आदिमानवापासून आधुनिक मानवापर्यंतच्या उत्क्रांतीत कोठल्यातरी एका टप्प्यावर मानवाला चाकाचा शोध लागला. एखाद्या झाडाचा ओंडका एखाद्या उतारावरून घरंगळत जात असताना मानवाला चक्राकार गतीचा बोध झाला असावा. मानवाच्या आजवरच्या प्रगतीत त्याला लागलेल्या दोन शोधांचा महत्त्वाचा वाटा आहे. एक म्हणजे अग्नी आणि दुसरे म्हणजे चाक. अश्मयुगीन काळापासून आजच्या औद्योगिक काळापर्यंत माणसाचा जो काही विकास झाला, त्याचा पाया हे दोन शोध आहेत, असं म्हटलं तर वावगं ठरणार नाही.

माणूस जेव्हा पशूपालन व शिकार करीत होता, तेव्हा तो भटक्या होता. शिकारीसाठी आणि पाळलेल्या पशूंकरता हिरवा चारा शोधण्यासाठी तो भटकंती करत होता. टोळ्या करून त्याची ही भटकंती चालायची. टोळीतल्या पुरुष सदस्यांची बायका-मुलंही या भटकंतीत सामील असायची. माणूस त्या काळात खऱ्या अर्थाने पाठीवर बिऱ्हाड घेऊन जगत होता. त्याने पाळलेल्या जनावरांच्या पाठीवर त्याचं बिऱ्हाड असायचं. उंट, घोडा, गाढव, रेनडियर वगैरे प्राणी त्याचे वाहक असायचे. नंतरच्या काळात माणसाला शेतीचा शोध लागला. जमिनीत बी पेरून धान्य पिकवता येतं, हे त्याला समजलं. माणूस शेती करू लागल्याने त्याची भटकंती थांबली. तो एका ठिकाणी स्थिर होऊन वस्ती करू लागला, त्यातून मानवी वस्त्या उभ्या राहील्या. गाव, नगरं, शहरं अस्तित्वात आली. नियम आले, कायदेकानू आले. माणूस भटकंती करत होता त्यापेक्षा स्थिर झाल्यावर त्यांचं जीवन अधिक गतिमान झालं. वाहतुकीसाठी

त्याने चाकाचा वापर सुरू केला. बैलगाडी आली, घोडागाडी आली. राजे-महाराजे रथातून फिरू लागले. अशी वाहनं आली म्हणून रस्ते तयार झाले. पुढे एकोणीसाव्या शतकात जेम्स वॅटने वाफेच्या इंजिनाचा शोध लावला. वाफेच्या इंजिनावर धावणारी आगगाडी अस्तित्वात आली. अशाप्रकारे 'अग्नी' व 'चाक' या दोन्हींचा वापर करून माणसाने आपलं जीवन गतिमान केलं. एकोणीसाव्या शतकाच्या अखेरच्या काळात व विसाव्या शतकाच्या प्रारंभी माणसाने विमानाचा शोध लावला व तो आकाशातूनही संचार करू लागला. आगगाडी आणि विमान यांच्या दरम्यान माणसाने 'मोटार' बनवली. मोटार चालवण्यासाठी समतल, सपाट व पक्क्या रस्त्यांची गरज निर्माण झाली. आधीचे रस्ते दगड-मातीचे ओबडधोबड होते. मोटारीच्या वेगाला ते मानवणारे नव्हते. त्यामुळे रस्ते बनवण्याचं नवं तंत्रज्ञान विकसित झालं व जगभरात नवे रस्ते अस्तित्वात आले. वाहनं त्यावरून धावू लागली. अपघात होऊ नयेत यासाठी वाहनांवर नियंत्रण ठेवणं आवश्यक बनलं त्यामुळे वाहतुकीचे नियम अस्तित्वात आले. कायदे व नियमांची अंमलबजावणी करणारी व्यवस्था अस्तित्वात आली. चौकातले वाहतूक नियंत्रण करणारे पोलीस किंवा लाल, हिरवा, पिवळा सिग्नल दाखवणारे दिवे हे याचं एक उदाहरणं! अशाप्रकारे वाहतूक व्यवस्था आकाराला आली. गेल्या शंभर-सव्वाशे वर्षांत पुलाखालून बरंच पाणी वाहून गेले आहे. या काळात जग कमालीच्या वेगाने विकसित झालं आहे. रस्त्यांचं अफाट जाळं जगभरात पसरलं आहे. दुचाकी-चारचाकी, हलकी-जड, प्रवासी वाहतूक करणारी, माल वाहतूक करणारी तऱ्हेतऱ्हेची वाहनं रस्त्यांवरून धावत आहेत. वाहतुकीच्या या विलक्षण प्रवासातून अनेक समस्याही उभ्या राहिल्या आहेत, त्यातील काहीतर खूप गंभीर आहेत. त्यांच्याकडे तातडीने लक्ष देण्याची गरज आहे. काही समस्या तर युद्धपातळीवर हाताळण्याची गरज निर्माण झाली आहे.

एकविसाव्या शतकाचं पहिलं दशक नुकतंच संपल आहे. गेल्या वीस वर्षांत आपल्या देशात शहरीकरणाला प्रचंड वेग आला आहे. लहान शहरं मोठी होताहेत. मोठी शहरं महानगरं बनताहेत. शहरं-महानगरांच्या दोन टोकांमधील अंतरं वाढली आहेत. नागरिकांकरता शहरातल्या शहरातही प्रवास अटळ बनला आहे. नोकरदार व्यक्तींना कार्यालयांमध्ये-कारखान्यांमध्ये कामासाठी जाण्याकरिता व घरी परतण्याकरता रोज प्रवास करावा लागतो. मुलांना शाळेसाठी, तरुणांना महाविद्यालयासाठी प्रवासाशिवाय गत्यंतर नाही. रोजच्या या प्रवासाची अंतरं एक किलोमीटरपासून पंचवीस-तीस किलोमीटरपर्यंत वाढलेली आहेत. मोठ्या शहरांच्या भोवतीच्या

चाळीस-पन्नास किलोमीटरच्या परिघातून माणसं कामासाठी-शिक्षणासाठी रोज शहरात येतात व परत जातात. याशिवाय खरेदीसाठी, नातेवाइकांना-मित्र-मैत्रिणींना भेटण्यासाठी, कार्यक्रमांना उपस्थित राहण्यासाठी, तसंच मनोरंजनासाठी नागरिक शहराच्या एका टोकापासून दुसऱ्या टोकापर्यंत प्रवास करत असतात. अशाप्रकारे प्रवास हा दैनंदिन जीवनाचा अटळ भाग बनल्यामुळे स्वतःचं वाहन असणं प्रत्येकाला आवश्यक वाटू लागलं आहे. अंतरं एवढी वाढली आहेत की, पायी प्रवास शक्य राहीलेला नाही. रस्त्यावरील रहदारीचा वेग वाढल्यामुळे सायकल चालवणं अशक्य बनलं आहे, शिवाय दूर अंतरावर सायकलीने प्रवास सोयीचा राहिलेला नाही. वेळ खूप लागतो, दमछाकही होते. त्यामुळे स्वयंचलित वाहनं लोक पसंत करत आहेत. मोपेड, स्कूटर व मोटरसायकल अशा दुचाकी वाहनांना लोक प्राधान्य देत आहेत.

अलीकडच्या काळातील आर्थिक धोरणांतील बदलांमुळे आपला आर्थिक विकास सरासरी वार्षिक ८ टक्के दराने होत आहे. परिणामी आर्थिक चलनवलन वाढलं आहे. विशेषतः शहरी मध्यमवर्गाच्या हाती पैसा खेळू लागला आहे. हा वर्ग नवश्रीमंत वर्ग मानला जातो. स्वतःचं चारचाकी वाहन असणं, हा या वर्गाचा स्टेट्स सिम्बॉल बनला आहे. त्यामुळे मोठ्या शहरांमध्ये चारचाकी वाहनांचही प्रमाण वाढत आहे. पुण्यासारख्या शहराचं उदाहरण पाहीलं, तर पुणे व पिंपरी-चिंचवड परिसर मिळून लोकसंख्या सुमारे ६० लाख आहे तर दुचाकी वाहनांची संख्या सुमारे २० लाख इतकी आहे. चारचाकी वाहनांच्या संख्येतही लक्षणीय वाढ झाली आहे. 'एक कुटुंब-एक वाहन' हे समीकरण केव्हाच बाद झालं आहे. एका त्रिकोणी कुटुंबात पती-पत्नी व मुलगा/मुलगी प्रत्येकजण स्वतंत्र वाहन वापरतो. त्यामुळे घरटी किमान दोन वाहनं हे प्रमाण रूढ होत आहे. अनेक शहरांमध्ये जवळपास अशीच स्थिती आहे.

तक्ता १

महाराष्ट्र : ३१ मार्च २०११ अखेर वाहनांची संख्या

वाहन प्रकार	**पुणे**	**मुंबई**	**महाराष्ट्र**
दुचाकी वाहने	१५,५१,१९८	१०,४४,८२९	१,२४,२९,०११
मोटार	२,८४,७८०	५,६२,५२६	२०,२७,०८०
जीप	४०,२०५	२३,८९२	३,९४,६४७
ऑटोरिक्षा	६२,८८९	१,०८,७१५	६,४०,७००
ट्रक	३४,४३५	७,६९७	३,३४,८६३

महाराष्ट्रात नोंदणीकृत वाहनांची एकूण संख्या : १,७४,३४,०९९

तक्ता २ : पुणे शहरातील वाहनांची स्थिती (३१ मार्च, २०११)

इंधन प्रकार	वाहनांची संख्या
पेट्रोल	१६,६७,१०९
डिझेल	३,८१,६८१
एलपीजी	३२,२२५
सीएनजी	९१२
अन्य	१०,१८७

'सर्वाधिक दुचाकी वाहनांचं शहर' अशी पुणे शहराची नवी ओळख बनली आहे. ही ओळख म्हणजे या शहराचा लौकिक आहे की, या शहरावर ओढवलेलं किंवा या शहराने ओढवून घेतलेलं संकट आहे, याचा विचार करण्याची गरज निर्माण झाली आहे. या शहराची वाहतूक व्यवस्था ही एक गंभीर समस्या बनली आहे व पुण्यासारख्या अनेक शहरांची हीच अवस्था आहे. वाहनांची वाढती संख्या ज्या समस्या उत्पन्न करत आहे, त्यापैकी एक म्हणजे पार्किंगसाठी स्पेस-जागा! समजा, वीस लाख वाहनं रस्त्यावर येत असतील, तर ती ठेवायची कुठे? रस्त्याच्या दोन्ही बाजूंना मोठ्या संख्येने वाहनं उभी केलेली आढळून येतात, त्यामुळे प्रत्यक्ष वाहतुकीसाठी रस्त्याचा अल्पभागच उपयोगात येतो. वाहतुकीच्या कोंडीचं हे एक प्रमुख कारण आहे. पादचाऱ्यांकरिता असलेल्या फुटपाथचाही बराचसा भाग वाहनं व्यापून टाकतात. त्यामुळे पादचाऱ्यांना नाइलाजाने मुख्य रस्त्यावरून चालावं लागतं यामुळे रहदारीचा वेग मंदावतो. शिवाय लहान-मोठे अपघातही घडतात. वाहनांनी रस्ते व फुटपाथची जागा व्यापायची नसेल तर ठिकठिकाणी स्वतंत्र वाहनतळांसाठी मोठी जागा लागते. अशी जागा मिळवणे, तिथे बांधकाम करणे, वाहनं ठेवण्याची सोय करणे, वाहनांच्या देखभालीसाठी मनुष्यबळ वापरणं यासाठी महानगरपालिकेला अथवा एखाद्या खासगी व्यावसायिकाला पैसे गुंतवावे लागतात. ही गुंतवणूक एका अर्थाने निरर्थक व 'अनप्रॉडक्टिव्ह' ठरते; कारण अशा मोकळ्या जागांवर घरं बांधता आली असती, बागा करता आल्या असत्या, हिरवळ निर्माण करता आली असती.

वाहनांची मोठी संख्या, एकावेळी रस्त्यावर असंख्य वाहनं, आधीच अरुंद

असलेले आणि वाहनांच्या पार्किंगमुळे आणखी अरुंद झालेले रस्ते या साऱ्याच्या परिणामी वाहतुकीची कोंडी होते. शहराच्या वेगवेगळ्या भागात सातत्याने वाहतुकीची कोंडी होत असते; वाहनं अडकून पडतात. त्यामुळे खोळंबा होतो. नियोजित ठिकाणी लोक वेळेवर पोहोचू शकत नाहीत. वाहतूक नियंत्रणाच्या व्यवस्थेवर सतत ताण पडतो. वाहतूक पोलीस आणि नागरिक यांच्यात वादाचे प्रसंग निर्माण होतात. कोंडीत अडकलेल्या नागरिकांचीही आपापसात भांडणं होतात. क्वचित हाणामारीचीही वेळ येते. अशा-प्रकारे एकूण समाजस्वास्थ्यच गढूळ बनते. वाहतुकीच्या कोंडीमुळे वाया जाणाऱ्या 'प्रॉडक्टिव्ह' वेळाचा विचार केला पाहिजे. वाहतुकीच्या कोंडीमुळे दररोज किती तास श्रम वाया जातात? याचा विचार केला तर शहराच्या पर्यायाने देशाच्या अर्थकारणाला अप्रत्यक्ष किती मोठं नुकसान होतं, हानी होते. याचा अंदाज येईल.

ही तर झाली अप्रत्यक्ष हानी, वाहतूक कोंडीत अडकल्यामुळे इंधनाच्या होणाऱ्या नाहक ज्वलनामुळे इंधनावरचा प्रत्यक्ष खर्च वाढतो. वाहतुकीच्या कोंडीत वाहन पंधरा मिनिटे अडकले, तर त्या पंधरा मिनिटात इंधन जळतेच, पण त्या पंधरा मिनिटात जेवढे अंतर जाता आले असते तेवढे जाण्यासाठी आणखी इंधन जाळावे लागते. इंधन म्हणजे पेट्रोल, डिझेल किंवा एलपीजी गॅस. या साऱ्यांचे दर गगनाला भिडले आहेत. म्हणजेच इंधनाच्या खर्चाचा अतिरिक्त भार वाहन चालवणाऱ्याला सोसावा लागतो. पेट्रोलियम पदार्थांच्या बाबतीत भारत आयातीवर अवलंबून आहे. आंतरराष्ट्रीय बाजारातून इंधन खरेदी करावं लागतं. पेट्रोलियमचे साठे मर्यादित असल्यामुळे त्याचा वापर मर्यादित स्वरूपात होणे गरजेचे आहे. मात्र, वाहनांच्या मोठया संख्येमुळे त्याचा वापरही मोठ्या प्रमाणात होत आहे, त्यातच वाहतुकीच्या कोंडीमुळे होणाऱ्या अपव्ययाचा भारही वाढत आहे. याचा प्रत्यक्ष-अप्रत्यक्ष फटका सरकारी तिजोरीला तसेच या सर्वसामान्यांच्या खिशालाही बसत आहे.

इंधनाच्या ज्वलनामुळे वातावरणातील कार्बन-डाय-ऑक्साइडचं प्रमाण वाढत आहे, म्हणजेच हवा मोठ्या प्रमाणात प्रदूषित होत आहे. या प्रदूषणाचे थेट परिणाम मनुष्याच्या शरीरावर होतात. श्वसनाचे विकार, क्षय, दमा, कॅन्सर, त्वचेचे विकार अशा आजारांना सामोरे जावे लागते. विशेषतः लहान मुलांना प्रदूषणाचा त्रास अधिक प्रमाणात होतो. दुसरं म्हणजे, सतत वाहन चालवल्याने नेत्र विकार, पाठीचे आजार, स्पॉण्डेलिसिस वगैरेंचाही सामना करावा लागण्याची वेळ वाहनचालकांवर येऊ शकते. आजकाल आजारपण परवडेनासं झालं आहे. हॉस्पिटलमध्ये दोन दिवस राहून साधे उपचार घेतले, तरी पाच-दहा हजार रुपये बिल होते. वेगवेगळ्या तपासण्या, आय. सी. यू. आणि शस्त्रक्रिया आवश्यक झाल्यास मोठा आर्थिक फटका बसतो. आजारपणामुळे वाया जाणाऱ्या श्रमतासांचाही विचार केला, तर ही हानी किती मोठी आहे, हे लक्षात येईल.

वाहनांची वाढती संख्या, वाहतुकीची कोंडी या समस्येवर रस्त्यांचे रुंदीकरण, चौपदरी-आठपदरीकरण, उड्डाणपूल हे खरोखरच उपाय आहेत का, याचा विचार झाला पाहिजे. यामध्ये मोठ्या प्रमाणात भांडवली गुंतवणूक करावी लागते. त्यामुळे रोजगारात भर पडते, हे खरे असले, तरी ज्या कारणासाठी ही गुंतवणूक केली जाते. ती वाहतूक समस्या सुटत नाहीच, उलट वाढते, असेच आढळून येते. 'जितके रस्ते मोठे कराल, तितकी वाहनं अधिक वाढतील' असंच समीकरण दिसून येते.

वाढत्या प्रदूषणामुळे होणाऱ्या शारीरिक त्रासाचा उल्लेख आधी केला आहे, त्याचप्रमाणे नागरिकांच्या मानसिक स्वास्थ्याचाही विचार महत्त्वाचा आहे. आपल्या कामाच्या ठिकाणी आपण वेळेवर पोहोचू शकू की नाही हा ताण बहुतांशी वाहनचालकांच्या मनावर असतो. वाहतुकीच्या कोंडीत अडकल्याने हा ताण आणखी वाढतो. इतर वाहनचालकांबरोबर भाडणं, वाहतूक पोलिसाबरोबर वादावादी या गोष्टीसुद्धा मानसिक त्रास वाढवतात. वाहन चालवताना मन शांत असेल, सतर्क असेल तर सहसा अपघात होत नाहीत ते टाळता येतात, पण मन अशांत, तणावग्रस्त

असेल, तर ते अपघाताला निमंत्रण देते. दररोज रस्त्यावर होणाऱ्या अपघातांचे प्रमाण इतके वाढले आहे की, त्याचं काहीच वाटेनासेच झाले आहे. माणसांची मने बोथट झाली आहेत. 'रोज मरे त्याला कोण रडे' अशी संवेदनहीनता समाजात निर्माण होणे, हे चांगलं लक्षण आहे का, याचा विचार प्रत्येकाने करण्याची वेळ आली आहे.

जुन्या वाहनांची विल्हेवाट हा आणखी एक मोठा बिकट प्रश्न बनला आहे. जुनी वाहने रस्त्यावरून धावणे म्हणजे मोठ्या प्रमाणात प्रदूषणाला आमंत्रण देणे होय. दीर्घकाळ वापरात असलेल्या वाहनांची क्षमता कमी होते अशी वाहने जास्त प्रमाणात इंधनं 'खातात' व तितक्याच प्रमाणात धूर सोडतात. या वाहनांकडून अपेक्षित वेग मिळत नाही, त्यामुळे चालकाला मनस्ताप सोसावा लागतो. त्यांच्या दुरुस्ती-देखभालीवर वारंवार खर्च करावा लागतो. प्रगत देशांमध्ये वाहनांच्या वापराचा ठराविक कालावधी पूर्ण झाल्यानंतर अशी वाहने रस्त्यावर आणण्यास सक्त मनाई आहे. आपल्या देशातही असे नियम आहेत, पण ते फक्त कागदावरच आहेत. त्यांची सक्त अंमलबजावणी होत नाही, त्यामुळे ही प्रदूषणकारक वाहनं रस्त्यावरून दूर होत नाहीत. जुन्या वाहनांची आणखी एक मोठी समस्या म्हणजे, वापरातून बाद झालेल्या वाहनांचे काय करायचं? अशी वाहनं घरासमोरच्या जागेत, इमारतींच्या पार्किंगमध्ये धूळ खात पडतात, त्यांच्यावर गंज चढतो, टायर्स जाळले तर त्यांचा धूर प्रदूषण करतो. आपल्याकडे अशी वाहने-टायर्स वगैरे भंगारात तरी जातात, काहींना काही स्वरूपात त्यांचं रिसायकलिंग होतं. प्रगत देशांमध्ये मात्र ही समस्या मोठी आहे. जुन्या मोटारींचे-टायर्सचे ढीगच्या ढीग पडून आहेत अशी छायाचित्रे अधूनमधून तेथील वर्तमानपत्रांतून प्रसिद्ध होत असतात.

एकंदरित, वाहनांची वाढती संख्या म्हणजे वाहतुकीची सतत कोंडी, वाढते अपघात, वाढते मृत्यू, वाढते प्रदूषण, वाढते शारीरिक-मानसिक त्रास, वाढते भांडवली खर्च, वगैरे वगैरे साऱ्याच समस्या. वाहनांची गरज तर आहेच, पण या समस्यांचं काय? यावर काय उपाय आहे?

खरे म्हणजे, सक्षम, सुलभ व किफायतशीर सार्वजनिक वाहतूक व्यवस्था हा या साऱ्या समस्यांवरचा उत्तम उपाय असू शकतो. एक उदाहरण पाहू. पुण्यासारख्या शहरात सुमारे २० लाख खासगी दुचाकी वाहनं आहेत, असे आपण म्हणतो. एका वाहनाची सरासरी ५० हजार रुपये किंमत गृहीत धरली तर, पुणेकरांनी दहा हजार

कोटी रुपये वाहनांवर खर्च केले आहेत, असे म्हणता येईल. हेच दहा हजार कोटी रुपये 'व्होल्व्हो' सारख्या आलिशान, आरामदायी, कमी प्रदूषणकारक वाहनांत गुंतवले तर? एका 'व्होल्व्हो'ची किंमत सरासरी एक कोटी रुपये मानली तर इतक्या पैशांत दहा हजार 'व्होल्व्हो' गाड्या उपलब्ध होऊ शकतील. त्यातही जर इतक्या मोठ्या संख्येने खरेदी होणार असेल तर, 'व्होल्व्हो'च्या किमतीत 'तोलमोल'ही करता येऊ शकेल. बार्गेनिंगमध्ये व्होल्व्होची किंमत निम्म्याने कमी झाली तर वीस हजार 'व्होल्वो' उपलब्ध होतील. कल्पना करा, पुण्याच्या सर्व भागात, सर्व रस्त्यांवर 'व्होल्व्हो'ची बससेवा उपलब्ध असेल. मोठ्या संख्येने 'व्होल्व्हो' गाड्या ताफ्यात असल्याने त्यांची फ्रिक्वेन्सी उत्तम असेल तर लोक स्वतःची वाहने घेऊन रस्त्यावर कशाला येतील? सार्वजनिक बससेवा किफयतशीर दरात उपलब्ध असेल, ती सुलभ असेल व प्रवास आरामदायक होत असेल, तर सर्वसाधारण नागरिकांबरोबरच उच्चभ्रू वर्गही सार्वजनिक बससेवेला प्राधान्य देईल. खासगी दुचाकी-चारचाकी वाहनांचा उपयोग फक्त गरजेपुरता मर्यादित होईल. वाहतुकीची कोंडी, प्रदूषण अशा साऱ्या समस्यांमधून नागरिकांची मुक्तता होईल. वाया जाणारे श्रम तास वाचतील, ते उत्पादक कामांवर खर्च होतील, पर्यायाने उत्पादन वाढेल. आर्थिक प्रगतीची चाके वेगाने फिरतील, त्यातून शहर समृद्ध होईल. हे निव्वळ स्वप्नरंजन नाही, अगदी शक्यतेच्या कोटीतील ही बाब आहे. त्यासाठी प्रबळ इच्छाशक्ती मात्र हवी. खरे तर, 'बीआरटी'ची संकल्पना याच तत्त्वावर आधारलेली आहे. मात्र पुण्यात पाच-सात वर्षांपूर्वी मोठा गाजावाजा करून सुरू केलेला 'बीआरटी' प्रकल्प साफ फसला आहे. याचे कारण इच्छाशक्तीचा अभाव! केवळ निवडणुकांवर डोळा ठेवून योजना आखायच्या, कधी रिंग रेल्वे, कधी 'स्काय बस', कधी 'बीआरटी' तर कधी 'मेट्रो'ची स्वप्नं दाखवायची आणि निवडून आल्यावर याच योजना मोडीत काढायच्या वाहतूक व्यवस्थेची वाताहात याचमुळे होत आहे. पण लक्षात कोण घेतो?

आज सार्वजनिक वाहतुकीची अवस्था काय आहे? पुण्यातील पीएमपी असेल, कोल्हापुरातील 'केएमटी' असेल किंवा कोणत्याही शहरातील सार्वजनिक बससेवा असेल, सर्वत्र लालफितीच्या कारभार बोकाळला आहे. ताफ्यातील बसगाड्यांची संख्या लोकसंख्येच्या तुलनेत अपुरी आहे. नव्या बसगाड्यांच्या खरेदीसाठी निधीची कमतरता आहे, 'जेएनएनयुआरएम' मधून केंद्राचा निधी मिळाला तरी पुरेशा बसगाड्यांची खरेदी होताना दिसत नाही. ताफ्यातल्या जुन्या गाड्या रस्त्यावर

धावतात, मध्येच बंद पडतात, त्यांच्या देखभाल-दुरुस्तीच्या बाबतीत साराच आनंद आहे. गाडीच्या खिडक्यांच्या काचा कधी फुटलेल्या, सीट्स फाटलेली, अस्वच्छता, चालक-वाहकांचा अरेरावीपणा, गाडीत जागा असूनही थांब्यावर गाडी थांबेलच याची शाश्वती नाही, खचाखच भरलेल्या गाडीतून लटकून प्रवास, स्त्रिया, मुलं, वृद्ध नागरिक यांच्याबद्दल अनास्था, दुर्व्यवहार, एक बस गेल्यानंतर दुसरी बस केव्हा येईल, याचा भरवसा नाही..... याला सार्वजनिक वाहतूक कोणी म्हणत असेल, तर म्हणोत बापडे!

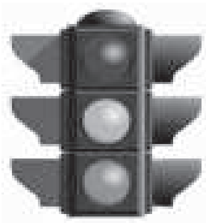
बसऐवजी ऑटोरिक्षाने प्रवास करायचा म्हटले, तर त्याबाबतीतही अनेक त्रास. रिक्षाचालकांची अरेरावी, उद्दामपणा, जवळच्या भाड्यास नकार, खिशाला न परवडणारे मीटर भाडे त्यातही मीटर फास्ट 'चालेल' अशी रिक्षाचालकाने केलेली 'व्यवस्था', वाहन चालवण्यातला बेशिस्तपणा... एक ना अनेक गोष्टी. या व्यवस्था व्यवस्थित चालत नाहीत, हे व्यक्तिगत वाहनांची संख्या बेसुमार वाढण्याचं प्रमुख कारण आहे. या व्यवस्थेत सुधारणा झाल्यास या वाढत्या संख्येला लगाम बसू शकतो. पण व्यवस्था नीट करणे, सामान्यांच्या हातात नाही. ज्यांच्या हातात ते आहे, त्यांची तशी इच्छाशक्ती नाही. या स्थितीतही परिस्थिती सुधारणे शक्य आहे. त्यासाठी व्यक्तिगत व सार्वजनिक स्तरावर काही उपाययोजना करणे शक्य आहे. त्यांचा आपण आता विचार करू.

जुन्या लोकांना आठवत असेल, साधारण तीन-चार दशकांपूर्वी स्वयंचलित वाहने रस्त्यावर फारशी नसायची. एकतर तेव्हा या वाहनांचे उत्पादन कमी होते, त्यांच्या किंमती लोकांना परवडण्यासारख्या नव्हत्या. तेव्हा लोक सायकलींचा वापर करायचे. तेव्हा सायकली भाड्याने मिळण्याची सोय होती. सायकल भाड्याने देणारी दुकाने होती. भाड्याचे दर वाजवी होते. लोक त्यांच्या गरजेनुसार सायकल भाड्याने घ्यायचे, गरज पूर्ण झाली की, परत करायचे. त्यामुळे स्वतःची सायकल बाळगण्याचे प्रमाण कमी होते. हीच सोय आज जर स्वयंचलित दुचाकी वाहनांकरता उपलब्ध झाली तर त्याचा उपयोग होऊ शकतो. दुचाकी-चारचाकी वाहने भाड्याने देण्याचा व्यवसाय शहराच्या सर्व भागात सुरू झाला, वाजवी दरात उत्तम स्थितीतील वाहने लोकांना उपलब्ध झाली तर स्वतःचे वाहन बाळगण्याचा सोस कमी होऊ शकेल. वाहनांची संख्या कमी होऊ शकेल, गरजेपुरतीच वाहने रस्त्यावर येतील. या पर्यायाचा गंभीरपणे विचार झाला पाहिजे.

सर्वसाधारणपणे शहरांमध्ये मध्यवर्ती भागात अनेक सेवा व्यवसायांचे केंद्रीकरण झालेले दिसते. उदाहरणार्थ बाजारपेठ. एकाच भागात भाजीमंडईपासून वेगवेगळ्या वस्तूंच्या होलेसेल-रिटेल मार्केटपर्यंत गर्दी झालेली असते. साहजिकच कोणत्याही खरेदीसाठी लोकांना याच भागात यावे लागते. त्यामुळे या भागात वाहतुकीच्या समस्या निर्माण होतात. या बाजारपेठेचे विकेंद्रीकरण केले पाहिजे. शहराच्या प्रत्येक भागात भाजी मंडई, अन्नधान्याची, कपड्यांची, पुस्तकांची वगैरे दुकाने असतील तर लोकांचा वेळ वाचेल, प्रवास कमी होईल. मध्यवर्ती भागातील वाहनांची वर्दळ कमी होईल. अशाच प्रकारे शाळा, महाविद्यालये, कारखाने, सरकारी-बिगर सरकारी कार्यालये यांचे विकेंद्रीकरण केले पाहिजे.

याच बरोबर आणखी एक गोष्ट लक्षात घ्यायला हवी. सर्वसाधारणपणे शहरातल्या सर्व प्रकारच्या दैनंदिन कामकाजाच्या वेळा समान असतात. शाळा-महाविद्यालये, बँका, सरकारी-बिगरसरकारी कार्यालये, कारखाने वगैरे सामान्यतः सकाळी नऊ ते सायंकाळी पाच वाजेपर्यंत सुरू असतात. साहजिकच विद्यार्थी, कर्मचारी वगैरेंची एकाच वेळी रस्त्यावर गर्दी होते. सामान्यतः रविवार ही साऱ्यांकरता साप्ताहिक सुटी असते. त्यामुळे रविवार वगळता दररोज ठराविक वेळी वाहतुकीची कोंडी होते. प्रत्येकाच्या कामकाजाच्या वेळांमध्ये बदल केले तर एकाचवेळी रस्त्यावर होणारी गर्दी टाळता येऊ शकेल. उदाहरणार्थ, शाळा-महाविद्यालये सकाळी ७ ते दुपारी ३ यावेळात चालतील, बँकांचे कामकाज ८ ते ४ या वेळात चालेल, सरकारी कार्यालये दहा वाजता उघडतील व सहा वाजता बंद होतील, कारखान्यांची दुसरी शिफ्ट बारा वाजता सुरू होईल वगैरे. या बदलांमुळे त्या त्या ठिकाणचे कर्मचारी टप्प्याटप्प्याने रस्त्यावर येतील व वाहतुकीचा ताण कमी होईल त्याचप्रमाणे वेगवेगळ्या प्रकारच्या आस्थापनांचे साप्ताहिक सुटीचे वार वेगवेगळे ठेवले तर त्यानुसार गर्दीचं प्रमाण कमी होईल. उदाहरणार्थ, शाळा-महाविद्यालये व सरकारी कार्यालये रविवारी बंद राहतील, बाजारपेठ सोमवारी बंद राहील, बिगर-सरकारी कार्यालये, बँका बुधवारी बंद राहतील, कारखाने गुरुवारी बंद राहतील वगैरे.

याचप्रमाणे विशिष्ट दिवशी विशिष्ट क्रमांकाच्या वाहनांना रस्त्यावर येण्यास बंदी सारखे उपाय परदेशांत अवलंबले जात आहेत. उदाहरणार्थ, ज्या वाहनांच्या क्रमांकातील शेवटचा आकडा एक असेल ती वाहने सोमवारी रस्त्यावर येणार नाहीत. याच क्रमाने दोन..तीन...चार हे आकडे असलेली वाहने मंगळवार...



बुधवार....गुरूवार या दिवशी रस्त्यावर येणार नाहीत. यामुळे रस्त्यावरील वाहनांची संख्या कमी होऊ शकते, वाहतुकीची कोंडी टळू शकते, पेट्रोल-डिझेल-गॅस या इंधनाची बचत होऊ शकते. पर्यायाने प्रदूषण कमी होऊ शकते. आठवड्यातील एक दिवस सर्व प्रकारच्या वाहनांना 'साप्ताहिक सुट्टी' सारखे उपक्रम राबवता येऊ शकतात का, याचाही विचार झाला पाहिजे.

वाहतूक समस्येचे काही प्रमाणात निराकारण करण्यास हे उपाय उपयुक्त ठरू शकतात. तथापि, रस्ता वाहतुकीला पर्याय ठरू शकतील असे वाहतुकीचे अन्य मार्ग शोधण्याचे प्रयत्न होणेही गरजेचे आहे. मुंबईचे उदाहरण घेऊ. मुंबईत सेंट्रल, वेस्टर्न व हार्बर असे तीन रेल्वे वाहतुकीचे मार्ग उपलब्ध आहेत. या तीनही मार्गांवर शहरी वाहतुकीसाठी लोकल चालवल्या जातात. त्यामुळे मुंबईत रस्त्यावरील वाहतुकीचा ताण हलका झाला आहे. मुंबई हे अफाट लोकसंख्येचे शहर असल्याने तिथे रस्त्यांवरही प्रचंड गर्दी असते, हा भाग अलाहिदा! पण कल्पना करा मुंबईत लोकल्सला पर्यायच नसता, तर काय झाले असते मुंबईचे! लोकल हा उत्तम पर्याय आहेच, पण मुंबईच्या तीनही बाजूंनी समुद्र आहे. मुंबई हे एकप्रकारे बेटच आहे. समुद्रमार्गाने मुबईत वाहतूक व्यवस्था होऊ शकते का? विचार नक्कीच करता येईल. पुण्यातही मुळा-मुठा या नद्या वाहतात. मुठा नदी शहराच्या मध्यातून वाहते. या नदीला बारमाही पाणी नाही, हे खरे आहे. मात्र, या नदीवर चार धरणं आहेत. या धरणांच्या साहाय्याने नदीच्या मुख्य पात्रात एका विशिष्ट प्रमाणात पाणी सातत्याने कायम राखून जल वाहतूक सुरू करता येऊ शकते का? तसं झालं, तर रस्त्यावरील गर्दीचा भार नक्कीच कमी होऊ शकेल. या दृष्टीने विचार होतही असेल. अर्थात असे निर्णय तज्ज्ञांनी घ्यावयाचे असतात. आपण एक पर्याय म्हणून त्यांचा विचार करू शकतो.

गेल्या दोन दशकात 'इन्फ्रास्ट्रक्चरल डेव्हलेपमेंट'ची व्यापक चर्चा होत आहे. पायाभूत सुविधांमध्ये रस्त्यांचा समावेश होतो. पंतप्रधान राष्ट्रीय महामार्ग योजनेतून देशभरात रस्ते विकासाचे काम सुरू आहे. ग्राम सडक योजनेअंतर्गत लहान लहान गावांपर्यंत रस्ते पोहचत आहे. शहरांची वाढ निकोप व्हावी या दृष्टीने जवाहरलाल नेहरू राष्ट्रीय नागरी पुनरुत्थान योजनेच्या माध्यमातून पायाभूत सुविधांच्या विकासावर भर दिला जात आहे. शहरात नवे रस्ते, पूल, उड्डाणपूल, स्कायवॉक अशा बांधकामांना

व रस्त्यांच्या देखभाल-दुरुस्तीला प्राधान्य दिले जात आहे. एकूणच रस्त्यांवर मोठ्या प्रमाणात भांडवली खर्च होत आहे. या खर्चाच्या वसुलीसाठी कर, टोल आकारले जातात. रस्त्यांचा विकास होणे गरजेचे आहे पण त्याचा आर्थिक भारही मोठा आहे. त्यामुळे प्रमाणशीर, शिस्तबद्ध वाहतूक रस्त्यांच्या दीर्घकाळ उपयुक्ततेसाठी आवश्यक आहे, याचीही जाणीव असायला हवी.

यासाठी आवश्यक आहे शिस्त! आज वाहतुकीचे नियम सर्रास मोडले जातात. सिग्नलचे पालन होत नाही. आपलेच घोडे पुढे दामटण्याच्या घाईत प्रत्येकजण असतो. वाहनात भेसळयुक्त इंधन वापरले जाते, वाहन प्रदूषणविरहित असण्याची चाचणी नियमित होत नाही. दुभाजक असलेल्या रस्त्यांवर उलट्या बाजूने सर्रास वाहन चालवले जाते. एकेरी वाहतुकीच्या मार्गावर विरुद्ध दिशेने प्रवेश केला जातो..... बेशिस्तीचे अनेक नमुने सांगता येतील. आपणच वाहतुकीचे नियम मोडत असू, प्रदूषणाचे नियम पाळत नसू तर बिघडलेल्या वाहतूक व्यवस्थेबद्दल आपण कोणत्या तोंडाने बोलू शकतो? कोणाला दोष देऊ शकतो? खरी सुरुवात तर आपल्या स्वतःपासूनच करायला हवी !