

पुणे शहराच्या विकासात सार्वजनिक प्रवासी वाहतुकीची भूमिका

रणजित सतिश कदम

संशोधक विद्यार्थी (पीएच.डी.)
वाणिज्य विद्याशाखा व संशोधन केंद्र,
सावित्रीबाई फुले पुणे विद्यापीठ, पुणे-४११०७.
महाराष्ट्र भारत

डॉ.एम.यु.मुलाणी

मार्गदर्शक
शारदाबाई पवार महिला महाविद्यालय,
शारदानगर, बारामती, जि.पुणे.
महाराष्ट्र भारत

सारांश

देशाच्या आर्थिक विकासामध्ये महाराष्ट्र राज्य अग्रेसर आहे. या महाराष्ट्रातील विविध जिल्ह्यांमध्ये पुणे जिल्हा शैक्षणिक विकासाबरोबर औद्योगिक विकासातही अग्रेसर आहे. पुणे जिल्ह्याच्या आर्थिक व सामाजिक विकासात प्रवासी वाहतूक व्यवस्था महत्त्वाची भूमिका बजावते. पुणे जिल्ह्यातील पीएमपीएमएलची सार्वजनिक प्रवासी वाहतुकीची स्थिती सुधारण्यासाठी विविध पातळ्यावर प्रयत्न केले जात आहेत त्यामुळे मागील काही दिवसापासून पीएमपीएमएलच्या अधिकाधिक बस मार्गावर आणण्यात यश मिळत आहे. तसेच प्रवाशांनाही चांगली सुविधा देण्यासाठी प्रयत्न सुरु आहेत परिणामी उत्पन्नात वाढ होऊ लागली आहे. तसेच सार्वजनिक वाहतूक अधिक सक्षम करून नागरिकांचा प्रवासातील वेळ कसा कमी करता येईल यावर संशोधन व विविध प्रयोग सुरु आहेत.

महत्त्वाचे शब्द: पीएमपीएमएल, सार्वजनिक प्रवासी वाहतूक, प्रवासी वाहतूक व्यवस्था, वाहतुकीचे जाळे

प्रस्तावना

भारतासारख्या विकसनशील देशात आर्थिक विकासासाठी कार्यक्षम वाहतूक असणे ही काळाची गरज आहे. कारण वाहतूक हा आधुनिक अर्थव्यवस्थेचा आधारस्तंभ आहे. दर्जेदार वाहतुकीचे जाळे आर्थिक प्रगतीला चालना देते आणि म्हणूनच भारतातील पंचवार्षिक योजनांमध्ये वाहतूक विकासाला जास्त प्राधान्य देण्यात येते. खाजगीकरण, उदारीकरण, जागतिकीकरण तसेच विज्ञान आणि तंत्रज्ञानाच्या स्पर्धेत आर्थिक विकास घडवून आणणे आणि ते टिकविण्यामध्ये प्रवासी वाहतूक ही मानवी घटकांचा एक अविभाज्य घटक आहे. कारण प्रवासी वाहतुकीचा आणि मानवी दैनंदिन घटकांचा जवळचा संबंध आहे. पीएमपीएमएलचे दैनंदिन सरासरी उत्पन्न एक कोटी साठ लाख रुपयांच्या जवळपास आहे. सोमवारी आणि गुरुवारी या उत्पन्नात अधिकच वाढ होताना दिसून येते. पुणे शहरातील सार्वजनिक प्रवासी वाहतुकीचा कणा असणा-या पीएमपीएमएलमध्ये सुधारणा करण्यासाठी सातत्याने प्रयत्न सुरु करण्यात आले आहेत. पुणे शहर आणि पिंपरी-चिंचवडमधील प्रवाशांना सुविधा देण्यासाठी आणि सार्वजनिक वाहतूक व्यवस्था सक्षम करण्यासाठी पीएमपीएमएल प्रशासनाने ५०० बस विकत घेण्याचा प्रस्ताव तयार केला आहे. सक्षम सार्वजनिक वाहतुकीसाठी एक लाख लोकांमागे ५५ बस आवश्यक आहेत. पुणे आणि पिंपरी-चिंचवडमधील

रणजित सतिश कदम

डॉ.एम.यु.मुलाणी

1 Page

लोकसंख्या विचारात घेता पीएमपीएमएलच्या ताफ्यात ३००० बसची आवश्यकता आहे. मात्र पीएमपीएमएलच्या ताफ्यात २१०० बस आहेत. रस्त्यावर धावणा-या एकूण बसेस मधील २०० पेक्षा अधिक बसमध्ये मोठ्या स्वरूपात बिघाड झाल्याने ब्रेक डाऊनचे प्रमाण वाढत आहे. उपनगरात लोकसंख्या वाढत आहे त्यामुळे पीएमपीएमएलला अधिक बसची आवश्यकता आहे. पीएमपीएमएलची परिस्थिती सुधारायची असेल तर बस वाढल्या पाहिजे त्यामुळे वाढत असलेल्या प्रवाशांना सुविधा देता येतील आणि पर्यायाने उत्पन्नही वाढेल. पीएमपीएमएल चालली तरच पुणे चालेल म्हणून सार्वजनिक प्रवासी वाहतूक अधिक सक्षम करून नागरिकांचा प्रवासातील वेळ कसा कमी करता येईल यावर लक्ष देणे गरजेचे आहे. ज्या देशात कामकाज करणा-या जनतेचा वेळ रस्त्यावर अधिक जातो त्याचा GDP घसरतो म्हणजेच देशाच्या विकासावर परिणाम होतो त्यामुळे त्याचे प्रवासातील कष्ट कमी व्हायला हवेत. स्मार्ट सिटीचे स्वप्न पाहणा-या पुण्यासाठी हे निश्चितच भूषणावह नाही. १९४१ मध्ये सुरु झालेली शहर वाहतूक सेवा पुढच्या वर्षी अमृतमहोत्सवी वर्षात पदार्पण करत आहे हे औचित्य साधून तरी पीएमपीएमएलला बळकटी देण्याचे प्रयत्न व्हावेत. कारण शहर बससेवा चालली तरच पुणे चालणार आहे पीएमपीएमएल ही शहराची लाईफलाईन आहे आज पुण्यात चाळीस लाखांवर वाहने असली तरी सार्वजनिक प्रवासी वाहतूक व्यवस्थेची प्रभावी व सर्वात मोठी भूमिका पीएमपीएमएल बजावताना दिसते म्हणूनच पीएमपीएमएलची सार्वजनिक प्रवासी वाहतुकीतील भूमिकेचा अभ्यास करण्यासाठी सदर विषयाची निवड करण्यात आली.

अभ्यासाची उद्दिष्टे

१. पुणे शहराच्या विकासात प्रवासी वाहतुकीच्या भूमिकेचा आढावा घेणे
२. पीएमपीएमएलच्या सार्वजनिक प्रवासी वाहतुकीतील समस्यांचा अभ्यास करणे.
३. पुणे परिसरातील सार्वजनिक प्रवासी वाहतुकीच्या बदलत्या संख्येचा आढावा घेणे.

संशोधन पद्धती

प्रस्तुत अभ्यासासाठी दुय्यम स्रोतांचा वापर करून माहिती व आकडेवारी संकलित केली आहे. यामध्ये पुणे महानगर परिवहन महामंडळाच्या विविध विभागाकडून मिळविलेली माहिती तसेच संदर्भ ग्रंथ, पुस्तके, मासिके, नियतकालिके, वर्तमानपत्रातील लेख इ.चा समावेश केलेला आहे. संकलित माहितीचे संख्याशास्त्रीय वर्गीकरण विश्लेषण करण्यासाठी शेकडेवारी इ. साधनाचा वापर केला आहे.

विश्लेषण आणि निष्कर्ष

पुणे महानगरपालिका परिवहन उपक्रम व पिंपरी-चिंचवड महानगरपालिका परिवहन उपक्रम यांचे विलिनीकरण करून २००७ मध्ये पुणे महानगर परिवहन महामंडळ लि. (पीएमपीएमएल) ची स्थापना करण्यात आली. तेव्हापासून पुणे शहर आणि परिसरामध्ये प्रवासी वाहतुकीची महत्त्वाची भूमिका पीएमपीएमएलकडून पार पाडली जाते.

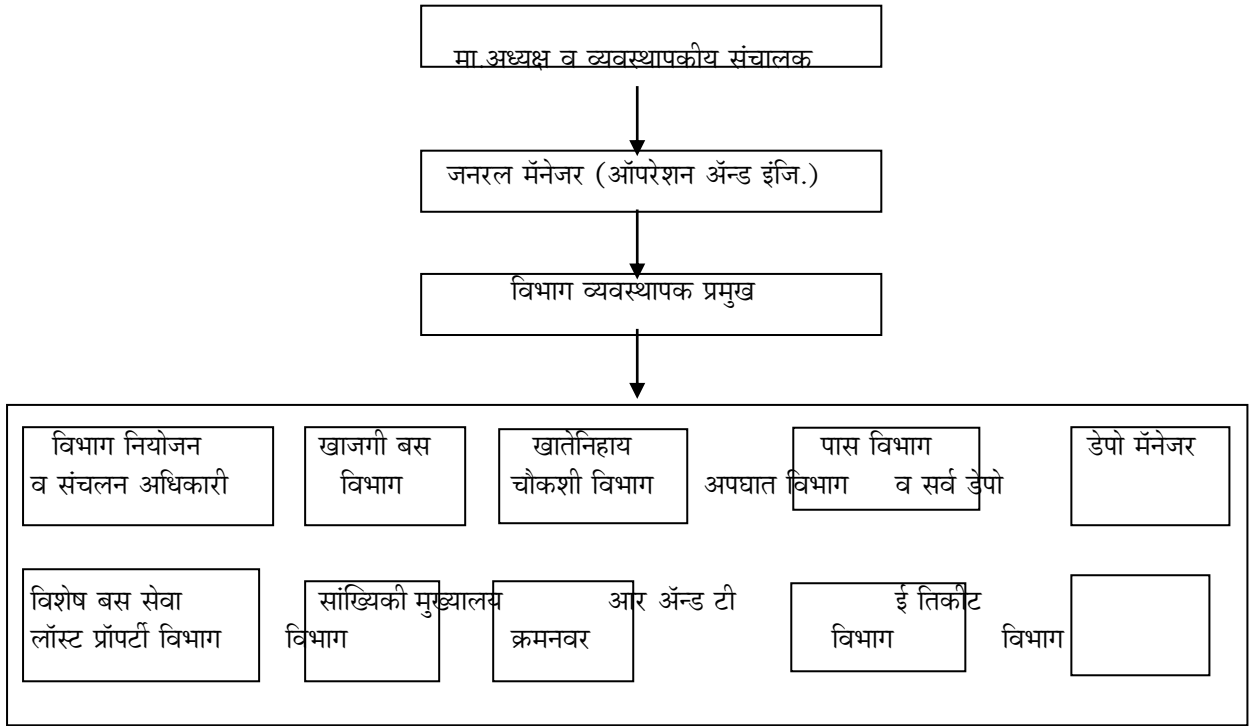
संचलन क्षेत्र

पीएमआरडी क्षेत्रातील पुणे व पिंपरी-चिंचवड महानगर पालिकेतील क्षेत्र तसेच सासवड, चाकण, तळेगाव दाभाडे, आळंदी व राजगुरुनगर या नगरपरिषदा तसेच पुणे, देहरोड व खडकी या तीन कॅन्टोमेंट बोर्ड व शहरालगतची १२४ गावे या परिसरामध्ये महाराष्ट्र शासन अधिनियमानुसार महापालिकेच्या हद्दीपासून २० कि.मी. परिघापर्यंत अशी एकूण १०१२ चौ.कि.मी. परिघामध्ये या महामंडळामार्फत सेवा दिली जाते.

पुणे महानगर परिवहन महामंडळ लिमिटेडचे व्यवस्थापन

अ.नं.	तपशील	संख्या
१.	डेपो	१०
२.	महामंडळाच्या मालकीच्या बसेस	१२००
३.	पी.पी.पी.तत्त्वावरील बसेस	२००
४.	भाडेतत्त्वावरील बसेस	१०९
५.	नवीन भाडेतत्त्वावरील बसेस (आर)	६४५
६.	एकूण बसेस	२१५४
७.	नियोजित शेड्युल्ड	१६७१
८.	मार्गाची संख्या	३४२
९.	दैनंदिन नियोजित धाव कि.मी.	३८७४५९
१०.	प्रती बस धाव कि.मी.	२३२
११.	दैनंदिन प्रवासी संख्या	सरासरी १२ लाख
१२.	वाहतूक विभागाकडील सेवक संख्या	८०३४

विभागाची कामकाज पद्धती



कामकाज पद्धती

पुणे महानगर परिवहन महामंडळ लिमिटेड मध्ये विविध विभागाच्या माध्यमातून कामकाज पाहिले जाते. यामध्ये वाहतूक विभागाचे कामकाज हे प्रमुख असून ते तीन टप्प्यांमध्ये केले जाते. १) नियोजन. २) संचालन. ३) नियंत्रण.

१) नियोजन

पीएमपीएमएल चे नियोजन पुढील तक्त्यामध्ये दर्शविले आहे.

डेपोचे नाव	मार्ग	शाळा	महिला	वज्र	आराम	रात्रौ	एकूण	अंतर	नियोजित शेड्युल्ड	खेपा	नियोजित कि.मी.	निशुल्क धाव	
									सकाळ दुपार				
स्वारगेट	४९	०१	००	०१	००	००	५१	८१९.३५	२०९	१७५	३०३७	४४९४०.५०	२०२.६०
न.ता.वाडी	४०	०१	००	०२	०१	००	४४	८३९.००	२३७	१९८	३३६४	५६३५६.५५	२१०.१०
कोथरुड	५३	०१	००	०३	००	००	५७	९९८.८०	२०५	१५१	२३३०	४००६३.८०	१२४९.९०
कात्रज	३५	०१	०२	००	००	०२	४०	६४१.८०	२०६	१७३	२५५२	४३५१०.६०	६८८.१०
हडपसर	३६	०१	००	०१	००	०२	४०	७५१.२०	२१०	१९२	२८३७	५३२६४.४८	७१.४०
मार्केटयार्ड	१८	०१	००	००	००	००	१९	३५३.६०	९०	६४	११२८	१७७९८.९०	२०८.३०
पुणेस्टेशन	३२	०१	००	००	००	००	३३	५०४.४०	११९	१३	१८६८	२५३५३.१०	९७.००
भक्तीशक्ती	३२	०१	००	००	००	००	३३	६७९.३०	१६३	१३०	२१८६	४३२७६.७०	६०६.६०
सदगुरुनगर	१५	००	००	००	००	००	१५	३८०.५०	८७	७३	१११९	२५३५९.००	३१९.२०
संततुकाराम नगर	३२	००	००	००	००	००	३२	७२७.६०	१४५	१३०	२०६५	३७५३२.८५	२८३.००
एकूण	३४२	०८	०२	०७	०१	०४	३६४	६७२५.५५	१६७१	१३८५	२२४८६	३८७४५९.४८	३९३६.२०

२) संचालन

पुणे महानगर परिवहन महामंडळाच्या एकूण १० डेपोच्या माध्यमातून डेपो मॅनेजर व असिस्टंट डेपो मॅनेजर यांचेमार्फत संचालन व्यवस्था राबविण्यात येते. १० डेपो व महत्वाची स्थानके तसेच ४५ पास केंद्रामधून प्रवाशांना पासेस उपलब्ध करून दिले जातात. एकूण १२५ बस स्थानकामधून बसेसचे संचालन होते.

एकूण बस मार्ग शेड्युल्ड	१५३७	बस मार्ग	३४२
एकूण शाखा शेड्युल्ड	६३	शटल	००
एकूण महिला बस शेड्युल्ड	०२	शाळा	०८
एकूण वज्र मार्ग शेड्युल्ड	६३	महिला स्पेशल बस	०२
आराम बस शेड्युल्ड	०२	वज्र मार्ग	०७
रात्रौ बस शेड्युल्ड	०४	आराम	०१
--		रात्रौ	०४
एकूण	१६७१		३६४

रणजित सतिश कदम

डॉ.एम.यु.मुलाणी

4Page

३) नियंत्रण

डेपो मॅनेजर, नियोजन विभाग प्रमुख, डेपो मुख्यालय, खाजगी बस विभाग, पास विभाग, अपघात विभाग व सांख्यिकी विभाग, खातेनिहाय चौकशी विभाग या विभागामार्फत देखरेख करण्यात येते.

पुणे महानगर परिवहन महामंडळ लिमिटेड प्रशासन विभाग

अ.नं.	वर्ष	चालक	वाहक	प्रतिदिन एकूण सरासरी बसेस	एकूण सेवक संख्या	प्रतिदिन सरासरी प्रवासी संख्या
१.	२००७-०८	२४०२	३११६	११८६	८६१५	८०७५११
२.	२०१०-११	२८३०	३८९५	१५६५	८६५२	१२३६१७६
३.	२०१४-१५	२९३४	४५८०	२०८४	१०१८६	१२१७४१२

पुणे महानगर परिवहन महामंडळाकडून देण्यात येणा-या प्रवासी वाहतुकीच्या वरील तालिकेवरून असे स्पष्ट होते की ज्याप्रमाणे प्रवासी संख्या वाढत आहे त्याप्रमाणे परिवहन महामंडळाकडून दिल्या जाणा-या सेवेसाठी कर्मचारी संख्या, प्रतिदिनी सेवा देणा-या बसेस आणि उत्पन्नाच्या विविध मार्गांतदेखील वाढ करण्यात येत आहे.

निष्कर्ष

येणा-या काळात शहरी भागातील रस्त्यांचा योग्य वापर करून सार्वजनिक व्यवस्था विकसित करणे गरजेचे आहे. यासाठी बस वाहतुकीबरोबर मेट्रो रेल सेवा, मोनोरेल सेवा, अतिजलद बस सेवा इ. सारख्या पर्यायी साधनांचा वापर करणे गरजेचे आहे. सार्वजनिक बससेवेतील अनियमितपणा किंवा अतिविलंबाने लोक खाजगी वाहतुकीच्या साधनांचा वापर करतात. कारण प्रवाशांना नियमित वेळेवर, कमी खर्चिक, सुरक्षित, सोईस्कर, जलद व आरामदायी बससेवेची आपेक्षा असते. यासाठी बससेवेच्या गुणवत्तेत सुधारणा करून स्वच्छता, नियमितता, विश्वसनियता, सुरक्षितता, क्षमता, योग्य वागणूक इ. मध्ये बदल करणे गरजेचे आहे.

उपाययोजना

- १) बसेसच्या व डेपोच्या संख्येत गुणात्मक व कार्यात्मक वाढ करणे गरजेचे आहे.
- २) उत्पन्नाचे नवीन मार्ग सुरु करणे.
- ३) कर्मचा-यांना वेळोवेळी प्रोत्साहन भत्ता व मार्गदर्शन कार्यक्रम घेणे.
- ४) रस्त्यावरील ब्रेकडाऊन बसेसचे प्रमाण कमी करण्यासाठी उपाययोजना करणे.
- ५) कमी उत्पन्न असणा-या मार्गांचा अभ्यास करून विस्तारीकरण करणे.
- ६) अंतर्गत सेवकांचा वापर कमी करून ई-टिकिट यंत्रणा सुरु करणे.
- ७) गरजेनुसार बसेसची व कर्मचा-यांच्या संख्येत वाढ करणे.
- ८) डेपोतर्गत स्पर्धा व निकष / गुणवत्ता लावून बक्षिस योजना सुरु करणे.
- ९) विविध प्रवासी योजनांची योग्य माध्यमातून जाहिरात व प्रसार करणे.
- १०) बस स्थानकावरील सोई-सुविधासह कर्मर्शियल उत्पन्न वाढवणे उदा: ए.टी.एम. सुविधा इ.



संदर्भ

- १) इकॉनॉमिक्स रिपोर्ट २०१२-१३.
- २) योजना मासिक नोव्हेंबर २०१५.
- ३) समर्थ पुणे २०२० - समर्थ भारत व्यासपीठ प्रकाशन पुणे, खंड - ०२.
- ४) दैनिक महाराष्ट्र टाइम्स पुणे - दिनांक ०६ सप्टेंबर २०१५.
- ५) दैनिक महाराष्ट्र टाइम्स पुणे - दिनांक ०७ जुलै २०१५.
- ६) दैनिक सकाळ पुणे - दिनांक ०६ जुलै २०१५.
- ७) Bulletin of Journal Unique academy – October 2014.
- ८) www.pmpml.org