

# Plan BENGALURU 2020

Bringing back a Bengaluru of Kempe Gowda's dreams

ರಸ್ತೆ, ಸಂಚಾರ ನಿರ್ವಹಣೆ  
ಮತ್ತು ಸಾರಿಗೆ

ಕರಡು ಪ್ರತಿ  
16.01.2009

**abide**

Agenda for Bengaluru  
Infrastructure and  
Development Task force





ರಸ್ತೆ, ಸಂಚಾರ ನಿರ್ವಹಣೆ  
ಮತ್ತು ಸಾರಿಗೆ

# ಪರಿಶೋಧಿಸಿದ ಹಿನ್ನೆಲೆ

## ಮುಖ್ಯಾಧಿಕಾರಿ ಅಂಶಗಳು

- ಅಬ್ಬೆಡ್ ಯೋಜನಾ ವರದಿ, ಎನ್‌ಯುಟಿಪಿ 2009
- ಕೆಯುಐಡಿಎಫ್‌ಸಿ ಸಿಟಿಟಿಪಿ ವರದಿ
- ಬಿ-ಟ್ರ್ಯಾಕ್ 2010
- ಮೆಟ್ರೋಪಾಲಿಟನ್ ಪ್ರದೇಶದ ಬಗೆಗಿನ ಬಿಎಂಆರ್‌ಡಿಎ ವರದಿ
- ನಗರ ಏಜೆನ್ಸಿಗಳೊಂದಿಗೆ ನಡೆದ ಚರ್ಚೆ ಮತ್ತು ಸಲಹೆಗಳು
- ಹಿನ್ನೆಲೆಯ ವಿವರಗಳಿಗೆ ಅನುಬಂಧ-1

---

.... ಮುಂದಿನ ಸವಾಲುಗಳು ಮತ್ತು ಭವಿಷ್ಯದ ನಗರವನ್ನು ಕಟ್ಟಲು ಇರುವ ಅವಕಾಶಗಳ ಕುರಿತು ಮೇಲಿನ ಮೂಲಗಳು ಒಂದು ವಿಸ್ತಾರವಾದ ಚಿತ್ರವನ್ನು ಒದಗಿಸುತ್ತವೆ.

## ಮಾರ್ಗದರ್ಶಕ ಮೂಲತತ್ವಗಳು - ನೀತಿ

- ಲಭ್ಯವಿರುವ ಆರ್ಥಿಕ ಸಂಪನ್ಮೂಲಗಳ ಸಮರ್ಥ ಬಳಕೆ - ನಾವು ಪರಿಮಿತ ಆರ್ಥಿಕ ಸಂಪನ್ಮೂಲಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದೇವೆ. ಆದ್ದರಿಂದ, ಪರಿಹಾರಗಳು ಕಡ್ಡಾಯವಾಗಿ ಕಾರ್ಯದಕ್ಷತೆ ಮತ್ತು ಬುದ್ಧಿಮತ್ತೆಯ ಸಂಯೋಗದೊಂದಿಗೆ ಕಟ್ಟುವ ಹೊಸ ಸಾಮರ್ಥ್ಯವನ್ನೂ ಒಳಗೊಂಡಿರಬೇಕು. ಎಲ್ಲಾ ಹೊಸ ಕಾರ್ಯ ಯೋಜನೆಗಳು ಹುರಿಯ ಆಯ್ಕೆಯ ವೆಚ್ಚ ಮತ್ತು ಲಾಭದಕಿ ಬೆಲೆಯನ್ನು ಆಧರಿಸಿರಬೇಕು.
- ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ಪಾದಚಾರಿ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯಗಳಿಗೆ ಮೊದಲ ಆದ್ಯತೆ -ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆಯ ಪಾಲು ಶೇಕಡ 60 ರಷ್ಟು ವೃದ್ಧಿಸುವಂತೆ ಮಾಡುವುದು ಮತ್ತು ಕಡ್ಡಾಯವಾಗಿ ಇದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶವಾಗಬೇಕು. ಸಮೂಹ ಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಬೆನ್ನೆಲುಬಿನಂತೆ ರೂಪುಗೊಳ್ಳಬೇಕಾಗಿದೆ ಹಾಗೂ ಯಾವುದೇ ಹೊಸ ಸಾರಿಗೆಯ ಸೇರ್ಪಡೆಯಾದರೂ ಅದು ಈ ಮೇಲ್ಪಂಕ್ತಿಯನ್ನುನುಸರಿಸಬೇಕು.
- ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ತಗ್ಗಿಸಲು ನಗರದ ಹೊರವಲಯಗಳನ್ನು ಸಜ್ಜುಗೊಳಿಸುವುದು - ನಗರದ ಕೇಂದ್ರ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಉಂಟಾಗಿರುವ ಒತ್ತಡವನ್ನು ಮತ್ತು ಬೆಳವಣಿಗೆಯನ್ನು ನಿರ್ವಹಿಸಲು, ಸಾರಿಗೆಯ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಬೆಳೆಯುತ್ತಿರುವ ಹೊರವಲಯ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿನ (ವೈಟ್‌ಫೀಲ್ಡ್, ಯಲಹಂಕ, ಕೆಂಗೇರಿ) ಬೇಡಿಕೆಗನುಗುಣವಾಗಿ ತಕ್ಷಣದ ಪರಿಹಾರವಾಗಿ ಒದಗಿಸಬೇಕು.
- ಅಂಕಿ ಸಂಖ್ಯೆಯನ್ನಾಧರಿಸಿದ, ಕ್ರಿಯಾತ್ಮಕವಾದ ಮತ್ತು ಬದಲಾವಣೆಗೆ ಅವಕಾಶವಿರುವ ಯೋಜನೆ - ದೀರ್ಘಾವಧಿಗೊಂದು ತಯಾರಾಗುವ ಯೋಜನೆ ಉಂಟಾಗುವ ಬದಲಾವಣೆಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಳ್ಳುವಂತಿರಬೇಕು (ಭೌಗೋಲಿಕವಾಗಿ ಹಾಗೆಯೇ ಜನಸಂಖ್ಯೆಗನುಗುಣವಾಗಿ) ನಗರದ ಬೆಳವಣಿಗೆ ಕೂಡ ನಿಯಮಿತವಾಗಿ ಕಾಲಕಾಲಕ್ಕೆ ಒದಗಿಸಿದ ಅಂಕಿ ಸಂಖ್ಯೆಗನುಗುಣವಾಗಿರಬೇಕು.

## ಮಾರ್ಗದರ್ಶಕ ಮೂಲತತ್ವಗಳು - ನೀತಿ

- **ತಾಂತ್ರಿಕ - ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಣೀಯ ಆಳಿಕೆ** - ಗಮನಾರ್ಹವಾದ ಬದಲಾವಣೆಗಳನ್ನು ತ್ವರಿತವಾಗಿ ಮಾಡಲು ಮತ್ತು ಅವುಗಳನ್ನು ದೀರ್ಘಾವಧಿಯಲ್ಲಿ ಉಳಿಸಿಕೊಂಡು ಹೋಗಲು ತಾಂತ್ರಿಕ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಣೀಯ ಆಳಿಕೆಯನ್ನೂ ಪರಿಚಯಿಸುವುದು ಅವಶ್ಯವಾಗಿದೆ.
- **ಅನ್ಯೋನ್ಯ ಸಹಕಾರದ ಆಡಳಿತ** - ಸಂಚಾರ ಮತ್ತು ಸಾರಿಗೆಯ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಆಡಳಿತದಲ್ಲಿ ಕಂದರವನ್ನು ತೊಲಗಿಸುವುದು ಮುಖ್ಯವಾಗಿದೆ. ಇದನ್ನು ಒಟ್ಟುಗೂಡಿಸಿದ ಕೆಲಸಗಳು ಮತ್ತು ಒಗ್ಗಟ್ಟಿನಿಂದ ಮಾಡಬೇಕಾಗಿದೆ.
- **ಅಂಕಿ ಸಂಖ್ಯೆಯನ್ನಾಧರಿಸಿದ ಯೋಜನೆ** - ಅಂಕಿ ಸಂಖ್ಯೆಯನ್ನಾಧರಿಸಿದ ಯೋಜನೆ ಮತ್ತು ಅದರ ಜಾರಿಯು ಸಂಚಾರ ಮತ್ತು ಸಾರಿಗೆಯ ನಿರ್ವಹಣೆಯ ಜೊತೆಗೆ ನಿರಂತರವಾಗಿ ಹೆಣೆದುದಾಗಿರಬೇಕು.
- **ನಿರಂತರ ಬೇಡಿಕೆ - ಪೂರೈಕೆಯ ಗಣನೆ / ಬೆಲೆಕಟ್ಟುವಿಕೆ** - ಆನಂತರದ ಯೋಜನೆಯ ತೀರ್ಮಾನಗಳೊಳಗೆ ಅಂಕಿ ಸಂಖ್ಯೆಯಾಧಾರಗಳನ್ನು ಸೇರಿಸಲು ಈಗ ನಡೆಯುತ್ತಿರುವ ಸಾರಿಗೆ ಬೇಡಿಕೆಯ ಬೆಳವಣಿಗೆಯ ಅಧ್ಯಯನ ಮತ್ತು ಸಂಶೋಧನೆ ಬೆಳಕು ಚೆಲ್ಲುವುದು ಅಗತ್ಯವಾಗಿದೆ.
- **ಏಕಗವಾಕ್ಷಿ** - ಅಂಕಿ ಸಂಖ್ಯೆಯ ಸಂಗ್ರಹ ಮತ್ತು ನಿರ್ವಹಣೆ ಒಂದೇ ಒಂದು ನೋಡಲು ಏಜೆನ್ಸಿಯ ಜವಾಬ್ದಾರಿಯಾಗಿದೆ. ಆರಂಭದಲ್ಲಿ ಇದು ಅಬ್ಬೆಡ್ ಆಶ್ರಯದಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯಾರಂಭ ಮಾಡಬೇಕು.

## ಮಾರ್ಗದರ್ಶಕ ಮೂಲತತ್ವಗಳು - ವಿಧಾನ

- ಸಮಸ್ಯೆಯಿರುವ ಸ್ಥಳಗಳನ್ನು ಕೈಸಾಲೆ ಮತ್ತು ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಗುರುತಿಸಿ ಸುವ್ಯವಸ್ಥಿತಗೊಳಿಸುವುದು ಮತ್ತು ಆ ಮೂಲಕ, ಈಗಿರುವ ಸಾಮರ್ಥ್ಯವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸುವುದು. ಹೆಚ್ಚು ಓಡಾಟವಿರುವ ದಾರಿಗಳನ್ನು ಅನುಕ್ರಮವಾಗಿ ಪ್ರಾಧಾನ್ಯ ಕೊಡುವುದು ಈ ಕೂಡಲೇ ಆಗಬೇಕಾದ ಅವಶ್ಯಕ ಕೆಲಸ. ರಸ್ತೆ ಕೂಡುವ ಜಾಗಗಳನ್ನು ಸುವ್ಯವಸ್ಥಿತಗೊಳಿಸಿ ವಾಹನಗಳ ಸಂಚಾರವನ್ನು ಸಮರ್ಪಕಗೊಳಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ. ಇದು ಮರಗಳನ್ನು ಕಡಿತವು, ರಸ್ತೆ ಅಗಲೀಕರಣವನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡುತ್ತದೆ.
- ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆಯ ಕೇಂದ್ರ ಪಾತ್ರ - ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆಯ ಪ್ರಮುಖ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಬಲಗೊಳಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ ಮತ್ತು ಮುಖ್ಯ ವಾಣಿಜ್ಯ ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ಜೊತೆಗೆ ಸಂಚಾರದ ಪ್ರಮಾಣವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ.
- ಪಾದಚಾರಿಗಳಿಗೆ ಪ್ರಪ್ರಥಮ ಪ್ರಾಶಸ್ತ್ಯವನ್ನು ನೀಡಬೇಕಾಗಿದೆ - ಪಾದಚಾರಿ ಮೂಲ ಸೌಕರ್ಯ, ಸುರಕ್ಷತೆ ಮತ್ತು ಅನುಕೂಲಕ್ಕೆ ಪ್ರಪ್ರಥಮ ಆದ್ಯತೆ ನೀಡಬೇಕು.
- ನಗರಾಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿ ಸಂಚಾರದ ಪರಿಣಾಮವನ್ನು ಲೆಕ್ಕಿಸುವುದು - ಬೃಹತ್ ವ್ಯಾಪಾರ ಮಳಿಗೆಗಳ, ಅಪಾರ್ಟ್‌ಮೆಂಟ್‌ಗಳ, ಮಾಲ್‌ಗಳ ಮತ್ತು ಇತರೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಪರಿಣಾಮಗಳನ್ನು ಸಂಚಾರ ಮತ್ತು ಸಾರಿಗೆ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಲೆಕ್ಕಹಾಕುವುದನ್ನು ಕಾನೂನಾಗಿಸಬೇಕು.
- ಸಾಮರ್ಥ್ಯದ ಸೇರ್ಪಡೆ ವರ್ಸಸ್ ನಿರ್ವಹಣಾ ವೆಚ್ಚ - ನಿರ್ವಹಣಾ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಹೊಸದಾಗಿ ನಿರ್ಮಿಸಿದ ಮೂಲಸೌಲಭ್ಯದ ಖರ್ಚಿನಿಂದ ಬೇರ್ಪಡಿಸಬೇಕು.

## ಶಿಫಾರಸ್ಸುಗಳು ಪ್ರಸ್ತುತ ಸಾಮರ್ಥ್ಯ ನಿರ್ವಹಣೆ

### ದೊಡ್ಡ 10 ಪ್ರಮುಖ ರಸ್ತೆಗಳು - ನಗರ ಕೇಂದ್ರ ಮತ್ತು ಹೊರ ವರ್ತುಲ ರಸ್ತೆಯ ಮಧ್ಯೆ

- ಹೊರ ವರ್ತುಲ ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ಅದರಾಚೆಗೂ ಹೋಗುವ ದೊಡ್ಡ ಹತ್ತು ಪ್ರಮುಖ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲಿನ ಸಂಚಾರದ ಸಮಯವನ್ನು ಮಹಾ ಸಮಸ್ಯೆಯಾಗಿರುವ ಕೂಡು ರಸ್ತೆಗಳ ನಿವಾರಣೆಯ ಮೂಲಕ ಕಡಿಮೆ ಮಾಡುವುದು. ದೊಡ್ಡ ಹತ್ತು ರಸ್ತೆಗಳು - ತುಮಕೂರು ರಸ್ತೆ, ಹೊಸುರು ರಸ್ತೆ, ಬನ್ನೇರುಘಟ್ಟ ರಸ್ತೆ, ಕನಕಪುರ ರಸ್ತೆ, ಮೈಸೂರು ರಸ್ತೆ, ಬಳ್ಳಾರಿ ರಸ್ತೆ, ಮಾಗಡಿ ರಸ್ತೆ, ಸರ್ಜಾಪುರ ರಸ್ತೆ, ಹಳೇ ಮದ್ರಾಸ್ ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ಹೆಚ್‌ಎಎಲ್ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ ರಸ್ತೆ.
- ಪ್ರತಿಯೊಂದೂ 10 ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಸರ್ವೆ ಮಾಡಿ ಕೂಡು ರಸ್ತೆಗಳನ್ನೂ ಹೊಸದಾಗಿ ವಿನ್ಯಾಸಗೊಳಿಸುವ ಅಥವಾ ತೆಗೆದು ಹಾಕುವ ವೈಜ್ಞಾನಿಕ ಪರಿಹಾರಕ್ಕೆ ಬರಲಾಗಿದೆ. ಈ 10 ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಮತ್ತು ಹೊರ ವರ್ತುಲ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಹಾದುಹೋಗುವ ಕೂಡು ರಸ್ತೆಗಳಿಂದ ಮುಕ್ತಗೊಳಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ.
- ಈ 10 ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿರುವ ಎಲ್ಲಾ T ಕೂಡು ರಸ್ತೆಗಳ ಜಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಅಂಡರ್‌ಪಾಸ್ ಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಿ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಬೇರೆ ಜಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಸುತ್ತಿಬರುವ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ.
- ಈ 10 ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ U ತಿರುವು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಲು ಅವಕಾಶ ಮಾಡಿಕೊಡಲಾಗಿದೆ. ಇದರಿಂದ ವಾಹನ ಸವಾರರು ಕೂಡು ರಸ್ತೆಗಿಂತ ಮೊದಲೇ U ತಿರುವು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬಹುದು. ಜಗ್ ಹ್ಯಾಂಡಲ್‌ನಂತೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಿ U ತಿರುವಿನ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಅನುಕೂಲ ಮಾಡಿಕೊಡಬೇಕು.

## ಶಿಫಾರಸ್ಸುಗಳು

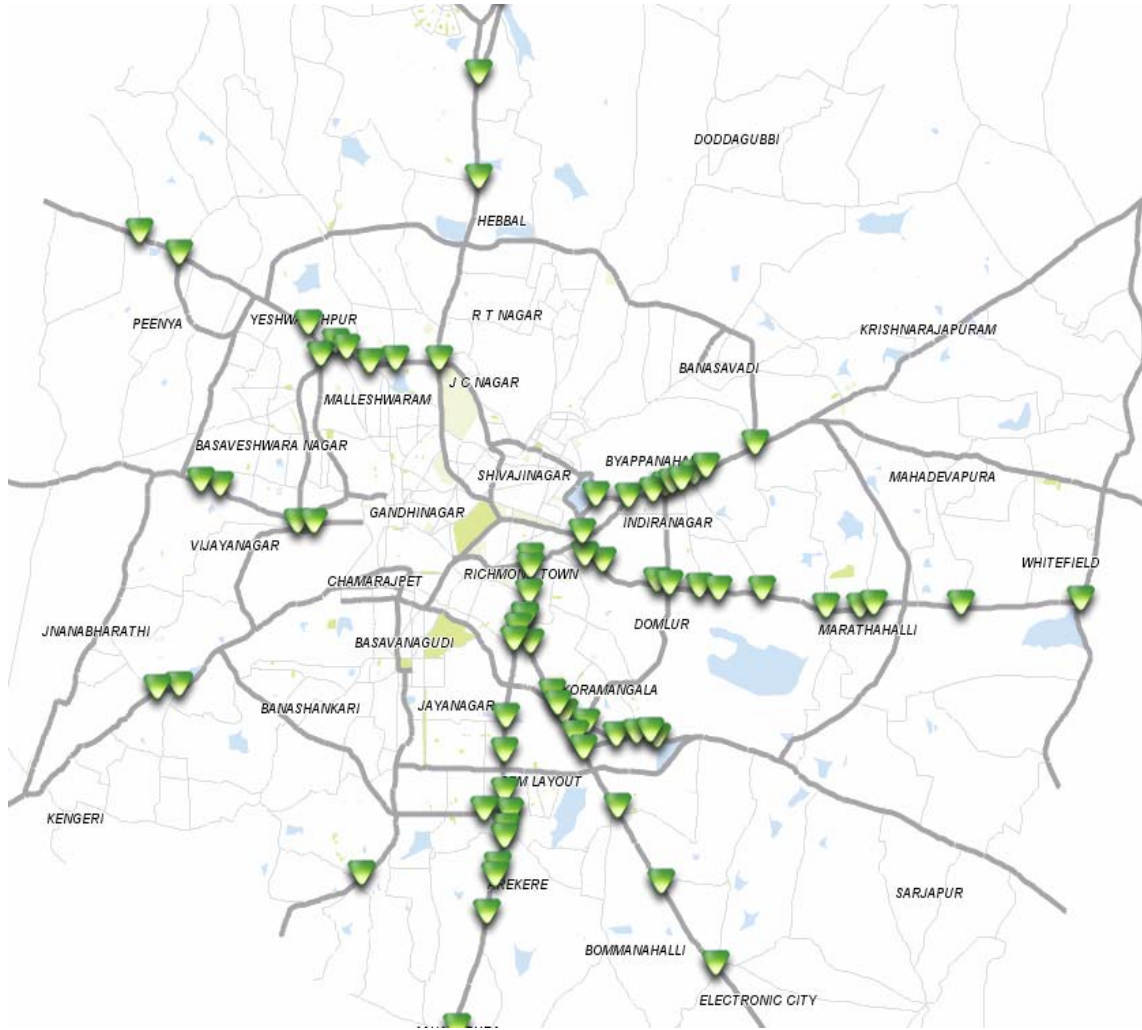
### ದೊಡ್ಡ 10 ಪ್ರಮುಖ ರಸ್ತೆಗಳು - ನಗರ ಮಧ್ಯ ಮತ್ತು ಹೊರ ವರ್ತುಲ ರಸ್ತೆವರೆಗೆ

- ಎಲ್ಲಾ ದೊಡ್ಡ 10 ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣ ಮತ್ತು ಪಾದಚಾರಿ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸುವುದು ಕಾನೂನು ಪ್ರಕಾರ ಕಡ್ಡಾಯವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣ ಒಂದು ವೇಳೆ ಅಗತ್ಯವಾಗಿದ್ದರೆ ಅದಕ್ಕೆ ಭೂಮಿಯನ್ನು ನೀಡುವ ಮಾಲೀಕರಿಗೆ ಎಫ್‌ಎಸ್‌ಐ ಅನುಮತಿಯನ್ನು ನೀಡಲಾಗುವುದು.
- ಎಲ್ಲಾ ಈ 10 ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಬಸ್ಸುಗಳು ವೇಗವಾಗಿ ಸಾಗಲು ಆದ್ಯತೆಯ (ಮೀಸಲಿಡದೆ) ಬಸ್ ಲೇನ್‌ಗಳನ್ನು ಗುರುತು ಮಾಡಬೇಕು.

### ದೊಡ್ಡ 10 ಪ್ರಮುಖ ರಸ್ತೆಗಳು - ಹೊರ ವರ್ತುಲ ರಸ್ತೆಯಿಂದ ಹೊರ ವಲಯದ ಪಟ್ಟಣಗಳಿಗೆ

- ಹೊರ ವರ್ತುಲ ರಸ್ತೆಯಿಂದ ಮುಂದಿನ ಪ್ರಮುಖ ಪಟ್ಟಣಗಳಾದ ವೈಟ್‌ಪೀಲ್ಡ್, ಯಲಹಂಕ, ಕೆಂಗೇರಿ, ಹೊಸಕೋಟೆ, ಸರ್ಜಾಪುರ, ಹೊಸೂರು ಮತ್ತು ನೆಲಮಂಗಲ ಇತ್ಯಾದಿ ಪಟ್ಟಣಗಳ ಮಧ್ಯೆ ಎಲ್ಲಾ ದೊಡ್ಡ 10 ಪ್ರಮುಖ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಸಿಗ್ನಲ್ ಮುಕ್ತ, ಕೂಡು ರಸ್ತೆ ಮುಕ್ತ, 6 ಲೇನ್‌ಗಳಾಗಿ ಪರಿವರ್ತಿಸಬೇಕು. ಜೊತೆಗೆ ರಸ್ತೆಯ ಮಧ್ಯೆ ನಂತರ ಬರುವ ಎಂಆರ್‌ಟಿಎಸ್‌ಗೆ ಅವಕಾಶ ಮಾಡಿರಬೇಕು.

# ದೊಡ್ಡ 10 ಪ್ರಮುಖ ರಸ್ತೆಗಳು - ಕೂಡು ರಸ್ತೆಗಳು



## ದೊಡ್ಡ 10 ಪ್ರಮುಖ ರಸ್ತೆಗಳು - ಕೂಡು ರಸ್ತೆಗಳು

### ತುಮಕೂರು ರಸ್ತೆ

ಹೆಸರುಘಟ್ಟ  
ಜಾಲಹಳ್ಳಿ ಕ್ರಾಸ್  
ಯಶವಂತಪುರ ರೈಲ್ವೆ ನಿಲ್ದಾಣ  
ತುಮಕೂರು ರಸ್ತೆ ಫೈ ಓವರ್  
ಯಶವಂತಪುರ ಸರ್ಕಲ್  
ಹೊಸ ಬಿಇಎಲ್ ರಸ್ತೆ  
ಸಿಎನ್‌ಆರ್ ರಾವ್ ಸರ್ಕಲ್  
ಬಿಇಎಲ್ ರಸ್ತೆ

### ಮಾಗಡಿ ರಸ್ತೆ

ಪೇಟೆ ಮರಿಯಪ್ಪ ಸರ್ಕಲ್  
ಕಾಮುಕ್ವಿಪಾಳ್ಯ  
ಡಾ: ರಾಜ್‌ಕುಮಾರ್ ರಸ್ತೆ ಜಂಕ್ಷನ್  
ಮಾಗಡಿ ರಸ್ತೆ + ಕಾರ್ಡ್ ರಸ್ತೆ

### ಬಳ್ಳಾರಿ ರಸ್ತೆ

ಬಾಗಲೂರು ಮುಖ್ಯರಸ್ತೆ  
ಕೋಗಿಲು ಕ್ರಾಸ್  
ಕೊಡಿಗಹಳ್ಳಿ ಕೂಡು ರಸ್ತೆ  
ಯಲಹಂಕ ಕೂಡು ರಸ್ತೆ  
ಮೇಕ್ರಿ ಸರ್ಕಲ್

### ಸರ್ಜಾಪುರ ರಸ್ತೆ

ಸೆಕ್ಟರ್ 5 ಲೇಕ್ ರಸ್ತೆ  
ಜಕ್ಕಸಂದ್ರ 1ನೇ ಮುಖ್ಯರಸ್ತೆ  
ಜಕ್ಕಸಂದ್ರ 7ನೇ ಮುಖ್ಯರಸ್ತೆ  
ಕೃಪಾನಿದಿ ಕಾಲೇಜ್  
ಇಂಡಿಯನ್ ಇನ್ಸ್ಟಿಟ್ಯೂಟ್ ಆಫ್ ಆಸ್ಟ್ರೋಪಿಸಿಸ್  
ಎಂಫಾಸಿಸ್ / ಹೆಚ್‌ಪಿಸಿಎಲ್

### ಹಳೇ ಮದ್ರಾಸ್ ರಸ್ತೆ

ಕಗ್ಗದಾಸಪುರ ರಸ್ತೆ  
ಎನ್‌ಜಿಇಎಫ್  
ಸುರಂಜನ್‌ದಾಸ್ ರಸ್ತೆ  
ಇಂದಿರಾನಗರ 80 ಅಡಿ ರಸ್ತೆ  
ಬೈಯಪ್ಪನಹಳ್ಳಿ ರಸ್ತೆ  
ಇಂದಿರಾನಗರ 100 ಅಡಿ ರಸ್ತೆ ಜಂಕ್ಷನ್  
ಇಂದಿರಾನಗರ ಬಿಡಿಎ ಜಂಕ್ಷನ್  
ಜಯಲಕ್ಷ್ಮಿ ಅಮ್ಮಳ್ ದೇವಾಲಯ  
ಪಿಲಿಪ್ಸ್ ಜಂಕ್ಷನ್

### ಮೈಸೂರು ರಸ್ತೆ

ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾಲಯ  
ರಾಜರಾಜೇಶ್ವರಿನಗರ

### ಕನಕಪುರ ರಸ್ತೆ

ಖೋಡೆ ಬ್ರೀವರೀಸ್ / ವಸಂತಪುರ

### ಬನ್ನೇರುಘಟ್ಟ ರಸ್ತೆ

ಗೊಟ್ಟಗೆರೆ  
ಹುಳಿಮಾವು  
ಅರಕೆರೆ ಗೇಟ್  
ಐಐಎಂಬಿ ಸೌತ್ ಜಂಕ್ಷನ್ / ಸಾಮ್ರಾಟ್ ಲೇಔಟ್  
ಐಐಎಂಬಿ ಸೌತ್ ಜಂಕ್ಷನ್ / ಬಿಳೆಕಹಳ್ಳಿ  
ದೇವನಚಿಕ್ಕನಹಳ್ಳಿ ರಸ್ತೆ ಜಂಕ್ಷನ್  
ಬಿಟಿಎಂ 29ನೇ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆ - ಮಂತ್ರಿ ಎಲೈಟ್-2  
ಬಿಟಿಎಂ 29ನೇ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆ - ಮಂತ್ರಿ ಎಲೈಟ್  
ಸಾರಕ್ಕಿ ಜಂಕ್ಷನ್  
ಜಯದೇವ ಆಸ್ಪತ್ರೆ / ಬಿಟಿಎಂ ಫೈಓವರ್  
ಜಯನಗರ 9ನೇ ಬ್ಲಾಕ್, 39ನೇ ಅಡ್ಡರಸ್ತೆ  
ಸಾಗರ್ ಅಪೋಲೋ / ತಿಲಕ್‌ನಗರ  
ಮೈಕೋ ಜಂಕ್ಷನ್ / ಪೂರ್ವರಾಜ್ ಲೇಔಟ್  
ಮಾರ್ಬಲ್ ಮಾರ್ಕೆಟ್

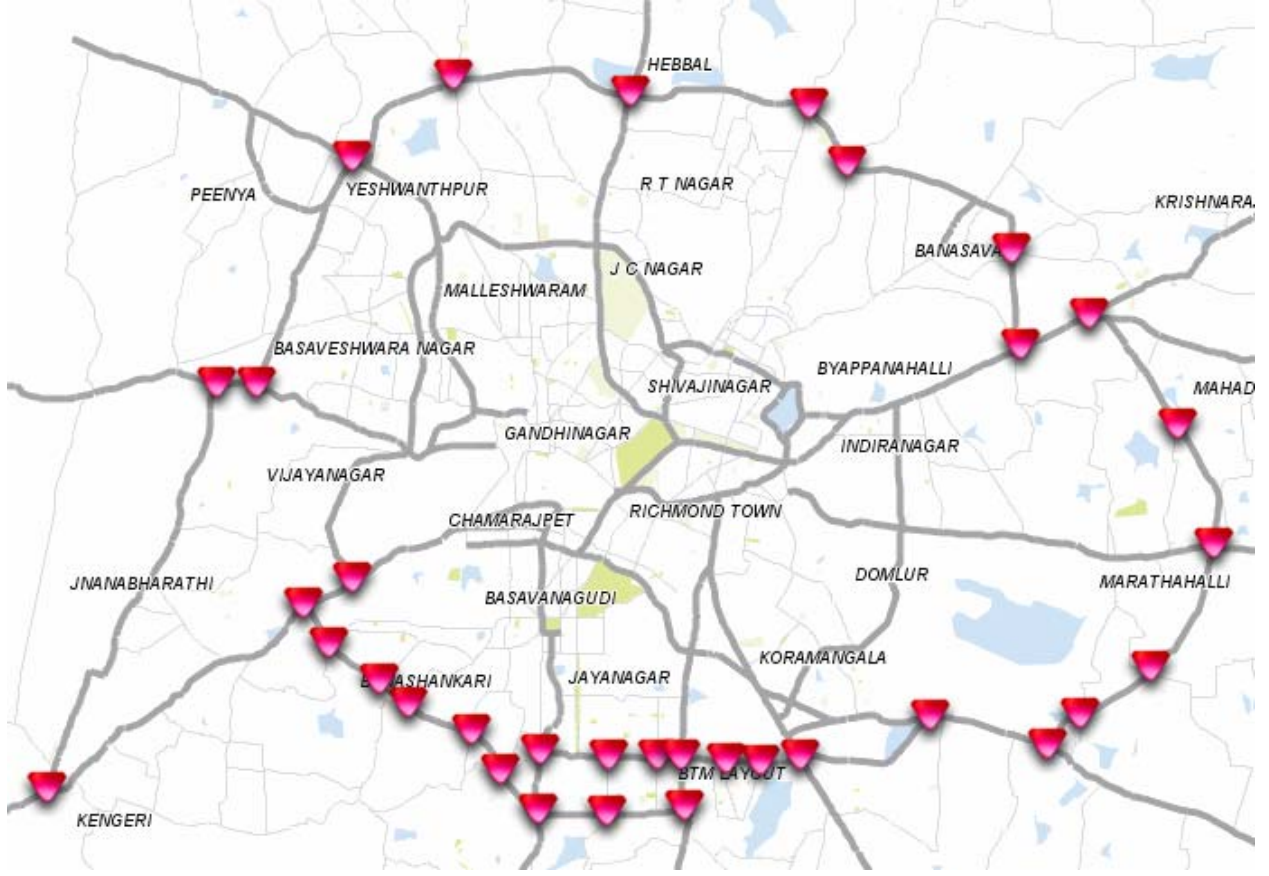
### ಹೆಚ್‌ಎಎಲ್ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ ರಸ್ತೆ

ವರ್ತೂರು ಕೋಡಿ  
ಕುಂದಲಹಳ್ಳಿ ರಸ್ತೆ  
ದೊಡ್ಡನೆಕುಂದಿ ರಸ್ತೆ  
ಯಮಲೂರು ಜಂಕ್ಷನ್  
ನಾಮ್‌ಜೋಶಿ ರಸ್ತೆ  
ಸುರಂಜನ್‌ದಾಸ್ ರಸ್ತೆ  
ವೈಂಡ್‌ಟೆನಲ್ ರಸ್ತೆ  
ಮಣಿಪಾಲ್ ಆಸ್ಪತ್ರೆ  
ದೊಮ್ಮಲೂರು ಫೈಓವರ್  
ದೊಮ್ಮಲೂರು ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣ  
ಕಮಾಂಡೋ ಆಸ್ಪತ್ರೆ  
ಅಗರಮ್ ಜಂಕ್ಷನ್  
ಟ್ರಿನಿಟಿ ಜಂಕ್ಷನ್

### ಹೊಸೂರು ರಸ್ತೆ

ಜೈಲ್ ಜಂಕ್ಷನ್  
ನಾವೆಲ್ ಜಂಕ್ಷನ್ / ಕೂಡ್ಲು ರಸ್ತೆ  
ಬೇಗೂರು ರಸ್ತೆ  
ಮಡಿವಾಳ ಪೋಲಿಸ್ ಠಾಣೆ  
ಕೋರಮಂಗಲ 17ನೇ ಮುಖ್ಯರಸ್ತೆ  
ಎಂಫಾಸಿಸ್ / ಮರಿಗೌಡ ರಸ್ತೆ  
ರಹೇಜಾ ಆರ್ಕೇಡ್ / ಫೋರಂ  
ಆಡುಗೋಡಿ ಜಂಕ್ಷನ್  
ಆನೆಪಾಳ್ಯ ರಸ್ತೆ ಜಂಕ್ಷನ್  
ಸೇಂಟ್ ಪ್ಯಾಟ್ರಿಕ್ಸ್ ಸೆಮಿಟರಿ  
ಲ್ಯಾಂಗ್‌ಫೋರ್ಡ್ ರಸ್ತೆ, ಸಿಎಂಪಿ ಗೇಟ್  
ಫಾತಿಮಾ ಬೇಕರಿ  
ವೆಲ್ಲಾರ್ ಜಂಕ್ಷನ್

## ದೊಡ್ಡ 10 ಪ್ರಮುಖ ರಸ್ತೆಗಳು ಮತ್ತು ಹೊರ ವರ್ತುಲ ರಸ್ತೆ ಸಂದಿಸುವ ಜಾಗಗಳು



ಬನಶಂಕರಿ ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣ  
 ಕಾರ್ಡ್ ರಸ್ತೆ ಜಂಕ್ಷನ್  
 ನಾಯಂಡಹಳ್ಳಿ ಜಂಕ್ಷನ್  
 ಕೆಂಗೇರಿಯ ಬಳಿ ಹೊರ ವರ್ತುಲ ರಸ್ತೆ  
 ಒಕ್ಕಲಿಗರ ಕಾಲೇಜ್  
 ಮಾಗಡಿ ರಸ್ತೆಯ ಬಳಿ ಹೊರ ವರ್ತುಲ ರಸ್ತೆ  
 ಗೊರಗುಂಟೆ ಪಾಳ್ಯ  
 ಹೆಬ್ಬಾಳ ಫೈಟವರ್  
 ನಾಗವಾರ ಜಂಕ್ಷನ್  
 ರಾಮಮೂರ್ತಿನಗರ  
 ಹಳೇ ಮದ್ರಾಸ್ ರಸ್ತೆಲ್ಲಿ ಹೊರ ವರ್ತುಲ ರಸ್ತೆ  
 ಕೆ.ಆರ್. ಪುರಂ ರೈಲ್ವೆ ನಿಲ್ದಾಣ  
 ದೊಡ್ಡಾನೆಕುಂದಿ ಜಂಕ್ಷನ್  
 ಮಾರತಹಳ್ಳಿ ಹೊರ ವರ್ತುಲ ರಸ್ತೆ  
 ಅಗರ ಕೆರೆ  
 ಜೆಡಿ ಮರ ಜಂಕ್ಷನ್ / ಮಾಂಡೋವಿ ಮೋಟಾರ್ಸ್  
 ಸಿಲ್ಕ್ ಬೋರ್ಡ್  
 ಜಯದೇವ ಆಸ್ಪತ್ರೆ / ಬಿಟಿಎಂ ಫೈಟವರ್  
 ಫ್ಯಾಮಿಲಿ ಮಾರ್ಟ್

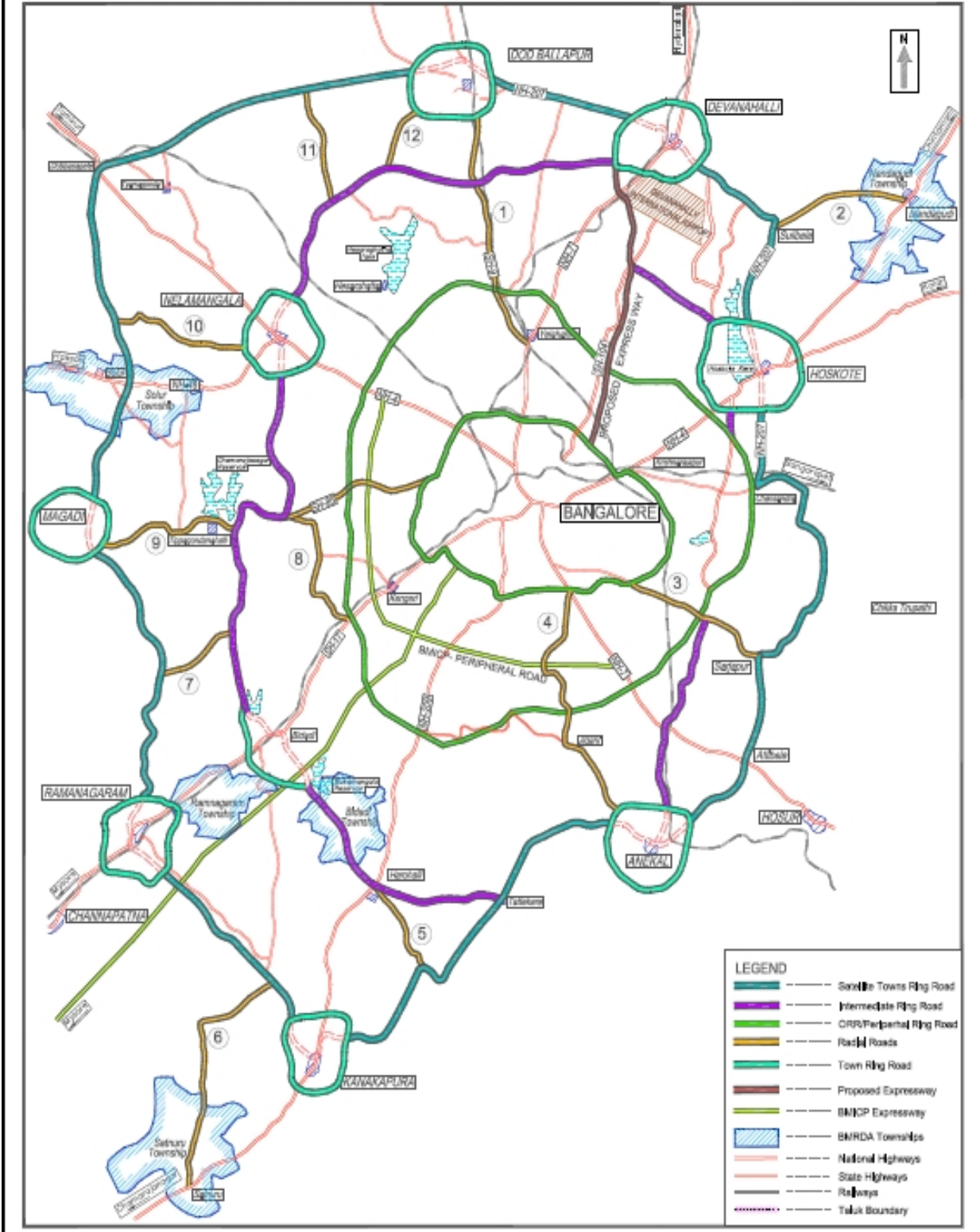
ಕಡಬಿನಹಳ್ಳಿ  
 ಬೆಳ್ಳಂದೂರು ಜಂಕ್ಷನ್ ಹೊರ ವರ್ತುಲ ರಸ್ತೆ  
 ಇಬ್ಬೂರು ಜಂಕ್ಷನ್  
 ಹೆಣ್ಣೂರು ಮುಖ್ಯರಸ್ತೆ  
 ಕುವೆಂಪು ಸರ್ಕಲ್  
 ಎನ್‌ಸಿಇಆರ್‌ಟಿ  
 ಕತ್ತಿಗುಪ್ಪೆ ರಸ್ತೆ  
 ದೇವೇಗೌಡ ಪೆಟ್ರೋಲ್ ಬಂಕ್  
 ಸುಬ್ರಮಣ್ಯಪುರ ಮುಖ್ಯರಸ್ತೆ  
 ಪುಟ್ಟೇನಹಳ್ಳಿ  
 ಜೆಪಿ ನಗರ 24ನೇ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆ  
 ಈಸ್ಟ್ ಎಂಡ್ ಸರ್ಕಲ್  
 ಉಡುಪಿ ಗಾರ್ಡನ್  
 ಬಿಟಿಎಂ. 29ನೇ ಮುಖ್ಯರಸ್ತೆ

## ಶಿಫಾರಸ್ಸುಗಳು ಪ್ರಸ್ತುತ ಸಾಮರ್ಥ್ಯ ನಿರ್ವಹಣೆ

### ಹೊರ ವರ್ತುಲ ರಸ್ತೆಯ ಸುಧಾರಣೆಗಳು

- ಹೊರ ವರ್ತುಲ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಸಿಗ್ನಲ್ ಮುಕ್ತ ರಸ್ತೆಯನ್ನಾಗಿ ಮಾಡಬೇಕು.
- ಹೊರ ವರ್ತುಲ ರಸ್ತೆಯ ಜೊತೆಗೆ ಸರ್ವಿಸ್ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಎಲ್ಲೆಲ್ಲಿ ಅವಕಾಶ ದೊರೆಯುತ್ತದೋ ಅಲ್ಲೆಲ್ಲಾ ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಬೇಕು. ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣ / ತಂಗುದಾಣಗಳು / ಪಾದಚಾರಿ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸುವುದು ಕಾನೂನಿನಂತೆ ಕಡ್ಡಾಯವಾಗಿರುತ್ತದೆ.
- ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಂಚಾರ ವೇಗವಾಗುವಂತೆ ಹೊರ ವರ್ತುಲ ರಸ್ತೆಯ ಮೇಲೆ ಬಸ್ ಮಾರ್ಗವನ್ನು (ಮೀಸಲಿಡದೆ) ಆದ್ಯತೆ ಮೇರೆಗೆ ಗುರ್ತಿಸುವುದು.
- ಹೊರ ವರ್ತುಲ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಸಂಧಿಸುವ ಎಲ್ಲಾ ದೊಡ್ಡ 10 ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಮುಕ್ತ ಕೂಡು ರಸ್ತೆಗಳನ್ನಾಗಿ ಮಾಡಬೇಕು.
- ಬೆಂಗಳೂರು ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ಹೋಗುವ ಬಳ್ಳಾರಿ ರಸ್ತೆಯಂತೆಯೇ ಹೊರ ವರ್ತುಲ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಪ್ರಮುಖ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆಯನ್ನಾಗಿ ರೂಪಿಸಬೇಕು. ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಹಸಿರು ಹುಲ್ಲಿನ ಹಾಸು, ಯಂತ್ರಗಳಿಂದ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಸ್ವಚ್ಛಗೊಳಿಸುವುದು ಮತ್ತು ಸುಧಾರಿಸಿದ ಬೆಳಕಿನ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡುವುದು ತಕ್ಷಣದ ಆದ್ಯತೆಯಾಗಿದೆ.
- ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಎತ್ತರಿಸಿದ ಹೊರ ವರ್ತುಲ ರಸ್ತೆಯ ಮುಖಾಂತರ ಅದರ ಕ್ಷಮತೆಯನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ ಮತ್ತು ಬೆಂಗಳೂರು ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಸಾರಿಗೆಯ ಮೌಲಿಕರಣವನ್ನು, ರಸ್ತೆಯ ಸಹ್ಯಗಳಿಂದ ಮುಕ್ತಗೊಳಿಸಿದ ಮೇಲೆ ಮಾಡಬೇಕಾಗಿದೆ.

GOVERNMENT OF KARNATAKA,  
 BANGALORE METROPOLITAN REGION DEVELOPMENT AUTHORITY,  
 SATELLITE TOWNS RING ROAD, INTERMEDIATE RING ROAD, RADIAL ROADS AND INDIVIDUAL TOWN RING ROAD



# ಶಿಫಾರಸ್ಸುಗಳು

## ಹೊಸ ಸಾಮರ್ಥ್ಯದ ಸೃಷ್ಟಿ

### ಐಆರ್ಆರ್ - ಎಸ್‌ಟಿಆರ್ಆರ್

- ಈ ಎರಡರಲ್ಲಿ, ಎಸ್‌ಟಿಆರ್ಆರ್ ನ್ನು ಮಾತ್ರ ಉಳಿಸಿಕೊಳ್ಳಬಹುದಾಗಿದೆ. ಐಆರ್ಆರ್ ಗಿಂತ ಪ್ರಸ್ತುತ ಇರುವ ನೇರ ರಸ್ತೆಯ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಬಳಸಿಕೊಂಡು ಹತ್ತಿರದ ಪಟ್ಟಣಗಳ ಮಧ್ಯೆ ಸಂಪರ್ಕ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ.

### ಪಿಆರ್ಆ (ನೈಸ್ ನ್ನು ಹಾದು ಹೋಗುವ ತೀರ್ಮಾನದ ಜೊತೆಗೆ)

- ನೈಸ್‌ನ್ನು ಹಾದು ಹೋಗುವ ತೀರ್ಮಾನ ತಾಂತ್ರಿಕ ಮತ್ತು ವಾಣಿಜ್ಯ ಒಪ್ಪಂದವನ್ನು ಆಧರಿಸಿದೆ. ಓಆರ್ಆರ್ ಮತ್ತು ಪಿಆರ್ಆರ್ / ನೈಸ್ ಮಧ್ಯೆ ಪ್ರಸ್ತುತ ಇರುವ ರಸ್ತೆಗಳು / ಎಂಡಿಆರ್‌ಎಸ್ ಬಳಸಿಕೊಂಡು ದೊಡ್ಡ 10 ಪ್ರಮುಖ ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಒದಗಿಸಬೇಕು.

# ಶಿಫಾರಸ್ಸುಗಳು

## ಹೊಸ ಸಾಮರ್ಥ್ಯದ ಸೃಷ್ಟಿ

### ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ಸಂಪರ್ಕ

ಬಿಐಎಎಲ್‌ಗೆ ಸಂಪರ್ಕಿಸಲು ಏಕ ಪ್ರವೇಶ ಮಾರ್ಗವಾಗಿರುವ ಬಳ್ಳಾರಿ ರಸ್ತೆಯು ವಾಹನಗಳ ದಟ್ಟಣೆಯಿಂದ ಸಮಸ್ಯೆಯಾಗಿದೆ.

#### ➤ ಪಶ್ಚಿಮ ಭಾಗದ ರಸ್ತೆಯ ಮಾರ್ಗ:

ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ವೇಗವಾಗಿ ಹೋಗಲು ಪಶ್ಚಿಮ ಭಾಗದ ತುಮಕೂರು ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ಬಳ್ಳಾರಿ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಸೇರಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ.

#### ➤ ಪೂರ್ವ ಭಾಗದ ರಸ್ತೆಯ ಮಾರ್ಗ:

ಪೂರ್ವ ಭಾಗದಿಂದ ಬಿಐಎಎಲ್ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ಸಂಪರ್ಕಿಸಲು ಅನುಕೂಲವಾಗುವಂತೆ ಬೂದಿಗರೆ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಹಳೇ ಮದ್ರಾಸ್ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ತರಬೇಕಾಗಿದೆ.

#### ➤ ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗ:

ಪ್ರಸ್ತುತ ಇರುವ ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರ ಮಾರ್ಗದ ಸೌತ್ ವೆಸ್ಟ್ ರೈಲ್ವೆದ ಮಾರ್ಗದ ಜೊತೆಗೆ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ರೈಲ್ವೆದ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಶೋಧಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ.

#### ➤ ಸೌತ್ ವೆಸ್ಟ್ ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ಬಳಸಿಕೊಂಡು ನಗರದೊಳಗಿರುವ ಪ್ರಮುಖ ರೈಲ್ವೆ ನಿಲ್ದಾಣಗಳಿಂದ (ನಗರ, ದಂಡು ಪ್ರದೇಶ, ಪೈಟ್ ಫೀಲ್ಡ್, ಕೆ.ಆರ್.ಪುರಂ) ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ಪ್ರತಿ ಗಂಟೆಯ ಸೇವೆಯನ್ನು ನೀಡಬಹುದಾಗಿದೆ.

# ಶಿಫಾರಸ್ಸುಗಳು

## ಹೊಸ ಸಾಮರ್ಥ್ಯದ ಸೃಷ್ಟಿ

### ಸ್ಥಳೀಯ ಕೆರೆಗಳ ಸುತ್ತಲೂ ದಾರಿ

- ಬಿಎಂಆರ್‌ಡಿ ಪ್ರದೇಶದೊಳಗಿರುವ ಎಲ್ಲಾ ಕೆರೆಗಳನ್ನು ಸುತ್ತಲೂ ಒಳ್ಳೆಯ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸುವ ಮೂಲಕ ಸುತ್ತುವರಿಯಬೇಕು. ಈ ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ ವಿರುದ್ಧ ದಿಕ್ಕಿನಲ್ಲಿ ಎರಡು ಬೈಸಿಕಲ್ ಪಥಗಳನ್ನು, ಕಾಲುದಾರಿಯನ್ನು ರಸ್ತೆಯ ಎಡಭಾಗದಲ್ಲಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಬೇಕು. ಈ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಬಿಟ್ಟು ಉಳಿದಂತೆ ಬೇರೆ ಬೆಳವಣಿಗೆಗೆ ಅನುಮತಿ ನೀಡಬಾರದು. ಪ್ರಸ್ತುತ ಯಾವ ಕೆರೆಯಲ್ಲಿ ಭಾಗಶಃ ಸುತ್ತಲೂ ರಸ್ತೆಗಳಿವೆಯೋ (ಉದಾ: ಮಡಿವಾಳ ಕೆರೆ) ಅಂತಹ ರಸ್ತೆಗಳ ಉಳಿದ ಭಾಗವನ್ನು ಸುತ್ತ ಚಲಿಸಲು ಅನುಕೂಲವಾಗುವಂತೆ ಪೂರ್ಣ ಮಾಡಬೇಕು. 30-50 ಎಕರೆಗಳಷ್ಟು ದೊಡ್ಡದಿರುವ ಶಿಕ್ಷಣ ಸಂಸ್ಥೆಗಳ ಜಾಗಕ್ಕೂ ಇದೇ ನೀತಿಯನ್ನು ಅನುಸರಿಸಬೇಕು. ಇಂತಹ ಅಂಚಿನ ರಸ್ತೆಗಳು ಅವರ ಜಾಗದ ಗಡಿ ರೇಖೆಯೂ ಆಗಬೇಕು. ಅವರ ಜಾಗವನ್ನು ಅವರಿಗೆ ಸೇರಿದ್ದೆಂದು ಗುರುತಿಸುವಾಗ ಈ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಗಡಿಯಾಗಿ ಪರಿಗಣಿಸಬಹುದು. ಇಂತಹ ರಸ್ತೆಗಳು ಕೆರೆಗಳ ಗಡಿಗಳಾಗಿಯೂ ಮತ್ತು ಮುಂದೆ ಅತಿಕ್ರಮಣವಾಗುವುದನ್ನು ತಪ್ಪಿಸುತ್ತವೆ.

### ಮಾನೊ ರೈಲು ಮತ್ತು ಮಧ್ಯೆ ಎತ್ತರಿಸಿದ ವರ್ತುಲ ರಸ್ತೆ

- ಇಲ್ಲಿ ಮಾಡಿರುವ ಶಿಫಾರಸ್ಸುಗಳು ಜಾರಿಯಾಗುವವರೆಗೆ ಈ ಪ್ರಸ್ತಾಪವನ್ನು ಮುಂದೂಡಬಹುದಾಗಿದೆ. ನಗರದ ಸೌಂದರ್ಯಕ್ಕೆ, ಪರಿಸರಕ್ಕೆ ತುಂಬಾ ತೊಂದರೆಯಾಗುವುದರಿಂದ ಸಿಬಿಡಿಯಲ್ಲಿ ಎತ್ತರಿಸಿದ ರಸ್ತೆ ಮಾಡುವುದನ್ನು ಬಿಡಬೇಕಾಗಿದೆ.

# ಶಿಫಾರಸ್ಸುಗಳು ಪಟ್ಟಣ ಯೋಜನೆ

## ಹೊಸ ಬಡಾವಣೆಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ

- ಪಟ್ಟಣ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ಸಾರಿಗೆ ಯೋಜನೆಗೆ ಪ್ರಮುಖ ಸ್ಥಾನವಿರಬೇಕು, ಜೊತೆಗೆ ಸೃಷ್ಟಿವಾಗಿ ಉನ್ನತೀಕರಣಗೊಳಿಸಬೇಕು.
- ಎಲ್ಲಾ ಪ್ರಮುಖ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನೂ ಮತ್ತು ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆಯ ಕಾರಿಡಾರ್ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನೂ ಸಾಕಷ್ಟು ಖಾಲಿ ಇರುವಂತೆಯೂ, ಹಸಿರು ಬೆಳೆಸಲು ಅನುಕೂಲವಿರುವಂತೆಯೂ ಯೋಜಿಸಬೇಕು.
- ಹೊಸ ಬಡಾವಣೆಗಳ ಮೂಲೆ ನಿವೇಶನಗಳನ್ನೂ ಮತ್ತು 60 ಅಡಿ ಅಥವಾ ಅದಕ್ಕಿಂತಲೂ ಹೆಚ್ಚು ಅಗಲವಿರುವ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೂಲೆ ನಿವೇಶನಗಳನ್ನು ಮುಂದೆ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಅನುಕೂಲಕ್ಕಾಗಿ ಸರ್ಕಾರ ತನ್ನ ವಶದಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಳ್ಳಬೇಕು.
- ಎಸ್ಟೇಟ್‌ಆರ್‌ಆರ್‌ನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸುವಾಗ ಅದು ಪಟ್ಟಣಗಳ ಮಧ್ಯೆ ಸಂಪರ್ಕಿಸಲು ಮತ್ತು ಉಪ ರಸ್ತೆ (ಬೈಪಾಸ್) ನಿರ್ಮಿಸಲು ಕೂಡು ರಸ್ತೆಗಳಿಂದ ಮುಕ್ತವಾಗಿ, ಸಿಗ್ನಲ್ ಮುಕ್ತವಾಗಿರಬೇಕು. ಅದೇತರಹ ಪಿಆರ್‌ಆರ್ ಸಹ (ಒಂದು ಅರ್ಧ ಅಥವಾ ಎರಡು ಅರ್ಧ, ನೈಸರ್ಗಿಕ ಜೊತೆಗಿನ ಒಪ್ಪಂದದ ಪ್ರಕಾರ 8 ಲೇನ್ ಮತ್ತು ಸುಂಕ) ಕೂಡು ರಸ್ತೆಗಳಿಂದ ಮುಕ್ತವಾಗಿ ಸಿಗ್ನಲ್ ಮುಕ್ತವಾಗಿರಬೇಕು.

# ಶಿಫಾರಸ್ಸುಗಳು

## ಮೂಲ ಸೌಕರ್ಯ ಯೋಜನೆ ಮತ್ತು ನಿರ್ವಹಣೆ

### ರಸ್ತೆ ನಿರ್ವಹಣೆ ಮತ್ತು ಹೊಸ ಮೂಲ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ

- ಬಿಬಿಎಂಪಿಯ ರಸ್ತೆಗಳು ಅದರಲ್ಲೂ ಪ್ರಮುಖ ರಸ್ತೆಗಳು ಬಹು ವಾರ್ಷಿಕ ಒಪ್ಪಂದದಡಿಯಲ್ಲಿ - ಒಂದು ವೇಳೆ ಎನ್‌ಹೆಚ್‌ಎಐ ಆಗಿದ್ದಲ್ಲಿ - ನಿರ್ವಹಣೆಯಾಗಬೇಕು.
- ಎಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ಕೂಡು ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಅದು ಭೂಮಿಯ ಕೆಳಗಿನ ಅಥವಾ ಮೇಲ್ಮೈತುಮೆಯಲ್ಲಿನ ರಸ್ತೆಯಾಗಿರಬಹುದು, ಅಲ್ಲಿ ಸುರಕ್ಷಿತ ಪಾದಚಾರಿ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ರೂಪಿಸಬೇಕು. ಇಂತಹ ಕೂಡು ರಸ್ತೆಗಳ ಆರಂಭಿಕ ಪಟ್ಟಿಯನ್ನು ಒದಗಿಸಲಾಗಿದೆ (ಎ3) ಮತ್ತು ನಗರದ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು ಇವುಗಳನ್ನು ವಿಸ್ತರಿಸಬಹುದಾಗಿದೆ. ಮೂಲೆ ದಾರಿಗೂ ಅವಕಾಶವಿರಬೇಕು.
- ಹೆಚ್ಚಿನ ಮೂಲ ಸೌಕರ್ಯಗಳಾದ ವಾಹನಗಳ ನಿಲ್ದಾಣ, ಪಾದಚಾರಿಗಳ ಕಾಲು ದಾರಿ, ಕೂಡು ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ ವಿಶೇಷ ನಿರ್ವಹಣಾ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಮತ್ತು ಕಾರ್ಯಕ್ರಮ ಪಟ್ಟಿಯನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಬೇಕು ಮತ್ತು ಸಾರ್ವಜನಿಕ ನಿರ್ವಹಣೆ ಮಾಡಬೇಕು.
- ರಸ್ತೆ ಮೂಲ ಸೌಕರ್ಯ ನಿರ್ವಹಣಾ ಖರ್ಚನ್ನು ಹೊಸ ಯೋಜನೆಗಳ ಮೇಲೆ ಮಾಡುವ ಖರ್ಚಿನಿಂದ ಬೇರ್ಪಡಿಸಬೇಕು.

# ಶಿಫಾರಸ್ಸುಗಳು

ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆಯನ್ನು ಉತ್ತೇಜಿಸುವುದು ಮತ್ತು ದಕ್ಷವಾಗುವಂತೆ ಮಾಡುವುದು

➤ **ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆಯ ಮೇಲಿನ ಒತ್ತು**

ಬಸ್‌ಗಳಿಗೆ ಆದಾಯತೆ ಕೊಡುವ (ಮೀಸಲಿಡದೆ) ಲೇನ್‌ಗಳನ್ನು ದೊಡ್ಡ 10 ಪ್ರಮುಖ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲೆ ಗುರುತು ಮಾಡಬೇಕು. ಪ್ರಸ್ತುತ ಇರುವ ಪ್ರಧಾನ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ 3 ಲೇನ್‌ಗಳು ಪ್ರತಿ ದಿಕ್ಕಿಗೂ ಇರುವಂತೆ ಬಿಆರ್‌ಟಿ ಸೇವೆಯು ಶೋಧಿಸಬೇಕು.

➤ **ಬಿಎಂಟಿಸಿ ವಿಸ್ತರಣೆ**

ಬಿಎಂಟಿಸಿ ಬಸ್‌ಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯನ್ನು ಆದಷ್ಟು ಬೇಗ 5700 ರಿಂದ 11000 ಕ್ಕೆ ದ್ವಿಗುಣಗೊಳಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ. ಹೊಸ ಬಸ್‌ಗಳ ಸೇರ್ಪಡೆಯ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಎಚ್ಚರವಹಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ. ಅಕ್ಕಪಕ್ಕದ ಚಿಕ್ಕ ಲೇನ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಸಂಚರಿಸಲು (10-12% ಒಟ್ಟು ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ) ಸಮರ್ಥವಾದ ಚಿಕ್ಕ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಸೇರಿಸಬೇಕು.

➤ **ದೊಡ್ಡ 10 ಪ್ರಮುಖ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲೆ ಬಸ್ ಸೇವೆ**

ದೊಡ್ಡ 10 ಪ್ರಮುಖ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲೆ ಪಯಣಿಸಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗುವಂತೆ ಬಿಎಂಟಿಸಿಯು ಹೆಚ್ಚು ಪ್ರಮಾಣದ ಓಡಾಟದ ಸೇವೆಯನ್ನು ಆರಂಭಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ. ನಿಗದಿತ ಬೆಲೆಯ ಸುವರ್ಣ ಸೇವೆಯನ್ನು ನೀಡಬಹುದಾಗಿದೆ.

## ಶಿಫಾರಸ್ಸುಗಳು

ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆಯನ್ನು ಉತ್ತೇಜಿಸುವುದು ಮತ್ತು ದಕ್ಷಗೊಳಿಸುವುದು

- ಬೆಂಗಳೂರು ಮಹಾನಗರ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯು ಮುಂದೆ ಸುತ್ತುವ ಮತ್ತು ಹಿಂತಿರುಗಿ ಸುತ್ತುವ ಸೇವೆಗಳನ್ನು (Hop on Hop Off), ಪ್ರದಕ್ಷಿಣಾಕಾರದ ಸೇವೆಗಳನ್ನು ಕೇಂದ್ರ ವ್ಯಾಪಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆ ಸುತ್ತಲೂ ನಡೆಸುವುದು. ಈ ಸೇವೆಯಲ್ಲಿ ಕಡೆಮೆ ಕಾಲಾಂತರದಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸುಗಳಿದ್ದು (ಸುಮಾರು 5 ರೂ) ನಿಗದಿತ ಶುಲ್ಕವಿದ್ದು, ಪ್ರತಿ ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲೂ ಪಾದಚಾರಿಗಳು ರಸ್ತೆ ದಾಟುವ ಸೌಕರ್ಯ ಇರಬೇಕು. ಇಲ್ಲಿನ ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಪ್ರಾರಂಭಿಕ ಪಥವನ್ನು ಒಂದು ಅನುಬಂಧವನ್ನು ನೀಡಲಾಗಿದೆ (ಅನುಬಂಧ-2).

- ದಕ್ಷತೆ:

ಬೆಂಗಳೂರು ಮಹಾನಗರ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ, ತನ್ನ ಲಾಭವನ್ನು ಲೆಕ್ಕಕ್ಕೆ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವುದಲ್ಲದೇ, ಸೇವಾ ಹಂತದ ಮಾನದಂಡಗಳನ್ನು

ಗೊತ್ತುಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳಬೇಕು.



# Hop On Hop Off (HOHO) Circular Service in CBD

## ಅಪ್ರಕೃಷ್ಣಾಕಾರದಲ್ಲಿ

ಪೋಲಿಸ್ ವಸತಿ ನಿಗಮ  
ಹಾಸ್ಮ್ಯಾಟ್ ಆಸ್ಪತ್ರೆ  
ಗರುಡಾ ಮಾಲ್  
ಮೆಯೋ ಹಾಲ್  
ವಾರ್ ಮೆಮೋರಿಯಲ್  
ಸೆಂಟರ್ ಜೋಸೆಫ್ ಬಿಸಿನೆಸ್ ಕಾಲೇಜ್  
ಕ್ಯಾಪ್ ಫಾರ್ಮ್ ಸಿ  
ಬೆಂಗಳೂರು ಕ್ಲಬ್  
ವೂಡ್‌ಲ್ಯಾಂಡ್  
ಮಲ್ಯ ಆಸ್ಪತ್ರೆ  
ಯುಬಿ ಸಿಟಿ  
ಜ್ಯುವೆಲ್ಸ್ ಡಿ ಪ್ಯಾರಗನ್  
ಕೆಎಸ್‌ಸಿಎ  
ಮಿನ್ಸ್ ವೃತ್ತ  
ಕೆಎಸ್‌ಆರ್‌ಪಿ ಮೈದಾನ  
ಮಣಿಪಾಲ್ ಸೆಂಟರ್  
ಡಿಕನ್‌ಸನ್ ರಸ್ತೆ  
ಬೇಗಮ್ ಮಹಲ್ ವೃತ್ತ  
ತಾಜ್ ರೆಸಿಡೆನ್ಸಿ



## ಪ್ರಕೃಷ್ಣಾಕಾರದಲ್ಲಿ

ದಿ ಒಬೇರಾಯ್  
ಈಸ್ಟ್ ಪೇರೆಡ್ ಚರ್ಚ್  
ಮಣಿಪಾಲ್ ಸೆಂಟರ್  
ಆರ್ಮಿ ಶಾಲೆ  
ಬಿಆರ್‌ವಿ ಜಂಕ್ಷನ್  
ಅನಿಲ್ ಕುಂಬ್ಳೆ ವೃತ್ತ  
ಸಿದ್ದಲಿಂಗಯ್ಯ ವೃತ್ತ  
ಹಡ್‌ಸನ್ ವೃತ್ತ  
ರಿಚ್‌ಮಂಡ್ ಫೈಓವರ್  
ವೇಲ್ಲಾರ ಜಂಕ್ಷನ್  
ಡಿಸೋಜ ವೃತ್ತ  
ಟ್ರಿನಿಟಿ ಚರ್ಚ್  
ಟ್ರಿನಿಟಿ ವೃತ್ತ

# ಶಿಫಾರಸ್ಸುಗಳು

## ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆಯನ್ನು ಉತ್ತೇಜಿಸುವುದು ಮತ್ತು ದಕ್ಷಗೊಳಿಸುವುದು

### ಮೆಟ್ರೊ

- ಎಲ್ಲಾ ಮೆಟ್ರೊ ನಿಲ್ದಾಣಗಳಲ್ಲಿ ಏಕಕಾಲಕ್ಕೆ ಹೊರಡುವ ಮತ್ತು ಬರುವ ನಾಲ್ಕೈದು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ತಮ್ಮ ವಿನ್ಯಾಸದಲ್ಲಿ ಅಳವಡಿಸಿಕೊಳ್ಳುವುದು. ಒಂದು ಬಸ್ಸನ್ನು ಹತ್ತಲು ಮೆಟ್ರೊದಿಂದ ಆಚೆ ಹೋಗಬೇಕಾದ ಅವಶ್ಯಕತೆ ಇರಬಾರದು. ಬೇರೆ ತಾಣಗಳಿಂದ ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ಹೋಗಲು ಸೂರು ಇರುವ ಪಾದಚಾರಿ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಿರಬೇಕು.
- ಯಾವುದೇ ತಾಣದಿಂದ 500 ಮೀಟರ್‌ಗಳ ಒಳಗೆ ಅಥವಾ ಯಾವುದೇ ಒಂದು ದೊಡ್ಡ ಕೂಡು ಸ್ಥಳದಿಂದ, ಮೆಟ್ರೊಗಳನ್ನು ಪ್ರವೇಶಿಸಲು ಸುರಕ್ಷಿತವಾದ ಪಾದಚಾರಿ ಪ್ರವೇಶಗಳಿರಬೇಕು.
- ಈ ಪಾದಚಾರಿ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಮೆಟ್ರೊ ತಾಣಗಳ ವಿನ್ಯಾಸ, ನೋಟ ಮತ್ತು ಭಾವನೆಯಲ್ಲಿಯೇ ಅಳವಡಿಸಿಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ಮೆಟ್ರೊ ರಚನೆಯಲ್ಲಿರುವ ಕಷ್ಟ ಕಾರ್ಪಣ್ಯ ಗಮನಿಸಿ ಮೆಟ್ರೊಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಉತ್ತಮಗೊಳ್ಳುವಂತೆ ಕೆಲಸ ಕಾರ್ಯಗಳನ್ನು ಈ ಕೂಡಲೇ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಬೇಕು.
- ಮೆಟ್ರೊ ತಾಣಗಳು ಸೈಕಲ್ಲುಗಳು, ದ್ವಿಚಕ್ರ, ತ್ರಿಚಕ್ರ, ಚತುಷ್ಚಕ್ರ ವಾಹನಗಳಿಗೆ ನಿಲ್ಲಲು ಸಾಕಷ್ಟು ತಂಗುದಾಣಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿರಬೇಕು. ತುದಿ ತಾಣಗಳಲ್ಲಿ ವಾಹನಗಳು ತಂಗಲು ಮತ್ತು ಚಲಿಸಲು, ಬೇಡಿಕೆ ಇರುವಷ್ಟು ಸೌಲಭ್ಯವಿರಬೇಕು.
- ಬೈಯಪ್ಪನಹಳ್ಳಿಯಿಂದ ಐಪಿಟಿಎಲ್ ಅಥವಾ ಈಪಿಐಪಿವರೆಗಿನ ಮೆಟ್ರೊದ ವಿಸ್ತರಣೆಯನ್ನು ಆರ್ಥಿಕ ಸಾಧ್ಯತೆಗಳನ್ನು ಗಮನಿಸಿ, ಮೊದಲನೇ ಹಂತದಲ್ಲಿ ಪರಿಗಣಿಸತಕ್ಕದ್ದು.

# ಶಿಫಾರಸ್ಸುಗಳು

## ದೊಡ್ಡ ಆವರಣಗಳು, ವಸತಿ ಸಂಕೀರ್ಣಗಳು ಮತ್ತು ಮಾಲ್‌ಗಳು

- ನಾಡಿ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲಿರುವ ದೊಡ್ಡ ಆವರಣಗಳು, ದೊಡ್ಡ ಕಟ್ಟಡಗಳು ಮತ್ತು ಕಛೇರಿಗಳು ತಮ್ಮ ಪ್ರವೇಶಕ್ಕೆ ಮುಖ್ಯದ್ವಾರವನ್ನು ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಬಿಟ್ಟು ಒಳಗಿರುವಂತೆ ನೋಡಿಕೊಂಡು, ರಸ್ತೆಯ ಮೇಲೆ ವಾಹನ ಸಾಲುಗಟ್ಟಿದಂತೆ ಕ್ರಮ ಕೈಗೊಳ್ಳಬೇಕು.
- ಖಾಸಗಿ ಕಟ್ಟಡಗಳು, ಕಛೇರಿಗಳು ವಸತಿ ಸಂಕೀರ್ಣಗಳು, ಮಾಲ್‌ಗಳು (ವ್ಯಾಪಾರಿ ಸಂಕೀರ್ಣ) ಮತ್ತು ಉಳಿದ ಕಛೇರಿ ಆವರಣಗಳು ತಮ್ಮ ಅಕ್ಕಪಕ್ಕದ ಸ್ಥಳಗಳಿಂದ, ಜನಗಳು ಬಂದು ಹೋಗಲು ಅನುಕೂಲವಾಗುವಂತೆ, ಪಾದಚಾರಿ ಮಾರ್ಗಗಳು, ರಸ್ತೆ ದಾಟುವ ಮಾರ್ಗಗಳು, ಮೇಲು ಸೇತುವೆಗಳು, ಕೆಳ ಸೇತುವೆಗಳು ಮುಂತಾದವುಗಳನ್ನು ಸುಲಭವಾಗಿ ಉಪಯೋಗಿಸಬಹುದಾದ ಮಾದರಿಯಲ್ಲಿ ಒಂದೇ ಚೌಕಟ್ಟಿನ ಅಡಿ ಖಾಸಗಿ ನಿರ್ಮಾಣಗಳಲ್ಲಿ ಅಳವಡಿಸಿಕೊಳ್ಳಬೇಕು.
- ಕಟ್ಟಡ ನಿರ್ಮಾಣದ ಪಾರವಾನಗಿ ಕೊಡುವ ಭಾಗವಾಗಿಯೇ, ಆ ನಕಾಶೆಗಳಲ್ಲಿ ಸಂದರ್ಶಕರ ವಾಹನಗಳು ಮತ್ತು ಸದಾ ಬಳಸುವ ವಾಹನಗಳಿಗೆ ತಕ್ಕಷ್ಟು ತಂಗುದಾಣಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಿರುವುದನ್ನು ಖಾತ್ರಿ ಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ಎಲ್ಲಾ ಹೊಸ ನಕಾಶೆಗಳು ಕಡ್ಡಾಯವಾಗಿ ಇದನ್ನು ಹೊಂದಿರತಕ್ಕದ್ದು. ಎಲ್ಲಾ ಹಳೆಯ ನಕಾಶೆಗಳಲ್ಲಿ ಇದನ್ನು ಸಿಎಸ್‌ಆರ್ ಆಗಿ ಹೊಂದಲು ಅವಕಾಶ ಮಾಡುವುದು.
- ಅತಿ ಹೆಚ್ಚು ವಾಹನ ಸಂಚಾರ ಇರುವ ಕಡೆ ಅದರ ಪರಿಣಾಮವನ್ನು ಆಧರಿಸಿ ತೆರಿಗೆ ವಸೂಲಿ ಮಾಡುವುದು (ವ್ಯಾಪಾರಿ ಮತ್ತು ವಸತಿ ಪ್ರದೇಶಗಳೆರಡರಲ್ಲಿಯೂ)
- ಹೆಚ್ಚು ಉದ್ಯೋಗಿಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿರುವ ಉದ್ಯೋಗಸ್ಥರು, ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆಯನ್ನು ಉತ್ತೇಜಿಸುವುದು ಮತ್ತು ವಾಹನಗಳ ಹೆಚ್ಚು ಗುರುತನ್ನು ಸೂಚಿಸಲು ಬೇಕಾದ ಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಕಾಪಾಡಿಕೊಳ್ಳುವುದು ಹಾಗೂ ಅವುಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಉತ್ತೇಜಿಸುವುದು. ಬಿಎಂಎಲ್‌ಟಿಎ ಅಂತಹ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಪಟ್ಟಿ ಮಾಡಿ ಪ್ರೋತ್ಸಾಹಿಸುವುದು.

## ಶಿಫಾರಸ್ಸುಗಳು ಸಾರಿಗೆ ನಿರ್ವಹಣೆ

### ವಾಹನಗಳನ್ನು ತಾಂತ್ರಿಕ ಜಾಣ್ಮೆಯಿಂದ ನಿರ್ವಹಿಸುವುದು:

- ನಗರದಲ್ಲಿರುವ ಎಲ್ಲಾ ಸಹ್ಯೆಗಳನ್ನು ಕೃತಕಮತಿಗೆ ಅಳವಡಿಸಿ ಕೇಂದ್ರ ಸಾರಿಗೆ ನಿರ್ವಹಣಾ ಕೇಂದ್ರದಿಂದ ನಿಯಂತ್ರಿಸುವಂತೆ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುವುದು. ಸಹ್ಯೆಗಳ ಅವಧಿಯನ್ನು ಗೊತ್ತುಪಡಿಸಲು ವಾಹನಗಳ ಹರಿವನ್ನು ಸದಾಕಾಲ ಗಮನಿಸಿ ಮಾಪನ ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು.
- ಎಲ್ಲಾ ವಾಹನಗಳ ವಿಷಯದ ಬಗ್ಗೆ ಚಾಲಕರಿಗೆ ತಿಳಿಯ ಹೇಳಲು ಕೇಂದ್ರ ಸಾರಿಗೆ ನಿರ್ವಹಣಾ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಹೊಂದಿದಂತಹ ಪಿಎಎಸ್ (ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಫೋಟೋಷಣಾ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗಳನ್ನು) ಹೊಂದಿರಬೇಕು. ಮುಕ್ತ ವಾಹನಗಳು ಸೇರುವ ಎಲ್ಲಾ ಕೂಡು ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ವಿಡಿಯೋ ಕ್ಯಾಮರಗಳನ್ನು ಅಳವಡಿಸುವುದು.
- ಬಿ.ಟಿ.ಪಿ. ಮತ್ತು ಬಿ.ಎಂ.ಟಿ.ಸಿ. ಎರಡರ ನಿಯಂತ್ರಣಾ ಕಛೇರಿಗಳನ್ನು ಸಮನ್ವಯಗೊಳಿಸಿ ಪರಸ್ಪರವಾಗಿ ಸಂಪನ್ಮೂಲಗಳನ್ನು ಹಂಚಿಕೊಳ್ಳುವುದು. ಆರಂಭಕ್ಕೆ ಇವುಗಳನ್ನು ಒಂದೇ ಸ್ಥಳದಲ್ಲಿ ಇರಿಸತಕ್ಕದ್ದು. ಬಿ.ಎಂ.ಎಲ್.ಟಿ.ಎ. ಆವರಣ ಇದಕ್ಕೆ ಪ್ರಾಶಸ್ತ್ಯವಾಗಿರಬಹುದು.
- ಸಂಚಾರಿ ಪೋಲೀಸರು ದಕ್ಷತೆಯಿಂದ ನಿರ್ವಹಿಸಲು ಮತ್ತು ಸಂಚಾರಿ ನಿಯಮೋಲ್ಲಂಘನೆಯನ್ನು ಗಮನಿಸಲು ಹಾಗೂ ಅವಶ್ಯಕವಾದ ತಿಳುವಳಿಕೆ ಕೊಟ್ಟು ಅಥವಾ ಕಾಲಕಾಲಕ್ಕೆ ಎಚ್ಚರಿಕೆ ಮಾಡಲು ಸಹಾಯಕವಾಗುವಂತೆ, ಸಾರಿಗೆ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲಾ ವಾಹನಗಳ ನೋಂದಣಿ ಮತ್ತು ಚಾಲಕರ ಪರವಾನಗಿಗಳನ್ನು ಕೇಂದ್ರದತ್ತ ಮಾಹಿತಿಯನ್ನು ಸೃಷ್ಟಿಸಿ ಸಂಚಾರಿ ಪೋಲೀಸರಿಗೆ ಸಿಕ್ಕುವಂತೆ ಮಾಡುವುದು.
- ಸದಾ ಕಾಲವೂ ಮುಂದುವರೆಯುವಂತೆ ವಾಹನಗಳ ಬಳಕೆದಾರರಿಗೆ ಅವಶ್ಯಕ ಶಿಕ್ಷಣವನ್ನು ಕೊಡುವ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ರೂಪಿಸಿಕೊಳ್ಳುವುದು. ಬಿ.ಎಂ.ಎಲ್.ಟಿ.ಎ. ಈ ಯೋಜನೆಗಳ ದಕ್ಷತೆ, ಕಾರ್ಯಕ್ಷಮತೆಗಳನ್ನು ಗ್ರಾಹಕರ ನಡತೆಯ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಆಧ್ಯಯನ ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು.

# ಶಿಫಾರಸ್ಸುಗಳು

## ಸಾಂಸ್ಥಿಕ ಸಾಮರ್ಥ್ಯದ ಹೆಚ್ಚಳಕ್ಕೆ

### ತಾಂತ್ರಿಕ ನಿರ್ವಹಣೆ

- ಬಿಎಂಎಲ್‌ಟಿಎನ್ನು ಸದೃಢಗೊಳಿಸಿ, ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಯೋಜನೆ ಮತ್ತು ನಿರ್ವಹಣೆಯು, ಸಂದಿಸ್ಥಾನದ ಸಂಸ್ಥೆಯಾಗಿಸುವುದು.
- ಬಿಎಂಎಲ್‌ಟಿಎ ಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ನಗರ ಯೋಜನಾಧಿಕಾರಿಗಳನ್ನು, ಸಾರಿಗೆ ಅಭಿಯಂತರರನ್ನು (ಇಂಜಿನಿಯರ್ಸ್), ವಿನ್ಯಾಸಕರನ್ನು, ಸಾಫ್ಟ್‌ವೇರ್ ಮತ್ತು ಹಾರ್ಡ್‌ವೇರ್ ವೃತ್ತಿಪದರವನ್ನು ಉಳಿದ ವಿಭಾಗಗಳ ತಜ್ಞರನ್ನು ನೇಮಿಸಿಕೊಳ್ಳತಕ್ಕದ್ದು. ಈ ಸಂಸ್ಥೆಯು ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ವ್ಯವಹರಿಸುವ ಆರ್.ಎಸ್.ಪಿ. ಬರೆಯುವ, ಗುತ್ತಿಗೆಗಳನ್ನು ಸೃಷ್ಟಿಸುವ, ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ನಿಭಾಯಿಸುವ, ತಜ್ಞತೆಯನ್ನು ಪಡೆದುಕೊಳ್ಳತಕ್ಕದ್ದು.
- ನಿಷ್ಪವಾದ ಸಂಪನ್ಮೂಲಗಳನ್ನು ಉಳಿಸಿಕೊಂಡು ಬಿಎಂಎಲ್‌ಟಿಎ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಕುರಿತು ಮಾಹಿತಿ ಸಂಗ್ರಹವನ್ನು ಪ್ರಧಾನ ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿನ ವಾಹನ ಸಂಚಾರದ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆಯನ್ನು, ಸತತವಾಗಿ ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು. ಇದಕ್ಕೆ ಸೂಕ್ತವಾದ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು, ಜನಶಕ್ತಿಯನ್ನು ಒದಗಿಸುವುದು.
- ಮುಂದಿನ ನಿರ್ಧಾರಗಳನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳಲು ಬೇಕಾದ, ಸಕ್ರಿಯ ಜ್ಞಾನವನ್ನು ಒದಗಿಸುವುದಕ್ಕಾಗಿ, ಸಾರಿಗೆ ಬೇಡಿಕೆಯಲ್ಲಿ ಆಗುತ್ತಿರುವ ಹೆಚ್ಚಳವನ್ನು ಸತತವಾಗಿ ಅಧ್ಯಯನಕ್ಕೆ ಒಳಪಡಿಸಬೇಕು.

# ಶಿಫಾರಸ್ಸುಗಳು

## ಪಾರ್ಕಿಂಗ್ ಮತ್ತು ಅವುಗಳ ಅನುಷ್ಠಾನ

- ಬಿಬಿಎಂಪಿಯು ಒಂಟಿಯಾಗಿ ವಾಹನ ನಿಲ್ಲಿಸುವ ಅನುಕೂಲಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಬೇಕು (ಅದು ನೆಲದ ಮೇಲಾಗಲಿ, ಬಹು ಮಹಡಿಗಳ ಮೇಲಾಗಲಿ ಇರಬಹುದು) ಇದನ್ನು ನಗರದ ಖಾಲಿ ಜಾಗಗಳಲ್ಲಿ ತನ್ನ ಸ್ವಂತ ಸಂಪನ್ಮೂಲಗಳನ್ನು ಬಳಸಿ ಮಾಡುವುದು. ಇದರ ಕಛೇರಿ ಮತ್ತು ನಿರ್ವಹಣೆಯನ್ನು ಖಾಸಗಿಯವರಿಗೆ ಆದಾಯವನ್ನು ಹಂಚಿಕೊಳ್ಳುವ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಹೊರ ಗುತ್ತಿಗೆಯಾಗಿ ಕೊಡಬಹುದು.
- ಈಗಿನ ಕಟ್ಟಡ ನಿರ್ಮಾಣದ ಅಧಿನಿಯಮಗಳನ್ನು ಸೂಕ್ತವಾಗಿ ಬದಲಾಯಿಸಬೇಕು. ಆ ಅಧಿನಿಯಮಗಳು ಪ್ರಸ್ತುತ ಜೀವನ ಕ್ರಮಕ್ಕೆ ಹಾಗೂ ವಾಹನ ಬಳಕೆಯ ಮಾದರಿಗಳಿಗೆ ಹೊಂದುವಂತೆ ಎಲ್ಲಾ ಕಛೇರಿಗಳು, ವಸತಿಗಳು, ವ್ಯಾಪಾರಿ ಕಟ್ಟಡಗಳು ಸಾಕಷ್ಟು ತಂಗುದಾಣಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶ ಕಲ್ಪಿಸಿರಲೇಬೇಕು.
- ಸಾರ್ವಜನಿಕ ತಂಗು ನಿಲ್ದಾಣದ ಸಾಮರ್ಥ್ಯವನ್ನು ವ್ಯಾಪಾರಿ ಮಳಿಗೆಗಳು ಅಥವಾ ಮಾಲುಗಳಿಗೆ ತಳುಕು ಹಾಕಬಾರದು. ಈಗಿರುವ ತಂಗು ನಿಲ್ದಾಣ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಯೋಜನೆಗಳು, ಆಸ್ತಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಜೊತೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ್ದು, ಸಾಕಷ್ಟು ಒಟ್ಟು ತಂಗು ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲು ಅನುಕೂಲಕರವಾಗಿಲ್ಲ. ಆದ್ದರಿಂದ ಅದನ್ನು ಪ್ರೋತ್ಸಾಹಿಸಬಾರದು.

# ಶಿಫಾರಸ್ಸುಗಳು

## ಇತರೆ

- ಸೇನಾ ಪಡೆ, ಕೇಂದ್ರ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸೇವಾ ಘಟಕಗಳು, ಸೆಂಟರ್ ಜಾನ್ ವೈದ್ಯಕೀಯ ಕಾಲೇಜು ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಅಗಲೀಕರಣ ಮತ್ತು ಉತ್ತಮಪಡಿಸುವ ಕಾರ್ಯಗಳಿಗಾಗಿ, ನೆಲವನ್ನು ಬಿಟ್ಟುಕೊಡಬೇಕು ಎನ್ನುವ ವಿಷಯಕ್ಕೆ ಗಮನಹರಿಸಲು ಒಂದು ತಂಡವನ್ನು ರಚಿಸುವುದು.

## ಬಿಬಿಎಂಪಿಯ ನಾಡ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲೆ ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಿರುವ ಯೋಜನೆಗಳು



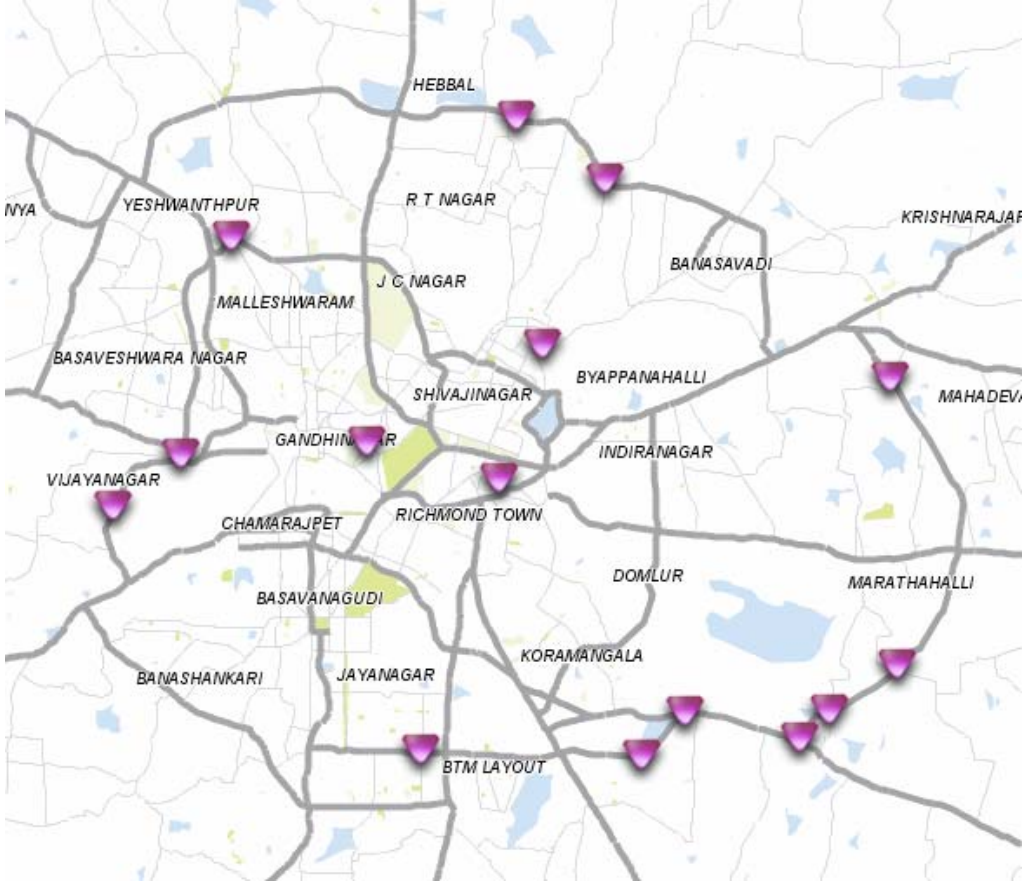
### ರಸ್ತೆ ಅಗಲೀಕರಣ

ರೇಸ್‌ಕೋರ್ಸ್ ರಸ್ತೆ  
 ಬಳ್ಳಾರಿ ರಸ್ತೆ  
 ಸರ್ಜಾಪುರ ರಸ್ತೆ  
 ನಾಗರಭಾವಿ ರಸ್ತೆ  
 ಮಡಿವಾಳ ಗ್ರಾಮ ಪಂಚಾಯತ್ ರಸ್ತೆ  
 ಭೈರಸಂದ್ರ ರಸ್ತೆ  
 ದೊಡ್ಡ ಬಸವಣ್ಣ ರಸ್ತೆ  
 ಸೇವಾಶ್ರಮ ರಸ್ತೆ  
 ಶ್ಯಾಂಪುರ ರಸ್ತೆ  
 ಟ್ಯಾನರಿ ರಸ್ತೆ  
 ಪ್ಯಾಲೇಸ್ ರಸ್ತೆ  
 ಹೊಸೂರು ರಸ್ತೆ  
 ಹೆಚ್‌ಎಎಲ್ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ ರಸ್ತೆಯಿಂದ ಪೈಟ್‌ಪೀಲ್ಡ್ ವರೆಗೆ  
 ಸುರಂಜನ್‌ದಾಸ್ ರಸ್ತೆ

### ಐಟಿ ಬಿಟಿ ರಸ್ತೆ ಕಾಮಗಾರಿ

ಇಂದಿರಾನಗರ 100 ಅಡಿ ರಸ್ತೆ  
 ಕೋರಮಂಗಲ 80 ಅಡಿ ರಸ್ತೆ  
 ಕಗ್ಗದಾಸನಪುರ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆ  
 ಬಿಟಿಎಂ ಲೇಔಟ್ ಸಿಲ್ಕ್ ಬೋರ್ಡ್‌ನಿಂದ  
 ಜಯದೇವ ಆಸ್ಪತ್ರೆ  
 ಹಳೆ ಮದ್ರಾಸ್ ರಸ್ತೆ ಅಲಸೂರು ನಿಂದ  
 ಐಟಿಪಿಎಲ್  
 ಈಪಿಐಪಿ ರಸ್ತೆ - ಬ್ಯೂಕ್‌ಪೀಲ್ಡ್ ನಿಂದ  
 ಹೂಡಿ

ಬಿಡಿಎಯ ನಾಡಿ ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ಹೊರ ವಲಯ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಪೂರ್ಣಗೋಳಿಸಿರುವ  
ಯೋಜನೆಗಳು



ಮೇಲು ಸೇತುವೆಗಳು

ಇಬ್ಬೂರು ಜಂಕ್ಷನ್  
ಅಗರ ಜಂಕ್ಷನ್  
ಯಶವಂತಪುರ ವೃತ್ತ

ಅಂಡರ್‌ಪಾಸ್

ಫೋರಂ ಮಾಲ್  
ಗರುಡಾ ಮಾಲ್  
ರಾಗಿ ಗುಡ್ಡ ದೇವಸ್ಥಾನ  
ಮಹಾರಾಣಿ ಕಾಲೇಜು

ಪಾದಚಾರಿ ಮಾರ್ಗ

ಸಿಟಿ ಮಾರುಕಟ್ಟೆ  
ವಿಜಯನಗರ ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣ

ರೈಲ್ವೆ ಮೇಲು ಸೇತುವೆ

ವಿಲ್ಲರ್ ರಸ್ತೆ

ಗ್ರೇಡ್ ಸಪರೇಟರ್

ಮಾಗಡಿ ರಸ್ತೆ - ಕಾರ್ಡ್ ರೋಡ್

ಸಿಗ್ನಲ್ ಸಹೆಗಳಿಲ್ಲದ ಹೊರ ವರ್ತುಲ ರಸ್ತೆ

ಹೆಚ್‌ಎಸ್‌ಆರ್ ಲೇಜೊಟ್ ಜಂಕ್ಷನ್  
ಬೆಳ್ಳಂದೂರು ಜಂಕ್ಷನ್  
ದೇವರಬೀಸನಹಳ್ಳಿ ಜಂಕ್ಷನ್  
ಕಡುಬೇಸನಹಳ್ಳಿ ಜಂಕ್ಷನ್  
ಮಹದೇವಪುರ ಜಂಕ್ಷನ್  
ಕಲ್ಯಾಣನಗರ ಜಂಕ್ಷನ್  
ಹೆಣ್ಣೂರು ಜಂಕ್ಷನ್  
ವೀರಣ್ಣಪಾಳ್ಯ ಜಂಕ್ಷನ್

# ಹಿನ್ನೆಲೆ

## ಭಾರತದಲ್ಲಿನ ಚಿತ್ರಣ

- ಕೆಲವು ಸ್ಥಳೀಯ ಸ್ಥಿತಿಗತಿಗಳಲ್ಲಿ ವ್ಯತ್ಯಾಸಗಳಿದ್ದರೂ ಭಾರತದ ಎಲ್ಲಾ ನಗರಗಳಲ್ಲಿನ ಚಿತ್ರ ಒಂದೇ ರೀತಿಯಾದದ್ದು. ಜನಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಸಾಕಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚಳ, ಜನಗಳ ಆದಾಯದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳತೆ, ಮಾಹಿತಿ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನದ ಸುಗ್ಗಿ, ಇದರಿಂದ ವ್ಯಾಪಾರಿ ಮತ್ತು ಕೈಗಾರಿಕಾ ವಹಿವಾಟುಗಳು ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಮೇಲೆ ಮಿತಿ ಮೀರಿದ ಬೇಡಿಕೆ ಏರಿತು. ಆದರೆ, ಭಾರತದ ನಗರಗಳು ಈ ಬೇಡಿಕೆಯನ್ನು ಈಡೇರಿಸಲು ಅಸಮರ್ಥವಾಗಿವೆ. 1981 ರಿಂದ 2001 ರಲ್ಲಿ ಭಾರತದ 6 ಮಹಾನಗರಗಳಲ್ಲಿ ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಸರಾಸರಿ 1.9 ಪಟ್ಟು ಹೆಚ್ಚಿದರೆ, ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಅದೇ ಕಾಲದಲ್ಲಿ 7.75 ಹೆಚ್ಚಿದೆ.



# ಹಿನ್ನೆಲೆ

## ಭಾರತದಲ್ಲಿನ ದೃಶ್ಯ

- ಸಂಚಾರಿ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿನ ಸ್ಪೋಟದ ಬೆಳವಣಿಗೆ ಮುಂಚಿನಂತೆ ಇದ್ದು, ರಸ್ತೆಯ ಅವಕಾಶದಲ್ಲಿ ಆಗಿದೆ. ಸೌಕರ್ಯಗಳಲ್ಲಿನ ಅಸಮರ್ಪಕ ಬೆಳವಣಿಗೆಯಿಂದಾಗಿ ಖಾಸಗಿ ಹಾಗೂ ವೈಯಕ್ತಿಕ ವಾಹನಗಳ ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿದೆ ಹಾಗೂ ಆಟೋ ಮತ್ತು ಟ್ಯಾಕ್ಸಿಗಳಂತಹ ಮಧ್ಯಂತರ ಸಾರಿಗೆಗಳು ಹೆಚ್ಚಾಗಿವೆ. ಇದರಿಂದ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆ ಹೆಚ್ಚಾಗಿದೆ. ಇದರ ಮೂಲಕವಾಗಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆಯ ಕಾರ್ಯಕ್ಷಮತೆ ಅತಿ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದೆ (ನೂಕು ನುಗ್ಗಲು, ನಿಧಾನ ಮುಂತಾದವುಗಳು). ಇದಲ್ಲದೆ ತಂಗುದಾಣಗಳ ಅವಕಾಶವೇ ಅತಿ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿ, ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ವಾಹನವನ್ನು ನಿಲ್ಲಿಸುವ, ಅದರಿಂದ ಸಂಚಾರದ ಸಾಮರ್ಥ್ಯ ಕಡಿಮೆಗೊಳಿಸುವ ಸ್ಥಿತಿ ಉಂಟಾಗಿದೆ.
- ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೊಂಡ ದೇಶಗಳ ಗುಣಮಟ್ಟಕ್ಕೆ ಹೋಲಿಸಿದರೆ, ಭಾರತದಲ್ಲಿ ಕಾರು ಹೊಂದಿರುವವರ ಸಂಖ್ಯೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಕಡಿಮೆ ಮತ್ತು ಮುಂಬರುವ ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಈ ಸಂಖ್ಯೆ ಬೆಳೆಯುವ ನಿರೀಕ್ಷೆ ಇದೆ.
- ಬಡ ಸಂಚಾರಿ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ನಗರದ ಆರ್ಥಿಕ ಬೆಳವಣಿಗೆಯನ್ನು ಕುಂಠಿತಗೊಳಿಸುತ್ತದೆ, ನಗರ ಜೀವನದ ಗುಣಮಟ್ಟವನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡುತ್ತದೆ. ಮುಂಬರುವ ದಶಕಗಳಲ್ಲಿ ನಗರ ಸಂಚಾರದ ವಿಷಯಗಳನ್ನು ಗಮನಿಸಲು ಮತ್ತು ಸುರಕ್ಷಿತವೂ ತಾಳಿಕೆ ಬರುವಂತವು ಆದ ಸಂಚಾರವನ್ನು ದೃಢಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳಲು ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರದ ನಗರಾಭಿವೃದ್ಧಿ ಸಚಿವಾಲಯದಿಂದ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ನಗರ ಸಾರಿಗೆ ನೀತಿ ಯನ್ನು ಏಪ್ರಿಲ್ 2006 ರಲ್ಲಿ ರೂಪಿಸಿತು.

## ಹಿನ್ನೆಲೆ

### ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ನಗರ ಸಾರಿಗೆ ನೀತಿ 2006

#### ಪ್ರಮುಖ ಗುರಿಗಳು

- ನಗರ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ನಗರ ಯೋಜನೆಯ ನಂತರದ ಅವಶ್ಯಕತೆಯಾಗಿ ಕಾಣುವ ಬದಲಾಗಿ ನಗರ ಯೋಜನೆಯ ಒಂದು ಹಂತವಾಗಿ ಅದರ ಪ್ರಮುಖ ಮಾಪಕವಾಗಿ ಒಳಗೊಂಡಿರುವುದು.
- ಭೂ ಬಳಕೆ ಮತ್ತು ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಸಮೀಕರಿಸುವತ್ತ ಪ್ರೋತ್ಸಾಹಿಸುವುದು.
- ಜನಗಳು ಸ್ವಂತ ವಾಹನ ಪಡೆಯುವುದಕ್ಕಿಂತಲೂ, ಲಭ್ಯವಿರುವ ರಸ್ತೆಯ ಅವಕಾಶವನ್ನು ಸಮಾನವಾಗಿ ಬಳಸುವ ಕಡೆಗೆ ಗಮನವನ್ನು ಕೇಂದ್ರೀಕರಿಸುವುದು.
- ರಸ್ತೆ ಸುರಕ್ಷತೆಯ ಕಾಳಜಿ ಹಾಗೂ ಭಯಾನಕ ಸ್ಥಿತಿಗೆ ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯಿಸುವ ಬಗ್ಗೆ ಗಮನ ಹರಿಸುವುದು.
- ಖಾಸಿ ವಲಯದ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳು ಎಲ್ಲಿ ಉಪಯುಕ್ತವಾಗಿ ಬಳಸಿಕೊಳ್ಳಬಹುದೋ ಅಂತಹ ಕಡೆ ಅವರ ಸಹಭಾಗಿತ್ವವನ್ನು ಪಡೆಯುವುದು.

# ಹಿನ್ನೆಲೆ: ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ನಗರ ಸಾರಿಗೆ ನೀತಿ 2006

ಎಲ್ಲಾ ನಗರಗಳಲ್ಲಿನ ಭೂ ಬಳಕೆ ಮತ್ತು ಸಾರಿಗೆ ಯೋಜನೆಗಳ ಸಮನ್ವಯ ಗೊಳಿಸಿಕೊಂಡು ಬೆಳವಣಿಗೆಯನ್ನು ಪ್ರೋತ್ಸಾಹಿಸುವುದಕ್ಕಾಗಿ ಎಲ್ಲಾ ನಗರಾಭಿವೃದ್ಧಿ ಮತ್ತು ಎಲ್ಲಾ ರಾಜ್ಯಗಳಲ್ಲಿನ ನಗರಾಭಿವೃದ್ಧಿ ಮತ್ತು ಯೋಜನಾ ಸಂಸ್ಥೆಗಳಲ್ಲೂ ತಮ್ಮೊಳಗೆ ಸಾರಿಗೆ ಯೋಜನಾ ತಜ್ಞರನ್ನು ಸಾರಿಗೆ ಪ್ರಾಧಿಕಾರಗಳ ಪ್ರತಿನಿಧಿಗಳನ್ನು ಆಡಳಿತದಲ್ಲಿ ಸೇರಿಸಿಕೊಳ್ಳುವುದು.

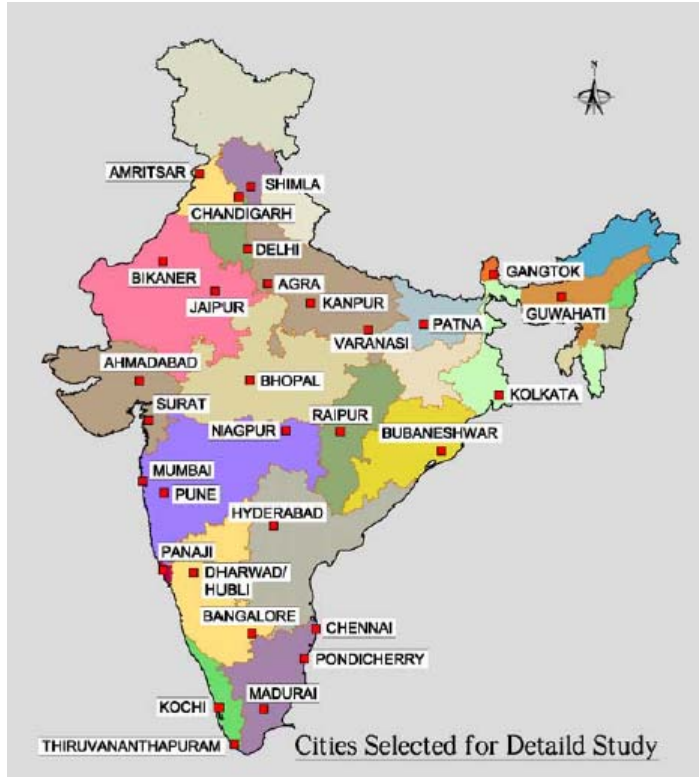
- ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರವು ಅಂತಹ ಭೂ ಬಳಕೆ ಮತ್ತು ಸಾರಿಗೆ ಯೋಜನೆಗಳ ಸಮನ್ವಯವನ್ನು ಸಿದ್ಧಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳುವತ್ತ ಸಹಾಯ ಮಾಡಲು ಈ ಕೆಲಸಗಳನ್ನು ಮಾಡುತ್ತದೆ.
- ಸಮಗ್ರ ನಗರ ಸಾರಿಗೆ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ವಿವರವಾದ ಯೋಜನಾ ವರದಿಗಳನ್ನು ತಯಾರಿಸಲು ಆಗುವ ಖರ್ಚಿನಲ್ಲಿ 50%ನ್ನು ಒದಗಿಸುವುದು.
- ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಮೂಲ ಬಂಡವಾಳದ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ತೂಗಿಸಲು ಸಮಾನ ಭಾಗಿತ್ವದ ಉದ್ದೇಶವನ್ನು ತೋರುವುದು ಅಥವಾ ತಾಳಿಕೆಯಾಗದ ಅಂತರಕ್ಕೆ 20% ವರೆಗೆ ಆರ್ಥಿಕ ನೆರವು ನೀಡುವುದು.
- ಇದರಿಂದ ಖಾಸಗಿ ಭಾಗಿದಾರರನ್ನು ಆಕರ್ಷಿಸಲು ಸೂಕ್ತವಾದ ನೆಲೆ ಒದಗಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ. ಅಂತಹ ಯೋಜನೆಯ ಖರ್ಚಿನ ಉಳಿದ ಭಾಗವು ನಗರಾಭಿವೃದ್ಧಿ ಪ್ರಾಧಿಕಾರ ಅಥವಾ ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರ ಮತ್ತು ಯೋಜನೆಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಕಾರಿಂದ ಭರಿಸಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಹಾಗೂ ಖಾಸಗಿ ಸಹಭಾಗಿತ್ವದಲ್ಲಿ ಇಂತಹ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಕೈಗಿತ್ತಿಕೊಂಡಾಗ, ಆ ಯೋಜನೆಗಳ ಬೆಳವಣಿಗೆಗೆ ತಗಲುವ ಖರ್ಚಿನ 50%ನ್ನು ಭರಿಸಲು ಮುಂದೆ ಬರುವುದು.

# ಹಿನ್ನೆಲೆ: ವಾಹನ ಮತ್ತು ಸಾರಿಗೆ ನೀತಿಗಳ ಅಧ್ಯಯನ ಮತ್ತು ಭಾರತದ ನಗರ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿನ ಕಾಯತಂತ್ರ

ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರದ ನಗರಾಭಿವೃದ್ಧಿ ಸಚಿವಾಲಯವು 2007 ರಲ್ಲಿ ಒಂದು ಅಧ್ಯಯನವನ್ನು ನಡೆಸಿತು. ಅದರ ಉದ್ದೇಶ ಸಾರಿಗೆ ಮಾಹಿತಿಯನ್ನು ಏಕಸಮಾನಕ್ಕೆ ಸರಿದೂಗಿಸಿಕೊಳ್ಳುವುದು ಮತ್ತು ಹಿಂದಿನ ಅಧ್ಯಯನವು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದ ವರದಿಯನ್ನು ಪರಿಶೀಲಿಸುವುದು. (1994 ರಲ್ಲಿ ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರವು ನಗರ ಸಾರಿಗೆ ಚಿತ್ರಣವನ್ನು ರೂಪಿಸಲು ಮತ್ತು ಭವಿಷ್ಯದಲ್ಲಿ ಉಂಟಾಗಬಹುದಾದ ಸಮಸ್ಯೆಗಳನ್ನು ಮನಗಾಣಲು ಅಧ್ಯಯನ ನಡೆಸಿತು. ಇದರ ವರದಿಯನ್ನು 1998 ರಲ್ಲಿ ನೀಡಲಾಯಿತು) ಇದು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ನಗರ ಸಾರಿಗೆಯ ನೀತಿಯನ್ನು ಪರಿಶೀಲಿಸಲು ಅವಶ್ಯಕವಾಗಿದೆ.

## ಅಧ್ಯಯನದ ಪ್ರಮುಖ ಸಂಗತಿಗಳು ಈಗಿವೆ:

87 ನಗರಗಳಲ್ಲಿ 30 ನಗರಗಳನ್ನು ಅಧ್ಯಯನಕ್ಕಾಗಿ ಆಯ್ಕೆ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಲಾಯಿತು. ಹೀಗೆ ಆಯ್ಕೆ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುವಲ್ಲಿ ಪರಿಗಣಿಸಲಾದ ಅಂಶಗಳು - ನಗರದ ಗಾತ್ರ, ಆಕೃತಿ, ಲಭ್ಯವಿರುವ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆ, ನಗರದ ಆರ್ಥಿಕ ಚಟುವಟಿಕೆಯ ಮಟ್ಟ, ಇಕ್ಕಟ್ಟುಗಳು ಮತ್ತು ಭೌಗೋಳಿಕ ನೆಲೆ.



ಆ 30 ನಗರಗಳು ಬೆಂಗಳೂರು, ಹೈದರಾಬಾದ್, ಚೆನ್ನೈ, ಮುಂಬಯಿ, ಪುಣೆ, ಕೋಲ್ಕತ್ತ, ದಿಲ್ಲಿ, ಅಹಮದಾಬಾದ್ ಒಳಗೊಂಡಿವೆ.

# ಹಿನ್ನೆಲೆ: ಬೆಂಗಳೂರು

ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಅಧ್ಯಯನದ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರಿನ ವಿಸ್ತೀರ್ಣ ಚ.ಕಿ.ಮೀ. ಮಹಾನಗರ  
ವಲಯದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ವಿಸ್ತೀರ್ಣ 2001 ರಲ್ಲಿ ಇದ್ದ ಜನಸಂಖ್ಯೆ 86.25 ಲಕ್ಷ

- ✓ 2007ರ ಅಂದಾಜು ಜನಸಂಖ್ಯೆ - 106.7 ಲಕ್ಷ
- ✓ 2007ರ ಅಂದಾಜು ಉದ್ಯೋಗ - 34.53 ಲಕ್ಷ

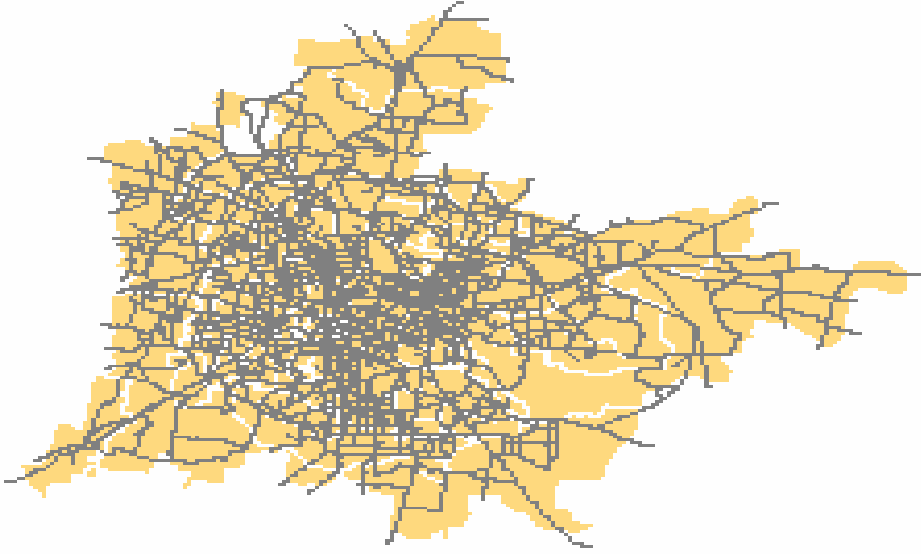
**ಅಧ್ಯಯನದಿಂದ ತಿಳಿದ ಪ್ರಮುಖ ವಿಷಯಗಳು:**

- ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕುಂದಿದೆ, ಅದೇ ಕಾಲಕ್ಕೆ ವೈಯಕ್ತಿಕ ವಾಹನಗಳು ಅದರಲ್ಲಿಯೂ ದ್ವಿಚಕ್ರ ವಾಹನಗಳು ವರ್ಷಂಪ್ರತಿ 12% ಹೆಚ್ಚಾಗಿದೆ. ಇದರ ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿನ ಇಕ್ಕಟ್ಟು ತೀವ್ರವಾಗಿ ಹೆಚ್ಚಾಗಿದೆ ಮತ್ತು ದೊಡ್ಡ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿನ ಒಟ್ಟಾರೆ ವೇಗ ಕ್ಷೀಣಿಸಿದೆ.
- ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆ ಇರುವ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಬಸ್ ಚಾಲನೆ ತುಂಬಾ ಕಷ್ಟಕರವಾಗಿದೆ. ಸಾರ್ವಜನಿಕ ವಲಯದಲ್ಲಿನ ಸಾರಿಗೆಯ ಗಾತ್ರ ಬೇಡಿಕೆಗೆ ತಕ್ಕಂತೆ ಬೆಳೆಯುವ ಬದಲು ಕುಂದಿದೆ.
- ಮೋಟಾರುಗಳಿಲ್ಲದ ವಾಹನಗಳು, ವಿಶೇಷವಾಗಿ ಸೈಕಲ್‌ಗಳು ತೀರಾ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದೆ. 1994 ರಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು 30% ಸಂಚಾರ ಸೈಕಲ್ಲಿನ ಮೇಲಾಗುತ್ತಿದ್ದರೆ, ಈಗ 11% ಕ್ಕಿಂತಲೂ ಕಡಿಮೆಯಾಗಲು ಅನೇಕ ಕಾರಣಗಳಿವೆ.
- ಪಾದಚಾರಿಗಳಿಗೆ ಇರುವ ಅನುಕೂಲಗಳು ಸೊನ್ನೆ. ಬಹುಪಾಲು ನಗರಗಳಲ್ಲಿ ಪಾದಚಾರಿಗಳಿಗೆ ಅನುಕೂಲ ಇರುವ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೊತ್ತ 30% ಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ.

# ಹಿನ್ನೆಲೆ: ಬೆಂಗಳೂರು

ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಅಧ್ಯಯನದ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರಿನ ವಿಸ್ತೀರ್ಣ ಚ.ಕಿ.ಮೀ. ಮಹಾನಗರ  
ವಲಯದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ವಿಸ್ತೀರ್ಣ 2001 ರಲ್ಲಿ ಇದ್ದ ಜನಸಂಖ್ಯೆ 86.25 ಲಕ್ಷ

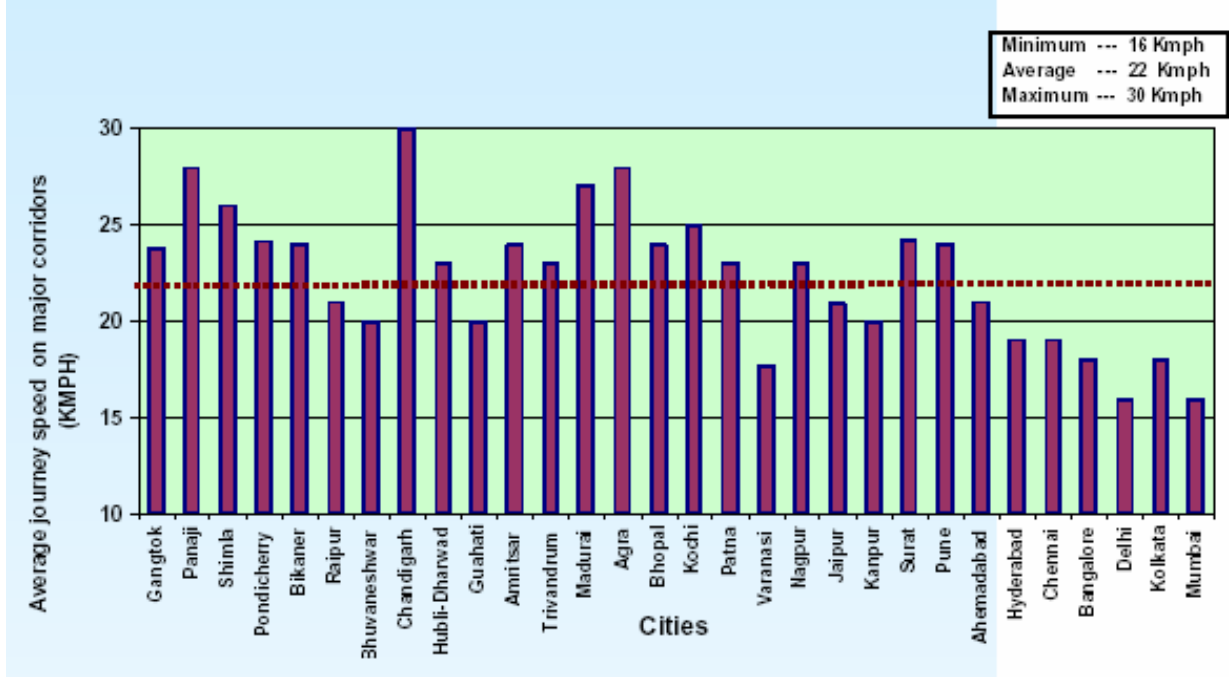
- ✓ 2007ರ ಅಂದಾಜು ಜನಸಂಖ್ಯೆ - 106.7 ಲಕ್ಷ
- ✓ 2007ರ ಅಂದಾಜು ಉದ್ಯೋಗ - 34.53 ಲಕ್ಷ



## Network Map

Network Length	: 1206Km
Number of Links	: 2328
Number of Nodes	: 1565

ಶೃಂಗ ವೇಳೆಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಧಾನ ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾರ್ಗದ ಸರಾಸರಿ ವೇಗ:



ನಗರ ವಲಯಕ್ಕೆ ಪ್ರಧಾನ ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ನಿರೀಕ್ಷಿಸಲಾದ ಸರಾಸರಿ ಪ್ರಯಾಣ ವೇಗ (ಪ್ರತಿ ಗಂಟೆಗೆ ಕಿ.ಮೀ.ನಂತೆ)

Sl. No.	City Category	Population	2007	2011	2021	2031
1	Category - 1	< 5 lakh	26	22	15	8
2	Category - 2	5-10 lakh	22	18	13	9
3	Category - 3	10-20 lakh	18	13	10	7
4	Category - 4	20-40 lakh	22	18	12	9
5	Category - 5	40-80 lakh	19	15	10	7
6	Category - 6	> 80 lakh	17	12	9	6

ಪ್ರಸ್ತುತ ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಪ್ರಮುಖ ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಶೃಂಗವೇಳೆಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣದ ಸರಾಸರಿ ವೇಗ ಗಂಟೆಗೆ 18 ಕಿ.ಮೀ.

ವಾಹನಗಳಲ್ಲಿನ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿನ ಬೆಳವಣಿಗೆಯ ಪ್ರವೃತ್ತಿ:

Sl. No.	Name of City	Annual Growth rate (1995 - 2001)
1	Bangalore	14%
2	Chennai	8%
3	Delhi	7%
4	Hyderabad	12%
5	Kolkata	7%
6	Mumbai	8%

1991-2001 ರಲ್ಲಿ ಭಾರತದಲ್ಲಿನ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಇದ್ದ ಬೆಳವಣಿಗೆ ಒಂದು ದಶಕಕ್ಕೆ 10%. ಮೇಲಿನ ಕೋಷ್ಟಕವನ್ನು ನೋಡಿದರೆ, ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿನ ವಾಹನಗಳಲ್ಲಿನ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿನ ಹೆಚ್ಚಳ ದೆಹಲಿ, ಚೆನೈ, ಮುಂಬಯಿ ಮತ್ತು ಕೋಲ್ಕತ್ತಗಳಂತಹ ಮಹಾನಗರಗಳಲ್ಲಿನ ಹೆಚ್ಚಳವನ್ನು ಮೀರಿದೆ.

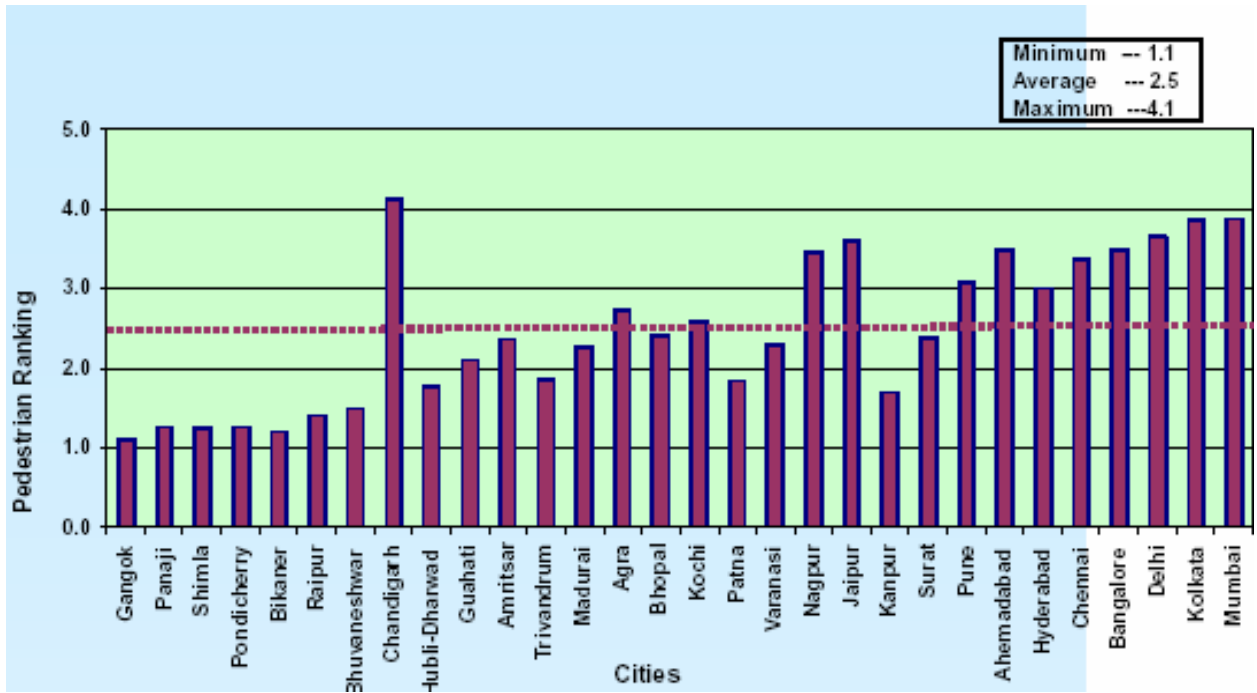
ತಂಗುದಾಣವಾಗಿ ಬಳಸಲಾಗುವ ರಸ್ತೆಗಳ ಪಾಲು:

Sl. No.	Name of City	% of Major roads used for on-street parking
1	Chennai	29
2	Hyderabad	29
3	Bangalore	17
4	Delhi	14
5	Mumbai	16

2005 ರಲ್ಲಿ ಸೈಕಲ್‌ಗಳು ಮತ್ತು ಪಾದಚಾರಿಗಳಿಗೆ ರಸ್ತೆ ಅಪಘಾತಗಳಲ್ಲಿನ ಪಾಲು:

Sl. No.	Name of City	Bicycle accidents (%)	Pedestrian accidents (%)
1	Chennai	2	5
2	Hyderabad	5	19
3	Bangalore	5	44
4	Kolkata	5	64
5	Delhi	6	24
6	Mumbai	3	35

ಪಾದಚಾರಿಗಳಿಗೆ ಒದಗಿಸಿರುವ ಸೌಲಭ್ಯಗಳ ಮಟ್ಟ:

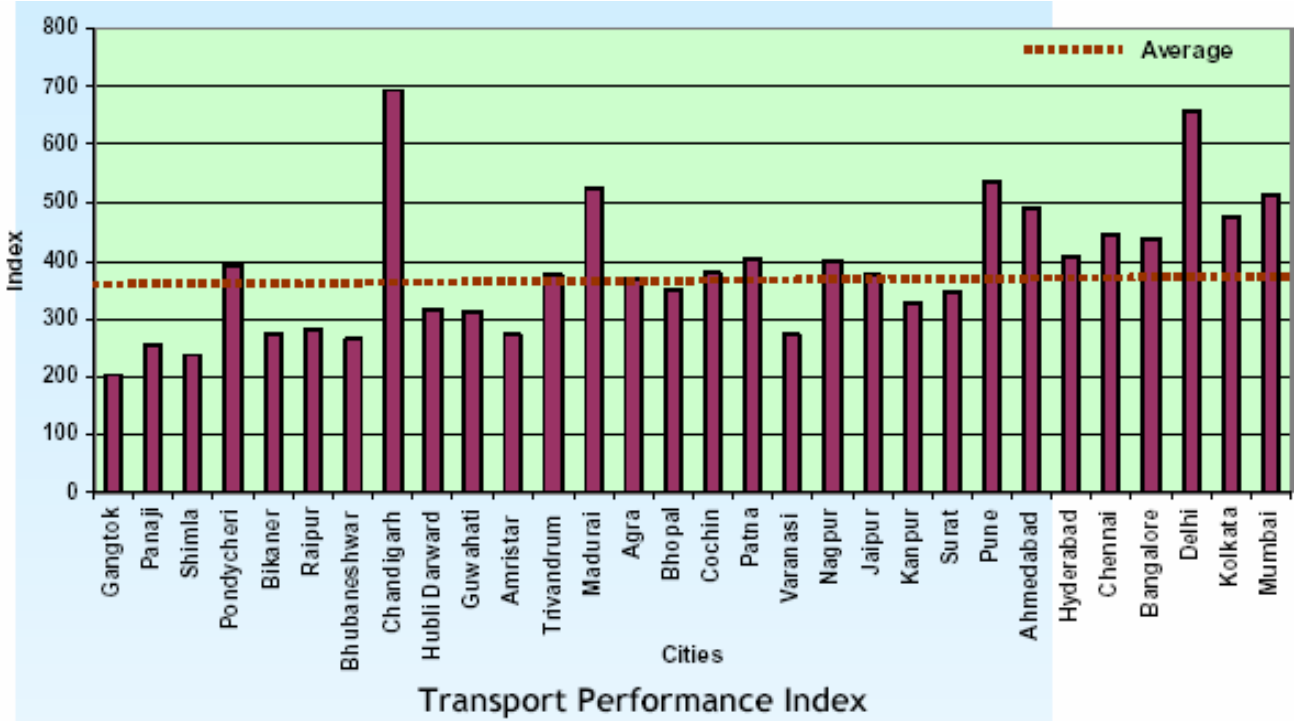


## ವಿಧಾನಗಳಲ್ಲಿನ ಪಾಲು ಶೇಕಡವಾರು

Sl. No.	City	Walk	Cycle	Two Wheeler	Public Transport	Car	IPT	Total
1	Gangtok	56	0	4	0	40	0	100
2	Panaji	34	3	26	5	27	5	100
3	Shimla	58	1	8	16	17	0	100
4	Pondicherry	40	15	30	7	4	4	100
5	Bikaner	46	19	22	0	8	5	100
6	Raipur	35	28	25	0	9	4	100
7	Bhuvaneshwar	28	21	30	4	12	4	100
8	Chandigarh	23	18	10	18	28	3	100
9	Hubli Dharward	23	19	25	22	10	0	100
10	Guwahati	21	21	20	8	18	12	100
11	Amritsar	27	25	31	0	14	4	100
12	TVM	26	19	14	21	10	10	100
13	Madurai	34	18	15	16	7	9	100
14	Agra	27	21	31	2	17	3	100
15	Bhopal	26	17	31	15	9	3	100
16	Kochi	16	5	14	51	9	6	100
17	Patna	26	31	20	0	12	10	100
18	Varanasi	24	17	34	0	10	15	100
19	Nagpur	21	28	35	12	3	2	100
20	Jaipur	26	13	26	22	8	4	100
21	Kanpur	29	19	21	9	16	7	100
22	Surat	27	16	34	0	16	7	100
23	Pune	22	11	35	12	12	7	100
24	Ahmedabad	22	14	25	16	17	6	100
25	Hyderabad	22	9	19	35	9	7	100
26	Chennai	22	9	20	31	10	8	100
27	Bangalore	26	7	17	35	8	7	100
28	Delhi	21	12	5	43	14	6	100
29	Kolkata	19	11	4	54	8	4	100
30	Mumbai	27	6	7	45	8	7	100

## ಸಾರಿಗೆ ಸಾಧನೆಯ ಸೂಚಿ

ಆಯ್ದ ನಗರಗಳ ಸಾರಿಗೆ ಸಾಧನೆಯನ್ನು ಮಾಪನ ಮಾಡಲು ಸಾರಿಗೆ ಸಾಧನೆಯ ಸೂಚಿಯನ್ನು ಬೆಳೆಸಲಾಯಿತು. ಇದಕ್ಕೆ ಆಧಾರವಾಗಿ ಹಲವು ಸೂಚಿಗಳನ್ನು ಗುರುತಿಸಲಾದವು. ಅವು ಸಂಪರ್ಕ ಸಾಧನೆಯ ಸೂಚಿ (ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ಸೇವೆಗಳು) ದಟ್ಟಣೆಯ / ಇಕ್ಕಟಿನ ಸೂಚಿ, ಕಾಲ್ನಡಿಗೇಗೆ ಯೋಗ್ಯವಾದ ದಾರಿಯ ಸೂಚಿ, ನಗರ ಬಸ್ ಪೂರೈಕೆಯ ಸೂಚಿ, ಹೆಚ್ಚುವರಿ ಸಾಗಣೆ ಸೂಚಿ, ಮಂದಗತಿಯ ವಾಹನಗಳ ಸೂಚಿ, ರಸ್ತೆ ಮೇಲಿನ ತಂಗುದಾಣಗಳ ಮಧ್ಯ ಪ್ರವೇಶದ ಸೂಚಿ.



## ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ನಗರ ಸಾರಿಗೆ ನೀತಿಯ ಶಿಫಾರಸ್ಸುಗಳು

- ಸಾಮೂಹಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿ ಸಾಗಣೆಯ ವಿತರಣೆಯ ಕಡೆಗೆ ಗಮನ ಹರಿಸುವುದು.
- ಸ್ವಯಂ ಚಾಲಿತದಲ್ಲಿನ ವಾಹನಗಳ ಬಳಕೆ ಬಗ್ಗೆ ಗಂಭೀರವಾಗಿ ಗಮನ ಹರಿಸುವುದು.
- ನಿಷ್ಠೆಯಿಂದಿರುವ ಸಾರಿಗೆ ನಿಧಿಯನ್ನು ಒಟ್ಟುಗೂಡಿಸುವುದು.
- ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ನಿರ್ವಹಣೆ, ಕೃತಕಲುತಿ ಸಾಧಿತವಾದ ವಾಹನ ನಿರ್ವಹಣೆಗೆ ಒತ್ತು ಕೊಡುವುದು.
- ಈ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಮಾಹಿತಿ ದತ್ತಾಂಶವನ್ನು ಸೃಷ್ಟಿಸುವುದು.
- ಸಾರಿಗೆ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಭೂ ಬಳಕೆಯ ಯೋಜನೆಗಳೊಂದಿಗೆ ಸೇರಿಸಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸುವುದು.

ಕನಿಷ್ಠ 5 ವರ್ಷಗಳಿಗೊಮ್ಮೆ ಆಧುನಿಕರಿಸುವುದು. 5 ವರ್ಷಗಳೊಳಗೆ ಸಮಗ್ರ ಸಂಚಾರಿ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ನಗರ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಜಾರಿಗೊಳಿಸುವುದು ಯೋಗ್ಯವಾಗಿದೆ. ಇದರಿಂದ ಬರುವ ಮಾಹಿತಿಯನ್ನು ಒಟ್ಟು 5 ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿನ ಸಾರಿಗೆ ಕಾರ್ಯತಂತ್ರವನ್ನು ಆಧುನೀಕರಿಸಲು ಸಹ ಬಳಸಬಹುದಾಗಿದೆ.

**ವಂದನೆಗಳು**

