



आम्हा सर्व शिक्षक, कर्मचारी व विद्यार्थ्यांना अभिमान आहे की,
आम्ही महिन्यातून एकदा "No Vehicle Day" (विना वाहन दिवस) पाळतो.



थांबा
STOP



रस्ता द्या
GIVE WAY



प्रवेश बंद
NO ENTRY



VEHICLES PROHIBITED
IN ONE DIRECTION



VEHICLES PROHIBITED
IN ONE DIRECTION



वोन्ही बाजूने
प्रवेश बंद
VEHICLES PROHIBITED
IN BOTH DIRECTION



सर्व वाहनांना
प्रवेश बंद
ALL MOTOR
VEHICLE PROHIBITED



ट्रक प्रवेश बंद
TRUCKS
PROHIBITED



बैल गाडी व
हात गाडी प्रवेश बंद
BULLOCK CARTS &
HAND CARTS
PROHIBITED



बैल गाडी प्रवेश बंद
BULLOCK CARTS
PROHIBITED



टांगा प्रवेश बंद
TONGAS
PROHIBITED



हात गाडी
प्रवेश बंद
HAND CARTS
PROHIBITED



सायकल प्रवेश बंद
CYCLE
PROHIBITED



पायी चालणारे
प्रवेश बंद
PEDESTRIANS
PROHIBITED



उजवीकडे वळू नये
RIGHT TURN
PROHIBITED



डावीकडे वळू नये
LEFT TURN
PROHIBITED



"U" टर्न निषेध
"U" TURN
PROHIBITED



ओवर टेक करू नये
OVER TAKING
PROHIBITED



हॉर्न वाजवू नये
HORN
PROHIBITED



50
SPEED LIMIT



रुंदीची मर्यादा
WIDE LIMIT



3.5M
उंचीची मर्यादा
HEIGHT LIMIT



वजनाची मर्यादा
LOAD LIMIT



लांबीची मर्यादा
LENGTH LIMIT



मर्यादा समाप्त
RESTRICTION ENDS
SIGN



नो पार्किंग
NO PARKING



धांवण्यास मनाई
NO STOPPING



हॉर्न वाजवा
COMPULSORY
SOUND HORN



डावीकडे वळा
COMPULSORY
LEFT TURN



सरळ जा
COMPULSORY
AHEAD



उजवीकडे वळा
COMPULSORY
RIGHT TURN



सरळ व उजवीकडे
वळा
COMPULSORY
AHEAD OR
TURN RIGHT



सरळ व डावीकडे
वळा
COMPULSORY
AHEAD OR
TURN LEFT



डाव्या बाजूने चला
COMPULSORY
KEEP LEFT



सायकल मार्ग
COMPULSORY
CYCLE TRACK

वाहतूकीचे नियम पाळा, अपघाताचा धोका टाळा...



सत्यमेव जयते



रयत शिक्षण संस्थेचे
लक्ष्मीबाई भाऊराव पाटील,
महिला महाविद्यालय, सोलापूर
रस्ता सुरक्षा अभियान प्रस्ताव २०१४-१५





“स्वावलंबी शिक्षण हेच आमचे ब्रीद - कर्मवीर”

रयत शिक्षण संस्थेचे
लक्ष्मीबाई भाऊराव पाटील महिला महाविद्यालय,
सोलापूर

An ISO 9000 : 2001 Certified College
Accredited by NAAC with “A” Grade

महाराष्ट्र शासन, गृह विभाग, अपर पोलिस महासंचालक (वाहतूक) पुरस्कृत

"रस्ता सुरक्षा अभियान" पुरस्कारासाठी प्रस्ताव"

वर्ष:- २०१४-२०१५

रयत शिक्षण संस्था ही सन १९१९ या वर्षापासून शिक्षण क्षेत्रात समर्पित भावनेने कार्यरत आहे. रयत शिक्षण संस्था ही भारतातीलच नव्हे तर अशिया खंडातील सर्वात मोठी संस्था म्हणून ओळखली जाते. पदमभूषण डॉ. कर्मवीर भाऊराव पाटील यांनी स्वातंत्र्यपूर्व काळात ही शिक्षण संस्था सुरु केली ती नेमकी समाजात असलेली विषमता नष्ट होण्यासाठीच व तळागाळातील बहुजन समाजातील शिक्षणापासून दूर लोटलेल्या माणसांसाठी व ग्रामीण भागातील विद्यार्थ्यांसाठी. याच संस्थेमार्फत चालविले जाणारे लक्ष्मीबाई भाऊराव पाटील महिला महाविद्यालय हे केवळ सोलापूर शहरातील उपेक्षित, वंचित, बंद पडलेल्या मिल कामगारांच्या मुलींमध्ये स्त्री-पुरुष समानतेची बीजे निर्माण व्हावीत म्हणून संस्थेच्या ब्रीदवाक्याप्रमाणे या माहिती तंत्रज्ञानाच्या युगामध्ये त्यांना समानतेची व स्वावलंबनाची जाणीव निर्माण होण्यासाठी कै.जयकुमारजी पाटील यांनी तत्कालीन मुख्यमंत्री ना.शरदचंद्रजी पवार यांच्याकडे आग्रहाने मागणी करून खास महिलांसाठीचे महाविद्यालय सुरु केले. जून १९८९ पासून 'स्वावलंबी शिक्षण हेच आमचे ब्रीद' या ध्येयाने आमचे महाविद्यालय प्रामाणिकपणाने अध्यापनाच्या कार्याबरोबरच त्यांच्या व्यक्तीमत्तवाचा सर्वांगीण विकास करण्यासाठी व एक सुजाण, सुसंस्कृत भारतीय नागरीक निर्माण करण्याचे कार्य करीत आहे. महाविद्यालयाने शैक्षणिक व सांस्कृतिक क्षेत्रात जसा आपल्या कार्याचा ठसा उमटविला आहे, तसाच तो सामाजिक कार्यातही उमटविला आहे. गुणवत्तापूर्ण शिक्षणातून महिलांचे सबलीकरण या उक्तीने महाविद्यालयात स्थापनेपासूनच मुलींना विविध उपक्रमांमधून स्वावलंबी करण्याचा प्रयत्न केला जातो. इथे आवाजून नमूद करावे लागेल कि, आमच्या महाविद्यालयाची स्थानिक व्यवस्थापन समिती ही संपूर्ण महिलांची आहे. "स्त्रीदाक्षिण्य" या उक्तीप्रमाणे आमच्या महाविद्यालयाची स्थानिक व्यवस्थापन समिती ही शहरातील विविध क्षेत्रातील नामांकित महिलांची आहे ज्यांना पाहून निश्चीतच एखाद्याला मुलीला जन्माला घालताना वॉर्ड वाटणार नाही व असा विश्वास निर्माण होईल कि स्त्रियासुध्दा पुरुषांइतक्याच कार्यक्षम व सबल आहेत. या समितीमध्ये मा. डॉ.सुहासिनी शहा, चेअरमन, (प्रिसीजन उद्योग समूह), सौ.सीमा किणीकर, निरामय अरोग्य धाम (एडुस नियंत्रण) सौ. तेजल जेऊरकर, (अश्वथ कम्प्युटर्स), सौ. स्नेहा सावे, (व्यवस्थापन व अभियांत्रिकी), डॉ.प्रियदर्शिनी कादे, (स्त्रीरोग तज्ञ) सौ.उल्काताई पाटील (सामाजिक व शैक्षणिक) इ. चा सक्रिय सहभाग आहे. आमचे महाविद्यालय हे एक समाजपरिवर्तनाचे केंद्र असावे व आपण या समाजाचे कांही तरी देणे लागतो व आपले काही तरी उत्तरदायित्व आहे असे समजून इथे विद्यार्थी घडविण्याचे काम केले जाते. एक गोष्ट आवजून सांगावीशी वाटते ती म्हणजे भारतातील असा एकमेव राष्ट्रीय बालकामगार पुनर्वसन प्रकल्प

आमच्या महाविद्यालयाकडून चालविला जातो. त्याला नुकतीच महाराष्ट्राचे **राज्यपाल महामहीम के. शंकरनारायणन** यांनी भेट देऊन गौरवोद्गार काढले. यामध्ये प्रामुख्याने बालकामगार मुलींचे पुनर्वसन केले जात आहे.

महाविद्यालयाने नॅक, बॅंगलोर, या संस्थेकडून पुनर्मूल्यांकन नुकतेच करून घेतले असून. त्या समितीनेही त्यांच्या अहवालात महाविद्यालय राबवित असलेल्या सर्व उपक्रमांचे खास कौतुक केले आहे कि, विद्यार्थिनीना सबळ व स्वावलंबी करण्यासाठी येथे पुरेपुर प्रयत्न केले जात आहेत. त्याचबरोबर महाविद्यालयाला आंतरराष्ट्रीय दर्जाचे ISO - 9000-2008 हे मानांकन ही प्राप्त झाले आहे. विशेषकरून महाविद्यालयाचा रा.से.यो. विभाग हा समाजसेवेची व राष्ट्रप्रेमाची भावना सतत विद्यार्थ्यांमध्ये जोपासत आला आहे.

सोलापूर विद्यापीठाची स्थापना झाल्यानंतर या नवनिर्मित विद्यापीठास एक चांगले बाह्यरूप प्राप्त व्हावे, विद्यापीठाचा परिसर आकर्षक दिसावा याकरिता तिथे श्रमसंस्कार शिबीर आयोजित करून विद्यापीठ परिसरात वृक्षारोपण, बागबगिचा, रस्ते तयार करण्याचे काम मोठ्या आत्मीयतेने आमच्या महाविद्यालयाने केले आहेत. तसेच महाविद्यालयाच्या स्थापनेपासून सातत्याने नेहरु युवा केंद्र, सोलापूर यांच्यावतीने महाविद्यालयात व शिबीरस्थळी विविध उपक्रम आयोजित करण्यात येतात. ज्या नेहरु युवा केंद्राचा मुख्य उद्देश हा ग्रामीण व निमशहरी भागातील तरुण वर्गाला सशक्त व कर्तबगार बनविणे तसेच देशातील समस्यांकडे चिकित्सकपणे कसे बघावे हे शिकविले जाते त्या तरुणाईसोबत आमच्या महाविद्यालयाने विविध उपक्रम राबविण्यात आले आहेत. स्त्रीभ्रूण हत्या आणि त्यामागील मानसिकता हा एक सामाजिक रोग आहे. आता या रोगाचा प्रदुर्भाव ग्रामीण, शहरी, श्रीमंत, गरीब, विकसित, अविकसित अशा सर्व भेदांना ओलांडून होत आहे. यामुळे **"मुली वाचवा अभियान"** ही एक चळवळ होणे गरजेचे आहे असे वाटते. म्हणून आमच्या महाविद्यालयाच्या शैक्षणिक वर्षाची सुरुवातच **"मुली वाचवा अभियान"** पर पथनाटयाने "बागले वस्ती व मिलिंद नगर" परिसरातून झाली. या प्रश्नाची व्यापकता लक्षात घेता महाविद्यालयात पोस्टर व निबंध स्पर्धा घेण्यात आल्या तसेच विविध छायाचित्रासह काही ध्वनी व चित्रफितीही WWW.YOUTUBE.COM, WWW.TWITTER.COM, WWW.FACEBOOK.COM या वेबसाईटवर LBPM VID. या सूचीशब्दाने टाकण्यात आल्या आहेत. महाविद्यालय राबवित असलेला गर्भवती माता व नवजात बालक हा प्रकल्प **UNESCO - EIU - BEST**

PRACTICES - EDUCATIONAL PROGRAMMES IMPLEMENTED AT SOCIETY

LEVEL - 2013 यासाठी पाठण्यात आला आहे.

महाविद्यालयाच्या विद्यार्थिनींनी स्थानिक, विद्यापीठीय, राज्यस्तरीय व राष्ट्रीय स्तरावर क्रिडा, सांस्कृतिक, सामाजिक व संशोधन स्पर्धामधून प्राविण्य मिळविले आहे. सद्यस्थितीत महाविद्यालयात कला व वाणिज्य शाखेचे पदवी व पदव्युत्तर शिक्षण दिले जात असून माहिती तंत्रज्ञानात देखील या उपेक्षित व वंचित घटकातील मुलींनी मागे राहू नये म्हणून सुसज्ज संगणक प्रयोगशाळा तयार करून बी.सी.ए. चे शिक्षण दिले जात आहे. महाविद्यालयात प्रवेश घेणा-या ब-याचशा विद्यार्थिनी हया खूपच कमी टक्के अथवा दोन-तीन मार्क लिस्ट असणा-या आहेत. यामुळे यांना इंग्रजी सारख्या विषयाचे सखोल ज्ञान मिळावे व त्यांच्या मनातील भिती नाहीशी व्हावी म्हणून इंग्रजी भाषा प्रयोगशाळाही विकसित करण्यात आली आहे व विद्यार्थ्यांना इंग्रजीचे शास्त्रशुद्ध ज्ञान देण्याचा प्रयत्न केला जात आहे. स्त्री-पुरुष समानतेमधला हा सुध्दा एक प्रकारचा अडथळाच आहे व या भितीमुळे मुली उच्च शिक्षणाकडे वळत नसल्याचे दिसून आले आहे. महाविद्यालयात यशवंतराव चव्हाण मुक्त विद्यापीठ, नाशिक चेही पदवी व पदव्युत्तर शिक्षण दिले जाते. जेणेकरून लग्न झाल्यानंतरही मुलींना आपले पदव्युत्तर शिक्षण पूर्ण करता यावे.

महाविद्यालयात विद्यार्थिनी हया स्वतःच्या पायावर उभ्या रहाव्यात म्हणून विविध अल्प मुदतीचे कोर्सस (शॉर्ट टर्म कोर्सस) तयार करण्यात आले आहेत. यासाठी कामिनी गांधी कला बहुउद्येशीय संस्थेबरोबर परस्पर सामंजस्य करार (MoU) करण्यात आला आहे. यामध्ये विणकाम, भरतकाम, जर्दोजी, वॉलमेकींग, प्लायवूड मेकिंग, पेपर ग्रिटींग्ज, पेपर क्विलींग इ. कला कुसरीचे विषय शिकवले जातात व त्यांना प्रत्यक्ष रोजगार दिला जातो. तसेच रचना इव्हेंट या संस्थेबरोबर भेटकार्ड बनविण्याचे प्रशिक्षणही दिले जाते. ज्यामधून त्यांना थोडाफार आर्थिक फायदा होतो. तसेच महाविद्यालयात बालवाडी शिक्षिका व माँटेसरी टिचर प्रशिक्षण वर्ग असून शिवणकाम वर्गही सुरु करण्यात आला आहे. गौरवास्पद बाब अशी की, यावर्षी महाविद्यालयाच्या सर्व विद्यार्थिनींचे गणवेश हे आमच्या या कोर्सच्या विद्यार्थिनींनी तयार केले आहेत. महाविद्यालयामध्ये भरतीपूर्व महिला पोलिस प्रशिक्षण केंद्र असून आतापर्यंत १९ विद्यार्थिनी पोलिस व ३ विद्यार्थिनी पोलिस उपनिरीक्षक पदावर रुजू झाल्या आहेत. महाविद्यालयाच्या अरोग्याची काळजी व्यवस्थित राहण्यासाठी त्यांना स्वच्छ पाणी, स्वतंत्र महिला कक्ष व नियमित स्वच्छता असणारे कक्ष उपलब्ध करून देण्यात आले आहेत. त्यांचे हिमोग्लोबिन (Hb) चे प्रमाण कसे वाढावे, त्यांनी सकस व पोषक आहार कोणत

घ्यावा व अरोग्य आणि व्यक्तीमत्व कसे चांगले ठेवता येईल यासंदर्भात नियमित तज्ञ महिला डॉक्टरांची व्याख्याने आयोजित करण्यात येतात व अरोग्य तपासणी शिबीरांचे आयोजन करण्यात येते. यासाठी अश्विनी हॉस्पिटल, सोलापूर व सनराईज हॉस्पिटल, सोलापूर यांच्याबरोबर परस्पर सांमजस्य करार (MoU) करण्यात आला आहे.

या महाविद्यालयाने आजवर केलेल्या कार्याचा विचार करून विभागास असलेले योगदान पाहून नेहरु युवा केंद्र, सोलापूर व जिल्हा नियोजन समिती, सोलापूर यांच्या वतीने **"मुली वाचवा अभियानाचा"** रोख रु. १०,०००/- रकमेचा पुरस्कार देऊन गौरविण्यात आले आहे. याचबरोबर सोलापूर विद्यापीठानेही उत्कृष्ट महाविद्यालय (प्रथम क्रमांक), उत्कृष्ट कार्यक्रमाधिकारी म्हणून प्रा.संतोष राजगुरु यांना तर उत्कृष्ट स्वयंसेविका म्हणून कु. पूजा सुपाते हिचा गौरव केला आहे. या सर्व बाबींचा योग्य विचार व्हावा ह्या उद्देशाने स्त्री-पुरुष समानतेची बीजे रुजण्यासाठी महाराष्ट्र शासनाने जो जागर जाणीवांचा स्तुत्य उपक्रम सुरु केला होता त्याचे विद्यापीठस्तरीय व जिल्हास्तरीय रु. १,५०,००० चे **"जागर जाणीवांचा अभियान"** या करिता महाराष्ट्र शासनाकडून पुरस्कार मिळाला.

रस्ता सुरक्षा अभियान -

याचबरोबर इथेनॉल आधारित बसेसचा देखील शुभारंभ नागपूरमध्येच झाला. दिल्लीमध्ये ई-रिक्षा हा नवीन पर्यायदेखील पडताळून पाहिला जात आहे. या सर्व बाबींवरून केंद्र शासनाचा वाढत्या नागरीकरणासोबत वाढत जाणा-या नागरी वाहतुकीच्या समस्येबाबतचा दृष्टिकोन स्पष्ट होतो. नागरी वाहतूक व्यवस्था सुधारणे हा आज कळीचा मुद्दा ठरत आहे.

नागरी वाहतूक व्यवस्था :

नागरी पायाभूत सुविधा व दैनंदिन नागरी वाहतूक हा अत्यंत गंभीर ठरत असलेला विषय आहे. आर्थिक वाढीसाठी विकसित आणि नियोजित नागरी वाहतूक व्यवस्था असणे आवश्यक आहे. जगातील उभरती अर्थव्यवस्था म्हणून भारतीय अर्थव्यवस्था ओळखली जाते. भारतीय अर्थव्यवस्थेतील एकूण GDP (Gross domestic Product) पैकी ६०% हिस्सा नागरी भागाचा आहे. त्याचबरोबर नागरी भागातील लोकसंख्येमध्ये सातत्याने वाढ होऊन त्याचा आकार वाढत असून त्यामुळे नागरी वाहतूक व्यवस्थेवर ताण पडत आहे. परिणामी ध्वनी प्रदूषण, हवा प्रदूषण, रस्त्यावरील रहदारी, प्रवासाचा वाढता कालावधी आणि उत्पादकतेत घट होत आहे. त्यामुळे शहराच्या विकासासाठी शहरी वाहतूक हा महत्वाचा विषय आहे. यावर सरकारने बहुआयामी आणि समग्र दृष्टिकोनातून या विषयाकडे पाहून तोडगा काढणे गरजेचे आहे. याशिवाय

नागरी वाहतूक धोरणाचा उद्देश शाश्वत वस्तुमान-आधारित नागरी वाहतूक पध्दती असली पाहिजे जी गरीब आणि कमी उत्पन्न गटातील लोकांना सामावून घेऊ शकेल.

शहरी वाहतूक व्यवस्थेचे नियोजन आणि समन्वय यासाठी केंद्र स्तरावरील केंद्रीय नागरी विकास मंत्रालय नोडल एजन्सीचे कार्य करते. भारतीय राज्यघटनेमध्ये शहरी वाहतूक या विषयाचा स्वतंत्र असा उल्लेख नसून हा विषय केंद्र आणि राज्य या दोन्हीच्या अखत्यारित येतो. तथापि, नागरी विकास ही राज्याची जबाबदारी असून त्यामुळे नागरी वाहतूक हा प्राथमिकदृष्ट्या राज्यांचा विषय आहे. त्यानुसार नागरी वाहतूक पायाभूत सुविधा आणि सेवा देण्याची जबाबदारी राज्यशासन आणि शहरी स्थानिक मंडळाची असेल.

भारतातील नागरी वाहतूकीचा प्रश्न व सद्यःस्थिती :

भारतातील नागरी वाहतूक व्यवस्थेमध्ये अनेक प्रवासविषयक समस्या आहेत. या रस्तांवरील पादचारी विनासायास, विनाअडथळा चालू शकत नाहीत. वेगाने धावणाऱ्या मोटारींसाठीच्या रस्तेव्यवस्थेमुळे सायकल चालवणाऱ्या लोकांना झगडावे लागते. अशा वाहतूक व्यवस्थेमुळे त्यांच्या प्रणास धोका निर्माण होतो. रस्त्यांवरील होणाऱ्या अपघातामुळे असुरक्षितता अधिक आहे. भारतामध्ये चांगल्या पध्दतीच्या सार्वजनिक वाहतूक व्यवस्थेचा अभाव आहे. तसेच वाहतूकीच्या पायाभूत व्यवस्थेचा अभाव आहे. तसेच वाहतूकीच्या पायाभूत सुविधांचा अभाव आहे. भारतातील शहरांत वाहतूकीच्या दृष्टीने खर्चिक व सामाजिकदृष्ट्या हानिकारक असलेल्या खाजगी कार व दुचाकींचे प्रमाण वाढले आहे. त्यामुळे रस्त्याचा वापर करण्यांमध्ये असंतुलन निर्माण होत आहे. वाहतूक कोंडी, वाहतूकीची मंद गती, हवा व ध्वनी प्रदूषणामध्ये वाए व वाहतूक सुरक्षा कमी होत आहे. तसेच वाहनांसाठी लागणारे इंधन भारत मोठ्या प्रमाणात आयात करतो. पेट्रोलियम पदार्थ विकत घेतल्यामुळे त्याचा भारतीय अर्थव्यवस्थेवर मोठा भार पडतो. हरितवायूंची निर्मिती हाही एक जागतिक प्रश्न आहे. अशा वाहतूक व्यवस्थेमुळे भारतीय लोकांच्या जीवनाच्या गुणवत्तेत, शहराच्या कार्यक्षमतेत व आर्थिक क्षमतेचे अधःपतन होत आहे.

वाढते नागरीकरण :

भारताची लोकसंख्या मोठ्या प्रमाणात वाढत आहे. औद्योगिक क्षेत्रांचा विकास झाल्यामुळे ग्रामीण भागातील लोक मोठ्या संख्येने शहरांकडे स्थलांतरित होत आहेत. त्यामुळे भारतीय शहरांमधील वाहतूक व्यवस्थेत वाढ झाली आहे. मोटार वाहतूकीची उपलब्धता, घरगुती उत्पन्नामध्ये झालेली वाढ, व्यावसायिक व औद्योगिक क्षेत्रात हात असलेली वाढ यामुळे वाहतूक व्यवस्थेची मागणी वाढत आहे पण मागणीच्या तुलनेत रस्त्यांची क्षमता कमी आहे.

१) वाहनांच्या संख्येतील वाढ : २००२ मध्ये ५८.८ दशलक्ष वाहने भारतात होती. मागील दशकापासून मोटारींच्या संख्येत दरवर्षी १० टक्क्यांनी वाढ होत आहे. मोटारींची वाढत असणारी संख्या हा मुख्य प्रश्न असला तरी मेट्रोपॉलिटन शहरांमध्ये या मोटारींचे केंद्रीकरण अधिक होत आहे. कारण एकूण मोटारींपैकी ३२ टक्के मोटारी या मेट्रोपॉलिटन शहरांमध्ये आहेत. २००० साली ६०२ दशलक्ष वाहने मुंबई, दिल्ली, कलकत्ता आणि चेन्नई या शहरांमध्ये धावत होती. हे प्रमाण देशातील एकूण वाहनांच्या १२.७ टक्के इतके होते. एकटया दिल्लीची लोकसंख्या ही भारताच्या १.४ टक्के आहे तर ७ टक्के मोटार वाहने दिल्लीत आहेत.

२) मेट्रोपॉलिटन शहरांतील नोंदणीकृत वाहनांची संख्या : भारतातील वाहतूक व्यवस्थेचे स्वरूप हे मिश्र आहे. भारतामध्ये कमी व अधिक वेगाने धावणाऱ्या वाहनांचे डझनभर प्रकार आहेत. मोठ्या शहरांमध्ये दुचाकी व कार (जीपसह) यांचे प्रमाण ८० टक्के इतके आहे. २००० साली १३ मेट्रोपॉलिटन शहरांपैकी सहा शहरांमध्ये एकूण वाहनांपैकी ९० टक्के वाहने ही वैयक्तिक होती. उदा. कानपूरमध्ये दुचाकी व कार ९५ टक्के होत्या, तर हैद्राबाद व नागपूरमध्ये ९० टक्के ! त्या तुलनेत सिटीबसचे प्रमाण अनुक्रमे ०.१, ०.३ व ०.८ असे होते.

भारतीय शहरांतील पायाभूत वाहतूक सुविधा :

भारतामध्ये एक लाखांपेक्षा अधिक लोकसंख्या असलेल्या शहरांमध्ये रस्ते (street) यांचे प्रमाण एकूण विकसित क्षेत्राच्या १६.१ टक्के आहे. भारताची आर्थिक राजधानी असलेल्या मुंबईमध्ये वाहतुकीसाठी जी जागा वापरण्यात आली आहे ती फारच कमी आहे. विकसित देशांतील मुंबईसारख्या शहरांशी तुलना केली तर हे स्पष्टपणे जाणावते. सामान्यपणे भारतीय शहरांतील रस्त्यांना दिली जाणारी जागा खूपच तुटपुंजी आहे. भारतातील शहरांमधील मुख्य रस्ते आणि चौक पार्क केलेली वाहने, रस्त्यांवरील हातगाडीवाले व पादचारी नागरिकांमुळे व्यापून टाकले जातात. परिणामी वाहतूक व्यवस्था बिकट बनत जाते.

भारतामधील रेल्वे व्यवस्थाही अत्यंत तुटपुंजी आहे. मुंबई, दिल्ली, चेन्नई, कलकत्ता या शहरांमध्ये उपनगरीय रेल्वेप्रणाली अस्तित्वात आहे. या चार शहरांतील रेल्वे सेवेद्वारे दिवसाला ७ दशलक्ष लोकांची वाहतूक केली जाते. तर एकटया मुंबई रेल्वेद्वारे ५.५ दशलक्ष लोकांची वाहतूक दर दिवशी केली जाते तर इतर शहरांमध्ये उपनगरीय रेल्वे प्रणाली खूपच मर्यादित आहे.

सद्यःस्थिती :

१) शहरे मोठ्या प्रमाणात व अस्ताव्यस्त वाढत असताना वाहतुकीचे एकीकरण व जमिनीच्या वापरासाठी क्वचितच प्रयत्न केले जातात.

२) भारतामध्ये सार्वजनिक वाहतूक व मोटार वाहनांव्यतिरिक्त वाहनांवरील गुंतवणूक फार कमी आहे. सद्यःस्थितीत सरकार सार्वजनिक व्यवस्थेला सामाजिक सेवा म्हणून पाहण्याऐवजी महसूल जमा करण्याचे माध्यम म्हणून पाहते.

३) वाहतूक नुकसान व्यवस्थापनामध्ये गंभीर प्रयत्न करण्याऐवजी गुंतवणूक ही केवळ पुरवठ्याच्या बाजूने होते.

४) जेव्हा मेट्रोसारख्या प्रचंड भांडवलकेंद्रित प्रकल्पामध्ये गुंतवणूक केली जाते, तेव्हा नेटवर्क कनेक्टिविटी वाढण्याऐवजी एकरेशीय रेल्वे मार्गांच्या विकासाचा दृष्टिकोन स्वीकारला जातो की ज्यामुळे केवळ मुख्या रस्त्यांवरील फक्त वाहतूक मदत होते.

५) सार्वजनिक वाहतूक व विना मोटार वाहनांच्या जसे सायकल रिक्षा सेवांच्या तुलनेत दुजाकी व कारची व्यवस्था अधिकाधिक करण्यात येत आहे. त्याचा परिणाम वाहतुकीच्या दरांमध्ये वाढ होण्यामध्ये होतो. सार्वजनिक वाहतूक व्यवस्था वाईट अवस्थेमध्ये असल्यामुळे भारतातील वर्ग १ शहरांमध्ये प्रति हजार लोकसंख्ये पाठीमागे वाहनांची संख्या १०२ आहे. तो दर २०२१ पर्यंत प्रतिहजार लोकसंख्येमागे ३९३ इतक होईल तर एक हजार लोकसंख्येमागे १४ ते ४८ कार असतील. कार, स्कूटर/मोटार सायकलचे प्रमाण २०२१ पर्यंत तिपटीने वाढेल.

६) वाहतुकीची कोंडी, वाहतूक नियोजनामध्ये योग्य जमीन वापराचा समावेश नसणे आणि अस्ताव्यस्त पसरणारी शहरे यामुळे प्रवासाची (trip) लांबी व वेळ वाढत आहे.

७) शहरांमधील रस्त्यांचे जाळे परिपूर्ण नाही आणि रस्त्यांच्या प्रकारांचा कुठलाही निश्चित असा क्रम नाही. त्यामुळे मुख्य रस्त्यांवर अडचण निर्माण होते.

८) लहान शहरांमध्ये रस्ते व गटारीसारख्या पायाभूत सुविधा देखील उपलब्ध नाहीत.

९) तीन चाकी, सायकल व पादचारी हे शहरातील प्रवासाची मुख्य प्रारूपे आहेत पण त्याऐवजी खाजगी मोटार वाहनांचा वापर वेगाने वाढत आहे.

नागरी वाहतुकी संदर्भातील मुद्दे :

गर्दी (Congestion) : वाहतुकीची गर्दी निर्माण होण्यासाठी प्रामुख्याने पुढील दोन कारणे कारणीभूत ठरतात.

रस्त्यावरील वाहनांचे वाढणारे प्रमाण : रस्ते वाहतूक आणि महामार्ग मंत्रालयाच्या अहवालानुसार १९८१ ते २००२ या कालावधी दरम्यान मोटारसायकल घेणाऱ्यांची संख्या १६ पट आणि कार घेणाऱ्यांची संख्या ७

पट इतकी झाली. तसेच ग्रामीण विकास मंत्रालयाच्या अहवालानुसार १९९४ मध्ये दुचाकी आणि चार चाकी वाहनांची संख्यादर १००० लोकसंख्ये पाठीमागे अनुक्रमे ११२ आणि १४ इतकी होती ती वाढून २०२१ मध्ये अंदाजे ३९३ आणि ४८ इतकी होणार आहे. म्हणजेच येत्या १५ वर्षांमध्ये (२००७-०८ सालापासून) ५१ दशलक्ष दुचाकी वाहने आणि ६ दशलक्ष चारचाकी वाहने भारतातील महानगरांमध्ये येणार आहेत. भारतामधील फक्त कोलकत्ता आणि मुंबई येथे दुचाकी वाहनांची संख्या कमी आढळून आली कारण तेथे मोठ्या प्रमाणावर सार्वजनिक वाहतूक ही रेल्वेद्वारे चालते.

रस्त्यांचे रूंदीकरण न होणे : ज्याप्रमाणामध्ये वाहनांची संख्या वाढत आहे त्याप्रमाणामध्ये रस्त्यांचे रूंदीकरण होताना दिसत नाही. त्यामुळे अरूंद आणि निकृष्ट दर्जा असणारे रस्ते दृष्टिपथास पडतात.

१९७१-२००२ या कालखंडात शहरीभागातील आणि ग्रामीण भागातील रस्त्यांची लांबी अनुक्रमे १३४ आणि ४६० टक्कांनी वाढली तसेच देशातील रस्त्यांच्या एकूण लांबीपैकी शहरी भागातील रस्त्यांची लांबी ७ टक्के होती. २००२ मध्ये देशामधील एकूण नोंदणीकृत वाहनांपैकी ३० % वाहने ही २३ महानगरामध्ये होती.

सार्वजनिक वाहतुकीचा कमी होणारा वापर : रहदारी वाढीमध्ये हातभार लावणारी समस्या म्हणजे सार्वजनिक वाहतुकीचा वापर कमी झाला असून खाजगी वाहतुकीचा वापर वाढला आहे. उदाहरण दाखल पहायचे झाले तर १९८१ ते २००१ या कालखंडात दिल्लीमध्ये दर १००० लोकसंख्ये पाठीमागे खाजगी वाहने आणि सार्वजनिक बस यांच्या वाढीचे प्रमाण अनुक्रमे ३ आणि २.३ पट इतके होते. सार्वजनिक बसचा परिवहनामधील हिस्सा १९५१ मध्ये ११% होता तो कमी होऊन २००१ मध्ये १.१% इतका झाला आहे. दर १००० लोक संख्येमागे खाजगी आणि सार्वजनिक वाहने आहे.

बिगर-मोटार पर्यायांचे कमी होणारे महत्व: महानगरांमध्ये बिगर-मोटार पर्यायांना पूर्वीप्रमाणे महत्व उरलेले नाही, दिल्लीमध्ये १९८१ साली १७% सायकलींचा वापर व्हायचा तो १९९४ मध्ये कमी होऊन ७ टक्क्यांवर आला आहे. सायकलींची कमी होणारी संख्या हे लोकांच्या प्रवासाची वाढलेली लांबी आणि दुचाकी वाहन खरेदी करू शकणारी आर्थिक सुबत्ता या दोन कारणांचे द्योतक आहे. तसेच या व्यतिरिक्त वाढणारे सायकलस्वारांचे रस्ते अपघात हे देखील एक प्रमुख कारण आहे. कारण १९९९ साली दिल्लीमध्ये झालेल्या एकूण अपघातापैकी ५६% अपघात हे साकल चालक आणि पादचाज्यांचे झाले होते. २००८ मध्ये झालेल्या रहदारी आणि परिवहन धोरण व भारतातील नागरी क्षेत्र रणनीतीनुसार महत्वाच्या महानगरांमधील सायकल वापरांचे प्रमाण खालील प्रमाणे :

शहर	सायकलींचे प्रमाण (%)
अहमदाबाद	१५
हैद्राबाद	९
चेन्नई	९
बेंगलोर	५
दिल्ली	१२
कोलकत्ता	११
मुंबई	६

संयुक्त राष्ट्र संघटनेने मृत्युमुखी पडणा-या व्यक्तींच्या संख्येचे सर्वेक्षण करून इतर कोणत्याही आजारांमध्ये मृत्युमुखी पडणा-या व्यक्तींपेक्षा अपघातांमध्ये मृत्युमुखी पडणाऱ्या व्यक्तींचे प्रमाण अधिक असल्याचे त्यांचे निदर्शनास आले. रस्ते अपघातांमधील मृत्युच्या आकडेवारीचे गांभीर्य लक्षात घेवून सन २०१० ते सन २०२० हे दशक "रस्ता सुरक्षा दशक" म्हणून जाहीर करून अपघातांमधील मृत्युचे प्रमाण कमी करण्याकरीता विविध उपक्रम राबविण्यास सुरुवात केलेली आहे.

महाराष्ट्र राज्यात राष्ट्रीय व राज्य महामार्गांची एकूण लांबी ३७,५८२ कि.मी. आहे. राज्यातून १६ राष्ट्रीय महामार्ग जात असून त्यांची लांबी ४,४१३ कि.मी. आहे. तसेच २९१ राज्य महामार्ग असून त्यांची एकूण लांबी ३३,१६५ कि.मी. आहे. सन २०१२ मध्ये ६६३१६ अपघात झाले असून मृत्युमुखी पडलेल्यांची संख्या १३३३३ व जखमींची संख्या ४३८४७ आहे. तसेच अपघातात मृत्यु पावणाऱ्या व्यक्तींची आकडेवारी पाहता १५ ते २९ या वयोगटातील ३१ टक्के व ३० ते ४४ या वयोगटातील ३५ टक्के असल्याने दिसून येते याचाच अर्थ युवक (विद्यार्थी दशेतच) व कार्यक्षम वयोगटातील व्यक्ती अपघातात जास्त प्रमाणात मृत्युमुखी पडत असल्याने नियोजन आयोगाच्या वार्षिक सर्वेक्षणानुसार सुमारे ५५ हजार करोड रूपयाचे देशाचे नुकसान होत आहे. जे जी.डी.पी. च्या ३ टक्के आहे. हि बाब अत्यंत गंभीर असून अपघातांमध्ये होणारी जीवित व मालमत्तेची हानी यांचा विचार करता रस्त्यावर होणाऱ्या अपघातांना नियंत्रणात आणणे व होणारे अपघात कमी करण्यासाठी प्रतिबंधात्मक उपाययोजना करणे आवश्यक आहे.

अपघातात मृत्युमुखी पडणारे व्यक्तींच्या संख्येत घट होणे आवश्यक आहे, ही बाब लक्षात घेवून दरवर्षी महाविद्यालयात **रस्ता सुरक्षा अभियान** राबविण्यात येणार आहे. त्यामध्ये महाविद्यालयामार्फत

विविध कार्यक्रमोंके आयोजन करण्यात आले. अपर पोलिस महासंचालक वाहतूक कार्यालयाकडून घालून दिलेल्या नियमावलीनुसार विविध उपक्रमांचे आयोजन करण्यात आले व मोठ्या प्रमाणात युवा वर्गामध्ये जनजागृती करण्यात आली. वरील सर्व बाबींचा समावेश करुन हा स्वयंमूल्यमापन अहवाल सादर करीत आहोत.

छायाचित्रे

वृत्तपत्रातील कात्रणे

प्रमाणपत्रे व प्रशंसापत्रे