

दिल्ली में 60% यात्राएं 4 किमी से कम, लेकिन कोई बस पहले मील की सेवा नहीं देती: नया अध्ययन

नई दिल्ली, 15 मई, 2025: दिल्ली में प्रतिदिन की छह में से दस यात्राएं 4 किमी से कम होती हैं, फिर भी लंबी दूरी की बसें अब भी शहर के नेटवर्क पर हावी हैं। इंटरनेशनल काउंसिल ऑन क्लीन ट्रांसपोर्टेशन (ICCT) के एक नए अध्ययन से यह उजागर होता है कि यदि परिवहन सेवाओं को छोटी दूरी की आवागमन आवश्यकताओं के अनुसार संरेखित किया जाए, तो सार्वजनिक परिवहन की वास्तविक क्षमता को खोला जा सकता है।

यह अध्ययन – [“पड़ोस सार्वजनिक परिवहन सेवाएं: दिल्ली में बस-आधारित सार्वजनिक परिवहन आपूर्ति का स्थिति विश्लेषण”](#) – विशेष रूप से छोटे, अंतर-क्षेत्रीय मार्गों की सेवा के लिए डिज़ाइन की गई छोटी इलेक्ट्रिक बसों की तैनाती के माध्यम से बस सेवाओं के विस्तार हेतु एक पड़ोस-स्तरीय दृष्टिकोण प्रस्तावित करता है।

यह राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र में बस-आधारित सार्वजनिक परिवहन उपलब्धता का अपने प्रकार का पहला, स्थानिक रूप से सूक्ष्म विश्लेषण प्रस्तुत करता है। DTC और दिल्ली इंटीग्रेटेड मल्टी-मॉडल ट्रांज़िट सिस्टम (DIMTS) से प्राप्त परिवहन मार्ग जानकारी, वार्ड-स्तरीय डेटा और भौगोलिक सूचना प्रणाली (GIS) के उपयोग से अध्ययन में पाया गया कि दिल्ली के लगभग 31% शहरी पड़ोस किसी सार्वजनिक बस स्टॉप से 500 मीटर की दूरी के बाहर हैं – जो भारत की ट्रांज़िट-ओरिएंटेड डेवलपमेंट (TOD) नीति के तहत मान्य चालकर दूरी की सीमा है।

अध्ययन में यह पाया गया कि भले ही दिल्ली ने मेट्रो नेटवर्क के विस्तार और सरकारी पहलों के तहत नई बसों की शुरुआत जैसे महत्वपूर्ण कदम उठाए हैं, फिर भी सस्ती, विश्वसनीय पड़ोस-स्तरीय आवागमन तक पहुंच कई लोगों के लिए अब भी सीमित है।

दिल्ली का लगभग एक-तिहाई शहरी क्षेत्र औपचारिक बस सेवाओं तक सुविधाजनक पहुंच से वंचित है। हजारों निवासियों के लिए दैनिक आवागमन में अक्सर लंबी दूरी तक पैदल चलना या महंगी अंतिम-मील सेवाओं का उपयोग शामिल होता है – ऐसी स्थितियाँ जो सार्वजनिक परिवहन के उपयोग को हतोत्साहित करती हैं और भीड़ व प्रदूषण को बढ़ावा देती हैं।

सबसे कम सेवा प्राप्त इलाकों में शामिल हैं:

- देवली
- जैतपुर

- संगम विहार
- मुस्तफाबाद
- घोंडा
- सैनिक एन्क्लेव
- हरी नगर एक्सटेंशन
- प्रेम नगर

इन सभी क्षेत्रों में एक भी इमारत 500 मीटर के दायरे में किसी बस स्टॉप के भीतर नहीं पाई गई। अध्ययन में उल्लेख किया गया है कि राष्ट्रीय राजधानी में भले ही एक विस्तृत और व्यापक सार्वजनिक परिवहन संपर्कता है, फिर भी वह सघन शहरी बस्तियों में पहुँच के मामले में पिछड़ जाती है – जहाँ पारंपरिक 12 मीटर की शहर बसें आसानी से संचालित नहीं हो सकतीं।

मार्ग डिज़ाइन को स्थानीय मांग पैटर्न और सड़क चौड़ाई जैसे भौतिक अवरोधों के साथ संरेखित करके, अध्ययन विशेष रूप से दिल्ली की जटिल शहरी संरचना के लिए उपयुक्त छोटे दूरी की, अधिक आवृत्ति वाली पड़ोस बसों की वकालत करता है।

रिपोर्ट में सुझाव दिया गया है कि 7 मीटर या अधिक चौड़ी सड़कों पर 9 मीटर की छोटी पड़ोस बसों को तैनात किया जाए – यह कदम हाल ही में दिल्ली सरकार की नई दिल्ली इलेक्ट्रिक वाहन इंटरकनेक्टर (DEVI) बसों के तहत आरंभ किया गया है। ये बसें, मुख्यमंत्री रेखा गुप्ता द्वारा शुरू की गई, पारंपरिक 12 मीटर की बसों को समायोजित न कर सकने वाले क्षेत्रों में अंतिम-मील और अंतर-क्षेत्रीय संपर्क के रूप में सेवा देने के लिए अभिप्रेत हैं।

ICCT इंडिया ने इस पहल के तहत प्रारंभिक अंतरराष्ट्रीय परामर्श, मूल्यांकन मापदंड निर्धारण, मार्ग सत्यापन और दिल्ली प्राधिकरणों के साथ हितधारक परामर्शों में भाग लिया है।

“पहली और आखिरी मील की कनेक्टिविटी तथा कम घनत्व या पहुँच में कठिन क्षेत्रों को सेवा देने की आवश्यकता, शहरों में बस सेवाओं के विस्तार में प्रमुख चुनौतियाँ हैं। इन मुद्दों के समाधान के लिए दुनिया भर के शहरों ने पड़ोस-स्तरीय बस सेवाएं शुरू की हैं – जैसे जापान में कम्युनिटी बस, अमेरिका में नेबरहुड सर्कुलेटर, और जर्मनी में Quartiersbussel। भारत में DEVI बस इसी प्रकार का नवाचार है, जिसे दिल्ली सरकार शहर में पायलट कर रही है। यदि यह योजना सफल होती है, तो यह न केवल दिल्ली बल्कि देश के अन्य शहरों पर भी व्यापक प्रभाव डाल सकती है।”

– अमित भट्ट, मैनेजिंग डायरेक्टर, ICCT इंडिया

“हमारा GIS-आधारित अनुसंधान दिल्ली NCT में पड़ोस-स्तरीय सार्वजनिक बस परिवहन तक पहुँच में गंभीर अंतराल और अवसरों को उजागर करता है। प्रमुख भौतिक और मांग संकेतकों के साथ परिवहन अंतराल को मैप करके, इस दृष्टिकोण ने समतामूलक परिवहन पहुँच हेतु लक्षित सेवा आपूर्ति को सक्षम किया, जिससे अंतर-क्षेत्रीय और अंतिम-मील संपर्क में सुधार होगा।”

– भौमिक गोवांडे, एसोसिएट रिसर्चर, ICCT

“अपने स्वच्छ वायु और पहुँच के लक्ष्यों को प्राप्त करने के लिए, दिल्ली की नीति रूपरेखाओं को इलेक्ट्रिक बस नेटवर्क के पड़ोस-स्तरीय नियोजन में एकीकरण को सक्रिय रूप से प्रोत्साहित करना चाहिए, जिससे समतामूलक और टिकाऊ संपर्क संभव हो सके।”

– रेवती प्रदीप, रिसर्चर, ICCT

अध्ययन से मुख्य निष्कर्ष:

- दिल्ली के 31% से अधिक पड़ोस 500 मीटर की चलने योग्य दूरी के भीतर किसी बस स्टॉप के दायरे में नहीं हैं, जिसका अर्थ है कि हर तीन से चार में से एक पड़ोस सार्वजनिक बस सेवाओं तक सुविधाजनक पहुँच से वंचित है।
- देवली, हरी नगर एक्सटेंशन, जैतपुर, संगम विहार-A, सैनिक एन्क्लेव, घोंडा, मुस्तफाबाद, प्रेम नगर जैसे कुछ वार्डों में 500 मीटर के दायरे में एक भी इमारत नहीं है – जो मौजूदा नेटवर्क में गंभीर कवरेज अंतराल को दर्शाता है।
- सरकार के आंकड़ों के अनुसार, दिल्ली में 60% सभी यात्राएं 4 किमी से कम हैं, जबकि 80% यात्राएं 6 किमी से कम हैं। द्वारका जैसे क्षेत्रों में, उप-शहर के भीतर की यात्राएं प्रमुख रूप से देखी गईं – जहाँ औसत यात्रा लंबाई केवल 4.3 किमी है। फिर भी, मेट्रो से जुड़े क्षेत्रों में भी मज़बूत स्थानीय कनेक्टिविटी की अनुपस्थिति यात्रियों को अनौपचारिक या मोटर चालित साधनों पर निर्भर करती है, जिससे फिक्स्ड-रूट मास ट्रांज़िट की उपयोगिता कम होती है।
- वर्तमान बस बेड़ा मुख्यतः ट्रंक मार्गों के लिए उपयुक्त है और प्रायः कई घने और संकरे आंतरिक इलाकों में संचालित करने में असमर्थ है।

- डिपो के चारों ओर 5 किलोमीटर के परिचालन क्षेत्र की सिफारिश की गई है ताकि डेड किलोमीटर कम किए जा सकें और अवसर चार्जिंग के साथ इलेक्ट्रिक पड़ोस बसों की व्यवहार्यता सुनिश्चित की जा सके।

500 मीटर के भीतर कोई पहुँच योग्य इमारत नहीं %	वार्ड अनुसार
100%	देवली, हरी नगर एक्सटेंशन, जैतपुर, संगम विहार-A, सैनिक एन्क्लेव, घोंडा, मुस्तफाबाद, प्रेम नगर
90-99%	करावल नगर-ईस्ट, किराड़ी, संगम विहार-B, बल्लीमारान, बिंदापुर
80-89%	संगम विहार-C, सेंट नगर
70-79%	साबोली, निठारी, सईद-उल-अजायब, साध नगर, विकास नगर, अया नगर, हर्ष विहार
60-69%	हस्तसाल, सरूप नगर, मोहन गार्डन, सागरपुर, बाज़ार सीता राम, जाकिर नगर, दयालपुर, गौतम पुरी, टिगरी, राज नगर, अमन विहार, वसंत कुंज, बापरोला
50-59%	बदरपुर, वेस्ट पटेल नगर, नवादा, मटियाला, मुकुंदपुर, उत्तम नगर, मदनपुर खादर वेस्ट, सुभाष मोहल्ला, बेगमपुर, खानपुर, मंगलापुरी, बुध विहार, ब्रिज पुरी, निलोठी, मधु विहार

रिपोर्ट अतिरिक्त रूप से सुझाव देती है कि नई पड़ोस मार्गों को डिपो से 5 किमी सेवा त्रिज्या तक सीमित किया जाए, ताकि डेड किलोमीटर को न्यूनतम किया जा सके और अवसर चार्जिंग की आवश्यकताओं के साथ इलेक्ट्रिक बसों की व्यवहार्यता सुनिश्चित की जा सके।

भारत के शहर जब बढ़ती जनसंख्या दबाव और आवागमन मांगों का सामना कर रहे हैं, यह अध्ययन समावेशी और टिकाऊ परिवहन रणनीतियों के लिए एक रोडमैप प्रस्तुत करता है। स्थानीय नियोजन और डेटा-आधारित डिज़ाइन को सार्वजनिक परिवहन सुधार की अगली पीढ़ी के केंद्र में रखा जाना चाहिए।

पहुँच संबंधी प्रणालीगत अंतरालों और कार्यान्वयन योग्य समाधानों दोनों को उजागर करते हुए, ICCT का यह अध्ययन पड़ोस-केंद्रित परिवहन नियोजन के लिए एक नया मानक स्थापित करता है – जिसे देश के अन्य शहर भी अपनाने की ओर देख सकते हैं।

अधिक जानकारी के लिए अध्ययन यहाँ देखें:

[Neighborhood public transit services: Situational analysis of bus-based public transport supply in Delhi](#)

मीडिया संपर्क:

अलमास नसीम – a.naseem@theicct.org

ICCT के बारे में:

इंटरनेशनल काउंसिल ऑन क्लीन ट्रांसपोर्टेशन (ICCT) एक स्वतंत्र अनुसंधान संगठन है, जो पर्यावरण नियामकों को प्रथम श्रेणी का, निष्पक्ष शोध और तकनीकी एवं वैज्ञानिक विश्लेषण प्रदान करता है। हमारा उद्देश्य सड़क, समुद्री और वायु परिवहन की पर्यावरणीय कार्यक्षमता और ऊर्जा दक्षता में सुधार करना है, जिससे सार्वजनिक स्वास्थ्य को लाभ हो और जलवायु परिवर्तन को कम किया जा सके। 2001 में स्थापित, हम एक गैर-लाभकारी संस्था हैं जो निजी फाउंडेशनों और सार्वजनिक संस्थानों से प्राप्त अनुदानों और अनुबंधों के तहत कार्य करते हैं।