

ನ್ಯಾಯಯುತ, ಸುಲಭಲಭ್ಯ ಹಾಗೂ ಸುಸ್ಥಿರ ಸಂಚಾರಕ್ಕಾಗಿ ಒಂದು ಪ್ರಣಾಳಿಕೆ

ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಸಾರಿಗೆ ಹಾಗೂ ದಟ್ಟಣೆಯ ಬಿಕ್ಕಟ್ಟಿಗೆ ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆ

ನಮ್ಮ ನಗರಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಸಂಚಾರದ ಎಲ್ಲ ಯೋಜನೆಗಳು, ನಿರ್ಣಯ-ಕೈಗೊಳ್ಳುವಿಕೆ ಹಾಗೂ ಅನುಷ್ಠಾನದ ಯೋಜನೆಗಳು ಮುಂದು ಬಿದ್ದಿದೆಯೆಂದೂ, ಅದನ್ನು ಸರಿ ಮಾಡುವ ಅಗತ್ಯವಿದೆಯೆಂದೂ ನಮ್ಮ ಅನಿಸಿಕೆ. ನಾವು ಕಂಡ ಈ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯನ್ನು ಸರಿಪಡಿಸಲು ಇರುವ ಮಾರ್ಗವಾಗಲೆಂದು ಈ ಪ್ರಣಾಳಿಕೆಯನ್ನು ಪ್ರಸ್ತುತ ಪಡಿಸುತ್ತಿದ್ದೇವೆ. ನಾವು ಮನಗಂಡಿರುವುದೇನೆಂದರೆ:

- ಬಾಳಲು ಯೋಗ್ಯವಾದ ನಗರದಲ್ಲಿ ಬಾಳಲು ಯೋಗ್ಯವಾದ ನೆರೆಹೊರೆ
- ವೇಗವಾದ, ಸಮರ್ಪಕವಾದ ಹಾಗೂ ಅಗ್ಗದ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ
- ಪಾದಚಾರಿ ಹಾಗೂ ಸೈಕಲ್ ಸ್ನೇಹಿ ನಗರ
- ದೈನಂದಿನ ಸಂಚಾರದಲ್ಲಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಗಮನಾರ್ಹವಾಗಿ ಹೆಚ್ಚಿದ ಪಾತ್ರ
- ಕಾರುಗಳು ಹಾಗೂ ದ್ವಿಚಕ್ರ ವಾಹನಗಳ ಬಳಕೆಯಲ್ಲಿ ತೀವ್ರವಾದ ಕಡಿತ
- ಎಲ್ಲರೂ ಆರೋಗ್ಯಕರ ಜೀವನವನ್ನು ನಡೆಸಲು ಸ್ವಚ್ಛವಾದ ಉಚಿತ ಗಾಳಿ.
- ಮಕ್ಕಳು, ಮುದುಕರು ಹಾಗೂ ವಿಕಲಚೇತನರು ಸುಲಭವಾಗಿ ಓಡಾಡುವಂತೆ, ಸುರಕ್ಷಿತವಾದ ರಸ್ತೆಗಳು
- ಸಹಭಾಗಿತ್ವದ, ಪ್ರಜಾತಾಂತ್ರಿಕ ಹಾಗೂ ಎಲ್ಲರನ್ನೂ ಒಳಗೊಂಡ ಸಂಚಾರದ ಯೋಜನೆ.

ಸಾರಿಗೆ ಕುರಿತಾದ ಇಂದಿನ ಮಾರ್ಗೋಪಾಯಗಳು ಹಾಗೂ ಅವುಗಳ ನ್ಯೂನತೆ:

ನಮ್ಮ ನಗರದ ಸಂಚಾರ-ಸಂಬಂಧಿತ ತೊಂದರೆಗಳ ನಿವಾರಣೆಗೆ ಅಳವಡಿಸಿಕೊಂಡ ಇಂದಿನ ಮಾರ್ಗೋಪಾಯಗಳು ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಿಲ್ಲ, ಅದರಲ್ಲಿ ಬದಲಾವಣೆಗಳನ್ನು ತರುವವರೆಗೂ ಬದಲಾಗುವುದೂ ಇಲ್ಲ. ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆಯನ್ನು ಪಕ್ಕಕ್ಕೆ ತಳ್ಳಿ, ಖಾಸಗಿ ವಾಹನಗಳು ನಮ್ಮ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಅಸಾಧ್ಯವಾದಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚಿವೆ. ಇದರಿಂದ ನಮ್ಮ ಅತ್ಯಂತ ಅಮೂಲ್ಯವಾದ ಸಂಪನ್ಮೂಲಗಳಲ್ಲಿ ಒಂದಾದ ರಸ್ತೆಗಳ ಅಸಮರ್ಪಕ ಬಳಕೆಯು ಉಂಟಾಗಿದೆ. ನಗರವು ತನ್ನ ಪ್ರತಿಯೊಂದು ನಿವಾಸಿಗೂ ಸೇರಿರುವುದು. ರಸ್ತೆಗಳೂ ಸೇರಿದಂತೆ, ತನ್ನೆಲ್ಲ ಸಂಪನ್ಮೂಲಗಳ ಸಮಾನವಾದ ಹಂಚಿಕೆಯನ್ನು ಮಾಡುವ ಅಗತ್ಯವಿದೆ. ಇದನ್ನು ಪರಿಗಣಿಸಿ:

- ನಗರದ 45% ಜನಸಂಖ್ಯೆಯನ್ನು ಅಥವಾ, ಪ್ರತಿನಿತ್ಯ 3 ಲಕ್ಷ ಜನರನ್ನು 8,800 ಬಿ.ಮ.ಸಾ.ಸಂ. ಬಸ್‌ಗಳು ಒಯ್ಯುತ್ತವೆ!
- 12,00,000 ದ್ವಿಚಕ್ರ ವಾಹನಗಳು 25% ಜನಸಂಖ್ಯೆಯನ್ನು ಒಯ್ಯುತ್ತದೆ
- 8,00,000 ಕಾರುಗಳು 2% ಜನಸಂಖ್ಯೆಯನ್ನು, ಅಥವಾ 3 ಲಕ್ಷ ಜನರನ್ನು ಒಯ್ಯುತ್ತವೆ.
- ರಸ್ತೆಯ ಗರಿಷ್ಠ ಸ್ಥಳವನ್ನು ಬಳಸುವ ಕಾರುಗಳು, ಕನಿಷ್ಠ ಸಂಖ್ಯೆಯ ಜನರನ್ನು ಒಯ್ಯುತ್ತವೆ.

ಸಮಯದ ವ್ಯಯದಲ್ಲಿ, ತನ್ನ ಕೆಲಸದ ಸ್ಥಳಕ್ಕೆ ಹೋಗಲು ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಬಸ್‌ನ ಬಳಕೆಯನ್ನು ಮಾಡುವ ಬೆಂಗಳೂರು ನಿವಾಸಿಯು, ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಸಂಚರಿಸುವ ಖಾಸಗಿ ವಾಹನಗಳ ಸಲುವಾಗಿ ಹೆಚ್ಚು ಹಣ ತೆತ್ತಬೇಕಾಗಿಲ್ಲ. ನಷ್ಟ ಅನುಭವಿಸುತ್ತಿರುವ ಹವಾನಿಯಂತ್ರಿತ ಬಸ್‌ಗಳ ಅನುದಾನಕ್ಕಾಗಿ, ಆಕೆ ಅಧಿಕ ದರವನ್ನೂ ನೀಡಬೇಕಾಗಿಲ್ಲ. ಶಾಲೆಗೆ ಸೈಕಲ್‌ನಲ್ಲಿ ಹೋಗುವ ಮಗುವು ವೇಗವಾಗಿ ಚಲಿಸುವ ಮೋಟಾರ್ ಗಾಡಿಗಳು ಒಡ್ಡುವ ಅಪಾಯಕ್ಕೂ ಹಾಗೂ ಈ ವಾಹನಗಳು ಉಗುಳುವ ವಿಷದ ಗಾಳಿಗೂ ಗುರಿಯಾಗುವ ಅವಶ್ಯಕತೆ ಇಲ್ಲ. ಹಾಗೇ, ವಯಸ್ಸಾದವರು ಹಾಗೂ ವಿಶೇಷ ಅಗತ್ಯಗಳಿರುವ ವ್ಯಕ್ತಿಗಳೂ ಸಹ ಸ್ವಚ್ಛವಾಗಿ ಓಡಾಡಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗಬೇಕು. ಯಾರೂ ಶಬ್ದ ಹಾಗೂ ವಾಯು ಮಾಲಿನ್ಯವನ್ನು ಅನುಭವಿಸಬೇಕಾಗಿಲ್ಲ ಅಥವಾ ನಮ್ಮ ಸ್ಥಳೀಯ ನೆರೆಹೊರೆಯನ್ನೂ ಆವರಿಸಿರುವ ಅಪಾಯಕಾರಿ ಟ್ರಾಫಿಕ್‌ನ್ನು ಅನುಭವಿಸಬೇಕಾಗಿಲ್ಲ.

ಖಾಸಗಿ ವಾಹನಗಳಿಗೆ ಹಲವಾರು ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ನಾವು ಅನುದಾನಗಳನ್ನು ನೀಡುತ್ತಿದ್ದೇವೆ. ಆದರಲ್ಲಿ ಒಂದು, ಸಂಚಾರ ಹಾಗೂ ನಿಲುಗಡೆಗಾಗಿ ರಸ್ತೆಯ ಜಾಗದ ಹೆಚ್ಚಿದ ಬಳಕೆಯ ಮೂಲಕ ನಡೆಯುತ್ತಿದೆ. ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಬಸ್ ಸೇವೆ ಹಾಗೂ ನಡಿಗೆ, ಸೈಕಲ್ ಸವಾರಿಗಳಂತಹ ಹೆಚ್ಚು ಸಮರ್ಥ ವಿಧಾನಗಳನ್ನು ಬಳಸುವವರಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿದ ಪ್ರಯಾಣದ ಸಮಯದ ಮೂಲಕವೂ ಇದು ಉಚಿತವಾಗಿದೆ.

ದಿನೇದಿನೇ ಬೆಳೆಯುತ್ತಿರುವ ಖಾಸಗಿ ಸಾರಿಗೆಯಿಂದ ಉಂಟಾದ ದಟ್ಟಣೆಗೆ ಪರಿಹಾರ ಹುಡುಕಲು, ನಾವು ಸಾವಿರಾರು ಕೋಟಿ ಮೌಲ್ಯದ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಹಮ್ಮಿಕೊಂಡಿದ್ದೇವೆ. ತಮ್ಮ ಸ್ವಂತ ವಾಹನಗಳಲ್ಲಿ ಸಂಚಾರ ಮಾಡುವ ನಮ್ಮ ನಗರದ ಸುಮಾರು ಅನುಕೂಲಸ್ಥ ಮಂದಿಯ ಸುಗಮ ಸಂಚಾರಕ್ಕಾಗಿ, ಇತರ ನಿವಾಸಿಗಳಿಗೆ ತೊಂದರೆಗಳನ್ನು ಉಂಟುಮಾಡುತ್ತಿರುವ ಕೆಲವು ಅಪಮಾರ್ಗದ ಯತ್ನಗಳೂ ಕೆಲವು ಇದರ ಪೈಕಿ ಇದೆ. ರಸ್ತೆ ಅಗಲೀಕರಣ, ಫ್ಲೈಓವರ್‌ಗಳು, ಅಂಡರ್‌ಪಾಸ್‌ಗಳು, ಸಿಗ್ನಲ್ ಮುಕ್ತ ರಸ್ತೆಗಳಂತಹವು ಇದಕ್ಕೆ ಕೆಲವು ನಿರ್ದೇಶನಗಳು. ನಮ್ಮ ಮೆಟ್ರೋದಂತಹ ಇತರ ಯೋಜನೆಗಳೂ ಅತ್ಯಂತ ದುಬಾರಿ ಹಾಗೂ ದೀರ್ಘವಾಧಿಯಾದಾಗಿದ್ದು, ಸಂಪೂರ್ಣಗೊಂಡಾಗ ಕನಿಷ್ಠ ಉಪಯೋಗವನ್ನು ನೀಡುವುದಾಗಿದೆ. ಈಗಿರುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗಳ ಸಮರ್ಪಕ ಬಳಕೆಯತ್ತ ಈ ಯೋಜನೆಗಳು ಗಮನವನ್ನು ಹರಿಸಿಲ್ಲ. ಹೊಸ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಮಾಯಾಜಾಲದಿಂದ ದಟ್ಟಣೆಯು ಮಾಯವಾಗುವಂತೆ ಮಾಡಲು ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲವೆಂಬುದನ್ನು ನಗಣ್ಯ ಮಾಡಿದೆ. ಕಡಿಮೆ ವೆಚ್ಚದ, ಹೆಚ್ಚಿನ ವೇಗದ, ಬದಲಿ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗಳು ಇವೆಯೆಂಬ ಸತ್ಯವನ್ನೂ ಅವು ಗಣನೆಗೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿಲ್ಲ. ಜೊತೆಗೆ, ಇದರಿಂದ ಪ್ರಭಾವಿತರಾದ ಜನರ ಜೀವನೋಪಾಯಕ್ಕೆ ಹಾನಿ ಉಂಟುಮಾಡಿ, ನಗರದ ಹಸಿರು ಹಾಸನ್ನು ನುಂಗಿ ಹಾಕುವುದಲ್ಲದೆ, ಅದರ ಸೌಂದರ್ಯಕ್ಕೆ ಶಾಶ್ವತವಾಗಿ ಚ್ಯುತಿಯನ್ನು ತರುತ್ತಿದೆ. ಹೀಗೆ, ನಮ್ಮ ನಗರದ ನಿವಾಸಿಗಳ ಜೀವನದ ಗುಣಮಟ್ಟವು ಅಧಃಪತನಕ್ಕೆ ಇಳಿದಿದೆ.

ಇದರಲ್ಲಿ ಆಳವಾಗಿ ಅಡಕವಾದ ವಿಷಯವೆಂದರೆ, ಸಂಚಾರವನ್ನು ಕುರಿತಾದ ನಿರ್ಣಯಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವಾಗ, ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಮಾಲೋಚನೆ ಇಲ್ಲ ದಿರುವುದು. ಈ ನಗರವನ್ನು ತನ್ನ ಮನೆಯೆಂದು ಕರೆಯುವ ಅತ್ಯಂತ ಪ್ರಮುಖ ಫಲಾನುಭವಿಯಾದ ನಿವಾಸಿಯ ಸಕ್ರಿಯ ಭಾಗವಹಿಸುವಿಕೆ ಇಲ್ಲದೆ, ಈ ಯೋಜನೆಗಳು ರೂಪುಗೊಂಡಿವೆ. ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಹಭಾಗಿತ್ವವೇನಾದರೂ ನಡೆದಿದ್ದರೆ, ಅದು ನಗರ ನಿವಾಸಿಗಳ ಕೆಲವು ವಿಭಾಗಗಳಿಗೆ ಮಾತ್ರ ಸೀಮಿತವಾಗಿದೆ. ಈ ರೀತಿಯ ಮೇಲ್ವಿಚಾರಣೆಯ ಸಮಾಜದ ಗಣ್ಯ ವರ್ಗಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ ಯೋಜನೆಗಳು ಇನ್ನು ಮುಂದೆ ನಡೆಯದು. ಎಲ್ಲರನ್ನೂ ನಿರ್ಣಯ ಕೈಗೊಳ್ಳುವಿಕೆಯ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆಯ ಭಾಗವನ್ನಾಗಿ ಮಾಡಬೇಕು. ಇದು ಅವರ ನಗರ, ಅವರಿಗೆ ನಿರ್ಣಾಯಕ ಧ್ವನಿ ಇರಬೇಕಾದುದೇ!

ಈ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯಿಂದ ಹೊರಗೆ ಬರಲು ದಾರಿ ಇದೆ. ಪ್ರಯಾಣದ ಮೋಟಾರೇತರ ಮಾರ್ಗೋಪಾಯಗಳು ಹಾಗೂ ವೇಗವಾದ, ಸುವ್ಯವಸ್ಥಿತವಾದ ಹಾಗೂ ಅಗ್ಗದ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಜೀವಾಳದ ಸುತ್ತ ಯೋಜಿಸಲಾದ ಹಾಗೂ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಭಾಗವಹಿಸುವಿಕೆಯಿರುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ವಿನ್ಯಾಸಗೊಳಿಸುವ ಅವಶ್ಯಕತೆ ಇದೆ. ಹಲವಾರು ವಿಧಾನಗಳ ಮೂಲಕ, ಸಾರ್ವಜನಿಕ ರಸ್ತೆಗಳಿಂದ ಖಾಸಗಿ ವಾಹನಗಳನ್ನು ತೆಗೆಯುವತ್ತ ಹೆಜ್ಜೆಗಳನ್ನು ನಿರ್ಭಾವವಾಗಿ ಕೈಗೊಳ್ಳುವ ಅಗತ್ಯವಿದೆ. ಆದರೂ ಕಾರುಗಳು ಹಾಗೂ ದ್ವಿಚಕ್ರವಾಹನಗಳನ್ನು ಜನರು ಬಳಸಲು ಬಯಸಿದರೆ, ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸ್ಥಳವನ್ನು ಬಳಸಿದುದಕ್ಕಾಗಿ ದರವನ್ನು ನಿಗದಿ ಪಡಿಸಬೇಕು. ಕೆಲಸದ ಮೇಲೆ ಅಥವಾ ವಿನೋದಕ್ಕಾಗಿ ಜನರು ನಗರದಲ್ಲಿ ಓಡಾಡಬೇಕೆಂದಾಗ, ಅವರ ಮೊದಲ ಆಯ್ಕೆ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಆಗಬೇಕು, ಇಲ್ಲವೇ ಮೋಟಾರೇತರ ಸಂಚಾರ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗಳಾದ ನಡಿಗೆ, ಸೈಕಲ್ ಸವಾರಿ ಅಥವಾ ಇನ್ಯಾವುದಾದರೂ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಆಯ್ಕೆಯನ್ನು ಮಾಡುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಜಾರಿಗೆ ತರಬೇಕು. ಸಂಚಾರ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗಳ ಯೋಜನೆ ಹಾಗೂ ವಿನ್ಯಾಸವನ್ನು ಮಾಡುವಾಗ, ವಿಕಲಚೇತನರ ಅಗತ್ಯಗಳನ್ನು ಮನಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಇಟ್ಟುಕೊಂಡು ಮಾಡಬೇಕು.

ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಭವಿಷ್ಯದ ಪೌರ ಕಾರ್ಪೊರೇಟರ್‌ಗಳಿಂದ ನಾವು ಬಯಸುವ ಬೇಡಿಕೆಗಳು ಕೆಳಕಂಡಂತೆ ಇವೆ:

ಪ್ರಗತಿಯ ಹಾದಿಯತ್ತ ಬೇಡಿಕೆಗಳು

1. ಸೈಬನವನ್ನು ಉತ್ತೇಜಿಸಿ - ಸೈಕಲ್ ಸವಾರಿ, ಬಸ್ ಪ್ರಯಾಣ ಹಾಗೂ ನಡಿಯೋದು; ದ್ವಿಚಕ್ರ ವಾಹನಗಳು ಹಾಗೂ ನಾಲ್ಕು ಚಕ್ರದ ವಾಹನಗಳ ಬಳಕೆಯನ್ನು ಉತ್ತೇಜಿಸಿ.

ಪ್ರಮುಖ ನಗರಗಳ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಕೇವಲ ಬಸ್‌ಗಳಿಗೆ ಮೀಸಲಿಟ್ಟ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ಮುಡಿಪಾಗಿಡುವ ಮೂಲಕ, ಬಸ್ ಸಂಚಾರದ ವೇಗವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಿ, ಅಥವಾ ಇಡೀ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಬಸ್‌ಗಳಿಗೆ ಮೀಸಲಿಟ್ಟು ಇದನ್ನು ಸಾಧಿಸಿ, ಅಥವಾ ಬೇರೆ ರೀತಿಯ ಉಪಾಯಗಳನ್ನು ಹುಡುಕಿ. ದರಗಳನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡುವ ಮೂಲಕ, ಸಂಚಾರವನ್ನು ಅಗ್ಗವಾಗಿಡಿ. ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಪಾದಚಾರಿಗಳು ಹಾಗೂ ಸೈಕಲ್ ಸವಾರರಿಗಂದೇ ಮೀಸಲಿಟ್ಟ ನಿರ್ದಿಷ್ಟವಾಗಿ ಗುರುತು ಮಾಡಲಾದ ಸ್ಥಳಗಳ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಮಾಡಿ. ನೆರಳು ನೀಡುವ ಮರಗಳನ್ನು ನೆಡುವ ಮೂಲಕ, ಅದರ ಬಳಕೆಯನ್ನು ಆಕರ್ಷಕವನ್ನಾಗಿಸಿ. ವಾಹನ ನಿಲುಗಡೆಯನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ದುಬಾರಿ ಮಾಡುವ ಮೂಲಕ, ನಗರದ ಕೇಂದ್ರ ಪ್ರದೇಶಗಳನ್ನು ಪ್ರವೇಶಿಸುವ ವಾಹನಗಳ ಮೆಲೆ ದಟ್ಟಣೆಯ ಕರ ವಿಧಿಸುವ ಮೂಲಕ, ನೋಂದಣಿ ಸಂಖ್ಯೆ ಆಧಾರಿತ ಬಳಕೆಯ ಮೂಲಕ, ಅಥವಾ ಬೇರೆ ಮಾರ್ಗಗಳ ಮೂಲಕ, ಖಾಸಗಿ ವಾಹನಗಳ ಬಳಕೆಯನ್ನು ಮಾಡದಂತೆ ತಡೆಯಿರಿ. ಹೆಚ್ಚು ಉಪಯುಕ್ತವಾಗಿ

ವಿನ್ಯಾಸಗೊಂಡ ಬಸ್ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ಪರಿಚಯಿಸಿ. ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ನಗರ ಸಾರಿಗೆ ಕಾರ್ಯನೀತಿಯಲ್ಲಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆ, ಪಾದಚಾರಿಗಳು, ಸೈಕಲ್ ಸವಾರರಿಗೆ ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗಿ ಆದ್ಯತೆಯನ್ನು ನೀಡಿದ್ದು, ಖಾಸಗಿ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡುವ ಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಸೂಚಿಸಿದೆ. **ಯೋಜನೆ ಹಾಗೂ ಅನುಷ್ಠಾನದ ವೇಳೆಯಲ್ಲಿ, ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ನಗರ ಸಾರಿಗೆ ಕಾರ್ಯನೀತಿಯನ್ನು ಪಾಲಿಸಿ.**

2. ಆರ್ಥಿಕವಾಗಿ ಹಾಗೂ ದೈಹಿಕವಾಗಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆಯು ಸುಲಭವಾಗಿ ಲಭ್ಯವಾಗುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಮಾಡಿ.

ಕೆ.ಆರ್.ಮಾರುಕಟ್ಟೆ, ಮೆಜೆಸ್ಟಿಕ್ ಹಾಗೂ ಶಿವಾಜಿನಗರದ ಸುತ್ತ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗೊಂಡಿರುವ ಬಿ.ಮ.ಸಾ.ಸಂ.ನ ಪ್ರಸ್ತುತ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಮಾರ್ಗ ಬದಲಾವಣೆಯನ್ನು ಮಾಡಿ. ಎಲ್ಲ ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣಗಳಲ್ಲೂ, ಬಸ್-ಮಾಹಿತಿಯ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಮಾಡಿ. ಎಸ್‌ಎಮ್‌ಎಸ್ ಹಾಗೂ ಇಂಟರ್‌ನೆಟ್ ಮೂಲಕ ಬಸ್ ಮಾಹಿತಿಯನ್ನು ಲಭ್ಯವಾಗಿಸಿ. ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಬಸ್ ತಂಗುದಾಣಗಳು ಕೆಲವು ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣಗಳಲ್ಲಿ ಇಲ್ಲವೇ ಇಲ್ಲ, ಇದನ್ನು ಸರಿಪಡಿಸಿ. ಕನ್ನಡ ಬಾರದ ಜನರಿಗೂ ಬಿ.ಮ.ಸಾ.ಸಂ.ನ ಸೇವೆಗಳನ್ನು ಬಳಸಲು ಕಷ್ಟವನ್ನು ಅನುಭವಿಸುತ್ತಾರೆ, ಹಾಗಾಗಿ ಇತರ ಭಾಷೆಯ ಫಲಕಗಳನ್ನೂ ಹಾಕಿ. ವೋಲ್ಟಾ ಬಸ್ ದರಗಳು ಕಡಿಮೆ ಆಗುತ್ತಲೇ ಇದೆ, ಆದರೆ ಸಾಮಾನ್ಯ ಬಸ್ ದರಗಳು ಏರುತ್ತಲೇ ಇವೆ. ವೋಲ್ಟಾ ಬಸ್ ದರಗಳನ್ನು ಅನುದಾನಿತಗೊಳಿಸಬೇಡಿ, ಎಲ್ಲ ಬಸ್ ಬಳಕೆದಾರರಿಗೂ ಈ ಅನುದಾನಿತ ದರಗಳು ಲಭ್ಯವಾಗಬೇಕು.

3. ಸಮಾನವಾಗಿ ಈಗಿರುವ ರಸ್ತೆಯ ಸ್ಥಳದ ಬಳಕೆಯನ್ನು ಮಾಡಿ - ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ನಿಲ್ಲಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಅನುಮತಿ ನೀಡಬೇಡಿ.

ನಿಲ್ಲಿಸಿದ ವಾಹನಗಳ ಲಭ್ಯವಿರುವ ರಸ್ತೆಯ ೩೦%ದಷ್ಟು ವಿಸ್ತೀರ್ಣವನ್ನು ಆಕ್ರಮಿಸಿಕೊಳ್ಳುತ್ತವೆ. ನಿಬಿಡವಾದ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ನಿಲುಗಡೆಯ ನಿಷೇಧ ಹಾಗೂ ಬದಲಾಗಿ, ವಾಣಿಜ್ಯ ಸಂಕೀರ್ಣಗಳಲ್ಲಿ ನಿಲುಗಡೆಗೊಂದೇ ಮೀಸಲಿಟ್ಟ ಸ್ಥಳಗಳು ಹಾಗೂ ನೆಲಮಾಳಿಗೆಗಳ ಬಳಕೆಯು ಆಗಬೇಕೆಂದು ನಮ್ಮ ಬೇಡಿಕೆ. ಈಗಿರುವ ರಸ್ತೆಗಳ ಉತ್ತಮವಾದ ನಿರ್ವಹಣೆಯನ್ನು ಮಾಡಿ ಹಾಗೂ ಅತಿಕ್ರಮಣ ಮುಕ್ತವಾಗಿ ಇರಿಸಿ, ವಾಹನಗಳ ಸುಗಮವಾದ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಿ.

4. ಸಾರಿಗೆ ವಿಷಯಗಳನ್ನು ಕುರಿತಾಗಿ ಸಂವಾದ ಹಾಗೂ ಅರಿವನ್ನು ಮೂಡಿಸಿ - ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಂಚಾರದ ಬಳಕೆಯನ್ನು ಅರ್ಥಪೂರ್ಣವಾಗಿಸಿ.

ನಮ್ಮ ಜೀವನದ ಗುಣಮಟ್ಟದ ಮೇಲೆ ನೇರವಾದ ಪರಿಣಾಮವನ್ನು ಇದು ಬೀರುವುದಲ್ಲವೇ? ಜನರಿಗೆ ಅವರ ಜೀವನದಲ್ಲಿ ಮಾಡುವ ಆಯ್ಕೆಗಳು ಅವರು, ಅವರ ಮಕ್ಕಳ ಹಾಗೂ ಪ್ರೀತಿಪಾತ್ರರ ಜೀವನವಲ್ಲದೆ, ಅವರ ಸುತ್ತಲಿರುವವರ ಜೀವನದ ಮೇಲೆ ಬೀರುವ ಪ್ರಭಾವವನ್ನು ಎಲ್ಲರೂ ಅರ್ಥ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಲಿ. ಅವರವರ ಪೌರ ಜವಾಬ್ದಾರಿಗಳನ್ನು ಕುರಿತಾಗಿ ಎಲ್ಲರಿಗೂ ಅರಿವನ್ನು ಮೂಡಿಸಿ. ಅನೇಕ ಮಾಧ್ಯಮಗಳ ಮೂಲಕ ಸುಸಂಘಟಿತ ಯತ್ನವನ್ನು ನಡೆಸಿ. ಪರಿವರ್ತನೆಯನ್ನು ತಂದುಕೊಳ್ಳುವ ಮಾರ್ಗ ಹಾಗೂ ಪ್ರೇರಣೆಯನ್ನು ಅವರಿಗೆ ನೀಡಿ.

5. ಖಾಸಗಿ ವಾಹನಗಳಿಗೆ ಸಿಎನ್‌ಜಿಗಳ (ಗ್ಯಾಸ್ ಸಿಲಿಂಡರ್) ಬಳಕೆಯನ್ನು ಕಡ್ಡಾಯ ಮಾಡಿ

6. ವಾಹನ ಸಂಚಾರವನ್ನು ವ್ಯವಸ್ಥಿತಗೊಳಿಸಿ

ಒಂದು ಹಸಿರು ದೀಪವನ್ನು ಹಾಕಿದಾಗ, ಹಲವಾರು ಹಸಿರು ಸಿಗ್ನಲ್‌ಗಳು ಕ್ರಮವಾಗಿ ಬರುವ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಸಿಗ್ನಲ್ ದೀಪಗಳು ಏಕಕಾಲದಲ್ಲಿ ಮೂಡುವಂತೆ ಮಾಡಿ. ರಸ್ತೆಯ ಬಳಕೆಯ ಸುಧಾರಣೆ ಹಾಗೂ ಪ್ರಯಾಣದ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಕಡಿತವನ್ನು ಮಾಡಲು ಇದು ಚಿರಪರಿಚಿತ ವಿಧಾನ.

7. ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಪಾದಚಾರಿ ಹಾಗೂ ಸೈಕಲ್ ಸ್ನೇಹಿಯಾಗಿಸಿ

ಪಾದಚಾರಿಗಳ ಕ್ರಾಸಿಂಗ್‌ಗಳು ರಸ್ತೆಯ ಮಟ್ಟಕ್ಕೇ ಇರಬೇಕು: ಜಿಲ್ಲಾ ಕ್ರಾಸಿಂಗ್‌ಗಳ ಮುಂಚೆ ವೇಗವನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡುವ ಸ್ಪೀಡ್-ಬ್ರೇಕರ್‌ಗಳು ಇರಬೇಕು ಹಾಗೂ/ಅಥವಾ ಆತಂಕ-ಮುಕ್ತವಾಗಿ ಪಾದಚಾರಿಗಳು ರಸ್ತೆ ದಾಟುವಂತೆ ಟ್ರಾಫಿಕ್ ದೀಪಗಳು ಇರಬೇಕು.

ಅಧಿಕ ತೀಕ್ಷ್ಣವಾದ ಹೆಡ್‌ಲೈಟ್‌ಗಳ ಬಳಕೆಯಿಂದ ಸಂಚಾಲಕನಿಗೆ ಉಂಟಾಗುವ ಕುರುಡುತನವನ್ನೂ ಹಾಗೂ ರಾತ್ರಿಯ ವೇಳೆಯಲ್ಲಿ ಪಾದಚಾರಿಗಳಿಗೆ ಅದರಿಂದ ಉಂಟಾಗುವ ಅಧಿಕ ಅಪಾಯವನ್ನೂ ತಡೆಯಲು, ಅದರ ಬಳಕೆಯ ಮೇಲೆ ಕಟ್ಟುನಿಟ್ಟಾದ ನಿಷೇಧವನ್ನು ವಿಧಿಸಬೇಕು. ಪಾದಚಾರಿಗಳ ಸಿಗ್ನಲ್‌ಗಳ ಸುಧಾರಿತ ಅನುಷ್ಠಾನ: ೩ ನಿಮಿಷ ಕಾದ ನಂತರ, ಮುಂದೆ ಸಾಗಲು ತವಕಿಸುವ ವಾಹನಗಳಿಂದ ತಪ್ಪಿಸಿಕೊಂಡು ಸುರಕ್ಷಿತವಾಗಿ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ದಾಟಲು ಪಾದಚಾರಿಗಳಿಗೆ ಕೇವಲ ೧೦ ಸೆಕೆಂಡ್‌ಗಳನ್ನು ನೀಡಲಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ಅವಧಿಯನ್ನೂ ನಿಯಮಿತವಾಗಿ ಮುರಿಯಲಾಗುತ್ತದೆ. ಇದರ ಉಲ್ಲಂಘನೆಯನ್ನು ಮಾಡುವವರಿಗೆ ಶಿಕ್ಷೆ ನೀಡಬೇಕು, ಹಾಗೂ ಪಾದಚಾರಿಗಳಿಗೆ ರಸ್ತೆ ದಾಟಲು ನೀಡುವ ಸಮಯವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಬೇಕು. ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ಅನುಷ್ಠಾನ ಮಾಡಲಾದ ಪೆಲಿಕನ್ ಸಿಗ್ನಲ್‌ಗಳು ಈ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಕೈಗೊಂಡ ಸರಿಯಾದ ಹೆಜ್ಜೆ, ಆದರೆ ಇದರ ಬಳಕೆಯನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ಸ್ಥಳಗಳಿಗೆ ಪ್ರಸಾರಿಸಿ, ಕಟ್ಟುನಿಟ್ಟಾಗಿ ಪಾಲಿಸಬೇಕು.

ಮೋಟಾರ್-ಚಾಲಿತ ವಾಹನಗಳಿಂದ ಮುಕ್ತವಾದ ಪ್ರದೇಶಗಳನ್ನು ಸೃಷ್ಟಿಸಬೇಕು: ಅಧಿಕ ಪಾದಚಾರಿ ದಟ್ಟಣೆಯಿರುವ ರಸ್ತೆಗಳು (ಕಮರ್ಷಿಯಲ್ ಸ್ಟ್ರೀಟ್, ಬ್ರಿಗೇಡ್ ರೋಡ್), ಕೊಲ್ಕತ್ತಾದ ಲಿಂಡ್ಲೇ ರಸ್ತೆ ಹಾಗೂ ನ್ಯೂಯಾರ್ಕ್‌ನ ಟೈಮ್ಸ್ ಚೌಕದಂತೆ, ಪಾದಚಾರಿ ಚೌಕಗಳಾಗಬಹುದು

ಮೀಸಲಿಟ್ಟ ಸೈಕಲ್ ಮಾರ್ಗಗಳು: ಸೈಕಲ್ ಸವಾರರ ಸುರಕ್ಷತೆಗಾಗಿ ಎಲ್ಲ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲೂ ಇದರ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಮಾಡಬೇಕು, ಹಾಗೂ ಮೋಟಾರ್-ಚಾಲಿತ ವಾಹನಗಳು ಈ ಸ್ಥಳಗಳನ್ನು ಆಕಸ್ಮಾತ್ ಬಳಸಿದರೆ, ಅವರಿಂದ ದಂಡವನ್ನು ವಸೂಲಿ ಮಾಡಬೇಕು.

ಎಲ್ಲ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸೌಲಭ್ಯಗಳಲ್ಲೂ ಸೈಕಲ್ ನಿಲುಗಡೆಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಮಾಡಿ

ಎಲ್ಲ ಬಸ್‌ಗಳಲ್ಲೂ ಸೈಕಲ್ ರ್ಯಾಕ್‌ಗಳನ್ನು / ಗೂಡುಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಿ

ಸೈಕಲ್ ಸವಾರರ ಪ್ರೈಮರಿ ಅನಾನುಕೂಲಿತರಾದವರಿಗೆ ಕಳ್ಳತನ ಹಾಗೂ ಅಪಘಾತ ವಿಮೆಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಿ

ಫ್ಲಟ್‌ಪಾತ್‌ಗಳ ಗುಣಮಟ್ಟವನ್ನು ಸುಧಾರಿಸಿ: ಕಳಪೆ ಗುಣಮಟ್ಟದ ವಸ್ತುಗಳ ಬಳಕೆ, ಅತ್ಯಂತ ಎತ್ತರವಾದ ಸ್ಥಳಗಳು (ಅನೇಕ ಸಲ, ಫ್ಲಟ್‌ಪಾತ್‌ಗಳು ೧ ಅಡಿ ಎತ್ತರವಿರುವುದು), ವಿದ್ಯುತ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಫಾರ್ಮರ್‌ಗಳು, ಹಾಗೂ ಅನಧಿಕೃತ ನಿರ್ಮಾಣಗಳಿಂದ ಬಹುತೇಕ ಫ್ಲಟ್‌ಪಾತ್‌ಗಳು ಬಳಸಲು ಯೋಗ್ಯವಾಗಿ ಇರುವುದಿಲ್ಲ. ಇದರಿಂದ, ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲೆ ಹಾಗೂ ಮೋಟಾರ್ ಚಾಲಿತ ವಾಹನಗಳ ನಡುವೆ ಪಾದಚಾರಿಗಳು ನಡಿಯಲೇಬೇಕಾದ ಪ್ರಸಂಗ ಒದಗುತ್ತದೆ. ಸ್ಥಳೀಯ ನಿವಾಸಿಗಳು ತಮ್ಮ ಫ್ಲಟ್‌ಪಾತ್‌ಗಳು ಹೇಗಿರಬೇಕೆಂಬ ನಿರ್ಣಯವನ್ನು ಮಾಡುವ ಹಕ್ಕನ್ನು ನೀಡಿ, ಅದನ್ನು ಸರಿಪಡಿಸಬೇಕು.

ಸೈಕಲ್ ಸವಾರರಿಗೆ ಹಾಗೂ ಪಾದಚಾರಿಗಳಿಗೆ ಅತ್ಯವಶ್ಯಕವಾದ ನೆರಳನ್ನು ಬೀದಿಯಲ್ಲಿ ಇರುವ ಮರಗಳು ಒದಗಿಸುತ್ತವೆ. ಅವುಗಳನ್ನು ರಕ್ಷಿಸಿ. ಇನ್ನೂ ಹೆಚ್ಚಿನ ಗಿಡಗಳನ್ನು ಬೆಳೆಯಿರಿ.

ಉತ್ತಮವಾದ ಬಂಡವಾಳ ಹೊಂದಿದ, ಸುಸಜ್ಜಿತವಾದ ಮೋಟಾರೇತರ ಸಂಚಾರ ಕೋಶವನ್ನು ಬಿಬಿಎಮ್‌ಪಿಯಲ್ಲಿ ರೂಪಿಸಿ, ಮೇಲ್ಕಂಡ ವಿಷಯದ ಮೇಲೆ ಅದು ಗಮನ ಹರಿಸಬೇಕು.

ನಡಿಗೆಯ ಮೂಲಕ ಕ್ರಮಿಸುವ ಪ್ರಯಾಣಗಳನ್ನು ಉತ್ತೇಜಿಸುವ ಪೂರಕ ವಾತಾವರಣವನ್ನು ಸೃಷ್ಟಿಸಲು, ಉತ್ತಮವಾದ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಕ್ಷೇತ್ರದ ತಂತ್ರದ ಅಗತ್ಯವಿದೆ. ಪಾದಚಾರಿಗಳಿಗಾಗಿ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ರಸ್ತೆಗಳು, ತೆರೆದ ಸ್ಥಳಗಳಂತಹ ಇನ್ನೂ ಹೆಚ್ಚು ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸ್ಥಳಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಬೇಕು; ಪಾದಚಾರಿ ಸ್ಪಂದಕ ಜೀವನವನ್ನು ನಾವು ನಿರ್ಮಿಸಬೇಕು. ಉತ್ತಮವಾದ, ಪಾದಚಾರಿ-ಸ್ನೇಹಿ, ಸುರಕ್ಷಿತ ಹಾಗೂ ಉಲ್ಲಾಸದಾಯಕ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸ್ಥಳಗಳನ್ನು ಸೃಷ್ಟಿಸುವುದರಿಂದ, ನಾವು ಹೆಚ್ಚಿನ ಪಾದಚಾರಿಗಳು ರಸ್ತೆಗಳ ಬಳಕೆಯನ್ನು ಮಾಡುವತ್ತ ಆಕರ್ಷಿಸಬಹುದು.

8. ಬೀದಿ ವ್ಯಾಪಾರಿಗಳಿಗಾಗಿ ಬೀದಿಯಲ್ಲಿ ಸ್ಥಳಗಳನ್ನು ನಿಗದಿಪಡಿಸಿ

ಬೀದಿ ವ್ಯಾಪಾರಿಗಳು ನಮ್ಮ ನಗರದ ಆರ್ಥಿಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಹಾಗೂ ರಸ್ತೆಗಳ ಅವಿಭಾಜ್ಯ ಅಂಗ. ನಗರದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಹಾಗೂ ಸಾರಿಗೆ ಕಾರ್ಯನೀತಿಗಳನ್ನು ರೂಪಿಸುವಾಗ, ಈ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆಯಲ್ಲಿ ಬೀದಿ ವ್ಯಾಪಾರಿಗಳು ಹಾಗೂ ಅವರ ಕಳಕಳಿಗಳನ್ನೂ ಗಣನೆಗೆ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ಈ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ, ತಕ್ಷಣವೇ ನಗರದ ಬೀದಿ ವ್ಯಾಪಾರಿಗಳ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಕಾರ್ಯನೀತಿಯನ್ನು ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸಬೇಕು.

9. ಸಂಚಾರದ ವಿಷಯಗಳಲ್ಲಿ ಪಾರದರ್ಶಕತೆ, ಸಹಭಾಗಿತ್ವ ಹಾಗೂ ಜನಪರ ಆಳ್ವಿಕೆ

ಇದು ಅತ್ಯಂತ ಮುಖ್ಯವಾದ ಶಿಫಾರಸ್ಸು, ಏಕೆಂದರೆ, ಇದನ್ನು ಸರಿಯಾದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಪಾಲಿಸಿದಲ್ಲಿ, ಇತರ ಬಹುತೇಕ ವಿಷಯಗಳ ಮೇಲೆ ಪ್ರಭಾವ ಬೀರುತ್ತದೆ. ಸಂಚಾರದ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಮಾಡುವ ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಹಂತದಲ್ಲೂ, ಅದರಲ್ಲೂ ವಿಶೇಷವಾಗಿ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಅಂತಿಮ ರೂಪ ನೀಡುವ ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ, ಜನರನ್ನು ತೊಡಗಿಸಿಕೊಳ್ಳಿ. ಇದು ಅವರ ನಗರ. ಅಗತ್ಯವಾದ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ಬಳಸಿ, ಎಲ್ಲ ವಿಷಯಗಳಲ್ಲೂ ಪಾರದರ್ಶಕತೆಯನ್ನು ಇರುವಂತೆ ನೋಡಿಕೊಳ್ಳಿ. ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಮಾಲೋಚನೆಯಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲರೂ ಸೇರ್ಪಡೆ ಆಗಬೇಕು - ಸಮಾಜದ ಎಲ್ಲ ಸ್ಥರದ ಜನರೂ ಇದಕ್ಕೆ ಕೊಡುಗೆಯನ್ನು ನೀಡಲಿ. ನಿರ್ಣಯ ಕೈಗೊಳ್ಳುವಿಕೆಯನ್ನು ಪ್ರಜಾತಂತ್ರಾತ್ಮಕವಾಗಿ ಮಾಡಲು ಅಗತ್ಯವಾದ ಎಲ್ಲ ಕಾನೂನುಗಳೂ ಇವೆ - ಅವುಗಳನ್ನು ಪಾಲಿಸಿ.

ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಪರಿಮಿತಿಯಲ್ಲಿ ನಡೆಯುವ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಚುನಾಯಿತ ಬಿಬಿಎಮ್‌ಪಿ ಹಾಗೂ ಬಿಎಮ್‌ಎಲ್‌ಟಿಎ ಜವಾಬ್ದಾರಿಯನ್ನು ವಹಿಸಬೇಕು

ಸಂವೈಧಾನಾತ್ಮಕವಲ್ಲದ ಸಂಸ್ಥೆಗಳಾದ ಅಬ್ಲೆಡ್, ವಿಸಿನ್, ಇನ್ಸ್ಟ್ರಾದಂತಹ ಗುಂಪುಗಳನ್ನು ವಿಸರ್ಜಿಸಿ; ಯೋಜನಾ ಕಾರ್ಯದಲ್ಲಿ ಸಮಾಜದ ಗಣ್ಯ ವರ್ಗಕ್ಕೆ ಸೇರಿದವರ ಗುಂಪುಗಳು ಹಾಗೂ ವಿಶೇಷ ಆಸಕ್ತಿಯ ಹಾಗೂ ಪ್ರಭಾವ ಬೀರುವ ಗುಂಪುಗಳಿಗೆ ಯಾವುದೇ ಪಾತ್ರವಿರಬಾರದು. ಇದು ಕೇವಲ ಸಮಸ್ಯಾ ನಿವಾರಣೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ, ಮುಂದಾಲೋಚನೆ ಇಲ್ಲದ ಚಿಂತನೆಗೆ ಹಾಗೂ ಸಂಕುಚಿತ ಮಾರ್ಗೋಪಾಯಗಳಿಗೆ ಎಡೆ ಮಾಡಿಕೊಡುತ್ತದೆ. ತಾಂತ್ರಿಕ ಒಳನೋಟಗಳಿಗಾಗಿ ವಿದ್ಯಾಕ್ಷೇತ್ರದ/ಪಂಡಿತರ ಗುಂಪಿನಿಂದ ವಕ್ರಾಸಕ್ತಿಗಳಿಲ್ಲದ/ನಿರಾಸಕ್ತ ತಜ್ಞರನ್ನು ಬಳಸಿ, ಹಾಗೂ ಜನರ ಪ್ರತಿನಿಧಿಗಳು, ಜನಸಾಮಾನ್ಯರು ನಿರ್ಣಯಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಲಿ.

ವಿಕೇಂದ್ರೀಕರಿಸಿ - ಫ್ಲಟ್‌ಪಾತ್‌ಗಳು, ಸೈಕಲ್ ಮಾರ್ಗಗಳು ಹಾಗೂ ಇತರ ಪಾದಚಾರಿ ಹಾಗೂ ಸೈಕಲ್ ಸವಾರಿಯ ಅಡಿರಚನೆಗಳ ಉಸ್ತುವಾರಿಯನ್ನು ವಾರ್ಡ್ ಸಮಿತಿಗಳು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವಂತೆ, ಅವುಗಳನ್ನು ಸಶಕ್ತಗೊಳಿಸಬೇಕು.

ಪ್ರಸ್ತುತವಿರುವ ಮಾರ್ಗೋಪಾಯಗಳ ಮೇಲಿನ ಬೇಡಿಕೆಗಳು

1. ರಸ್ತೆ ಅಗಲೀಕರಣವು ತಾತ್ಕಾಲಿಕ ಪರಿಹಾರ ಮಾತ್ರ, ಅದನ್ನು ನಾವು ನಿಲ್ಲಿಸಬೇಕು.

ವಿವೇಚನಾರಹಿತ ಹಾಗೂ ಅನಿರೀಕ್ಷಿತ ರಸ್ತೆ ಅಗಲೀಕರಣವು ಸಾವಿರಾರು ಮನೆಗಳು, ಜೀವನೋಪಾಯಗಳು ಹಾಗೂ ನಗರದ ಹಸಿರು ಹಾಸನ್ನು ನಾಶ ಮಾಡುತ್ತಿದೆ. ಸಂಕುಚಿತಗೊಂಡ ಧರ್ಮಗಳನ್ನು ಅಗಲಿಸಲು ಸ್ಟೆಂಟ್‌ಗಳನ್ನು ಸೇರಿಸಿದ ರೋಗಿಯು, ಕೊಲೆಸ್ಟ್ರಾಲ್ ತುಂಬಿದ, ಅತಿಯಾದ ಆಹಾರ ಸೇವನೆಯನ್ನು ಮುಂದುವರಿಸಿದಂತೆ, ರಸ್ತೆ ಅಗಲೀಕರಣವೂ ಆಗುತ್ತದೆ. ದೀರ್ಘಾವಧಿಯಲ್ಲಿ ನೋಡಿದಾಗ, ಇದು ಕೆಲಸ ಮಾಡುವುದಿಲ್ಲ. ಋ ವರ್ಷಗಳ ಹಿಂದೆ, ೧೮ ಲಕ್ಷ ವಾಹನಗಳು ಇದ್ದವು, ಆದರೀಗ ಅದು ೩೦ ಲಕ್ಷ ಆಗಿದೆ. ಇನ್ನು ಋ ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ, ಅದು ೫೦ ಲಕ್ಷ ಆಗುವ ಸಂಭವ ಇದೆ. ಆಗೇನು ಮಾಡುವುದು? ಕೆಲವೇ ಕೆಲವು ವರ್ಷಗಳು ಹೆಚ್ಚು ವೇಗವಾಗಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುವ ಸಲುವಾಗಿ, ನಿಮ್ಮ ಮನೆ ಅಥವಾ ಅಂಗಡಿಯನ್ನು ಒಡೆಯಲು ನನಗೆ ನಿಜವಾಗಲೂ ಹಕ್ಕಿದೆಯೇ? ವಿವೇಚನಾರಹಿತ ರಸ್ತೆ ಅಗಲೀಕರಣವು ತಾತ್ಕಾಲಿಕ, ದುಬಾರಿ, ಬದಲಾಯಿಸಲಾಗದ / ಪೂರ್ವಾಪಸ್ಥೆಗೆ ತರಲಾಗದ, ವಿನಾಶಕಾರಿ ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆ; ಅದು ಯಾವುದೇ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆಯ ಮೂಲ ಕಾರಣವನ್ನು ಉದ್ದೇಶಿಸುವುದಿಲ್ಲ.

2. ವಾಸ್ತವ ಹಾಗೂ ವಾಸ್ತವದಲ್ಲಿ ಬದುಕುವ ಜೀವಂತ ಜನರಿಂದ ದೂರವಾದ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಕೈ ಹಾಕಬೇಡಿ.

ಪ್ರಸ್ತುತ, ಸಂಚಾರ-ಸಂಬಂಧಿತ ಯೋಜನೆಗಳು ಯಾವುದೇ ರೀತಿಯ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನಾಗಲಿ ಅಥವಾ ಸಾರ್ವಜನಿಕರ ತೊಡಗುವಿಕೆ / ಸಮ್ಮತಿಯನ್ನಾಗಲಿ ರೂಡಿಸಿಕೊಂಡಿಲ್ಲ. ಒಂದು ಉದಾಹರಣೆಯನ್ನು ಹೇಳುವುದಾದರೆ, ಬಸವನಗುಡಿಯಲ್ಲಿರುವ ಟಾಗೋರ್ ವೃತ್ತದಲ್ಲಿ ಎಷ್ಟು ಕಡಿಮೆ ವಾಹನ ಸಂಚಾರ ಇತ್ತೆಂದರೆ, ಅಲ್ಲಿ ಟ್ರಾಫಿಕ್ ದೀಪ ಕೂಡ ಇರಲಿಲ್ಲ. ಈಗ ಅಲ್ಲಿ ಆಂಡರ್‌ಪಾಸ್ ಒಂದರ ನಿರ್ಮಾಣವಾಗಲಿದೆ. ಅದನ್ನು ಯೋಜಿಸಿದವರು ಯಾರು? ಬಸವನಗುಡಿಯ ನಿವಾಸಿಗಳನ್ನು ಯಾರೂ ಕೇಳಿಲ್ಲ / ಅವರೊಂದಿಗೆ ಯಾವ ಸಮಾಲೋಚನೆಯನ್ನೂ ನಡೆಸಿಲ್ಲ. ಬಹುತೇಕ ಮಂದಿ ಈ ಯೋಜನೆಗೆ ವಿರೋಧವನ್ನು ವ್ಯಕ್ತ ಪಡಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಅವರ ಧ್ವನಿಗಳು ಯಾರಿಗೂ ಕೇಳಿಸುವುದಿಲ್ಲವೇ? ಅವರ ಕಳಕಳಿ ಹಾಗೂ ಬುದ್ಧಿವಂತಿಕೆಯನ್ನು ತಳ್ಳಿ ಹಾಕಬೇಡಿ, ಅದೇ ರೀತಿ ನಗರದ ಇತರ ನಾಗರಿಕರನ್ನೂ ಕೂಡ ನಗಣ್ಯ ಮಾಡಬೇಡಿ. ಇದು ನಮ್ಮ ನಗರ - ಅದರಲ್ಲಿ ನಡೆಯುವ ಘಟನೆಗಳೆಲ್ಲದರ ಬಗ್ಗೆಯೂ ನಮ್ಮ ಅಭಿಪ್ರಾಯಗಳಿಗೆ ಬೆಲೆಯನ್ನು ನೀಡಬೇಕು.

3. ಫ್ಲೈಓವರ್‌ಗಳು, ಅಂಡರ್‌ಪಾಸ್‌ಗಳು ಹಾಗೂ ಸಿಗ್ನಲ್-ಮುಕ್ತ ರಸ್ತೆಗಳು - ದುಬಾರಿ, ಪ್ರತ್ಯೇಕತಾವಾದಿ ಹಾಗೂ ನಿರರ್ಥಕ. ಇನ್ನುಮುಂದೆ, ದಯವಿಟ್ಟು ಇದ್ದಾವುದೂ ಬೇಡ!

ಸರಿಯಾದ ಯೋಜನೆ ಇಲ್ಲದೆ ಮಾಡಿದ ಈ ಪರಿಹಾರಗಳು, ನಿಬಿಡತೆಯ ಬಿಂದುಗಳನ್ನು ಕೇವಲ ಒಂದು ಸ್ಥಳದಿಂದ ಇನ್ನೊಂದು ಸ್ಥಳಕ್ಕೆ ವರ್ಗಾವಣೆ ಮಾಡಿವೆ. ಅಲ್ಲದೆ, ಅನಿಬಂಧಿತವಾದ, ಅಧಿಕ ವೇಗದ ವಾಹನ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಆಸ್ಪದ ನೀಡಿ, ಈ “ಪರಿಹಾರಗಳು” ಪಾದಚಾರಿಗಳಿಗೆ ಸುರಕ್ಷಿತವಾಗಿ ರಸ್ತೆ ದಾಟುವ ಸಾಮರ್ಥ್ಯದಿಂದ ವಂಚಿತ ಮಾಡಿದೆ. ಸೈಕಲ್ ಸವಾರರು, ವಯಸ್ಸಾದವರು, ಮಕ್ಕಳು ಹಾಗೂ ವಿಕಲಚೇತನರು, ವಾಹನಗಳಿಗೆ ದಾರಿ ಮಾಡಿಕೊಡಲು ಅಕ್ಷರಶಃ ಬದಿಗೆ ತಳ್ಳಲ್ಪಡುತ್ತಾರೆ. ಎರಡೂ ಪರಿಹಾರಗಳೂ ದೋಷಪೂರಿತವಾದುದು, ಏಕೆಂದರೆ ಅವು ಮೂಲಭೂತವಾಗಿ ಸ್ವವೈಫಲ್ಯಕಾರಿಯಾದುದು: ಅವು ಖಾಸಗಿ ವಾಹನಗಳ ಬಳಕೆಯನ್ನು ಉತ್ತೇಜಿಸುತ್ತದೆ, ಇದರಿಂದ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿ, ರಸ್ತೆಗಳ ವ್ಯವಸ್ಥೆ/ಅಡಿರಚನೆಯ ಮೇಲೆ ಮತ್ತಷ್ಟು ಒತ್ತಡವನ್ನು ಹಾಗೂ ಬೇಡಿಕೆಯನ್ನು ಹೇರುತ್ತದೆ.

4. ಮೆಟ್ರೋದ ಔಚಿತ್ಯದ ತಕ್ಷಣದ ಪುನಃಪರಿಶೀಲನೆ

ಮೆಟ್ರೋದ ಪ್ರಾರಂಭಿಕ ಅಂದಾಜಿನ ಪ್ರಕಾರ, ಅದಕ್ಕೆ ತಗಲುವ ವೆಚ್ಚ ೫,೮೦೦ ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳು. ಈಗ ಅದರ ಎರಡು ಪಟ್ಟು ಹೆಚ್ಚಿ, ೧೧,೫೦೦ ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳಿಗೆ ಏರಿತು. ಇನ್ನೂ ಅರ್ಧ ಯೋಜನೆಯೂ ಪೂರ್ಣಗೊಂಡಿಲ್ಲ. ದೆಹಲಿ ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲು ನಿಯಮಿತವು ಪ್ರಕಟಿಸಿದ ದೆಹಲಿ ಮೆಟ್ರೋಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಅಂಕಿ-ಅಂಶಗಳ ಪ್ರಕಾರ, ಮೆಟ್ರೋದ ಬಳಕೆಯ ಅಂದಾಜುಗಳು ಅತಿರೇಕದ ಆಶಾವಾದಿತ್ವವನ್ನು ತೋರಿದೆ. ಸ್ವಲ್ಪ ದೂರದ ನಡಿಗೆಯಿಂದ ಮೆಟ್ರೋವನ್ನು ತಲುಪಲು ಎಲ್ಲ ಬಡಾವಣೆಗಳಲ್ಲೂ ಸಾಧ್ಯವಾಗುವವರೆಗೆ, ಸಂಪೂರ್ಣ ನಗರವೇ ಮೆಟ್ರೋದ ಬಳಕೆಯನ್ನು ಮಾಡುವುದಿಲ್ಲ. ಎಷ್ಟೋ ಆಗದ ಹಾಗೂ ವೇಗವಾದ ಬದಲಿ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗಳು ಇರುವಾಗ, ಅದರ ಉಪಯುಕ್ತತೆಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಪ್ರಶ್ನೆಗಳನ್ನು ಹೊತ್ತು ಇಂತಹ ದುಬಾರಿ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಏಕೆ ಜಾರಿಗೊಳಿಸಬೇಕು? ಮೆಟ್ರೋ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗೆ ತಗಲುವ ಆಂತರಿಕ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ, ಅದಕ್ಕೆ ಸಾಟಿಯ ಸಂಖ್ಯೆಯನ್ನು ಹೊರುವ ಸಾಮರ್ಥ್ಯವು ಬಿಆರ್‌ಟಿ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗಳಿಗೆ ಇದೆ. ಮತ್ತಷ್ಟು ಹಣವನ್ನು ವ್ಯಯ ಮಾಡುವ ಮುನ್ನ, ಮೆಟ್ರೋದ ಕಾಮಗಾರಿಯನ್ನು ನಿಲ್ಲಿಸಿ, ಬಿಆರ್‌ಟಿಯಂತಹ ಬದಲಿ ಪರಿಹಾರಗಳನ್ನು ಕುರಿತಾಗಿ ಚಿಂತಿಸಿ.

5. ಸ್ಕೈವಾಕ್‌ಗಳು, ಪಾದಚಾರಿ ಸುರಂಗ ಮಾರ್ಗಗಳು, ಒಂದು ಅಡಿ ಎತ್ತರದ ಕಾಂಕ್ರೀಟ್ ಮೀಡಿಯನ್‌ಗಳು. ಪಾದಚಾರಿಗಳ ಮೇಲೆ ದಂಡ ಹೇರುವುದೇಕೆ?

ವಿಕಲಚೇತನರ ಹಾಗೂ ಹಿರಿಯ ನಾಗರಿಕರ ಅಗತ್ಯಗಳನ್ನಾಗಲಿ ಅಥವಾ ಸೈಕಲ್ ಸವಾರರು, ಗಾಡಿ ವ್ಯಾಪಾರಿಗಳು, ಲಗೇಜ್ ಹೊತ್ತು ಜನರು ಹಾಗೂ ಮೋಟಾರೇತರ ಸಂಚಾರ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ಬಳಸುವವರಿಗಾಗಲಿ, ಸ್ಕೈವಾಕ್‌ಗಳು ಯಾವ ಪ್ರಯೋಜನವೂ ಇಲ್ಲ. ನಗರದ ಪರಿಸರವನ್ನು ಕನಿಷ್ಠ ಹಾನಿ ಮಾಡುವವಳೆಂದರೆ ಪಾದಚಾರಿಯೇ. ಅಷ್ಟೇ ಅಲ್ಲ, ಅವಳು ನಗರವನ್ನು ಮಾನವೀಕೃತಗೊಳಿಸುತ್ತಾಳೆ. ರಸ್ತೆಯನ್ನು ದಾಟುವುದಕ್ಕಾಗಿ ಅವಳನ್ನು ಸ್ಕೈವಾಕ್‌ನ್ನು ಹತ್ತಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿ ದಂಡಿಸಬೇಡಿ.

ಕಳಪೆ ನಿರ್ವಹಣೆಯಾಗುವ ಸುರಂಗ ಮಾರ್ಗಗಳು ಕಡಿಮೆ ಬಳಕೆಯಾಗುತ್ತದೆ ಹಾಗೂ ಅವುಗಳನ್ನು ಬಳಸಿದಾಗ, ಮನಸ್ಸಿಲ್ಲದ ಮನಸ್ಸಿನಿಂದ ಬಳಸಲಾಗುತ್ತದೆ. ಮಳೆಗಾಲದಲ್ಲಿ ಅಲ್ಲಿ ನೀರು ತುಂಬಿಕೊಳ್ಳುತ್ತದೆ, ಹಾಗೂ ಕತ್ತಲು ತುಂಬಿದ, ಅಪಾಯಕಾರಿ ಸ್ಥಳಗಳಾಗಿ ಅವು ಕಾಣುತ್ತವೆ. ಅಲ್ಲದೆ, ಆಗಾಗ ಅವುಗಳನ್ನು ಅಕ್ರಮ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳಿಗೂ ಬಳಸಿಕೊಳ್ಳಲಾಗುತ್ತದೆ.

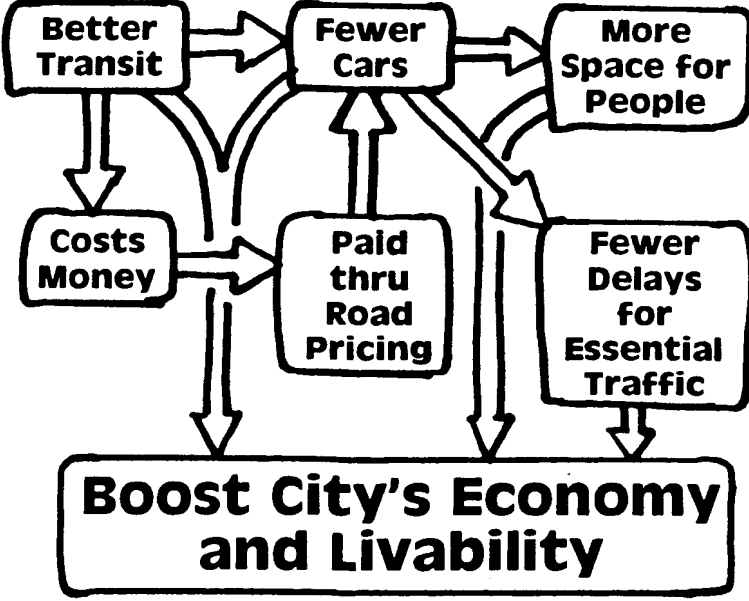
ಸ್ಪೀಡ್ ಬ್ರೇಕರ್‌ನ ಉಪಯೋಗವನ್ನು ಪಡೆದು ರಸ್ತೆಯನ್ನು ದಾಟುವಾಗ, ವಿವಿಧ ವೇಗಗಳಲ್ಲಿ ಚಲಿಸುವ ವಾಹನಗಳನ್ನು ನಿರಂತರವಾಗಿ ತಪ್ಪಿಸಿಕೊಂಡು ಹೋಗಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಅನೇಕ ಸ್ಪೀಡ್ ಬ್ರೇಕರ್‌ಗಳು ಜ್ಜೀಬ್ರಾ ಕ್ರಾಸಿಂಗ್‌ನ ಉದ್ದಕ್ಕೂ ಇರುತ್ತವೆ. ಅದನ್ನು ಅರ್ಧ ದಾಟುವ ವೇಳೆಗೆ, ವಾಹನಗಳು ವೇಗವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಿಕೊಳ್ಳುವುದರಿಂದ, ಅವು ಸುರಕ್ಷಿತವಾದ ಪಾದಚಾರಿ ಪ್ರದೇಶವೆಂಬ ಚಿಂತನೆಯನ್ನು ನಕಾರಗೊಳಿಸುತ್ತದೆ.

ರಸ್ತೆಯ ಮೀಡಿಯನ್‌ಗಳು ಮೂಲಭೂತವಾಗಿ ಪಾದಚಾರಿ ಸ್ನೇಹಿಯಾಗಿಲ್ಲ. ಈ ಮೀಡಿಯನ್‌ಗಳ ನಡುವಣ ಬ್ರೇಕ್‌ಗಳು/ಅಂತರಗಳು ಅಲ್ಲೊಂದು ಇಲ್ಲೊಂದು ಇರುತ್ತದೆ, ಹಾಗಾಗಿ, ಅತ್ಯಂತ ಅಪಾಯಕಾರಿ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಅದನ್ನು ಜನರು ದಾಟಿಕೊಂಡು ರಸ್ತೆಯ ಅತ್ತ ಬದಿಗೆ ಹೋಗುವಂತೆ ಮಾಡುತ್ತದೆ.

ಅನುಬಂಧ

೧. ಈ ಚಿತ್ರವು ಸ್ವ-ಬಲವರ್ಧಕವಾದ ಪದ್ಧತಿಯನ್ನೂ, ನಗರದ ಜೀವಸಾಧ್ಯತೆಯನ್ನೂ, ಅಲ್ಲದೆ ಅದರ ಆರ್ಥಿಕತೆಯನ್ನು ವೃದ್ಧಿಸುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ತೋರಿಸುತ್ತದೆ.

How It Works:



೨. ಕೆಲವು ಪ್ರಮುಖ ಸತ್ಯಾಂಶಗಳು

a. ನಮ್ಮ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಖಾಸಗಿ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ವೇಗದ ಹೆಚ್ಚಳ

- ಸಮೃದ್ಧಿಯ ಮಟ್ಟಗಳ ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿ, ಸುಲಭವಾಗಿ ಲಭ್ಯವಾಗುವ ಹಣಕಾಸಿನ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯಿಂದ, ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಖಾಸಗಿ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯು ವೇಗವಾಗಿ ಹೆಚ್ಚಿದೆ.
- ೨೦೦೨ರಲ್ಲಿ ೧೯ ಲಕ್ಷ ವಾಹನಗಳು
- ೨೦೦೭ರಲ್ಲಿ ೩೧ ಲಕ್ಷ ವಾಹನಗಳು
- ೨೦೧೨ರಲ್ಲಿ ೪೨ ಲಕ್ಷ ವಾಹನಗಳು (ಅಂದಾಜು)

b. ಖಾಸಗಿ ವಾಹನಗಳು ಹಾಗೂ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆಗಳಲ್ಲಿ ಓಡಾಡುವ ಜನರ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಅಸಮಾನ ಅಂತರ

- ಖಾಸಗಿ ವಾಹನಗಳಿಗೆ ಹೋಲಿಸಿದಾಗ, ಪ್ರಸಕ್ತವಿರುವ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆಯಾದ ಬಿ.ಮೆ.ಸಾ.ಸಂ ಅಭೂತಪೂರ್ವ ಸಂಖ್ಯೆಯ ಜನರನ್ನು ಒಯ್ಯುತ್ತದೆ
- ೫,೫೦೦ ಬಿ.ಮೆ.ಸಾ.ಸಂನ ಬಸ್‌ಗಳು ಜನಸಂಖ್ಯೆಯ ೪೫%ವನ್ನು ಒಯ್ಯುತ್ತದೆ, ಅಂದರೆ, ದಿನಕ್ಕೆ ೩೮ ಲಕ್ಷ ಮಂದಿ!
- ೫,೦೦,೦೦೦ ಕಾರುಗಳು ಜನಸಂಖ್ಯೆಯ ೭%ವನ್ನು ಒಯ್ಯುತ್ತದೆ, ಅಂದರೆ, ೯ ಲಕ್ಷ ಮಂದಿ
- ೧೭,೦೦,೦೦೦ ದ್ವಿಚಕ್ರ ವಾಹನಗಳು ಜನಸಂಖ್ಯೆಯ ೨೫ ಪ್ರತಿಶತ ಭಾಗವನ್ನು ಒಯ್ಯುತ್ತದೆ
- ಚಲಿಸುವ ವಾಹನಗಳು ಬಳಸುವ ರಸ್ತೆಯ ಸ್ಥಳವಲ್ಲದೆ, ನಿಲ್ಲಿಸಿದ ಖಾಸಗಿ ವಾಹನಗಳು ರಸ್ತೆಯ ೩೦ ಪ್ರತಿಶತ ಸ್ಥಳವನ್ನು ಆಕ್ರಮಿಸಿಕೊಳ್ಳುತ್ತವೆ. ಎಲ್ಲ ನಗರವಾಸಿಗಳಿಂದಲೂ ಸಮಾನವಾಗಿ ಬಳಕೆ ಆಗಬೇಕಾದ, ಎಲ್ಲರಿಗೂ ಸೇರಿದ ಸಂಪನ್ಮೂಲವಾದ ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ, ಖಾಸಗಿ ವಾಹನಗಳ ಬಳಕೆದಾರರು ತಮ್ಮ ಅಳತೆ ಮೀರಿದ ಸಂಪನ್ಮೂಲಗಳ ಕಬಳಿಕೆಗೆ ಕಾರಣವಾಗಿದ್ದಾರೆ.

c. ಆರೋಗ್ಯ ಹಾಗೂ ಸುರಕ್ಷತೆಯ ಅವನತಿ

ಬೆಂಗಳೂರಿನ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಆಗುವ ಸಾವು-ನೋವುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳವಾಗುವುದಲ್ಲದೆ, ಮಾಲಿನ್ಯ ಸಂಬಂಧಿತ ಆರೋಗ್ಯದ ತೊಂದರೆಗಳೂ ಏರಿಕೆಯನ್ನು ಕಂಡಿವೆ. ಡೆಕ್ಕನ್ ಹೆರಾಲ್ಡ್ ದಿನಪತ್ರಿಕೆಯ ಪ್ರಕಾರ (ಜೂನ್ ೧೪, ೨೦೦೭), ೨೦೦೪ ಹಾಗೂ ೨೦೦೬ರ ನಡುವೆ, ಅಪಘಾತಕ್ಕೆ ತುತ್ತಾದ ಪಾದಚಾರಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯು ೪೪%ದಷ್ಟು ಏರಿತು. ಅತ್ಯಂತ ಅಪಾಯಕಾರಿ ರಸ್ತೆಗಳೆಂದರೆ ಹೊರ ವರ್ತುಲ ರಸ್ತೆ, ತುಮಕೂರು ರಸ್ತೆ, ಹೊಸೂರು ರಸ್ತೆ, ಸರ್ಜಾಪುರ ರಸ್ತೆ, ಎಲೆಕ್ಟ್ರಾನಿಕ್ ಸಿಟಿ, ಬನ್ನೇರುಘಟ್ಟ ರಸ್ತೆ, ಮೈಸೂರು ರಸ್ತೆ ಹಾಗೂ ಮಹದೇವಪುರ ರಸ್ತೆಗಳು.

d. ಸುಗಮ್ಯತೆ / ಸುಲಭಲಭ್ಯತೆ ಹಾಗೂ ಔಚಿತ್ಯತೆ

- **ಸುಗಮ್ಯತೆ / ಸುಲಭಲಭ್ಯತೆ:** “ಫ್ಲಟ್‌ಪಾತ್ ಉದ್ದ, ಪ್ರಮುಖ ರಸ್ತೆಗಳ ಉದ್ದ ಹಾಗೂ ನಗರದ ಪಾದಚಾರಿಗಳಿಗೆ ಲಭ್ಯವಿರುವ ಸೌಲಭ್ಯಗಳ ಪರಿಮಾಣಗಳ ಪರಿಶೀಲನೆಯ ನಂತರ, **ನಡಿಗೆಯ ಯೋಗ್ಯತಾ ಸೂಚಿಯನ್ನು** ಲೆಕ್ಕ ಮಾಡಲಾಗುತ್ತದೆ. ಸೂಚಿ ಅಧಿಕವಾದಷ್ಟೂ, ಆ ನಗರದ ಪಾದಚಾರಿ ಸೌಕರ್ಯಗಳು ಉತ್ತಮವಾಗಿದೆ ಎಂದರ್ಥ. ಈ ಸೂಚಿಯ ಪ್ರಕಾರ, ಚಂಡೀಘಡಕ್ಕೆ ೦.೯೧, ನವದೆಹಲಿ ೦.೮೭, ಮುಂಬಯಿ ೦.೮೫, ಅಹಮದಾಬಾದ್ ೦.೮೫, ಕೊಲ್ಕತ್ತ ೦.೮, ಪುಣೆ ೦.೮೧, ಚೆನ್ನೈ ೦.೭೭, ಹೈದರಾಬಾದ್ ೦.೬೮, ಜೈಪುರ್ ೦.೬೪ ಹಾಗೂ ಎಲ್ಲದರ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ೦.೬೩ ನೀಡಲಾಗಿದೆ.” (ಮೂಲ: ಡಿಎನ್‌ಎ ಇಂಡಿಯಾ, ೨೮/೭/೨೦೦೯)
- **ಔಚಿತ್ಯತೆ:** ಭಾರತದ ಇತರ ಎಲ್ಲ ನಗರಗಳಿಗೆ ಹೋಲಿಸಿದರೆ, ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಹೆಚ್ಚು ದುಬಾರಿಯಾಗಿದೆ. ಆಶ್ಚರ್ಯಕರವೆಂದರೆ, ಬಿ.ಮ.ಸಾ.ಸಂನ ಸೇವೆಗಳನ್ನು ಬಳಸುವ ಬಹುಸಂಖ್ಯಾತರು ಪ್ರೋಲ್ಟೋ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಬಳಸುವುದಿಲ್ಲ, ಆದರೆ ಈ ದುಬಾರಿಯಾದ ಐಶಾರಾಮಿನ ವಾಹನಗಳ ಬಳಕೆಯ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಅನುದಾನಗೊಳಿಸುವಂತೆ ಆಗಿದೆ. ವಿಪರ್ಯಾಸವೆಂದರೆ, ಬಿ.ಮ.ಸಾ.ಸಂ. ನೀಡುವ ಸೇವೆಗಳ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ, ಬಡವರು ಸಿರಿವಂತರಿಗೆ ಅನುದಾನವನ್ನು ನೀಡುವಂತೆ ಆಗಿದೆ.

e. ಅತ್ಯಂತ ದುಬಾರಿ ವೆಚ್ಚದ ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲು ಯೋಜನೆ

ನಮ್ಮ ಮೆಟ್ರೋ ಅಧಿಕ ವೆಚ್ಚದ ಯೋಜನೆ

- ಕೇವಲ ಹಂತ ೧ಕ್ಕೆ ಅಂದಾಜು ಮಾಡಲಾದ ವೆಚ್ಚ ೧೫,೦೦೦ ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳು. ಹಂತ ೧ ಕೇವಲ ೧೦ ಲಕ್ಷ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಅಗತ್ಯಗಳನ್ನು ಪೂರೈಸುವುದೆಂದು ಎದುರು ನೋಡಲಾಗಿದೆ. ಇಂದು ಬಿ.ಮ.ಸಾ.ಸಂ. ೩೮ ಲಕ್ಷ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಅನುಕೂಲವನ್ನು ಒದಗಿಸಿದೆ.
- ಕೊಲ್ಕತ್ತಾ ಹಾಗೂ ದೆಹಲಿಗಳಿಂದ ದೊರೆತ ಮಾಹಿತಿಯ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ, ಬಳಕೆದಾರರ ಇಂತಹ ಅಂದಾಜುಗಳು ಅತಿರೇಕದ ಆಶಾವಾದವನ್ನು ಬಿಂಬಿಸುತ್ತವೆ. ದೆಹಲಿಯ ಮೆಟ್ರೋ ಸವಾರಿಯು ಪರಿಷ್ಕೃತಗೊಂಡ ಸವಾರಿಯ ಅಂದಾಜುಗಳ ೨೯%ವಾಗಿದ್ದು, ಅದು ಪ್ರಪ್ರಥಮ ಅಂದಾಜುಗಳ ೨೪ ಪ್ರತಿಶತ ಮಾತ್ರವಾಗಿದೆ!
- ಇದಕ್ಕೆ ಬೇಕಾದ ದೊಡ್ಡ ಮೊತ್ತದಿಂದ, ಭವಿಷ್ಯದ ಸರ್ಕಾರಿ ಖರ್ಚು ವೆಚ್ಚಗಳ ಮೇಲೆ, ಅದರಲ್ಲೂ ಸಾಮಾಜಿಕ ನ್ಯಾಯದ ಗುರಿ ಹೊಂದಿದ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳ ಮೇಲೆ ಪರಿಣಾಮ ಬೀರುತ್ತದೆ, ಏಕೆಂದರೆ, “ನಮ್ಮ ಬಳಿ ಹಣವಿಲ್ಲ” ಎಂದು ಸರ್ಕಾರ ಯಾವಾಗ ಬೇಕಾದರೂ ಹೇಳಬಹುದು.