

अभिजात भाषा मराठीचा गौरव!

‘मराठी’ भाषा ही आपली जननी आहे. या भाषेला समृद्ध इतिहास व परंपरा लाभलेली आहे. याच भाषेतून आपण आपल्या भावना, विचार प्रभावीपणे व्यक्त करीत आहोत आणि म्हणूनच काळाच्या ओघात भाषेच्या स्वरूपात कधीही बदल न होणारी, अलौकिक सौंदर्य लाभलेली कुलीन, सुसंस्कृत, उच्च, सध्य व चिरकाल टिकणारी भाषा म्हणून आपण अभिजात भाषेला म्हणजेच पर्यायाने ‘मराठी’ भाषेला मनापासून मानतो. मागील महिन्यात केंद्र सरकारने मराठी भाषेला ‘अभिजात भाषा’ हा दर्जा प्रदान केलाय, याचा मनस्वी आनंद आहे. पण मी मराठी भाषेची अभ्यासक असल्याने माझी आई सुंदर आहे, अभिजात आहे, असे मला मनापासून वाट असल्याने मी लिहिलेली व माझे पती आतिश सोसे यांनी संपादित केलेली ‘अभिजात मराठी’ व ‘माय मराठी’ या शीर्षकांची पाठ्यपुस्तके सीबीएसई व आयसीएई शाळामधून पूर्व प्राथमिक ते आठव्या इयत्तेपर्यंत मागील तीन वर्षांपासून महागांधीभर शिकविली जात आहेत, त्याचा शासनाद्वारे, अभ्यासकांद्वारे गौरव केला जातोय आणि आज आमच्या तीन दशकांहूनही अधिक मराठी भाषिक लेखन व कार्याला यानिमित्ताने सन्मानच लाभल्याने अत्यानंद झाला आहे, अशी भावना मनाला फार माणाधार देव आवे.

समाधान दत आहे. आपले राज्य महाराष्ट्र. आपल्या राज्याची मातृभाषा, राजभाषा ही मराठी. भाषेला आपण आपली आई म्हणतो. त्या अर्थाने आपली 'मराठी भाषा' आता ३ ऑक्टोबर २०२४ पासून 'अभिजात भाषा' म्हणून गौरविली गेली आहे. अभिजात भाषा म्हणजे चिरकाल टिकणारी व सौंदर्यप्रधान असलेली सुसंस्कृत भाषा होय. असे म्हटले जाते की, इ. स. पू. २०७ मध्ये ब्राह्मी लिपी आणि मराठी भाषेतील शिलालेख सापडला. इ. स. पू. तीनशे वर्षांपूर्वी मराठी भाषा बोलली जात होती. मराठी भाषेत काळानुसूत बदल होत गेले. आद्यकाल, यादवकाल, बहामनीकाल, छपती शिवाजी महाराजाचा काळ, इंग्रजांचा काळ आणि पेशवे काळ या दरम्यान मराठी भाषेचा वापर व्यवहार, प्रशासनात केल्याचा दाखला मिळतो. त्यानंतर यादवांच्या काळात मराठी संस्कृती व भाषा भरभरातीस आली. इ. स. १९८८ मध्ये आद्यकवी मुकुंदाराज यांनी 'विवेकसंस्थ' तर संतेष्ठ ज्ञानेश्वर माऊलींनी इ. स. १९९० मध्ये 'ज्ञानेश्वरी' हा ग्रंथ लिहून मराठी भाषेला राजाश्रय मिळवून दिला. इ. स. १९६० मध्ये महाराष्ट्र राज्याची स्वतंत्रतेत्या निर्मिती होऊन मराठी राजभाषा घोषित करण्यात आले. मुकुंदाराज, संत ज्ञानेश्वर, संत नामदेव, संत तुकाराम, संत एकनाथ, रामदास, श्रीधर, मुकेश्वर, मोरोपंत यांच्यासह अनेक कवींना मराठी भाषेचे आद्य कवी मानले जाते. आता ही भाषा जगभरात बाहात्तर देशांमध्ये व भारतातील छतीस राज्यात बोलली जाते. अधिकृत भाषांमध्ये मराठी भाषेला पंधरावा क्रमांक मिळाला. सुमारे अकरा कोटीहूनही अधिक लोक मराठी भाषा बोलतात. मराठी भाषेला अभिजात भाषेचा दर्जा मिळण्यासाठी मागील अनेक वर्षांपासून प्रयत्न सुरु होते. पण त्यासाठी केंद्र सरकारचे काही निकष

ठरलेले होते. जसे-भाषेचा नोंदवलेला इतिहास हा अतीव प्राचीन स्वरूपाचा म्हणजे १५०० ते २००० वर्ष जुना हवा, प्राचीन साहित्य हवे, जे त्या भाषिकांना मौत्यवान वारसा वाटते, दुसऱ्या भाषा समूहाकडून उसनी न घेटलेली अस्सल साहित्यिक परंपरा हवी, ‘अभिजात’ भाषा ही आजच्या भाषेपेक्षा निराळी हवी, असे प्रारूप ठरलेले असल्याने त्यानुसार मराठी भाषा ही अभिजातच आहे, यासाठी महाराष्ट्र राज्य शासनाच्या वर्तीने रंगनाथ पठारे यांच्या अध्यक्षतेखाली एक समिती नेमून एक अभ्यासपूर्ण अहवाल भारतीय केंद्र सरकारकडे सादर केला होता. प्रारंभी जेव्हा ही भाषा बोलली गेली, तेव्हा महाराष्ट्री-महराडी-मळ्हाटी-मराठी असा मराठीचा उच्चार बदलत गेला, असं या अहवालात म्हटल आहे. महाराष्ट्रीय भाषा ही महाराष्ट्र हा प्रदेश अस्तित्वात येण्याच्या फार पूर्वीपासून प्रचलित होती आणि मराठीचं वय किमान अर्डीच हजार वर्ष जुन असल्याचे पुरावे असल्याचेही या अहवालात म्हटल आहे. त्यानुसार ३ ऑक्टोबर २०२४ रोजी केंद्र सरकारने मराठी भाषेला अभिजात भाषेचा दर्जा जाहीर करून ‘मराठी भाषेला’ गौरव मिळवून दिला. भारत सरकारने आतापर्यंत तमिळ, संस्कृत, तेलुगु, कन्नड, मल्याळम, मराठी, बंगाली, पाती, प्राकृत, उडिया आणि आसामी अशा अकरा भाषांना हा अभिजात भाषेचा दर्जा दिला आहे. मराठी भाषेला अभिजात दर्जा दिल्यामुळे आता या भाषांसाठी काही संस्था नव्याने उभारल्या जातील. तसेच या भाषांमध्ये प्रकल्पांना पाठबळ देण्यासाठी अर्थिक तरतुदही केली जाईल. मराठी भाषेसाठी दरवर्षी कोट्यवधी रुपये भरीव अनुदान स्वरूपात दिले जाईल. त्यामुळे मराठीच्या बोर्लींचा अभ्यास, संशोधन, साहित्यसंग्रह करणे, भारतातील सर्व चारशे पन्नास विद्यापीठांमध्ये मराठी शिकवण्याची सोय करणे, प्राचीन ग्रंथ अनुवादित करणे, महाराष्ट्रातील सर्व बारा हजार ग्रंथालयांना सशक्त करणे, मराठीच्या उत्कर्षासाठी काम करणाऱ्या संस्था, व्यक्ती, विद्यार्थी अशा सांस्यांना भरीव मदत करणे अगदी सुलभ होईल. त्या अर्थाने मराठी भाषेला लाभलेला हा अभिजात भाषेचा अलंकार निश्चितच गौरवणीय असाच आहे. दि. २७ फेब्रुवारी हा ‘मराठी राजभाषा गौरव दिन’ आहे. कविवर्य कुसुमाग्रज एक श्रेष्ठ आधुनिक कवी, कथाकार, समीक्षक, काढबंरीकार व नाटककार म्हणून कुसुमाग्रज प्रसिद्ध आहेत. त्यांचे पूर्ण नाव विष्णु वामन शिरवाडकर हे असून त्यांनी कुसुमाग्रज या टोपण नावाने लेखन केले आहे. त्यांची जन्मतारीख २७ फेब्रुवारी १९१२ ही असून त्यांचे जन्मस्थळ पुणे आहे. त्यांचा मृत्यू १० मार्च १९९९ रोजी झाला. जीवनलहरी, विशाखा, किनारा, कैंतेय, नटसप्राट ही त्यांची वाचकप्रिय पुस्तके आहेत. महाराष्ट्राचेच नव्हे तर जगभारातील मराठी रसिक आणि वाचकांचे अत्यत आवडते लेखक, कवी म्हणून कुसुमाग्रज ऊर्फ वि. वा. शिरवाडकर यांचे नाव अतिशय आदराने घेटले जाते. त्यांचे साहित्य, सांस्कृतिक क्षेत्रातील मौलिक योगदान, ‘मराठी भाषा’ ही ज्ञानभाषा व्हावी, यासाठी त्यांनी घेटलेले अविरत परिश्रम, ‘ज्ञानपीठ’ या सर्वोच्च पुरस्काराने त्यांचा झालेला सन्मान इत्यादी या सर्व गोष्टींचा बहुमान ‘माय मराठी’ भाषेचा गौरव आणि कुसुमाग्रजांच्या स्मृतीना विनम्र अभिवादन म्हणून महाराष्ट्र शासनाने दि. २१ जानेवारी २०१३ रोजी शासन निर्णय काढून दि. २७ फेब्रुवारी (कविवर्य कुसुमाग्रज) यांचा जन्मदिवस हा ‘मराठी भाषा गौरव दिन’ म्हणून साजरा करण्याचा अध्यादेश काढला. त्या दिवसापासून संपूर्ण महाराष्ट्रात हा दिवस अतिशय उत्साहात व आनंदात साजरा करतात. निश्चितच या वर्षातला हा ‘मराठी भाषा गौरव दिन’ ‘अभिजात भाषे’चा दर्जा मिळाल्याने संस्मरणीय राहील, ही भावना मनाला आनंद टेणाऱी आहे.



केज तालुक्यातील उंदरी येथे अखंड हरिनाम सप्ताह विठ्ठल रुक्मिणी प्रतिष्ठान व कलशारोहन सोहळा व शिवपुराण कथा ह भ प बालकृष्ण महाराज गडकर यांच्या किंतर्न महोत्सवावेळी स्वागत करून शुभेच्छा देताना छावा जिल्हाध्यक्ष शिवाजी ठोंबे

स्कूल बस नियमावली कागदावर नको

शालेय विद्यार्थ्यांना शाळेत ने-आण करणाऱ्या खासगी स्कूल बसेसाठी येत्या नवीन शैक्षणिक वर्षापासून नवी नियमावली निश्चित करण्याच्या निर्णय राज्य सरकारने घेतला आहे. त्यासाठी निवृत्त परिवहन अधिकारी जिंत्रै पाटील यांच्या अध्यक्षतेखाली एक सदस्य समिती नेमली आहे. पुढील एका महिन्याच्या कालावधीत ही समिती आपला अहवाल परिवहन खात्याला सादर करणार आहे. अहवाल प्राप्त झाल्यावर जी नियमावली तयार होईल, त्याची अंमलबजावणी फक्त कागदावर राहायला नक्की आहे, अशी भावना मात्र पालकवर्गाची झाली आहे. या आधी राज्य सरकारच्या वरीने २०११ साली स्कूल बस नियमावली जारी केली होती. तरीही पुन्हा नियमावली काढण्याची वेळ का आली आहे. याचाचा अर्थ ‘दया, कुछ तो गडबड है’ असे म्हणण्याची वेळ आली आहे.

राज्यातील विविध शाळा आण खासगी बस ऑपरेटरद्वारे चालवल्या जाणाऱ्या स्कूल बसेसच्या कार्यपद्धतीबाबत पालकांचा जोदार आक्षेप आहे. विद्यार्थ्यांना शाळेत नेप्यासाठी खासगी संस्थांमार्फत हजारो स्कूल बसेसच्या चालवण्यात येतात. या स्कूलबसच्या माध्यमातून अनेक संस्थांचालक पालकांची आर्थिक लुबाडणूक करत असल्याच्या तक्रारीही मागील काही वर्षांत परिवहन विभागाला प्राप्त झाल्या आहेत. या तक्रारींची दखल घेत परिवहन मंत्री प्रताप सरनार्इक यांनी परिवहन विभागाच्या अधिकार्यांसमवेत बैठक घेत, येत्या शैक्षणिक वर्षापासून खासगी स्कूल बसेसाठी नवी नियमावली निश्चित करण्यासाठी समिती नेप्यासाठा निर्णय घेतला आहे, तो निश्चितच स्वागतार्ह आहे. तेसेच या संदर्भात विद्यार्थी वाहतूक करणाऱ्या रिक्षाचालकांची मनमानी रोबद्धासाठी मदान समितीने सन २०११ मध्ये ज्या उपायोजना मुच्चवल्या होत्या, त्या विचारात घेऊन सर्वकष अहवालाच्या आधारे स्कूल बसेसाठी नियमावली निश्चित केली जावी, याकडे



परिवहन मंत्रांनी लक्ष वेधले आहे. शालेय शुल्क व स्कूल बस शुल्क एकाच वेळी पालकांकडून आकारले जात असल्यामुळे पालकांवर आर्थिक बोजा पडतो. त्यामुळे ही समिती २०११ साली विद्यार्थी वाहतूक करणाऱ्या वाहनांची मनमानी रोखण्यासाठी मदान समितीने ज्या उपाययोजना सुचवल्या होत्या, त्याही विचारात घेतल्या जाणार आहेत. विद्यार्थ्यांची सुरक्षितता लक्षात घेता प्रत्येक बसमध्ये आपत्कालीन परिस्थितीत त्वरित मदतीसाठी पनिक बटन, आग लागल्यास त्वरित नियंत्रणासाठी आग प्रतिबंधक स्पिंकलर, जीपीएस यंत्रणा, सीसीटीव्ही कॅमेरा असणे आवश्यक असणार आहेत. तसेच ज्या संस्था अथवा स्कूल बस चालवणारे चालक पालकांकडून विद्यार्थी वाहतुकीचे शुल्क आकारतात, त्यांच्याकडे बसेसमधील सीसीटीव्ही कॅमेर्यांचे एकात्मक नियंत्रण ठेवण्याचा विचार केला जात आहे, ही सुद्धा चांगली बाब आहे. जेणेकरून बसमध्ये विद्यार्थ्यांच्या बाबतीत कोणतीही घटना घडली तरी, त्यावर उपाययोजना करणे त्वरित सोपे जाईल.

अंडीच वर्षांपूर्वीची एक घटना डोऱ्यांसमोर येते. सांताक्रूज येथील पोदार स्कूलची बाविद्यार्थ्यांना घेऊन चार तास मुंबईच्या अन्नस्त्यांवरून फित होती. त्यामुळे ही स्कूल बस नक्की कुठे गेली याचा पता न लागल्याने पालक चिंताग्रस्त झाले होते. सुदैवाचा त्यावेळी कोणतेही दुर्घटना घडली नव्हत होती. देव पाण्यात ठेवून आपल्या मुलांची प्रतीक्षा करणाऱ्या पालकांचा जीव त्यानंतर भांड्याचा पडला. मुले सुखरूप घरी परतली. त्यामुळे स्कूल बस आणि मुख्याध्यापक, पालकांचा याचा जीपीएसच्या माध्यमात्मन सपवक व्हायला हवा, हा मुद्दा त्यावेळी प्रकर्षात फुटे आला. आता नव्या स्कूल बस नियमावलीत बसचे थेट लोके शांत पाहण्यासाठी जीपीएस यंत्रणेवर अधिक भाव देण्याची गरज आहे. तसेच, विद्यार्थ्यांची सुरक्षितता लक्षात घेऊन, प्रत्येक बसमध्ये पनिक बटन, आग प्रतिबंधक स्पिंकलर, सीसीटीव्ही कॅमेरा असणे आवश्यक आहे. तसेच, बस चालवणारे चालक किंवा संस्थाचालक, जे पालकांकडून वाहतुकीचे शुल्क आकारतात, विद्यार्थी आणि बाबतीचे स्टाफच्या हालचालींवर नजर ठेवण्यासाठी त्यांच्याकडे बसमधील सीसीटीव्ही कॅमेर्यांची

नियंत्रण असणे आवश्यक आहे. मुलीच्या स्कूल बसमध्ये महिला अटेंडंट सक्तीने असावे, याचा नव्या नियमावलीत समावेश असावा. पालकांना विद्यार्थ्यांच्या शिक्षणासाठी खर्च करावा लागतो. त्यात अप्रत्यक्ष लुटमार होऊ नये याची काळजी सरकारने घ्यायला हवी. एकूण कालावधीपैकी १० महिने या स्कूल बसेस विद्यार्थी वाहतूक करतात; परतु प्रत्यक्षात पूर्ण वर्षाचे शुल्क एकाच वेळी संबंधितांकडून आकारतात. ते यापुढे घंटांबायला हवे. तसेच शालेय शुल्क व शाळा बस शुल्क एकाच वेळी पालकांकडून आकारले जात असल्यामुळे त्याचा प्रचंड मोठा आर्थिक बोजा पालकांवर पडतो. जे अत्यंत अन्यायकारक आहे. त्याएवजी संबंधित स्कूल बसचालकांनी केवळ दहा महिन्यांसाठीचे विद्यार्थी वाहतुकीचे शुल्क एकाच वेळी न घेता दर महिन्याला स्वीकारण्याची तरतूद असावी, असा पालकांचा आग्रह आहे.

वाहतूक शुल्क आकारातात, त्याच्यासाठी नव्या नियमावलीनुसार प्रणाली बंधनकारक असणार आहे. या प्रणालीद्वारे बसच्या हालचाली आणि आतील घडामोर्डीवर सतत देखेरेख ठेवली जाईल. स्कूल बस आपूरेशन्समध्ये अधिक जबाबदारी आणणे. या सुरक्षा नियमांचे पालन न करणाऱ्या स्कूल बसेसवर कठोर कारवाई केली जाणार आहे. नियमांचे उल्लंघन झाल्यास संबंधित बस आपूरेटरचा परवाना रद्द केला जायला हवा. पालकांच्या तक्रारीनां योग्य उत्तर देत सुरक्षा उपायांची काटेकोर अंमलबजावणी करण्याला प्राधान्य द्यायला हवे. विद्यार्थ्यांची सुरक्षितता ही शाळा व्यवस्थापन, बस आपूरेटर आणि शासनाची सामूहिक जबाबदारी आहे. या नवीन नियमांमुळे स्कूल बसेसच्या व्यवस्थापनात सुधारणा होईल आणि शालेय विद्यार्थ्यांचा प्रवास अधिक सुरक्षित व नियोजनबद्ध होईल, अशी सकारातमक अपेक्षा करायला हरकत नाही. याची काळजी संबंधित परिवहन विभागाने नक्कीच घ्यायला हवी.

या सर्वांची जबाबदारी अखेत घेणार कोण?

असं म्हणतात की, एखादी गोष्ट घडण्यासाठी काहीतरी निमित्त लागते. तसेच सध्या काहीतरी घडत आहे. गेल्या आठवड्यात सर्वांधिक चर्चेत राहिलेली गोष्ट म्हणजे आणि पुण्यातील बलात्काराची घटना. या घटनेने सध्या पुणेच हादरलेले नसून, तर देशच हादरलेला आहे. बलात्कार म्हटले, तर ही काही नवीन गोष्ट नाही रोज वर्तमानपत्रात कानाकोपरा नजर टाकली तरी त्यात असंख्य बलात्काराच्या घटना दिसतील. मात्र त्यातल्या काही घटना चर्चेला येतात. स्वारगेटमधील बलात्कार हासुद्धा हा याच चर्चेतील वर्गातला. भर गर्दीत, वर्दळीच्या ठिकाणी असलेल्या व एक कोपन्यात एकांतात झालेला हा बलात्कार. या बदल सर्वांच्याच मनात चीड उत्पन्न झाली नसती तर नवल. त्यामुळे पुण्याचाच नव्हे तर महाराष्ट्राच्याच प्रतिमेला एक डाग निर्माण झाला मात्र वर म्हंटल्याप्रमाणे कोणती घटना घडण्यासाठी कोणते तरी निमित्त लागते



येथील बस स्थानक व स्टेशनजवळील मुकुरवाडी बस स्थानक हीच काय ती एसटीचे स्थानके मात्र यांची तरी काय अवस्था आहे? वास्तविक पाहता एसटीची बस स्थानके ही वेगळा संशोधनाचा व अभ्यासाचा विषय आहेत, मात्र आता स्वारगेट घटनेमधून यावर सर्वत्र जोरदार चर्चा होईल थोडे दिवस त्याचे पालन केले जाईल मात्र नंतर पूर्वीसारखीच अवस्था होईल. मुंबई सेंट्रल येथील बसस्थानकाची तीच अवस्था त्यात असंख्य जाणारे मार्ग, त्यात चार वाटा फार, कोण कोणता अंगंतुक येतो याचा कोणालाही पत्ता नाही. पूर्वी मुंबई सेंट्रल बस स्थानकात बाहेरील कोणत्याही प्रवेश करणाऱ्या व्यक्तीस एक रुपया दर आकारला जात असे मात्र कालांतराने तोही बंद करण्यात आला. परळची अवस्था ही तीच तर कुर्ला नेहरूनगर बस स्थानकाचे, तर विचारयलाच नको कुर्ला नेहरूनगर बस आगार आहे की, आरटीओचा जुन्या व पकडून आणलेल्या गाड्या एकीकडचा भंगार गोळा करून त्याचे डोंगरच्या डोंगर थर तेथील आगारात तयार केले गेले आहेत त्यात असंख्य बेकायदेशीर कृत्य करण्याचे कुर्ला तर आताच जणू बनलेला आहे. मध्यंतरी तेथे आरटीओचे केंद्र तयार होणार होते मात्र तेही रेंगाळ्ये त्यामुळे पुन्हा ही जागा ओसाड बनू लागली असून आजूबाजूच्या झोपडपट्ट्यातील वाईट प्रवृत्ती आगाराच्या भिंत तोडून बोगदे तयार करतात आणि नवनव्या वाटा निर्माण केल्या जातात. येथील सुरक्षारक्षकांकडे त्यांना पळवले जाते मात्र त्याच्यावरही काही मर्यादा पडतात. काही समाजसेवी संस्था तसेच एसटी प्रेमी संस्था एसटी लवर्स ग्रुप असे महाराष्ट्रातील काही मंडळी वारंवार एसटीकडे सुरक्षेबाबत तक्रार करीत असतात त्यात मुंबईतील तसेच राज्य राज्यातील बस स्थानकावर तेथील त्रुटी निर्दर्शनास आणून देत असतात स्वारगेट बस स्थानकातील बंद पडलेल्या बसेस गैरप्रवृत्तीचा अडू बनत चाललेल्या आहेत याकडे त्यांनी लक्ष वेधले होते मात्र नेहमीप्रमाणे प्रमाणांडल आणि संबंधितांनी त्याकडे तुकडे केले त्याचीच परिणीती म्हणून त्या दिवसी ही घटना समोर आली आणि नाव मात्र प्रमाणांडलाचे जनमानसात डागाळले. मुंबई बस स्थानक हे बस स्थानकच असले परंपरा त्यात स्कॅप व वस्तीच्या व इतर ठिकाणांचे येणाऱ्या गाड्या नको तसेच एसटी स्थानकातील बस गाड्यांचे पार्किंग याकडे असंख्य वेळा लक्ष वेधण्यात आहेत. बस गाड्या ह्या आगारातच उभ्या वेळापाहिजेत बस स्थानकात नको मात्र आज ठिकाणावरून आलेल्या बस गाड्या यांचे बस स्थानकात उभ्या केल्या जातात. त्याच्या बस गाड्यांना कोणतीही लॉक सिस्टम नसल्याने यामध्ये गैरप्रकार चालतात. त्याचे प्रत्येक बस स्थानकात बाजारात चांगल्या प्रमाणांडल उच्च क्षमतेची दिवे लावावे ज्यामुळे त्याच्या ठिकाणी सूर्यप्रकाश चांगला पद्धन गैरप्रवृत्ती होणार नाही याकडे ही लक्ष वेधण्यात आहेत, मात्र त्याकडे महामंडळाने दुर्लक्षणे अंधारातच असे गैर प्रकार घडत असेही त्यामुळे पोलिसांची गाडी आली का थारू कारवाई होते मात्र पुन्हा परिस्थिती जैसी होते. त्यामुळे महिलांना या अंधारामुळे आपापांनी प्रकारचा त्रास सहन करावा लागत असुरक्षितता निर्माण होते. एसटी बस स्थानकात फिरणारे गर्दुल्ले भिकारी तृतीयपंथीयांचा संशोधनाचा विषय आहे काही गैरप्रवृत्तीचा वावर हा बस स्थानकात कायदा असतो त्यात ठाणे खोपट ठाणे सीबीएस ठाणे रेल्वे स्थानकातील स्थानक तर परिवहन विचारयलाच नको अशी परिस्थिती आहे. वास्तविक पाहता बस स्थानकात व परिवहन फक्त बस गाड्यांना एन्टी असते मात्र सर्व बस स्थानकातच रिक्षा व इतर खासगी गैरप्रवृत्तीचा वावर हा बस स्थानकात रिक्षा व पार केलेल्या सर्वत्र आढळून येतात. स्थानकातील मुताच्यांची तर विचारता नाही आधीच अस्वच्छ असलेल्या

मुत्ताच्यात चांगल्या सुसंस्कृत माणसाला त्या ठिकाणी जाणे हे अवघडल्यासारखे वाटू शकते कारण तिथे असलेले समलैंगिक, विकृत प्रकाराच्या व्यक्ती त्यांच्या नजरा नको आणणारा हा अनुभव असतो. या एसटी बस स्थानकत परिसरात सर्वांचा संचार असल्याने पाकिटमारी बस प्रवाशांचे सामान्यांच्या चोळ्या या तर नित्य नियमितपणे सुरु असतात. कल्याण बस स्थानक हे त्याचे चांगले उदाहरण ठरते. महाराष्ट्र राज्यातील प्रत्येक बस तालुक्यात खासगी एंजंटचा सुळसुळात पाहायला मिळतो अक्षराश: एंजंट प्रवाशांना पकडून पकडून घेऊन जीप, रिक्षा, टॅक्सी, लकड़री यात बसवत असतात हे कोणाच्या आर्थिक देवाण-घेवाणतून घडत असते याचाही सर्व निकाल लागण्याची आज गरज आहे स्वारगेट येथील ती महिला बस स्थानकात बसली असताना आपण बस वाहक असल्याचे सांगत त्या महिलेला त्या बसमध्ये जबरदस्तीने देण्यात आले आज या दलालांवर नियंत्रण आणणार कोण. बस स्थानकातील सीसीटीव्ही कॅमरे हे सुद्धा सर्वत्र असले तरी बंद पडलेले असतात. तिथे घटना जेव्हा घडते तेव्हा काहीच हाती लागत नाही आणि आता तर म्हणे प्रत्येक नवीन प्रत्येक बस गाडीत सीसीटीव्ही लावण्यात येत आहे जिथे बस गाडीचा हॉर्न व हेड लाईट लावण्यासाठी महामंडळ दुर्लक्ष करत असते ती सीसीटीव्ही कॅमेच्याची निगराणी काय ठेवणार. आपल्या बसमधील हकर्तींचे पुरावे नको म्हणून बसचालक वाहकच बसमधील सीसीटीव्ही कॅमरे काढून टाकल्याची उदाहरणे यापूर्वी घडलेली आहेत याच अर्थ जखम एकीकडे आणि मलमपट्टी दुसरीकडे असाच सर्रास प्रकार असल्याचे दिसत आहे सध्याचे परिवहन मंत्री प्रताप परसनाईक हे चांगले कार्यक्षम दिसत आहे मात्र त्यांनी सुद्धा सध्या फक्त मोक्याच्या भूखंडांकडे जागाकडे लक्ष न देता इतर एसटीतील सर्व पर्यायाचा अभ्यास करून या सुरक्षितेकडे लक्ष दिले पहिजे!

