



# ನಗರಗಳಲ್ಲಿನ ಸಂಚಾರದ ಆಡಳಿತ ಪರಿಕ್ರಮ ಉಪಕರಣ ಚೀಲ (ಟಿಜಿಐ): ಕರ್ನಾಟಕದ ನಗರಗಳ ಮುಂಚೂಣಿ ಅಧ್ಯಯನ

ಕಲಾ ಎಸ್ ಶ್ರೀಧರ್, ಕೆ.ಸಿ. ಸ್ಮಿತ್

## ವಿವರಣೆ

ಸಂಚಾರಿ ಆಡಳಿತ ಪರಿಕ್ರಮವು (ಟಿಜಿಐ) ನಗರಗಳಲ್ಲಿನ ಸಂಚಾರ ವಲಯದ ಗುಣಮಟ್ಟವನ್ನು ಅಂದಾಜೀಕರಿಸುವ ಉದ್ದೇಶವನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. ಇದಕ್ಕಾಗಿ ಸಾರ್ವತ್ರಿಕವಾಗಿ ಒಪ್ಪಿಕೊಂಡಿರುವ ಒಂದು ಚೌಕಟ್ಟನ್ನು ಬಳಸಿಕೊಳ್ಳಲಾಗಿದೆ. ಈ ಚೌಕಟ್ಟು ಪಾರದರ್ಶಕತೆ, ಹೊಣೆಗಾರಿಕೆ, ಭಾಗವಹಿಸುವಿಕೆ ಮತ್ತು ಸಾಮರ್ಥ್ಯ (ಟಿಎಮ್-ಸಿ) ಇವುಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿದೆ. ಪ್ರಸ್ತುತ ಮುಂಚೂಣಿ ಅಧ್ಯಯನವು ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿನ ನಗರಗಳ ಸಂಚಾರದ ಆಡಳಿತವನ್ನು ಅಂದಾಜೀಕರಿಸುವ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಿದೆ. ಇದಕ್ಕಾಗಿ ಸಂಚಾರ ಆಡಳಿತ ಸೂಚಿಯನ್ನು (ಟಿಜಿಐ) ಒಳಗೊಂಡ ಅಂದಾಜೀಕರಣ ಉಪಕರಣ ಚೀಲವನ್ನು ಬಳಸಿಕೊಳ್ಳಲಾಗಿದೆ. ಈ ಉಪಕರಣ ಚೀಲವನ್ನು ಜಾಗತಿಕ ಸಂಪನ್ಮೂಲಗಳ ಸಂಸ್ಥೆ (ಡಬ್ಲ್ಯುಆರ್‌ಐ) ಹಾಗೂ ಪುಣೆಯಲ್ಲಿರುವ ಪರಿಸರ ಸಂಸ್ಥೆ ಇವುಗಳು ಸಿದ್ಧಪಡಿಸಿವೆ. ಈ ಉಪಕರಣ ಚೀಲವು ೬ ವಿವಿಧ ಕಾರ್ಯನಿರತ ವರ್ಗಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿರುತ್ತದೆ. ಅವುಗಳೆಂದರೆ ಆಡಳಿತ ಕಾರ್ಯನೀತಿ, ಯೋಜನೆ, ಗುಣಮಟ್ಟಗಳು, ಅನುಷ್ಠಾನ, ಆಯವ್ಯಯ ಹೊಂದಿಸಿಕೊಳ್ಳುವಿಕೆ ಮತ್ತು ನಿಯಂತ್ರಣ ಇವುಗಳಾಗಿವೆ. ಜೊತೆಗೆ ಅನೇಕ ಉಪಸೂಚಿಗಳೂ ಸಹ ಇವೆ. ಈ ಉಪಸೂಚಿಗಳು ನಗರಗಳಲ್ಲಿನ ಸಂಚಾರ ವಲಯದ ಆಡಳಿತ ಮತ್ತು ನಿರ್ಧಾರ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವಿಕೆಯ ಅಂದಾಜೀಕರಣವನ್ನು ಮಾಡುತ್ತದೆ.

## ಕಾರ್ಯ ವಿಧಾನ

ಪ್ರಸ್ತುತ ಅಧ್ಯಯನಕ್ಕಾಗಿ ಕರ್ನಾಟಕದ ಎರಡು ವಿವಿಧ ಗಾತ್ರದ ನಗರಗಳನ್ನು ಆಯ್ಕೆಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಲಾಯಿತು. ನಗರ ಸಂಚಾರಕ್ಕಾಗಿ ಬೇರೆ ಬೇರೆ ರೀತಿಯ ಸಾಂಸ್ಥಿಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಮಾಡಿಕೊಂಡಿರುವ ಬೆಂಗಳೂರು ಮತ್ತು ಮೈಸೂರು ಇವುಗಳು ಆ ನಗರಗಳಾಗಿವೆ. ಅಂದಾಜೀಕರಣವು ದಾಖಲೆಗಳ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆ, ಸಂದರ್ಶನಗಳು ಮತ್ತು ಚರ್ಚೆಗಳ ಮೇಲೆ ಆಧರಿಸಿವೆ. ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಅಧಿಕಾರಿ ವರ್ಗದೊಡನೆ ಈ ಸಂದರ್ಶನಗಳು ಮತ್ತು ಚರ್ಚೆಗಳು ನಡೆದವು. ವಿಶ್ಲೇಷಣೆಯು ಅಧ್ಯಯನಕಾರರ ಸ್ವಂತ ಮೌಲ್ಯೀಕರಣ ಮತ್ತು ಡಬ್ಲ್ಯುಆರ್‌ಐ ಸಂಸ್ಥೆಯು ಒದಗಿಸಿರುವ ಮಾರ್ಗಸೂಚಿ ಇವುಗಳನ್ನು ಆಧರಿಸಿತ್ತು. ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಆರು ಸೂಚಿಗಳು ಅಂದರೆ ಕಾರ್ಯನೀತಿ, ಯೋಜನೆ, ಗುಣಮಟ್ಟಗಳು, ಅನುಷ್ಠಾನ, ಆಯವ್ಯಯ ಹೊಂದಿಸಿಕೊಳ್ಳುವಿಕೆ ಮತ್ತು ನಿಯಂತ್ರಣ ಇವುಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಅಂದಾಜೀಕರಣವನ್ನು ಮಾಡಲಾಯಿತು. ಮೈಸೂರು ನಗರಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಅಂದಾಜೀಕರಣವನ್ನು ನಾಲ್ಕು ಸೂಚಿಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಅಂದರೆ ಕಾರ್ಯನೀತಿ, ಅನುಷ್ಠಾನ ಪ್ರಾಧಿಕಾರ, ಆಯವ್ಯಯ ಹೊಂದಿಸಿಕೊಳ್ಳುವಿಕೆ ಮತ್ತು ನಿಯಂತ್ರಣ ಪ್ರಾಧಿಕಾರ ಇವುಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಮಾಡಲಾಯಿತು. ಮೈಸೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ ಯೋಜನೆ ಮತ್ತು ಗುಣಮಟ್ಟಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಏಕೆ ಅಂದಾಜೀಕರಿಸಿಲ್ಲವೆಂದರೆ ಯೋಜನೆಯ ಬಗ್ಗೆ ದತ್ತಾಂಶ ಲಭ್ಯವಾಗಲಿಲ್ಲ ಮತ್ತು ಮೈಸೂರು ನಗರಪಾಲಿಕೆಯು ಸಂಚಾರ ಆಡಳಿತದಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ಮಾರ್ಗಸೂಚಿಯ ಪ್ರಕಾರ ಗುಣಮಟ್ಟವನ್ನು ಕಾಯ್ದುಕೊಳ್ಳಲು ಪ್ರಯತ್ನಿಸಿಲ್ಲ ಎಂದು ಹೇಳಿತು.

ಅಧ್ಯಯನದಲ್ಲಿ ಬೆಳಕಿಗೆ ಬಂದಿರುವ ವಿಷಯವೇನೆಂದರೆ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರವು ನಗರ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ವ್ಯಾಪಕ ಸಾಂಸ್ಥಿಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಮಾಡಿಕೊಂಡಿದೆ. ಜೊತೆಗೆ ಇಲ್ಲಿನ ಸಂಚಾರ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಬೆಂಗಳೂರು ಬೃಹತ್ ನಗರ ಸಂಚಾರ ನಿಗಮವು (ಬಿಎಂಟಿಸಿ) ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿತ್ತು. ಈ ನಿಗಮವು ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆಗಾಗಿ ಅತಿದೊಡ್ಡ ಸಂಖ್ಯೆಯ ವಾಹನಗಳನ್ನು ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದಯಲ್ಲದೆ, ಸಂಚಾರ ಸೇವೆಗಳಿಗಾಗಿ ಸ್ಪಷ್ಟವಾದ ಗುಣಮಟ್ಟಗಳನ್ನು ರೂಪಿಸಿಕೊಂಡಿದೆ. ಮೈಸೂರು ನಗರವೂ ಸಹ

ನಗರ ಸಂಚಾರಕ್ಕಾಗಿ ಸುಸಜ್ಜಿತ ಸಾರಿಗೆ ಜಾಲವನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು, ಅದರ ಆಡಳಿತವನ್ನೂ ಸಹ ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದೆ.

ಪಟ್ಟಿ ೧ ರಲ್ಲಿ ವಿವರಿಸಿರುವಂತೆ ಈ ಎರಡು ನಗರಗಳ ಸಾರಿಗೆ ವಲಯದ ಪ್ರಮುಖ ಅಂಶಗಳನ್ನು ಕುರಿತಂತೆ ಪ್ರಸ್ತುತ ಅಧ್ಯಯನವು ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಂಡಿದೆ. ಪಟ್ಟಿಯಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯನೀತಿ, ಯೋಜನೆ, ಗುಣಮಟ್ಟಗಳು, ನಿಯಂತ್ರಣ ಹಾಗೂ ಇನ್ನೂ ಹಲವಾರು ಆಡಳಿತ ಕಾರ್ಯಗಳ ಬಗ್ಗೆ ವಿವರಣೆಯನ್ನು ನೀಡಲಾಗಿದೆ. ಈ ಪಟ್ಟಿಯು ಪ್ರಸ್ತುತ ಅಧ್ಯಯನಕ್ಕಾಗಿ ಆಯ್ಕೆ ಮಾಡಿಕೊಂಡ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು/ ಇಲಾಖೆಗಳು/ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಸಾರಾಂಶರೂಪದಲ್ಲಿ ನೀಡುತ್ತದೆ. ಈ ಪಟ್ಟಿಯಲ್ಲಿ ನಿರೂಪಿಸಿರುವ ಬಹಳಷ್ಟು ಅಂಶಗಳ ಪೈಕಿ ವಿವಿಧ ಆಡಳಿತ ಕಾರ್ಯಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ (ಜೀವಿಪರಿಸರವನ್ನೂ ಗಣನೆಗೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು) ಅಧ್ಯಯನವು ಅಂದಾಜೀಕರಣವನ್ನು ಮಾಡಿದೆ. ಸಂಚಾರಿ ಆಡಳಿತವನ್ನು ಅವುಗಳ ವಿನ್ಯಾಸ, ಕಾರ್ಯವ್ಯಾಪ್ತಿ, ಸಂಚಾರ ಇಲಾಖೆಯ ಕಾರ್ಯಭಾರಗಳು, ಕಛೇರಿಗಳು, ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಸಚಿವಾಲಯ, ಸಂಚಾರಿ ಪೋಲೀಸರು ಈ ಅನುಕ್ರಮದಲ್ಲಿ ಅಂದಾಜೀಕರಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಅಧ್ಯಯನಕಾರರು ಬೆಂಗಳೂರು ಹಾಗೂ ಮೈಸೂರು ಇವೆರಡರಲ್ಲೂ ಪಾರದರ್ಶಕತೆ, ಹೊಣೆಗಾರಿಕೆ, ಭಾಗವಹಿಸುವಿಕೆ ಮತ್ತು ಸಾಮರ್ಥ್ಯ ಇವುಗಳನ್ನು ಅಳೆಯುವ ಸಲುವಾಗಿ ವಿವಿಧ ಸೂಚಿಗಳ ಮಿಶ್ರಣವನ್ನು ಆರಿಸಿಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಪ್ರಸ್ತುತ ಕಾರ್ಯನೀತಿ ಟಿಪ್ಪಣಿಯು ಕರ್ನಾಟಕದ ನಗರಗಳ ಸಂಚಾರ ಆಡಳಿತ ಸ್ಥಿತಿಗತಿಗಳ ಬಗ್ಗೆ ನಿರೂಪಿಸಿದೆ. ಇದಕ್ಕಾಗಿ ಎರಡು ನಗರಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಹೋಲಿಕೆ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ಕೈಗೊಂಡಿದೆ. ಹೋಲಿಕೆ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ಟಿಪ್ಪಣಿ ಚೌಕಟ್ಟನ್ನು ಆಧಾರವಾಗಿಟ್ಟುಕೊಂಡು ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ಇದರಿಂದ ದೊರೆತ ಫಲಿತಾಂಶಗಳನ್ನು ಮುಂದೆ ತಿಳಿಸಲಾಗಿದೆ.

## ಪಾರದರ್ಶಕತೆ

ಪಾರದರ್ಶಕತೆಯನ್ನು ಪ್ರತಿಬಿಂಬಿಸಲು ಅಧ್ಯಯನದಲ್ಲಿರುವ ಆರು ಕಾರ್ಯಕ್ಷೇತ್ರಗಳಲ್ಲಿ ಕೆಲವನ್ನು ಆಯ್ಕೆ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಲಾಗುತ್ತದೆ. ಪಟ್ಟಿ ೨ರಲ್ಲಿ ಇವುಗಳನ್ನು ತಿಳಿಸಲಾಗಿದೆ. ಪಾರದರ್ಶಕತೆಯ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರು ಹಾಗೂ ಮೈಸೂರು ಒಂದೇ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿದ್ದರೂ ಸಹ ಮೈಸೂರು ನಗರವು ಬೆಂಗಳೂರಿಗಿಂತ ಸ್ವಲ್ಪ ಉತ್ತಮವೆಂದೇ ಹೇಳಬಹುದು (ಪಟ್ಟಿ ೨). ಮೈಸೂರು ಏಕೆ ಉತ್ತಮವೆಂದರೆ ಅಲ್ಲಿನ ಕೆಎಸ್‌ಆರ್‌ಟಿಸಿ ವಿಭಾಗವು ಹೆಚ್ಚು ಪಾರದರ್ಶಕವಾಗಿದೆ. ಸಾರಿಗೆ ಪದ್ಧತಿಗಳ ಗುಪ್ತಚರ ವಿಭಾಗವು (ಐಟಿಎಸ್) ದಕ್ಷತೆಯಿಂದ ಕೂಡಿದೆ, ಸಂಚಾರವು ಹೆಚ್ಚು ಪಾರದರ್ಶಕತೆಯಿಂದ ಕೂಡಿದೆ, ಕಾರ್ಯದಕ್ಷತೆಯನ್ನು ಪ್ರಚುರಪಡಿಸುವುದು ಉತ್ತಮ ರೀತಿಯಲ್ಲಿದೆ. ನಿರ್ದಿಷ್ಟವಾಗಿ ಹೇಳಬೇಕೆಂದರೆ ಮೈಸೂರು ನಗರವು ಬೆಂಗಳೂರಿಗಿಂತ ಗಾತ್ರದಲ್ಲಿ ಚಿಕ್ಕದಾಗಿದ್ದರೂ ಸಹ ಸಂಚಾರ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಸಕಾರಾತ್ಮಕತೆಯು ಹೆಚ್ಚಿನ ಯಶಸ್ಸನ್ನು ಈ ದಿಶೆಯಲ್ಲಿ ತಂದುಕೊಟ್ಟಿದೆ. ಉದಾಹರಣೆಗೆ ಹೇಳಬೇಕೆಂದರೆ ಮಹಿಳಾ ಪ್ರಯಾಣಿಕರೊಬ್ಬರು ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುವಾಗ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ತಮ್ಮ ಒಡವೆಗಳನ್ನು ಕಳೆದುಕೊಂಡರು. ಅದರ ಐಟಿಎಸ್‌ನ ನೆರವಿನಿಂದ ಆಕೆ ತನ್ನ ಒಡವೆಗಳನ್ನು ಮರಳಿ ಪಡೆಯಲು ಸಾಧ್ಯವಾಯಿತು. ಯೋಜನೆಯ ನಿರ್ದಿಷ್ಟತೆಗಳು, ಶಾಸನಗಳ ಪರಾಮರ್ಶೆ, ಆಯವ್ಯಯದ ಮರುಹಂಚಿಕೆ, ನಿಯಂತ್ರಣ ಪ್ರಾಧಿಕಾರವು ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿರುವ ಕಾರ್ಯದ ಬಗ್ಗೆ ಸ್ಪಷ್ಟತೆ ಇತ್ಯಾದಿ ವಿಷಯಗಳಲ್ಲಿ ಎರಡು ನಗರಗಳೂ ಸಹ ಹೆಚ್ಚೂ ಕಡಿಮೆ ಒಂದೇ ರೀತಿಯ ಪಾರದರ್ಶಕತೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿವೆ. ಕಾರ್ಯನೀತಿಯನ್ನು ರೂಪಿಸುವ ವಿಷಯಕ್ಕೆ ಬರುವುದಾದರೆ ಮೈಸೂರು ನಗರವು ಉತ್ತಮವೆಂದು ಹೇಳಬಹುದು. ಏಕೆಂದರೆ ಅಲ್ಲಿ ನಡೆಯುವ ಪರಿಷತ್ತಿನ ಸಭೆಗಳು



೧ ಪ್ರಾಧ್ಯಾಪಕರು, ಸಿಆರ್‌ಯುಎ ಕೇಂದ್ರ, ಐಸೆಕ್, ನಾಗರಭಾವಿ, ಬೆಂಗಳೂರು - ೫೬೦ ೦೭೨, ಇ.ಅಂಚೆ: ಕಲಾವಿಸ್.ಎಸಿ.ಇಎಸ್; ಕಲಾಸೀತಾರಮೇಶ್‌ಜಿಮೇಲ್.ಕಾಮ್  
 ೨ ಹಿರಿಯ ಸಮಾಲೋಚಕರು, ಸಿಆರ್‌ಯುಎ ಕೇಂದ್ರ, ನಾಗರಭಾವಿ, ಬೆಂಗಳೂರು - ೫೬೦ ೦೭೨, ಇ.ಅಂಚೆ: ಸ್ಮಿತ್‌ಕೆ.ಸಿ.ಬೆಂಗಳೂರು@ಸಿಸಿಇಎಸ್.ಕಾಮ್.

ವಿವಿಧ ಭಾಗೀದಾರರುಗಳು ನೀಡುವ ಸಲಹೆಗಳಿಗೆ ಮುಕ್ತವಾಗಿದ್ದವು. ಆದರೆ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ ಈ ರೀತಿ ಇರಲಿಲ್ಲ. ಇದಕ್ಕಾಗಿ ಬೃಹತ್ ಬೆಂಗಳೂರು ಮಹಾನಗರ ಪಾಲಿಕೆಯು ಕಡಿಮೆ ಅಂಕವನ್ನು ಗಳಿಸಿತು. ಇನ್ನೊಂದು ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಹೇಳುವುದಾದರೆ ಸಣ್ಣ ನಗರಗಳಲ್ಲಿ ಉತ್ತಮ ಆಡಳಿತವನ್ನು ನಿರೀಕ್ಷಿಸಬಹುದಾಗಿದೆ. ಏಕೆಂದರೆ ಸಣ್ಣ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಆಡಳಿತ ಸುಲಭವಾಗುತ್ತದೆ.

**ಹೊಣೆಗಾರಿಕೆ**

ಹೊಣೆಗಾರಿಕೆಯನ್ನು ಪ್ರತಿಬಿಂಬಿಸಲೂ ಸಹ ಪಾರದರ್ಶಕತೆಯಂತೆಯೇ ಕೆಲವು ಸೂಚಿಗಳನ್ನು ಆಯ್ಕೆ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಲಾಯಿತು. ಹೊಣೆಗಾರಿಕೆ ಸೂಚಿಗಳನ್ನು ಎರಡು ಮಟ್ಟಗಳಲ್ಲಿ ಅಂದಾಜೀಕರಣಕ್ಕೆ ಬಳಸಿಕೊಳ್ಳಲಾಯಿತು. ಅವುಗಳೆಂದರೆ ಜನಗಳು ಮತ್ತು ಸಂಸ್ಥೆಗಳು. ಇಲ್ಲಿಯೂ ಸಹ ಮೈಸೂರು ನಗರದ ಸಂಚಾರ ಆಡಳಿತವು ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಆಡಳಿತದಷ್ಟೇ ಹೊಣೆಗಾರಿಕೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿತ್ತು ಮತ್ತು ಕೆಲವೊಮ್ಮೆ ಅದರ ಹತ್ತು ಸೂಚಿಗಳ ಪೈಕಿ ಏಳು ಸೂಚಿಗಳಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರಿಗಿಂತಲೂ ಉತ್ತಮವಾಗಿತ್ತು (ಪಟ್ಟಿ ೩). ಹೊಣೆಗಾರಿಕೆಯ ವಿವಿಧ ಅಂಶಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಹೇಳುವುದಾದರೆ ಮೈಸೂರಿನ ಆಡಳಿತವು ಅನುಸರಿಸುತ್ತಿದ್ದ ಕಾರ್ಯ ವಿಧಾನವು ಬೆಂಗಳೂರಿಗಿಂತ ಉತ್ತಮವಾಗಿತ್ತು. ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ಪರಿಣಾಮಕಾರಿಯಾಗಿ ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸುವುದು ಇದಕ್ಕೆ ಕಾರಣವಾಗಿರಬಹುದು (ಮೈಸೂರಿನ ಐಟಿಎಸ್ ಅನ್ನು ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಸಂಚಾರ ಹಾಗೂ ಸಾರಿಗೆ ನಿರ್ವಹಣೆ ಸೇವಾ ಕೇಂದ್ರಗಳೊಡನೆ - ಟಿಟಿಎಸ್ ಗಳೊಡನೆ ಹೋಲಿಕೆ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ). ಇದೇ ರೀತಿ ನಿಯಂತ್ರಣಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡ ನಿರ್ಧಾರಗಳ ಬಗ್ಗೆಯೂ ಸಹ ಹೋಲಿಕೆ ಮಾಡಲಾಯಿತು. ವಾಹನ ನಿಲುಗಡೆ ಕಾರ್ಯನೀತಿ, ಕಾರ್ಯಾನುಷ್ಠಾನವನ್ನಾಧರಿಸಿದ ವರದಿಗಳು, ಕಾರ್ಯಾನುಷ್ಠಾನದ ನಂತರದ ಪರಾಮರ್ಶೆ, ಆಯವ್ಯಯದ ಸರಿಯಾದ ನಿರ್ವಹಣೆ ಇತ್ಯಾದಿಗಳಲ್ಲಿ ಈ ಎರಡು ನಗರಗಳೂ ಸಹ ಒಂದೇ ಮಟ್ಟದ ಹೊಣೆಗಾರಿಕೆಯನ್ನು ವಹಿಸಿದ್ದವು.

**ಭಾಗವಹಿಸುವಿಕೆ**

ಭಾಗವಹಿಸುವಿಕೆಗೂ ಸಹ ಪಾರದರ್ಶಕತೆ ಮತ್ತು ಹೊಣೆಗಾರಿಕೆಯಂತೆಯೇ ಕೆಲವು ಸೂಚಿಗಳನ್ನು ಮಾತ್ರ ಆಯ್ಕೆ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಲಾಯಿತು. ಪಟ್ಟಿ ೪ ರಲ್ಲಿ ನಿರೂಪಿಸಿರುವ ಪ್ರಕಾರ ಈ ಎರಡು ನಗರಗಳ ಸಂಚಾರ ಆಡಳಿತಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಹೆಚ್ಚೂ ಕಡಿಮೆ ಒಂದೇ ಪ್ರಮಾಣದ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಭಾಗವಹಿಸುವಿಕೆ ಇತ್ತು. ನಿಯಂತ್ರಣಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ನಿರ್ಧಾರವನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳುವಲ್ಲಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕರೊಂದಿಗೆ ಸಮಲೋಚಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಮೈಸೂರು

ಬೆಂಗಳೂರಿಗಿಂತ ಉತ್ತಮವಾಗಿತ್ತು. ಅಧ್ಯಯನದ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆಯ ಪ್ರಕಾರ ಕಾರ್ಯನೀತಿಯನ್ನು ರೂಪಿಸುವಲ್ಲಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಭಾಗವಹಿಸುವಿಕೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರವು ಕಡಿಮೆ ಅಂಕವನ್ನು ಗಳಿಸಿತು. ಆದರೆ ಮೈಸೂರು ನಗರವು ವ್ಯಾಪಕ ಸಾಂಸ್ಥಿಕ ವಿನ್ಯಾಸವನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದರೂ ಸಹ, ಅದನ್ನು ಸಮಗ್ರೀಕರಿಸಿಕೊಂಡು ಸಾರ್ವಜನಿಕರು ಭಾಗವಹಿಸುವಂತೆ ಅನುವು ಮಾಡಿಕೊಟ್ಟಿದ್ದು ವಿಶೇಷವಾಗಿತ್ತು. ಈ ಹಿಂದೆಯೇ ಹೇಳಿರುವಂತೆ ಮೈಸೂರು ನಗರವು ಬೆಂಗಳೂರಿಗಿಂತ ಚಿಕ್ಕದಾಗಿರುವುದರಿಂದ ಈ ರೀತಿ ಮಾಡಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗಿರಬಹುದು. ಬೆಂಗಳೂರು ಸಂಚಾರ ಆಡಳಿತವು ಕಾರ್ಯವಿಧಾನದಲ್ಲಿ, ಅದರಲ್ಲೂ ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ವಾಹನ ನಿಲುಗಡೆ ಕಾರ್ಯನೀತಿ ರೂಪಿಸುವಲ್ಲಿ, ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಭಾಗವಹಿಸುವಿಕೆಯನ್ನು ಉತ್ತೇಜಿಸಲು ಅಷ್ಟೇನೂ ಸಫಲವಾಗಿಲ್ಲ.

**ಸಾಮರ್ಥ್ಯ**

ಮೇಲೆ ಹೇಳಿದ ಮೂರು ಅಂಶಗಳಂತೆಯೇ ಸಾಮರ್ಥ್ಯವನ್ನು ಅಂದಾಜೀಕರಿಸಲೂ ಸಹ ಆಯ್ಕೆ ಅಂಶಗಳನ್ನು ಮಾತ್ರ ಆಯ್ಕೆ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಲಾಯಿತು (ಪಟ್ಟಿ ೫). ಇಲ್ಲೂ ಸಹ ಮೈಸೂರು ನಗರವು ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರಕ್ಕಿಂತ ಅನೇಕ ವಿಷಯಗಳಲ್ಲಿ ತನ್ನ ಉತ್ತಮ ಸಾಮರ್ಥ್ಯವನ್ನು ತೋರ್ಪಡಿಸಿದೆ. ಅದರಲ್ಲೂ ವಿಶೇಷವಾಗಿ ಕಾರ್ಯನೀತಿ ರೂಪಿಸುವಿಕೆಯಲ್ಲಿನ ಸಾಮರ್ಥ್ಯ, ಅನುಷ್ಠಾನದಲ್ಲಿನ ಸಾಮರ್ಥ್ಯ, ಸಾಧನಾ ತಂತ್ರಗಳನ್ನು ಅನುಸರಿಸುವಲ್ಲಿನ ಸಾಮರ್ಥ್ಯ, ಯೋಜಿಸುವಲ್ಲಿನ ಸಾಮರ್ಥ್ಯ ಇತ್ಯಾದಿಗಳು ಮುಖ್ಯವಾಗಿದೆ. ಮೇಲಿನ ಅಂಶಗಳ ರೀತಿಯಲ್ಲಿಯೇ ಮೈಸೂರು ನಗರವು ಬೆಂಗಳೂರಿಗಿಂತಲೂ ಚಿಕ್ಕದಾಗಿರುವುದರಿಂದ ಪರಿಸರ ಹಾಗೂ ಸಾಮಾಜಿಕ ಪರಿಣಾಮ, ನಿಯಂತ್ರಣ ಪ್ರಾಧಿಕಾರದ ಸ್ವಾಯತ್ತತೆ ಮತ್ತು ಕಡ್ಡಾಯತೆ ಇವುಗಳಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಿನ ಸಾಮರ್ಥ್ಯ ತೋರಿಸಿರಬಹುದಾಗಿದೆ.

**ನಗರ ಸಂಚಾರ ಆಡಳಿತದ ಒಟ್ಟಾರೆ ಅಂದಾಜೀಕರಣ: ಬೆಂಗಳೂರು**

ಬಿಬಿಎಂಪಿಯ ಒಟ್ಟಾರೆ ವಾಹನ ನಿಲುಗಡೆ ಕಾರ್ಯನೀತಿ ಹಾಗೂ ಬಿಬಿಎಂಪಿಯ ಆಯವ್ಯಯ ನಿರ್ವಹಣೆ ಕಡಿಮೆ ಅಂಕಗಳನ್ನು ಗಳಿಸಿದವು. ಪಾದಚಾರಿಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತಹ ಡಿಯುವಲ್ಟಿ ಗುಣಮಾಪನಗಳು ಹಾಗೂ ಬಿಬಿಎಂಪಿಯ ನಿಯಂತ್ರಣ ಕಾರ್ಯಗಳು ಇತ್ಯಾದಿಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಮಧ್ಯಮ ಶ್ರೇಣಿಯ ಅಂಕಗಳನ್ನು ಗಳಿಸಿತು. ಡಿಯುವಲ್ಟಿ ಯಿಂದ ಸಿದ್ಧಪಡಿಸಿದ ಸಿಟಿಟಿಪಿಯ ಕಾರ್ಯವಿಧಾನಗಳು ಹಾಗೂ ಬಿಬಿಎಂಪಿಯ ಯೋಜನಾ ಅನುಷ್ಠಾನದ ಕಾರ್ಯವಿಧಾನ ಇವುಗಳು ಉತ್ತಮ ಅಂಕಗಳನ್ನು ಗಳಿಸಿದವು (ಚಿತ್ರ ೧).

**ಪಟ್ಟಿ ೧: ಬೆಂಗಳೂರು ಮತ್ತು ಮೈಸೂರು ಇವುಗಳ ಆಡಳಿತ ಸೂಚಿಗಳನ್ನು ತಯಾರಿಸುವ ಸಲುವಾಗಿ ಆಯ್ದುಕೊಂಡಿರುವ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು, ಕಾರ್ಯನೀತಿಗಳು, ಘಟನೆಗಳು ಮತ್ತು ಯೋಜನೆಗಳು**

ಆಡಳಿತ ಸೂಚಿಗಳು	ಸಂಸ್ಥೆಗಳು/ಘಟನೆಗಳು/ ಯೋಜನೆಗಳು - ಬೆಂಗಳೂರು	ಸಂಸ್ಥೆಗಳು/ಘಟನೆಗಳು/ ಯೋಜನೆಗಳು - ಮೈಸೂರು
ಕಾರ್ಯನೀತಿ ರೂಪಿಸುವ ಘಟಕ	ಬೃಹತ್ ಬೆಂಗಳೂರು ಮಹಾನಗರ ಪಾಲಿಕೆ (ಬಿಬಿಎಂಪಿ); ನಿಲುಗಡೆ ಕಾರ್ಯನೀತಿ	ಮೈಸೂರು ನಗರ ಸಭೆ; ನಿಲುಗಡೆ ಕಾರ್ಯನೀತಿ
ನಿಯಂತ್ರಣ ಘಟಕಗಳು	ಬಿಬಿಎಂಪಿ	ಕೆಎಸ್ಆರ್‌ಟಿಸಿ
ಗುಣಮಟ್ಟಗಳು	ಡಿಯುವಲ್ಟಿ: ಪಾದಚಾರಿಗಳಿಗಾಗಿ ಒದಗಿಸುವ ಮೂಲ ಸೌಕರ್ಯದ ಮಾರ್ಗ ಸೂಚಿಗಳು (ಆವೃತ್ತಿ ೧)	ಡಿಯುವಲ್ಟಿ
ಯೋಜನಾ ಘಟಕ	ಡಿಯುವಲ್ಟಿ (ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಒಂದು ಯೋಜನಾ ಘಟಕ)	ಮೈಸೂರು ನಗರಾಭಿವೃದ್ಧಿ ಪ್ರಾಧಿಕಾರ (ಎಂಯುಡಿಎ)
ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಾಹಕ ಪ್ರಾಧಿಕಾರ	ಬಿಬಿಎಂಪಿ	ಕೆಎಸ್ಆರ್‌ಟಿಸಿ
ಆಯವ್ಯಯ	ಬಿಬಿಎಂಪಿ	ಕೆಎಸ್ಆರ್‌ಟಿಸಿ/ನಗರ ಸಭೆ
ಕಾರ್ಯನೀತಿ ಮತ್ತು ಕಾನೂನು ಜಾರಿ	ಬಿಬಿಎಂಪಿ	ನಗರ ಸಭೆ - ಎನ್‌ಎಂಟಿ ಕಾರ್ಯನೀತಿ
ಪಾರದರ್ಶಕತೆ ಮತ್ತು ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಭಾಗವಹಿಸುವಿಕೆ	ಬಿಬಿಎಂಪಿ	ಕೆಎಸ್ಆರ್‌ಟಿಸಿ
ಪರಿಸರ ನಿಯಮಗಳು	ಬಿಬಿಎಂಪಿ	ಕೆಎಸ್ಆರ್‌ಟಿಸಿ
ಯೋಜನೆಗಳು	ಪೂರ್ಣಗೊಂಡಿದ್ದು; ಸಂಚಾರ ಮತ್ತು ಪ್ರಯಾಣ ನಿರ್ವಹಣೆ ಕೇಂದ್ರಗಳು (ಟಿಟಿಎಂಗಳು) - ಜಿಎಸ್‌ಎಸ್ ಯುಆರ್‌ಎಂ - ಬಿಬಿಎಂಪಿ	ಪೂರ್ಣಗೊಂಡಿದ್ದು: ಬುದ್ಧಿವಂತ ಸಂಚಾರ ಪದ್ಧತಿ (ಐಟಿಎಸ್)

ಆಧಾರ: ಡಿಯುವಲ್ಟಿ, ಕ್ಷೇತ್ರ ಅಧ್ಯಯನ ಮತ್ತು ಅಧ್ಯಯನಕಾರರ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆಗಳು.

**ಪಟ್ಟಿ ೨: ಬೆಂಗಳೂರು ಮತ್ತು ಮೈಸೂರು ನಗರಗಳ ಪಾರದರ್ಶಕತೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಹೋಲಿಕೆಗಳು**

ಸೂಚಿಗಳು	ಉಪಸೂಚಿಗಳು	ಬೆಂಗಳೂರು	ಮೈಸೂರು
ಕಾರ್ಯನೀತಿ ೩	ಕಾರ್ಯನೀತಿ ರೂಪಿಸುವ ಘಟಕದ ಪಾರದರ್ಶಕತೆ	*	*
ಯೋಜನೆ ೪	ಯೋಜನಾ ಘಟಕದ ಪಾರದರ್ಶಕತೆ	*	NA
ಯೋಜನೆ ೯	ಸಲಹೆಗಾರರು/ಸಲಹಾ ಗುಂಪುಗಳನ್ನು ನೇಮಿಸಿಕೊಳ್ಳುವಿಕೆ	#	NA
ಗುಣಮಟ್ಟಗಳು ೨	ಗುಣಮಾಪನ ಸಂಸ್ಥೆಗಳ ಕಾರ್ಯ ನಿರ್ವಹಣೆ	@	NA
ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಾಹಕ ಪ್ರಾಧಿಕಾರ ೪	ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಾಹಕ ಪ್ರಾಧಿಕಾರದ ವರದಿ	@	S
ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಾಹಕ ಪ್ರಾಧಿಕಾರ ೬	ಯೋಜನೆಯ ಆಯ್ಕೆ	@	#
ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಾಹಕ ಪ್ರಾಧಿಕಾರ ೮	ಯೋಜನಾ ನಿರ್ದಿಷ್ಟತೆ	#	#
ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಾಹಕ ಪ್ರಾಧಿಕಾರ ೧೦	ಯೋಜನಾ ಗುತ್ತಿಗೆ	#	^
ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಾಹಕ ಪ್ರಾಧಿಕಾರ ೧೪	ಯೋಜನಾ ಅನುಷ್ಠಾನದಲ್ಲಿನ ಪಾರದರ್ಶಕತೆ	*	@
ಆಯವ್ಯಯ ತಯಾರಿಕೆ ೪	ಆಯವ್ಯಯದ ಸದನದ ಪರಾಮರ್ಶೆ	*	*
ಆಯವ್ಯಯ	ಆಯವ್ಯಯ ಮರು ಹಂಚಿಕೆ	*	*
ನಿಯಂತ್ರಣ ಪ್ರಾಧಿಕಾರ ೬	ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಣೆಯಲ್ಲಿ ಸ್ಪಷ್ಟತೆ	@	@
ನಿಯಂತ್ರಣ ಪ್ರಾಧಿಕಾರ ೯	ಮರುವ್ಯವಹಾರಸುವಿಕೆ/ಒಪ್ಪಂದಗಳು ಮುಂದು ಬೀಳುವಿಕೆ	*	NA
ನಿಯಂತ್ರಣ ಪ್ರಾಧಿಕಾರ ೧೦	ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಣೆಯನ್ನು ಪ್ರಕಟಿಸುವುದು	@	#

ಆಧಾರ: ಡಬ್ಲ್ಯುಆರ್‌ಐ ಮಾರ್ಗಸೂಚಿಯನ್ನು ಆಧರಿಸಿ ಅಧ್ಯಯನಕಾರರು ಮಾಡಿರುವ ಅಂದಾಜುಗಳು.

ಟಿಪ್ಪಣಿ: \* = ಕಡಿಮೆ ಮಟ್ಟ, @ = ಮಧ್ಯಮ ಮಟ್ಟ, S = ಕಡಿಮೆ ಮಧ್ಯಮ ಮಟ್ಟ, # = ಹೆಚ್ಚಿನ ಮಟ್ಟ, ^ = ಮಧ್ಯಮ ಹೆಚ್ಚಿನ ಮಟ್ಟ, NA = ಅಸ್ಪಷ್ಟವಾಗಿಲ್ಲ.

**ಪಟ್ಟಿ ೩: ಹೊಣೆಗಾರಿಕೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಹೋಲಿಕೆ: ಬೆಂಗಳೂರು ಮತ್ತು ಮೈಸೂರು**

ಸೂಚಿಗಳು	ಉಪಸೂಚಿಗಳು	ಬೆಂಗಳೂರು	ಮೈಸೂರು
ಕಾರ್ಯನೀತಿ ೨	ಪರಿಣಾಮಕಾರಿ ಅನುಷ್ಠಾನ	@	@
ಯೋಜನೆ ೧	ಕಡ್ಡಾಯವಾಗಿರುವ ಯೋಜನೆ	*	NA
ಯೋಜನೆ ೩	ಪರಿಣಾಮಕಾರಿ ಯೋಜನೆ	#	NA
ಯೋಜನೆ ೬	ಯೋಜನೆಗಳ ಸದನ ಪರಾಮರ್ಶೆ	@	NA
ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಾಹಕ ಪ್ರಾಧಿಕಾರ ೨	ಪರಿಣಾಮಕಾರಿ ಅನುಷ್ಠಾನ	*	^
ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಾಹಕ ಪ್ರಾಧಿಕಾರ ೩	ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಾಹಕ ಆಧಾರಿತ	#	#
ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಾಹಕ ಪ್ರಾಧಿಕಾರ ೧೧	ಯೋಜನೆಯ ಗುತ್ತಿಗೆ	#	#
ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಾಹಕ ಪ್ರಾಧಿಕಾರ ೧೨	ಯೋಜನೆಗಳ ಭೌತಿಕ ಲೆಕ್ಕ ಪರಿಶೋಧನೆ	#	#
ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಾಹಕ ಪ್ರಾಧಿಕಾರ ೧೩	ಅನುಷ್ಠಾನದ ಸಂತರದ ಪರಾಮರ್ಶೆ	#	#
ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಾಹಕ ಪ್ರಾಧಿಕಾರ ೧೪	ಯೋಜನೆಯ ಪಾಂಪಂಕ್/ಸಾಮಾಜಿಕ ಪರಿಣಾಮದ ಅಂದಾಜೀಕರಣ	#	NA
ಆಯವ್ಯಯ ತಯಾರಿಕೆ ೧	ಆಯವ್ಯಯ ಕಾರ್ಯವಿಧಾನ	#	#
ಆಯವ್ಯಯ ತಯಾರಿಕೆ ೨	ಆಯವ್ಯಯದ ಲೆಕ್ಕ ಪರಿಶೋಧನೆ	#	NA
ನಿಯಂತ್ರಣ ಪ್ರಾಧಿಕಾರ ೧	ಅಸ್ತಿತ್ವದಲ್ಲಿರುವ	#	*
ನಿಯಂತ್ರಣ ಪ್ರಾಧಿಕಾರ ೨	ಶುಲ್ಕ ಸಿದ್ಧಾಂತ	#	@
ನಿಯಂತ್ರಣ ಪ್ರಾಧಿಕಾರ ೧೧	ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಾಹಕ	*	#

ಆಧಾರ: ಮುಂಚೂಣಿ ಅಂದಾಜೀಕರಣಗಳು ಟಿಪ್ಪಣಿ: \* = ಕಡಿಮೆ ಮಟ್ಟ, ₹ = ಮಧ್ಯಮ ಮಟ್ಟ, # = ಹೆಚ್ಚಿನ ಮಟ್ಟ, ^ = ಮಧ್ಯಮ ಹೆಚ್ಚಿನ ಮಟ್ಟ, NA = ಅನ್ವಯಿಸುವುದಿಲ್ಲ

**ಪಟ್ಟಿ ೪: ಭಾಗವಹಿಸುವಿಕೆಯ ಹೋಲಿಕೆ: ಬೆಂಗಳೂರು ಮತ್ತು ಮೈಸೂರು**

ಸೂಚಿಗಳು	ಉಪಸೂಚಿಗಳು	ಬೆಂಗಳೂರು	ಮೈಸೂರು
ಕಾರ್ಯನೀತಿ ೪	ಕಾರ್ಯನೀತಿ ರೂಪಿಸುವಾಗ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಭಾಗವಹಿಸುವಿಕೆ	*	*
ಯೋಜನೆ ೫	ಯೋಜಿಸುವಿಕೆಯಲ್ಲಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಭಾಗವಹಿಸುವಿಕೆ	@	NA
ಯೋಜನೆ ೮	ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಭಾಗವಹಿಸುವಿಕೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಸದನದ ಪರಾಮರ್ಶೆ	*	NA
ಗುಣಮಟ್ಟಗಳು ೩	ಗುಣಮಟ್ಟಗಳನ್ನು ನಿರ್ಧರಿಸುವಲ್ಲಿ ಭಾಗೀದಾರರೊಡನೆ ಸಮಾಲೋಚನೆ	@	NA
ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಾಹಕ ಪ್ರಾಧಿಕಾರ ೨	ಯೋಜನೆಯ ಆಯ್ಕೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಭಾಗವಹಿಸುವಿಕೆ	*	*
ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಾಹಕ ಪ್ರಾಧಿಕಾರ ೯	ಯೋಜನಾ ನಿರ್ದಿಷ್ಟತೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಭಾಗವಹಿಸುವಿಕೆ	*	*
ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಾಹಕ ಪ್ರಾಧಿಕಾರ ೧೩	ಭೌತಿಕ ಲೆಕ್ಕ ಪರಿಶೋಧನೆಯಲ್ಲಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಭಾಗವಹಿಸುವಿಕೆ	*	*
ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಾಹಕ ಪ್ರಾಧಿಕಾರ ೧೬	ಅನುಷ್ಠಾನದ ಸಂತರದ ಪರಾಮರ್ಶೆಯಲ್ಲಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಭಾಗವಹಿಸುವಿಕೆ	*	*
ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಾಹಕ ಪ್ರಾಧಿಕಾರ ೧೯	ಪಾಂಪಂಕ್/ಸಾಮಾಜಿಕ ಪರಿಣಾಮದ ಅಂದಾಜೀಕರಣದಲ್ಲಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಭಾಗವಹಿಸುವಿಕೆ	*	NA
ಆಯವ್ಯಯ ತಯಾರಿಕೆ ೩	ಆಯವ್ಯಯ ತಯಾರಿಕೆಗೆ ಸಾರ್ವಜನಿಕರ ಆಲೋಚನೆಗಳು	*	*
ಆಯವ್ಯಯ ತಯಾರಿಕೆ ೬	ಆಯವ್ಯಯ ಮರುಪಂಚಿಕೆ ಕಾರ್ಯವಿಧಾನದಲ್ಲಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಭಾಗವಹಿಸುವಿಕೆ	*	*
ನಿಯಂತ್ರಣ ಪ್ರಾಧಿಕಾರ ೫	ನಿಯಂತ್ರಣಕ್ಕಾಗಿ ನಿರ್ಧಾರ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವಲ್ಲಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕರೊಡನೆ ಸಮಾಲೋಚನೆ ನಡೆಸುವಿಕೆ	*	#
ನಿಯಂತ್ರಣ ಪ್ರಾಧಿಕಾರ ೮	ಶುಲ್ಕ ಪರಿಷ್ಕರಣೆಯ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕರೊಂದಿಗೆ ಸಮಾಲೋಚನೆ	*	*

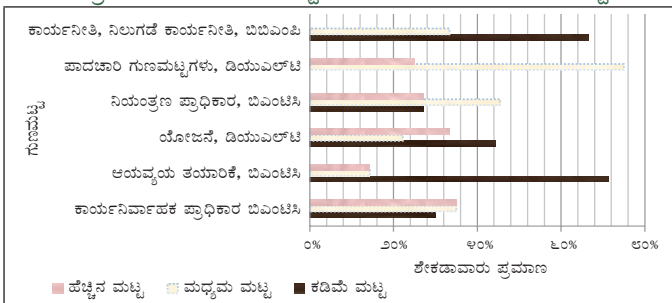
ಆಧಾರ: ಮುಂಚೂಣಿ ಅಂದಾಜುಗಳು ಟಿಪ್ಪಣಿ: \* = ಕಡಿಮೆ ಮಟ್ಟ, ₹ = ಮಧ್ಯಮ ಮಟ್ಟ, # = ಹೆಚ್ಚಿನ ಮಟ್ಟ, NA = ಅನ್ವಯಿಸುವುದಿಲ್ಲ.

**ಪಟ್ಟಿ ೫: ಸಾಮರ್ಥ್ಯದ ಹೋಲಿಕೆ: ಬೆಂಗಳೂರು ಮತ್ತು ಮೈಸೂರು**

ಸೂಚಿಗಳು	ಉಪಸೂಚಿಗಳು	ಬೆಂಗಳೂರು	ಮೈಸೂರು
ಕಾರ್ಯನೀತಿ ೧	ಕಾರ್ಯನೀತಿ ರೂಪಿಸುವ ಘಟಕದ ವಿಧಿಬದ್ಧ ಕರ್ತವ್ಯಗಳು ಮತ್ತು ಸಾಮರ್ಥ್ಯ	*	#
ಯೋಜನೆ ೨	ಯೋಜನಾ ಘಟಕದ ಸಾಮರ್ಥ್ಯ	#	NA
ಯೋಜನೆ ೭	ಯೋಜನೆಗಳ ಪರಾಮರ್ಶೆಯಲ್ಲಿ ಸದನದ ಸಮಿತಿಗಿರುವ ಸಾಮರ್ಥ್ಯ	#	NA
ಗುಣಮಟ್ಟಗಳು ೪	ಗುಣಮಟ್ಟಗಳನ್ನು ಜಾರಿಗೆ ತರುವುದು	#	NA
ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಾಹಕ ಪ್ರಾಧಿಕಾರ ೧	ಸಿಬ್ಬಂದಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಕಾರ್ಯನೀತಿಗಳು ಮತ್ತು ಪ್ರಾಧಿಕಾರದ ಸಾಮರ್ಥ್ಯ	@	#
ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಾಹಕ ಪ್ರಾಧಿಕಾರ ೫	ಯೋಜಿಸುವಿಕೆ ಮತ್ತು ಕಾರ್ಯತಂತ್ರಗಳ ರೂಪಿಸುವಿಕೆಯಲ್ಲಿನ ಸಾಮರ್ಥ್ಯ	@	#
ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಾಹಕ ಪ್ರಾಧಿಕಾರ ೧೭	ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಗುತ್ತಿಗೆಗೆ ವಹಿಸುವಿಕೆಯಲ್ಲಿನ ಸಾಮರ್ಥ್ಯ	#	#
ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಾಹಕ ಪ್ರಾಧಿಕಾರ ೨೦	ಇಬಿಎ/ಎಸ್‌ಐಎ ಗಳನ್ನು ಕಾರ್ಯಗತಗೊಳಿಸುವಲ್ಲಿನ ಸಾಮರ್ಥ್ಯ	@	*
ಆಯವ್ಯಯ ತಯಾರಿಕೆ ೨	ಸಾಮರ್ಥ್ಯಭಿವೃದ್ಧಿ	@	#
ನಿಯಂತ್ರಣ ಪ್ರಾಧಿಕಾರ ೨	ನಿಯಂತ್ರಣ ಪ್ರಾಧಿಕಾರದ ಸ್ವಾಯತ್ತತೆ ಮತ್ತು ವಿಧಿಬದ್ಧ ಕರ್ತವ್ಯಗಳು	@	\$
ನಿಯಂತ್ರಣ ಪ್ರಾಧಿಕಾರ ೩	ನಿಯಂತ್ರಣ ಪ್ರಾಧಿಕಾರದ ಸಾಮರ್ಥ್ಯ	#	#

ಆಧಾರ: ಮುಂಚೂಣಿ ಅಂದಾಜುಗಳು. ಟಿಪ್ಪಣಿ: \* = ಕಡಿಮೆ ಮಟ್ಟ, ₹ = ಮಧ್ಯಮ ಮಟ್ಟ, # = ಹೆಚ್ಚಿನ ಮಟ್ಟ, NA = ಅನ್ವಯಿಸುವುದಿಲ್ಲ \$ = ಮಧ್ಯಮ ಕಡಿಮೆಮಟ್ಟ

**ಚಿತ್ರ ೧: ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಒಟ್ಟಾರೆ ನಗರ ಸಂಚಾರ ಆಡಳಿತದ ಮಟ್ಟ**



ಆಧಾರ: ಮುಂಚೂಣಿ ಅಂದಾಜುಗಳು

**ಮೈಸೂರು ನಗರದ ಸಂಚಾರ ಆಡಳಿತದ ಒಟ್ಟಾರೆ ಮಟ್ಟ**

ಮೈಸೂರು ನಗರಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಹೇಳುವುದಾದರೆ ನಿಯಂತ್ರಣಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಉತ್ತಮ ನಿರ್ಧಾರಗಳನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳಲಾಗಿದೆಯಲ್ಲದೆ ಐಟಿಎಸ್ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಕೆಎಸ್‌ಆರ್‌ಟಿಸಿಯು ಉತ್ತಮವಾಗಿ ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸಿದೆ. ಆದರೆ ಕೆಎಸ್‌ಆರ್‌ಟಿಸಿಯ ಆಯವ್ಯಯ ತಯಾರಿಕೆ ಹಾಗೂ ಮೈಸೂರು ನಗರ ಸಭೆಯ ಕಾರ್ಯನೀತಿ ರೂಪಿಸುವಿಕೆಯ ಮಟ್ಟ ಇವುಗಳ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದ್ದವು (ಚಿತ್ರ ೨).

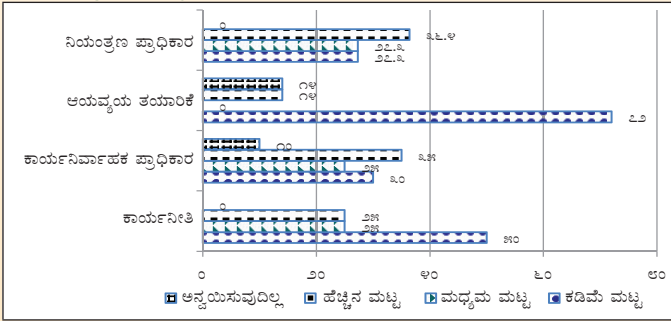
**ಕರ್ನಾಟಕದ ಆಯ್ದ ನಗರಗಳ ಸಂಚಾರ ಆಡಳಿತದ ಹೋಲಿಕೆ ಮಟ್ಟಗಳು**

ಚಿತ್ರ ೩ರಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕದ ಆಯ್ದ ನಗರಗಳ ಸಂಚಾರ ಆಡಳಿತ ಒಟ್ಟಾರೆ ಮಟ್ಟವನ್ನು ಕ್ರೋಢೀಕರಿಸಲಾಗಿದೆ. ಆ ಪ್ರಕಾರ ನಿಯಂತ್ರಣಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ, ಆಯವ್ಯಯ ತಯಾರಿಕೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಮತ್ತು ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಾಹಕ ಪ್ರಾಧಿಕಾರಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಮೈಸೂರು ನಗರವು



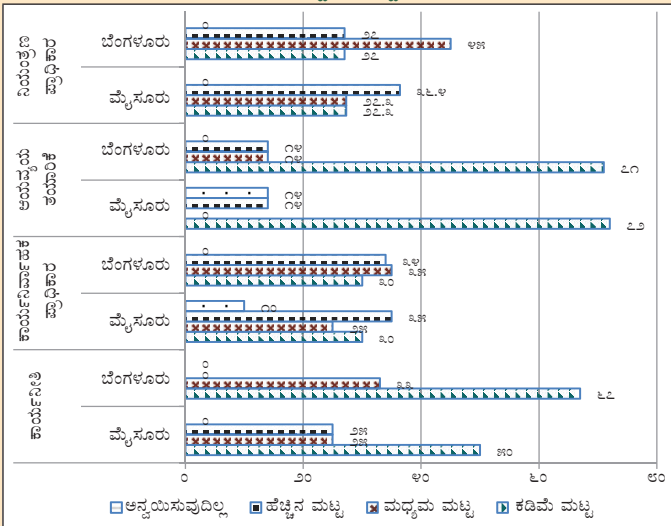
ಬೆಂಗಳೂರಿನಷ್ಟೇ ಮಟ್ಟವನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ ಅಥವಾ ಅದಕ್ಕಿಂತ ಸ್ವಲ್ಪ ಉತ್ತಮ ಮಟ್ಟಕ್ಕೇರಿದೆ ಎಂದು ಹೇಳಬಹುದಾಗಿದೆ. ಮೈಸೂರು ನಗರದ ಈ ಉತ್ತಮ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಣೆಗೆ ಸಾಧ್ಯವಾಗಿರಬಹುದಾದ ಅಂಶವೇನಿರಬಹುದೆಂದರೆ ಮೈಸೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ ಸಂಚರಿಸುತ್ತಿರುವ ಕೆಎಸ್ಆರ್‌ಟಿಸಿ ವಾಹನಗಳ ಸಂಪನ್ಮೂಲವು ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರದಿಂದ ಬರುತ್ತಿದ್ದು, ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಬಿಎಂಟಿಸಿ ವಾಹನಗಳು ಕಾರ್ಪೋರೇಟ್ ವ್ಯಾಪ್ತಿಗೆ ಒಳಪಟ್ಟಿದೆ. ಈ ಟಿಪ್ಪಣಿಯ ಓದುಗರು ಕಾರ್ಪೋರೇಟ್ ನಿರ್ವಹಣೆಯು ಸರ್ಕಾರಿ ನಿರ್ವಹಣೆಗಿಂತ ಉತ್ತಮವಾಗಿರುತ್ತದೆಂದು ವಾದಿಸಬಹುದಾದರೂ ಸಹ ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಮೈಸೂರಿನ ಕೆಎಸ್ಆರ್‌ಟಿಸಿ ಯು ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಬಿಎಂಟಿಸಿಗಿಂತ ಐಟಿಎಸ್ ಅನ್ನು ಉತ್ತಮವಾಗಿ ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸಿದೆ. ಇದೂ ಅಲ್ಲದೆ ಮೈಸೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಭಾಗವಹಿಸುವಿಕೆಯು ಉತ್ತಮವಾಗಿತ್ತು. ಮೈಸೂರು ನಗರಸಭೆಯು ನಡೆಸಿದ ಒಂದು ಸಭೆಯಲ್ಲಿ ಅಧ್ಯಯನಕಾರರೂ ಸಹ ಭಾಗವಹಿಸಿ ಅಲ್ಲಿನ ಕಲಾಪಗಳನ್ನು ವೀಕ್ಷಿಸಿದರು. ಅಲ್ಲಿ ಕಂಡುಬಂದ ಪ್ರಕಾರ ಸಾರ್ವಜನಿಕರು ತಮ್ಮ ಅನಿಸಿಕೆಗಳನ್ನು ಮುಕ್ತವಾಗಿ ಹೇಳಿ ಚರ್ಚಿಸಿದರು ಮತ್ತು ಆ ಪ್ರಕಾರ ಒಂದು ನಿರ್ಣಯವನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಲಾಯಿತು. ಆದರೆ ಬೆಂಗಳೂರಿನಂತೆ ಬೃಹತ್ ನಗರದಲ್ಲಿ ವಿವಿಧ ಭಾಗೀದಾರರುಗಳು ಈ ರೀತಿ ಸಂಘಟಿಸಲ್ಪಡುತ್ತಾರೆಯೆ ನಿರೀಕ್ಷಿಸುವುದು ತಪ್ಪಾದೀತು. ಅಧ್ಯಯನಕಾರರು ತಮ್ಮ ಈ ಅಭಿಪ್ರಾಯವನ್ನು ಗುಣಾತ್ಮಕವಾಗಿ ಸೂಚಿಸಿದ್ದಾರೆಯೇ ಹೊರತು, ದೊರೆತ ದತ್ತಾಂಶದ ಆಧಾರದ ಮೇಲಲ್ಲ.

ಚಿತ್ರ ೨: ಮೈಸೂರು ನಗರದ ಸಂಚಾರ ಆಡಳಿತದ ಒಟ್ಟಾರೆ ಮಟ್ಟ



ಆಧಾರ: ಮುಂಚೂಣಿ ಅಂದಾಜುಗಳು

ಚಿತ್ರ ೩: ಬೆಂಗಳೂರು ಮತ್ತು ಮೈಸೂರು ನಗರದ ಸಂಚಾರ ಆಡಳಿತದ ಒಟ್ಟಾರೆ ಮಟ್ಟ



ಆಧಾರ: ಮುಂಚೂಣಿ ಅಂದಾಜುಗಳು

ಅಧ್ಯಯನಕಾರರ ಅಂದಾಜುಗಳ ಪ್ರಕಾರ ಮೈಸೂರು ನಗರದ ಸಂಚಾರ ಆಡಳಿತವು ಬೆಂಗಳೂರಿಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ಪಾರದರ್ಶಕವಾಗಿದೆ, ಹೊಣೆಗಾರಿಕೆಯುಳ್ಳದ್ದಾಗಿದೆ ಮತ್ತು ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಭಾಗವಹಿಸುವಿಕೆಯಿಂದ ಕೂಡಿದೆ. ಈ ಎರಡೂ ನಗರಗಳಲ್ಲಿ ಹೊಣೆಗಾರಿಕೆಯು ಕಾರ್ಯವಿಧಾನದ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಉತ್ತಮವಾಗಿದ್ದರೂ ಸಹ, ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಲೆಕ್ಕ ನೀಡುವಲ್ಲಿ ಮೈಸೂರು ನಗರವು ಮುಂದಿದೆ. ಸಾಮರ್ಥ್ಯದ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರು ಹೆಚ್ಚಿನ ಮಟ್ಟವನ್ನು

ಕಾಯ್ದುಕೊಂಡಿದೆ. ಮೈಸೂರು ನಗರದ ಗಾತ್ರ ಮತ್ತು ಸಂಪನ್ಮೂಲಗಳ ಮಿತಿಯಿಂದಾಗಿ ಅದರ ಸಾಮರ್ಥ್ಯವು ಈ ಮಟ್ಟಕ್ಕೆ ಏರಲಾಗಿಲ್ಲ. ಬೇರೆ ನಗರಗಳ ಸಂಚಾರ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನೂ ಸಹ ಪರಿಶೀಲಿಸಿದ ಪಕ್ಷದಲ್ಲಿ, ಈ ಫಲಿತಾಂಶಗಳು ಸ್ವಲ್ಪಮಟ್ಟಿಗೆ ಬೇರೆ ರೀತಿಯದ್ದಾಗಿ ಕಂಡು ಬರಬಹುದಾಗಿದೆ.

ಪ್ರಸ್ತುತ ಅಧ್ಯಯನದ ಸೃಜನಾತ್ಮಕ ಕೊಡುಗೆ ಏನೆಂದರೆ ಡಬ್ಲ್ಯೂಆರ್‌ಐ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಿರುವ ಟಿಎಪಿ-ಸಿ ಚೌಕಟ್ಟನ್ನು ಬಳಸಿಕೊಂಡು ಕರ್ನಾಟಕದ ನಗರಗಳ ಸಂಚಾರ ಆಡಳಿತಕ್ಕಾಗಿ ಒಂದು ಉಪಕರಣ ಚೀಲವನ್ನು ಮುಂಚೂಣಿ ಪ್ರಯೋಗಕ್ಕೆ ಒಳಪಡಿಸಿರುವುದಾಗಿದೆ. ಇಲ್ಲಿಯವರೆಗೂ ಡಬ್ಲ್ಯೂಆರ್‌ಐ ಸಂಸ್ಥೆಯು ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ವಲಯದ ಆಡಳಿತಕ್ಕಾಗಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಿದ ಉಪಕರಣಚೀಲ ಮಾತ್ರ ಇತ್ತು. ಆದರೆ ನಗರ ಸಂಚಾರದ ಆಡಳಿತವನ್ನು ಅರ್ಥಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಲು ಕರ್ನಾಟಕದ ನಗರಗಳಲ್ಲಿ ಉಪಕರಣ ಚೀಲವನ್ನು ಬಳಸಿದ್ದು ಈ ಅಧ್ಯಯನದಲ್ಲಿ ಮಾತ್ರವಾಗಿದೆ. ನಮ್ಮ ತಿಳುವಳಿಕೆಯನ್ನು ವಿಸ್ತರಿಸಿಕೊಳ್ಳಲು ಇತರ ನಗರವಲಯಗಳಲ್ಲೂ ಸಹ ಉಪಕರಣ ಚೀಲಗಳನ್ನು ಬಳಸಿಕೊಳ್ಳಬಹುದಾಗಿದೆ. ಆ ವಲಯಗಳಿಂದ ನೀರು ಪೂರೈಕೆ, ಸ್ವಚ್ಛತೆ, ಘನತ್ಯಾಜ್ಯ ನಿರ್ವಹಣೆ, ದೂರಸಂಪರ್ಕ ಇತ್ಯಾದಿ. ಅಧ್ಯಯನಕಾರರಿಗೆ ಧನಸಹಾಯವು ಮತ್ತಷ್ಟು ದೊರಕಿದರೆ ರಾಜ್ಯದ ಹಾಗೂ ರಾಷ್ಟ್ರದ ಇತರ ಪ್ರಮುಖ ನಗರಗಳಲ್ಲಿ ಸಂಚಾರ ಆಡಳಿತ ಅಧ್ಯಯನವನ್ನು ಮಾಡಲು ಸಿದ್ಧರಿದ್ದಾರೆ.

### ಕಾರ್ಯನೀತಿ ರೂಪಿಸಲು ಸಹಾಯಕವಾಗುವ ಅಂಶಗಳು

ಈ ಅಧ್ಯಯನದ ಫಲಿತಾಂಶಗಳನ್ನು ಗಮನಿಸಿದಾಗ ದೊಡ್ಡ ನಗರಗಳಲ್ಲಿ ಸಂಚಾರ ಆಡಳಿತವು ಉತ್ತಮವಾಗಿರುತ್ತದೆಂದು ಮತ್ತು ಸಣ್ಣ ನಗರಗಳಲ್ಲಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಭಾಗವಹಿಸುವಿಕೆಯು ಚೆನ್ನಾಗಿರುತ್ತದೆಂದು ತಿಳಿದುಬಂದಿದೆ. ಜೊತೆಗೆ ಸಣ್ಣ ಹಾಗೂ ದೊಡ್ಡ ನಗರ ಇವೆರಡರಲ್ಲೂ ಹೊಣೆಗಾರಿಕೆಯ ಅಂಶ ಚೆನ್ನಾಗಿಯೇ ಇದೆ. ಆದರೆ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಉತ್ತರ ಕೊಡುವುದು ಸ್ವಲ್ಪ ಕಠಿಣವಾಗಿದೆ. ಪಾರದರ್ಶಕತೆಯು ಮಾತ್ರ ಸಣ್ಣ ಹಾಗೂ ದೊಡ್ಡ ನಗರಗಳಲ್ಲಿ ಕಡಿಮೆ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿಯೇ ಇದೆ.

ಅಧ್ಯಯನಕಾರರು ಫಲಿತಾಂಶಗಳನ್ನು ಆಧರಿಸಿ ಸಣ್ಣ ನಗರಗಳಲ್ಲಿ ಸಂಚಾರ ಆಡಳಿತಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಮಾನವ ಸಂಪನ್ಮೂಲದ ಸಾಮರ್ಥ್ಯವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಲು, ಕೌಶಲ್ಯಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲು ಮತ್ತು ತರಬೇತುಗೊಳಿಸಲು ಸೂಚಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಜೊತೆಗೆ ಸಂಚಾರ ಆಡಳಿತಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಯೋಜನೆಗಳಲ್ಲಿ ನಿರ್ಧಾರಗಳನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳುವಾಗ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಭಾಗವಹಿಸುವಿಕೆಯು ಹೆಚ್ಚಿನ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿರಲು ಎಲ್ಲಾ ರೀತಿಯ ಪ್ರಯತ್ನಗಳನ್ನೂ ಸಹ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಸಲಹೆ ನೀಡಿದ್ದಾರೆ. ಏಕೆಂದರೆ ಇದೇ ಅಧ್ಯಯನಕಾರರು ಕೆಲವೊಂದು ವಿಷಯಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಅಂದರೆ ಉಕ್ಕಿನ ಸೇತುವೆ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಪ್ರಸ್ಥಾವನೆಯ ಬಗ್ಗೆ ನಡೆಸಿದ ಚರ್ಚೆಯು ಇದಕ್ಕೆ ಉದಾಹರಣೆಯಾಗಿದೆ. ಪಾರದರ್ಶಕತೆಯು ಅತಿ ಹೆಚ್ಚಿನ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿದ್ದಾಗ ಮಾತ್ರ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಸೂಕ್ತ ಉತ್ತರಗಳನ್ನು ಕೊಡಬಹುದಾಗಿದೆ. ಯೋಜನೆಗಳ ಕಾರ್ಯವಿಧಾನದ ಬಗ್ಗೆ ನಡೆಸುವ ಮುಖ್ಯ ಸಭೆಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಮುಖ ನಾಗರಿಕ ಗುಂಪುಗಳ, ಬುದ್ಧಿಜೀವಿಗಳ ಹಾಗೂ ಹಿರಿಯ ನಾಗರಿಕ ಪ್ರತಿನಿಧಿಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಳ್ಳಬೇಕು. ನಂತರ ಈ ಸಭೆಗಳ ನಡವಳಿಗಳನ್ನು ತಯಾರಿಸಿ ಅದನ್ನು ಸಾರ್ವಜನಿಕರ ಮುಂದೆ ಇಡಬೇಕು. ಹೀಗೆ ಮಾಡುವುದರಿಂದ ಸಾರ್ವಜನಿಕರು ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಉತ್ತಮ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಸ್ಪಂದಿಸಬಹುದಾಗಿದೆ. ಪಾರದರ್ಶಕತೆಯನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸುವ ಸಲುವಾಗಿ ಮಾಹಿತಿ ಮತ್ತು ಸಂಪರ್ಕ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನ ಇವುಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಉಪಯೋಗಿಸಿಕೊಳ್ಳಬಹುದಾಗಿದೆ. ಐಸಿಟಿ ಉಪಕರಣಗಳನ್ನು ಉಪಯೋಗಿಸಿಕೊಳ್ಳಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗದೇ ಇರುವ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಇದರಿಂದ ಹೊರತುಪಡಿಸಬಹುದು. ಸಭೆಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಸ್ಥಳೀಯ ಭಾಷೆಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಚಾರ ನೀಡಬೇಕು. ಈ ಎಲ್ಲಾ ಕ್ರಮಗಳಿಂದ ಈ ರಾಷ್ಟ್ರದಂತಹ ಪ್ರಜಾಪ್ರಭುತ್ವದಲ್ಲಿ ಸಂಚಾರ ಆಡಳಿತಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಕೈಗೊಳ್ಳುವ ನಿರ್ಧಾರಗಳು ಹೆಚ್ಚು ಹೊಣೆಗಾರಿಕೆಯುಳ್ಳದ್ದಾಗಿರುತ್ತವೆ ಮತ್ತು ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಭಾಗವಹಿಸುವಿಕೆಯಿಂದ ಕೂಡಿರುತ್ತವೆ.

### ಕೃತಜ್ಞತೆಗಳು

ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಕೆಲವು ಪ್ರಮುಖ ನಗರಗಳ ಮುಂಚೂಣಿ ಅಧ್ಯಯನವನ್ನು ನಡೆಸಲು ವಿಶ್ವ ಸಂಪನ್ಮೂಲ ಸಂಸ್ಥೆಯ (ಡಬ್ಲ್ಯೂಆರ್‌ಐ) ಧನ ಸಹಾಯದಿಂದ ಸಾಧ್ಯವಾಯಿತು. ಇದಕ್ಕಾಗಿ ಅಧ್ಯಯನಕಾರರು ಡಬ್ಲ್ಯೂಆರ್‌ಐ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಹಿರಿಯ ಅಧಿಕಾರಿಯಾದ ಶ್ರೀ ಭರತ್ ಜೈರಾಜ್‌ರವರಿಗೆ, ಶ್ರೀಮತಿ ಚಾವಿ ದಂಗೆರವರಿಗೆ, ಸುಸ್ಥಿರ ನಗರಗಳಿಗಾಗಿ ರಾಸ್ ಕೇಂದ್ರದ ಸಿಬ್ಬಂದಿ ವರ್ಗಕ್ಕೆ ಅವರುಗಳನ್ನು ನೀಡಿದ ಪ್ರೋತ್ಸಾಹ ಮತ್ತು ಬೆಂಬಲಕ್ಕಾಗಿ ವಿಶೇಷ ಕೃತಜ್ಞತೆಗಳನ್ನು ಅರ್ಪಿಸುತ್ತಾರೆ. ಇದೇ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಕಾಲಕಾಲಕ್ಕೆ ಈ ಅಧ್ಯಯನಕ್ಕಾಗಿ ತಾಂತ್ರಿಕ ಮಾಹಿತಿ ಮತ್ತು ವಿಮರ್ಶೆಯನ್ನು ಒದಗಿಸುತ್ತಿದ್ದ ಪುಣೆ ನಗರದ ಪರಿಸರ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮ ನಿರ್ದೇಶಕರಾದ ಶ್ರೀ ರಂಜಿತ್ ಗಾಡ್ಗೀಲ್ ರವರಿಗೂ ಸಹ ಅಧ್ಯಯನಕಾರರು ವಂದನೆಗಳನ್ನು ಅರ್ಪಿಸುತ್ತಾರೆ. ಅಧ್ಯಯನದಲ್ಲಿ ಇರಬಹುದಾದ ಯಾವುದೇ ತಪ್ಪುಗಳಿಗಾಗಿ ಅಧ್ಯಯನಕಾರರು ಹೊಣೆ ಹೊತ್ತುಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ.

## ಸಾಮಾಜಿಕ ಮತ್ತು ಆರ್ಥಿಕ ಬದಲಾವಣೆ ಅಧ್ಯಯನ ಸಂಸ್ಥೆ,

ಡಾ.ವಿಕೆಆರ್‌ವಿ ರಾವ್ ರಸ್ತೆ, ನಾಗರಬಾವಿ ಪೋಸ್ಟ್, ಬೆಂಗಳೂರು ೫೬೦ ೦೭೨.

ದೂರವಾಣಿ: ೨೩೨೦೫೪೬೮, ೨೩೨೦೫೫೦೯, ಫ್ಯಾಕ್ಸ್: +೯೧-೮೦-೨೩೨೦೭೦೦೮; ವೆಬ್: ಹೆಚ್‌ಟಿಟಿಪಿ:// ಡಬ್ಲ್ಯೂ.ಡಬ್ಲ್ಯೂ.ಡಬ್ಲ್ಯೂ.ಐಸೆಕ್.ಎಸ್.ಐಎನ್.