

ಜಂಟಿ ಹೇಳಿಕೆ

ಬೆಂಗಳೂರು – ರಸ್ತೆ ಅಗಲೀಕರಣ ಹಾಗೂ ಇತರ ನಗರ ಸಾರಿಗೆ ಯೋಜನೆಗಳು – ಪ್ರಭಾವಿತರಾದ ಸಮುದಾಯಗಳ ಒಗ್ಗೂಡುವಿಕೆ

ಸಾಮಾಜಿಕವಾಗಿ ನ್ಯಾಯಸಮ್ಮತವಾದ, ಆರ್ಥಿಕವಾಗಿ ಸಂಭವನೀಯವಾದ, ಪರಿಸರ ಸ್ನೇಹಿ ಹಾಗೂ ದೀರ್ಘಕಾಲೀನ ಪರಿಹಾರಗಳನ್ನು ಕಂಡುಕೊಳ್ಳುವ ಉದ್ದೇಶದಿಂದ ಬಾಪ್ಟಿಕ್ ಸಂಪರ್ಕಜಾಲವನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲಾಗಿದೆ

ಸಂಕ್ಷೇಪ:

- ◆ ಕಳೆದ ಒಂದು ದಶಕದಲ್ಲಿ, ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ವೈಯಕ್ತಿಕ ಸಂಚಾರಿ ಸಾಧನಗಳ ಸುಸ್ಥಿರವಲ್ಲದ ಏರಿಕೆಯು ಬೃಹತ್ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆಗಳು ಹಾಗೂ ಸಮಯ, ಇಂಧನ ಹಾಗೂ ಜನರ ಸಂಪನ್ಮೂಲಗಳ ವ್ಯಯದಲ್ಲಿ ಪರಿಣಮಿಸಿದೆ
- ◆ ಕಳಪೆ ಯೋಜನೆ ಹಾಗೂ ಹೆಚ್ಚುತ್ತಿರುವ ಆಡಳಿತದ ಅಸಂವೇದನಕಾರಿ ಪ್ರವೃತ್ತಿಯಿಂದ, ಈ ಸಮಸ್ಯೆಗಳ ಪರಿಹಾರಗಳು ಉನ್ನತ ವರ್ಗಗಳ ಅಗತ್ಯಗಳನ್ನು ಪೂರೈಸಿ, ಬಹುಪಾಲು ಜನರ ಸಮಸ್ಯೆಗಳನ್ನು ಹಾಗೆಯೇ ನಿರ್ಲಕ್ಷಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ
- ◆ ಟ್ರಾಫಿಕ್ ಹಾಗೂ ಸಂಚಾರಿ ಸಮಸ್ಯೆಗಳನ್ನು ಚಾಣಾಕ್ಷ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ನಿವಾರಣೆ ಮಾಡಲು ಚಿಂತಿಸದಿದ್ದರೆ, ಬೆಂಗಳೂರು ಒಂದು ನಗರವಾಗಿ ಕಾರ್ಯ ನಿರ್ವಹಿಸುವಲ್ಲಿ ಸೋತಂತೆ ಆಗುತ್ತದೆ. ಒಟ್ಟಾರೆ, ಖಾಸಗಿ ವಾಹನದ ಬಳಕೆಯು ಆಯಾ ಕುಟುಂಬಗಳ ಮೇಲೆ ಹೊರೆಯೇ, ಏಕೆಂದರೆ ಕಾರ್ ಅಥವಾ ಮೋಟರ್‌ಬೈಕ್‌ನ್ನು ಹೊಂದಿರುವುದು ಅಥವಾ ಬಳಸುವುದು ದಿನೇದಿನೇ ದುಬಾರಿ ಆಗುತ್ತಿದೆ. ಅಲ್ಲದೆ, ಸಂಚಾರದ ಖಾಸಗಿ ವಿಧಾನಗಳ ಮೇಲಿನ ಅವಲಂಬನೆಯು ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸುವುದಲ್ಲದೆ, ಉತ್ಪಾದಕತೆಯ ಸಮಯ, ಪಳೆಯುಳಿಕೆಯ ಇಂಧನಗಳನ್ನು ಪೋಲು ಮಾಡಿ, ಪರಿಸರ ಮಾಲಿನ್ಯ ಉಂಟಾಗಿ, ಅದರ ಮೂಲಕ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಆರೋಗ್ಯದ ಮೇಲೆ ವ್ಯತಿರಿಕ್ತ ಪರಿಣಾಮ ಉಂಟಾಗುತ್ತದೆ. ಹಾಗೂ, ಸಧ್ಯದ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯಿಂದ ಹೊರಬರಲು ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ಕಂಡುಕೊಳ್ಳುವುದು ಎಲ್ಲರ ಕಳಕಳಿ ಆಗಿರಬೇಕು
- ◆ ಈ ಎಲ್ಲ ಕಳಕಳಿಗಳನ್ನು ಗಮನವಿರಿಸಿ, ವರ್ಷಾಂತರಗಳ ಅನೇಕ ಯತ್ನಗಳ ಆಗಿಯೂ, ರಾಜ್ಯ ಹಾಗೂ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರಗಳು ಜನರ ನಿಜವಾದ ಕಳಕಳಿಗಳು ಹಾಗೂ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಗಳಿಗೆ ಕಿವಿಗೊಡದ ಕಾರಣ, ಅಂತಹ ನಿರ್ಣಯಗಳಿಂದ ಪ್ರತ್ಯಕ್ಷವಾಗಿ ಹಾಗೂ ಪರೋಕ್ಷವಾಗಿ ಪ್ರಭಾವಿತವಾದ ಹಲವಾರು ಸಮುದಾಯಗಳು ಒಗ್ಗೂಡಿ, ನಗರವ್ಯಾಪಿ ಸಂಘಟನೆಯನ್ನು ರೂಪಿಸುವುದು ಅವಶ್ಯಕವಾಗಿದೆ
- ◆ ಬೆಂಗಳೂರು ಸಂಚಾರಿ ಯೋಜನೆಗಳಿಂದ ಪ್ರಭಾವಿತರಾದ ಸಮುದಾಯಗಳ ಸಂಪರ್ಕಜಾಲವು (ಬಾಟ್‌ಪಿಕ್ - BATPIC) ಸಂಘಟಿತರಾಗಿ ಹಾಗೂ ಒಗ್ಗೂಡಿ, ನಗರದ ಸಾರಿಗೆ ಸಮಸ್ಯೆಗಳಿಗೆ ಎಲ್ಲ ಮಜಲುಗಳನ್ನೂ ಗಣನೆಗೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡ, ದೀರ್ಘಕಾಲೀನ ಪರಿಹಾರಗಳನ್ನು ಕಂಡುಕೊಳ್ಳುವತ್ತ ಕಾರ್ಯ ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತದೆ.

ಹಿನ್ನೆಲೆ:

ಬಹುತೇಕ ಜನಸಂಖ್ಯೆಯು ನಗರೀಕೃತವಾದ 21ನೆಯ ಶತಮಾನವು ಮಾನವ ಇತಿಹಾಸದ ಅಭೂತಪೂರ್ವ ಅವಧಿಯ ಪರ್ವವನ್ನು ತೆರೆದಿದೆ.

ಇತ್ತೀಚಿನ ದಶಕಗಳಲ್ಲಿ, ವಿಶ್ವದಲ್ಲಿ ಅತ್ಯಂತ ವೇಗವಾಗಿ ಬೆಳೆಯುವ ನಗರಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಒಂದಾಗಿ ಹೊರಹೊಮ್ಮಿದೆ. ಸುಮಾರು 250 ಚದರ ಕಿಲೋಮೀಟರ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಹರಡಿದ 26 ಲಕ್ಷ ಜನಸಂಖ್ಯೆಯಿದ್ದು, ಇಂದು ಸುಮಾರು 1,000 ಚ.ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಲ್ಲಿ ಉದ್ಯೋಗ, ಅಧ್ಯಯನ ಹಾಗೂ ಜೀವನ ನಡೆಸುವಲ್ಲಿ ನಿರತರಾದ 80 ಲಕ್ಷಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚಿನ ಜನರಿಗೆ ಆಧಾರವಾಗಿದೆ. ಒಂದು ದಶಕಕ್ಕಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ, ಜನಸಂಖ್ಯೆಯು 1 ಕೋಟಿ ಆಗುತ್ತದೆ; ಹೀಗಿರುವಾಗ, ಇಷ್ಟು ದೊಡ್ಡ ಜನಸಂಖ್ಯೆಗೆ ಅಗತ್ಯವಾದಷ್ಟು ಸಂಪನ್ಮೂಲಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗುವುದೇ ಎಂಬ ಗಂಭೀರ ಪ್ರಶ್ನೆ

ಉದ್ಭವಿಸುತ್ತದೆ. ನೀರು ವಿರಳ ಹಾಗೂ ದುಬಾರಿ ಆಗಿದೆ, ಇದರೊಂದಿಗೆ ಜೀವನ ನಡೆಸುವುದೇ ದುಬಾರಿಯಾಗಿದೆ, ಅದರಲ್ಲೂ ವಿಶೇಷವಾಗಿ ವಸತಿ ಹಾಗೂ ಸಂಚಾರದ ವೆಚ್ಚವು ಗಗನಕ್ಕೇರಿದ್ದು, ಜನಸಂಖ್ಯೆಯ ಬಹುಭಾಗಕ್ಕೆ ಜೀವನ ನಡೆಸುವುದೇ ದುರ್ಭರವಾಗಿದೆ. ಕಳಪೆ ಯೋಜನೆ ಹಾಗೂ ಹೆಚ್ಚುತ್ತಿರುವ ಆಡಳಿತದ ಅಸಂವೇದನಕಾರಿ ಪ್ರವೃತ್ತಿಯಿಂದ, ಈ ಸಮಸ್ಯೆಗಳ ಪರಿಹಾರಗಳು ಉನ್ನತ ವರ್ಗಗಳ ಅಗತ್ಯಗಳನ್ನು ಪೂರೈಸಿ, ಬಹುಪಾಲು ಜನರ ಸಮಸ್ಯೆಗಳನ್ನು ನಿರ್ಲಕ್ಷಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ

ಕಳೆದ ಒಂದು ದಶಕದಲ್ಲಿ, ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ವೈಯಕ್ತಿಕ ಸಂಚಾರಿ ಸಾಧನಗಳ ಸುಸ್ಥಿರವಲ್ಲದ ಏರಿಕೆಯಿಂದ ಬೃಹತ್ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆಗಳು ಉಂಟಾಗಿವೆ. ಇದರ ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ, ಸಮಯ, ಇಂಧನ ಹಾಗೂ ಜನರ ಸಂಪನ್ಮೂಲಗಳ ವ್ಯಯದೊಂದಿಗೆ, ಆರೋಗ್ಯ ಹಾಗೂ ಪಾರಿಸಾರಿಕ ಸಮಸ್ಯೆಗಳು ಅಧಿಕವಾಗಿವೆ. ಇದು ಎದುರನೋಡದ ಸಮಸ್ಯೆಯೆನಲ್ಲ, ಹಾಗೂ 1970ರ ದಶಕದ ಮಧ್ಯಭಾಗದಿಂದಲೂ ಈ ಸಾಧ್ಯತೆಯನ್ನು ಕುರಿತಾಗಿ ಹಲವಾರು ತಜ್ಞರು ಎಚ್ಚರಿಕೆ ನೀಡಿದ್ದರು. ಆದರೂ, ಎಲ್ಲರಿಗೂ ಉಪಯುಕ್ತವಾದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ನಗರದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯನ್ನು ಖಚಿತಪಡಿಸುವ ಬದಲು ರಿಯಲ್ ಎಸ್ಟೇಟ್/ಸ್ಥಿರಾಸ್ತಿಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯತ್ತ ಹೆಚ್ಚು ಒಲವು ತೊಂದ ಬೆಂಗಳೂರು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪ್ರಾಧಿಕಾರದ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ, ಪ್ರಜಾತಾಂತ್ರಿಕ ವಿರೋಧಿ ಹಾಗೂ ಕೇಂದ್ರೀಕೃತ ಯೋಜನಾ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆಗಳು ರೂಪುಗೊಂಡಿತು. ಹಲವಾರು ಬೇಡಿಕೆಗಳನ್ನು ಮುಂದಿಟ್ಟರೂ, ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆಗೆ ನೆರವು ನೀಡುವ ಸೂಕ್ತ ಮೂಲವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ರೂಪಿಸುವುದನ್ನು ತೀವ್ರವಾಗಿ ಅಲಕ್ಷ್ಯ ಮಾಡಿದ ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ, ಇಂದು ನಗರವು ಎಲ್ಲ ದಿಕ್ಕುಗಳಲ್ಲೂ ಅಸ್ಥಿರ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಹರಡಿಕೊಂಡಿದೆ. ನಗರದ ಹೊರವಲಯದ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಗೆ ಖಾಸಗಿ ಸಂಚಾರ ಸೇವೆಗಳನ್ನು ವಿಸ್ತರಿಸುವುದು ಆರ್ಥಿಕವಾಗಿ ಕಾರ್ಯಸಾಧ್ಯವಾಗದಂತೆ ಆಗಿದೆ, ಹಾಗೂ ಇಲ್ಲಿ ಜೀವನ ನಡೆಸದೆ ಬೇರೆ ದಾರಿ ಮಾರ್ಗವಿಲ್ಲದ ಸಮುದಾಯಗಳು ಹೆಚ್ಚುತ್ತಿರುವ ಸಂಚಾರದ ವೆಚ್ಚಗಳು ತಮ್ಮ ಆದಾಯದಲ್ಲಿ ಕೊರತೆ ಮೂಡಿಸುವುದರ ಪರಿಣಾಮಗಳನ್ನು ಅನುಭವಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ. ಹಳೆಯ ಬಡಾವಣೆಗಳಲ್ಲಿ ಹಾಗೂ ನಗರದ ಒಳಭಾಗದಲ್ಲಿ ಜೀವಿಸುವ ಸಮುದಾಯಗಳಿಗೆ, ಹೆಚ್ಚುತ್ತಿರುವ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆಗಳ ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ, ಜೀವನದ ಗುಣಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಗಂಭೀರವಾದ ಇಳಿಮುಖ ಕಂಡಿದೆ.

ಖಾಸಗಿ ವಾಹನ:ಜನಸಂಖ್ಯೆಯ 1:3 ನಿಷ್ಟತಿಯಿರುವ ಬೆಂಗಳೂರಿನ ವಾಹನ ಹಾಗೂ ಸಾರಿಗೆ ಸಮಸ್ಯೆಗಳನ್ನು ಚಾಕಚಕ್ಯತೆಯಿಂದ ನಿವಾರಿಸದಿದ್ದರೆ, ಒಟ್ಟಾರೆ, ಖಾಸಗಿ ವಾಹನದ ಬಳಕೆಯು ಆಯಾ ಕುಟುಂಬಗಳ ಮೇಲೆ ಹೊರೆಯೇ, ಏಕೆಂದರೆ ಕಾರ್ ಅಥವಾ ಮೋಟಾರ್‌ಬೈಕನ್ನು ಹೊಂದಿರುವುದು ಅಥವಾ ಬಳಸುವುದು ದಿನೇದಿನೇ ದುಬಾರಿ ಆಗುತ್ತಿದೆ. ಅಲ್ಲದೆ, ಸಂಚಾರದ ಖಾಸಗಿ ವಿಧಾನಗಳ ಮೇಲಿನ ಅವಲಂಬನೆಯು ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸುವುದಲ್ಲದೆ, ಉತ್ಪಾದಕತೆಯ ಸಮಯ, ಪಳೆಯುಳಿಕೆಯ ಇಂಧನಗಳನ್ನು ಪೋಲು ಮಾಡಿ, ಪರಿಸರ ಮಾಲಿನ್ಯ ಉಂಟಾಗಿ, ಅದರ ಮೂಲಕ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಆರೋಗ್ಯದ ಮೇಲೆ ವ್ಯತಿರಿಕ್ತ ಪರಿಣಾಮ ಉಂಟಾಗುತ್ತದೆ. ಸದ್ಯದ ಗಂಭೀರ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯಿಂದ ಹೊರಬರಲು ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ಕಂಡುಕೊಳ್ಳುವುದು ಎಲ್ಲರ ಕಳಕಳಿ ಆಗಿರಬೇಕು.

ಪ್ರಗತಿಪರ ಹಾಗೂ ಪ್ರಜಾಸತ್ತಾತ್ಮಕ ಪರಿಹಾರಗಳನ್ನು ಉತ್ತೇಜಿಸುವಲ್ಲಿ ಸರ್ಕಾರ ಹಿಂದೆ ಬಿದ್ದಿದೆ:

ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ, ಬೃಹತ್ ಬೆಂಗಳೂರು ಮಹಾನಗರ ಪಾಲಿಕೆ (ಬಿಬಿಎಮ್‌ಪಿ), ಬೆಂಗಳೂರು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪ್ರಾಧಿಕಾರ (ಬಿಡಿಎ), ನಗರ ಭೂಸಾರಿಗೆ ನಿರ್ದೇಶನಾಲಯ (ಡಿಯುಎಲ್‌ಟಿ) ಹಾಗೂ ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರದ ನಗರಾಭಿವೃದ್ಧಿ ಇಲಾಖೆಗಳು – ಇವೆಲ್ಲವೂ ಎಲ್ಲರಿಗೂ ಪ್ರಗತಿಪರ ಹಾಗೂ ಸೇರ್ಪಡಿಕೆಯ ಪರಿಹಾರಗಳನ್ನು ನೀಡುವ ಹೊಣೆಗಾರಿಕೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು – ನಗರಕ್ಕೆ ಹಾಗೂ ಅದರ ಪ್ರಜೆಗಳಿಗೆ ಅತ್ಯಂತ ಆಪತ್ಕಾರಿಯಾದ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಅವರ ಮೇಲೆ ಹೇರುತ್ತಿದೆ. ಈ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು, ವಿರಳವಾದ ಹಣಕಾಸು ಹಾಗೂ ಭೂ ಸಂಪನ್ಮೂಲಗಳನ್ನು ಮೇರೆಯಿಲ್ಲದೆ ಪೋಲು ಮಾಡಿದ, ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆಯ ಬಹುಆಯಾಮದ ಸಮಸ್ಯೆಗಳನ್ನು ಉದ್ದೇಶಿಸುವಲ್ಲಿ ಸಮರ್ಥ ಹಾಗೂ ಸೂಕ್ತವಲ್ಲದ ಯೋಜನೆಗಳೆಂದು ವಿಶ್ವದ ಎಲ್ಲೆಡೆಯಿಂದ ಕಲಿತ ಅನುಭವಗಳನ್ನು ಕಡೆಗಣಿಸಿ, ಅಂತಹ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಸಕ್ರಿಯವಾಗಿ ಉತ್ತೇಜಿಸಿವೆ ಅಥವಾ ಸಹಿಸಿಕೊಂಡಿವೆ.

ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆಯ ಸಮಸ್ಯೆಗೆ ಪರಿಹಾರಗಳೆಂದು ಅಧಿಕೃತವಾಗಿ ಪ್ರದರ್ಶನವಾಗುತ್ತಿರುವ ಸದ್ಯದ ಯತ್ನಗಳಲ್ಲಿ,

ಅನಿಯಂತ್ರಿತ ರಸ್ತೆ ಅಗಲೀಕರಣ ಹಾಗೂ ಸಿಗ್ನಲ್-ಮುಕ್ತ ಮಾರ್ಗಗಳು, ಮೆಟ್ರೋ ನೆಟ್‌ವರ್ಕ್‌ನ ವಿಸ್ತರಣೆ ಹಾಗೂ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ಅತ್ಯಧಿಕ-ವೆಚ್ಚದ ಅಧಿಕ ವೇಗದ ರೈಲು ಸಂಪರ್ಕ, ಹಾಗೂ, ಆಗಾಗ ಪರಿಶೋಧನೆಗೊಳ್ಳುವ ಮೋನೋರೈಲ್. ಈ ಎಲ್ಲ ಅಥವಾ ಯಾವುದೇ ನಿರ್ಣಯಗಳನ್ನು ರೂಪಿಸುವಾಗ, ವಿಸ್ತೃತ ವರ್ಗಗಳ ಜನಸಾಮಾನ್ಯರಿಗೆ ಅದನ್ನು ಕುರಿತಾಗಿ ತಿಳುವಳಿಕೆ ನೀಡೇ ಇಲ್ಲ, ಹಾಗೂ ಈ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಪರಿಪೂರ್ಣ ಅಪ್ರಜಾಸತ್ತಾತ್ಮಕ ಹಾಗೂ ಹೊಣೆಗಾರಿಕೆರಹಿತ ವಿಧಾನಗಳ ಮೂಲಕ ಮುಂದುವರಿಸಲಾಗುತ್ತಿದೆ.

ರಸ್ತೆ ಅಗಲೀಕರಣವು ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ನಿವಾರಿಸಲು ಪರಿಹಾರವಲ್ಲ:

ಉದಾಹರಣೆಗೆ, ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಗಲಿಸುವ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯು, ನಗರದ ಒಳಗಿನ 91 ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಗುರುತಿಸುವ ಮೂಲಕ 2004ರಲ್ಲಿ ಮುಂದಿಡಲಾಯಿತು. ಪ್ರಸ್ತುತದಲ್ಲಿ ಅದು 216ಕ್ಕೆ ಬೆಳೆದಿದೆ. ಇದರ ಜೊತೆಗೆ, ಕೆಲವು ಸಿಗ್ನಲ್ ಮುಕ್ತ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನೂ ಸೇರಿಸಲಾಗಿದೆ. ಒಟ್ಟಾರೆ, ಈ ಮೂಲಕ ಸಮುದಾಯಗಳ ಬೃಹತ್ ಸ್ಥಳಾಂತರಣ ಹಾಗೂ ನಗರದ ಮೂಲ ಭಾಗಗಳ ಅನಿಯೋಜಿತ ಮರುವಿನ್ಯಾಸವು ಆಗಲಿದೆ. ಜೊತೆಗೆ, ವ್ಯತಿರಿಕ್ತ ಹಾಗೂ ಕಾನೂನು-ಬಾಹಿರ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಈ ಉದ್ದೇಶಿತ ಯೋಜನೆಗಳು ನಿಸ್ಸಂಶಯವಾಗಿ ಸಾವಿರಾರು ವ್ಯಾಪಾರಗಳು, ಮನೆಗಳು, ರಸ್ತೆ ವ್ಯಾಪಾರದ ಸ್ಥಳಗಳು, ಮರಗಳು ಹಾಗೂ ಮುಖ್ಯ ಪಾದಚಾರಿ ಹಾಗೂ ಸೈಕಲ್ ವಲಯಗಳ ಮೇಲೆ ಪ್ರಭಾವ ಬೀರಲಿದೆ.

ರಸ್ತೆ ಅಗಲೀಕರಣವು ಅಲ್ಪಾವಧಿಯ ಪರಿಹಾರವೆಂದು ನಿಶ್ಚಿತವಾದ ಸಂಗತಿ. ವಿಭಿನ್ನ ದೃಷ್ಟಿಕೋನದಲ್ಲಿ ಹಾಗೂ ಕ್ರಿಯಾತ್ಮಕವಾಗಿ ಚಿಂತಿಸಿ, ಹೆಚ್ಚು ಸುದೃಢ ಹಾಗೂ ಸೇರ್ಪಡಿಕೆಯ ಪರಿಹಾರಗಳನ್ನು ಕಂಡುಕೊಳ್ಳುವ ಆಶಯ ಹಾಗೂ ಸಮ್ಮತ ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ, ಇದೇ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಕೆಲವು ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಪುನಃ ಅಗಲಿಸಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಇಂತಹ ವಿಭಿನ್ನ ಹಾಗೂ ಕ್ರಿಯಾತ್ಮಕ ಚಿಂತನೆಯು, ಖಾಸಗಿ ವಾಹನಗಳ ಬಳಕೆಯಲ್ಲಿ ಇಳಿತ, ಸೈಕಲ್ ಬಳಕೆ, ಕಾಲ್ಡಿಗೆ ಹಾಗೂ ಮೋಟರ್-ರಹಿತ ಸಾರಿಗೆಯ ಉತ್ತೇಜನ, ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆಯ ಆಯ್ಕೆಗಳ ಸಾಮರ್ಥ್ಯ ಹಾಗೂ ಆಕರ್ಷಣೆಯ ಹೆಚ್ಚಳದತ್ತ ಇಂತಹ ಪರಿಹಾರಗಳು ಗಮನ ಹರಿಸಬೇಕು. ಅವಿರತವಾಗಿ ಹೆಚ್ಚುತ್ತಿರುವ ಖಾಸಗಿ ವಾಹನಗಳ ಬಳಕೆದಾರರ ಸುಗಮ ಸಂಚಾರಕ್ಕಾಗಿ, ನಗರದ ಜೀವಾಳ ಹಾಗೂ ಆರ್ಥಿಕ ಆಧಾರದ ದ್ಯೋತಕವಾದ ನಮ್ಮ ಜೀವಿಸುವ ಸ್ಥಳಗಳನ್ನು ಬಲಿಕೊಡಲು ಹೊರಟಿರುವುದು ಆಘಾತಕಾರಿಯಾದ ವಿಷಯವಾಗಿದೆ. ಪ್ರತಿನಿಧಾತ್ಮಕ ಪ್ರಜಾಪ್ರಭುತ್ವದ ದೃಷ್ಟಿಕೋನದಿಂದ, ಸಂಚರಿಸುವ ಸಾರ್ವಜನಿಕರ ಪೈಕಿ, ಖಾಸಗಿ ವಾಹನ ಬಳಕೆದಾರರು ಅಲ್ಪಸಂಖ್ಯಾತರೆಂಬ ವಾಸ್ತವವನ್ನು ನಾವು ಮರೆಯಬಾರದು (5,000 ಬಸ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಹಾಗೂ 1 ಲಕ್ಷ ಆಟೋಗಳಲ್ಲಿ 40 ಲಕ್ಷ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು, ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಕೇವಲ 2%ದಷ್ಟು ರಸ್ತೆಯ ಸ್ಥಳವನ್ನು ಬಳಸುತ್ತವೆ. ಅದಕ್ಕೆ ಪ್ರತಿಯಾಗಿ, 35 ಲಕ್ಷ ಖಾಸಗಿ ಮೋಟಾರ್ ವಾಹನಗಳ ಬಳಕೆದಾರರು ನಗರದ 90% ರಸ್ತೆ ಯ ಸ್ಥಳವನ್ನು ಸ್ವಾಧೀನ ಪಡಿಸಿಕೊಂಡಿವೆ.)

ಕಾನೂನು ಹಾಗೂ ಕಾರ್ಯನೀತಿಯ ಉಲ್ಲಂಘನೆಯನ್ನು ಮಾಡುವ ನಗರ ಸಾರಿಗೆ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಿ, ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ:

ಈ ಬೃಹತ್ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಉತ್ತೇಜಿಸುವ ನಿರ್ಣಯಗಳನ್ನು ರೂಪಿಸುವಲ್ಲಿ ಭಾಗವಹಿಸುವಿಕೆಗೆ (ನೇರವಾಗಿ ಹಾಗೂ ನೇರವಲ್ಲದ ರೀತಿಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಭಾವಿತರಾದ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ) ಯಾವುದೇ ರೀತಿಯ ಇಂತಿಷ್ಟು ಅವಕಾಶವೂ ಇಲ್ಲ. ಕರ್ನಾಟಕ ಪಟ್ಟಣ ಹಾಗೂ ನಗರ ಯೋಜನಾ ಕಾಯಿದೆ, ಬೆಂಗಳೂರು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪ್ರಾಧಿಕಾರ ಕಾಯಿದೆ, ಸಂವೈಧಾನಿಕ 74ನೆಯ ತಿದ್ದುಪಡಿ (ನಗರಪಾಲಿಕಾ) ಕಾಯಿದೆ, ಕರ್ನಾಟಕ ವೃಕ್ಷ ಸಂರಕ್ಷಣಾ ಕಾಯಿದೆ, ಕರ್ನಾಟಕ ಉದ್ಯಾನವನಗಳು ಹಾಗೂ ತೆರೆದ ಸ್ಥಳಗಳು/ಬಯಲುಗಳ ಕಾಯಿದೆ, ಇತ್ಯಾದಿಯಂತಹ ಅನೇಕ ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸಬಹುದಾದ ಶಾಸನಗಳು, ತಮ್ಮ ಜೀವನ, ಜೀವನೋಪಾಯ ಹಾಗೂ ಭವಿಷ್ಯಗಳ ಮೇಲೆ ಪರಿಣಾಮ ಬೀರುವ ನಿರ್ಣಯಗಳನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳುವ ಮುನ್ನ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು ಅಂತಹ ಜನರೊಂದಿಗೆ ಸಮಾಲೋಚಿಸಬೇಕೆಂದು ಆದೇಶಿಸಿದರೂ, ಈ ವಿಷಾದನೀಯ ಪ್ರಜಾಸತ್ತಾತ್ಮಕ ಕೊರತೆಯು ಇರುವುದು ನಿಜ.

ಈ ಕಾನೂನುಗಳನ್ನು ಅಕ್ಷರಶಃ ಪರಿಪಾಲಿಸುವ ಪ್ರಾಮುಖ್ಯತೆಯನ್ನು ಕರ್ನಾಟಕ ಉಚ್ಚ ನ್ಯಾಯಾಲಯವು ಪದೇಪದೇ ಎತ್ತಿಹಿಡಿದಿದೆ (ಉದಾ: ಇಎಸ್‌ಜಿಯ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಹಿತಾಸಕ್ತಿ ಮೊಕದ್ದಮೆ ಡಬ್ಲ್ಯು.ಪಿ ಸಂ.7107/2008ಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ನಿರ್ದೇಶನಗಳು). ನಿರ್ಣಯ ಕೈಗೊಳ್ಳುವಿಕೆಯಲ್ಲಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕರನ್ನು ತೊಡಗಿಸಿಕೊಳ್ಳುವುದು ಕಡ್ಡಾಯವೆಂಬ ಕಾನೂನಿನ

ಕಟ್ಟುಪಾಡುಗಳನ್ನು ಉಲ್ಲಂಘಿಸುವ ಅಧಿಕಾರಿಗಳ ವಿರುದ್ಧ ನ್ಯಾಯಾಲಯಗಳ ವಿರುದ್ಧ ಅವಹೇಳನದ ಕ್ರಮವನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳುವ ನಿರ್ಣಯವನ್ನೂ ನ್ಯಾಯಾಲಯಗಳು ಎತ್ತಿ ಹಿಡಿದಿವೆ (ಉದಾ: ಬೆಂಗಳೂರು ಮೆಟ್ರೋವನ್ನು ಕುರಿತಾದ ಇಎಸ್‌ಜಿಯ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಹಿತಾಸಕ್ತಿ ಮೊಕದ್ದಮೆ ಡಬ್ಲ್ಯು.ಪಿ ಸಂ.13241/2009). ಅಲ್ಲದೆ, ಇಂತಹ ಬೃಹತ್ ಯೋಜನೆಗಳ ಪಾರಿಸಾರಿಕ ಹಾಗೂ ಸಾಮಾಜಿಕ ಪರಿಣಾಮಗಳನ್ನು ಪರಿಗಣಿಸಿದ ನಂತರ ಮಾತ್ರ, ಅವುಗಳನ್ನು ಜಾರಿಗೆ ತರುವ ಯತ್ನವನ್ನು ಮಾಡಬೇಕೆಂದೂ ನ್ಯಾಯಾಲಯಗಳು ನಿರ್ಣಯ ನೀಡಿವೆ (ಉದಾ: ಜಿಕೆವಿಕೆ ಸಂಪರ್ಕ ರಸ್ತೆಗೆ ಸವಾಲು ಹಾಕಿದ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಹಿತಾಸಕ್ತಿ ಮೊಕದ್ದಮೆ, ಡಬ್ಲ್ಯು.ಪಿ ಸಂ.28040/2009). ಆದರೂ, ಇಂತಹ ಕಾನೂನುಬದ್ಧ ನಿರ್ದೇಶನಗಳು ಇದ್ದೂ, ಸ್ಥಳೀಯ ಹಾಗೂ ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರಗಳ ಹಲವಾರು ಪೌರ ಹಾಗೂ ಮೂಲಭೂತ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಸಂಘಸಂಸ್ಥೆಗಳು ಇದರ ಅವಮಾನಕರ ಅನಾದರ ಮಾಡುವುದನ್ನು ಮುಂದುವರಿಸಿದೆ.

ಈ ಯೋಜನೆಗಳಲ್ಲಿ ಪರಿಣಮಿಸಿದ ನಿರ್ಣಯ ಕೈಗೊಳ್ಳುವಿಕೆಯ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆಗಳು, ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ನಗರ ಸಾರಿಗೆ ಕಾರ್ಯನೀತಿ, ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ರಸ್ತೆ ವ್ಯಾಪಾರಗಳ ಕಾರ್ಯನೀತಿ, ಇತ್ಯಾದಿಯಾದ ಪ್ರಗತಿಪರ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಕಾರ್ಯನೀತಿಗಳಲ್ಲಿ ಸ್ಪಷ್ಟಪಡಿಸಿರುವ ಕಾರ್ಯನೀತಿಗಳನ್ನು ಸಮಗ್ರವಾಗಿ ಅಲಕ್ಷ್ಯಮಾಡಿವೆ. ಹಲವಾರು ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ, ಈ ಬೃಹತ್-ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಕುರಿತಾದ ನಿರ್ಣಯಗಳನ್ನು ರೂಪಿಸುವ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆಗಳಲ್ಲಿ ನಗರಪಾಲಿಕೆಯ/ಪೌರ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಚುನಾಯಿತ ಪ್ರತಿನಿಧಿಗಳನ್ನೂ ಹೊರಗೆ ಇರಿಸಿದಂತೆ ತೋರುತ್ತದೆ.

ಯೋಜನೆಗಳಿಂದ ಪ್ರಭಾವಿತವಾದ ಸಮುದಾಯಗಳಿಗೆ ಪರಿಹಾರದ ತಮ್ಮ ಮೂಲಭೂತ ಹಕ್ಕನ್ನು ನಿರಾಕರಿಸಲಾಗಿದೆ, ಕಾರಣ, ರಾಜ್ಯ ಹಾಗೂ ನಗರದ ಸರ್ಕಾರಗಳು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಹಕ್ಕುಗಳ ಹಸ್ತಾಂತರ ಯೋಜನೆಯನ್ನು (ಟಿಡಿಆರ್) ಉತ್ತೇಜಿಸಿ, ಅಂತಹ ಯೋಜನೆಯು ಪರಿಹಾರಕವೆಂಬ ಘೋಷಣೆಯನ್ನೂ ಮಾಡಿದೆ. ಈ ಯೋಜನೆಯು ಜನಪ್ರಿಯವಲ್ಲದೆ ಇರುವುದರೊಂದಿಗೆ, ಈ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಸ್ವಇಚ್ಛೆಯಿಂದ ಒಪ್ಪಿಕೊಂಡ ಮೊದಲನೆಯ ವ್ಯಕ್ತಿಗೇ ತನ್ನ ಟಿಡಿಆರ್ ಪ್ರಮಾಣಪತ್ರವನ್ನು ನೀಡಿಲ್ಲ, ಅದೂ 2006ರಿಂದ! ಅಲ್ಲದೆ, ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆಯ ನಿವಾರಣೆಗಂದು ರಸ್ತೆ ಅಗಲೀಕರಣ ಹಾಗೂ ಈ ರೀತಿಯ ಬೇರೆ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಹೇರುವ ತನ್ನ ತರಾತುರಿಯಲ್ಲಿ, ಈ ಯೋಜನೆಯು ಕಡ್ಡಾಯವೆಂಬ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ, beleaguered ಹಾಗೂ ಬೇಸತ್ತು ನಾಗರಿಕರ ಸರ್ಕಾರವು ಅದನ್ನು ಒಪ್ಪಿಕೊಳ್ಳುವಂತೆ ಬಲವಂತ ಮಾಡುತ್ತಿದೆ. ಭಾರತೀಯ ಸಂವಿಧಾನದಲ್ಲಿ enshrined ದೊರಕಬೇಕಾದ ಪ್ರಕ್ರಿಯಾ ಹಕ್ಕುಗಳು ಹಾಗೂ ಜೀವನ ಹಾಗೂ ಜೀವನೋಪಾಯಗಳ ಹಕ್ಕುಗಳಿಗೆ ಪರಿಪೂರ್ಣ ಅವಹೇಳನವಾಗಿದೆ

ಇಂತಹ ಅಪ್ರಜಾಸತ್ತಾತ್ಮಕ, ಕಾರ್ಯಗತ ಮಾಡಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗದ, ಸಾಮಾಜಿಕವಾಗಿ ನ್ಯಾಯಯುತವಲ್ಲದ ಹಾಗೂ ಪಾರಿಸಾರಿಕವಾಗಿ ಸುಸ್ಥಿರವಲ್ಲದ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಅಂತ್ಯಕಾಣಿಸುವ ಸಮಯ ಬಂದಿದೆ. ಎಲ್ಲರಿಗೂ ನಿಜವಾದ ಅರ್ಥದಲ್ಲಿ ಪ್ರಯೋಜನಕಾರಿಯಾದ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಹಾಗೂ ನಗರ ಮೂಲಭೂತ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗಳ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ನಿರ್ಣಯಗಳಲ್ಲಿ ಜನರನ್ನು ವ್ಯವಸ್ಥಿತ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ತೊಡಗಿಸಿಕೊಳ್ಳುವುದು ಇಂದಿನ ಅಗತ್ಯವಾಗಿದೆ. ವರ್ಷವಿಡೀ ಉತ್ತಮ ಹವಾಮಾನ ಹಾಗೂ ಸೈಕಲ್ ಬಳಕೆ ಹಾಗೂ ಪಾದಚಾರಿ ಸ್ನೇಹಿ ವಾತಾವರಣವನ್ನು ಹೊಂದಿದ ನಗರದಲ್ಲಿ ಇದನ್ನು ಜಾರಿಗೊಳಿಸುವುದು ಕಷ್ಟದ ಮಾತೇನಲ್ಲ.

ಪ್ರಗತಿಪರ ಹಾಗೂ ದೀರ್ಘಕಾಲೀನ ಪರಿಹಾರಗಳ ಅಲಕ್ಷ್ಯ:

ವಿವಿಧ ಯತ್ನಗಳ ಮೂಲಕ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆಯ ಸಮಸ್ಯೆಗೆ ಅಲ್ಪಕಾಲೀನವಲ್ಲದ, ಖಾಯಂ ಹಾಗೂ ಬುದ್ಧಿವಂತ ಪರಿಹಾರಗಳನ್ನು ನಗರಾದ್ಯಂತ ಜನರು ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಇವುಗಳ ಪೈಕಿ, ಸುರಕ್ಷಿತ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ವಲಯಗಳಾದ, ಪರಿಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಲಭ್ಯವಾದ ಹಾಗೂ ಸೈಕಲ್ ಮತ್ತು ಪಾದಚಾರಿ-ಸ್ನೇಹಿ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲದೆ, ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಹಾಗೂ ತುರ್ತು ವಾಹನಗಳಿಗೆ ಆದ್ಯತೆ ನೀಡುವ, ರಸ್ತೆ ವ್ಯಾಪಾರಗಳ ಜೀವನೋಪಾಯಗಳ ಹಕ್ಕುಗಳನ್ನು ಎತ್ತಿಹಿಡಿಯುವ ಹಾಗೂ, ಮರಗಳು ಹಾಗೂ ಬಯಲುಗಳು/ತೆರೆದ ಸ್ಥಳಗಳಿಗೆ ಅವಕಾಶ ಮಾಡಿಕೊಡುವ ರಸ್ತೆಗಳ ಸೃಷ್ಟಿಯು ಒಳಗೊಂಡಿದೆ. ಎಲ್ಲರಿಗೂ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಲಭ್ಯವಾಗಿಸುವ, ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆಯು ಎಲ್ಲರಿಗೂ ಕೈಗೆಟಕುವ ಹಾಗೂ ಆಕರ್ಷಕ ಮಾಡುವದರತ್ತ ಒತ್ತು ನೀಡುವ ನಗರ ಸಾರಿಗೆ ಮೂಲಭೂತ ಯೋಜನೆಗಳಲ್ಲಿ ಹೂಡುವುದು ಈ ಪರಿಹಾರಗಳ ಭಾಗವಾಗಿದೆ. ಈ ಎಲ್ಲ ವಿಚಾರಗಳು ಹಾಗೂ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಗಳು, ಭಾರತೀಯ ಸಂವೈಧಾನಿಕ ಪರಿಸರದಲ್ಲಿ ಪ್ರಗತಿಪರ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ರೂಪುಗೊಂಡ ಕಾನೂನುಗಳು ಹಾಗೂ ಕಾರ್ಯನೀತಿಗಳಿಗೆ ಪರಿಪಾಲಿಸುವಂತಹುದೇ; ಈ ವಿಚಾರಗಲು ಹಾಗೂ

ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಗಳಿಗೆ ಸಂಚಾರಿ ಹಾಗೂ ವಾಹನ ತಜ್ಞರ ಬೆಂಬಲವೂ ಇದ್ದು, ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆಯ ಉತ್ತೇಜನ ನೀಡಿದ ನಗರಗಳು ಯಶಸ್ವಿಯಾಗುವ ಹಾಗೂ ಖಾಸಗಿ ವಿಧಾನಗಳಿಗೆ ಆದ್ಯತೆ ನೀಡಿದ ನಗರಗಳು ಸೋತಿರುವುದರ ಬಲಗೊಳ್ಳುತ್ತಿರುವ ಜಾಗತಿಕ ಚಿಂತನೆಯೊಂದಿಗೆ ಕೂಡ ಇದು ಸ್ಪಂದಿಸುತ್ತದೆ.

ಬೆಂಗಳೂರನ್ನು ಜಾಗತಿಕ ಗುಣಮಟ್ಟದ ನಗರವನ್ನಾಗಿ ಮಾಡುವುದನ್ನು ಕುರಿತಾಗಿ ಅಧಿಕಾರಕ್ಕೆ ಬಂದ ಎಲ್ಲ ಸರ್ಕಾರಗಳೂ ಮಾತನಾಡುತ್ತಿವೆ. ಅಂದರೆ, ನಗರದ ಮಧ್ಯ ಭಾಗಗಳು ಹಾಗೂ ಹೊರವಲಯಗಳಲ್ಲೂ, ವಿವಿಧ ರೀತಿಯ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆಯ ಆಯ್ಕೆಗಳನ್ನು ನೀಡುವುದರ ಜೊತೆಜೊತೆಗೆ, ಖಾಸಗಿ ವಾಹನಗಳ ಬಳಕೆಯನ್ನು ತೀವ್ರರೀತಿಯಲ್ಲಿ ನಿಬಂಧನೆ ಮಾಡುವ ಪರಿಹಾರಗಳನ್ನು ಉತ್ತೇಜಿಸುವಲ್ಲಿ, ಅವರು ಜನರೊಂದಿಗೆ ಸೇರಿ ಕಾರ್ಯಗತ ಮಾಡಬೇಕು ಎಂದರ್ಥ. ಜೊತೆಗೆ, ಕೇವಲ ಜನಸಂಖ್ಯೆಯ ಅಲ್ಪ ಭಾಗಕ್ಕೆ ಮಾತ್ರ ಪ್ರಯೋಜನವಾಗುವ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್/ವೇಗಚಾಲನೆಯ ಮಾರ್ಗಗಳು ಹಾಗೂ ಎತ್ತರದ ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಅಧಿಕ ಹಾಗೂ ನಿಷ್ಪ್ರಯೋಜಕ ಹೂಡಿಕೆಯನ್ನು ಮಾಡುವ ಬದಲು, ನಗರದ ಒಳಗಣ ಸಂಚಾರಿ ವಿಧಾನಗಳು ಕಡಿಮೆ ಕಾರ್ಬನ್ ರೈಲು ಆಧಾರಿತ ಪರ್ಯಾಯಗಳಿಗೆ ಬದಲಾವಣೆ ಆಗಬಹುದು. ಇಂತಹ ಕ್ರಮಗಳು ದೇಶಕ್ಕೆ ಅಮೂಲ್ಯವಾದ ವಿದೇಶೀ ವಿನಿಮಯವನ್ನು ಉಳಿಸಿ, ಪೆಟ್ರೋಲ್ ಹಾಗೂ ಡೀಸೆಲ್‌ಗಳ ಬಳಕೆಯ ಅಗತ್ಯವನ್ನು ಗಣನೀಯ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಕಡಿಮೆ ಮಾಡುವುದಲ್ಲದೆ, ಹವಾಮಾನ ಬದಲಾವಣೆಯನ್ನು ಉದ್ದೇಶಿಸುವ ಭಾರತದ ಯತ್ನಗಳಿಗೂ ಕುಮ್ಮಕ್ಕು ನೀಡಲು ನೆರವಾಗುತ್ತದೆ.

ಇಂತಹ ಪ್ರಗತಿಪರ ವಿಚಾರಗಳನ್ನು ಬೆಂಬಲಿಸುವ ಬದಲು, ಖಾಸಗಿ ಸಂಚಾರ ವಿಧಾನಗಳ ಮೇಲೆ ಮತ್ತಷ್ಟು ಅವಲಂಬನೆಯನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸುವ ಅತ್ಯಂತ ಅನುಪಯುಕ್ತ ಹೂಡಿಕೆಗಳಾದ ಇಂತಹ ಬೃಹತ್ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಸರ್ಕಾರವು ಮಾಡುತ್ತಿದೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಉತ್ತಮ ಉದಾಹರಣೆಯೆಂದರೆ, ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಂಚಾರಿ ವಿಧಾನವೆಂದು ಉತ್ತೇಜಿಸಲಾಗುತ್ತಿರುವ ಮೆಟ್ರೋದ ನಿರ್ಮಾಣವು ಎಷ್ಟು ದುಬಾರಿಯೆಂದರೆ, ಬಹುಪಾಲು ಜನಸಂಖ್ಯೆಗೆ ಅದರಲ್ಲಿ ಸಂಚರಿಸುವುದು ಕೈಗೆಟುಕದಂತೆ ಆಗುತ್ತದೆ. ಅದಕ್ಕಿಂತ ಮಾಡಲು ಹೆಚ್ಚು ಸಾಧ್ಯವಾಗುವಂತಹ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆಯ ವಿಧಾನಗಳಾದ, ನೆರೆಹೊರೆಯರ ಅಗತ್ಯಗಳಿಗೆ ಅಳವಡಿತವಾದ ವಿವಿಧ ರೀತಿಯ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಪರಿಚಯಿಸುವುದನ್ನು ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಅಲಕ್ಷ್ಯ ಮಾಡಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ಮುಂದಿರುವ ಸಮಸ್ಯೆಯನ್ನು ಪರಿಹರಿಸುವಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ರೀತಿಯ ಕೊಡುಗೆಯನ್ನು ನೀಡ ದಿರಬಹುದೆಂದು ಸಾಬೀತು ಪಡಿಸಲಾಗಿದ್ದರೂ, ನಗರದ ಸಂಚಾರಿ ಮೂಲ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಹೂಡಿಕೆಯು ಹೆಚ್ಚಾದಷ್ಟೂ, ರಾಜಕೀಯ ಹಾಗೂ ಆಡಳಿತ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗಳಿಗೆ ಅಂತಹ ಯೋಜನೆಗಳಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚು ಆಸಕ್ತಿ ಇರುವಂತೆ ತೋರುತ್ತದೆ.

ಪ್ರಗತಿಪರ ಹಾಗೂ ಸೇರ್ಪಡಿಕೆಯ ಪರಿಹಾರಗಳನ್ನು ಕಂಡುಕೊಳ್ಳಲು ಹಾಗೂ, ಕಾನೂನು-ಬಾಹಿರ ನಗರ ಸಾರಿಗೆ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ತಡೆಗಟ್ಟಲು ಬಾಟ್‌ಪಿಕ್ ಸಂಪರ್ಕಜಾಲವನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲಾಗಿದೆ:

ಈ ಎಲ್ಲ ಕಳಕಳಿಗಳನ್ನೂ ಗಮನದಲ್ಲಿ ಇರಿಸಿ, ವರ್ಷಾಂತರಗಳ ಅನೇಕ ಯತ್ನಗಳ ನಂತರವೂ, ರಾಜ್ಯ ಹಾಗೂ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರಗಳು ಜನರ ನಿಜವಾದ ಕಳಕಳಿಗಳು ಹಾಗೂ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಗಳಿಗೆ ಕಿವಿಗೊಡದ ಕಾರಣ, ಅಂತಹ ನಿರ್ಣಯಗಳಿಂದ ಪ್ರತ್ಯಕ್ಷವಾಗಿ ಹಾಗೂ ಪರೋಕ್ಷವಾಗಿ ಪ್ರಭಾವಿತವಾದ ಹಲವಾರು ಸಮುದಾಯಗಳು ಒಗ್ಗೂಡಿ, ನಗರವ್ಯಾಪಿ ಸಂಘಟನೆಯನ್ನು ರೂಪಿಸುವುದು ಅವಶ್ಯಕವಾಗಿದೆ

ಕೆಳಕಂಡ ಉದ್ದೇಶಗಳನ್ನು ಸಾಧಿಸಲು ಸಂಘಟಿತವಾಗಿ ಹಾಗೂ ಒಟ್ಟಾರೆಯಾಗಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಣೆ ಮಾಡುವ ಉದ್ದೇಶವನ್ನು ಬೆಂಗಳೂರು ಸಾರಿಗೆ ಯೋಜನೆಗಳಿಂದ ಪ್ರಭಾವಿತವಾದ ಸಮುದಾಯಗಳ ಸಂಪರ್ಕಜಾಲದ (ಬಾಟ್‌ಪಿಕ್) ಧ್ಯೇಯವಾಗಿದೆ:

1. ಎಲ್ಲ ಸಮುದಾಯಗಳ ಹಕ್ಕುಗಳನ್ನು ಸುಭದ್ರಗೊಳಿಸುವ, ಸಮುದಾಯಗಳ ಸ್ಥಳಾಂತರಗಳನ್ನು ಹಾಗೂ ಹಸಿರಿನ ನಾಶವನ್ನು ಕನಿಷ್ಠಗೊಳಿಸುವ, ಹಾಗೂ ಎಲ್ಲರಿಗೂ ಸುಲಭವಾದ ಹಾಗೂ ಕೈಗೆಟುಕುವ ಸಂಚಾರ (ವ್ಯವಸ್ಥೆ)ಕ್ಕಾಗಿ, ಅದನ್ನು ಉತ್ತೇಜಿಸುವ ರಸ್ತೆ ಸುಧಾರಣೆ ಹಾಗೂ ನಗರ ಸಾರಿಗೆ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಮಾತ್ರ ಬೆಂಬಲ ನೀಡುವುದು
2. ಎಲ್ಲರಿಗೂ ಕೈಗೆಟುಕುವಂತಹ ವೆಚ್ಚದ ಹಾಗೂ ಪರಿಸರ ಸ್ನೇಹಿ ಸಂಚಾರದ ಮಾರ್ಗಗಳಾದ ಕಾಲ್ಡಿಗೆ, ಸೈಕಲ್ ಬಳಸುವಿಕೆ ಹಾಗೂ ಆರ್ಥಿಕವಾಗಿ ಸಂಭವನೀಯವಾದ ಹಾಗೂ ಸೂಕ್ತ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗಳನ್ನು ಖಚಿತಪಡಿಸುವುದು

3. ಕಾನೂನು-ಬಾಹಿರ ಸ್ಥಳಾಂತರಣ ಹಾಗೂ ಅಸ್ಥಿರ ಮತ್ತು ತಪ್ಪಾದ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ವಿರೋಧಿಸಲು, ಪ್ರಭಾವಿತವಾದ ಸಮುದಾಯಗಳ ನಡುವೆ ಐಕಮತ್ಯದ ಸಂಪರ್ಕಜಾಲವಾಗಿ ಕಾರ್ಯ ನಿರ್ವಹಣೆ ಮಾಡುವುದು.