

ગાંધીધામમાં જાહેર પરિવહન (પબ્લિક ટ્રાન્સપોર્ટ) માટે દરખાસ્ત

પંજ ભંબાઈ. ઈમેઇલ: pcb.astro@gmail.com મોબાઇલ: 9023452835

ગાંધીધામમાં જાહેર પરિવહન શા માટે?

ગાંધીધામ એક આયોજિત ટાઉનશીપ તરીકે શરૂ થયું હતું. તેની ડિઝાઇન એવી હતી કે શહેરના એક ભાગથી બીજા ભાગ સુધી જવા માટે વ્યક્તિગત વાહનની જરૂર નહીં પડે. પરંતુ છેલ્લા દાયકામાં શહેરની વસ્તીમાં વિસ્ફોટક વધારો થયો છે અને આસપાસના વિસ્તારોમાં બિનાયાઓજિત વિકાસ થયો છે. પરિણામે, ઘણા લોકો ખાનગી વાહનો પસંદ કરી રહ્યા છે, જેના કારણે ટ્રાફિકમાં ભારે વધારો થયો છે. તાજેતરમાં, નગરપાલિકાએ ટ્રાફિકની સમસ્યા દૂર કરવા માટે ઓસ્લો સર્કલ પર ફલાયાઓવર બનાવવામાં ઘણો સમય, પ્રથમ અને પેંસા ખર્ચાં છે. કમનસીબે, ફલાયાઓવર એક અલ્યુકાલિક ઉકેલ છે. તે ટ્રાફિક સમસ્યાઓમાં વિલંબ કરી શકે છે, પરંતુ તેને હલ કરી શકતો નથી. "પ્રેરિત માંગ" (induced demand), શહેરી આયોજનનો મૂળભૂત ઘણાલ હું છે કે જેટલા વધુ રસ્તાઓ બાંધવામાં આવશે, તેટલા વધુ લોકો તે રસ્તાઓનો ઉપયોગ કરશે અને ટ્રાફિક પહેલાની જેમ પાછું વધશે. દુનિયાભરના શહેરોએ આ ભૂલ કરી છે. તેઓએ જાણ્યું છે કે ટ્રાફિકની સમસ્યાનો ઉપાય ફલાયાઓવર અથવા મોટા રસ્તાઓ નથી. એટલા માટે તેઓ જાહેર પરિવહન (પબ્લિક ટ્રાન્સપોર્ટ) ની રજૂઆત કરી રહ્યા છે.

જાહેર પરિવહન શિક્ષણ અને નોકરીની તકોમાં સુધારો કરે છે. તે ખાસ કરીને ગરીબ અને પણાત સમૃદ્ધાયોના લોકો, દિવ્યાંગ જનો, વિધાર્થીઓ અને વરિષ્ઠ નાગરિકોને લાભ આપે છે. ભારતમાં ઘણા લોકોને ડ્રાઇવિંગ સેન્સ નથી, જેના કારણે અહીં વાહન ચલાવવું ખૂબ તણાવપૂર્ણ બને છે અને ઘણા અકસ્માતો પણ થાય છે. ભારતના શહેરોમાં કુલ અકસ્માત મૂલ્યમાં 25% મૂલ્ય ટ્રાફિક અકસ્માતોમાંથી થાય છે, અને મોટાલાગના જાનહાનિમાં ટુ વ્હીલર, ફોર વ્હીલર અને રાહદારીઓનો સમાવેશ થાય છે¹. વરિષ્ઠ નાગરિકો પણ તેમની ઉમરને કારણે આવા તણાવપૂર્ણ ડ્રાઇવિંગથી ખાસ કરીને પ્રભાવિત થાય છે. અને ગાંધીધામમાં ઘણા વૂદુ રહેવાસીઓ છે, કારણ કે તે નિવૃત લોકો માટે એક લોકપ્રિય સ્થળ છે. જાહેર પરિવહન ડ્રાઇવિંગ કરતાં આંદું તણાવપૂર્ણ અને વધુ સુરક્ષિત છે. તેના કારણે નવી રોજગારી પણ સર્જાય છે. સંશોધન દ્વારા એવું દર્શાવવામાં આવ્યું છે કે સાર્વજનિક પરિવહનના કારણે પરિવહન માર્ગો પર સ્થાપિત ધંધાઓ ના વેચાણ અને ઘરની કિંમતોમાં વધારો થાય છે. તે કાર્બન ઉત્સર્જન ઘટાડવામાં પણ મદદ કરે છે.

શહેરમાં ચાલતા છકડાઓ અત્યાર સુધી ઉપયોગી રહ્યા છે. પરંતુ તેઓ મોટે ભાગે શહેરના આંતરિક ભાગોમાં જ ઉપલબ્ધ હોય છે. અંતરજાલ, મેદિયા જેવા ઉપનગરોમાં ઘણા લોકો રહે છે જે કામ માટે રોજ ગાંધીધામ શહેરમાં આવે છે અને જેમની આર્થિક સ્થિતિને કારણે તેમને સારા પરિવહનની વધુ જરૂર છે. છકડા તેમના સંઘ દ્વારા ચલાવવામાં આવે છે, અને તેમનું લાડુ 20 રૂપિયા છે, જે ઘણા લોકો માટે ખૂબ વધારે છે. ઘણા છકડાઓ જૂના થઈ ગયા છે, સારી રીતે જાળવણી કરાયેલા નથી, ખૂબ જ ધીમે ચાલે છે અને ક્ષમતા કરતાં વધુ ભરેલા હોય છે, એટલે તેમની સવારી અસુવિધાજનક લાગે છે. આ કારણોસર આજે ઘણા લોકો પોતાના વાહનોમાં મુસાફરી કરવાનું પસંદ કરે છે, જેના કારણે ખાનગી વાહનોની સંખ્યા સતત વધી રહી છે.

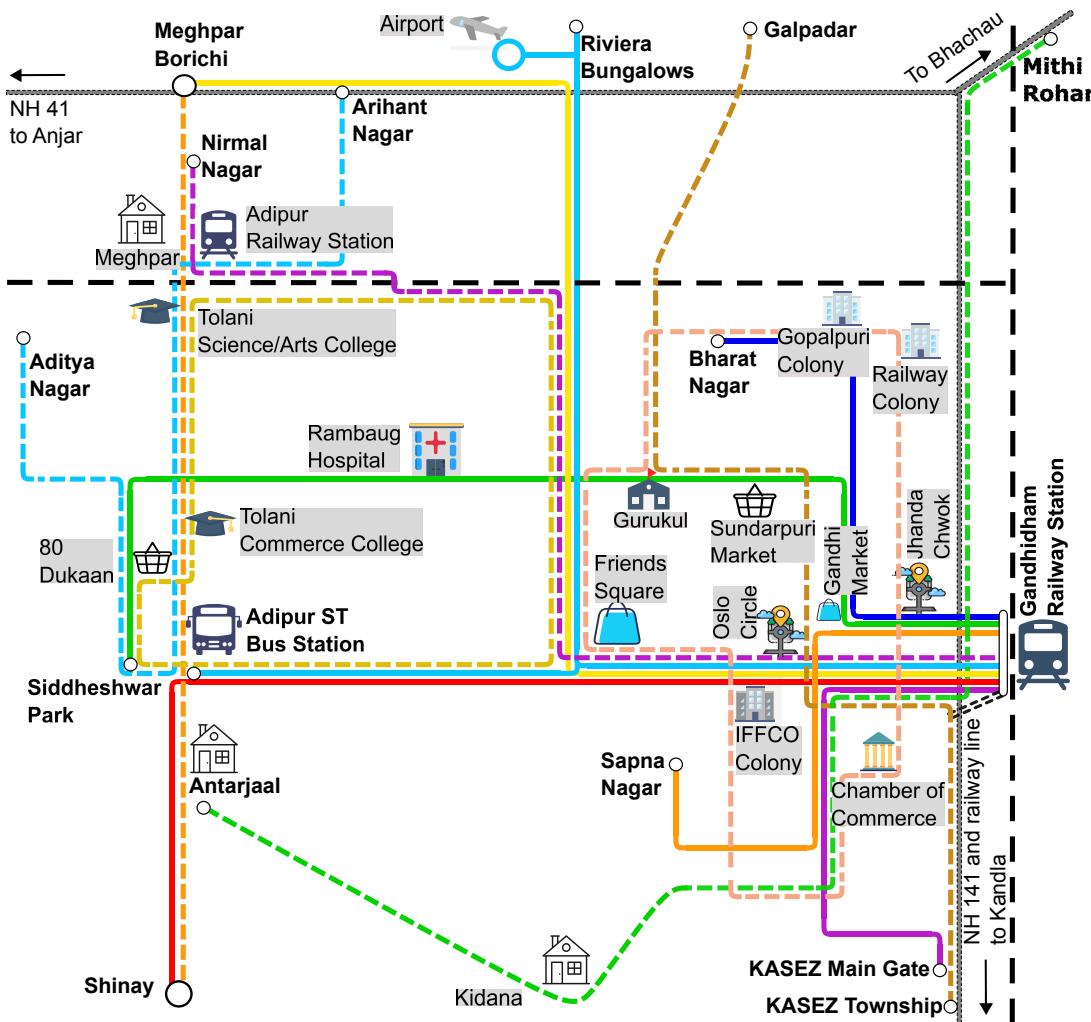
ગાંધીધામ મ્યુનિસિપલ કોર્પોરેશન (GDMC) નો દરજા પ્રાપ્ત કરવાનો અમને ગર્વ છે, અને હવે અમારી પાસે જાહેર પરિવહનમાં રોકાણ કરવા માટે જરૂરી બજેટ છે. આ ઉપરાંત, ગાંધીધામને PM-eBus Sewa scheme હેઠળ લગભગ 80 ઇલેક્ટ્રિક બસોની સેન્ટ્રાલ મંજૂરી મળી છે, અને બસ ડેપો બનાવવા માટે SRC પાસેથી જમીન પણ સંપાદિત કરવામાં આવી છે. તેથી ગાંધીધામમાં એક વ્યાપક, સલામત, ઝડપી અને કાર્યક્ષમ જાહેર પરિવહન નેટવર્ક ડિઝાઇન કરવાનો હવે યોગ્ય સમય છે.

1. ભારતમાં અકસ્માત મૂલ્ય અને આત્મહત્વા ૨૦૨૨ રિપોર્ટના ટ્રાફિક અકસ્માત પ્રકરણના આધારે અંદાજિત

કાર્યકારી સારાંશ

આગામના પાના પર શાહેર માટે પ્રસ્તાવિત પરિવહન નેટવર્કનો નકશો છે. તેમાં બસો અને છકડાઓ દ્વારા સેવા આપતી રૂટનો સમાવેશ છે. વધુ માંગવાળા વિસ્તારોમાં બસો દ્વારા સેવા આપવી જોઈએ. અને આંધી માંગ ધરાવતા વિસ્તારોમાં છકડા ચલાવવા જોઈએ, કારણ કે છકડાનો સંચાલન ખર્ચ ઓછો હોય છે. બસોનો સલામત સંચાલન સુનિશ્ચિત કરવા માટે ડિવાઇડરવાળા પહોળા રસ્તાઓની જરૂર હોય છે. જ્યાં આવા રસ્તાઓ ઉપલબ્ધ ન હોય, ત્યાં આપણે છકડા ચલાવવા જોઈએ, જોકે માંગ સાથે પુરવઠો મેળ ખાય તે માટે વધુ આવર્તન પર. હું એસી બસો અને છકડાનો ઉપયોગ કરવાની સલાહ આપું છું કારણ કે ઉનાળામાં તે ખૂબ જ મહત્વપૂર્ણ હોય છે, અને તેનો ખર્ચ નોન-એસી વાહનો કરતાં ખાસ વધારે નથી હોતો. હું **બસ માટે ટાઈ મોટર્સ ઇલેક્ટ્રિક બસ સૂચિશા**, કારણ કે તેમાં ઉત્સર્જન ઘણું ઓછું હોય છે. **છકડા માટે** હું હાલમાં ચાલી રહેલા ટેમ્પો નહીં પણ વાન, ખાસ કરીને **ફોર્સ ટ્રાવેલર 17 સીટરની** ભલામણ કરું છું. આ વિશે વધુ વિગતો આવતા પાનાઓમાં.

મારી ગણતરી મુજબ, ભીડના સમયે બધા રૂટ પર વાજબી આવર્તન પર દોડવા માટે લગાલગા **17 બસો અને 20 છકડાની જરૂર પડશે**. મારું સૂચન છે કે **પહેલી બસ સવારે 5 વાગ્યે શરૂ થવી જોઈએ** અને **છેલ્લી બસ મધ્યરાત્રિ સુધી** ચાલવી જોઈએ. ઘસારાના કલાકો સવારે 6:30-10:30 અને સાંજે 5:30-9:30 માનવામાં આવ્યા છે. આ સમગ્ર નેટવર્કને ઇલેક્ટ્રિક બસો અને ડીઝલ છકડાઓ સાથે ચલાવવા માટે **દર વર્ષ આશારે Rs. 8.8 કરોડનો ખર્ચ થશે**. હું ભલામણ કરું છું કે આપણે એક કે બે રૂટથી શરૂઆત કરીએ અને મુસાફરો તરફથી કેવો પ્રતિસાદ મળે છે તેના આધારે વધુ રૂટ ઉમેરીએ. સૂચયેલ ટિકિટ ભાડું પ્રતિ કિમી **Rs. 1.67** છે, જે મુજબ જો આ વાહનો દિવસભર **સરેરાશ 55% ભાડેલા હોય** તો આપણે આપણા સંચાલન ખર્ચને પહોંચી વળી શકીએ છીએ (આગામી પાનાઓમાં વધુ).



Bus Routes

- 1 Gandhidham Rly Stn -- Shinay (via Antarjal)
- 2 Gandhidham Rly Stn -- Siddheshwar Park (via Rambagh Road)
- 3 Gandhidham Rly Stn -- Sapna Nagar
- 4 Gandhidham Rly Stn -- KASEZ Main Gate
- 5 Gandhidham Rly Stn -- Meghpar Borichi
- 6 Gandhidham Rly Stn -- Bharat Nagar
- 7 Gandhidham Rly Stn -- Riviera Bungalows (via Airport)
- 8 Adipur ST Bus Station -- Riviera Bungalows (via Airport)

Chakada Routes

- C1 Meghpar Borichi -- Shinay (via Adipur, Antarjal)
- C2 Arikant Nagar -- Aditya Nagar (via Adipur)
- C3 Adipur City Loop
- C4 Galpadar -- KASEZ Township (via Gandhidham)
- C5 Antarjal -- Mithi Rohar (via Kidana)
- C6 Gandhidham Rly Stn -- Nirmal Nagar (Meghpar)
- C7 Gandhidham City Loop

----- Connection

○ Route origin/destination

----- National Highway

--- Railway Line

બસ રૂટની વિગતો: હું સૂચન કરું છું કે ધસારાના કલાકોમાં દર 20 મિનિટે બસ રાખો, અને બાકીના કલાકો દરમિયાન દર 30 મિનિટે બસ રાખો. જોકે એરપોર્ટ અને રિવેરા બંગલા (વરસામેડી) જતી બસો દર 60 મિનિટે આવી શકે છે. આ નેટવર્ક ચલાવવા માટે અમને કુલ 17 બસોની જરૂર છે.

Route No	Route Name	One Way Distance (km)	One Way Time (minutes)	Frequency rush hours (minutes)	Number of vehicles in rush hours	Frequency non-rush hours (minutes)	Number of vehicles in non-rush hours	Total Vehicle hours	Total distance driven daily (km)
1	Gandhidham Rly Stn -- Shinai (via Antarjal)	11	26	20	3	30	2	46	1012
2	Gandhidham Rly Stn -- Siddheshwar Park (via Rambagh Road)	10	30	20	3	30	2	46	920
3	Gandhidham Rly Stn -- Sapna Nagar	6	18	20	2	30	2	38	552
4	Gandhidham Rly Stn -- KASEZ Main Gate	6	18	20	2	30	2	38	552
5	Gandhidham Rly Stn -- Meghpar Borichi	11	26	20	3	30	2	46	1012
6	Gandhidham Rly Stn -- Bharat Nagar	4	12	20	2	30	1	27	368
7	Gandhidham Rly Stn -- Riviera Bungalows (via Airport)	11	26	60	1	60	1	19	418
8	Adipur ST Bus Station -- Riviera Bungalows (via Airport)	10	24	60	1	60	1	19	380
Total # of buses needed					17				
Total daily distance driven by buses (km)									5214

છકડા રૂટની વિગતો: બસોની જેમ, હું લીડના સમયે 20 મિનિટ અને અન્ય કલાકો દરમિયાન 30 મિનિટની આવર્તન સૂચયું છું. રૂટ C6 ખરેખર બસ દ્વારા ચલાવવામાં આવવો જોઈતો હતો કારણ કે ઘણા લોકો કામ માટે મેધપરથી ગાંધીધામ જવા માંગશે. પરંતુ મેધપરના રસ્તાઓ એટલા પહોળા નથી કે બસો સુરક્ષિત રીતે દોડી શકે, તેથી આપણે છકડાઓ ચલાવવા જોઈએ. પણ છકડાઓની બેઠક ક્ષમતા બસો કરતા લગભગ અડધી છે, તેથી મેં આ રૂટ માટે બસોની આવર્તન કરતાં લગભગ બમણી, રૂટ મિનિટની ઝડપે છકડા ચલાવવાનું સૂચન કર્યું છે. છેલ્લે, રૂટ C4 અને C5 કિડાણા, ગલપાદર, મીઠી રોહર તેમજ કાસેઝ (KASEZ) ટાઉનશીપના આસપાસના ગામોને આવરી લે છે. મારા હિસાબે, અહીં માંગ આંદોલિ હશે, તેથી હું આવર્તન સૂચવીશા: ઘસારાના કલાકોમાં 30-45 મિનિટ અને અન્ય કલાકો દરમિયાન 60-90 મિનિટ. કુલ મળીને, આ નેટવર્ક ચલાવવા માટે આપણને 20 છકડાઓની જરૂર છે.

Route No	Route Name	One Way Distance (km)	One Way Time (minutes)	Frequency rush hours (minutes)	Number of vehicles rush hours	Frequency non-rush hours (minutes)	Number of vehicles non-rush hours	Total Vehicle hours	Total distance driven daily (km)
C1	Meghpar Borichi -- Shinay (via Adipur)	8	24	20	3	30	2	46	736
C2	Arihant Nagar (Meghpar Borichi) -- Aditya Nagar	8	24	20	3	30	2	46	736
C3	Adipur City Loop	11	26	20	2	30	1	27	506
C4	Galpadar -- KASEZ Township (via Gandhidham)	15	45	30	3	60	2	46	810
C5	Antarjal -- Mithi Rohar (via Kidana)	18	43	45	2	90	1	27	648
C6	Gandhidham Rly Station -- Nirmal Nagar (Meghpar)	10	30	12	5	20	3	73	1460
C7	Gandhidham City Loop	13	39	20	2	20	2	38	741
Total # Chakadas needed					20				
	Total daily distance driven by Chakadas (km)								5637

ટિકિટ લાડાનો અંદાજ કાળવા માટે, આપણે જોઈ શકીએ છીએ કે શહેરમાં ખાનગી વાહનોમાં મુસાફરી કરવાનો કેટલો ખર્ચ થાય છે અને તે મુજબ આપણા લાડા નક્કી કરી શકીએ છીએ. હું કામકાજના વિવસોમાં ૧૫ કિમી રાઉન્ડ-ટ્રીપ (આદિપુરથી ગાંધીધામ અને પાછા) અને સપ્તાહાન્ત દરમયાન ૫ કિમી રાઉન્ડ-ટ્રીપ ની મુસાફરી ધારું છું. (એટલે એક વર્ષ દરમયાન કુલ 4425 કિમી અંતર કાપવામાં આવશે, જેનો ઉપયોગ નીચે સંચાલન ખર્ચની ગણતરી માટે થયો છે.) મેં ધાર્યું છે કે ફક્ત નિયમિત જાળવણી સાથે અને કોઈ મોટા સમારકામ વિના ટુ-વ્હીલર અને કાર બંને 15 વર્ષ ચાલે છે. પેટ્રોલ વાહનો માટે પેટ્રોલનો ભાવ Rs. 94/લિટર મન્યો છે. ઇલેક્ટ્રિક વાહનો માટે, હું ધારું છું કે ઇંદ્ઘણ અને જાળવણી ખર્ચ આશારે Rs 0.5 પ્રતિ કિમી છે ([આ સ્ત્રોત મુજબ](#)).

Vehicle	Ex Showroom Price (Rs)	RTO and Other Costs (Rs)	Ownership Cost (Rs)	Yearly Insurance (Rs)	Maintenance Cost per km (Rs)	Milagege (km/L)	Fuel Cost (Rs/km)	Annual Fuel Cost (Rs)	Annual Maintenance Cost (Rs)	Operating Cost for Vehicle Lifetime (Rs)	Total Cost (Owning + Operating) for Lifetime (Rs)	Cost per day (Rs)	Cost per day for weekdays (Rs)
Activa 6G	77,692	4,350	82,042	1,252	0.11	45	2.1	9,243	487	1,64,731	2,46,773	45	53
Bajaj Platina 110	69,658	5,679	75,337	1,182	0.13	60	1.6	6,933	575	1,30,346	2,05,683	38	44
Maruti Suzuki Swift ZXi	7,68,206	42,730	8,10,936	2,767	0.42	21	4.5	19,807	1,859	3,66,488	11,77,424	215	251
Tata Nexon Smart 1.2 5MT	8,14,990	47,906	8,62,896	2,878	0.80	19	4.9	21,892	3,540	4,24,658	12,87,554	235	299
Tata Tiago EV XZ+ Fast Charging	11,39,000	89,730	12,28,730	3,125	1.06		0.5	2,213	4,712	1,50,748	13,79,478	252	233

આ અંદાજ મુજબ, 15 કિમીની સફર માટે ઓછામાં ઓછા 44 રૂપિયાનો ખર્ચ થાય છે.

ટિકિટ લાડા: હું 15 કિમીની યાત્રા માટે 25 રૂપિયા અથવા પ્રતિ કિમી 1.67 રૂપિયા (Rs 1.67 per km) ભાડું સૂચવું છું.

બસો અને છકડા ચલાવવાનો સંચાલન ખર્ચ: નીચેના અંદાજો [WRI India ના વિશ્લેષણ](#) પર આધારિત છે, પરંતુ મુદ્દી ખર્ચનો સમાવેશ કર્યો નથી. ઉપર સૂચવેલા ટિકિટ ભાડાને ધ્યાનમાં રાખીને, જો આ વાહનો દિવસલભ સરેરાશ તો આપણો આપણા સંચાલન ખર્ચને પહોંચી વળી શકીએ છીએ.

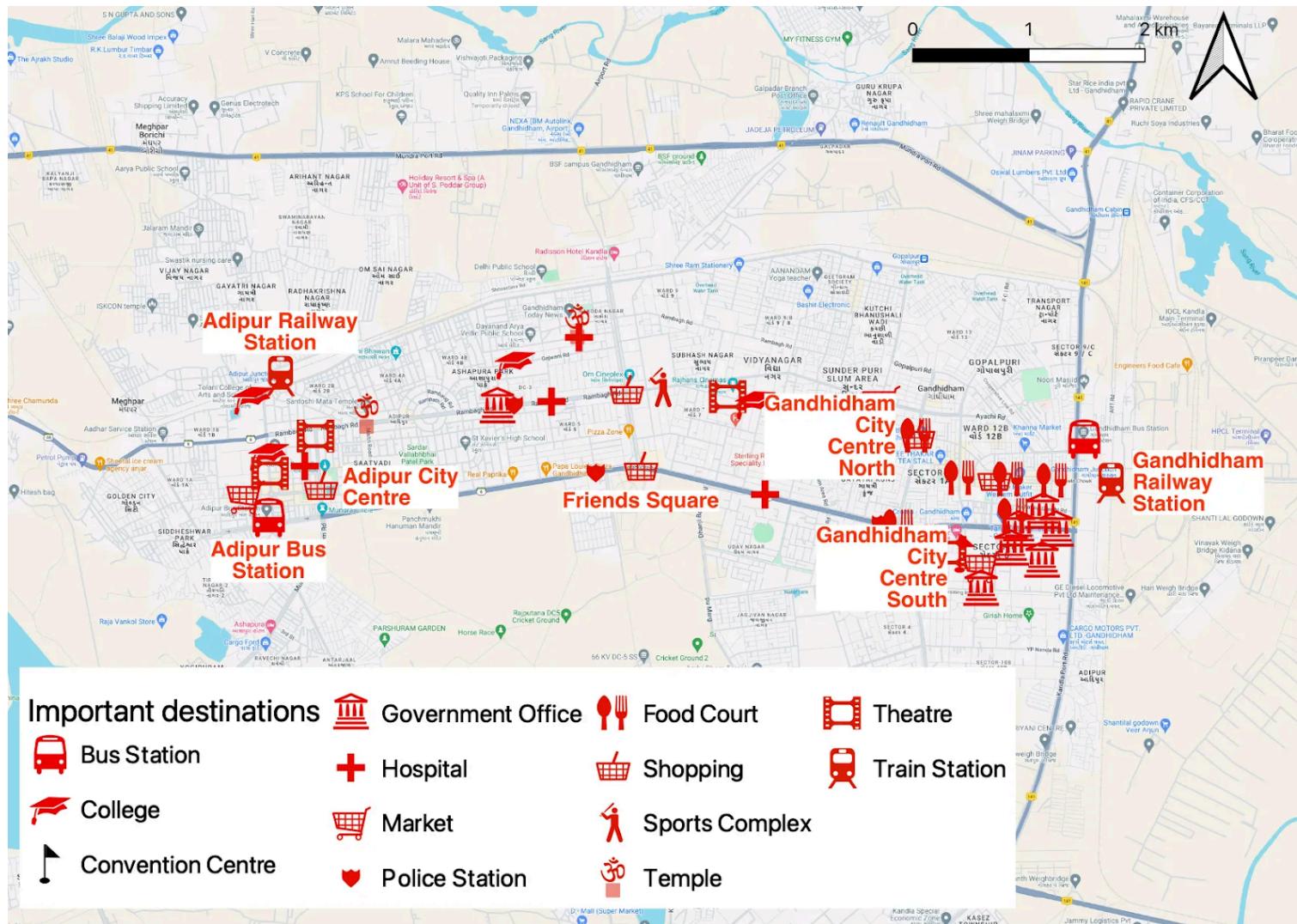
Vehicle Type	Cost of fuel (Rs/L)	Milaage (km/L)	Cost of fuel (Rs/km)	Maintenance (Rs/km)	Driver + Conductor Cost (Rs/hr)	Average Speed in Traffic (km/hr)	Driver + Conductor Cost (Rs/km)	Total Operating Cost (Rs/km)	Fare (Rs/km)	Seating Capacity	Percentage of vehicle that needs to be full throughout the run to break even
Chakada (Force Traveller)	90	12	7.50	1	150	20	7.5	16.00	1.67	17	56%
AC Electric Bus (Tata Motors)	-	-	6.00	8	300	20	15	29.00	1.67	32	54%

બજેટ: સમગ્ર નેટવર્ક ચલાવવા માટે વાર્ષિક આશારે **Rs 8.8 કરોડનો** ખર્ચ થશે. સરખામણી માટે, અમદાવાદ AMTSનું 2025-26નું બજેટ Rs [682 કરોડ](#) છે.

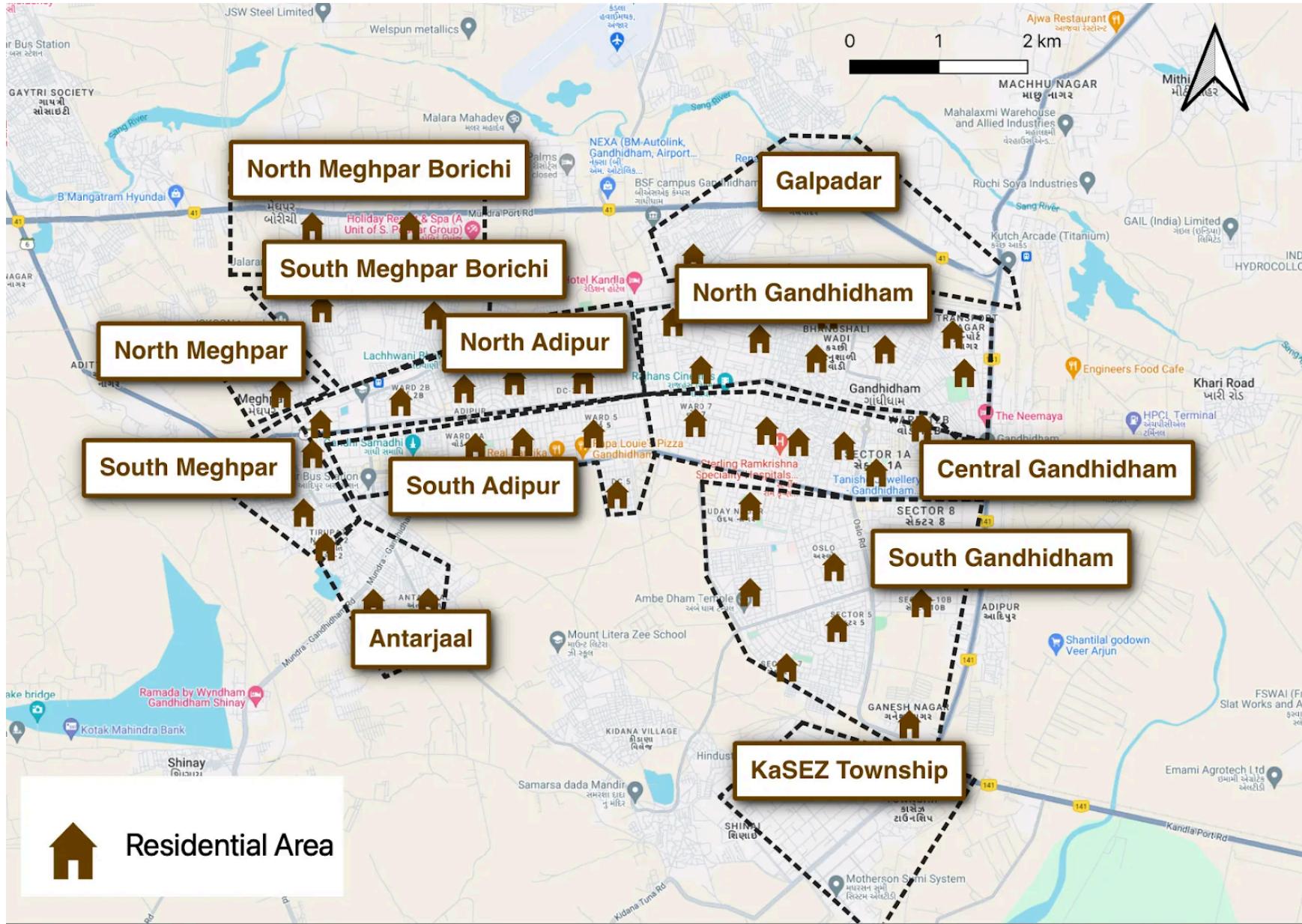
Vehicle Type	Number of Vehicles needed	Daily distance driven (km)	Operating Cost (Rs/km)	Total daily operating cost (Rs)
Bus	17	5214	29.00	1,51,206.00
Chakada	20	5637	16.00	90,192.00
Total Daily Operating Cost (Rs)				2,41,398.00
Total Monthly Operating Cost (Rs)				72,41,940.00
Total Yearly Operating Cost (Rs)				8,81,10,270.00

આ નેટવર્ક પર એક જગ્યાએથી બીજા સ્થળે જવા માટે કેટલો સમય લાગશે? આ માટે, હું કેટલાક સામાન્ય સ્થળોને વ્યાખ્યાયિત કરીશ જ્યાં લોકો જઈ શકે છે અને કેટલાક સામાન્ય રહેણાંક વિસ્તારો જ્યાંથી તેઓ શરૂઆત કરી શકે છે.

સામાન્ય સ્થળોમાં ગાંધીધામ મુખ્ય શહેર અને રેલ્વે સ્ટેશન, ફેન્ડ્સ સ્ક્વેર, આદિપુર મુખ્ય શહેર, રેલ્વે અને બસ સ્ટેશન છે.



સામાન્ય રહેણાંક વિસ્તારો બતાવવા માટે હું શહેરને નીચે મુજબ જુદા જુદા ભાગોમાં વિભાજિત કરી રહ્યો છું.



નીચેના કોષ્ટકો એક રહેણાંક વિસ્તારથી એક ગંતવ્ય સ્થાન સુધી પહોંચવા માટે લાગતો સમય દર્શાવે છે. **લાલ રંગનો** અર્થ થાય છે **કયો બસ અથવા છકડા 32** શ્રેષ્ઠ છે, **વતા ચિહ્નનો** અર્થ એ છે કે **એક કરતાં વધુ વાહનો** લેવાની જરૂર છે. **વાદળી રંગ** શરૂઆતના બસ સ્ટોપ સુધી અને અંતિમ બસ સ્ટોપથી ગંતવ્ય સ્થાન સુધી **ચાલવા** માટે લાગતો સરેરાશ સમય દર્શાવે છે. **લીલો રંગ બસ/છકડામાં મુસાફરી કરવામાં વિતાવેલો સમય** દર્શાવે છે. **જંબલી રંગ કુલ મુસાફરી સમય** દર્શાવે છે. બધા સમય મિનિટોમાં છે. આપણે જોઈ શકીએ છીએ કે **મોટાલાગના સ્થળોએ જવા** માટે સીધો તર ઉપલબ્ધ છે, અને 20-30 મિનિટમાં આપણે શહેરમાં ઘણી જગ્યાએ પહોંચી શકીએ છીએ. આ સૂચયવે છે કે સિસ્ટમ જરૂરી અને કાર્યક્ષમ છે.

Residential Subregion	Important Destinations -- Preferred Route / Total Walking Time To/From Bus Stops / Time on Transit Vehicle / Total Travel Time (minutes)						
	Gandhidham Railway Station	Gandhidham City Centre North	Gandhidham City Centre South	Friends Square	Adipur Railway Station	Adipur City Centre	Adipur ST Bus Station
North Meghpar Borichi	5 / 1 / 26 / 27	5 / 11 / 20 / 31	5 / 7 / 23 / 27	5 / 1 / 14 / 15	C1 / 2 / 7 / 9	C1 / 2 / 12 / 14	C1 / 2 / 15 / 17
South Meghpar Borichi	C6 / 7 / 31 / 38	C6 / 16 / 25 / 41	C6 / 13 / 25 / 38	C6 / 7 / 17 / 24	C2 / 2 / 7 / 9	C2 / 2 / 12 / 14	C2 / 2 / 15 / 17
North Meghpar	C6 / 9 / 28 / 37	C6 / 11 / 22 / 33	C6 / 8 / 25 / 33	C6 / 9 / 18 / 27	Walk / 13 / 0 / 13	C1 / 9 / 9 / 18	C1 / 9 / 12 / 21
South Meghpar	2 / 3 / 30 / 33	2 / 5 / 24 / 29	2 / 3 / 27 / 30	C3 / 3 / 17 / 20	C3 / 2 / 7 / 9	Walk / 15 / 0 / 15	C3 / 2 / 6 / 8
Antarjaal	1 / 4 / 23 / 27	1 / 13 / 19 / 32	1 / 9 / 19 / 28	1 / 3 / 12 / 15	C1 / 4 / 9 / 13	C1 / 4 / 6 / 10	Walk / 14 / 0 / 14
North Adipur	2 / 6 / 21 / 27	2 / 8 / 13 / 21	2 / 5 / 18 / 23	C3 / 5 / 14 / 19	C3 / 5 / 6 / 11	2 / 5 / 7 / 12	C3 / 5 / 12 / 17
South Adipur	1 / 4 / 16 / 20	2 / 9 / 13 / 22	1 / 6 / 14 / 20	C3 / 3 / 5 / 8	C3 / 5 / 12 / 17	2 / 5 / 7 / 12	C3 / 5 / 6 / 11
North Gandhidham	6 / 3 / 10 / 13	Walk / 13 / 0 / 13	6 / 2 / 7 / 9	C7 / 3 / 10 / 13	2 / 13 / 15 / 28	2 / 13 / 15 / 28	2 / 14 / 22 / 36
Central Gandhidham	1 / 6 / 7 / 13	Walk / 8 / 0 / 8	Walk / 16 / 0 / 16	C7 / 5 / 7 / 12	C6 / 7 / 22 / 29	1 / 9 / 12 / 21	1 / 7 / 12 / 19
South Gandhidham	3 / 1 / 10 / 11	3 / 3 / 6 / 9	3 / 1 / 7 / 8	C7 / 4 / 14 / 18	C6 / 15 / 22 / 37	1 / 17 / 12 / 29	1 / 15 / 12 / 27
Galpadar	C4 / 7 / 27 / 34	C4 / 7 / 16 / 23	C4 / 13 / 21 / 34	5 / 14 / 8 / 22	C4+C3 / 15 / 14 / 29	C4+C3 / 15 / 16 / 31	C4+C3 / 15 / 17 / 32
KaSEZ Township	C4 / 2 / 12 / 15	4 / 7 / 15 / 22	4 / 5 / 10 / 15	C7 / 19 / 18 / 37	4+C6 / 12 / 33 / 45	4+1 / 16 / 24 / 40	4+1 / 12 / 24 / 36

સંદર્ભો

- ભારતમાં અકસ્માત મૃત્યુ અને આત્મહત્યા રીપોર્ટ –
<https://ncrb.gov.in/accidental-deaths-suicides-in-india-year-wise.html?year=2022&keyword=>
 - ડ્રાફ્ટ અકસ્માત પ્રકરણ, –
<https://ncrb.gov.in/uploads/nationalcrimerecordsbureau/custom/adsiyearwise2022/170161087906Chapter-1ATrafficAccidents.pdf>
 - 2022 દરમિયાન કુદરતી પરિબળો અને અન્ય કારણોથી થતા અકસ્માત મૃત્યુના બનાવો અને દર (શહેરવાર) –
<https://www.ncrb.gov.in/uploads/nationalcrimerecordsbureau/custom/1702015436Table12state-ut-city.pdf>
 - ૨૦૨૨ દરમિયાન ડ્રાફ્ટ અકસ્માતોને કારણે નોંધાયેલા કેસો અને ઘાયલ અને મૃત્યુ પામેલા વ્યક્તિઓ (શહેરવાર) –
<https://www.ncrb.gov.in/uploads/nationalcrimerecordsbureau/custom/1702017865Table1A2state-ut-city.pdf>
- જાહેર પરિવહન ડ્રાઇવિંગ કરતાં વધુ સુરક્ષિત છે –
[https://www.motorindiaonline.in/promotion-of-public-transport-vital-for-reducing-road-accidents/#:~:text=\(vi\)%20Two%2Dwheelers%20](https://www.motorindiaonline.in/promotion-of-public-transport-vital-for-reducing-road-accidents/#:~:text=(vi)%20Two%2Dwheelers%20)
- સાર્વજનિક પરિવહનના કારણે પરિવહન માર્ગો પર સ્થાપિત ધરની કિંમતોમાં વધારો થાય છે –
<https://njbia.org/commercial-properties-near-public-transit-have-higher-sales-value-report-says/>
- ટાટા મોટર્સ ઈલેક્ટ્રિક બસ – <https://busesandvans.tatamotors.com/product/starbus-4-12-ev>
- ફોર્સ ટ્રાવેલર 17 સીટર – <https://www.forcemotors.com/traveller-3700>
- ટાટા ટિયાગો EV રે-૪, માઇલેજ, ઇંઘણ અને જળવણી ખર્ચ –
<https://www.zigwheels.com/tata-cars/tiago-ev/mileage#:~:text=Tiago%20EV%20Running%20Cost&text=0.5%20per%20kilometer.,daily%20run%20of%2050%20kilometers.>
- WRI India નો ઈલેક્ટ્રિક બસોની ખરીદી સંબંધિત વિશ્લેષણ –
https://wri-india.org/sites/default/files/WRI_EBus_Procurement_Commentary_FINAL_0.pdf
- AMTSનું 2025-26નું Rs 682 કરોડ ડ્રાફ્ટ બજેટ –
<https://english.gujaratsamachar.com/news/gujarat/rs-682-cr-amts-draft-budget-for-2025-26-dept-debt-stands-at-rs-4620-77-cr>

વધુ વિગતો માટે, કૃપા કરીને મને અહીં સંપર્ક કરો

નામ: પંકજ લંબાણી

ઈમેઇલ: pcb.astro@gmail.com

મોબાઇલ: 9023452835