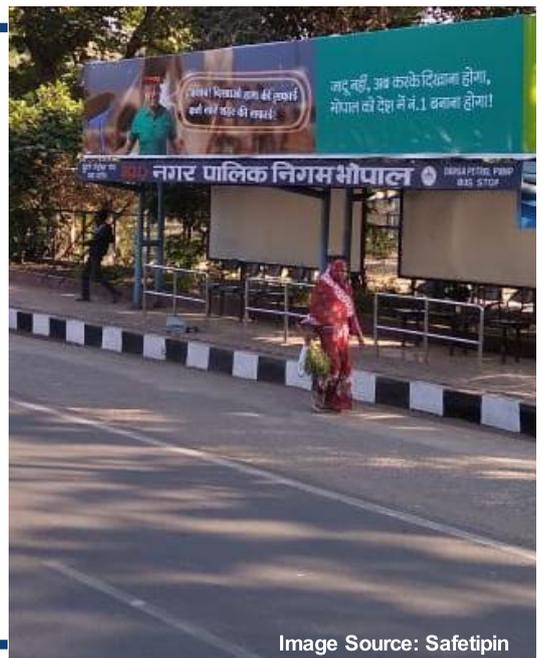


Image Source: Safetipin

## 5.2 फोकस ग्रुप डिस्कशन से मुख्य निष्कर्ष

भोपाल, ग्वालियर, और जोधपुर में विभिन्न शहरी परिवहन प्रदाता के साथ फोकस ग्रुप डिस्कशन (एफजीडी) किया गया था। प्रत्येक एफजीडी के लिए परिवहन प्रदाता के 10–12 प्रतिभागियों के समूह को शामिल किया गया था। तीन शहरों में 7 एफजीडी था। एफजीडी का विवरण नीचे टेबल 1 में दिया गया है :

**ग्वालियर**  
कुल एफजीडी  
2

टाटा मैजिक (8-सीटर इंटरमीडिएट सार्वजनिक परिवहन के वाहन), विक्रम टैम्पो (8 सवारियों तक की बैठने की क्षमता के साथ 3-व्हीलर वाहन), ऑटोज, ई-रिक्शा, प्राइवेट टैक्सी, ओला टैक्सी (एप आधारित प्राइवेट टैक्सी सर्विस)

रेड बस, मिनीबस, शोर्ड ऑटो, रिजर्व किये जाने वाले ऑटो, टाटा मैजिक, कैब (ओला, उबर)

**भोपाल**  
कुल एफजीडी  
3

**जोधपुर**  
कुल एफजीडी  
2

सिटी बस (प्राइवेट), शोर्ड ऑटो, रिजर्व किये जाने वाले ऑटो, टाटा मैजिक, कैब (ओला, उबर)

टेबल 1 फोकस ग्रुप डिस्कशन का विवरण दर्शा रही है

एफजीडी ने सार्वजनिक परिवहन में महिला सुरक्षा के मुद्दे के बारे में पुरुष परिवहन प्रदाताओं के दृष्टिकोण के बारे में बहुमूल्य जानकारी प्रदान की। इसने तीन टियर 2 शहरों में सार्वजनिक परिवहन तक पहुंचने और उनका इस्तेमाल करते समय महिलाओं के द्वारा उनके रोजमर्रा के जीवन में आने वाली चुनौतियों को समझने में भी महत्वपूर्ण भूमिका निभाई गई थी।



Image Source: Safetipin



Image Source: Safetipin

## निम्नलिखित एफजीडी से निकले हुए निष्कर्ष को प्रस्तुत करता है:

पीड़ित को दोष देना

शर्म और कलंक का डर

परिवहन क्षेत्र में पर्याप्त महिलाएं काम नहीं करती हैं

परिवहन प्रदाताओं के द्वारा सामना की जाने वाली समस्याएं

उत्पीड़न की घटना की प्रतिक्रिया

जब वे (महिलाएं) छोटे कपड़े पहनती हैं, तो लोग उन पर टिप्पणी करने या उन्हें घूरने के लिए बाध्य होते हैं।”

परिवहन प्रदाता, ग्वालियर

मैंने लड़कियों को सार्वजनिक रूप से लड़कों के साथ धूम्रपान करते और शराब पीते देखा है। वे खुद मुसीबत को आमंत्रित करती हैं।”

परिवहन प्रदाता, ग्वालियर

एफजीडी के अधिकतर प्रतिभागियों ने महसूस किया कि सार्वजनिक परिवहन में यौन उत्पीड़न की घटनाएं कम थीं। उनमें से कई प्रतिभागियों ने बताया कि ऐसी घटनाएं उनके वाहनों में नहीं हुई हैं और ना ही उन्होंने इस तरह की घटनाओं के बारे में सुना है। उनमें से बहुत कम प्रतिभागियों ने सार्वजनिक परिवहन में यौन उत्पीड़न और महिलाओं की सुरक्षा के मुद्दे पर खुलकर बात की। सार्वजनिक परिवहन में महिलाओं के साथ यौन उत्पीड़न के मुद्दे पर सार्वजनिक परिवहन प्रदाताओं की प्रतिक्रिया उसके विपरीत थी जो महिलाओं ने सर्वेज में बताई थी। इससे पता चलता है कि पुरुषों और महिलाओं द्वारा असुरक्षित मानी जाने वाली धारणा में स्पष्ट अंतर है। घूरने जैसे कार्य और व्यवहार एक महिला को असहज और कुछ स्थितियों में असुरक्षित भी बना सकते हैं। हालांकि, बस ड्राइवर, कंडक्टर और सह-यात्रियों सहित पुरुष, अन्य पुरुष यात्री इस तरह के व्यवहार पर ध्यान नहीं देते हैं।

### पीड़ित को दोष देना

महिलाओं के साथ यौन उत्पीड़न की घटनाओं का सबसे आम कारण जो कि फोकस ग्रुप डिस्कशन से उभरा था, वह अनुचित कपड़े और महिला यात्रियों का व्यवहार था। परिवहन प्रदाता मानते हैं कि महिलाएं और लड़कियां आसानी से ऐसे मामलों का शिकार होने से बच सकती हैं, यदि वे कुछ खास तरह के कपड़े पहनने से बचती हैं (टाइट फिटिंग के कपड़े, छोटी ड्रेस) और एहतियाती उपाय करती हैं जैसे कि अंधेरा होने के बाद अकेले बाहर ना निकलना।

### शर्म और कलंक का डर

परिवहन प्रदाताओं के साथ चर्चा से यह बात उभर कर आई कि इन शहरों में अधिकतर महिलाएं समाज में शर्म के डर से उत्पीड़न की घटनाओं के बारे में बात ना करना पसंद करती हैं। महिलाएं अपने और अपने परिवार का नाम खराब होने (बदनामी) से बचने के लिए चुप रहना चुनती हैं।

“ कई महिलाएं अपने और अपने परिवार का नाम खराब होने (बदनामी) से बचने के लिए चुप रहना चुनती हैं।”

परिवहन प्रदाता, भोपाल

## परिवहन क्षेत्र में पर्याप्त महिलाएं काम नहीं करती हैं

कई समाजों में महिलाओं की भूमिका पुरुष प्रधान मानसिकता से जुड़ी है, जो महिलाओं को गृहिणियों और माताओं जैसी पारंपरिक भूमिकाओं का पालन करने को निर्धारित करती है। यह पुरुष प्रधान मानसिकता परिवहन प्रदाताओं के व्यवहार और सोच को बहुत ज्यादा प्रभावित करती है, जो महसूस करते हैं कि परिवहन क्षेत्र महिलाओं के लिए एक अपरंपरागत है और ऐसा लंबे और अप्रत्याशित काम के घंटे और विभिन्न सामाजिक-आर्थिक पृष्ठभूमि के लोगों के साथ बातचीत जैसी वजहों के कारण है।

हालांकि पुरुष परिवहन प्रदाता इस क्षेत्र में महिलाओं के साथ काम करने को तैयार हैं, पर वे उन्हें ऊपर बताए गये कारणों की वजह से परिवहन क्षेत्र में शामिल होने के लिए प्रोत्साहित नहीं करते हैं।

## परिवहन प्रदाताओं के द्वारा सामना की जाने वाली समस्याएं

भोपाल में परिवहन प्रदाताओं ने कहा कि वे बीसीएलएल (भोपाल सिटी लिंक लिमिटेड) या निजी ठेकेदार से चुनौतियों का सामना करते हैं, जब वे पुरुषों द्वारा महिलाओं के साथ उत्पीड़न करने पर महिलाओं की मदद करने की कोशिश करते हैं। ड्राइवर और कंडक्टरों को अधिकारियों से कोई सहयोग नहीं मिलता है। इसके बजाय, उन्हें अपने काम के दिनों और कमाई पर समझौता करना पड़ा। एक घटना के मामले में, यदि ड्राइवर बस को नजदीकी पुलिस स्टेशन या बस स्टैंड पर ले जाता है, तो किसी को भी मानक (स्टैंडर्ड) संचालन प्रक्रियाओं या दिशानिर्देशों के बारे में पता नहीं होता है, जिन्हें ऐसी स्थितियों में पालन किया जाना चाहिए। ड्राइवर और कंडक्टरों को लंबे समय तक इंतजार करना पड़ता है जिसके कारण उनके काम के घंटों में अक्सर समझौता करना पड़ता है। ऐसी स्थितियों में उन्हें कोई मुआवजा नहीं प्रदान किया जाता है। ड्राइवरों ने बताया कि, कई बार बीसीएलएल उन्हें अगले दिन भी ड्यूटी नहीं देता है। अगर वे महिलाओं की मदद करने की कोशिश करते हैं तो ड्राइवर और कंडक्टर भी अपराधियों से खतरे का सामना करते हैं। बस में मौजूद अन्य यात्री ड्राइवर और कंडक्टर का शायद ही कभी समर्थन करते हैं। लोग ऐसे मामलों में शामिल नहीं होना चाहते हैं। ड्राइवर और कंडक्टरों के सामने आने वाली ऐसी चुनौतियाँ उन्हें अपनी आवाज उठाने से रोकती हैं, भले ही वे अपने वाहनों में उत्पीड़न की किसी भी घटना को देखते हैं।

## उत्पीड़न की घटना की प्रतिक्रिया

फोकस समूह चर्चा में परिवहन प्रदाता की यौन उत्पीड़न के मुद्दों पर महिलाओं की प्रतिक्रिया पर एक विभाजित राय थी। जबकि कुछ ने महसूस किया कि ऐसी घटनाएं, क्योंकि वे लगातार आधार पर होती हैं की ठीक यही होगा कि इसे अनदेखा किया जाए, अन्य ने महसूस किया कि किसी मामूली चीज़ को भी अनदेखा करना अपराधी को प्रोत्साहित करेगा।



Image Source: Pinterest

“यदि महिलाएं चाहें तो वे (महिलाएं) ड्राइवर और कंडक्टरों से बात कर सकती हैं लेकिन हम उन्हें इसके विपरीत सुझाव देंगे। यह एक कठिन नौकरी है जिसमें बहुत ज्यादा शारीरिक ताकत और समय की आवश्यकता होती है जिसमें आमतौर पर महिलाएं सक्षम नहीं होती हैं”

— परिवहन प्रदाता, जोधपुर



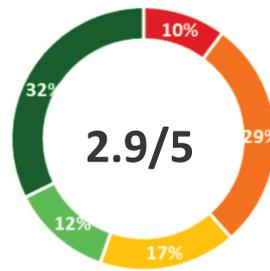
## सेफटीपिन एप्लिकेशन से मुख्य निष्कर्ष

सेफटीपिन एक तकनीक प्लेटफॉर्म है जो शहरों और सार्वजनिक स्थानों को महिलाओं के लिए ज्यादा सुरक्षित और समावेशी बनाने के लिए डेटा संग्रह के लिए एप्स का इस्तेमाल करता है। इस एप्स के केंद्र में सेफटी ऑडिट है। सेफटी ऑडिट सार्वजनिक स्थानों में सुरक्षा की धारणाओं के बारे में जानकारी एकत्र करने और मूल्यांकन करने के लिए एक भागीदारी टूल है। ऑडिट नौ मापदंडों पर आधारित है— रात की रोशनी, खुलापन, दृश्यता, लोग, सुरक्षा, चलने की जगह, सार्वजनिक परिवहन की उपलब्धता, लैंगिक विविधता और भावना। प्रत्येक मापदंड को 0/1/2/3 रेट किया गया है जहाँ खराब व्यवस्था को 0 और अच्छी व्यवस्था को 3 अंक की रेटिंग दी गई है। भावना छोड़कर सभी मापदंड पूरी तरह से वस्तुनिष्ठ हैं और एक अच्छी तरह से परिभाषित निर्देश के आधार पर रेट किए गए हैं।

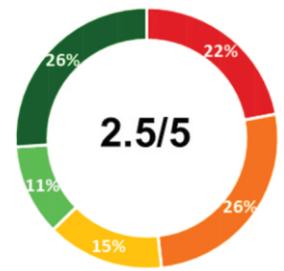
सेफटीपिन के दो एप्लीकेशन, माई सेफटीपिन और सेफटीपिन नाइट को ग्वालियर, भोपाल और जोधपुर में डेटा संग्रह के लिए इस्तेमाल किया गया था। 9,000 से ज्यादा सेफटी ऑडिट किये गये थे, और संग्रह किये गए डेटा को इन शहरों में सार्वजनिक परिवहन की मौजूदा स्थिति को पता करने के लिए विश्लेषित किया गया है।

## सेफटी स्कोर

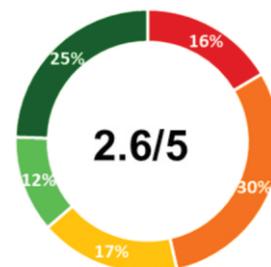
एक बिंदु का सेफटी स्कोर उस स्थान पर सुरक्षा की धारणा को दर्शाता है। प्रत्येक ऑडिट पॉइंट के लिए यह 0 और 5 के बीच की संख्या है, जहां 0 खराब है यानी बहुत असुरक्षित है और 5 कुलमिलाकर सुरक्षा के मामले में अच्छा है। नीचे दिए गए पाई चार्ट में दर्शाया गया भोपाल, ग्वालियर और जोधपुर में प्रत्येक रेंज में पिन का प्रतिशत वितरण है।



चित्र 7: सुरक्षा स्कोर: भोपाल



चित्र 8: सुरक्षा स्कोर: ग्वालियर

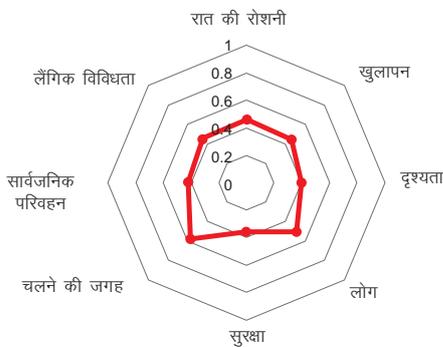


चित्र 9: सुरक्षा स्कोर: जोधपुर

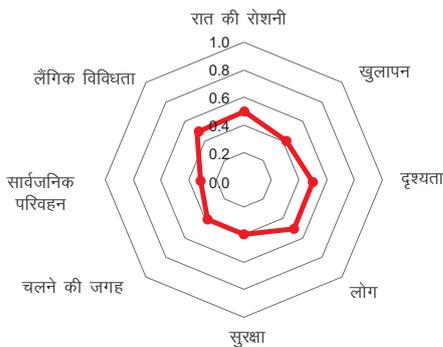
## सहसंबंध ग्राफ

सहसंबंध ग्राफ भावना, नौवे मापदंड के संबंध में सुरक्षा ऑडिट के आठ मापदंडों में से प्रत्येक के बीच बनाए गये सह-संबंध को दर्शाता है। सेफटीपिन ऐप (उपयोगकर्ता द्वारा तैयार किए गए ऑडिट) द्वारा एकत्र किए गए डेटा से पता चलता है कि लैंगिक विविधता, लोग, रात की रोशनी, चलने की जगह और दृश्यता की रेटिंग का भावना पर सबसे ज्यादा प्रभाव होता है। यह ऑडिटर की सुरक्षा की धारणा में योगदान देने में इन मापदंडों के महत्व को दर्शाता है। जैसा कि चित्र 12 में दिखाया गया है, जोधपुर में भावना का मापदंड, चलने की जगह और लोगों के मापदंडों से दृढ़ता से जुड़ा हुआ है। ऑडिटर उन स्थानों पर आरामदायक और सुरक्षित महसूस करते हैं जहां अधिक लोग मौजूद होते हैं और जहां पैदल चलने वालों के लिए आराम से चलने के लिए फुटपाथ उपलब्ध हैं।

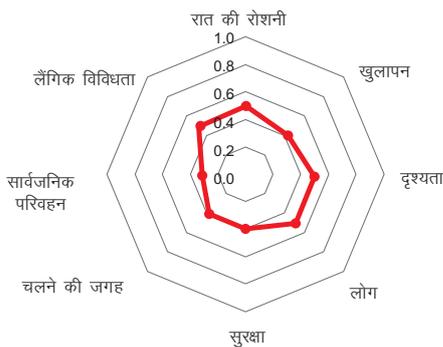
इनमें से प्रत्येक शहर के लिए सह-संबंध ग्राफ नीचे दिखाया गया है:



चित्र 9: सुरक्षा स्कोर: भोपाल



चित्र 11: सुरक्षा स्कोर: जोधपुर



चित्र 13: सहसंबंध ग्राफ: ग्वालियर

“इन क्षेत्रों में ज्यादातर पुरुष घूमते हैं। शायद ही कभी यहां कोई महिला होती है। मैं यहाँ असुरक्षित महसूस करती हूँ”।

(दीनदयाल नगर, ग्वालियर में ऑडिटर)

“इस क्षेत्र में अंधेरा होने के बाद अकेलेयात्रा करना जोखिम भरा है। मैं असहज महसूस करती हूँ”।

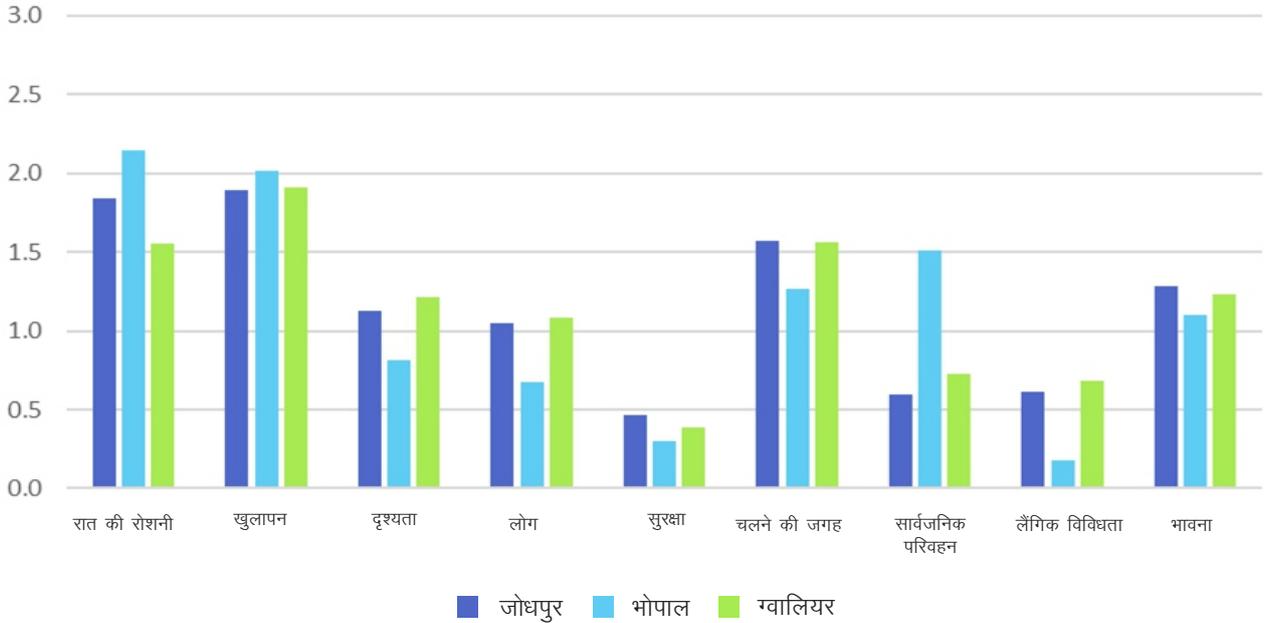
(बीजेएस कॉलोनी, जोधपुर, में ऑडिटर)

“साबरिनगर से डी सेक्टर मार्ग शाम 7 बजे के बाद लड़कियों के लिए सुरक्षित नहीं है क्योंकि वहां रोशनी नहीं होती है”।

(भोपाल में ऑडिटर)

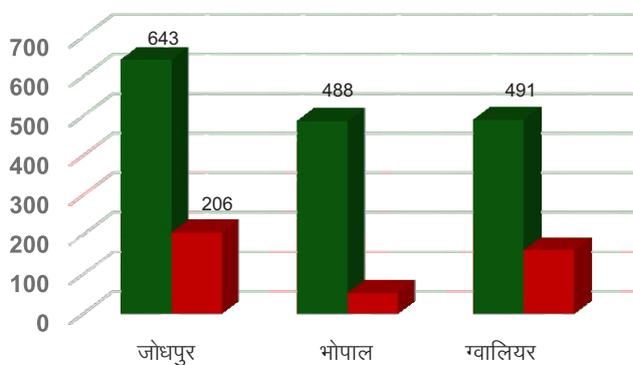
## तुलनात्मक विश्लेषण: भोपाल, ग्वालियर और जोधपुर

नीचे दिया गया ग्राफ भोपाल, ग्वालियर और जोधपुर के सभी नौ मापदंडों के लिए रेटिंग की तुलना करता है। यह ग्राफ स्पष्ट करता है कि इन तीन शहरों के लिए इन नौ मापदंडों में से प्रत्येक को कैसे रेट किया गया है। सभी तीन शहरों के लिए सार्वजनिक परिवहन मापदंड को कम रेट किया गया है। भोपाल की रेटिंग 3 में से 1.5 है जिसे औसत माना जाता है। हालांकि, ग्वालियर और जोधपुर में सार्वजनिक परिवहन के लिए रेटिंग 3 में से 1 से नीचे है जिसे औसत से नीचे माना जाता है। इसके अलावा, ग्राफ से यह स्पष्ट है कि रात की रोशनी, दृश्यता, लोग और लैंगिक विविधता मापदंड हैं जो सुरक्षा की धारणा में बड़े मापदंड पर योगदान करते हैं, जिन्हें या तो औसत या नीचे औसत रेट किया गया है।



## वहां पर किसी परिवहन की व्यवस्था नहीं है जहां महिलाएं मौजूद हैं

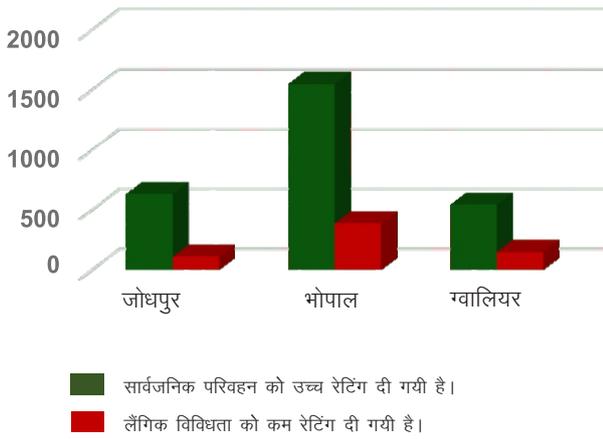
नीचे लगा चार्ट ऑडिट वाले स्थानों पर सार्वजनिक परिवहन सेवाओं के प्रावधान के अंतर को दिखाता है जो महिलाओं द्वारा अक्सर इस्तेमाल किए जाते हैं। यह स्पष्ट रूप से दिखाता है कि महिलाओं की परिवर्तनीयता की जरूरतों में सहयोग करने के लिए तीनों शहरों में सार्वजनिक परिवहन सेवाओं को शहर के सभी प्रमुख क्षेत्रों तक बढ़ाया जाना चाहिए।



- ऑडिट पॉइंट्स जहां लैंगिक विविधता को उच्च रेटिंग दी गयी है।
- इन पॉइंट्स पर सार्वजनिक परिवहन को कम रेटिंग दी गयी है।

## सार्वजनिक परिवहन और रात की रोशनी

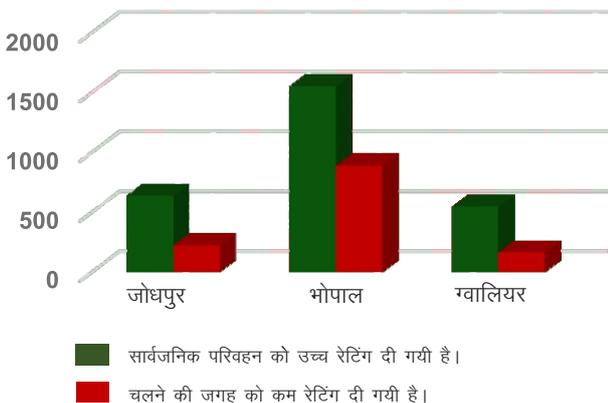
नीचे दिए गए बार चार्ट में ऑडिट बिंदुओं पर प्रकाश की खराब स्थिति को दर्शाया गया है, जहाँ तीनों शहरों में सार्वजनिक परिवहन को अच्छा रेट किया गया है। विश्लेषण बताता है कि परिवहन स्टॉप के आसपास प्रकाश व्यवस्था को सुधारने की आवश्यकता है। जब सार्वजनिक स्थानों पर महिलाओं की सुरक्षा की बात आती है तो सड़को पर रोशनी प्राथमिक चिंता का विषय है।



■ सार्वजनिक परिवहन को उच्च रेटिंग दी गयी है।  
■ लैंगिक विविधता को कम रेटिंग दी गयी है।

## सार्वजनिक परिवहन और चलने की जगह

बार चार्ट ऑडिट पॉइंट्स पर फुटपाथ की खराब स्थिति को दर्शाता है जहाँ तीनों शहरों में सार्वजनिक परिवहन को अच्छा रेट किया गया है। विश्लेषण दिखाता है कि फुटपाथ में तुरंत सुधार की जरूरत है। फुटपाथ किसी भी बाधा जैसे वाहनों की पार्किंग या दुकानों के अतिक्रमण से मुक्त होना चाहिए। अच्छी तरह से रखरखाव वाले फुटपाथ पैदल चलना आरामदायक बनाते हैं और पैदल चलने वालों की पहुँच को बढ़ाते हैं



■ सार्वजनिक परिवहन को उच्च रेटिंग दी गयी है।  
■ चलने की जगह को कम रेटिंग दी गयी है।

Image Source: Safetipin

चित्र 12 ग्वालियर में एक क्षेत्र दिखा रहा है जहां स्ट्रीटलाइट काम नहीं कर रही हैं

दिखाए गए ग्राफ और चित्र भोपाल, ग्वालियर और जोधपुर शहरों में सार्वजनिक परिवहन की बुनियादी संरचना की मौजूदा स्थिति को दर्शाते हैं। यह स्पष्ट है कि वर्तमान में, बुनियादी सुविधाओं की व्यवस्था में काफी कमी है। यह महत्वपूर्ण है कि सार्वजनिक स्थानों पर महिलाओं की परिवर्तनीयता बढ़ाने के लिए स्ट्रीटलाइट्स सहित पर्याप्त और अच्छी तरह से रखरखाव वाले बुनियादी ढाँचे, स्ट्रीट फर्नीचर के साथ किसी भी बाधा के रहित फुटपाथ होने चाहिए। दृश्यता जैसे अन्य मापदंड जो मापते हैं कि सड़कों पर चलते समय एक व्यक्ति दूसरों को कितना दिखाई देता है, यह महत्वपूर्ण है और महिलाओं की सुरक्षा की धारणा पर सकारात्मक प्रभाव डालता है

चित्र 16 ग्वालियर में बस स्टॉप दिखा रहा है जहां बिलकुल प्रकाश नहीं है

Image Source: Safetipin



Image Source: Safetipin

## 6. परिणामस्वरूप निष्कर्ष

1. महिलाएं सार्वजनिक परिवहन को इस्तेमाल करते और उस तक पहुंचते समय असुरक्षित महसूस करती हैं।

रिसर्च दर्शाती है कि विभिन्न आयु समूहों और सामाजिक-आर्थिक पृष्ठभूमि की महिलाएं इन तीन शहरों में आमतौर पर सार्वजनिक जगहों और सार्वजनिक परिवहन को असुरक्षित मानती हैं। वे लगातार विभिन्न रूपों के उत्पीड़न का सामना करने से डरती हैं:

2. सार्वजनिक परिवहन की खराब बुनियादी संरचना

सेफ्टी ऑडिट से पता चला कि स्ट्रीटलाइट्स और सार्वजनिक शौचालयों की उपलब्धता महिलाओं और लड़कियों की सुरक्षा की धारणा को प्रभावित करती है। महिला उत्तरदाताओं के साथ किए गए सर्वे दर्शाते हैं कि स्ट्रीटलाइट्स ना होना महिलाओं के लिए एक सार्वजनिक स्थान को असुरक्षित बनाता है।

3. महिलाओं के साथ यौन उत्पीड़न का आम बात होना

रिसर्च का एक अन्य मुख्य निष्कर्ष है कि सार्वजनिक स्थानों पर महिलाओं के खिलाफ उत्पीड़न या हिंसा का सामान्यीकरण है। महिलाओं का मानना है कि यौन उत्पीड़न एक लाजमी वास्तविकता है और इसलिए, इसे स्वीकार किया जाना चाहिए कि यह व्यापक रूप से व्याप्त है। दुर्भाग्य से, यह स्वीकृति कई महिलाओं और लड़कियों को उत्पीड़न के खिलाफ आवाज उठाने और परिवार के सदस्यों के साथ अपने अनुभव साझा करने और ऐसे मामलों की रिपोर्ट पुलिस में करने से रोकती है।

4. पुलिस में विश्वास की कमी

सर्वे के परिणाम दर्शाते हैं कि महिलाओं और परिवारों में पुलिस के प्रति विश्वास की कमी है। वे डरते हैं कि शायद उनकी शिकायत दर्ज नहीं की जायगी और उनका समाधान नहीं किया जाएगा क्योंकि शिकायत का समाधान करने की प्रणाली लंबी और थकाऊ है। इसी कारण से, परिणामस्वरूप पुलिस के पास उत्पीड़न के कम मामले दर्ज होते हैं और जो समस्या को को अदृश्य बना देता है।

5. पीड़िता को दोष देना

परिवहन प्रदाताओं ने कहा कि महिलाओं को व्यवहार और कपड़ों के कारण उत्पीड़न की घटनाएं होती हैं। उनका मानना है कि ज्यादातर मामलों में महिलाएं इशारों और संकेतों के माध्यम से खुद के लिए परेशानी को आमंत्रित करती हैं, और इसलिए पुरुषों पर जिम्मेदारी डालना अनुचित माना जाता है। यही आगे पीड़िता को शर्म व सम्मान खोने के डर से उत्पीड़न के खिलाफ बोलने से रोकता है।

6. सामाजिक कलंक और शर्म

कई महिलाएं और लड़कियां चुप रहना पसंद करती हैं और यौन उत्पीड़न के अपने अनुभव को परिवार के सदस्यों सहित किसी के साथ साझा नहीं करती हैं। उन्हें डर लगता है कि इससे समाज में उनके और उनके परिवार की बदनामी होगी। इसके अलावा, उन्हें डर लगता है कि परिवार परिवर्तनीयता की उनकी स्वतंत्रता को सीमित कर देंगे जो सामाजिक और आर्थिक विकास तक उनकी पहुंच को प्रतिकूल रूप से प्रभावित करेगा।

## 7. अंतिम निष्कर्ष

भोपाल, ग्वालियर और जोधपुर में विभिन्न आयु वर्गों, सामाजिक-आर्थिक पृष्ठभूमि की महिलाएं सार्वजनिक स्थानों और सार्वजनिक परिवहन में कमजोर और असुरक्षित महसूस करने की एक आम धारणा बताती हैं। रिसर्च बताती है कि इन शहरों में यौन उत्पीड़न एक व्यापक समस्या है जो लैंगिक-पक्षपात पूर्ण रवैये में गहराई से निहित है। ज्यादा भीड़भाड़, ड्राइवर्स और कंडक्टर्स द्वारा दुर्व्यवहार, प्रकाश व्यवस्था, सार्वजनिक शौचालय और प्रभावी शिकायत निवारण तंत्र की कमी जैसे बुनियादी कारणों को सार्वजनिक परिवहन के असुरक्षित होने का कारण बताया गया था। परिवहन प्रदाताओं और महिलाओं के साथ चर्चा और बातचीत करते समय इन तीन शहरों में यौन उत्पीड़न के बड़े मापदंड पर फैलाव सामने आया, केवल 29 प्रतिशत उत्तरदाताओं (सर्वे किये गये 219 में से) ने पिछले एक साल में उत्पीड़न होने के बारे में बताया। यह यौन उत्पीड़न के आसपास कलंक की ओर इशारा करता है। महिलाएं और लड़कियां परिवार की प्रतिष्ठा और सम्मान के डर से अपने अनुभवों के बारे में बात करने से बचती हैं। इसके अलावा, परिवार के सदस्य अपने परिवार के सम्मान के साथ-साथ महिला या लड़की की सुरक्षा के लिए उत्पीड़न की घटनाओं को कम महत्व देते हैं। अगर महिलाएं उत्पीड़न के बारे में बताती हैं, तो ह स्वयं पर प्रतिबंध लगाने से डरती हैं, जो उनकी परिवर्तनीयता की स्वतंत्रता को प्रभावित कर सकता है, जो उनकी शिक्षा, काम या घूमने के लिए है।

यौन उत्पीड़न की घटनाएं रोज होने के कारण इसकी स्वीकारिता और इसका सामान्य बात होना जाता है। जब महिलाएं नियमित रूप से सार्वजनिक स्थानों पर उत्पीड़न का शिकार होती हैं, तो उनमें से कई इसे नज़रअंदाज करना सीख जाती हैं, ऐसा मानने लगती हैं कि इस तरह की समस्याएं इसके बारे में बात या चर्चा करने के लिए काफी गंभीर नहीं हैं जिसके कारण आखिरकार इस तरह के मामलों को रिपोर्ट नहीं करती है। यौन उत्पीड़न के मामलों के कम दर्ज होने का एक और कारण मोटे-तौर पर पुलिस और अपराधिक न्याय प्रणाली में विश्वास और भरोसे की कमी है। महिलाएं मानती हैं कि सार्वजनिक परिवहन का इस्तेमाल करते समय यौन उत्पीड़न जैसे अपराध को दर्ज करने की पूरी प्रक्रिया बहुत लंबी और थकाऊ है। उन्हें पक्का नहीं पता होता है कि क्या पुलिस उनकी शिकायत दर्ज करेगी, या क्या अपराधियों के खिलाफ कोई कार्रवाई की जाएगी। परिणामस्वरूप, ऐसी घटनाओं का अनुभव करने वाली अधिकतर महिलाएं कोई कार्रवाई नहीं करना पसंद करती हैं।

एक अन्य महत्वपूर्ण तत्व यह है कि परिवहन क्षेत्र काफी हद तक पुरुष प्रधान है। यद्यपि यह कोई आश्चर्य की बात नहीं है, इसमें कोई संदेह नहीं पूरे सार्वजनिक परिवहन इकोसिस्टम में महिलाओं की कमी का सार्वजनिक परिवहन में महिलाओं की सुरक्षा की धारणा; पर महत्वपूर्ण प्रभाव पड़ता है। परिवहन क्षेत्र में सभी स्तरों पर महिलाओं की गैरमौजूदगी, चाहे यह परिचालन, प्रबंधकीय या कार्यकारी स्तर पर हो, महिलाओं को सार्वजनिक परिवहन में सुरक्षा की समस्याओं के बारे में अपनी चिंताओं को उठाने के लिए कम भरोसा दिलाती है। दुनिया भर के कई शहरों में महिलाएं और लड़कियां सार्वजनिक स्थानों पर उत्पीड़न के डर से लगातार लड़ रही हैं जो उनके जीवन के कई पहलुओं को प्रभावित करता है। वे सार्वजनिक दायरे का इस्तेमाल करते हुए अपने यात्रा के तरीके और व्यवहार में परिवर्तन करती हैं।

इन शहरों में किये गये अध्ययन दर्शाते हैं कि सार्वजनिक परिवहन में महिलाओं की सुरक्षा के मुद्दे को दूर करने के लिए हस्तक्षेप और कार्यक्रमों का एक व्यापक सेट आवश्यक है। महिलाओं के लिए सुरक्षित शहर बनाने की जरूरत राष्ट्रीय और राज्य सरकारों, सार्वजनिक परिवहन प्रदाता, पुलिस, शहरी योजनाकारों, डिजाइनर्स, और बदलाव लाने वाले स्थानीय समुदाय सहित कई हितकारकों के एजेंडा में निहित है।



## 8. सुझाव

### 1. भौतिक हस्तक्षेप (बुनियाद संरचना)

शहरी व्यवस्था

### 2. क्षमता और जागरूकता बढ़ाना

शिक्षा

### 3. संस्थागत सुधार

अमल करना,  
कार्यान्वयन और  
निगरानी और  
मूल्यांकन

### 4. नीतियां और परिवर्तनीयता की योजना

अमल करना,  
कार्यान्वयन और  
निगरानी और  
मूल्यांकन

सभी के लिए सुरक्षित परिवहन सेवाएं सुनिश्चित करने के लिए, खासतौर पर महिलाओं के लिए, यह महत्वपूर्ण है कि सार्वजनिक परिवहन की योजना बनाने और संचालन के सभी पहलुओं में लैंगिक समानता के सिद्धांतों को मुख्य धारा में लाया जाए। पूर्व में महिलाओं के लिए लेडीज स्पेशल बसों और सीटों का आरक्षण जैसे पहल प्रस्तावित की गयी हैं। हालांकि, सीमित रूट कवरेज और इन बसों की कम फ्रिक्वेंसी जैसे संचालन की चुनौतियों के कारण इस तरह की सेवाएं लंबे समय तक नहीं चल सकीं। इसके अलावा, क्योंकि इन शहरों में महिलाएं आमतौर पर परिवार और दोस्तों के साथ यात्रा करती थी, इसलिए वो पुरुष के साथ यात्रा करते समय इस तरह की सेवाओं को नहीं इस्तेमाल कर सकती थी। लंबे समय में, लैंगिक रूप से अलग करने वाले स्थान के कारण शायद ही कभी पुरुषों और महिलाओं के बीच वास्तविक समानता बनती हैं। इसके बजाय, मौजूदा सार्वजनिक परिवहन ईकोसिस्टम को उन महिलाओं की बढ़ी हुई संख्या के अनुकूल होना चाहिए जो अपनी अनोखी जरूरतों को पूरा करने के लिए इसे अपने तरीके से इस्तेमाल कर रही हैं। जैसा कि प्रारंभिक खंड में वर्णन किया गया है, समस्या का मूल महिलाओं की यात्रा का पैटर्न, सार्वजनिक परिवहन प्रणाली से उनकी आवश्यकताएं और उम्मीदें पुरुषों से अलग हैं। हमारे अधिकतर शहरों में वर्तमान परिवहन प्रणालियों में इसे एकीकृत किया जाना(जोड़ना) बाकी है।

योजना बनाने के हर स्तर पर लिंग का जरूर ख्याल रखा जाना चाहिए: डेटा संग्रह, योजना बनाना, कार्यान्वयन, और निगरानी। मुख्य मुद्दे जैसे निर्णय-लेने में महिलाओं की भागीदारी का समर्थन करना, पहुंच में सुधार करना, सुरक्षा और आराम, और लिंग-अनुकूल परिवहन सेवाओं की योजना बनाने का समाधान किये जाने की जरूरत है।

सार्वजनिक परिवहन में महिलाओं की सुरक्षा में सुधार के लिए निम्नलिखित क्षेत्रों में सुझाव दिए गए हैं।

## 8.1 भौतिक सुधारकार्य

### 1. परिवहन स्टॉप्स पर और आसपास प्रकाश व्यवस्था में सुधार

स्ट्रीटलाइट्स की उपलब्धता सबसे महत्वपूर्ण कारकों में से एक है जो किसी व्यक्ति की सुरक्षा की धारणा को प्रभावित करता है। इसका महिलाओं के लिए और भी ज्यादा महत्व है। यह बेहद महत्वपूर्ण है कि सभी परिवहन स्टॉप्स (बस स्टॉप, ऑटो और ई-रिक्शा स्टॉप) पर पर्याप्त स्ट्रीट लाइटिंग प्रदान की जाए ताकि महिलाएं बिना किसी डर और हिचकिचाहट के अंधेरा होने के बाद बाहर निकल सकें और सार्वजनिक परिवहन का इस्तेमाल कर सकें। पैदल चलने वाली जगह पर स्ट्रीटलाइट्स लगाई जानी चाहिए ताकि फुटपाथ अच्छी तरह से रोशन हो सके। साथ ही, स्ट्रीट लाइटों का रखरखाव सुनिश्चित करने की आवश्यकता है। एकसमान और निरंतर रोशनी सुनिश्चित करने के लिए समय-समय पर जांच की जानी चाहिए।

### 2. पैदल चलने का सुरक्षित, साफ और आरामदायक माहौल प्रदान करना

सार्वजनिक परिवहन में महिलाओं की सुरक्षा को बढ़ाने के लिए, यह महत्वपूर्ण है कि महिलाएं किसी स्टेशन पर जाने या रुकने के दौरान सुरक्षित महसूस करें। सिफारिश किये गये दिशानिर्देशों (IRC103:2012 पैदल यात्री सुविधाओं के लिए दिशानिर्देश और UTTIPEC, DDA सड़क डिजाइन दिशानिर्देशों) के अनुसार अच्छी तरह से रोशनी वाली सड़कों, स्वच्छ और पर्याप्त रूप से चौड़े फुटपाथ प्रदान करना अधिक लोगों को चलने के लिए प्रोत्साहित करने में सहायक हो सकता है, खासकर ऐसी महिलाएं के लिए जो उनकी सुरक्षा के प्रति ज्यादा चिंतित रहती हैं। फेरीवाले और वेंडर जोन शुरू करके "सड़कों पर आँखें बनाना" (निगरानी रखना) महिलाओं को अपने घरों में जाने में और अधिक आरामदायक महसूस करने में मदद करेगा, खासकर शाम के समय।

### 3. इंटरमीडिएट सार्वजनिक परिवहन को सशक्त बनाना

प्रथम और अंतिम मील की कनेक्टिविटी सार्वजनिक परिवहन यात्रा के सबसे महत्वपूर्ण लिंक में से एक है। सार्वजनिक परिवहन का इंटरमीडिएट साधन जैसे ऑटो, रिक्शा, टाटा मैजिक सार्वजनिक परिवहन की सहायक सेवा के रूप में काम करते हैं। कई टियर 2 शहरों में लोगों का काफी अनुपात, विशेषकर महिलाएं, काफी हद तक इंटरमीडिएट पब्लिक ट्रांसपोर्ट (आईपीटी) पर निर्भर है। शहर के बड़े हिस्सों को शामिल करने के लिए टियर 2 शहरों में अपनी कवरेज का विस्तार करना महत्वपूर्ण है। पर्याप्त प्रकाश व्यवस्था, पार्किंग स्थल और सार्वजनिक शौचालयों के साथ प्राधिकृत आईपीटी का प्रावधान महिलाओं में सुरक्षा की धारणा को बढ़ाएगा।

### 4. इंटरमीडिएट सार्वजनिक परिवहन के साधनों को निश्चित रूप देना और विनियमित करना

कई आईपीटी साधन जैसे टाटा मैजिक, शेयर्ड टैम्पो वर्तमान में औपचारिक और पंजीकृत नहीं हैं। सभी आईपीटी साधनों को पंजीकृत किया जाना चाहिए और जीपीएस सिस्टम और एक केंद्रीय परिवहन नियंत्रण रूम के साथ जोड़ा जाना चाहिए। आपातकालीन पैनिक बटन भी प्रदान करना चाहिए। ये उपाय यात्रियों की कुलमिलाकर सुरक्षा में सुधार करने में मदद करेंगे।

### 5. परिवहन स्टॉप के पास मिश्रित उपयोग की गतिविधियों को बढ़ावा देना



चित्र 17: उदाहरण "सड़क पर आँखें" (निगरानी रखना) बनाने के प्रभाव को दिखा रहा है

स्रोत: दिल्ली में महिलाओं के लिए सुरक्षा, आजादी और सम्मान, यूटीटीआईपीईसी, डीडीए द्वारा कुछ एक्शन पॉइंट्स





चित्र 18: साइड विज्ञापन के साथ एक बस स्टॉप दिखा रहा है



चित्र 19: बिना साइड विज्ञापन के एक बस स्टॉप दिखा रहा है



चित्र 20 जोधपुर में एक स्थान को दिखा रहा है जिसे पुरुषों के मूत्रालय के रूप में इस्तेमाल किया जाता है



चित्र 21 सार्वजनिक शौचालय का उदहारण दिखा रहा है

बस स्टॉप के आसपास के क्षेत्रों में कई गतिविधियाँ होनी चाहिए जैसे कि आवासीय, कॉमर्शियल, आदि। बस स्टॉप के पास छोटे फेरीवाले और विक्रेता जोन बनाए जाने चाहिए। फेरीवाले और विक्रेता प्राकृतिक निगरानी प्रणाली के रूप में काम करते हैं। यह बस स्टॉप के पास महिलाओं की सुरक्षा के मुद्दे का समाधान करने में मदद करेगा। वर्तमान में, भोपाल, ग्वालियर और जोधपुर जैसे शहरों में कई महिलाओं ने ड्रग्स के नशे में पुरुषों की उपस्थिति के कारण बस स्टॉप के पास असुरक्षित महसूस करने के बारे में बताया है।

#### 6. बस रूट्स, निर्धारित समय के बारे में जानकारी प्रदान करना

सभी बस स्टॉप पर बस के समय, रूट्स के बारे में जानकारी प्रदान की जानी चाहिए। मोबाइल एप्लिकेशन और वेबसाइटों के माध्यम से बसों के आगमन पर वास्तविक समय की जानकारी प्रदान करने से बस स्टॉप पर प्रतीक्षा के समय को कम करने में मदद मिल सकती है। यह सार्वजनिक परिवहन का इस्तेमाल करने वाले यात्रियों के अनुभव में भी सुधार कर सकता है। इसके अतिरिक्त, उन क्षेत्रों में बस स्टॉप पर एक स्टाफ/टाइमकीपर के साथ हेल्पडेक्स उपलब्ध कराया जाना चाहिए, जहाँ लोग अक्सर जाते हैं जैसे बाजार आदि।

#### 7. सार्वजनिक परिवहन में साइनेज और विज्ञापन प्रदान करना

सार्वजनिक परिवहन और यहां तक कि आईपीटी मोड में भी यौन उत्पीड़न के खिलाफ चेतावनी और विज्ञापन प्रदर्शित किए जाने चाहिए। उनके साथ आपातकालीन हेल्पलाइन नंबरों को भी लिखा जाना चाहिए।

#### 8. जानकारी को साझा करने और संचार रणनीतियों को भी सशक्त करना चाहिए।

सार्वजनिक परिवहन के उपयोगकर्ताओं को वाहनों के अंदर प्रदान की गयी आपातकालीन सेवाओं का उपयोग कब और कैसे करना चाहिए, इसकी जानकारी होनी चाहिए। दिल्ली जैसे शहरों में बसों में यात्रा करने वाली अधिकतर महिलाओं को वाहनों में आपातकालीन पैनिक बटन की मौजूदगी के बारे में नहीं पता है। सार्वजनिक परिवहन में यात्रा करने वाले उपयोगकर्ताओं को ऐसी सुविधाओं के बारे में जानकारी देने की आवश्यकता है। यात्रियों को निर्देश देते हुए बसों में घोषणा करना चाहिए कि आपातकाल की स्थिति में कैसे प्रतिक्रिया देनी है।

#### 9. बस स्टॉप की जगह और डिजाइन

बस स्टॉप और अन्य आईपीटी स्टैंड एकांत या सुनसान जगहों पर नहीं होने चाहिए। सभी बस स्टॉप पर अच्छी तरह से रोशनी होनी चाहिए। महिलाएं अंधेरे और एकांत क्षेत्रों में अपराध और हिंसा के प्रति अधिक संवेदनशील महसूस करती हैं। इसके अलावा, बस स्टॉप का डिजाइन स्टॉप पर प्रतीक्षा कर रहे यात्रियों की दृष्टि को बाधित करने वाला नहीं होना चाहिए। बस स्टॉप के बगल में या पीछे विज्ञापन पैनल एक बाधा के रूप में कार्य करते हैं और परिवर्तनीयता को बाधित कर सकते हैं। यदि आवश्यक है तो दृश्यता को बढ़ाने के लिए ऐसे पैनलों को, पारदर्शी बनाया जाना चाहिए।

#### 10. महिलाओं के लिए और ज्यादा सार्वजनिक शौचालय प्रदान करना और उनका रखरखाव करना

चित्र 20 जोधपुर में एक स्थान को दिखा रहा है जिसे पुरुषों के मूत्रालय के रूप में इस्तेमाल किया जाता है खराब तरह से रखरखाव वाले सार्वजनिक शौचालय, शहित सार्वजनिक बुनियाद संरचना की कमी एक ऐसे कारण के रूप में उभरी है जो महिलाओं को सार्वजनिक जगहों पर असुरक्षित महसूस करता है। बस स्टॉप के पास उचित प्रकाश व्यवस्था के साथ सार्वजनिक शौचालय प्रदान किया जाना चाहिए। यह भी सुनिश्चित करना चाहिए कि ये शौचालय हर समय काम करते हैं और सहयोग प्रदान करने के लिए महिला कर्मचारी उपलब्ध है।

## 8.2 क्षमता और जागरूकता निर्माण

### 1. लिंग संवेदीकरण प्रशिक्षण

बस कंडक्टर्स, ड्राइवर्स और डिपो मैनेजर्स के लिए समय-समय पर प्रशिक्षण आयोजित किया जाना चाहिए (छमाही या वार्षिक)

### 2. पुलिस के लिए प्रशिक्षण कार्यक्रम

पुलिस अधिकारियों के लिए समय-समय पर लिंग संवेदीकरण प्रशिक्षण सत्र और वर्कशॉप आयोजित किया जाना चाहिए। हमारे पार्टनर द सेंटर फॉर सोशल रिसर्च के द्वारा लिखी गयी पुलिस ट्रेनिंग मैनुअल, "सार्वजनिक स्थानों में लिंग संवेदी पुलिसिंग" उस तरीकों को दिखाती है जिस तरह से पुलिस महिलाओं की रक्षा और सुरक्षा के लिए बेहतर प्रतिक्रिया दे सकती है। यह मैनुअल पुलिस प्रशिक्षण सत्र को आयोजित करने के लिए अतिरिक्त सामग्री के रूप में इस्तेमाल किया जा सकता है।

### 3. महिलाओं की सुरक्षा पर संचार अभियान

महिलाओं के सम्मान और सुरक्षा के बारे में नागरिक जागरूकता बढ़ाने के लिए शहर-व्यापी अभियान चलाए जाने चाहिए। इन अभियानों से महिलाओं को उत्पीड़न को रिपोर्ट करने और आसपास खड़े लोगों को महिलाओं की सहायता करने के लिए प्रोत्साहित किया जाना चाहिए। इस तरह के अभियान स्थानीय एनजीओ द्वारा या सीएसआर (कॉर्पोरेट सोशल रिस्पॉसिबिलिटी) पहल के हिस्से के रूप में शुरू किए जा सकते हैं।

### 4. पुरुष प्रधान रवैये को बदलना

रिसर्च से यह स्पष्ट है कि दृढ़ पुरुष प्रधान मानसिकता का इन टियर-2 शहरों में महिलाओं की स्थिति और भूमिका पर गहरा असर पड़ा है। बदलाव लाने के लिए, लोगों की मानसिकता को बदलना अनिवार्य है जो लिंग के आधार पर और व्यवहार में निहित है। लैंगिक समानता का संदेश सभी के बीच और सभी स्तरों पर फैलाना चाहिए: घर, स्कूल, कॉलेज, कार्यस्थल। स्कूल और कॉलेज के पाठ्यक्रम में लिंग शिक्षा को शामिल करना बदलाव लाने का एक तरीका हो सकता है। सभी स्थानों पर लैंगिक समानता सुनिश्चित करने के प्रयास किए जाने चाहिए। महिलाओं के अधिकारों और समानता के बारे में जागरूकता फैलाने के लिए महिला सलाहकार समितियों और सहायता समूहों का गठन किया जा सकता है।



## 8.3 संस्थागत सुधार

### 1. परिवहन क्षेत्र में महिलाओं के रोजगार में वृद्धि करना

सार्वजनिक परिवहन में महिला सुरक्षा की चिंता का समाधान करने के लिए, यह महत्वपूर्ण है कि महिलाएं परिवहन की योजना बनाने, डिजाइन, कार्यान्वयन और निष्पादन में भाग लें। सार्वजनिक स्थानों पर ना केवल यात्रियों के रूप में बल्कि परिवहन सेवा प्रदाताओं के रूप में भी महिलाओं के शामिल होने की बेहद जरूरत है। अंतर्राष्ट्रीय श्रम संगठन की एक रिपोर्ट के अनुसार, 2005 में, भारत में परिवहन क्षेत्र में 19: पुरुषों की तुलना में 6.85 प्रतिशत महिलाएँ कार्यरत थीं। दिल्ली परिवहन निगम के कार्यबल में लगभग 2 प्रतिशत महिलाएँ शामिल हैं। बेंगलुरु मेट्रोपॉलिटन ट्रांसपोर्ट कॉर्पोरेशन में लगभग एक तिहाई महिला कर्मचारी हैं। सभी स्तरों पर परिवहन क्षेत्र में महिला कर्मचारियों का प्रतिशत: प्रबंधकीय, संचालन, और कार्यकारी को बढ़ाने की आवश्यकता है। परिवहन क्षेत्र में महिला कर्मचारियों की हिस्सेदारी को धीरे-धीरे बढ़ाने के लिए निरंतर प्रयास करने होंगे। यह सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि उन्हें परिवहन क्षेत्र में बनाए रखने के लिए उन्हें सार्वजनिक शौचालयों, क्रेच जैसी सुविधाएं प्रदान की जानी चाहिए।

### 2. सार्वजनिक परिवहन में महिला सुरक्षा के जांच सूची(चेकलिस्ट)

सभी संबंधित अधिकारियों (परिवहन प्रदाताओं और ऑपरेटर्स- सार्वजनिक, प्राइवेट, पुलिस, आदि) के लिए विस्तृत महिला सुरक्षा दिशानिर्देश और जांच सूची(चेकलिस्ट) तैयार की जानी चाहिए। इस चेकलिस्ट का अनुपालन अनिवार्य होना चाहिए। कुछ बिंदु जो चेकलिस्ट का हिस्सा होने चाहिए उनमें वाहन के अंदर और स्टॉप पर आपातकालीन हेल्पलाइन नंबर की उपलब्धता, रात में सार्वजनिक परिवहन सेवा की आवृत्ति, बस स्टॉप पर रोशनी की स्थिति और बस स्टॉप की जगह शामिल है।

### 3. शहर में संवेदनशील इलाकों में पुलिस गश्त बढ़ाना

पुलिस या सुरक्षा गार्ड की उपस्थिति महिलाओं की सुरक्षा की धारणा को प्रभावित करती है। बस स्टॉप (और आईपीटी के लिए पिकअप पॉइंट) के पास पुलिस की गश्त बढ़ाने से महिलाओं की सुरक्षा की धारणा पर सकारात्मक प्रभाव पड़ने की संभावना है। पुलिस की बुनियादी संरचना को अपग्रेड करने की आवश्यकता है और महिला पुलिस कर्मियों की संख्या बढ़ाई जानी चाहिए।

### 4. कुशल शिकायत समाधान तंत्र

रिसर्च से पता चलता है कि महिलाओं का पुलिस के प्रति विश्वास और भरोसा काफी कम है। कई महिलाएं पुलिस को उत्पीड़न के मामलों की सूचना नहीं देती हैं क्योंकि पूरी प्रक्रिया थकाऊ और लंबी होती है। कुशल शिकायत निवारण प्रणाली बनाने की जरूरत है और शिकायतों को एक निर्धारित समय सीमा के भीतर हल किया जाना चाहिए। जबकि यौन उत्पीड़न को हल करने के कानून मौजूद हैं, उनके कार्यान्वयन को मजबूत करने की आवश्यकता है और महिलाओं के लिए काम करने के लिए कानूनी निवारण की प्रणाली को दृढ़ना होगा।

### 5. लिंग का अलग-अलग डेटा को संग्रह करना

शहर के परिवहन अधिकारियों को लिंग, व्यवसाय, यात्रा के समय आदि के आधार पर अलग-अलग डेटा एकत्र करना चाहिए। सार्वजनिक परिवहन पर डेटा कैप्चर करने के लिए डिजाइन किए गए इंटरव्यू और प्रश्नावली जैसे तरीके यह समझने के लिए उपयोगी होंगे कि पुरुष और महिला परिवहन प्रणालियों, सार्वजनिक स्थानों और शहरों का अलग-अलग तरीके से कैसे इस्तेमाल करते हैं। सुरक्षित, कुशल और विश्वसनीय परिवहन प्रणालियों को सुनिश्चित करने के लिए सार्वजनिक परिवहन का इस्तेमाल करके यात्रा करने वाली महिलाओं के यात्रा करने के तरीके को मापने और समझने की जरूरत है।

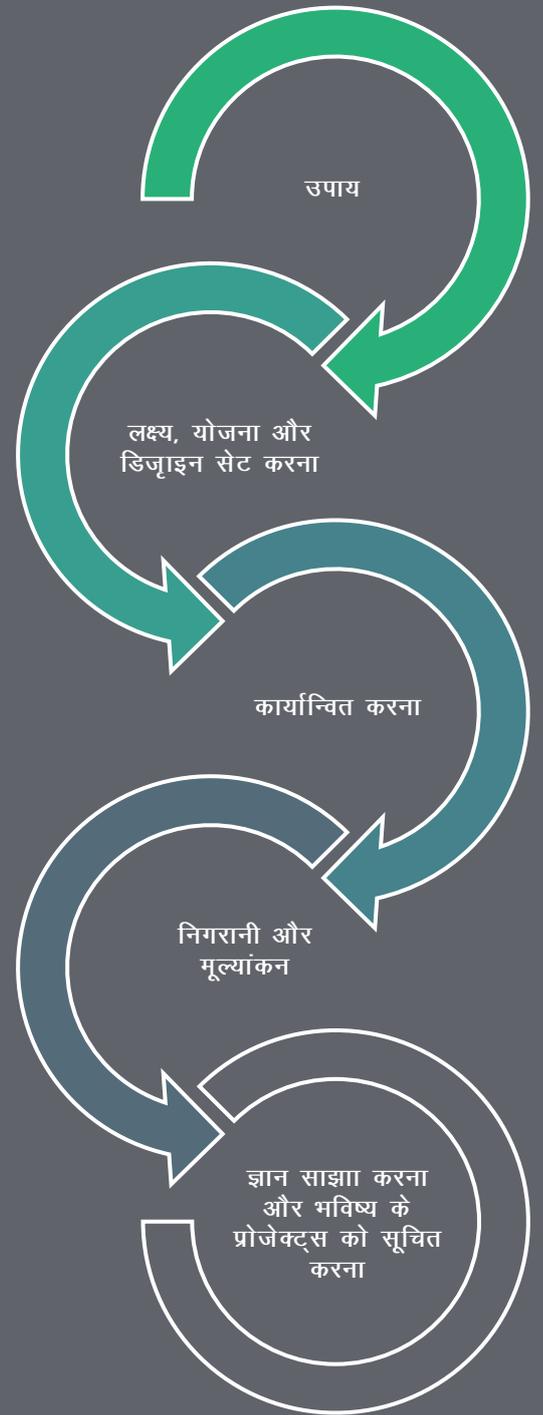
## 9. नीति (पॉलिसी) के सुझाव

पूर्व में ऐसे शहरों की योजना बनाने के प्रयास किये गये हैं जो लोगों पर ध्यान केंद्रित करते हैं न कि वाहनों पर। राष्ट्रीय नीतियों जैसे कि राष्ट्रीय शहरी परिवहन नीति (2014) सभी नागरिकों को सतत परिवर्तनीयता प्रदान करने के उद्देश्य से तैयार की गई थी। सार्वजनिक परिवहन में महिलाओं की चिंताओं और जरूरतों का सभी सार्वजनिक परिवहन में मुख्य रूप से प्रौद्योगिकी-केंद्रित समाधानों जैसे क्लोज्ड-सर्किट कैमरा (सीसीटीवी) और ग्लोबल पोजिशनिंग सिस्टम (जीपीएस) के माध्यम से समाधान किया गया है। इसी तरह, अन्य मिशन जैसे कि जवाहर लाल नेहरू राष्ट्रीय शहरी नवीकरण मिशन (जेएनएनयूआरएम) और स्मार्ट सिटी मिशन शहरी परिवहन के लिए सेवा स्तर के बेंचमार्क के प्रति लिंग-रहित बने हुए हैं। शहरी परिवहन के लिए मौजूदा सेवा स्तर के बेंचमार्क परिवहन सुविधाओं, पैदल यात्री के लिए बुनियादी सुविधाओं, गैर-मोटर चालित सुविधाओं, कुशल परिवहन प्रणालियों, सड़क के बुनियादी ढांचे, सड़क सुरक्षा, पार्किंग सुविधा के लिए संकेतकों को शामिल करते हैं।

इसमें बेंचमार्क और संकेतक जैसे सार्वजनिक परिवहन में महिलाओं की राइडरशिप, यौन उत्पीड़न के मामलों को बनाने की आवश्यकता है। इस तरह के संकेतक महिलाओं के लिए सुरक्षित, पहुंचयोग्य और आरामदायक सार्वजनिक परिवहन प्रणाली बनाने में उपयोगी हो सकते हैं। सतत परिवर्तनीयता के लिए सार्वजनिक परिवहन योजना बनाने में लैंगिक मुद्दों को एकीकृत करना आवश्यक है। शहर की परिवर्तनीयता योजनाओं के हिस्से के रूप में जेंडर एक्शन प्लान (जीएपी) स्थापित किए जाने चाहिए। परिवर्तनीयता की इन योजनाओं में चित्र 22 में रेखांकित किये गये दृष्टिकोण शामिल करने चाहिए

शहरी परिवहन नियोजन में लिंग संबंधी चिंताओं को एकीकृत करने के लिए पहला कदम लिंग की परिवर्तनीयता पैटर्न को मापना होगा, जिसमें यात्रा के उद्देश्य, यात्रा की शुरुवात और गंतव्य, परिवहन का साधन, यात्रा की लागत और यात्रा के समय और अवधि को समझना शामिल है। पुरुषों और महिलाओं के यात्रा के तरीकों में अंतर को मापने के लिए हाउसहोल्ड सर्वेज, ट्रेवल डायरी, फोकस ग्रुप डिस्कशन जैसे तरीकों का इस्तेमाल किया जाना चाहिए। ये महिलाओं की सुरक्षा की धारणा का मूल्यांकन करने और सार्वजनिक परिवहन प्रणालियों से उनकी उम्मीदों को समझने में भी मदद करेंगे। बस स्टॉप पर महिला सुरक्षा ऑडिट, आईपीटी स्टैंड परिवहन बुनियादी ढांचे की मौजूदा स्थिति का आकलन करने में मदद करेंगे।

अगले चरणों में स्पष्ट लक्ष्यों को परिभाषित करने और संकेतक और बेंचमार्क की पहचान करने की आवश्यकता होती है जो एक निर्धारित समय अवधि के भीतर और एक विशिष्ट विभाग या एजेंसी द्वारा परिवहन योजना में मुख्यधारा की लिंग संबंधी चिंताओं को दूर करने में मदद करेंगे। प्रारंभिक चरण से ही महिलाओं को योजना और निर्णय लेने की प्रक्रिया में शामिल करना महत्वपूर्ण है ताकि परिवर्तनीयता योजना में उनकी चिंताओं और दृष्टिकोण को जोड़ा जा सके। संचालन में लिंग भी एक अभिन्न अंग होना चाहिए। परिवहन क्षेत्र में रोजगार में महिलाओं की हिस्सेदारी बढ़नी चाहिए। कार्यान्वयन के बाद, लिंग पर केंद्रित परिवर्तनीयता योजना की आवधिक निगरानी और मूल्यांकन की अत्यधिक सिफारिश की जाती है। परिवहन में महिलाओं की चिंताओं के प्रति प्रत्येक संकेतक और बेंचमार्क को मापने के लिए यह कदम महत्वपूर्ण है। यदि आवश्यक हो, तो संकेतक और बेंचमार्क को दोबारा-समायोजित किया जा सकता है। लिंग संबंधी योजनाओं के विकास की निगरानी के लिए कई हितधारकों वाली जेंडर एक्शन कमेटियों भी बनाई जानी चाहिए।



चित्र 22: परिवर्तनीयता योजना में लिंग को एकीकृत करने के लिए सुझाए गए दृष्टिकोण  
 स्रोत: भारतीय शहरों में महिलाएं और परिवहन, एक नीति संक्षेप, 2017

## आगे की ओर

इस रिसर्च से हमारे निष्कर्ष दृढ़ता से सुझाव दृढ़ता से सुझाव देते हैं कि इन शहरों में सुरक्षित परिवर्तनीयता विकल्पों की कमी लड़कियों और महिलाओं को पुरुषों की तरह स्वतंत्र रूप से आर्थिक गतिविधियों में भाग लेने से रोकती है। असुरक्षित रेट किये जाने के बावजूद, वर्तमान में आर्थिक स्थिति और निजी दोपहिया वाहन के इस्तेमाल की सीमित स्वतंत्र पहुंच की चिंताओं के कारण कई महिलाओं और लड़कियों के लिए सार्वजनिक परिवहन एकमात्र उपलब्ध विकल्प है।

प्रत्येक शहर अद्वितीय है और उनकी परिवर्तनीयता भिन्न है। इसलिए, सार्वजनिक परिवहन प्रणालियों पर सुरक्षा के मुद्दों को हल करने के लिए कोई एक समाधान नहीं है। ऐसे परिदृश्यों में जहां कई हितधारक और संगठन सार्वजनिक परिवहन प्रणालियों की योजना बनाने, डिजाइन, कार्यान्वयन और संचालन में शामिल हैं, महिला सुरक्षा विशेष रूप से किसी एक संस्थान के लिए चिंता का विषय नहीं हो सकती है। इसके लिए सभी हितधारकों की सामूहिक जिम्मेदारी होनी चाहिए जिसमें राष्ट्रीय और राज्य सरकारें, स्थानीय शहरी निकाय, पुलिस, परिवहन विभाग, शहर की योजना बाने वाले और डिजाइनर, महिला संगठन और नागरिक शामिल हैं। महिलाओं के लिए सुरक्षित और एकसमान परिवहन प्रदान करने की चुनौती आसान नहीं है और उन्हें शहर में सभी संबंधित हितधारकों से व्यवस्थित और योजनाबद्ध प्रयासों की आवश्यकता होगी।

परिवहन के दौरान सुरक्षा प्रदान करने के अलावा, सुरक्षित प्रथम और अंतिम गंतव्य तक कनेक्टिविटी को भी सुनिश्चित करना होगा। मजबूत पहले और आखिरी माइल की कनेक्टिविटी, उसके साथ अच्छी प्रकाश व्यवस्था, पहुंच, पैदल चलने योग्य फुटपाथ और सार्वजनिक सुविधाओं के साथ शामिल है जो महिलाओं को बिना किसी डर के पीक आवर्स (व्यस्त समय) के दौरान भी सार्वजनिक परिवहन का इस्तेमाल करने का विश्वास प्रदान करती है। इस रिपोर्ट के पिछले भाग में चर्चा किए गए उपायों के सफल कार्यान्वयन से महिलाओं की सुरक्षा की धारणा पर सकारात्मक प्रभाव पड़ने की संभावना है। एक विशिष्ट लिंग पर केंद्रित होकर उपायों की निगरानी और मूल्यांकन की अत्यधिक सिफारिश की जाती है। यह आकलन करना उपयोगी होगा कि यह उपाय महिलाओं की जरूरतों को कितनी अच्छी तरह पूरा करते हैं। परिवर्तनीयता की योजना में लिंग को मुख्यधारा वाला बनाने का न केवल महिलाओं के लिए, बल्कि बड़े मापदंड पर समाज के लिए लंबे समय तक चलने वाला सकारात्मक प्रभाव पड़ेगा।

## 10. संदर्भ

एलेन, एच, वैडर्सचुरेन, एम, और केपटाउन विश्वविद्यालय (2016)। सेफ एंड साउंड:पब्लिक ट्रांसपोर्ट पर महिलाओं की व्यक्तिगत सुरक्षा पर अंतर्राष्ट्रीय रिसर्च। लंदन: एफआईए फाउंडेशन। <https://www.fiafoundation.org/media/224028/safe-and-sound-report-print.pdf> से लिया गया।

आनंद, ए, तिवारी, जी (2006)। शेल्टर-ट्रांसपोर्ट- लाइवलीहुड्स-लिंक्स: का लैंगिक परिपेक्ष्य: दिल्ली में गरीब महिलाओं का मामला। ट्रांसपोर्ट रिव्यू, 26, 63-80।

भट्ट, ए, मेनन, आर, खान, ए (2015)। सार्वजनिक परिवहन में महिला सुरक्षा: भोपाल में एक पायलट पहल। डब्ल्यूआरआई रोस सेंटर फॉर सस्टेनेबल सिटीज। <https://wrirosscities.org/research/publication/womens-safety-public-transport-pilot-initiative-bhopal> से लिया गया

ब्रायसन, डी, हॉवे, जे (1993)। अफ्रीका में ग्रामीण घरेलू परिवहन: महिलाओं पर बोझ कम करना? वर्ल्ड डेवलपमेंट, 21,1715-1728।

काओ, एक्स, चाई, वाई (2007)। समय आवंटन में लिंग भूमिका आधारित अंतर: केस स्टडी ऑफ शेन्जेन, चीन। जर्नल ऑफ ट्रांसपोर्टेशन रिसर्च बोर्ड, 58-66।

सेंटर फॉर सोशल रिसर्च। "जेंडर सेंसिटिव पुलिसिंग इन पब्लिक प्लेस।" 2019

डेनिज, डी। (2016)। लंबे समय तक चल सकने वाले सार्वजनिक परिवहन के लिए महिलाओं की परिवर्तनीयता की आदतों पर मानी गयी सुरक्षा का प्रभाव। अमेरिकन जर्नल ऑफ सोशल साइंस, 5 (4)।

गोस्वामी, एस, पिल्लई, एस (2016, 14 दिसंबर)। द हिंदुस्तान टाइम्स <https://www.hindustantimes.com/delhi-news/why-delhi-s-public-transport-is-still-a-war-zone-for-women/story-0bzla56HO3B1gl9LQqSSJI.html> से लिया गया।

जागोरी (2010)। महिलाओं की सुरक्षा को समझना: टूवर्डस जेंडर ए जनरल इनक्लूसिव सिटी रिसर्च फाउंडिंग्स, 2009-2010। नई दिल्ली।

जागोरी, यूएन वूमन. (2011)। महिलाओं और लड़कियों के खिलाफ हिंसा मुक्त सुरक्षित शहर पहल। बेसलाइन सर्वे दिल्ली 2010 की रिपोर्ट. ग्विलियम, के। (2002)। सिटीज ऑन द मूव: ए वर्ल्ड बैंक अर्बन ट्रांसपोर्ट स्ट्रेटजी रिव्यू।। <http://siteresources.worldbank.org/INTURBANTRANSPORT/Resources/chapter5.pdf> से लिया गया

महादेविया, डी, मिश्रा, ए, हजारीका, ए, जोसेफ, वाई, बोराह, टी। (2016)। महिलाओं के लिए सुरक्षित परिवर्तनीयता, केस स्टडी गुवाहाटी। सीयूई वर्किंग पेपर 28. अहमदाबाद: सेंटर फॉर अर्बन इक्विटी, सीईपीटी यूनिवर्सिटी।

मैक गुकिन, एन, नाकामोटो, वाई। (2005)। पुरुषों और महिलाओं द्वारा ट्रिप चेंजिंग में अंतर। परिवहन में महिलाओं के मुद्दों पर रिसर्च, 49-56।

पीटर्स.डी (2013)। जेंडर एंड सस्टेनेबल अर्बन मोबिलिटी। यूएन हैबीटेट वेबसाइट से लिया गया: <https://unhabitat.org/wp-content/uploads/2013/06/GRHS.2013.Thematic.Gender.pdf>

फड़के, एस, खान, एस. (2011)। व्हाई लोइटर? मुंबई की सड़कों पर महिलाएं और जोखिम। नई दिल्ली: पेंगुइन।

रॉय, ए. (2010)। विकासशील दुनिया में लिंग, गरीबी और परिवहन। परिवहन में महिलाओं के मुद्दे: समरी ऑफ 4थ इंटरनेशनल कॉन्फ्रेंस, 1, 50-62।

शाह, एस, विश्वनाथ, के, व्यास, एस, गडेपल्ली, एस (2017)। महिलाएं और भारतीय शहरों में परिवहन : ए पॉलिसी ब्रीफ। [http://www.itdp.in/wp-content/uploads/2018/01/181202\\_Women-and-Transport-in-Indian-Cities.pdf](http://www.itdp.in/wp-content/uploads/2018/01/181202_Women-and-Transport-in-Indian-Cities.pdf) से लिया गया

श्रीनिवासन, आर. (2013, 16 मार्च)। दिल्ली की केवल 8: महिलाएँ ही काम करती हैं। टाइम्स ऑफ इंडिया, <https://timesofindia-com/city/delhi/on;y&8&of&Delhi&> के महिला-कार्य / लेखों / 18999280.बचे से लिया गया।

एमओएचयूएस. नेशनल अर्बन ट्रांसपोर्ट पॉलिसी. नई दिल्ली: एमओयूडी, 2014

यूटीटीआईपीईसी, डीडीए. (2010)। स्ट्रीट डिजाइन गाइडलाइन्स। नई दिल्ली। [Http://smartcities-gov-in/upload/uploadfiles/files/StreetGuidelines\\_DDA-pdf](http://smartcities-gov-in/upload/uploadfiles/files/StreetGuidelines_DDA-pdf) से लिया गया

विश्वनाथ. के, मेहरोत्रा, एस (2007)। शैल वी गो आउट? दिल्ली में सार्वजनिक स्थानों पर महिलाओं की सुरक्षा। इकोनॉमिक और पोलिटिकल वीकली, 42 (17)।

शाह, एसए (2017 मार्च 06)। वह स्वीट स्पॉट: जी-एसटीयूपी (जेंडर, सस्टेनेबल ट्रांसपोर्ट, अर्बन प्लानिंग)। लाइवमिंट, <https://www.livemint.com/Opinion/bhpnaHCTiP8NPVFKDEE1YN/That-Sweet-Spot-GSTUP-Gender-Sustainable-Transport-Urba.html> से लिया गया



एशिया फाउंडेशन एक नॉन प्रॉफिट अंतर्राष्ट्रीय विकास संगठन है जो एक गतिशील और विकासशील एशिया में जीवन को बेहतर बनाने के लिए प्रतिबद्ध है। छह दशकों के अनुभव और गहरी स्थानीय विशेषज्ञता से अवगत कराकर, इस क्षेत्र में हमारा काम पाँच अतिव्यापी लक्ष्यों को संबोधित करना है— शासन को मजबूत करना, महिलाओं को सशक्त बनाना, आर्थिक अवसर का विस्तार करना, पर्यावरणीय लचीलापन बढ़ाना और क्षेत्रीय सहयोग को बढ़ावा देना।



सेफ्टीपिन एक तकनीकी प्लेटफार्म है जो शहरों और सार्वजनिक स्थानों को महिलाओं के लिए सुरक्षित बनाने और अधिक विस्तृत बनाने के लिए डेटा एकत्र करने के लिए ऐप का उपयोग करता है। सेफ्टीपिन सुधार के लिए डेटा का उपयोग करने के लिए शहर की सरकारों के साथ काम करता है, और सार्वजनिक स्थानों पर महिला सुरक्षा को संबोधित करने के लिए विशिष्ट पहल करता है।