

Shivaji University, Kolhapur
Shivaraj Lead College Cluster, Gadhinglaj

Sponsored

Research Sensitization Scheme for College Students &
Research Promotion Activity for Students of Affiliated Colleges
Under Lead College Scheme

(Minor Research Project)

Title of the Project

‘नगरपालिका क्षेत्रासाठी उपनगर बससेवा :
गडहिंग्लज शहरासाठीचे एक प्रारूप’

Research Students

Mr. Jaydeep Dattatray Ketakar (BA III)
Miss. Pournima Chandrakant Berad (BA III)
Miss. Pratibha Pundlik Dundage (BA III)
Mr. Ajit Patil Dundappa (BA III)
Miss. Tejaswini Appasaheb Jondhale (BA II)

Project Advisor

Dr. Anil D. Patil,
Head, Dept. of Political Science,
Arts, Commerce and Science College, Gadhinglaj

Year 2021-22

प्रतिज्ञापत्र

आम्ही संशोधक विद्यार्थी प्रतिज्ञापूरवक जाहीर करतो की, 'नगरपालिका क्षेत्रासाठी उपनगर बससेवा : गडहिंगलज शहरासाठीचे एक प्रारूप' या विषयावरील शोध प्रकल्प शिवाजी विद्यापीठ, कोल्हापूर व शिवराज अग्रणी महाविद्यालय योजना यांच्या अंतर्गत आम्ही पूर्ण केला आहे. हा संशोधन प्रकल्प आम्ही इतर कोणत्याही पदवीसाठी अथवा पदविकेसाठी सादर केलेला नाही. या प्रकल्पातील संशोधन व निष्कर्ष हा आमच्या अभ्यासाचा परिपाक आहे. या प्रकल्पातील कोणताही भाग अन्यत्र कोठेही प्रकाशित झालेला नाही.

स्थळ : गडहिंगलज

दिनांक : २८/०३/२०२२

—संशोधक विद्यार्थी—

- | | |
|-----------------------------|----------------|
| १) जयदीप दत्तात्रय केतकर | (बी. ए. भाग ३) |
| २) पौर्णिमा चंद्रकांत बेरड | (बी. ए. भाग ३) |
| ३) प्रतिभा पुंडलिक दुंडगे | (बी. ए. भाग ३) |
| ४) अजित दुंडाप्पा पाटील | (बी. ए. भाग ३) |
| ५) तेजस्वीनी आप्पासो जोंधळे | (बी. ए. भाग २) |

प्रमाणपत्र

‘नगरपालिका क्षेत्रासाठी उपनगर बससेवा : गडहिंगलज शहरासाठीचे एक प्रारूप’ या विषयावरील संशोधन प्रकल्प शिवाजी विद्यापीठ, कोल्हापूर व शिवराज अग्रणी महाविद्यालय योजना यांच्या अंतर्गत माझ्या मार्गदर्शनाखाली पूर्ण केला आहे. हा संशोधन प्रबंध इतर कोणत्याही पदवीसाठी अथवा पदविकेसाठी सादर केलेला नाही. या प्रकल्पातील संशोधन व निष्कर्ष हा संशोधक विद्यार्थ्यांच्या अभ्यासाचा परिपाक आहे. या प्रकल्पातील कोणताही भाग अन्यत्र कोठेही प्रकाशित झालेला नाही. हा संशोधन प्रकल्प विद्यापीठात सादर करण्यास मी अनुमती देत आहे.

गडहिंगलज.

दि. २८/०४/२०२२

— प्रोजेक्ट अँडव्हायझर—

डॉ. अनिल डी. पाटील

राज्यशास्त्र विभाग प्रमुख,
कला, वाणिज्य आणि विज्ञान महाविद्यालय,
गडहिंगलज, जि. कोल्हापूर

ऋणनिर्देश

शिवाजी विद्यापीठ, कोल्हापूर यांच्या 'Research Sensitization Scheme for College Students- Research Promotion Activity for Students of Affiliated Colleges Under Lead College Scheme – 2021-22' अंतर्गत 'नगरपालिका क्षेत्रासाठी उपनगर बससेवा : गडहिंग्लज शहरासाठीचे एक प्रारूप' या विषयावरील संशोधन प्रकल्प शिवाजी विद्यापीठ, कोल्हापूर व शिवराज अग्रणी महाविद्यालय योजना यांच्या अंतर्गत पूर्ण केला आहे. हा संशोधन प्रकल्प पूर्ण करताना अनेकांचे प्रत्यक्ष व अप्रत्यक्ष सहकार्य आणि मार्गदर्शन लाभले. त्यांचे ऋणनिर्देश करणे हे आम्ही आमचे कर्तव्य समजतो.

आमचा प्रस्ताव मान्य करून आम्हास संशोधनाची संधी उपलब्ध करून दिली व अनुदान मंजूर केले, त्याबद्दल सर्वप्रथम आम्ही शिवाजी विद्यापीठ, कोल्हापूर आणि शिवराज (अग्रणी) महाविद्यालय, गडहिंग्लज यांचे आभार व्यक्त करतो. संस्था अध्यक्ष मा. राजन पेडणेकरसो यांची आम्हास नेहमी प्रेरणा मिळते. आमच्या महाविद्यालयाचे प्रभारी प्राचार्य डॉ. सुरेश चव्हाण यांनी या प्रकल्पासाठी आम्हास प्रोत्साहन दिले, त्याबद्दल त्यांचे ऋण व्यक्त करतो. डॉ. अनिल पाटील यांनी हा प्रकल्प सुरुवातीपासून पूर्ण होईपर्यंत आमच्याकडून आवश्यक ते काम करवून घेतले. त्याचप्रमाणे त्यात वेळोवेळी दुरूस्त्या सूचविल्या व अंतिम आराखडा तयार झाला. त्याबद्दल प्रोजेक्ट अॅडव्हायझर म्हणून त्यांच्या ऋणात राहणे आम्ही पसंत करतो.

या संशोधनासाठी महाविद्यालयातील ग्रंथपाल श्री. समीर कुलकर्णी, अग्रणी महाविद्यालय योजना समन्वयक प्रा. धर्मवीर क्षीरसागर, डॉ. के. आर. तनंगे, डॉ. संजीवनी पाटील व इतर सर्व प्राध्यापक वृंद यांचे मार्गदर्शन लाभले. आमच्या प्राध्यापकांनी जर आम्हास सक्ती केली नसती तर कदाचित आम्ही या प्रकल्पात सहभागी झालो नसतो. मुख्य लिपिक श्री. प्रकाश कांबळे, श्री. अमर पवार, श्री. रणजीत कुंभार, श्री. विजय पाटील व इतर प्रशासकीय कर्मचारी यांचे देखिल वेळोवेळी सहकार्य लाभले.

कला, वाणिज्य आणि विज्ञान महाविद्यालयाचे ग्रंथालय, गडहिंगलज नगरपालिका वाचनालय, शिवराज महाविद्यालय ग्रंथालय, गडहिंगलज एसटी महामंडळातील अधिकारी व कर्मचारी, गडहिंगलज शहरातील निवडक नागरिक यांचे बहुमोल सहकार्य मिळाले म्हणून हा प्रोजेक्ट पूर्ण करता आला. या संशोधन प्रकल्पासाठी मुलाखत देणाऱ्यांचे आम्ही आभार व्यक्त करतो.

हा संशोधन प्रकल्प टायपिंग करून प्रिटींगचे सुबक काम वेळेत पूर्ण केल्याबद्दल सुमन ग्राफिक्स व डिझाईन्स, गडहिंगलज यांचे देखील आम्ही आभारी आहोत. याशिवाय वर्गातील अनेक विद्यार्थी मित्रांनी संदर्भ माहिती जमा करताना अनेकदा मदत केली आहे. त्या सर्व ज्ञात अज्ञात विद्यार्थी मित्र व इतरांचे आम्ही मनःपूर्वक आभार मानतो व आपल्या सार्वत्रिक चिकीत्सेसाठी हा संशोधन प्रकल्प सादर करतो.

धन्यवाद!

२८ /०३ /२०२२

आपले सर्व संशोधक विद्यार्थी

- | | |
|----------------------------|----------------|
| १) जयदीप दत्तात्रय केतकर | (बी. ए. भाग ३) |
| २) पौर्णिमा चंद्रकांत बेरड | (बी. ए. भाग ३) |
| ३) प्रतिभा पुंडलिक दुंडगे | (बी. ए. भाग ३) |
| ४) अजित दुंडाप्पा पाटील | (बी. ए. भाग ३) |
| ५) तेजस्वीनी आप्पासो जोधळे | (बी. ए. भाग २) |

अणुक्रमणिका

प्रकरण नं.	प्रकरणाचे नाव	पान नं.
अ	मुखपृष्ठ	i
ब	प्रतिज्ञापत्र	ii
क	प्रमाणपत्र	iii
ड	ऋणनिर्देश	iv
	अणुक्रमणिका	vi
पहिले	प्रस्तावना	1
दुसरे	एसटी महामंडळाचा इतिहास	9
तिसरे	गडहिंगलज शहराचा इतिहास व भुगोल	14
चौथे	गडहिंगलज शहरासाठीची उपनगरीय बससेवा: एक	19
पाचवे	गैर महानगर शहरांसाठीची उपनगरीय बससेवा	25
सहावे	निष्कर्ष	28
	संदर्भ सूची	31
	अनुसूची १ गडहिंगलज शहरातील उपनगरे /	32
	अनुसूची २ गडहिंगलज शहरातील निवडक ठीकाण	36
	अनुसूची ३ गडहिंगलज शहराचा नकाशा व उपनगर बससेवेचा मार्ग	39

प्रकरण पहिले

प्रस्तावना

शहरांच्या लोकसंख्या वाढीसोबत शहरांचा भौगोलिक विस्तार देखील दिवसेंदिवस वाढत चालला आहे. १९९१ च्या मुक्त अर्थव्यवस्थेचे परिणाम साधारणतः २००० सालापासून सर्वत्र क्षेत्रात हळूहळू प्रखरपणे जाणवू लागलेत. साहजिकच २००० सालापासून शहरीकरणाचा वेग वाढत गेला. लहान शहरांच्या भौगोलिक सीमा अनपेक्षितपणे विस्तारल्या गेल्या. शहरांलगत उपनगरांची निर्मिती झाली, शहरालगतच्या वाड्या, वस्त्या, गावे शहरांचा भाग बनत गेले. यातून अनेक नवीन समस्या निर्माण झाल्या. त्यातील एक प्रमुख समस्या म्हणजे सार्वजनिक वाहतूक व्यवस्थेची समस्या. या प्रकल्पात नगरपालिका क्षेत्रासाठी महानगरामधील सीटीबसच्या (City Bus) धर्तीवर उपनगर बस सेवा कशी राबवता येईल याचा अभ्यास करून प्रारूप विकसित करण्याचा प्रयत्न करण्यात आला आहे. यासाठी गडहिंग्लज शहराचा अभ्यास करून इतर शहरांसाठी या प्रारूपाचा अवलंब कसा करावा हे सूचविण्यात आले आहे. कोल्हापूर शहरातील रंकाळा बसच्या प्रयोगा प्रमाणे हा उपक्रम राबविता येईल. दहा वर्षांपूर्वी 'जनता गाडी' नावाचा प्रयोग करण्यात आला होता. 'रंकाळा बस' किंवा 'जनता गाडी' याचेच सुधारीत प्रारूप मांडण्याचा येथे प्रयत्न करण्यात आला आहे.

समस्या :

लोकसंख्या वाढीमुळे शहरांचा भौगोलिक विस्तार मोठ्या प्रमाणात वाढला आहे. त्यामुळे अनेक नगरपालिका असणाऱ्या शहरातील 'मध्यवर्ती बसस्थानक' हे 'मध्यवर्ती' राहिलेले नाही. शहरातील निम्यापेक्षा जास्त लोकांना बसस्थानक हे चालत जाण्याच्या अंतरावर (साधारणतः १कि. मी.) राहिलेले नाही. २५-३० वर्षांपूर्वी जे शहरातील बसस्थानक मध्यवर्ती ठिकाणी होते ते आता शहराच्या केवळ विशिष्ट भागासाठी सोईचे राहिले आहे. निम्यापेक्षा जास्त शहरासाठी व

शहरातील लोकसंख्येसाठी बसस्थानकाचे केंद्र (लोकेशन) गैरसोईचे झाले आहे. त्यामुळे साहजिकच लोक एस. टी. बसचा प्रवास टाळतात व खासगी वाहनाने (स्वतःच्या कार, मोटरसायकल इ.) प्रवास करणे पसंद करतात.

शहरांच्या उपनगरातून कांही विशिष्ट बसेस जवळच्या शहरांसाठी सुरू केल्यास प्रवासी संख्येत मोठी वाढ होईल असे या अभ्यासातून दिसून आले आहे. शहराच्या उपनगरात राहणाऱ्या आणि मध्यवर्ती बसस्थानकापासून लांब अंतरावर असणाऱ्या प्रवासी वर्गाची यामुळे सोय होईल. त्यामुळे आपल्या या प्रोजेक्टचा अभ्यासविषय (Statement of Problem) हाच आहे की, उपनगरातून कशा प्रकारे किफायतशीर प्रवासी वाहतूक उपक्रम राबविता येईल? त्यासाठी नगरपालिका प्रशासन व एस.टी. महामंडळ यांच्यात कशाप्रकारे समन्वय साधून मार्ग काढता येईल? यामध्ये नगरपालिकेची भूमिका काय असली पाहिजे? एसटी महामंडळाच्या स्थानिक व वरिष्ठ अधिकाऱ्यांची भूमिका काय असली पाहिजे? याचे विप्लेषण करण्यात आले आहे. त्या आधारे त्याचा आराखडा तयार करण्याचा प्रयत्न येथे करण्यात आला आहे. या अभ्यासासाठी गडहिंगलज शहराचे उदाहरण स्पष्ट केले आहे.

गडहिंगलज शहर :

गडहिंगलज हे नगरपालिका असणारे शहर आहे. शहराचा आज रोजीचा प्रत्यक्षात विस्तार सुमारे (३ × ३) ९ चौ. कि. मी. आहे. शहराच्या अगदी लगत भडगाव, गिजवणे ही दोन दाट व मोठ्या लोकसंख्येची गांव आहेत. निपाणी, कागल, संकेश्वर, उत्तूर, गारगोटी, आजरा आणि चंदगड या गडहिंगलज शेजारच्या शहरांशी इथला परीसर विविध कारणांनी एकमेकांस जोडला गेला आहे. गडहिंगलज व उपरोक्त शहरांचा नेहमी एकमेकांचा संपर्क असतो. त्यामुळे गडहिंगलज— निपाणी, गडहिंगलज —कागल, गडहिंगलज—संकेश्वर, गडहिंगलज—उत्तूर, गडहिंगलज—गारगोटी, गडहिंगलज—चंदगड या शहरांच्या दरम्यान

पारंपारिक दृष्टीने एसटी ची वाहतूक सध्या सुरू आहे. परंतु या बसेस दोन शहरांच्या मध्यवर्ती बस स्थानकातून सुटतात व मध्यवर्ती बस स्थानकाला जातात.

गडहिंगलज हे कोल्हापूर जिल्हयातील दक्षिण दिशेला असणारे एक तालुक्याचे ठिकाण आहे. कर्नाटक आणि गोवा या दोन राज्यांना अगदी लगत असणारा हा तालुका आहे. २०११ च्या जनगणनेनुसार गडहिंगलज शहराची लोकसंख्या २८ हजार होती. त्यानुसार गडहिंगलज नगरपालिकेत १७ नगरसेवक होते. दोन वर्षापूर्वी नगरपालिकेची हद्द देखील वाढविण्यात आली आहे. २०२० साली वार्डची संख्या ११ करण्यात आली, त्यामुळे नगरसेवकांची संख्या २२ करण्यात आली आहे. अद्याप २०२१ ची अधिकृत लोकसंख्येची आकडेवारी घोषित झालेली नाही. परंतु ती आज ४५ हजारापेक्षा जास्त आहे. यात नोंदविकृत नसलेला परंप्रांतीय वर्ग देखील आहे. गडहिंगलज (नगरपालिकेत) शहराची लोकसंख्या व भूप्रदेश यांच्यात गेल्या तीन दशकात तीन ते चार पट वाढ झाली आहे. आज रोजीचा शहराचा गुगल मॅप पाहिला असता मध्यवर्ती एसटी स्थानकाजवळ असणारा दसरा चौक शहराचा मध्य वाटतो. अभ्यासासाठी याला केंद्रबिंदू मानण्यात आले आहे.

दसरा चौकाच्या पश्चिमेला काजूबाग, गांधीनगर, सरस्वतीनगर, ही प्रमुख उपनगरे आहेत. दसरा चौकाच्या पूर्वेला जूने गडहिंगलज, नदीवेस, मार्केट यार्ड ही प्रमुख उपनगरे आहेत.

दसरा चौकाच्या दक्षिणेला डॉक्टर कॉलनी, माणिकबाग, घाळीनगर, भडगाव रोड, ही प्रमुख उपनगरे आहेत. दसरा चौकाच्या उत्तरेला शाहूनगर, गवळीवाडा, शिवराज कॉलेज, हाळलक्ष्मी, केडीडीसी कॉलनी ही प्रमुख उपनगरे आहेत.

या शिवाय अनेक उपनगरांची व नवीन वस्तींची वाढ शहराच्या लगत झालेली दिसून येते.

उद्देश :

या प्रकल्पाचे उद्देश पुढील प्रमाणे आहेत.

- नगरपालिका क्षेत्रासाठी किफायतशीर उपनगरीय बससेवा कशा सुरू करता येतील व चालविता येतील याचा अभ्यास करून प्रारूप मांडणे
- नगरपालिका असणाऱ्या शहरांसाठी देखिल सार्वजनिक वाहतूक व्यवस्थेचे महत्व स्पष्ट करणे
- पर्यावरणीय दृष्टीकोणातून उपनगरीय बस सेवा या योजनेचे महत्व स्पष्ट करणे.
- वाहतूक कोंडीचा प्रश्न व सार्वजनिक वाहतूकीचे महत्व याचा परस्पर संबंध स्पष्ट करणे.
- 'प्रवाशांच्या सेवेसाठी' हे महाराष्ट्र एसटी महामंडळाचे ब्रीद साध्य करण्यासाठी काळानुरूप योग्य बदल सूचविणे.

संशोधन पध्दती:

या प्रोजेक्टसाठी प्राथमिक व दुय्यम साधनांचा वापर केला गेला आहे. नगरपालिका अहवाल, शासन निर्णय, स्थानिक अहवाल, नकाशा यांच्या आधारे अभ्यास केला आहे. फिल्डवर्क करून प्रोजेक्ट तयार केला गेला आहे. वेबसाइटवरून महामंडळाची माहिती जमा करण्यात आली आहे.

यासाठी उपनगरातील ठराविक लोकांच्या व महामंडळातील कांही अधिकारी व कर्मचारी यांच्या मुलाखती घेण्यात आल्या आहेत.

प्रमुख प्रकरणे :

सदरचा संशोधन प्रकल्प ६ प्रकरणात विभागला गेला आहे.

पहिल्या प्रकरणात अभ्यास विषयाचा हेतू, अभ्यास पद्धती, घटक नियोजन, मांडणी या बाबत तपशीलवार माहिती देण्यात आली आहे. कशा प्रकारे संशोधन प्रकल्प तयार करण्यात आला आहे, याची माहिती यात देण्यात आली आहे.

दुसऱ्या प्रकरणात एसटी महामंडळाचा ऐतिहासिक आढावा घेण्यात आला आहे. गेल्या ७० वर्षांत महामंडळ कशा प्रकारे वाढत गेले, याची चर्चा केली आहे. त्याच प्रमाणे गेल्या दोन दशकात निर्माण झालेली आव्हाने कोणती व त्यास कोण जबाबदार आहे, याची सविस्तर चर्चा करण्यात आली आहे. आज रोजी कोणत्या बिकट प्रसंगातून महामंडळ जात आहे, याचा देखील आढावा घेण्यात आला आहे.

तिसऱ्या प्रकरणात गडहिंग्लज शहराचा संक्षिप्त इतिहास व भूगोल स्पष्ट करण्यात आला आहे. गडहिंग्लज शहराच्या उपनगरांची माहिती नकाशासह स्पष्ट करण्यात आली आहे. (अनूसूची पहा) त्याचप्रमाणे लगतची मोठी गावे व शहरे यांची माहिती देण्यात आली आहे.

चौथे आणि पाचवे प्रकरण विशेष महत्त्वाचे आहे. कारण याच प्रकरणा मध्ये संशोधनाचे सार दडले आहे. उपनगरांसाठी कशा प्रकारे किफायतशीर बससेवा सुरू करता येईल याचे प्रारूप मांडण्याचा प्रयत्न केला गेला आहे. प्रायोगिक तत्त्वावर गडहिंग्लज शहरासाठी कशा प्रकारे आपण काम करू शकतो याचे मार्ग चौथ्या प्रकरणात देण्यात आले आहेत. पाचव्या प्रकरणात कोल्हापूर जिल्ह्यातील व महाराष्ट्रातील इतर शहरांसाठी टप्याटप्याने कसे प्रयोग करता येतील याची चर्चा केली आहे.

सहाव्या प्रकरणात निष्कर्ष मांडण्यात आले आहेत. यामध्ये प्रकल्प अभ्यासातून जी निरीक्षणे लक्षात आली त्याची मांडणी करण्यात आली आहे.

प्रारूप :

नवीन प्रारूपात एसटी च्या पारंपरिक पध्दतीत बदल करणे अपेक्षित आहे. एका शहरातील “मध्यवर्ती बस स्थानक” ते दुसऱ्या शहरातील “मध्यवर्ती

बस स्थानक” या ऐवजी नवीन मार्ग कसा असावा हे पुढे सूचविण्यात आले आहे. ‘इंटरसिटी’ ट्रेनच्या धर्तीवर या बस सेवेकडे पहावे लागेल. ‘सिटी बस’ किंवा कोल्हापूर शहरातील ‘रंकाळा बस सेवा’ या धर्तीवर या योजनेकडे पहावे लागेल. आज रोजी कोल्हापूर शहराच्या लगत असणाऱ्या गावांना रंकाळा बस सेवेमुळे खुप अनकुलता झाली आहे. उदा. पटणकडोली अथवा कागल या भागातील लोकांना कोल्हापूर शहराच्या एखाद्या उपनगरासाठी जाणेसाठी ‘रंकाळा बस’ अधिक सोयीची वाटते. कारण या ग्रामीण भागातून कोल्हापूर शहरात जाणारे अनेक लोकांना मध्यवर्ती बस स्थानकाला जाणेची गरजच नसते. त्यांना कोल्हापूरातील एखाद्या उपनगरात जावयाचे असते. असे लोक रंकाळा बसने कोल्हापूर शहराच्या हव्या त्या उपनगरात थेट (डायरेक्ट) जावू शकतात.

या संशोधन अभ्यासात मांडलेल्या प्रारूपानुसार ज्या शहरातून बस निघणार आहे. त्या शहराच्या मध्यवर्ती बस स्थानकातून बस सुटणार नाही. त्या ऐवजी शहरातील एखाद्या उपनगरातून किंवा शहरा लगतच्या मोठ्या खेडेगावातून बस सोडण्यात यावी असे सूचविण्यात आले आहे. शहरातील तीन चार उपनगरातून बस दुसऱ्या शहरात ७-८ स्टॉपसह पोहचेल, असा मार्ग तयार करण्यात आला आहे. तसे सूचविण्यात आले आहे. गडहिंग्लज शहराच्या शेजारी गिजवणे, भडगाव, दुंडगे, वडरगे, बडयाचीवाडी, ही कांही गावे आहेत. या गावातून सुध्दा कसा मार्ग असावा हे सूचविण्यात आले आहे.

या अभ्यासासाठी गडहिंग्लज शहरातील बस स्थानका शेजारी असणारा ‘दसरा चौक’ शहराच्या मध्यवर्ती स्थानी आहे असे गृहित धरण्यात आले आहे. त्यास प्रमाण माणून इतर दिशा निर्देश करण्यात आले आहेत. या अभ्यासात पाच प्रारूपे देण्यात आली आहेत.

प्रारूप १ — गिजवणे ते कागल बस. यामध्ये गडहिंगलज शहराच्या (म्हणजे दसरा चौकाच्या) नैऋत्य व पश्चीम भागातील उपनगरातून बस फिरेल. या भागातील लोक निपाणी, कागल, कोल्हापूरला सहज व थेट जावू शकतील.

प्रारूप २ — भडगाव ते गारगोटी बस. यामध्ये गडहिंगलज शहराच्या दक्षिणेला असणाऱ्या भडगाव गावातून बस सोडता येईल. शहराच्या (म्हणजे दसरा चौकाच्या) दक्षिण व पश्चीम भागातील उपनगरातून बस फिरेल. या भागातील लोक थेट उत्तूर — गारगोटी भागात सहज जावू शकतील.

प्रारूप ३ — दुंडगे ते आजरा बस. यामध्ये गडहिंगलज शहराच्या साधरणतः पुर्व दिशेला असणाऱ्या दुंडगे गावातून बस सोडता येईल. शहराच्या (म्हणजे दसरा चौकाच्या) वायव्य, उत्तर व पश्चीम भागातील उपनगरातून बस फिरेल. या भागातील लोक थेट आजरा भागात सहज जावू शकतील.

प्रारूप ४ — बडयाचीवाडी ते नेसरी बस. यामध्ये गडहिंगलज शहराच्या साधरणतः उत्तर दिशेला असणाऱ्या बडयाचीवाडी गावातून बस सोडता येईल. शहराच्या (म्हणजे दसरा चौकाच्या) उत्तर व दक्षिण भागातील उपनगरातून बस फिरेल. या भागातील लोक थेट नेसरी भागात सहज जावू शकतील.

प्रारूप ५ — वडरगे ते संकेश्वर बस. यामध्ये गडहिंगलज शहराच्या साधरणतः वायव्य दिशेला असणाऱ्या वडरगे गावातून बस सोडता येईल. शहराच्या (म्हणजे दसरा चौकाच्या) वायव्य, उत्तर व पूर्वं भागातील उपनगरातून बस फिरेल. या भागातील लोक थेट संकेश्वर भागात सहज जावू शकतील.

निष्कर्ष —

हा एक नाविण्यपूर्ण प्रयोग असणार आहे. प्रथम एक प्रारूप वापरून पहावे लागेल. आर्थिक दृष्टीकोनातून जेव्हा हे लोकांना सोडचे वाटेल तेव्हा जरूर या पर्यायाचा लोक स्वीकार करतील. साहजिकच लोकांची मानसिकता बदलण्यास मदत होईल. या अभ्यासावरून आमचा असा विश्वास निर्माण झाला आहे की

लहान शहरात देखील उपनगर बससेवा सुरू करता येवू शकते. गरज आहे प्रशासकीय निर्णयांची. जनतेला अनकुलताच हवी आहे. हा प्रयोग यशस्वी झाल्यास इतर लहान शहरामध्ये देखील आपण उपनगर बससेवा, ती देखील कीफायतशीर चालवू शकतो. यासाठी नवीन बस सुरू करण्याची गरज नाही. केवळ कांही बस चे मार्ग बदलावे लागतील. आज रोजी वरील प्रारूपात नमुद केलेल्या प्रत्येक शहराला / गावाला गडहिंगलज शहराच्या मध्यवर्ती बस स्थनकातून किमान दररोज १० ते १५ बसेस आहेत. त्यातीलच कांही बसेसचा मार्ग बदलावा लागेल.

••••

प्रकरण दुसरे

एसटी महामंडळाचा इतिहास

स्वातंत्र्यपूर्व काळात ब्रिटीश राजवटीत निवडक रेल्वे व अल्पप्रमाणात वाहतुकीसाठी खासगी वाहनांचा वापर होत असे. स्वातंत्र्यानंतर त्यात आमूलाग्र बदल झाले. रेल्वेला पूरक रस्ते वाहतूक आवश्यक होती. या पार्श्वभूमीवर १९५० साली केंद्र सरकारने रस्ते वाहतूक महामंडळ कायदा (Road Transport Regulation Act- 1950) संमत केला. या कायद्यामुळे घटकराज्यांना राज्य परिवहन महामंडळ स्थापन करण्यासाठी एक तृतीयांश भांडवल देण्याची तरतूद करण्यात आली. त्यानुसार तत्कालीन मुंबई प्रांतासह अनेक राज्यांनी प्रवासी वाहतूकीसाठी महामंडळांची स्थापना केली. मुंबई प्रांतामध्ये १९५० साली दि बॉम्बे स्टेट रोड ट्रान्स्पोर्ट कार्पोरेशनची (BSRTC) स्थापना झाली. १९६० साली संयुक्त महाराष्ट्राची स्थापना झाली. त्यानंतर १९७३ साली BSRTC चे अधिकृतपणे MSRTC मध्ये म्हणजेच महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन (Maharashtra State Road Transport Corporation) अस्तित्वात आले.

१९४८ साली पुणे—अहमदनगर दरम्यान पहिली बससेवा सुरू झाल्याचा संदर्भ पहायला मिळतो. खडतर पद्धतीने सुरू झालेला महामंडळाचा प्रवास आज एका वेगळ्या वळणावर पोहोचला आहे. ७० वर्षात अनेक बदल महामंडळात झालेले दिसून येतात. आज रोजी सुमारे २० हजार बसेस, १ लाख कर्मचारी असा महामंडळाचा अवाढव्य कारभार आहे. याशिवाय लाखो लोकांना अप्रत्यक्ष रोजगार निर्माण करण्याचे काम महामंडळाकडून होते. दररोज कोटयावधी रूपयांची उलाढाल आहे.

महाराष्ट्राचे परिवहन मंत्री हे महामंडळाचे पदसिद्ध अध्यक्ष म्हणून काम करतात. आय. ए. एस. दर्जाचा अधिकारी उपाध्यक्ष तथा व्यवस्थापकीय संचालक

(MD) म्हणून प्रशासन चालवितो. संचालक मंडळात केंद्र शासनाचा, रेल्वे खात्याचा व शासन नियुक्त इतर संचालकांचा समावेश असतो. महामंडळाच्या संदर्भातील धोरणात्मक निर्णय घेण्याचा अधिकार महामंडळाच्या संचालक मंडळास आहे.

गेल्या सात दशकात एसटी महामंडळाने खूप चांगली प्रगती केल्याचे दिसून येते. खूप आरामदायी प्रवास होण्याच्या अनुषंगाने अनेक धोरणात्मक निर्णय घेण्यात आले. त्यामुळे लक्झरी बस, सेमी लक्झरी बस, एशियाड, एसी बस अशा नानाविध प्रकारच्या बससेवा आज महामंडळाकडून दिल्या जात आहेत. शिवनेरी आणि शिवशाही या आराम बस जास्त लोकप्रिय ठरल्या आहेत.

१९७० आणि १९८० च्या दशकात ग्रामीण भागात सामान्य लोकांना पोहोचण्याचे एकमेव साधन म्हणजे एसटी होती. या काळात 'गाव तेथे रस्ता' ही शासनाची योजना राबवण्यात आली. त्या योजनेला अनुसरून 'रस्ता तेथे एसटी' असा उपक्रम राबविला गेला. १९७० च्या दशकात बहुतांश गावांमध्ये कच्चे रस्ते होते. मुख्य रस्त्यापासून गावापर्यंतचे रस्ते खडीकरण करून तयार करण्यात आले होते. १९९१ नंतर रस्त्यांचे जाळे अधिक विस्तृत होत गेले. तसेच डांबरीकरणाचे प्रमाण देखील वाढले. त्याच प्रमाणे बससेवा देखील विस्तृत होत गेली. विशेष म्हणजे, गेल्या वीस वर्षांत पंतप्रधान ग्राम सडक योजने अंतर्गत लहान सहान वस्त्यांना देखील रस्ते मिळाले आहेत.

१९९० नंतर महामंडळासमोर उदारीकरण व खासगीकरणाचे आव्हान उभे राहिले. हळूहळू खासगी क्षेत्राचा शिरकाव प्रवासी वाहतुकीच्या क्षेत्रात होऊ लागला. वडाप वाहतूक मोठ्या प्रमाणात सुरू झाली. तथापि दूर पल्ल्याच्या प्रवासासाठी लोक बसलाच अधिक पसंती देत होते. साधारणतः २००० सालानंतर खासगी बसेस सुध्दा मोठ्या प्रमाणात सुरू झाल्या. लांबच्या पल्ल्यासाठी लोकांनी खासगी व आराम बसने प्रवास करणे सुरू झाले. गेल्या दहा वर्षांत याचे प्रमाण वाढले. कोल्हापूर जिल्ह्यातील विविध शहरातून पुणे, मुंबई, औरंगाबाद, नाशिक इत्यादी

लांब पल्ल्याच्या खासगी बसेसची स्पर्धा सुरू झाली. आज खाजगी बस सेवेचे जाळे एवढे विस्तृत झाले आहे की, एसटी महामंडळाला एक पर्यायी व्यवस्था निर्माण झाली आहे. आज २०२२ साली आपण जर अभ्यास केला तर असे लक्षात येते की दूरच्या प्रवासासाठी लोक खासगी वाहतुकीला प्राधान्य देतात आणि ग्रामीण भागातील प्रवासासाठी महामंडळाच्या बसचा वापर करतात.

गेल्या दोन दशकात महामंडळाची आर्थिक स्थिती बिघडत गेलेली दिसून येते. त्याची काही प्रमुख कारणे पुढील प्रमाणे आहेत—

पहिले कारण खासगीकरण व अवाजवी स्पर्धा. एका बाजूला वडाप वाहतूक व दुसऱ्या बाजूला खासगी बस कंपन्यांच्या बस फेऱ्या. या दोघांच्या स्पर्धेमध्ये महामंडळ कमी पडत गेले. वडाप वाहतुकीमुळे ग्रामीण लोकांना हवे तेथे थांबून प्रवास करता येतो. नोव्हेंबर २०२१ ते मार्च २०२२ या काळात संप झाल्यामुळे पुन्हा एकदा वडाप व खासगी वाहतूकदारांचे फावले व एसटी महामंडळ अधिक तोट्यात गेले. खाजगी वाहतूकदारांच्याकडे असणारी लवचिकता महामंडळाकडे नाही.

दुसरे महत्त्वाचे कारण कोरोना निर्बंध. गेल्या दोन वर्षात कोरोनामुळे बस प्रवास करणे शक्य नव्हते. कारण बस बंद होत्या. त्यानंतर बस सुरू झाल्या. पण त्याला मर्यादा होत्या. त्यामुळे खूपच कमी प्रवाशी घेऊन बस चालवाव्या लागल्या. परिणामतः आर्थिक तोटा वाढत गेला. निर्बंध उठविल्यानंतर देखिल कित्येक दिवस लोक बसचा प्रवास टाळत होते. कमी प्रवासी घेवून बस चालवाव्या लागल्या, परिणामतः उत्पन्न कमी व खर्च जास्त अशी अवस्था निर्माण झाली. त्यामुळे सन २०२० व २०२१ या दोन वर्षात महामंडळाचे प्रचंड मोठे नुकसान झाले. त्याचवेळी यंत्रणा बंद राहिल्याने अनेक दुरूस्तीचे खर्च वाढले.

तिसरे महत्त्वाचे कारण म्हणजे २०२१—२२ मध्ये सहा महिने चाललेला संप. नोव्हेंबर २०२१ साली सुरू झालेला संप एप्रिल २०२२ पर्यंत सुरू राहिला.

साहजिकच खूप मोठा प्रवासी वर्ग एसटीपासून दूर गेला. काही जणांनी आपली खासगी वाहने (दुचाकी, चारचाकी) खरेदी केली. त्याचा परिणाम प्रवासी संख्येवर होत गेला. जो वर्ग एसटीचा वापर करित होता, त्यांनी देखील खासगी वाहने खरेदी केल्याने साहजिकच एसटीकडील प्रवासी संख्या कमी झाली. काही लोकांच्या प्रवासाची पसंती देखील बदलली.

चौथे कारण म्हणजे शासनाचे चुकीचे धोरणात्मक निर्णय. विशेष करून प्रारंभीच्या काळात सवलतींची संख्या व सवलतीने प्रवास करणाऱ्या प्रवाशांचे प्रमाण मोजके होते. आज रोजी एसटीतून प्रवास करणाऱ्या प्रवाशांपैकी निम्म्यापेक्षा जास्त प्रवासी सवलतधारक असतात. यात विद्यार्थी हा मोठा वर्ग आहे. १२ व पर्यतच्या मुलींना मोफत बस पास, शाळा व महाविद्यालयाच्या विद्यार्थ्यांची बस पास सवलत योजना याचा मोठा परिणाम महामंडळाच्या उत्पन्नावर होतो. याशिवाय अपंग, ज्येष्ठ नागरिक यांना देखील सवलती आहेत. या सवलती दिल्यामुळे महामंडळाला होणारी नुकसान भरपाई शासनाकडून ज्या त्या वेळी मिळाली पाहिजे. परंतु ती महामंडळास दिली जात नाही. त्यामुळे महामंडळ इतर प्रवासी भाड्यात वाढ करते. याचा परिणाम स्पर्धेमध्ये महामंडळ टिकू शकत नाही. जेव्हा खासगी बसने प्रवास केला असता ५० किमीसाठी ३० रूपये आकारले जातात तेव्हा महामंडळ ५० रूपये आकारत होते. यास महामंडळ जबाबदार नसून शासनाच्या लोकानुनय करणाऱ्या योजना कारणीभूत आहेत.

वरील विवेचनावरून असे लक्षात येते की, १९८० व १९९० च्या दशकात महामंडळ एका उच्च शिखरावर होते. १९९५ नंतर नवीन आव्हाने निर्माण झाली. त्यामुळे इतर सरकारी उद्योगाप्रमाणे महामंडळ देखिल तोटयात येण्यास सुरुवात झाली. महामंडळाचे कांही चुकीचे धोरणात्मक निर्णय व कामगार संघटनांची भूमिका यामुळे अनेकदा संप झाले. २१-२२ सालात झालेला व दिर्घ काळ चाललेला संप महत्वाचा आहे. या काळात पुन्हा लोकांना एसटीचे महत्व लक्षात आले. खाजगी वाहतूकदारांनी अवाजवी पैसे वसूल केल्यामुळे शासनाच्या नियंत्रणाखालील

सार्वजनिक वाहतूक किती महत्वाची आहे हे अधोरेखित झाले. सामान्या माणसाच्या व राष्ट्र हिताच्या दृष्टीने एसटी महामंडळ टिकले पाहिजे व ते सक्षम केले पाहिजे. शासन, महामंडळ व नागरिक यांची ही संयुक्त जबाबदारी आहे.

••••

प्रकरण तिसरे

गडहिंगलज शहराचा इतिहास व भूगोल

गडहिंगलज हे कोल्हापूर जिल्ह्यातील एक सुजलाम् सुफलाम् असे शहर आहे. १८८७ साली गडहिंगलज नगरपालिकेची स्थापना झाली. त्यावेळी सर्व सभासद हे सरकार नियुक्त असत. १९२७ पासून लोकनियुक्त प्रतिनिधींची पद्धती सुरू झाली. तेव्हा एकूण सदस्यांच्या निम्मे सदस्य निवडून येत असत. १९४३ साली डॉ. अनंत बाळकृष्ण गुणे हे पहिले लोकनियुक्त नगराध्यक्ष झाले. गडहिंगलजच्या पाणीपुरवठ्याचा आराखडा त्यांच्याच काळात तयार करण्यात आला. त्यानंतर श्री. एस. एन. घुगरे, श्री. शंकरराव हिडदुगी, श्री. आर. वाय. देशपांडे, डॉ. एस. एस. घाळी, श्री. एम. बी. मुजूमदार, श्री. भिकाजीराव मोहिते, श्री. जनार्दन पेडणेकर, श्री. विठ्ठल बन्ने, श्री. शिवाजी खणगावे, श्री. भीमराव नेवडे, श्री. दत्तात्रय बरगे, श्री. धोंडिराम कदम, श्री. राजन पेडणेकर इत्यादी दिग्गज लोकांनी नगरपालिकेचे नगराध्यक्ष म्हणून काम पाहिले.

अलिकडच्या काळात श्री. वसंत यमगेकर, श्री. अकबर मुल्ला, सौ. महादेवी नेवडे, श्री. बापूसाहेब म्हेत्री, सौ. निरूपमा बन्ने, सौ. मंजुषा कदम, सौ. स्वाती कोरी या सर्वांनी गडहिंगलजचा नगराध्यक्ष म्हणून काम करताना शहराचा चेहरामोहरा बदलण्याच्या अनुषंगाने प्रयत्न केले. स्व. डॉ. एस. एस. घाळी यांनी एक चांगला राजकीय वारसा या गावासाठी दिला आहे. स्व. बाबासाहेब कुपेकर यांनी या भागाचे राज्यात नेतृत्व केले होते. सध्या मा. हसन मुश्रीफ या भागाचे नेते आहेत.

गडहिंगलज शहराला पुरोगामी विचारांची परंपरा आहे. सर्व जातीधर्माचे लोक या शहरात आनंदाने राहतात. गडहिंगलज शहराने पहिल्यापासून स्वतःची शांतता प्रिय शहर अशी ओळख कायम ठेवली आहे. गडहिंगलज शहराच्या दक्षिणेला ऐतिहासिक सामानगड आहे. शहराच्या उत्तरेला काळभैरीचे पुरातन मंदिर आहे. भडगावला गुडडाइचे मंदिर आहे. शहराच्या पश्चिमेला रामतीर्थ हे प्रेक्षणीय स्थळ

आहे. गडहिंगलज हा डोंगराळ तालुका म्हणून ओळखला जातो. सह्याद्रीच्या कुशीमध्ये आणि हिरण्यकेशीच्या काठावर हे शहर वसले आहे. गडहिंगलजची बाजारपेठ कर्नाटक—महाराष्ट्र सीमा भागामध्ये मिरची व गुळासाठी प्रसिद्ध आहे. शहरात पंधरा पेक्षा जास्त विविध शिक्षण संस्था आहेत. प्राथमिक ते पदवी व पदव्युत्तर शिक्षणाची व्यवस्था शहरात उपलब्ध आहे, त्यामुळे परिसरातील अनेक गावातून विद्यार्थी शिक्षणासाठी येथे येतात.

या संशोधनासाठी गडहिंगलज शहराचा भूगोल लक्षात घेणे आवश्यक आहे. आज रोजी गडहिंगलज शहराचा मोठा विस्तार झाला आहे. (अनूसूची ३ पहा) शहराचा आज रोजीचा प्रत्यक्षात विस्तार सुमारे ९ चौरस किलोमीटर आहे. शहराच्या दक्षिणेला नेसरी व महागाव ही मोठी गाव आहेत. शहराच्या पश्चीमेला आजरा व उत्तूर ही मोठी गाव आहेत. शहराच्या उत्तरेला निपाणी व कागल ही शहर आहेत. शहराच्या पूर्वेला नुल व संकेश्वर ही मोठी गाव आहेत. निपाणी, कागल, संकेश्वर, उत्तूर, गारगोटी, आजरा आणि चंदगड ही गडहिंगलजच्या शेजारील महत्त्वाची शहरे / गावे आहेत. गडहिंगलज शहरातील व परिसरातील लोक विविध कारणांनी वरील गावांशी संबंधित आहेत. त्यामुळे गडहिंगलज व उपरोक्त गावांचा नेहमी एकमेकांशी संपर्क येतो. नेहमी या रस्त्यांवर वरदळ असते.

गडहिंगलज केवळ तालुका नसून तो महसूल उपविभाग सुद्धा आहे. २०११ च्या जनगणनेनुसार शहराची लोकसंख्या सुमारे २८ हजार इतकी होती. त्यामध्ये गेल्या दहा वर्षात मोठी वाढ झालेली आहे. अद्याप २०२१ ची अधिकृत लोकसंख्येची आकडेवारी आपणाकडे उपलब्ध नाही. परंतु नगरपालिकेतील जाणकार लोकांच्या मते आज रोजी गडहिंगलजची प्रत्यक्ष लोकसंख्या सुमारे ४५ हजारपेक्षा जास्त आहे. २०२२ च्या निवडणूक प्रभाग रचनेनुसार गडहिंगलज शहराची एकूण मतदार संख्या ३२,६२२ आहे. (अनूसूची १ पहा) आजरा व चंदगड भागात नोकरीला असणारा वर्ग गडहिंगलज शहरात राहणे पसंत करतो. त्यामुळे शहरातील लोकसंख्या वाढली आहे. त्याप्रमाणे आजरा, चंदगड व

गडहिंगलज तालुक्यातील ग्रामीण भागातून अनेक लोक स्थलांतरिक होऊन गडहिंगलज शहरात स्थायिक झाले आहेत. विशेषतः निवृत्त शिक्षक, निवृत्त सरकारी नोकर आणि लष्कारातील अधिकारी व कर्मचारी यांनी गडहिंगलज मध्ये कायमस्वरूपी वास्तव्य केले आहे. याशिवाय परप्रांतीय मजूर वर्ग मोठ्या संख्येने शहरात राहतो. त्यांची संख्या कागदोपत्री गणली जात नाही. त्यामुळे थोड्याच दिवसात प्रत्यक्षातील शहराची लोकसंख्या ५० हजाराचा आकडा पार करेल.

लोकसंख्या वाढीमुळे शहराचा भूगोल देखील विस्तारलेला आहे. या अभ्यासामध्ये मध्यवर्ती बस स्थानकाजवळील 'दसरा चौक' हा शहराचा केंद्रबिंदू मानण्यात आलेला आहे. शहराचा लोकप्रिय खेळ फुटबाल, त्या फूटबॉलची प्रतिकृती हा केंद्रबिंदु गृहित धरून अभ्यासाची मांडणी करण्यात आली आहे. (अनूसूची २ पहा)

दसरा चौकाच्या पश्चिमेला साधना हायस्कूल, काजू बाग, ओंकार कॉलेज, पोलीस लाइन, सरस्वती नगर, गांधी नगर ही उपनगरे आहेत. या उपनगरातील लोकांना मध्यवर्ती बस स्थानकाला जाण्यासाठी दीड ते दोन किलोमीटर अंतर पार करावे लागते. त्याच प्रमाणे शहरातील विरूद्ध दिशेला असणाऱ्या एखाद्या उपनगरात जाण्यासाठी दोन ते तीन किलोमीटर अंतर जावे लागते.

दसरा चौकाच्या पूर्वेला जुने गडहिंगलज शहर आणि नदीवेस परिसर आहे. यात ताशिलदार गल्ली, मेवकरी गल्ली, तराळ गल्ली या परिसराचा समावेश होतो. हा दाट लोकवस्तीचा परिसर आहे. शहरातील जुनी मंदिरे व सर्व धार्मिक कार्यक्रम याच परिसरात होतात.

जुन्या शहराला लागून दसरा चौकाच्या दक्षिणेला डॉक्टर्स कॉलनी, माणिकबाग ही मोठी वसाहत विकसित झाली आहे. याशिवाय दक्षिणेला भडगाव रोड येतो. भडगाव रोडच्या दोन्ही बाजूला एक किलोमीटर अंतरापर्यंत वस्ती वाढलेली दिसून येते. या ठिकाणी या रस्त्याला विशेषतः बांधकाम क्षेत्रातील

व्यापार व व्यवसाय आहेत. याच भागात घाळी कॉलनी, कोड्डु कॉलनी, आयोध्या नगर, देवगोंडा कॉलनी, या वसाहती निर्माण झाल्या आहेत. याशिवाय पूर्वीपासून जागृती हायस्कूलचा परिसर आणि अयोध्यानगर या नागरी वसाहती आहेत.

दसरा चौकाच्या उत्तरेला गवळीवाडा, विवेकानंद हायस्कूल परिसर, बिरोबा मंदिर परिसर, लाखे नगर ही उपनगरे आहेत. शिवराज विद्यासंकुल व या विद्यासंकुलाच्या सभोवताली अनेक वसाहती तयार झाल्या आहेत.

हाळलक्ष्मीनगर, रोटे कॉलनी, केडीडीसी कॉलनी, शिवाजी नगर इत्यादी वसाहती दसरा चौकाच्या वायव्य कोपऱ्याला आहेत. मार्केट यार्ड आणि संकेश्वर रोड हे दसरा चौकाच्या ईशान्य बाजूला आहेत. या रस्त्यावर देखील दोन्ही बाजूला सुमारे दोन कि. मी. मोठ्या प्रमाणावर बांधकामे झाली आहेत. या भागात एसटी कॉलनी, सिद्राम पाटील कॉलनी, भिमनगर, आंबेडकर भवन, या वसाहती आहेत. एकेकाळी मार्केट यार्ड शहराच्या बाहेर होते. परंतु आज शहराचा विस्तार वाढल्यामुळे मार्केट यार्ड देखील शहरामध्ये आले आहे.

नाईक गल्ली, लक्ष्मी मंदीर, सुभाष टॉकीज, गुणे गल्ली, तहसिल परिसर, हत्तरगी हॉस्पिटल, डॉक्टर कॉलनी, तेलवेकर गल्ली हा परिसर म्हणजे मध्यवर्ती बस स्थानका भोवतालचा परिसर होय. या भागातील लोक चालत मध्यवर्ती बस स्थानकाला जावू शकतात.

अशाप्रकारे गडहिंग्लज शहराचा भौगोलिक विस्तार झालेला दिसून येतो. येत्या १० वर्षांत यामध्ये आणखी वाढ होण्याची शक्यता नाकारता येत नाही. अशा विस्तारलेल्या शहरासाठी सोयीस्कर सार्वजनिक वाहतुकीची सुविधा कशी उपलब्ध करून देता येईल, याचे प्रारूप पुढील प्रकरणात मांडण्यात आले आहे.

कोल्हापूर जिल्ह्यातील इचलकरंजी, जयसिंगपूर, पेठवडगाव या नगरपालिका असणाऱ्या शहरांची अवस्था देखील वरील प्रमाणेच आहे. ३० वर्षांपूर्वीची ही शहरे आणि आजची शहरे यामध्ये मोठे अंतर आहे. केवळ या शहरांचा भूगोल

आणि लोकसंख्या यांच्यात किमान तीन पटीने वाढ झाली आहे. त्यामुळे प्रशासनामध्ये देखील काही आमूलाग्र बदल करणे अभिप्रेत आहे. परंतु अद्यापही त्याबाबत कोणत्याही हालचाली झालेल्या नाहीत.

दहा वर्षांपूर्वी एसटी महामंडळाने 'जनता गाडी' नावाचा एक प्रयोग केला होता. 'हात दाखवा गाडी थांबवा', हे घोषवाक्य घेऊन जनता गाडी काम करित होती. त्यामुळे वरील शहरांमध्ये अनेकांना ती सोयीची वाटत होती. शहराच्या विविध भागातून जनता गाडीचा वापर करून लोक नजिकच्या शहरात जात होते. परंतु ती गाडी सध्या चालू नाही. जनता गाडीचे सुधारीत प्रारूप या अभ्यासात मांडण्यात आले आहे. चौथ्या प्रकरणात उपनगरीय बससेवेचे एक आदर्श प्रारूप तयार करण्यात आले आहे. त्याचा अवलंब केल्यास सार्वजनिक वाहतुकीतील अनेक समस्या कमी होतील.

गडहिंगलज शहराच्या इतिहासाचा आणि भुगोलाचा आढावा घेतल्यानंतर भविष्याचा वेध लक्षात घेऊन एसटीने कोणते बदल केले पाहिजेत याची मांडणी पुढील प्रकरणात करण्यात आली आहे.

• • • •

प्रकरण चौथे

गडहिंगलज शहरासाठी उपनगरीय बससेवा : एक प्रारूप

एसटीच्या पारंपरिक पद्धतीनुसार दोन शहरां दरम्यान किंवा शहर आणि गाव यांच्या दरम्यान बस सेवा उपलब्ध आहेत. एका शहरातील मध्यवर्ती बस स्थानकातून दुसऱ्या शहरातील मध्यवर्ती बस स्थानकाला बस उपलब्ध आहेत. ग्रामीण भागासाठी भागातील मोठ्या शहरातून आवश्यकतेनुसार बस उपलब्ध करून दिल्या जातात. या बस ज्या मार्गावरून धावतात, त्यामार्गावर असणाऱ्या गावांना साहजिकच बस उपलब्ध होतात. यापेक्षा वेगळे प्रारूप आपण या प्रकरणात पहाणार आहोत.

कोल्हापूर जिल्ह्यातील गावांचा विचार केला असता असे लक्षात येते की बहुतांश गावे ३ ते ५ हजार लोकसंख्येची आहेत. एखाद्या गावासाठी जेव्हा बस सुरू केली जाते तेव्हा त्या गावाच्या लोकसंख्येचा विचार केला जातो, जेणे करून बसला पुरेसे प्रवासी मिळतील. बहुतांश ग्रामीण बस मार्गातील किमान ५ ते ६ गावांवरून जातात. त्यामुळे शहरातून सुटणारी बस त्या संबंधित अनेक गावांमध्ये थांबा घेत शेवटच्या गावी पोहोचते. परंतू या पध्दतीमध्ये एक दोष आहे. सकाळी शहरातून जाताना या बस बहुतांश रिकाम्या जातात व भरून येतात. संध्याकाळी उलट स्थिती असते. दुपारच्या बसेस जाता येता बस साधारण भरलेली असते. शाळा महाविद्यालयाच्या वेळेनुसार कांही बस फेऱ्यांवर अतिरिक्त ताण पडतो.

या संशोधन अभ्यासामध्ये वरील प्रमाणे बस सेवा असणार नाही. नवीन प्रारूपात गडहिंगलज शहरातील 'मध्यवर्ती बस स्थानका' ऐवजी शहरातील एखाद्या 'उपनगरातून' बस सुटेल व कांही उपनगरातून फिरून दुसऱ्या जवळच्या शहरामध्ये पोहोचेल, किंवा गडहिंगलज शहरा लगतच्या एखाद्या मोठ्या लोकवस्ती असणाऱ्या गावातून बस सुटेल व ती बस भौगोलिक दृष्ट्या जवळच्या मार्गाने दुसऱ्या एखाद्या शहराच्या मध्यवर्ती बस स्थानकात पोहोचेल. ही बस गरज नसेल तर मध्यवर्ती

बसस्थानकावर जाणार नाही. इंटरसीटी ट्रेनच्या धर्तीवर अथवा सीटी बसच्या धर्तीवर ही बससेवा कार्यरत राहिल. सध्या कोल्हापूर मध्ये 'रंकाळा बस सेवा' किंवा के एम टी या पद्धतीने कार्यरत आहे. रंकाळा किंवा के एम टी बससेवा ज्याप्रमाणे कार्यरत आहेत, त्यापेक्षा वेगळे प्रारूप या ठिकाणी मांडण्यात आले आहे.

गडहिंगलज सारख्या शहराचा विचार केला असता असे लक्षात येते की एकूण लोकसंख्येच्या निम्म्यापेक्षा जास्त लोकसंख्या उपनगरात राहते. साधारणतः २ हजार लोकसंख्येची अनेक उपनगरं गडहिंगलज शहरामध्ये आहेत. (अनूसूची १ पहा) ज्याप्रमाणे ग्रामीण भागातील कमी लोकसंख्या असणाऱ्या गावांना दिवसातून २ किंवा ३ विशिष्ट वेळा शहरातून बस सोडली जाते, त्याप्रमाणे शहरातील अशा उपनगरांना दिवसातून २ किंवा ३ वेळा गरजेनुसार उपनगरीय बस सेवा उपलब्ध करता येईल.

बस मध्यवर्ती बस स्थानकाऐवजी एखाद्या उपनगरातून किंवा जवळच्या खेड्यातून सुरू होईल. शहरातील ३-४ उपनगरातून बस दुसऱ्या शहरात ६ ते ७ स्टॉपसह पोहोचेल असा मार्ग तयार करता येतो. या अभ्यासामध्ये ५ प्रारूपे देण्यात आली आहेत. प्रत्येक प्रारूपाचा आपण येथे सविस्तर अभ्यास करणार आहोत.

प्रारूप पहिले — गिजवणे ते कागल बस. या उपनगरीय बसचा मार्ग गिजवणे गावातून सुरू होईल. ही बस — हॉटेल सुर्या— आदर्श चौक (१०० कॉट दवाखाना पश्चीम बाजू) — साधना हायस्कूल — एम आर हायस्कूल — बी. एस. एन. एल. — लाखे नगर (भैरी कमान) — बडयाची वाडी— या मार्गाने पूढे निपाणी — कागल— या शहरांच्या मध्यवर्ती बसस्थानकात जाईल. पुन्हा कागल शहराच्या मध्यवर्ती बस स्थानकातून बस मागे फिरेल. आलेल्या मार्गाने बस उपनगरातून गिजवणे या ठिकाणी पोहचेल. गडहिंगलज मध्यवर्ती बस स्थानकात ही बस जाणार नाही. सुरूवातीला डेपोतून सुटताना ही बस गडहिंगलज ते गिजवणे

अशी बाहेर पडेल व शेवटी डेपोत जाताना गिजवणे ते गडहिंगलज अशी परत जाईल.

यामध्ये गडहिंगलज शहराच्या (म्हणजे दसरा चौकाच्या) नैऋत्य व पश्चीम भागातील उपनगरातून बस फिरेल. या भागातील लोक निपाणी, कागल, कोल्हापूरला सहज व थेट जावू शकतील. कारण या उपनगरामध्ये राहणारा माणूस आज रोजी कोल्हापूर किंवा कागलला जाण्यासाठी त्याला मध्यवर्ती बस स्थानकावर जावे लागते. त्यासाठी त्याला रिक्षाला ३० ते ५० रूपये खर्च येतो. त्याचा वेळ जातो. या उलट उपरोक्त प्रारूपानुसार ठराविक वेळी एक किंवा दोन बसेस या मार्गावर धावत असतील तर लोक त्याचा लाभ घेतील.

प्रारूप दुसरे — भडगाव ते गारगोटी बस. या उपनगरीय बसचा मार्ग भडगाव गावातून सुरू होईल. — एचपी पेट्रोल पंप (म्हणजे दसरा चौकाच्या) — दसरा चौक — आयोध्या नगर — आदर्श चौक (१०० कॉट दवाखाना पश्चीम बाजू) — साधना हायस्कूल — विश्रामगृह — नदाफ कॉलनी — लिंगनूर माळ — या मार्गाने बस पुढे उत्तूर व गारगोटी या शहरांच्या मध्यवर्ती बसस्थानकात जाईल. पुन्हा गारगोटी शहराच्या मध्यवर्ती बस स्थानकातून बस मागे फिरेल. आलेल्या मार्गाने बस उपनगरातून भडगाव या ठिकाणी पोहचेल. सुरूवातीला डेपोतून सुटताना ही बस गडहिंगलज ते भडगाव अशी बाहेर पडेल व शेवटी डेपोत जाताना भडगाव ते गडहिंगलज अशी परत जाईल.

यामध्ये गडहिंगलज शहराच्या दक्षिणेला असणाऱ्या भडगाव गावातून बस सोडता येईल. शहराच्या (म्हणजे दसरा चौकाच्या) दक्षिण व पश्चीम भागातील उपनगरातून बस फिरेल. या भागातील लोक थेट उत्तूर — गारगोटी भागात सहज जावू शकतील.

प्रारूप तिसरे — दुंडगे ते आजरा बस. या उपनगर बस सेवेचा मार्ग दुंडगे गावातून सुरू होईल. — औरनाळ फाटा — मार्केट यार्ड — भिमनगर कमान —

कागे फोटो — एम. आर. हायस्कूल. — विश्रामगृह — साधना हायस्कूल — आदर्श चौक (१०० कॉट दवाखाना पश्चीम बाजू) — सूर्या हॉटेल — गिजवणे— या मार्गे बस पुढे आजरा या शहरांच्या मध्यवर्ती बसस्थानकात जाईल. पुन्हा आजरा शहराच्या मध्यवर्ती बस स्थानकातून बस मागे फिरेल. आलेल्या मार्गाने बस उपनगरातून दुंडगे या ठिकाणी पोहचेल.

यामध्ये गडहिंग्लज शहराच्या साधरणतः पुर्व दिशेला असणाऱ्या दुंडगे गावातून बस सोडता येईल. शहराच्या (म्हणजे दसरा चौकाच्या) वायव्य, उत्तर व पश्चीम भागातील उपनगरातून बस फिरेल. या भागातील लोक थेट आजरा भागात सहज जावू शकतील.

प्रारूप चौथे — बडयाचीवाडी ते नेसरी बस. या उपनगरीय बस सेवेचा मार्ग बडयाचीवाडी गावातून सुरू होईल. —बडयाचीवाडी फाटा— खोतवाडी — लाखेनगर (भैरी कमान) — वीरशैव बँक — जूने मच्छी मार्केट — दसरा चौक. — मॉडर्न हॉस्पिटल (जागृती हाय.) —एचपी पेट्रोलपंप — भडगाव मार्गे बस पुढे नेसरी बसस्थानकात जाईल. पुन्हा नेसरी गावच्या मध्यवर्ती बस स्थानकातून बस मागे फिरेल. आलेल्या मार्गाने बस उपनगरातून बडयाचीवाडी या ठिकाणी पोहचेल.

यामध्ये गडहिंग्लज शहराच्या साधरणतः उत्तर दिशेला असणाऱ्या बडयाचीवाडी गावातून बस सोडता येईल. शहराच्या (म्हणजे दसरा चौकाच्या) उत्तर व दक्षिण भागातील उपनगरातून बस फिरेल. या भागातील लोक थेट नेसरी भागात सहज जावू शकतील.

प्रारूप पाचवे — वडरगे ते संकेश्वर बस —या उपनगरीय बस सेवेचा मार्ग वडरगे — हाळ लक्ष्मी — शिवराज कॉलेज — बी एस एन एल — भिमनगर कमान — मार्केट यार्ड — औरनाळ फाटा — दुंडगे — असा राहिल. या मार्गे बस संकेश्वर या शहरांच्या मध्यवर्ती बसस्थानकात जाईल. पुन्हा संकेश्वर शहराच्या

मध्यवर्ती बस स्थानकातून बस मागे फिरेल. आलेल्या मार्गाने बस उपनगरातून वडरगे या ठिकाणी पोहचेल.

यामध्ये गडहिंगलज शहराच्या साधरणतः वायव्य दिशेला असणाऱ्या वडरगे गावातून बस सोडता येईल. शहराच्या (म्हणजे दसरा चौकाच्या) वायव्य, उत्तर व पूर्व भागातील उपनगरातून बस फिरेल. या भागातील लोक थेटसंकेश्वर भागात सहज जावू शकतील. पाचव्या प्रारूपा मध्ये शहराच्या वायव्य दिशेला असणाऱ्या वडरगे गावातून बस सोडल्यामुळे या भागातील अनेक उपनगरांना थेट संकेश्वर—बेळगाव व कर्नाटकामध्ये जाणे सोयीचे होईल.

वरील प्रारूपांची मांडणी फिल्ड सर्व्हे करून तयार करण्यात आली आहे. या भागातील सर्व रस्ते बस फेऱ्यांसाठी योग्य आहेत. प्रत्येक उपनगरातील ठराविक लोकांच्या मुलाखती घेऊन या मार्गाची मांडणी करण्यात आली आहे. प्रत्यक्षात बस सेवा सुरू झाल्यानंतर मागणीची तीव्रता लक्षात येईल. मागणीनुसार वरील मार्गामध्ये योग्य बदल स्थानिक प्रशासन व एसटी आगार प्रमुखांनी करावा.

महाराष्ट्रामध्ये आजपर्यंत अशाप्रकारे बस सेवा आपण पाहिलेली नाही. सध्या गडहिंगलज शहरातून सर्व ग्रामीण भागासाठी सकाळी बस सोडल्या जातात. जाताना या बस रिकाम्या असतात आणि येताना या बस भरलेल्या असतात. संध्याकाळी उलट परिस्थिती असते. शहरातून गावाकडे जाणारी बस फुल्ल असते व गावाकडून शहराकडे येणारी बस रिकामी असते. वरील प्रारूपाचा अवलंब केल्यास जाता—येता बस कमी—जास्त प्रमाणात एकसारखी भरलेली दिसेल. कारण वरील प्रारूपामध्ये गाव आणि खेडे अशी बस सेवा नाही. ही बससेवा 'खेडे आणि खेडे' तसेच 'शहर आणि शहर' यांच्यातील असल्यामुळे वरील दोष त्यात दिसणार नाही.

या प्रकल्पासाठी गडहिंगलज शहरातून संकेश्वर, आजरा चंदगड कडे जाणाऱ्या रोडचे अंतर मोजण्यात आले आहे. संकेश्वर — आजरा हा पूर्व पश्चीम

रस्ता आहे. पश्चीमेला गिजवणे ओढा आहे तेथून पूर्वेला संकेश्वर रोडवर सेरी ओढा आहे. हे अंतर ३.५ कि. मी. आहे. त्याचप्रमाणे लाखेनगर ते भडगाव नदीचा पूल हे उत्तर – दक्षिण अंतर २.५ कि. मी. आहे. दसरा चौक ते हाळ लक्ष्मी नगर हे अंतर ३ कि. मी. आहे. या अंतरावर कांही बसचे थांबे आहेत कांही नवीन सुरू करावे लागतील. नगरपालिका प्रशासनाशी चर्चा करून उपनगरात साधारणतः ३०० ते ४०० मीटर अंतरावर बस थांबे निर्धारित करावे लागतील. वरती कांही ठिकाणे सूचविली आहेत.

• • • •

प्रकरण पाचवे

गैर महानगरपालिका शहरांसाठी उपनगरीय बससेवा

मागील प्रकरणात आपण गडहिंग्लज शहराचा भूगोल लक्षात घेऊन उपनगरीय बससेवेचे प्रारूप अभ्यासाअंती तयार केले आहे. या प्रमाणे कोल्हापूर जिल्ह्यातील इचलकरंजी, जयसिंगपूर, पेठवडगाव या मोठ्या शहरांसाठी अशा प्रकारे प्रारूप तयार करता येईल. कोल्हापूर जिल्ह्याच्या अनुभवावरून महाराष्ट्रातील इतर भागात हे प्रारूप राबविता येईल.

प्रत्येक नगरपालिका असणाऱ्या लहान शहरांसाठी (साधारणतः ५० हजार लोकसंख्या असणाऱ्या) मोठ्या शहरांप्रमाणे सीटी बस सेवा उपलब्ध करून देणे शक्य होत नाही. कारण गैर महानगरपालिका शहरांचा विस्तार व लोकसंख्या महानगरांच्या तुलनेने खुपच कमी असते. म्हणून तेथील एसटी आगारानेच मागील प्रकरणात स्पष्ट केल्याप्रमाणे उपनगरीय बस सेवा सुरू करावी. जेणेकरून त्या शहरातील उपनगरामध्ये राहणाऱ्या व शहराभोवताली असणाऱ्या गावांना सार्वजनिक बस सेवेचा लाभ घेता येईल. अशा प्रकारे लहान शहरांसाठी उपनगरीय बस सेवा सुरू केल्यास त्या शहरातील व त्या शहरा लगतच्या गावातील लोकांची सोय होणार आहे. या योजनेचे फायदे आपण शेवटच्या प्रकरणात मांडले आहेत.

प्रत्येक शहराचा भूगोल, दळणवळणाची गरज या नुसार या योजनेचे स्वरूप निर्धारित करावे लागेल. कांही ठिकाणी जुळ्या शहरांचा विकास होतो आहे. जसे ३५ वर्षा पुर्वी मीरज व सांगली या दोन स्वतंत्र नगरपालिका होत्या. दोन्ही शहर स्वतंत्र ओळखता येत होती. कालांतराने दोन्ही शहर विस्तारत गेली व एकमेकास मिळाली. म्हणून सन १९९८ साली सांगली—मिरज—कुपवाड महानगरपालिका तयार करण्यात आली. अशा प्रकारे विकसित होणाऱ्या जुळ्या शहरांसाठी देखिल उपनगर बससेवा सुरू करता येवु शकते.

जर आपण सार्वजनिक बस सेवेबाबत गंभीर निर्णय घेतले नाहीत तर त्याचे भंयकर परिणाम शहरांना व समाजाला सहन करावे लागतील. शहरांमधील रस्ते रूंद करणे व नवीन रिंग रोड तयार करणे यामुळे वाहतुकीचे व शहरातील वाहतूक कोंडीचे प्रश्न मीटणार नाहीत. आपण शहरातील रस्ते रूंदीकरण करून देखील आज रस्ते कमी पडत आहेत. याचे कारण खाजगी वाहनांचा वाढत जाणारा जाणारा ग्राफ हे आहे. जेव्हा सार्वजनिक वाहतूक सुलभ व स्वस्त वाटेल तेव्हा लोक जरूर त्याचा विचार करतील.

नगरपालिका असणाऱ्या शहरांमध्ये आठवडी बाजार, महत्वाचे सण, सभा समारंभ, मिरवणूका या सारखे कार्यक्रम असतात तेव्हा रस्त्यावर गाड्या मावत नाहीत. जणू कांही आपण पूणे – मुंबई सारख्या महानगरात आहोत असा भास होतो. गडहिंगलज, इचलकरंजी, जयसिंगपूर, पेठवडगाव ही नगरपालिका असणारी शहर आहेत. इचलकरंजी वगळता इतर शहरांची लोकसंख्या ४० ते ५० हजारच्या दरम्यान आहे. इचलकरंजीची लोकसंख्या सुमारे १ लाख आहे. या सर्वच शहरात संध्याकाळी ५ ते ७ या काळात शहराच्या मध्यवर्ती ठीकाणी वाहन चालवणे कठीण होत चालले आहे. सर्वात महत्वाचे म्हणजे या प्रदुषणातून निर्माण होणारे भंयकर विकार आपण थांबवण्याचा प्रयत्न केला पाहिजे.

यासाठी लहान आकाराच्या बस महामंडळाने वापरल्यास शहरातून फिरणे जास्त सुलभ होईल. यासाठी नगरपालिकेने देखिल पुढाकार घेउन गरज भासल्यास अतिक्रमण हटवून दिले पाहिजे.

ही उपनगर बससेवा शहराच्या शहराच्या उननगरातून फिरत जाते. त्यामुळे कांही प्रवाशांचे रिकशाचे पैसे वाचतील. त्याचप्रमाणे प्रचलित तिकीटाच्या कोणत्याही दरात बदल न करता केवळ थोडा मार्गात बदल करणे अभिप्रेत आहे. त्यामुळे महामंडळाचे कोणतेही नुकसान होण्याचा प्रश्न नाही. महत्वाचा मुद्दा म्हणजे गडहिंगलज मध्यवर्ती बस स्थानकावरून कागल व कोल्हापूरकडे जाणेसाठी

सकाळी ६ ते रात्रौ ८ या १४ तासात सुमारे २५ ते २८ बसेस आहेत. यातीलच एक अथवा दोन बसचा केवळ मार्ग बदलने अभिप्रेत आहे. कोणतीही नवीन बस सुरू करण्याची गरज नाही. केवळ मार्गात व स्वरूपात बदल अपेक्षित आहे. अनेकदा एकदमच दोन दोन बसेस कोल्हापूरला जाणेसाठी लागतात व त्या एकदमच सुटतात. त्यामुळे कांही वेळा प्रवासी कमी पडतात.

••••

प्रकरण सहावे

निष्कर्ष

नगरपालिका क्षेत्रासाठी उपनगर बससेवा अर्थात सीटी बस सेवा ही एक नवीन कल्पना या प्रोजेक्टच्या माध्यमातून मांडण्यात आलेली आहे. ती आर्थिक दृष्ट्या महामंडळाला व प्रवाशांना देखील कशी परवडण्याजोगी करता येईल याची तर्कशुद्ध मांडणी करण्याचा प्रयत्न मागील प्रकरणात गेला आहे. शहरातील एसटी आगार प्रमुखांनी याबाबत पुढाकार घेतल्यास ही योजना प्रत्यक्षात आणता येईल.

फायदे/फलनिष्पत्ती:

- गडहिंगलज सारख्या शहराच्या उपनगरात राहणाऱ्या लोकांना आपल्या नजिकच्या शहरात जाणेसाठी घराजवळून थेट (डायरेक्ट) बसेस उपलब्ध झाल्यामुळे लोकांची सोय होईल. उदा. गडहिंगलज मधून बेळगांव अथवा बेंगलोर या भागात जाणारा एक प्रवासी वर्ग असतो. त्यांना घराजवळून थेट संकेश्वर सारख्या शहरात जाणेची सोय झाली की ते आपल्या पुढच्या प्रवासाला जावू शकतात.
- कागल, निपाणी, गारगोटी, उत्तूर, आजरा, नेसरी, संकेश्वर इत्यादी गावातून गडहिंगलज शहरातील विविध उपनगरात जाणेसाठी थेट बसेस उपलब्ध झाल्यामुळे दुसरा एक प्रवासी वर्गाची सोय होईल. विशेषतः या मार्गावरील ग्रामीण भागातून लोक जेव्हा गडहिंगलज शहरातील उपनगरात थेट पोहचतील तेव्हा ते याच बसचा पर्याय निवडतील. उदा. निपाणी शहरात अथवा आलूर गावात बसमध्ये बसलेला व्यक्ती थेट साधना हायस्कूल जवळ जाणार असेल तर तो खास कागल गिजवणे उपनगर बससेवेची वाट पाहील.

- उपनगरात राहणाऱ्या लोकांना त्यांच्या जवळून (Walkable Distance) बस मिळत असेल तर रीक्षासाठी द्यावे लागणारे पैसे वाचतील किंवा पार्किंगचे पैसे वाचतील. अनेकदा उपनगरातून बसने जाणाऱ्या व्यक्तीला कोणीतरी बसस्थानकाला सोडण्यास जावे लागते. ती गरज कमी होईल.
- शहरांच्या मध्यवर्ती बस स्थानकावरील थोडी गर्दी कमी होण्यास मदत होईल व वाहतूक कोंडीचा प्रश्न कमी होण्यास मदत होईल. उपनगर बससेवेचा मार्ग तयार करताना गरज नसेल तर मध्यवर्ती बस स्थानकात ही बस जाणार नाही. शहरांचा भूगोल लक्षात घेतला असता, कांही ठिकाणातून मध्यवर्ती बसस्थानकाला जाणे म्हणजे उलटी गंगा वाहणेचा प्रकार आहे. उदा. गडहिंगलज शहराच्या बडयाचीवाडी रोडलगत असणाऱ्या लाखेनगर सारख्या वस्तीमधील वृध्द दांपत्याल आलूर गावी जाणेसाठी मध्यवर्ती बसस्थानकाला रिक्षाने जाणे त्रासदायक व खर्चिक आहे. जर त्याला विशिष्ट वेळी त्याच्या भागात उपनगर बससेवा आहे असे कळाले तर तो त्याचे नियोजन करेल. घराजवळ बसमध्ये बसेल व आलूरला जाईल व येताना घराजवळ उतरेल.
- वृध्द, महिला, लहान मुले, आजारी लोक (जे वाहनचालवू शकत नाहीत) असा प्रवासी वर्ग घरी स्वतःचे वाहन असून देखील त्याचा उपयोग करू शकत नाहीत. या वर्गाची विशेष सोय होईल. सार्वजनिक वाहतूकीची उत्तम सोय झाल्यास अशा प्रकारच्या प्रवाशांना केवळ सोडण्यासाठी किंवा आणण्यासाठी स्वतंत्र माणूस व वाहन लागणार नाही.
- ज्या वर्गाकडे स्वतःचे वाहन नाही असा वर्ग (परप्रांतीय मजूर/स्थानिक कामगार) या योजनेचा लाभार्थी ठरू शकतो.

- प्रवाशांची सोय झाल्यास साहजिकच एसटी प्रवासी संख्येत वाढ होईल व महामंडळाचे उत्पन्न वाढण्यास मदत होईल. थेट बस असणे यात प्रवाशांना एक वेगळे समाधान असते. शहराच्या एका दिशेला राहणाऱ्या व्यक्तीला दुसऱ्या दिशेच्या उपनगरात जावयाचे असेल तर रिक्शा भाडे आवाक्या बाहेरचे असते. हे लोक या उपनगर बस सेवेचा वापर करतील.
- एसटी प्रशासनाने याचा प्रायोगिक तत्वावर प्रयोग करून पहावा, त्यानंतर त्यात सुधारणा करता येतील.
- हा प्रयोग राबविल्यास पर्यावरणाच्या दृष्टिकोनातून फायदा होईल. जेवढा सार्वजनिक वाहनांचा वापर वाढत जाईल आणि खासगी वाहने वापरणे कमी होईल, तेवढे पर्यावरणाला अनुकूल आहे.
- एसटी महामंडळाला स्पर्धेच्या युगात टिकण्यासाठी नवनवीन प्रयोग करावे लागतील. अन्यथा आर्थिक अडचणीत असलेले महामंडळ अधिक तोट्यात गेल्याशिवाय राहणार नाही.

या अभ्यासातील निष्कर्ष अंतीम नाहीत. हा एक प्राथमिक अभ्यास आहे. यावर अजून सविस्तर अभ्यास होऊ शकतो. प्रयोगाच्या अमलबजावणीनंतर यातील दोष लक्षात येतील व हळूहळू ते दूर करता येतील.

••••

संदर्भ सुची

- Reference Books -

- Patil BB, Public Administration, PhadakePrakashan Kolhapur
- Bhanage R. P. , Local Self Government in India, Prashant Publication, Amaravati
- G. Vijaylaxmi, Research Methods and Project Writing , MJP Publishers, Chennai
- Bang, K. R. , Development Administration, Aurangabad
- Vikasparv, Special Issue on Gadhinglaj by Daily Sakal in 2021
- <http://www.loc.gov.in>
- <http://www.msrtc.maharashtra.gov.in>
- <http://www.ksrtc.gov.in>
- En.wikipeida.org.in
- Election Commission Notification/Declaration in Feb 2022
- Youjana, Lokrajya, Lokmat, Sakal, etc.