

■ કેતન ત્રિવેદી (અમદાવાદ)

અમદાવાદની એક ખાનગી ફર્મના એક્ઝિક્યુટિવ હાર્દિક શાહ પાસે કાર છે, પણ હવે સવિવારની સાંજે પત્ની-બાળકો સાથે કાંકરિયા ફરવા જવું હોય તો એ બસ રેપિડ ટ્રાન્ઝિટ સિસ્ટમ-બીઆરટીએસની બસમાં જવાનું પસંદ કરે છે.

કારણ?

હાર્દિક કહે છે: 'સિમ્પલ, પાર્કિંગની ઝંઝટ નહીં. ટ્રાફિકમાં ગાડી લઈને જઈએ એના કરતાં બીઆરટીએસ જલદી પહોંચાડે. અમને

તો બસમાં ઊલટાની વધારે મજા આવે છે. મુંબઈની લોકલ ટ્રેન કે દિલ્હીની મેટ્રોમાં ફરતાં હોઈએ એવું લાગે છે!'

ફક્ત હાર્દિક જ નહીં, અમદાવાદમાં હવે એવા ઘણા લોકો છે, જે હેવી ટ્રાફિક અને પાર્કિંગની ઝંઝટમાંથી બચવા માટે બીઆરટીએસના જનમાર્ગમાં જોડાઈ રહ્યા છે. ટિકિટ લઈને જ બસમાં ચડવાનું. રસ્તામાં સામે વાહન જ ન નેડે. બસ સડસડાટ કરતી જ્યાં જવું હોય ત્યાં પહોંચાડી દે મુંબઈની લોકલ ટ્રેનની જેમ જ!

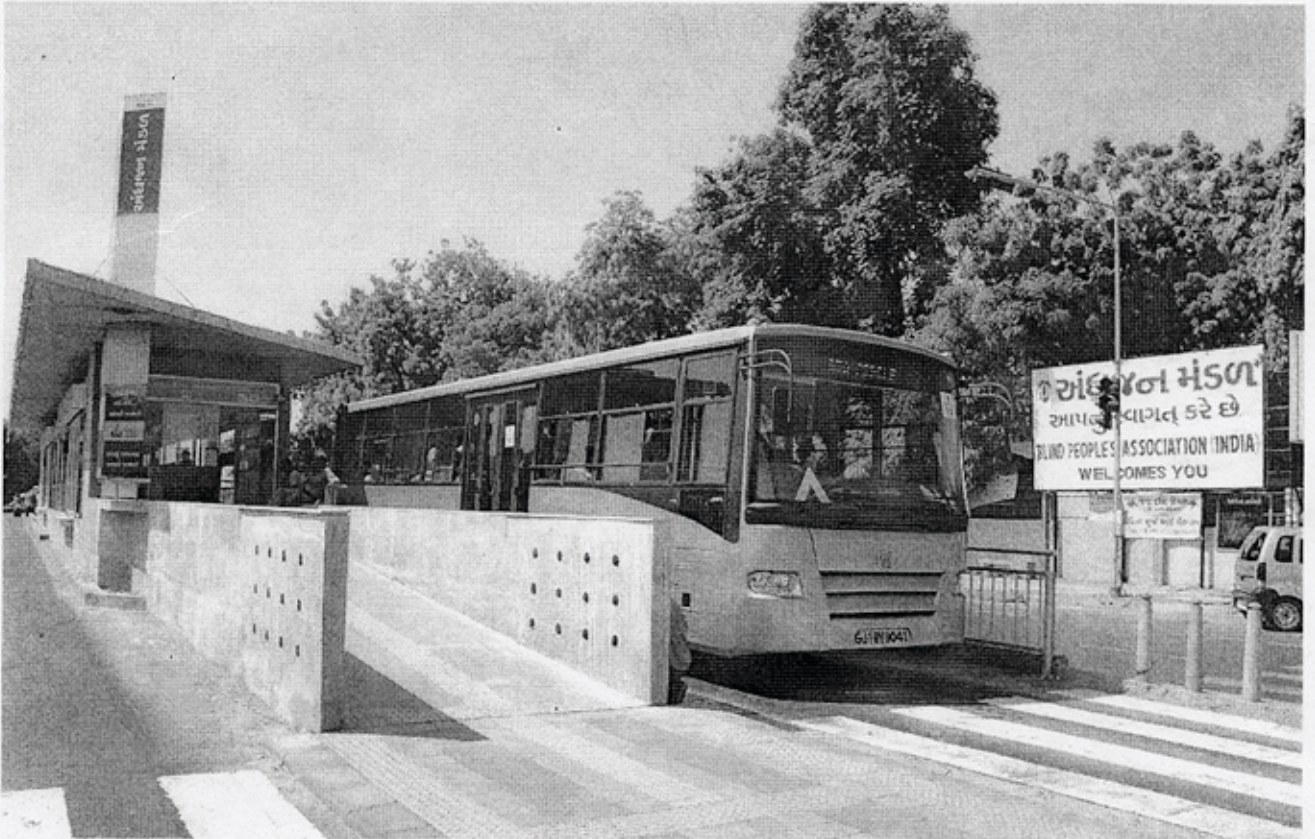
યસ, આ અમદાવાદનો જનમાર્ગ છે! કેન્દ્ર સરકારની જવાહરલાલ નેહરુ નેશનલ અર્બન રિન્યુઅલ મિશન-

જેએનએનયુઆરએમ યોજના હેઠળ હાથ ધરવામાં આવેલો અમદાવાદ મ્યુનિસિપલ કોર્પોરેશનનો રૂપિયા ૯૮૧.૪૫ કરોડનો અતિ મહત્વાકાંક્ષી પ્રોજેક્ટ.

જેએનએનયુઆરએમના ડિરેક્ટર આર.આર. વરસાણી ચિત્રલેખાને કહે છે એમ ગયા વર્ષે ૧૪ ઓક્ટોબરના રોજ ચંદ્રનગરથી બીઆરટીએસની પહેલી બસ ઊપડી ત્યારે ૧૭ બસ અને લગભગ ૧૭,૦૦૦ પેસેન્જરથી એની શરૂઆત થઈ હતી. આજે શહેરના આરટીઓ સર્કલથી મણિનગર અને જશોદાનગર સુધી ફક્ત બીઆરટીએસ માટે તૈયાર કરવામાં આવેલા

એક્સક્લુઝિવ કોરીડોર પર ૪૧ બસ ફરે છે અને ૪૩ બસસ્ટેન્ડ ફરતે આંટો વાઢીને રોજના સરેરાશ ૬૫,૦૦૦ મુસાફરને ફેરવે છે.

અત્યારે કાર્યરત છે એવા અંદાજે ૩૦ કિલોમીટરના બીઆરટીએસ કોરીડોરમાં તમે કોઈ પણ બસસ્ટેન્ડ પર ઊભા રહો તો પિક અવર્સમાં તમને ત્રણ મિનિટમાં અને ઓફ-પિક અવર્સમાં આઠ મિનિટમાં બસ મળી જાય! બહુ ઝડપથી બીઆરટીએસ અમદાવાદના પબ્લિક ટ્રાન્સપોર્ટનું મહત્વનું અંગ બની ચૂકી છે. કદાચ એટલે જ જનમાર્ગને ૨૦૦૮-૦૯માં ભારત સરકારનો બેસ્ટ માસ ટ્રાન્ઝિટ સિસ્ટમ અને વર્ષ



બીઆરટીએસ હવે બની ગઈ છે અમદાવાદની લાઈફલાઈન...

રૂપિયા ૯૮૧ કરોડના મહત્વાકાંક્ષી પ્રોજેક્ટ હેઠળ અત્યારે અમદાવાદના ખાસ કોરીડોર-માર્ગ પર કાર્યરત છે મુંબઈની લોકલ ટ્રેન જેવી જ ઝડપી સેવા આપતી ૪૧ વિશેષ બસ... કેવી છે રાષ્ટ્રીય-આંતરરાષ્ટ્રીય એવોર્ડ્સ પ્રાપ્ત કરનારી આ 'બસ રેપિડ ટ્રાન્ઝિટ સિસ્ટમ'?

૨૦૧૦માં સસ્ટેઈનેબલ અર્બન ટ્રાન્સપોર્ટનો આંતરરાષ્ટ્રીય એવોર્ડ પ્રાપ્ત થયો છે.

યાદ રહે, જનમાર્ગ પ્રોજેક્ટની આ તો હજુ શરૂઆત છે. હજુ તો ૮૮.૫ કિલોમીટર લાંબો બસ કોરીડોર બનશે, દોઢસો બસસ્ટેન્ડ બનશે અને આખા અમદાવાદને આવરી લેતું નેટવર્ક તૈયાર થશે ત્યારે શહેરની સિકલ બહુલાઈ જશે એવો દાવો નિષ્ણતા કરે છે. આમેય અમદાવાદનો બીઆરટીએસ પ્રોજેક્ટ શરૂ થયો એ પહેલાંથી ચર્ચામાં છે, કેમ કે અગાઉ પુણે અને દિલ્હીમાં બીઆરટીએસના અમલીકરણમાં આયોજનના અભાવની ખામીઓ બહાર આવી એ પછી સૌને શંકા હતી કે અમદાવાદમાં એ સફળ થશે ખરી?

વકરતી જતી હતી. ૨૦૩૧ સુધીમાં અમદાવાદની વસતિનો આંકડો કરોડને આંબશે. વિસ્તાર ૧૨૦૦ ચોરસ કિલોમીટર સુધી વિસ્તરશે. જો આ જ સ્થિતિ ચાલુ રહે તો ભવિષ્યમાં કોઈને સ્કૂટર તો શું, પગપાળા ચાલવાની પણ જગ્યા નહીં રહે!

આ સંજોગોમાં ગુજરાત સરકારે ૨૦૦૫નું વર્ષ શહેરી વિકાસ વર્ષ તરીકે ઊજવ્યું ત્યારે અમદાવાદ માટે ત્રણ મહત્વના નિર્ણય લીધા. શહેરમાં ફરતી ૬૫,૦૦૦ ઓટોરિક્ષાને સીએનજીમાં ફેરવવી, ખખડી ગયેલી મ્યુનિસિપલ બસસેવાને પુનર્જીવિત કરવી અને પબ્લિક ટ્રાન્સપોર્ટ માટે બીઆરટીએસ તથા મેટ્રો રેલ જેવા વિકલ્પ ચકાસવા એ પછી વર્ષ ૨૦૦૬માં કેન્દ્ર સરકારે

બીઆરટીએસનો આ દુનિયાનો પહેલવહેલો પ્રયોગ નથી. કુટિબા, બગોટા, કિવટો, જાકાર્તા, બીજિંગ અને મેક્સિકો જેવાં શહેરોમાં આ પ્રયોગ સફળ થઈ ચૂક્યો છે. અમદાવાદ માટે કોલંબિયાના બગોટા શહેરની બીઆરટીએસ સર્વિસનું મોડેલ પસંદ કરવામાં આવ્યું છે. હા, આપણે ત્યાં મેટ્રો રેલ ચાલે છે, પણ બીઆરટીએસ ચોક્કસપણે નવી વાત હતી.

આઈ.પી. ગૌતમ કહે છે: 'મેટ્રો રેલની છ કિલોમીટરની લાઈન નાખવાનો ખર્ચ આવે એટલા ખર્ચમાં બીઆરટીએસનો ૮૮.૫ કિલોમીટરનો કોરીડોર તૈયાર થઈ જાય. આ વ્યવસ્થા ફક્ત સસ્તી પે એટલું જ નહીં, પણ મેટ્રો રેલમાં સ્લાઈડિંગ ડોર, પેસેન્જર

માફક ક્યારેક ખાનગી કારમાંથી ઊતરીને જનમાર્ગની વાટ પકડે તો ખયાલ આવે કે દિલ્હી અને પુણેની સરખામણીએ અમદાવાદીઓએ શા માટે જનમાર્ગને સ્વીકાર્યો છે!

એજેએલના અખિલ બ્રહ્મભટ્ટ અને નિમેષ પટેલ ચિત્રલેખાને ઉસ્માનપુરાની મ્યુનિસિપલ કોર્પોરેશનની કચેરીમાં આવેલાં અદ્યતન ઉપકરણો સાથેના કન્ટ્રોલ રૂમમાં લઈ જાય છે. બીઆરટીએસ સિસ્ટમનો ટોટલ કન્ટ્રોલ અહીંથી થાય છે. અહીં બેઠેલા ચાંદ શેખ, હરદીપ દવે કે સની પ્રજાપતિ જેવા યુવાન માઉસની એક ક્લિકથી કહી આપે કે ફ્લાગ્ગા નંબરની બસ અત્યારે ક્યાં, કેટલી ઝડપથી દોડે છે! જનમાર્ગ માટે ખાસ ડિઝાઈન કરવામાં



આવાં આકર્ષક સ્ટેન્ડ પાસે બસ આવીને ચોક્કસ સ્થાને ઊભી રહે ત્યારે જ બસના દરવાજા ખૂલે...



સુવિધાજનક બેઠક ધરાવતી કુલ ૪૧ બસ રોજ સરેરાશ ૬૫,૦૦૦ પ્રવાસીઓને ફેરવે છે.

જો કે બીઆરટીએસની સફળતાનાં લેખાંજોખાં કરીએ એ પહેલાં એનું થોડું બેકગ્રાઉન્ડ જાણી લઈએ.

બીઆરટીએસના અમલીકરણમાં જેમની સૌથી વધુ જહેમત છે અને જેમણે સૌથી વધુ ટીકાઓ પણ સહન કરી છે એવા અમદાવાદના મ્યુનિસિપલ કમિશનર આઈ.પી. ગૌતમ ચિત્રલેખાને કહે છે એમ ૪૬૬ ચોરસમીટરનો ઘેરાવો અને ૫૬ લાખ માથાં ધરાવતા આ શહેરમાં અંદાજે ૨૦ લાખ વાહન છે અને રોજ નવાં ૪૩૦ વાહન ઉમેરાય છે. પબ્લિક ટ્રાન્સપોર્ટમાં એએમટીએસ સિવાય સુવિધાના નામે મીડું. વસતિ અને વાહનોનાં વધતાં જતાં ભારણાના કારણે ટ્રાફિક અને પ્રદૂષણની સમસ્યા

જેએનએનયુઆરએમની યોજના અમલમાં મૂકી ત્યારે પુણે, દિલ્હી, જયપુર અને ઈન્દોરની સાથે અમદાવાદે પણ બીઆરટીએસની દરખાસ્ત રજૂ કરી. અમદાવાદ માટે આ પ્રોજેક્ટની ડિઝાઈન તૈયાર કરવા આંતરરાષ્ટ્રીય કક્ષાએ જાણીતી સેપ્ટ યુનિવર્સિટીના પ્રોફેસર શિવાનંદ સ્વામી અને અન્ય નિષ્ણાતોની મદદ લેવામાં આવી. લાંબી ચર્ચા-વિચારણા, પ્રેઝન્ટેશન્સ અને મીટિંગ્સની મધ્યમણ પછી આ દરખાસ્ત મંજૂર થઈ અને અમદાવાદ જનમાર્ગનો માર્ગ મોકળો થયો. પ્રથમ તબક્કામાં ૫૮ અને બીજા તબક્કામાં ૩૦.૫ કિલોમીટર લાંબો બસ કોરીડોર બનાવવાનું આયોજન થયું.

ઈન્ડોર્મેશન સિસ્ટમ સહિતની જે સુવિધાઓ મળે એ બધી જ અમે બીઆરટીએસમાં પણ આઈટી એપ્લિકેશન્સની મદદથી આપવાનો પ્રયત્ન કર્યો છે.'

ઉલ્લેખનીય છે કે આ બસ કોરીડોરને લોકોનો માર્ગ એટલે કે જનમાર્ગ એવું નામ ખુદ મુખ્ય મંત્રી નરેન્દ્ર મોદીએ આપ્યું છે. નેશનલ ઈન્સ્ટિટ્યૂટ ઓફ ડિઝાઈન-એનઆઈડીએ એનો લોગો પણ સૂચક બનાવ્યો છે. મ્યુનિસિપલ કોર્પોરેશને એના અમલીકરણ માટે સ્પેશિયલ પર્યાવરણ વેલિકલ તરીકે અમદાવાદ જનમાર્ગ લિમિટેડ-એજેએલની રચના કરી છે.

વેલ, તમે પણ જો નરેન્દ્ર મોદીની

આવેલી બસની નિયત સ્પીડમાં થોડો પણ વધારો થાય તો તરત સુપરવાઈઝરને જાણ થાય અને ડ્રાઈવરને સૂચના મળી જાય! ૩૪ પેસેન્જર બેસી શકે અને ૪૬ ઊભા રહી શકે એમ કુલ ૮૦ પેસેન્જરને સમાવવાની ક્ષમતા ધરાવતી આ બસમાં જીપીએસ સિસ્ટમ ફિટ કરવામાં આવી છે. બસમાં ગોઠવેલી પેસેન્જર ઈન્ડોર્મેશન સિસ્ટમથી તમને કયું સ્ટેશન આવ્યું એની જાણકારી મળી શકે છે. ગુજરાતી, હિંદી અને અંગ્રેજીમાં એનાઉન્સમેન્ટ પણ થાય.

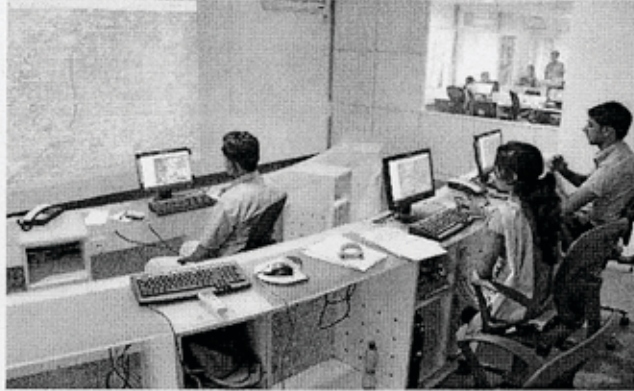
જનમાર્ગનાં બધાં બસસ્ટેન્ડની સિસ્ટમ ઓટોમેટિક છે. બસસ્ટેન્ડ આગળ આવીને બસ ચોક્કસ સ્થાને

ઊભી રહે અને બન્નેના દરવાજા મેંચ થાય પછી જ એ ખૂલે. આ માટે બસના દરવાજાની ઊંચાઈ ૯૦૦ મિલિમીટર છે એટલે સ્ટેન્ડની ઊંચાઈ પણ એટલી જ રાખવામાં આવી છે. ટેકનિકલી એને હાઈ ફ્લોર બસ કહે છે. અગાઉ જીએમટીસી આગળ આવેલા બસસ્ટેન્ડની ઊંચાઈ ઓછી રાખવામાં આવી હતી એટલે પાછળથી એમાં તોડફોડ કરીને ઊંચાઈ વધારવામાં આવી. બસસ્ટેન્ડમાંથી તમે ટિકિટ લઈને જ બસમાં બોર્ડિંગ કરી શકો છો, નો કન્ડક્ટર. બે રૂપિયાથી માંડીને સોળ રૂપિયામાં તમે અમદાવાદમાં ક્યાંય પણ જઈ શકો. અરે, અપંગ વ્યક્તિ વહીલચેર સાથે જ બસમાં ચડી શકે એ માટે બસમાં ખાસ જગ્યા રાખવામાં આવી છે! અંધજન પણ બસસ્ટેન્ડમાં આસાનીથી પ્રવેશી શકે એ માટે ખાસ પ્રકાશની ફ્લોર ડિઝાઈન છે. બસસ્ટેન્ડ પર આ સિસ્ટમમાં કોઈ ગરબ સર્જાય તો તરત જ કન્ટ્રોલ રૂમમાં કાર્યસ્ત કોલ સેન્ટરને ફરિયાદ મળી જાય છે. જનમાર્ગ કોરીડોર અને શહેરના અન્ય સ્તાઓ જ્યાં કોસ થાય ત્યાં ટ્રાફિકના નિયંત્રણ માટે અને બસસ્ટેન્ડ પર ટિકિટ ઈસ્કુ-ચેકિંગનાં કામ માટે ૨૪૧ નિવૃત્ત આર્મીમેનની ભરતી કરવામાં આવી છે. રોજ રાતે બેન્કની ગાડી દરેક બસસ્ટેન્ડ પરથી કલેક્શન કરી લે અને રકમ કંપનીના ખાતામાં જમા થઈ જાય! ઈન શોર્ટ, આખીય સિસ્ટમમાં આઈટી એપ્લિકેશનનો મહત્તમ ઉપયોગ થયો છે.

અલબત્ત, આ તો કાંઈ નથી.



આ કન્ડક્ટર વાગ્સની બસમાં તમે બેથી ૧૬ રૂપિયામાં અમદાવાદમાં ક્યાંય પણ જઈ શકો!



અતિ આધુનિક કન્ટ્રોલ રૂમ: એકમાત્ર 'કિલક' કરવાથી ખબર પડી જાય કે કઈ બસ અત્યારે ક્યાં છે અને કેટલી ઝડપે દોડી રહી છે!

કમિશનર આઈ.પી. ગૌતમ કહે છે: 'ખાનગી વાહનો માટે પાર્કિંગની જગ્યા, સાર્થકલ ટ્રેક, રોડ કોસ કર્યા વિના બસસ્ટેન્ડમાં પ્રવેશવા માટે ફૂટઓવર બ્રિજ, ગીચ વસતિ અને ટ્રાફિક ધરાવતા વિસ્તારમાં એલિવેટેડ બસ કોરીડોર સહિતની ઘણી નવી સુવિધાઓ હજુ

આવી રહી છે.'

મજાની વાત એ છે કે જનમાર્ગની મોટા ભાગની કામગીરી આઉટસોર્સિંગથી થાય છે. એજેએલ પાસે તો ફક્ત દસથી બાર કર્મચારીનો જ સ્ટાફ છે! બસ ઓપરેટર પોતાની બસ ચલાવે અને એજેએલ એને દર કિલોમીટરે ૩૪ રૂપિયા આપી દે છે. બસના મેઈન્ટેનન્સ સહિતની જવાબદારી ઓપરેટરની. બસસ્ટેન્ડનાં ઓપરેશન અને મેઈન્ટેનન્સનો પણ કોન્ટ્રાક્ટ. કન્ટ્રોલ રૂમની કામગીરી પણ કોન્ટ્રાક્ટથી જ. એનો ફાયદો એ છે કે જો સર્વિસ બરાબર ન ચાલે તો કોન્ટ્રાક્ટરને ગડગડિયું પકડાવી શકાય છે. હમણાં જ સ્માર્ટ કાર્ડ સહિતની સિસ્ટમ સમયસર અમલી ન કરી શકનારી આઈટી કંપની કાર્ડિઝને અનેક ફરિયાદો પછી બાય બાય કરી

દેવામાં આવ્યું છે. જો કે આર્થિક રીતે હજુ જનમાર્ગના બે છેડા ભેગા થતા નથી. રોજની સરેરાશ રૂપિયા ત્રણ લાખની આવક સામે ખર્ચનો આંકડો પાંચેક લાખને આંબે છે!

એમ પણ નથી કે જનમાર્ગમાં બધું સારું જ સારું છે. શરૂઆતમાં ઓવરબ્રિજ બનતા હતા ત્યાં આજુબાજુના વેપારીઓએ વિરોધ કર્યો. સ્તામાં આવતાં મંદિરો હટાવવામાં વિવાદ થયો. થોડાક ભારે વરસાદથી બસ કોરીડોરમાં પાણી ભરાય છે એના નિકાલની સમસ્યાનું કોઈ સમાધાન નિષ્ણાતો લાવી શક્યા નથી. બસના દરવાજા ન ખૂલવા, ટિકિટની સિસ્ટમ બગડવી, પાવર ફેલ થાય ત્યારે સિસ્ટમ ખોટવાઈ જાય કે સ્માર્ટ કાર્ડ ઈસ્કુ કરવા જેવી બાબતોમાં અસાધારણ વિલંબ થાય એવી ઘણી બાબતો જનમાર્ગના વહીવટ સામે મુશ્કેલી સર્જી રહી છે. કાર્ડિઝન કંપનીને પાણીનું પકડાવ્યું, પણ આવી કંપનીને પૂરતી ચકાસણી કર્યા વિના કોન્ટ્રાક્ટ કેમ આપવામાં આવ્યો એનો જવાબ કોઈ પાસે નથી. જનમાર્ગ પર સાર્થકલ ટ્રેક અને પગપાળા જવાનો માર્ગ છે, પણ એનો ઉપયોગ જુદો જ થાય છે!

ખેર, તો પછી શું ખરેખર જનમાર્ગથી લોકોને ફાયદો થયો છે? કે પછી એ ધોળા હાથી જેવો ખર્ચાળ સાબિત થઈ રહ્યો છે? ટ્રાફિક કે પ્રદૂષણની સમસ્યાના નિવારણમાં આવી યોજના કઈ રીતે મદદરૂપ થાય?

જવાબમાં જનમાર્ગ યોજના જેમનું બ્રેન ચાઈલ્ડ ગણાય છે એ સેપ્ટ યુનિવર્સિટીના સેન્ટર ફોર એક્સલન્સ ઈન અર્બન ટ્રાન્સપોર્ટ વિભાગના એકિઝક્યુટિવ ડિરેક્ટર પ્રોફેસર શિવાનંદ સ્વામી સેન્ટ્રલ પોલ્યુશન કન્ટ્રોલ બોર્ડના એક સર્વેક્ષણને ટાંકીને કહે છે કે વર્ષ ૨૦૦૪માં શુદ્ધ હવાની બાબતમાં અમદાવાદ દેશમાં ત્રીજા પ્રદૂષિત શહેરના સ્થાને હતું એ આજે ૬૮મા ક્રમે છે! અલબત્ત, એની પાછળ ૬૫,૦૦૦ ઓટોરિક્ષા અને એએમટીએસની બસોનું સીએનજી રૂપાંતરણ કારણભૂત છે.

માખીઓથી પરેશાન ?!

મીસ ઓકે

મિલ્કો-ફેશ

એકરડા સ્ટ્રોંગ

કાર્બોનિક ટેબલ ઉપર પાણી પોતું કરી શકાય.

જીવનમાં સુગંધિત સીંચવા પ્રયત્ન કરો

૫ લિટરિય સુગંધમાં ઉપલબ્ધ

OKAY

એર ફ્રેશનર

ટેબ્લેટ-કેક

વપરાશ

બચેરૂમ, બેડ રૂમ, સે.ટી. ઓફિસ

વાઇ, ચોપડ, વિ. રંતુઓને રોકે, મનમોહક સુગંધ ફેલાવે

નિર્માતા : **બી.બી. હાઈસહોલ્ડ પ્રોડક્ટ્સ પ્રા. લી.**

F.&O. : શાપર (વેરાવળ). ફો. (02827)253075 મો. 92278 75773

Mail@okay-india.com • Website : www.okay-india.com

બીઆરટીએસની બસો તો અત્યારે પણ યુરો-થ્રી ડીઝલથી ચાલે છે, પણ હવે પછી નવી ખરીદવામાં આવશે એ બધી બસ સીએનજથી જ ચલાવવામાં આવશે. વળી, દિલ્હી અને પુણેમાં બસ કોરીડોરમાં બીઆરટીએસ સિવાયનાં વાહન પણ જઈ શકે છે, જ્યારે અહીં બીઆરટીએસ માટે એક્સક્લુઝિવ કોરીડોર છે એટલે ઝડપથી પહોંચી શકાય છે. ફક્ત એમ્બ્યુલન્સ અને ફાયર બ્રિગેડને જ આ કોરીડોરમાંથી જવાની છૂટ છે.

હા, પ્રોક્સર સ્વામી ઉમેરે છે કે હાલ જે મુસાફરો જનમાર્ગનો ઉપયોગ કરે છે એ પૈકી પંચાવન ટકા એવા છે કે જે અગાઉ મ્યુનિસિપલ બસનો ઉપયોગ કરતા નહોતા. મતલબ કે આ મુસાફરો અગાઉ છકડો રિક્ષા કે પછી ખાનગી ટુ વ્હીલરમાંથી બસ તરફ વળ્યા છે. આડકતરી રીતે કહીએ તો જનમાર્ગના કારણે એટલાં વાહન ઓછાં વપરાતાં થયાં છે. પર્યાવરણને બચાવવાની વાત

છે તો કોરીડોરમાં વૃક્ષોનું ધ્યાન રાખવામાં આવ્યું છે. નેહરુનગર સર્કલ નજીક જ્યાં વૃક્ષો વચ્ચે આવતાં હતાં ત્યાં ડિઝાઇનમાં થોડાઘણા ફેરફાર પણ કર્યા છે.

જનમાર્ગના કન્સલ્ટન્ટ તરીકે સેપ્ટ યુનિવર્સિટી દ્વારા દર મહિને નિયમિત રીતે પેસેન્જરોના ફીડબેકથી માંડીને ટ્રાફિક અને પ્રદૂષણ અંગેના સર્વે કરવામાં આવે છે. આજે પણ રોજરોજ પેસેન્જરોની સંખ્યા અને ટિકિટનું કલેક્શન કેટલું થયું એના એસએમએસ એમના મોબાઈલમાં અચૂક આવી જાય છે! એમના મતે યોગ્ય નેતૃત્વ, ઓનરશિપ, કમિટમેન્ટ અને લોકોના સહકારના કારણે જનમાર્ગ પ્રોજેક્ટ સફળ નીવડ્યો છે.

જાણીતા પર્યાવરણવિદ અને સેન્ટર ફોર એન્વાયર્નમેન્ટ એજ્યુકેશન-સીઈઈના ડિરેક્ટર કાર્તિક્ય સારાભાઈ પણ પ્રોક્સર સ્વામીની વાતમાં સૂર પુરાવતાં કહે છે: 'કાર્યક્ષમ મેનેજમેન્ટ



મ્યુનિસિપલ કમિશનર આઈ.પી. ગૌતમ: મેટ્રો રેલની ૬ કિલોમીટરની લાઈનના જ ખર્ચમાં 'બીઆરટીએસ'નો ૮૮ કિલોમીટરનો કોરીડોર તૈયાર થઈ જાય!



'સેપ્ટ યુનિવર્સિટી'ના શિવાનંદ સ્વામી: આ જનમાર્ગને કારણે અન્ય વાહનનો વપરાશ ઘટ્યો છે પરિણામે પર્યાવરણ ઓછું દૂષિત થાય છે.

ઘેરબેઠાં ત્રિભલેખા મેળવવા લવાજમ પણ ભરો ઘેરબેઠાં



ઓનલાઈન સબસ્ક્રિપ્શનની એકદમ આસાન સેવાનો લાભ લેવા...

જન્ટલ ક્લિક

www.chitralekha.com

અને પ્રબળ રાજકીય ઈચ્છાશક્તિના કારણે અન્ય શહેરોની સરખામણીએ અમદાવાદમાં બીઆરટીએસ પ્રોજેક્ટ સફળ રહ્યો છે એ વાતમાં તો શંકા નથી.'

હા, કાર્તિક્યભાઈ ચેતવણીના સૂરમાં કહે છે: 'જનમાર્ગ એ આખરી ઉપાય નથી. આવતી કાલે વસતિ અને વાહનો વધશે એટલે ઓવરબ્રિજ પણ ઓછા પડશે. જનમાર્ગ એ પહેલ બનવી જોઈએ અને એને અનુરૂપ ભવિષ્યમાં મેટ્રો રેલ કે બીજા ઉપાયો અમલમાં મૂકવા જોઈએ.'

એટલું કહીને એ સરસ તર્ક રજૂ કરે છે: 'જીપીએસ સિસ્ટમ સહિતની અમુક સુવિધા જે બીઆરટીએસમાં મળે છે એ શા માટે એએમટીએસની બસમાં ન આપી શકાય? લોકોને પબ્લિક

ટ્રાન્સપોર્ટ તરફ વાળવા હોય તો આ કરવું પડશે.'

ઘેટ'સ રાઈટ. બીઆરટીએસ કે એએમટીએસ એકબીજાને પૂરક બને તો જ એ મુંબઈની લોકલ ટ્રેનની માફક અમદાવાદની લાઈફલાઈન બની શકે!

■ તસવીરો: પ્રજ્ઞેશ વ્યાસ

નવી દિલ્હીસ્થિત સેન્ટર ફોર સાયન્સ એન્ડ એન્વાયર્નમેન્ટની જેએનએનયુઆરએમ ફેલોશિપ અંતર્ગત તૈયાર કરવામાં આવેલો અહેવાલ.

હવે કેવી રીતે થયું અમદાવાદ જનમાર્ગનું માર્કેટિંગ?

વાંચો, આવતા અંકમાં...

feedback2ketan.t@chitralekha.com

www.chitralekha.com