

ವಿಷಯ/Subject:-2017-18 ಸಾಲಿನ ಆಯವ್ಯಯ ಭಾಷಣದಲ್ಲಿ ಘೋಷಿಸಿರುವ ಬೆಂಗಳೂರು ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ ಬಗ್ಗೆ

ಇಎಪಿ ಶಾಖೆ / EAP Section

ಕಡತ ಸಂಖ್ಯೆ / File No: ಲೋಇ: 71 :ಇಎಪಿ: 2017

ಸ್ವೀಕೃತಿ:-ವ್ಯವಸ್ಥಾಪಕ ನಿರ್ದೇಶಕರು, ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್ ರವರ ಪತ್ರ ಸಂಖ್ಯೆ: ಕರಅನಿನಿ/ವ್ಯನಿ/ಆಯವ್ಯಯ ರಸ್ತೆ/2016-17/102, ದಿನಾಂಕ: 12-04-2017.

1) 2017-18ನೇ ಸಾಲಿನ ಆಯವ್ಯಯ ಭಾಷಣದ ಕಂಡಿಕೆ-377 ರಲ್ಲಿ ಸನ್ಮಾನ್ಯ ಮುಖ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಲು ಸುಮಾರು 150 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ರೂ. 1455 ಕೋಟಿಗಳ ಮೊತ್ತದಲ್ಲಿ ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್ ಮೂಲಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲಾಗುವುದು ಎಂದು ಘೋಷಿಸಿರುತ್ತಾರೆ. ಸದರಿ ರಸ್ತೆಗಳು ಈ ಕೆಳಗಿನಂತಿವೆ:

1. ಹೊಸಕೋಟೆಯಿಂದ ಬೂದಿಗರೆ-ವೈಲೇನಹಳ್ಳಿ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ದೇವನಹಳ್ಳಿ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ ಸೇರುವ ರಸ್ತೆ.
2. ನೆಲಮಂಗಲದಿಂದ ಮಧಿರೆ-ಬ್ಯಾಥಾ-ರಾಜಾನುಕುಂಟೆ-ತಿಮ್ಮಸಂದ್ರ-ಎಂವಿ ಸೋಲಾರ್ನ್ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ದೇವನಹಳ್ಳಿ ಸೇರುವ ರಸ್ತೆ.
3. ಹಾರೋಹಳ್ಳಿಯಿಂದ ಉರುಗನದೊಡ್ಡಿ-ಜಿಗಣಿ-ಕೆಐಎಡಿಬಿ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಆನೇಕಲ್ ಸೇರುವ ರಸ್ತೆ.
4. ಆನೇಕಲ್‌ನಿಂದ ಅತ್ತಿಬೆಲೆ-ಸರ್ಜಾಪುರ-ವರ್ತೂರು-ವೈಟ್‌ಫೀಲ್ಡ್ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಹೊಸಕೋಟೆ ಸೇರುವ ರಸ್ತೆ.

2) ಸದರಿ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಪರಿಶೀಲಿಸಿದಾಗ, ಕೆಲವು ಭಾಗದ ರಸ್ತೆ ಸಿಆರ್‌ಎಫ್ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಸೇರಿರುವುದು ತಿಳಿದು ಬಂದಿರುತ್ತದೆ. ಆಯವ್ಯಯದಲ್ಲಿ ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಿರುವ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು 4 ಪಥದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನಾಗಿ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲು ಯೋಜಿಸಲಾಗಿದೆ. ಸದರಿ ರಸ್ತೆಗಳ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಸಿಆರ್‌ಎಫ್ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಸೇರಿರುವ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನೂ ಸಹ 4 ಪಥದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನಾಗಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವಂತೆ ವ್ಯವಸ್ಥಾಪಕ ನಿರ್ದೇಶಕರು ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್ ರವರು ಮುಖ್ಯ ಇಂಜಿನಿಯರ್, ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ವಲಯ ರವರಿಗೆ ಪತ್ರವನ್ನು ಬರೆದಿದ್ದು, ಸದರಿ ಮಾಹಿತಿಯನ್ನು ಅವಗಾಹನೆಗಾಗಿ ಸಚಿವಾಲಯಕ್ಕೆ ಸಲ್ಲಿಸಿರುತ್ತಾರೆ.

3) ಮುಂದುವರೆದು, ಸದರಿ ವಿಷಯಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ, ಮುಂದಿನ ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವಂತೆ ಮುಖ್ಯ ಇಂಜಿನಿಯರ್, ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ವಲಯ ರವರಿಗೆ ಬರೆದಿರುವ ಕರಡು ಪತ್ರವನ್ನು ಅವಗಾಹನೆಗಾಗಿ ಹಾಗೂ ಅನುಮೋದನೆಗಾಗಿ ಮಂಡಿಸಿದೆ.

4) ಅ.ಶಿ (ಇಎಪಿ) 13/4/17

SR
13/4/17

5) ಉ.ಶಿ (ಸಂಪುತ್ಕೃತಿ) 13/4/17

6) 6-A 17/4/17 ವಿಶಿ

ಕುದ್ಡಿ ಪ್ರತಿರೋಧಕ ಸೇವಾ ಸಂಘದಿಂದ.

SR
18/4/17

7) ಅ.ಶಿ (EAP) 18/4/17

ವಿಷಯ/Subject:-2017-18 ಸಾಲಿನ ಆಯವ್ಯಯ ಭಾಷಣದಲ್ಲಿ ಘೋಷಿಸಿರುವ ಬೆಂಗಳೂರು ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ ಬಗ್ಗೆ

ಇವಿಪಿ ಶಾಖೆ / EAP Section

2

ಕಡತ ಸಂಖ್ಯೆ / File No: ಲೋಇ: 71 :ಇವಿಪಿ: 2017

೧) ಯೋಜನೆ ಪ್ರಯೋಜನಕ್ಕೆ ಯೋಜನಾ ಇಲಾಖೆಯ ವೆತಿಯಿಂದ ಸಹಾಯಕಿ -ಯನ್ನು ಕೊಡಲು ಮೊದಲನೆಯದನ್ನು ನಗರೀಕರಣ ಸಮಿತಿಯು ಯೋಜನಾ ಇಲಾಖೆಗೆ ಸಹ ಪ್ರಯೋಜನವನ್ನು ಸಲ್ಲಿಸುವಂತಿರಬೇಕು. ಕೆಲವು ಮೊದಲನೆಯದನ್ನು ಈ ಪ್ರಯೋಜನಕ್ಕೆ ಅನುಕೂಲಿಸುವ ಸಮಿತಿಯು ಕುಂಟು ಸಲ್ಲಿಸುವಂತೆ KRDC ಗೆ ಇರಿಸುವ ಕೆಲವು ಪ್ರತಿಪತ್ತಿ ಅನುಕೂಲಿಸುವಂತೆ ಇದನ್ನು ಅನುಮೋದಿಸುವಂತೆ ಮಂಡಿಸಿ.

SS
20/4/17

೨) ಅ.ಶಿ (EAP) 20/4/17

೧೦) ಸ್ವೀಕೃತಿ: ಪ್ರಧಾನ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿಗಳು, ಯೋಜನಾ ಇಲಾಖೆಯವರಿಗೆ ಅರಿ ಸರ್ಕಾರ ಪ್ರತಿಪತ್ತಿ:- PD 14 IMM 2017, ದಿನಾಂಕ:- 18/4/17.

ಸ್ವೀಕೃತಿ ಪ್ರತಿಪತ್ತಿ ಯೋಜನಾ ಇಲಾಖೆಯವರು 2017-18 ನೇ ಸಾಲಿನ ಆಯವ್ಯಯಕ್ಕೆ ಮೊದಲನೆಯಂತೆ, ಸರ್ಕಾರ ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ 150 ಕಿಮೀ. ರಸ್ತೆಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಪ್ರಯೋಜನವನ್ನು ಇದೇ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಅಂದರೆ 30 ಗಿಜಿ 2017 ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಯೋಜನಾ ಇಲಾಖೆ ಇದನ್ನು ಆರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆಗೆ ಕೊಡುವಂತೆ ತಿಳಿಸಿರುತ್ತಾರೆ. ಆದರೆ, KRDC ವೆತಿಯಿಂದ ಪ್ರಯೋಜನವನ್ನು ಇದನ್ನು ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಸಲ್ಲಿಸುವಂತಿರಬೇಕು, ಅದರಂತೆ, ಪ್ರಯೋಜನವನ್ನು ಕೊಡಲು ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಸಲ್ಲಿಸುವಂತೆ KRDC ಗೆ ಇರಿಸುವ ಕೆಲವು ಪ್ರತಿಪತ್ತಿ ಅನುಕೂಲಿಸುವಂತೆ ಇದನ್ನು ಅನುಮೋದಿಸುವಂತೆ ಮಂಡಿಸಿ.

SS
25/04/17

೧೧) ಅ.ಶಿ (EAP) ಮಂಡಿಸಿ. 25/4/17

ವಿಷಯ/Subject:-

ಇವಪಿ ಶಾಖೆ / EAP Section

ಕಡತ ಸಂಖ್ಯೆ / File No: ಲೋಇ: 71 :ಇವಪಿ: 2017

12) 2017-18ನೇ ಸಾಲಿನ ಆಯವ್ಯಯ ಭಾಷಣದ ಕಂಡಿಕೆ-377 ರಲ್ಲಿ ಸನ್ಮಾನ್ಯ ಮುಖ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಲು ಸುಮಾರು 150 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ರೂ. 1455 ಕೋಟಿಗಳ ಮೊತ್ತದಲ್ಲಿ ಕೆಆರ್‌ಡಿ‌ಸಿ‌ಎಲ್ ಮೂಲಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲಾಗುವುದು ಎಂದು ಘೋಷಿಸಿರುತ್ತಾರೆ. ಸದರಿ ರಸ್ತೆಗಳು ಈ ಕೆಳಗಿನಂತಿವೆ:

1. ಹೊಸಕೋಟೆಯಿಂದ ಬೂದಿಗರೆ-ವೈಲೇನಹಳ್ಳಿ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ದೇವನಹಳ್ಳಿ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ ಸೇರುವ ರಸ್ತೆ.
2. ನೆಲಮಂಗಲದಿಂದ ಮಧಿರೆ-ಬ್ಯಾಥಾ-ರಾಜಾನುಕುಂಟೆ-ತಿಮ್ಮಸಂದ್ರ-ಎಂವಿ ಸೋಲಾರ್ಸ್ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ದೇವನಹಳ್ಳಿ ಸೇರುವ ರಸ್ತೆ.
3. ಹಾರೋಹಳ್ಳಿಯಿಂದ ಉರುಗನದೊಡ್ಡಿ-ಜಿಗಣಿ-ಕೆಐಎಡಿಬಿ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಆನೇಕಲ್ ಸೇರುವ ರಸ್ತೆ.
4. ಆನೇಕಲ್‌ನಿಂದ ಅತ್ತಿಬೆಲೆ-ಸರ್ಜಾಪುರ-ವರ್ತೂರು-ವೈಟ್‌ಫೀಲ್ಡ್ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಹೊಸಕೋಟೆ ಸೇರುವ ರಸ್ತೆ.

13) ಸದರಿ ರಸ್ತೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣದ ವಿವರಗಳು ಈ ಕೆಳಗಿನಂತಿವೆ:

1. ನಾಲ್ಕು ಪಥ/ಅರು ಪಥಗಳ ದ್ವಿಮುಖ ಸಂಚಾರ ರಸ್ತೆ (Divided carriage way)
2. ಪೇವ್ಡ್ ಶೋಲ್ಡರ್.
3. ಮುಚ್ಚಿದ ಆರ್‌ಸಿಸಿ ಚರಂಡಿ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮತ್ತು ಸೇವಾ ಮಾರ್ಗಗಳಿಗೆ ಡಕ್ ಆಳವಡಿಕೆ.
4. ಅಗತ್ಯವಿರುವೆಡೆ ರಸ್ತೆಗೆ ವಿದ್ಯುತ್ ಕಂಬಗಳನ್ನು ಅಳವಡಿಸಿ ಬೆಳಕಿನ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಕಲ್ಪಿಸುವುದು.
5. ಅವಶ್ಯವಿದ್ದಲ್ಲಿ ಅಡ್ಡ ಮೋರಿ, ಸಣ್ಣ ಸೇತುವೆ ಮತ್ತು ಬಹುತ್ ಸೇತುವೆಗಳ ಪುನರ್ರ ನಿರ್ಮಾಣ.
6. ಅವಶ್ಯವಿದ್ದಲ್ಲಿ ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗ ಮತ್ತು ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಹಾದು ಹೋಗಲು ಆರ್‌ಓಬಿ ಮತ್ತು ಆರ್‌ಯುಬಿ ಮತ್ತು ಜಂಕ್ಷನ್‌ಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ.

14) ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ ಪ್ರದೇಶಗಳು ವ್ಯಾಪಕವಾಗಿ ಬೆಳೆದಿದ್ದು, ಜನಸಂಖ್ಯೆಯೊಂದಿಗೆ ವಾಹನಗಳ ದಟ್ಟಣೆಯು ಅಧಿಕಗೊಂಡಿರುತ್ತದೆ. ಅಲ್ಲದೇ, ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಸುತ್ತಮುತ್ತ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ಮಾಹಿತಿ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನ ಮತ್ತು ಕೈಗಾರಿಕಾ ವಲಯಗಳನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಲಾಗಿದೆ. ಈ ವಲಯಗಳಲ್ಲಿ ಸೇವೆ ಸಲ್ಲಿಸುತ್ತಿರುವ ಸಿಬ್ಬಂದಿಗಳೂ ಸಹ ಅಧಿಕಗೊಂಡಿದ್ದು, ಈ ಸ್ಥಳಗಳಿಗೆ ಪ್ರಯಾಣಿಸುವ ವಾಹನಗಳ ಅಧಿಕ ದಟ್ಟಣೆಯಿಂದಾಗಿ ನಗರ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಸಂಚರಿಸಲು ಕಾಲವ್ಯಯದೊಂದಿಗೆ, ಇಂಧನ ಉಪಯೋಗವು ಸಹ ಅಧಿಕವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ದೇವನಹಳ್ಳಿಯ ಸಮೀಪ ನಗರದಿಂದ ಸುಮಾರು 40 ಕಿಮೀ ಅಂತರದಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿರುವ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣದಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರಕ್ಕೆ ಬರುವ/ಹೊರಹೋಗುವ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆಯು ಅಧಿಕಗೊಂಡಿರುತ್ತದೆ. ಸದರಿ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವುದರಿಂದ ಈ ಕೆಳಗಿನಂತೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ.

1. ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಮೂಲಕ ಸಂಚರಿಸುವ ವಾಹನದ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ಕಡಿಮೆಗೊಳಿಸಿ ಬಹುದಾಗಿದ್ದು ಸುಗಮ ವಾಹನ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಅನುವು ಮಾಡಿದಂತಾಗುತ್ತದೆ.
2. ನಗರದೊಳಗಿನ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಉಪಯೋಗಿಸದೆ, ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆಯಿರುವ ರಸ್ತೆಗಳ ಬದಲಿಗೆ ಪರ್ಯಾಯವಾಗಿ, ನೇರವಾಗಿ ಹಾಗೂ ಸುಗಮವಾಗಿ ಈ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಅಂತರ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ತಲುಪಬಹುದಾಗಿರುತ್ತದೆ.
3. ಹೊಸೂರು ರಸ್ತೆ, ಎಲೆಕ್ಟ್ರಾನಿಕ್ ಸಿಟಿ ಮತ್ತು ನಗರದ ಪೂರ್ವಭಾಗದ ನಿವಾಸಿಗಳಿಗೆ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ನೇರವಾಗಿ ಸುಗಮವಾಗಿ ತಲುಪುವಲ್ಲಿ ಸಹಕಾರಿಯಾಗುತ್ತದೆ.

ವಿಷಯ/Subject:-

ಇಎಪಿ ಶಾಖೆ / EAP Section

ಕಡತ ಸಂಖ್ಯೆ / File No: ಲೋಇ: 71 :ಇಎಪಿ: 2017

4. ಹಾಲಿ ಉಪಯೋಗದಲ್ಲಿರುವ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ 7ರಲ್ಲಿ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ಸಂಚರಿಸುವ ವಾಹನದಟ್ಟಣೆಯು ಕಡಿಮೆಯಾಗಿ ಕನಿಷ್ಠ ವೇಳೆಯಲ್ಲಿ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ತಲುಪಬಹುದಾಗಿರುತ್ತದೆ.
5. ಹಾರೋಹಳ್ಳಿ, ಜಿಗಣಿ, ಅತ್ತಿಬೆಲೆ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶಗಳ ಮೂಲಕ ಸುಗಮ ವಾಹನ ಸಂಚಾರ ಒದಗಿಸಿ ಈ ಪರ್ಯಾಯ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೂಲಕ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ ಹಾಗೂ ನಗರದ ಉತ್ತರ ಭಾಗದಲ್ಲಿನ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನ ವಲಯಗಳಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ದೊರೆಯುವುದರಿಂದ ಸುಗಮವಾಗಿ ಸಂಚರಿಸಬಹುದಾಗಿದ್ದು ಇದರೊಂದಿಗೆ ನಗರದ ಒಳ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿನ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆ ಕಡಿಮೆಯಾಗುವುದು.

15) ಈ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಾಣ ಮಾಡಲು ಬೇಕಾಗುವ ಆರ್ಥಿಕ ಪರಿಣಾಮಗಳು ಈ ಕೆಳಗಿನಂತೆ:

(ರೂ.ಕೋಟಿಗಳಲ್ಲಿ)

ಕ್ರ.ಸಂ	ರಸ್ತೆಯ ಹೆಸರು	ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದ (ಕಿ.ಮೀ.)	ನಿರ್ಮಾಣ ವೆಚ್ಚ ರೂ.	ಭೂಸ್ವಾಧೀನ ಮೊತ್ತ ರೂ.	ಒಟ್ಟು ಮೊತ್ತ ರೂ.
1	ಹೊಸಕೋಟೆ ಬೂದಿಗರೆ ಕ್ರಾಸ್ ನಿಂದ (NH-4) ಬೂದಿಗರೆ - ಮೈಲನಹಳ್ಳಿ ಮಾರ್ಗ ದೇವನಹಳ್ಳಿ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ ಸೇರುವ ರಸ್ತೆ	22.00	220.00	200.00	420.00
2	ನೆಲಮಂಗಲ (NH-4) ದಿಂದ ಮಧುರೆ-ಬ್ಯಾಥಾ- ರಾಜಾನುಕುಂಟೆ- ತಿಮ್ಮಸಂದ್ರ-ಎಂ.ವಿ.ಸೋಲಾರ್ಸ್ -	43.50	435.00	70.00	505.00
3	ಹಾರೋಹಳ್ಳಿಯಿಂದ (NH-209) ಉರುಗನದೊಡ್ಡಿ - ಜಿಗಣಿ - ಕೆಐಎಡಿಬಿ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶ ಮಾರ್ಗ ಆನೇಕಲ್	42.00	420.00	125.00	545.00
4	ಆನೇಕಲ್ (SH-87) ನಿಂದ ಅತ್ತಿಬೆಲೆ-ಸರ್ಜಾಪುರ-ವರ್ತೂರು- ವೈಟ್‌ಫೀಲ್ಡ್ ಮಾರ್ಗ ಹೊಸಕೋಟೆ	47.50	475.00	150.00	625.00
	ಒಟ್ಟು	155.00	1550.00	545.00	2095.00

16) ಈ ಮೇಲಿನ 4 ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸುವಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟಾರೆಯಾಗಿ ರೂ. 2095.00 ಕೋಟಿಗಳ ಅವಶ್ಯಕತೆಯಿರುತ್ತದೆ. ಸದರಿ ರಸ್ತೆಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗಾಗಿ ಶೇಕಡ 50% ರಷ್ಟು ಯೋಜನಾ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಸರ್ಕಾರದ ವತಿಯಿಂದ ಒದಗಿಸಲಾಗುವುದು. ಉಳಿದ ಶೇಕಡಾ 50% ರಷ್ಟು ಯೋಜನಾ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ನಿಗಮವು ಹಣಕಾಸು ಸಂಸ್ಥೆಗಳಿಂದ ಸಾಲ ಪಡೆದು ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ. ಹಣಕಾಸು ಸಂಸ್ಥೆಗಳಿಂದ ಪಡೆಯಲಾದ ಸಾಲವನ್ನು ಮರು ಪಾವತಿಸಲು ಬೇರೆ ಯಾವ ಸಂಪನ್ಮೂಲಗಳು ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್ ಗೆ ಇಲ್ಲದಿರುವುದರಿಂದ ಸದರಿ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲೆ ಬಳಕೆದಾರರ ಶುಲ್ಕ (ಟೋಲ್) ವಿಧಿಸುವ ಮೂಲಕ ಸಾಲವನ್ನು ಮರುಪಾವತಿಸಬೇಕಾಗಿರುತ್ತದೆ.

17) ಕಾರಣ, ಈ ಕೆಳಗಿನ ಅಂಶಗಳಿಗೆ ಸಚಿವ ಸಂಪುಟದ ಅನುಮೋದನೆ ಪಡೆಯುವ ಪೂರ್ವದಲ್ಲಿ ಅರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆಯ ಸಹಮತಿಯನ್ನು ಪಡೆಯಬಹುದಾಗಿದ್ದು, ಆರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆಗೆ ಕಳುಹಿಸಲು ಕಡತ ಮಂಡಿಸಿದೆ.

ವಿಷಯ/Subject:-

ಇವಿಪಿ ಶಾಖೆ / EAP Section

ಕಡತ ಸಂಖ್ಯೆ / File No: ಲೋಇ: 71 :ಇವಿಪಿ: 2017

1. ಈ ನಾಲ್ಕು ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್ ವತಿಯಿಂದ ಇವಿಪಿ ಮಾದರಿಯಲ್ಲಿ ಕೈಗೊಳ್ಳಲು ಆಡಳಿತಾತ್ಮಕ ಅನುಮೋದನೆ.
2. ಕಾರ್ಯಸಾಧ್ಯತಾ ವರದಿಯನ್ವಯ ಅನುಗುಣವಾಗಿ, 4/6 ಪಥವುಳ್ಳ ದ್ವಿಮುಖ ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ಅಗತ್ಯವಿರುವೆಡೆ ಸೇವಾ ರಸ್ತೆ ನಿರ್ವಹಿಸಲು ಅನುಮೋದನೆ.
3. ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಶೀಘ್ರವಾಗಿ ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಲು ಅನುವಾಗುವಂತೆ ಪ್ಯಾಕೇಜುಗಳಲ್ಲಿ (Packaging) ಒಿತೆಯಲ್ಲಿ ಕಾಮಗಾರಿ ಕೈಗೊಳ್ಳಲು ಅನುಮೋದನೆ.

18) ~~ಅ. ಶಿ (ಇವಿಪಿ)~~ ಕಂಡಿಲ್ (17) ರಂತೆ ನಗರ ಪ್ರಾಂಶುಪಾಲರು
 ಈ ಷರತ್ತುಗಳನ್ನು ಒಪ್ಪಿಕೊಂಡು ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸಲು ಅನುಮೋದನೆ
 ದಿನಾಂಕ: 28/04/17

19) ~~ಬಿ. ಶಿ (ಇವಿಪಿ)~~ ಡಿ.ಎನ್.ಆರ್. 28/04/17
 ಸರ್ಕಾರದ ಅನುಮೋದನೆ
 ದಿನಾಂಕ: 28/04/17

20) ~~ಸಿ. ಶಿ (ಇವಿಪಿ)~~ ಡಿ.ಎನ್.ಆರ್. 28/04/17
 ಸರ್ಕಾರದ ಅನುಮೋದನೆ
 ದಿನಾಂಕ: 28/04/17

21) ~~ಡಿ. ಶಿ (ಇವಿಪಿ)~~ ಡಿ.ಎನ್.ಆರ್. 28/04/17
 ಸರ್ಕಾರದ ಅನುಮೋದನೆ
 ದಿನಾಂಕ: 28/04/17

ACS, PD
 No. 2318
 DU 28/4/17

22) 28/04/17
 23) 28/04/17
 24) 28/04/17

ವಿಷಯ/Subject:

6

EAP Section/ಇವಿಜಿ ಶಾಖೆ

ಕಡತ ಸಂಖ್ಯೆ/File No: ಲೋಡ : : ಇವಿಜಿ : 201

25

~~US~~

 00105112
 08/5/17
 (ಇವಿಜಿ)

ತಾಂತ್ರಿಕ ವಿಭಾಗ, ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾನಿಲಯ
 ಕಛೇರಿ-1
 ಸಂಖ್ಯೆ: 267 ದಿನಾಂಕ: 08/5/17

ಇವಿಜಿ ಶಾಖೆ

P.T.O-

ವಿಷಯ/Subject:-2017-18 ಸಾಲಿನ ಆಯವ್ಯಯ ಭಾಷಣದಲ್ಲಿ ಘೋಷಿಸಿರುವ ಬೆಂಗಳೂರು ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ ಬಗ್ಗೆ

ಇವಿ ಸಾಖೆ / EAP Section

ಕಡತ ಸಂಖ್ಯೆ / File No: ಲೋಇ: 71 :ಇವಿ: 2017

26)

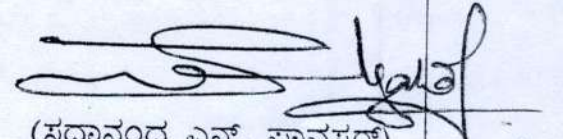
ಸಂಖ್ಯೆ: ಆಇ 267 ಆಕೋ-1/2017
ಲೋಇ 71 ಇವಿ 2017

ಆ.ಇ.(ಲೋ.ಆ.ಕೋ-1)
ದಿನಾಂಕ: 27.05.2017

ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯನ್ನು ಪರಿಶೀಲಿಸಲು ಈ ಕೆಳಕಂಡ ಮಾಹಿತಿ/ದಾಖಲೆಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸುವಂತೆ ಆಡಳಿತ ಇಲಾಖೆಗೆ ತಿಳಿಸಲಾಗಿದೆ.

1. Estimate of each work has not been clearly brought out in the DCN.
2. The source of fund for taking up these projects is not clearly mentioned except that 50% from Government of Karnataka & 50% from KRDC. For 50% KRDC share, whether KRDC want to go for borrowings and that the principal amount & interest will be repaid out of the toll revenues.
3. Administrative Department need to furnish the yearwise toll revenues to examine whether it is sufficient to service the Principle & interest amount.

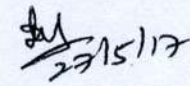
(ಸರ್ಕಾರದ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ (ವೆಚ್ಚ),
ಆರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆ/ರವರಿಂದ ಅನುಮೋದಿತ)

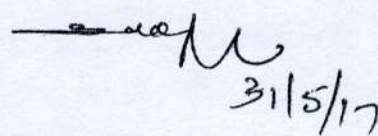

(ಸದಾನಂದ ಎನ್. ಪಾವಸಾರ್)
ಸರ್ಕಾರದ ಅಧೀನ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ

ಆರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆ
(ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಆರ್ಥಿಕ ಕೋಶ)

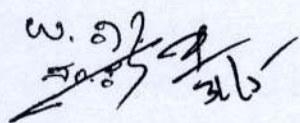
27)

~~ಸರ್ಕಾರದ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ,
ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಮತ್ತು
ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ.~~

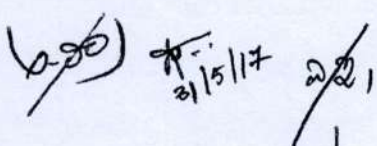

27/5/17


31/5/17

28)


ಎ. ವಿ.

29)


31/5/17

ವಿಷಯ/Subject:-2017-18 ಸಾಲಿನ ಆಯವ್ಯಯ ಭಾಷಣದಲ್ಲಿ ಘೋಷಿಸಿರುವ ಬೆಂಗಳೂರು ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ ಬಗ್ಗೆ

ಇಎಪಿ ಶಾಖೆ / EAP Section

ಕಡತ ಸಂಖ್ಯೆ / File No: ಲೋಇ: 71 :ಇಎಪಿ: 2017

೨೦) ಕಂಡಿಕೆ-26 ರಲ್ಲಿ ಆರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆಯು ಕೋರಿರುವ ಅಂಶಗಳಿಗೆ ಈ ಕೆಳಗಿನಂತೆ ಮಾಹಿತಿಯನ್ನು ಒದಗಿಸಬಹುದಾಗಿದೆ:

1. ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ 150 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ರೂ.1455 ಕೋಟಿಗಳ ಮೊತ್ತವು ರೇಖಾ ಅಂದಾಜು ಮೊತ್ತವನ್ನು ಆಧರಿಸಿ ನೀಡಿರುವ ಅಂಕಿ ಸಂಖ್ಯೆಯಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಈಗ, 155 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕಾಗಿ ರೂ.1550 ಕೋಟಿ ಮೊತ್ತ ಮತ್ತು ಭೂಸ್ವಾಧೀನಕ್ಕಾಗಿ ರೂ.545 ಕೋಟಿ ಮೊತ್ತ ಬೇಕಾಗಿದ್ದು ಒಟ್ಟಾರೆ ಸುಮಾರು ರೂ.2095 ಕೋಟಿ ಮೊತ್ತ ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ ಎಂದು ಅಂದಾಜಿಸಲಾಗಿದೆ. ಈ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ವಾಹನ ಸಂಚಾರದ ಗಣತಿ ಮತ್ತು ಮುಂದಿನ ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಉಂಟಾಗಬಹುದಾದ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ಪರಿಗಣಿಸಿ ಕಾರ್ಯಸಾಧ್ಯತಾ ವರದಿ ತಯಾರಿಸಿದ ನಂತರ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಗಲ ಪಡಿಸಬೇಕಾಗುವ ಅಳತೆಗಳಿಗೆ ಅನುಗುಣವಾಗಿ ನಿಖರವಾದ ಅಂದಾಜು ಮೊತ್ತ ತಿಳಿದು ಬರುತ್ತದೆ.
2. ಈ ಯೋಜನೆಗೆ ಅವಶ್ಯಕವಾಗಿರುವ ಒಟ್ಟಾರೆ ರೂ.2095 ಕೋಟಿಗಳ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್ ಸಂಸ್ಥೆಯು ಹಣಕಾಸು ಸಂಸ್ಥೆಗಳಿಂದ ಸಾಲ ಪಡೆದು ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ಯೋಜಿಸಿದೆ. ಸದರಿ ಸಾಲವನ್ನು ಮರುಪಾವತಿಸಲು ನಿಗಮಕ್ಕೆ ಬೇರೆ ಸಂಪನ್ಮೂಲಗಳು ಇಲ್ಲದಿರುವುದರಿಂದ, ಟೋಲ್ ಸಂಗ್ರಹಣೆಯಿಂದ ಬರುವ ಸಂಪನ್ಮೂಲದಿಂದ ಶೇ. 50 ರಷ್ಟು ಸಾಲ ಹಾಗೂ ಬಡ್ಡಿಯನ್ನು ಮರುಪಾವತಿಸುವುದು, ಇನ್ನುಳಿದ ಶೇ. 50 ರಷ್ಟು ಸಾಲ ಹಾಗೂ ಬಡ್ಡಿಯನ್ನು ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರದಿಂದ ಮರುಪಾವತಿಸಲು ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಿದೆ.
3. 2017-18 ನೇ ಸಾಲಿನಿಂದ 2030-31 ರವರೆಗೆ ಟೋಲ್ ಸಂಗ್ರಹಣೆಯ ಆಧಾರದ ವಿವರಗಳನ್ನು (ಪುಟ ಸಂಖ್ಯೆ 72 ರಲ್ಲಿ) ಕಡತದಲ್ಲಿ ಇರಿಸಲಾಗಿದೆ.

೩೧) ಈ ಅಂಶಗಳನ್ನು ಅವಗಾಹನೆಗೆ ತರುತ್ತ, ಮಾರ್ಪಡಿತ ಕರಡು ಸಚಿವ ಸಂಪುಟ ಟಿಪ್ಪಣಿಯನ್ನು ಆರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆಯ ಸಹಮತಿಗಾಗಿ ಕಳುಹಿಸಲು ಮಂಡಿಸಿದೆ.

೩೨) ಅ.ಕಾ(ಇಎಪಿ) ಕಂಡಿಕೆ (26) ರಲ್ಲಿ ಭೂಶಿಕ್ಷಣ ಇಲಾಖೆಯು ಕೋರಿರುವ ಉಂಟಾಗುವ ಕಂಡಿಕೆ (26) ರಂತೆ ಕ್ಷುಣ್ಮೀಕರಣವನ್ನು ಮಾಡಿಕೊಡತ ಕರಡು ಸಚಿವ ಸಂಪುಟ ಸಂಪುಟದೊಂದಿಗೆ ಭೂಶಿಕ್ಷಣ ಇಲಾಖೆಯ ಪದನುತಿಗಾಗಿ ಕಳುಹಿಸಲು ಡಿಫೀಕ ಲೋಇ ಕಡತವನ್ನು ಉಂಟಾಡಿ

04/06/17

6/6/17

ವಿಷಯ/Subject: 2017-18 ಸಾಲಿನ ಡಿಯುವು ಬಾಡಿಗೆಯಲ್ಲಿ ಘೋಷಿಸಿರುವ ಬಾಡಿಗೆಯು

ನುಕ್ರಮೋಕ್ತವಾದ ರಜೆಗನ್ನು ಒಪ್ಪಿಸುವ ಬಗ್ಗೆ.

ಇವು ವಿಭಾಗ / EAP Section

ಕಡತ ಸಂಖ್ಯೆ / File No :ಲೋಇ: 71 :ಇವು: 2017

33

ಲ. ಶ. (ಸಂ. 2017/18) 9

34) ~~ಶಿಕ್ಷಣ ಇಲಾಖೆ~~

ಆಯಾ ಇಲಾಖೆಯ ಕೆಂಡಿಕೆ(26)ರಲ್ಲಿ
ಕೊಡುವ ಬಂದವರಿಗೆ ಮೂಲತಃ
ಕೆಂಡಿಕೆ (20) ರಲ್ಲಿ, ಕಡತವಾಗಿ ಮೂಲತಃ
ನಿರ್ದಿಷ್ಟ D.C.N ನಲ್ಲಿ ಕಡತವಲ್ಲದಿದ್ದರೆ, ಆಯಾ
ಇಲಾಖೆ ಸುಸ್ಥಿತಿ ಕೊಡಲು ಮಾಡಬೇಕು

[Signature]

6/6/17
ಸರ್ಕಾರದ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ
ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಮತ್ತು
ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ.

35) ~~ಕಚೇರಿ ಮತ್ತು ಪ್ರಾಧಿಕಾರಗಳು~~
~~ಲೋಇ~~

For Concurrence of

37) ~~ಮಾನ್ಯ ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿಗೆ ಮೂಲತಃ~~
~~ಕಡತವಲ್ಲ~~

ಎಂ. ಲಕ್ಷ್ಮಿ ನಾರಾಯಣ, ಡಿ.ಆರ್.ಐ.
ಸರ್ಕಾರದ ಅಪರ ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ
ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಮತ್ತು
ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ

2890
6/6/17

l. pus 7
6/6/17

ಶಿ(ಆ)

6/6/17
SOP/17

7/6/17

6.37)

6/6/17
6/6/17
ಅಧ್ಯಕ್ಷ.

ಆರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆ, ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆ
ಕೋಡ್-1
ಸಂಖ್ಯೆ 342 ದಿನಾಂಕ 13/06/2017

ವಿಷಯ/Subject: 2017-18 ವಲಸೆ ಯೋಜನೆಯ ಭಾಗವಾಗಿ ಕೋಟಿಗಲಿ ವಲಸೆಗಾರರು
ಶುಕ್ರಮುಕ್ತಲಸ ರಕ್ಷೆಗನ್ನು ಲಭ್ಯವಿಡಿಸುವ ಬಗ್ಗೆ.

ಇವಿ ಶಾಖೆ / EAP Section

ಕಡತ ಸಂಖ್ಯೆ / File No :ಲೋಇ: 71 :ಇವಿ: 2017

43) ಅ.ಶಿ (ಇವಿ) 27/6/17

||

44) ಕಂಡಿಕೆ-38 ರಲ್ಲಿ ಆರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆಯು ಕೋರಿರುವ ಅಂಶಗಳಿಗೆ ಮಾಹಿತಿಯನ್ನು ಈ ಕೆಳಗಿನಂತೆ ನೀಡಬಹುದಾಗಿದೆ:

1. ಸದರಿ ಕಾಮಗಾರಿಗಳಿಗೆ ಕಾರ್ಯಸಾಧ್ಯತಾ ವರದಿಯನ್ನು ತಯಾರಿಸುವ ಸಲುವಾಗಿ ಸೇವಾ ಸಲಹೆಗಾರರನ್ನು ನೇಮಿಸಲು ಟೆಂಡರ್ ಅಧಿಸೂಚನೆ ಹೊರಡಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಬಿಡ್‌ದಾರರ ದಾಖಲೆಗಳನ್ನು ಪೂರ್ವನಿಗದಿತ ಮಾನ ದಂಡಗಳಂತೆ ಪರಿಶೀಲಿಸಿ ವಿಷಯವನ್ನು ಟೆಂಡರ್ ಪರಿಶೀಲನಾ ಸಮಿತಿಯ ಮುಂದೆ ಮಂಡಿಸಿ ತಾಂತ್ರಿಕ ಬಿಡ್ ನಲ್ಲಿ ಅರ್ಹರಾಗುವ ಬಿಡ್‌ದಾರರ ಆರ್ಥಿಕ ಬಿಡ್ ಗಳನ್ನು ತೆರೆದ ನಂತರ ಕನಿಷ್ಠ ಮೊತ್ತ ದಾಖಲಿಸುವ ಬಿಡ್‌ದಾರರಿಗೆ ಕಾರ್ಯಸಾಧ್ಯತಾ ವರದಿಯನ್ನು ತಯಾರಿಸಲು ವಹಿಸಿ, ವರದಿಯನ್ನು ತಯಾರಿಸಿದ ನಂತರ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯನ್ನು ತಾಂತ್ರಿಕ ಸಲಹಾ ಸಮಿತಿ ಮತ್ತು ನಿರ್ದೇಶಕರ ಮಂಡಳಿ ಮುಂದೆ ಮಂಡಿಸಿ ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಮತ್ತು ಶಿಫಾರಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಪಡೆಯಲಾಗುವುದು.
2. ಹಿಂದಿನ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯಲ್ಲಿನ ಅಂಕಿ ಅಂಶಗಳನ್ನು ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್ ಮತ್ತು ಕೆಶಿಪ್ ನಲ್ಲಿ ಕೈಗೊಳ್ಳಲಾದ/ನಿರ್ವಹಿಸಲಾದ ಕಾಮಗಾರಿಗಳ ಅನುಭವದ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಅಂದಾಜಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಖಚಿತ ಮತ್ತು ನಿಖರ ಮಾಹಿತಿಗಳು ಕಾರ್ಯಸಾಧ್ಯತಾ ವರದಿ ತಯಾರಿಕೆ/ಸಲ್ಲಿಕೆ ನಂತರ ಮತ್ತು ವಾಹನ ಸಂಚಾರ ಸರ್ವೇಕ್ಷಣಾ ವರದಿಯಂತೆ ತಿಳಿದು ಬರುತ್ತದೆ.
3. ಈ ಯೋಜನೆಗೆ ಅವಶ್ಯಕವಾಗಿರುವ ಒಟ್ಟಾರೆ ರೂ.2095 ಕೋಟಿಗಳ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್ ಸಂಸ್ಥೆಯು ಹಣಕಾಸು ಸಂಸ್ಥೆಗಳಿಂದ ಸಾಲ ಪಡೆದು ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ಯೋಜಿಸಿದೆ. ಸದರಿ ಸಾಲವನ್ನು ಮರುಪಾವತಿಸಲು ನಿಗಮಕ್ಕೆ ಬೇರೆ ಸಂಪನ್ಮೂಲಗಳು ಇಲ್ಲದಿರುವುದರಿಂದ, ಟೋಲ್ ಸಂಗ್ರಹಣೆಯಿಂದ ಬರುವ ಸಂಪನ್ಮೂಲದಿಂದ ಶೇ. 50 ರಷ್ಟು ಅಂದರೆ ರೂ. 1047.50 ಕೋಟಿಗಳ ಮೊತ್ತವನ್ನು ಮರುಪಾವತಿಸುವುದು, ಇನ್ನುಳಿದ ಶೇ. 50 ರಷ್ಟು ಅಂದರೆ ರೂ. 1047.50 ಕೋಟಿಗಳ ಮೊತ್ತವನ್ನು ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರದಿಂದ ಮರುಪಾವತಿಸಲು ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಿದೆ. ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರದ ಶೇ. 50 ರಷ್ಟು ಮೊತ್ತವನ್ನು ಈ ಕೆಳಗಿನಂತೆ ಮುಂದಿನ ಮೂರು ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಪಾವತಿಸಲು ಯೋಜಿಸಲಾಗಿದೆ.

2018-19	-	ರೂ. 350.00	ಕೋಟಿಗಳು
2019-20	-	ರೂ. 350.00	ಕೋಟಿಗಳು
2020-21	-	ರೂ. 347.50	ಕೋಟಿಗಳು

45) ಈ ಅಂಶಗಳನ್ನು ಅವಗಾಹನೆಗೆ ತರುತ್ತಾ, ಆರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆಯ ಸಹಮತಿಗಾಗಿ ಕಡತವನ್ನು ಕಳುಹಿಸಲು ಮಂಡಿಸಿದೆ.

10/1/17

ವಿಷಯ/Subject:

ಇವಿಪಿ ಶಾಖೆ / EAP Section

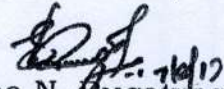
ಕಡತ ಸಂಖ್ಯೆ: ಲೋಇ/41/ಇವಿಪಿ/2017

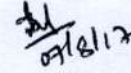
No: FD 418 FC-1/2017
PWD 71 EAP 2017

Finance Department (PWFC-1)
Date: 07.08.2017

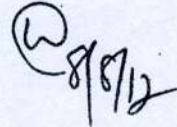
(The proposal has been examined. Finance Department accords in-principle clearance and PWD asked to come back to Finance Department after Detailed Project Reports are ready with yearwise funding requirements.etc.)

(Approved by Additional Chief Secretary to Govt.,
Finance Department)


(Srikrishna N. Bugatyagol)
Special Officer & Ex-Officio
Deputy Secretary to Govt,
Finance Department,
(PW Finance Cell)

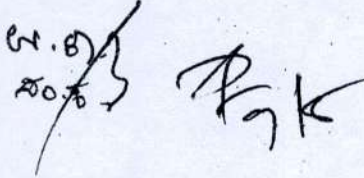

07/08/17

The Principal Secretary to Government,
Public works, Ports and
Inland Water Transport Department



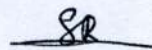
~~ಶಿವರಾಜ~~

9/8



6.00 
10/8/17

ಕುಡು ಸುತವ ಸುಂಪಿನ ಬ್ಲಿಟಿಯುತ್ತು ಸುತವ ಸುಂಪಿನವ
ಅನುಮೋದನೆಗಾಗಿ ಕಿಟುಣಶಲು ಮುಂಡಿಣಿ.


30/8/17

ವಿಷಯ/Subject:

ಇಎಪಿ ಶಾಖೆ / EAP Section

ಕಡತ ಸಂಖ್ಯೆ: ಲೋಇ/71/ಇಎಪಿ/2017

5) ~~ಅ. ಶಿ(ಇಎಪಿ)~~ ಕೆ.ಎ.ಎ. ಸಂಪನ್ಮೂಲ ಸಂರಕ್ಷಣೆ ಮತ್ತು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಇಲಾಖೆ
ಸಂಪನ್ಮೂಲ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಇಲಾಖೆಗೆ ಕೆ.ಎ.ಎ. ಸಂಪನ್ಮೂಲ ಸಂರಕ್ಷಣೆ ಮತ್ತು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಇಲಾಖೆಗೆ

3/8/17

6) ~~ಅ. ಶಿ(ಇಎಪಿ)~~ ಕೆ.ಎ.ಎ. ಸಂಪನ್ಮೂಲ ಸಂರಕ್ಷಣೆ ಮತ್ತು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಇಲಾಖೆ
ಕೆ.ಎ.ಎ. ಸಂಪನ್ಮೂಲ ಸಂರಕ್ಷಣೆ ಮತ್ತು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಇಲಾಖೆಗೆ ಕೆ.ಎ.ಎ. ಸಂಪನ್ಮೂಲ ಸಂರಕ್ಷಣೆ ಮತ್ತು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಇಲಾಖೆಗೆ

1/9/17

3) ಕೆ.ಎ.ಎ. ಸಂಪನ್ಮೂಲ ಸಂರಕ್ಷಣೆ ಮತ್ತು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಇಲಾಖೆ

ಕೆ.ಎ.ಎ. ಸಂಪನ್ಮೂಲ ಸಂರಕ್ಷಣೆ ಮತ್ತು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಇಲಾಖೆಗೆ
2017 P2 (ಬಿ.ಎ.ಎ. 2) (ಕೆ.ಎ.ಎ. ಸಂಪನ್ಮೂಲ ಸಂರಕ್ಷಣೆ ಮತ್ತು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಇಲಾಖೆಗೆ
ಕೆ.ಎ.ಎ. ಸಂಪನ್ಮೂಲ ಸಂರಕ್ಷಣೆ ಮತ್ತು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಇಲಾಖೆಗೆ ಕೆ.ಎ.ಎ. ಸಂಪನ್ಮೂಲ ಸಂರಕ್ಷಣೆ ಮತ್ತು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಇಲಾಖೆಗೆ
ಕೆ.ಎ.ಎ. ಸಂಪನ್ಮೂಲ ಸಂರಕ್ಷಣೆ ಮತ್ತು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಇಲಾಖೆಗೆ ಕೆ.ಎ.ಎ. ಸಂಪನ್ಮೂಲ ಸಂರಕ್ಷಣೆ ಮತ್ತು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಇಲಾಖೆಗೆ
ಕೆ.ಎ.ಎ. ಸಂಪನ್ಮೂಲ ಸಂರಕ್ಷಣೆ ಮತ್ತು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಇಲಾಖೆಗೆ ಕೆ.ಎ.ಎ. ಸಂಪನ್ಮೂಲ ಸಂರಕ್ಷಣೆ ಮತ್ತು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಇಲಾಖೆಗೆ
ಕೆ.ಎ.ಎ. ಸಂಪನ್ಮೂಲ ಸಂರಕ್ಷಣೆ ಮತ್ತು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಇಲಾಖೆಗೆ ಕೆ.ಎ.ಎ. ಸಂಪನ್ಮೂಲ ಸಂರಕ್ಷಣೆ ಮತ್ತು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಇಲಾಖೆಗೆ
ಕೆ.ಎ.ಎ. ಸಂಪನ್ಮೂಲ ಸಂರಕ್ಷಣೆ ಮತ್ತು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಇಲಾಖೆಗೆ ಕೆ.ಎ.ಎ. ಸಂಪನ್ಮೂಲ ಸಂರಕ್ಷಣೆ ಮತ್ತು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಇಲಾಖೆಗೆ
ಕೆ.ಎ.ಎ. ಸಂಪನ್ಮೂಲ ಸಂರಕ್ಷಣೆ ಮತ್ತು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಇಲಾಖೆಗೆ ಕೆ.ಎ.ಎ. ಸಂಪನ್ಮೂಲ ಸಂರಕ್ಷಣೆ ಮತ್ತು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಇಲಾಖೆಗೆ
ಕೆ.ಎ.ಎ. ಸಂಪನ್ಮೂಲ ಸಂರಕ್ಷಣೆ ಮತ್ತು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಇಲಾಖೆಗೆ ಕೆ.ಎ.ಎ. ಸಂಪನ್ಮೂಲ ಸಂರಕ್ಷಣೆ ಮತ್ತು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಇಲಾಖೆಗೆ
ಕೆ.ಎ.ಎ. ಸಂಪನ್ಮೂಲ ಸಂರಕ್ಷಣೆ ಮತ್ತು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಇಲಾಖೆಗೆ ಕೆ.ಎ.ಎ. ಸಂಪನ್ಮೂಲ ಸಂರಕ್ಷಣೆ ಮತ್ತು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಇಲಾಖೆಗೆ

1/9/17

ವಿಷಯ/Subject:

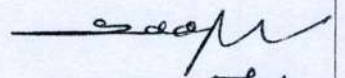
15

EAP Section/ಇಎಪಿ ಶಾಖೆ

ಕಡತ ಸಂಖ್ಯೆ/File No: ಲೋಇ : : ಇಎಪಿ : 2017

62) ~~ಶ್ರೀಧರಾಪುರ~~

DEN ನ ಸೂಚನೆ, ಮೊನ್ನೆ ಲಿಂಕ್‌ನಲ್ಲಿ
ಗಲನ ಕುಕನತ ಸಲ್ಲಿಸಬಹುದು



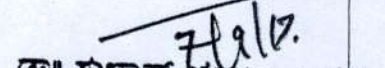
ಎಸ್.ಬಿ. ಸಿದ್ದೇಗೌಡ
ಸರ್ಕಾರದ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ
ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಮತ್ತು
ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ

63) ಕೊಳೆ ಮುಖ್ಯ ಲಿಂಕ್‌ನಲ್ಲಿ
ಈ. ೨

ಎಂ. ಲಕ್ಷ್ಮಿನಾರಾಯಣ, ಪ.ಆ.ಸ.
ಸರ್ಕಾರದ ಆಪರೇಟಿವ್ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ
ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಮತ್ತು
ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ

64) ~~ಕುಳಿ ಮುಖ್ಯ ಲಿಂಕ್‌ನಲ್ಲಿ~~

ಎನ್.ಸಿ. ೨೦೦೪


ಡಾ|| ಸುಭಾಷ್ ಬಂಟ್
ಸರ್ಕಾರದ ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ

71/958/1/5
6-9-9

65) ~~ಕೊಳೆ ಮುಖ್ಯ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು
ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ~~



ಡಾ|| ಹೆಚ್.ಸಿ. ಮಹದೇವಪ್ಪ
ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಬಂದರು ಮತ್ತು
ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಸಚಿವರು

66) ~~ಸೂಚನೆ ಸುತ್ತುತ್ತಿ ಕಾಪಿ.~~

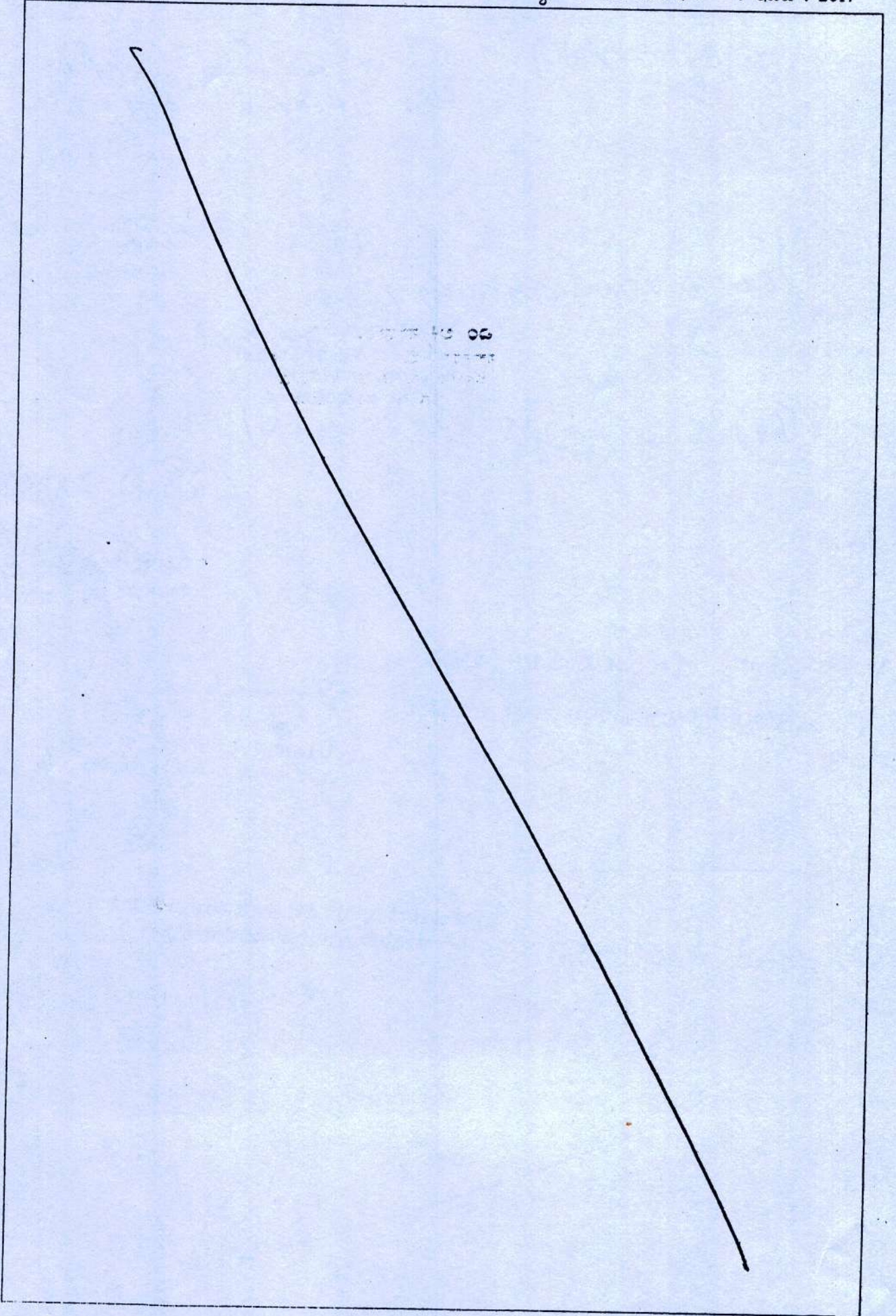
ವಿಷಯವನ್ನು ಮುಂದಿನ ಸಚಿವ ಸಂಪುಟ ಸಭೆಯ
ಕಾರ್ಯಸೂಚಿಯಲ್ಲಿ ಸೇರಿಸಲಾಗುವುದು

7/9/2017

ವಿಷಯ/Subject:

EAP Section/ಇಎಪಿ ಶಾಖೆ

ಕಡತ ಸಂಖ್ಯೆ/File No: ಲೋಇ : : ಇಎಪಿ : 2017



ಸಂಖ್ಯೆ:ಲೋಇ 71 ಇಎಪಿ 2017

2017

"ರಹಸ್ಯ"

ಸಚಿವ ಸಂಪುಟ ಟಿಪ್ಪಣಿ

ವಿಷಯ ಸಂಖ್ಯೆ: ಸಿ:619/2017

ಇಲಾಖೆ: ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ

ವಿಷಯ:-ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತದ (ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್) ಮೂಲಕ ಬೆಂಗಳೂರು ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ 150 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ ಬಗ್ಗೆ.

* * *

67) 1) ಪೀಠಿಕೆ:-

2017-18ನೇ ಸಾಲಿನ ಆಯವ್ಯಯ ಭಾಷಣದ ಕಂಡಿಕೆ-377 ರಲ್ಲಿ ಸನ್ಮಾನ್ಯ ಮುಖ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಲು ಸುಮಾರು 150 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ರೂ. 1455 ಕೋಟಿಗಳ ಮೊತ್ತದಲ್ಲಿ ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್ ಮೂಲಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲಾಗುವುದು ಎಂದು ಘೋಷಿಸಿದ್ದು, ಈ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್ ಮೂಲಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲು ಅನುಮೋದನೆ ಅವಶ್ಯಕವಾಗಿದೆ. ರಸ್ತೆಗಳು ಈ ಕೆಳಗಿನಂತಿವೆ:

1. ಹೊಸಕೋಟೆ-ಬೂದಿಗರೆ-ಮೈಲನಹಳ್ಳಿ-ದೇವನಹಳ್ಳಿ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ ರಸ್ತೆ.
2. ನೆಲಮಂಗಲ-ಮಧುರೆ-ಬ್ಯಾತ ರಸ್ತೆ.
3. ಆನೇಕಲ್-ಅತ್ತಿಬೆಲೆ-ಸರ್ಜಾಪುರ-ವರ್ತೂರು-ವೈಟ್‌ಫೀಲ್ಡ್-ಹೊಸಕೋಟೆ ರಸ್ತೆ.
4. ಹಾರೋಹಳ್ಳಿ-ಉರುಗನದೊಡ್ಡಿ-ಕೆಎಡಿಬಿ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶ-ಜಿಗಣಿ-ಆನೇಕಲ್ ರಸ್ತೆ.

68) 2) ಹಿನ್ನೆಲೆ:-

ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ ಏಳು ನಗರ ಸಭೆಗಳ ವಿಲೀನದ ನಂತರ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯು ವ್ಯಾಪಕವಾಗಿ ಬೆಳೆದಿದ್ದು ಜನಸಂಖ್ಯೆಯೊಂದಿಗೆ ವಾಹನಗಳ ದಟ್ಟಣೆಯು ಅಧಿಕಗೊಂಡಿರುತ್ತದೆ.

ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರವು ಐಟಿ ಮತ್ತು ಬಿಟಿ ಸಂಸ್ಥೆಗಳ ಕೇಂದ್ರ ಸ್ಥಳವಾಗಿದ್ದು, ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಸುತ್ತಮುತ್ತ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ಮಾಹಿತಿ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನ ಮತ್ತು ಕೈಗಾರಿಕಾ ವಲಯಗಳನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಲಾಗಿದೆ. ಈ ಸಂಸ್ಥೆಗಳಲ್ಲಿ ಸೇವೆ ಸಲ್ಲಿಸುತ್ತಿರುವ ಸಿಬ್ಬಂದಿಗಳೂ ಸಹ ಅಧಿಕಗೊಂಡಿದ್ದು, ಇದರಿಂದಾಗಿ, ಈ ಸ್ಥಳಗಳಿಗೆ ಪ್ರಯಾಣಿಸುವ ವಾಹನಗಳ ಅಧಿಕ ದಟ್ಟಣೆಯಿಂದಾಗಿ ನಗರ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಸಂಚರಿಸಲು ಅಧಿಕ ಕಾಲ ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ದೇವನಹಳ್ಳಿಯ ಸಮೀಪ ನಗರದಿಂದ ಸುಮಾರು 40 ಕಿಮೀ ಅಂತರದಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿರುವ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣದಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರಕ್ಕೆ ಬರುವ/ಹೊರಹೋಗುವ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆಯು ಅಧಿಕಗೊಂಡಿರುತ್ತದೆ. ಇತ್ತೀಚಿನ ಲಭ್ಯ ವರದಿಯ ಪ್ರಕಾರ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರವು ವಾಹನ ಇಂಧನವನ್ನು ಅತ್ಯಧಿಕವಾಗಿ ಬಳಸುತ್ತಿದ್ದು, ದೇಶದಲ್ಲಿ ಎರಡನೇ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿರುತ್ತದೆ.

3) ಪ್ರಸ್ತಾವನೆ:-

ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲು ಉದ್ದೇಶಿಸಿರುವ ನಾಲ್ಕು (4) ರಸ್ತೆಗಳ ವಿವರಗಳನ್ನು ಮಂಡಿಸಿದೆ.

1. ಹೊಸಕೋಟೆ-ಬೂದಿಗರೆ-ಮೈಲನಹಳ್ಳಿ-ದೇವನಹಳ್ಳಿ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ ರಸ್ತೆ.

ಪ್ರಸ್ತಾಪಿತ ರಸ್ತೆಯು ಹೊಸಕೋಟೆ ಬೂದಿಗರೆ ಕ್ರಾಸ್ (NH-04) ನಿಂದ ಪ್ರಾರಂಭಗೊಂಡು ಮಂಡೂರು- ಬೂದಿಗರೆ-ಸಿಂಗಹಳ್ಳಿ-ಕಾಡಯರಪ್ಪನಹಳ್ಳಿ-ಮೈಲನಹಳ್ಳಿ ಮುಖಾಂತರ ದೇವನಹಳ್ಳಿ ಬಳಿಯ ಕೆಂಪೇಗೌಡ ಅಂತರ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ಸಂಪರ್ಕಿಸುವ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಸೇರುವ ರಸ್ತೆಯಾಗಿದ್ದು, ಒಟ್ಟಾರೆ ಉದ್ದ 24.0 ಕಿ.ಮೀ ಇರುತ್ತದೆ. ದೇವನಹಳ್ಳಿ-ಮೈಲನಹಳ್ಳಿ ಭಾಗದ 2.0 ಕಿಮೀ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಮೂಲಸೌಲಭ್ಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಇಲಾಖೆ ರವರು ಒದಗಿಸಿರುವ ರೂ. 31.50 ಕೋಟಿಗಳ (ಭೂಸ್ವಾಧೀನ ಮೊತ್ತ ಸೇರಿದಂತೆ) ಅನುದಾನದಡಿ ಕಾಮಗಾರಿಯನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳಲಾಗಿದ್ದು ಪ್ರಗತಿಯಲ್ಲಿರುತ್ತದೆ. ಉಳಿದಂತೆ ಮೈಲನಹಳ್ಳಿ ಯಿಂದ ಹೊಸಕೋಟೆ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಸಂಪರ್ಕಿಸುವ ರಸ್ತೆಯು ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ-104 ರ ಭಾಗವಾಗಿದ್ದು 22.00 ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದವಿದ್ದು ದ್ವಿಪಥ ರಸ್ತೆಯಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಪ್ರಸ್ತುತ ಈ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಸಂಚರಿಸುವ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯು ಸರಾಸರಿ 18,500 ಪ್ರಾಸೆಂಜರ್ ಕಾರ್ ಯೂನಿಟ್ (ಪಿಸಿಯು) ಗಳಾಗಿದ್ದು, ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಿದಲ್ಲಿ ಈ ರಸ್ತೆಯು ಹಾದು ಹೋಗುವ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೂ ಸಹ ಉನ್ನತ ಮಟ್ಟದ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುವುದರೊಂದಿಗೆ ನಗರದ ಪೂರ್ವಭಾಗದಲ್ಲಿ ವಾಸಿಸುವ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ತಲುಪಲು ಸಮೀಪದ ರಸ್ತೆಯಾಗಿ ರೂಪುಗೊಳ್ಳುತ್ತದೆ. ಇದರಿಂದ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ತಲುಪಲು ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಆಗ್ನೇಯ, ಪೂರ್ವ ಹಾಗೂ ಈಶಾನ್ಯ ಭಾಗದ ಜನರಿಗೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ.

2. ನೆಲಮಂಗಲ-ಮಧುರೆ-ಬ್ಯಾತ ರಸ್ತೆ

ಪ್ರಸ್ತಾಪಿತ ರಸ್ತೆಯು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ-4 ಹಾಗೂ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ-48 ರ ಜಂಕ್ಷನ್‌ಗೆ ಹೊಂದಿಕೊಂಡಿರುವ ನೆಲಮಂಗಲ ಪಟ್ಟಣದಿಂದ ಪ್ರಾರಂಭಗೊಂಡು ಪ್ರಮುಖ ಧಾರ್ಮಿಕ ಸ್ಥಳವಾದ ಮಧುರೆ ದೇವಸ್ಥಾನದ (ಕನಕವಾಡಿ) ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ರಾಜಾನುಕುಂಟೆ ಮುಖೇನ ದೇವನಹಳ್ಳಿ ಬಳಿಯ ಕೆಂಪೇಗೌಡ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ಪ್ರಸ್ತಾಪಿತ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ 3 ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿ ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗ ಹಾದು ಹೋಗಿರುತ್ತದೆ.

ಪ್ರಸ್ತುತ ಈ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಸಂಚರಿಸುವ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯು ಸರಾಸರಿ 15,000 ಪಿಸಿಯು ಗಳಾಗಿದ್ದು ಈ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಿದಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಪಶ್ಚಿಮ ಭಾಗದ ಜನರಿಗೆ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ತಲುಪಲು ಸಹಾಯವಾಗುತ್ತದೆ. ಇದರಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಒಳಭಾಗದ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆ ಕಡಿಮೆಯಾಗುವುದು. ವಿವರಗಳು ಕೆಳಗಿನಂತಿವೆ:

ಕ್ರಮ ಸಂಖ್ಯೆ	ರಸ್ತೆಯ ಭಾಗ	ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದ ಕಿಮೀ	ಆಗಲ ಮೀ	ರಸ್ತೆಯ ವರ್ಗ
1	ನೆಲಮಂಗಲ ದಿಂದ ಮಧುರೆ ವರೆಗೆ	16.00	5.50	ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ 74
2	ಮಧುರೆ ಯಿಂದ ಬ್ಯಾತ ವರೆಗೆ	5.50	7.00	ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆ
3	ಬ್ಯಾತ ದಿಂದ ರಾಜಾನುಕುಂಟೆವರೆಗೆ	10.50	7.00	ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆ

-3-

4	ರಾಜಾನುಕುಂಟೆ ಯಿಂದ ತಿಮ್ಮಸಂದ್ರ ವರೆಗೆ	5.50	5.50	ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ
5	ತಿಮ್ಮಸಂದ್ರ ದಿಂದ ಎಂ.ವಿ ಸೋಲಾರ್ಸ್ ವರೆಗೆ (NH-07)	2.00	5.50	ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ
		4.00	7.00	
	ಒಟ್ಟು	43.50		

3. ಆನೇಕಲ್-ಅತ್ತಿಬೆಲೆ-ಸರ್ಜಾಪುರ-ವರ್ತೂರು-ವೈಟ್‌ಫೀಲ್ಡ್-ಹೊಸಕೋಟೆ ರಸ್ತೆ.

ಪ್ರಸ್ತಾಪಿತ ರಸ್ತೆಯು ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ-35 ಆಗಿದ್ದು ಆನೇಕಲ್‌ನಿಂದ ಪ್ರಾರಂಭಗೊಂಡು ಅತ್ತಿಬೆಲೆ-ಸರ್ಜಾಪುರ-ವರ್ತೂರು-ವೈಟ್‌ಫೀಲ್ಡ್ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಹೊಸಕೋಟೆ ರಸ್ತೆ (NH-04) ಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ಒಟ್ಟಾರೆ ಉದ್ದ 47.50 ಕಿಮೀಗಳಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಆನೇಕಲ್ ನಿಂದ ವರ್ತೂರು ಕೋಡಿ ವರೆಗೆ ದ್ವಿಪಥ ರಸ್ತೆಯಾಗಿದ್ದು ವರ್ತೂರು ಕೋಡಿಯಿಂದ ಹೊಸಕೋಟೆ ರಸ್ತೆಯ ವರೆಗೆ 11.20 ಕಿಮೀ. ಉದ್ದಕ್ಕೆ ಚತುಷ್ಪಥ ರಸ್ತೆಯಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಗುಂಜೂರುನಿಂದ ಕಾಡುಗೋಡಿ-ಬೆಳತೂರು ವೃತ್ತದ ವರೆಗಿನ ರಸ್ತೆಯು 11.20 ಕಿಮೀ ಉದ್ದ ಇದ್ದು ಬಿಬಿಎಂಪಿ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿ ಬರುತ್ತದೆ. ಅತ್ತಿಬೆಲೆಯಲ್ಲಿ 1.00 ಕಿಮೀ ಮತ್ತು ಸರ್ಜಾಪುರ ದಿಂದ ದೊಮ್ಮಸಂದ್ರ ವರೆಗೆ 4.00 ಕಿಮೀ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಚತುಷ್ಪಥ ರಸ್ತೆಯನ್ನಾಗಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ ಕಾಮಗಾರಿಯು ಪ್ರಗತಿಯಲ್ಲಿದೆ.

ಪ್ರಸ್ತುತ ಈ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಸಂಚರಿಸುವ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯು ಸರಾಸರಿ 45,000 ಪಿಸಿಯು ಗಳಾಗಿದ್ದು ಈ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಿದಲ್ಲಿ ಪ್ರಮುಖ ಸ್ಥಳಗಳಾದ ಆನೇಕಲ್, ಅತ್ತಿಬೆಲೆ, ಸರ್ಜಾಪುರ, ದೊಮ್ಮಸಂದ್ರ, ಹೆಗ್ಗೊಂಡನಹಳ್ಳಿ, ಕಾಟನಲ್ಲೂರು, ಕನ್ನಮಂಗಲ, ದೊಡ್ಡಬನಹಳ್ಳಿ, ಸೀಗೇಹಳ್ಳಿ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಉನ್ನತ ಮಟ್ಟದ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸುವುದರೊಂದಿಗೆ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ನೇರವಾಗಿ ಈ ರಸ್ತೆಯ ಮೂಲಕ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಹೊರವಲಯದಿಂದ ತಲುಪಲು ಸಹಕಾರಿಯಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಕ್ರಮ ಸಂಖ್ಯೆ	ರಸ್ತೆಯ ಭಾಗ	ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದ ಕಿಮೀ	ಆಗಲ ಮೀ	ರಸ್ತೆಯ ಪರ್ಗ
1	ಆನೇಕಲ್ ನಿಂದ ಅತ್ತಿಬೆಲೆ ವರೆಗೆ	11.50	7.00	ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ 35
2	ಅತ್ತಿಬೆಲೆ ಯಿಂದ ಸರ್ಜಾಪುರ ವರೆಗೆ	10.00	7.00	
3	ಸರ್ಜಾಪುರ - ದೊಮ್ಮಸಂದ್ರ ವರೆಗೆ	4.30	14.00 (ನಾಲ್ಕು ಪಥ)	
4	ದೊಮ್ಮಸಂದ್ರ - ವರ್ತೂರು ಕೋಡಿ ವರೆಗೆ	10.30	7.00	
5	ವರ್ತೂರು ಕೋಡಿ - ಹೊಸಕೋಟೆ ರಸ್ತೆ ವರೆಗೆ (NH-04)	11.40	14.00 ಮಿ (ನಾಲ್ಕು ಪಥ)	
	ಒಟ್ಟು	47.50		

4. ಹಾರೋಹಳ್ಳಿ-ಉರುಗನದೊಡ್ಡಿ-ಕೆಐಎಡಿಬಿ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶ-ಜಿಗಣಿ-ಆನೇಕಲ್ ರಸ್ತೆ.

ಪ್ರಸ್ತಾಪಿತ ರಸ್ತೆಯು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ-209 ಕ್ಕೆ ಹೊಂದಿಕೊಂಡಿರುವ ಹಾರೋಹಳ್ಳಿಯಿಂದ ಪ್ರಾರಂಭಗೊಂಡು ಉರುಗನದೊಡ್ಡಿ-ಕೆಐಎಡಿಬಿ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಜಿಗಣಿ ಮತ್ತು ಆನೇಕಲ್‌ಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುತ್ತದೆ.

ಪ್ರಸ್ತುತ ಈ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಸಂಚರಿಸುವ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯು 37,728 ಪಿಸಿಯು ಗಳಾಗಿದ್ದು, ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಿದಲ್ಲಿ ಪ್ರಮುಖ ಹಳ್ಳಿಗಳಾದ ಹಾರೋಹಳ್ಳಿ, ಉರಗನದೊಡ್ಡಿ, ಮಾದಪ್ಪನದೊಡ್ಡಿ, ಯಲ್ಲಮ್ಮನದೊಡ್ಡಿ, ಊಜಿಗನಪಾಳ್ಯ, ಕೃಷ್ಣದೊಡ್ಡಿ, ಮಹಂತಲಿಂಗಾಪುರ, ಕಲ್ಲುಬಾಳು ಕ್ರಾಸ್, ಓಟಿಸ್ (OTIS) ಸರ್ಕಲ್, ಎಪಿಸಿ ಸರ್ಕಲ್ (ಜಿಗಣಿ), ಮಾದಪಟ್ಟಣ, ಹಾರಗದ್ದೆ, ಬಂಗಲ, ಕುಂಬಾರನಹಳ್ಳಿ, ಸೂರಜಕ್ಕನಹಳ್ಳಿ, ಇಂಡಲವಾಡಿ ಕ್ರಾಸ್, ಗೌರೇನಹಳ್ಳಿ, ಆನೇಕಲ್ ದೊಡ್ಡಕೆರೆ ಟ್ಯಾಂಕ್ ಬಂಡ್, ಆನೇಕಲ್ ಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುವುದರಿಂದ ಸಂಚಾರ ಸುಗಮವಾಗುತ್ತದೆ. ಆನೇಕಲ್ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶದ ವಿವಿಧ ಭಾಗಗಳಿಂದ ನೇರವಾಗಿ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ತಲುಪಲು ರಸ್ತೆಯಾಗುವುದಲ್ಲದೇ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ ಒಳಭಾಗದ ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ ಪರ್ಯಾಯ ರಸ್ತೆಯಾಗಿ ಸುಗಮ ಸಂಪರ್ಕಕ್ಕೆ ಸಹಕಾರಿಯಾಗುತ್ತದೆ. ವಿವರಗಳು ಕೆಳಗಿನಂತಿವೆ:

ಕ್ರಮ ಸಂಖ್ಯೆ	ರಸ್ತೆಯ ಭಾಗ	ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದ ಕಿಮೀ	ಆಗಲ ಮೀ	ರಸ್ತೆಯ ವರ್ಗ
1	ಹಾರೋಹಳ್ಳಿ ಯಿಂದ (NH-209) ಉರುಗನದೊಡ್ಡಿವರೆಗೆ	18.50	7.00	ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆ
2	ಉರುಗನದೊಡ್ಡಿ ಯಿಂದ ಕೆಎಡಿಬಿ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶದವರೆಗೆ	10.50	7.00	ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ
3	ಕೆಎಡಿಬಿ - ಜಿಗಣಿವರೆಗೆ	1.00	14.00 (ನಾಲ್ಕು ಪಥ)	ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ
4	ಜಿಗಣಿ - ಅನೇಕಲ್ ವರೆಗೆ	12.00	5.5	ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ-87
	ಒಟ್ಟು	42.00		

ಪ್ರಸ್ತಾವಿತ ರಸ್ತೆಗಳ ಯೋಜಿತ ನಿರ್ಮಾಣದ ವಿವರಗಳು

1. ನಾಲ್ಕು ಪಥ/ಆರು ಪಥಗಳ ದ್ವಿಮುಖ ಸಂಚಾರ ರಸ್ತೆ (Divided carriage way)
2. ಪೇವ್ಡ್ ಶೋಲ್ಡರ್.
3. ಮುಚ್ಚಿದ ಆರ್‌ಸಿಸಿ ಚರಂಡಿ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮತ್ತು ಸೇವಾ ಮಾರ್ಗಗಳಿಗೆ ಡಕ್ ಆಳವಡಿಕೆ.
4. ಅಗತ್ಯವಿರುವೆಡೆ ರಸ್ತೆಗೆ ವಿದ್ಯುತ್ ಕಂಬಗಳನ್ನು ಅಳವಡಿಸಿ ಬೆಳಕಿನ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಕಲ್ಪಿಸುವುದು.
5. ಅವಶ್ಯವಿದ್ದಲ್ಲಿ ಅಡ್ಡ ಮೋರಿ, ಸಣ್ಣ ಸೇತುವೆ ಮತ್ತು ಬಹುತ್ ಸೇತುವೆಗಳ ಪುನರ್ ನಿರ್ಮಾಣ.
6. ಅವಶ್ಯವಿದ್ದಲ್ಲಿ ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗ ಮತ್ತು ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಹಾದು ಹೋಗಲು ಆರ್‌ಓಬಿ ಮತ್ತು ಆರ್‌ಯುಬಿ ಮತ್ತು ಜಂಕ್ಷನ್‌ಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ.

4) ಸಮರ್ಥನೆ:-

1. ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಮೂಲಕ ಸಂಚರಿಸುವ ವಾಹನದ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ಕಡಿಮೆಗೊಳಿಸ ಬಹುದಾಗಿದ್ದು ಸುಗಮ ವಾಹನ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಅನುವು ಮಾಡಿದಂತಾಗುತ್ತದೆ.
2. ನಗರದೊಳಗಿನ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಉಪಯೋಗಿಸದೆ, ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆಯಿರುವ ಹಾಲಿ ರಸ್ತೆಗಳ ಬದಲಿಗೆ ಪರ್ಯಾಯವಾಗಿ, ನೇರವಾಗಿ ಹಾಗೂ ಸುಗಮವಾಗಿ ಈ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಅಂತರ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ತಲುಪಬಹುದಾಗಿರುತ್ತದೆ.
3. ಹೊಸೂರು ರಸ್ತೆ, ಎಲೆಕ್ಟ್ರಾನಿಕ್ ಸಿಟಿ ಮತ್ತು ನಗರದ ಪೂರ್ವಭಾಗದ ನಿವಾಸಿಗಳಿಗೆ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ನೇರವಾಗಿ ಸುಗಮವಾಗಿ ತಲುಪುವಲ್ಲಿ ಸಹಕಾರಿಯಾಗುತ್ತದೆ.
4. ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಪಶ್ಚಿಮ ಭಾಗದ ನಿವಾಸಿಗಳಿಗೆ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ನೇರವಾಗಿ ಸುಗಮವಾಗಿ ತಲುಪುವಲ್ಲಿ ಸಹಕಾರಿಯಾಗುತ್ತದೆ.

-5-

5. ಹಾರೋಹಳ್ಳಿ, ಜಿಗಣಿ, ಅತ್ತಿಬೆಲೆ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶಗಳ ಮೂಲಕ ಸುಗಮ ವಾಹನ ಸಂಚಾರ ಒದಗಿಸಿ ಈ ಪರ್ಯಾಯ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೂಲಕ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ ತಲುಪಬಹುದಾಗಿದ್ದು, ಈ ರಸ್ತೆಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಕೈಗೊಳ್ಳುವುದರಿಂದ ನಗರದ ಒಳ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿನ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆ ಕಡಿಮೆಯಾಗುವುದು.
6. ಸದರಿ ರಸ್ತೆಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಿಂದ ನಗರದ ಒಳ ಭಾಗದ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ಕಡಿತಗೊಳಿಸಬಹುದಾಗಿದೆ.

71) 5) ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ವಿವಿಧ ಇಲಾಖೆಗಳೊಂದಿಗೆ ಸಮಾಲೋಚನೆ:-

ಅ. ಆರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆಯ ಸಹಮತಿ:

"The proposal has been examined. Finance Department accords in-principle clearance and PWD asked to come back to Finance Department after Detailed Project Reports are ready with yearwise funding requirements etc.,"

ಆ. ಯೋಜನಾ ಇಲಾಖೆಯ ಸಹಮತಿ:

"2017-18 ನೇ ಸಾಲಿನ ಮಾನ್ಯ ಮುಖ್ಯಮಂತ್ರಿಗಳ ಆಯವ್ಯಯ ಭಾಷಣದ ಕಂಡಿಕೆ 377ರ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಗೆ ತಾವು ನೀಡಿರುವ ಸ್ವೈಕರಣವನ್ನು ಯೋಜನಾ ಇಲಾಖೆಯು ಪರಿಶೀಲಿಸಿದ್ದು, ಸದರಿ ಯೋಜನೆಗೆ ಆರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆಯು ಒದಗಿಸುವ ಅನುದಾನದ ಮಿತಿಯೊಳಗೆ ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸುವ ಷರತ್ತಿಗೊಳಪಟ್ಟು ಯೋಜನಾ ಇಲಾಖೆಯ ಸಹಮತಿಯನ್ನು ನೀಡಿದೆ ಮತ್ತು ಕರಡು ಸಚಿವ ಸಂಪುಟ ಟಿಪ್ಪಣಿಗೆ ಆರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆಯ ಅನುಮೋದನೆ ಪಡೆಯುವ ಷರತ್ತಿಗೊಳಪಟ್ಟು ಯೋಜನಾ ಇಲಾಖೆಯು ಅನುಮೋದನೆಯನ್ನು ನೀಡಿದೆ."

72) 6) ಆರ್ಥಿಕ ಪರಿಣಾಮಗಳು:-

ಸದರಿ ರಸ್ತೆಗಳ ಕಾಮಗಾರಿಯ ಒಟ್ಟು ಆರ್ಥಿಕ ಪರಿಣಾಮಗಳು ಈ ಕೆಳಗಿನಂತಿದೆ.

(ರೂ.ಕೋಟಿಗಳಲ್ಲಿ)

ಕ್ರ.ಸಂ	ರಸ್ತೆಯ ಹೆಸರು	ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದ (ಕಿಮೀ)	ನಿರ್ಮಾಣ ವೆಚ್ಚ ರೂ.	ಭೂಸ್ವಾಧೀನ ಮೊತ್ತ ರೂ.	ಒಟ್ಟು ಮೊತ್ತ ರೂ.
1	ಹೊಸಕೋಟೆ - ಬೂದಿಗರೆ ಕ್ರಾಸ್ ನಿಂದ (NH-4) ಬೂದಿಗರೆ - ಮೈಲನಹಳ್ಳಿ ಮಾರ್ಗ ದೇವನಹಳ್ಳಿ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ ಸೇರುವ ರಸ್ತೆ.	22.00	220.00	200.00	420.00
2	ನೆಲಮಂಗಲ (NH-4) ದಿಂದ ಮಧುರೆ-ಬ್ಯಾತ-ರಾಜಾನುಕುಂಟೆ-ತಿಮ್ಮಸಂದ್ರ-ಎಂವಿ ಸೋಲಾರ್ನ್ -ದೇವನಹಳ್ಳಿ ರಸ್ತೆ (NH-7).	43.50	435.00	70.00	505.00
3	ಹಾರೋಹಳ್ಳಿಯಿಂದ (NH-209) ಉರುಗನದೊಡ್ಡಿ - ಜಿಗಣಿ - ಕೆಐಎಡಿಬಿ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶ ಮಾರ್ಗ ಆನೇಕಲ್ (SH-35) ಸೇರುವ ರಸ್ತೆ.	42.00	420.00	125.00	545.00

4	ಆನೇಕಲ್ (SH-87) ನಿಂದ ಅತ್ತಿಬೆಲೆ- ಸರ್ಜಾಪುರ-ವರ್ತೂರು-ವೈಟ್‌ಫೀಲ್ಡ್ ಮಾರ್ಗ ಹೊಸಕೋಟೆ (NH-4) ಸೇರುವ ರಸ್ತೆ.	47.50	475.00	150.00	625.00
	ಒಟ್ಟು	155.0	1550.0	545.00	2095.00

ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ 150 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ರೇಖಾ ಅಂದಾಜು ಮೊತ್ತವನ್ನು ಆಧರಿಸಿ ನೀಡಿರುವ ಯೋಜನಾ ಮೊತ್ತವು ರೂ. 1455 ಕೋಟಿಗಳಾಗಿರುತ್ತದೆ. 2017-18ನೇ ಆಯವ್ಯಯ ಘೋಷಣೆಯ ನಂತರ ಸದರಿ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್ ಇಂಜಿನಿಯರ್‌ಗಳಿಂದ ಪರಿವೀಕ್ಷಣೆ ಮಾಡಿ ರೇಖಾ ಅಂದಾಜನ್ನು ತಯಾರಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ ಏಳು ನಗರ ಸಭೆಗಳ ಹಾಗೂ 110 ಗ್ರಾಮಗಳ ವಿಲೀನದ ನಂತರ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯು ವ್ಯಾಪಕವಾಗಿ ಬೆಳೆದಿದ್ದು ಜನಸಂಖ್ಯೆಯೊಂದಿಗೆ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಮತ್ತು ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆಯು ಸಹ ಬಹುದ್ದಾರಿ (Manifold) ಯಾಗಿ ಅಧಿಕಗೊಂಡಿರುತ್ತದೆ. ಇತ್ತೀಚಿನ ಲಭ್ಯ ವರದಿಯ ಪ್ರಕಾರ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರವು ವಾಹನ ಇಂಧನವನ್ನು ಅತ್ಯಧಿಕವಾಗಿ ಬಳಸುತ್ತಿದ್ದು ದೇಶದಲ್ಲಿ ಎರಡನೇ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿರುತ್ತದೆ. 2017-18ನೇ ಸಾಲಿನ ಆಯವ್ಯಯ ಪ್ರಸ್ತಾಪಿತ ರಸ್ತೆಗಳ ಕೆಲವು ಭಾಗಗಳು ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ, ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಾಗಿದ್ದು, ಕೆಲವು ಭಾಗಗಳು ಬೆಂಗಳೂರು ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಹಾಗೂ ಮಹಾನಗರ ಪಾಲಿಕೆ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿಯೂ ಸಹ ಹಾದು ಹೋಗುತ್ತಿದ್ದು ಹಾಲಿ ರಸ್ತೆಗಳು 5.5 ಮೀ ಅಗಲದಿಂದ 14 ಮೀ ವರೆಗೆ ವಿವಿಧ ಅಳತೆಗಳಿದ್ದು, ಮಧ್ಯಮಪಥ, ದ್ವಿಪಥ ಹಾಗೂ ಚತುಷ್ಪಥ ರಸ್ತೆಗಳಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಈ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಮುಂದಿನ 10 ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಉಂಟಾಗಬಹುದಾದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮತ್ತು ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ನಿಭಾಯಿಸುವ ಸಲುವಾಗಿ ಕನಿಷ್ಠ ನಾಲ್ಕು ಪಥದ ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ಹೆಚ್ಚು ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆ ಇರುವ ಭಾಗದಲ್ಲಿ 6 ಪಥದ ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ಕೆಲವು ಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಸೇವಾ ರಸ್ತೆಯೊಂದಿಗೆ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸುವ ಅವಶ್ಯಕತೆ ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಈ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲಾ ಅಂಶಗಳನ್ನು ಪರಿಗಣಿಸಿ, 155 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕಾಗಿ ರೂ.1550 ಕೋಟಿ ಮೊತ್ತ ಮತ್ತು ಭೂಸ್ವಾಧೀನಕ್ಕಾಗಿ ರೂ.545 ಕೋಟಿ ಮೊತ್ತ ಬೇಕಾಗಿದ್ದು ಒಟ್ಟಾರೆ ಸುಮಾರು ರೂ.2095 ಕೋಟಿ ಯೋಜನಾ ಮೊತ್ತ ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ ಎಂದು ಅಂದಾಜಿಸಲಾಗಿದೆ. ಈ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ವಾಹನ ಸಂಚಾರದ ಗಣತಿ ಮತ್ತು ಮುಂದಿನ ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಉಂಟಾಗಬಹುದಾದ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ಪರಿಗಣಿಸಿ ಕಾರ್ಯ ಸಾಧ್ಯತಾ ವರದಿ ತಯಾರಿಸಿದ ನಂತರ ಅಗತ್ಯಕ್ಕೆ ತಕ್ಕಂತೆ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಗಲ ಪಡಿಸಬೇಕಾಗುವ ಅಳತೆಗಳಿಗೆ ಅನುಗುಣವಾಗಿ ನಿಖರವಾದ ಅಂದಾಜು ಮೊತ್ತ ತಿಳಿದು ಬರುತ್ತದೆ.

ಈ ಯೋಜನೆಗೆ ಅವಶ್ಯಕವಾಗಿರುವ ಒಟ್ಟಾರೆ ರೂ.2095 ಕೋಟಿಗಳ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್ ಸಂಸ್ಥೆಯು ಹಣಕಾಸು ಸಂಸ್ಥೆಗಳಿಂದ ಸಾಲ ಪಡೆದು ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ಯೋಜಿಸಿದೆ. ಸದರಿ ಸಾಲವನ್ನು ಮರುಪಾವತಿಸಲು ನಿಗಮಕ್ಕೆ ಬೇರೆ ಸಂಪನ್ಮೂಲಗಳು ಇಲ್ಲದಿರುವುದರಿಂದ, ಟೋಲ್ ಸಂಗ್ರಹಣೆಯಿಂದ ಬರುವ ಸಂಪನ್ಮೂಲದಿಂದ ಶೇ. 50 ರಷ್ಟು ಸಾಲ ಹಾಗೂ ಬಡ್ಡಿಯನ್ನು ಮರುಪಾವತಿಸುವುದು, ಇನ್ನುಳಿದ ಶೇ. 50 ರಷ್ಟು ಸಾಲ ಹಾಗೂ ಬಡ್ಡಿಯನ್ನು ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರದಿಂದ ಮರುಪಾವತಿಸಲು ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಿದೆ.

ವಿವರವಾದ ಯೋಜನಾ ವರದಿ ತಯಾರಿಸಿದ ನಂತರ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸುವ ಮುನ್ನಾ ಅನುದಾನದ ಹಂಚಿಕೆಗಾಗಿ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯನ್ನು ಮತ್ತೊಮ್ಮೆ ಆರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆಗೆ ಕಳುಹಿಸಲಾಗುವುದು.

7) ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಸಚಿವರ ಅನುಮೋದನೆ:-
ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯನ್ನು ಸಚಿವ ಸಂಪುಟದ ಮುಂದೆ ಮಂಡಿಸಲು ಮಾನ್ಯ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಸಚಿವರಿಂದ ನಿರ್ದೇಶಿಸಲಾಗಿದೆ.

8) ಅನುಷ್ಠಾನ ವೇಳಾಪಟ್ಟಿಯ ಕುರಿತು ಮಾಹಿತಿ:-

ಅಪೆಂಡಿಕ್ಸ್-1 ರಲ್ಲಿ ಲಗತ್ತಿಸಿದೆ.

9) ಸಮಾನತೆ / ಒಳಗೊಳ್ಳುವಿಕೆ, ಹೊಸ ಕಲ್ಪನೆಗಳು ಮತ್ತು ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಹೊಣೆಗಾರಿಕೆ:-

ಅಪೆಂಡಿಕ್ಸ್-2 ರಲ್ಲಿ ಲಗತ್ತಿಸಿದೆ.

10) ಮಹತ್ವದ ಮೈಲುಗಲ್ಲುಗಳನ್ನು ಕುರಿತು ಹೇಳಿಕೆ ಹಾಗೂ ಅವುಗಳನ್ನು ಸಾಧಿಸುವ ಬಗ್ಗೆ ನಿಗದಿಪಡಿಸಿದ ದಿನಾಂಕಗಳು:-

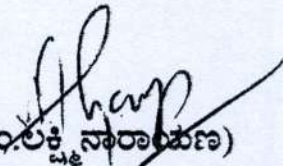
ಅಪೆಂಡಿಕ್ಸ್-3 ರಲ್ಲಿ ಲಗತ್ತಿಸಿದೆ.

11) ಅನುಮೋದನೆ ಕೋರುವ ಕಂಡಿಕೆ:-

ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರ (ವ್ಯವಹಾರ ನಿರ್ವಹಣೆ) ನಿಯಮಗಳು 1977ರ ಮೊದಲನೇ ಷೆಡ್ಯೂಲ್‌ನ ಐಟಂ 15 ರನ್ವಯ ಈ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಗೆ ಸಚಿವ ಸಂಪುಟದ ಅನುಮೋದನೆ ಅಗತ್ಯವಿದೆ.

12) ಮೇಲಿನ ವಿಷಯಗಳ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಈ ಕೆಳಕಂಡ ಅಂಶಗಳಿಗೆ ಸಚಿವ ಸಂಪುಟದ ಅನುಮೋದನೆಯನ್ನು ಕೋರಲಾಗಿದೆ.

ವಿವರವಾದ ಯೋಜನಾ ವರದಿ ತಯಾರಿಸಿದ ನಂತರ ಯೋಜನೆಯ ಅನುಷ್ಠಾನಕ್ಕಾಗಿ ಅನುದಾನ ಹಂಚಿಕೆಯ ಕುರಿತು ಆರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆಯ ಸಹಮತಿ ಪಡೆಯುವ ಷರತ್ತಿಗೊಳಪಟ್ಟು ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯಲ್ಲಿನ ನಾಲ್ಕು ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್ ವತಿಯಿಂದ ಇಪಿಸಿ ಮಾದರಿಯಲ್ಲಿ ರೂ.2095 ಕೋಟಿಗಳ ಮೊತ್ತದಲ್ಲಿ ಕೈಗೊಳ್ಳಲು ಆಡಳಿತಾತ್ಮಕ ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡಲು.


(ಎಂ.ಲಕ್ಷ್ಮಿ ನಾರಾಯಣ)

ಸರ್ಕಾರದ ಅಪರ ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ
ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂ ಹಾಗೂ ಒ ಜ ಇಲಾಖೆ

ರಹಸ್ಯ

ಕಡತ ಸಂಖ್ಯೆ: ಲೋಇ 71 ಇಎಪಿ 2017

ಇಲಾಖೆ: ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ

ಅನುಷ್ಠಾನ ವೇಳಾಪಟ್ಟಿಯ ಕುರಿತು ಮಾಹಿತಿ

29

ವಿಷಯ: ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತದ (ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್) ಮೂಲಕ ಬೆಂಗಳೂರು ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ 150 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ ಬಗ್ಗೆ.

ಸಚಿವ ಸಂಪುಟ ನಿರ್ಣಯದ ಸಾರಾಂಶ	ಆಗಬಹುದಾದ ಪ್ರಯೋಜನ / ಫಲಿತಾಂಶ	ಕಾಲಮಿತಿ ಹಾಗೂ ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸುವ ರೀತಿ/ ಮಾಹಿತಿಯನ್ನು ಸಚಿವ ಸಂಪುಟಕ್ಕೆ ಒದಗಿಸುವ ಕುರಿತು.
ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತದ (ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್) ಮೂಲಕ ಬೆಂಗಳೂರು ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ 150 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡುವ ಕುರಿತು.	ಸದರಿ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವುದರಿಂದ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಉತ್ತಮ ಸಂಚಾರ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗೆ ಅನುವು ಮಾಡಿಕೊಡಲಾಗುವುದು.	<ul style="list-style-type: none"> • ಸಚಿವ ಸಂಪುಟದ ನಿರ್ಣಯದಂತೆ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ಕ್ರಮಕೈಗೊಳ್ಳುವುದು. • ಈ ಕಾಮಗಾರಿಯನ್ನು 18 ತಿಂಗಳಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಾಣ ಮಾಡುವುದು.

(ಎಂ.ಲಕ್ಷ್ಮಿನಾರಾಯಣ)

ಸರ್ಕಾರದ ಅಪರ ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ
ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂ ಹಾಗೂ ಒ ಜ ಇಲಾಖೆ.

24

24

ಅಪೆಂಡಿಕ್ಸ್-2

ರಹಸ್ಯ

ಕಡತ ಸಂಖ್ಯೆ: ಲೋಇ 71 ಇಎಪಿ 2017

ಇಲಾಖೆ: ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ

ಸಮಾನತೆ/ಒಳಗೊಳ್ಳುವಿಕೆ, ಹೊಸ ಕಲ್ಪನೆಗಳು ಮತ್ತು ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಹೊಣೆಗಾರಿಕೆ

90

ವಿಷಯ: ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತದ (ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್) ಮೂಲಕ ಬೆಂಗಳೂರು ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ 150 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ ಬಗ್ಗೆ.

ಕ್ರಮ ಸಂಖ್ಯೆ	ಸಾಧಿಸಬೇಕಾದ ಗುರಿ	ಈ ಗುರಿಯನ್ನು ಸಾಧಿಸಲು ಪ್ರಸ್ತಾವನೆ ಹೇಗೆ ಪೂರೈಕೆಯಾಗುತ್ತದೆ.
1.	ಸಮಾನತೆ / ಒಳಗೊಳ್ಳುವಿಕೆ	<p>ಹಾಲಿ ಇರುವ ಹೊರ ವರ್ತುಲ ರಸ್ತೆಯ ಸಾಮರ್ಥ್ಯ ಮೀರಿ ಅಧಿಕ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆ ಉಂಟಾಗುತ್ತಿದ್ದು, ಇದರಿಂದ ಹೊರವರ್ತುಲ ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ಪ್ರಮುಖ ನಗರಗಳ ಸಂಪರ್ಕ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆ ಉಂಟಾಗುತ್ತಿರುವುದರಿಂದ ವಾಹನ ಚಲನೆಯ ವೇಗ ಪ್ರತಿ ಗಂಟೆಗೆ ಸರಾಸರಿ 8 ರಿಂದ 10 ಕಿಮೀ ಗಳಿಗೆ ಸೀಮಿತವಾಗಿ ಕಾಲವ್ಯಯವಾಗುತ್ತಿದೆ, ಪ್ರಸ್ತಾಪಿತ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸುವುದರಿಂದ ನಗರದಲ್ಲಿ ಸಂಚರಿಸಲು ಹೆಚ್ಚು ಕಾಲವ್ಯಯವಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ನಗರದ ಹೊರ ಭಾಗದ ರಸ್ತೆಗಳು ಉತ್ತಮ ರಸ್ತೆಗಳಾಗುವುದರಿಂದ ವಾಹನಗಳ ನಗರ ಪ್ರವೇಶ ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ಅಲ್ಲದೇ ಹೊರವಲಯದ ಪ್ರದೇಶ, ಕೈಗಾರಿಕಾ ವಲಯ, ಮಾಹಿತಿ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನ ವಲಯ ಹಾಗೂ ಅಂತರ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ಉತ್ತಮ, ಸುರಕ್ಷಿತ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಿದಂತಾಗುತ್ತದೆ. ಅಂತಿಮವಾಗಿ ನಿರೀಕ್ಷಿತ ಸ್ಥಳಗಳಿಗೆ ಸೇರುವ ಸಂಚಾರ ಅವಧಿ ಕಡಿಮೆಗೊಳ್ಳುವುದಲ್ಲದೇ ಇಂಧನ ಉಳಿತಾಯ ಉಂಟಾಗುತ್ತದೆ ಹಾಗೂ ಪರಿಸರ ಮಾಲಿನ್ಯವನ್ನು ತಡೆಗಟ್ಟಬಹುದಾಗಿರುತ್ತದೆ.</p> <p>ಈ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಿದ ರಸ್ತೆಯ ಮೇಲೆ ಬಳಕೆದಾರರ ಶುಲ್ಕ (ಟೋಲ್) ನಿಂದ ಬಂದ ಹಣವನ್ನು ಆರ್ಥಿಕ ಸಂಸ್ಥೆಗಳಿಂದ ಪಡೆದ ಸಾಲವನ್ನು ತೀರಿಸುವುದರ ಜೊತೆಗೆ ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್ ನಿಂದ ಹಿಂದುಳಿದ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿನ ಆರ್ಥಿಕವಾಗಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ಸಾಧುವಲ್ಲದ ರಸ್ತೆಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ವಿನಿಯೋಗಿಸಬಹುದಾಗಿದೆ ಹಾಗೂ ಈ ಮೂಲಕ ಸಮಗ್ರ ರಾಜ್ಯದ ಎಲ್ಲ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಸಮಗ್ರವಾಗಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಿ ಸಮಾನತೆ ಸಾಧಿಸಬಹುದಾಗಿದೆ.</p>
2.	ಹೊಸ ಕಲ್ಪನೆಗಳು	ಹೊರವಲಯದ ಪ್ರದೇಶ, ಕೈಗಾರಿಕಾ ವಲಯ, ಮಾಹಿತಿ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನ ವಲಯ ಹಾಗೂ ಅಂತರ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ಉತ್ತಮ, ಸುರಕ್ಷಿತ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಿದಂತಾಗುತ್ತದೆ.
3.	ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಹೊಣೆಗಾರಿಕೆ	ಸದರಿ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವುದರಿಂದ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಸುಗಮ ವಾಹನ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಅನುವು ಮಾಡಿಕೊಟ್ಟಂತಾಗುತ್ತದೆ.

ಸಹಿ:

ಹೆಸರು: ಉಂ.ಲಕ್ಷ್ಮಿ ನಾರಾಯಣ

ಪದನಾಮ: ಸರ್ಕಾರದ ಅಪರ ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ

ದೂರವಾಣಿ ಸಂಖ್ಯೆ: 080-22034839

ರಹಸ್ಯ

ಕಡತ ಸಂಖ್ಯೆ: ಲೋಇ 71 ಇಎಪಿ 2017

ಇಲಾಖೆ: ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ

ಮಹತ್ವದ ಮೈಲಿಗಲ್ಲುಗಳನ್ನು ಕುರಿತು ಹೇಳಿಕೆ ಹಾಗೂ ಅವುಗಳನ್ನು ಸಾಧಿಸುವ ಬಗ್ಗೆ ನಿಗದಿಪಡಿಸಿದ ದಿನಾಂಕಗಳು

81

ವಿಷಯ: ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತದ (ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್) ಮೂಲಕ ಬೆಂಗಳೂರು ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ 150 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ ಬಗ್ಗೆ.

ಕ್ರಮ ಸಂಖ್ಯೆ	ಮಹತ್ವದ ಮೈಲಿಗಲ್ಲುಗಳು	ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಲು ಹಾಕಿಕೊಂಡ ಕಾಲಮಿತಿ / ನಿಗದಿಪಡಿಸಿದ ದಿನಾಂಕ
1.	ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತದ (ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್) ಮೂಲಕ ಬೆಂಗಳೂರು ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ 150 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಸುಗಮ ವಾಹನ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಅನುವು ಮಾಡಿಕೊಡುವುದು.	<ul style="list-style-type: none"> • ವಿವರವಾದ ಯೋಜನಾ ವರದಿ ತಯಾರಿಕೆಗೆ - 02 ತಿಂಗಳು • ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕೆ ಟೆಂಡರ್ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆ - 02 ತಿಂಗಳು • ಕಾಮಗಾರಿ ನಿರ್ಮಾಣ ಅವಧಿ - 18 ತಿಂಗಳು <p>ಒಟ್ಟು - 01 ವರ್ಷ 10 ತಿಂಗಳು</p>

ಸಹಿ:

ಹೆಸರು: ಎಂ.ಲಕ್ಷ್ಮಿ ನಾರಾಯಣ

ಪದನಾಮ: ಸರ್ಕಾರದ ಅಪರ ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ

ದೂರವಾಣಿ ಸಂಖ್ಯೆ: 080-22034839

26

26

File No: PWD 71 EAP 2017

2017

"SECRET"

CABINET NOTE

Subject Case No: 619 /2017

Department: Public Works, Ports & Inland Water Transport Department

Sub:- Development of 150 km of roads in & around Bengaluru through Karnataka Road Development Corporation Limited (KRDCL).

82) **Preamble:-**

Hon'ble Chief Minister has announced in the Budget speech for the year 2017-18 in para 377 that 150 kms of roads around Bengaluru would be developed through KRDCL at an amount of Rs. 1455 cr to reduce traffic density. Approval is necessary to develop these roads through KRDCL. The roads are as below:

1. Hosakote – Boodigere – Mylanahalli – Devanahalli international Airport road.
2. Nelamangala – Madhure – Byata road.
3. Anekal – Attibele – Sarjapur – Varthur – Whitefield – Hosakote road.
4. Harohalli – Uruganadoddi – KIADB industrial area -- Jigani – Anekal road.

83) 2) **Background:-**

Bengaluru City limit has grown after merging of 7 municipalities and 110 surrounding villages, accordingly, traffic density has also increased with increase in population.

Bengaluru city is the hub of IT & BT. Number of information technologies and industrial zones have been established around Bengaluru city. Employees working in these organizations has also increased, which resulted in increase in vehicular density thereby consuming more time in travelling to surrounding places. As the Kempegowda international airport is situated near Devanahalli at 40 kms away from the Bengaluru city, number of travellers plying on these roads are also increased. Bengaluru city stands in the 2nd position in consuming the fuel as per the available records.

27

27

84³

Proposal:-

1. Hosakote – Boodigere – Mylanahalli – Devanahalli international Airport road.

The total length of the proposed road is 24.00 kms commencing from Hosakote – Boodigere cross (NH-04) passing via Mandur-Boodigere-singahalli – Kadayarrappanahalli – Mylanahalli joining the connecting road leading to International Airport. The part of Devanahalli – Mylanahalli road for a length of 2.00 kms is taken up by Infrastructure Development Department (IDD) at a cost of 31.50 cr including land acquisition which is in progress. Further the balance length from Mylanahalli to Hosakote is part of SH-104 and this 22.00 kms of length is 2 lane road.

Presently, Passenger Car Unit (PCU) on this road is 18,500, by developing this road it helps to provide very good connectivity to the surrounding area and for the residents of Eastern part of the city to reach International Airport as a nearest road. From this, it helps for the people of Southwestern, Eastern and Northeastern part of Bengaluru to reach the airport.

2. Nelamangala – Madhure – Byata road.

The proposed road starting from Nelamangala which is closely connected with NH-04 and NH-48 junction passes through important historical place like Madhure temple (Kanasawadi) via Rajaanukunte providing connectivity to Kempegowda International Airport, on this proposed road 3 railway crossing are there.

Presently, Passenger Car Unit (PCU) on this road is 15,000, by developing this road, it helps to reach the International Airport for the people of Western part of the Bengaluru city. From this, traffic density in the inner area of the Bengaluru city will be reduced. Details are as below:

Sl.No.	Road Part	Length of road (km)	Width (mt)	Type of road
1	From Nelamangala to Madhure	16.00	5.50	SH-74
2	From Madhure to Byata	5.50	7.00	MDR
3	From Byata to Rajaanukunte	10.50	7.00	MDR
4	From Rajaanukunte to Thimmasandra	5.50	5.50	Village road
5	From Thimmasandra to M.V Solars (NH-07)	2.00	5.50	Village road
		2.00	5.50	Village road
	Total	43.50		

3. Anekal – Attibele – Sarjapur – Varthur – Whitefield – Hosakote road.

The proposed road is State Highway-35 providing connectivity to Hosakote starting from Anekal via Attibele – Sarjapura – Varthur – Whitefield and the length of the road is 47.50 kms. From Anekal to Varthur Kodi two lane road is there, from Varthur Kodi to Hosakote four lane road for a length of 11.20 kms is there. A length of 11.20 kms from Gunjur to Kadugodi – Belatur falls in the BBPM limit. Development of 1.00 km in Attibele and 4.00 km from Sarjapur to Dommasandra into four lane road is in progress

Presently, Passenger Car Unit (PCU) on this road is 45,000, by developing this road, it helps to reach the International Airport directly by connecting the important places like Anekal, Attibele, Sarjapur, Dommasandra, Heggondanahalli, Katanuluru, Kannamangala, Doddabanahalli, Segehalli villages.

Sl.No.	Road Part	Length of road (km)	Width (mt)	Type of road
1	From Anekal to Attibele	11.50	7.00	SH-35
2	From Attibele to Sarjapura	10.00	7.00	
3	From Sarajapura to Dommasandra	4.30	14.00 (Four lane)	
4	From Dommasandra to Varthur Kodi	10.30	7.00	
5	From Varthur Kodi to Hosakote road (NH-04)	11.40	14.00 (Four lane)	
Total		47.50		

4. Harohalli – Uruganadoddi – KIADB industrial area – Jigani – Anekal road.

Presently, the proposed road connects NH-209 providing connectivity to Anekal starting from Harohalli via Uruganadoddi – KIADB Industrial area – Jigani.

Presently, Passenger Car Unit (PCU) on this road is 37,728, by developing this road, it helps in smooth movement of traffic by connecting the important villages like Harohalli, Urugandoddi, Madappanadoddi, Yellammanadoddi, Oojiganapalya, Krishnadoddi, Mahantalingapura, Kallubalu cross, OTIS circle, APC circle (Jigani), Madapattna, Haragdde, Bangala, Kumbaranahalli, Sarojakkanahalli, Ingalavada cross, Gowrenahalli, Anekal Tank Bund, Anekal. It helps to reach the International Airport directly from Anekal Industrial area and acts as alternate road leading to smooth traffic. Details as below.

29

29

-4-

Sl.No.	Road Part	Length of road (km)	Width (mt)	Type of road
1	From Harohalli to Uruganadoddi (NH-209)	18.50	7.00	MDR
2	From Uruganadoddi to KIADB Industrial area	10.50	7.00	Village road
3	From KIADB to Jigani	1.00	14.00 (Four lane)	Village road
4	From Jigani to Anekal	12.00	5.5	SH-87
Total		42.00		

Planned construction details of the proposed roads.

1. Divided carriage way with four lanes/ six lanes.
2. Paved Shoulders.
3. Closed RCC drain systems and installation of duct for service routes.
4. Providing lighting arrangements for the road where necessary with the installation of electric poles.
5. Reconstruction of cross drains, minor bridges and major bridges if required.
6. Development of Railway routes, ROBs & RUBs to pass main roads and junctions if required.

29

4) **Justification:-**

1. Free movement of vehicles will be enabled by reducing the traffic congestion coming from Bengaluru City.
2. International Airport can be reached within short time on these roads, as these roads provide alternative road to the existing road.
3. It helps to reach the International Airport for the residents of Hosur road, Electronic city and East part of the city.
4. It helps to reach the International Airport directly, without traffic congestion for the residents of Western part of the Bengaluru city.
5. It provides an alternative road for the vehicles to pass through Harohalli, Jigani, Attibele industrial area to reach International Airport.
6. By developing these roads traffic congestion in the internal city roads will be reduced.

5) Inter-Ministerial Consultations:-

a. Approval from Finance Department:

"The proposal has been examined. Finance Department accords in-principle clearance and PWD asked to come back to Finance Department after Detailed Project Reports are ready with yearwise funding requirements etc.,"

b. Approval from Planning Department

"2017-18 ನೇ ಸಾಲಿನ ಮಾನ್ಯ ಮುಖ್ಯಮಂತ್ರಿಗಳ ಆಯವ್ಯಯ ಭಾಷಣದ ಒಂದಿಗೆ 377ರ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಗೆ ತಾವು ನೀಡಿರುವ ಸ್ಪಷ್ಟೀಕರಣವನ್ನು ಯೋಜನಾ ಇಲಾಖೆಯು ಪರಿಶೀಲಿಸಿದ್ದು, ಸದರಿ ಯೋಜನೆಗೆ ಆರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆಯು ಒದಗಿಸುವ ಅನುದಾನದ ಮಿತಿಯೊಳಗೆ ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸುವ ಷರತ್ತಿಗೊಳಪಟ್ಟು ಯೋಜನಾ ಇಲಾಖೆಯ ಸಹಮತಿಯನ್ನು ನೀಡಿದೆ ಮತ್ತು ಕರಡು ಸಚಿವ ಸಂಪುಟ ಟಿಪ್ಪಣಿಗೆ ಆರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆಯ ಅನುಮೋದನೆ ಪಡೆಯುವ ಷರತ್ತಿಗೊಳಪಟ್ಟು ಯೋಜನಾ ಇಲಾಖೆಯ ಅನುಮೋದನೆಯನ್ನು ನೀಡಿದೆ."

6) Financial Implications:-

The Financial Implications of the said roads is as below:

Sl.No	Road Nomenclature	Road length (in kms)	Construct ion Cost	Land Acquisition cost	Total Cost
1	Road connecting Devanahalli International Airport Via from Hosakote - Boodigere cross (NH-4) to Mylnahalli.	22.00	220.00	200.00	420.00
2	From Nelamangala (NH-4) to Madhure - Byata - Rajanukunte - Thimmasandra - MV Solars - Devanahalli Road (NH-7)	43.50	435.00	70.00	505.00
3	Road connecting Anekal (SH-35) Via from Harohalli to (NH-209) Uruganadoddi - Jigani - KIADB Industrial area.	42.00	420.00	125.00	545.00
4	Road connecting Hosakote (NH-4) Via from Anekal (SH-87) to Attibele - Sarjapura - Varthur - Whitefield.	47.50	475.00	150.00	625.00
	ಒಟ್ಟು	155.00	1550.00	545.00	2095.00

The total project cost is Rs. 1455 cr based on the line estimate for the development of 150 km of roads in & around Bengaluru. The proposed roads announced in 2017-18 budget speech are inspected by the KRDCCL Engineers and line estimate is prepared. Bengaluru city has grown due to the merging of 7 municipalities and 110 villages in and around Bengaluru which resulted in increase in population, number of vehicles and thereby increase in the traffic density. Bengaluru stands in 2nd position in the consumption of fuel as per the latest report. The different section of proposed roads announced in the budget speech comprises of village roads, major district roads, State Highways. These existing roads pass through village BBMP jurisdiction and are of 5.5 mts to 14 mts wide, that is of different dimensions like intermediate lanes, two lane and four lane roads. Depending upon the traffic density it is necessary to develop these roads with four lane road and where there is heavy traffic it is necessary to provide six lane roads along with service roads, considering, the development of traffic in the next ten years.

By considering all these facts, an amount of Rs. 1550 cr for the development of 155 kms of roads and Rs. 545 cr for land acquisition is required, total project cost is estimated at Rs. 2095 cr. An exact amount will be known only after the widening requirements the preparation of detailed feasibility report by considering the traffic census and traffic density and field requirements.

KRDCL has planned to borrow loan amount of Rs. 2095 cr from the financial institutions which is required for this project for the development of these roads. 50% of principle and interest of the loan amount would be repaid by KRDCCL through toll collection as it has no other revenue and it is proposed to repay the remaining 50% of principle and interest of the loan amount by State Government.

After the preparation of Detailed Project Report, the proposal will be once again sent to Finance Department for detailed funding requirements before execution of these roads.

- 7) **Approval of the Minister-in-charge:-**
Hon'ble Minister of PWD directed to place the proposal before the cabinet.

8) **Statement of implementation Schedule:-**

Enclosed in Annexure - 1

9) **Statement of Equity, Innovation and Public accountability:-**

Enclosed in Annexure - 2

10) **Statement of Major milestones and corresponding target dates:-**

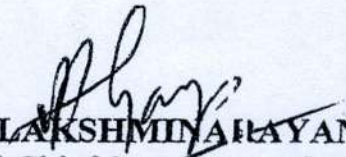
Enclosed in Annexure - 3

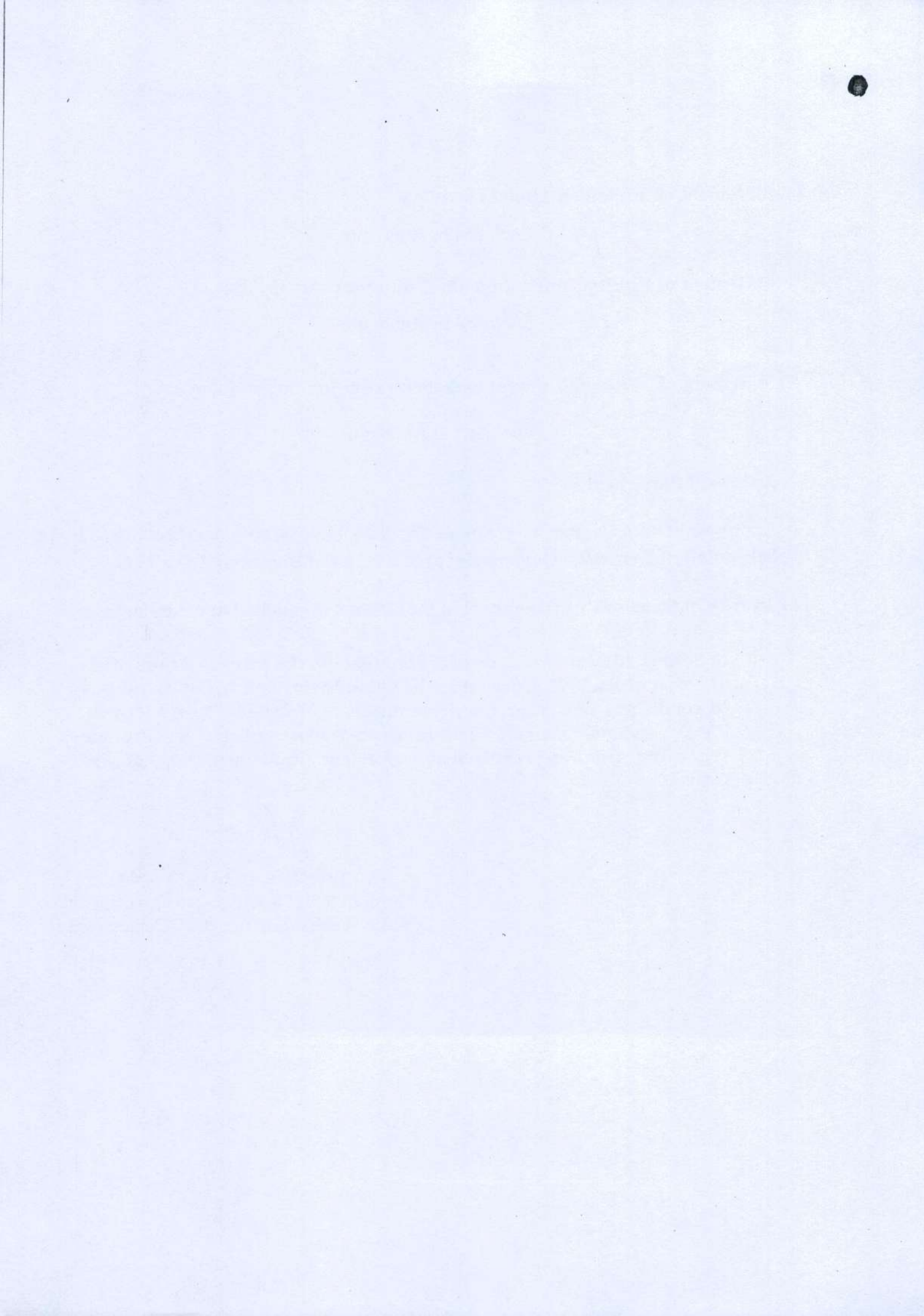
11) **Approval Paragraph:-**

Approval of the Cabinet is essential for the above proposal as per item 15 of Schedule-I of Karnataka Government (Transaction of Business) Rules 1977.

12) In view of the above facts approval of the Cabinet is solicited to the following:

to accord administrative approval to take up the proposed four roads at a cost of Rs.2095 crore under EPC mode through KRDDCL, subject to conditions that after the preparation of Detailed Project Report, PWD should consult Finance Department and get concurrence regarding funding requirements for the implementation of the project.


(M. LAKSHMINARAYANA)
Additional Chief Secretary to Government,
Public Works, Ports & IWT Department



33

(23)

APPENDIX-ISECRET

File No: PWD 71 EAP 2017

Department : Public Works, Ports & Inland Water Transport Department

STATEMENT OF IMPLEMENTATION SCHEDULE

(34)

Subject: Development of 150 km of roads in & around Bengaluru through Karnataka Road Development Corporation Limited (KRDCL).

Gist of decision required	Project Benefits / results	Time-frame and manner of implementation / reporting to Cabinet Secretariat
To accord approval for the development of 150 km of roads in & around Bengaluru through Karnataka Road Development Corporation Limited (KRDCL).	By developing these roads, It helps public for smooth and safe travel on these roads.	<ul style="list-style-type: none"> To take necessary action as per the Cabinet approval. The work will be completed in 18 months.

(M. LAKSHMINARAYANA)

Additional Chief Secretary to Government,
Public Works, Ports & IWT Department

32

34

APPENDIX-II

SECRET

File No: PWD 71 EAP 2017

Department : Public Works, Ports & Inland Water Transport Department

95

STATEMENT OF EQUITY, INNOVATION AND PUBLIC ACCOUNTABILITY

Subject: Development of 150 km of roads in & around Bengaluru through Karnataka Road Development Corporation Limited (KRDCL).

Sl No.	The required goal	How does the proposal advance this goal?
1.	Equity or Inclusiveness	Existing ring roads are connected by number of connecting roads where the traffic density is more causing limitation in the speed of vehicles in the ring road at an average of 8 to 10 kms, thereby causing waste of time. By developing these proposed roads travel time could be saved and also the vehicles entering the cities could be avoided. Safer roads will be provided for the outer zones, industrial zones, information technological zones and for international airport. Finally, apart from reduction in fuel consumption and environmental pollution there would be reduction in travel time in reaching destination. By collecting toll on these roads, the repayment of loan can be made with the improvement of other essential backward area roads which are not economically viable through KRDCL, thus, the equality in development on entire network of roads in the state can be achieved.
2.	Innovation	Safer roads will be provided for the outer zones, industrial zones, information technological zones and for international airport.
3.	Public Accountability	The smooth and safer roads will be provided for the free movement of the vehicles to the public.

(M. LAKSHMINARAYANA)

Additional Chief Secretary to Government,
Public Works, Ports & IWT Department

35

35

APPENDIX-III

SECRET

File No: PWD 71 EAP 2017

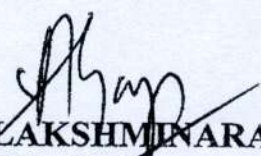
Department : Public Works, Ports & Inland Water Transport Department

96

STATEMENT ON MAJOR MILESTONES AND TARGET DATES

Subject: Development of 150 km of roads in & around Bengaluru through Karnataka Road Development Corporation Limited (KRDCL).

Sl. No.	Major Milestones	Time-frame for completion / Target Date
1.	To develop 150 km of roads in & around Bengaluru through Karnataka Road Development Corporation Limited (KRDCL). to provide smooth and safe travel on these roads for public.	<ul style="list-style-type: none">• Preparation of Detailed Project report - 2 months• Tender Process - 2 months• Construction period - 18 monthsTotal - <u>01 year 10 months</u>



(M. LAKSHMINARAYANA)

Additional Chief Secretary to Government,
Public Works, Ports & IWT Department



36

36

ಸಚಿವ ಸಂಪುಟದ ಸಭೆಯಲ್ಲಿ ಪರಿಗಣಿಸಲಾದ ವಿಷಯ

ವಿಷಯ ಹಾಳೆಇಲಾಖೆಯ ಕಡತ ಸಂಖ್ಯೆ: ಲೋಇ 71 ಇಎಪಿ 2017.

ಸಚಿವ ಸಂಪುಟ ಟಿಪ್ಪಣಿಯನ್ನು

ಸಚಿವ ಸಂಪುಟದ ಸಭೆ ಸಂಖ್ಯೆ : 23ಕಳುಹಿಸಿದ ದಿನಾಂಕ : 11.09.2017ಪ್ರಕರಣ ಸಂಖ್ಯೆ : ಸಿ: 619/2017

ವಿಷಯ : ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತದ ಮೂಲಕ ಬೆಂಗಳೂರು ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ 150 ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ರೂ.2,095.00 ಕೋಟಿಗಳ ಅಂದಾಜು ಮೊತ್ತದಲ್ಲಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲು ಆಡಳಿತಾತ್ಮಕ ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡುವ ಬಗ್ಗೆ.

ಸಚಿವ ಸಂಪುಟದ ಸಭೆಯ ದಿನಾಂಕ	ಕಾರ್ಯಸೂಚಿಯಲ್ಲಿರುವ ಕ್ರಮ ಸಂಖ್ಯೆ
13.09.2017	5

92

ಸಚಿವ ಸಂಪುಟದ ನಿರ್ಣಯ

ಸಚಿವ ಸಂಪುಟ ಟಿಪ್ಪಣಿಯ ಕಂಡಿಕೆ 12 ರಲ್ಲಿ ಒಳಗೊಂಡಿರುವ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಗಳನ್ನು ಸಚಿವ ಸಂಪುಟವು ಅನುಮೋದಿಸಿತು.

(ಸಿದ್ದರಾಮಯ್ಯ)
ಮುಖ್ಯಮಂತ್ರಿ
13.09.2017

ಉದ್ಧೃತ ಭಾಗ

98

ಮೇಲ್ಕಂಡ ತೀರ್ಮಾನದ ಪ್ರಕಾರ ಅಗತ್ಯ ಆದೇಶವನ್ನು ಹೊರಡಿಸಲು ಕೂಡಲೇ ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವುದು. ಅನುಸರಣಾ ವರದಿಯನ್ನು ಮುಂದಿನ ಸಚಿವ ಸಂಪುಟ ಸಭೆಯಲ್ಲಿ ಮಂಡಿಸಬೇಕಾಗಿರುವುದರಿಂದ ಅದನ್ನು ವಿಳಂಬಗೊಳಿಸದೆ ಸಚಿವ ಸಂಪುಟ ಶಾಖೆಗೆ ಕಳುಹಿಸುವುದು.

99

ಶ್ರೀ ಎಂ. ಲಕ್ಷ್ಮಿ ನಾರಾಯಣ
ಸರ್ಕಾರದ ಅಪರ ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ,
ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಮತ್ತು
ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ

(ಆರ್. ಚಂದ್ರಶೇಖರ್)
ವಿಶೇಷ ಕರ್ತವ್ಯಾಧಿಕಾರಿ
ಸಚಿವ ಸಂಪುಟ ಶಾಖೆ

100

ಕೆ.ಎ.ಎ.ಎ.
18/9/17

(101)

అ.కె
సం.కె

180

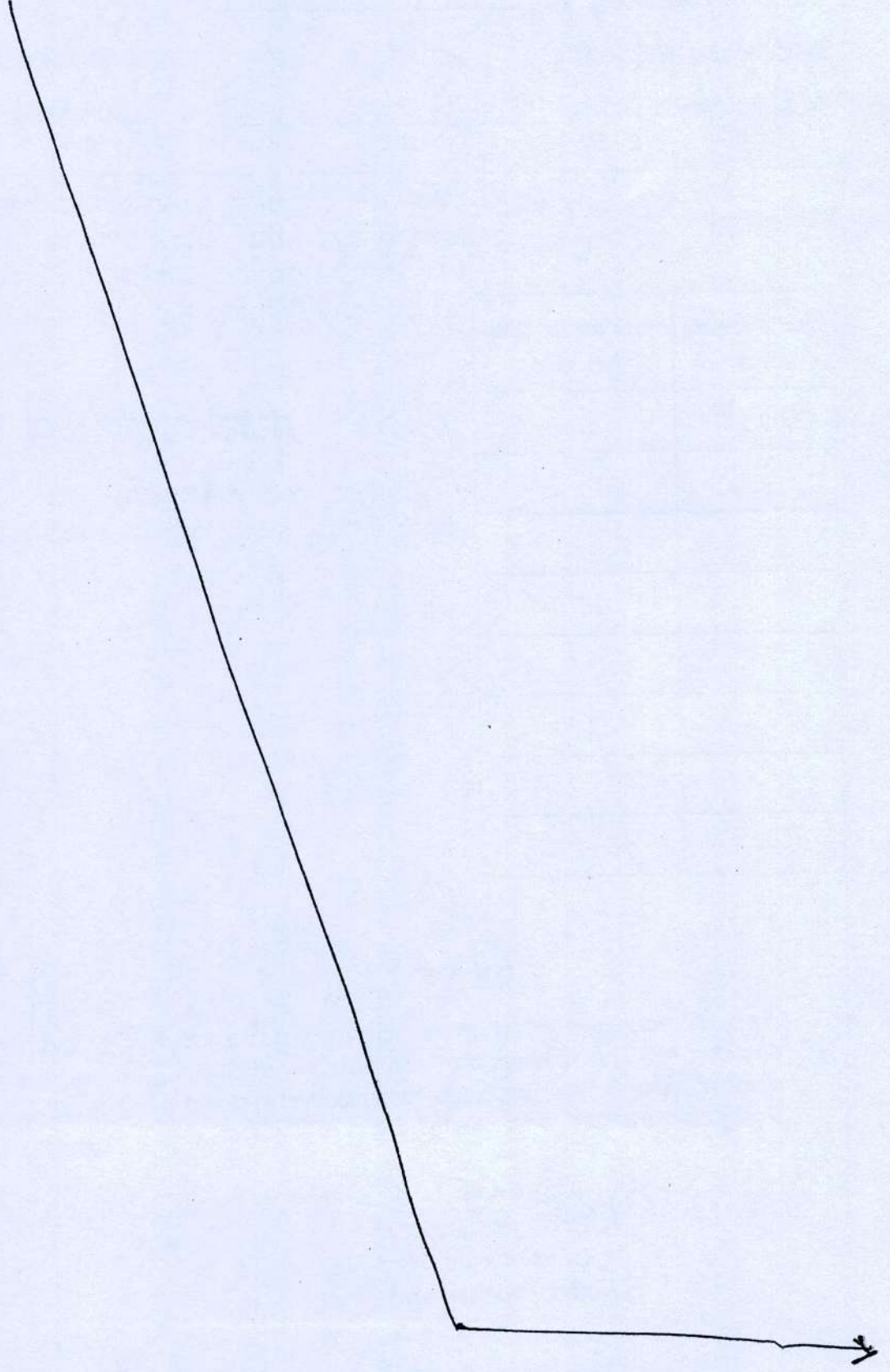
37

కొత్తపేట
పట్టణం

(102)

1819 ఎ.కె.

(37)



ವಿಷಯ/Subject:

38

EAP Section/ಇಎಪಿ ಶಾಖೆ


ಕಡತ ಸಂಖ್ಯೆ/File No: ಲೋಇ : 71 :ಇಎಪಿ :2017

103) ಕೆಂಡಿಕ್ - 97 ರಲ್ಲಿನ ಸೇವೆ ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ನಿರ್ವಹಿಸುವಂತೆ, ಕೆಲವು ಅನುಕೂಲತೆ ಮತ್ತು ಅವಕಾಶಗಳಾಗಿ ಇವುಗಳನ್ನು ಅನುಮೋದಿಸುವಂತೆ ಮಂಡಿಸಿ.

104) ಅ.ಶಿ(ಇಎಪಿ) ಕೆಲವು ಅನುಕೂಲತೆ ಮತ್ತು ಅವಕಾಶಗಳಾಗಿ ಮಂಡಿಸಿ.

SR
18/9/17

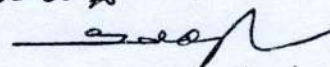
105) ಉ. ಶಾ (ಸಂಯುಕ್ತ)


18/9/17

SR
18/9/17

106) ~~ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ~~

ಕುಮಾರಪ್ಪ


18/9/17

107) ಅ.ಶಿ(ಇಎಪಿ) SR
18/9/17

108) ಕೆಲವು ಅನುಕೂಲತೆ ಮತ್ತು ಅವಕಾಶಗಳಾಗಿ ಮಂಡಿಸಿ.

SR
18/9/17

109) ಅ.ಶಿ(ಇಎಪಿ) SR
18/9/17

ವಿಷಯ/Subject:

37

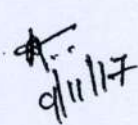
EAP Section/ಇಎಪಿ ಶಾಖೆ

ಕಡತ ಸಂಖ್ಯೆ/File No: ಲೋಇ : 71 :ಇಎಪಿ :2017

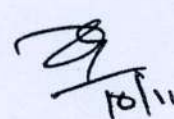
110) ಆರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆಯು ಅನಧಿಕೃತ ಟಿಪ್ಪಣಿಯೊಂದಿಗೆ NABARD ಪತ್ರವನ್ನು ಲಗತ್ತಿಸಿ ಕಳುಹಿಸಿರುತ್ತದೆ. National Bank for Agriculture and Rural Development (NABARD) ಸಂಸ್ಥೆಯು NABARD Infrastructure Development Fund (NIDA) ಯೋಜನೆಯಡಿ 2017-18 ನೇ ಸಾಲಿನ ಆಯವ್ಯಯ ಭಾಷಣದಲ್ಲಿ ಘೋಷಿಸಿರುವ 4 ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ಅವಶ್ಯಕವಾಗಿರುವ ರೂ. 2095 ಕೋಟಿಗಳ ಮೊತ್ತವನ್ನು ಸಾಲವಾಗಿ ನೀಡಲು ಮುಂದಾಗಿದ್ದು, ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯ ವಿವರಗಳನ್ನು ನೀಡುವಂತೆ ಪತ್ರ ಸಂಖ್ಯೆ: NB.KAR./BID/3015/NIDA-1/2017-18, ದಿನಾಂಕ: 06-10-2017 ರಲ್ಲಿ ಕೋರಿರುತ್ತದೆ.

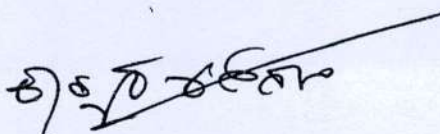
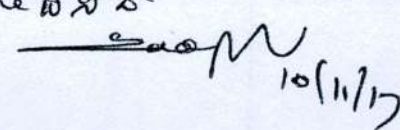
111) ಸದರಿ 155 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಕಾಮಗಾರಿಗಳಿಗೆ ಸರ್ಕಾರದ ಆದೇಶ ಸಂಖ್ಯೆ: ಲೋಇ 71 ಇಎಪಿ 2017, ದಿನಾಂಕ: 18-09-2017 ರಲ್ಲಿ ಆಡಳಿತಾತ್ಮಕ ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡಲಾಗಿದೆ. ಈ 155 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ರೂ. 2095 ಕೋಟಿಗಳ ಅನುದಾನ ಅವಶ್ಯಕವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಈ ಯೋಜನೆಗೆ ಅವಶ್ಯಕವಾಗಿರುವ ಒಟ್ಟಾರೆ ರೂ.2095 ಕೋಟಿಗಳ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್ ಸಂಸ್ಥೆಯು ಹಣಕಾಸು ಸಂಸ್ಥೆಗಳಿಂದ ಸಾಲ ಪಡೆದು ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ಯೋಚಿಸಿದೆ.

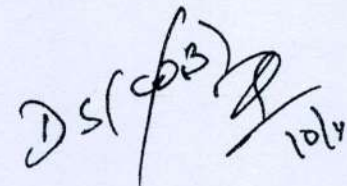
112) ಮುಂದುವರೆದು, ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯನ್ನು ಪರಿಶೀಲಿಸಲಾಗಿ, ಮೇಲಿನ ಪತ್ರದಲ್ಲಿ ಕೋರಿರುವಂತೆ ಅವಶ್ಯಕವಾಗಿರುವ ಮೊತ್ತವನ್ನು NIDA ವತಿಯಿಂದ ಪಡೆಯುವ ಕುರಿತು ಪರಿಶೀಲಿಸಿ ಮುಂದಿನ ಸೂಕ್ತ ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವಂತೆ ವ್ಯವಸ್ಥಾಪಕ ನಿರ್ದೇಶಕರು, ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್ ಗೆ ಬರೆದಿರುವ ಕರಡು ಪತ್ರವನ್ನು ಅವಗಾಹನೆಗಾಗಿ ಹಾಗೂ ಅನುಮೋದನೆಗಾಗಿ ಮಂಡಿಸಿದೆ.

113) ಅ.ಶಾ(ಇಎಪಿ)  9/11/17

SR
09/11/17

114) ಉ. ಶಾ (ಸಂಪನ್ಮೂಲ)  10/11

10/11
3196
115)  6ನೇ ಹಂತದ ಸಿಬ್ಬಂದಿ  10/11/17

116)  10/11

117)  14/11/17

ವಿಷಯ/Subject:-

40

ಇವಿಪಿ ಶಾಖೆ / EAP Section

ಕಡತ ಸಂಖ್ಯೆ / File No :ಲೋಇ: 71 :ಇವಿಪಿ: 2017

118) ಕೊಡ್ಡಿ ಪ್ರಿಠಿಯನ್ನು ಸಂಘಾ ಮಂಡಿಸಿದೆ.

SR
14/11/17

119) ಅ.ಕಾ (ಇವಿಪಿ) ಸ. 14/11/17

120) ಸ್ವೀಕೃತಿ:- ಶ್ರೀ. ಆರ್. ಕಮ ಪ್ರಶಾದ ರವರ ಪತ್ರವಿ:- 18/09/18.

Development of Roads around Bengaluru - Traffic Volume details ಗಳ ಬಗ್ಗೆ ವಿವರಗಳನ್ನು ಸಲ್ಲಿಸಿತ್ತು, ಇದನ್ನು ಕೆಆರ್‌ಡಿಐಎಲ್ ನಿ ಉಚಿತ ರೇಳುಗಳನ್ನು ಕೊಡು ಪತ್ರವನ್ನು ಅದರಂತೆ -ಗಾ ಜಾಗು ಸಂಘಾ ಮಂಡಿಸಿದೆ.

SR
25/09/18

121) ಅಂತಿಮಾಧಿಕಾರಿ (ಇವಿಪಿ) ಸ. 25/9/18

ವಿಷಯ/Subject:-

AI

ಇವಪಿ ಶಾಖೆ / EAP Section

ಕಡತ ಸಂಖ್ಯೆ / File No :ಲೋಇ: 71 :ಇವಪಿ: 2017

A large empty rectangular box, likely a placeholder for a drawing or detailed notes.



42

ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರ

ಸಂಖ್ಯೆ:ಲೋಇ:71:ಇಎಪಿ:2017

ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರದ ಸಚಿವಾಲಯ,
3ನೇ ಮಹಡಿ, ವಿಕಾಸಸೌಧ,
ಡಾ: ಅಂಬೇಡ್ಕರ್ ವೀಧಿ ಬೆಂಗಳೂರು,
ಫೋನ್ ನಂ: 2203 4862/ Fax 2203 4889
Email- useappwd@gmail.com
ದಿನಾಂಕ 25-09-2018

ಇಂದ,
ಅಪರ ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ,
ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಹಾಗೂ
ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ
ವಿಕಾಸಸೌಧ, ಬೆಂಗಳೂರು.

ಇವರಿಗೆ,
ವ್ಯವಸ್ಥಾಪಕ ನಿರ್ದೇಶಕರು,
ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತ
ಸಂಪರ್ಕ ಸೌಧ ಬಿಲ್ಡಿಂಗ್, ನಂ.8,
ಡಾ:ರಾಜ್‌ಕುಮಾರ್ ರಸ್ತೆ, ಓರಿಯನ್ ಮಾಲ್ ಎದುರು,
ರಾಜಾಜಿನಗರ 1ನೇ ಬ್ಲಾಕ್, ಬೆಂಗಳೂರು-560 010.

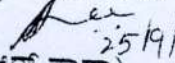
ಮಾನ್ಯರೇ,

ವಿಷಯ:-Development of Roads around Bengaluru- Traffic
volume details - reg.

ಉಲ್ಲೇಖ:-Sri.R. Jaiprasad, Former Engineer-in-chief, PWd &
BBMP Chairman-State Level Tech.Advisory &
Estimates Review Committee, Board of Director &
Chairman-Technical Committee, KRDC, Chairman
Technical Advisory Committee, Dept. of Housing letter
dated 18-09-2018.

ಮೇಲ್ಕಂಡ ವಿಷಯಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ, ಅಡಕದೊಂದಿಗೆ ಉಲ್ಲೇಖಿತ ಪತ್ರದ ಪ್ರತಿಯನ್ನು ಲಗತ್ತಿಸಿ
ಕಳುಹಿಸುವಂತೆ ನಿರ್ದೇಶಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿದ್ದೇನೆ.

ತಮ್ಮ ನಂಬುಗೆಯ,


25/9/18
(ಪಿ.ಆರ್.ತಾರಾ)

ವಿಶೇಷಾಧಿಕಾರಿ (ಇಎಪಿ).

ಬಾಹ್ಯ ಅನುದಾನಿತ ಯೋಜನೆಗಳು
ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂ ಹಾಗೂ ಜಲಸಾರಿಗೆ
ಇಲಾಖೆ

R. JAI PRASAD

Former Engineer-in-Chief, PWD & BBMP
Chairman-State Level Tech. Advisory
& Estimates Review Committee,
Board of Director & Chairman-Technical Committee, KRDC
Chairman-Technical Advisory Committee, Dept. of Housing.

ಅ.ಮು.ಸಾ/ಸಿ.ಸಿ. 16364/2018
ದಿನಾಂಕ: 20.09.2018

Res: # 5, Looplane
Race Course Road
BANGALORE-560 009
(M) 9901369444
e-mail : jaiprasadh@yahoo.com

43

Date: 18-09-2018

To
The Additional Chief Secretary to Govt.
PWP&IWTD,
Vikasa Soudha,
Bengaluru.

Dear Sir,

Sub: Development of Roads around Bengaluru – Traffic volume details – reg..

As desired, I am forwarding the traffic details in terms of Passenger-km and Tonne-km carried on the Bengaluru city roads proposed for development by KRDC.

If needed, Will meet you Sir.

Yours sincerely

(R. Jai Prasad)
18/9/18

628 EAP
24/9/18

5
DST 8.2/18

(EAP)
A.
22/9/18
W21

DEVELOPMENT OF ROADS AROUND BENGALURU

44

The traffic volume, on the Bangalore roads selected for development, is included in the Detailed Project Reports of the respective stretches. The minimum and maximum passenger car units (PCU) on the four sections are:

Sl. No.	Section	Length, (km)	Daily Traffic Volume, PCUPD*	
			Minimum	Maximum
1	Hosakote – Budigere - Airport	20.11	12567	23992
2	Nelamangala - Devanahalli	39.26	7865	10939
3	Kanchugaranahalli to Anekal	53.92	3392	30219
4	Anekal to Hoskote	42.66	11241	50059

(Note: * - PCUPD – Passenger Car Units Per Day)

However, this traffic can also be expressed in Passenger-km and Tonne-km.

Passenger-km is the product of the number of passengers carried and distance of travel.

Parameters:

- ◇ Number of passengers carried for each type of vehicle is Number of vehicles multiplied Occupancy
- ◇ Occupancy:
 - Two Wheeler – 1.5
 - Auto – 2.5
 - Cars – 4.8
 - Mini Bus - 15
 - Standard Bus – 43

45

2014

The minimum and maximum Passenger-km in the four sections are:

Sl. No	Section	Length, Km	Passenger-Km	
			Minimum	Maximum
1	Hosakote – Budigere - Airport	20.11	823814	1110358
2	Nelamangala - Devanahalli	39.26	935753	1212846
3	Kanchugaranahalli to Anekal	53.920	97005	667798
4	Anekal to Hoskote	42.660	242373	1914720

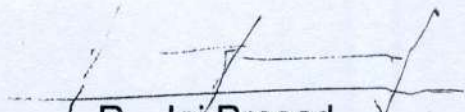
Tonne-km is the product of the total load carried and total distance of the travel.

Parameters:

- ◇ Total load carried for each type of vehicle = Number of vehicles x Average load carried
- ◇ Average load carried:
 - Light Commercial Vehicle – 3.2 Tonnes
 - Two-Axle Truck – 9.0 Tonnes
 - Three-Axle Truck – 12.0 Tonnes
 - Multi-Axle Vehicle – 18.3 Tonnes

Likewise the minimum and maximum Tonne-km in the four sections are :

Sl. No	Section	Length, Km	Tonne-Km	
			Minimum	Maximum
1	Hosakote – Budigere - Airport	20.11	317927	999595
2	Nelamangala - Devanahalli	39.26	283620	554139
3	Kanchugaranahalli to Anekal	53.920	25200	213612
4	Anekal to Hoskote	42.660	67304	539782


(R. Jai Prasad)

18/9/2014



46

2018

ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರದ ನಡವಳಿಗಳು

ವಿಷಯ:-ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತದ (ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್) ಮೂಲಕ ಬೆಂಗಳೂರು ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ 150 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ ಬಗ್ಗೆ.

ಓದಲಾಗಿದೆ:-ವ್ಯವಸ್ಥಾಪಕ ನಿರ್ದೇಶಕರು, ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್ ರವರ ಪತ್ರ ಸಂಖ್ಯೆ: ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್/ವ್ಯನಿ/ಆಯವ್ಯಯ ರಸ್ತೆಗಳು/2017-18/229, ದಿನಾಂಕ: 26-04-2017.

* * *

ಪ್ರಸ್ತಾವನೆ:

2017-18ನೇ ಸಾಲಿನ ಆಯವ್ಯಯ ಭಾಷಣದ ಕಂಡಿಕೆ-377 ರಲ್ಲಿ ಸನ್ಮಾನ್ಯ ಮುಖ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಲು ಸುಮಾರು 150 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ರೂ. 1455 ಕೋಟಿಗಳ ಮೊತ್ತದಲ್ಲಿ ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್ ಮೂಲಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲಾಗುವುದು ಎಂದು ಘೋಷಿಸಿದ್ದು. ಈ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್ ಮೂಲಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲು ಅನುಮೋದನೆ ಅವಶ್ಯಕವಾಗಿದೆ. ರಸ್ತೆಗಳು ಈ ಕೆಳಗಿನಂತಿವೆ:

1. ಹೊಸಕೋಟೆ-ಬೂದಿಗರೆ-ಮೈಲನಹಳ್ಳಿ-ದೇವನಹಳ್ಳಿ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ ರಸ್ತೆ.
2. ನೆಲಮಂಗಲ-ಮಧುರೆ-ಬ್ಯಾತ ರಸ್ತೆ.
3. ಆನೇಕಲ್-ಅತ್ತಿಬೆಲೆ-ಸರ್ಜಾಪುರ-ವರ್ತೂರು-ವೈಟ್‌ಫೀಲ್ಡ್-ಹೊಸಕೋಟೆ ರಸ್ತೆ.
4. ಹಾರೋಹಳ್ಳಿ-ಉರುಗನದೊಡ್ಡಿ-ಕೆಎಎಡಿಬಿ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶ-ಜಿಗಣಿ-ಆನೇಕಲ್ ರಸ್ತೆ.

ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ ಏಳು ನಗರ ಸಭೆಗಳ ವಿಲೀನದ ನಂತರ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯು ವ್ಯಾಪಕವಾಗಿ ಬೆಳೆದಿದ್ದು ಜನಸಂಖ್ಯೆಯೊಂದಿಗೆ ವಾಹನಗಳ ದಟ್ಟಣೆಯು ಅಧಿಕಗೊಂಡಿರುತ್ತದೆ. ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರವು ಐಟಿ ಮತ್ತು ಬಿಟಿ ಸಂಸ್ಥೆಗಳ ಕೇಂದ್ರ ಸ್ಥಳವಾಗಿದ್ದು, ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಸುತ್ತಮುತ್ತ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ಮಾಹಿತಿ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನ ಮತ್ತು ಕೈಗಾರಿಕಾ ವಲಯಗಳನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಲಾಗಿವೆ. ಈ ಸಂಸ್ಥೆಗಳಲ್ಲಿ ಸೇವೆ ಸಲ್ಲಿಸುತ್ತಿರುವ ಸಿಬ್ಬಂದಿಗಳೂ ಸಹ ಅಧಿಕಗೊಂಡಿದ್ದು, ಇದರಿಂದಾಗಿ, ಈ ಸ್ಥಳಗಳಿಗೆ ಪ್ರಯಾಣಿಸುವ ವಾಹನಗಳ ಅಧಿಕ ದಟ್ಟಣೆಯಿಂದಾಗಿ ನಗರ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಸಂಚರಿಸಲು ಅಧಿಕ ಕಾಲ ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ದೇವನಹಳ್ಳಿಯ ಸಮೀಪ ನಗರದಿಂದ ಸುಮಾರು 40 ಕಿಮೀ ಅಂತರದಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿರುವ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣದಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರಕ್ಕೆ ಬರುವ/ಹೊರಹೋಗುವ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆಯು ಅಧಿಕಗೊಂಡಿರುತ್ತದೆ. ಇತ್ತೀಚಿನ ಲಭ್ಯ ವರದಿಯ ಪ್ರಕಾರ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರವು ವಾಹನ ಇಂಧನವನ್ನು ಅತ್ಯಧಿಕವಾಗಿ ಬಳಸುತ್ತಿದ್ದು, ದೇಶದಲ್ಲಿ ಎರಡನೇ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿರುತ್ತದೆ.

ಈ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲಾ ಅಂಶಗಳನ್ನು ಪರಿಗಣಿಸಿ, 155 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕಾಗಿ ರೂ.1550 ಕೋಟಿ ಮೊತ್ತ ಮತ್ತು ಭೂಸ್ವಾಧೀನಕ್ಕಾಗಿ ರೂ.545 ಕೋಟಿ ಮೊತ್ತ ಬೇಕಾಗಿದ್ದು ಒಟ್ಟಾರೆ ಸುಮಾರು ರೂ.2095 ಕೋಟಿ ಯೋಜನಾ ಮೊತ್ತ ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ ಎಂದು ಅಂದಾಜಿಸಲಾಗಿದೆ. ಈ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ವಾಹನ ಸಂಚಾರದ ಗಣತಿ ಮತ್ತು ಮುಂದಿನ ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಉಂಟಾಗಬಹುದಾದ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ಪರಿಗಣಿಸಿ ಕಾರ್ಯ ಸಾಧ್ಯತಾ ವರದಿ ತಯಾರಿಸಿದ ನಂತರ

ಅಗತ್ಯಕ್ಕೆ ತಕ್ಕಂತೆ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಗಲ ಪಡಿಸಬೇಕಾಗುವ ಅಳತೆಗಳಿಗೆ ಅನುಗುಣವಾಗಿ ನಿಖರವಾದ ಅಂದಾಜು ಮೊತ್ತ ತಿಳಿದು ಬರುತ್ತದೆ.

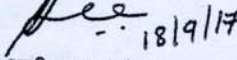
ಈ ಯೋಜನೆಗೆ ಅವಶ್ಯಕವಾಗಿರುವ ಒಟ್ಟಾರೆ ರೂ.2095 ಕೋಟಿಗಳ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್ ಸಂಸ್ಥೆಯು ಹಣಕಾಸು ಸಂಸ್ಥೆಗಳಿಂದ ಸಾಲ ಪಡೆದು ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ಯೋಜಿಸಿದೆ. ಸದರಿ ಸಾಲವನ್ನು ಮರುಪಾವತಿಸಲು ನಿಗಮಕ್ಕೆ ಬೇರೆ ಸಂಪನ್ಮೂಲಗಳು ಇಲ್ಲದಿರುವುದರಿಂದ, ಟೋಲ್ ಸಂಗ್ರಹಣೆಯಿಂದ ಬರುವ ಸಂಪನ್ಮೂಲದಿಂದ ಶೇ. 50 ರಷ್ಟು ಸಾಲ ಹಾಗೂ ಬಡ್ಡಿಯನ್ನು ಮರುಪಾವತಿಸುವುದು. ಇನ್ನುಳಿದ ಶೇ. 50 ರಷ್ಟು ಸಾಲ ಹಾಗೂ ಬಡ್ಡಿಯನ್ನು ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರದಿಂದ ಮರುಪಾವತಿಸಲು ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಿದೆ. ವಿವರವಾದ ಯೋಜನಾ ವರದಿ ತಯಾರಿಸಿದ ನಂತರ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸುವ ಮುನ್ನಾ ಅನುದಾನದ ಹಂಚಿಕೆಗಾಗಿ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯನ್ನು ಮತ್ತೊಮ್ಮೆ ಆರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆಗೆ ಕಳುಹಿಸಲಾಗುವುದು.

ಸದರಿ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯನ್ನು ಸರ್ಕಾರದ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಕೂಲಂಕುಷವಾಗಿ ಪರಿಶೀಲಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಈ ಕೆಳಗಿನಂತೆ ಆದೇಶ ಹೊರಡಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಸರ್ಕಾರದ ಆದೇಶ ಸಂಖ್ಯೆ: ಲೋಇ 71 ಇಎಪಿ 2017, ಬೆಂಗಳೂರು, ದಿನಾಂಕ: 18-09-2017.

1. ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತದ ವತಿಯಿಂದ ಇಪಿಸಿ ಮಾದರಿಯಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರು ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ 155 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯಲ್ಲಿನ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ರೂ.2095 ಕೋಟಿಗಳ ಮೊತ್ತದಲ್ಲಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ಆಡಳಿತಾತ್ಮಕ ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡಲಾಗಿದೆ.
2. ವಿವರವಾದ ಯೋಜನಾ ವರದಿ ತಯಾರಿಸಿದ ನಂತರ ಯೋಜನೆಯ ಅನುಷ್ಠಾನಕ್ಕಾಗಿ ಅನುದಾನ ಹಂಚಿಕೆಯ ಕುರಿತು ಆರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆಯ ಸಹಮತಿ ಪಡೆಯುವ ಷರತ್ತಿಗೊಳಪಟ್ಟಿದೆ.
3. ಈ ಆದೇಶವನ್ನು ಆರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆಯ ಹಿಂಬರಹ ಸಂಖ್ಯೆ: FD 418 FC-1/2017, ದಿನಾಂಕ: 07-08-2017 ರನ್ವಯ ಹೊರಡಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯಪಾಲರ ಆಜ್ಞಾನುಸಾರ
ಮತ್ತು ಅವರ ಹೆಸರಿನಲ್ಲಿ.


(ಪಿ.ಆರ್ ತಾರಾ)

ಸರ್ಕಾರದ ಅಧೀನ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ
ಬಾಹ್ಯ ಅನುದಾನಿತ ಯೋಜನೆಗಳು (ಇಎಪಿ)
ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಹಾಗೂ
ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ

ಗೆ.

ಸಂಕಲನಕಾರರು. ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯಪತ್ರ, ಬೆಂಗಳೂರು ಮುಂದಿನ ರಾಜ್ಯ ಪತ್ರದಲ್ಲಿ ಪ್ರಕಟಿಸಲು.

ಪ್ರತಿಯನ್ನು :-

1. ಮಹಾಲೇಖಪಾಲರು (ಅಕೌಂಟ್ಸ್) ಕರ್ನಾಟಕ, ಬೆಂಗಳೂರು.
2. ಸನ್ಮಾನ್ಯ ಮುಖ್ಯ ಮಂತ್ರಿಯವರ ಆಪರ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ, ವಿಧಾನಸೌಧ, ಬೆಂಗಳೂರು.
3. ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಸಚಿವರ ಆಪ್ತ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ, ವಿಧಾನಸೌಧ, ಬೆಂಗಳೂರು ರವರಿಗೆ ಮಾನ್ಯ ಸಚಿವರ ಗಮನಕ್ಕೆ ತರಲು.
4. ಸರ್ಕಾರದ ಅಪರ ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ, ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಹಾಗೂ ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ, ಬೆಂಗಳೂರು.
5. ಸರ್ಕಾರದ ಅಪರ ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ, ಆರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆ, ವಿಧಾನಸೌಧ, ಬೆಂಗಳೂರು.
6. ಸರ್ಕಾರದ ಪ್ರಧಾನ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ, ಯೋಜನೆ, ಕಾರ್ಯಕ್ರಮ ಸಂಯೋಜನೆ ಮತ್ತು ಸಾಂಖ್ಯಿಕ ಇಲಾಖೆ, ಬಹುಮಹಡಿಗಳ ಕಟ್ಟಡ, ಬೆಂಗಳೂರು.
7. ಸರ್ಕಾರದ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ, ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಹಾಗೂ ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ, ಬೆಂಗಳೂರು.
8. ಸರ್ಕಾರದ ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ ರವರ ವಿಷೇಶ ಕರ್ತವ್ಯಾಧಿಕಾರಿ, ಸಚಿವ ಸಂಪುಟ ಶಾಖೆ, ವಿಧಾನ ಸೌಧ ಬೆಂಗಳೂರು ದಿನಾಂಕ 13-09-2017 ರಂದು ಕಾರ್ಯ ಸೂಚಿ ಸಂಖ್ಯೆ 05 ರ ಪ್ರಕಾರ ಹೊರಡಿಸಿ ಕಳುಹಿಸಲಾಗಿದೆ.
9. ವಿಶೇಷಾಧಿಕಾರಿ ಹಾಗೂ ಪದನಿಮಿತ್ತ ಸರ್ಕಾರದ ಉಪಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ, (ಆರ್ಥಿಕ ಕೋಶ) ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆ, ವಿಧಾನಸೌಧ, ಬೆಂಗಳೂರು.
10. ಆಂತರಿಕ ಆರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆ, ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಹಾಗೂ ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ, ಬೆಂಗಳೂರು.
11. ಸರ್ಕಾರದ ಉಪಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ, (ಸಂ ಮತ್ತು ಕ) ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಹಾಗೂ ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ, ಬೆಂಗಳೂರು.
12. ವ್ಯವಸ್ಥಾಪಕ ನಿರ್ದೇಶಕರು, ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತ, ಬೆಂಗಳೂರು.
13. ಮುಖ್ಯ ಇಂಜಿನಿಯರ್, ಸಂಪರ್ಕ ಮತ್ತು ಕಟ್ಟಡ (ದಕ್ಷಿಣ), ಬೆಂಗಳೂರು.
14. ಜಂಟಿ ನಿರ್ದೇಶಕರು, ಸ್ಟೇಟ್ ಹುಜೂರು ಟ್ರಿಷರಿ, ಕೆ.ಆರ್ ಸರ್ಕಲ್, ಬೆಂಗಳೂರು.
15. ಮುಖ್ಯ ಇಂಜಿನಿಯರ್, PRAMC ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಹಾಗೂ ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ ರವರಿಗೆ ವೆಬ್ ಸೈಟ್ ನಲ್ಲಿ ಪ್ರಕಟಿಸಲು.
16. ಕಡತ / ಹೆಚ್ಚುವರಿ ಪ್ರತಿಗಳು.



ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರದ ನಡವಳಿಗಳು

ವಿಷಯ:-ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತದ (ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್) ಮೂಲಕ ಬೆಂಗಳೂರು ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ 150 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ ಬಗ್ಗೆ.

ಓದಲಾಗಿದೆ:-ವ್ಯವಸ್ಥಾಪಕ ನಿರ್ದೇಶಕರು, ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್ ರವರ ಪತ್ರ ಸಂಖ್ಯೆ: ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್/ವ್ಯನಿ/ಆಯವ್ಯಯ ರಸ್ತೆಗಳು/2017-18/229, ದಿನಾಂಕ: 26-04-2017.

* * *

ಪ್ರಸ್ತಾವನೆ:

2017-18ನೇ ಸಾಲಿನ ಆಯವ್ಯಯ ಭಾಷಣದ ಕಂಡಿಕೆ-377 ರಲ್ಲಿ ಸನ್ಮಾನ್ಯ ಮುಖ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಲು ಸುಮಾರು 150 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ರೂ. 1455 ಕೋಟಿಗಳ ಮೊತ್ತದಲ್ಲಿ ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್ ಮೂಲಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲಾಗುವುದು ಎಂದು ಘೋಷಿಸಿದ್ದು, ಈ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್ ಮೂಲಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲು ಅನುಮೋದನೆ ಅವಶ್ಯಕವಾಗಿದೆ. ರಸ್ತೆಗಳು ಈ ಕೆಳಗಿನಂತಿವೆ:

1. ಹೊಸಕೋಟೆ-ಬೂದಿಗರೆ-ಮೈಲನಹಳ್ಳಿ-ದೇವನಹಳ್ಳಿ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ ರಸ್ತೆ.
2. ನೆಲಮಂಗಲ-ಮಧುರೆ-ಬ್ಯಾತ ರಸ್ತೆ.
3. ಆನೇಕಲ್-ಅತ್ತಿಬೆಲೆ-ಸರ್ಜಾಪುರ-ವರ್ತೂರು-ವೈಟ್‌ಫೀಲ್ಡ್-ಹೊಸಕೋಟೆ ರಸ್ತೆ.
4. ಹಾರೋಹಳ್ಳಿ-ಉರುಗನದೊಡ್ಡಿ-ಕೆಎಡಿಬಿ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶ-ಜಿಗಣಿ-ಆನೇಕಲ್ ರಸ್ತೆ.

ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ ಏಳು ನಗರ ಸಭೆಗಳ ವಿಲೀನದ ನಂತರ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯು ವ್ಯಾಪಕವಾಗಿ ಬೆಳೆದಿದ್ದು ಜನಸಂಖ್ಯೆಯೊಂದಿಗೆ ವಾಹನಗಳ ದಟ್ಟಣೆಯು ಅಧಿಕಗೊಂಡಿರುತ್ತದೆ. ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರವು ಐಟಿ ಮತ್ತು ಬಿಟಿ ಸಂಸ್ಥೆಗಳ ಕೇಂದ್ರ ಸ್ಥಳವಾಗಿದ್ದು, ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಸುತ್ತಮುತ್ತ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ಮಾಹಿತಿ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನ ಮತ್ತು ಕೈಗಾರಿಕಾ ವಲಯಗಳನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಲಾಗಿದೆ. ಈ ಸಂಸ್ಥೆಗಳಲ್ಲಿ ಸೇವೆ ಸಲ್ಲಿಸುತ್ತಿರುವ ಸಿಬ್ಬಂದಿಗಳೂ ಸಹ ಅಧಿಕಗೊಂಡಿದ್ದು, ಇದರಿಂದಾಗಿ, ಈ ಸ್ಥಳಗಳಿಗೆ ಪ್ರಯಾಣಿಸುವ ವಾಹನಗಳ ಅಧಿಕ ದಟ್ಟಣೆಯಿಂದಾಗಿ ನಗರ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಸಂಚರಿಸಲು ಅಧಿಕ ಕಾಲ ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ದೇವನಹಳ್ಳಿಯ ಸಮೀಪ ನಗರದಿಂದ ಸುಮಾರು 40 ಕಿಮೀ ಅಂತರದಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿರುವ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣದಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರಕ್ಕೆ ಬರುವ/ಹೊರಹೋಗುವ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆಯು ಅಧಿಕಗೊಂಡಿರುತ್ತದೆ. ಇತ್ತೀಚಿನ ಲಭ್ಯ ವರದಿಯ ಪ್ರಕಾರ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರವು ವಾಹನ ಇಂಧನವನ್ನು ಅತ್ಯಧಿಕವಾಗಿ ಬಳಸುತ್ತಿದ್ದು, ದೇಶದಲ್ಲಿ ಎರಡನೇ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿರುತ್ತದೆ.

ಈ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲಾ ಅಂಶಗಳನ್ನು ಪರಿಗಣಿಸಿ, 155 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕಾಗಿ ರೂ.1550 ಕೋಟಿ ಮೊತ್ತ ಮತ್ತು ಭೂಸ್ವಾಧೀನಕ್ಕಾಗಿ ರೂ.545 ಕೋಟಿ ಮೊತ್ತ ಬೇಕಾಗಿದ್ದು ಒಟ್ಟಾರೆ ಸುಮಾರು ರೂ.2095 ಕೋಟಿ ಯೋಜನಾ ಮೊತ್ತ ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ ಎಂದು ಅಂದಾಜಿಸಲಾಗಿದೆ. ಈ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ವಾಹನ ಸಂಚಾರದ ಗಣತಿ ಮತ್ತು ಮುಂದಿನ ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಉಂಟಾಗಬಹುದಾದ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ಪರಿಗಣಿಸಿ ಕಾರ್ಯ ಸಾಧ್ಯತಾ ಪರದಿ ತಯಾರಿಸಿದ ನಂತರ

ಅಗತ್ಯಕ್ಕೆ ತಕ್ಕಂತೆ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಗಲ ಪಡಿಸಬೇಕಾಗುವ ಅಳತೆಗಳಿಗೆ ಅನುಗುಣವಾಗಿ ನಿಖರವಾದ ಅಂದಾಜು ಮೊತ್ತ ತಿಳಿದು ಬರುತ್ತದೆ.

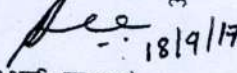
ಈ ಯೋಜನೆಗೆ ಅವಶ್ಯಕವಾಗಿರುವ ಒಟ್ಟಾರೆ ರೂ.2095 ಕೋಟಿಗಳ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್ ಸಂಸ್ಥೆಯು ಹಣಕಾಸು ಸಂಸ್ಥೆಗಳಿಂದ ಸಾಲ ಪಡೆದು ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ಯೋಜಿಸಿದೆ. ಸದರಿ ಸಾಲವನ್ನು ಮರುಪಾವತಿಸಲು ನಿಗಮಕ್ಕೆ ಬೇರೆ ಸಂಪನ್ಮೂಲಗಳು ಇಲ್ಲದಿರುವುದರಿಂದ, ಟೋಲ್ ಸಂಗ್ರಹಣೆಯಿಂದ ಬರುವ ಸಂಪನ್ಮೂಲದಿಂದ ಶೇ. 50 ರಷ್ಟು ಸಾಲ ಹಾಗೂ ಬಡ್ಡಿಯನ್ನು ಮರುಪಾವತಿಸುವುದು, ಇನ್ನುಳಿದ ಶೇ. 50 ರಷ್ಟು ಸಾಲ ಹಾಗೂ ಬಡ್ಡಿಯನ್ನು ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರದಿಂದ ಮರುಪಾವತಿಸಲು ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಿದೆ. ವಿವರವಾದ ಯೋಜನಾ ವರದಿ ತಯಾರಿಸಿದ ನಂತರ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸುವ ಮುನ್ನಾ ಅನುದಾನದ ಹಂಚಿಕೆಗಾಗಿ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯನ್ನು ಮತ್ತೊಮ್ಮೆ ಆರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆಗೆ ಕಳುಹಿಸಲಾಗುವುದು.

ಸದರಿ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯನ್ನು ಸರ್ಕಾರದ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಕೂಲಂಕುಷವಾಗಿ ಪರಿಶೀಲಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಈ ಕೆಳಗಿನಂತೆ ಆದೇಶ ಹೊರಡಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಸರ್ಕಾರದ ಆದೇಶ ಸಂಖ್ಯೆ: ಲೋಇ 71 ಇಎಪಿ 2017, ಬೆಂಗಳೂರು, ದಿನಾಂಕ: 18-09-2017.

1. ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತದ ವತಿಯಿಂದ ಇಪಿಸಿ ಮಾದರಿಯಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರು ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ 155 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯಲ್ಲಿನ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ರೂ.2095 ಕೋಟಿಗಳ ಮೊತ್ತದಲ್ಲಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ಆಡಳಿತಾತ್ಮಕ ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡಲಾಗಿದೆ.
2. ವಿವರವಾದ ಯೋಜನಾ ವರದಿ ತಯಾರಿಸಿದ ನಂತರ ಯೋಜನೆಯ ಅನುಷ್ಠಾನಕ್ಕಾಗಿ ಅನುದಾನ ಹಂಚಿಕೆಯ ಕುರಿತು ಆರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆಯ ಸಹಮತಿ ಪಡೆಯುವ ಷರತ್ತಿಗೊಳಪಟ್ಟಿದೆ.
3. ಈ ಆದೇಶವನ್ನು ಆರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆಯ ಹಿಂಬರಹ ಸಂಖ್ಯೆ: FD 418 FC-1/2017, ದಿನಾಂಕ: 07-08-2017 ರನ್ವಯ ಹೊರಡಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯಪಾಲರ ಆಜ್ಞಾನುಸಾರ
ಮತ್ತು ಅವರ ಹೆಸರಿನಲ್ಲಿ


(ಪಿ.ಆರ್ ತಾರಾ)

ಸರ್ಕಾರದ ಅಧೀನ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ
ಬಾಹ್ಯ ಅನುದಾನಿತ ಯೋಜನೆಗಳು (ಇಎಪಿ)
ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಹಾಗೂ
ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ

ಗೆ.
ಸಂಕಲನಕಾರರು. ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯಪತ್ರ, ಬೆಂಗಳೂರು ಮುಂದಿನ ರಾಜ್ಯ ಪತ್ರದಲ್ಲಿ ಪ್ರಕಟಿಸಲು.

ಪ್ರತಿಯನ್ನು :-

1. ಮಹಾಲೇಖಪಾಲರು (ಅಕೌಂಟ್ಸ್) ಕರ್ನಾಟಕ, ಬೆಂಗಳೂರು.
2. ಸನ್ಮಾನ್ಯ ಮುಖ್ಯ ಮಂತ್ರಿಯವರ ಆಪರ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ, ವಿಧಾನಸೌಧ, ಬೆಂಗಳೂರು.
3. ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಸಚಿವರ ಆಪ್ತ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ, ವಿಧಾನಸೌಧ, ಬೆಂಗಳೂರು ರವರಿಗೆ ಮಾನ್ಯ ಸಚಿವರ ಗಮನಕ್ಕೆ ತರಲು.
4. ಸರ್ಕಾರದ ಅಪರ ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ, ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಹಾಗೂ ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ, ಬೆಂಗಳೂರು.
5. ಸರ್ಕಾರದ ಅಪರ ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ, ಆರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆ, ವಿಧಾನಸೌಧ, ಬೆಂಗಳೂರು.
6. ಸರ್ಕಾರದ ಪ್ರಧಾನ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ, ಯೋಜನೆ, ಕಾರ್ಯಕ್ರಮ ಸಂಯೋಜನೆ ಮತ್ತು ಸಾಂಖ್ಯಿಕ ಇಲಾಖೆ, ಬಹುಮಹಡಿಗಳ ಕಟ್ಟಡ, ಬೆಂಗಳೂರು.
7. ಸರ್ಕಾರದ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ, ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಹಾಗೂ ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ, ಬೆಂಗಳೂರು.
8. ಸರ್ಕಾರದ ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ ರವರ ವಿಷೇಶ ಕರ್ತವ್ಯಾಧಿಕಾರಿ, ಸಚಿವ ಸಂಪುಟ ಶಾಖೆ, ವಿಧಾನ ಸೌಧ ಬೆಂಗಳೂರು ದಿನಾಂಕ 13-09-2017 ರಂದು ಕಾರ್ಯ ಸೂಚಿ ಸಂಖ್ಯೆ 05 ರ ಪ್ರಕಾರ ಹೊರಡಿಸಿ ಕಳುಹಿಸಲಾಗಿದೆ.
9. ವಿಶೇಷಾಧಿಕಾರಿ ಹಾಗೂ ಪದನಿಮಿತ್ತ ಸರ್ಕಾರದ ಉಪಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ, (ಆರ್ಥಿಕ ಕೋಶ) ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆ, ವಿಧಾನಸೌಧ, ಬೆಂಗಳೂರು.
10. ಆಂತರಿಕ ಆರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆ, ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಹಾಗೂ ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ, ಬೆಂಗಳೂರು.
11. ಸರ್ಕಾರದ ಉಪಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ, (ಸಂ ಮತ್ತು ಕ) ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಹಾಗೂ ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ, ಬೆಂಗಳೂರು.
12. ವ್ಯವಸ್ಥಾಪಕ ನಿರ್ದೇಶಕರು, ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತ, ಬೆಂಗಳೂರು.
13. ಮುಖ್ಯ ಇಂಜಿನಿಯರ್, ಸಂಪರ್ಕ ಮತ್ತು ಕಟ್ಟಡ (ದಕ್ಷಿಣ), ಬೆಂಗಳೂರು.
14. ಜಂಟಿ ನಿರ್ದೇಶಕರು, ಸ್ಟೇಟ್ ಹುಜೂರು ಟ್ರಸ್ಟರಿ, ಕೆ.ಆರ್ ಸರ್ಕಲ್, ಬೆಂಗಳೂರು.
15. ಮುಖ್ಯ ಇಂಜಿನಿಯರ್, PRAMC ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಹಾಗೂ ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ ರವರಿಗೆ ವೆಬ್ ಸೈಟ್ ನಲ್ಲಿ ಪ್ರಕಟಿಸಲು.
16. ಕಡತ / ಹೆಚ್ಚುವರಿ ಪ್ರತಿಗಳು.



ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರದ ನಡವಳಿಗಳು

ವಿಷಯ:-ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತದ (ಕೆಆರ್‌ಡಿಪಿಎಲ್) ಮೂಲಕ ಬೆಂಗಳೂರು ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ 150 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ ಬಗ್ಗೆ.

ಓದಲಾಗಿದೆ:-ವ್ಯವಸ್ಥಾಪಕ ನಿರ್ದೇಶಕರು, ಕೆಆರ್‌ಡಿಪಿಎಲ್ ರವರ ಪತ್ರ ಸಂಖ್ಯೆ: ಕೆಆರ್‌ಡಿಪಿಎಲ್/ವ್ಯನಿ/ಆಯವ್ಯಯ ರಸ್ತೆಗಳು/2017-18/229, ದಿನಾಂಕ: 26-04-2017.

* * *

ಪ್ರಸ್ತಾವನೆ:

2017-18ನೇ ಸಾಲಿನ ಆಯವ್ಯಯ ಭಾಷಣದ ಕಂಡಿಕೆ-377 ರಲ್ಲಿ ಸನ್ಮಾನ್ಯ ಮುಖ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಲು ಸುಮಾರು 150 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ರೂ. 1455 ಕೋಟಿಗಳ ಮೊತ್ತದಲ್ಲಿ ಕೆಆರ್‌ಡಿಪಿಎಲ್ ಮೂಲಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲಾಗುವುದು ಎಂದು ಘೋಷಿಸಿದ್ದು, ಈ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಕೆಆರ್‌ಡಿಪಿಎಲ್ ಮೂಲಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲು ಅನುಮೋದನೆ ಅವಶ್ಯಕವಾಗಿದೆ. ರಸ್ತೆಗಳು ಈ ಕೆಳಗಿನಂತಿವೆ:

1. ಹೊಸಕೋಟೆ-ಬೂದಿಗರೆ-ಮೈಲನಹಳ್ಳಿ-ದೇವನಹಳ್ಳಿ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ ರಸ್ತೆ.
2. ನೆಲಮಂಗಲ-ಮಧುರೆ-ಬ್ಯಾತ ರಸ್ತೆ.
3. ಆನೇಕಲ್-ಅತ್ತಿಬೆಲೆ-ಸರ್ಜಾಪುರ-ವರ್ತೂರು-ವೈಟ್‌ಫೀಲ್ಡ್-ಹೊಸಕೋಟೆ ರಸ್ತೆ.
4. ಹಾರೋಹಳ್ಳಿ-ಉರುಗನದೊಡ್ಡಿ-ಕೆಐಎಡಿಬಿ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶ-ಜಿಗಣಿ-ಆನೇಕಲ್ ರಸ್ತೆ.

ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ ಏಳು ನಗರ ಸಭೆಗಳ ವಿಲೀನದ ನಂತರ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯು ವ್ಯಾಪಕವಾಗಿ ಬೆಳೆದಿದ್ದು ಜನಸಂಖ್ಯೆಯೊಂದಿಗೆ ವಾಹನಗಳ ದಟ್ಟಣೆಯು ಅಧಿಕಗೊಂಡಿರುತ್ತದೆ. ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರವು ಐಟಿ ಮತ್ತು ಬಿಟಿ ಸಂಸ್ಥೆಗಳ ಕೇಂದ್ರ ಸ್ಥಳವಾಗಿದ್ದು, ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಸುತ್ತಮುತ್ತ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ಮಾಹಿತಿ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನ ಮತ್ತು ಕೈಗಾರಿಕಾ ವಲಯಗಳನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಲಾಗಿದೆ. ಈ ಸಂಸ್ಥೆಗಳಲ್ಲಿ ಸೇವೆ ಸಲ್ಲಿಸುತ್ತಿರುವ ಸಿಬ್ಬಂದಿಗಳೂ ಸಹ ಅಧಿಕಗೊಂಡಿದ್ದು, ಇದರಿಂದಾಗಿ, ಈ ಸ್ಥಳಗಳಿಗೆ ಪ್ರಯಾಣಿಸುವ ವಾಹನಗಳ ಅಧಿಕ ದಟ್ಟಣೆಯಿಂದಾಗಿ ನಗರ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಸಂಚರಿಸಲು ಆಧಿಕ ಕಾಲ ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ದೇವನಹಳ್ಳಿಯ ಸಮೀಪ ನಗರದಿಂದ ಸುಮಾರು 40 ಕಿಮೀ ಅಂತರದಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿರುವ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣದಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರಕ್ಕೆ ಬರುವ/ಹೊರಹೋಗುವ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆಯು ಅಧಿಕಗೊಂಡಿರುತ್ತದೆ. ಇತ್ತೀಚಿನ ಲಭ್ಯ ವರದಿಯ ಪ್ರಕಾರ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರವು ವಾಹನ ಇಂಧನವನ್ನು ಅತ್ಯಧಿಕವಾಗಿ ಬಳಸುತ್ತಿದ್ದು, ದೇಶದಲ್ಲಿ ಎರಡನೇ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿರುತ್ತದೆ.

ಈ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲಾ ಅಂಶಗಳನ್ನು ಪರಿಗಣಿಸಿ, 155 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕಾಗಿ ರೂ.1550 ಕೋಟಿ ಮೊತ್ತ ಮತ್ತು ಭೂಸ್ವಾಧೀನಕ್ಕಾಗಿ ರೂ.545 ಕೋಟಿ ಮೊತ್ತ ಬೇಕಾಗಿದ್ದು ಒಟ್ಟಾರೆ ಸುಮಾರು ರೂ.2095 ಕೋಟಿ ಯೋಜನಾ ಮೊತ್ತ ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ ಎಂದು ಅಂದಾಜಿಸಲಾಗಿದೆ. ಈ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ವಾಹನ ಸಂಚಾರದ ಗಣತಿ ಮತ್ತು ಮುಂದಿನ ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಉಂಟಾಗಬಹುದಾದ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ಪರಿಗಣಿಸಿ ಕಾರ್ಯ ಸಾಧ್ಯತಾ ವರದಿ ತಯಾರಿಸಿದ ನಂತರ

ಅಗತ್ಯಕ್ಕೆ ತಕ್ಕಂತೆ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಗಲ ಪಡಿಸಬೇಕಾಗುವ ಅಳತೆಗಳಿಗೆ ಅನುಗುಣವಾಗಿ ನಿಖರವಾದ ಅಂದಾಜು ಮೊತ್ತ ತಿಳಿದು ಬರುತ್ತದೆ.

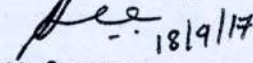
ಈ ಯೋಜನೆಗೆ ಅವಶ್ಯಕವಾಗಿರುವ ಒಟ್ಟಾರೆ ರೂ.2095 ಕೋಟಿಗಳ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್ ಸಂಸ್ಥೆಯು ಹಣಕಾಸು ಸಂಸ್ಥೆಗಳಿಂದ ಸಾಲ ಪಡೆದು ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ಯೋಜಿಸಿದೆ. ಸದರಿ ಸಾಲವನ್ನು ಮರುಪಾವತಿಸಲು ನಿಗಮಕ್ಕೆ ಬೇರೆ ಸಂಪನ್ಮೂಲಗಳು ಇಲ್ಲದಿರುವುದರಿಂದ, ಟೋಲ್ ಸಂಗ್ರಹಣೆಯಿಂದ ಬರುವ ಸಂಪನ್ಮೂಲದಿಂದ ಶೇ. 50 ರಷ್ಟು ಸಾಲ ಹಾಗೂ ಬಡ್ಡಿಯನ್ನು ಮರುಪಾವತಿಸುವುದು, ಇನ್ನುಳಿದ ಶೇ. 50 ರಷ್ಟು ಸಾಲ ಹಾಗೂ ಬಡ್ಡಿಯನ್ನು ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರದಿಂದ ಮರುಪಾವತಿಸಲು ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಿದೆ. ವಿವರವಾದ ಯೋಜನಾ ವರದಿ ತಯಾರಿಸಿದ ನಂತರ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸುವ ಮುನ್ನ ಅನುದಾನದ ಹಂಚಿಕೆಗಾಗಿ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯನ್ನು ಮತ್ತೊಮ್ಮೆ ಆರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆಗೆ ಕಳುಹಿಸಲಾಗುವುದು.

ಸದರಿ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯನ್ನು ಸರ್ಕಾರದ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಕೂಲಂಕುಷವಾಗಿ ಪರಿಶೀಲಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಈ ಕೆಳಗಿನಂತೆ ಆದೇಶ ಹೊರಡಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಸರ್ಕಾರದ ಆದೇಶ ಸಂಖ್ಯೆ: ಲೋಇ 71 ಇಎಪಿ 2017, ಬೆಂಗಳೂರು, ದಿನಾಂಕ: 18-09-2017.

1. ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತದ ವತಿಯಿಂದ ಇಪಿಸಿ ಮಾದರಿಯಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರು ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ 155 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯಲ್ಲಿನ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ರೂ.2095 ಕೋಟಿಗಳ ಮೊತ್ತದಲ್ಲಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ಆಡಳಿತಾತ್ಮಕ ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡಲಾಗಿದೆ.
2. ವಿವರವಾದ ಯೋಜನಾ ವರದಿ ತಯಾರಿಸಿದ ನಂತರ ಯೋಜನೆಯ ಅನುಷ್ಠಾನಕ್ಕಾಗಿ ಅನುದಾನ ಹಂಚಿಕೆಯ ಕುರಿತು ಆರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆಯ ಸಹಮತಿ ಪಡೆಯುವ ಷರತ್ತಿಗೊಳಪಟ್ಟಿದೆ.
3. ಈ ಆದೇಶವನ್ನು ಆರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆಯ ಹಿಂಬರಹ ಸಂಖ್ಯೆ: FD 418 FC-1/2017, ದಿನಾಂಕ: 07-08-2017 ರನ್ವಯ ಹೊರಡಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯಪಾಲರ ಆಜ್ಞಾನುಸಾರ
ಮತ್ತು ಅವರ ಹೆಸರಿನಲ್ಲಿ


(ಪಿ.ಆರ್ ತಾರಾ)

ಸರ್ಕಾರದ ಅಧೀನ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ
ಬಾಹ್ಯ ಅನುದಾನಿತ ಯೋಜನೆಗಳು (ಇಎಪಿ)
ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಹಾಗೂ
ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ

ಗೆ.

ಸಂಕಲನಕಾರರು, ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯಪತ್ರ, ಬೆಂಗಳೂರು ಮುಂದಿನ ರಾಜ್ಯ ಪತ್ರದಲ್ಲಿ ಪ್ರಕಟಿಸಲು.

ಪ್ರತಿಯನ್ನು :-

1. ಮಹಾಲೇಖಪಾಲರು (ಅಕೌಂಟ್ಸ್) ಕರ್ನಾಟಕ, ಬೆಂಗಳೂರು.
2. ಸನ್ಮಾನ್ಯ ಮುಖ್ಯ ಮಂತ್ರಿಯವರ ಆಪರ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ, ವಿಧಾನಸೌಧ, ಬೆಂಗಳೂರು.
3. ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಸಚಿವರ ಆಪ್ತ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ, ವಿಧಾನಸೌಧ, ಬೆಂಗಳೂರು ರವರಿಗೆ ಮಾನ್ಯ ಸಚಿವರ ಗಮನಕ್ಕೆ ತರಲು.
4. ಸರ್ಕಾರದ ಅಪರ ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ, ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಹಾಗೂ ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ, ಬೆಂಗಳೂರು.
5. ಸರ್ಕಾರದ ಅಪರ ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ, ಆರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆ, ವಿಧಾನಸೌಧ, ಬೆಂಗಳೂರು.
6. ಸರ್ಕಾರದ ಪ್ರಧಾನ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ, ಯೋಜನೆ, ಕಾರ್ಯಕ್ರಮ ಸಂಯೋಜನೆ ಮತ್ತು ಸಾಂಖ್ಯಿಕ ಇಲಾಖೆ, ಬಹುಮಹಡಿಗಳ ಕಟ್ಟಡ, ಬೆಂಗಳೂರು.
7. ಸರ್ಕಾರದ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ, ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಹಾಗೂ ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ, ಬೆಂಗಳೂರು.
8. ಸರ್ಕಾರದ ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ ರವರ ವಿಷೇಶ ಕರ್ತವ್ಯಾಧಿಕಾರಿ, ಸಚಿವ ಸಂಪುಟ ಶಾಖೆ, ವಿಧಾನ ಸೌಧ ಬೆಂಗಳೂರು ದಿನಾಂಕ 13-09-2017 ರಂದು ಕಾರ್ಯ ಸೂಚಿ ಸಂಖ್ಯೆ 05 ರ ಪ್ರಕಾರ ಹೊರಡಿಸಿ ಕಳುಹಿಸಲಾಗಿದೆ.
9. ವಿಶೇಷಾಧಿಕಾರಿ ಹಾಗೂ ಪದನಿಮಿತ್ತ ಸರ್ಕಾರದ ಉಪಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ, (ಆರ್ಥಿಕ ಕೋಶ) ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆ, ವಿಧಾನಸೌಧ, ಬೆಂಗಳೂರು.
10. ಆಂತರಿಕ ಆರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆ, ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಹಾಗೂ ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ, ಬೆಂಗಳೂರು.
11. ಸರ್ಕಾರದ ಉಪಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ, (ಸಂ ಮತ್ತು ಕ) ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಹಾಗೂ ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ, ಬೆಂಗಳೂರು.
12. ವ್ಯವಸ್ಥಾಪಕ ನಿರ್ದೇಶಕರು, ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತ, ಬೆಂಗಳೂರು.
13. ಮುಖ್ಯ ಇಂಜಿನಿಯರ್, ಸಂಪರ್ಕ ಮತ್ತು ಕಟ್ಟಡ (ದಕ್ಷಿಣ), ಬೆಂಗಳೂರು.
14. ಜಂಟಿ ನಿರ್ದೇಶಕರು, ಸ್ಟೇಟ್ ಹುಜೂರು ಟ್ರಿಷರಿ, ಕೆ.ಆರ್ ಸರ್ಕಲ್, ಬೆಂಗಳೂರು.
15. ಮುಖ್ಯ ಇಂಜಿನಿಯರ್, PRAMC ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಹಾಗೂ ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ ರವರಿಗೆ ವೆಬ್ ಸೈಟ್ ನಲ್ಲಿ ಪ್ರಕಟಿಸಲು.
16. ಕಡತ / ಹೆಚ್ಚುವರಿ ಪ್ರತಿಗಳು.



55

195

ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರ

ಸಂಖ್ಯೆ:ಲೋಇ 71 ಇಎಪಿ 2017

ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರದ ಸಚಿವಾಲಯ,
3ನೇ ಮಹಡಿ, ವಿಕಾಸಸೌಧ,
ಡಾ: ಅಂಬೇಡ್ಕರ್ ವೀಧಿ ಬೆಂಗಳೂರು,
ಫೋನ್ ನಂ. 2203 4862/5113/4857
ದಿನಾಂಕ: 14-11-2017

ಇಂದ,
ಅಪರ ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ,
ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಹಾಗೂ
ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ
ವಿಕಾಸಸೌಧ, ಬೆಂಗಳೂರು.

ಇವರಿಗೆ,
ವ್ಯವಸ್ಥಾಪಕ ನಿರ್ದೇಶಕರು,
ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತ
ನಂ.16/ಜಿ, ಮಿಲ್ಲರ್ ಟ್ಯಾಂಕ್ ಬೆಡ್ ಏರಿಯಾ
ಬೆಂಗಳೂರು-560 052.

ಮಾನ್ಯರೇ,

ವಿಷಯ:-Financial Assistance for Infrastructure:Upgradation
of Four Road Projects.

ಉಲ್ಲೇಖ:-ವಿಶೇಷಾಧಿಕಾರಿಗಳು ಹಾಗೂ ಪದನಿಮಿತ್ತ ಸರ್ಕಾರದ
ಉಪಕಾರ್ಯದರ್ಶಿಗಳು ಆರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆ, (ಆರ್ಥಿಕ ಕೋಶ) ಇವರ
ಅನಧಿಕೃತ ಟಿಪ್ಪಣಿ ಸಂಖ್ಯೆ:ಆಇ 154 ಆಕೋ-2/17 ದಿ:28-10-2017.

ಮೇಲ್ಕಂಡ ವಿಷಯಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ, ಅಡಕದೊಂದಿಗೆ ಉಲ್ಲೇಖಿತ ಪತ್ರದ ಪ್ರತಿಯನ್ನು
ಲಗತ್ತಿಸಲಾಗಿದೆ. ಈ ಬಗ್ಗೆ ಪರಿಶೀಲಿಸಿ, ಮುಂದಿನ ಸೂಕ್ತ ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವಂತೆ ತಮಗೆ ತಿಳಿಸಲು
ನಿರ್ದೇಶಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿದ್ದೇನೆ.

ತಮ್ಮ ನಂಬುಗೆಯ,

(ಪಿ.ಆರ್.ತಾರಾ)

ಸರ್ಕಾರದ ಅಧೀನ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ
ಬಾಹ್ಯ ಅನುದಾನಿತ ಯೋಜನೆಗಳು (ಇಎಪಿ)
ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂ ಹಾಗೂ ಒಜಸಾಇ
82



ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರದ ನಡವಳಿಗಳು

ವಿಷಯ:-ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತದ (ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್) ಮೂಲಕ ಬೆಂಗಳೂರು ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ 150 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ ಬಗ್ಗೆ.

ಓದಲಾಗಿದೆ:-ವ್ಯವಸ್ಥಾಪಕ ನಿರ್ದೇಶಕರು, ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್ ರವರ ಪತ್ರ ಸಂಖ್ಯೆ: ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್/ವ್ಯನಿ/ಆಯವ್ಯಯ ರಸ್ತೆಗಳು/2017-18/229, ದಿನಾಂಕ: 26-04-2017.

* * *

ಪ್ರಸ್ತಾವನೆ:

2017-18ನೇ ಸಾಲಿನ ಆಯವ್ಯಯ ಭಾಷಣದ ಕಂಡಿಕೆ-377 ರಲ್ಲಿ ಸನ್ಮಾನ್ಯ ಮುಖ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಲು ಸುಮಾರು 150 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ರೂ. 1455 ಕೋಟಿಗಳ ಮೊತ್ತದಲ್ಲಿ ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್ ಮೂಲಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲಾಗುವುದು ಎಂದು ಘೋಷಿಸಿದ್ದು, ಈ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್ ಮೂಲಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲು ಅನುಮೋದನೆ ಅವಶ್ಯಕವಾಗಿದೆ. ರಸ್ತೆಗಳು ಈ ಕೆಳಗಿನಂತಿವೆ:

1. ಹೊಸಕೋಟೆ-ಬೂದಿಗರೆ-ಮೈಲನಹಳ್ಳಿ-ದೇವನಹಳ್ಳಿ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ ರಸ್ತೆ.
2. ನಲಮಂಗಲ-ಮಧುರೆ-ಬ್ಯಾತ ರಸ್ತೆ.
3. ಆನೇಕಲ್-ಅತ್ತಿಬೆಲೆ-ಸರ್ಜಾಪುರ-ವರ್ತೂರು-ವೈಟ್‌ಫೀಲ್ಡ್-ಹೊಸಕೋಟೆ ರಸ್ತೆ.
4. ಹಾರೋಹಳ್ಳಿ-ಉರುಗನದೊಡ್ಡಿ-ಕೆಐಎಡಿಬಿ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶ-ಜಿಗಣಿ-ಆನೇಕಲ್ ರಸ್ತೆ.

ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ ಏಳು ನಗರ ಸಭೆಗಳ ವಿಲೀನದ ನಂತರ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯು ವ್ಯಾಪಕವಾಗಿ ಬೆಳೆದಿದ್ದು ಜನಸಂಖ್ಯೆಯೊಂದಿಗೆ ವಾಹನಗಳ ದಟ್ಟಣೆಯು ಅಧಿಕಗೊಂಡಿರುತ್ತದೆ. ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರವು ಐಟಿ ಮತ್ತು ಬಿಟಿ ಸಂಸ್ಥೆಗಳ ಕೇಂದ್ರ ಸ್ಥಳವಾಗಿದ್ದು, ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಸುತ್ತಮುತ್ತ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ಮಾಹಿತಿ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನ ಮತ್ತು ಕೈಗಾರಿಕಾ ವಲಯಗಳನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಲಾಗಿದೆ. ಈ ಸಂಸ್ಥೆಗಳಲ್ಲಿ ಸೇವೆ ಸಲ್ಲಿಸುತ್ತಿರುವ ಸಿಬ್ಬಂದಿಗಳೂ ಸಹ ಅಧಿಕಗೊಂಡಿದ್ದು, ಇದರಿಂದಾಗಿ, ಈ ಸ್ಥಳಗಳಿಗೆ ಪ್ರಯಾಣಿಸುವ ವಾಹನಗಳ ಅಧಿಕ ದಟ್ಟಣೆಯಿಂದಾಗಿ ನಗರ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಸಂಚರಿಸಲು ಅಧಿಕ ಕಾಲ ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ದೇವನಹಳ್ಳಿಯ ಸಮೀಪ ನಗರದಿಂದ ಸುಮಾರು 40 ಕಿಮೀ ಅಂತರದಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿರುವ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣದಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರಕ್ಕೆ ಬರುವ/ಹೊರಹೋಗುವ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆಯು ಅಧಿಕಗೊಂಡಿರುತ್ತದೆ. ಇತ್ತೀಚಿನ ಲಭ್ಯ ವರದಿಯ ಪ್ರಕಾರ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರವು ವಾಹನ ಇಂಧನವನ್ನು ಅತ್ಯಧಿಕವಾಗಿ ಬಳಸುತ್ತಿದ್ದು, ದೇಶದಲ್ಲಿ ಎರಡನೇ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿರುತ್ತದೆ.

ಈ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲಾ ಅಂಶಗಳನ್ನು ಪರಿಗಣಿಸಿ, 155 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕಾಗಿ ರೂ.1550 ಕೋಟಿ ಮೊತ್ತ ಮತ್ತು ಭೂಸ್ವಾಧೀನಕ್ಕಾಗಿ ರೂ.545 ಕೋಟಿ ಮೊತ್ತ ಬೇಕಾಗಿದ್ದು ಒಟ್ಟಾರೆ ಸುಮಾರು ರೂ.2095 ಕೋಟಿ ಯೋಜನಾ ಮೊತ್ತ ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ ಎಂದು ಅಂದಾಜಿಸಲಾಗಿದೆ. ಈ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ವಾಹನ ಸಂಚಾರದ ಗಣತಿ ಮತ್ತು ಮುಂದಿನ ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಉಂಟಾಗಬಹುದಾದ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ಪರಿಗಣಿಸಿ ಕಾರ್ಯ ಸಾಧ್ಯತಾ ಪರದಿ ತಯಾರಿಸಿದ ನಂತರ

ಅಗತ್ಯಕ್ಕೆ ತಕ್ಕಂತೆ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಗಲ ಪಡಿಸಬೇಕಾಗುವ ಅಳತೆಗಳಿಗೆ ಅನುಗುಣವಾಗಿ ನಿಖರವಾದ ಅಂದಾಜು ಮೊತ್ತ ತಿಳಿದು ಬರುತ್ತದೆ.

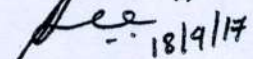
ಈ ಯೋಜನೆಗೆ ಅವಶ್ಯಕವಾಗಿರುವ ಒಟ್ಟಾರೆ ರೂ.2095 ಕೋಟಿಗಳ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಕೆಆರ್‌ಡಿ‌ಸಿಎಲ್ ಸಂಸ್ಥೆಯು ಹಣಕಾಸು ಸಂಸ್ಥೆಗಳಿಂದ ಸಾಲ ಪಡೆದು ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ಯೋಜಿಸಿದೆ. ಸದರಿ ಸಾಲವನ್ನು ಮರುಪಾವತಿಸಲು ನಿಗಮಕ್ಕೆ ಬೇರೆ ಸಂಪನ್ಮೂಲಗಳು ಇಲ್ಲದಿರುವುದರಿಂದ, ಟೋಲ್ ಸಂಗ್ರಹಣೆಯಿಂದ ಬರುವ ಸಂಪನ್ಮೂಲದಿಂದ ಶೇ. 50 ರಷ್ಟು ಸಾಲ ಹಾಗೂ ಬಡ್ಡಿಯನ್ನು ಮರುಪಾವತಿಸುವುದು, ಇನ್ನುಳಿದ ಶೇ. 50 ರಷ್ಟು ಸಾಲ ಹಾಗೂ ಬಡ್ಡಿಯನ್ನು ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರದಿಂದ ಮರುಪಾವತಿಸಲು ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಿದೆ. ವಿವರವಾದ ಯೋಜನಾ ವರದಿ ತಯಾರಿಸಿದ ನಂತರ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸುವ ಮುನ್ನ ಅನುದಾನದ ಹಂಚಿಕೆಗಾಗಿ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯನ್ನು ಮತ್ತೊಮ್ಮೆ ಆರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆಗೆ ಕಳುಹಿಸಲಾಗುವುದು.

ಸದರಿ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯನ್ನು ಸರ್ಕಾರದ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಕೂಲಂಕುಷವಾಗಿ ಪರಿಶೀಲಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಈ ಕೆಳಗಿನಂತೆ ಆದೇಶ ಹೊರಡಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಸರ್ಕಾರದ ಆದೇಶ ಸಂಖ್ಯೆ: ಲೋಇ 71 ಇಎಪಿ 2017, ಬೆಂಗಳೂರು, ದಿನಾಂಕ: 18-09-2017.

1. ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತದ ವತಿಯಿಂದ ಇಪಿಸಿ ಮಾದರಿಯಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರು ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ 155 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯಲ್ಲಿನ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ರೂ.2095 ಕೋಟಿಗಳ ಮೊತ್ತದಲ್ಲಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ಆಡಳಿತಾತ್ಮಕ ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡಲಾಗಿದೆ.
2. ವಿವರವಾದ ಯೋಜನಾ ವರದಿ ತಯಾರಿಸಿದ ನಂತರ ಯೋಜನೆಯ ಅನುಷ್ಠಾನಕ್ಕಾಗಿ ಅನುದಾನ ಹಂಚಿಕೆಯ ಕುರಿತು ಆರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆಯ ಸಹಮತಿ ಪಡೆಯುವ ಷರತ್ತಿಗೊಳಪಟ್ಟಿದೆ.
3. ಈ ಆದೇಶವನ್ನು ಆರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆಯ ಹಿಂಬರಹ ಸಂಖ್ಯೆ: FD 418 FC-1/2017, ದಿನಾಂಕ: 07-08-2017 ರನ್ವಯ ಹೊರಡಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯಪಾಲರ ಆಜ್ಞಾನುಸಾರ
ಮತ್ತು ಅವರ ಹೆಸರಿನಲ್ಲಿ


(ಪಿ.ಆರ್. ತಾರಾ)

ಸರ್ಕಾರದ ಅಧೀನ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ
ಬಾಹ್ಯ ಅನುದಾನಿತ ಯೋಜನೆಗಳು (ಇಎಪಿ)
ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಹಾಗೂ
ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ

ಗೆ.

ಸಂಕಲನಕಾರರು. ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯಪತ್ರ, ಬೆಂಗಳೂರು ಮುಂದಿನ ರಾಜ್ಯ ಪತ್ರದಲ್ಲಿ ಪ್ರಕಟಿಸಲು.



58

36

192

ಸಚಿವ ಸಂಪುಟದ ಸಭೆಯಲ್ಲಿ ಪರಿಗಣಿಸಲಾದ ವಿಷಯ

ವಿಷಯ ಹಾಳೆಇಲಾಖೆಯ ಕಡತ ಸಂಖ್ಯೆ: ಲೋಇ 71 ಇಎಪಿ 2017.

ಸಚಿವ ಸಂಪುಟ ಟಿಪ್ಪಣಿಯನ್ನು

ಸಚಿವ ಸಂಪುಟದ ಸಭೆ ಸಂಖ್ಯೆ : 23ಕಳುಹಿಸಿದ ದಿನಾಂಕ : 11.09.2017ಪ್ರಕರಣ ಸಂಖ್ಯೆ : ಸಿ: 619/2017

ವಿಷಯ : ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತದ ಮೂಲಕ ಬೆಂಗಳೂರು ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ 150 ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ರೂ.2,095.00 ಕೋಟಿಗಳ ಅಂದಾಜು ಮೊತ್ತದಲ್ಲಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲು ಆಡಳಿತಾತ್ಮಕ ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡುವ ಬಗ್ಗೆ.

ಸಚಿವ ಸಂಪುಟದ ಸಭೆಯ ದಿನಾಂಕ	ಕಾರ್ಯಸೂಚಿಯಲ್ಲಿರುವ ಕ್ರಮ ಸಂಖ್ಯೆ
13.09.2017	5

97

ಸಚಿವ ಸಂಪುಟದ ನಿರ್ಣಯ

ಸಚಿವ ಸಂಪುಟ ಟಿಪ್ಪಣಿಯ ಕಂಡಿಕೆ 12 ರಲ್ಲಿ ಒಳಗೊಂಡಿರುವ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಗಳನ್ನು ಸಚಿವ ಸಂಪುಟವು ಅನುಮೋದಿಸಿತು.

(ಸಿದ್ಧರಾಮಯ್ಯ)
ಮುಖ್ಯಮಂತ್ರಿ
13.09.2017

ಉದ್ಧೃತ ಭಾಗ

98 ಮೇಲ್ಕಂಡ ತೀರ್ಮಾನದ ಪ್ರಕಾರ ಅಗತ್ಯ ಆದೇಶವನ್ನು ಹೊರಡಿಸಲು ಕೂಡಲೇ ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವುದು. ಅನುಸರಣಾ ವರದಿಯನ್ನು ಮುಂದಿನ ಸಚಿವ ಸಂಪುಟ ಸಭೆಯಲ್ಲಿ ಮಂಡಿಸಬೇಕಾಗಿರುವುದರಿಂದ ಅದನ್ನು ವಿಳಂಬಗೊಳಿಸದೆ ಸಚಿವ ಸಂಪುಟ ಶಾಖೆಗೆ ಕಳುಹಿಸುವುದು.

99 ಶ್ರೀ ಎಂ. ಲಕ್ಷ್ಮಿನಾರಾಯಣ
ಸರ್ಕಾರದ ಅಪರ ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ,
ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಮತ್ತು
ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ

(ಆರ್. ಚಂದ್ರಶೇಖರ್)
ವಿಶೇಷ ಕರ್ತವ್ಯಾಧಿಕಾರಿ
ಸಚಿವ ಸಂಪುಟ ಶಾಖೆ

100 *(ಕೆ.ಎ.ಎ.ಎ.ಎ.)* 18/9/17



59

ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರ

ಸಂಖ್ಯೆ:ಲೋಇ 71 ಇಎಪಿ 2017

ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರದ ಸಚಿವಾಲಯ,
3ನೇ ಮಹಡಿ, ವಿಕಾಸಸೌಧ,
ಡಾ: ಅಂಬೇಡ್ಕರ್ ವೀಧಿ ಬೆಂಗಳೂರು,
ಫೋನ್ ನಂ. 2203 4862/5113/4857
ದಿನಾಂಕ: 14-11-2017

ಇಂದ,
ಅಪರ ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ,
ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಹಾಗೂ
ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ
ವಿಕಾಸಸೌಧ, ಬೆಂಗಳೂರು.

ಇವರಿಗೆ,
ವ್ಯವಸ್ಥಾಪಕ ನಿರ್ದೇಶಕರು,
ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತ
ನಂ.16/ಜೆ, ಮಿಲ್ಲರ್ ಟ್ಯಾಂಕ್ ಬೆಡ್ ಏರಿಯಾ
ಬೆಂಗಳೂರು-560 052.

ಮಾನ್ಯರೇ,

ವಿಷಯ:-Financial Assistance for Infrastructure:Upgradation
of Four Road Projects.

ಉಲ್ಲೇಖ:-ವಿಶೇಷಾಧಿಕಾರಿಗಳು ಹಾಗೂ ಪದನಿಮಿತ್ತ ಸರ್ಕಾರದ
ಉಪಕಾರ್ಯದರ್ಶಿಗಳು ಆರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆ, (ಆರ್ಥಿಕ ಕೋಶ) ಇವರ
ಅನಧಿಕೃತ ಟಿಪ್ಪಣಿ ಸಂಖ್ಯೆ.ಆಇ 154 ಆಕೋ-2/17 ದಿ:28-10-2017.

ಮೇಲ್ಕಂಡ ವಿಷಯಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ, ಅಡಕದೊಂದಿಗೆ ಉಲ್ಲೇಖಿತ ಪತ್ರದ ಪ್ರತಿಯನ್ನು
ಲಗತ್ತಿಸಲಾಗಿದೆ. ಈ ಬಗ್ಗೆ ಪರಿಶೀಲಿಸಿ, ಮುಂದಿನ ಸೂಕ್ತ ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವಂತೆ ತಮಗೆ ತಿಳಿಸಲು
ನಿರ್ದೇಶಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿದ್ದೇನೆ.

ತಮ್ಮ ನಂಬುಗೆಯ,

(ಪಿ.ಆರ್.ತಾರಾ)

ಸರ್ಕಾರದ ಅಧೀನ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ
ಬಾಹ್ಯ ಅನುದಾನಿತ ಯೋಜನೆಗಳು (ಇಎಪಿ)
ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂ ಹಾಗೂ ಒಜಸಾಇ

82

7/1/2012

C.no/19177/Pwd
31/10/17

ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರ

60

ಸಂಖ್ಯೆ: ಆಇ 154 ಆಕೋ-2/2017
(ಅಡಕ: 6 ಪುಟಗಳು)

ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರದ ಸಚಿವಾಲಯ,
ವಿಧಾನ ಸೌಧ,
ಬೆಂಗಳೂರು, ದಿನಾಂಕ:28.10.2017.

ಅನಧಿಕೃತ ಟಿಪ್ಪಣಿ

ವಿಷಯ: Financial Assistance for infrastructure :
Upgradation of Four Road Projects.

ಉಲ್ಲೇಖ: ನಬಾರ್ಡ್‌ರವರ ಪತ್ರ ಸಂಖ್ಯೆ: NB.KAR./BID/3015/
NIDA-1/ 2017-18, ದಿನಾಂಕ:06.10.2017.

* * *

ಮೇಲ್ಕಂಡ ವಿಷಯ ಹಾಗೂ ಉಲ್ಲೇಖಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ, ಉಲ್ಲೇಖಿತ ಪತ್ರದ ಮೂಲ ಪ್ರತಿ ಹಾಗೂ ಅದರೊಂದಿಗಿನ ಅಡಕಗಳನ್ನು ಇದರೊಂದಿಗೆ ಲಗತ್ತಿಸಿದೆ. ಸದರಿ ಪತ್ರದಲ್ಲಿನ ಕೋರಿಕೆಯನ್ನು ಪರಿಶೀಲಿಸಿ, ಸೂಕ್ತ ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವಂತೆ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯನ್ನು ಕೋರಿದೆ.

(ಎ.ಆ. & ಉ.ಕಾ. (ಲೋ.ಆ.ಕೋ.)
ಆ.ಇ. ರವರಿಂದ ಅನುಮೋದಿತ)

pl put up

31/10

6.8) EAP

4/11/17
22)

1008 2228
7/11/17

ಸರ್ಕಾರದ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿಗಳು,
ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು &
ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ.

(ಶ್ರೀಕೃಷ್ಣ ಎನ್. ಬುಗಟ್ಟಾಗೋಳ)
ವಿಶೇಷಾಧಿಕಾರಿಗಳು ಮತ್ತು ಪದನಿಮಿತ್ತ
ಸರ್ಕಾರದ ಉಪಕಾರ್ಯದರ್ಶಿಗಳು,
ಆರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆ (ಲೋ.ಆ.ಕೋ.)
28/10



ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಕೃಷಿ ಮತ್ತು
ಗ್ರಾಮೀಣ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಬ್ಯಾಂಕ್
ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಕಛೇರಿ
ನವಾರ್ಡ್ ಟವರ್, # 46, ಕೆಂಪೇಗೌಡ ರಸ್ತೆ,
ಬೆಂಗಳೂರು - 560 009
ದೂ : +91 80 22076400
ಫ್ಯಾಕ್ಸ್ : +91 80 22222148
ಇ-ಮೇಲ್ : bangalore@nabard.org
ವೆಬ್‌ಸೈಟ್ : www.nabard.org

राष्ट्रीय कृषि और ग्रामीण विकास बैंक
कर्नाटक क्षेत्रीय कार्यालय
नवार्ड टवर
46, केम्पेगौडा रोड,
बेंगलूर - 560 009.
टेली: +91 80 22076400
फ़ैक्स: +91 80 22222148
ईमेल: bangalore@nabard.org
वेबसाइट: www.nabard.org

National Bank for Agriculture
and Rural Development
Karnataka Regional Office
NABARD TOWER,
46, Kempe Gowda Road,
Bangalore - 560 009.
Tel: +91 80 22076400
Fax: +91 80 22222148
E-mail: bangalore@nabard.org
Website: www.nabard.org

Ref. No. NB.KAR./BID/3015/NIDA-1/2017-18

06th October 2017

Shri ISN Prasad, IAS
Principal Secretary to Government
Department of Finance
Govt. of Karnataka
Vikasa Soudha
Bangalore-560001

Sir,

Financial Assistance for infrastructure: Upgradation of Four Road Projects

We invite your kind reference to the news item posted in The Economic Times dated 15.09.2017, titled "Cabinet Nod for Upgrading of Four Roads" which aims at easing the traffic burden, besides addressing traffic congestion in and around Bengaluru. We understand that, the projects are to be taken up by Karnataka Road Development corporation Limited (KRDCCL) with an estimated project cost of Rs.2,095 Cr involving upgradation of four major roads, totaling 150km, in and around Bangalore viz. Hoskote-Budigere-Mylenahalli-Devanahalli International Airport Road (Length:22 Km, cost:Rs.420 Cr.), Nelamanagala-Madhure-Byatha Road (43.5 km, Rs.505 crore), Anekal-Attibele-Sarjapur-Varthur-Whitefield-Hosakote Road (47.5 km, Rs.625 crore), and Harohalli-Uruganadoddi-KIADB Industrial Area-Jigani-Anekal Road (42 km, Rs.545 crore).

2. We are glad to inform that NABARD has introduced a new long term loan product i.e. NABARD Infrastructure Development Fund (NIDA) directly aiming to support State Govt., State Owned Institutions /Corporations (on both on-budget as well as off-budget) and Special Purpose Vehicles (SPV) under PPP mode ..for creation of rural infrastructure projects, the details of which are given as under :

Sr. No.	Particulars	Terms and Conditions
2.1	Type of projects	Agriculture ,Irrigation, Transport, Energy, Drinking water and sanitation, Social and Commercial Infrastructure
2.2	Modes of Funding	1. Direct lending for PPP and non PPP projects 2. Take out Finance only for PPP projects
2.3	Quantum of Loan	The maximum quantum of loan is presently pegged at 90% of the eligible project cost for Govt. entities and at 75% for all other borrowers.

ಶ.ವಾ.ಅ.ಇ.

11/10/17

50, FC-2)

12/10

340

12/10/17



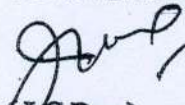
2.4	Tenor of Loan	Repayment period is linked with projected cash flows and repaying capacity. Presently repayment period is not more than 25 years including a maximum of 5 year moratorium.
2.5	Rate of Interest	It will depend upon the type of borrower, security offered, type of project, credit rating of the entity and the prevailing market conditions. Interest resetting option is available under NIDA.
2.6	Security for loan	A combination of securities like mortgage of immovable assets, hypothecation of assets, pledge of shares, personal guarantee, corporate guarantee, Govt. guarantee, Escrow and default escrow account, Debt Service Reserve Account etc., will be considered depending upon the borrowing entity, risk rating, source of cash flow and type of project.)
2.7	Appraisal Fee/upfront fee	appraisal fee/upfront fee including legal fee etc., will be borrower and project specific.

3. In recent times, NABARD has extended credit support to such projects in several other States also. Incidentally, borrowing under NIDA will not come under the purview of FRBM Act.
4. In order to explore the possibility of extending financial support in respect of the above project, we request you to please let us know your financial requirements and other relevant details incidental to the project. For further clarification and other formalities, you may contact Shri C S Chatterjee, AGM (+91-9108121615) over telephone or send your queries through E.mail: bid.bangalore@nabard.org.

A brochure indicating the salient features of our product is attached herewith for your kind perusal.

Thanking you

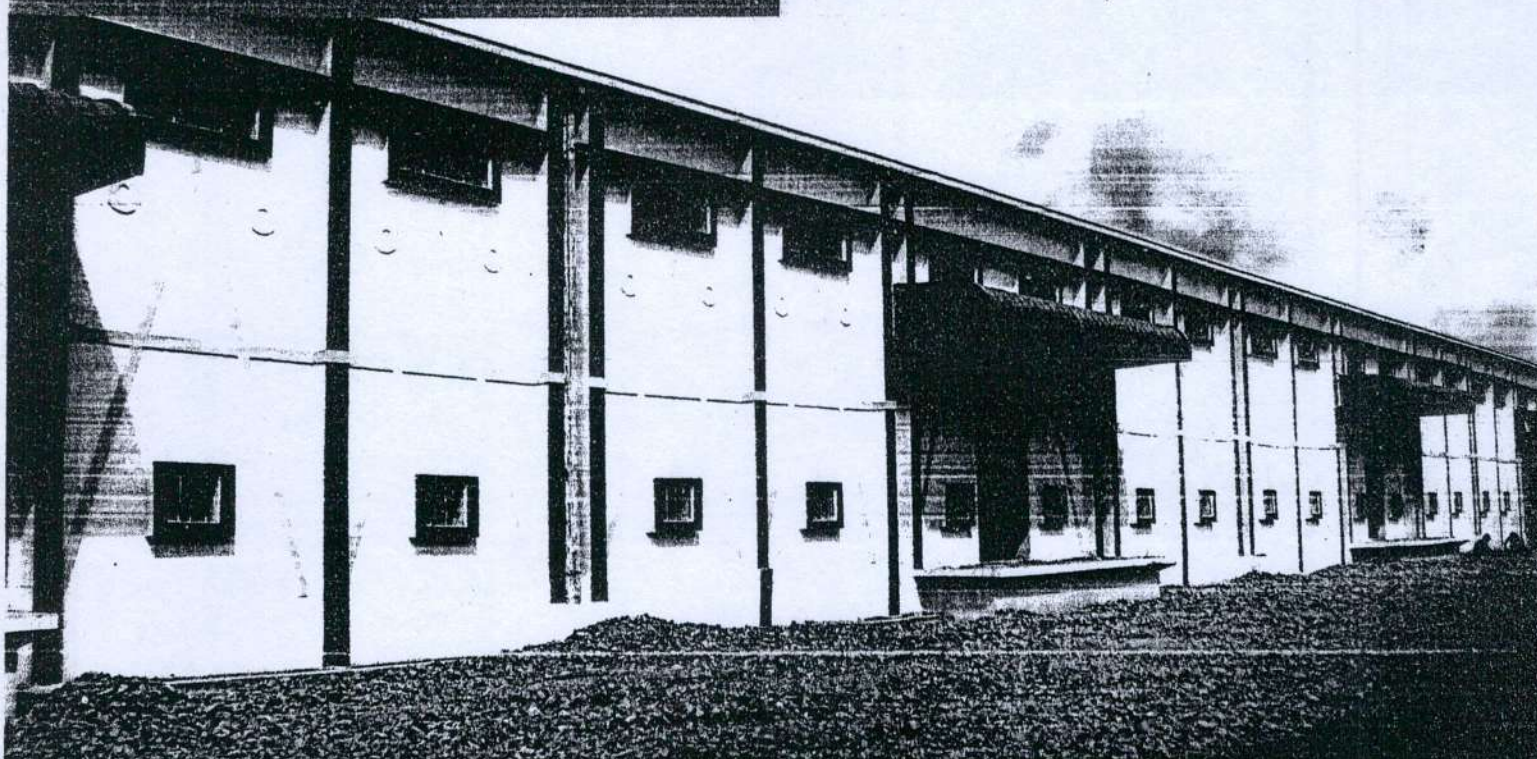
Yours faithfully,


(J.C Das)

General Manager/OIC



63



Financing
new possibilities
in rural
infrastructure.

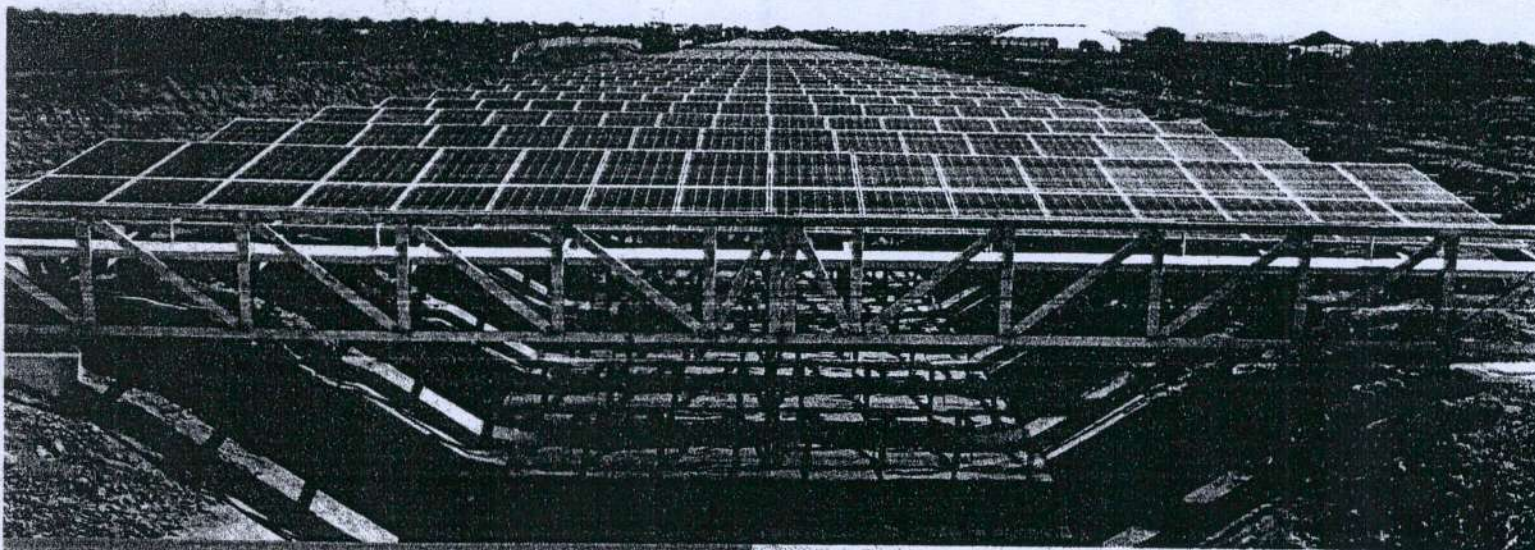
NIDA

NABARD Infrastructure Development Assistance

WHAT IS NIDA?

Rural infrastructure development is critical for economic and social well-being of more than 70% of the population of the country. In India, its growth largely depends upon public funding which has been traditionally limited due to budgetary constraints of Governments. NABARD Infrastructure Development Assistance (NIDA) has been created to address this very gap.

NIDA aims to fund State owned institutions/ corporations for both on-budget as well as off budget projects with a specific goal of accelerating and supporting infrastructure development in rural areas. Registered entities like companies and co-operatives are also eligible for funding in Public Private Partnership (PPP) and non PPP mode.



What are the channels available for funding under

There are four channels of funding available under NIDA

- Direct funding to State Government and State owned institutions
- In PPP mode with State-owned institutions, cooperatives, local bodies, companies, SHG federations, NGO/ Producer Organizations and Special Purpose Vehicles (SPV)
- In non-PPP mode with registered entities like companies and co-operatives.
- Financing NBFC (Infrastructure Finance Companies) and Public Financial Institutions/Companies

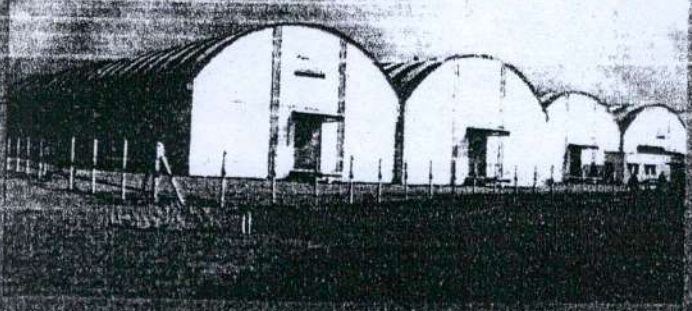
What is the broad eligibility criteria under NIDA?

- Registered body
- In profit during the last three years with no accumulated losses
- Professional Management
- No history of defaults in repayment of loans
- Credit rating of A for PPP and AA for non PPP projects

What are the types of projects funded under NIDA?

NIDA aims to fund infrastructure projects largely benefiting rural areas and which are covered in a harmonized list of projects as approved by the GOI/RBI. Alongside activities covered under RIDF and Rural Mission are also eligible for funding. However preference is given to infrastructure projects under the following sectors:

- Agriculture: Irrigation, production infrastructure, storage & marketing infrastructure, extension, processing, services, custom hiring and farm mechanization etc for agriculture and allied sector.
- Transport: Roads, bridges and rural transportation.
- Energy: Renewable energy, electricity transmission, agriculture demand side management systems improvement.
- Drinking water and Sanitation: Water supply, management, water supply, drinking water treatment plants, sewerage disposal, water supply, rural proposal system, storm water disposal systems, etc.
- Social and Commercial Infrastructure: Rural education institutions, health facilities, rural extension, common infrastructure for postal, parks, Special Economic Zones, tourism facilities, etc.



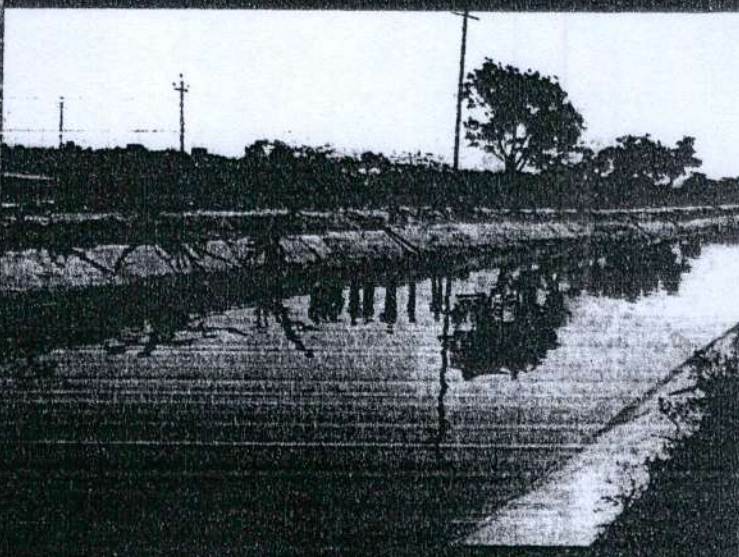
Why PPP projects in NIDA?

- PPP (Public Private Partnership) projects in infrastructure are a special provision under NIDA. These are projects involving both the government and private companies.
- The role of both the public and private partners is to share the risk and reward.
- Performance linked payments and measurable performance indicators.

What is the mode of funding under NIDA?

NIDA has two modes of funding:

- Direct lending for PPP and non PPP projects
Funding here is either independently by NABARD or under syndication or consortium arrangements with other financial institutions and Banks.
- Take out Finance: This type of funding is mainly under PPP category of projects

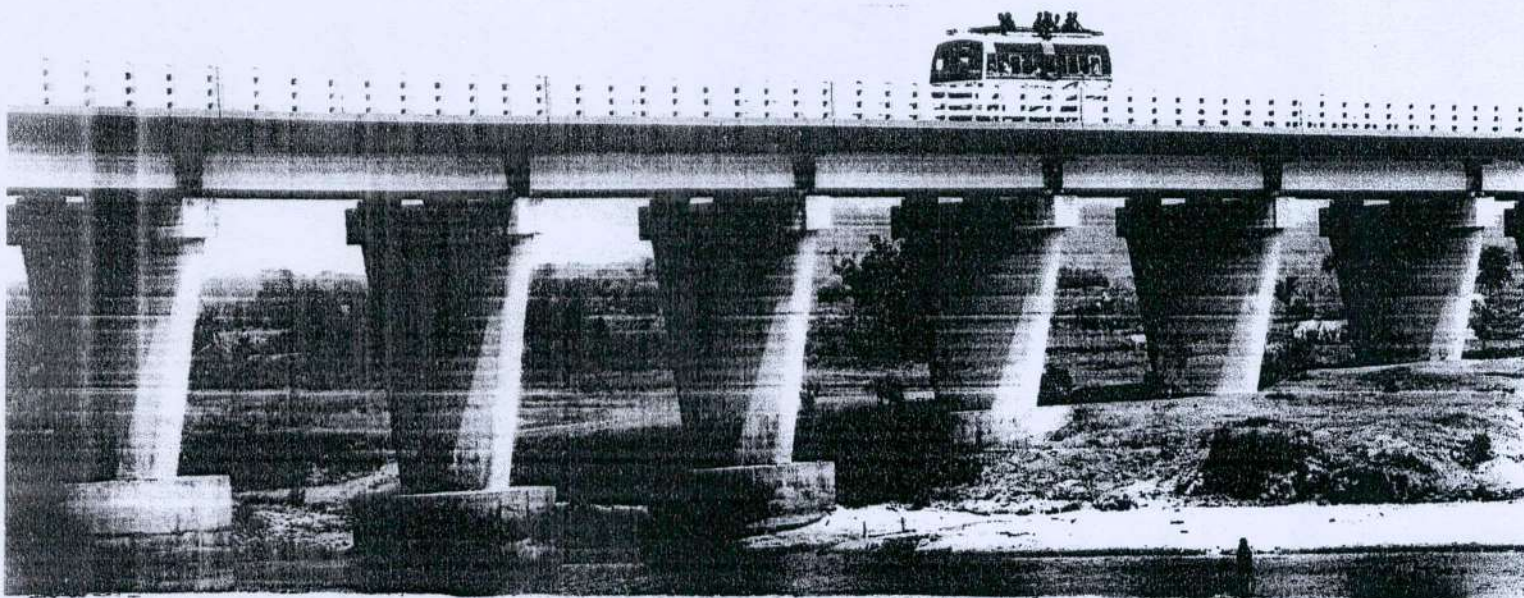


What are the terms of funding under NIDA?

- **Loan to Borrower:** The maximum quantum of loan is generally capped at 40% of the eligible project cost for Government and 75% for all other borrowers. Loan and Margin contribution are as per the guidelines issued by RBI from time to time.
- **Interest rate:** The interest rate period is till project completion. The interest rate will be as per the prevailing rate in the market. The maximum of 12% per annum is applicable.
- **Repayment:** The repayment period is 25 years, with a maximum of 5 years grace period.
- **Collateral:** The collateral provided will depend upon the type of borrower. The collateral value should be 100% of the loan amount. The collateral market value should be 150% of the loan amount. The collateral should be NIDA.
- **Security:** The security requirements will be as per specific guidelines. The rating of the borrower will only be applicable for the first year and as per regulations laid down by RBI from time to time.
- **Appraisal Fee, Upfront Fee, Appraisal Fee, Upfront fee including legal fee etc.** will be borrower and project cost.

66

WHERE DO I SUBMIT THE PROJECT REPORTS UNDER NIDA?



**PROJECT REPORTS
CAN BE SUBMITTED
TO OUR REGIONAL
OFFICES SITUATED IN
ALL THE STATES OR
AT OUR HEAD OFFICE
IN MUMBAI.**



NABARD

Contacts
Chief General Manager
Business Initiatives Department
NABARD, HO, Bandra-Kurla
Complex, Bandra (E),
Mumbai-400051
Email: bid@nabard.org
Tel: 022-26524693
Fax: 022-26530067



67

180

ಶರಡುಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರ

ಸಂಖ್ಯೆ:ಲೋಇ 71 ಇಎಪಿ 2017

ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರದ ಸಚಿವಾಲಯ,
3ನೇ ಮಹಡಿ, ವಿಕಾಸಸೌಧ,
ಡಾ: ಅಂಬೇಡ್ಕರ್ ವೀಧಿ ಬೆಂಗಳೂರು,
ಫೋನ್ ನಂ. 2203 4862/5113/4857
ದಿನಾಂಕ: -11-2017

ಇಂದ,
ಅಪರ ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ,
ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಹಾಗೂ
ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ
ವಿಕಾಸಸೌಧ, ಬೆಂಗಳೂರು.

ಇವರಿಗೆ,
ವ್ಯವಸ್ಥಾಪಕ ನಿರ್ದೇಶಕರು,
ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತ
ನಂ.16/ಜೆ, ಮಿಲ್ಲರ್ ಟ್ಯಾಂಕ್ ಬೆಡ್ ಏರಿಯಾ
ಬೆಂಗಳೂರು-560 052.

ಮಾನ್ಯರೇ,

ವಿಷಯ:-Financial Assistance for Infrastructure:Upgradation
of Four Road Projects.

ಉಲ್ಲೇಖ:-ವಿಶೇಷಾಧಿಕಾರಿಗಳು ಹಾಗೂ ಪದನಿಮಿತ್ತ ಸರ್ಕಾರದ
ಉಪಕಾರ್ಯದರ್ಶಿಗಳು ಆರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆ, (ಆರ್ಥಿಕ ಕೋಶ) ಇವರ
ಅನಧಿಕೃತ ಟಿಪ್ಪಣಿ ಸಂಖ್ಯೆ:ಆಇ 154 ಆಕೋ-2/17 ದಿ:28-10-2017.

ಮೇಲ್ಕಂಡ ವಿಷಯಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ, ಅಡಕದೊಂದಿಗೆ ಉಲ್ಲೇಖಿತ ಪತ್ರದ ಪ್ರತಿಯನ್ನು
ಲಗತ್ತಿಸಲಾಗಿದೆ. ಈ ಬಗ್ಗೆ ಪರಿಶೀಲಿಸಿ, ಮುಂದಿನ ಸೂಕ್ತ ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವಂತೆ ತಮಗೆ ತಿಳಿಸಲು
ನಿರ್ದೇಶಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿದ್ದೇನೆ.

ತಮ್ಮ ನಂಬುಗೆಯ,

(ಪಿ.ಆರ್.ತಾರಾ)

ಸರ್ಕಾರದ ಅಧೀನ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ
ಬಾಹ್ಯ ಅನುದಾನಿತ ಯೋಜನೆಗಳು (ಇಎಪಿ)
ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂ ಹಾಗೂ ಒಜಸಾಇ
SR



ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರದ ನಡವಳಿಗಳು

68

ವಿಷಯ:-ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತದ (ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್) ಮೂಲಕ ಬೆಂಗಳೂರು ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ 150 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ ಬಗ್ಗೆ.

ಓದಲಾಗಿದೆ:-ವ್ಯವಸ್ಥಾಪಕ ನಿರ್ದೇಶಕರು, ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್ ರವರ ಪತ್ರ ಸಂಖ್ಯೆ: ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್/ವ್ಯನಿ/ಆಯವ್ಯಯ ರಸ್ತೆಗಳು/2017-18/229, ದಿನಾಂಕ: 26-04-2017.

* * *

ಪ್ರಸ್ತಾವನೆ:

2017-18ನೇ ಸಾಲಿನ ಆಯವ್ಯಯ ಭಾಷಣದ ಕಂಡಿಕೆ-377 ರಲ್ಲಿ ಸನ್ಮಾನ್ಯ ಮುಖ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಲು ಸುಮಾರು 150 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ರೂ. 1455 ಕೋಟಿಗಳ ಮೊತ್ತದಲ್ಲಿ ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್ ಮೂಲಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲಾಗುವುದು ಎಂದು ಘೋಷಿಸಿದ್ದು, ಈ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್ ಮೂಲಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲು ಅನುಮೋದನೆ ಅವಶ್ಯಕವಾಗಿದೆ. ರಸ್ತೆಗಳು ಈ ಕೆಳಗಿನಂತಿವೆ:

1. ಹೊಸಕೋಟೆ-ಬೂದಿಗರೆ-ಮೈಲನಹಳ್ಳಿ-ದೇವನಹಳ್ಳಿ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ ರಸ್ತೆ.
2. ನೆಲಮಂಗಲ-ಮಧುರೆ-ಬ್ಯಾತ ರಸ್ತೆ.
3. ಆನೇಕಲ್-ಅತ್ತಿಬೆಲೆ-ಸರ್ಜಾಪುರ-ವರ್ತೂರು-ವೈಟ್‌ಫೀಲ್ಡ್-ಹೊಸಕೋಟೆ ರಸ್ತೆ.
4. ಹಾರೋಹಳ್ಳಿ-ಉರುಗನದೊಡ್ಡಿ-ಕೆಎಡಿಬಿ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶ-ಜಿಗಣಿ-ಆನೇಕಲ್ ರಸ್ತೆ.

ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ ಏಳು ನಗರ ಸಭೆಗಳ ವಿಲೀನದ ನಂತರ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯು ವ್ಯಾಪಕವಾಗಿ ಬೆಳೆದಿದ್ದು ಜನಸಂಖ್ಯೆಯೊಂದಿಗೆ ವಾಹನಗಳ ದಟ್ಟಣೆಯು ಅಧಿಕಗೊಂಡಿರುತ್ತದೆ. ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರವು ಐಟಿ ಮತ್ತು ಬಿಟಿ ಸಂಸ್ಥೆಗಳ ಕೇಂದ್ರ ಸ್ಥಳವಾಗಿದ್ದು, ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಸುತ್ತಮುತ್ತ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ಮಾಹಿತಿ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನ ಮತ್ತು ಕೈಗಾರಿಕಾ ವಲಯಗಳನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಲಾಗಿದೆ. ಈ ಸಂಸ್ಥೆಗಳಲ್ಲಿ ಸೇವೆ ಸಲ್ಲಿಸುತ್ತಿರುವ ಸಿಬ್ಬಂದಿಗಳೂ ಸಹ ಅಧಿಕಗೊಂಡಿದ್ದು, ಇದರಿಂದಾಗಿ, ಈ ಸ್ಥಳಗಳಿಗೆ ಪ್ರಯಾಣಿಸುವ ವಾಹನಗಳ ಅಧಿಕ ದಟ್ಟಣೆಯಿಂದಾಗಿ ನಗರ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಸಂಚರಿಸಲು ಅಧಿಕ ಕಾಲ ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ದೇವನಹಳ್ಳಿಯ ಸಮೀಪ ನಗರದಿಂದ ಸುಮಾರು 40 ಕಿಮೀ ಅಂತರದಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿರುವ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣದಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರಕ್ಕೆ ಬರುವ/ಹೊರಹೋಗುವ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆಯು ಅಧಿಕಗೊಂಡಿರುತ್ತದೆ. ಇತ್ತೀಚಿನ ಲಭ್ಯ ವರದಿಯ ಪ್ರಕಾರ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರವು ವಾಹನ ಇಂಧನವನ್ನು ಅತ್ಯಧಿಕವಾಗಿ ಬಳಸುತ್ತಿದ್ದು, ದೇಶದಲ್ಲಿ ಎರಡನೇ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿದ್ದು.

ಈ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲಾ ಅಂಶಗಳನ್ನು ಪರಿಗಣಿಸಿ, 155 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕಾಗಿ ರೂ.1550 ಕೋಟಿ ಮೊತ್ತ ಮತ್ತು ಭೂಸ್ವಾಧೀನಕ್ಕಾಗಿ ರೂ.545 ಕೋಟಿ ಮೊತ್ತ ಬೇಕಾಗಿದ್ದು ಒಟ್ಟಾರೆ ಸುಮಾರು ರೂ.2095 ಕೋಟಿ ಯೋಜನಾ ಮೊತ್ತ ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ ಎಂದು ಅಂದಾಜಿಸಲಾಗಿದೆ. ಈ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ವಾಹನ ಸಂಚಾರದ ಗಣತಿ ಮತ್ತು ಮುಂದಿನ ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಉಂಟಾಗಬಹುದಾದ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ಪರಿಗಣಿಸಿ ಕಾರ್ಯ ಸಾಧ್ಯತಾ ವರದಿ ತಯಾರಿಸಿದ ನಂತರ

ಅಗತ್ಯಕ್ಕೆ ತಕ್ಕಂತೆ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಗಲ ಪಡಿಸಬೇಕಾಗುವ ಅಳತೆಗಳಿಗೆ ಅನುಗುಣವಾಗಿ ನಿಖರವಾದ ಅಂದಾಜು ಮೊತ್ತ ತಿಳಿದು ಬರುತ್ತದೆ.

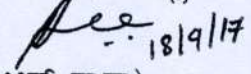
ಈ ಯೋಜನೆಗೆ ಅವಶ್ಯಕವಾಗಿರುವ ಒಟ್ಟಾರೆ ರೂ.2095 ಕೋಟಿಗಳ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್ ಸಂಸ್ಥೆಯು ಹಣಕಾಸು ಸಂಸ್ಥೆಗಳಿಂದ ಸಾಲ ಪಡೆದು ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ಯೋಜಿಸಿದೆ. ಸದರಿ ಸಾಲವನ್ನು ಮರುಪಾವತಿಸಲು ನಿಗಮಕ್ಕೆ ಬೇರೆ ಸಂಪನ್ಮೂಲಗಳು ಇಲ್ಲದಿರುವುದರಿಂದ, ಟೋಲ್ ಸಂಗ್ರಹಣೆಯಿಂದ ಬರುವ ಸಂಪನ್ಮೂಲದಿಂದ ಶೇ. 50 ರಷ್ಟು ಸಾಲ ಹಾಗೂ ಬಡ್ಡಿಯನ್ನು ಮರುಪಾವತಿಸುವುದು, ಇನ್ನುಳಿದ ಶೇ. 50 ರಷ್ಟು ಸಾಲ ಹಾಗೂ ಬಡ್ಡಿಯನ್ನು ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರದಿಂದ ಮರುಪಾವತಿಸಲು ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಿದೆ. ವಿವರವಾದ ಯೋಜನಾ ವರದಿ ತಯಾರಿಸಿದ ನಂತರ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸುವ ಮುನ್ನಾ ಅನುದಾನದ ಹಂಚಿಕೆಗಾಗಿ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯನ್ನು ಮತ್ತೊಮ್ಮೆ ಆರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆಗೆ ಕಳುಹಿಸಲಾಗುವುದು.

ಸದರಿ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯನ್ನು ಸರ್ಕಾರದ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಕೂಲಂಕುಷವಾಗಿ ಪರಿಶೀಲಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಈ ಕೆಳಗಿನಂತೆ ಆದೇಶ ಹೊರಡಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಸರ್ಕಾರದ ಆದೇಶ ಸಂಖ್ಯೆ: ಲೋಇ 71 ಇಎಪಿ 2017, ಬೆಂಗಳೂರು, ದಿನಾಂಕ: 18-09-2017.

1. ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತದ ವತಿಯಿಂದ ಇಪಿಸಿ ಮಾದರಿಯಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರು ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ 155 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯಲ್ಲಿನ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ರೂ.2095 ಕೋಟಿಗಳ ಮೊತ್ತದಲ್ಲಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ಆಡಳಿತಾತ್ಮಕ ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡಲಾಗಿದೆ.
2. ವಿವರವಾದ ಯೋಜನಾ ವರದಿ ತಯಾರಿಸಿದ ನಂತರ ಯೋಜನೆಯ ಅನುಷ್ಠಾನಕ್ಕಾಗಿ ಅನುದಾನ ಹಂಚಿಕೆಯ ಕುರಿತು ಆರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆಯ ಸಹಮತಿ ಪಡೆಯುವ ಷರತ್ತಿಗೊಳಪಟ್ಟಿದೆ.
3. ಈ ಆದೇಶವನ್ನು ಆರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆಯ ಹಿಂಬರಹ ಸಂಖ್ಯೆ: FD 418 FC-1/2017, ದಿನಾಂಕ: 07-08-2017 ರನ್ವಯ ಹೊರಡಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯಪಾಲರ ಆಜ್ಞಾನುಸಾರ
ಮತ್ತು ಅವರ ಹೆಸರಿನಲ್ಲಿ


(ಪಿ.ಆರ್. ತಾರಾ)

ಸರ್ಕಾರದ ಅಧೀನ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ
ಬಾಹ್ಯ ಅನುದಾನಿತ ಯೋಜನೆಗಳು (ಇಎಪಿ)
ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಹಾಗೂ
ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ

ಗೆ.

ಸಂಕಲನಕಾರರು. ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯಪತ್ರ, ಬೆಂಗಳೂರು ಮುಂದಿನ ರಾಜ್ಯ ಪತ್ರದಲ್ಲಿ ಪ್ರಕಟಿಸಲು.

ಪ್ರತಿಯನ್ನು :-

1. ಮಹಾಲೇಖಪಾಲರು (ಅಕೌಂಟ್) ಕರ್ನಾಟಕ, ಬೆಂಗಳೂರು.
2. ಸನ್ಮಾನ್ಯ ಮುಖ್ಯ ಮಂತ್ರಿಯವರ ಆಪರ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ, ವಿಧಾನಸೌಧ, ಬೆಂಗಳೂರು.
3. ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಸಚಿವರ ಆಪ್ತ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ, ವಿಧಾನಸೌಧ, ಬೆಂಗಳೂರು ರವರಿಗೆ ಮಾನ್ಯ ಸಚಿವರ ಗಮನಕ್ಕೆ ತರಲು.
4. ಸರ್ಕಾರದ ಆಪರ ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ, ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಹಾಗೂ ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ, ಬೆಂಗಳೂರು.
5. ಸರ್ಕಾರದ ಆಪರ ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ, ಆರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆ, ವಿಧಾನಸೌಧ, ಬೆಂಗಳೂರು.
6. ಸರ್ಕಾರದ ಪ್ರಧಾನ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ, ಯೋಜನೆ, ಕಾರ್ಯಕ್ರಮ ಸಂಯೋಜನೆ ಮತ್ತು ಸಾಂಖ್ಯಿಕ ಇಲಾಖೆ, ಬಹುಮಹಡಿಗಳ ಕಟ್ಟಡ, ಬೆಂಗಳೂರು.
7. ಸರ್ಕಾರದ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ, ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಹಾಗೂ ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ, ಬೆಂಗಳೂರು.
8. ಸರ್ಕಾರದ ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ ರವರ ವಿಷೇಶ ಕರ್ತವ್ಯಾಧಿಕಾರಿ, ಸಚಿವ ಸಂಪುಟ ಶಾಖೆ, ವಿಧಾನ ಸೌಧ ಬೆಂಗಳೂರು ದಿನಾಂಕ 13-09-2017 ರಂದು ಕಾರ್ಯ ಸೂಚಿ ಸಂಖ್ಯೆ 05 ರ ಪ್ರಕಾರ ಹೊರಡಿಸಿ ಕಳುಹಿಸಲಾಗಿದೆ.
9. ವಿಶೇಷಾಧಿಕಾರಿ ಹಾಗೂ ಪದನಿಮಿತ್ತ ಸರ್ಕಾರದ ಉಪಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ, (ಆರ್ಥಿಕ ಕೋಶ) ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆ, ವಿಧಾನಸೌಧ, ಬೆಂಗಳೂರು.
10. ಆಂತರಿಕ ಆರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆ, ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಹಾಗೂ ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ, ಬೆಂಗಳೂರು.
11. ಸರ್ಕಾರದ ಉಪಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ, (ಸಂ ಮತ್ತು ಕ) ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಹಾಗೂ ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ, ಬೆಂಗಳೂರು.
12. ವ್ಯವಸ್ಥಾಪಕ ನಿರ್ದೇಶಕರು, ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತ, ಬೆಂಗಳೂರು.
13. ಮುಖ್ಯ ಇಂಜಿನಿಯರ್, ಸಂಪರ್ಕ ಮತ್ತು ಕಟ್ಟಡ (ದಕ್ಷಿಣ), ಬೆಂಗಳೂರು.
14. ಜಂಟಿ ನಿರ್ದೇಶಕರು, ಸ್ಟೇಟ್ ಹುಜೂರು ಟ್ರಿಪ್ಪರಿ, ಕೆ.ಆರ್ ಸರ್ಕಲ್, ಬೆಂಗಳೂರು.
15. ಮುಖ್ಯ ಇಂಜಿನಿಯರ್, PRAMC ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಹಾಗೂ ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ ರವರಿಗೆ ವೆಬ್ ಸೈಟ್ ನಲ್ಲಿ ಪ್ರಕಟಿಸಲು.
16. ಕಡತ / ಹೆಚ್ಚುವರಿ ಪ್ರತಿಗಳು.



71

177

ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರದ ನಡವಳಿಗಳು

ವಿಷಯ:-ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತದ (ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್) ಮೂಲಕ ಬೆಂಗಳೂರು ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ 150 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ ಬಗ್ಗೆ.

ಓದಲಾಗಿದೆ:-ವ್ಯವಸ್ಥಾಪಕ ನಿರ್ದೇಶಕರು, ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್ ರವರ ಪತ್ರ ಸಂಖ್ಯೆ: ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್/ವ್ಯನಿ/ಆಯವ್ಯಯ ರಸ್ತೆಗಳು/2017-18/229, ದಿನಾಂಕ: 26-04-2017.

* * *

ಪ್ರಸ್ತಾವನೆ:

2017-18ನೇ ಸಾಲಿನ ಆಯವ್ಯಯ ಭಾಷಣದ ಕಂಡಿಕೆ-377 ರಲ್ಲಿ ಸನ್ಮಾನ್ಯ ಮುಖ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಲು ಸುಮಾರು 150 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ರೂ. 1455 ಕೋಟಿಗಳ ಮೊತ್ತದಲ್ಲಿ ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್ ಮೂಲಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲಾಗುವುದು ಎಂದು ಘೋಷಿಸಿದ್ದು, ಈ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್ ಮೂಲಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲು ಅನುಮೋದನೆ ಅವಶ್ಯಕವಾಗಿದೆ. ರಸ್ತೆಗಳು ಈ ಕೆಳಗಿನಂತಿವೆ:

1. ಹೊಸಕೋಟೆ-ಬೂದಿಗೆರೆ-ಮೈಲನಹಳ್ಳಿ-ದೇವನಹಳ್ಳಿ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ ರಸ್ತೆ.
2. ನೆಲಮಂಗಲ-ಮಧುರೆ-ಬ್ಯಾತ ರಸ್ತೆ.
3. ಆನೇಕಲ್-ಅತ್ತಿಬೆಲೆ-ಸರ್ಜಾಪುರ-ವರ್ತೂರು-ವೈಟ್‌ಫೀಲ್ಡ್-ಹೊಸಕೋಟೆ ರಸ್ತೆ.
4. ಹಾರೋಹಳ್ಳಿ-ಉರುಗನದೊಡ್ಡಿ-ಕೆಎಎಡಿಬಿ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶ-ಜಿಗಣಿ-ಆನೇಕಲ್ ರಸ್ತೆ.

ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ ಏಳು ನಗರ ಸಭೆಗಳ ವಿಲೀನದ ನಂತರ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯು ವ್ಯಾಪಕವಾಗಿ ಬೆಳೆದಿದ್ದು ಜನಸಂಖ್ಯೆಯೊಂದಿಗೆ ವಾಹನಗಳ ದಟ್ಟಣೆಯು ಅಧಿಕಗೊಂಡಿರುತ್ತದೆ. ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರವು ಐಟಿ ಮತ್ತು ಬಿಟಿ ಸಂಸ್ಥೆಗಳ ಕೇಂದ್ರ ಸ್ಥಳವಾಗಿದ್ದು, ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಸುತ್ತಮುತ್ತ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ಮಾಹಿತಿ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನ ಮತ್ತು ಕೈಗಾರಿಕಾ ವಲಯಗಳನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಲಾಗಿದೆ. ಈ ಸಂಸ್ಥೆಗಳಲ್ಲಿ ಸೇವೆ ಸಲ್ಲಿಸುತ್ತಿರುವ ಸಿಬ್ಬಂದಿಗಳೂ ಸಹ ಅಧಿಕಗೊಂಡಿದ್ದು, ಇದರಿಂದಾಗಿ, ಈ ಸ್ಥಳಗಳಿಗೆ ಪ್ರಯಾಣಿಸುವ ವಾಹನಗಳ ಅಧಿಕ ದಟ್ಟಣೆಯಿಂದಾಗಿ ನಗರ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಸಂಚರಿಸಲು ಅಧಿಕ ಕಾಲ ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ದೇವನಹಳ್ಳಿಯ ಸಮೀಪ ನಗರದಿಂದ ಸುಮಾರು 40 ಕಿಮೀ ಅಂತರದಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿರುವ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣದಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರಕ್ಕೆ ಬರುವ/ಹೊರಹೋಗುವ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆಯು ಅಧಿಕಗೊಂಡಿರುತ್ತದೆ. ಇತ್ತೀಚಿನ ಲಭ್ಯವರದಿಯ ಪ್ರಕಾರ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರವು ವಾಹನ ಇಂಧನವನ್ನು ಅತ್ಯಧಿಕವಾಗಿ ಬಳಸುತ್ತಿದ್ದು, ದೇಶದಲ್ಲಿ ಎರಡನೇ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿರುತ್ತದೆ.

ಈ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲಾ ಅಂಶಗಳನ್ನು ಪರಿಗಣಿಸಿ, 155 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕಾಗಿ ರೂ.1550 ಕೋಟಿ ಮೊತ್ತ ಮತ್ತು ಭೂಸ್ವಾಧೀನಕ್ಕಾಗಿ ರೂ.545 ಕೋಟಿ ಮೊತ್ತ ಬೇಕಾಗಿದ್ದು ಒಟ್ಟಾರೆ ಸುಮಾರು ರೂ.2095 ಕೋಟಿ ಯೋಜನಾ ಮೊತ್ತ ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ ಎಂದು ಅಂದಾಜಿಸಲಾಗಿದೆ. ಈ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ವಾಹನ ಸಂಚಾರದ ಗಣತಿ ಮತ್ತು ಮುಂದಿನ ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಉಂಟಾಗಬಹುದಾದ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ಪರಿಗಣಿಸಿ ಕಾರ್ಯ ಸಾಧ್ಯತಾ ಪರದಿ ತಯಾರಿಸಿದ ನಂತರ

ಅಗತ್ಯಕ್ಕೆ ತಕ್ಕಂತೆ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಗಲ ಪಡಿಸಬೇಕಾಗುವ ಅಳತೆಗಳಿಗೆ ಅನುಗುಣವಾಗಿ ನಿಖರವಾದ ಅಂದಾಜು ಮೊತ್ತ ತಿಳಿದು ಬರುತ್ತದೆ.

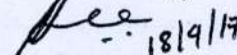
ಈ ಯೋಜನೆಗೆ ಅವಶ್ಯಕವಾಗಿರುವ ಒಟ್ಟಾರೆ ರೂ.2095 ಕೋಟಿಗಳ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಕೆಆರ್‌ಡಿ‌ಸಿ‌ಎಲ್ ಸಂಸ್ಥೆಯು ಹಣಕಾಸು ಸಂಸ್ಥೆಗಳಿಂದ ಸಾಲ ಪಡೆದು ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ಯೋಜಿಸಿದೆ. ಸದರಿ ಸಾಲವನ್ನು ಮರುಪಾವತಿಸಲು ನಿಗಮಕ್ಕೆ ಬೇರೆ ಸಂಪನ್ಮೂಲಗಳು ಇಲ್ಲದಿರುವುದರಿಂದ, ಟೋಲ್ ಸಂಗ್ರಹಣೆಯಿಂದ ಬರುವ ಸಂಪನ್ಮೂಲದಿಂದ ಶೇ. 50 ರಷ್ಟು ಸಾಲ ಹಾಗೂ ಬಡ್ಡಿಯನ್ನು ಮರುಪಾವತಿಸುವುದು. ಇನ್ನುಳಿದ ಶೇ. 50 ರಷ್ಟು ಸಾಲ ಹಾಗೂ ಬಡ್ಡಿಯನ್ನು ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರದಿಂದ ಮರುಪಾವತಿಸಲು ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಿದೆ. ವಿವರವಾದ ಯೋಜನಾ ವರದಿ ತಯಾರಿಸಿದ ನಂತರ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸುವ ಮುನ್ನಾ ಅನುದಾನದ ಹಂಚಿಕೆಗಾಗಿ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯನ್ನು ಮತ್ತೊಮ್ಮೆ ಆರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆಗೆ ಕಳುಹಿಸಲಾಗುವುದು.

ಸದರಿ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯನ್ನು ಸರ್ಕಾರದ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಕೂಲಂಕುಷವಾಗಿ ಪರಿಶೀಲಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಈ ಕೆಳಗಿನಂತೆ ಆದೇಶ ಹೊರಡಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಸರ್ಕಾರದ ಆದೇಶ ಸಂಖ್ಯೆ: ಲೋಇ 71 ಇಎಐ 2017, ಬೆಂಗಳೂರು, ದಿನಾಂಕ: 18-09-2017.

1. ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತದ ವತಿಯಿಂದ ಇಪಿಸಿ ಮಾದರಿಯಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರು ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ 155 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯಲ್ಲಿನ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ರೂ.2095 ಕೋಟಿಗಳ ಮೊತ್ತದಲ್ಲಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ಆಡಳಿತಾತ್ಮಕ ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡಲಾಗಿದೆ.
2. ವಿವರವಾದ ಯೋಜನಾ ವರದಿ ತಯಾರಿಸಿದ ನಂತರ ಯೋಜನೆಯ ಅನುಷ್ಠಾನಕ್ಕಾಗಿ ಅನುದಾನ ಹಂಚಿಕೆಯ ಕುರಿತು ಆರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆಯ ಸಹಮತಿ ಪಡೆಯುವ ಷರತ್ತಿಗೊಳಪಟ್ಟಿದೆ.
3. ಈ ಆದೇಶವನ್ನು ಆರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆಯ ಹಿಂಬರಹ ಸಂಖ್ಯೆ: FD 418 FC-1/2017, ದಿನಾಂಕ: 07-08-2017 ರನ್ವಯ ಹೊರಡಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯಪಾಲರ ಆಜ್ಞಾನುಸಾರ
ಮತ್ತು ಅವರ ಹೆಸರಿನಲ್ಲಿ


(ಪಿ.ಆರ್. ತಾರಾ)

ಸರ್ಕಾರದ ಅಧೀನ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ
ಬಾಹ್ಯ ಅನುದಾನಿತ ಯೋಜನೆಗಳು (ಇಎಐ)
ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಹಾಗೂ
ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ

ಗೆ.

ಸಂಕಲನಕಾರರು, ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯಪತ್ರ, ಬೆಂಗಳೂರು ಮುಂದಿನ ರಾಜ್ಯ ಪತ್ರದಲ್ಲಿ ಪ್ರಕಟಿಸಲು.

ಪ್ರತಿಯನ್ನು :-

1. ಮಹಾಲೇಖಪಾಲರು (ಅಕೌಂಟ್) ಕರ್ನಾಟಕ, ಬೆಂಗಳೂರು.
2. ಸನ್ಮಾನ್ಯ ಮುಖ್ಯ ಮಂತ್ರಿಯವರ ಆಪರ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ, ವಿಧಾನಸೌಧ, ಬೆಂಗಳೂರು. *21/9*
3. ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಸಚಿವರ ಆಪ್ತ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ, ವಿಧಾನಸೌಧ, ಬೆಂಗಳೂರು ರವರಿಗೆ ಮಾನ್ಯ ಸಚಿವರ ಗಮನಕ್ಕೆ ತರಲು. *21/9*
4. ಸರ್ಕಾರದ ಅಪರ ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ, ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಹಾಗೂ ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ, ಬೆಂಗಳೂರು. *21/9*
5. ಸರ್ಕಾರದ ಅಪರ ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ, ಆರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆ, ವಿಧಾನಸೌಧ, ಬೆಂಗಳೂರು.
6. ಸರ್ಕಾರದ ಪ್ರಧಾನ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ, ಯೋಜನೆ, ಕಾರ್ಯಕ್ರಮ ಸಂಯೋಜನೆ ಮತ್ತು ಸಾಂಖ್ಯಿಕ ಇಲಾಖೆ, ಬಹುಮಹಡಿಗಳ ಕಟ್ಟಡ, ಬೆಂಗಳೂರು.
7. ಸರ್ಕಾರದ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ, ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಹಾಗೂ ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ, ಬೆಂಗಳೂರು. *21/9*
8. ಸರ್ಕಾರದ ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ ರವರ ವಿಷೇಶ ಕರ್ತವ್ಯಾಧಿಕಾರಿ, ಸಚಿವ ಸಂಪುಟ ಶಾಖೆ, ವಿಧಾನ ಸೌಧ ಬೆಂಗಳೂರು ದಿನಾಂಕ 13-09-2017 ರಂದು ಕಾರ್ಯ ಸೂಚಿ ಸಂಖ್ಯೆ 05 ರ ಪ್ರಕಾರ ಹೊರಡಿಸಿ ಕಳುಹಿಸಲಾಗಿದೆ. *21/9/17*
9. ವಿಶೇಷಾಧಿಕಾರಿ ಹಾಗೂ ಪದನಿಮಿತ್ತ ಸರ್ಕಾರದ ಉಪಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ, (ಆರ್ಥಿಕ ಕೋಶ) ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆ, ವಿಧಾನಸೌಧ, ಬೆಂಗಳೂರು.
10. ಆಂತರಿಕ ಆರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆ, ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಹಾಗೂ ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ, ಬೆಂಗಳೂರು. *21/9/17*
11. ಸರ್ಕಾರದ ಉಪಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ, (ಸಂ ಮತ್ತು ಕ) ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಹಾಗೂ ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ, ಬೆಂಗಳೂರು. *21/9*
12. ವ್ಯವಸ್ಥಾಪಕ ನಿರ್ದೇಶಕರು, ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತ, ಬೆಂಗಳೂರು.
13. ಮುಖ್ಯ ಇಂಜಿನಿಯರ್, ಸಂಪರ್ಕ ಮತ್ತು ಕಟ್ಟಡ (ದಕ್ಷಿಣ), ಬೆಂಗಳೂರು.
14. ಜಂಟಿ ನಿರ್ದೇಶಕರು, ಸ್ಟೇಟ್ ಹುಜೂರು ಟ್ರಿಪ್ಲರಿ, ಕೆ.ಆರ್ ಸರ್ಕಲ್, ಬೆಂಗಳೂರು.
15. ಮುಖ್ಯ ಇಂಜಿನಿಯರ್, PRAMC ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಹಾಗೂ ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ ರವರಿಗೆ ವೆಬ್ ಸೈಟ್ ನಲ್ಲಿ ಪ್ರಕಟಿಸಲು. *21/9/17*
16. ಕಡತ / ಹೆಚ್ಚುವರಿ ಪ್ರತಿಗಳು.

ದಿನಾಂಕ:

74

174



ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರ

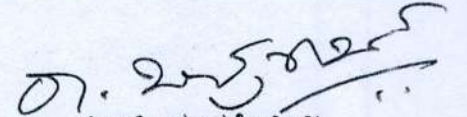
ಸಂಖ್ಯೆ: ಸಸಂಶಾ(ಸಿ) : 87 / 2017

ರಹಸ್ಯ
ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರ ಸಚಿವಾಲಯ,
ಸಚಿವ ಸಂಪುಟ ಶಾಖೆ,
ವಿಧಾನಸೌಧ, ಬೆಂಗಳೂರು,
ದಿನಾಂಕ: 11.09.2017.

ಸಚಿವ ಸಂಪುಟದ 2017ನೇ ಸಾಲಿನ 23ನೇ ಸಭೆಯ ಕಾರ್ಯಸೂಚಿ

ಬುಧವಾರ, ದಿನಾಂಕ 13ನೇ ಸೆಪ್ಟೆಂಬರ್ 2017 ರಂದು ಬೆಳಿಗ್ಗೆ 11.00 ಘಂಟೆಗೆ ವಿಧಾನಸೌಧದ ಸಚಿವ ಸಂಪುಟ ಸಭಾಮಂದಿರದಲ್ಲಿ ನಡೆಯಲಿರುವ ಸಚಿವ ಸಂಪುಟದ 2017ನೇ ಸಾಲಿನ 23ನೇ ಸಭೆಯಲ್ಲಿ ಈ ಕೆಳಕಂಡ ವಿಷಯವನ್ನು ಪರಿಗಣಿಸಲಾಗುವುದು.

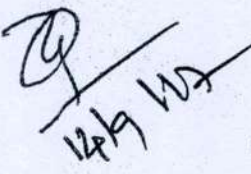
ಕ್ರಮ ಸಂಖ್ಯೆ	ಇಲಾಖೆ / ಸಚಿವ ಸಂಪುಟ ಟಿಪ್ಪಣಿಯ ಸಂ.	ವಿಷಯ	ಷರಾ
5	ಲೋಇ ಸಿ. 619/2017	<u>ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ</u> ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತದ ಮೂಲಕ ಬೆಂಗಳೂರು ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ 150 ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ರೂ.2,095.00 ಕೋಟಿಗಳ ಅಂದಾಜು ಮೊತ್ತದಲ್ಲಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲು ಆಡಳಿತಾತ್ಮಕ ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡುವ ಬಗ್ಗೆ.	ಟಿಪ್ಪಣಿ ಲಗತ್ತಿಸಿದೆ


(ಆರ್. ಚಂದ್ರಶೇಖರ್)
ವಿಶೇಷ ಕರ್ತವ್ಯಾಧಿಕಾರಿ
ಸಚಿವ ಸಂಪುಟ ಶಾಖೆ

ಇವರಿಗೆ:

ಶ್ರೀ ಎಂ. ಲಕ್ಷ್ಮಿನಾರಾಯಣ,
ಸರ್ಕಾರದ ಅಪರ ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ,
ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಮತ್ತು
ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ.

15/9/17
ಎಸ್


14/9/17
EAP

Reply for
intermediate
reply
Mr. Shalankar
75

ಸಂಖ್ಯೆ:ಲೋಇ 71 ಇಎಪಿ 2017

2017

"ರಹಸ್ಯ"

ಸಚಿವ ಸಂಪುಟ ಟಿಪ್ಪಣಿ

ವಿಷಯ ಸಂಖ್ಯೆ: ಸಿ:619/2017

ಇಲಾಖೆ: ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ

ವಿಷಯ:-ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತದ (ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್) ಮೂಲಕ ಬೆಂಗಳೂರು ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ 150 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ ಬಗ್ಗೆ.

* * *

1) ಪೀಠಿಕೆ:-

2017-18ನೇ ಸಾಲಿನ ಆಯವ್ಯಯ ಭಾಷಣದ ಕಂಡಿಕೆ-377 ರಲ್ಲಿ ಸನ್ಮಾನ್ಯ ಮುಖ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಲು ಸುಮಾರು 150 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ರೂ. 1455 ಕೋಟಿಗಳ ಮೊತ್ತದಲ್ಲಿ ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್ ಮೂಲಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲಾಗುವುದು ಎಂದು ಘೋಷಿಸಿದ್ದು, ಈ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್ ಮೂಲಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲು ಅನುಮೋದನೆ ಅವಶ್ಯಕವಾಗಿದೆ. ರಸ್ತೆಗಳು ಈ ಕೆಳಗಿನಂತಿವೆ:

1. ಹೊಸಕೋಟೆ-ಬೂದಿಗೆರೆ-ಮೈಲನಹಳ್ಳಿ-ದೇವನಹಳ್ಳಿ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ ರಸ್ತೆ.
2. ನೆಲಮಂಗಲ-ಮಧುರೆ-ಬ್ಯಾತ ರಸ್ತೆ.
3. ಆನೇಕಲ್-ಅತ್ತಿಬೆಲೆ-ಸರ್ಜಾಪುರ-ವರ್ತೂರು-ವೈಟ್‌ಫೀಲ್ಡ್-ಹೊಸಕೋಟೆ ರಸ್ತೆ.
4. ಹಾರೋಹಳ್ಳಿ-ಉರುಗನದೊಡ್ಡಿ-ಕೆಎಡಿಬಿ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶ-ಬೆಗಣೆ-ಆನೇಕಲ್ ರಸ್ತೆ.

2) ಹಿನ್ನೆಲೆ:-

ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ ಏಳು ನಗರ ಸಭೆಗಳ ವಿಲೀನದ ನಂತರ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯು ವ್ಯಾಪಕವಾಗಿ ಬೆಳೆದಿದ್ದು ಜನಸಂಖ್ಯೆಯೊಂದಿಗೆ ವಾಹನಗಳ ದಟ್ಟಣೆಯು ಅಧಿಕಗೊಂಡಿರುತ್ತದೆ.

ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರವು ಐಟಿ ಮತ್ತು ಬಿಟಿ ಸಂಸ್ಥೆಗಳ ಕೇಂದ್ರ ಸ್ಥಳವಾಗಿದ್ದು, ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಸುತ್ತಮುತ್ತ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ಮಾಹಿತಿ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನ ಮತ್ತು ಕೈಗಾರಿಕಾ ವಲಯಗಳನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಲಾಗಿದೆ. ಈ ಸಂಸ್ಥೆಗಳಲ್ಲಿ ಸೇವೆ ಸಲ್ಲಿಸುತ್ತಿರುವ ಸಿಬ್ಬಂದಿಗಳೂ ಸಹ ಅಧಿಕಗೊಂಡಿದ್ದು, ಇದರಿಂದಾಗಿ, ಈ ಸ್ಥಳಗಳಿಗೆ ಪ್ರಯಾಣಿಸುವ ವಾಹನಗಳ ಅಧಿಕ ದಟ್ಟಣೆಯಿಂದಾಗಿ ನಗರ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಸಂಚರಿಸಲು ಅಧಿಕ ಕಾಲ ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ದೇವನಹಳ್ಳಿಯ ಸಮೀಪ ನಗರದಿಂದ ಸುಮಾರು 40 ಕಿಮೀ ಅಂತರದಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿರುವ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣದಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರಕ್ಕೆ ಬರುವ/ಹೊರಹೋಗುವ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆಯು ಅಧಿಕಗೊಂಡಿರುತ್ತದೆ. ಇತ್ತೀಚಿನ ಲಭ್ಯ ವರದಿಯ ಪ್ರಕಾರ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರವು ವಾಹನ ಇಂಧನವನ್ನು ಅತ್ಯಧಿಕವಾಗಿ ಬಳಸುತ್ತಿದ್ದು, ದೇಶದಲ್ಲಿ ಎರಡನೇ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿರುತ್ತದೆ.

3) ಪ್ರಸ್ತಾವನೆ:-

ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲು ಉದ್ದೇಶಿಸಿರುವ ನಾಲ್ಕು (4) ರಸ್ತೆಗಳ ವಿವರಗಳನ್ನು ಮಂಡಿಸಿದೆ.

1. ಹೊಸಕೋಟೆ-ಬೂದಿಗರೆ-ಮೈಲನಹಳ್ಳಿ-ದೇವನಹಳ್ಳಿ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ ರಸ್ತೆ.

ಪ್ರಸ್ತಾವಿತ ರಸ್ತೆಯು ಹೊಸಕೋಟೆ ಬೂದಿಗರೆ ಕ್ರಾಸ್ (NH-04) ನಿಂದ ಪ್ರಾರಂಭಗೊಂಡು ಮಂಡೂರು- ಬೂದಿಗರೆ-ಸಿಂಗಹಳ್ಳಿ-ಕಾಡಯರಪ್ಪನಹಳ್ಳಿ-ಮೈಲನಹಳ್ಳಿ ಮುಖಾಂತರ ದೇವನಹಳ್ಳಿ ಬಳಿಯ ಕೆಂಪೇಗೌಡ ಅಂತರ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ಸಂಪರ್ಕಿಸುವ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಸೇರುವ ರಸ್ತೆಯಾಗಿದ್ದು, ಒಟ್ಟಾರೆ ಉದ್ದ 24.0 ಕಿ.ಮೀ ಇರುತ್ತದೆ. ದೇವನಹಳ್ಳಿ-ಮೈಲನಹಳ್ಳಿ ಭಾಗದ 2.0 ಕಿಮೀ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಮೂಲಸೌಲಭ್ಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಇಲಾಖೆ ರವರು ಒದಗಿಸಿರುವ ರೂ. 31.50 ಕೋಟಿಗಳ (ಭೂಸ್ವಾಧೀನ ಮೊತ್ತ ಸೇರಿದಂತೆ) ಅನುದಾನದಡಿ ಕಾಮಗಾರಿಯನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳಲಾಗಿದ್ದು ಪ್ರಗತಿಯಲ್ಲಿರುತ್ತದೆ. ಉಳಿದಂತೆ ಮೈಲನಹಳ್ಳಿ ಯಿಂದ ಹೊಸಕೋಟೆ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಸಂಪರ್ಕಿಸುವ ರಸ್ತೆಯು ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ-104 ರ ಭಾಗವಾಗಿದ್ದು 22.00 ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದವಿದ್ದು ದ್ವಿಪಥ ರಸ್ತೆಯಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಪ್ರಸ್ತುತ ಈ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಸಂಚರಿಸುವ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯು ಸರಾಸರಿ 18,500 ಪ್ರಾಸೆಂಜರ್ ಕಾರ್ ಯೂನಿಟ್ (ಪಿಸಿಯು) ಗಳಾಗಿದ್ದು, ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಿದಲ್ಲಿ ಈ ರಸ್ತೆಯು ಹಾದು ಹೋಗುವ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೂ ಸಹ ಉನ್ನತ ಮಟ್ಟದ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುವುದರೊಂದಿಗೆ ನಗರದ ಪೂರ್ವಭಾಗದಲ್ಲಿ ವಾಸಿಸುವ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ತಲುಪಲು ಸಮೀಪದ ರಸ್ತೆಯಾಗಿ ರೂಪುಗೊಳ್ಳುತ್ತದೆ. ಇದರಿಂದ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ತಲುಪಲು ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಆಗ್ನೇಯ, ಪೂರ್ವ ಹಾಗೂ ಈಶಾನ್ಯ ಭಾಗದ ಜನರಿಗೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ.

2. ನೆಲಮಂಗಲ-ಮಧುರೆ-ಬ್ಯಾತ ರಸ್ತೆ

ಪ್ರಸ್ತಾವಿತ ರಸ್ತೆಯು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ-4 ಹಾಗೂ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ-48 ರ ಜಂಕ್ಷನ್‌ಗೆ ಹೊಂದಿಕೊಂಡಿರುವ ನೆಲಮಂಗಲ ಪಟ್ಟಣದಿಂದ ಪ್ರಾರಂಭಗೊಂಡು ಪ್ರಮುಖ ಧಾರ್ಮಿಕ ಸ್ಥಳವಾದ ಮಧುರೆ ದೇವಸ್ಥಾನದ (ಕನಕವಾಡಿ) ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ರಾಜಾನುಕುಂಟೆ ಮುಖೇನ ದೇವನಹಳ್ಳಿ ಬಳಿಯ ಕೆಂಪೇಗೌಡ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ಪ್ರಸ್ತಾವಿತ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ 3 ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿ ರೈಲ್ವೇ ಮಾರ್ಗ ಹಾದು ಹೋಗಿರುತ್ತದೆ.

ಪ್ರಸ್ತುತ ಈ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಸಂಚರಿಸುವ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯು ಸರಾಸರಿ 15,000 ಪಿಸಿಯು ಗಳಾಗಿದ್ದು, ಈ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಿದಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಪಶ್ಚಿಮ ಭಾಗದ ಜನರಿಗೆ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ತಲುಪಲು ಸಹಾಯವಾಗುತ್ತದೆ. ಇದರಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಒಳಭಾಗದ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆ ಕಡಿಮೆಯಾಗುವುದು. ವಿವರಗಳು ಕೆಳಗಿನಂತಿವೆ:

ಕ್ರಮ ಸಂಖ್ಯೆ	ರಸ್ತೆಯ ಭಾಗ	ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದ ಕಿಮೀ	ಆಗಲ ಮೀ	ರಸ್ತೆಯ ವರ್ಗ
1	ನೆಲಮಂಗಲ ದಿಂದ ಮಧುರೆ ವರೆಗೆ	16.00	5.50	ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ 74
2	ಮಧುರೆ ಯಿಂದ ಬ್ಯಾತ ವರೆಗೆ	5.50	7.00	ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆ
3	ಬ್ಯಾತ ದಿಂದ ರಾಜಾನುಕುಂಟೆವರೆಗೆ	10.50	7.00	ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆ

4	ರಾಜಾನುಕುಂಟೆ ಯಿಂದ ತಿಮ್ಮಸಂದ್ರ ವರೆಗೆ	5.50	5.50	ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ
5	ತಿಮ್ಮಸಂದ್ರ ದಿಂದ ಎಂ.ವಿ ಸೋಲಾರ್ಸ್ ವರೆಗೆ (NH-07)	2.00	5.50	ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ
		4.00	7.00	
	ಒಟ್ಟು	43.50		

3. ಆನೇಕಲ್-ಅತ್ತಿಬೆಲೆ-ಸರ್ಜಾಪುರ-ವರ್ತೂರು-ವೈಟ್‌ಫೀಲ್ಡ್-ಹೊಸಕೋಟೆ ರಸ್ತೆ.

ಪ್ರಸ್ತಾಪಿತ ರಸ್ತೆಯು ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ-35 ಆಗಿದ್ದು ಆನೇಕಲ್‌ನಿಂದ ಪ್ರಾರಂಭಗೊಂಡು ಅತ್ತಿಬೆಲೆ-ಸರ್ಜಾಪುರ-ವರ್ತೂರು-ವೈಟ್‌ಫೀಲ್ಡ್ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಹೊಸಕೋಟೆ ರಸ್ತೆ (NH-04) ಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ಒಟ್ಟಾರೆ ಉದ್ದ 47.50 ಕಿಮೀಗಳಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಆನೇಕಲ್ ನಿಂದ ವರ್ತೂರು ಕೋಡಿ ವರೆಗೆ ದ್ವಿಪಥ ರಸ್ತೆಯಾಗಿದ್ದು ವರ್ತೂರು ಕೋಡಿಯಿಂದ ಹೊಸಕೋಟೆ ರಸ್ತೆಯ ವರೆಗೆ 11.20 ಕಿಮೀ. ಉದ್ದಕ್ಕೆ ಚತುಷ್ಪಥ ರಸ್ತೆಯಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಗುಂಜೂರುನಿಂದ ಕಾಡುಗೋಡಿ-ಬೆಳತೂರು ವೃತ್ತದ ವರೆಗಿನ ರಸ್ತೆಯು 11.20 ಕಿಮೀ ಉದ್ದ ಇದ್ದು ಬಿಬಿಎಂಪಿ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿ ಬರುತ್ತದೆ. ಅತ್ತಿಬೆಲೆಯಲ್ಲಿ 1.00 ಕಿಮೀ ಮತ್ತು ಸರ್ಜಾಪುರ ದಿಂದ ದೊಮ್ಮಸಂದ್ರ ವರೆಗೆ 4.00 ಕಿಮೀ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಚತುಷ್ಪಥ ರಸ್ತೆಯನ್ನಾಗಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ ಕಾಮಗಾರಿಯು ಪ್ರಗತಿಯಲ್ಲಿದೆ.

ಪ್ರಸ್ತುತ ಈ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಸಂಚರಿಸುವ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯು ಸರಾಸರಿ 45,000 ಪಿಸಿಯು ಗಳಾಗಿದ್ದು ಈ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಿದಲ್ಲಿ ಪ್ರಮುಖ ಸ್ಥಳಗಳಾದ ಆನೇಕಲ್, ಅತ್ತಿಬೆಲೆ, ಸರ್ಜಾಪುರ, ದೊಮ್ಮಸಂದ್ರ, ಹೆಗ್ಗೊಂಡನಹಳ್ಳಿ, ಕಾಟನಲ್ಲೂರು, ಕನ್ನಮಂಗಲ, ದೊಡ್ಡಬನಹಳ್ಳಿ, ಸೀಗೆಹಳ್ಳಿ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಉನ್ನತ ಮಟ್ಟದ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸುವುದರೊಂದಿಗೆ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ನೇರವಾಗಿ ಈ ರಸ್ತೆಯ ಮೂಲಕ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಹೊರವಲಯದಿಂದ ತಲುಪಲು ಸಹಕಾರಿಯಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಕ್ರಮ ಸಂಖ್ಯೆ	ರಸ್ತೆಯ ಭಾಗ	ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದ ಕಿಮೀ	ಆಗಲ ಮೀ	ರಸ್ತೆಯ ವರ್ಗ
1	ಆನೇಕಲ್ ನಿಂದ ಅತ್ತಿಬೆಲೆ ವರೆಗೆ	11.50	7.00	ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ 35
2	ಅತ್ತಿಬೆಲೆ ಯಿಂದ ಸರ್ಜಾಪುರ ವರೆಗೆ	10.00	7.00	
3	ಸರ್ಜಾಪುರ - ದೊಮ್ಮಸಂದ್ರ ವರೆಗೆ	4.30	14.00 (ನಾಲ್ಕು ಪಥ)	
4	ದೊಮ್ಮಸಂದ್ರ - ವರ್ತೂರು ಕೋಡಿ ವರೆಗೆ	10.30	7.00	
5	ವರ್ತೂರು ಕೋಡಿ - ಹೊಸಕೋಟೆ ರಸ್ತೆ ವರೆಗೆ (NH-04)	11.40	14.00 ಮಿ (ನಾಲ್ಕು ಪಥ)	
	ಒಟ್ಟು	47.50		

4. ಹಾರೋಹಳ್ಳಿ-ಉರುಗನದೊಡ್ಡಿ-ಕೆವಿಎಡಿಬಿ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶ-ಜಿಗಣಿ-ಆನೇಕಲ್ ರಸ್ತೆ.

ಪ್ರಸ್ತಾಪಿತ ರಸ್ತೆಯು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ-209 ಕ್ಕೆ ಹೊಂದಿಕೊಂಡಿರುವ ಹಾರೋಹಳ್ಳಿಯಿಂದ ಪ್ರಾರಂಭಗೊಂಡು ಉರುಗನದೊಡ್ಡಿ-ಕೆವಿಎಡಿಬಿ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಜಿಗಣಿ ಮುಖೇನ ಆನೇಕಲ್‌ಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುತ್ತದೆ.

ಪ್ರಸ್ತುತ ಈ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಸಂಚರಿಸುವ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯು 37,728 ಪಿಸಿಯು ಗಳಾಗಿದ್ದು, ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಿದಲ್ಲಿ ಪ್ರಮುಖ ಹಳ್ಳಿಗಳಾದ ಹಾರೋಹಳ್ಳಿ, ಉರಗನದೊಡ್ಡಿ, ಮಾದಪ್ಪನದೊಡ್ಡಿ, ಯಲ್ಲಮ್ಮನದೊಡ್ಡಿ, ಊಜಿಗನಪಾಳ್ಯ, ಕೃಷ್ಣದೊಡ್ಡಿ, ಮಹಂತಲಿಂಗಾಪುರ, ಕಲ್ಲುಬಾಳು ಕ್ರಾಸ್, ಓಟಿಸ್ (OTIS) ಸರ್ಕಲ್, ಎಪಿಸಿ ಸರ್ಕಲ್ (ಜಿಗಣಿ), ಮಾದಪಟ್ಟಣ, ಹಾರಗದ್ದೆ, ಬಂಗಲ, ಕುಂಬಾರನಹಳ್ಳಿ, ಸೂರಜಕ್ಕನಹಳ್ಳಿ, ಇಂಡಲವಾಡಿ ಕ್ರಾಸ್, ಗೌರೇನಹಳ್ಳಿ, ಆನೇಕಲ್ ದೊಡ್ಡಕೆರೆ ಟ್ರಾಂಕ್ ಬಂಡ್, ಆನೇಕಲ್ ಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುವುದರಿಂದ ಸಂಚಾರ ಸುಗಮವಾಗುತ್ತದೆ. ಆನೇಕಲ್ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶದ ವಿವಿಧ ಭಾಗಗಳಿಂದ ನೇರವಾಗಿ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ತಲುಪಲು ರಸ್ತೆಯಾಗುವುದಲ್ಲದೇ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ ಒಳಭಾಗದ ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ ಪರ್ಯಾಯ ರಸ್ತೆಯಾಗಿ ಸುಗಮ ಸಂಪರ್ಕಕ್ಕೆ ಸಹಕಾರಿಯಾಗುತ್ತದೆ. ವಿವರಗಳು ಕೆಳಗಿನಂತಿದೆ:

ಕ್ರಮ ಸಂಖ್ಯೆ	ರಸ್ತೆಯ ಭಾಗ	ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದ ಕಿಮೀ	ಆಗಲ ಮೀ	ರಸ್ತೆಯ ವರ್ಗ
1	ಹಾರೋಹಳ್ಳಿ ಯಿಂದ (NH-209) ಉರುಗನದೊಡ್ಡಿವರೆಗೆ	18.50	7.00	ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆ
2	ಉರುಗನದೊಡ್ಡಿ ಯಿಂದ ಕೆಐಎಡಿಬಿ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶದವರೆಗೆ	10.50	7.00	ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ
3	ಕೆಐಎಡಿಬಿ - ಜಿಗಣಿವರೆಗೆ	1.00	14.00 (ನಾಲ್ಕು ಪಥ)	ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ
4	ಜಿಗಣಿ - ಅನೇಕಲ್ ವರೆಗೆ	12.00	5.5	ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ-87
	ಒಟ್ಟು	42.00		

ಪ್ರಸ್ತಾವಿತ ರಸ್ತೆಗಳ ಯೋಜಿತ ನಿರ್ಮಾಣದ ವಿವರಗಳು

1. ನಾಲ್ಕು ಪಥ/ಆರು ಪಥಗಳ ದ್ವಿಮುಖ ಸಂಚಾರ ರಸ್ತೆ (Divided carriage way)
2. ಪೇವ್ಡ್ ಶೋಲ್ಡರ್.
3. ಮುಚ್ಚಿದ ಆರ್‌ಸಿಸಿ ಚರಂಡಿ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮತ್ತು ಸೇವಾ ಮಾರ್ಗಗಳಿಗೆ ಡಕ್ ಆಳವಡಿಕೆ.
4. ಅಗತ್ಯವಿರುವೆಡೆ ರಸ್ತೆಗೆ ವಿದ್ಯುತ್ ಕಂಬಗಳನ್ನು ಅಳವಡಿಸಿ ಬೆಳಕಿನ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಕಲ್ಪಿಸುವುದು.
5. ಅವಶ್ಯವಿದ್ದಲ್ಲಿ ಅಡ್ಡ ಮೋರಿ, ಸಣ್ಣ ಸೇತುವೆ ಮತ್ತು ಬಹುತ್ ಸೇತುವೆಗಳ ಪುನರ್ ನಿರ್ಮಾಣ.
6. ಅವಶ್ಯವಿದ್ದಲ್ಲಿ ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗ ಮತ್ತು ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಹಾದು ಹೋಗಲು ಆರ್‌ಓಬಿ ಮತ್ತು ಆರ್‌ಯುಬಿ ಮತ್ತು ಜಂಕ್ಷನ್‌ಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ.

4) ಸಮರ್ಥನೆ:-

1. ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಮೂಲಕ ಸಂಚರಿಸುವ ವಾಹನದ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ಕಡಿಮೆಗೊಳಿಸ ಬಹುದಾಗಿದ್ದು ಸುಗಮ ವಾಹನ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಅನುವು ಮಾಡಿದಂತಾಗುತ್ತದೆ.
2. ನಗರದೊಳಗಿನ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಉಪಯೋಗಿಸದೆ, ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆಯಿರುವ ಹಾಲಿ ರಸ್ತೆಗಳ ಬದಲಿಗೆ ಪರ್ಯಾಯವಾಗಿ, ನೇರವಾಗಿ ಹಾಗೂ ಸುಗಮವಾಗಿ ಈ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಅಂತರ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ತಲುಪಬಹುದಾಗಿರುತ್ತದೆ.
3. ಹೊಸೂರು ರಸ್ತೆ, ಎಲೆಕ್ಟ್ರಾನಿಕ್ ಸಿಟಿ ಮತ್ತು ನಗರದ ಪೂರ್ವಭಾಗದ ನಿವಾಸಿಗಳಿಗೆ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ನೇರವಾಗಿ ಸುಗಮವಾಗಿ ತಲುಪುವಲ್ಲಿ ಸಹಕಾರಿಯಾಗುತ್ತದೆ.
4. ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಪಶ್ಚಿಮ ಭಾಗದ ನಿವಾಸಿಗಳಿಗೆ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ನೇರವಾಗಿ ಸುಗಮವಾಗಿ ತಲುಪುವಲ್ಲಿ ಸಹಕಾರಿಯಾಗುತ್ತದೆ.

5. ಹಾರೋಹಳ್ಳಿ, ಜಿಗಣಿ, ಅತ್ತಿಬೆಲೆ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶಗಳ ಮೂಲಕ ಸುಗಮ ವಾಹನ ಸಂಚಾರ ಒದಗಿಸಿ ಈ ಪರ್ಯಾಯ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೂಲಕ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ ತಲುಪಬಹುದಾಗಿದ್ದು, ಈ ರಸ್ತೆಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಕೈಗೊಳ್ಳುವುದರಿಂದ ನಗರದ ಒಳ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿನ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆ ಕಡಿಮೆಯಾಗುವುದು.
6. ಸದರಿ ರಸ್ತೆಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಿಂದ ನಗರದ ಒಳ ಭಾಗದ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ಕಡಿತಗೊಳಿಸಬಹುದಾಗಿದೆ.

5) ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ವಿವಿಧ ಇಲಾಖೆಗಳೊಂದಿಗೆ ಸಮಾಲೋಚನೆ:-

ಅ. ಆರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆಯ ಸಹಮತಿ:

"The proposal has been examined. Finance Department accords in-principle clearance and PWD asked to come back to Finance Department after Detailed Project Reports are ready with yearwise funding requirements etc.,"

ಆ. ಯೋಜನಾ ಇಲಾಖೆಯ ಸಹಮತಿ:

"2017-18 ನೇ ಸಾಲಿನ ಮಾನ್ಯ ಮುಖ್ಯಮಂತ್ರಿಗಳ ಆಯವ್ಯಯ ಭಾಷಣದ ಕಂಡಿಕೆ 377ರ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಗೆ ತಾವು ನೀಡಿರುವ ಸ್ವಷ್ಟೀಕರಣವನ್ನು ಯೋಜನಾ ಇಲಾಖೆಯು ಪರಿಶೀಲಿಸಿದ್ದು, ಸದರಿ ಯೋಜನೆಗೆ ಆರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆಯು ಒದಗಿಸುವ ಅನುದಾನದ ಮಿತಿಯೊಳಗೆ ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸುವ ಷರತ್ತಿಗೊಳಪಟ್ಟು ಯೋಜನಾ ಇಲಾಖೆಯ ಸಹಮತಿಯನ್ನು ನೀಡಿದೆ ಮತ್ತು ಕರಡು ಸಚಿವ ಸಂಪುಟ ಟಿಪ್ಪಣಿಗೆ ಆರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆಯ ಅನುಮೋದನೆ ಪಡೆಯುವ ಷರತ್ತಿಗೊಳಪಟ್ಟು ಯೋಜನಾ ಇಲಾಖೆಯು ಅನುಮೋದನೆಯನ್ನು ನೀಡಿದೆ."

6) ಆರ್ಥಿಕ ಪರಿಣಾಮಗಳು:-

ಸದರಿ ರಸ್ತೆಗಳ ಕಾಮಗಾರಿಯ ಒಟ್ಟು ಆರ್ಥಿಕ ಪರಿಣಾಮಗಳು ಈ ಕೆಳಗಿನಂತಿದೆ.

(ರೂ.ಕೋಟಿಗಳಲ್ಲಿ)

ಕ್ರ.ಸಂ	ರಸ್ತೆಯ ಹೆಸರು	ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದ (ಕಿಮೀ)	ನಿರ್ಮಾಣ ವೆಚ್ಚ ರೂ.	ಭೂಸ್ವಾಧೀನ ಮೊತ್ತ ರೂ.	ಒಟ್ಟು ಮೊತ್ತ ರೂ.
1	ಹೊಸಕೋಟೆ - ಬೂದಿಗೆರೆ ಕ್ರಾಸ್ ನಿಂದ (NH-4) ಬೂದಿಗೆರೆ - ಮೈಲನಹಳ್ಳಿ ಮಾರ್ಗ ದೇವನಹಳ್ಳಿ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ ಸೇರುವ ರಸ್ತೆ.	22.00	220.00	200.00	420.00
2	ನೆಲಮಂಗಲ (NH-4) ದಿಂದ ಮಧುರೆ-ಬ್ಯಾತ-ರಾಜಾನುಕುಂಟೆ-ತಿಮ್ಮಸಂದ್ರ-ಎಂವಿ ಸೋಲಾರ್ಸ್ -ದೇವನಹಳ್ಳಿ ರಸ್ತೆ (NH-7).	43.50	435.00	70.00	505.00
3	ಹಾರೋಹಳ್ಳಿಯಿಂದ (NH-209) ಉರುಗನದೊಡ್ಡಿ - ಜಿಗಣಿ - ಕೆಎಡಿಬಿ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶ ಮಾರ್ಗ ಆನೇಕಲ್ (SH-35) ಸೇರುವ ರಸ್ತೆ.	42.00	420.00	125.00	545.00

4	ಆನೇಕಲ್ (SH-87) ನಿಂದ ಅತ್ತಿಬೆಲೆ- ಸರ್ಜಾಪುರ-ವರ್ತೂರು-ವೈಟ್‌ಫೀಲ್ಡ್ ಮಾರ್ಗ ಹೊಸಕೋಟೆ (NH-4) ಸೇರುವ ರಸ್ತೆ.	47.50	475.00	150.00	625.00
	ಒಟ್ಟು	155.0	1550.0	545.00	2095.00

ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ 150 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ರೇಖಾ ಅಂದಾಜು ಮೊತ್ತವನ್ನು ಆಧರಿಸಿ ನೀಡಿರುವ ಯೋಜನಾ ಮೊತ್ತವು ರೂ. 1455 ಕೋಟಿಗಳಾಗಿರುತ್ತದೆ. 2017-18ನೇ ಆಯವ್ಯಯ ಘೋಷಣೆಯ ನಂತರ ಸದರಿ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಕೆಆರ್‌ಡಿ‌ಸಿ‌ಎಲ್ ಇಂಜಿನಿಯರ್‌ಗಳಿಂದ ಪರಿವೀಕ್ಷಣೆ ಮಾಡಿ ರೇಖಾ ಅಂದಾಜನ್ನು ತಯಾರಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ ಏಳು ನಗರ ಸಭೆಗಳ ಹಾಗೂ 110 ಗ್ರಾಮಗಳ ವಿಲೀನದ ನಂತರ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯು ವ್ಯಾಪಕವಾಗಿ ಬೆಳೆದಿದ್ದು ಜನಸಂಖ್ಯೆಯೊಂದಿಗೆ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಮತ್ತು ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆಯು ಸಹ ಬಹುದ್ದಾರಿ (Manifold) ಯಾಗಿ ಅಧಿಕಗೊಂಡಿರುತ್ತದೆ. ಇತ್ತೀಚಿನ ಲಭ್ಯ ವರದಿಯ ಪ್ರಕಾರ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರವು ವಾಹನ ಇಂಧನವನ್ನು ಅತ್ಯಧಿಕವಾಗಿ ಬಳಸುತ್ತಿದ್ದು ದೇಶದಲ್ಲಿ ಎರಡನೇ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿರುತ್ತದೆ. 2017-18ನೇ ಸಾಲಿನ ಆಯವ್ಯಯ ಪ್ರಸ್ತಾಪಿತ ರಸ್ತೆಗಳ ಕೆಲವು ಭಾಗಗಳು ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ, ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಾಗಿದ್ದು, ಕೆಲವು ಭಾಗಗಳು ಬೆಂಗಳೂರು ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಹಾಗೂ ಮಹಾನಗರ ಪಾಲಿಕೆ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿಯೂ ಸಹ ಹಾದು ಹೋಗುತ್ತಿದ್ದು ಹಾಲಿ ರಸ್ತೆಗಳು 5.5 ಮೀ ಅಗಲದಿಂದ 14 ಮೀ ವರೆಗೆ ವಿವಿಧ ಅಳತೆಗಳಿದ್ದು, ಮಧ್ಯಮಪಥ, ದ್ವಿಪಥ ಹಾಗೂ ಚತುಷ್ಪಥ ರಸ್ತೆಗಳಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಈ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಮುಂದಿನ 10 ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಉಂಟಾಗಬಹುದಾದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮತ್ತು ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ನಿಭಾಯಿಸುವ ಸಲುವಾಗಿ ಕನಿಷ್ಠ ನಾಲ್ಕು ಪಥದ ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ಹೆಚ್ಚು ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆ ಇರುವ ಭಾಗದಲ್ಲಿ 6 ಪಥದ ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ಕೆಲವು ಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಸೇವಾ ರಸ್ತೆಯೊಂದಿಗೆ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸುವ ಅವಶ್ಯಕತೆ ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಈ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲಾ ಅಂಶಗಳನ್ನು ಪರಿಗಣಿಸಿ, 155 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕಾಗಿ ರೂ.1550 ಕೋಟಿ ಮೊತ್ತ ಮತ್ತು ಭೂಸ್ವಾಧೀನಕ್ಕಾಗಿ ರೂ.545 ಕೋಟಿ ಮೊತ್ತ ಬೇಕಾಗಿದ್ದು ಒಟ್ಟಾರೆ ಸುಮಾರು ರೂ.2095 ಕೋಟಿ ಯೋಜನಾ ಮೊತ್ತ ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ ಎಂದು ಅಂದಾಜಿಸಲಾಗಿದೆ. ಈ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ವಾಹನ ಸಂಚಾರದ ಗಣತಿ ಮತ್ತು ಮುಂದಿನ ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಉಂಟಾಗಬಹುದಾದ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ಪರಿಗಣಿಸಿ ಕಾರ್ಯ ಸಾಧ್ಯತಾ ವರದಿ ತಯಾರಿಸಿದ ನಂತರ ಅಗತ್ಯಕ್ಕೆ ತಕ್ಕಂತೆ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಗಲ ಪಡಿಸಬೇಕಾಗುವ ಅಳತೆಗಳಿಗೆ ಅನುಗುಣವಾಗಿ ನಿಖರವಾದ ಅಂದಾಜು ಮೊತ್ತ ತಿಳಿದು ಬರುತ್ತದೆ.

ಈ ಯೋಜನೆಗೆ ಅವಶ್ಯಕವಾಗಿರುವ ಒಟ್ಟಾರೆ ರೂ.2095 ಕೋಟಿಗಳ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಕೆಆರ್‌ಡಿ‌ಸಿ‌ಎಲ್ ಸಂಸ್ಥೆಯು ಹಣಕಾಸು ಸಂಸ್ಥೆಗಳಿಂದ ಸಾಲ ಪಡೆದು ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ಯೋಚಿಸಿದೆ. ಸದರಿ ಸಾಲವನ್ನು ಮರುಪಾವತಿಸಲು ನಿಗಮಕ್ಕೆ ಬೇರೆ ಸಂಪನ್ಮೂಲಗಳು ಇಲ್ಲದಿರುವುದರಿಂದ, ಟೋಲ್ ಸಂಗ್ರಹಣೆಯಿಂದ ಬರುವ ಸಂಪನ್ಮೂಲದಿಂದ ಶೇ. 50 ರಷ್ಟು ಸಾಲ ಹಾಗೂ ಬಡ್ಡಿಯನ್ನು ಮರುಪಾವತಿಸುವುದು, ಇನ್ನುಳಿದ ಶೇ. 50 ರಷ್ಟು ಸಾಲ ಹಾಗೂ ಬಡ್ಡಿಯನ್ನು ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರದಿಂದ ಮರುಪಾವತಿಸಲು ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಿದೆ.

ವಿವರವಾದ ಯೋಜನಾ ವರದಿ ತಯಾರಿಸಿದ ನಂತರ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸುವ ಮುನ್ನ ಅನುದಾನದ ಹಂಚಿಕೆಗಾಗಿ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯನ್ನು ಮತ್ತೊಮ್ಮೆ ಆರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆಗೆ ಕಳುಹಿಸಲಾಗುವುದು.

7) ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಸಚಿವರ ಅನುಮೋದನೆ:-

ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯನ್ನು ಸಚಿವ ಸಂಪುಟದ ಮುಂದೆ ಮಂಡಿಸಲು ಮಾನ್ಯ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಸಚಿವರಿಂದ ನಿರ್ದೇಶಿಸಲಾಗಿದೆ.

8) ಅನುಷ್ಠಾನ ವೇಳಾಪಟ್ಟಿಯ ಕುರಿತು ಮಾಹಿತಿ:-

ಅಪೆಂಡಿಕ್ಸ್-1 ರಲ್ಲಿ ಲಗತ್ತಿಸಿದೆ.

9) ಸಮಾನತೆ / ಒಳಗೊಳ್ಳುವಿಕೆ, ಹೊಸ ಕಲ್ಪನೆಗಳು ಮತ್ತು ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಹೊಣೆಗಾರಿಕೆ:-

ಅಪೆಂಡಿಕ್ಸ್-2 ರಲ್ಲಿ ಲಗತ್ತಿಸಿದೆ.

10) ಮಹತ್ವದ ಮೈಲುಗಲ್ಲುಗಳನ್ನು ಕುರಿತು ಹೇಳಿಕೆ ಹಾಗೂ ಅವುಗಳನ್ನು ಸಾಧಿಸುವ ಬಗ್ಗೆ ನಿಗದಿಪಡಿಸಿದ ದಿನಾಂಕಗಳು:-

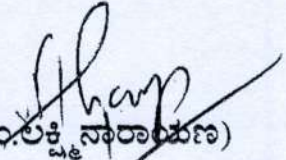
ಅಪೆಂಡಿಕ್ಸ್-3 ರಲ್ಲಿ ಲಗತ್ತಿಸಿದೆ.

11) ಅನುಮೋದನೆ ಕೋರುವ ಕಂಡಿಕೆ:-

ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರ (ವ್ಯವಹಾರ ನಿರ್ವಹಣೆ) ನಿಯಮಗಳು 1977ರ ಮೊದಲನೇ ಷೆಡ್ಯೂಲ್‌ನ ಐಟಂ 15 ರನ್ವಯ ಈ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಗೆ ಸಚಿವ ಸಂಪುಟದ ಅನುಮೋದನೆ ಅಗತ್ಯವಿದೆ.

12) ಮೇಲಿನ ವಿಷಯಗಳ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಈ ಕೆಳಕಂಡ ಅಂಶಗಳಿಗೆ ಸಚಿವ ಸಂಪುಟದ ಅನುಮೋದನೆಯನ್ನು ಕೋರಲಾಗಿದೆ.

ವಿವರವಾದ ಯೋಜನಾ ವರದಿ ತಯಾರಿಸಿದ ನಂತರ ಯೋಜನೆಯ ಅನುಷ್ಠಾನಕ್ಕಾಗಿ ಅನುದಾನ ಹಂಚಿಕೆಯ ಕುರಿತು ಆರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆಯ ಸಹಮತಿ ಪಡೆಯುವ ಷರತ್ತಿಗೊಳಪಟ್ಟು ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯಲ್ಲಿನ ನಾಲ್ಕು ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಕೆಆರ್‌ಡಿ‌ಸಿಎಲ್ ವತಿಯಿಂದ ಇಪ್ಪಿ ಮಾಡರಿಯಲ್ಲಿ ರೂ.2095 ಕೋಟಿಗಳ ಮೊತ್ತದಲ್ಲಿ ಕೈಗೊಳ್ಳಲು ಆಡಳಿತಾತ್ಮಕ ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡಲು.


(ಎಂ.ಲಕ್ಷ್ಮಿ ನಾರಾಯಣ)

ಸರ್ಕಾರದ ಅಪರ ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ
ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂ ಹಾಗೂ ಒ ಜ ಇಲಾಖೆ

ರಹಸ್ಯ

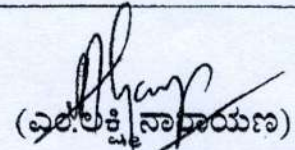
ಕಡತ ಸಂಖ್ಯೆ: ಲೋಇ 71 ಇಎಪಿ 2017

ಇಲಾಖೆ: ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ

ಅನುಷ್ಠಾನ ವೇಳಾಪಟ್ಟಿಯ ಕುರಿತು ಮಾಹಿತಿ

ವಿಷಯ: ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತದ (ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್) ಮೂಲಕ ಬೆಂಗಳೂರು ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ 150 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ ಬಗ್ಗೆ.

ಸಚಿವ ಸಂಪುಟ ನಿರ್ಣಯದ ಸಾರಾಂಶ	ಆಗಬಹುದಾದ ಪ್ರಯೋಜನ / ಫಲಿತಾಂಶ	ಕಾಲಮಿತಿ ಹಾಗೂ ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸುವ ರೀತಿ/ ಮಾಹಿತಿಯನ್ನು ಸಚಿವ ಸಂಪುಟಕ್ಕೆ ಒದಗಿಸುವ ಕುರಿತು.
ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತದ (ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್) ಮೂಲಕ ಬೆಂಗಳೂರು ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ 150 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡುವ ಕುರಿತು.	ಸದರಿ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವುದರಿಂದ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಉತ್ತಮ ಸಂಚಾರ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗೆ ಅನುವು ಮಾಡಿಕೊಡಲಾಗುವುದು.	<ul style="list-style-type: none"> • ಸಚಿವ ಸಂಪುಟದ ನಿರ್ಣಯದಂತೆ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ಕ್ರಮಕೈಗೊಳ್ಳುವುದು. • ಈ ಕಾಮಗಾರಿಯನ್ನು 18 ತಿಂಗಳಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಾಣ ಮಾಡುವುದು.


(ಎಲೆಕ್ಟ್ರಿಕ್ಟಿನ್ಸಾಧಾರಣ)

ಸರ್ಕಾರದ ಅಪರ ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ
ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂ ಹಾಗೂ ಒ ಜ ಇಲಾಖೆ.

ರಹಸ್ಯ

ಕಡತ ಸಂಖ್ಯೆ: ಲೋಇ 71 ಇಎಪಿ 2017

ಇಲಾಖೆ: ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ

ಸಮಾನತೆ/ಒಳಗೊಳ್ಳುವಿಕೆ, ಹೊಸ ಕಲ್ಪನೆಗಳು ಮತ್ತು ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಹೊಣೆಗಾರಿಕೆ

ವಿಷಯ: ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತದ (ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್) ಮೂಲಕ ಬೆಂಗಳೂರು ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ 150 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ ಬಗ್ಗೆ.

ಕ್ರಮ ಸಂಖ್ಯೆ	ಸಾಧಿಸಬೇಕಾದ ಗುರಿ	ಈ ಗುರಿಯನ್ನು ಸಾಧಿಸಲು ಪ್ರಸ್ತಾವನೆ ಹೇಗೆ ಪೂರಕವಾಗಿರುತ್ತದೆ.
1.	ಸಮಾನತೆ / ಒಳಗೊಳ್ಳುವಿಕೆ	<p>ಹಾಲಿ ಇರುವ ಹೊರ ವರ್ತುಲ ರಸ್ತೆಯ ಸಾಮರ್ಥ್ಯ ಮೀರಿ ಅಧಿಕ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆ ಉಂಟಾಗುತ್ತಿದ್ದು, ಇದರಿಂದ ಹೊರವರ್ತುಲ ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ಪ್ರಮುಖ ನಗರಗಳ ಸಂಪರ್ಕ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆ ಉಂಟಾಗುತ್ತಿರುವುದರಿಂದ ವಾಹನ ಚಲನೆಯ ವೇಗ ಪ್ರತಿ ಗಂಟೆಗೆ ಸರಾಸರಿ 8 ರಿಂದ 10 ಕಿಮೀ ಗಳಿಗೆ ಸೀಮಿತವಾಗಿ ಕಾಲವ್ಯಯವಾಗುತ್ತಿದೆ, ಪ್ರಸ್ತಾಪಿತ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸುವುದರಿಂದ ನಗರದಲ್ಲಿ ಸಂಚರಿಸಲು ಹೆಚ್ಚು ಕಾಲವ್ಯಯವಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ನಗರದ ಹೊರ ಭಾಗದ ರಸ್ತೆಗಳು ಉತ್ತಮ ರಸ್ತೆಗಳಾಗುವುದರಿಂದ ವಾಹನಗಳ ನಗರ ಪ್ರವೇಶ ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ಅಲ್ಲದೇ ಹೊರವಲಯದ ಪ್ರದೇಶ, ಕೈಗಾರಿಕಾ ವಲಯ, ಮಾಹಿತಿ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನ ವಲಯ ಹಾಗೂ ಅಂತರ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ಉತ್ತಮ, ಸುರಕ್ಷಿತ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಿದಂತಾಗುತ್ತದೆ. ಅಂತಿಮವಾಗಿ ನಿರೀಕ್ಷಿತ ಸ್ಥಳಗಳಿಗೆ ಸೇರುವ ಸಂಚಾರ ಅವಧಿ ಕಡಿಮೆಗೊಳ್ಳುವುದಲ್ಲದೇ ಇಂಧನ ಉಳಿತಾಯ ಉಂಟಾಗುತ್ತದೆ ಹಾಗೂ ಪರಿಸರ ಮಾಲಿನ್ಯವನ್ನು ತಡೆಗಟ್ಟಬಹುದಾಗಿರುತ್ತದೆ.</p> <p>ಈ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಿದ ರಸ್ತೆಯ ಮೇಲೆ ಬಳಕೆದಾರರ ಶುಲ್ಕ (ಟೋಲ್) ನಿಂದ ಬಂದ ಹಣವನ್ನು ಆರ್ಥಿಕ ಸಂಸ್ಥೆಗಳಿಂದ ಪಡೆದ ಸಾಲವನ್ನು ತೀರಿಸುವುದರ ಜೊತೆಗೆ ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್ ನಿಂದ ಹಿಂದುಳಿದ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿನ ಆರ್ಥಿಕವಾಗಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ಸಾಧುವಲ್ಲದ ರಸ್ತೆಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ವಿನಿಯೋಗಿಸಬಹುದಾಗಿದೆ ಹಾಗೂ ಈ ಮೂಲಕ ಸಮಗ್ರ ರಾಜ್ಯದ ಎಲ್ಲ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಸಮಗ್ರವಾಗಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಿ ಸಮಾನತೆ ಸಾಧಿಸಬಹುದಾಗಿದೆ.</p>
2.	ಹೊಸ ಕಲ್ಪನೆಗಳು	ಹೊರವಲಯದ ಪ್ರದೇಶ, ಕೈಗಾರಿಕಾ ವಲಯ, ಮಾಹಿತಿ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನ ವಲಯ ಹಾಗೂ ಅಂತರ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ಉತ್ತಮ, ಸುರಕ್ಷಿತ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಿದಂತಾಗುತ್ತದೆ.
3.	ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಹೊಣೆಗಾರಿಕೆ	ಸದರಿ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವುದರಿಂದ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಸುಗಮ ವಾಹನ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಅನುವು ಮಾಡಿಕೊಟ್ಟಂತಾಗುತ್ತದೆ.

ಸಹಿ:

ಹೆಸರು: ಎಂ.ಲಕ್ಷ್ಮಿ ಸಾರಾಯಣ

ಪದನಾಮ: ಸರ್ಕಾರದ ಅಪರ ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ

ದೂರವಾಣಿ ಸಂಖ್ಯೆ: 080-22034839

ಅಪೆಂಡಿಕ್ಸ್-3

ರಹಸ್ಯ

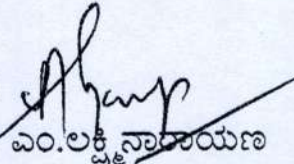
ಕಡತ ಸಂಖ್ಯೆ: ಲೋಇ 71 ಇಎಪಿ 2017

ಇಲಾಖೆ: ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ

ಮಹತ್ವದ ಮೈಲಿಗಲ್ಲುಗಳನ್ನು ಕುರಿತು ಹೇಳಿಕೆ ಹಾಗೂ ಅವುಗಳನ್ನು ಸಾಧಿಸುವ ಬಗ್ಗೆ ನಿಗದಿಪಡಿಸಿದ ದಿನಾಂಕಗಳು

ವಿಷಯ: ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತದ (ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್) ಮೂಲಕ ಬೆಂಗಳೂರು ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ 150 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ ಬಗ್ಗೆ.

ಕ್ರಮ ಸಂಖ್ಯೆ	ಮಹತ್ವದ ಮೈಲಿಗಲ್ಲುಗಳು	ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಲು ಹಾಕಿಕೊಂಡ ಕಾಲಮಿತಿ / ನಿಗದಿಪಡಿಸಿದ ದಿನಾಂಕ
1	ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತದ (ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್) ಮೂಲಕ ಬೆಂಗಳೂರು ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ 150 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಸುಗಮ ವಾಹನ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಅನುವು ಮಾಡಿಕೊಡುವುದು.	<ul style="list-style-type: none"> • ವಿವರವಾದ ಯೋಜನಾ ವರದಿ ತಯಾರಿಕೆಗೆ - 02 ತಿಂಗಳು • ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕೆ ಟೆಂಡರ್ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆ - 02 ತಿಂಗಳು • ಕಾಮಗಾರಿ ನಿರ್ಮಾಣ ಅವಧಿ - 18 ತಿಂಗಳು <p>ಒಟ್ಟು - 01 ವರ್ಷ 10 ತಿಂಗಳು</p>

ಸಹಿ: 

ಹೆಸರು: ಎಂ.ಲಕ್ಷ್ಮಿನಾರಾಯಣ

ಪದನಾಮ: ಸರ್ಕಾರದ ಅಪರ ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ

ದೂರವಾಣಿ ಸಂಖ್ಯೆ: 080-22034839

CABINET NOTE

Subject Case No: 619 /2017

Department: Public Works, Ports & Inland Water Transport Department

Sub:- Development of 150 km of roads in & around Bengaluru through Karnataka Road Development Corporation Limited (KRDCL).

1) Preamble:-

Hon'ble Chief Minister has announced in the Budget speech for the year 2017-18 in para 377 that 150 kms of roads around Bengaluru would be developed through KRDCL at an amount of Rs. 1455 cr to reduce traffic density. Approval is necessary to develop these roads through KRDCL. The roads are as below:

1. Hosakote – Boodigere – Mylanahalli – Devanahalli international Airport road.
2. Nelamangala – Madhure – Byata road.
3. Anekal – Attibele – Sarjapur – Varthur – Whitefield – Hosakote road.
4. Harohalli – Uruganadoddi – KIADB industrial area – Jigani – Anekal road.

2) Background:-

Bengaluru City limit has grown after merging of 7 municipalities and 110 surrounding villages, accordingly, traffic density has also increased with increase in population.

Bengaluru city is the hub of IT & BT. Number of information technologies and industrial zones have been established around Bengaluru city. Employees working in these organizations has also increased, which resulted in increase in vehicular density thereby consuming more time in travelling to surrounding places. As the Kempegowda international airport is situated near Devanahalli at 40 kms away from the Bengaluru city, number of travellers plying on these roads are also increased. Bengaluru city stands in the 2nd position in consuming the fuel as per the available records.

3) **Proposal:-**

1. Hosakote – Boodigere – Mylanahalli – Devanahalli international

Airport road.

The total length of the proposed road is 24.00 kms commencing from Hosakote – Boodigere cross (NH-04) passing via Mandur-Boodigere-singahalli – Kadayarrappanahalli – Mylanahalli joining the connecting road leading to International Airport. The part of Devanahalli – Mylanahalli road for a length of 2.00 kms is taken up by Infrastructure Development Department (IDD) at a cost of 31.50 cr including land acquisition which is in progress. Further the balance length from Mylanahalli to Hosakote is part of SH-104 and this 22.00 kms of length is 2 lane road.

Presently, Passenger Car Unit (PCU) on this road is 18,500, by developing this road it helps to provide very good connectivity to the surrounding area and for the residents of Eastern part of the city to reach International Airport as a nearest road. From this, it helps for the people of Southwestern, Eastern and Northeastern part of Bengaluru to reach the airport.

2. Nelamangala – Madhure – Byata road.

The proposed road starting from Nelamangala which is closely connected with NH-04 and NH-48 junction passes through important historical place like Madhure temple (Kanasawadi) via Rajaanukunte providing connectivity to Kempegowda International Airport, on this proposed road 3 railway crossing are there.

Presently, Passenger Car Unit (PCU) on this road is 15,000, by developing this road, it helps to reach the International Airport for the people of Western part of the Bengaluru city. From this, traffic density in the inner area of the Bengaluru city will be reduced. Details are as below:

Sl.No.	Road Part	Length of road (km)	Width (mt)	Type of road
1	From Nelamangala to Madhure	16.00	5.50	SH-74
2	From Madhure to Byata	5.50	7.00	MDR
3	From Byata to Rajaanukunte	10.50	7.00	MDR
4	From Rajaanukunte to Thimmasandra	5.50	5.50	Village road
5	From Thimmasandra to M.V Solars (NH-07)	2.00	5.50	Village road
		2.00	5.50	Village road
	Total	43.50		

3. Anekal – Attibele – Sarjapur – Varthur – Whitefield – Hosakote road.

The proposed road is State Highway-35 providing connectivity to Hosakote starting from Anekal via Attibele – Sarjapura – Varthur – Whitefield and the length of the road is 47.50 kms. From Anekal to Varthur Kodi two lane road is there, from Varthur Kodi to Hosakote four lane road for a length of 11.20 kms is there. A length of 11.20 kms from Gunjur to Kadugodi – Belesur falls in the BBPM limit. Development of 1.00 km in Attibele and 4.00 km from Sarjapur to Dommasandra into four lane road is in progress

Presently, Passenger Car Unit (PCU) on this road is 45,000, by developing this road, it helps to reach the International Airport directly by connecting the important places like Anekal, Attibele, Sarjapur, Dommasandra, Heggondanahalli, Katanuluru, Kannamangala, Doddabahanahalli, Segehalli villages.

Sl.No.	Road Part	Length of road (km)	Width (mt)	Type of road
1	From Anekal to Attibele	11.50	7.00	SH-35
2	From Attibele to Sarjapura	10.00	7.00	
3	From Sarajapura to Dommasandra	4.30	14.00 (Four lane)	
4	From Dommasandra to Varthur Kodi	10.30	7.00	
5	From Varthur Kodi to Hosakote road (NH-04)	11.40	14.00 (Four lane)	
Total		47.50		

4. Harohalli – Uruganadoddi – KIADB industrial area – Jigani – Anekal road.

Presently, the proposed road connects NH-209 providing connectivity to Anekal starting from Harohalli via Uruganadoddi – KIADB Industrial area – Jigani.

Presently, Passenger Car Unit (PCU) on this road is 37,728, by developing this road, it helps in smooth movement of traffic by connecting the important villages like Harohalli, Urugandoddi, Madappanadoddi, Yellammanadoddi, Oojiganapalya, Krishnadoddi, Mahantalingapura, Kallubalu cross, OTIS circle, APC circle (Jigani), Madapattna, Haragdde, Bangala, Kumbaranahalli, Sarojakkanahalli, Ingalavada cross, Gowrenahalli, Anekal Tank Bund, Anekal. It helps to reach the International Airport directly from Anekal Industrial area and acts as alternate road leading to smooth traffic. Details as below.

Sl.No.	Road Part	Length of road (km)	Width (mt)	Type of road
1	From Harohalli to Uruganadoddi (NH-209)	18.50	7.00	MDR
2	From Uruganadoddi to KIADB Industrial area	10.50	7.00	Village road
3	From KIADB to Jigani	1.00	14.00 (Four lane)	Village road
4	From Jigani to Anekal	12.00	5.5	SH-87
Total		42.00		

Planned construction details of the proposed roads.

1. Divided carriage way with four lanes/ six lanes.
2. Paved Shoulders.
3. Closed RCC drain systems and installation of duct for service routes.
4. Providing lighting arrangements for the road where necessary with the installation of electric poles.
5. Reconstruction of cross drains, minor bridges and major bridges if required.
6. Development of Railway routes, ROBs & RUBs to pass main roads and junctions if required.

4) Justification:-

1. Free movement of vehicles will be enabled by reducing the traffic congestion coming from Bengaluru City.
2. International Airport can be reached within short time on these roads, as these roads provide alternative road to the existing road.
3. It helps to reach the International Airport for the residents of Hosur road, Electronic city and East part of the city.
4. It helps to reach the International Airport directly, without traffic congestion for the residents of Western part of the Bengaluru city.
5. It provides an alternative road for the vehicles to pass through Harohalli, Jigani, Attibele industrial area to reach International Airport
6. By developing these roads traffic congestion in the internal city roads will be reduced.

5) Inter-Ministerial Consultations:-

a. Approval from Finance Department:

"The proposal has been examined. Finance Department accords in-principle clearance and PWD asked to come back to Finance Department after Detailed Project Reports are ready with yearwise funding requirements etc.,"

b. Approval from Planning Department

"2017-18 ನೇ ಸಾಲಿನ ಮಾನ್ಯ ಮುಖ್ಯಮಂತ್ರಿಗಳ ಆಯವ್ಯಯ ಭಾಷಣದ ಕೆಂಡಕೆ 377ರ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಗೆ ತಾವು ನೀಡಿರುವ ಸ್ವೀಕರಣವನ್ನು ಯೋಜನಾ ಇಲಾಖೆಯು ಪರಿಶೀಲಿಸಿದ್ದು, ಸದರಿ ಯೋಜನೆಗೆ ಆರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆಯು ಒದಗಿಸುವ ಅನುದಾನದ ಮಿತಿಯೊಳಗೆ ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸುವ ಷರತ್ತಿಗೊಳಪಟ್ಟು ಯೋಜನಾ ಇಲಾಖೆಯ ಸಹಮತಿಯನ್ನು ನೀಡಿದೆ ಮತ್ತು ಕರಡು ಸಚಿವ ಸಂಪುಟ ಟಿಪ್ಪಣಿಗೆ ಆರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆಯ ಅನುಮೋದನೆ ಪಡೆಯುವ ಷರತ್ತಿಗೊಳಪಟ್ಟು ಯೋಜನಾ ಇಲಾಖೆಯ ಅನುಮೋದನೆಯನ್ನು ನೀಡಿದೆ."

6) Financial Implications:-

The Financial Implications of the said roads is as below:

Sl.No	Road Nomenclature	Road length (in kms)	Construct ion Cost	Land Acquisition cost	Total Cost
1	Road connecting Devanahalli International Airport Via from Hosakote – Boodigere cross (NH-4) to Mylnahalli.	22.00	220.00	200.00	420.00
2	From Nelamangala (NH-4) to Madhure – Byata – Rajanukunte – Thimmasandra – MV Solars – Devanahalli Road (NH-7)	43.50	435.00	70.00	505.00
3	Road connecting Anekal (SH-35) Via from Harohalli to (NH-209) Uruganadoddi – Jigani – KIADB Industrial area.	42.00	420.00	125.00	545.00
4	Road connecting Hosakote (NH-4) Via from Anekal (SH-87) to Attibele – Sarjapura – Varthur – Whitefield.	47.50	475.00	150.00	625.00
	ಒಟ್ಟು	155.00	1550.00	545.00	2095.00

The total project cost is Rs. 1455 cr based on the line estimate for the development of 150 km of roads in & around Bengaluru. The proposed roads announced in 2017-18 budget speech are inspected by the KRDCCL Engineers and line estimate is prepared. Bengaluru city has grown due to the merging of 7 municipalities and 110 villages in and around Bengaluru which resulted in increase in population, number of vehicles and thereby increase in the traffic density. Bengaluru stands in 2nd position in the consumption of fuel as per the latest report. The different section of proposed roads announced in the budget speech comprises of village roads, major district roads, State Highways. These existing roads pass through village BBMP jurisdiction and are of 5.5 mts to 14 mts wide, that is of different dimensions like intermediate lanes, two lane and four lane roads. Depending upon the traffic density it is necessary to develop these roads with four lane road and where there is heavy traffic it is necessary to provide six lane roads along with service roads, considering, the development of traffic in the next ten years.

By considering all these facts, an amount of Rs. 1550 cr for the development of 155 kms of roads and Rs. 545 cr for land acquisition is required, total project cost is estimated at Rs. 2095 cr. An exact amount will be known only after the widening requirements the preparation of detailed feasibility report by considering the traffic census and traffic density and field requirements.

KRDCL has planned to borrow loan amount of Rs. 2095 cr from the financial institutions which is required for this project for the development of these roads. 50% of principle and interest of the loan amount would be repaid by KRDCCL through toll collection as it has no other revenue and it is proposed to repay the remaining 50% of principle and interest of the loan amount by State Government.

After the preparation of Detailed Project Report, the proposal will be once again sent to Finance Department for detailed funding requirements before execution of these roads.

7) Approval of the Minister-in-charge:-

Hon'ble Minister of PWD directed to place the proposal before the cabinet.

8) Statement of implementation Schedule:-

Enclosed in Annexure - 1

9) Statement of Equity, Innovation and Public accountability:-

Enclosed in Annexure - 2

10) Statement of Major milestones and corresponding target dates:-

Enclosed in Annexure - 3

11) Approval Paragraph:-

Approval of the Cabinet is essential for the above proposal as per item 15 of Schedule-I of Karnataka Government (Transaction of Business) Rules 1977.

12) In view of the above facts approval of the Cabinet is solicited to the following:

to accord administrative approval to take up the proposed four roads at a cost of Rs.2095 crore under EPC mode through KRDCL, subject to conditions that after the preparation of Detailed Project Report, PWD should consult Finance Department and get concurrence regarding funding requirements for the implementation of the project.


(M. LAKSHMINARAYANA)

Additional Chief Secretary to Government,
Public Works, Ports & IWT Department



100

100

100

100

100

100

92

APPENDIX-I**SECRET****File No: PWD 71 EAP 2017****Department : Public Works, Ports & Inland Water Transport Department****STATEMENT OF IMPLEMENTATION SCHEDULE**

Subject: Development of 150 km of roads in & around Bengaluru through Karnataka Road Development Corporation Limited (KRDCL).

Gist of decision required	Project Benefits / results	Time-frame and manner of implementation / reporting to Cabinet Secretariat
To accord approval for the development of 150 km of roads in & around Bengaluru through Karnataka Road Development Corporation Limited (KRDCL).	By developing these roads, It helps public for smooth and safe travel on these roads.	<ul style="list-style-type: none">• To take necessary action as per the Cabinet approval.• The work will be completed in 18 months.


(M. LAKSHMINARAYANA)Additional Chief Secretary to Government,
Public Works, Ports & IWT Department

93

APPENDIX-II

SECRET

File No: PWD 71 EAP 2017

Department : Public Works, Ports & Inland Water Transport Department

STATEMENT OF EQUITY, INNOVATION AND PUBLIC ACCOUNTABILITY

Subject: Development of 150 km of roads in & around Bengaluru through Karnataka Road Development Corporation Limited (KRDCL).

Sl No.	The required goal	How does the proposal advance this goal?
1.	Equity or Inclusiveness	Existing ring roads are connected by number of connecting roads where the traffic density is more causing limitation in the speed of vehicles in the ring road at an average of 8 to 10 kms, thereby causing waste of time. By developing these proposed roads travel time could be saved and also the vehicles entering the cities could be avoided. Safer roads will be provided for the outer zones, industrial zones, information technological zones and for international airport. Finally, apart from reduction in fuel consumption and environmental pollution there would be reduction in travel time in reaching destination. By collecting toll on these roads, the repayment of loan can be made with the improvement of other essential backward area roads which are not economically viable through KRDCL, thus, the equality in development on entire network of roads in the state can be achieved.
2.	Innovation	Safer roads will be provided for the outer zones, industrial zones, information technological zones and for international airport.
3.	Public Accountability	The smooth and safer roads will be provided for the free movement of the vehicles to the public.

(M. LAKSHMINARAYANA)

Additional Chief Secretary to Government,
Public Works, Ports & IWT Department

94

APPENDIX-III

SECRET

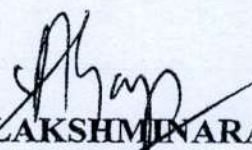
File No: PWD 71 EAP 2017

Department : Public Works, Ports & Inland Water Transport Department

STATEMENT ON MAJOR MILESTONES AND TARGET DATES

Subject: Development of 150 km of roads in & around Bengaluru through Karnataka Road Development Corporation Limited (KRDCL).

Sl. No.	Major Milestones	Time-frame for completion / Target Date
1.	To develop 150 km of roads in & around Bengaluru through Karnataka Road Development Corporation Limited (KRDCL). to provide smooth and safe travel on these roads for public.	<ul style="list-style-type: none">• Preparation of Detailed Project report - 2 months• Tender Process - 2 months• Construction period - 18 monthsTotal - <u>01 year 10 months</u>


(M. LAKSHMINARAYANA)

Additional Chief Secretary to Government,
Public Works, Ports & IWT Department



95

ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರದ ನಡವಳಿಗಳು

ವಿಷಯ:-ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತದ (ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್) ಮೂಲಕ ಬೆಂಗಳೂರು ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ 150 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ ಬಗ್ಗೆ.

ಓದಲಾಗಿದೆ:-ವ್ಯವಸ್ಥಾಪಕ ನಿರ್ದೇಶಕರು, ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್ ರವರ ಪತ್ರ ಸಂಖ್ಯೆ: ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್/ವ್ಯನಿ/ಆಯವ್ಯಯ ರಸ್ತೆಗಳು/2017-18/229, ದಿನಾಂಕ: 26-04-2017.

* * *

ಪ್ರಸ್ತಾವನೆ:

2017-18ನೇ ಸಾಲಿನ ಆಯವ್ಯಯ ಭಾಷಣದ ಕಂಡಿಕೆ-377 ರಲ್ಲಿ ಸನ್ಮಾನ್ಯ ಮುಖ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಲು ಸುಮಾರು 150 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ರೂ. 1455 ಕೋಟಿಗಳ ಮೊತ್ತದಲ್ಲಿ ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್ ಮೂಲಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲಾಗುವುದು ಎಂದು ಘೋಷಿಸಿದ್ದು, ಈ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್ ಮೂಲಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲು ಅನುಮೋದನೆ ಅವಶ್ಯಕವಾಗಿದೆ. ರಸ್ತೆಗಳು ಈ ಕೆಳಗಿನಂತಿವೆ:

1. ಹೊಸಕೋಟೆ-ಬೂದಿಗರೆ-ಮೈಲನಹಳ್ಳಿ-ದೇವನಹಳ್ಳಿ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ ರಸ್ತೆ.
2. ನೆಲಮಂಗಲ-ಮಧುರೆ-ಬ್ಯಾತ ರಸ್ತೆ.
3. ಆನೇಕಲ್-ಅತ್ತಿಬೆರೆ-ಸರ್ಜಾಪುರ-ವರ್ತೂರು-ವೈಟ್‌ಫೀಲ್ಡ್-ಹೊಸಕೋಟೆ ರಸ್ತೆ.
4. ಹಾರೋಹಳ್ಳಿ-ಉರುಗನದೊಡ್ಡಿ-ಕೆಎಡಿಬಿ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶ-ಜಿಗಣಿ-ಆನೇಕಲ್ ರಸ್ತೆ.

ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ ಏಳು ನಗರ ಸಭೆಗಳ ವಿಲೀನದ ನಂತರ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯ ವ್ಯಾಪಕವಾಗಿ ಬೆಳೆದಿದ್ದು ಜನಸಂಖ್ಯೆಯೊಂದಿಗೆ ವಾಹನಗಳ ದಟ್ಟಣೆಯು ಅಧಿಕಗೊಂಡಿರುತ್ತದೆ. ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರವು ಐಟಿ ಮತ್ತು ಬಿಟಿ ಸಂಸ್ಥೆಗಳ ಕೇಂದ್ರ ಸ್ಥಳವಾಗಿದ್ದು, ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಸುತ್ತಮುತ್ತ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ಮಾಹಿತಿ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನ ಮತ್ತು ಕೈಗಾರಿಕಾ ವಲಯಗಳನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಲಾಗಿದೆ. ಈ ಸಂಸ್ಥೆಗಳಲ್ಲಿ ಸೇವೆ ಸಲ್ಲಿಸುತ್ತಿರುವ ಸಿಬ್ಬಂದಿಗಳೂ ಸಹ ಅಧಿಕಗೊಂಡಿದ್ದು, ಇದರಿಂದಾಗಿ, ಈ ಸ್ಥಳಗಳಿಗೆ ಪ್ರಯಾಣಿಸುವ ವಾಹನಗಳ ಅಧಿಕ ದಟ್ಟಣೆಯಿಂದಾಗಿ ನಗರ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಸಂಚರಿಸಲು ಆಧಿಕ ಕಾಲ ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ದೇವನಹಳ್ಳಿಯ ಸಮೀಪ ನಗರದಿಂದ ಸುಮಾರು 40 ಕಿಮೀ ಅಂತರದಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿರುವ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣದಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರಕ್ಕೆ ಬರುವ/ಹೊರಹೋಗುವ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆಯು ಅಧಿಕಗೊಂಡಿರುತ್ತದೆ. ಇತ್ತೀಚಿನ ಲಭ್ಯ ವರದಿಯ ಪ್ರಕಾರ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರವು ವಾಹನ ಇಂಧನವನ್ನು ಅತ್ಯಧಿಕವಾಗಿ ಬಳಸುತ್ತಿದ್ದು, ದೇಶದಲ್ಲಿ ಎರಡನೇ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿರುತ್ತದೆ.

ಈ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲಾ ಅಂಶಗಳನ್ನು ಪರಿಗಣಿಸಿ, 155 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕಾಗಿ ರೂ.1550 ಕೋಟಿ ಮೊತ್ತ ಮತ್ತು ಭೂಸ್ವಾಧೀನಕ್ಕಾಗಿ ರೂ.545 ಕೋಟಿ ಮೊತ್ತ ಬೇಕಾಗಿದ್ದು ಒಟ್ಟಾರೆ ಸುಮಾರು ರೂ.2095 ಕೋಟಿ ಯೋಜನಾ ಮೊತ್ತ ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ ಎಂದು ಅಂದಾಜಿಸಲಾಗಿದೆ. ಈ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ವಾಹನ ಸಂಚಾರದ ಗಣತಿ ಮತ್ತು ಮುಂದಿನ ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಉಂಟಾಗಬಹುದಾದ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ಪರಿಗಣಿಸಿ ಕಾರ್ಯ ಸಾಧ್ಯತಾ ವರದಿ ತಯಾರಿಸಿದ ನಂತರ

ಅಗತ್ಯಕ್ಕೆ ತಕ್ಕಂತೆ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಗಲ ಪಡಿಸಬೇಕಾಗುವ ಅಳತೆಗಳಿಗೆ ಅನುಗುಣವಾಗಿ ನಿಖರವಾದ ಅಂದಾಜು ಮೊತ್ತ ತಿಳಿದು ಬರುತ್ತದೆ.

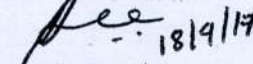
ಈ ಯೋಜನೆಗೆ ಅವಶ್ಯಕವಾಗಿರುವ ಒಟ್ಟಾರೆ ರೂ.2095 ಕೋಟಿಗಳ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್ ಸಂಸ್ಥೆಯು ಹಣಕಾಸು ಸಂಸ್ಥೆಗಳಿಂದ ಸಾಲ ಪಡೆದು ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ಯೋಚಿಸಿದೆ. ಸದರಿ ಸಾಲವನ್ನು ಮರುಪಾವತಿಸಲು ನಿಗಮಕ್ಕೆ ಬೇರೆ ಸಂಪನ್ಮೂಲಗಳು ಇಲ್ಲದಿರುವುದರಿಂದ, ಟೋಲ್ ಸಂಗ್ರಹಣೆಯಿಂದ ಬರುವ ಸಂಪನ್ಮೂಲದಿಂದ ಶೇ. 50 ರಷ್ಟು ಸಾಲ ಹಾಗೂ ಬಡ್ಡಿಯನ್ನು ಮರುಪಾವತಿಸುವುದು, ಇನ್ನುಳಿದ ಶೇ. 50 ರಷ್ಟು ಸಾಲ ಹಾಗೂ ಬಡ್ಡಿಯನ್ನು ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರದಿಂದ ಮರುಪಾವತಿಸಲು ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಿದೆ. ವಿವರವಾದ ಯೋಜನಾ ವರದಿ ತಯಾರಿಸಿದ ನಂತರ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸುವ ಮುನ್ನಾ ಅನುದಾನದ ಹಂಚಿಕೆಗಾಗಿ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯನ್ನು ಮತ್ತೊಮ್ಮೆ ಆರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆಗೆ ಕಳುಹಿಸಲಾಗುವುದು.

ಸದರಿ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯನ್ನು ಸರ್ಕಾರದ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಕೂಲಂಕುಷವಾಗಿ ಪರಿಶೀಲಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಈ ಕೆಳಗಿನಂತೆ ಆದೇಶ ಹೊರಡಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಸರ್ಕಾರದ ಆದೇಶ ಸಂಖ್ಯೆ: ಲೋಇ 71 ಇಎಪಿ 2017, ಬೆಂಗಳೂರು, ದಿನಾಂಕ: 18-09-2017.

1. ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತದ ವತಿಯಿಂದ ಇಪಿಸಿ ಮಾದರಿಯಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರು ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ 155 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯಲ್ಲಿನ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ರೂ.2095 ಕೋಟಿಗಳ ಮೊತ್ತದಲ್ಲಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ಆಡಳಿತಾತ್ಮಕ ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡಲಾಗಿದೆ.
2. ವಿವರವಾದ ಯೋಜನಾ ವರದಿ ತಯಾರಿಸಿದ ನಂತರ ಯೋಜನೆಯ ಅನುಷ್ಠಾನಕ್ಕಾಗಿ ಅನುದಾನ ಹಂಚಿಕೆಯ ಕುರಿತು ಆರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆಯ ಸಹಮತಿ ಪಡೆಯುವ ಷರತ್ತಿಗೊಳಪಟ್ಟಿದೆ.
3. ಈ ಆದೇಶವನ್ನು ಆರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆಯ ಹಿಂಬರಹ ಸಂಖ್ಯೆ: FD 418 FC-1/2017, ದಿನಾಂಕ: 07-08-2017 ರನ್ವಯ ಹೊರಡಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯಪಾಲರ ಆಜ್ಞಾನುಸಾರ
ಮತ್ತು ಅವರ ಹೆಸರಿನಲ್ಲಿ


(ಪಿ.ಆರ್ ತಾರಾ)

ಸರ್ಕಾರದ ಅಧೀನ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ
ಬಾಹ್ಯ ಅನುದಾನಿತ ಯೋಜನೆಗಳು (ಇಎಪಿ)
ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಹಾಗೂ
ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ

ಗೆ,

ಸಂಕಲನಕಾರರು, ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯಪತ್ರ, ಬೆಂಗಳೂರು ಮುಂದಿನ ರಾಜ್ಯ ಪತ್ರದಲ್ಲಿ ಪ್ರಕಟಿಸಲು.

ಪ್ರತಿಯನ್ನು :-

1. ಮಹಾಲೇಖಪಾಲರು (ಅಕೌಂಟ್ಸ್) ಕರ್ನಾಟಕ, ಬೆಂಗಳೂರು.
2. ಸನ್ಮಾನ್ಯ ಮುಖ್ಯ ಮಂತ್ರಿಯವರ ಆಪರ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ, ವಿಧಾನಸೌಧ, ಬೆಂಗಳೂರು.
3. ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಸಚಿವರ ಆಪ್ತ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ, ವಿಧಾನಸೌಧ, ಬೆಂಗಳೂರು ರವರಿಗೆ ಮಾನ್ಯ ಸಚಿವರ ಗಮನಕ್ಕೆ ತರಲು.
4. ಸರ್ಕಾರದ ಅಪರ ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ, ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಹಾಗೂ ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ, ಬೆಂಗಳೂರು.
5. ಸರ್ಕಾರದ ಅಪರ ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ, ಆರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆ, ವಿಧಾನಸೌಧ, ಬೆಂಗಳೂರು.
6. ಸರ್ಕಾರದ ಪ್ರಧಾನ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ, ಯೋಜನೆ, ಕಾರ್ಯಕ್ರಮ ಸಂಯೋಜನೆ ಮತ್ತು ಸಾಂಖ್ಯಿಕ ಇಲಾಖೆ, ಬಹುಮಹಡಿಗಳ ಕಟ್ಟಡ, ಬೆಂಗಳೂರು.
7. ಸರ್ಕಾರದ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ, ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಹಾಗೂ ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ, ಬೆಂಗಳೂರು.
8. ಸರ್ಕಾರದ ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ ರವರ ವಿಷೇಶ ಕರ್ತವ್ಯಾಧಿಕಾರಿ, ಸಚಿವ ಸಂಪುಟ ಶಾಖೆ, ವಿಧಾನ ಸೌಧ ಬೆಂಗಳೂರು ದಿನಾಂಕ 13-09-2017 ರಂದು ಕಾರ್ಯ ಸೂಚಿ ಸಂಖ್ಯೆ 05 ರ ಪ್ರಕಾರ ಹೊರಡಿಸಿ ಕಳುಹಿಸಲಾಗಿದೆ.
9. ವಿಶೇಷಾಧಿಕಾರಿ ಹಾಗೂ ಪದನಿಮಿತ್ತ ಸರ್ಕಾರದ ಉಪಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ, (ಆರ್ಥಿಕ ಕೋಶ) ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆ, ವಿಧಾನಸೌಧ, ಬೆಂಗಳೂರು.
10. ಆಂತರಿಕ ಆರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆ, ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಹಾಗೂ ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ, ಬೆಂಗಳೂರು.
11. ಸರ್ಕಾರದ ಉಪಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ, (ಸಂ ಮತ್ತು ಕ) ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಹಾಗೂ ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ, ಬೆಂಗಳೂರು.
12. ವ್ಯವಸ್ಥಾಪಕ ನಿರ್ದೇಶಕರು, ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತ, ಬೆಂಗಳೂರು.
13. ಮುಖ್ಯ ಇಂಜಿನಿಯರ್, ಸಂಪರ್ಕ ಮತ್ತು ಕಟ್ಟಡ (ದಕ್ಷಿಣ), ಬೆಂಗಳೂರು.
14. ಜಂಟಿ ನಿರ್ದೇಶಕರು, ಸ್ಟೇಟ್ ಹುಜೂರು ಟ್ರಿಪರಿ, ಕೆ.ಆರ್ ಸರ್ಕಲ್, ಬೆಂಗಳೂರು.
15. ಮುಖ್ಯ ಇಂಜಿನಿಯರ್, PRAMC ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಹಾಗೂ ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ ರವರಿಗೆ ವೆಬ್ ಸೈಟ್ ನಲ್ಲಿ ಪ್ರಕಟಿಸಲು.
16. ಕಡತ / ಹೆಚ್ಚುವರಿ ಪ್ರತಿಗಳು.

98



ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರದ ನಡವಳಿಗಳು

ವಿಷಯ:-ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತದ (ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್) ಮೂಲಕ ಬೆಂಗಳೂರು ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ 150 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ ಬಗ್ಗೆ.

ಓದಲಾಗಿದೆ:-ವ್ಯವಸ್ಥಾಪಕ ನಿರ್ದೇಶಕರು, ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್ ರವರ ಪತ್ರ ಸಂಖ್ಯೆ: ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್/ವ್ಯನಿ/ಆಯವ್ಯಯ ರಸ್ತೆಗಳು/2017-18/229, ದಿನಾಂಕ: 26-04-2017.

* * *

ಪ್ರಸ್ತಾವನೆ:

2017-18ನೇ ಸಾಲಿನ ಆಯವ್ಯಯ ಭಾಷಣದ ಕಂಡಿಕೆ-377 ರಲ್ಲಿ ಸನ್ಮಾನ್ಯ ಮುಖ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಲು ಸುಮಾರು 150 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ರೂ. 1455 ಕೋಟಿಗಳ ಮೊತ್ತದಲ್ಲಿ ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್ ಮೂಲಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲಾಗುವುದು ಎಂದು ಘೋಷಿಸಿದ್ದು, ಈ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್ ಮೂಲಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲು ಅನುಮೋದನೆ ಅವಶ್ಯಕವಾಗಿದೆ. ರಸ್ತೆಗಳು ಈ ಕೆಳಗಿನಂತಿವೆ:

1. ಹೊಸಕೋಟೆ-ಬೂದಿಗರೆ-ಮೈಲನಹಳ್ಳಿ-ದೇವನಹಳ್ಳಿ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ ರಸ್ತೆ.
2. ನೆಲಮಂಗಲ-ಮಧುರೆ-ಬ್ಯಾತ ರಸ್ತೆ.
3. ಆನೇಕಲ್-ಅತ್ತಿಬೆಲೆ-ಸರ್ಜಾಪುರ-ವರ್ತೂರು-ವೈಟ್‌ಫೀಲ್ಡ್-ಹೊಸಕೋಟೆ ರಸ್ತೆ.
4. ಹಾರೋಹಳ್ಳಿ-ಉರುಗನದೊಡ್ಡಿ-ಕೆಐಎಡಿಬಿ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶ-ಜಿಗಣಿ-ಆನೇಕಲ್ ರಸ್ತೆ.

ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ ಏಳು ನಗರ ಸಭೆಗಳ ವಿಲೀನದ ನಂತರ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯು ವ್ಯಾಪಕವಾಗಿ ಬೆಳೆದಿದ್ದು ಜನಸಂಖ್ಯೆಯೊಂದಿಗೆ ವಾಹನಗಳ ದಟ್ಟಣೆಯು ಅಧಿಕಗೊಂಡಿರುತ್ತದೆ. ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರವು ಐಟಿ ಮತ್ತು ಬಿಟಿ ಸಂಸ್ಥೆಗಳ ಕೇಂದ್ರ ಸ್ಥಳವಾಗಿದ್ದು, ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಸುತ್ತಮುತ್ತ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ಮಾಹಿತಿ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನ ಮತ್ತು ಕೈಗಾರಿಕಾ ವಲಯಗಳನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಲಾಗಿದೆ. ಈ ಸಂಸ್ಥೆಗಳಲ್ಲಿ ಸೇವೆ ಸಲ್ಲಿಸುತ್ತಿರುವ ಸಿಬ್ಬಂದಿಗಳೂ ಸಹ ಅಧಿಕಗೊಂಡಿದ್ದು, ಇದರಿಂದಾಗಿ, ಈ ಸ್ಥಳಗಳಿಗೆ ಪ್ರಯಾಣಿಸುವ ವಾಹನಗಳ ಅಧಿಕ ದಟ್ಟಣೆಯಿಂದಾಗಿ ನಗರ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಸಂಚರಿಸಲು ಅಧಿಕ ಕಾಲ ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ದೇವನಹಳ್ಳಿಯ ಸಮೀಪ ನಗರದಿಂದ ಸುಮಾರು 40 ಕಿಮೀ ಅಂತರದಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿರುವ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣದಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರಕ್ಕೆ ಬರುವ/ಹೊರಹೋಗುವ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆಯು ಅಧಿಕಗೊಂಡಿರುತ್ತದೆ. ಇತ್ತೀಚಿನ ಲಭ್ಯ ವರದಿಯ ಪ್ರಕಾರ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರವು ವಾಹನ ಇಂಧನವನ್ನು ಅತ್ಯಧಿಕವಾಗಿ ಬಳಸುತ್ತಿದ್ದು, ದೇಶದಲ್ಲಿ ಎರಡನೇ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿರುತ್ತದೆ.

ಈ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲಾ ಅಂಶಗಳನ್ನು ಪರಿಗಣಿಸಿ, 155 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕಾಗಿ ರೂ.1550 ಕೋಟಿ ಮೊತ್ತ ಮತ್ತು ಭೂಸ್ವಾಧೀನಕ್ಕಾಗಿ ರೂ.545 ಕೋಟಿ ಮೊತ್ತ ಬೇಕಾಗಿದ್ದು ಒಟ್ಟಾರೆ ಸುಮಾರು ರೂ.2095 ಕೋಟಿ ಯೋಜನಾ ಮೊತ್ತ ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ ಎಂದು ಅಂದಾಜಿಸಲಾಗಿದೆ. ಈ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ವಾಹನ ಸಂಚಾರದ ಗಣತಿ ಮತ್ತು ಮುಂದಿನ ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಉಂಟಾಗಬಹುದಾದ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ಪರಿಗಣಿಸಿ ಕಾರ್ಯ ಸಾಧ್ಯತಾ ವರದಿ ತಯಾರಿಸಿದ ನಂತರ

99

ಅಗತ್ಯಕ್ಕೆ ತಕ್ಕಂತೆ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಗಲ ಪಡಿಸಬೇಕಾಗುವ ಅಳತೆಗಳಿಗೆ ಅನುಗುಣವಾಗಿ ನಿಖರವಾದ ಅಂದಾಜು ಮೊತ್ತ ತಿಳಿದು ಬರುತ್ತದೆ.

ಈ ಯೋಜನೆಗೆ ಅವಶ್ಯಕವಾಗಿರುವ ಒಟ್ಟಾರೆ ರೂ.2095 ಕೋಟಿಗಳ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್ ಸಂಸ್ಥೆಯು ಹಣಕಾಸು ಸಂಸ್ಥೆಗಳಿಂದ ಸಾಲ ಪಡೆದು ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ಯೋಜಿಸಿದೆ. ಸದರಿ ಸಾಲವನ್ನು ಮರುಪಾವತಿಸಲು ನಿಗಮಕ್ಕೆ ಬೇರೆ ಸಂಪನ್ಮೂಲಗಳು ಇಲ್ಲದಿರುವುದರಿಂದ, ಟೋಲ್ ಸಂಗ್ರಹಣೆಯಿಂದ ಬರುವ ಸಂಪನ್ಮೂಲದಿಂದ ಶೇ. 50 ರಷ್ಟು ಸಾಲ ಹಾಗೂ ಬಡ್ಡಿಯನ್ನು ಮರುಪಾವತಿಸುವುದು, ಇನ್ನುಳಿದ ಶೇ. 50 ರಷ್ಟು ಸಾಲ ಹಾಗೂ ಬಡ್ಡಿಯನ್ನು ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರದಿಂದ ಮರುಪಾವತಿಸಲು ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಿದೆ. ವಿವರವಾದ ಯೋಜನಾ ವರದಿ ತಯಾರಿಸಿದ ನಂತರ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸುವ ಮುನ್ನಾ ಅನುದಾನದ ಹಂಚಿಕೆಗಾಗಿ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯನ್ನು ಮತ್ತೊಮ್ಮೆ ಆರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆಗೆ ಕಳುಹಿಸಲಾಗುವುದು.

ಸದರಿ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯನ್ನು ಸರ್ಕಾರದ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಕೂಲಂಕುಷವಾಗಿ ಪರಿಶೀಲಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಈ ಕೆಳಗಿನಂತೆ ಆದೇಶ ಹೊರಡಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಸರ್ಕಾರದ ಆದೇಶ ಸಂಖ್ಯೆ: ಲೋಇ 71 ಇಎಪಿ 2017, ಬೆಂಗಳೂರು, ದಿನಾಂಕ: 18-09-2017.

1. ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತದ ವತಿಯಿಂದ ಇಪಿಸಿ ಮಾದರಿಯಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರು ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ 15 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯಲ್ಲಿನ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ರೂ.2095 ಕೋಟಿಗಳ ಮೊತ್ತದಲ್ಲಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ಆಡಳಿತಾತ್ಮಕ ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡಲಾಗಿದೆ.
2. ವಿವರವಾದ ಯೋಜನಾ ವರದಿ ತಯಾರಿಸಿದ ನಂತರ ಯೋಜನೆಯ ಅನುಷ್ಠಾನಕ್ಕಾಗಿ ಅನುದಾನ ಹಂಚಿಕೆಯ ಕುರಿತು ಆರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆಯ ಸಹಮತಿ ಪಡೆಯುವ ಷರತ್ತಿಗೊಳಪಟ್ಟಿದೆ.
3. ಈ ಆದೇಶವನ್ನು ಆರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆಯ ಹಿಂಬರಹ ಸಂಖ್ಯೆ: FD 418 FC-1/2017, ದಿನಾಂಕ: 07-08-2017 ರನ್ವಯ ಹೊರಡಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯಪಾಲರ ಆಜ್ಞಾನುಸಾರ
ಮತ್ತು ಅವರ ಹೆಸರಿನಲ್ಲಿ

(ಪಿ.ಆರ್ ತಾರಾ)

ಸರ್ಕಾರದ ಅಧೀನ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ
ಬಾಹ್ಯ ಅನುದಾನಿತ ಯೋಜನೆಗಳು (ಇಎಪಿ)
ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಹಾಗೂ
ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ.

ಗೆ.

ಸಂಕಲನಕಾರರು, ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯಪತ್ರ, ಬೆಂಗಳೂರು ಮುಂದಿನ ರಾಜ್ಯ ಪತ್ರದಲ್ಲಿ ಪ್ರಕಟಿಸಲು.

ಪ್ರತಿಯನ್ನು :-

1. ಮಹಾಲೇಖಪಾಲರು (ಅಕೌಂಟ್) ಕರ್ನಾಟಕ, ಬೆಂಗಳೂರು.
2. ಸನ್ಮಾನ್ಯ ಮುಖ್ಯ ಮಂತ್ರಿಯವರ ಅಪರ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ, ವಿಧಾನಸೌಧ, ಬೆಂಗಳೂರು.
3. ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಸಚಿವರ ಅಪ್ಪ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ, ವಿಧಾನಸೌಧ, ಬೆಂಗಳೂರು ರವರಿಗೆ ಮಾನ್ಯ ಸಚಿವರ ಗಮನಕ್ಕೆ ತರಲು.
4. ಸರ್ಕಾರದ ಅಪರ ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ, ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಹಾಗೂ ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ, ಬೆಂಗಳೂರು.
5. ಸರ್ಕಾರದ ಅಪರ ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ, ಆರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆ, ವಿಧಾನಸೌಧ, ಬೆಂಗಳೂರು.
6. ಸರ್ಕಾರದ ಪ್ರಧಾನ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ, ಯೋಜನೆ, ಕಾರ್ಯಕ್ರಮ ಸಂಯೋಜನೆ ಮತ್ತು ಸಾಂಖ್ಯಿಕ ಇಲಾಖೆ, ಬಹುಮಹಡಿಗಳ ಕಟ್ಟಡ, ಬೆಂಗಳೂರು.
7. ಸರ್ಕಾರದ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ, ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಹಾಗೂ ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ, ಬೆಂಗಳೂರು.
8. ಸರ್ಕಾರದ ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ ರವರ ವಿಷೇಶ ಕರ್ತವ್ಯಾಧಿಕಾರಿ, ಸಚಿವ ಸಂಪುಟ ಶಾಖೆ, ವಿಧಾನ ಸೌಧ ಬೆಂಗಳೂರು ದಿನಾಂಕ 13-09-2017 ರಂದು ಕಾರ್ಯ ಸೂಚಿ ಸಂಖ್ಯೆ 05 ರ ಪ್ರಕಾರ ಹೊರಡಿಸಿ ಕಳುಹಿಸಲಾಗಿದೆ.
9. ವಿಶೇಷಾಧಿಕಾರಿ ಹಾಗೂ ಪದನಿಮಿತ್ತ ಸರ್ಕಾರದ ಉಪಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ, (ಆರ್ಥಿಕ ಕೋಶ) ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆ, ವಿಧಾನಸೌಧ, ಬೆಂಗಳೂರು.
10. ಆಂತರಿಕ ಆರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆ, ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಹಾಗೂ ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ, ಬೆಂಗಳೂರು.
11. ಸರ್ಕಾರದ ಉಪಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ, (ಸಂ ಮತ್ತು ಕ) ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಹಾಗೂ ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ, ಬೆಂಗಳೂರು.
12. ವ್ಯವಸ್ಥಾಪಕ ನಿರ್ದೇಶಕರು, ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತ, ಬೆಂಗಳೂರು.
13. ಮುಖ್ಯ ಇಂಜಿನಿಯರ್, ಸಂಪರ್ಕ ಮತ್ತು ಕಟ್ಟಡ (ದಕ್ಷಿಣ), ಬೆಂಗಳೂರು.
14. ಜಂಟಿ ನಿರ್ದೇಶಕರು, ಸ್ಟೇಟ್ ಹುಜೂರು ಟ್ರಿಪರಿ, ಕೆ.ಆರ್ ಸರ್ಕಲ್, ಬೆಂಗಳೂರು.
15. ಮುಖ್ಯ ಇಂಜಿನಿಯರ್, PRAMC ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಹಾಗೂ ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ ರವರಿಗೆ ವೆಬ್ ಸೈಟ್ ನಲ್ಲಿ ಪ್ರಕಟಿಸಲು.
16. ಕಡತ / ಹೆಚ್ಚುವರಿ ಪ್ರತಿಗಳು.

101

ಸಂಖ್ಯೆ:ಲೋಇ 71 ಇಎಪಿ 2017

2017

"ರಹಸ್ಯ"

ಸಚಿವ ಸಂಪುಟ ಟಿಪ್ಪಣಿ

ವಿಷಯ ಸಂಖ್ಯೆ: ಸಿ:619/2017

ಇಲಾಖೆ: ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ

ವಿಷಯ:-ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತದ (ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್) ಮೂಲಕ ಬೆಂಗಳೂರು ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ 150 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ ಬಗ್ಗೆ.

* * *

1) ಪೀಠಿಕೆ:-

2017-18ನೇ ಸಾಲಿನ ಆಯವ್ಯಯ ಭಾಷಣದ ಕಂಡಿಕೆ-377 ರಲ್ಲಿ ಸನ್ಮಾನ್ಯ ಮುಖ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಲು ಸುಮಾರು 150 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ರೂ. 1455 ಕೋಟಿಗಳ ಮೊತ್ತದಲ್ಲಿ ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್ ಮೂಲಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲಾಗುವುದು ಎಂದು ಘೋಷಿಸಿದ್ದು, ಈ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್ ಮೂಲಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲು ಅನುಮೋದನೆ ಅವಶ್ಯಕವಾಗಿದೆ. ರಸ್ತೆಗಳು ಈ ಕೆಳಗಿನಂತಿವೆ:

1. ಹೊಸಕೋಟೆ-ಬೂದಿಗೆರೆ-ಮೈಲನಹಳ್ಳಿ-ದೇವನಹಳ್ಳಿ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ ರಸ್ತೆ.
2. ನೆಲಮಂಗಲ-ಮಧುರೆ-ಬ್ಯಾತ ರಸ್ತೆ.
3. ಆನೇಕಲ್-ಅತ್ತಿಬೆಲೆ-ಸರ್ಜಾಪುರ-ವರ್ತೂರು-ವೈಟ್‌ಫೀಲ್ಡ್-ಹೊಸಕೋಟೆ ರಸ್ತೆ.
4. ಹಾರೋಹಳ್ಳಿ-ಉರುಗನದೊಡ್ಡಿ-ಕೆಐಎಡಿಬಿ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶ-ಜಿಗಣಿ-ಆನೇಕಲ್ ರಸ್ತೆ.

2) ಹಿನ್ನೆಲೆ:-

ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ ಏಳು ನಗರ ಸಭೆಗಳ ವಿಲೀನದ ನಂತರ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯು ವ್ಯಾಪಕವಾಗಿ ಬೆಳೆದಿದ್ದು ಜನಸಂಖ್ಯೆಯೊಂದಿಗೆ ವಾಹನಗಳ ದಟ್ಟಣೆಯು ಅಧಿಕಗೊಂಡಿರುತ್ತದೆ.

ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರವು ಐಟಿ ಮತ್ತು ಬಿಟಿ ಸಂಸ್ಥೆಗಳ ಕೇಂದ್ರ ಸ್ಥಳವಾಗಿದ್ದು, ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಸುತ್ತಮುತ್ತ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ಮಾಹಿತಿ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನ ಮತ್ತು ಕೈಗಾರಿಕಾ ವಲಯಗಳನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಲಾಗಿದೆ. ಈ ಸಂಸ್ಥೆಗಳಲ್ಲಿ ಸೇವೆ ಸಲ್ಲಿಸುತ್ತಿರುವ ಸಿಬ್ಬಂದಿಗಳೂ ಸಹ ಅಧಿಕಗೊಂಡಿದ್ದು, ಇದರಿಂದಾಗಿ, ಈ ಸ್ಥಳಗಳಿಗೆ ಪ್ರಯಾಣಿಸುವ ವಾಹನಗಳ ಅಧಿಕ ದಟ್ಟಣೆಯಿಂದಾಗಿ ನಗರ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಸಂಚರಿಸಲು ಅಧಿಕ ಕಾಲ ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ದೇವನಹಳ್ಳಿಯ ಸಮೀಪ ನಗರದಿಂದ ಸುಮಾರು 40 ಕಿಮೀ ಅಂತರದಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿರುವ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣದಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರಕ್ಕೆ ಬರುವ/ಹೊರಹೋಗುವ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆಯು ಅಧಿಕಗೊಂಡಿರುತ್ತದೆ. ಇತ್ತೀಚಿನ ಲಭ್ಯ ವರದಿಯ ಪ್ರಕಾರ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರವು ವಾಹನ ಇಂಧನವನ್ನು ಅತ್ಯಧಿಕವಾಗಿ ಬಳಸುತ್ತಿದ್ದು, ದೇಶದಲ್ಲಿ ಎರಡನೇ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿರುತ್ತದೆ.

3) ಪ್ರಸ್ತಾವನೆ:-

ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲು ಉದ್ದೇಶಿಸಿರುವ ನಾಲ್ಕು (4) ರಸ್ತೆಗಳ ವಿವರಗಳನ್ನು ಮಂಡಿಸಿದೆ.

1. ಹೊಸಕೋಟೆ-ಬೂದಿಗರೆ-ಮೈಲನಹಳ್ಳಿ-ದೇವನಹಳ್ಳಿ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ ರಸ್ತೆ.

ಪ್ರಸ್ತಾಪಿತ ರಸ್ತೆಯು ಹೊಸಕೋಟೆ ಬೂದಿಗರೆ ಕ್ರಾಸ್ (NH-04) ನಿಂದ ಪ್ರಾರಂಭಗೊಂಡು ಮಂಡೂರು- ಬೂದಿಗರೆ-ಸಿಂಗಹಳ್ಳಿ-ಕಾಡಯರಪ್ಪನಹಳ್ಳಿ-ಮೈಲನಹಳ್ಳಿ ಮುಖಾಂತರ ದೇವನಹಳ್ಳಿ ಬಳಿಯ ಕೆಂಪೇಗೌಡ ಅಂತರ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ಸಂಪರ್ಕಿಸುವ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಸೇರುವ ರಸ್ತೆಯಾಗಿದ್ದು, ಒಟ್ಟಾರೆ ಉದ್ದ 24.0 ಕಿ.ಮೀ ಇರುತ್ತದೆ. ದೇವನಹಳ್ಳಿ-ಮೈಲನಹಳ್ಳಿ ಭಾಗದ 2.0 ಕಿ.ಮೀ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಮೂಲಸೌಲಭ್ಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಇಲಾಖೆ ರವರು ಒದಗಿಸಿರುವ ರೂ. 31.50 ಕೋಟಿಗಳ (ಭೂಸ್ವಾಧೀನ ಮೊತ್ತ ಸೇರಿದಂತೆ) ಅನುದಾನದಡಿ ಕಾಮಗಾರಿಯನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳಲಾಗಿದ್ದು ಪ್ರಗತಿಯಲ್ಲಿರುತ್ತದೆ. ಉಳಿದಂತೆ ಮೈಲನಹಳ್ಳಿ ಯಿಂದ ಹೊಸಕೋಟೆ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಸಂಪರ್ಕಿಸುವ ರಸ್ತೆಯು ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ-104 ರ ಭಾಗವಾಗಿದ್ದು 22.00 ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದವಿದ್ದು ದ್ವಿಪಥ ರಸ್ತೆಯಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಪ್ರಸ್ತುತ ಈ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಸಂಚರಿಸುವ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯು ಸರಾಸರಿ 18,500 ಪ್ಯಾಸೆಂಜರ್ ಕಾರ್ ಯೂನಿಟ್ (ಪಿಸಿಯು) ಗಳಾಗಿದ್ದು, ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಿದಲ್ಲಿ ಈ ರಸ್ತೆಯು ಹಾದು ಹೋಗುವ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೂ ಸಹ ಉನ್ನತ ಮಟ್ಟದ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುವುದರೊಂದಿಗೆ ನಗರದ ಪೂರ್ವಭಾಗದಲ್ಲಿ ವಾಸಿಸುವ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ತಲುಪಲು ಸಮೀಪದ ರಸ್ತೆಯಾಗಿ ರೂಪುಗೊಳ್ಳುತ್ತದೆ. ಇದರಿಂದ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ತಲುಪಲು ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಆಗ್ನೇಯ, ಪೂರ್ವ ಹಾಗೂ ಈಶಾನ್ಯ ಭಾಗದ ಜನರಿಗೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ.

2. ನೆಲಮಂಗಲ-ಮಧುರೆ-ಬ್ಯಾತ ರಸ್ತೆ

ಪ್ರಸ್ತಾಪಿತ ರಸ್ತೆಯು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ-4 ಹಾಗೂ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ-48 ರ ಜಂಕ್ಷನ್‌ಗೆ ಹೊಂದಿಕೊಂಡಿರುವ ನೆಲಮಂಗಲ ಪಟ್ಟಣದಿಂದ ಪ್ರಾರಂಭಗೊಂಡು ಪ್ರಮುಖ ಧಾರ್ಮಿಕ ಸ್ಥಳವಾದ ಮಧುರೆ ದೇವಸ್ಥಾನದ (ಕನಕವಾಡಿ) ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ರಾಜಾನುಕುಂಟೆ ಮುಖೇನ ದೇವನಹಳ್ಳಿ ಬಳಿಯ ಕೆಂಪೇಗೌಡ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ಪ್ರಸ್ತಾಪಿತ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ 3 ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿ ರೈಲ್ವೇ ಮಾರ್ಗ ಹಾದು ಹೋಗಿರುತ್ತದೆ.

ಪ್ರಸ್ತುತ ಈ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಸಂಚರಿಸುವ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯು ಸರಾಸರಿ 15,000 ಪಿಸಿಯು ಗಳಾಗಿದ್ದು, ಈ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಿದಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಪಶ್ಚಿಮ ಭಾಗದ ಜನರಿಗೆ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ತಲುಪಲು ಸಹಾಯವಾಗುತ್ತದೆ. ಇದರಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಒಳಭಾಗದ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆ ಕಡಿಮೆಯಾಗುವುದು. ವಿವರಗಳು ಕೆಳಗಿನಂತಿವೆ:

ಕ್ರಮ ಸಂಖ್ಯೆ	ರಸ್ತೆಯ ಭಾಗ	ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದ ಕಿ.ಮೀ	ಆಗಲ ಮೀ	ರಸ್ತೆಯ ವರ್ಗ
1	ನೆಲಮಂಗಲ ದಿಂದ ಮಧುರೆ ವರೆಗೆ	16.00	5.50	ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ 74
2	ಮಧುರೆ ಯಿಂದ ಬ್ಯಾತ ವರೆಗೆ	5.50	7.00	ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆ
3	ಬ್ಯಾತ ದಿಂದ ರಾಜಾನುಕುಂಟೆವರೆಗೆ	10.50	7.00	ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆ

-3-

4	ರಾಜಾನುಕುಂಟೆ ಯಿಂದ ತಿಮ್ಮಸಂದ್ರ ವರೆಗೆ	5.50	5.50	ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ
5	ತಿಮ್ಮಸಂದ್ರ ದಿಂದ ಎಂ.ವಿ ಸೋಲಾರ್ಸ್ ವರೆಗೆ (NH-07)	2.00	5.50	ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ
		4.00	7.00	
ಒಟ್ಟು		43.50		

3. ಆನೇಕಲ್-ಅತ್ತಿಬೆಲೆ-ಸರ್ಜಾಪುರ-ವರ್ತೂರು-ವೈಟ್‌ಫೀಲ್ಡ್-ಹೊಸಕೋಟೆ ರಸ್ತೆ.

ಪ್ರಸ್ತಾಪಿತ ರಸ್ತೆಯು ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ-35 ಆಗಿದ್ದು ಆನೇಕಲ್‌ನಿಂದ ಪ್ರಾರಂಭಗೊಂಡು ಅತ್ತಿಬೆಲೆ-ಸರ್ಜಾಪುರ-ವರ್ತೂರು-ವೈಟ್‌ಫೀಲ್ಡ್ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಹೊಸಕೋಟೆ ರಸ್ತೆ (NH-04) ಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ಒಟ್ಟಾರೆ ಉದ್ದ 47.50 ಕಿಮೀಗಳಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಆನೇಕಲ್ ನಿಂದ ವರ್ತೂರು ಕೋಡಿ ವರೆಗೆ ದ್ವಿಪಥ ರಸ್ತೆಯಾಗಿದ್ದು ವರ್ತೂರು ಕೋಡಿಯಿಂದ ಹೊಸಕೋಟೆ ರಸ್ತೆಯ ವರೆಗೆ 11.20 ಕಿಮೀ. ಉದ್ದಕ್ಕೆ ಚತುಷ್ಪಥ ರಸ್ತೆಯಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಗುಂಜೂರುನಿಂದ ಕಾಡುಗೋಡಿ-ಬೆಳತೂರು ವೃತ್ತದ ವರೆಗಿನ ರಸ್ತೆಯು 11.20 ಕಿಮೀ ಉದ್ದ ಇದ್ದು ಬಿಬಿಎಂಪಿ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿ ಬರುತ್ತದೆ. ಅತ್ತಿಬೆಲೆಯಲ್ಲಿ 1.00 ಕಿಮೀ ಮತ್ತು ಸರ್ಜಾಪುರ ದಿಂದ ದೊಮ್ಮಸಂದ್ರ ವರೆಗೆ 4.00 ಕಿಮೀ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಚತುಷ್ಪಥ ರಸ್ತೆಯನ್ನಾಗಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ ಕಾಮಗಾರಿಯು ಪ್ರಗತಿಯಲ್ಲಿದೆ.

ಪ್ರಸ್ತುತ ಈ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಸಂಚರಿಸುವ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯು ಸರಾಸರಿ 45,000 ಪಿಸಿಯು ಗಳಾಗಿದ್ದು ಈ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಿದಲ್ಲಿ ಪ್ರಮುಖ ಸ್ಥಳಗಳಾದ ಆನೇಕಲ್, ಅತ್ತಿಬೆಲೆ, ಸರ್ಜಾಪುರ, ದೊಮ್ಮಸಂದ್ರ, ಹೆಗ್ಗೊಂಡನಹಳ್ಳಿ, ಕಾಟನಲ್ಲೂರು, ಕನ್ನಮಂಗಲ, ದೊಡ್ಡಬನಹಳ್ಳಿ, ಸೀಗೇಹಳ್ಳಿ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಉನ್ನತ ಮಟ್ಟದ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸುವುದರೊಂದಿಗೆ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ನೇರವಾಗಿ ಈ ರಸ್ತೆಯ ಮೂಲಕ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಹೊರವಲಯದಿಂದ ತಲುಪಲು ಸಹಕಾರಿಯಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಕ್ರಮ ಸಂಖ್ಯೆ	ರಸ್ತೆಯ ಭಾಗ	ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದ ಕಿಮೀ	ಆಗಲ ಮೀ	ರಸ್ತೆಯ ವರ್ಗ
1	ಆನೇಕಲ್ ನಿಂದ ಅತ್ತಿಬೆಲೆ ವರೆಗೆ	11.50	7.00	ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ 35
2	ಅತ್ತಿಬೆಲೆ ಯಿಂದ ಸರ್ಜಾಪುರ ವರೆಗೆ	10.00	7.00	
3	ಸರ್ಜಾಪುರ - ದೊಮ್ಮಸಂದ್ರ ವರೆಗೆ	4.30	14.00 (ನಾಲ್ಕು ಪಥ)	
4	ದೊಮ್ಮಸಂದ್ರ - ವರ್ತೂರು ಕೋಡಿ ವರೆಗೆ	10.30	7.00	
5	ವರ್ತೂರು ಕೋಡಿ - ಹೊಸಕೋಟೆ ರಸ್ತೆ ವರೆಗೆ (NH-04)	11.40	14.00 ಮಿ (ನಾಲ್ಕು ಪಥ)	
ಒಟ್ಟು		47.50		

4. ಹಾರೋಹಳ್ಳಿ-ಉರುಗನದೊಡ್ಡಿ-ಕೆಐಎಡಿಬಿ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶ-ಜಿಗಣಿ-ಆನೇಕಲ್ ರಸ್ತೆ.

ಪ್ರಸ್ತಾಪಿತ ರಸ್ತೆಯು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ-209 ಕ್ಕೆ ಹೊಂದಿಕೊಂಡಿರುವ ಹಾರೋಹಳ್ಳಿಯಿಂದ ಪ್ರಾರಂಭಗೊಂಡು ಉರುಗನದೊಡ್ಡಿ-ಕೆಐಎಡಿಬಿ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಜಿಗಣಿ ಮುಖಾಂತರ ಆನೇಕಲ್‌ಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುತ್ತದೆ.

ಪ್ರಸ್ತುತ ಈ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಸಂಚರಿಸುವ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯು 37,728 ಪಿಸಿಯು ಗಳಾಗಿದ್ದು, ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಿದಲ್ಲಿ ಪ್ರಮುಖ ಹಳ್ಳಿಗಳಾದ ಹಾರೋಹಳ್ಳಿ, ಉರಗನದೊಡ್ಡಿ, ಮಾದಪ್ಪನದೊಡ್ಡಿ, ಯಲ್ಲಮ್ಮನದೊಡ್ಡಿ, ಊಜಿಗನಪಾಳ್ಯ, ಕೃಷ್ಣದೊಡ್ಡಿ, ಮಹಂತಲಿಂಗಾಪುರ, ಕಲ್ಲುಬಾಳು ಕ್ರಾಸ್, ಓಟಿಸ್ (OTIS) ಸರ್ಕಲ್, ಎಪಿಸಿ ಸರ್ಕಲ್ (ಜಿಗಣಿ), ಮಾದಪಟ್ಟಣ, ಹಾರಗದ್ದೆ, ಬಂಗಲ, ಕುಂಬಾರನಹಳ್ಳಿ, ಸೂರಜಕ್ಕನಹಳ್ಳಿ, ಇಂಡಲವಾಡಿ ಕ್ರಾಸ್, ಗೌರೇನಹಳ್ಳಿ, ಆನೇಕಲ್ ದೊಡ್ಡಕೆರೆ ಟ್ಯಾಂಕ್ ಬಂಡ್, ಆನೇಕಲ್ ಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುವುದರಿಂದ ಸಂಚಾರ ಸುಗಮವಾಗುತ್ತದೆ. ಆನೇಕಲ್ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶದ ವಿವಿಧ ಭಾಗಗಳಿಂದ ನೇರವಾಗಿ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ತಲುಪಲು ರಸ್ತೆಯಾಗುವುದಲ್ಲದೇ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ ಒಳಭಾಗದ ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ ಪರ್ಯಾಯ ರಸ್ತೆಯಾಗಿ ಸುಗಮ ಸಂಪರ್ಕಕ್ಕೆ ಸಹಕಾರಿಯಾಗುತ್ತದೆ. ವಿವರಗಳು ಕೆಳಗಿನಂತಿವೆ:

ಕ್ರಮ ಸಂಖ್ಯೆ	ರಸ್ತೆಯ ಭಾಗ	ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದ ಕಿಮೀ	ಆಗಲ ಮೀ	ರಸ್ತೆಯ ವರ್ಗ
1	ಹಾರೋಹಳ್ಳಿ ಯಿಂದ (NH-209) ಉರುಗನದೊಡ್ಡಿವರೆಗೆ	18.50	7.00	ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆ
2	ಉರುಗನದೊಡ್ಡಿ ಯಿಂದ ಕೆಪಿಎಡಿಬಿ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶದವರೆಗೆ	10.50	7.00	ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ
3	ಕೆಪಿಎಡಿಬಿ - ಜಿಗಣಿವರೆಗೆ	1.00	14.00 (ನಾಲ್ಕು ಪಥ)	ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ
4	ಜಿಗಣಿ - ಅನೇಕಲ್ ವರೆಗೆ	12.00	5.5	ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ-87
	ಒಟ್ಟು	42.00		

ಪ್ರಸ್ತಾವಿತ ರಸ್ತೆಗಳ ಯೋಜಿತ ನಿರ್ಮಾಣದ ವಿವರಗಳು

1. ನಾಲ್ಕು ಪಥ/ಆರು ಪಥಗಳ ದ್ವಿಮುಖ ಸಂಚಾರ ರಸ್ತೆ (Divided carriage way)
2. ಪೇವ್ಡ್ ಶೋಲ್ಡರ್.
3. ಮುಚ್ಚಿದ ಆರ್‌ಸಿಸಿ ಚರಂಡಿ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮತ್ತು ಸೇವಾ ಮಾರ್ಗಗಳಿಗೆ ಡಕ್ಟ್ ಅಳವಡಿಕೆ.
4. ಅಗತ್ಯವಿರುವೆಡೆ ರಸ್ತೆಗೆ ವಿದ್ಯುತ್ ಕಂಬಗಳನ್ನು ಅಳವಡಿಸಿ ಬೆಳಕಿನ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಕಲ್ಪಿಸುವುದು.
5. ಅವಶ್ಯವಿದ್ದಲ್ಲಿ ಅಡ್ಡ ಮೋರಿ, ಸಣ್ಣ ಸೇತುವೆ ಮತ್ತು ಬಹುತ್ ಸೇತುವೆಗಳ ಪುನರ್ ನಿರ್ಮಾಣ.
6. ಅವಶ್ಯವಿದ್ದಲ್ಲಿ ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗ ಮತ್ತು ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಹಾದು ಹೋಗಲು ಆರ್‌ಓಬಿ ಮತ್ತು ಆರ್‌ಯುಬಿ ಮತ್ತು ಜಂಕ್ಷನ್‌ಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ.

4) ಸಮರ್ಥನೆ:-

1. ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಮೂಲಕ ಸಂಚರಿಸುವ ವಾಹನದ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ಕಡಿಮೆಗೊಳಿಸ ಬಹುದಾಗಿದ್ದು ಸುಗಮ ವಾಹನ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಅನುವು ಮಾಡಿದಂತಾಗುತ್ತದೆ.
2. ನಗರದೊಳಗಿನ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಉಪಯೋಗಿಸದೆ, ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆಯಿರುವ ಹಾಲಿ ರಸ್ತೆಗಳ ಬದಲಿಗೆ ಪರ್ಯಾಯವಾಗಿ, ನೇರವಾಗಿ ಹಾಗೂ ಸುಗಮವಾಗಿ ಈ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಅಂಕದ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ತಲುಪಬಹುದಾಗಿರುತ್ತದೆ.
3. ಹೊಸೂರು ರಸ್ತೆ, ಎಲೆಕ್ಟ್ರಾನಿಕ್ ಸಿಟಿ ಮತ್ತು ನಗರದ ಪೂರ್ವಭಾಗದ ನಿವಾಸಿಗಳಿಗೆ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ನೇರವಾಗಿ ಸುಗಮವಾಗಿ ತಲುಪುವಲ್ಲಿ ಸಹಕಾರಿಯಾಗುತ್ತದೆ.
4. ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಪಶ್ಚಿಮ ಭಾಗದ ನಿವಾಸಿಗಳಿಗೆ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ನೇರವಾಗಿ ಸುಗಮವಾಗಿ ತಲುಪುವಲ್ಲಿ ಸಹಕಾರಿಯಾಗುತ್ತದೆ.

-5-

5. ಹಾರೋಹಳ್ಳಿ, ಜಿಗಣಿ, ಅತ್ತಿಬೆಲೆ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶಗಳ ಮೂಲಕ ಸುಗಮ ವಾಹನ ಸಂಚಾರ ಒದಗಿಸಿ ಈ ಪರ್ಯಾಯ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೂಲಕ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ ತಲುಪಬಹುದಾಗಿದ್ದು, ಈ ರಸ್ತೆಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಕೈಗೊಳ್ಳುವುದರಿಂದ ನಗರದ ಒಳ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿನ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆ ಕಡಿಮೆಯಾಗುವುದು.
6. ಸದರಿ ರಸ್ತೆಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಿಂದ ನಗರದ ಒಳ ಭಾಗದ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ಕಡಿತಗೊಳಿಸಬಹುದಾಗಿದೆ.

5) ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ವಿವಿಧ ಇಲಾಖೆಗಳೊಂದಿಗೆ ಸಮಾಲೋಚನೆ:-

ಅ. ಆರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆಯ ಸಹಮತಿ:

"The proposal has been examined. Finance Department accords in-principle clearance and PWD asked to come back to Finance Department after Detailed Project Reports are ready with yearwise funding requirements etc.,"

ಆ. ಯೋಜನಾ ಇಲಾಖೆಯ ಸಹಮತಿ:

"2017-18 ನೇ ಸಾಲಿನ ಮಾನ್ಯ ಮುಖ್ಯಮಂತ್ರಿಗಳ ಆಯವ್ಯಯ ಭಾಷಣದ ಕಂಡಿಕೆ 377ರ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಗೆ ತಾವು ನೀಡಿರುವ ಸ್ವೀಕರಣವನ್ನು ಯೋಜನಾ ಇಲಾಖೆಯು ಪರಿಶೀಲಿಸಿದ್ದು, ಸದರಿ ಯೋಜನೆಗೆ ಆರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆಯು ಒದಗಿಸುವ ಅನುದಾನದ ಮಿತಿಯೊಳಗೆ ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸುವ ಷರತ್ತಿಗೊಳಪಟ್ಟು ಯೋಜನಾ ಇಲಾಖೆಯ ಸಹಮತಿಯನ್ನು ನೀಡಿದೆ ಮತ್ತು ಕರಡು ಸಚಿವ ಸಂಪುಟ ಟಿಪ್ಪಣಿಗೆ ಆರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆಯ ಅನುಮೋದನೆ ಪಡೆಯುವ ಷರತ್ತಿಗೊಳಪಟ್ಟು ಯೋಜನಾ ಇಲಾಖೆಯು ಅನುಮೋದನೆಯನ್ನು ನೀಡಿದೆ."

6) ಆರ್ಥಿಕ ಪರಿಣಾಮಗಳು:-

ಸದರಿ ರಸ್ತೆಗಳ ಕಾಮಗಾರಿಯ ಒಟ್ಟು ಆರ್ಥಿಕ ಪರಿಣಾಮಗಳು ಈ ಕೆಳಗಿನಂತಿದೆ.

(ರೂ.ಕೋಟಿಗಳಲ್ಲಿ)

ಕ್ರ.ಸಂ	ರಸ್ತೆಯ ಹೆಸರು	ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದ (ಕಿಮೀ)	ನಿರ್ಮಾಣ ವೆಚ್ಚ ರೂ.	ಭೂಸ್ವಾಧೀನ ಮೊತ್ತ ರೂ.	ಒಟ್ಟು ಮೊತ್ತ ರೂ.
1	ಹೊಸಕೋಟೆ - ಬೂದಿಗರೆ ಕ್ರಾಸ್ ನಿಂದ (NH-4) ಬೂದಿಗರೆ - ಮೈಲನಹಳ್ಳಿ ಮಾರ್ಗ ದೇವನಹಳ್ಳಿ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ ಸೇರುವ ರಸ್ತೆ.	22.00	220.00	200.00	420.00
2	ನೆಲಮಂಗಲ (NH-4) ದಿಂದ ಮಧುರೆ-ಚ್ಯಾತ-ರಾಜಾನುಕುಂಟೆ-ತಿಮ್ಮಸಂದ್ರ-ಎಂವಿ ಸೋಲಾರ್ಸ್ -ದೇವನಹಳ್ಳಿ ರಸ್ತೆ (NH-7).	43.50	435.00	70.00	505.00
3	ಹಾರೋಹಳ್ಳಿಯಿಂದ (NH-209) ಉರುಗನದೊಡ್ಡಿ - ಜಿಗಣಿ - ಕೆಎಡಿಬಿ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶ ಮಾರ್ಗ ಆನೇಕಲ್ (SH-35) ಸೇರುವ ರಸ್ತೆ.	42.00	420.00	125.00	545.00

4	ಆನೇಕಲ್ (SH-87) ನಿಂದ ಅತ್ತಿಬೆಲೆ- ಸರ್ಜಾಪುರ-ವರ್ತೂರು-ವೈಟ್‌ಫೀಲ್ಡ್ ಮಾರ್ಗ ಹೊಸಕೋಟೆ (NH-4) ಸೇರುವ ರಸ್ತೆ.	47.50	475.00	150.00	625.00
	ಒಟ್ಟು	155.0	1550.0	545.00	2095.00

ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ 150 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ರೇಖಾ ಅಂದಾಜು ಮೊತ್ತವನ್ನು ಆಧರಿಸಿ ನೀಡಿರುವ ಯೋಜನಾ ಮೊತ್ತವು ರೂ. 1455 ಕೋಟಿಗಳಾಗಿರುತ್ತದೆ. 2017-18ನೇ ಆಯವ್ಯಯ ಘೋಷಣೆಯ ನಂತರ ಸದರಿ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್ ಇಂಜಿನಿಯರ್‌ಗಳಿಂದ ಪರಿವೀಕ್ಷಣೆ ಮಾಡಿ ರೇಖಾ ಅಂದಾಜನ್ನು ತಯಾರಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ ಏಳು ನಗರ ಸಭೆಗಳ ಹಾಗೂ 110 ಗ್ರಾಮಗಳ ವಿಲೀನದ ನಂತರ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯು ವ್ಯಾಪಕವಾಗಿ ಬೆಳೆದಿದ್ದು ಜನಸಂಖ್ಯೆಯೊಂದಿಗೆ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಮತ್ತು ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆಯು ಸಹ ಬಹುದ್ದಾರಿ (Manifold) ಯಾಗಿ ಅಧಿಕಗೊಂಡಿರುತ್ತದೆ. ಇತ್ತೀಚಿನ ಲಭ್ಯ ವರದಿಯ ಪ್ರಕಾರ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರವು ವಾಹನ ಇಂಧನವನ್ನು ಅತ್ಯಧಿಕವಾಗಿ ಬಳಸುತ್ತಿದ್ದು ದೇಶದಲ್ಲಿ ಎರಡನೇ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿರುತ್ತದೆ. 2017-18ನೇ ಸಾಲಿನ ಆಯವ್ಯಯ ಪ್ರಸ್ತಾಪಿತ ರಸ್ತೆಗಳ ಕೆಲವು ಭಾಗಗಳು ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ, ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಾಗಿದ್ದು, ಕೆಲವು ಭಾಗಗಳು ಬೆಂಗಳೂರು ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಹಾಗೂ ಮಹಾನಗರ ಪಾಲಿಕೆ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿಯೂ ಸಹ ಹಾದು ಹೋಗುತ್ತಿದ್ದು ಹಾಲಿ ರಸ್ತೆಗಳು 5.5 ಮೀ ಅಗಲದಿಂದ 14 ಮೀ ವರೆಗೆ ವಿವಿಧ ಅಳತೆಗಳಿದ್ದು, ಮಧ್ಯಮಪಥ, ದ್ವಿಪಥ ಹಾಗೂ ಚತುಷ್ಪಥ ರಸ್ತೆಗಳಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಈ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಮುಂದಿನ 10 ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಉಂಟಾಗಬಹುದಾದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮತ್ತು ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ನಿಭಾಯಿಸುವ ಸಲುವಾಗಿ ಕನಿಷ್ಠ ನಾಲ್ಕು ಪಥದ ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ಹೆಚ್ಚು ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆ ಇರುವ ಭಾಗದಲ್ಲಿ 6 ಪಥದ ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ಕೆಲವು ಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಸೇವಾ ರಸ್ತೆಯೊಂದಿಗೆ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸುವ ಅವಶ್ಯಕತೆ ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಈ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲಾ ಅಂಶಗಳನ್ನು ಪರಿಗಣಿಸಿ, 155 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕಾಗಿ ರೂ.1550 ಕೋಟಿ ಮೊತ್ತ ಮತ್ತು ಭೂಸ್ವಾಧೀನಕ್ಕಾಗಿ ರೂ.545 ಕೋಟಿ ಮೊತ್ತ ಬೇಕಾಗಿದ್ದು ಒಟ್ಟಾರೆ ಸುಮಾರು ರೂ.2095 ಕೋಟಿ ಯೋಜನಾ ಮೊತ್ತ ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ ಎಂದು ಅಂದಾಜಿಸಲಾಗಿದೆ. ಈ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ವಾಹನ ಸಂಚಾರದ ಗಣತಿ ಮತ್ತು ಮುಂದಿನ ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಉಂಟಾಗಬಹುದಾದ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ಪರಿಗಣಿಸಿ ಕಾರ್ಯ ಸಾಧ್ಯತಾ ವರದಿ ತಯಾರಿಸಿದ ನಂತರ ಅಗತ್ಯಕ್ಕೆ ತಕ್ಕಂತೆ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಗಲ ಪಡಿಸಬೇಕಾಗುವ ಅಳತೆಗಳಿಗೆ ಅನುಗುಣವಾಗಿ ನಿಖರವಾದ ಅಂದಾಜು ಮೊತ್ತ ತಿಳಿದು ಬರುತ್ತದೆ.

ಈ ಯೋಜನೆಗೆ ಅವಶ್ಯಕವಾಗಿರುವ ಒಟ್ಟಾರೆ ರೂ.2095 ಕೋಟಿಗಳ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್ ಸಂಸ್ಥೆಯು ಹಣಕಾಸು ಸಂಸ್ಥೆಗಳಿಂದ ಸಾಲ ಪಡೆದು ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ಯೋಜಿಸಿದೆ. ಸದರಿ ಸಾಲವನ್ನು ಮರುಪಾವತಿಸಲು ನಿಗಮಕ್ಕೆ ಬೇರೆ ಸಂಪನ್ಮೂಲಗಳು ಇಲ್ಲದಿರುವುದರಿಂದ, ಟೋಲ್ ಸಂಗ್ರಹಣೆಯಿಂದ ಬರುವ ಸಂಪನ್ಮೂಲದಿಂದ ಶೇ. 50 ರಷ್ಟು ಸಾಲ ಹಾಗೂ ಬಡ್ಡಿಯನ್ನು ಮರುಪಾವತಿಸುವುದು, ಇನ್ನುಳಿದ ಶೇ. 50 ರಷ್ಟು ಸಾಲ ಹಾಗೂ ಬಡ್ಡಿಯನ್ನು ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರದಿಂದ ಮರುಪಾವತಿಸಲು ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಿದೆ.

ವಿವರವಾದ ಯೋಜನಾ ವರದಿ ತಯಾರಿಸಿದ ನಂತರ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸುವ ಮುನ್ನಾ ಅನುದಾನದ ಹಂಚಿಕೆಗಾಗಿ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯನ್ನು ಮತ್ತೊಮ್ಮೆ ಆರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆಗೆ ಕಳುಹಿಸಲಾಗುವುದು.

-7-

7) ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಸಚಿವರ ಅನುಮೋದನೆ:-

ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯನ್ನು ಸಚಿವ ಸಂಪುಟದ ಮುಂದೆ ಮಂಡಿಸಲು ಮಾನ್ಯ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಸಚಿವರಿಂದ ನಿರ್ದೇಶಿಸಲಾಗಿದೆ.

8) ಅನುಷ್ಠಾನ ವೇಳಾಪಟ್ಟಿಯ ಕುರಿತು ಮಾಹಿತಿ:-

ಅಪೆಂಡಿಕ್ಸ್-1 ರಲ್ಲಿ ಲಗತ್ತಿಸಿದೆ.

9) ಸಮಾನತೆ / ಒಳಗೊಳ್ಳುವಿಕೆ, ಹೊಸ ಕಲ್ಪನೆಗಳು ಮತ್ತು ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಹೊಣೆಗಾರಿಕೆ:-

ಅಪೆಂಡಿಕ್ಸ್-2 ರಲ್ಲಿ ಲಗತ್ತಿಸಿದೆ.

10) ಮಹತ್ವದ ಮೈಲುಗಲ್ಲುಗಳನ್ನು ಕುರಿತು ಹೇಳಿಕೆ ಹಾಗೂ ಅವುಗಳನ್ನು ಸಾಧಿಸುವ ಬಗ್ಗೆ ನಿಗದಿಪಡಿಸಿದ ದಿನಾಂಕಗಳು:-

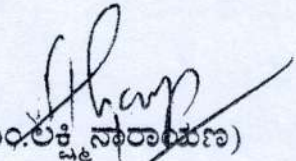
ಅಪೆಂಡಿಕ್ಸ್-3 ರಲ್ಲಿ ಲಗತ್ತಿಸಿದೆ.

11) ಅನುಮೋದನೆ ಕೋರುವ ಕಂಡಿಕೆ:-

ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರ (ವ್ಯವಹಾರ ನಿರ್ವಹಣೆ) ನಿಯಮಗಳು 1977ರ ಮೊದಲನೇ ಷೆಡ್ಯೂಲ್‌ನ ಐಟಂ 15 ರನ್ವಯ ಈ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಗೆ ಸಚಿವ ಸಂಪುಟದ ಅನುಮೋದನೆ ಅಗತ್ಯವಿದೆ.

12) ಮೇಲಿನ ವಿಷಯಗಳ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಈ ಕೆಳಕಂಡ ಅಂಶಗಳಿಗೆ ಸಚಿವ ಸಂಪುಟದ ಅನುಮೋದನೆಯನ್ನು ಕೋರಲಾಗಿದೆ.

ವಿವರವಾದ ಯೋಜನಾ ವರದಿ ತಯಾರಿಸಿದ ನಂತರ ಯೋಜನೆಯ ಅನುಷ್ಠಾನಕ್ಕಾಗಿ ಅನುದಾನ ಹಂಚಿಕೆಯ ಕುರಿತು ಆರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆಯ ಸಹಮತಿ ಪಡೆಯುವ ಷರತ್ತಿಗೊಳಪಟ್ಟು ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯಲ್ಲಿನ ನಾಲ್ಕು ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್ ವತಿಯಿಂದ ಇಪಿಸಿ ಮಾದರಿಯಲ್ಲಿ ರೂ.2095 ಕೋಟಿಗಳ ಮೊತ್ತದಲ್ಲಿ ಕೈಗೊಳ್ಳಲು ಆಡಳಿತಾತ್ಮಕ ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡಲು.


(ಎಂ.ಲಕ್ಷ್ಮಿ ನಾರಾಯಣ)

ಸರ್ಕಾರದ ಅಪರ ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ
ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂ ಹಾಗೂ ಒ ಜ ಇಲಾಖೆ

ಅಪೆಂಡಿಕ್ಸ್-1

ರಹಸ್ಯ

ಕಡತ ಸಂಖ್ಯೆ: ಲೋಇ 71 ಇಎಪಿ 2017

ಇಲಾಖೆ: ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ

ಅನುಷ್ಠಾನ ವೇಳಾಪಟ್ಟಿಯ ಕುರಿತು ಮಾಹಿತಿ

ವಿಷಯ: ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತದ (ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್) ಮೂಲಕ ಬೆಂಗಳೂರು ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ 150 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ ಬಗ್ಗೆ.

ಸಚಿವ ಸಂಪುಟ ನಿರ್ಣಯದ ಸಾರಾಂಶ	ಆಗಬಹುದಾದ ಪ್ರಯೋಜನ / ಫಲಿತಾಂಶ	ಕಾಲಮಿತಿ ಹಾಗೂ ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸುವ ರೀತಿ/ ಮಾಹಿತಿಯನ್ನು ಸಚಿವ ಸಂಪುಟಕ್ಕೆ ಒದಗಿಸುವ ಕುರಿತು.
ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತದ (ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್) ಮೂಲಕ ಬೆಂಗಳೂರು ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ 150 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡುವ ಕುರಿತು.	ಸದರಿ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವುದರಿಂದ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಉತ್ತಮ ಸಂಚಾರ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗೆ ಅನುವು ಮಾಡಿಕೊಡಲಾಗುವುದು.	<ul style="list-style-type: none"> • ಸಚಿವ ಸಂಪುಟದ ನಿರ್ಣಯದಂತೆ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ಕ್ರಮಕೈಗೊಳ್ಳುವುದು. • ಈ ಕಾಮಗಾರಿಯನ್ನು 18 ತಿಂಗಳಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಾಣ ಮಾಡುವುದು.

(ಎಂ.ಲಕ್ಷ್ಮಿನಾರಾಯಣ)

ಸರ್ಕಾರದ ಅಪರ ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ
ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂ ಹಾಗೂ ಒ ಜ ಇಲಾಖೆ.

ರಹಸ್ಯ

ಕಡತ ಸಂಖ್ಯೆ: ಲೋಇ 71 ಇಎಪಿ 2017

ಇಲಾಖೆ: ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ

ಸಮಾನತೆ/ಒಳಗೊಳ್ಳುವಿಕೆ, ಹೊಸ ಕಲ್ಪನೆಗಳು ಮತ್ತು ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಹೊಣೆಗಾರಿಕೆ

ವಿಷಯ: ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತದ (ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್) ಮೂಲಕ ಬೆಂಗಳೂರು ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ 150 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ ಬಗ್ಗೆ.

ಕ್ರಮ ಸಂಖ್ಯೆ	ಸಾಧಿಸಬೇಕಾದ ಗುರಿ	ಈ ಗುರಿಯನ್ನು ಸಾಧಿಸಲು ಪ್ರಸ್ತಾವನೆ ಹೇಗೆ ಪೂರಕವಾಗಿರುತ್ತದೆ.
1.	ಸಮಾನತೆ / ಒಳಗೊಳ್ಳುವಿಕೆ	ಹಾಲಿ ಇರುವ ಹೊರ ವರ್ತುಲ ರಸ್ತೆಯ ಸಾಮರ್ಥ್ಯ ಮೀರಿ ಅಧಿಕ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆ ಉಂಟಾಗುತ್ತಿದ್ದು, ಇದರಿಂದ ಹೊರವರ್ತುಲ ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ಪ್ರಮುಖ ನಗರಗಳ ಸಂಪರ್ಕ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆ ಉಂಟಾಗುತ್ತಿರುವುದರಿಂದ ವಾಹನ ಚಲನೆಯ ವೇಗ ಪ್ರತಿ ಗಂಟೆಗೆ ಸರಾಸರಿ 8 ರಿಂದ 10 ಕಿಮೀ ಗಳಿಗೆ ಸೀಮಿತವಾಗಿ ಕಾಲವ್ಯಯವಾಗುತ್ತಿದೆ. ಪ್ರಸ್ತಾಪಿತ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸುವುದರಿಂದ ನಗರದಲ್ಲಿ ಸಂಚರಿಸಲು ಹೆಚ್ಚು ಕಾಲವ್ಯಯವಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ನಗರದ ಹೊರ ಭಾಗದ ರಸ್ತೆಗಳು ಉತ್ತಮ ರಸ್ತೆಗಳಾಗುವುದರಿಂದ ವಾಹನಗಳ ನಗರ ಪ್ರವೇಶ ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ಅಲ್ಲದೇ ಹೊರವಲಯದ ಪ್ರದೇಶ, ಕೈಗಾರಿಕಾ ವಲಯ, ಮಾಹಿತಿ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನ ವಲಯ ಹಾಗೂ ಅಂತರ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ಉತ್ತಮ, ಸುರಕ್ಷಿತ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಿದಂತಾಗುತ್ತದೆ. ಅಂತಿಮವಾಗಿ ನಿರೀಕ್ಷಿತ ಸ್ಥಳಗಳಿಗೆ ಸೇರುವ ಸಂಚಾರ ಅವಧಿ ಕಡಿಮೆಗೊಳ್ಳುವುದಲ್ಲದೇ ಇಂಧನ ಉಳಿತಾಯ ಉಂಟಾಗುತ್ತದೆ ಹಾಗೂ ಪರಿಸರ ಮಾಲಿನ್ಯವನ್ನು ತಡೆಗಟ್ಟಬಹುದಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಈ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಿದ ರಸ್ತೆಯ ಮೇಲೆ ಬಳಕೆದಾರರ ಶುಲ್ಕ (ಟೋಲ್) ನಿಂದ ಬಂದ ಹಣವನ್ನು ಆರ್ಥಿಕ ಸಂಸ್ಥೆಗಳಿಂದ ಪಡೆದ ಸಾಲವನ್ನು ತೀರಿಸುವುದರ ಜೊತೆಗೆ ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್ ನಿಂದ ಹಿಂದುಳಿದ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿನ ಆರ್ಥಿಕವಾಗಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ಸಾಧುವಲ್ಲದ ರಸ್ತೆಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ವಿನಿಯೋಗಿಸಬಹುದಾಗಿದೆ ಹಾಗೂ ಈ ಮೂಲಕ ಸಮಗ್ರ ರಾಜ್ಯದ ಎಲ್ಲ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಸಮಗ್ರವಾಗಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಿ ಸಮಾನತೆ ಸಾಧಿಸಬಹುದಾಗಿದೆ.
2.	ಹೊಸ ಕಲ್ಪನೆಗಳು	ಹೊರವಲಯದ ಪ್ರದೇಶ, ಕೈಗಾರಿಕಾ ವಲಯ, ಮಾಹಿತಿ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನ ವಲಯ ಹಾಗೂ ಅಂತರ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ಉತ್ತಮ, ಸುರಕ್ಷಿತ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಿದಂತಾಗುತ್ತದೆ.
3.	ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಹೊಣೆಗಾರಿಕೆ	ಸದರಿ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವುದರಿಂದ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಸುಗಮ ವಾಹನ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಅನುವು ಮಾಡಿಕೊಟ್ಟಂತಾಗುತ್ತದೆ.

ಸಹಿ:

ಹೆಸರು: ಫಂ.ಲಕ್ಷ್ಮಿ ನಾರಾಯಣ

ಪದನಾಮ: ಸರ್ಕಾರದ ಅಪರ ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ

ದೂರವಾಣಿ ಸಂಖ್ಯೆ: 080-22034839

ಅಪೆಂಡಿಕ್ಸ್-3

ರಹಸ್ಯ

ಕಡತ ಸಂಖ್ಯೆ: ಲೋಇ 71 ಇಎಪಿ 2017

ಇಲಾಖೆ: ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ

ಮಹತ್ವದ ಮೈಲಿಗಲ್ಲುಗಳನ್ನು ಕುರಿತು ಹೇಳಿಕೆ ಹಾಗೂ ಅವುಗಳನ್ನು ಸಾಧಿಸುವ ಬಗ್ಗೆ ನಿಗದಿಪಡಿಸಿದ ದಿನಾಂಕಗಳು

ವಿಷಯ: ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತದ (ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್) ಮೂಲಕ ಬೆಂಗಳೂರು ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ 150 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ ಬಗ್ಗೆ.

ಕ್ರಮ ಸಂಖ್ಯೆ	ಮಹತ್ವದ ಮೈಲಿಗಲ್ಲುಗಳು	ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಲು ಹಾಕಿಕೊಂಡ ಕಾಲಮಿತಿ / ನಿಗದಿಪಡಿಸಿದ ದಿನಾಂಕ
1.	ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತದ (ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್) ಮೂಲಕ ಬೆಂಗಳೂರು ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ 150 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಸುಗಮ ವಾಹನ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಅನುವು ಮಾಡಿಕೊಡುವುದು.	<ul style="list-style-type: none"> • ವಿವರವಾದ ಯೋಜನಾ ವರದಿ ತಯಾರಿಕೆಗೆ - 02 ತಿಂಗಳು • ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕೆ ಟೆಂಡರ್ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆ - 02 ತಿಂಗಳು • ಕಾಮಗಾರಿ ನಿರ್ಮಾಣ ಅವಧಿ - 18 ತಿಂಗಳು <p>ಒಟ್ಟು - 01 ವರ್ಷ 10 ತಿಂಗಳು</p>

ಸಹಿ:

ಹೆಸರು: ಎಂ.ಲಕ್ಷ್ಮಿನಾರಾಯಣ

ಪದನಾಮ: ಸರ್ಕಾರದ ಅಪರ ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ

ದೂರವಾಣಿ ಸಂಖ್ಯೆ: 080-22034839



||| +
| 0

| 20 removed

on 3/7/22

to prepare about

PRR

121



ಸಂಖ್ಯೆ:ಲೋಇ 71 ಇಎಪಿ 2017

“ರಹಸ್ಯ”

ಕರಡು ಸಚಿವ ಸಂಪುಟ ಟಿಪ್ಪಣಿ

ವಿಷಯ ಸಂಖ್ಯೆ: ಸಿ: /2017

ಇಲಾಖೆ: ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ

ವಿಷಯ:-ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತದ (ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್) ಮೂಲಕ ಬೆಂಗಳೂರು ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ 150 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ ಬಗ್ಗೆ.

* * *

1) ಪೀಠಿಕೆ:-

2017-18ನೇ ಸಾಲಿನ ಆಯವ್ಯಯ ಭಾಷಣದ ಕಂಡಿಕೆ-377 ರಲ್ಲಿ ಸನ್ಮಾನ್ಯ ಮುಖ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಲು ಸುಮಾರು 150 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ರೂ. 1455 ಕೋಟಿಗಳ ಮೊತ್ತದಲ್ಲಿ ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್ ಮೂಲಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲಾಗುವುದು ಎಂದು ಘೋಷಿಸಿದ್ದು, ಈ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್ ಮೂಲಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲು ಅನುಮೋದನೆ ಅವಶ್ಯಕವಾಗಿದೆ. ರಸ್ತೆಗಳು ಈ ಕೆಳಗಿನಂತಿವೆ:

1. ಹೊಸಕೋಟೆ-ಬೂದಿಗರೆ-ಮೈಲನಹಳ್ಳಿ-ದೇವನಹಳ್ಳಿ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ ರಸ್ತೆ.
2. ನೆಲಮಂಗಲ-ಮಧುರೆ-ಬ್ಯಾತ ರಸ್ತೆ.
3. ಆನೇಕಲ್-ಅತ್ತಿಬೆಲೆ-ಸರ್ಜಾಪುರ-ವರ್ತೂರು-ವೈಟ್‌ಫೀಲ್ಡ್-ಹೊಸಕೋಟೆ ರಸ್ತೆ.
4. ಹಾರೋಹಳ್ಳಿ-ಉರುಗನದೊಡ್ಡಿ-ಕೆಎಡಿಬಿ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶ-ಜಿಗಣಿ-ಆನೇಕಲ್ ರಸ್ತೆ.

2) ಹಿನ್ನೆಲೆ:-

ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ ಏಳು ನಗರ ಸಭೆಗಳ ವಿಲೀನದ ನಂತರ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯು ವ್ಯಾಪಕವಾಗಿ ಬೆಳೆದಿದ್ದು ಜನಸಂಖ್ಯೆಯೊಂದಿಗೆ ವಾಹನಗಳ ದಟ್ಟಣೆಯು ಅಧಿಕಗೊಂಡಿರುತ್ತದೆ.

ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರವು ಐಟಿ ಮತ್ತು ಬಿಟಿ ಸಂಸ್ಥೆಗಳ ಕೇಂದ್ರ ಸ್ಥಳವಾಗಿದ್ದು, ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಸುತ್ತಮುತ್ತ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ಮಾಹಿತಿ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನ ಮತ್ತು ಕೈಗಾರಿಕಾ ವಲಯಗಳನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಲಾಗಿದೆ. ಈ ಸಂಸ್ಥೆಗಳಲ್ಲಿ ಸೇವೆ ಸಲ್ಲಿಸುತ್ತಿರುವ ಸಿಬ್ಬಂದಿಗಳೂ ಸಹ ಅಧಿಕಗೊಂಡಿದ್ದು, ಇದರಿಂದಾಗಿ, ಈ ಸ್ಥಳಗಳಿಗೆ ಪ್ರಯಾಣಿಸುವ ವಾಹನಗಳ ಅಧಿಕ ದಟ್ಟಣೆಯಿಂದಾಗಿ ನಗರ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಸಂಚರಿಸಲು ಅಧಿಕ ಕಾಲ ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ದೇವನಹಳ್ಳಿಯ ಸಮೀಪ ನಗರದಿಂದ ಸುಮಾರು 40 ಕಿಮೀ ಅಂತರದಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿರುವ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣದಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರಕ್ಕೆ ಬರುವ/ಹೊರಹೋಗುವ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆಯು ಅಧಿಕಗೊಂಡಿರುತ್ತದೆ. ಇತ್ತೀಚಿನ ಲಭ್ಯ ವರದಿಯ ಪ್ರಕಾರ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರವು ವಾಹನ ಇಂಧನವನ್ನು ಅತ್ಯಧಿಕವಾಗಿ ಬಳಸುತ್ತಿದ್ದು, ದೇಶದಲ್ಲಿ ಎರಡನೇ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿರುತ್ತದೆ.

122

-2-

3) ಪ್ರಸ್ತಾವನೆ:-

ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲು ಉದ್ದೇಶಿಸಿರುವ ನಾಲ್ಕು (4) ರಸ್ತೆಗಳ ವಿವರಗಳನ್ನು ಮಂಡಿಸಿದೆ.

1. ಹೊಸಕೋಟೆ-ಬೂದಿಗರೆ-ಮೈಲನಹಳ್ಳಿ-ದೇವನಹಳ್ಳಿ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ ರಸ್ತೆ.

ಪ್ರಸ್ತಾವಿತ ರಸ್ತೆಯು ಹೊಸಕೋಟೆ ಬೂದಿಗರೆ ಕ್ರಾಸ್ (NH-04) ನಿಂದ ಪ್ರಾರಂಭಗೊಂಡು ಮಂಡೂರು- ಬೂದಿಗರೆ-ಸಿಂಗಹಳ್ಳಿ-ಕಾಡಯರಪ್ಪನಹಳ್ಳಿ-ಮೈಲನಹಳ್ಳಿ ಮುಖಾಂತರ ದೇವನಹಳ್ಳಿ ಬಳಿಯ ಕೆಂಪೇಗೌಡ ಅಂತರ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ಸಂಪರ್ಕಿಸುವ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಸೇರುವ ರಸ್ತೆಯಾಗಿದ್ದು, ಒಟ್ಟಾರೆ ಉದ್ದ 24.0 ಕಿ.ಮೀ ಇರುತ್ತದೆ. ದೇವನಹಳ್ಳಿ-ಮೈಲನಹಳ್ಳಿ ಭಾಗದ 2.0 ಕಿ.ಮೀ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಮೂಲಸೌಲಭ್ಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಇಲಾಖೆ ರವರು ಒದಗಿಸಿರುವ ರೂ. 31.50 ಕೋಟಿಗಳ (ಭೂಸ್ವಾಧೀನ ಮೊತ್ತ ಸೇರಿದಂತೆ) ಅನುದಾನದಡಿ ಕಾಮಗಾರಿಯನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳಲಾಗಿದ್ದು ಪ್ರಗತಿಯಲ್ಲಿರುತ್ತದೆ. ಉಳಿದಂತೆ ಮೈಲನಹಳ್ಳಿ ಯಿಂದ ಹೊಸಕೋಟೆ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಸಂಪರ್ಕಿಸುವ ರಸ್ತೆಯು ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ-104 ರ ಭಾಗವಾಗಿದ್ದು 22.00 ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದವಿದ್ದು ದ್ವಿಪಥ ರಸ್ತೆಯಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಪ್ರಸ್ತುತ ಈ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಸಂಚರಿಸುವ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯು ಸರಾಸರಿ 18,500 ಪ್ಯಾಸೆಂಜರ್ ಕಾರ್ ಯೂನಿಟ್ (ಪಿಸಿಯು) ಗಳಾಗಿದ್ದು, ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಿದಲ್ಲಿ ಈ ರಸ್ತೆಯು ಹಾದು ಹೋಗುವ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೂ ಸಹ ಉನ್ನತ ಮಟ್ಟದ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುವುದರೊಂದಿಗೆ ನಗರದ ಪೂರ್ವಭಾಗದಲ್ಲಿ ವಾಸಿಸುವ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ತಲುಪಲು ಸಮೀಪದ ರಸ್ತೆಯಾಗಿ ರೂಪುಗೊಳ್ಳುತ್ತದೆ. ಇದರಿಂದ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ತಲುಪಲು ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಆಗ್ನೇಯ, ಪೂರ್ವ ಹಾಗೂ ಈಶಾನ್ಯ ಭಾಗದ ಜನರಿಗೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ.

2. ನೆಲಮಂಗಲ-ಮಧುರೆ-ಬ್ಯಾತ ರಸ್ತೆ

ಪ್ರಸ್ತಾವಿತ ರಸ್ತೆಯು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ-4 ಹಾಗೂ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ-48 ರ ಜಂಕ್ಷನ್‌ಗೆ ಹೊಂದಿಕೊಂಡಿರುವ ನೆಲಮಂಗಲ ಪಟ್ಟಣದಿಂದ ಪ್ರಾರಂಭಗೊಂಡು ಪ್ರಮುಖ ಧಾರ್ಮಿಕ ಸ್ಥಳವಾದ ಮಧುರೆ ದೇವಸ್ಥಾನದ (ಕನಸವಾಡಿ) ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ರಾಜಾನುಕುಂಟೆ ಮುಖೇನ ದೇವನಹಳ್ಳಿ ಬಳಿಯ ಕೆಂಪೇಗೌಡ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ಪ್ರಸ್ತಾವಿತ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ 3 ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿ ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗ ಹಾದು ಹೋಗಿರುತ್ತದೆ.

ಪ್ರಸ್ತುತ ಈ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಸಂಚರಿಸುವ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯು ಸರಾಸರಿ 15,000 ಪಿಸಿಯು ಗಳಾಗಿದ್ದು, ಈ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಿದಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಪಶ್ಚಿಮ ಭಾಗದ ಜನರಿಗೆ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ತಲುಪಲು ಸಹಾಯವಾಗುತ್ತದೆ. ಇದರಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಒಳಭಾಗದ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆ ಕಡಿಮೆಯಾಗುವುದು. ವಿವರಗಳು ಕೆಳಗಿನಂತಿವೆ:

ಕ್ರಮ ಸಂಖ್ಯೆ	ರಸ್ತೆಯ ಭಾಗ	ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದ ಕಿಮೀ	ಆಗಲ ಮೀ	ರಸ್ತೆಯ ವರ್ಗ
1	ನೆಲಮಂಗಲ ದಿಂದ ಮಧುರೆ ವರೆಗೆ	16.00	5.50	ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ 74
2	ಮಧುರೆ ಯಿಂದ ಬ್ಯಾತ ವರೆಗೆ	5.50	7.00	ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆ
3	ಬ್ಯಾತ ದಿಂದ ರಾಜಾನುಕುಂಟೆವರೆಗೆ	10.50	7.00	ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆ

123

-3-

4	ರಾಜಾನುಕುಂಟೆ ಯಿಂದ ತಿಮ್ಮಸಂದ್ರ ವರೆಗೆ	5.50	5.50	ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ
5	ತಿಮ್ಮಸಂದ್ರ ದಿಂದ ಎಂ.ವಿ ಸೋಲಾರ್ನ್ ವರೆಗೆ (NH-07)	2.00	5.50	ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ
		4.00	7.00	
ಒಟ್ಟು		43.50		

3. ಆನೇಕಲ್-ಅತ್ತಿಬೆಲೆ-ಸರ್ಜಾಪುರ-ವರ್ತೂರು-ವೈಟ್‌ಫೀಲ್ಡ್-ಹೊಸಕೋಟೆ ರಸ್ತೆ.

ಪ್ರಸ್ತಾಪಿತ ರಸ್ತೆಯು ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ-35 ಆಗಿದ್ದು ಆನೇಕಲ್‌ನಿಂದ ಪ್ರಾರಂಭಗೊಂಡು ಅತ್ತಿಬೆಲೆ-ಸರ್ಜಾಪುರ-ವರ್ತೂರು-ವೈಟ್‌ಫೀಲ್ಡ್ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಹೊಸಕೋಟೆ ರಸ್ತೆ (NH-04) ಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ಒಟ್ಟಾರೆ ಉದ್ದ 47.50 ಕಿಮೀಗಳಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಆನೇಕಲ್ ನಿಂದ ವರ್ತೂರು ಕೋಡಿ ವರೆಗೆ ದ್ವಿಪಥ ರಸ್ತೆಯಾಗಿದ್ದು ವರ್ತೂರು ಕೋಡಿಯಿಂದ ಹೊಸಕೋಟೆ ರಸ್ತೆಯ ವರೆಗೆ 11.20 ಕಿಮೀ. ಉದ್ದಕ್ಕೆ ಚತುಷ್ಪಥ ರಸ್ತೆಯಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಗುಂಜೂರುನಿಂದ ಕಾಡುಗೋಡಿ-ಬೆಳತೂರು ವೃತ್ತದ ವರೆಗಿನ ರಸ್ತೆಯು 11.20 ಕಿಮೀ ಉದ್ದ ಇದ್ದು ಬಿಬಿಎಂಪಿ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿ ಬರುತ್ತದೆ. ಅತ್ತಿಬೆಲೆಯಲ್ಲಿ 1.00 ಕಿಮೀ ಮತ್ತು ಸರ್ಜಾಪುರ ದಿಂದ ದೊಮ್ಮಸಂದ್ರ ವರೆಗೆ 4.00 ಕಿಮೀ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಚತುಷ್ಪಥ ರಸ್ತೆಯನ್ನಾಗಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ ಕಾಮಗಾರಿಯು ಪ್ರಗತಿಯಲ್ಲಿದೆ.

ಪ್ರಸ್ತುತ ಈ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಸಂಚರಿಸುವ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯು ಸರಾಸರಿ 45,000 ಪಿಸಿಯು ಗಳಾಗಿದ್ದು ಈ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಿದಲ್ಲಿ ಪ್ರಮುಖ ಸ್ಥಳಗಳಾದ ಆನೇಕಲ್, ಅತ್ತಿಬೆಲೆ, ಸರ್ಜಾಪುರ, ದೊಮ್ಮಸಂದ್ರ, ಹೆಗ್ಗೊಂಡನಹಳ್ಳಿ, ಕಾಟನಲ್ಲೂರು, ಕನ್ನಮಂಗಲ, ದೊಡ್ಡಬನಹಳ್ಳಿ, ಸೀಗೇಹಳ್ಳಿ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಉನ್ನತ ಮಟ್ಟದ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸುವುದರೊಂದಿಗೆ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ನೇರವಾಗಿ ಈ ರಸ್ತೆಯ ಮೂಲಕ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಹೊರವಲಯದಿಂದ ತಲುಪಲು ಸಹಕಾರಿಯಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಕ್ರಮ ಸಂಖ್ಯೆ	ರಸ್ತೆಯ ಭಾಗ	ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದ ಕಿಮೀ	ಆಗಲ ಮೀ	ರಸ್ತೆಯ ವರ್ಗ
1	ಆನೇಕಲ್ ನಿಂದ ಅತ್ತಿಬೆಲೆ ವರೆಗೆ	11.50	7.00	ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ 35
2	ಅತ್ತಿಬೆಲೆ ಯಿಂದ ಸರ್ಜಾಪುರ ವರೆಗೆ	10.00	7.00	
3	ಸರ್ಜಾಪುರ - ದೊಮ್ಮಸಂದ್ರ ವರೆಗೆ	4.30	14.00 (ನಾಲ್ಕು ಪಥ)	
4	ದೊಮ್ಮಸಂದ್ರ - ವರ್ತೂರು ಕೋಡಿ ವರೆಗೆ	10.30	7.00	
5	ವರ್ತೂರು ಕೋಡಿ - ಹೊಸಕೋಟೆ ರಸ್ತೆ ವರೆಗೆ (NH-04)	11.40	14.00 ಮಿ (ನಾಲ್ಕು ಪಥ)	
ಒಟ್ಟು		47.50		

4. ಹಾರೋಹಳ್ಳಿ-ಉರುಗನದೊಡ್ಡಿ-ಕೆಐಎಡಿಬಿ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶ-ಜಿಗಣಿ-ಆನೇಕಲ್ ರಸ್ತೆ.

ಪ್ರಸ್ತಾಪಿತ ರಸ್ತೆಯು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ-209 ಕ್ಕೆ ಹೊಂದಿಕೊಂಡಿರುವ ಹಾರೋಹಳ್ಳಿಯಿಂದ ಪ್ರಾರಂಭಗೊಂಡು ಉರುಗನದೊಡ್ಡಿ-ಕೆಐಎಡಿಬಿ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಜಿಗಣಿ ಮುಖೇನ ಆನೇಕಲ್‌ಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುತ್ತದೆ.

ಪ್ರಸ್ತುತ ಈ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಸಂಚರಿಸುವ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯು 37,728 ಪಿಸಿಯು ಗಳಾಗಿದ್ದು, ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಿದಲ್ಲಿ ಪ್ರಮುಖ ಹಳ್ಳಿಗಳಾದ ಹಾರೋಹಳ್ಳಿ, ಉರಗನದೊಡ್ಡಿ, ಮಾದಪ್ಪನದೊಡ್ಡಿ, ಯಲ್ಲಮ್ಮನದೊಡ್ಡಿ, ಊಜಿಗನಪಾಳ್ಯ, ಕೃಷ್ಣದೊಡ್ಡಿ, ಮಹಂತಲಿಂಗಾಪುರ, ಕಲ್ಲುಬಾಳು ಕ್ರಾಸ್, ಓಟಿಸ್ (OTIS) ಸರ್ಕಲ್, ಎಪಿಸಿ ಸರ್ಕಲ್ (ಜಿಗಣಿ), ಮಾದಪಟ್ಟಣ, ಹಾರಗದ್ದೆ, ಬಂಗಲ, ಕುಂಬಾರನಹಳ್ಳಿ, ಸೂರಜಕ್ಕನಹಳ್ಳಿ, ಇಂಡಲವಾಡಿ ಕ್ರಾಸ್, ಗೌರೇನಹಳ್ಳಿ, ಆನೇಕಲ್ ದೊಡ್ಡಕೆರೆ ಟ್ಯಾಂಕ್ ಬಂಡ್, ಆನೇಕಲ್ ಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುವುದರಿಂದ ಸಂಚಾರ ಸುಗಮವಾಗುತ್ತದೆ. ಆನೇಕಲ್ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶದ ವಿವಿಧ ಭಾಗಗಳಿಂದ ನೇರವಾಗಿ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ತಲುಪಲು ರಸ್ತೆಯಾಗುವುದಲ್ಲದೇ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ ಒಳಭಾಗದ ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ ಪರ್ಯಾಯ ರಸ್ತೆಯಾಗಿ ಸುಗಮ ಸಂಪರ್ಕಕ್ಕೆ ಸಹಕಾರಿಯಾಗುತ್ತದೆ. ವಿವರಗಳು ಕೆಳಗಿನಂತಿವೆ:

ಕ್ರಮ ಸಂಖ್ಯೆ	ರಸ್ತೆಯ ಭಾಗ	ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದ ಕಿಮೀ	ಆಗಲ ಮೀ	ರಸ್ತೆಯ ವರ್ಗ
1	ಹಾರೋಹಳ್ಳಿ ಯಿಂದ (NH-209) ಉರುಗನದೊಡ್ಡಿವರೆಗೆ	18.50	7.00	ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆ
2	ಉರುಗನದೊಡ್ಡಿ ಯಿಂದ ಕೆಐಎಡಿಬಿ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶದವರೆಗೆ	10.50	7.00	ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ
3	ಕೆಐಎಡಿಬಿ - ಜಿಗಣಿವರೆಗೆ	1.00	14.00 (ನಾಲ್ಕು ಪಥ)	ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ
4	ಜಿಗಣಿ - ಆನೇಕಲ್ ವರೆಗೆ	12.00	5.5	ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ-87
	ಒಟ್ಟು	42.00		

ಪ್ರಸ್ತಾವಿತ ರಸ್ತೆಗಳ ಯೋಜಿತ ನಿರ್ಮಾಣದ ವಿವರಗಳು

1. ನಾಲ್ಕು ಪಥ/ಆರು ಪಥಗಳ ದ್ವಿಮುಖ ಸಂಚಾರ ರಸ್ತೆ (Divided carriage way)
2. ಪೇವ್ಡ್ ಶೋಲ್ಡರ್.
3. ಮುಚ್ಚಿದ ಆರ್‌ಸಿಸಿ ಚರಂಡಿ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮತ್ತು ಸೇವಾ ಮಾರ್ಗಗಳಿಗೆ ಡಕ್ ಆಳವಡಿಕೆ.
4. ಅಗತ್ಯವಿರುವ ರಸ್ತೆಗೆ ವಿದ್ಯುತ್ ಕಂಬಗಳನ್ನು ಅಳವಡಿಸಿ ಬೆಳಕಿನ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಕಲ್ಪಿಸುವುದು.
5. ಅವಶ್ಯವಿದ್ದಲ್ಲಿ ಅಡ್ಡ ಮೋರಿ, ಸಣ್ಣ ಸೇತುವೆ ಮತ್ತು ಬಹುತ್ ಸೇತುವೆಗಳ ಪುನರ್ ನಿರ್ಮಾಣ.
6. ಅವಶ್ಯವಿದ್ದಲ್ಲಿ ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗ ಮತ್ತು ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಹಾದು ಹೋಗಲು ಆರ್‌ಓಬಿ ಮತ್ತು ಆರ್‌ಯುಬಿ ಮತ್ತು ಜಂಕ್ಷನ್‌ಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ.

4) ಸಮರ್ಥನೆ:-

1. ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಮೂಲಕ ಸಂಚರಿಸುವ ವಾಹನದ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ಕಡಿಮೆಗೊಳಿಸ ಬಹುದಾಗಿದ್ದು ಸುಗಮ ವಾಹನ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಅನುವು ಮಾಡಿದಂತಾಗುತ್ತದೆ.
2. ನಗರದೊಳಗಿನ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಉಪಯೋಗಿಸದೆ, ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆಯಿರುವ ಹಾಲಿ ರಸ್ತೆಗಳ ಬದಲಿಗೆ ಪರ್ಯಾಯವಾಗಿ, ನೇರವಾಗಿ ಹಾಗೂ ಸುಗಮವಾಗಿ ಈ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಅಂತರ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ತಲುಪಬಹುದಾಗಿರುತ್ತದೆ.
3. ಹೊಸೂರು ರಸ್ತೆ, ಎಲೆಕ್ಟ್ರಾನಿಕ್ ಸಿಟಿ ಮತ್ತು ನಗರದ ಪೂರ್ವಭಾಗದ ನಿವಾಸಿಗಳಿಗೆ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ನೇರವಾಗಿ ಸುಗಮವಾಗಿ ತಲುಪುವಲ್ಲಿ ಸಹಕಾರಿಯಾಗುತ್ತದೆ.
4. ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಪಶ್ಚಿಮ ಭಾಗದ ನಿವಾಸಿಗಳಿಗೆ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ನೇರವಾಗಿ ಸುಗಮವಾಗಿ ತಲುಪುವಲ್ಲಿ ಸಹಕಾರಿಯಾಗುತ್ತದೆ.

-5-

5. ಹಾರೋಹಳ್ಳಿ, ಜಿಗಣಿ, ಅತ್ತಿಬೆಲೆ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶಗಳ ಮೂಲಕ ಸುಗಮ ವಾಹನ ಸಂಚಾರ ಒದಗಿಸಿ ಈ ಪರ್ಯಾಯ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೂಲಕ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ ತಲುಪಬಹುದಾಗಿದ್ದು, ಈ ರಸ್ತೆಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಕೈಗೊಳ್ಳುವುದರಿಂದ ನಗರದ ಒಳ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿನ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆ ಕಡಿಮೆಯಾಗುವುದು.
6. ಸದರಿ ರಸ್ತೆಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಿಂದ ನಗರದ ಒಳ ಭಾಗದ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ಕಡಿತಗೊಳಿಸಬಹುದಾಗಿದೆ.

5) ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ವಿವಿಧ ಇಲಾಖೆಗಳೊಂದಿಗೆ ಸಮಾಲೋಚನೆ:-

ಅ. ಆರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆಯ ಸಹಮತಿ:

"The proposal has been examined. Finance Department accords in-principle clearance and PWD asked to come back to Finance Department after Detailed Project Reports are ready with yearwise funding requirements etc.,"

ಆ. ಯೋಜನಾ ಇಲಾಖೆಯ ಸಹಮತಿ:

"2017-18 ನೇ ಸಾಲಿನ ಮಾನ್ಯ ಮುಖ್ಯಮಂತ್ರಿಗಳ ಆಯವ್ಯಯ ಭಾಷಣದ ಕಂಡಿಕೆ 377ರ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಗೆ ತಾವು ನೀಡಿರುವ ಸ್ಪಷ್ಟೀಕರಣವನ್ನು, ಯೋಜನಾ ಇಲಾಖೆಯು ಪರಿಶೀಲಿಸಿದ್ದು, ಸದರಿ ಯೋಜನೆಗೆ ಆರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆಯು ಒದಗಿಸುವ ಅನುದಾನದ ಮಿತಿಯೊಳಗೆ ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸುವ ಷರತ್ತಿಗೊಳಪಟ್ಟು ಯೋಜನಾ ಇಲಾಖೆಯ ಸಹಮತಿಯನ್ನು ನೀಡಿದೆ ಮತ್ತು ಕರಡು ಸಚಿವ ಸಂಪುಟ ಟಿಪ್ಪಣಿಗೆ ಆರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆಯ ಅನುಮೋದನೆ ಪಡೆಯುವ ಷರತ್ತಿಗೊಳಪಟ್ಟು ಯೋಜನಾ ಇಲಾಖೆಯು ಅನುಮೋದನೆಯನ್ನು ನೀಡಿದೆ."

6) ಆರ್ಥಿಕ ಪರಿಣಾಮಗಳು:-

ಸದರಿ ರಸ್ತೆಗಳ ಕಾಮಗಾರಿಯ ಒಟ್ಟು ಆರ್ಥಿಕ ಪರಿಣಾಮಗಳು ಈ ಕೆಳಗಿನಂತಿದೆ.

(ರೂ.ಕೋಟಿಗಳಲ್ಲಿ)

ಕ್ರ.ಸಂ	ರಸ್ತೆಯ ಹೆಸರು	ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದ (ಕಿಮೀ)	ನಿರ್ಮಾಣ ವೆಚ್ಚ ರೂ.	ಭೂಸ್ವಾಧೀನ ಮೊತ್ತ ರೂ.	ಒಟ್ಟು ಮೊತ್ತ ರೂ.
1	ಹೊಸಕೋಟೆ - ಬೂದಿಗರೆ ಕ್ರಾಸ್ ನಿಂದ (NH-4) ಬೂದಿಗರೆ - ಮೈಲನಹಳ್ಳಿ ಮಾರ್ಗ ದೇವನಹಳ್ಳಿ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ ಸೇರುವ ರಸ್ತೆ.	22.00	220.00	200.00	420.00
2	ನೆಲಮಂಗಲ (NH-4) ದಿಂದ ಮಧುರೆ-ಬ್ಯಾತ-ರಾಜಾನುಕುಂಟೆ-ತಿಮ್ಮಸಂದ್ರ-ಎಂವಿ ಸೋಲಾರ್ಸ್ -ದೇವನಹಳ್ಳಿ ರಸ್ತೆ (NH-7).	43.50	435.00	70.00	505.00
3	ಹಾರೋಹಳ್ಳಿಯಿಂದ (NH-209) ಉರುಗನದೊಡ್ಡಿ - ಜಿಗಣಿ - ಕೆಐಎಡಿಬಿ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶ ಮಾರ್ಗ ಆನೇಕಲ್ (SH-35) ಸೇರುವ ರಸ್ತೆ.	42.00	420.00	125.00	545.00

126

-6-

4	ಆನೇಕಲ್ (SH-87) ನಿಂದ ಅತ್ತಿಬೆಲೆ- ಸರ್ಕಾರ-ವರ್ತು-ವೈಟ್‌ಫೀಲ್ಡ್ ಮಾರ್ಗ ಹೊಸಕೋಟೆ (NH-4) ಸೇರುವ ರಸ್ತೆ.	47.50	475.00	150.00	625.00
	ಒಟ್ಟು	155.0	1550.0	545.00	2095.00

ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ 150 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ರೇಖಾ ಅಂದಾಜು ಮೊತ್ತವನ್ನು ಆಧರಿಸಿ ನೀಡಿರುವ ಯೋಜನಾ ಮೊತ್ತವು ರೂ. 1455 ಕೋಟಿಗಳಾಗಿರುತ್ತದೆ. 2017-18ನೇ ಆಯವ್ಯಯ ಫೋಷಣೆಯ ನಂತರ ಸದರಿ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್ ಇಂಜಿನಿಯರ್‌ಗಳಿಂದ ಪರಿವೀಕ್ಷಣೆ ಮಾಡಿ ರೇಖಾ ಅಂದಾಜನ್ನು ತಯಾರಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ ಏಳು ನಗರ ಸಭೆಗಳ ಹಾಗೂ 110 ಗ್ರಾಮಗಳ ವಿಲೀನದ ನಂತರ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯ ವ್ಯಾಪಕವಾಗಿ ಬೆಳೆದಿದ್ದು ಜನಸಂಖ್ಯೆಯೊಂದಿಗೆ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಮತ್ತು ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆಯು ಸಹ ಬಹುದ್ದಾರಿ (Manifold) ಯಾಗಿ ಅಧಿಕಗೊಂಡಿರುತ್ತದೆ. ಇತ್ತೀಚಿನ ಲಭ್ಯ ವರದಿಯ ಪ್ರಕಾರ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರವು ವಾಹನ ಇಂಧನವನ್ನು ಅತ್ಯಧಿಕವಾಗಿ ಬಳಸುತ್ತಿದ್ದು ದೇಶದಲ್ಲಿ ಎರಡನೇ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿರುತ್ತದೆ. 2017-18ನೇ ಸಾಲಿನ ಆಯವ್ಯಯ ಪ್ರಸ್ತಾಪಿತ ರಸ್ತೆಗಳ ಕೆಲವು ಭಾಗಗಳು ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ, ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಾಗಿದ್ದು, ಕೆಲವು ಭಾಗಗಳು ಬೆಂಗಳೂರು ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಹಾಗೂ ಮಹಾನಗರ ಪಾಲಿಕೆ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿಯೂ ಸಹ ಹಾದು ಹೋಗುತ್ತಿದ್ದು ಹಾಲಿ ರಸ್ತೆಗಳು 5.5 ಮೀ ಅಗಲದಿಂದ 14 ಮೀ ವರೆಗೆ ವಿವಿಧ ಅಳತೆಗಳಿದ್ದು, ಮಧ್ಯಮಪಥ, ದ್ವಿಪಥ ಹಾಗೂ ಚತುಷ್ಪಥ ರಸ್ತೆಗಳಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಈ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಮುಂದಿನ 10 ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಉಂಟಾಗಬಹುದಾದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮತ್ತು ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ನಿಭಾಯಿಸುವ ಸಲುವಾಗಿ ಕನಿಷ್ಠ ನಾಲ್ಕು ಪಥದ ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ಹೆಚ್ಚು ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆ ಇರುವ ಭಾಗದಲ್ಲಿ 6 ಪಥದ ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ಕೆಲವು ಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಸೇವಾ ರಸ್ತೆಯೊಂದಿಗೆ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸುವ ಅವಶ್ಯಕತೆ ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಈ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲಾ ಅಂಶಗಳನ್ನು ಪರಿಗಣಿಸಿ, 155 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕಾಗಿ ರೂ.1550 ಕೋಟಿ ಮೊತ್ತ ಮತ್ತು ಭೂಸ್ವಾಧೀನಕ್ಕಾಗಿ ರೂ.545 ಕೋಟಿ ಮೊತ್ತ ಬೇಕಾಗಿದ್ದು ಒಟ್ಟಾರೆ ಸುಮಾರು ರೂ.2095 ಕೋಟಿ ಯೋಜನಾ ಮೊತ್ತ ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ ಎಂದು ಅಂದಾಜಿಸಲಾಗಿದೆ. ಈ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ವಾಹನ ಸಂಚಾರದ ಗಣತಿ ಮತ್ತು ಮುಂದಿನ ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಉಂಟಾಗಬಹುದಾದ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ಪರಿಗಣಿಸಿ ಕಾರ್ಯ ಸಾಧ್ಯತಾ ವರದಿ ತಯಾರಿಸಿದ ನಂತರ ಅಗತ್ಯಕ್ಕೆ ತಕ್ಕಂತೆ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಗಲ ಪಡಿಸಬೇಕಾಗುವ ಅಳತೆಗಳಿಗೆ ಅನುಗುಣವಾಗಿ ನಿಖರವಾದ ಅಂದಾಜು ಮೊತ್ತ ತಿಳಿದು ಬರುತ್ತದೆ.

ಈ ಯೋಜನೆಗೆ ಅವಶ್ಯಕವಾಗಿರುವ ಒಟ್ಟಾರೆ ರೂ.2095 ಕೋಟಿಗಳ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್ ಸಂಸ್ಥೆಯು ಹಣಕಾಸು ಸಂಸ್ಥೆಗಳಿಂದ ಸಾಲ ಪಡೆದು ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ಯೋಜಿಸಿದೆ. ಸದರಿ ಸಾಲವನ್ನು ಮರುಪಾವತಿಸಲು ನಿಗಮಕ್ಕೆ ಬೇರೆ ಸಂಪನ್ಮೂಲಗಳು ಇಲ್ಲದಿರುವುದರಿಂದ, ಟೋಲ್ ಸಂಗ್ರಹಣೆಯಿಂದ ಬರುವ ಸಂಪನ್ಮೂಲದಿಂದ ಶೇ. 50 ರಷ್ಟು ಸಾಲ ಹಾಗೂ ಬಡ್ಡಿಯನ್ನು ಮರುಪಾವತಿಸುವುದು, ಇನ್ನುಳಿದ ಶೇ. 50 ರಷ್ಟು ಸಾಲ ಹಾಗೂ ಬಡ್ಡಿಯನ್ನು ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರದಿಂದ ಮರುಪಾವತಿಸಲು ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಿದೆ.

ವಿವರವಾದ ಯೋಜನಾ ವರದಿ ತಯಾರಿಸಿದ ನಂತರ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸುವ ಋನ್ನಾ ಅನುದಾನದ ಹಂಚಿಕೆಗಾಗಿ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯನ್ನು ಮತ್ತೊಮ್ಮೆ ಆರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆಗೆ ಕಳುಹಿಸಲಾಗುವುದು.

127

-7-

7) ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಸಚಿವರ ಅನುಮೋದನೆ:-

ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯನ್ನು ಸಚಿವ ಸಂಪುಟದ ಮುಂದೆ ಮಂಡಿಸಲು ಮಾನ್ಯ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಸಚಿವರಿಂದ ನಿರ್ದೇಶಿಸಲಾಗಿದೆ.

8) ಅನುಷ್ಠಾನ ವೇಳಾಪಟ್ಟಿಯ ಕುರಿತು ಮಾಹಿತಿ:-

ಅಪೆಂಡಿಕ್ಸ್-1 ರಲ್ಲಿ ಲಗತ್ತಿಸಿದೆ.

9) ಸಮಾನತೆ / ಒಳಗೊಳ್ಳುವಿಕೆ, ಹೊಸ ಕಲ್ಪನೆಗಳು ಮತ್ತು ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಹೊಣೆಗಾರಿಕೆ:-

ಅಪೆಂಡಿಕ್ಸ್-2 ರಲ್ಲಿ ಲಗತ್ತಿಸಿದೆ.

10) ಮಹತ್ವದ ಮೈಲುಗಲ್ಲುಗಳನ್ನು ಕುರಿತು ಹೇಳಿಕೆ ಹಾಗೂ ಅವುಗಳನ್ನು ಸಾಧಿಸುವ ಬಗ್ಗೆ ನಿಗದಿಪಡಿಸಿದ ದಿನಾಂಕಗಳು:-

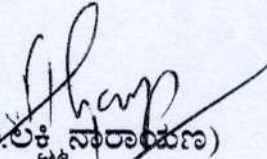
ಅಪೆಂಡಿಕ್ಸ್-3 ರಲ್ಲಿ ಲಗತ್ತಿಸಿದೆ.

11) ಅನುಮೋದನೆ ಕೋರುವ ಕಂಡಿಕೆ:-

ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರ (ವ್ಯವಹಾರ ನಿರ್ವಹಣೆ) ನಿಯಮಗಳು 1977ರ ಮೊದಲನೇ ಷೆಡ್ಯೂಲ್‌ನ ಐಟಂ 15 ರನ್ವಯ ಈ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಗೆ ಸಚಿವ ಸಂಪುಟದ ಅನುಮೋದನೆ ಅಗತ್ಯವಿದೆ.

12) ಮೇಲಿನ ವಿಷಯಗಳ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಈ ಕೆಳಕಂಡ ಅಂಶಗಳಿಗೆ ಸಚಿವ ಸಂಪುಟದ ಅನುಮೋದನೆಯನ್ನು ಕೋರಲಾಗಿದೆ.

ವಿವರವಾದ ಯೋಜನಾ ವರದಿ ತಯಾರಿಸಿದ ನಂತರ ಯೋಜನೆಯ ಅನುಷ್ಠಾನಕ್ಕಾಗಿ ಅನುದಾನ ಹಂಚಿಕೆಯ ಕುರಿತು ಆರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆಯ ಸಹಮತಿ ಪಡೆಯುವ ಷರತ್ತಿಗೊಳಪಟ್ಟು ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯಲ್ಲಿನ ನಾಲ್ಕು ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಕೆಆರ್‌ಡಿ‌ಸಿ‌ಎಲ್ ವತಿಯಿಂದ ಇಪಿಸಿ ಮಾದರಿಯಲ್ಲಿ ರೂ.2095 ಕೋಟಿಗಳ ಮೊತ್ತದಲ್ಲಿ ಕೈಗೊಳ್ಳಲು ಆಡಳಿತಾತ್ಮಕ ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡಲು.


(ಎಂ.ಲಕ್ಷ್ಮಿ ನಾರಾಯಣ)

ಸರ್ಕಾರದ ಅಪರ ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ
ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂ ಹಾಗೂ ಒ ಜ ಇಲಾಖೆ

ರಹಸ್ಯ

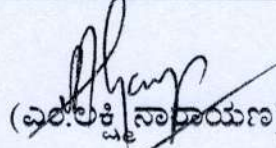
ಕಡತ ಸಂಖ್ಯೆ: ಲೋಇ 71 ಇಎಪಿ 2017

ಇಲಾಖೆ: ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ

ಅನುಷ್ಠಾನ ವೇಳಾಪಟ್ಟಿಯ ಕುರಿತು ಮಾಹಿತಿ

ವಿಷಯ: ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತದ (ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್) ಮೂಲಕ ಬೆಂಗಳೂರು ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ 150 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ ಬಗ್ಗೆ.

ಸಚಿವ ಸಂಪುಟ ನಿರ್ಣಯದ ಸಾರಾಂಶ	ಆಗಬಹುದಾದ ಪ್ರಯೋಜನ / ಫಲಿತಾಂಶ	ಕಾಲಮಿತಿ ಹಾಗೂ ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸುವ ರೀತಿ/ ಮಾಹಿತಿಯನ್ನು ಸಚಿವ ಸಂಪುಟಕ್ಕೆ ಒದಗಿಸುವ ಕುರಿತು.
ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತದ (ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್) ಮೂಲಕ ಬೆಂಗಳೂರು ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ 150 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡುವ ಕುರಿತು.	ಸದರಿ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವುದರಿಂದ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಉತ್ತಮ ಸಂಚಾರ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗೆ ಅನುವು ಮಾಡಿಕೊಡಲಾಗುವುದು.	<ul style="list-style-type: none"> • ಸಚಿವ ಸಂಪುಟದ ನಿರ್ಣಯದಂತೆ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ಕ್ರಮಕೈಗೊಳ್ಳುವುದು. • ಈ ಕಾಮಗಾರಿಯನ್ನು 18 ತಿಂಗಳಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಾಣ ಮಾಡುವುದು.


(ಐ.ಲಕ್ಷ್ಮಿನಾರಾಯಣ)

ಸರ್ಕಾರದ ಅಪರ ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ
ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂ ಹಾಗೂ ಒ ಜ ಇಲಾಖೆ.

ರಹಸ್ಯ

ಕಡತ ಸಂಖ್ಯೆ: ಲೋಇ 71 ಇಎಪಿ 2017

ಇಲಾಖೆ: ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ

ಸಮಾನತೆ/ಒಳಗೊಳ್ಳುವಿಕೆ, ಹೊಸ ಕಲ್ಪನೆಗಳು ಮತ್ತು ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಹೊಣೆಗಾರಿಕೆ

ವಿಷಯ: ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತದ (ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್) ಮೂಲಕ ಬೆಂಗಳೂರು ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ 150 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ ಬಗ್ಗೆ.

ಕ್ರಮ ಸಂಖ್ಯೆ	ಸಾಧಿಸಬೇಕಾದ ಗುರಿ	ಈ ಗುರಿಯನ್ನು ಸಾಧಿಸಲು ಪ್ರಸ್ತಾವನೆ ಹೇಗೆ ಪೂರಕವಾಗಿರುತ್ತದೆ.
1.	ಸಮಾನತೆ / ಒಳಗೊಳ್ಳುವಿಕೆ	ಹಾಲಿ ಇರುವ ಹೊರ ವರ್ತುಲ ರಸ್ತೆಯ ಸಾಮರ್ಥ್ಯ ಮೀರಿ ಅಧಿಕ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆ ಉಂಟಾಗುತ್ತಿದ್ದು, ಇದರಿಂದ ಹೊರವರ್ತುಲ ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ಪ್ರಮುಖ ನಗರಗಳ ಸಂಪರ್ಕ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆ ಉಂಟಾಗುತ್ತಿರುವುದರಿಂದ ವಾಹನ ಚಲನೆಯ ವೇಗ ಪ್ರತಿ ಗಂಟೆಗೆ ಸರಾಸರಿ 8 ರಿಂದ 10 ಕಿಮೀ ಗಳಿಗೆ ಸೀಮಿತವಾಗಿ ಕಾಲವ್ಯಯವಾಗುತ್ತಿದೆ. ಪ್ರಸ್ತಾಪಿತ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸುವುದರಿಂದ ನಗರದಲ್ಲಿ ಸಂಚರಿಸಲು ಹೆಚ್ಚು ಕಾಲವ್ಯಯವಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ನಗರದ ಹೊರ ಭಾಗದ ರಸ್ತೆಗಳು ಉತ್ತಮ ರಸ್ತೆಗಳಾಗುವುದರಿಂದ ವಾಹನಗಳ ನಗರ ಪ್ರವೇಶ ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ಅಲ್ಲದೇ ಹೊರವಲಯದ ಪ್ರದೇಶ, ಕೈಗಾರಿಕಾ ವಲಯ, ಮಾಹಿತಿ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನ ವಲಯ ಹಾಗೂ ಅಂತರ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ಉತ್ತಮ, ಸುರಕ್ಷಿತ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಿದಂತಾಗುತ್ತದೆ. ಅಂತಿಮವಾಗಿ ನಿರೀಕ್ಷಿತ ಸ್ಥಳಗಳಿಗೆ ಸೇರುವ ಸಂಚಾರ ಅವಧಿ ಕಡಿಮೆಗೊಳ್ಳುವುದಲ್ಲದೇ ಇಂಧನ ಉಳಿತಾಯ ಉಂಟಾಗುತ್ತದೆ ಹಾಗೂ ಪರಿಸರ ಮಾಲಿನ್ಯವನ್ನು ತಡೆಗಟ್ಟಬಹುದಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಈ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಿದ ರಸ್ತೆಯ ಮೇಲೆ ಬಳಕೆದಾರರ ಶುಲ್ಕ (ಟೋಲ್) ನಿಂದ ಬಂದ ಹಣವನ್ನು ಆರ್ಥಿಕ ಸಂಸ್ಥೆಗಳಿಂದ ಪಡೆದ ಸಾಲವನ್ನು ತೀರಿಸುವುದರ ಜೊತೆಗೆ ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್ ನಿಂದ ಹಿಂದುಳಿದ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿನ ಆರ್ಥಿಕವಾಗಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ಸಾಧುವಲ್ಲದ ರಸ್ತೆಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ವಿನಿಯೋಗಿಸಬಹುದಾಗಿದೆ ಹಾಗೂ ಈ ಮೂಲಕ ಸಮಗ್ರ ರಾಜ್ಯದ ಎಲ್ಲ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಸಮಗ್ರವಾಗಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಿ ಸಮಾನತೆ ಸಾಧಿಸಬಹುದಾಗಿದೆ.
2.	ಹೊಸ ಕಲ್ಪನೆಗಳು	ಹೊರವಲಯದ ಪ್ರದೇಶ, ಕೈಗಾರಿಕಾ ವಲಯ, ಮಾಹಿತಿ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನ ವಲಯ ಹಾಗೂ ಅಂತರ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ಉತ್ತಮ, ಸುರಕ್ಷಿತ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಿದಂತಾಗುತ್ತದೆ.
3.	ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಹೊಣೆಗಾರಿಕೆ	ಸದರಿ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವುದರಿಂದ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಸುಗಮ ವಾಹನ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಅನುವು ಮಾಡಿಕೊಟ್ಟಂತಾಗುತ್ತದೆ.

ಸಹಿ:

ಹೆಸರು: ಎಂ.ಲಕ್ಷ್ಮೀನಾರಾಯಣ

ಪದನಾಮ: ಸರ್ಕಾರದ ಅಪರ ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ

ದೂರವಾಣಿ ಸಂಖ್ಯೆ: 080-22034839

ಅಪೆಂಡಿಕ್ಸ್-3

ರಹಸ್ಯ

ಕಡತ ಸಂಖ್ಯೆ: ಲೋಇ 71 ಇಎಪಿ 2017

ಇಲಾಖೆ: ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ

ಮಹತ್ವದ ಮೈಲಿಗಲ್ಲುಗಳನ್ನು ಕುರಿತು ಹೇಳಿಕೆ ಹಾಗೂ ಅವುಗಳನ್ನು ಸಾಧಿಸುವ ಬಗ್ಗೆ ನಿಗದಿಪಡಿಸಿದ ದಿನಾಂಕಗಳು

ವಿಷಯ: ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತದ (ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್) ಮೂಲಕ ಬೆಂಗಳೂರು ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ 150 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ ಬಗ್ಗೆ.

ಕ್ರಮ ಸಂಖ್ಯೆ	ಮಹತ್ವದ ಮೈಲಿಗಲ್ಲುಗಳು	ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಲು ಹಾಕಿಕೊಂಡ ಕಾಲಮಿತಿ / ನಿಗದಿಪಡಿಸಿದ ದಿನಾಂಕ
1.	ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತದ (ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್) ಮೂಲಕ ಬೆಂಗಳೂರು ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ 150 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಸುಗಮ ವಾಹನ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಅನುವು ಮಾಡಿಕೊಡುವುದು.	<ul style="list-style-type: none"> • ವಿವರವಾದ ಯೋಜನಾ ವರದಿ ತಯಾರಿಕೆಗೆ - 02 ತಿಂಗಳು • ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕೆ ಟೆಂಡರ್ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆ - 02 ತಿಂಗಳು • ಕಾಮಗಾರಿ ನಿರ್ಮಾಣ ಅವಧಿ - 18 ತಿಂಗಳು <p align="right">ಒಟ್ಟು - 01 ವರ್ಷ 10 ತಿಂಗಳು</p>

ಸಹಿ:

ಹೆಸರು: ಎಂ.ಲಕ್ಷ್ಮಿ ನಾರಾಯಣ

ಪದನಾಮ: ಸರ್ಕಾರದ ಅಪರ ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ

ದೂರವಾಣಿ ಸಂಖ್ಯೆ: 080-22034839



131

File No:PWD 71 EAP 2017

"SECRET"

CABINET NOTE

Subject Case No: /2017

**Department: Public Works, Ports & Inland Water Transport
Department**

**Sub:- Development of 150 km of roads in & around
Bengaluru through Karnataka Road Development
Corporation Limited (KRDCL).**

1) Preamble:-

Hon'ble Chief Minister has announced in the Budget speech for the year 2017-18 in para 377 that 150 kms of roads around Bengaluru would be developed through KRDCL at an amount of Rs. 1455 cr to reduce traffic density. Approval is necessary to develop these roads through KRDCL. The roads are as below:

1. Hosakote – Boodigere – Mylanahalli – Devanahalli international Airport road.
2. Nelamangala – Madhure – Byata road.
3. Anekal – Attibele – Sarjapur – Varthur – Whitefield – Hosakote road.
4. Harohalli – Uruganadoddi – KIADB industrial area – Jigani – Anekal road.

2) Background:-

Bengaluru City limit has grown after merging of 7 municipalities and 110 surrounding villages, accordingly, traffic density has also increased with increase in population.

Bengaluru city is the hub of IT & BT. Number of information technologies and industrial zones have been established around Bengaluru city. Employees working in these organizations has also increased, which resulted in increase in vehicular density thereby consuming more time in travelling to surrounding places. As the Kempegowda international airport is situated near Devanahalli at 40 kms away from the Bengaluru city, number of travellers plying on these roads are also increased. Bengaluru city stands in the 2nd position in consuming the fuel as per the available records.

3) **Proposal:-**

1. Hosakote – Boodigere – Mylanahalli – Devanahalli international Airport road.

The total length of the proposed road is 24.00 kms commencing from Hosakote – Boodigere cross (NH-04) passing via Mandur-Boodigere-singahalli – Kadayarrappanahalli – Mylanahalli joining the connecting road leading to International Airport. The part of Devanahalli – Mylanahalli road for a length of 2.00 kms is taken up by Infrastructure Development Department (IDD) at a cost of 31.50 cr including land acquisition which is in progress. Further the balance length from Mylanahalli to Hosakote is part of SH-104 and this 22.00 kms of length is 2 lane road.

Presently, Passenger Car Unit (PCU) on this road is 18,500, by developing this road it helps to provide very good connectivity to the surrounding area and for the residents of Eastern part of the city to reach International Airport as a nearest road. From this, it helps for the people of Southwestern, Eastern and Northeastern part of Bengaluru to reach the airport.

2. Nelamangala – Madhure – Byata road.

The proposed road starting from Nelamangala which is closely connected with NH-04 and NH-48 junction passes through important historical place like Madhure temple (Kanasawadi) via Rajaanukunte providing connectivity to Kempegowda International Airport, on this proposed road 3 railway crossing are there.

Presently, Passenger Car Unit (PCU) on this road is 15,000, by developing this road, it helps to reach the International Airport for the people of Western part of the Bengaluru city. From this, traffic density in the inner area of the Bengaluru city will be reduced. Details are as below:

Sl.No.	Road Part	Length of road (km)	Width (mt)	Type of road
1	From Nelamangala to Madhure	16.00	5.50	SH-74
2	From Madhure to Byata	5.50	7.00	MDR
3	From Byata to Rajaanukunte	10.50	7.00	MDR
4	From Rajaanukunte to Thimmasandra	5.50	5.50	Village road
5	From Thimmasandra to M.V Solars (NH-07)	2.00	5.50	Village road
		2.00	5.50	Village road
	Total	43.50		

3. Anekal – Attibele – Sarjapur – Varthur – Whitefield – Hosakote road.

The proposed road is State Highway-35 providing connectivity to Hosakote starting from Anekal via Attibele – Sarjapura – Varthur – Whitefield and the length of the road is 47.50 kms. From Anekal to Varthur Kodi two lane road is there, from Varthur Kodi to Hosakote four lane road for a length of 11.20 kms is there. A length of 11.20 kms from Gunjur to Kadugodi – Beletur falls in the BBPM limit. Development of 1.00 km in Attibele and 4.00 km from Sarjapur to Dommasandra into four lane road is in progress

Presently, Passenger Car Unit (PCU) on this road is 45,000, by developing this road, it helps to reach the International Airport directly by connecting the important places like Anekal, Attibele, Sarjapur, Dommasandra, Heggondanahalli, Katanuluru, Kannamangala, Doddabanahalli, Segehalli villages.

Sl.No.	Road Part	Length of road (km)	Width (mt)	Type of road
1	From Anekal to Attibele	11.50	7.00	SH-35
2	From Attibele to Sarjapura	10.00	7.00	
3	From Sarajapura to Dommasandra	4.30	14.00 (Four lane)	
4	From Dommasandra to Varthur Kodi	10.30	7.00	
5	From Varthur Kodi to Hosakote road (NH-04)	11.40	14.00 (Four lane)	
Total		47.50		

4. Harohalli – Uruganadoddi – KIADB industrial area – Jigani – Anekal road.

Presently, the proposed road connects NH-209 providing connectivity to Anekal starting from Harohalli via Uruganadoddi – KIADB Industrial area – Jigani.

Presently, Passenger Car Unit (PCU) on this road is 37,728, by developing this road, it helps in smooth movement of traffic by connecting the important villages like Harohalli, Uruganadoddi, Madappanadoddi, Yellammanadoddi, Oojiganapalya, Krishnadoddi, Mahantalingapura, Kallubalu cross, OTIS circle, APC circle (Jigani), Madapattna, Haragdde, Bangala, Kumbaranahalli, Sarojakkanahalli, Ingalavada cross, Gowrenahalli, Anekal Tank Bund, Anekal. It helps to reach the International Airport directly from Anekal Industrial area and acts as alternate road leading to smooth traffic. Details as below.

Sl.No.	Road Part	Length of road (km)	Width (mt)	Type of road
1	From Harohalli to Uruganadoddi (NH-209)	18.50	7.00	MDR
2	From Uruganadoddi to KIADB Industrial area	10.50	7.00	Village road
3	From KIADB to Jigani	1.00	14.00 (Four lane)	Village road
4	From Jigani to Anekal	12.00	5.5	SH-87
Total		42.00		

Planned construction details of the proposed roads.

1. Divided carriage way with four lanes/ six lanes.
2. Paved Shoulders.
3. Closed RCC drain systems and installation of duct for service routes.
4. Providing lighting arrangements for the road where necessary with the installation of electric poles.
5. Reconstruction of cross drains, minor bridges and major bridges if required.
6. Development of Railway routes, ROBs & RUBs to pass main roads and junctions if required.

4) **Justification:-**

1. Free movement of vehicles will be enabled by reducing the traffic congestion coming from Bengaluru City.
2. International Airport can be reached within short time on these roads, as these roads provide alternative road to the existing road.
3. It helps to reach the International Airport for the residents of Hosur road, Electronic city and East part of the city.
4. It helps to reach the International Airport directly, without traffic congestion for the residents of Western part of the Bengaluru city.
5. It provides an alternative road for the vehicles to pass through Harohalli, Jigani, Attibele industrial area to reach International Airport
6. By developing these roads traffic congestion in the internal city roads will be reduced.

-5-

5) Inter-Ministerial Consultations:-

a. Approval from Finance Department:

"The proposal has been examined. Finance Department accords in-principle clearance and PWD asked to come back to Finance Department after Detailed Project Reports are ready with yearwise funding requirements etc.,"

b. Approval from Planning Department

"2017-18 ನೇ ಸಾಲಿನ ಮಾನ್ಯ ಮುಖ್ಯಮಂತ್ರಿಗಳ ಆಯವ್ಯಯ ಭಾಷಣದ ಕಂಡಿಕೆ 377ರ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಗೆ ತಾವು ನೀಡಿರುವ ಸ್ಪಷ್ಟೀಕರಣವನ್ನು ಯೋಜನಾ ಇಲಾಖೆಯು ಪರಿಶೀಲಿಸಿದ್ದು, ಸದರಿ ಯೋಜನೆಗೆ ಆರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆಯು ಒದಗಿಸುವ ಅನುದಾನದ ಮಿತಿಯೊಳಗೆ ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸುವ ಷರತ್ತಿಗೊಳಪಟ್ಟು ಯೋಜನಾ ಇಲಾಖೆಯ ಸಹಮತಿಯನ್ನು ನೀಡಿದೆ ಮತ್ತು ಕರಡು ಸಚಿವ ಸಂಪುಟ ಟಿಪ್ಪಣಿಗೆ ಆರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆಯ ಅನುಮೋದನೆ ಪಡೆಯುವ ಷರತ್ತಿಗೊಳಪಟ್ಟು ಯೋಜನಾ ಇಲಾಖೆಯ ಅನುಮೋದನೆಯನ್ನು ನೀಡಿದೆ."

6) Financial Implications:-

The Financial Implications of the said roads is as below:

Sl.No	Road Nomenclature	Road length (in kms)	Construct ion Cost	Land Acquisition cost	Total Cost
1	Road connecting Devanahalli International Airport Via from Hosakote – Boodigere cross (NH-4) to Mylnahalli.	22.00	220.00	200.00	420.00
2	From Nelamangala (NH-4) to Madhure – Byata – Rajanukunte – Thimmasandra – MV Solars – Devanahalli Road (NH-7)	43.50	435.00	70.00	505.00
3	Road connecting Anekal (SH-35) Via from Harohalli to (NH-209) Uruganadoddi – Jigani – KIADB Industrial area.	42.00	420.00	125.00	545.00
4	Road connecting Hosakote (NH-4) Via from Anekal (SH-87) to Attibele – Sarjapura – Varthur – Whitefield.	47.50	475.00	150.00	625.00
	ಒಟ್ಟು	155.00	1550.00	545.00	2095.00

The total project cost is Rs. 1455 cr based on the line estimate for the development of 150 km of roads in & around Bengaluru. The proposed roads announced in 2017-18 budget speech are inspected by the KRDCCL Engineers and line estimate is prepared. Bengaluru city has grown due to the merging of 7 municipalities and 110 villages in and around Bengaluru which resulted in increase in population, number of vehicles and thereby increase in the traffic density. Bengaluru stands in 2nd position in the consumption of fuel as per the latest report. The different section of proposed roads announced in the budget speech comprises of village roads, major district roads, State Highways. These existing roads pass through village BBMP jurisdiction and are of 5.5 mts to 14 mts wide, that is of different dimensions like intermediate lanes, two lane and four lane roads. Depending upon the traffic density it is necessary to develop these roads with four lane road and where there is heavy traffic it is necessary to provide six lane roads along with service roads, considering, the development of traffic in the next ten years.

By considering all these facts, an amount of Rs. 1550 cr for the development of 155 kms of roads and Rs. 545 cr for land acquisition is required, total project cost is estimated at Rs. 2095 cr. An exact amount will be known only after the widening requirements the preparation of detailed feasibility report by considering the traffic census and traffic density and field requirements.

KRDCL has planned to borrow loan amount of Rs. 2095 cr from the financial institutions which is required for this project for the development of these roads. 50% of principle and interest of the loan amount would be repaid by KRDCCL through toll collection as it has no other revenue and it is proposed to repay the remaining 50% of principle and interest of the loan amount by State Government.

After the preparation of Detailed Project Report, the proposal will be once again sent to Finance Department for detailed funding requirements before execution of these roads.

7) Approval of the Minister-in-charge:-

Hon'ble Minister of PWD directed to place the proposal before the cabinet.

8) **Statement of implementation Schedule:-**

Enclosed in Annexure – 1

9) **Statement of Equity, Innovation and Public accountability:-**

Enclosed in Annexure – 2

10) **Statement of Major milestones and corresponding target dates:-**

Enclosed in Annexure – 3

11) **Approval Paragraph:-**

Approval of the Cabinet is essential for the above proposal as per item 15 of Schedule-I of Karnataka Government (Transaction of Business) Rules 1977.

12) In view of the above facts approval of the Cabinet is solicited to the following:

to accord administrative approval to take up the proposed four roads at a cost of Rs.2095 crore under EPC mode through KRDC, subject to conditions that after the preparation of Detailed Project Report, KRDC should consult Finance Department and get concurrence regarding funding requirements for the implementation of the project.


(M. LAKSHMINARAYANA)

Additional Chief Secretary to Government,
Public Works, Ports & IWT Department



APPENDIX-ISECRET

File No: PWD 71 EAP 2017

Department : Public Works, Ports & Inland Water Transport Department

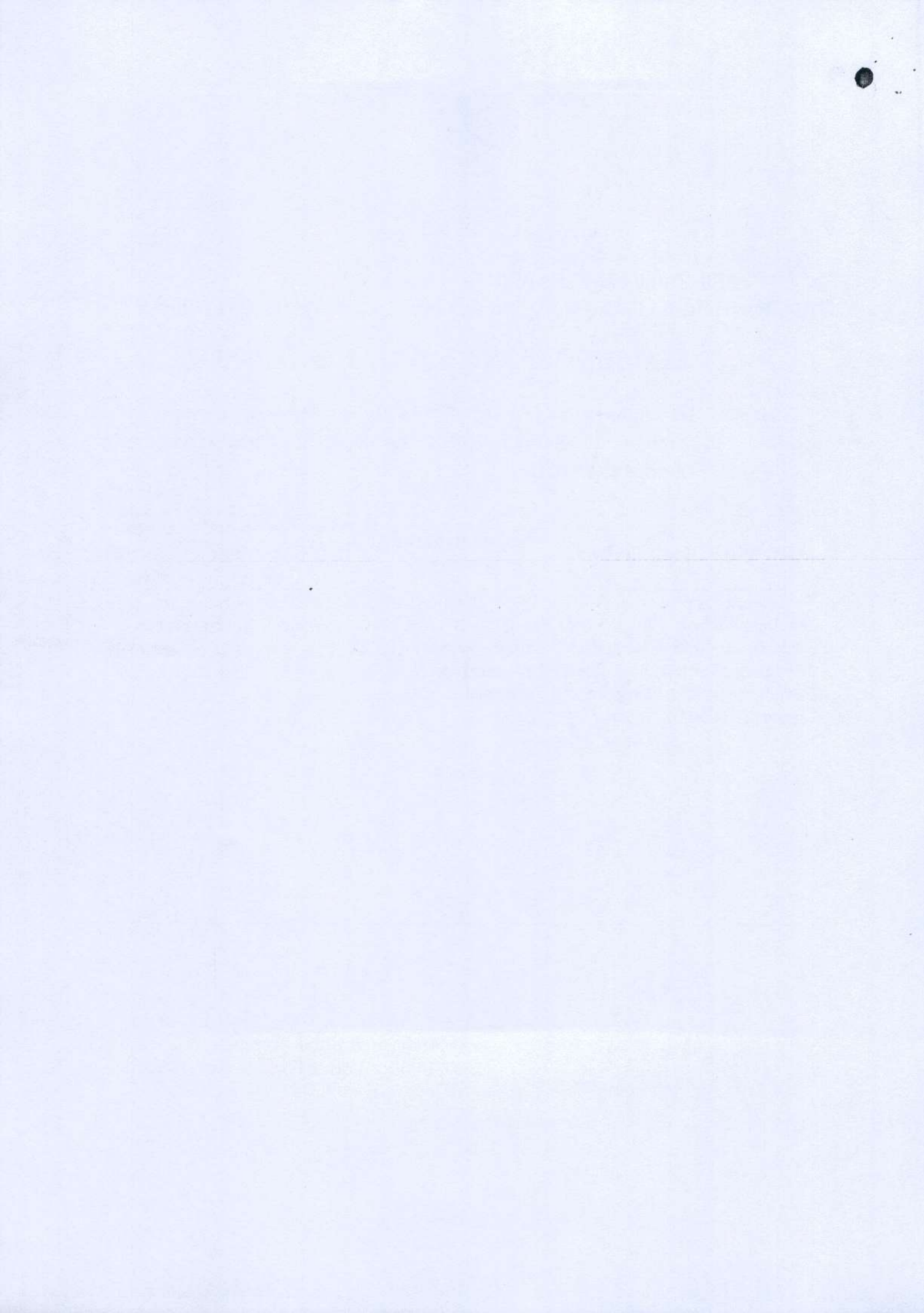
STATEMENT OF IMPLEMENTATION SCHEDULE

Subject: Development of 150 km of roads in & around Bengaluru through Karnataka Road Development Corporation Limited (KRDCL).

Gist of decision required	Project Benefits / results	Time-frame and manner of implementation / reporting to Cabinet Secretariat
To accord approval for the development of 150 km of roads in & around Bengaluru through Karnataka Road Development Corporation Limited (KRDCL).	By developing these roads, It helps public for smooth and safe travel on these roads.	<ul style="list-style-type: none">• To take necessary action as per the Cabinet approval.• The work will be completed in 18 months.


(M. LAKSHMINARAYANA)

Additional Chief Secretary to Government,
Public Works, Ports & IWT Department



139

109

APPENDIX-IISECRET

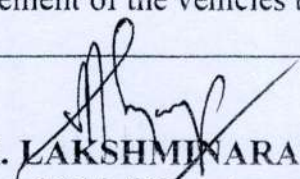
File No: PWD 71 EAP 2017

Department : Public Works, Ports & Inland Water Transport Department

STATEMENT OF EQUITY, INNOVATION AND PUBLIC ACCOUNTABILITY

Subject: **Development of 150 km of roads in & around Bengaluru through Karnataka Road Development Corporation Limited (KRDCL).**

SI No.	The required goal	How does the proposal advance this goal?
1.	Equity or Inclusiveness	Existing ring roads are connected by number of connecting roads where the traffic density is more causing limitation in the speed of vehicles in the ring road at an average of 8 to 10 kms, thereby causing waste of time. By developing these proposed roads travel time could be saved and also the vehicles entering the cities could be avoided. Safer roads will be provided for the outer zones, industrial zones, information technological zones and for international airport. Finally, apart from reduction in fuel consumption and environmental pollution there would be reduction in travel time in reaching destination. By collecting toll on these roads, the repayment of loan can be made with the improvement of other essential backward area roads which are not economically viable through KRDCL, thus, the equality in development on entire network of roads in the state can be achieved.
2.	Innovation	Safer roads will be provided for the outer zones, industrial zones, information technological zones and for international airport.
3.	Public Accountability	The smooth and safer roads will be provided for the free movement of the vehicles to the public.



(M. LAKSHMINARAYANA)

Additional Chief Secretary to Government,
Public Works, Ports & IWT Department

SECRET

File No: PWD 71 EAP 2017

Department : Public Works, Ports & Inland Water Transport Department

STATEMENT ON MAJOR MILESTONES AND TARGET DATES

Subject: **Development of 150 km of roads in & around Bengaluru through Karnataka Road Development Corporation Limited (KRDCL).**

Sl. No.	Major Milestones	Time-frame for completion / Target Date
1.	To develop 150 km of roads in & around Bengaluru through Karnataka Road Development Corporation Limited (KRDCL). to provide smooth and safe travel on these roads for public.	<ul style="list-style-type: none">• Preparation of Detailed Project report - 2 months• Tender Process - 2 months• Construction period - 18 monthsTotal - <u>01 year 10 months</u>


(M. LAKSHMINARAYANA)

Additional Chief Secretary to Government,
Public Works, Ports & IWT Department

141



ಸಂಖ್ಯೆ:ಲೋಇ 71 ಇಎಪಿ 2017

“ರಹಸ್ಯ”

ಕರಡು ಸಚಿವ ಸಂಪುಟ ಟಿಪ್ಪಣಿ

ವಿಷಯ ಸಂಖ್ಯೆ: ಸಿ: /2017

ಇಲಾಖೆ: ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ

ವಿಷಯ:-ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತದ (ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್) ಮೂಲಕ ಬೆಂಗಳೂರು ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ 150 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ ಬಗ್ಗೆ.

* * *

1) ಪೀಠಿಕೆ:-

2017-18ನೇ ಸಾಲಿನ ಆಯವ್ಯಯ ಭಾಷಣದ ಕಂಡಿಕೆ-377 ರಲ್ಲಿ ಸನ್ಮಾನ್ಯ ಮುಖ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಲು ಸುಮಾರು 150 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ರೂ. 1455 ಕೋಟಿಗಳ ಮೊತ್ತದಲ್ಲಿ ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್ ಮೂಲಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲಾಗುವುದು ಎಂದು ಘೋಷಿಸಿದ್ದು, ಈ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್ ಮೂಲಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲು ಅನುಮೋದನೆ ಅವಶ್ಯಕವಾಗಿದೆ. ರಸ್ತೆಗಳು ಈ ಕೆಳಗಿನಂತಿವೆ:

1. ಹೊಸಕೋಟೆ-ಬೂದಿಗೆರೆ-ಮೈಲನಹಳ್ಳಿ-ದೇವನಹಳ್ಳಿ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ ರಸ್ತೆ.
2. ನೆಲಮಂಗಲ-ಮಧುರೆ-ಬ್ಯಾತ ರಸ್ತೆ.
3. ಆನೇಕಲ್-ಅತ್ತಿಬೆಲೆ-ಸರ್ಜಾಪುರ-ವರ್ತೂರು-ವೈಟ್‌ಫೀಲ್ಡ್-ಹೊಸಕೋಟೆ ರಸ್ತೆ.
4. ಹಾರೋಹಳ್ಳಿ-ಉರುಗನದೊಡ್ಡಿ-ಕೆಐಎಡಿಬಿ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶ-ಜಿಗಣಿ-ಆನೇಕಲ್ ರಸ್ತೆ.

2) ಹಿನ್ನೆಲೆ:-

ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ ಏಳು ನಗರ ಸಭೆಗಳ ವಿಲೀನದ ನಂತರ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯು ವ್ಯಾಪಕವಾಗಿ ಬೆಳೆದಿದ್ದು ಜನಸಂಖ್ಯೆಯೊಂದಿಗೆ ವಾಹನಗಳ ದಟ್ಟಣೆಯು ಅಧಿಕಗೊಂಡಿರುತ್ತದೆ.

ಸುಮಾರು ನಗರ ಅಿ 146 ಸಿಸ್ಟಂ ಕೆಠು ಸ್ಥೂಢಾ
ಅಲ್ಲದೆ, ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಸುತ್ತಮುತ್ತ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ಮಾಹಿತಿ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನ ಮತ್ತು ಕೈಗಾರಿಕಾ ವಲಯಗಳನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಲಾಗಿದೆ. ಈ ವಲಯಗಳಲ್ಲಿ ಸೇವೆ ಸಲ್ಲಿಸುತ್ತಿರುವ ಸಿಬ್ಬಂದಿಗಳೂ ಸಹ ಅಧಿಕಗೊಂಡಿದ್ದು, ಈ ಸ್ಥಳಗಳಿಗೆ ಪ್ರಯಾಣಿಸುವ ವಾಹನಗಳ ಅಧಿಕ ದಟ್ಟಣೆಯಿಂದಾಗಿ ನಗರ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಸಂಚರಿಸಲು ಕಾಲವ್ಯಯದೊಂದಿಗೆ, ಇಂಧನ ಉಪಯೋಗವು ಸಹ ಅಧಿಕವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ದೇವನಹಳ್ಳಿಯ ಸಮೀಪ ನಗರದಿಂದ ಸುಮಾರು 40 ಕಿಮೀ ಅಂತರದಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿರುವ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣದಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರಕ್ಕೆ ಬರುವ/ಹೊರಹೋಗುವ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆಯು ಅಧಿಕಗೊಂಡಿರುತ್ತದೆ. ಇತ್ತೀಚಿನ ಲಭ್ಯ ವರದಿಯ ಪ್ರಕಾರ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರವು ವಾಹನ ಇಂಧನವನ್ನು ಅತ್ಯಧಿಕವಾಗಿ ಬಳಸುತ್ತಿದ್ದು ದೇಶದಲ್ಲಿ ಎರಡನೇ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿರುತ್ತದೆ.

3) ಪ್ರಸ್ತಾವನೆ:-

ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲು ಉದ್ದೇಶಿಸಿರುವ ನಾಲ್ಕು (4) ರಸ್ತೆಗಳ ವಿವರಗಳನ್ನು ಮಂಡಿಸಿದೆ.

1. ಹೊಸಕೋಟೆ-ಬೂದಿಗರೆ-ಮೈಲನಹಳ್ಳಿ-ದೇವನಹಳ್ಳಿ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ ರಸ್ತೆ.

ಪ್ರಸ್ತಾಪಿತ ರಸ್ತೆಯು ಹೊಸಕೋಟೆ ಬೂದಿಗರೆ ಕ್ರಾಸ್ (NH-04) ನಿಂದ ಪ್ರಾರಂಭಗೊಂಡು ಮಂಡೂರು- ಬೂದಿಗರೆ-ಸಿಂಗಹಳ್ಳಿ-ಕಾಡಯರಪ್ಪನಹಳ್ಳಿ-ಮೈಲನಹಳ್ಳಿ ಮುಖಾಂತರ ದೇವನಹಳ್ಳಿ ಬಳಿಯ ಕೆಂಪೇಗೌಡ ಅಂತರ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ಸಂಪರ್ಕಿಸುವ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಸೇರುವ ರಸ್ತೆಯಾಗಿದ್ದು, ಒಟ್ಟಾರೆ ಉದ್ದ 24.0 ಕಿ.ಮೀ ಇರುತ್ತದೆ. ದೇವನಹಳ್ಳಿ-ಮೈಲನಹಳ್ಳಿ ಭಾಗದ 2.0 ಕಿಮೀ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಮೂಲಸೌಲಭ್ಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಇಲಾಖೆ ರವರು ಒದಗಿಸಿರುವ ರೂ. 31.50 ಕೋಟಿಗಳ (ಭೂಸ್ವಾಧೀನ ಮೊತ್ತ ಸೇರಿದಂತೆ) ಅನುದಾನದಡಿ ಕಾಮಗಾರಿಯನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳಲಾಗಿದ್ದು ಪ್ರಗತಿಯಲ್ಲಿರುತ್ತದೆ. ಉಳಿದಂತೆ ಮೈಲನಹಳ್ಳಿ ಯಿಂದ ಹೊಸಕೋಟೆ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಸಂಪರ್ಕಿಸುವ ರಸ್ತೆಯು ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ-104 ರ ಭಾಗವಾಗಿದ್ದು 22.00 ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದವಿದ್ದು ದ್ವಿಪಥ ರಸ್ತೆಯಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಪ್ರಸ್ತುತ ಈ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಸಂಚರಿಸುವ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯು ಸರಾಸರಿ 18,500 ಪ್ಯಾಸೆಂಜರ್ ಕಾರ್ ಯೂನಿಟ್ (ಪಿಸಿಯು) ಗಳಾಗಿದ್ದು, ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಿದಲ್ಲಿ ಈ ರಸ್ತೆಯು ಹಾದು ಹೋಗುವ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೂ ಸಹ ಉನ್ನತ ಮಟ್ಟದ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುವುದರೊಂದಿಗೆ ನಗರದ ಪೂರ್ವಭಾಗದಲ್ಲಿ ವಾಸಿಸುವ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ತಲುಪಲು ಸಮೀಪದ ರಸ್ತೆಯಾಗಿ ರೂಪುಗೊಳ್ಳುತ್ತದೆ. ಇದರಿಂದ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ತಲುಪಲು ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಆಗ್ನೇಯ, ಪೂರ್ವ ಹಾಗೂ ಈಶಾನ್ಯ ಭಾಗದ ಜನರಿಗೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ.

2. ನೆಲಮಂಗಲ-ಮಧುರೆ-ಬ್ಯಾತ ರಸ್ತೆ

ಪ್ರಸ್ತಾಪಿತ ರಸ್ತೆಯು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ-4 ಹಾಗೂ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ-48 ರ ಜಂಕ್ಷನ್‌ಗೆ ಹೊಂದಿಕೊಂಡಿರುವ ನೆಲಮಂಗಲ ಪಟ್ಟಣ ದಿಂದ ಪ್ರಾರಂಭಗೊಂಡು ಪ್ರಮುಖ ಧಾರ್ಮಿಕ ಸ್ಥಳವಾದ ಮಧುರೆ ದೇವಸ್ಥಾನದ (ಕನಕವಾಡಿ) ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ರಾಜಾನುಕುಂಟೆ ಮುಖೇನ ದೇವನಹಳ್ಳಿ ಬಳಿಯ ಕೆಂಪೇಗೌಡ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುತ್ತಿದ್ದು ಪ್ರಸ್ತಾಪಿತ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ 3 ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿ ರೈಲ್ವೇ ಮಾರ್ಗ ಹಾದು ಹೋಗಿರುತ್ತದೆ.

ಪ್ರಸ್ತುತ ಈ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಸಂಚರಿಸುವ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯು ಸರಾಸರಿ 15,000 ಪಿಸಿಯು ಗಳಾಗಿದ್ದು, ಈ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಿದಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಪಶ್ಚಿಮ ಭಾಗದ ಜನರಿಗೆ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ತಲುಪಲು ಸಹಾಯವಾಗುತ್ತದೆ. ಇದರಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಒಳಭಾಗದ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆ ಕಡಿಮೆಯಾಗುವುದು. ವಿವರಗಳು ಕೆಳಗಿನಂತಿದೆ:

ಕ್ರಮ ಸಂಖ್ಯೆ	ರಸ್ತೆಯ ಭಾಗ	ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದ ಕಿಮೀ	ಆಗಲ ಮೀ	ರಸ್ತೆಯ ವರ್ಗ
1	ನೆಲಮಂಗಲ ದಿಂದ ಮಧುರೆ ವರೆಗೆ	16.00	5.50	ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ 74
2	ಮಧುರೆ ಯಿಂದ ಬ್ಯಾತ ವರೆಗೆ	5.50	7.00	ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆ
3	ಬ್ಯಾತ ದಿಂದ ರಾಜಾನುಕುಂಟೆವರೆಗೆ	10.50	7.00	ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆ

4	ರಾಜಾನುಕುಂಟೆ ಯಿಂದ ತಿಮ್ಮಸಂದ್ರ ವರೆಗೆ	5.50	5.50	ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ
5	ತಿಮ್ಮಸಂದ್ರ ದಿಂದ ಎಂ.ವಿ ಸೋಲಾರ್ಸ್ ವರೆಗೆ (NH-07)	2.00	5.50	ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ
		4.00	7.00	
ಒಟ್ಟು		43.50		

3. ಆನೇಕಲ್-ಅತ್ತಿಬೆಲೆ-ಸರ್ಜಾಪುರ-ವರ್ತೂರು-ವೈಟ್‌ಫೀಲ್ಡ್-ಹೊಸಕೋಟೆ ರಸ್ತೆ.

ಪ್ರಸ್ತಾಪಿತ ರಸ್ತೆಯು ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ-35 ಅಗಿದ್ದು ಆನೇಕಲ್‌ನಿಂದ ಪ್ರಾರಂಭಗೊಂಡು ಅತ್ತಿಬೆಲೆ-ಸರ್ಜಾಪುರ-ವರ್ತೂರು-ವೈಟ್‌ಫೀಲ್ಡ್ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಹೊಸಕೋಟೆ ರಸ್ತೆ (NH-04) ಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ಒಟ್ಟಾರೆ ಉದ್ದ 47.50 ಕಿಮೀಗಳಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಆನೇಕಲ್ ನಿಂದ ವರ್ತೂರು ಕೋಡಿ ವರೆಗೆ ದ್ವಿಪಥ ರಸ್ತೆಯಾಗಿದ್ದು ವರ್ತೂರು ಕೋಡಿಯಿಂದ ಹೊಸಕೋಟೆ ರಸ್ತೆಯ ವರೆಗೆ 11.20 ಕಿಮೀ. ಉದ್ದಕ್ಕೆ ಚತುಷ್ಪಥ ರಸ್ತೆಯಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಗುಂಜೂರುನಿಂದ ಕಾಡುಗೋಡಿ-ಬೆಳತೂರು ವೃತ್ತದ ವರೆಗಿನ ರಸ್ತೆಯು 11.20 ಕಿಮೀ ಉದ್ದ ಇದ್ದು ಬಿಬಿಎಂಪಿ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿ ಬರುತ್ತದೆ. ಅತ್ತಿಬೆಲೆ ಯಲ್ಲಿ 1.00 ಕಿಮೀ ಮತ್ತು ಸರ್ಜಾಪುರ ದಿಂದ ದೊಮ್ಮಸಂದ್ರ ವರೆಗೆ 4.00 ಕಿಮೀ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಚತುಷ್ಪಥ ರಸ್ತೆಯನ್ನಾಗಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ ಕಾಮಗಾರಿಯು ಪ್ರಗತಿಯಲ್ಲಿದೆ.

ಪ್ರಸ್ತುತ ಈ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಸಂಚರಿಸುವ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯು ಸರಾಸರಿ 45,000 ಪಿಸಿಯು ಗಳಾಗಿದ್ದು ಈ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಿದಲ್ಲಿ ಪ್ರಮುಖ ಸ್ಥಳಗಳಾದ ಆನೇಕಲ್, ಅತ್ತಿಬೆಲೆ, ಸರ್ಜಾಪುರ, ದೊಮ್ಮಸಂದ್ರ, ಹೆಗ್ಗೊಂಡನಹಳ್ಳಿ, ಕಾಟನಲ್ಲೂರು, ಕನ್ನಮಂಗಲ, ದೊಡ್ಡಬನಹಳ್ಳಿ, ಸೀಗೇಹಳ್ಳಿ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಉನ್ನತ ಮಟ್ಟದ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸುವುದರೊಂದಿಗೆ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ನೇರವಾಗಿ ಈ ರಸ್ತೆಯ ಮೂಲಕ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಹೊರವಲಯದಿಂದ ತಲುಪಲು ಸಹಕಾರಿಯಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಕ್ರಮ ಸಂಖ್ಯೆ	ರಸ್ತೆಯ ಭಾಗ	ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದ ಕಿಮೀ	ಆಗಲ ಮೀ	ರಸ್ತೆಯ ವರ್ಗ
1	ಆನೇಕಲ್ ನಿಂದ ಅತ್ತಿಬೆಲೆ ವರೆಗೆ	11.50	7.00	ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ 35
2	ಅತ್ತಿಬೆಲೆ ಯಿಂದ ಸರ್ಜಾಪುರ ವರೆಗೆ	10.00	7.00	
3	ಸರ್ಜಾಪುರ - ದೊಮ್ಮಸಂದ್ರ ವರೆಗೆ	4.30	14.00 (ನಾಲ್ಕು ಪಥ)	
4	ದೊಮ್ಮಸಂದ್ರ - ವರ್ತೂರು ಕೋಡಿ ವರೆಗೆ	10.30	7.00	
5	ವರ್ತೂರು ಕೋಡಿ - ಹೊಸಕೋಟೆ ರಸ್ತೆ ವರೆಗೆ (NH-04)	11.40	14.00 ಮಿ (ನಾಲ್ಕು ಪಥ)	
ಒಟ್ಟು		47.50		

4. ಹಾರೋಹಳ್ಳಿ-ಉರುಗನದೊಡ್ಡಿ-ಕೆವಿಎಡಿಬಿ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶ-ಜಿಗಣಿ-ಆನೇಕಲ್ ರಸ್ತೆ.

ಪ್ರಸ್ತಾಪಿತ ರಸ್ತೆಯು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ-209 ಕ್ಕೆ ಹೊಂದಿಕೊಂಡಿರುವ ಹಾರೋಹಳ್ಳಿಯಿಂದ ಪ್ರಾರಂಭಗೊಂಡು ಉರುಗನದೊಡ್ಡಿ-ಕೆವಿಎಡಿಬಿ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಜಿಗಣಿ ಮುಖೇನ ಆನೇಕಲ್‌ಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುತ್ತದೆ.

ಪ್ರಸ್ತುತ ಈ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಸಂಚರಿಸುವ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯು 37,728 ಪಿಸಿಯು ಗಳಾಗಿದ್ದು, ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಿದಲ್ಲಿ ಪ್ರಮುಖ ಹಳ್ಳಿಗಳಾದ ಹಾರೋಹಳ್ಳಿ, ಉರುಗನದೊಡ್ಡಿ, ಮಾದಪ್ಪನದೊಡ್ಡಿ, ಯಲ್ಲಮ್ಮನದೊಡ್ಡಿ, ಊಜಿಗನಪಾಳ್ಯ, ಕೃಷ್ಣದೊಡ್ಡಿ, ಮಹಂತಲಿಂಗಾಪುರ, ಕಲ್ಲುಬಾಳು ಕ್ರಾಸ್, ಓಟಿಸ್ (OTIS) ಸರ್ಕಲ್, ಎಪಿಸಿ ಸರ್ಕಲ್ (ಜಿಗಣಿ), ಮಾದಪಟ್ಟಣ, ಹಾರಗದ್ದೆ, ಬಂಗಲ, ಕುಂಬಾರನಹಳ್ಳಿ, ಸೂರಜಕೃನಹಳ್ಳಿ, ಇಂಡಲವಾಡಿ ಕ್ರಾಸ್, ಗೌರೇನಹಳ್ಳಿ, ಆನೇಕಲ್ ದೊಡ್ಡಕೆರೆ ಟ್ರಾಂಕ್ ಬಂಡ್, ಆನೇಕಲ್ ಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುವುದರಿಂದ ಸಂಚಾರ ಸುಗಮವಾಗುತ್ತದೆ. ಆನೇಕಲ್ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶ ವಿವಿಧ ಭಾಗಗಳಿಂದ ನೇರವಾಗಿ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ತಲುಪಲು ರಸ್ತೆಯಾಗುವುದಲ್ಲದೇ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ ಒಳಭಾಗದ ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ ಪರ್ಯಾಯ ರಸ್ತೆಯಾಗಿ ಸುಗಮ ಸಂಪರ್ಕಕ್ಕೆ ಸಹಕಾರಿಯಾಗುತ್ತದೆ. ವಿವರಗಳು ಕೆಳಗಿನಂತಿದೆ:

ಕ್ರಮ ಸಂಖ್ಯೆ	ರಸ್ತೆಯ ಭಾಗ	ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದ ಕಿಮೀ	ಆಗಲ ಮೀ	ರಸ್ತೆಯ ವರ್ಗ
1	ಹಾರೋಹಳ್ಳಿ ಯಿಂದ (NH-209) ಉರುಗನದೊಡ್ಡಿವರೆಗೆ	18.50	7.00	ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆ
2	ಉರುಗನದೊಡ್ಡಿ ಯಿಂದ ಕಿಐಎಡಿಬಿ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶದವರೆಗೆ	10.50	7.00	ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ
3	ಕಿಐಎಡಿಬಿ - ಜಿಗಣಿವರೆಗೆ	1.00	14.00 (ನಾಲ್ಕು ಪಥ)	ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ
4	ಜಿಗಣಿ - ಅನೇಕಲ್ ವರೆಗೆ	12.00	5.5	ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ-87
	ಒಟ್ಟು	42.00		

ಪ್ರಸ್ತಾವಿತ ರಸ್ತೆಗಳ ಯೋಜಿತ ನಿರ್ಮಾಣದ ವಿವರಗಳು

1. ನಾಲ್ಕು ಪಥ/ಅರು ಪಥಗಳ ದ್ವಿಮುಖ ಸಂಚಾರ ರಸ್ತೆ (Divided carriage way)
2. ಪೇವ್ಡ್ ಶೂಲ್ಡರ್.
3. ಮುಚ್ಚಿದ ಆರ್‌ಸಿಸಿ ಚರಂಡಿ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮತ್ತು ಸೇವಾ ಮಾರ್ಗಗಳಿಗೆ ಡಕ್ ಆಳವಡಿಕೆ.
4. ಅಗತ್ಯವಿರುವೆಡೆ ರಸ್ತೆಗೆ ವಿದ್ಯುತ್ ಕಂಬಗಳನ್ನು ಅಳವಡಿಸಿ ಬೆಳಕಿನ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಕಲ್ಪಿಸುವುದು.
5. ಅವಶ್ಯವಿದ್ದಲ್ಲಿ ಅಡ್ಡ ಮೋರಿ, ಸಣ್ಣ ಸೇತುವೆ ಮತ್ತು ಬಹುತ್ ಸೇತುವೆಗಳ ಪುನರ್ ನಿರ್ಮಾಣ.
6. ಅವಶ್ಯವಿದ್ದಲ್ಲಿ ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗ ಮತ್ತು ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಹಾದು ಹೋಗಲು ಆರ್‌ಓಬಿ ಮತ್ತು ಆರ್‌ಯುಬಿ ಮತ್ತು ಜಂಕ್ಷನ್‌ಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ.

4) ಸಮರ್ಥನೆ:-

1. ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಮೂಲಕ ಸಂಚರಿಸುವ ವಾಹನದ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ಕಡಿಮೆಗೊಳಿಸ ಬಹುದಾಗಿದ್ದು ಸುಗಮ ವಾಹನ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಅನುವು ಮಾಡಿದಂತಾಗುತ್ತದೆ.
2. ನಗರದೊಳಗಿನ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಉಪಯೋಗಿಸದೆ, ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆಯಿರುವ ರಸ್ತೆಗಳ ಬದಲಿಗೆ ಪರ್ಯಾಯವಾಗಿ, ನೇರವಾಗಿ ಹಾಗೂ ಸುಗಮವಾಗಿ ಈ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಅಂತರ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ತಲುಪಬಹುದಾಗಿರುತ್ತದೆ.
3. ಹೊಸೂರು ರಸ್ತೆ, ಎಲೆಕ್ಟ್ರಾನಿಕ್ ಸಿಟಿ ಮತ್ತು ನಗರದ ಪೂರ್ವಭಾಗದ ನಿವಾಸಿಗಳಿಗೆ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ನೇರವಾಗಿ ಸುಗಮವಾಗಿ ತಲುಪುವಲ್ಲಿ ಸಹಕಾರಿಯಾಗುತ್ತದೆ.
4. ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಪಶ್ಚಿಮ ಭಾಗದ ನಿವಾಸಿಗಳಿಗೆ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ನೇರವಾಗಿ ಸುಗಮವಾಗಿ ತಲುಪುವಲ್ಲಿ ಸಹಕಾರಿಯಾಗುತ್ತದೆ.

5. ಹಾರೋಹಳ್ಳಿ, ಜಿಗಣಿ, ಅತ್ತಿಬೆಲೆ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶಗಳ ಮೂಲಕ ಸುಗಮ ವಾಹನ ಸಂಚಾರ ಒದಗಿಸಿ ಈ ಪರ್ಯಾಯ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೂಲಕ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ ಹಾಗೂ ನಗರದ ಉತ್ತರ ಭಾಗದಲ್ಲಿನ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನ ವಲಯಗಳಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ದೊರೆಯುವುದರಿಂದ ಸುಗಮವಾಗಿ ಸಂಚರಿಸಬಹುದಾಗಿದ್ದು ಇದರೊಂದಿಗೆ ನಗರದ ಒಳ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿನ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆ ಕಡಿಮೆಯಾಗುವುದು.

5) ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ವಿವಿಧ ಇಲಾಖೆಗಳೊಂದಿಗೆ ಸಮಾಲೋಚನೆ:-

ಅ. ಆರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆಯ ಸಹಮತಿ:

"The proposal has been examined. Finance Department accords in-principle clearance and PWD asked to come back to Finance Department after Detailed Project Reports are ready with yearwise funding requirements etc.,"

ಆ. ಯೋಜನಾ ಇಲಾಖೆಯ ಸಹಮತಿ:

"2017-18 ನೇ ಸಾಲಿನ ಮಾನ್ಯ ಮುಖ್ಯಮಂತ್ರಿಗಳ ಆಯವ್ಯಯ ಭಾಷಣದ ಕಂಡಿಕೆ 377ರ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಗೆ ತಾವು ನೀಡಿರುವ ಸ್ವಷ್ಟೀಕರಣವನ್ನು ಯೋಜನಾ ಇಲಾಖೆಯು ಪರಿಶೀಲಿಸಿದ್ದು, ಸದರಿ ಯೋಜನೆಗೆ ಆರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆಯು ಒದಗಿಸುವ ಅನುದಾನದ ಮಿತಿಯೊಳಗೆ ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸುವ ಷರತ್ತಿಗೊಳಪಟ್ಟು ಯೋಜನಾ ಇಲಾಖೆಯ ಸಹಮತಿಯನ್ನು ನೀಡಿದೆ ಮತ್ತು ಕರಡು ಸಚಿವ ಸಂಪುಟ ಟಿಪ್ಪಣಿಗೆ ಆರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆಯ ಅನುಮೋದನೆ ಪಡೆಯುವ ಷರತ್ತಿಗೊಳಪಟ್ಟು ಯೋಜನಾ ಇಲಾಖೆಯ ಅನುಮೋದನೆಯನ್ನು ನೀಡಿದೆ."

6) ಆರ್ಥಿಕ ಪರಿಣಾಮಗಳು:-

ಸದರಿ ರಸ್ತೆಗಳ ಕಾಮಗಾರಿಯ ಒಟ್ಟು ಆರ್ಥಿಕ ಪರಿಣಾಮಗಳು ಈ ಕೆಳಗಿನಂತಿದೆ.

(ರೂ.ಕೋಟಿಗಳಲ್ಲಿ)

ಕ್ರ.ಸಂ	ರಸ್ತೆಯ ಹೆಸರು	ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದ (ಕಿಮೀ)	ನಿರ್ಮಾಣ ವೆಚ್ಚ ರೂ.	ಭೂಸ್ವಾಧೀನ ಮೊತ್ತ ರೂ.	ಒಟ್ಟು ಮೊತ್ತ ರೂ.
1	ಹೊಸಕೋಟೆ - ಬೂದಿಗರೆ ಕ್ರಾಸ್ ನಿಂದ (NH-4) ಬೂದಿಗರೆ - ಮೈಲನಹಳ್ಳಿ ಮಾರ್ಗ ದೇವನಹಳ್ಳಿ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ ಸೇರುವ ರಸ್ತೆ.	22.00	220.00	200.00	420.00
2	ನೆಲಮಂಗಲ (NH-4) ದಿಂದ ಮಧುರೆ-ಬ್ಯಾತ-ರಾಜಾನುಕುಂಟೆ-ತಿಮ್ಮಸಂದ್ರ-ಎಂವಿ ಸೋಲಾರ್ಸ್ -ದೇವನಹಳ್ಳಿ ರಸ್ತೆ (NH-7).	43.50	435.00	70.00	505.00
3	ಹಾರೋಹಳ್ಳಿಯಿಂದ (NH-209) ಉರುಗನದೊಡ್ಡಿ - ಜಿಗಣಿ - ಕೆಎಡಿಬಿ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶ ಮಾರ್ಗ ಆನೇಕಲ್ (SH-35) ಸೇರುವ ರಸ್ತೆ.	42.00	420.00	125.00	545.00

4	ಆನೇಕಲ್ (SH-87) ನಿಂದ ಅತ್ತಿಬೆಲೆ- ಸರ್ಜಾಪುರ-ವರ್ತೂರು-ವೈಟ್‌ಫೀಲ್ಡ್ ಮಾರ್ಗ ಹೊಸಕೋಟೆ (NH-4) ಸೇರುವ ರಸ್ತೆ.	47.50	475.00	150.00	625.00
	ಒಟ್ಟು	155.0	1550.0	545.00	2095.00

4.8 ಕೆ.ಎ
60000
100000

ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ 150 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ರೂ.1455 ಕೋಟಿಗಳ ಮೊತ್ತವು ರೇಖಾ ಅಂದಾಜು ಮೊತ್ತವನ್ನು ಆಧರಿಸಿ ನೀಡಿರುವ ಅಂಕಿ ಸಂಖ್ಯೆ ಯಾಗಿರುತ್ತದೆ. 2017-18ನೇ ಆಯವ್ಯಯ ಘೋಷನೆಯ ನಂತರ ಸದರಿ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸಲು ಪೂರಕವಾಗಿ ಎಲ್ಲ ನಾಲ್ಕು ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್ ನಿಂದ ಪರಿವೀಕ್ಷಣೆ ಮಾಡಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ ಏಳು ನಗರ ಸಭೆಗಳ ಹಾಗೂ 110 ಗ್ರಾಮಗಳ ವಿಲೀನದ ನಂತರ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯ ವ್ಯಾಪಕವಾಗಿ ಬೆಳೆದಿದ್ದು ಜನಸಂಖ್ಯೆಯೊಂದಿಗೆ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಮತ್ತು ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆಯು ಸಹ ಬಹುದ್ದಾರಿ (Manifold) ಯಾಗಿ ಅಧಿಕಗೊಂಡಿರುತ್ತದೆ. ಇತ್ತೀಚಿನ ಲಭ್ಯ ವರದಿಯ ಪ್ರಕಾರ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರವು ವಾಹನ ಇಂಧನವನ್ನು ಅತ್ಯಧಿಕವಾಗಿ ಬಳಸುತ್ತಿದ್ದು ದೇಶದಲ್ಲಿ ಎರಡನೇ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿರುತ್ತದೆ. 2017-18ನೇ ಸಾಲಿನ ಆಯವ್ಯಯ ರಸ್ತೆಗಳ ಕೆಲವು ಭಾಗಗಳು ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ, ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಾಗಿದ್ದು, ಕೆಲವು ಭಾಗಗಳು ಬೆಂಗಳೂರು ಮಹಾನಗರ ಪಾಲಿಕೆ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿಯೂ ಸಹ ಹಾದು ಹೋಗುತ್ತಿದ್ದು ಹಾಲಿ ರಸ್ತೆಗಳು 5.5 ಮೀ ಅಗಲದಿಂದ 14 ಮೀ ವರೆಗೆ ವಿವಿಧ ಅಳತೆಗಳಿದ್ದು, ಮಧ್ಯಮಪಥ, ದ್ವಿಪಥ ಹಾಗೂ ಚತುಷ್ಪಥ ರಸ್ತೆಗಳಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಈ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಮುಂದಿನ 10 ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಉಂಟಾಗಬಹುದಾದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮತ್ತು ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ನಿಭಾಯಿಸುವ ಸಲುವಾಗಿ ಕನಿಷ್ಠ ನಾಲ್ಕು ಪಥದ ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ಹೆಚ್ಚು ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆ ಇರುವ ಭಾಗದಲ್ಲಿ 6 ಪಥದ ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ಕೆಲವು ಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಸೇವಾ ರಸ್ತೆಯೊಂದಿಗೆ ರಸ್ತೆಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸುವ ಅವಶ್ಯಕತೆ ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಈ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲಾ ಅಂಶಗಳನ್ನು ಪರಿಗಣಿಸಿ, 155 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕಾಗಿ ರೂ.1550 ಕೋಟಿ ಮೊತ್ತ ಮತ್ತು ಭೂಸ್ವಾಧೀನಕ್ಕಾಗಿ ರೂ.545 ಕೋಟಿ ಮೊತ್ತ ಬೇಕಾಗಿದ್ದು ಒಟ್ಟಾರೆ ಸುಮಾರು ರೂ.2095 ಕೋಟಿ ಮೊತ್ತ ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ ಎಂದು ಅಂದಾಜಿಸಲಾಗಿದೆ. ಈ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ವಾಹನ ಸಂಚಾರದ ಗಣತಿ ಮತ್ತು ಮುಂದಿನ ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಉಂಟಾಗಬಹುದಾದ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ಪರಿಗಣಿಸಿ ಕಾರ್ಯ ಸಾಧ್ಯತಾ ವರದಿ ತಯಾರಿಸಿದ ನಂತರ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಗಲ ಪಡಿಸಬೇಕಾಗುವ ಅಳತೆಗಳಿಗೆ ಅನುಗುಣವಾಗಿ ನಿಖರವಾದ ಅಂದಾಜು ಮೊತ್ತ ತಿಳಿದು ಬರುತ್ತದೆ.

ಈ ಯೋಜನೆಗೆ ಅವಶ್ಯಕವಾಗಿರುವ ಒಟ್ಟಾರೆ ರೂ.2095 ಕೋಟಿಗಳ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್ ಸಂಸ್ಥೆಯು ಹಣಕಾಸು ಸಂಸ್ಥೆಗಳಿಂದ ಸಾಲ ಪಡೆದು ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ಯೋಜಿಸಿದೆ. ಸದರಿ ಸಾಲವನ್ನು ಮರುಪಾವತಿಸಲು ನಿಗಮಕ್ಕೆ ಬೇರೆ ಸಂಪನ್ಮೂಲಗಳು ಇಲ್ಲದಿರುವುದರಿಂದ, ಟೋಲ್ ಸಂಗ್ರಹಣೆಯಿಂದ ಬರುವ ಸಂಪನ್ಮೂಲದಿಂದ ಶೇ. 50 ರಷ್ಟು ಸಾಲ ಹಾಗೂ ಬಡ್ಡಿಯನ್ನು ಮರುಪಾವತಿಸುವುದು, ಇನ್ನುಳಿದ ಶೇ. 50 ರಷ್ಟು ಸಾಲ ಹಾಗೂ ಬಡ್ಡಿಯನ್ನು ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರದಿಂದ ಮರುಪಾವತಿಸಲು ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಿದೆ.

- 7) ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಸಚಿವರ ಅನುಮೋದನೆ:-
ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯನ್ನು ಸಚಿವ ಸಂಪುಟದ ಮುಂದೆ ಮಂಡಿಸಲು ಮಾನ್ಯ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಸಚಿವರಿಂದ ನಿರ್ದೇಶಿಸಲಾಗಿದೆ.
- 8) ಅನುಷ್ಠಾನ ವೇಳಾಪಟ್ಟಿಯ ಕುರಿತು ಮಾಹಿತಿ:-
ಅಪೆಂಡಿಕ್ಸ್-1 ರಲ್ಲಿ ಲಗತ್ತಿಸಿದೆ.
- 9) ಸಮಾನತೆ / ಒಳಗೊಳ್ಳುವಿಕೆ, ಹೊಸ ಕಲ್ಪನೆಗಳು ಮತ್ತು ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಹೊಣೆಗಾರಿಕೆ:-
ಅಪೆಂಡಿಕ್ಸ್-2 ರಲ್ಲಿ ಲಗತ್ತಿಸಿದೆ.
- 10) ಮಹತ್ವದ ಮೈಲುಗಲ್ಲುಗಳನ್ನು ಕುರಿತು ಹೇಳಿಕೆ ಹಾಗೂ ಅವುಗಳನ್ನು ಸಾಧಿಸುವ ಬಗ್ಗೆ ನಿಗದಿಪಡಿಸಿದ ದಿನಾಂಕಗಳು:-
ಅಪೆಂಡಿಕ್ಸ್-3 ರಲ್ಲಿ ಲಗತ್ತಿಸಿದೆ.
- 11) ಅನುಮೋದನೆ ಕೋರುವ ಕಂಡಿಕೆ:-
ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರ (ವ್ಯವಹಾರ ನಿರ್ವಹಣೆ) ನಿಯಮಗಳು 1977ರ ಮೊದಲನೇ ಷೆಡ್ಯೂಲ್‌ನ ಐಟಂ 15 ರನ್ವಯ ಈ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಗೆ ಸಚಿವ ಸಂಪುಟದ ಅನುಮೋದನೆ ಅಗತ್ಯವಿದೆ.
- 12) ಮೇಲಿನ ವಿಷಯಗಳ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಈ ಕೆಳಕಂಡ ಅಂಶಗಳಿಗೆ ಸಚಿವ ಸಂಪುಟದ ಅನುಮೋದನೆಯನ್ನು ಕೋರಲಾಗಿದೆ.

ವಿವರವಾದ ಯೋಜನಾ ವರದಿ ತಯಾರಿಸಿದ ನಂತರ ಯೋಜನೆಯ ಅನುಷ್ಠಾನಕ್ಕಾಗಿ ಅನುದಾನ ಹಂಚಿಕೆಯ ಕುರಿತು ಆರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆಯ ಸಹಮತಿ ಪಡೆಯುವ ಪರತ್ತಿಗೊಳಪಟ್ಟು ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯಲ್ಲಿವ ನಾಲ್ಕು ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಕೆಆರ್‌ಡಿಎಲ್ ವತಿಯಿಂದ ಇಪಿಸಿ ಮಾದರಿಯಲ್ಲಿ ಕೈಗೊಳ್ಳಲು ಆಡಳಿತಾತ್ಮಕ ಅನುಮೋದನೆ.

(ಎಂ.ಲಕ್ಷ್ಮಿನಾರಾಯಣ)

ಸರ್ಕಾರದ ಅಪರ ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ
ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂ ಹಾಗೂ ಒ ಜ ಇಲಾಖೆ

148

ಅಪೆಂಡಿಕ್ಸ್-1

ರಹಸ್ಯ

ಕಡತ ಸಂಖ್ಯೆ: ಲೋಇ 71 ಇಎಪಿ 2017

ಇಲಾಖೆ: ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ

ಅನುಷ್ಠಾನ ವೇಳಾಪಟ್ಟಿಯ ಕುರಿತು ಮಾಹಿತಿ

ವಿಷಯ: ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತದ (ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್) ಮೂಲಕ ಬೆಂಗಳೂರು ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ 150 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ ಬಗ್ಗೆ.

ಸಚಿವ ಸಂಪುಟ ನಿರ್ಣಯದ ಸಾರಾಂಶ	ಆಗಬಹುದಾದ ಪ್ರಯೋಜನ / ಫಲಿತಾಂಶ	ಕಾಲಮಿತಿ ಹಾಗೂ ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸುವ ರೀತಿ/ ಮಾಹಿತಿಯನ್ನು ಸಚಿವ ಸಂಪುಟಕ್ಕೆ ಒದಗಿಸುವ ಕುರಿತು.
ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತದ (ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್) ಮೂಲಕ ಬೆಂಗಳೂರು ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ 150 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡುವ ಕುರಿತು.	ಸದರಿ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವುದರಿಂದ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಉತ್ತಮ ಸಂಚಾರ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗೆ ಅನುವು ಮಾಡಿಕೊಡಲಾಗುವುದು.	<ul style="list-style-type: none">• ಸಚಿವ ಸಂಪುಟದ ನಿರ್ಣಯದಂತೆ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ಕ್ರಮಕೈಗೊಳ್ಳುವುದು.• ಈ ಕಾಮಗಾರಿಯನ್ನು 18 ತಿಂಗಳಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಾಣ ಮಾಡುವುದು.• 10 ವರ್ಷ ಅವಧಿಗೆ ರಿಯಾಯಿತಿ ದಾರರು ರಸ್ತೆ ನಿರ್ವಹಣೆಯೊಂದಿಗೆ ಟೋಲ್ ಸಂಗ್ರಹಣೆ ಮಾಡಲಾಗುವುದು.

(ಎಂ.ಲಕ್ಷ್ಮಿನಾರಾಯಣ)

ಸರ್ಕಾರದ ಅಪರ ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ
ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂ ಹಾಗೂ ಒ ಜ ಇಲಾಖೆ.

ರಹಸ್ಯ

ಕಡತ ಸಂಖ್ಯೆ: ಲೋಇ 71 ಇಎಪಿ 2017

ಇಲಾಖೆ: ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ

ಸಮಾನತೆ/ಒಳಗೊಳ್ಳುವಿಕೆ, ಹೊಸ ಕಲ್ಪನೆಗಳು ಮತ್ತು ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಹೊಣೆಗಾರಿಕೆ

ವಿಷಯ: ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತದ (ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್) ಮೂಲಕ ಬೆಂಗಳೂರು ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ 150 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ ಬಗ್ಗೆ.

ಕ್ರಮ ಸಂಖ್ಯೆ	ಸಾಧಿಸಬೇಕಾದ ಗುರಿ	ಈ ಗುರಿಯನ್ನು ಸಾಧಿಸಲು ಪ್ರಸ್ತಾವನೆ ಹೇಗೆ ಪೂರಕವಾಗಿರುತ್ತದೆ.
1.	ಸಮಾನತೆ / ಒಳಗೊಳ್ಳುವಿಕೆ	ಹಾಲಿ ಇರುವ ಹೊರ ವರ್ತುಲ ರಸ್ತೆಯ ಸಾಮರ್ಥ್ಯ ಮೀರಿ ಅಧಿಕ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆ ಉಂಟಾಗುತ್ತಿದ್ದು, ಇದರಿಂದ ಹೊರವರ್ತುಲ ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ಪ್ರಮುಖ ನಗರಗಳ ಸಂಪರ್ಕ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆ ಉಂಟಾಗುತ್ತಿರುವುದರಿಂದ ವಾಹನ ಚಲನೆಯ ವೇಗ ಪ್ರತಿ ಗಂಟೆಗೆ ಸರಾಸರಿ 8 ರಿಂದ 10 ಕಿಮೀ ಗಳಿಗೆ ಸೀಮಿತವಾಗಿ ಕಾಲವ್ಯಯವಾಗುತ್ತಿದೆ. ಪ್ರಸ್ತಾವಿತ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸುವುದರಿಂದ ನಗರದಲ್ಲಿ ಸಂಚರಿಸಲು ಹೆಚ್ಚು ಕಾಲವ್ಯಯವಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ನಗರದ ಹೊರ ಭಾಗದ ರಸ್ತೆಗಳು ಉತ್ತಮ ರಸ್ತೆಗಳಾಗುವುದರಿಂದ ವಾಹನಗಳ ನಗರ ಪ್ರವೇಶ ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ಅಲ್ಲದೇ ಹೊರವಲಯದ ಪ್ರದೇಶ, ಕೈಗಾರಿಕಾ ವಲಯ, ಮಾಹಿತಿ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನ ವಲಯ ಹಾಗೂ ಅಂತರ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ಉತ್ತಮ, ಸುರಕ್ಷಿತ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಿದಂತಾಗುತ್ತದೆ. ಅಂತಿಮವಾಗಿ ನಿರೀಕ್ಷಿತ ಸ್ಥಳಗಳಿಗೆ ಸೇರುವ ಸಂಚಾರ ಅವಧಿ ಕಡಿಮೆಗೊಳ್ಳುವುದಲ್ಲದೇ ಇಂಧನ ಉಳಿತಾಯ ಉಂಟಾಗುತ್ತದೆ ಹಾಗೂ ಪರಿಸರ ಮಾಲಿನ್ಯವನ್ನು ತಡೆಗಟ್ಟಬಹುದಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಈ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಿದ ರಸ್ತೆಯ ಮೇಲೆ ಬಳಕೆದಾರರ ಶುಲ್ಕ (ಟೋಲ್) ನಿಂದ ಬಂದ ಹಣವನ್ನು ಆರ್ಥಿಕ ಸಂಸ್ಥೆಗಳಿಂದ ಪಡೆದ ಸಾಲವನ್ನು ತೀರಿಸುವುದರ ಜೊತೆಗೆ ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್ ನಿಂದ ಹಿಂದುಳಿದ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿನ ಆರ್ಥಿಕವಾಗಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ಸಾಧುವಲ್ಲದ ರಸ್ತೆಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ವಿನಿಯೋಗಿಸಬಹುದಾಗಿದೆ ಹಾಗೂ ಈ ಮೂಲಕ ಸಮಗ್ರ ರಾಜ್ಯದ ಎಲ್ಲ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಸಮಗ್ರವಾಗಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಿ ಸಮಾನತೆ ಸಾಧಿಸಬಹುದಾಗಿದೆ.
2.	ಹೊಸ ಕಲ್ಪನೆಗಳು	ಹೊರವಲಯದ ಪ್ರದೇಶ, ಕೈಗಾರಿಕಾ ವಲಯ, ಮಾಹಿತಿ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನ ವಲಯ ಹಾಗೂ ಅಂತರ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ಉತ್ತಮ, ಸುರಕ್ಷಿತ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಿದಂತಾಗುತ್ತದೆ.
3.	ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಹೊಣೆಗಾರಿಕೆ	ಸದರಿ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವುದರಿಂದ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಸುಗಮ ವಾಹನ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಅನುವು ಮಾಡಿಕೊಟ್ಟಂತಾಗುತ್ತದೆ.

ಸಹಿ:

ಹೆಸರು: ಎಂ.ಲಕ್ಷ್ಮಿನಾರಾಯಣ

ಪದನಾಮ: ಸರ್ಕಾರದ ಅಪರ ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ

ದೂರವಾಣಿ ಸಂಖ್ಯೆ: 080-22034839

08

150

ಅಪೆಂಡಿಕ್ಸ್-3

ರಹಸ್ಯ

ಕಡತ ಸಂಖ್ಯೆ: ಲೋಇ 71 ಇಎಪಿ 2017

ಇಲಾಖೆ: ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ

ಮಹತ್ವದ ಮೈಲಿಗಲ್ಲುಗಳನ್ನು ಕುರಿತು ಹೇಳಿಕೆ ಹಾಗೂ ಅವುಗಳನ್ನು ಸಾಧಿಸುವ ಬಗ್ಗೆ ನಿಗದಿಪಡಿಸಿದ ದಿನಾಂಕಗಳು

ವಿಷಯ: ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತದ (ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್) ಮೂಲಕ ಬೆಂಗಳೂರು ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ 150 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ ಬಗ್ಗೆ.

ಕ್ರಮ ಸಂಖ್ಯೆ	ಮಹತ್ವದ ಮೈಲಿಗಲ್ಲುಗಳು	ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಲು ಹಾಕಿಕೊಂಡ ಕಾಲಮಿತಿ / ನಿಗದಿಪಡಿಸಿದ ದಿನಾಂಕ
1.	ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತದ (ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್) ಮೂಲಕ ಬೆಂಗಳೂರು ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ 150 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಸುಗಮ ವಾಹನ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಅನುವು ಮಾಡಿಕೊಡುವುದು.	<ul style="list-style-type: none"> • ಕಾರ್ಯಸಾಧ್ಯತಾ ವರದಿ ತಯಾರಿಕೆಗೆ ಸೇವಾ ಸಲಹೆಗಾರರನ್ನು ನೇಮಿಸಲು - 01 ತಿಂಗಳು • ಕಾರ್ಯಸಾಧ್ಯತಾ ವರದಿ ತಯಾರಿಕೆಗೆ - 02 ತಿಂಗಳು • ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕೆ ಟೆಂಡರ್ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆ - 02 ತಿಂಗಳು • ಕಾಮಗಾರಿ ನಿರ್ಮಾಣ ಅವಧಿ - 18 ತಿಂಗಳು <p>ಒಟ್ಟು - 01 ವರ್ಷ 11 ತಿಂಗಳು</p>

ಸಹಿ:

ಹೆಸರು: ಎಂ.ಲಕ್ಷ್ಮಿನಾರಾಯಣ

ಪದನಾಮ: ಸರ್ಕಾರದ ಅಪರ ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ

ದೂರವಾಣಿ ಸಂಖ್ಯೆ: 080-22034839



File No: PWD 71 EAP 2017

"SECRET"

CABINET NOTE

Subject Case No: /2017

Department: Public Works, Ports & Inland Water Transport Department

Sub:- Development of 150 km of roads in & around Bengaluru through Karnataka Road Development Corporation Limited (KRDCCL).

1) **Preamble:-**

Hon'ble Chief Minister has announced that ~~taking up of development of 150 kms~~ ^{in the Budget speech for FY 2017-18} of roads around Bengaluru, through KRDCCL at an amount of Rs. 1455 cr to reduce traffic density, ~~in para 377 of the year 2017-18 Budget Speech.~~ Approval is necessary to develop these roads through KRDCCL. The roads are as below:

1. Hosakote -- Boodigere -- Mylanahalli -- Devanahalli international Airport road.
2. Nelamangala -- Madhure -- Byata road.
3. Anekal -- Attibele -- Sarjapur -- Varthur -- Whitefield -- Hosakote road.
4. Harohalli -- Uruganadoddi -- KIADB industrial area -- Jigani -- Anekal road.

2) **Background:-**

Bengaluru City ^{limit} has grown after merging of 7 municipalities and 110 ^{surrounding} villages, ~~surrounding Bengaluru city limits~~ ^{accordingly} traffic density ~~is~~ ^{has also} increased with increase in population.

~~Several~~ ^{Bangalore city is the hub of IT & B.T. industries} information technologies and industrial zones ~~have been established~~ ^{around} Bengaluru city. ~~Employees working in these zones is also increased,~~ ^{organisations have} ~~The fuel consumption is also increased due to increase in vehicular density~~ ^{which resulted in} thereby ~~resulting in waste of time in travelling surrounding places.~~ ^{consuming more} ~~Due to the~~ ^{As the Kempegowda} ~~construction of international airport near Devanahalli at 40 kms away from the~~ ^{is situated} city, number of travellers plying on these roads ~~is~~ ^{around the} also increased. Bengaluru city stands in the 2nd position in ~~utilizing~~ ^{consuming} the fuel as per the available records.

152

3) Proposal:-

1. Hosakote – Boodigere – Mylanahalli – Devanahalli international Airport road.

Hosakote - Boodigere ~~road~~ cross (NH-04) ~~passing~~ via Mandur-Boodigere-singahalli – Kadayarrappanahalli – Mylanahalli joining the connecting road leading to International Airport. The part of Devanahalli – Mylanahalli road for a length of 2.00 kms is taken up by Infrastructure Development Department (IDD) at a cost of 31.50 cr including land acquisition ^{both in in progress.} is under progress. Further the balance ^{length} connecting road from Mylanahalli to Hosakote is part of SH-104 and this 22.00 kms of length is 2 lane road.

Presently, Passenger Car Unit (PCU) on this road is 18,500, by developing this road it helps to provide ^{very good} high level connectivity to the ^{surrounding area} villages and to reach the ~~International Airport~~ for the residents of Eastern part of the city ^{to reach} as the ^{Inter} nearest road. From this, it helps for the people of Southwestern, Eastern and ^{metro} Northeastern part to reach the airport. ^{arr,}

2. Nelamangala – Madhure – Byata road.

The proposed road

Starting from Nelamangala ^{which is} the proposed road closely connected with NH-04 and NH-48 junction, ^{which} passes through important historical place ^{called like} Madhure temple (Kanasawadi) via Rajaanukunte providing connectivity to Kempegowda International Airport, ^{on the proposed road 3 railway} Railway crossings are passing in 3 sides ^{crossing are there} on the proposed road.

Presently, Passenger Car Unit (PCU) on this road is 15,000, by developing this road, it helps to reach the International Airport for the people of Western part of the Bengaluru city. From this, traffic density in the ^{inner part} internal part of the Bengaluru ^{city} will be reduced. Details are as below:

Sl.No.	Road Part	Length of road (km)	Width (mt)	Type of road
1	From Nelamangala to Madhure	16.00	5.50	SH-74
2	From Madhure to Byata	5.50	7.00	MDR
3	From Byata to Rajaanukunte	10.50	7.00	MDR
4	From Rajaanukunte to Thimmasandra	5.50	5.50	Village road
5	From Thimmasandra to M.V Solars (NH-07)	2.00	5.50	Village road
		2.00	5.50	Village road
	Total	43.50		

3. Anekal – Attibele – Sarjapur – Varthur – Whitefield – Hosakote road.

The proposed road is State Highway-35 providing connectivity to Hosakote starting from Anekal via Attibele – Sarjapura – Varthur – Whitefield and the length of the road is 47.50 kms. ~~Two lane road~~ from Anekal to Varthur Kodi, ~~four lane road~~ from Varthur Kodi to Hosakote, for a length of 11.20 kms. A length of 11.20 kms from Gunjur to Kadugodi – Beletur falls in the BBPM ~~permit~~. Development of 1.00 km in Attibele and 4.00 km from Sarjapur to Dommasandra into four lane road is in progress

Presently, Passenger Car Unit (PCU) on this road is 45,000, by developing this road, it helps to reach the International Airport directly by connecting the important places like Anekal, Attibele, Sarjapur, Dommasandra, Heggondanahalli, Katanuluru, Kannamangala, Doddabanahalli, Segehalli villages.

Sl.No.	Road Part	Length of road (km)	Width (mt)	Type of road
1	From Anekal to Attibele	11.50	7.00	SH-35
2	From Attibele to Sarjapura	10.00	7.00	
3	From Sarajapura to Dommasandra	4.30	14.00 (Four lane)	
4	From Dommasandra to Varthur Kodi	10.30	7.00	
5	From Varthur Kodi to Hosakote road (NH-04)	11.40	14.00 (Four lane)	
Total		47.50		

4. Harohalli – Uruganadoddi – KIADB industrial area – Jigani – Anekal road.

Presently, the proposed ^{road} connects NH-209 providing connectivity to Anekal starting from Harohalli via Uruganadoddi – KIADB Industrial area – Jigani.

Presently, Passenger Car Unit (PCU) on this road is 37,728, by developing this road, it helps in smooth movement ^{at the} by connecting the important villages like Harohalli, Urugandoddi, Madappanadoddi, Yellammanadoddi, Oojiganapalya, Krishnadoddi, Mahantalingapura, Kallubalu cross, OTIS circle, APC circle (Jigani), Madapattna, Haragdde, Bangala, Kumbaranahalli, Sarojakkanahalli, Ingalavada cross, Gowrenahalli, Anekal Tank Bund, Anekal. ~~From different parts of the Anekal Industrial Area~~ It helps to reach the International Airport directly, and acts as alternate road leading to smooth traffic. Details as below.

~~From different parts of the~~
Anekal Industrial area

154

Sl.No.	Road Part	Length of road (km)	Width (mt)	Type of road
1	From Harohalli to Uruganadoddi (NH-209)	18.50	7.00	MDR
2	From Uruganadoddi to KIADB Industrial area	10.50	7.00	Village road
3	From KIADB to Jigani	1.00	14.00 (Four lane)	Village road
4	From Jigani to Anekal	12.00	5.5	SH-87
Total		42.00		

Planned construction details of the proposed roads.

1. Divided carriage way with four lanes/ six lanes.
2. Paved Shoulders.
3. Closed RCC drain systems and installation of duct for service routes.
4. Providing lighting arrangements for the road where necessary with the installation of electric poles.
5. Reconstruction of cross drains, minor bridges and major bridges if required.
6. Development of Railway routes, ROBs & RUBs to pass main roads and junctions if required.

4) **Justification:-**

1. Free movement of vehicles will be enabled by reducing the traffic congestion coming from Bengaluru City.
2. International Airport can be reached with less time on these roads, as ^{with less short} ~~alternatively, directly and smoothly without using the roads of the city.~~ ^{road to the entry road,} *these road provide*
3. It helps to reach the International Airport for the residents of Hosur road, Electronic city and East part of the city.
4. It helps to reach the International Airport directly, ^{without any traffic congestion} ~~smoothly~~ for the residents of Western part of the Bengaluru city.
5. ^{It provide} ~~By providing~~ an alternative road for the vehicles to pass through Harohalli, Jigani, Attibele industrial area to reach International Airport and ~~vehicular movement can be smoother by providing connectivity to Southern part and technological zones.~~ ⁶ By ~~this~~ ^{developing these roads,} traffic congestion in the internal city roads will be reduced.

5) Inter-Ministerial Consultations:-

a. Approval from Finance Department:

"The proposal has been examined. Finance Department accords in-principle clearance and PWD asked to come back to Finance Department after Detailed Project Reports are ready with yearwise funding requirements etc.,"

b. Approval from Planning Department

"2017-18 ನೇ ಸಾಲಿನ ಮಾನ್ಯ ಮುಖ್ಯಮಂತ್ರಿಗಳ ಆಯವ್ಯಯ ಭಾಷಣದ ಕಂಡಿಕೆ 377ರ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಗೆ ತಾವು ನೀಡಿರುವ ಸ್ವೀಕರಣವನ್ನು ಯೋಜನಾ ಇಲಾಖೆಯು ಪರಿಶೀಲಿಸಿದ್ದು, ಸದರಿ ಯೋಜನೆಗೆ ಆರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆಯು ಒದಗಿಸುವ ಅನುದಾನದ ಮಿತಿಯೊಳಗೆ ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸುವ ಷರತ್ತಿಗೊಳಪಟ್ಟು ಯೋಜನಾ ಇಲಾಖೆಯ ಸಹಮತಿಯನ್ನು ನೀಡಿದ ಮತ್ತು ಕರಡು ಸಚಿವ ಸಂಪುಟ ಟಿಪ್ಪಣಿಗೆ ಆರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆಯ ಅನುಮೋದನೆ ಪಡೆಯುವ ಷರತ್ತಿಗೊಳಪಟ್ಟು ಯೋಜನಾ ಇಲಾಖೆಯ ಅನುಮೋದನೆಯನ್ನು ನೀಡಿದೆ."

6) Financial Implications:-

The Financial Implications of the said roads is as below:

Sl.No	Road Nomenclature	Road length (in kms)	Construct ion Cost	Land Acquisition cost	Total Cost
1	Road connecting Devanahalli International Airport Via from Hosakote – Boodigere cross (NH-4) to Mylnahalli.	22.00	220.00	200.00	420.00
2	From Nelamangala (NH-4) to Madhure – Byata – Rajanukunte – Thimmasandra – MV Solars – Devanahalli Road (NH-7)	43.50	435.00	70.00	505.00
3	Road connecting Anekal (SH-35) Via from Harohalli to (NH-209) Uruganadoddi – Jigani – KIADB Industrial area.	42.00	420.00	125.00	545.00
4	Road connecting Hosakote (NH-4) Via from Anekal (SH-87) to Attibele – Sarjapura – Varthur – Whitefield.	47.50	475.00	150.00	625.00
	ಒಟ್ಟು	155.00	1550.00	545.00	2095.00

23

156

Project Cost

The total figure arrived is Rs. 1455 cr based on the line estimate for the development of 150 km of roads in & around Bengaluru. The ^{proposed} present roads that ^{are} inspected ^{by the} prior to ^{are} announced in 2017-18 budget speech ^{are} were inspected prior to implementation. ^{Bengaluru city has grown} Due to the merging of 7 municipalities and 110 villages in and ^{which resulted in} around Bengaluru. ^{and there is} with increase in population, number of vehicles has been increased which results in increase in the traffic density. Bengaluru stands in 2nd position in the consumption of fuel as per the latest report. ^{The different Sect} Some of the roads ^{of prop} announced in the budget speech comprises of village roads, major district roads, State Highways. ^{of road} These existing roads pass through BBMP jurisdiction and are of 5.5 mts to 14 mts wide that is of different dimensions like intermediate lanes, two lane and four lane roads. Depending upon the traffic density it is necessary to ^{develop} provide minimum four lane road where there is heavy traffic six lane roads along with service roads, the development of roads in next 10 years perspective. ^{It is necessary to}

KRDCL Engineers and line estimate prepared

then roads will provide minimum

By considering all ^{the facts} circumstances, an amount of Rs. 1550 cr for the development of 155 kms of roads and Rs. 545 cr for land acquisition is required, totally ^{Cost is estimated at Rs. 2095 cr.} amount of Rs. 2095 is required as estimated. A ^{exact} perfect amount will be estimated according to the widening requirements of the roads after the preparation of ^{known only after} feasibility report by considering the traffic census and traffic density in future years. ^{and field requirem.}

KRDCL has planned to borrow loan ~~total~~ amount of Rs. 2095 cr, ^{from financial instit} required for this project ^{wherein 5} from the financial institutions for the development of these roads. 50% of principle and interest of the loan amount ^{would} should be repaid by KRDCL through toll collection as it has no other ^{resources} resources and it is planned to repay the remaining 50% of principle and interest of the loan amount, State Government. ^{by}

7) **Approval of the Minister-in-charge:-**

Hon'ble Minister of PWD directed to place the proposal before the cabinet.

8) **Statement of implementation Schedule:-**

Enclosed in Annexure - 1

9) **Statement of Equity, Innovation and Public accountability:-**

Enclosed in Annexure - 2

10) **Statement of Major milestones and corresponding target dates:-**

Enclosed in Annexure - 3

157

ad

11) Approval Paragraph:-

Approval of the Cabinet is essential for the above proposal as per item 15 of Schedule-I of Karnataka Government (Transaction of Business) Rules 1977.

12) In view of the above facts approval of the Cabinet is solicited to the following:

to accord administrative approval to take up the proposed ^{four} roads under EPC mode through KRDC, ~~concurrence from Finance Department to be obtained~~ subject to conditions that after the preparation of Detailed Project Report, consent regarding funding requirements for the implementation of the project.

KRDC should consult Finance department and get concurrence

(M. LAKSHMINARAYANA)

Additional Chief Secretary to Government,
Public Works, Ports & IWT Department

File No: PWD 71 EAP 2017

Department : Public Works, Ports & Inland Water Transport Department

STATEMENT OF IMPLEMENTATION SCHEDULE

Subject: **Development of 150 km of roads in & around Bengaluru through Karnataka Road Development Corporation Limited (KRDCL).**

Gist of decision required	Project Benefits / results	Time-frame and manner of implementation / reporting to Cabinet Secretariat
To accord approval for the development of 150 km of roads in & around Bengaluru through Karnataka Road Development Corporation Limited (KRDCL).	By developing these roads, smooth and safe travel on these roads.	<ul style="list-style-type: none">• To take necessary action as per the Cabinet approval.• The work will be completed in 18 months.• The concessionaire will maintain & collect toll for a period of 10 years.

(M. LAKSHMINARAYANA)

Additional Chief Secretary to Government,
Public Works, Ports & IWT Department

159

CG

APPENDIX-II

SECRET

File No: PWD 71 EAP 2017

Department : Public Works, Ports & Inland Water Transport Department

STATEMENT OF EQUITY, INNOVATION AND PUBLIC ACCOUNTABILITY

Subject: Development of 150 km of roads in & around Bengaluru through Karnataka Road Development Corporation Limited (KRDCL).

SI No.	The required goal	How does the proposal advance this goal?
1.	Equity or Inclusiveness	Existing ring roads are connected by number of connecting roads where the traffic density is more causing limitation in the speed of vehicles in the ring road at an average of 8 to 10 kms, thereby causing waste of time. By developing these proposed roads travel time could be saved and also the vehicles entering the cities could be avoided. Safer roads will be provided for the outer zones, industrial zones, information technological zones and for international airport. Finally, apart from reduction in fuel consumption and environmental pollution there would be reduction in travel time in reaching destination. By collecting toll on these roads, the repayment of loan can be made with the improvement of other essential backward area roads which are not economically viable through KRDCL, thus, the equality in development on entire network of roads in the state can be achieved.
2.	Innovation	Safer roads will be provided for the outer zones, industrial zones, information technological zones and for international airport.
3.	Public Accountability	The smooth and safer roads will be provided for the free movement of the vehicles to the public.

(M. LAKSHMINARAYANA)

**Additional Chief Secretary to Government,
Public Works, Ports & IWT Department**

160

APPENDIX-III

SECRET

File No: PWD 71 EAP 2017

Department : Public Works, Ports & Inland Water Transport Department

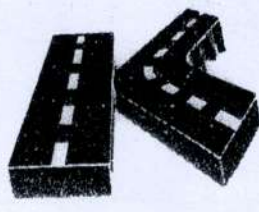
STATEMENT ON MAJOR MILESTONES AND TARGET DATES

Subject: **Development of 150 km of roads in & around Bengaluru through Karnataka Road Development Corporation Limited (KRDCL).**

Sl. No.	Major Milestones	Time-frame for completion / Target Date
1.	To develop 150 km of roads in & around Bengaluru through Karnataka Road Development Corporation Limited (KRDCL). to provide smooth and safe travel on these roads for public.	<ul style="list-style-type: none">• Preparation of Detailed Project report - 2 months• Tender Process - 2 months• Construction period - 18 monthsTotal - <u>01 year 10 months</u>

(M. LAKSHMINARAYANA)

Additional Chief Secretary to Government,
Public Works, Ports & IWT Department



C.No. 12293/ACS (P.W.D) / 12/7/17

161

ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತ

ಸಂ: ಕರಅನಿ/ವ್ಯನಿ/ಆಯವ್ಯಯ ರಸ್ತೆಗಳು/2017-18/952

ದಿನಾಂಕ: 07-07-2017

ಇವರಿಗೆ, ✓

ಸರ್ಕಾರದ ಅಪರ ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿಗಳು,
ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಹಾಗೂ
ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ,
ವಿಕಾಸ ಸೌಧ, ಬೆಂಗಳೂರು.

13/7/17
DSI

PWA

ಮಾನ್ಯರೇ

ವಿಷಯ: ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತದ ಮೂಲಕ ಬೆಂಗಳೂರು ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ 150 ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ ಬಗ್ಗೆ.

ಉಲ್ಲೇಖ: 1.ಈ ಕಛೇರಿ ಪತ್ರ ಸಂಖ್ಯೆ: ಕ.ರ.ಅ.ನಿ.ನಿ/ ವ್ಯನಿ/ಆಯವ್ಯಯ ರಸ್ತೆಗಳು/2017-18/229 ದಿನಾಂಕ: 26.04.2017.

2.ಸರ್ಕಾರದ ಪತ್ರದ ಸಂಖ್ಯೆ:ಲೋಇ:71:ಇಎಪಿ:2017 ದಿನಾಂಕ: 27-06-2017.

ಮೇಲಿನ ವಿಷಯಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ, ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತದ ಮೂಲಕ ಬೆಂಗಳೂರು ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ 150 ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದದ 4 ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ ಸಂಬಂಧ, ಕೆಲವು ಅಂಶಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಮಾಹಿತಿ ಒದಗಿಸಲು ಸರ್ಕಾರದ ಉಲ್ಲೇಖಿತ (2)ರ ಪತ್ರದಲ್ಲ ಕೋರಲಾಗಿದೆ.

ಪ್ರಸ್ತಾವಿತ ವಿಷಯದ ಬಗ್ಗೆ ಅಂಶವಾರು ಮಾಹಿತಿಯನ್ನು ಈ ಮೂಲಕ ತಮ್ಮ ಅವಗಾಹನೆಗಾಗಿ ಸಲ್ಲಿಸಲಾಗಿದೆ.

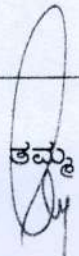
ಕ್ರ.ಸಂ	ಕೇಳಿರುವ ವಿವರ	ನೀಡಲಾಗಿರುವ ಮಾಹಿತಿ
1	ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಗೆ ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್‌ನ ನಿರ್ದೇಶಕರ ಮಂಡಳಿ ಹಾಗೂ ತಾಂತ್ರಿಕ ಸಲಹಾ ಸಮಿತಿಯ ಅಭಿಪ್ರಾಯ/ ಶಿಫಾರಸ್ಸುಗಳು	2017-18 ನೇ ಸಾಲಿನ ಆಯವ್ಯಯದಲ್ಲ ಘೋಷಿಸಿರುವಂತೆ, ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಲು 150 ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದದ 4 ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ರೂ.1445 ಕೋಟಿ ಮೊತ್ತದಲ್ಲ ಕೆ.ಆರ್.ಡಿ.ಸಿ.ಎಲ್ ನಿಂದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ಅನುಮೋದನೆ ದೊರೆತಿದ್ದು, ಕಾರ್ಯಸಾಧ್ಯತಾ ವರದಿಯನ್ನು ತಯಾರಿಸಲು ಸರ್ಕಾರದ ಪತ್ರ ಸಂಖ್ಯೆ: ಲೋಇ:71:ಇಎಪಿ:2017(ಪಿ-1) ದಿನಾಂಕ: 22.05.2017ರಲ್ಲಿ ಅನುಮೋದನೆ ದೊರೆತಿರುತ್ತದೆ. ಸರ್ಕಾರದ ಅನುಮೋದನೆಯಂತೆ ನಾಲ್ಕು ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ ಕಾರ್ಯಸಾಧ್ಯತಾ ವರದಿಯನ್ನು ತಯಾರಿಸುವ ಸಲುವಾಗಿ ಸೇವಾ ಸಲಹೆಗಾರರನ್ನು ನೇಮಿಸಲು ದಿನಾಂಕ:26.05.2017 ರಂದು ಟೆಂಡರ್ ಅಧಿಸೂಚನೆ ಹೊರಡಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಅಧಿಸೂಚನೆಯಂತೆ ಟೆಂಡರ್ ಸ್ವೀಕರಿಸುವ ಮತ್ತು ತಾಂತ್ರಿಕ ಜಡ್ ತೆರೆಯುವ ದಿನಾಂಕಗಳು ಕ್ರಮವಾಗಿ 19.06.2017 ಮತ್ತು 21.06.2017 ಆಗಿರುತ್ತವೆ. ದಿನಾಂಕ: 21.06.2017 ರಂದು ಟೆಂಡರ್‌ಗಳನ್ನು ತೆರೆಯಲಾಗಿದ್ದು ಅಪ್ ಲೋಡ್ ಮಾಡಲಾದ ದಾಖಲೆಗಳನ್ನು ಪೂರ್ವನಿಗದಿತ ಮಾನ ದಂಡಗಳಂತೆ ಪರಿಶೀಲಿಸಲಾಗುತ್ತಿದೆ.

ಮುಖ್ಯಮಂತ್ರಿ
17/7/17

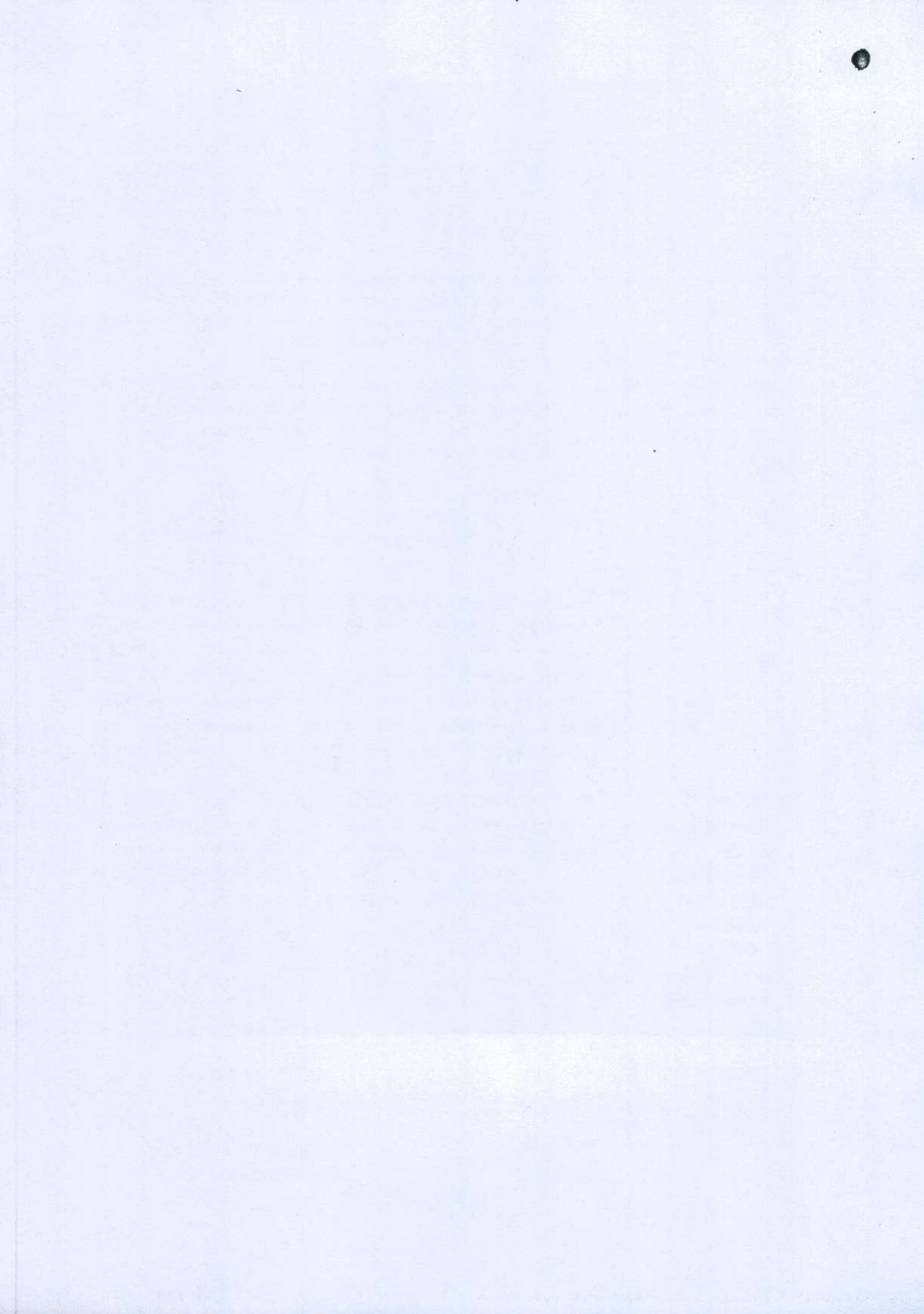
(EAO)
17/7/17

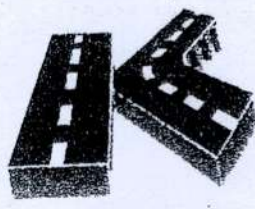
		<p>1. ಹೊಸಕೋಟೆ ಬೂದಿಗರೆ ಕ್ರಾಸ್ (ರಾಹೆ-04) ನಿಂದ ಬೂದಿಗರೆ, ಸಿಂಗಹಳ್ಳಿ ಮತ್ತು ಮೈಲನಹಳ್ಳಿ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಕೆಂಪೇಗೌಡ ಅಂತರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ ರಸ್ತೆ ವರೆಗೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗಾಗಿ ಕಾರ್ಯಸಾಧ್ಯತಾ ವರದಿ ತಯಾರಿಸುವುದು-ನಾಲ್ಕು ಸೇವಾ ಸಲಹೆಗಾರರು ಟೆಂಡರ್ ನಲ್ಲಿ ಭಾಗವಹಿಸಿರುತ್ತಾರೆ.</p> <p>2. ನೆಲಮಂಗಲದಿಂದ ಮಧುರೆ-ಬ್ಯಾತ-ರಾಜಾನುಕುಂಟೆ- ತಿಮ್ಮಸಂದ್ರ ಮತ್ತು ಎಮ್ ವಿ ಸೋಲಾಸ್ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ದೇವನಹಳ್ಳಿ (ರಾಹೆ-07) ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗಾಗಿ ಕಾರ್ಯಸಾಧ್ಯತಾ ವರದಿ ತಯಾರಿಸುವುದು. -ನಾಲ್ಕು ಸೇವಾ ಸಲಹೆಗಾರರು ಟೆಂಡರ್ ನಲ್ಲಿ ಭಾಗವಹಿಸಿರುತ್ತಾರೆ.</p> <p>3. ಹಾರೋಹಳ್ಳಿಯಿಂದ (ರಾಹೆ-209) ಉರುಗನದೊಡ್ಡಿ-ಜಿಗಣಿ ಮತ್ತು ಕೆಂಪಡಿಬ ಕೈಗಾರಿಕ ಪ್ರದೇಶ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಅನೇಕಲ್ ವರೆಗೆ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ-35 ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗಾಗಿ ಕಾರ್ಯಸಾಧ್ಯತಾ ವರದಿ ತಯಾರಿಸುವುದು. -ನಾಲ್ಕು ಸೇವಾ ಸಲಹೆಗಾರರು ಟೆಂಡರ್ ನಲ್ಲಿ ಭಾಗವಹಿಸಿರುತ್ತಾರೆ.</p> <p>4. ಅತ್ತಿಬೆಲೆ-ಸರ್ಕಾಪುರ-ವರ್ತೂರು-ವೈಟ್ ಫೀಲ್ಡ್ ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ಕಟ್ಟಾನಲ್ಲೂರು ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಅನೇಕಲ್‌ನಿಂದ (ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ-87) ಹೊಸಕೋಟೆ ವರೆಗೆ (ರಾಹೆ-04) ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗಾಗಿ ಕಾರ್ಯಸಾಧ್ಯತಾ ವರದಿ ತಯಾರಿಸುವುದು. ಇಬ್ಬರು ಸೇವಾ ಸಲಹೆಗಾರರು ಟೆಂಡರ್ ನಲ್ಲಿ ಭಾಗವಹಿಸಿರುತ್ತಾರೆ.</p> <p>ಇಡ್‌ದಾರರ ದಾಖಲೆಗಳನ್ನು ಪೂರ್ವನಿಗದಿತ ಮಾನ ದಂಡಗಳಂತೆ ಪರಿಶೀಲಿಸಿ ವಿಷಯವನ್ನು ಟೆಂಡರ್ ಪರಿಶೀಲನಾ ಸಮಿತಿ ಮುಂದೆ ಮಂಡಿಸಿ ತಾಂತ್ರಿಕ ಇಡ್ ನಲ್ಲಿ ಅರ್ಹರಾಗುವ ಇಡ್‌ದಾರರ ಆರ್ಥಿಕ ಇಡ್ ಗಳನ್ನು ತೆರೆದ ನಂತರ ಕನಿಷ್ಠ ಮೊತ್ತ ದಾಖಲಿಸುವ ಇಡ್‌ದಾರರಿಗೆ ಕಾರ್ಯಸಾಧ್ಯತಾ ವರದಿಯನ್ನು ತಯಾರಿಸಲು ವಹಿಸಿ ವರದಿಯನ್ನು ತಯಾರಿಸಿದ ನಂತರ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯನ್ನು ತಾಂತ್ರಿಕ ಸಲಹಾ ಸಮಿತಿ ಮತ್ತು ನಿರ್ದೇಶಕರ ಮಂಡಳಿ ಮುಂದೆ ಮಂಡಿಸಿ ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಮತ್ತು ಶಿಫಾರಸ್ಸಿನೊಂದಿಗೆ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯನ್ನು ಅನುಮೋದನೆಗಾಗಿ ಸಲ್ಲಿಸಲಾಗುವುದು.</p>
<p>2</p>	<p>ಟೋಲ್ ಸಂಗ್ರಹಣೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಪೂರ್ವ ಕಾರ್ಯಸಾಧ್ಯತಾ ವರದಿ/ವಿಸ್ತೃತ ಯೋಜನಾ ವರದಿಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಿದ ಬಗ್ಗೆ ಮಾಹಿತಿ/ದಾಖಲೆ.</p>	<p>ಹಿಂದೆ ಸಲ್ಲಿಸಿದ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಿರುವ ಅಂಕಿ ಅಂಶಗಳನ್ನು ಕೆ.ಆರ್.ಡಿ.ಸಿ.ಎಲ್ ನಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ಕೆಶಿಫ್ ನಲ್ಲಿ ಕೈಗೊಳ್ಳಲಾದ/ ನಿರ್ವಹಿಸಲಾದ ಕಾಮಗಾರಿಗಳ ಅನುಭವದ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಅಂದಾಜಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಖಚಿತ ಮತ್ತು ನಿಖರ ಮಾಹಿತಿಗಳು ಕಾರ್ಯಸಾಧ್ಯತಾ ವರದಿ ತಯಾರಿಕೆ/ಸಲ್ಲಿಕೆ ನಂತರ ಮತ್ತು ವಾಹನ ಸಂಚಾರ ಸರ್ವೇಕ್ಷಣ ವರದಿಯಂತೆ ತಿಳಿದು ಬರುತ್ತದೆ.</p>

ತಮ್ಮ ವಿಶ್ವಾಸಿ,



ವ್ಯವಸ್ಥಾಪಕ ನಿರ್ದೇಶಕರು
 ಕೆ.ಆರ್.ಡಿ.ಸಿ.ಎಲ್, ಬೆಂಗಳೂರು





163

46

ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತ

ಸಂ: ಕರಅನಿನಿ/ವ್ಯನಿ/ಆಯವ್ಯಯ ರಸ್ತೆಗಳು/2017-18/952

ದಿನಾಂಕ: 07-07-2017

ಇವರಿಗೆ,

ಸರ್ಕಾರದ ಅಪರ ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿಗಳು,
ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಹಾಗೂ
ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ,
ವಿಕಾಸ ಸೌಧ, ಬೆಂಗಳೂರು.

ಮಾನ್ಯರೇ

ವಿಷಯ: ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತದ ಮೂಲಕ ಬೆಂಗಳೂರು ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ 150 ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ ಬಗ್ಗೆ.

ಉಲ್ಲೇಖ: 1.ಈ ಕಛೇರಿ ಪತ್ರ ಸಂಖ್ಯೆ: ಕ.ರ.ಅ.ನಿ.ನಿ/ ವ್ಯನಿ/ಆಯವ್ಯಯ ರಸ್ತೆಗಳು/2017-18/229
ದಿನಾಂಕ: 26.04.2017.

2.ಸರ್ಕಾರದ ಪತ್ರದ ಸಂಖ್ಯೆ:ಲೋಇ:71:ಇಎಪಿ:2017 ದಿನಾಂಕ: 27-06-2017.

ಮೇಲಿನ ವಿಷಯಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ, ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತದ ಮೂಲಕ ಬೆಂಗಳೂರು ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ 150 ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದದ 4 ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ ಸಂಬಂಧ, ಕೆಲವು ಅಂಶಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಮಾಹಿತಿ ಒದಗಿಸಲು ಸರ್ಕಾರದ ಉಲ್ಲೇಖತ (2)ರ ಪತ್ರದಲ್ಲ ಕೋರಲಾಗಿದೆ.

ಪ್ರಸ್ತಾವಿತ ವಿಷಯದ ಬಗ್ಗೆ ಅಂಶವಾರು ಮಾಹಿತಿಯನ್ನು ಈ ಮೂಲಕ ತಮ್ಮ ಅವಗಾಹನೆಗಾಗಿ ಸಲ್ಲಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಕ್ರ.ಸಂ	ಕೇಳಿರುವ ವಿವರ	ನೀಡಲಾಗಿರುವ ಮಾಹಿತಿ
1	ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಗೆ ಕೆಆರ್‌ಡಿ‌ಸಿ‌ಎಲ್‌ನ ನಿರ್ದೇಶಕರ ಮಂಡಳಿ ಹಾಗೂ ತಾಂತ್ರಿಕ ಸಲಹಾ ಸಮಿತಿಯ ಅಭಿಪ್ರಾಯ/ ಶಿಫಾರಸ್ಸುಗಳು	2017-18 ನೇ ಸಾಲಿನ ಆಯವ್ಯಯದಲ್ಲಿ ಷೋಷಿಸಿರುವಂತೆ, ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಲು 150 ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದದ 4 ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ರೂ.1445 ಕೋಟಿ ಮೊತ್ತದಲ್ಲಿ ಕೆ.ಆರ್‌.ಡಿ.ಸಿ.ಎಲ್ ನಿಂದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ಅನುಮೋದನೆ ದೊರೆತಿದ್ದು, ಕಾರ್ಯಸಾಧ್ಯತಾ ವರದಿಯನ್ನು ತಯಾರಿಸಲು ಸರ್ಕಾರದ ಪತ್ರ ಸಂಖ್ಯೆ: ಲೋಇ:71:ಇಎಪಿ:2017(ಪಿ-1) ದಿನಾಂಕ: 22.05.2017ರಲ್ಲಿ ಅನುಮೋದನೆ ದೊರೆತಿರುತ್ತದೆ. ಸರ್ಕಾರದ ಅನುಮೋದನೆಯಂತೆ ನಾಲ್ಕು ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ ಕಾರ್ಯಸಾಧ್ಯತಾ ವರದಿಯನ್ನು ತಯಾರಿಸುವ ಸಲುವಾಗಿ ಸೇವಾ ಸಲಹೆಗಾರರನ್ನು ನೇಮಿಸಲು ದಿನಾಂಕ:26.05.2017 ರಂದು ಟೆಂಡರ್ ಅಧಿಸೂಚನೆ ಹೊರಡಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಅಧಿಸೂಚನೆಯಂತೆ ಟೆಂಡರ್ ಸ್ವೀಕರಿಸುವ ಮತ್ತು ತಾಂತ್ರಿಕ ಬಡ್ ತೆರೆಯುವ ದಿನಾಂಕಗಳು ಕ್ರಮವಾಗಿ 19.06.2017 ಮತ್ತು 21.06.2017 ಆಗಿರುತ್ತವೆ. ದಿನಾಂಕ: 21.06.2017 ರಂದು ಟೆಂಡರ್‌ಗಳನ್ನು ತೆರೆಯಲಾಗಿದ್ದು ಅಪ್ ಲೋಡ್ ಮಾಡಲಾದ ದಾಖಲೆಗಳನ್ನು ಪೂರ್ವನಿಗದಿತ ಮಾನ ದಂಡಗಳಂತೆ ಪರಿಶೀಲಿಸಲಾಗುತ್ತಿದೆ.

		<p>1. ಹೊಸಕೋಟೆ ಬೂದಿಗರೆ ಕ್ರಾಸ್ (ರಾಹೆ-04) ನಿಂದ ಬೂದಿಗರೆ, ಸಿಂಗಹಳ್ಳಿ ಮತ್ತು ಮೈಲನಹಳ್ಳಿ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಕೆಂಪೇಗೌಡ ಅಂತರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ ರಸ್ತೆ ವರೆಗೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗಾಗಿ ಕಾರ್ಯಸಾಧ್ಯತಾ ವರದಿ ತಯಾರಿಸುವುದು-ನಾಲ್ಕು ಸೇವಾ ಸಲಹೆಗಾರರು ಟೆಂಡರ್ ನಲ್ಲಿ ಭಾಗವಹಿಸಿರುತ್ತಾರೆ.</p> <p>2. ನೆಲಮಂಗಲದಿಂದ ಮಧುರೆ-ಬ್ಯಾತ-ರಾಜಾನುಕುಂಟೆ- ತಿಮ್ಮಸಂದ್ರ ಮತ್ತು ಎಮ್ ವಿ ನೋಲಾನ್ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ದೇವನಹಳ್ಳಿ (ರಾಹೆ-07) ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗಾಗಿ ಕಾರ್ಯಸಾಧ್ಯತಾ ವರದಿ ತಯಾರಿಸುವುದು. -ನಾಲ್ಕು ಸೇವಾ ಸಲಹೆಗಾರರು ಟೆಂಡರ್ ನಲ್ಲಿ ಭಾಗವಹಿಸಿರುತ್ತಾರೆ.</p> <p>3. ಹಾರೋಹಳ್ಳಿಯಿಂದ (ರಾಹೆ-209) ಉರುಗನದೊಡ್ಡಿ-ಜಗಣಿ ಮತ್ತು ಕೆಬಿಎಡಿಬಿ ಕೈಗಾರಿಕ ಪ್ರದೇಶ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಅನೇಕಲ್ ವರೆಗೆ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ-35 ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗಾಗಿ ಕಾರ್ಯಸಾಧ್ಯತಾ ವರದಿ ತಯಾರಿಸುವುದು. -ನಾಲ್ಕು ಸೇವಾ ಸಲಹೆಗಾರರು ಟೆಂಡರ್ ನಲ್ಲಿ ಭಾಗವಹಿಸಿರುತ್ತಾರೆ.</p> <p>4. ಅತ್ತಿಬೆಲೆ-ಸರ್ಜಾಪುರ-ವರ್ತೂರು-ವೈಟ್ ಫೀಲ್ಡ್ ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ಕಟ್ಟಾನಲ್ಲೂರು ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಅನೇಕಲ್‌ನಿಂದ (ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ-87) ಹೊಸಕೋಟೆ ವರೆಗೆ (ರಾಹೆ-04) ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗಾಗಿ ಕಾರ್ಯಸಾಧ್ಯತಾ ವರದಿ ತಯಾರಿಸುವುದು. ಇಬ್ಬರು ಸೇವಾ ಸಲಹೆಗಾರರು ಟೆಂಡರ್ ನಲ್ಲಿ ಭಾಗವಹಿಸಿರುತ್ತಾರೆ.</p> <p>ಬಡ್‌ದಾರರ ದಾಖಲೆಗಳನ್ನು ಪೂರ್ವನಿಗದಿತ ಮಾನ ದಂಡಗಳಂತೆ ಪರಿಶೀಲಿಸಿ ವಿಷಯವನ್ನು ಟೆಂಡರ್ ಪರಿಶೀಲನಾ ಸಮಿತಿ ಮುಂದೆ ಮಂಡಿಸಿ ತಾಂತ್ರಿಕ ಬಡ್ ನಲ್ಲಿ ಅರ್ಹರಾಗುವ ಬಡ್‌ದಾರರ ಆರ್ಥಿಕ ಬಡ್ ಗಳನ್ನು ತೆರೆದ ನಂತರ ಕನಿಷ್ಠ ಮೊತ್ತ ದಾಖಲಿಸುವ ಬಡ್‌ದಾರರಿಗೆ ಕಾರ್ಯಸಾಧ್ಯತಾ ವರದಿಯನ್ನು ತಯಾರಿಸಲು ವಹಿಸಿ ವರದಿಯನ್ನು ತಯಾರಿಸಿದ ನಂತರ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯನ್ನು ತಾಂತ್ರಿಕ ಸಲಹಾ ಸಮಿತಿ ಮತ್ತು ' ನಿರ್ದೇಶಕರ ಮಂಡಳಿ ಮುಂದೆ ಮಂಡಿಸಿ ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಮತ್ತು ಶಿಫಾರಸ್ಸಿನೊಂದಿಗೆ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯನ್ನು ಅನುಮೋದನೆಗಾಗಿ ಸಲ್ಲಿಸಲಾಗುವುದು.</p>
2	<p>ಬೋಲ್ ಸಂಗ್ರಹಣೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಪೂರ್ವ ಕಾರ್ಯಸಾಧ್ಯತಾ ವರದಿ/ವಿಸ್ತೃತ ಯೋಜನಾ ವರದಿಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಿದ ಬಗ್ಗೆ ಮಾಹಿತಿ/ದಾಖಲೆ.</p>	<p>ಹಿಂದೆ ಸಲ್ಲಿಸಿದ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಿರುವ ಅಂಕಿ ಅಂಶಗಳನ್ನು ಕೆ.ಆರ್.ಡಿ.ಸಿ.ಎಲ್ ನಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ಕೆಶಿಫ್ ನಲ್ಲಿ ಕೈಗೊಳ್ಳಲಾದ/ ನಿರ್ವಹಿಸಲಾದ ಕಾಮಗಾರಿಗಳ ಅನುಭವದ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಅಂದಾಜಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಖಚಿತ ಮತ್ತು ನಿಖರ ಮಾಹಿತಿಗಳು ಕಾರ್ಯಸಾಧ್ಯತಾ ವರದಿ ತಯಾರಿಕೆ/ಸಲ್ಲಿಕೆ ನಂತರ ಮತ್ತು ವಾಹನ ಸಂಚಾರ ಸರ್ವೇಕ್ಷಣ ವರದಿಯಂತೆ ತಿಳಿದು ಬರುತ್ತದೆ.</p>

ತಮ್ಮ ವಿಶ್ವಾಸಿ,

ವ್ಯವಸ್ಥಾಪಕ ನಿರ್ದೇಶಕರು

ಕೆ.ಆರ್.ಡಿ.ಸಿ.ಎಲ್, ಬೆಂಗಳೂರು





ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರ

ಸಂಖ್ಯೆ:ಲೋಇ:71:ಇಎಪಿ:2017

165
4A
ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರದ ಸಚಿವಾಲಯ,
3ನೇ ಮಹಡಿ, ವಿಕಾಸಸೌಧ,
ಡಾ: ಅಂಬೇಡ್ಕರ್ ವೀಧಿ ಬೆಂಗಳೂರು,
ಫೋನ್ ನಂ.2203 4862/5113/4857
ದಿನಾಂಕ 27-06-2017

ಇಂದ,
ಅಪರ ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ,
ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಹಾಗೂ
ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ.
ವಿಕಾಸಸೌಧ, ಬೆಂಗಳೂರು.

ಇವರಿಗೆ,
ವ್ಯವಸ್ಥಾಪಕ ನಿರ್ದೇಶಕರು,
ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತ
ನಂ.16/ಜೆ, ಮಿಲ್ಲರ್ ಟ್ಯಾಂಕ್ ಬೆಡ್ ಏರಿಯಾ
ಬೆಂಗಳೂರು-560 052.

ಮಾನ್ಯರೇ,

ವಿಷಯ:-ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತದ ಮೂಲಕ ಬೆಂಗಳೂರು
ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ 150 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ ಬಗ್ಗೆ.
ಉಲ್ಲೇಖ:-ತಮ್ಮ ಪತ್ರ ಸಂಖ್ಯೆ.ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್.ವ್ಯ.ನಿ:ಆಯವ್ಯಯ ರಸ್ತೆಗಳು:2017-
18:229 ದಿನಾಂಕ:26-04-2017.

ಮೇಲ್ಕಂಡ ವಿಷಯಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ, ತಮ್ಮ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯನ್ನು ಸರ್ಕಾರದಲ್ಲಿ
ಪರಿಶೀಲಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಆರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆಯು ಈ ಕೆಳಕಂಡ ಮಾಹಿತಿಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸುವಂತೆ ಸೂಚಿಸಿದ್ದು,
ಅದರಂತೆ ವಿವರಗಳನ್ನು ಕೂಡಲೇ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಸಲ್ಲಿಸುವಂತೆ ತಮ್ಮನ್ನು ಕೋರಲು ನಿರ್ದೇಶಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿದ್ದೇನೆ.

1. ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಗೆ ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್‌ನ ನಿರ್ದೇಶಕರ ಮಂಡಳಿ ಹಾಗೂ ತಾಂತ್ರಿಕ ಸಲಹಾ
ಸಮಿತಿಯ ಅಭಿಪ್ರಾಯ/ಶಿಫಾರಸ್ಸುಗಳು.
2. ಟೋಲ್ ಸಂಗ್ರಹಣೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಪೂರ್ವ ಕಾರ್ಯ ಸಾಧ್ಯತಾ ವರದಿ/ವಿಸ್ತೃತ
ಯೋಜನಾ ವರದಿಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಿದ ಬಗ್ಗೆ ಮಾಹಿತಿ/ದಾಖಲೆ.

ತಮ್ಮ ನಂಬುಗೆಯ,

(ಪಿ.ಆರ್.ತಾರಾ)

ಸರ್ಕಾರದ ಅಧೀನ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ,
ಬಾಹ್ಯ ಅನುದಾನಿತ ಯೋಜನೆಗಳು (ಇಎಪಿ)
ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂ ಹಾಗೂ ಒಳನಾಡು.



166

ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರ

ಸಂಖ್ಯೆ:ಲೋಇ:71:ಇಎಪಿ:2017

ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರದ ಸಚಿವಾಲಯ,
3ನೇ ಮಹಡಿ, ವಿಕಾಸಸೌಧ,
ಡಾ: ಅಂಬೇಡ್ಕರ್ ವೀಧಿ ಬೆಂಗಳೂರು,
ಫೋನ್ ನಂ.2203 4862/5113/4857
ದಿನಾಂಕ 27-06-2017

ಇಂದ,
ಅಪರ ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ,
ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಹಾಗೂ
ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ.
ವಿಕಾಸಸೌಧ, ಬೆಂಗಳೂರು.

ಇವರಿಗೆ,
ವ್ಯವಸ್ಥಾಪಕ ನಿರ್ದೇಶಕರು,
ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತ
ನಂ.16/ಜೆ, ಮಿಲ್ಲರ್ ಟ್ಯಾಂಕ್ ಬೆಡ್ ಏರಿಯಾ
ಬೆಂಗಳೂರು-560 052.

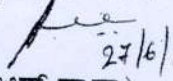
ಮಾನ್ಯರೇ,

ವಿಷಯ:-ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತದ ಮೂಲಕ ಬೆಂಗಳೂರು
ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ 150 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ ಬಗ್ಗೆ.
ಉಲ್ಲೇಖ:-ತಮ್ಮ ಪತ್ರ ಸಂಖ್ಯೆ:ಕೆಆರ್‌ಡಿಎಲ್:ವ್ಯ:ನಿ:ಆಯವ್ಯಯ ರಸ್ತೆಗಳು:2017-
18:229 ದಿನಾಂಕ:26-04-2017.

ಮೇಲ್ಕಂಡ ವಿಷಯಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ, ತಮ್ಮ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯನ್ನು ಸರ್ಕಾರದಲ್ಲಿ
ಪರಿಶೀಲಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಆರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆಯು ಈ ಕೆಳಕಂಡ ಮಾಹಿತಿಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸುವಂತೆ ಸೂಚಿಸಿದ್ದು,
ಅದರಂತೆ ವಿವರಗಳನ್ನು ಕೂಡಲೇ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಸಲ್ಲಿಸುವಂತೆ ತಮ್ಮನ್ನು ಕೋರಲು ನಿರ್ದೇಶಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿದ್ದೇನೆ.

1. ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಗೆ ಕೆಆರ್‌ಡಿಎಲ್‌ನ ನಿರ್ದೇಶಕರ ಮಂಡಳಿ ಹಾಗೂ ತಾಂತ್ರಿಕ ಸಲಹಾ
ಸಮಿತಿಯ ಅಭಿಪ್ರಾಯ/ಶಿಫಾರಸ್ಸುಗಳು.
2. ಟೋಲ್ ಸಂಗ್ರಹಣೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಪೂರ್ವ ಕಾರ್ಯ ಸಾಧ್ಯತಾ ವರದಿ/ವಿಸ್ತೃತ
ಯೋಜನಾ ವರದಿಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಿದ ಬಗ್ಗೆ ಮಾಹಿತಿ/ದಾಖಲೆ.

ತಮ್ಮ ನಂಬುಗೆಯ,


27/6/17
(ಪಿ.ಆರ್.ತಾರಾ)

ಸರ್ಕಾರದ ಅಧೀನ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ,
ಬಾಹ್ಯ ಅನುದಾನಿತ ಯೋಜನೆಗಳು (ಇಎಪಿ)
ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂ ಹಾಗೂ ಒಜಸಾಇ.

167



ಸಂಖ್ಯೆ:ಲೋಇ 71 ಇಎಪಿ 2017

"ರಹಸ್ಯ"

ಕರಡು ಸಚಿವ ಸಂಪುಟ ಟಿಪ್ಪಣಿ

ವಿಷಯ ಸಂಖ್ಯೆ: ಸಿ: /2017

ಇಲಾಖೆ: ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ

ವಿಷಯ:-ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತದ (ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್) ಮೂಲಕ ಬೆಂಗಳೂರು ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ 150 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ ಬಗ್ಗೆ.

* * *

1) ಪೀಠಿಕೆ:-

2017-18ನೇ ಸಾಲಿನ ಆಯವ್ಯಯ ಭಾಷಣದ ಕಂಡಿಕೆ-377 ರಲ್ಲಿ ಸನ್ಮಾನ್ಯ ಮುಖ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಲು ಸುಮಾರು 150 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ರೂ. 1455 ಕೋಟಿಗಳ ಮೊತ್ತದಲ್ಲಿ ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್ ಮೂಲಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲಾಗುವುದು ಎಂದು ಘೋಷಿಸಿದ್ದು. ಈ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್ ಮೂಲಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲು ಅನುಮೋದನೆ ಅವಶ್ಯಕವಾಗಿದೆ. ರಸ್ತೆಗಳು ಈ ಕೆಳಗಿನಂತಿವೆ:

1. ಹೊಸಕೋಟೆ-ಬೂದಿಗರೆ-ಮೈಲನಹಳ್ಳಿ-ದೇವನಹಳ್ಳಿ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ ರಸ್ತೆ.
2. ನೆಲಮಂಗಲ-ಮಧುರೆ-ಬ್ಯಾತ ರಸ್ತೆ.
3. ಆನೇಕಲ್-ಅತ್ತಿಬೆಲೆ-ಸರ್ಜಾಪುರ-ವರ್ತೂರು-ವೈಟ್‌ಫೀಲ್ಡ್-ಹೊಸಕೋಟೆ ರಸ್ತೆ.
4. ಹಾರೋಹಳ್ಳಿ-ಉರುಗನದೊಡ್ಡಿ-ಕೆಐಎಡಿಬಿ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶ-ಜಿಗಣಿ-ಆನೇಕಲ್ ರಸ್ತೆ.

2) ಹಿನ್ನೆಲೆ:-

ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ ಏಳು ನಗರ ಸಭೆಗಳ ವಿಲೀನದ ನಂತರ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯು ವ್ಯಾಪಕವಾಗಿ ಬೆಳೆದಿದ್ದು ಜನಸಂಖ್ಯೆಯೊಂದಿಗೆ ವಾಹನಗಳ ದಟ್ಟಣೆಯು ಅಧಿಕಗೊಂಡಿರುತ್ತದೆ.

ಅಲ್ಲದೇ, ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಸುತ್ತಮುತ್ತ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ಮಾಹಿತಿ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನ ಮತ್ತು ಕೈಗಾರಿಕಾ ವಲಯಗಳನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಲಾಗಿದೆ. ಈ ವಲಯಗಳಲ್ಲಿ ಸೇವೆ ಸಲ್ಲಿಸುತ್ತಿರುವ ಸಿಬ್ಬಂದಿಗಳೂ ಸಹ ಅಧಿಕಗೊಂಡಿದ್ದು, ಈ ಸ್ಥಳಗಳಿಗೆ ಪ್ರಯಾಣಿಸುವ ವಾಹನಗಳ ಅಧಿಕ ದಟ್ಟಣೆಯಿಂದಾಗಿ ನಗರ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಸಂಚರಿಸಲು ಕಾಲವ್ಯಯದೊಂದಿಗೆ, ಇಂಧನ ಉಪಯೋಗವು ಸಹ ಅಧಿಕವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ದೇವನಹಳ್ಳಿಯ ಸಮೀಪ ನಗರದಿಂದ ಸುಮಾರು 40 ಕಿಮೀ ಅಂತರದಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿರುವ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣದಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರಕ್ಕೆ ಬರುವ/ಹೊರಹೋಗುವ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆಯು ಅಧಿಕಗೊಂಡಿರುತ್ತದೆ. ಇತ್ತೀಚಿನ ಲಭ್ಯ ವರದಿಯ ಪ್ರಕಾರ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರವು ವಾಹನ ಇಂಧನವನ್ನು ಅತ್ಯಧಿಕವಾಗಿ ಬಳಸುತ್ತಿದ್ದು ದೇಶದಲ್ಲಿ ಎರಡನೇ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿರುತ್ತದೆ.

3) ಪ್ರಸ್ತಾವನೆ:-

ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲು ಉದ್ದೇಶಿಸಿರುವ ನಾಲ್ಕು (4) ರಸ್ತೆಗಳ ವಿವರಗಳನ್ನು ಮಂಡಿಸಿದೆ.

1. ಹೊಸಕೋಟೆ-ಬೂದಿಗರೆ-ಮೈಲನಹಳ್ಳಿ-ದೇವನಹಳ್ಳಿ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ ರಸ್ತೆ.

ಪ್ರಸ್ತಾಪಿತ ರಸ್ತೆಯು ಹೊಸಕೋಟೆ ಬೂದಿಗರೆ ಕ್ರಾಸ್ (NH-04) ನಿಂದ ಪ್ರಾರಂಭಗೊಂಡು ಮಂಡೂರು- ಬೂದಿಗರೆ-ಸಿಂಗಹಳ್ಳಿ-ಕಾಡಯರಪ್ಪನಹಳ್ಳಿ-ಮೈಲನಹಳ್ಳಿ ಮುಖಾಂತರ ದೇವನಹಳ್ಳಿ ಬಳಿಯ ಕೆಂಪೇಗೌಡ ಅಂತರ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ಸಂಪರ್ಕಿಸುವ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಸೇರುವ ರಸ್ತೆಯಾಗಿದ್ದು, ಒಟ್ಟಾರೆ ಉದ್ದ 24.0 ಕಿ.ಮೀ ಇರುತ್ತದೆ. ದೇವನಹಳ್ಳಿ-ಮೈಲನಹಳ್ಳಿ ಭಾಗದ 2.0 ಕಿಮೀ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಮೂಲಸೌಲಭ್ಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಇಲಾಖೆ ರವರು ಒದಗಿಸಿರುವ ರೂ. 31.50 ಕೋಟಿಗಳ (ಭೂಸ್ವಾಧೀನ ಮೊತ್ತ ಸೇರಿದಂತೆ) ಅನುದಾನದಡಿ ಕಾಮಗಾರಿಯನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳಲಾಗಿದ್ದು ಪ್ರಗತಿಯಲ್ಲಿರುತ್ತದೆ. ಉಳಿದಂತೆ ಮೈಲನಹಳ್ಳಿ ಯಿಂದ ಹೊಸಕೋಟೆ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಸಂಪರ್ಕಿಸುವ ರಸ್ತೆಯು ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ-104 ರ ಭಾಗವಾಗಿದ್ದು 22.00 ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದವಿದ್ದು ದ್ವಿಪಥ ರಸ್ತೆಯಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಪ್ರಸ್ತುತ ಈ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಸಂಚರಿಸುವ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯು ಸರಾಸರಿ 18,500 ಪ್ಯಾಸೆಂಜರ್ ಕಾರ್ ಯೂನಿಟ್ (ಪಿಸಿಯು) ಗಳಾಗಿದ್ದು, ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಿದಲ್ಲಿ ಈ ರಸ್ತೆಯು ಹಾದು ಹೋಗುವ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೂ ಸಹ ಉನ್ನತ ಮಟ್ಟದ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುವುದರೊಂದಿಗೆ ನಗರದ ಪೂರ್ವಭಾಗದಲ್ಲಿ ವಾಸಿಸುವ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ತಲುಪಲು ಸಮೀಪದ ರಸ್ತೆಯಾಗಿ ರೂಪುಗೊಳ್ಳುತ್ತದೆ. ಇದರಿಂದ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ತಲುಪಲು ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಆಗ್ನೇಯ, ಪೂರ್ವ ಹಾಗೂ ಈಶಾನ್ಯ ಭಾಗದ ಜನರಿಗೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ.

2. ನೆಲಮಂಗಲ-ಮಧುರೆ-ಬ್ಯಾತ ರಸ್ತೆ

ಪ್ರಸ್ತಾಪಿತ ರಸ್ತೆಯು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ-4 ಹಾಗೂ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ-48 ರ ಜಂಕ್ಷನ್‌ಗೆ ಹೊಂದಿಕೊಂಡಿರುವ ನೆಲಮಂಗಲ ಪಟ್ಟಣ ದಿಂದ ಪ್ರಾರಂಭಗೊಂಡು ಪ್ರಮುಖ ಧಾರ್ಮಿಕ ಸ್ಥಳವಾದ ಮಧುರೆ ದೇವಸ್ಥಾನದ (ಕನಕವಾಡಿ) ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ರಾಜಾನುಕುಂಟೆ ಮುಖೇನ ದೇವನಹಳ್ಳಿ ಬಳಿಯ ಕೆಂಪೇಗೌಡ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುತ್ತಿದ್ದು ಪ್ರಸ್ತಾಪಿತ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ 3 ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿ ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗ ಹಾದು ಹೋಗಿರುತ್ತದೆ.

ಪ್ರಸ್ತುತ ಈ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಸಂಚರಿಸುವ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯು ಸರಾಸರಿ 15,000 ಪಿಸಿಯು ಗಳಾಗಿದ್ದು, ಈ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಿದಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಪಶ್ಚಿಮ ಭಾಗದ ಜನರಿಗೆ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ತಲುಪಲು ಸಹಾಯವಾಗುತ್ತದೆ. ಇದರಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಒಳಭಾಗದ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆ ಕಡಿಮೆಯಾಗುವುದು. ವಿವರಗಳು ಕೆಳಗಿನಂತಿದೆ:

ಕ್ರಮ ಸಂಖ್ಯೆ	ರಸ್ತೆಯ ಭಾಗ	ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದ ಕಿಮೀ	ಆಗಲ ಮೀ	ರಸ್ತೆಯ ವರ್ಗ
1	ನೆಲಮಂಗಲ ದಿಂದ ಮಧುರೆ ವರೆಗೆ	16.00	5.50	ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ 74
2	ಮಧುರೆ ಯಿಂದ ಬ್ಯಾತ ವರೆಗೆ	5.50	7.00	ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆ
3	ಬ್ಯಾತ ದಿಂದ ರಾಜಾನುಕುಂಟೆವರೆಗೆ	10.50	7.00	ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆ

4	ರಾಜಾನುಕುಂಟೆ ಯಿಂದ ತಿಮ್ಮಸಂದ್ರ ವರೆಗೆ	5.50	5.50	ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ
5	ತಿಮ್ಮಸಂದ್ರ ದಿಂದ ಎಂ.ವಿ ಸೋಲಾನ್ ವರೆಗೆ (NH-07)	2.00	5.50	ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ
		4.00	7.00	
ಒಟ್ಟು		43.50		

3. ಆನೇಕಲ್-ಅತ್ತಿಬೆಲೆ-ಸರ್ಜಾಪುರ-ವರ್ತೂರು-ವೈಟ್‌ಫೀಲ್ಡ್-ಹೊಸಕೋಟೆ ರಸ್ತೆ.

ಪ್ರಸ್ತಾಪಿತ ರಸ್ತೆಯು ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ-35 ಅಗಿದ್ದು ಆನೇಕಲ್‌ನಿಂದ ಪ್ರಾರಂಭಗೊಂಡು ಅತ್ತಿಬೆಲೆ-ಸರ್ಜಾಪುರ-ವರ್ತೂರು-ವೈಟ್‌ಫೀಲ್ಡ್ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಹೊಸಕೋಟೆ ರಸ್ತೆ (NH-04) ಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ಒಟ್ಟಾರೆ ಉದ್ದ 47.50 ಕಿಮೀಗಳಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಆನೇಕಲ್ ನಿಂದ ವರ್ತೂರು ಕೋಡಿ ವರೆಗೆ ದ್ವಿಪಥ ರಸ್ತೆಯಾಗಿದ್ದು ವರ್ತೂರು ಕೋಡಿಯಿಂದ ಹೊಸಕೋಟೆ ರಸ್ತೆಯ ವರೆಗೆ 11.20 ಕಿಮೀ. ಉದ್ದಕ್ಕೆ ಚತುಷ್ಪಥ ರಸ್ತೆಯಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಗುಂಜೂರುನಿಂದ ಕಾಡುಗೋಡಿ-ಬೆಳತೂರು ವೃತ್ತದ ವರೆಗಿನ ರಸ್ತೆಯು 11.20 ಕಿಮೀ ಉದ್ದ ಇದ್ದು ಬಿಬಿಎಂಪಿ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿ ಬರುತ್ತದೆ. ಅತ್ತಿಬೆಲೆ ಯಲ್ಲಿ 1.00 ಕಿಮೀ ಮತ್ತು ಸರ್ಜಾಪುರ ದಿಂದ ದೊಮ್ಮಸಂದ್ರ ವರೆಗೆ 4.00 ಕಿಮೀ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಚತುಷ್ಪಥ ರಸ್ತೆಯನ್ನಾಗಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ ಕಾಮಗಾರಿಯು ಪ್ರಗತಿಯಲ್ಲಿದೆ.

ಪ್ರಸ್ತುತ ಈ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಸಂಚರಿಸುವ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯು ಸರಾಸರಿ 45,000 ಪಿಸಿಯು ಗಳಾಗಿದ್ದು ಈ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಿದಲ್ಲಿ ಪ್ರಮುಖ ಸ್ಥಳಗಳಾದ ಆನೇಕಲ್, ಅತ್ತಿಬೆಲೆ, ಸರ್ಜಾಪುರ, ದೊಮ್ಮಸಂದ್ರ, ಹೆಗ್ಗೊಂಡನಹಳ್ಳಿ, ಕಾಟನಲ್ಲೂರು, ಕನ್ನಮಂಗಲ, ದೊಡ್ಡಬನಹಳ್ಳಿ, ಸೀಗೇಹಳ್ಳಿ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಉನ್ನತ ಮಟ್ಟದ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸುವುದರೊಂದಿಗೆ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ನೇರವಾಗಿ ಈ ರಸ್ತೆಯ ಮೂಲಕ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಹೊರವಲಯದಿಂದ ತಲುಪಲು ಸಹಕಾರಿಯಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಕ್ರಮ ಸಂಖ್ಯೆ	ರಸ್ತೆಯ ಭಾಗ	ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದ ಕಿಮೀ	ಆಗಲ ಮೀ	ರಸ್ತೆಯ ವರ್ಗ
1	ಆನೇಕಲ್ ನಿಂದ ಅತ್ತಿಬೆಲೆ ವರೆಗೆ	11.50	7.00	ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ 35
2	ಅತ್ತಿಬೆಲೆ ಯಿಂದ ಸರ್ಜಾಪುರ ವರೆಗೆ	10.00	7.00	
3	ಸರ್ಜಾಪುರ - ದೊಮ್ಮಸಂದ್ರ ವರೆಗೆ	4.30	14.00 (ನಾಲ್ಕು ಪಥ)	
4	ದೊಮ್ಮಸಂದ್ರ - ವರ್ತೂರು ಕೋಡಿ ವರೆಗೆ	10.30	7.00	
5	ವರ್ತೂರು ಕೋಡಿ - ಹೊಸಕೋಟೆ ರಸ್ತೆ ವರೆಗೆ (NH-04)	11.40	14.00 ಮಿ (ನಾಲ್ಕು ಪಥ)	
ಒಟ್ಟು		47.50		

4. ಹಾರೋಹಳ್ಳಿ-ಉರುಗನದೊಡ್ಡಿ-ಕೆಐಎಡಿಬಿ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶ-ಬಿಗಣಿ-ಆನೇಕಲ್ ರಸ್ತೆ.

ಪ್ರಸ್ತಾಪಿತ ರಸ್ತೆಯು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ-209 ಕ್ಕೆ ಹೊಂದಿಕೊಂಡಿರುವ ಹಾರೋಹಳ್ಳಿಯಿಂದ ಪ್ರಾರಂಭಗೊಂಡು ಉರುಗನದೊಡ್ಡಿ-ಕೆಐಎಡಿಬಿ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಬಿಗಣಿ ಮುಖೇನ ಆನೇಕಲ್ ಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುತ್ತದೆ.

ಪ್ರಸ್ತುತ ಈ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಸಂಚರಿಸುವ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯು 37,728 ಪಿಸಿಯು ಗಳಾಗಿದ್ದು, ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಿದಲ್ಲಿ ಪ್ರಮುಖ ಹಳ್ಳಿಗಳಾದ ಹಾರೋಹಳ್ಳಿ, ಉರಗನದೊಡ್ಡಿ, ಮಾದಪ್ಪನದೊಡ್ಡಿ, ಯಲ್ಲಮ್ಮನದೊಡ್ಡಿ, ಊಜಿಗನಪಾಳ್ಯ, ಕೃಷ್ಣದೊಡ್ಡಿ, ಮಹಂತಲಿಂಗಾಪುರ, ಕಲ್ಲುಬಾಳು ಕ್ರಾಸ್, ಓಟಿಸ್ (OTIS) ಸರ್ಕಲ್, ಎಪಿಸಿ ಸರ್ಕಲ್ (ಜಿಗಣಿ), ಮಾದಪಟ್ಟಣ, ಹಾರಗದ್ದೆ, ಬಂಗಲ, ಕುಂಬಾರನಹಳ್ಳಿ, ಸೂರಜಕ್ಕನಹಳ್ಳಿ, ಇಂಡಲವಾಡಿ ಕ್ರಾಸ್, ಗೌರೇನಹಳ್ಳಿ, ಆನೇಕಲ್ ದೊಡ್ಡಕೆರೆ ಟ್ಯಾಂಕ್ ಬಂಡ್, ಆನೇಕಲ್ ಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುವುದರಿಂದ ಸಂಚಾರ ಸುಗಮವಾಗುತ್ತದೆ. ಆನೇಕಲ್ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶ ವಿವಿಧ ಭಾಗಗಳಿಂದ ನೇರವಾಗಿ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ತಲುಪಲು ರಸ್ತೆಯಾಗುವುದಲ್ಲದೇ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ ಒಳಭಾಗದ ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ ಪರ್ಯಾಯ ರಸ್ತೆಯಾಗಿ ಸುಗಮ ಸಂಪರ್ಕಕ್ಕೆ ಸಹಕಾರಿಯಾಗುತ್ತದೆ. ವಿವರಗಳು ಕೆಳಗಿನಂತಿವೆ:

ಕ್ರಮ ಸಂಖ್ಯೆ	ರಸ್ತೆಯ ಭಾಗ	ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದ ಕಿಮೀ	ಆಗಲ ಮೀ	ರಸ್ತೆಯ ವರ್ಗ
1	ಹಾರೋಹಳ್ಳಿ ಯಿಂದ (NH-209) ಉರುಗನದೊಡ್ಡಿವರೆಗೆ	18.50	7.00	ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆ
2	ಉರುಗನದೊಡ್ಡಿ ಯಿಂದ ಕೆಪಿಎಡಿಬಿ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶದವರೆಗೆ	10.50	7.00	ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ
3	ಕೆಪಿಎಡಿಬಿ - ಜಿಗಣಿವರೆಗೆ	1.00	14.00 (ನಾಲ್ಕು ಪಥ)	ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ
4	ಜಿಗಣಿ - ಅನೇಕಲ್ ವರೆಗೆ	12.00	5.5	ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ-87
	ಒಟ್ಟು	42.00		

ಪ್ರಸ್ತಾವಿತ ರಸ್ತೆಗಳ ಯೋಜಿತ ನಿರ್ಮಾಣದ ವಿವರಗಳು

1. ನಾಲ್ಕು ಪಥ/ಅರು ಪಥಗಳ ದ್ವಿಮುಖ ಸಂಚಾರ ರಸ್ತೆ (Divided carriage way)
2. ಪೇವ್ಡ್ ಶೋಲ್ಡರ್.
3. ಮುಚ್ಚಿದ ಆರ್‌ಸಿಸಿ ಚರಂಡಿ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮತ್ತು ಸೇವಾ ಮಾರ್ಗಗಳಿಗೆ ಡಕ್ಟ್ ಆಳವಡಿಕೆ.
4. ಅಗತ್ಯವಿರುವೆಡೆ ರಸ್ತೆಗೆ ವಿದ್ಯುತ್ ಕಂಬಗಳನ್ನು ಅಳವಡಿಸಿ ಬೆಳಕಿನ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಕಲ್ಪಿಸುವುದು.
5. ಅವಶ್ಯವಿದ್ದಲ್ಲಿ ಅಡ್ಡ ಮೋರಿ, ಸಣ್ಣ ಸೇತುವೆ ಮತ್ತು ಬಹುತ್ ಸೇತುವೆಗಳ ಪುನರ್ ನಿರ್ಮಾಣ.
6. ಅವಶ್ಯವಿದ್ದಲ್ಲಿ ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗ ಮತ್ತು ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಹಾದು ಹೋಗಲು ಆರ್‌ಓಬಿ ಮತ್ತು ಆರ್‌ಯುಬಿ ಮತ್ತು ಜಂಕ್ಷನ್‌ಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ.

4) ಸಮರ್ಥನೆ:-

1. ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಮೂಲಕ ಸಂಚರಿಸುವ ವಾಹನದ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ಕಡಿಮೆಗೊಳಿಸ ಬಹುದಾಗಿದ್ದು ಸುಗಮ ವಾಹನ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಅನುವು ಮಾಡಿದಂತಾಗುತ್ತದೆ.
2. ನಗರದೊಳಗಿನ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಉಪಯೋಗಿಸದೆ, ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆಯಿರುವ ರಸ್ತೆಗಳ ಬದಲಿಗೆ ಪರ್ಯಾಯವಾಗಿ, ನೇರವಾಗಿ ಹಾಗೂ ಸುಗಮವಾಗಿ ಈ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಅಂತರ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ತಲುಪಬಹುದಾಗಿರುತ್ತದೆ.
3. ಹೊಸೂರು ರಸ್ತೆ, ಎಲೆಕ್ಟ್ರಾನಿಕ್ ಸಿಟಿ ಮತ್ತು ನಗರದ ಪೂರ್ವಭಾಗದ ನಿವಾಸಿಗಳಿಗೆ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ನೇರವಾಗಿ ಸುಗಮವಾಗಿ ತಲುಪುವಲ್ಲಿ ಸಹಕಾರಿಯಾಗುತ್ತದೆ.
4. ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಪಶ್ಚಿಮ ಭಾಗದ ನಿವಾಸಿಗಳಿಗೆ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ನೇರವಾಗಿ ಸುಗಮವಾಗಿ ತಲುಪುವಲ್ಲಿ ಸಹಕಾರಿಯಾಗುತ್ತದೆ.

-5-

5. ಹಾರೋಹಳ್ಳಿ, ಜಿಗಣಿ, ಅತ್ತಿಬೆಲೆ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶಗಳ ಮೂಲಕ ಸುಗಮ ವಾಹನ ಸಂಚಾರ ಒದಗಿಸಿ ಈ ಪರ್ಯಾಯ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೂಲಕ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ ಹಾಗೂ ನಗರದ ಉತ್ತರ ಭಾಗದಲ್ಲಿನ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನ ವಲಯಗಳಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ದೊರೆಯುವುದರಿಂದ ಸುಗಮವಾಗಿ ಸಂಚರಿಸಬಹುದಾಗಿದ್ದು ಇದರೊಂದಿಗೆ ನಗರದ ಒಳ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿನ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆ ಕಡಿಮೆಯಾಗುವುದು.

5) ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ವಿವಿಧ ಇಲಾಖೆಗಳೊಂದಿಗೆ ಸಮಾಲೋಚನೆ:-

ಅ. ಆರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆಯ ಸಹಮತಿ:

ಆ. ಯೋಜನಾ ಇಲಾಖೆಯ ಸಹಮತಿ:

6) ಆರ್ಥಿಕ ಪರಿಣಾಮಗಳು:-

ಸದರಿ ರಸ್ತೆಗಳ ಕಾಮಗಾರಿಯ ಒಟ್ಟು ಆರ್ಥಿಕ ಪರಿಣಾಮಗಳು ಈ ಕೆಳಗಿನಂತಿದೆ.

(ರೂ.ಕೋಟಿಗಳಲ್ಲಿ)

ಕ್ರ.ಸಂ	ರಸ್ತೆಯ ಹೆಸರು	ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದ (ಕಿಮೀ)	ನಿರ್ಮಾಣ ವೆಚ್ಚ ರೂ.	ಭೂಸ್ವಾಧೀನ ಮೊತ್ತ ರೂ.	ಒಟ್ಟು ಮೊತ್ತ ರೂ.
1	ಹೊಸಕೋಟೆ - ಬೂದಿಗರೆ ಕ್ರಾಸ್ ನಿಂದ (NH-4) ಬೂದಿಗರೆ - ಮೈಲನಹಳ್ಳಿ ಮಾರ್ಗ ದೇವನಹಳ್ಳಿ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ ಸೇರುವ ರಸ್ತೆ.	22.00	220.00	200.00	420.00
2	ನೆಲಮಂಗಲ (NH-4) ದಿಂದ ಮಧುರೆ-ಬ್ಯಾತ-ರಾಜಾನುಕುಂಟೆ-ತಿಮ್ಮಸಂದ್ರ-ಎಂವಿ ಸೋಲಾರ್ಸ್ -ದೇವನಹಳ್ಳಿ ರಸ್ತೆ (NH-7).	43.50	435.00	70.00	505.00
3	ಹಾರೋಹಳ್ಳಿಯಿಂದ (NH-209) ಉರುಗನದೊಡ್ಡಿ - ಜಿಗಣಿ - ಕೆಐಎಡಿಬಿ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶ ಮಾರ್ಗ ಆನೇಕಲ್ (SH-35) ಸೇರುವ ರಸ್ತೆ.	42.00	420.00	125.00	545.00
4	ಆನೇಕಲ್ (SH-87) ನಿಂದ ಅತ್ತಿಬೆಲೆ-ಸರ್ಜಾಪುರ-ವರ್ತೂರು-ವೈಟ್‌ಫೀಲ್ಡ್ ಮಾರ್ಗ ಹೊಸಕೋಟೆ (NH-4) ಸೇರುವ ರಸ್ತೆ.	47.50	475.00	150.00	625.00
	ಒಟ್ಟು	155.0	1550.0	545.00	2095.00

172

ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ 150 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ರೂ.1455 ಕೋಟಿಗಳ ಮೊತ್ತವು ರೇಖಾ ಅಂದಾಜು ಮೊತ್ತವನ್ನು ಆಧರಿಸಿ ನೀಡಿರುವ ಅಂಕಿ ಸಂಖ್ಯೆ ಯಾಗಿರುತ್ತದೆ. 2017-18ನೇ ಆಯವ್ಯಯ ಘೋಷನೆಯ ನಂತರ ಸದರಿ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸಲು ಪೂರಕವಾಗಿ ಎಲ್ಲ ನಾಲ್ಕು ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್ ನಿಂದ ಪರಿವೀಕ್ಷಣೆ ಮಾಡಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ ಏಳು ನಗರ ಸಭೆಗಳ ಹಾಗೂ 110 ಗ್ರಾಮಗಳ ವಿಲೀನದ ನಂತರ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯು ವ್ಯಾಪಕವಾಗಿ ಬೆಳೆದಿದ್ದು ಜನಸಂಖ್ಯೆಯೊಂದಿಗೆ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಮತ್ತು ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆಯು ಸಹ ಬಹುದ್ದಾರಿ (Manifold) ಯಾಗಿ ಅಧಿಕಗೊಂಡಿರುತ್ತದೆ. ಇತ್ತೀಚಿನ ಲಭ್ಯ ವರದಿಯ ಪ್ರಕಾರ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರವು ವಾಹನ ಇಂಧನವನ್ನು ಅತ್ಯಧಿಕವಾಗಿ ಬಳಸುತ್ತಿದ್ದು ದೇಶದಲ್ಲಿ ಎರಡನೇ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿದ್ದು. 2017-18ನೇ ಸಾಲಿನ ಆಯವ್ಯಯ ರಸ್ತೆಗಳ ಕೆಲವು ಭಾಗಗಳು ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ, ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಾಗಿದ್ದು, ಕೆಲವು ಭಾಗಗಳು ಬೆಂಗಳೂರು ಮಹಾನಗರ ಪಾಲಿಕೆ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿಯೂ ಸಹ ಹಾದು ಹೋಗುತ್ತಿದ್ದು ಹಾಲಿ ರಸ್ತೆಗಳು 5.5 ಮೀ ಅಗಲದಿಂದ 14 ಮೀ ವರೆಗೆ ವಿವಿಧ ಅಳತೆಗಳಿದ್ದು, ಮಧ್ಯಮಪಥ, ದ್ವಿಪಥ ಹಾಗೂ ಚತುಷ್ಪಥ ರಸ್ತೆಗಳಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಈ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಮುಂದಿನ 10 ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಉಂಟಾಗಬಹುದಾದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮತ್ತು ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ನಿಭಾಯಿಸುವ ಸಲುವಾಗಿ ಕನಿಷ್ಠ ನಾಲ್ಕು ಪಥದ ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ಹೆಚ್ಚು ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆ ಇರುವ ಭಾಗದಲ್ಲಿ 6 ಪಥದ ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ಕೆಲವು ಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಸೇವಾ ರಸ್ತೆಯೊಂದಿಗೆ ರಸ್ತೆಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸುವ ಅವಶ್ಯಕತೆ ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಈ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲಾ ಅಂಶಗಳನ್ನು ಪರಿಗಣಿಸಿ, 155 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕಾಗಿ ರೂ.1550 ಕೋಟಿ ಮೊತ್ತ ಮತ್ತು ಭೂಸ್ವಾಧೀನಕ್ಕಾಗಿ ರೂ.545 ಕೋಟಿ ಮೊತ್ತ ಬೇಕಾಗಿದ್ದು ಒಟ್ಟಾರೆ ಸುಮಾರು ರೂ.2095 ಕೋಟಿ ಮೊತ್ತ ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ ಎಂದು ಅಂದಾಜಿಸಲಾಗಿದೆ. ಈ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ವಾಹನ ಸಂಚಾರದ ಗಣತಿ ಮತ್ತು ಮುಂದಿನ ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಉಂಟಾಗಬಹುದಾದ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ಪರಿಗಣಿಸಿ ಕಾರ್ಯ ಸಾಧ್ಯತಾ ವರದಿ ತಯಾರಿಸಿದ ನಂತರ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಗಲ ಪಡಿಸಬೇಕಾಗುವ ಅಳತೆಗಳಿಗೆ ಅನುಗುಣವಾಗಿ ನಿಖರವಾದ ಅಂದಾಜು ಮೊತ್ತ ತಿಳಿದು ಬರುತ್ತದೆ.

ಈ ಯೋಜನೆಗೆ ಅವಶ್ಯಕವಾಗಿರುವ ಒಟ್ಟಾರೆ ರೂ.2095 ಕೋಟಿಗಳ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್ ಸಂಸ್ಥೆಯು ಹಣಕಾಸು ಸಂಸ್ಥೆಗಳಿಂದ ಸಾಲ ಪಡೆದು ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ಯೋಜಿಸಿದೆ. ಸದರಿ ಸಾಲವನ್ನು ಮರುಪಾವತಿಸಲು ನಿಗಮಕ್ಕೆ ಬೇರೆ ಸಂಪನ್ಮೂಲಗಳು ಇಲ್ಲದಿರುವುದರಿಂದ, ಟೋಲ್ ಸಂಗ್ರಹಣೆಯಿಂದ ಬರುವ ಸಂಪನ್ಮೂಲದಿಂದ ಶೇ. 50 ರಷ್ಟು ಸಾಲ ಹಾಗೂ ಬಡ್ಡಿಯನ್ನು ಮರುಪಾವತಿಸುವುದು, ಇನ್ನುಳಿದ ಶೇ. 50 ರಷ್ಟು ಸಾಲ ಹಾಗೂ ಬಡ್ಡಿಯನ್ನು ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರದಿಂದ ಮರುಪಾವತಿಸಲು ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಿದೆ.

7) ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಸಚಿವರ ಅನುಮೋದನೆ:-

8) ಅನುಷ್ಠಾನ ವೇಳಾಪಟ್ಟಿಯ ಕುರಿತು ಮಾಹಿತಿ:-

ಅಪೆಂಡಿಕ್ಸ್-1 ರಲ್ಲಿ ಲಗತ್ತಿಸಿದೆ.

-7-

9) ಸಮಾನತೆ / ಒಳಗೊಳ್ಳುವಿಕೆ, ಹೊಸ ಕಲ್ಪನೆಗಳು ಮತ್ತು ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಹೊಣೆಗಾರಿಕೆ:-

ಅಪೆಂಡಿಕ್ಸ್-2 ರಲ್ಲಿ ಲಗತ್ತಿಸಿದೆ.

10) ಮಹತ್ವದ ಮೈಲುಗಲ್ಲುಗಳನ್ನು ಕುರಿತು ಹೇಳಿಕೆ ಹಾಗೂ ಅವುಗಳನ್ನು ಸಾಧಿಸುವ ಬಗ್ಗೆ ನಿಗದಿಪಡಿಸಿದ ದಿನಾಂಕಗಳು:-

ಅಪೆಂಡಿಕ್ಸ್-3 ರಲ್ಲಿ ಲಗತ್ತಿಸಿದೆ.

11) ಅನುಮೋದನೆ ಕೋರುವ ಕಂಡಿಕೆ:-

ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರ (ವ್ಯವಹಾರ ನಿರ್ವಹಣೆ) ನಿಯಮಗಳು 1977ರ ಮೊದಲನೇ ಷೆಡ್ಯೂಲ್‌ನ ಐಟಂ 15 ರನ್ವಯ ಈ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಗೆ ಸಚಿವ ಸಂಪುಟದ ಅನುಮೋದನೆ ಅಗತ್ಯವಿದೆ.

12) ಮೇಲಿನ ವಿಷಯಗಳ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಈ ಕೆಳಕಂಡ ಅಂಶಗಳಿಗೆ ಸಚಿವ ಸಂಪುಟದ ಅನುಮೋದನೆಯನ್ನು ಕೋರಲಾಗಿದೆ.

1. ಈ ನಾಲ್ಕು ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್ ವತಿಯಿಂದ ಇಪ್ಪಿಸಿ ಮಾದರಿಯಲ್ಲಿ ಕೈಗೊಳ್ಳಲು ಆಡಳಿತಾತ್ಮಕ ಅನುಮೋದನೆ.
2. ಕಾರ್ಯಸಾಧ್ಯತಾ ವರದಿಯನ್ವಯ ಅನುಗುಣವಾಗಿ, 4/6 ಪಥವುಳ್ಳ ದ್ವಿಮುಖಿ ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ಅಗತ್ಯವಿರುವೆಡೆ ಸೇವಾ ರಸ್ತೆ ನಿರ್ವಹಿಸಲು ಅನುಮೋದನೆ.
3. ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಶೀಘ್ರವಾಗಿ ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಲು ಅನುವಾಗುವಂತೆ ಪ್ಯಾಕೇಜುಗಳ (Package) ಮೂಲಕ ಕಾಮಗಾರಿ ಕೈಗೊಳ್ಳಲು ಅನುಮೋದನೆ.

(ಎಂ.ಲಕ್ಷ್ಮಿನಾರಾಯಣ)

ಸರ್ಕಾರದ ಅಪರ ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ
ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂ ಹಾಗೂ ಒ ಜ ಇಲಾಖೆ.

ರಹಸ್ಯ

ಕಡತ ಸಂಖ್ಯೆ: ಲೋಇ 71 ಇಎಪಿ 2017

ಇಲಾಖೆ: ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ

ಅನುಷ್ಠಾನ ವೇಳಾಪಟ್ಟಿಯ ಕುರಿತು ಮಾಹಿತಿ

ವಿಷಯ: ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತದ (ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್) ಮೂಲಕ ಬೆಂಗಳೂರು ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ 150 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ ಬಗ್ಗೆ.

ಸಚಿವ ಸಂಪುಟ ನಿರ್ಣಯದ ಸಾರಾಂಶ	ಆಗಬಹುದಾದ ಪ್ರಯೋಜನ / ಫಲಿತಾಂಶ	ಕಾಲಮಿತಿ ಹಾಗೂ ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸುವ ರೀತಿ/ ಮಾಹಿತಿಯನ್ನು ಸಚಿವ ಸಂಪುಟಕ್ಕೆ ಒದಗಿಸುವ ಕುರಿತು.
ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತದ (ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್) ಮೂಲಕ ಬೆಂಗಳೂರು ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ 150 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡುವ ಕುರಿತು.	ಸದರಿ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವುದರಿಂದ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಉತ್ತಮ ಸಂಚಾರ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗೆ ಅನುವು ಮಾಡಿಕೊಡಲಾಗುವುದು.	<ul style="list-style-type: none"> • ಸಚಿವ ಸಂಪುಟದ ನಿರ್ಣಯದಂತೆ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ಕ್ರಮಕೈಗೊಳ್ಳುವುದು. • ಈ ಕಾಮಗಾರಿಯನ್ನು 18 ತಿಂಗಳಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಾಣ ಮಾಡುವುದು. • 10 ವರ್ಷ ಅವಧಿಗೆ ರಿಯಾಯಿತಿ ದಾರರು ರಸ್ತೆ ನಿರ್ವಹಣೆಯೊಂದಿಗೆ ಟೋಲ್ ಸಂಗ್ರಹಣೆ ಮಾಡಲಾಗುವುದು.

(ಎಂ.ಲಕ್ಷ್ಮಿ ನಾರಾಯಣ)

ಸರ್ಕಾರದ ಅಪರ ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ

ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂ ಹಾಗೂ ಒ ಜ ಇಲಾಖೆ.

175

74

ಅಪೆಂಡಿಕ್ಸ್-2

ರಹಸ್ಯ

ಕಡತ ಸಂಖ್ಯೆ: ಲೋಇ 71 ಇಎಪಿ 2017

ಇಲಾಖೆ: ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ

ಸಮಾನತೆ/ಒಳಗೊಳ್ಳುವಿಕೆ, ಹೊಸ ಕಲ್ಪನೆಗಳು ಮತ್ತು ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಹೊಣೆಗಾರಿಕೆ

ವಿಷಯ: ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತದ (ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್) ಮೂಲಕ ಬೆಂಗಳೂರು ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ 150 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ ಬಗ್ಗೆ.

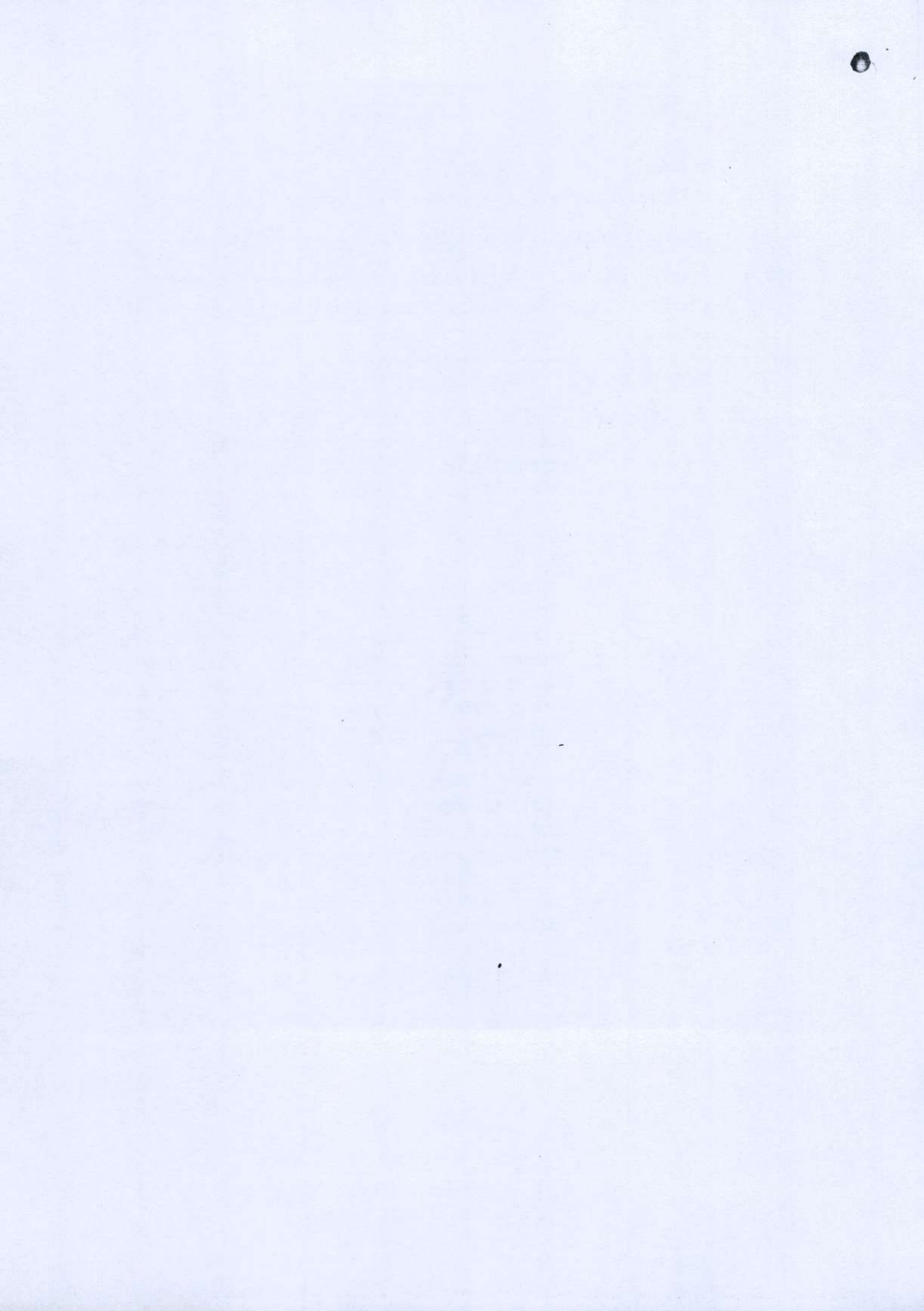
ಕ್ರಮ ಸಂಖ್ಯೆ	ಸಾಧಿಸಬೇಕಾದ ಗುರಿ	ಈ ಗುರಿಯನ್ನು ಸಾಧಿಸಲು ಪ್ರಸ್ತಾವನೆ ಹೇಗೆ ಪೂರಕವಾಗಿರುತ್ತದೆ.
1.	ಸಮಾನತೆ / ಒಳಗೊಳ್ಳುವಿಕೆ	<p>ಹಾಲಿ ಇರುವ ಹೊರ ವರ್ತುಲ ರಸ್ತೆಯ ಸಾಮರ್ಥ್ಯ ಮೀರಿ ಅಧಿಕ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆ ಉಂಟಾಗುತ್ತಿದ್ದು, ಇದರಿಂದ ಹೊರವರ್ತುಲ ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ಪ್ರಮುಖ ನಗರಗಳ ಸಂಪರ್ಕ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆ ಉಂಟಾಗುತ್ತಿರುವುದರಿಂದ ವಾಹನ ಚಲನೆಯ ವೇಗ ಪ್ರತಿ ಗಂಟೆಗೆ ಸರಾಸರಿ 8 ರಿಂದ 10 ಕಿಮೀ ಗಳಿಗೆ ಸೀಮಿತವಾಗಿ ಕಾಲವ್ಯಯವಾಗುತ್ತಿದೆ. ಪ್ರಸ್ತಾಪಿತ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸುವುದರಿಂದ ನಗರದಲ್ಲಿ ಸಂಚರಿಸಲು ಹೆಚ್ಚು ಕಾಲವ್ಯಯವಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ನಗರದ ಹೊರ ಭಾಗದ ರಸ್ತೆಗಳು ಉತ್ತಮ ರಸ್ತೆಗಳಾಗುವುದರಿಂದ ವಾಹನಗಳ ನಗರ ಪ್ರವೇಶ ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ಅಲ್ಲದೇ ಹೊರವಲಯದ ಪ್ರದೇಶ, ಕೈಗಾರಿಕಾ ವಲಯ, ಮಾಹಿತಿ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನ ವಲಯ ಹಾಗೂ ಅಂತರ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ಉತ್ತಮ, ಸುರಕ್ಷಿತ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಿದಂತಾಗುತ್ತದೆ. ಅಂತಿಮವಾಗಿ ನಿರೀಕ್ಷಿತ ಸ್ಥಳಗಳಿಗೆ ಸೇರುವ ಸಂಚಾರ ಅವಧಿ ಕಡಿಮೆಗೊಳ್ಳುವುದಲ್ಲದೇ ಇಂಧನ ಉಳಿತಾಯ ಉಂಟಾಗುತ್ತದೆ ಹಾಗೂ ಪರಿಸರ ಮಾಲಿನ್ಯವನ್ನು ತಡೆಗಟ್ಟಬಹುದಾಗಿರುತ್ತದೆ.</p> <p>ಈ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಿದ ರಸ್ತೆಯ ಮೇಲೆ ಬಳಕೆದಾರರ ಶುಲ್ಕ (ಟೋಲ್) ನಿಂದ ಬಂದ ಹಣವನ್ನು ಆರ್ಥಿಕ ಸಂಸ್ಥೆಗಳಿಂದ ಪಡೆದ ಸಾಲವನ್ನು ತೀರಿಸುವುದರ ಜೊತೆಗೆ ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್ ನಿಂದ ಹಿಂದುಳಿದ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿನ ಆರ್ಥಿಕವಾಗಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ಸಾಧುವಲ್ಲದ ರಸ್ತೆಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ವಿನಿಯೋಗಿಸಬಹುದಾಗಿದೆ ಹಾಗೂ ಈ ಮೂಲಕ ಸಮಗ್ರ ರಾಜ್ಯದ ಎಲ್ಲ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಸಮಗ್ರವಾಗಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಿ ಸಮಾನತೆ ಸಾಧಿಸಬಹುದಾಗಿದೆ.</p>
2.	ಹೊಸ ಕಲ್ಪನೆಗಳು	ಹೊರವಲಯದ ಪ್ರದೇಶ, ಕೈಗಾರಿಕಾ ವಲಯ, ಮಾಹಿತಿ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನ ವಲಯ ಹಾಗೂ ಅಂತರ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ಉತ್ತಮ, ಸುರಕ್ಷಿತ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಿದಂತಾಗುತ್ತದೆ.
3.	ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಹೊಣೆಗಾರಿಕೆ	ಸದರಿ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವುದರಿಂದ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಸುಗಮ ವಾಹನ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಅನುವು ಮಾಡಿಕೊಟ್ಟಂತಾಗುತ್ತದೆ.

ಸಹಿ:

ಹೆಸರು: ಎಂ.ಲಕ್ಷ್ಮಿನಾರಾಯಣ

ಪದನಾಮ: ಸರ್ಕಾರದ ಅಪರ ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ

ದೂರವಾಣಿ ಸಂಖ್ಯೆ: 080-22034839



ಅಪೆಂಡಿಕ್ಸ್-3

ರಹಸ್ಯ

ಕಡತ ಸಂಖ್ಯೆ: ಲೋಇ 71 ಇಎಪಿ 2017

ಇಲಾಖೆ: ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ

ಮಹತ್ವದ ಮೈಲಿಗಲ್ಲುಗಳನ್ನು ಕುರಿತು ಹೇಳಿಕೆ ಹಾಗೂ ಅವುಗಳನ್ನು ಸಾಧಿಸುವ ಬಗ್ಗೆ ನಿಗದಿಪಡಿಸಿದ
ದಿನಾಂಕಗಳು

ವಿಷಯ: ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತದ (ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್) ಮೂಲಕ ಬೆಂಗಳೂರು ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ 150 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ ಬಗ್ಗೆ.

ಕ್ರಮ ಸಂಖ್ಯೆ	ಮಹತ್ವದ ಮೈಲಿಗಲ್ಲುಗಳು	ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಲು ಹಾಕಿಕೊಂಡ ಕಾಲಮಿತಿ / ನಿಗದಿಪಡಿಸಿದ ದಿನಾಂಕ
1.	ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತದ (ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್) ಮೂಲಕ ಬೆಂಗಳೂರು ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ 150 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಸುಗಮ ವಾಹನ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಅನುವು ಮಾಡಿಕೊಡುವುದು.	<ul style="list-style-type: none"> • ಕಾರ್ಯಸಾಧ್ಯತಾ ವರದಿ ತಯಾರಿಕೆಗೆ ಸೇವಾ ಸಲಹೆಗಾರರನ್ನು ನೇಮಿಸಲು - 01 ತಿಂಗಳು • ಕಾರ್ಯಸಾಧ್ಯತಾ ವರದಿ ತಯಾರಿಕೆಗೆ - 02 ತಿಂಗಳು • ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕೆ ಟೆಂಡರ್ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆ - 02 ತಿಂಗಳು • ಕಾಮಗಾರಿ ನಿರ್ಮಾಣ ಅವಧಿ - 18 ತಿಂಗಳು <p align="right">ಒಟ್ಟು - <u>01 ವರ್ಷ 11 ತಿಂಗಳು</u></p>

ಸಹಿ:

ಹೆಸರು: ಎಂ.ಲಕ್ಷ್ಮಿನಾರಾಯಣ

ಪದನಾಮ: ಸರ್ಕಾರದ ಅಪರ ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ
ದೂರವಾಣಿ ಸಂಖ್ಯೆ: 080-22034839

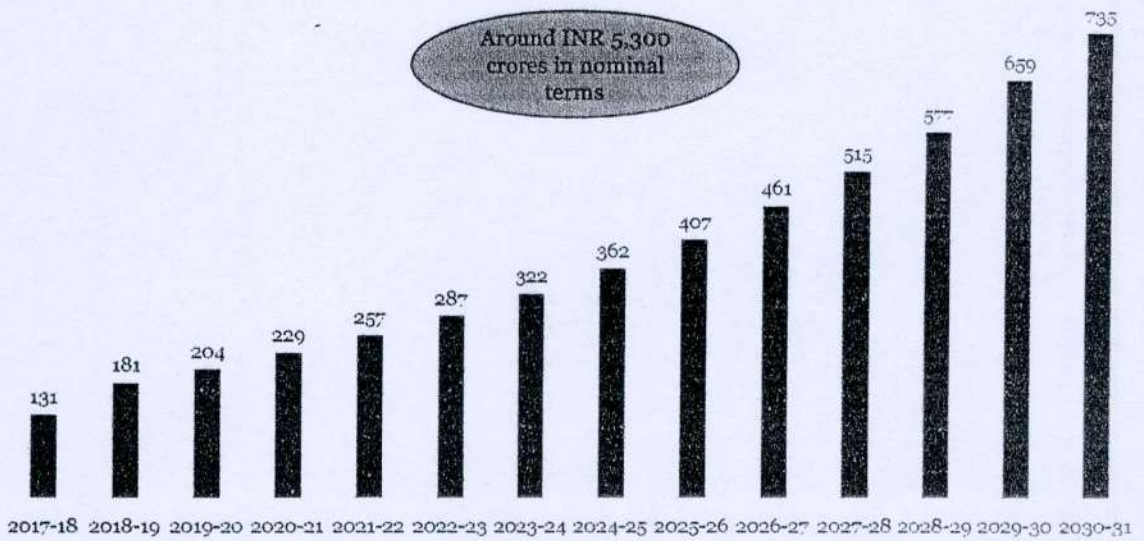
177

12

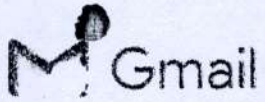
YEAR WISE ESTIMATED TOLL REVENUE FROM 2017-18 TO 2030-31 FROM KRDCL

Estimated Annual Potential Collection

Estimated Annual Potential Collection (INR Crores)







Development of 150 km of roads in and around Bangalore City (Budget Announcement)

USEAPPWD Secretariate <useappwd@gmail.com>

1 June 2017 at 15:34

To: mdkrdcl <mdkrdcl@gmail.com>, ce krdcl <cekrdcl@gmail.com>, sekrdcl@gmail.com

Sir,

Pls furnish the information for Finance Department observations immediately.

1. The yearwise toll revenues to examine whether it is sufficient to service the

Principle & interest amount.

VERY URGENT.

-

with regards,

P.R Thara
Under Secretary to Government
External Aided Projects (EAP)
Room.No. 330, 3rd Floor,
Vikasa Soudha, Bengaluru-01



179

ಸಂಖ್ಯೆ:ಲೋಇ 71 ಇಎಪಿ 2017

"ರಹಸ್ಯ"

ಕರಡು ಸಚಿವ ಸಂಪುಟ ಟಿಪ್ಪಣಿ

ವಿಷಯ ಸಂಖ್ಯೆ: ಸಿ: /2017

ಇಲಾಖೆ: ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ

ವಿಷಯ:-ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತದ (ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್) ಮೂಲಕ ಬೆಂಗಳೂರು ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ 150 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ ಬಗ್ಗೆ.

* * *

1) ಪೀಠಿಕೆ:-

2017-18ನೇ ಸಾಲಿನ ಆಯವ್ಯಯ ಭಾಷಣದ ಕಂಡಿಕೆ-377 ರಲ್ಲಿ ಸನ್ಮಾನ್ಯ ಮುಖ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಲು ಸುಮಾರು 150 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ರೂ. 1455 ಕೋಟಿಗಳ ಮೊತ್ತದಲ್ಲಿ ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್ ಮೂಲಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲಾಗುವುದು ಎಂದು ಘೋಷಿಸಿದ್ದು, ಈ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್ ಮೂಲಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲು ಅನುಮೋದನೆ ಅವಶ್ಯಕವಾಗಿದೆ. ರಸ್ತೆಗಳು ಈ ಕೆಳಗಿನಂತಿವೆ:

1. ಹೊಸಕೋಟೆ-ಬೂದಿಗರೆ-ಮೈಲನಹಳ್ಳಿ-ದೇವನಹಳ್ಳಿ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ ರಸ್ತೆ.
2. ನೆಲಮಂಗಲ-ಮಧುರೆ-ಬ್ಯಾತ ರಸ್ತೆ.
3. ಆನೇಕಲ್-ಅತ್ತಿಬೆಲೆ-ಸರ್ಜಾಪುರ-ವರ್ತೂರು-ವೈಟ್‌ಫೀಲ್ಡ್-ಹೊಸಕೋಟೆ ರಸ್ತೆ.
4. ಹಾರೋಹಳ್ಳಿ-ಉರುಗನದೊಡ್ಡಿ-ಕೆಐಎಡಿಬಿ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶ-ಜಿಗಣಿ-ಆನೇಕಲ್ ರಸ್ತೆ.

2) ಹಿನ್ನೆಲೆ:-

ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ ಏಳು ನಗರ ಸಭೆಗಳ ವಿಲೀನದ ನಂತರ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯ ವ್ಯಾಪಕವಾಗಿ ಬೆಳೆದಿದ್ದು ಜನಸಂಖ್ಯೆಯೊಂದಿಗೆ ವಾಹನಗಳ ದಟ್ಟಣೆಯು ಅಧಿಕಗೊಂಡಿರುತ್ತದೆ.

ಅಲ್ಲದೇ, ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಸುತ್ತಮುತ್ತ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ಮಾಹಿತಿ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನ ಮತ್ತು ಕೈಗಾರಿಕಾ ವಲಯಗಳನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಲಾಗಿದೆ. ಈ ವಲಯಗಳಲ್ಲಿ ಸೇವೆ ಸಲ್ಲಿಸುತ್ತಿರುವ ಸಿಬ್ಬಂದಿಗಳೂ ಸಹ ಅಧಿಕಗೊಂಡಿದ್ದು, ಈ ಸ್ಥಳಗಳಿಗೆ ಪ್ರಯಾಣಿಸುವ ವಾಹನಗಳ ಅಧಿಕ ದಟ್ಟಣೆಯಿಂದಾಗಿ ನಗರ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಸಂಚರಿಸಲು ಕಾಲವ್ಯಯದೊಂದಿಗೆ, ಇಂಧನ ಉಪಯೋಗವು ಸಹ ಅಧಿಕವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ದೇವನಹಳ್ಳಿಯ ಸಮೀಪ ನಗರದಿಂದ ಸುಮಾರು 40 ಕಿಮೀ ಅಂತರದಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿರುವ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣದಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರಕ್ಕೆ ಬರುವ/ಹೊರಹೋಗುವ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆಯು ಅಧಿಕಗೊಂಡಿರುತ್ತದೆ. ಇತ್ತೀಚಿನ ಲಭ್ಯ ವರದಿಯ ಪ್ರಕಾರ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರವು ವಾಹನ ಇಂಧನವನ್ನು ಅತ್ಯಧಿಕವಾಗಿ ಬಳಸುತ್ತಿದ್ದು ದೇಶದಲ್ಲಿ ಎರಡನೇ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿರುತ್ತದೆ.

3) ಪ್ರಸ್ತಾವನೆ:-

ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲು ಉದ್ದೇಶಿಸಿರುವ ನಾಲ್ಕು (4) ರಸ್ತೆಗಳ ವಿವರಗಳನ್ನು ಮಂಡಿಸಿದೆ.

1. ಹೊಸಕೋಟೆ-ಬೂದಿಗರೆ-ಮೈಲನಹಳ್ಳಿ-ದೇವನಹಳ್ಳಿ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ ರಸ್ತೆ.

ಪ್ರಸ್ತಾಪಿತ ರಸ್ತೆಯು ಹೊಸಕೋಟೆ ಬೂದಿಗರೆ ಕ್ರಾಸ್ (NH-04) ನಿಂದ ಪ್ರಾರಂಭಗೊಂಡು ಮಂಡೂರು- ಬೂದಿಗರೆ-ಸಿಂಗಹಳ್ಳಿ-ಕಾಡಯರಪ್ಪನಹಳ್ಳಿ-ಮೈಲನಹಳ್ಳಿ ಮುಖಾಂತರ ದೇವನಹಳ್ಳಿ ಬಳಿಯ ಕೆಂಪೇಗೌಡ ಅಂತರ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ಸಂಪರ್ಕಿಸುವ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಸೇರುವ ರಸ್ತೆಯಾಗಿದ್ದು, ಒಟ್ಟಾರೆ ಉದ್ದ 24.0 ಕಿ.ಮೀ ಇರುತ್ತದೆ. ದೇವನಹಳ್ಳಿ-ಮೈಲನಹಳ್ಳಿ ಭಾಗದ 2.0 ಕಿಮೀ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಮೂಲಸೌಲಭ್ಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಇಲಾಖೆ ರವರು ಒದಗಿಸಿರುವ ರೂ. 31.50 ಕೋಟಿಗಳ (ಭೂಸ್ವಾಧೀನ ಮೊತ್ತ ಸೇರಿದಂತೆ) ಅನುದಾನದಡಿ ಕಾಮಗಾರಿಯನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳಲಾಗಿದ್ದು ಪ್ರಗತಿಯಲ್ಲಿರುತ್ತದೆ. ಉಳಿದಂತೆ ಮೈಲನಹಳ್ಳಿ ಯಿಂದ ಹೊಸಕೋಟೆ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಸಂಪರ್ಕಿಸುವ ರಸ್ತೆಯು ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ-104 ರ ಭಾಗವಾಗಿದ್ದು 22.00 ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದವಿದ್ದು ದ್ವಿಪಥ ರಸ್ತೆಯಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಪ್ರಸ್ತುತ ಈ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಸಂಚರಿಸುವ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯು ಸರಾಸರಿ 18,500 ಪ್ರಾಸೆಂಜರ್ ಕಾರ್ ಯೂನಿಟ್ (ಪಿಸಿಯು) ಗಳಾಗಿದ್ದು, ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಿದಲ್ಲಿ ಈ ರಸ್ತೆಯು ಹಾದು ಹೋಗುವ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೂ ಸಹ ಉನ್ನತ ಮಟ್ಟದ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುವುದರೊಂದಿಗೆ ನಗರದ ಪೂರ್ವಭಾಗದಲ್ಲಿ ವಾಸಿಸುವ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ತಲುಪಲು ಸಮೀಪದ ರಸ್ತೆಯಾಗಿ ರೂಪುಗೊಳ್ಳುತ್ತದೆ. ಇದರಿಂದ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ತಲುಪಲು ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಆಗ್ನೇಯ, ಪೂರ್ವ ಹಾಗೂ ಈಶಾನ್ಯ ಭಾಗದ ಜನರಿಗೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ.

2. ನೆಲಮಂಗಲ-ಮಧುರೆ-ಬ್ಯಾತ ರಸ್ತೆ

ಪ್ರಸ್ತಾಪಿತ ರಸ್ತೆಯು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ-4 ಹಾಗೂ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ-48 ರ ಜಂಕ್ಷನ್‌ಗೆ ಹೊಂದಿಕೊಂಡಿರುವ ನೆಲಮಂಗಲ ಪಟ್ಟಣ ದಿಂದ ಪ್ರಾರಂಭಗೊಂಡು ಪ್ರಮುಖ ಧಾರ್ಮಿಕ ಸ್ಥಳವಾದ ಮಧುರೆ ದೇವಸ್ಥಾನದ (ಕನಕವಾಡಿ) ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ರಾಜಾನುಕುಂಟೆ ಮುಖೇನ ದೇವನಹಳ್ಳಿ ಬಳಿಯ ಕೆಂಪೇಗೌಡ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುತ್ತಿದ್ದು ಪ್ರಸ್ತಾಪಿತ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ 3 ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿ ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗ ಹಾದು ಹೋಗಿರುತ್ತದೆ.

ಪ್ರಸ್ತುತ ಈ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಸಂಚರಿಸುವ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯು ಸರಾಸರಿ 15,000 ಪಿಸಿಯು ಗಳಾಗಿದ್ದು, ಈ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಿದಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಪಶ್ಚಿಮ ಭಾಗದ ಜನರಿಗೆ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ತಲುಪಲು ಸಹಾಯವಾಗುತ್ತದೆ. ಇದರಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಒಳಭಾಗದ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆ ಕಡಿಮೆಯಾಗುವುದು. ವಿವರಗಳು ಕೆಳಗಿನಂತಿವೆ:

ಕ್ರಮ ಸಂಖ್ಯೆ	ರಸ್ತೆಯ ಭಾಗ	ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದ ಕಿಮೀ	ಆಗಲ ಮೀ	ರಸ್ತೆಯ ವರ್ಗ
1	ನೆಲಮಂಗಲ ದಿಂದ ಮಧುರೆ ವರೆಗೆ	16.00	5.50	ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ 74
2	ಮಧುರೆ ಯಿಂದ ಬ್ಯಾತ ವರೆಗೆ	5.50	7.00	ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆ
3	ಬ್ಯಾತ ದಿಂದ ರಾಜಾನುಕುಂಟೆವರೆಗೆ	10.50	7.00	ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆ

4	ರಾಜಾನುಕುಂಟೆ ಯಿಂದ ತಿಮ್ಮಸಂದ್ರ ವರೆಗೆ	5.50	5.50	ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ
5	ತಿಮ್ಮಸಂದ್ರ ದಿಂದ ಎಂ.ವಿ ಸೋಲಾರ್ಸ್ ವರೆಗೆ (NH-07)	2.00	5.50	ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ
		4.00	7.00	
ಒಟ್ಟು		43.50		

3. ಆನೇಕಲ್-ಅತ್ತಿಬೆಲೆ-ಸರ್ಜಾಪುರ-ವರ್ತೂರು-ವೈಟ್‌ಫೀಲ್ಡ್-ಹೊಸಕೋಟೆ ರಸ್ತೆ.

ಪ್ರಸ್ತಾಪಿತ ರಸ್ತೆಯು ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ-35 ಅಗಿದ್ದು ಆನೇಕಲ್‌ನಿಂದ ಪ್ರಾರಂಭಗೊಂಡು ಅತ್ತಿಬೆಲೆ-ಸರ್ಜಾಪುರ-ವರ್ತೂರು-ವೈಟ್‌ಫೀಲ್ಡ್ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಹೊಸಕೋಟೆ ರಸ್ತೆ (NH-04) ಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ಒಟ್ಟಾರೆ ಉದ್ದ 47.50 ಕಿಮೀಗಳಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಆನೇಕಲ್ ನಿಂದ ವರ್ತೂರು ಕೋಡಿ ವರೆಗೆ ದ್ವಿಪಥ ರಸ್ತೆಯಾಗಿದ್ದು ವರ್ತೂರು ಕೋಡಿಯಿಂದ ಹೊಸಕೋಟೆ ರಸ್ತೆಯ ವರೆಗೆ 11.20 ಕಿಮೀ. ಉದ್ದಕ್ಕೆ ಚತುಷ್ಪಥ ರಸ್ತೆಯಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಗುಂಜೂರುನಿಂದ ಕಾಡುಗೋಡಿ-ಬೆಳತೂರು ವೃತ್ತದ ವರೆಗಿನ ರಸ್ತೆಯು 11.20 ಕಿಮೀ ಉದ್ದ ಇದ್ದು ಬಿಬಿಎಂಪಿ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿ ಬರುತ್ತದೆ. ಅತ್ತಿಬೆಲೆ ಯಲ್ಲಿ 1.00 ಕಿಮೀ ಮತ್ತು ಸರ್ಜಾಪುರ ದಿಂದ ದೊಮ್ಮಸಂದ್ರ ವರೆಗೆ 4.00 ಕಿಮೀ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಚತುಷ್ಪಥ ರಸ್ತೆಯನ್ನಾಗಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ ಕಾಮಗಾರಿಯು ಪ್ರಗತಿಯಲ್ಲಿದೆ.

ಪ್ರಸ್ತುತ ಈ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಸಂಚರಿಸುವ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯು ಸರಾಸರಿ 45,000 ಪಿಸಿಯು ಗಳಾಗಿದ್ದು ಈ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಿದಲ್ಲಿ ಪ್ರಮುಖ ಸ್ಥಳಗಳಾದ ಆನೇಕಲ್, ಅತ್ತಿಬೆಲೆ, ಸರ್ಜಾಪುರ, ದೊಮ್ಮಸಂದ್ರ, ಹೆಗ್ಗೊಂಡನಹಳ್ಳಿ, ಕಾಟನಲ್ಲೂರು, ಕನ್ನಮಂಗಲ, ದೊಡ್ಡಬನಹಳ್ಳಿ, ಸೀಗೇಹಳ್ಳಿ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಉನ್ನತ ಮಟ್ಟದ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸುವುದರೊಂದಿಗೆ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ನೇರವಾಗಿ ಈ ರಸ್ತೆಯ ಮೂಲಕ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಹೊರವಲಯದಿಂದ ತಲುಪಲು ಸಹಕಾರಿಯಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಕ್ರಮ ಸಂಖ್ಯೆ	ರಸ್ತೆಯ ಭಾಗ	ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದ ಕಿಮೀ	ಆಗಲ ಮೀ	ರಸ್ತೆಯ ವರ್ಗ
1	ಆನೇಕಲ್ ನಿಂದ ಅತ್ತಿಬೆಲೆ ವರೆಗೆ	11.50	7.00	ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ 35
2	ಅತ್ತಿಬೆಲೆ ಯಿಂದ ಸರ್ಜಾಪುರ ವರೆಗೆ	10.00	7.00	
3	ಸರ್ಜಾಪುರ - ದೊಮ್ಮಸಂದ್ರ ವರೆಗೆ	4.30	14.00 (ನಾಲ್ಕು ಪಥ)	
4	ದೊಮ್ಮಸಂದ್ರ - ವರ್ತೂರು ಕೋಡಿ ವರೆಗೆ	10.30	7.00	
5	ವರ್ತೂರು ಕೋಡಿ - ಹೊಸಕೋಟೆ ರಸ್ತೆ ವರೆಗೆ (NH-04)	11.40	14.00 ಮಿ (ನಾಲ್ಕು ಪಥ)	
ಒಟ್ಟು		47.50		

4. ಹಾರೋಹಳ್ಳಿ-ಉರುಗನದೊಡ್ಡಿ-ಕೆಐಎಡಿಬಿ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶ-ಜಿಗಣಿ-ಆನೇಕಲ್ ರಸ್ತೆ.

ಪ್ರಸ್ತಾಪಿತ ರಸ್ತೆಯು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ-209 ಕ್ಕೆ ಹೊಂದಿಕೊಂಡಿರುವ ಹಾರೋಹಳ್ಳಿಯಿಂದ ಪ್ರಾರಂಭಗೊಂಡು ಉರುಗನದೊಡ್ಡಿ-ಕೆಐಎಡಿಬಿ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಜಿಗಣಿ ಮುಖೇನ ಆನೇಕಲ್‌ಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುತ್ತದೆ.

ಪ್ರಸ್ತುತ ಈ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಸಂಚರಿಸುವ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯು 37,728 ಪಿಸಿಯು ಗಳಾಗಿದ್ದು, ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಿದಲ್ಲಿ ಪ್ರಮುಖ ಹಳ್ಳಿಗಳಾದ ಹಾರೋಹಳ್ಳಿ, ಉರಗನದೊಡ್ಡಿ, ಮಾದಪ್ಪನದೊಡ್ಡಿ, ಯಲ್ಲಮ್ಮನದೊಡ್ಡಿ, ಊಜಿಗನಪಾಳ್ಯ, ಕೃಷ್ಣದೊಡ್ಡಿ, ಮಹಂತಲಿಂಗಾಪುರ, ಕಲ್ಲುಬಾಳು ಕ್ರಾಸ್, ಓಟಿಸ್ (OTIS) ಸರ್ಕಲ್, ಎಪಿಸಿ ಸರ್ಕಲ್ (ಜಿಗಣಿ), ಮಾದಪಟ್ಟಣ, ಹಾರಗದ್ದೆ, ಬಂಗಲ, ಕುಂಬಾರನಹಳ್ಳಿ, ಸೂರಜಕ್ಕನಹಳ್ಳಿ, ಇಂಡಲವಾಡಿ ಕ್ರಾಸ್, ಗೌರೇನಹಳ್ಳಿ, ಆನೇಕಲ್ ದೊಡ್ಡಕೆರೆ ಟ್ಯಾಂಕ್ ಬಂಡ್, ಆನೇಕಲ್ ಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುವುದರಿಂದ ಸಂಚಾರ ಸುಗಮವಾಗುತ್ತದೆ. ಆನೇಕಲ್ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶ ವಿವಿಧ ಭಾಗಗಳಿಂದ ನೇರವಾಗಿ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ತಲುಪಲು ರಸ್ತೆಯಾಗುವುದಲ್ಲದೇ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ ಒಳಭಾಗದ ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ ಪರ್ಯಾಯ ರಸ್ತೆಯಾಗಿ ಸುಗಮ ಸಂಪರ್ಕಕ್ಕೆ ಸಹಕಾರಿಯಾಗುತ್ತದೆ. ವಿವರಗಳು ಕೆಳಗಿನಂತಿವೆ:

ಕ್ರಮ ಸಂಖ್ಯೆ	ರಸ್ತೆಯ ಭಾಗ	ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದ ಕಿಮೀ	ಆಗಲ ಮೀ	ರಸ್ತೆಯ ವರ್ಗ
1	ಹಾರೋಹಳ್ಳಿ ಯಿಂದ (NH-209) ಉರಗನದೊಡ್ಡಿವರೆಗೆ	18.50	7.00	ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆ
2	ಉರಗನದೊಡ್ಡಿ ಯಿಂದ ಕೆಂಪಡಿಬಿ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶದವರೆಗೆ	10.50	7.00	ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ
3	ಕೆಂಪಡಿಬಿ - ಜಿಗಣಿವರೆಗೆ	1.00	14.00 (ನಾಲ್ಕು ಪಥ)	ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ
4	ಜಿಗಣಿ - ಆನೇಕಲ್ ವರೆಗೆ	12.00	5.5	ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ-87
	ಒಟ್ಟು	42.00		

ಪ್ರಸ್ತಾವಿತ ರಸ್ತೆಗಳ ಯೋಜಿತ ನಿರ್ಮಾಣದ ವಿವರಗಳು

1. ನಾಲ್ಕು ಪಥ/ಅರು ಪಥಗಳ ದ್ವಿಮುಖ ಸಂಚಾರ ರಸ್ತೆ (Divided carriage way)
2. ಪೇವ್ಡ್ ಶೂಲ್ಡರ್.
3. ಮುಚ್ಚಿದ ಆರ್‌ಸಿಸಿ ಚರಂಡಿ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮತ್ತು ಸೇವಾ ಮಾರ್ಗಗಳಿಗೆ ಡಕ್ಟ್ ಆಳವಡಿಕೆ.
4. ಅಗತ್ಯವಿರುವೆಡೆ ರಸ್ತೆಗೆ ವಿದ್ಯುತ್ ಕಂಬಗಳನ್ನು ಅಳವಡಿಸಿ ಬೆಳಕಿನ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಕಲ್ಪಿಸುವುದು.
5. ಅವಶ್ಯವಿದ್ದಲ್ಲಿ ಅಡ್ಡ ಮೋರಿ, ಸಣ್ಣ ಸೇತುವೆ ಮತ್ತು ಬಹುತ್ ಸೇತುವೆಗಳ ಪುನರ್ ನಿರ್ಮಾಣ.
6. ಅವಶ್ಯವಿದ್ದಲ್ಲಿ ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗ ಮತ್ತು ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಹಾದು ಹೋಗಲು ಆರ್‌ಓಬಿ ಮತ್ತು ಆರ್‌ಯುಬಿ ಮತ್ತು ಜಂಕ್ಷನ್‌ಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ.

4) ಸಮರ್ಥನೆ:-

1. ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಮೂಲಕ ಸಂಚರಿಸುವ ವಾಹನದ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ಕಡಿಮೆಗೊಳಿಸಬಹುದಾಗಿದ್ದು ಸುಗಮ ವಾಹನ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಅನುವು ಮಾಡಿದಂತಾಗುತ್ತದೆ.
2. ನಗರದೊಳಗಿನ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಉಪಯೋಗಿಸದೆ, ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆಯಿರುವ ರಸ್ತೆಗಳ ಬದಲಿಗೆ ಪರ್ಯಾಯವಾಗಿ, ನೇರವಾಗಿ ಹಾಗೂ ಸುಗಮವಾಗಿ ಈ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಅಂತರ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ತಲುಪಬಹುದಾಗಿರುತ್ತದೆ.
3. ಹೊಸೂರು ರಸ್ತೆ, ಎಲೆಕ್ಟ್ರಾನಿಕ್ ಸಿಟಿ ಮತ್ತು ನಗರದ ಪೂರ್ವಭಾಗದ ನಿವಾಸಿಗಳಿಗೆ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ನೇರವಾಗಿ ಸುಗಮವಾಗಿ ತಲುಪುವಲ್ಲಿ ಸಹಕಾರಿಯಾಗುತ್ತದೆ.
4. ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಪಶ್ಚಿಮ ಭಾಗದ ನಿವಾಸಿಗಳಿಗೆ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ನೇರವಾಗಿ ಸುಗಮವಾಗಿ ತಲುಪುವಲ್ಲಿ ಸಹಕಾರಿಯಾಗುತ್ತದೆ.

5. ಹಾರೋಹಳ್ಳಿ, ಜಿಗಣಿ, ಅತ್ತಿಬೆಲೆ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶಗಳ ಮೂಲಕ ಸುಗಮ ವಾಹನ ಸಂಚಾರ ಒದಗಿಸಿ ಈ ಪರ್ಯಾಯ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೂಲಕ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ ಹಾಗೂ ನಗರದ ಉತ್ತರ ಭಾಗದಲ್ಲಿನ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನ ವಲಯಗಳಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ದೊರೆಯುವುದರಿಂದ ಸುಗಮವಾಗಿ ಸಂಚರಿಸಬಹುದಾಗಿದ್ದು ಇದರೊಂದಿಗೆ ನಗರದ ಒಳ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿನ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆ ಕಡಿಮೆಯಾಗುವುದು.

5) ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ವಿವಿಧ ಇಲಾಖೆಗಳೊಂದಿಗೆ ಸಮಾಲೋಚನೆ:-

ಅ. ಆರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆಯ ಸಹಮತಿ:

ಆ. ಯೋಜನಾ ಇಲಾಖೆಯ ಸಹಮತಿ:

6) ಆರ್ಥಿಕ ಪರಿಣಾಮಗಳು:-

ಸದರಿ ರಸ್ತೆಗಳ ಕಾಮಗಾರಿಯ ಒಟ್ಟು ಆರ್ಥಿಕ ಪರಿಣಾಮಗಳು ಈ ಕೆಳಗಿನಂತಿವೆ.

(ರೂ.ಕೋಟಿಗಳಲ್ಲಿ)

ಕ್ರ.ಸಂ	ರಸ್ತೆಯ ಹೆಸರು	ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದ (ಕಿಮೀ)	ನಿರ್ಮಾಣ ವೆಚ್ಚ ರೂ.	ಭೂಸ್ವಾಧೀನ ಮೊತ್ತ ರೂ.	ಒಟ್ಟು ಮೊತ್ತ ರೂ.
1	ಹೊಸಕೋಟೆ - ಬೂದಿಗರೆ ಕ್ರಾಸ್ ನಿಂದ (NH-4) ಬೂದಿಗರೆ - ಮೈಲನಹಳ್ಳಿ ಮಾರ್ಗ ದೇವನಹಳ್ಳಿ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ ಸೇರುವ ರಸ್ತೆ.	22.00	220.00	200.00	420.00
2	ನೆಲಮಂಗಲ (NH-4) ದಿಂದ ಮಧುರೆ-ಚ್ಯಾತ-ರಾಜಾನುಕುಂಟೆ-ತಿಮ್ಮಸಂದ್ರ-ಎಂವಿ ಸೋಲಾರ್ನ್ -ದೇವನಹಳ್ಳಿ ರಸ್ತೆ (NH-7).	43.50	435.00	70.00	505.00
3	ಹಾರೋಹಳ್ಳಿಯಿಂದ (NH-209) ಉರುಗನದೊಡ್ಡಿ - ಜಿಗಣಿ - ಕೆಪಿಎಡಿಜಿ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶ ಮಾರ್ಗ ಆನೇಕಲ್ (SH-35) ಸೇರುವ ರಸ್ತೆ.	42.00	420.00	125.00	545.00
4	ಆನೇಕಲ್ (SH-87) ನಿಂದ ಅತ್ತಿಬೆಲೆ-ಸರ್ಜಾಪುರ-ವರ್ತೂರು-ವೈಟ್‌ಫೀಲ್ಡ್ ಮಾರ್ಗ ಹೊಸಕೋಟೆ (NH-4) ಸೇರುವ ರಸ್ತೆ.	47.50	475.00	150.00	625.00
	ಒಟ್ಟು	155.0	1550.0	545.00	2095.00

1.00 ಕಿಮೀ ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಿಸಲು ಪರಿಗಣಿಸಿರುವ ಮೊತ್ತ - ರೂ. 10.00 ಕೋಟಿಗಳು. ಒಟ್ಟಾರೆ ಭೂಸ್ವಾಧೀನ ಮೊತ್ತ - ರೂ. 545.00 ಕೋಟಿಗಳು. ಈ ಮೇಲಿನ 4 ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸುವಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟಾರೆ ಯಾಗಿ ರೂ. 2095.00 ಕೋಟಿಗಳ ಅವಶ್ಯಕತೆಯಿರುತ್ತದೆ. ಸದರಿ ರಸ್ತೆಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗಾಗಿ ಶೇಕಡ 50% ರಷ್ಟು ಯೋಜನಾ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಸರ್ಕಾರದ ವತಿಯಿಂದ ಒದಗಿಸಲು ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಿದೆ. ಉಳಿದ ಶೇಕಡಾ 50% ರಷ್ಟು ಯೋಜನಾ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ನಿಗಮವು ಹಣಕಾಸು ಸಂಸ್ಥೆಗಳಿಂದ ಸಾಲ ಪಡೆದು ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ಯೋಚಿಸಿದೆ. ಹಣಕಾಸು ಸಂಸ್ಥೆಗಳಿಂದ ಪಡೆಯಲಾದ ಸಾಲವನ್ನು ಮರು ಪಾವತಿಸಲು ಬೇರೆ ಯಾವ ಸಂಪನ್ಮೂಲಗಳು ಕೆಆರ್‌ಡಿ‌ಸಿ‌ಎಲ್ ಗೆ ಇಲ್ಲದಿರುವುದರಿಂದ ಸದರಿ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲೆ ಬಳಕೆದಾರರ ಶುಲ್ಕ (ಟೋಲ್) ವಿಧಿಸುವ ಮೂಲಕ ಸಾಲವನ್ನು ಮರುಪಾವತಿಸಲು ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಿದೆ.

7) ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಸಚಿವರ ಅನುಮೋದನೆ:-

8) ಅನುಷ್ಠಾನ ವೇಳಾಪಟ್ಟಿಯ ಕುರಿತು ಮಾಹಿತಿ:-

ಅಪೆಂಡಿಕ್ಸ್-1 ರಲ್ಲಿ ಲಗತ್ತಿಸಿದೆ.

9) ಸಮಾನತೆ / ಬಳಗೊಳ್ಳುವಿಕೆ, ಹೊಸ ಕಲ್ಪನೆಗಳು ಮತ್ತು ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಹೊಣೆಗಾರಿಕೆ:-

ಅಪೆಂಡಿಕ್ಸ್-2 ರಲ್ಲಿ ಲಗತ್ತಿಸಿದೆ.

10) ಮಹತ್ವದ ಮೈಲುಗಲ್ಲುಗಳನ್ನು ಕುರಿತು ಹೇಳಿಕೆ ಹಾಗೂ ಅವುಗಳನ್ನು ಸಾಧಿಸುವ ಬಗ್ಗೆ ನಿಗದಿಪಡಿಸಿದ ದಿನಾಂಕಗಳು:-

ಅಪೆಂಡಿಕ್ಸ್-3 ರಲ್ಲಿ ಲಗತ್ತಿಸಿದೆ.

11) ಅನುಮೋದನೆ ಕೋರುವ ಕಂಡಿಕೆ:-

ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರ (ವ್ಯವಹಾರ ನಿರ್ವಹಣೆ) ನಿಯಮಗಳು 1977ರ ಮೊದಲನೇ ಷೆಡ್ಯೂಲ್‌ನ ಐಟಂ 15 ರನ್ವಯ ಈ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಗೆ ಸಚಿವ ಸಂಪುಟದ ಅನುಮೋದನೆ ಅಗತ್ಯವಿದೆ.

12) ಮೇಲಿನ ವಿಷಯಗಳ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಈ ಕೆಳಕಂಡ ಅಂಶಗಳಿಗೆ ಸಚಿವ ಸಂಪುಟದ ಅನುಮೋದನೆಯನ್ನು ಕೋರಲಾಗಿದೆ.

1. ಈ ನಾಲ್ಕು ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಕೆಆರ್‌ಡಿ‌ಸಿ‌ಎಲ್ ವತಿಯಿಂದ ಇಪ್ಪಿ ಮಾದರಿಯಲ್ಲಿ ಕೈಗೊಳ್ಳಲು ಆಡಳಿತಾತ್ಮಕ ಅನುಮೋದನೆ.
2. ಕಾರ್ಯಸಾಧ್ಯತಾ ವರದಿಯನ್ವಯ ಅನುಗುಣವಾಗಿ, 4/6 ಪಥವುಳ್ಳ ದ್ವಿಮುಖ ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ಅಗತ್ಯವಿರುವೆಡೆ ಸೇವಾ ರಸ್ತೆ ನಿರ್ವಹಿಸಲು ಅನುಮೋದನೆ.

185

10

-7-

3. ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಶೀಘ್ರವಾಗಿ ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಲು ಅನುವಾಗುವಂತೆ ಪ್ಯಾಕೇಜುಗಳ (Package) ಮೂಲಕ ಕಾಮಗಾರಿ ಕೈಗೊಳ್ಳಲು ಅನುಮೋದನೆ.

(ಎಂ.ಲಕ್ಷ್ಮಿನಾರಾಯಣ)

ಸರ್ಕಾರದ ಅಪರ ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ
ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂ ಹಾಗೂ ಒ ಜ ಇಲಾಖೆ.

ರಹಸ್ಯ

ಕಡತ ಸಂಖ್ಯೆ: ಲೋಇ 71 ಇಎಪಿ 2017

ಇಲಾಖೆ: ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂಧರು ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ

ಅನುಷ್ಠಾನ ವೇಳಾಪಟ್ಟಿಯ ಕುರಿತು ಮಾಹಿತಿ

ವಿಷಯ: ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತದ (ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್) ಮೂಲಕ ಬೆಂಗಳೂರು ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ 150 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ ಬಗ್ಗೆ.

ಸಚಿವ ಸಂಪುಟ ನಿರ್ಣಯದ ಸಾರಾಂಶ	ಆಗಬಹುದಾದ ಪ್ರಯೋಜನ / ಫಲಿತಾಂಶ	ಕಾಲಮಿತಿ ಹಾಗೂ ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸುವ ರೀತಿ/ ಮಾಹಿತಿಯನ್ನು ಸಚಿವ ಸಂಪುಟಕ್ಕೆ ಒದಗಿಸುವ ಕುರಿತು.
ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತದ (ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್) ಮೂಲಕ ಬೆಂಗಳೂರು ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ 150 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡುವ ಕುರಿತು.	ಸದರಿ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವುದರಿಂದ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಉತ್ತಮ ಸಂಚಾರ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗೆ ಅನುವು ಮಾಡಿಕೊಡಲಾಗುವುದು.	<ul style="list-style-type: none"> • ಸಚಿವ ಸಂಪುಟದ ನಿರ್ಣಯದಂತೆ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ಕ್ರಮಕೈಗೊಳ್ಳುವುದು. • ಈ ಕಾಮಗಾರಿಯನ್ನು 18 ತಿಂಗಳಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಾಣ ಮಾಡುವುದು. • 10 ವರ್ಷ ಅವಧಿಗೆ ರಿಯಾಯಿತಿ ದಾರರು ರಸ್ತೆ ನಿರ್ವಹಣೆಯೊಂದಿಗೆ ಟೋಲ್ ಸಂಗ್ರಹಣೆ ಮಾಡಲಾಗುವುದು.

(ಎಂ.ಲಕ್ಷ್ಮಿನಾರಾಯಣ)

ಸರ್ಕಾರದ ಅಪರ ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ
ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂ ಹಾಗೂ ಒ ಜ ಇಲಾಖೆ.



ರಹಸ್ಯ

ಕಡತ ಸಂಖ್ಯೆ: ಲೋಇ 71 ಇಎಪಿ 2017

ಇಲಾಖೆ: ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ

ಸಮಾನತೆ/ಒಳಗೊಳ್ಳುವಿಕೆ, ಹೊಸ ಕಲ್ಪನೆಗಳು ಮತ್ತು ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಹೊಣೆಗಾರಿಕೆ

ವಿಷಯ: ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತದ (ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್) ಮೂಲಕ ಬೆಂಗಳೂರು ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ 150 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ ಬಗ್ಗೆ.

ಕ್ರಮ ಸಂಖ್ಯೆ	ಸಾಧಿಸಬೇಕಾದ ಗುರಿ	ಈ ಗುರಿಯನ್ನು ಸಾಧಿಸಲು ಪ್ರಸ್ತಾವನೆ ಹೇಗೆ ಪೂರಕವಾಗಿರುತ್ತದೆ.
1.	ಸಮಾನತೆ / ಒಳಗೊಳ್ಳುವಿಕೆ	ಹಾಲಿ ಇರುವ ಹೊರ ವರ್ತುಲ ರಸ್ತೆಯ ಸಾಮರ್ಥ್ಯ ಮೀರಿ ಅಧಿಕ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆ ಉಂಟಾಗುತ್ತಿದ್ದು, ಇದರಿಂದ ಹೊರವರ್ತುಲ ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ಪ್ರಮುಖ ನಗರಗಳ ಸಂಪರ್ಕ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆ ಉಂಟಾಗುತ್ತಿರುವುದರಿಂದ ವಾಹನ ಚಲನೆಯ ವೇಗ ಪ್ರತಿ ಗಂಟೆಗೆ ಸರಾಸರಿ 8 ರಿಂದ 10 ಕಿಮೀ ಗಳಿಗೆ ಸೀಮಿತವಾಗಿ ಕಾಲವ್ಯಯವಾಗುತ್ತಿದೆ, ಪ್ರಸ್ತಾಪಿತ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸುವುದರಿಂದ ನಗರದಲ್ಲಿ ಸಂಚರಿಸಲು ಹೆಚ್ಚು ಕಾಲವ್ಯಯವಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ನಗರದ ಹೊರ ಭಾಗದ ರಸ್ತೆಗಳು ಉತ್ತಮ ರಸ್ತೆಗಳಾಗುವುದರಿಂದ ವಾಹನಗಳ ನಗರ ಪ್ರವೇಶ ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ಅಲ್ಲದೇ ಹೊರವಲಯದ ಪ್ರದೇಶ, ಕೈಗಾರಿಕಾ ವಲಯ, ಮಾಹಿತಿ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನ ವಲಯ ಹಾಗೂ ಅಂತರ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ಉತ್ತಮ, ಸುರಕ್ಷಿತ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಿದಂತಾಗುತ್ತದೆ. ಅಂತಿಮವಾಗಿ ನಿರೀಕ್ಷಿತ ಸ್ಥಳಗಳಿಗೆ ಸೇರುವ ಸಂಚಾರ ಅವಧಿ ಕಡಿಮೆಗೊಳ್ಳುವುದಲ್ಲದೇ ಇಂಧನ ಉಳಿತಾಯ ಉಂಟಾಗುತ್ತದೆ ಹಾಗೂ ಪರಿಸರ ಮಾಲಿನ್ಯವನ್ನು ತಡೆಗಟ್ಟಬಹುದಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಈ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಿದ ರಸ್ತೆಯ ಮೇಲೆ ಬಳಕೆದಾರರ ಶುಲ್ಕ (ಟೋಲ್) ನಿಂದ ಬಂದ ಹಣವನ್ನು ಆರ್ಥಿಕ ಸಂಸ್ಥೆಗಳಿಂದ ಪಡೆದ ಸಾಲವನ್ನು ತೀರಿಸುವುದರ ಜೊತೆಗೆ ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್ ನಿಂದ ಹಿಂದುಳಿದ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿನ ಆರ್ಥಿಕವಾಗಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ಸಾಧ್ಯವಲ್ಲದ ರಸ್ತೆಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ವಿನಿಯೋಗಿಸಬಹುದಾಗಿದೆ ಹಾಗೂ ಈ ಮೂಲಕ ಸಮಗ್ರ ರಾಜ್ಯದ ಎಲ್ಲ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಸಮಗ್ರವಾಗಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಿ ಸಮಾನತೆ ಸಾಧಿಸಬಹುದಾಗಿದೆ.
2.	ಹೊಸ ಕಲ್ಪನೆಗಳು	ಹೊರವಲಯದ ಪ್ರದೇಶ, ಕೈಗಾರಿಕಾ ವಲಯ, ಮಾಹಿತಿ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನ ವಲಯ ಹಾಗೂ ಅಂತರ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ಉತ್ತಮ, ಸುರಕ್ಷಿತ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಿದಂತಾಗುತ್ತದೆ.
3.	ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಹೊಣೆಗಾರಿಕೆ	ಸದರಿ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವುದರಿಂದ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಸುಗಮ ವಾಹನ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಅನುವು ಮಾಡಿಕೊಟ್ಟಂತಾಗುತ್ತದೆ.

ಸಹಿ:

ಹೆಸರು: ಎಂ.ಲಕ್ಷ್ಮಿನಾರಾಯಣ

ಪದನಾಮ: ಸರ್ಕಾರದ ಅಪರ ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ

ದೂರವಾಣಿ ಸಂಖ್ಯೆ: 080-22034839



ರಹಸ್ಯ

ಕಡತ ಸಂಖ್ಯೆ: ಲೋಇ 71 ಇಎಪಿ 2017

ಇಲಾಖೆ: ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ

ಮಹತ್ವದ ಮೈಲಿಗಲ್ಲುಗಳನ್ನು ಕುರಿತು ಹೇಳಿಕೆ ಹಾಗೂ ಅವುಗಳನ್ನು ಸಾಧಿಸುವ ಬಗ್ಗೆ ನಿಗದಿಪಡಿಸಿದ ದಿನಾಂಕಗಳು

ವಿಷಯ: ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತದ (ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್) ಮೂಲಕ ಬೆಂಗಳೂರು ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ 150 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ ಬಗ್ಗೆ.

ಕ್ರಮ ಸಂಖ್ಯೆ	ಮಹತ್ವದ ಮೈಲಿಗಲ್ಲುಗಳು	ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಲು ಹಾಕಿಕೊಂಡ ಕಾಲಮಿತಿ / ನಿಗದಿಪಡಿಸಿದ ದಿನಾಂಕ
1.	ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತದ (ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್) ಮೂಲಕ ಬೆಂಗಳೂರು ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ 150 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಸುಗಮ ವಾಹನ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಅನುವು ಮಾಡಿಕೊಡುವುದು.	<ul style="list-style-type: none"> • ಕಾರ್ಯಸಾಧ್ಯತಾ ವರದಿ ತಯಾರಿಕೆಗೆ ಸೇವಾ ಸಲಹೆಗಾರರನ್ನು ನೇಮಿಸಲು - 01 ತಿಂಗಳು • ಕಾರ್ಯಸಾಧ್ಯತಾ ವರದಿ ತಯಾರಿಕೆಗೆ - 02 ತಿಂಗಳು • ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕೆ ಟೆಂಡರ್ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆ - 02 ತಿಂಗಳು • ಕಾಮಗಾರಿ ನಿರ್ಮಾಣ ಅವಧಿ - 18 ತಿಂಗಳು <p>ಒಟ್ಟು - 01 ವರ್ಷ 11 ತಿಂಗಳು</p>

ಸಹಿ:

ಹೆಸರು: ಎಂ.ಲಕ್ಷ್ಮಿನಾರಾಯಣ

ಪದನಾಮ: ಸರ್ಕಾರದ ಅಪರ ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ

ದೂರವಾಣಿ ಸಂಖ್ಯೆ: 080-22034839





ಸಂಖ್ಯೆ:ಲೋಇ 71 ಇಎಪಿ 2017

“ರಹಸ್ಯ”

ಕರಡು ಸಚಿವ ಸಂಪುಟ ಟಿಪ್ಪಣಿ

ವಿಷಯ ಸಂಖ್ಯೆ: ಸಿ: /2017

ಇಲಾಖೆ: ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ

ವಿಷಯ:-ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತದ (ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್) ಮೂಲಕ ಬೆಂಗಳೂರು ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ 150 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ ಬಗ್ಗೆ.

* * *

1) ಪೀಠಿಕೆ:-

2017-18ನೇ ಸಾಲಿನ ಆಯವ್ಯಯ ಭಾಷಣದ ಕಂಡಿಕೆ-377 ರಲ್ಲಿ ಸನ್ಮಾನ್ಯ ಮುಖ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಲು ಸುಮಾರು 150 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ರೂ. 1455 ಕೋಟಿಗಳ ಮೊತ್ತದಲ್ಲಿ ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್ ಮೂಲಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲಾಗುವುದು ಎಂದು ಘೋಷಿಸಿದ್ದು, ಈ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್ ಮೂಲಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲು ಅನುಮೋದನೆ ಅವಶ್ಯಕವಾಗಿದೆ. ರಸ್ತೆಗಳು ಈ ಕೆಳಗಿನಂತಿವೆ:

- 1. ಹೊಸಕೋಟೆಯಿಂದ ಬೂದಿಗರೆ-^{ವೆಂಕಟ}ಲೇನಹಳ್ಳಿ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ದೇವನಹಳ್ಳಿ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ ಸೇರುವ ರಸ್ತೆ.
- 2. ನೆಲಮಂಗಲದಿಂದ ~~ಮಧಿರ-ಬ್ಯಾಥಾ-ರಾಜಾನಕುಂಟೆ-ತಿಮ್ಮಸಂದ್ರ-ಎಂಪಿ ಸೋಲಾರ್~~ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ದೇವನಹಳ್ಳಿ ಸೇರುವ ರಸ್ತೆ.
- 4. ಹಾರೋಹಳ್ಳಿಯಿಂದ ಉರುಗನದೊಡ್ಡಿ-ಜಿಗಣಿ-ಕೆಬಿಎಡಿಬಿ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಆನೇಕಲ್ ಸೇರುವ ರಸ್ತೆ.
- 3. ಆನೇಕಲ್‌ನಿಂದ ಅತ್ತಿಬೆಲೆ-ಸರ್ಜಾಪುರ-ವರ್ತೂರು-ವೈಟ್‌ಫೀಲ್ಡ್ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಹೊಸಕೋಟೆ ಸೇರುವ ರಸ್ತೆ.

2) ಹಿನ್ನೆಲೆ:-

ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ ಏಳು ನಗರ ಸಭೆಗಳ ವಿಲೀನದ ನಂತರ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯು ವ್ಯಾಪಕವಾಗಿ ಬೆಳೆದಿದ್ದು ಜನಸಂಖ್ಯೆಯೊಂದಿಗೆ ವಾಹನಗಳ ದಟ್ಟಣೆಯು ಅಧಿಕಗೊಂಡಿರುತ್ತದೆ.

ಅಲ್ಲದೇ, ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಸುತ್ತಮುತ್ತ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ಮಾಹಿತಿ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನ ಮತ್ತು ಕೈಗಾರಿಕಾ ವಲಯಗಳನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಲಾಗಿದೆ. ಈ ವಲಯಗಳಲ್ಲಿ ಸೇವೆ ಸಲ್ಲಿಸುತ್ತಿರುವ ಸಿಬ್ಬಂದಿಗಳೂ ಸಹ ಅಧಿಕಗೊಂಡಿದ್ದು, ಈ ಸ್ಥಳಗಳಿಗೆ ಪ್ರಯಾಣಿಸುವ ವಾಹನಗಳ ಅಧಿಕ ದಟ್ಟಣೆಯಿಂದಾಗಿ ನಗರ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಸಂಚರಿಸಲು ಕಾಲವ್ಯಯದೊಂದಿಗೆ, ಇಂಧನ ಉಪಯೋಗವು ಸಹ ಅಧಿಕವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ದೇವನಹಳ್ಳಿಯ ಸಮೀಪ ನಗರದಿಂದ ಸುಮಾರು 40 ಕಿಮೀ ಅಂತರದಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿರುವ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣದಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರಕ್ಕೆ ಬರುವ/ಹೊರಹೋಗುವ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆಯು ಅಧಿಕಗೊಂಡಿರುತ್ತದೆ. ಇತ್ತೀಚಿನ ಲಭ್ಯ ವರದಿಯ ಪ್ರಕಾರ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರವು ವಾಹನ ಇಂಧನವನ್ನು ಅತ್ಯಧಿಕವಾಗಿ ಬಳಸುತ್ತಿದ್ದು ದೇಶದಲ್ಲಿ ಎರಡನೇ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿರುತ್ತದೆ.

3) ಪ್ರಸ್ತಾವನೆ:-

ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲು ಉದ್ದೇಶಿಸಿರುವ ನಾಲ್ಕು (4) ರಸ್ತೆಗಳ ವಿವರಗಳನ್ನು ಮಂಡಿಸಿದೆ.

1. ಹೊಸಕೋಟೆ ರಸ್ತೆಯಿಂದ ಬೂದಿಗರೆ-ಮೈಲನಹಳ್ಳಿ ಮಾರ್ಗ ದೇವನಹಳ್ಳಿ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ ಸೇರುವ ರಸ್ತೆ

ಪ್ರಸ್ತಾವಿತ ರಸ್ತೆಯು ಹೊಸಕೋಟೆ ಬೂದಿಗರೆ ಕ್ರಾಸ್ (NH-04) ನಿಂದ ಪ್ರಾರಂಭಗೊಂಡು ಮಂಡೂರು- ಬೂದಿಗರೆ-ಸಿಂಗಹಳ್ಳಿ-ಕಾಡಯರಪ್ಪನಹಳ್ಳಿ-ಮೈಲನಹಳ್ಳಿ ಮುಖಾಂತರ ದೇವನಹಳ್ಳಿ ಬಳಿಯ ಕೆಂಪೇಗೌಡ ಅಂತರ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ಸಂಪರ್ಕಿಸುವ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಸೇರುವ ರಸ್ತೆಯಾಗಿದ್ದು, ಒಟ್ಟಾರೆ ಉದ್ದ 24.0 ಕಿ.ಮೀ ಇರುತ್ತದೆ. ದೇವನಹಳ್ಳಿ-ಮೈಲನಹಳ್ಳಿ ಭಾಗದ 2.0 ಕಿ.ಮೀ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಮೂಲಸೌಲಭ್ಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಇಲಾಖೆ ರವರು ಒದಗಿಸಿರುವ ರೂ. 31.50 ಕೋಟಿಗಳ (ಭೂಸ್ವಾಧೀನ ಮೊತ್ತ ಸೇರಿದಂತೆ) ಅನುದಾನದಡಿ ಕಾಮಗಾರಿಯನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳಲಾಗಿದ್ದು ಪ್ರಗತಿಯಲ್ಲಿರುತ್ತದೆ. ಉಳಿದಂತೆ ಮೈಲನಹಳ್ಳಿ ಯಿಂದ ಹೊಸಕೋಟೆ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಸಂಪರ್ಕಿಸುವ ರಸ್ತೆಯು ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ-104 ರ ಭಾಗವಾಗಿದ್ದು 22.00 ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದವಿದ್ದು ದ್ವಿಪಥ ರಸ್ತೆಯಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಪ್ರಸ್ತುತ ಈ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಸಂಚರಿಸುವ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯು ಸರಾಸರಿ 18,500 ಪ್ರಾಸೆಂಜರ್ ಕಾರ್ ಯೂನಿಟ್ (ಪಿಸಿಯು) ಗಳಾಗಿದ್ದು, ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಿದಲ್ಲಿ ಈ ರಸ್ತೆಯು ಹಾದು ಹೋಗುವ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೂ ಸಹ ಉನ್ನತ ಮಟ್ಟದ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುವುದರೊಂದಿಗೆ ನಗರದ ಪೂರ್ವಭಾಗದಲ್ಲಿ ವಾಸಿಸುವ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ತಲುಪಲು ಸಮೀಪದ ರಸ್ತೆಯಾಗಿ ರೂಪುಗೊಳ್ಳುತ್ತದೆ. ಇದರಿಂದ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ತಲುಪಲು ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಆಸ್ಥೆಯ, ಪೂರ್ವ ಹಾಗೂ ಈಶಾನ್ಯ ಭಾಗದ ಜನರಿಗೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ.

2. ನೆಲಮಂಗಲದಿಂದ ಮಧುರೆ-ಬ್ಯಾಥಾ ರಸ್ತೆ

ಪ್ರಸ್ತಾವಿತ ರಸ್ತೆಯು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ-4 ಹಾಗೂ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ 48 ರ ಜಂಕ್ಷನ್‌ಗೆ ಹೊಂದಿಕೊಂಡಿರುವ ನೆಲಮಂಗಲ ಪಟ್ಟಣ ದಿಂದ ಪ್ರಾರಂಭಗೊಂಡು ಪ್ರಮುಖ ಧಾರ್ಮಿಕ ಸ್ಥಳವಾದ ಮಧುರೆ ದೇವಸ್ಥಾನದ (ಕನಕವಾಡಿ) ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ರಾಜಾನುಕುಂಟೆ ಮುಖೇನ ದೇವನಹಳ್ಳಿ ಬಳಿಯ ಕೆಂಪೇಗೌಡ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುತ್ತಿದ್ದು ಪ್ರಸ್ತಾವಿತ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ 3 ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿ ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗ ಹಾದು ಹೋಗಿರುತ್ತದೆ.

ಪ್ರಸ್ತುತ ಈ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಸಂಚರಿಸುವ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯು ಸರಾಸರಿ 15,000 ಪಿಸಿಯು ಗಳಾಗಿದ್ದು, ಈ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಿದಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಪಶ್ಚಿಮ ಭಾಗದ ಜನರಿಗೆ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ತಲುಪಲು ಸಹಾಯವಾಗುತ್ತದೆ. ಇದರಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಒಳಭಾಗದ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆ ಕಡಿಮೆಯಾಗುವುದು. ವಿವರಗಳು ಕೆಳಗಿನಂತೆ:

ಕ್ರಮ ಸಂಖ್ಯೆ	ರಸ್ತೆಯ ಭಾಗ	ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದ ಕಿಮೀ	ಆಗಲ ಮೀ	ರಸ್ತೆಯ ವರ್ಗ
1	ನೆಲಮಂಗಲ ದಿಂದ ಮಧುರೆ ವರೆಗೆ	16.00	5.50	ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ 74
2	ಮಧುರೆ ಯಿಂದ ಬ್ಯಾಥಾ ವರೆಗೆ	5.50	7.00	ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆ
3	ಬ್ಯಾಥಾ ದಿಂದ ರಾಜಾನುಕುಂಟೆವರೆಗೆ	10.50	7.00	ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆ

4	ರಾಜಾನುಕುಂಟೆ ಯಿಂದ ತಿಮ್ಮಸಂದ್ರ ವರೆಗೆ	5.50	5.50	ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ
5	ತಿಮ್ಮಸಂದ್ರ ದಿಂದ ಎಂ.ವಿ ಸೋಲಾರ್ನ್ ವರೆಗೆ (NH-07)	2.00	5.50	ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ
		4.00	7.00	
	ಒಟ್ಟು	43.50		

4. ಹಾರೋಹಳ್ಳಿ ಯಿಂದ ಉರುಗನದೊಡ್ಡಿ-ಜಿಗಣಿ-ಕೆಐಎಡಿಬಿ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶ ಮಾರ್ಗ ಆನೇಕಲ್ ಸೇರುವ ರಸ್ತೆ

ಪ್ರಸ್ತಾವಿತ ರಸ್ತೆಯು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ-209 ಕ್ಕೆ ಹೊಂದಿಕೊಂಡಿರುವ ಹಾರೋಹಳ್ಳಿಯಿಂದ ಪ್ರಾರಂಭಗೊಂಡು ಉರುಗನದೊಡ್ಡಿ-ಕೆಐಎಡಿಬಿ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಜಿಗಣಿ ಮುಖೇನ ಆನೇಕಲ್ ಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುತ್ತದೆ.

ಪ್ರಸ್ತುತ ಈ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಸಂಚರಿಸುವ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯು 37,728 ಪಿಸಿಯು ಗಳಾಗಿದ್ದು, ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಿದಲ್ಲಿ ಪ್ರಮುಖ ಹಳ್ಳಿಗಳಾದ ಹಾರೋಹಳ್ಳಿ, ಉರುಗನದೊಡ್ಡಿ, ಮಾದಪ್ಪನದೊಡ್ಡಿ, ಯಲ್ಲಮ್ಮನದೊಡ್ಡಿ, ಊಜಿಗನಪಾಳ್ಯ, ಕೃಷ್ಣದೊಡ್ಡಿ, ಮಹಂತಲಿಂಗಾಪುರ, ಕಲ್ಲುಬಾಳು ಕ್ರಾಸ್, ಓಟಿಸ್ (OTIS) ಸರ್ಕಲ್, ಎಪಿಸಿ ಸರ್ಕಲ್ (ಜಿಗಣಿ), ಮಾದಪಟ್ಟಣ, ಹಾರಗದ್ದೆ, ಬಂಗಲ, ಕುಂಬಾರನಹಳ್ಳಿ, ಸೂರಜಕ್ಕನಹಳ್ಳಿ, ಇಂಡಲವಾಡಿ ಕ್ರಾಸ್, ಗೌರೇನಹಳ್ಳಿ, ಆನೇಕಲ್ ದೊಡ್ಡಕೆರೆ ಟ್ಯಾಂಕ್ ಬಂಡ್, ಆನೇಕಲ್ ಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುವುದರಿಂದ ಸಂಚಾರ ಸುಗಮವಾಗುತ್ತದೆ. ಆನೇಕಲ್ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶ ವಿವಿಧ ಭಾಗಗಳಿಂದ ನೇರವಾಗಿ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ತಲುಪಲು ರಸ್ತೆಯಾಗುವುದಲ್ಲದೇ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ ಒಳಭಾಗದ ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ ಪರ್ಯಾಯ ರಸ್ತೆಯಾಗಿ ಸುಗಮ ಸಂಪರ್ಕಕ್ಕೆ ಸಹಕಾರಿಯಾಗುತ್ತದೆ. ವಿವರಗಳು ಕೆಳಗಿನಂತೆ:

ಕ್ರಮ ಸಂಖ್ಯೆ	ರಸ್ತೆಯ ಭಾಗ	ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದ ಕಿಮೀ	ಆಗಲ ಮೀ	ರಸ್ತೆಯ ವರ್ಗ
1	ಹಾರೋಹಳ್ಳಿ ಯಿಂದ (NH-209) ಉರುಗನದೊಡ್ಡಿವರೆಗೆ	18.50	7.00	ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆ
2	ಉರುಗನದೊಡ್ಡಿ ಯಿಂದ ಕೆಐಎಡಿಬಿ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶದವರೆಗೆ	10.50	7.00	ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ
3	ಕೆಐಎಡಿಬಿ - ಜಿಗಣಿವರೆಗೆ	1.00	14.00 (ನಾಲ್ಕು ಪಥ)	ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ
4	ಜಿಗಣಿ - ಆನೇಕಲ್ ವರೆಗೆ	12.00	5.5	ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ-87
	ಒಟ್ಟು	42.00		

3.4. ಆನೇಕಲ್ ನಿಂದ ಅತ್ತಿಬೆಲೆ-ಸರ್ಜಾಪುರ-ವರ್ತೂರು-ವೈಟ್‌ಫೀಲ್ಡ್ ಮಾರ್ಗ ಹೊಸಕೋಟೆ ಸೇರುವ ರಸ್ತೆ

ಪ್ರಸ್ತಾವಿತ ರಸ್ತೆಯು ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ-35 ಆಗಿದ್ದು ಆನೇಕಲ್ ನಿಂದ ಪ್ರಾರಂಭಗೊಂಡು ಅತ್ತಿಬೆಲೆ-ಸರ್ಜಾಪುರ-ವರ್ತೂರು-ವೈಟ್‌ಫೀಲ್ಡ್ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಹೊಸಕೋಟೆ ರಸ್ತೆ (NH-04) ಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ಒಟ್ಟಾರೆ ಉದ್ದ 47.50 ಕಿ.ಮೀಗಳಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಆನೇಕಲ್ ನಿಂದ ವರ್ತೂರು ಕೋಡಿ ವರೆಗೆ ದ್ವಿಪಥ ರಸ್ತೆ ಯಾಗಿದ್ದು ವರ್ತೂರು ಕೋಡಿಯಿಂದ ಹೊಸಕೋಟೆ ರಸ್ತೆಯ ವರೆಗೆ 11.20 ಕಿಮೀ. ಉದ್ದಕ್ಕೆ ಚತುಷ್ಪಥ ರಸ್ತೆಯಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಗುಂಜೂರುನಿಂದ ಕಾಡುಗೋಡಿ-ಬೆಳತೂರು ವೃತ್ತದ ವರೆಗಿನ ರಸ್ತೆಯು 11.2 ಕಿಮೀ, ಉದ್ದ ಇದ್ದು ಬಿ.ಬಿ.ಎಂ.ಪಿ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿ ಬರುತ್ತದೆ. ಅತ್ತಿಬೆಲೆ ಯಲ್ಲಿ 1.00ಕಿಮೀ ಮತ್ತು ಸರ್ಜಾಪುರ ದಿಂದ ದೊಮ್ಮಸಂದ್ರ ವರೆಗೆ 4.00ಕಿಮೀ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಚತುಷ್ಪಥ ರಸ್ತೆಯನ್ನಾಗಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ ಕಾಮಗಾರಿಯು ಪ್ರಗತಿಯಲ್ಲಿದೆ.

ಪ್ರಸ್ತುತ ಈ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಸಂಚರಿಸುವ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯು ಸರಾಸರಿ 45,000 ಪಿ.ಸಿ.ಯು ಗಳಾಗಿದ್ದು ಈ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಿದಲ್ಲಿ ಪ್ರಮುಖ ಸ್ಥಳಗಳಾದ ಆನೇಕಲ್, ಅತ್ತಿಬೆಲೆ, ಸರ್ಜಾಪುರ, ದೊಮ್ಮಸಂದ್ರ, ಹೆಗ್ಗೊಂಡನಹಳ್ಳಿ, ಕಾಟನಲ್ಲೂರು, ಕನ್ನಮಂಗಲ, ದೊಡ್ಡಬನಹಳ್ಳಿ, ಸೀಗೇಹಳ್ಳಿ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಉನ್ನತ ಮಟ್ಟದ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸುವುದರೊಂದಿಗೆ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ನೇರವಾಗಿ ಈ ರಸ್ತೆಯ ಮೂಲಕ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಹೊರವಲಯದಿಂದ ತಲುಪಲು ಸಹಕಾರಿಯಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಕ್ರಮ ಸಂಖ್ಯೆ	ರಸ್ತೆಯ ಭಾಗ	ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದ ಕಿಮೀ	ಆಗಲ ಮೀ	ರಸ್ತೆಯ ವರ್ಗ
1	ಆನೇಕಲ್ ನಿಂದ ಅತ್ತಿಬೆಲೆ ವರೆಗೆ	11.50	7.00	ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ 35
2	ಅತ್ತಿಬೆಲೆ ಯಿಂದ ಸರ್ಜಾಪುರ ವರೆಗೆ	10.00	7.00	
3	ಸರ್ಜಾಪುರ - ದೊಮ್ಮಸಂದ್ರ ವರೆಗೆ	4.30	14.00 (ನಾಲ್ಕು ಪಥ)	
4	ದೊಮ್ಮಸಂದ್ರ - ವರ್ತೂರು ಕೋಡಿ ವರೆಗೆ	10.30	7.00	
5	ವರ್ತೂರು ಕೋಡಿ - ಹೊಸಕೋಟೆ ರಸ್ತೆ ವರೆಗೆ (NH-04)	11.40	14.00 ಮಿ (ನಾಲ್ಕು ಪಥ)	
	ಒಟ್ಟು	47.50		

ಪ್ರಸ್ತಾಪಿತ ರಸ್ತೆಗಳ ಯೋಜಿತ ನಿರ್ಮಾಣದ ವಿವರಗಳು

1. ನಾಲ್ಕು ಪಥ/ಅರು ಪಥಗಳ ದ್ವಿಮುಖ ಸಂಚಾರ ರಸ್ತೆ (Divided carriage way)
2. ಪೇವ್ಡ್ ಶೂಲ್ಡರ್.
3. ಮುಚ್ಚಿದ ಆರ್‌ಸಿಸಿ ಚರಂಡಿ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮತ್ತು ಸೇವಾ ಮಾರ್ಗಗಳಿಗೆ ಡಕ್ ಆಳವಡಿಕೆ.
4. ಅಗತ್ಯವಿರುವೆಡೆ ರಸ್ತೆಗೆ ವಿದ್ಯುತ್ ಕಂಬಗಳನ್ನು ಅಳವಡಿಸಿ ಬೆಳಕಿನ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಕಲ್ಪಿಸುವುದು.
5. ಅವಶ್ಯವಿದ್ದಲ್ಲಿ ಅಡ್ಡ ಮೋರಿ, ಸಣ್ಣ ಸೇತುವೆ ಮತ್ತು ಬಹುತ್ ಸೇತುವೆಗಳ ಪುನರ್ ನಿರ್ಮಾಣ.
6. ಅವಶ್ಯವಿದ್ದಲ್ಲಿ ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗ ಮತ್ತು ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಹಾದು ಹೋಗಲು ಆರ್‌ಓಬಿ ಮತ್ತು ಆರ್‌ಯುಬಿ ಮತ್ತು ಜಂಕ್ಷನ್‌ಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ.

4) ಸಮರ್ಥನೆ:-

1. ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಮೂಲಕ ಸಂಚರಿಸುವ ವಾಹನದ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ಕಡಿಮೆಗೊಳಿಸ ಬಹುದಾಗಿದ್ದು ಸುಗಮ ವಾಹನ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಅನುವು ಮಾಡಿದಂತಾಗುತ್ತದೆ.
2. ನಗರದೊಳಗಿನ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಉಪಯೋಗಿಸದೆ, ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆಯಿರುವ ರಸ್ತೆಗಳ ಬದಲಿಗೆ ಪರ್ಯಾಯವಾಗಿ, ನೇರವಾಗಿ ಹಾಗೂ ಸುಗಮವಾಗಿ ಈ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಅಂತರ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ತಲುಪಬಹುದಾಗಿರುತ್ತದೆ.
3. ಹೊಸೂರು ರಸ್ತೆ, ಎಲೆಕ್ಟ್ರಾನಿಕ್ ಸಿಟಿ ಮತ್ತು ನಗರದ ಪೂರ್ವಭಾಗದ ನಿವಾಸಿಗಳಿಗೆ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ನೇರವಾಗಿ ಸುಗಮವಾಗಿ ತಲುಪುವಲ್ಲಿ ಸಹಕಾರಿಯಾಗುತ್ತದೆ.
4. ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಪ್ರಶ್ನಿತ ಭಾಗದ ನಿವಾಸಿಗಳಿಗೆ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ನೇರವಾಗಿ ಸುಗಮವಾಗಿ ತಲುಪುವಲ್ಲಿ ಸಹಕಾರಿಯಾಗುತ್ತದೆ.
5. ಹಾರೋಹಳ್ಳಿ, ಜಿಗಣಿ, ಅತ್ತಿಬೆಲೆ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶಗಳ ಮೂಲಕ ಸುಗಮ ವಾಹನ ಸಂಚಾರ ಒದಗಿಸಿ ಈ ಪರ್ಯಾಯ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೂಲಕ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ ಹಾಗೂ ನಗರದ ಉತ್ತರ ಭಾಗದಲ್ಲಿನ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನ ವಲಯಗಳಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ದೊರೆಯುವುದರಿಂದ ಸುಗಮವಾಗಿ ಸಂಚರಿಸಬಹುದಾಗಿದ್ದು ಇದರೊಂದಿಗೆ ನಗರದ ಒಳ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿನ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆ ಕಡಿಮೆಯಾಗುವುದು.

5) ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ವಿವಿಧ ಇಲಾಖೆಗಳೊಂದಿಗೆ ಸಮಾಲೋಚನೆ:-

ಅ. ಆರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆಯ ಸಹಮತಿ:

ಆ. ಯೋಜನಾ ಇಲಾಖೆಯ ಸಹಮತಿ:

6) ಆರ್ಥಿಕ ಪರಿಣಾಮಗಳು:-

ಸದರಿ ರಸ್ತೆಗಳ ಕಾಮಗಾರಿಯ ಒಟ್ಟು ಆರ್ಥಿಕ ಪರಿಣಾಮಗಳು ಈ ಕೆಳಗಿನಂತಿದೆ.

(ರೂ.ಕೋಟಿಗಳಲ್ಲಿ)

ಕ್ರ.ಸಂ	ರಸ್ತೆಯ ಹೆಸರು	ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದ (ಕಿ.ಮೀ.)	ನಿರ್ಮಾಣ ವೆಚ್ಚ ರೂ.	ಭೂಸ್ವಾಧೀನ ಮೊತ್ತ ರೂ.	ಒಟ್ಟು ಮೊತ್ತ ರೂ.
1	ಹೊಸಕೋಟೆ ಬೂದಿಗರೆ ಕ್ರಾಸ್ ನಿಂದ (NH-4) ಬೂದಿಗರೆ - ಮೈಲನಹಳ್ಳಿ ಮಾರ್ಗ ದೇವನಹಳ್ಳಿ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ ಸೇರುವ ರಸ್ತೆ	22.00	220.00	200.00	420.00
2	ನೆಲಮಂಗಲ (NH-4) ದಿಂದ ಮಧುರ-ಬ್ಯಾಥಾ- ರಾಜಾನುಕುಂಟೆ-ತಿಮ್ಮಸಂದ್ರ-ಎಂ.ವಿ.ಸೋಲಾರ್ಸ್ -ದೇವನಹಳ್ಳಿ ರಸ್ತೆ	43.50	435.00	70.00	505.00
3	ಹಾರೋಹಳ್ಳಿಯಿಂದ (NH-209) ಉರುಗನದೊಡ್ಡಿ - ಜಿಗಣಿ - ಕೆಐಎಡಿಬಿ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶ ಮಾರ್ಗ ಆನೇಕಲ್ (SH-35) ಸೇರುವ ರಸ್ತೆ	42.00	420.00	125.00	545.00
4	ಆನೇಕಲ್ (SH-87) ನಿಂದ ಅತ್ತಿಬೆಲೆ-ಸರ್ಜಾಪುರ-ವರ್ತೂರು-ವೈಟ್‌ಫೀಲ್ಡ್ ಮಾರ್ಗ ಹೊಸಕೋಟೆ (NH-4) ಸೇರುವ ರಸ್ತೆ	47.50	475.00	150.00	625.00
	ಒಟ್ಟು	155.00	1550.00	545.00	2095.00

1.00 ಕಿಮೀ ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಿಸಲು ಪರಿಗಣಿಸಿರುವ ಮೊತ್ತ - ರೂ. 10.00 ಕೋಟಿಗಳು. ಒಟ್ಟಾರೆ ಭೂಸ್ವಾಧೀನ ಮೊತ್ತ -ರೂ. 545.00 ಕೋಟಿಗಳು. ಈ ಮೇಲಿನ 4 ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸುವಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟಾರೆಯಾಗಿ ರೂ. 2095.00 ಕೋಟಿಗಳ ಅವಶ್ಯಕತೆಯಿರುತ್ತದೆ. ಸದರಿ ರಸ್ತೆಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗಾಗಿ ಶೇಕಡ 50% ರಷ್ಟು ಯೋಜನಾ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಸರ್ಕಾರದ ವತಿಯಿಂದ ಒದಗಿಸಲು ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಿದೆ. ಉಳಿದ ಶೇಕಡಾ 50% ರಷ್ಟು ಯೋಜನಾ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ನಿಗಮವು ಹಣಕಾಸು ಸಂಸ್ಥೆಗಳಿಂದ ಸಾಲ ಪಡೆದು ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ಯೋಜಿಸಿದೆ.

ಹಣಕಾಸು ಸಂಸ್ಥೆಗಳಿಂದ ಪಡೆಯಲಾದ ಸಾಲವನ್ನು ಮರು ಪಾವತಿಸಲು ಬೇರೆ ಯಾವ ಸಂಪನ್ಮೂಲಗಳು ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್ ಗೆ ಇಲ್ಲದಿರುವುದರಿಂದ ಸದರಿ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲೆ ಬಳಕೆದಾರರ ಶುಲ್ಕ (ಟೋಲ್) ವಿಧಿಸುವ ಮೂಲಕ ಸಾಲವನ್ನು ಮರುಪಾವತಿಸಲು ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಿದೆ.

7) ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಸಚಿವರ ಅನುಮೋದನೆ:-

8) ಅನುಷ್ಠಾನ ವೇಳಾಪಟ್ಟಿಯ ಕುರಿತು ಮಾಹಿತಿ:-

ಅಪೆಂಡಿಕ್ಸ್-1 ರಲ್ಲಿ ಲಗತ್ತಿಸಿದೆ.

9) ಸಮಾನತೆ / ಒಳಗೊಳ್ಳುವಿಕೆ, ಹೊಸ ಕಲ್ಪನೆಗಳು ಮತ್ತು ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಹೊಣೆಗಾರಿಕೆ:-

ಅಪೆಂಡಿಕ್ಸ್-2 ರಲ್ಲಿ ಲಗತ್ತಿಸಿದೆ.

10) ಮಹತ್ವದ ಮೈಲುಗಲ್ಲುಗಳನ್ನು ಕುರಿತು ಹೇಳಿಕೆ ಹಾಗೂ ಅವುಗಳನ್ನು ಸಾಧಿಸುವ ಬಗ್ಗೆ ನಿಗದಿಪಡಿಸಿದ ದಿನಾಂಕಗಳು:-

ಅಪೆಂಡಿಕ್ಸ್-3 ರಲ್ಲಿ ಲಗತ್ತಿಸಿದೆ.

11) ಅನುಮೋದನೆ ಕೋರುವ ಕಂಡಿಕೆ:-

ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರ (ವ್ಯವಹಾರ ನಿರ್ವಹಣೆ) ನಿಯಮಗಳು 1977ರ ಮೊದಲನೇ ಷೆಡ್ಯೂಲ್‌ನ ಐಟಂ 15 ರನ್ವಯ ಈ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಗೆ ಸಚಿವ ಸಂಪುಟದ ಅನುಮೋದನೆ ಅಗತ್ಯವಿದೆ.

12) ಮೇಲಿನ ವಿಷಯಗಳ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಈ ಕೆಳಕಂಡ ಅಂಶಗಳಿಗೆ ಸಚಿವ ಸಂಪುಟದ ಅನುಮೋದನೆಯನ್ನು ಕೋರಲಾಗಿದೆ.

1. ಈ ನಾಲ್ಕು ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್ ವತಿಯಿಂದ ಇಪ್ಪಿಸಿ ಮಾದರಿಯಲ್ಲಿ ಕೈಗೊಳ್ಳಲು ಆಡಳಿತಾತ್ಮಕ ಅನುಮೋದನೆ.
2. ಕಾರ್ಯಸಾಧ್ಯತಾ ವರದಿಯನ್ವಯ ಅನುಗುಣವಾಗಿ, 4/6 ಪಥವುಳ್ಳ ದ್ವಿಮುಖ ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ಅಗತ್ಯವಿರುವೆಡೆ ಸೇವಾ ರಸ್ತೆ ನಿರ್ವಹಿಸಲು ಅನುಮೋದನೆ.
3. ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಶೀಘ್ರವಾಗಿ ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಲು ಅನುವಾಗುವಂತೆ ಪ್ಯಾಕೇಜುಗಳ (Package) ಮೂಲಕ ಕಾಮಗಾರಿ ಕೈಗೊಳ್ಳಲು ಅನುಮೋದನೆ.

(ಎಂ.ಲಕ್ಷ್ಮಿನಾರಾಯಣ)

ಸರ್ಕಾರದ ಅಪರ ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ
ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂ ಹಾಗೂ ಒ ಜ ಇಲಾಖೆ.



ಸಂಖ್ಯೆ:ಲೋಇ 71 ಇಎಪಿ 2017

“ರಹಸ್ಯ”

ಸಚಿವ ಸಂಪುಟ ಟಿಪ್ಪಣಿ

ವಿಷಯ ಸಂಖ್ಯೆ: ಸಿ: /2017

ಇಲಾಖೆ: ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ

ವಿಷಯ:-ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತದ (ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್) ಮೂಲಕ ಬೆಂಗಳೂರು ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ 150 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ ಬಗ್ಗೆ.

* * *

1) ಪೀಠಿಕೆ:-

2017-18ನೇ ಸಾಲಿನ ಆಯವ್ಯಯ ಭಾಷಣದ ಕಂಡಿಕೆ-377 ರಲ್ಲಿ ಸನ್ಮಾನ್ಯ ಮುಖ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಲು ಸುಮಾರು 150 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ರೂ. 1455 ಕೋಟಿಗಳ ಮೊತ್ತದಲ್ಲಿ ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್ ಮೂಲಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲಾಗುವುದು ಎಂದು ಘೋಷಿಸಿದ್ದು, ಈ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್ ಮೂಲಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲು ಅನುಮೋದನೆ ಅವಶ್ಯಕವಾಗಿದೆ. ರಸ್ತೆಗಳು ಈ ಕೆಳಗಿನಂತಿವೆ:

1. ಹೊಸಕೋಟೆಯಿಂದ ಬೂದಿಗರೆ-ವೈಲೇನಹಳ್ಳಿ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ದೇವನಹಳ್ಳಿ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ ಸೇರುವ ರಸ್ತೆ.
2. ನೆಲಮಂಗಲದಿಂದ ಮಧಿರೆ-ಬ್ಯಾಥಾ-ರಾಜಾನುಕುಂಟೆ-ತಿಮ್ಮಸಂದ್ರ- ಎಂವಿ ಸೋಲಾರ್ಸ್ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ದೇವನಹಳ್ಳಿ ಸೇರುವ ರಸ್ತೆ.
3. ಹಾರೋಹಳ್ಳಿಯಿಂದ ಉರುಗನದೊಡ್ಡಿ-ಜಿಗಣಿ-ಕೆಐಎಡಿಬಿ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಆನೇಕಲ್ ಸೇರುವ ರಸ್ತೆ.
4. ಆನೇಕಲ್‌ನಿಂದ ಅತ್ತಿಬೆಲೆ-ಸರ್ಜಾಪುರ-ವರ್ತೂರು-ವೈಟ್‌ಫೀಲ್ಡ್ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಹೊಸಕೋಟೆ ಸೇರುವ ರಸ್ತೆ.

2) ಹಿನ್ನೆಲೆ:-

ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ ಏಳು ನಗರ ಸಭೆಗಳ ವಿಲೀನದ ನಂತರ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯು ವ್ಯಾಪಕವಾಗಿ ಬೆಳೆದಿದ್ದು ಜನಸಂಖ್ಯೆಯೊಂದಿಗೆ ವಾಹನಗಳ ದಟ್ಟಣೆಯು ಅಧಿಕಗೊಂಡಿರುತ್ತದೆ.

ಅಲ್ಲದೇ, ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಸುತ್ತಮುತ್ತ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ಮಾಹಿತಿ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನ ಮತ್ತು ಕೈಗಾರಿಕಾ ವಲಯಗಳನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಲಾಗಿದೆ. ಈ ವಲಯಗಳಲ್ಲಿ ಸೇವೆ ಸಲ್ಲಿಸುತ್ತಿರುವ ಸಿಬ್ಬಂದಿಗಳೂ ಸಹ ಅಧಿಕಗೊಂಡಿದ್ದು, ಈ ಸ್ಥಳಗಳಿಗೆ ಪ್ರಯಾಣಿಸುವ ವಾಹನಗಳ ಅಧಿಕ ದಟ್ಟಣೆಯಿಂದಾಗಿ ನಗರ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಸಂಚರಿಸಲು ಕಾಲವ್ಯಯದೊಂದಿಗೆ, ಇಂಧನ ಉಪಯೋಗವು ಸಹ ಅಧಿಕವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ದೇವನಹಳ್ಳಿಯ ಸಮೀಪ ನಗರದಿಂದ ಸುಮಾರು 40 ಕಿಮೀ ಅಂತರದಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿರುವ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣದಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರಕ್ಕೆ ಬರುವ/ಹೊರಹೋಗುವ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆಯು ಅಧಿಕಗೊಂಡಿರುತ್ತದೆ. ಇತ್ತೀಚಿನ ಲಭ್ಯ ವರದಿಯ ಪ್ರಕಾರ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರವು ವಾಹನ ಇಂಧನವನ್ನು ಅತ್ಯಧಿಕವಾಗಿ ಬಳಸುತ್ತಿದ್ದು ದೇಶದಲ್ಲಿ ಎರಡನೇ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿರುತ್ತದೆ.

3) ಪ್ರಸ್ತಾವನೆ:-

ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲು ಉದ್ದೇಶಿಸಿರುವ ನಾಲ್ಕು (4) ರಸ್ತೆಗಳ ವಿವರಗಳನ್ನು ಮಂಡಿಸಿದೆ.

1. ಹೊಸಕೋಟೆ ರಸ್ತೆಯಿಂದ ಬೂದಿಗರೆ-ಮೈಲನಹಳ್ಳಿ ಮಾರ್ಗ ದೇವನಹಳ್ಳಿ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ ಸೇರುವ ರಸ್ತೆ

ಪ್ರಸ್ತಾವಿತ ರಸ್ತೆಯು ಹೊಸಕೋಟೆ ಬೂದಿಗರೆ ಕ್ರಾಸ್ (NH-04) ನಿಂದ ಪ್ರಾರಂಭಗೊಂಡು ಮಂಡೂರು- ಬೂದಿಗರೆ-ಸಿಂಗಹಳ್ಳಿ-ಕಾಡಯರಪ್ಪನಹಳ್ಳಿ-ಮೈಲನಹಳ್ಳಿ ಮುಖಾಂತರ ದೇವನಹಳ್ಳಿ ಬಳಿಯ ಕೆಂಪೇಗೌಡ ಅಂತರ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ಸಂಪರ್ಕಿಸುವ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಸೇರುವ ರಸ್ತೆಯಾಗಿದ್ದು, ಒಟ್ಟಾರೆ ಉದ್ದ 24.0 ಕಿ.ಮೀ ಇರುತ್ತದೆ. ದೇವನಹಳ್ಳಿ-ಮೈಲನಹಳ್ಳಿ ಭಾಗದ 2.0 ಕಿ.ಮೀ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಮೂಲಸೌಲಭ್ಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಇಲಾಖೆ ರವರು ಒದಗಿಸಿರುವ ರೂ. 31.50 ಕೋಟಿಗಳ (ಭೂಸ್ವಾಧೀನ ಮೊತ್ತ ಸೇರಿದಂತೆ) ಅನುದಾನದಡಿ ಕಾಮಗಾರಿಯನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳಲಾಗಿದ್ದು ಪ್ರಗತಿಯಲ್ಲಿರುತ್ತದೆ. ಉಳಿದಂತೆ ಮೈಲನಹಳ್ಳಿ ಯಿಂದ ಹೊಸಕೋಟೆ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಸಂಪರ್ಕಿಸುವ ರಸ್ತೆಯು ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ-104 ರ ಭಾಗವಾಗಿದ್ದು 22.00 ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದವಿದ್ದು ದ್ವಿಪಥ ರಸ್ತೆಯಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಪ್ರಸ್ತುತ ಈ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಸಂಚರಿಸುವ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯು ಸರಾಸರಿ 18,500 ಪ್ರಾಯ್‌ಸೆಂಜರ್ ಕಾರ್ ಯೂನಿಟ್ (ಪಿಸಿಯು) ಗಳಾಗಿದ್ದು, ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಿದಲ್ಲಿ ಈ ರಸ್ತೆಯು ಹಾದು ಹೋಗುವ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೂ ಸಹ ಉನ್ನತ ಮಟ್ಟದ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುವುದರೊಂದಿಗೆ ನಗರದ ಪೂರ್ವಭಾಗದಲ್ಲಿ ವಾಸಿಸುವ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ತಲುಪಲು ~~ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್~~ ರಸ್ತೆಯಾಗಿ ರೂಪುಗೊಳ್ಳುತ್ತದೆ. ಇದರಿಂದ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ತಲುಪಲು ಉಪಯೋಗಿಸುತ್ತಿರುವ ಹಾಲಿ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿನ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆ ಕಡಿಮೆಯಾಗುವುದು.

ಇತ್ತೀಚೆಗೆ, ಸಿ.ಎಂ.ಎ. ಕೆ.ಎಸ್.ಬಿ.ಎ. 2ನೇ ಹಂತ, 19ನೇ ಹಂತ.

2. ನೆಲಮಂಗಲದಿಂದ ಮಧುರೆ-ಬ್ಯಾಥಾ ರಸ್ತೆ

ಪ್ರಸ್ತಾವಿತ ರಸ್ತೆಯು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ-4 ಹಾಗೂ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ 48 ರ ಜಂಕ್ಷನ್‌ಗೆ ಹೊಂದಿಕೊಂಡಿರುವ ನೆಲಮಂಗಲ ಪಟ್ಟಣ ದಿಂದ ಪ್ರಾರಂಭಗೊಂಡು ಪ್ರಮುಖ ಧಾರ್ಮಿಕ ಸ್ಥಳವಾದ ಮಧುರೆ ದೇವಸ್ಥಾನದ (ಕನಕವಾಡಿ) ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ರಾಜಾನುಕುಂಟೆ ಮುಖೇನ ದೇವನಹಳ್ಳಿ ಬಳಿಯ ಕೆಂಪೇಗೌಡ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುತ್ತಿದ್ದು ಪ್ರಸ್ತಾವಿತ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ 3 ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿ ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗ ಹಾದು ಹೋಗಿರುತ್ತದೆ.

ಪ್ರಸ್ತುತ ಈ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಸಂಚರಿಸುವ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯು ಸರಾಸರಿ 15,000 ಪಿಸಿಯು ಗಳಾಗಿದ್ದು, ಈ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಿದಲ್ಲಿ, ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ತಲುಪಲು ~~ಪರ್ಯಾಯ ರಸ್ತೆಯಾಗಿ ರೂಪುಗೊಳ್ಳುತ್ತದೆ.~~ ಇದರಿಂದ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ತಲುಪಲು ಉಪಯೋಗಿಸುತ್ತಿರುವ ಹಾಲಿ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿನ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆ ಕಡಿಮೆಯಾಗುವುದು. ವಿವರಗಳು ಕೆಳಗಿನಂತೆ:

ಇತ್ತೀಚೆಗೆ, ಸಿ.ಎಂ.ಎ. ಕೆ.ಎಸ್.ಬಿ.ಎ. 2ನೇ ಹಂತ, 19ನೇ ಹಂತ.

ಕ್ರಮ ಸಂಖ್ಯೆ	ರಸ್ತೆಯ ಭಾಗ	ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದ ಕಿಮೀ	ಆಗಲ ಮೀ	ರಸ್ತೆಯ ವರ್ಗ
1	ನೆಲಮಂಗಲ ದಿಂದ ಮಧುರೆ ವರೆಗೆ	16.00	5.50	ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ 74
2	ಮಧುರೆ ಯಿಂದ ಬ್ಯಾಥಾ ವರೆಗೆ	5.50	7.00	ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆ
3	ಬ್ಯಾಥಾ ದಿಂದ ರಾಜಾನುಕುಂಟೆವರೆಗೆ	10.50	7.00	ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆ

4	ರಾಜಾನುಕುಂಟೆ ಯಿಂದ ತಿಮ್ಮಸಂದ್ರ ವರೆಗೆ	5.50	5.50	ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ
5	ತಿಮ್ಮಸಂದ್ರ ದಿಂದ ಎಂ.ವಿ ಸೋಲಾರ್ ವರೆಗೆ (NH-07)	2.00	5.50	ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ
		4.00	7.00	

3. ಹಾರೋಹಳ್ಳಿ ಯಿಂದ ಉರುಗನದೊಡ್ಡಿ-ಜಿಗಣಿ-ಕೆಐಎಡಿಬಿ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶ ಮಾರ್ಗ ಆನೇಕಲ್ ಸೇರುವ ರಸ್ತೆ

ಪ್ರಸ್ತಾವಿತ ರಸ್ತೆಯು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ-209 ಕ್ಕೆ ಹೊಂದಿಕೊಂಡಿರುವ ಹಾರೋಹಳ್ಳಿಯಿಂದ ಪ್ರಾರಂಭಗೊಂಡು ಉರುಗನದೊಡ್ಡಿ-ಕೆಐಎಡಿಬಿ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಜಿಗಣಿ ಮುಖೇನ ಆನೇಕಲ್ ಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುತ್ತದೆ.

ಪ್ರಸ್ತುತ ಈ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಸಂಚರಿಸುವ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯು 37,728 ಪಿಸಿಯು ಗಳಾಗಿದ್ದು, ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಿದಲ್ಲಿ ಪ್ರಮುಖ ಹಳ್ಳಿಗಳಾದ ಹಾರೋಹಳ್ಳಿ, ಉರುಗನದೊಡ್ಡಿ, ಮಾದಪ್ಪನದೊಡ್ಡಿ, ಯಲ್ಲಮ್ಮನದೊಡ್ಡಿ, ಊಜಿಗನಪಾಳ್ಯ, ಕೃಷ್ಣದೊಡ್ಡಿ, ಮಹಂತಲಿಂಗಾಪುರ, ಕಲ್ಲುಬಾಳು ಕ್ರಾಸ್, ಓಟಿಸ್ (OTIS) ಸರ್ಕಲ್, ಎಪಿಸಿ ಸರ್ಕಲ್ (ಜಿಗಣಿ), ಮಾದಪಟ್ಟಣ, ಹಾರಗದ್ದೆ, ಬಂಗಲ, ಕುಂಬಾರನಹಳ್ಳಿ, ಸೂರಜಕ್ಕನಹಳ್ಳಿ, ಇಂಡಲವಾಡಿ ಕ್ರಾಸ್, ಗೌರೇನಹಳ್ಳಿ, ಆನೇಕಲ್ ದೊಡ್ಡಕೆರೆ ಟ್ರಾಂಕ್ ಬಂಡ್, ಆನೇಕಲ್ ಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುವುದರಿಂದ ಸಂಚಾರ ಸುಗಮವಾಗುತ್ತದೆ. ಆನೇಕಲ್ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶ ವಿವಿಧ ಭಾಗಗಳಿಂದ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ತಲುಪಲು ~~ಪರ್ಯಾಯ~~ ಸಂಪರ್ಕ ರಸ್ತೆಯಾಗುವುದಲ್ಲದೇ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ ಹಾಡು ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ಹೋಗುವ ವಾಹನಗಳಿಗೆ ಪರ್ಯಾಯ ರಸ್ತೆಯಾಗಿ ಸುಗಮ ಸಂಪರ್ಕಕ್ಕೆ ಸಹಕಾರಿಯಾಗುತ್ತದೆ. ವಿವರಗಳು ಕೆಳಗಿನಂತೆ:

ಕ್ರಮ ಸಂಖ್ಯೆ	ರಸ್ತೆಯ ಭಾಗ	ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದ ಕಿಮೀ	ಆಗಲ ಮೀ	ರಸ್ತೆಯ ವರ್ಗ
1	ಹಾರೋಹಳ್ಳಿ ಯಿಂದ (NH-209) ಉರುಗನದೊಡ್ಡಿವರೆಗೆ	18.50	7.00	ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆ
2	ಉರುಗನದೊಡ್ಡಿ ಯಿಂದ ಕೆಐಎಡಿಬಿ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶದವರೆಗೆ	10.50	7.00	ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ
3	ಕೆಐಎಡಿಬಿ - ಜಿಗಣಿವರೆಗೆ	1.00	14.00 (ನಾಲ್ಕು ಪಥ)	ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ
4	ಜಿಗಣಿ - ಆನೇಕಲ್ ವರೆಗೆ	12.00	5.5	ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ-87

4. ಆನೇಕಲ್ ನಿಂದ ಅತ್ತಿಬೆಲೆ-ಸರ್ಜಾಪುರ-ವರ್ತೂರು-ವೈಟ್‌ಫೀಲ್ಡ್ ಮಾರ್ಗ ಹೊಸಕೋಟೆ ಸೇರುವ ರಸ್ತೆ

ಪ್ರಸ್ತಾವಿತ ರಸ್ತೆಯು ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ-35 ಅಗಿದ್ದು ಆನೇಕಲ್‌ನಿಂದ ಪ್ರಾರಂಭಗೊಂಡು ಅತ್ತಿಬೆಲೆ-ಸರ್ಜಾಪುರ-ವರ್ತೂರು-ವೈಟ್‌ಫೀಲ್ಡ್ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಹೊಸಕೋಟೆ ರಸ್ತೆ (NH-04) ಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ಒಟ್ಟಾರೆ ಉದ್ದ 47.50 ಕಿ.ಮೀಗಳಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಆನೇಕಲ್ ನಿಂದ ವರ್ತೂರು ಕೋಡಿ ವರೆಗೆ ದ್ವಿಪಥ ರಸ್ತೆ ಯಾಗಿದ್ದು ವರ್ತೂರು ಕೋಡಿಯಿಂದ ಹೊಸಕೋಟೆ ರಸ್ತೆಯ ವರೆಗೆ 11.20 ಕಿಮೀ. ಉದ್ದಕ್ಕೆ ಚತುಷ್ಪಥ ರಸ್ತೆಯಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಗುಂಜೂರುನಿಂದ ಕಾಡುಗೋಡಿ-ಬೆಳತೂರು ವೃತ್ತದ ವರೆಗಿನ ರಸ್ತೆಯು 11.2 ಕಿಮೀ ಉದ್ದ ಇದ್ದು ಬಿ.ಬಿ.ಎಂ.ಪಿ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿ ಬರುತ್ತದೆ. ಅತ್ತಿಬೆಲೆ ಯಲ್ಲಿ 1.00ಕಿಮೀ ಮತ್ತು ಸರ್ಜಾಪುರ ದಿಂದ ದೊಮ್ಮಸಂದ್ರ ವರೆಗೆ 4.00ಕಿಮೀ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಚತುಷ್ಪಥ ರಸ್ತೆಯನ್ನಾಗಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ ಕಾಮಗಾರಿಯು ಪ್ರಗತಿಯಲ್ಲಿದೆ.

51

198

ಪ್ರಸ್ತುತ ಈ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಸಂಚರಿಸುವ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯು ಸರಾಸರಿ 45,000 ಪಿ.ಸಿ.ಯು ಗಳಾಗಿದ್ದು ಈ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಿದಲ್ಲಿ ಪ್ರಮುಖ ಸ್ಥಳಗಳಾದ ಆನೇಕಲ್, ಅತ್ತಿಬೆಲೆ, ಸರ್ಜಾಪುರ, ದೊಮ್ಮಸಂದ್ರ, ಹೆಗ್ಗೊಂಡನಹಳ್ಳಿ, ಕಾಟನಲ್ಲೂರು, ಕನ್ನಮಂಗಲ, ದೊಡ್ಡಬನಹಳ್ಳಿ, ಸೀಗೇಹಳ್ಳಿ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಉನ್ನತ ಮಟ್ಟದ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸುವುದರೊಂದಿಗೆ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ಈ ಪರ್ಯಾಯ ರಸ್ತೆಯ ಮೂಲಕ, ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಹೊರವಲಯದಿಂದ ತಲುಪಲು ಸಹಕಾರಿಯಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಶ್ರೀಕೃಷ್ಣ

ಪ್ರಸ್ತಾವಿತ ರಸ್ತೆಗಳ ಯೋಜಿತ ನಿರ್ಮಾಣದ ವಿವರಗಳು

1. ನಾಲ್ಕು ಪಥ/ಅರು ಪಥಗಳ ದ್ವಿಮುಖ ಸಂಚಾರ ರಸ್ತೆ (Divided carriage way)
2. ಪೇವ್ಡ್ ಶೂಲ್ಡರ್.
3. ಮುಚ್ಚಿದ ಆರ್‌ಸಿಸಿ ಚರಂಡಿ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮತ್ತು ಸೇವಾ ಮಾರ್ಗಗಳಿಗೆ ಡಕ್ಟ್ ಆಳವಡಿಕೆ.
4. ಅಗತ್ಯವಿರುವೆಡೆ ರಸ್ತೆಗೆ ವಿದ್ಯುತ್ ಕಂಬಗಳನ್ನು ಅಳವಡಿಸಿ ಬೆಳಕಿನ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಕಲ್ಪಿಸುವುದು.
5. ಅವಶ್ಯವಿದ್ದಲ್ಲಿ ಅಡ್ಡ ಮೋರಿ, ಸಣ್ಣ ಸೇತುವೆ ಮತ್ತು ಬಹುತ್ ಸೇತುವೆಗಳ ಪುನರ್ ನಿರ್ಮಾಣ.
6. ಅವಶ್ಯವಿದ್ದಲ್ಲಿ ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗ ಮತ್ತು ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಹಾದು ಹೋಗಲು ಆರ್‌ಓಬಿ ಮತ್ತು ಆರ್‌ಯುಬಿ ಮತ್ತು ಜಂಕ್ಷನ್‌ಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ.

ಕ್ರಮ ಸಂಖ್ಯೆ	ರಸ್ತೆಯ ಭಾಗ	ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದ ಕಿಮೀ	ಆಗಲ ಮೀ	ರಸ್ತೆಯ ವರ್ಗ
1	ಆನೇಕಲ್ ನಿಂದ ಅತ್ತಿಬೆಲೆ ವರೆಗೆ	11.50	7.00	ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ 35
2	ಅತ್ತಿಬೆಲೆ ಯಿಂದ ಸರ್ಜಾಪುರ ವರೆಗೆ	10.00	7.00	
3	ಸರ್ಜಾಪುರ - ದೊಮ್ಮಸಂದ್ರ ವರೆಗೆ	4.30	14.00 (ನಾಲ್ಕು ಪಥ)	
4	ದೊಮ್ಮಸಂದ್ರ - ವರ್ತೂರು ಕೋಡಿ ವರೆಗೆ	10.30	7.00	
5	ವರ್ತೂರು ಕೋಡಿ - ಹೊಸಕೋಟೆ ರಸ್ತೆ ವರೆಗೆ (NH-04)	11.40	14.00 ಮಿ (ನಾಲ್ಕು ಪಥ)	

4) ಸಮರ್ಥನೆ:-

1. ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಮೂಲಕ ಸಂಚರಿಸುವ ವಾಹನದ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ಕಡಿಮೆಗೊಳಿಸ ಬಹುದಾಗಿದ್ದು ಸುಗಮ ವಾಹನ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಅನುವು ಮಾಡಿದಂತಾಗುತ್ತದೆ.
2. ನಗರದೊಳಗಿನ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಉಪಯೋಗಿಸದೆ, ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆಯಿರುವ ರಸ್ತೆಗಳ ಬದಲಿಗೆ ಪರ್ಯಾಯವಾಗಿ, ನೇರವಾಗಿ ಹಾಗೂ ಸುಗಮವಾಗಿ ಈ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಅಂತರ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ತಲುಪಬಹುದಾಗಿರುತ್ತದೆ.
3. ಹೊಸೂರು ರಸ್ತೆ, ಎಲೆಕ್ಟ್ರಾನಿಕ್ ಸಿಟಿ ಮತ್ತು ನಗರದ ಪೂರ್ವಭಾಗದ ನಿವಾಸಿಗಳಿಗೆ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ನೇರವಾಗಿ ಸುಗಮವಾಗಿ ತಲುಪುವಲ್ಲಿ ಸಹಕಾರಿಯಾಗುತ್ತದೆ.
4. ಹಾಲಿ ಉಪಯೋಗದಲ್ಲಿರುವ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ 7ರಲ್ಲಿ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ಸಂಚರಿಸುವ ವಾಹನದಟ್ಟಣೆಯು ಕಡಿಮೆಯಾಗಿ ಕನಿಷ್ಠ ವೇಳೆಯಲ್ಲಿ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ತಲುಪಬಹುದಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಶ್ರೀಕೃಷ್ಣ 5

5. ಹಾರೋಹಳ್ಳಿ, ಜಿಗಣಿ, ಅತ್ತಿಬೆಲೆ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶಗಳ ಮೂಲಕ ಸುಗಮ ವಾಹನ ಸಂಚಾರ ಒದಗಿಸಿ ಈ ಪರ್ಯಾಯ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೂಲಕ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ ಹಾಗೂ ನಗರದ ಉತ್ತರ ಭಾಗದಲ್ಲಿನ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನ ವಲಯಗಳಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ದೊರೆಯುವುದರಿಂದ ಸುಗಮವಾಗಿ ಸಂಚರಿಸಬಹುದಾಗಿದ್ದು ಇದರೊಂದಿಗೆ ನಗರದ ಒಳ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿನ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆ ಕಡಿಮೆಯಾಗುವುದು.

5) ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ವಿವಿಧ ಇಲಾಖೆಗಳೊಂದಿಗೆ ಸಮಾಲೋಚನೆ:-

ಅ. ಆರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆಯ ಸಹಮತಿ:

೪ ಡಿಸೆಂಬರ್ ೨೦೧೫/೨೦೧೬

6) ಆರ್ಥಿಕ ಪರಿಣಾಮಗಳು:-

ಸದರಿ ರಸ್ತೆಗಳ ಕಾಮಗಾರಿಯ ಒಟ್ಟು ಆರ್ಥಿಕ ಪರಿಣಾಮಗಳು ಈ ಕೆಳಗಿನಂತಿದೆ.

(ರೂ.ಕೋಟಿಗಳಲ್ಲಿ)

ಕ್ರ.ಸಂ	ರಸ್ತೆಯ ಹೆಸರು	ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದ (ಕಿ.ಮೀ.)	ನಿರ್ಮಾಣ ವೆಚ್ಚ ರೂ.	ಭೂಸ್ವಾಧೀನ ಮೊತ್ತ ರೂ.	ಒಟ್ಟು ಮೊತ್ತ ರೂ.
1	ಹೊಸಕೋಟೆ ಬೂದಿಗರೆ ಕ್ರಾಸ್ ನಿಂದ (NH-4) ಬೂದಿಗರೆ - ಮೈಲನಹಳ್ಳಿ ಮಾರ್ಗ ದೇವನಹಳ್ಳಿ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ ಸೇರುವ ರಸ್ತೆ	22.00	220.00	200.00	420.00
2	ನೆಲಮಂಗಲ (NH-4) ದಿಂದ ಮಧುರೆ-ಬ್ಯಾಥಾ- ರಾಜಾನುಕುಂಟೆ-ತಿಮ್ಮಸಂದ್ರ-ಎಂ.ವಿ.ಸೋಲಾರ್ಸ್ -ದೇವನಹಳ್ಳಿ ರಸ್ತೆ	43.50	435.00	70.00	505.00
3	ಹಾರೋಹಳ್ಳಿಯಿಂದ (NH-209) ಉರುಗನದೊಡ್ಡಿ - ಜಿಗಣಿ - ಕೆಐಎಡಿಬಿ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶ ಮಾರ್ಗ, ಆನೇಕಲ್	42.00	420.00	125.00	545.00
4	ಆನೇಕಲ್ (SH-87) ನಿಂದ ಅತ್ತಿಬೆಲೆ-ಸರ್ಜಾಪುರ-ವರ್ತೂರು-ವೈಟ್‌ಫೀಲ್ಡ್ ಮಾರ್ಗ ಹೊಸಕೋಟೆ (NH-4) ಸೇರುವ	47.50	475.00	150.00	575.00
	ಒಟ್ಟು	155.00	1550.00	545.00	2095.00

1.00 ಕಿಮೀ ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಿಸಲು ಪರಿಗಣಿಸಿರುವ ಮೊತ್ತ - ರೂ. 10.00 ಕೋಟಿಗಳು. ಒಟ್ಟಾರೆ ಭೂಸ್ವಾಧೀನ ಮೊತ್ತ -ರೂ. 545.00 ಕೋಟಿಗಳು. ಈ ಮೇಲಿನ 4 ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸುವಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟಾರೆಯಾಗಿ ರೂ. 2095.00 ಕೋಟಿಗಳ ಅವಶ್ಯಕತೆಯಿರುತ್ತದೆ. ಸದರಿ ರಸ್ತೆಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗಾಗಿ ಶೇಕಡ 50% ರಷ್ಟು ಯೋಜನಾ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಸರ್ಕಾರದ ವತಿಯಿಂದ ಒದಗಿಸಲಾಗುವುದು. ಉಳಿದ ಶೇಕಡಾ 50% ರಷ್ಟು ಯೋಜನಾ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ನಿಗಮವು ಹಣಕಾಸು ಸಂಸ್ಥೆಗಳಿಂದ ಸಾಲ ಪಡೆದು ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ. ಹಣಕಾಸು ಸಂಸ್ಥೆಗಳಿಂದ ಪಡೆಯಲಾದ ಸಾಲವನ್ನು ಮರು ಪಾವತಿಸಲು ಬೇರೆ ಯಾವ ಸಂಪನ್ಮೂಲಗಳು ಕೆಆರ್‌ಡಿ‌ಸಿಎಲ್ ಗೆ ಇಲ್ಲದಿರುವುದರಿಂದ ಸದರಿ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲೆ ಬಳಕೆದಾರರ ಶುಲ್ಕ (ಟೋಲ್) ವಿಧಿಸುವ ಮೂಲಕ ಸಾಲವನ್ನು ಮರುಪಾವತಿಸಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಶ್ರೀ ಶ್ರೀಶಂಕರ್

ಸುಬ್ರಹ್ಮಣ್ಯ

200

-6-

7) ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಸಚಿವರ ಅನುಮೋದನೆ:-

8) ಅನುಷ್ಠಾನ ವೇಳಾಪಟ್ಟಿಯ ಕುರಿತು ಮಾಹಿತಿ:-

ಅಪೆಂಡಿಕ್ಸ್-1 ರಲ್ಲಿ ಲಗತ್ತಿಸಿದೆ.

9) ಸಮಾನತೆ / ಒಳಗೊಳ್ಳುವಿಕೆ, ಹೊಸ ಕಲ್ಪನೆಗಳು ಮತ್ತು ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಹೊಣೆಗಾರಿಕೆ:-

ಅಪೆಂಡಿಕ್ಸ್-2 ರಲ್ಲಿ ಲಗತ್ತಿಸಿದೆ.

10) ಮಹತ್ವದ ಮೈಲುಗಲ್ಲುಗಳನ್ನು ಕುರಿತು ಹೇಳಿಕೆ ಹಾಗೂ ಅವುಗಳನ್ನು ಸಾಧಿಸುವ ಬಗ್ಗೆ ನಿಗದಿಪಡಿಸಿದ ದಿನಾಂಕಗಳು:-

ಅಪೆಂಡಿಕ್ಸ್-3 ರಲ್ಲಿ ಲಗತ್ತಿಸಿದೆ.

11) ಅನುಮೋದನೆ ಕೋರುವ ಕಂಡಿಕೆ:-

ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರ (ವ್ಯವಹಾರ ನಿರ್ವಹಣೆ) ನಿಯಮಗಳು 1977ರ ಮೊದಲನೇ ಷೆಡ್ಯೂಲ್‌ನ ಐಟಂ 15 ರನ್ವಯ ಈ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಗೆ ಸಚಿವ ಸಂಪುಟದ ಅನುಮೋದನೆ ಅಗತ್ಯವಿದೆ.

12) ಮೇಲಿನ ವಿಷಯಗಳ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಈ ಕೆಳಕಂಡ ಅಂಶಗಳಿಗೆ ಸಚಿವ ಸಂಪುಟದ ಅನುಮೋದನೆಯನ್ನು ಕೋರಲಾಗಿದೆ.

1. ಈ ನಾಲ್ಕು ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್ ವತಿಯಿಂದ ಇಪ್ಪಿ ಮಾದರಿಯಲ್ಲಿ ಕೈಗೊಳ್ಳಲು ಆಡಳಿತಾತ್ಮಕ ಅನುಮೋದನೆ.
2. ಕಾರ್ಯಸಾಧ್ಯತಾ ವರದಿಯನ್ವಯ ಅನುಗುಣವಾಗಿ, 4/6 ಪಥವುಳ್ಳ ದ್ವಿಮುಖ ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ಅಗತ್ಯವಿರುವೆಡೆ ಸೇವಾ ರಸ್ತೆ ನಿರ್ವಹಿಸಲು ಅನುಮೋದನೆ.
3. ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ತೀವ್ರವಾಗಿ ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಲು ಅನುವಾಗುವಂತೆ ಪ್ಯಾಕೇಜುಗಳಲ್ಲಿ ~~ಕಾಮಗಾರಿ~~ ^{ಭಾಗವಾಗಿ} (Packaging & Shifting) ~~ಎಂದು~~ ಕಾಮಗಾರಿ ಕೈಗೊಳ್ಳಲು ಅನುಮೋದನೆ.

(ಎಂ.ಲಕ್ಷ್ಮಿನಾರಾಯಣ)

ಸರ್ಕಾರದ ಅಪರ ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ
ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂ ಹಾಗೂ ಒ ಜ ಇಲಾಖೆ.

ರಹಸ್ಯ

ಕಡತ ಸಂಖ್ಯೆ: ಲೋಇ 71 ಇಎಪಿ 2017

ಇಲಾಖೆ: ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ

ಅನುಷ್ಠಾನ ವೇಳಾಪಟ್ಟಿಯ ಕುರಿತು ಮಾಹಿತಿ

ವಿಷಯ: ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತದ (ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್) ಮೂಲಕ ಬೆಂಗಳೂರು ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ 150 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ ಬಗ್ಗೆ.

ಸಚಿವ ಸಂಪುಟ ನಿರ್ಣಯದ ಸಾರಾಂಶ	ಆಗಬಹುದಾದ ಪ್ರಯೋಜನ / ಫಲಿತಾಂಶ	ಕಾಲಮಿತಿ ಹಾಗೂ ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸುವ ರೀತಿ/ ಮಾಹಿತಿಯನ್ನು ಸಚಿವ ಸಂಪುಟಕ್ಕೆ ಒದಗಿಸುವ ಕುರಿತು.
ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತದ (ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್) ಮೂಲಕ ಬೆಂಗಳೂರು ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ 150 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡುವ ಕುರಿತು.	ಸದರಿ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವುದರಿಂದ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಉತ್ತಮ ಸಂಚಾರ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗೆ ಅನುವು ಮಾಡಿಕೊಡಲಾಗುವುದು.	<ul style="list-style-type: none"> • ಸಚಿವ ಸಂಪುಟದ ನಿರ್ಣಯದಂತೆ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ಕ್ರಮಕೈಗೊಳ್ಳುವುದು. • ಈ ಕಾಮಗಾರಿಯನ್ನು 18 ತಿಂಗಳಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಾಣ ಮಾಡುವುದು. • 10 ವರ್ಷ ಅವಧಿಗೆ ರಿಯಾಯಿತಿ ದಾರರು ರಸ್ತೆ ನಿರ್ವಹಣೆಯೊಂದಿಗೆ ಟೋಲ್ ಸಂಗ್ರಹಣೆ ಮಾಡಲಾಗುವುದು.

(ಎಂ.ಲಕ್ಷ್ಮಿ ನಾರಾಯಣ)

ಸರ್ಕಾರದ ಅಪರ ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ
ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂ ಹಾಗೂ ಒ ಜ ಇಲಾಖೆ.

ರಹಸ್ಯ

ಕಡತ ಸಂಖ್ಯೆ: ಲೋಇ 71 ಇಎಪಿ 2017

ಇಲಾಖೆ: ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ

ಸಮಾನತೆ/ಒಳಗೊಳ್ಳುವಿಕೆ, ಹೊಸ ಕಲ್ಪನೆಗಳು ಮತ್ತು ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಹೊಣೆಗಾರಿಕೆ

ವಿಷಯ: ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತದ (ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್) ಮೂಲಕ ಬೆಂಗಳೂರು ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ 150 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ ಬಗ್ಗೆ.

ಕ್ರಮ ಸಂಖ್ಯೆ	ಸಾಧಿಸಬೇಕಾದ ಗುರಿ	ಈ ಗುರಿಯನ್ನು ಸಾಧಿಸಲು ಪ್ರಸ್ತಾವನೆ ಹೇಗೆ ಪೂರಕವಾಗಿರುತ್ತದೆ.
1.	ಸಮಾನತೆ / ಒಳಗೊಳ್ಳುವಿಕೆ	ಹಾಲಿ ಇರುವ ಹೊರ ವರ್ತುಲ ರಸ್ತೆಯ ಸಾಮರ್ಥ್ಯ ಮೀರಿ ಅಧಿಕ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆ ಉಂಟಾಗುತ್ತಿದ್ದು, ಇದರಿಂದ ಹೊರವರ್ತುಲ ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ಪ್ರಮುಖ ನಗರಗಳ ಸಂಪರ್ಕ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆ ಉಂಟಾಗುತ್ತಿರುವುದರಿಂದ ವಾಹನ ಚಲನೆಯ ವೇಗ ಪ್ರತಿ ಗಂಟೆಗೆ ಸರಾಸರಿ 8 ರಿಂದ 10 ಕಿಮೀ ಗಳಿಗೆ ಸೀಮಿತವಾಗಿ ಕಾಲವ್ಯಯವಾಗುತ್ತಿದೆ, ಪ್ರಸ್ತಾಪಿತ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸುವುದರಿಂದ ನಗರದಲ್ಲಿ ಸಂಚರಿಸಲು ಹೆಚ್ಚು ಕಾಲವ್ಯಯವಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ನಗರದ ಹೊರ ಭಾಗದ ರಸ್ತೆಗಳು ಉತ್ತಮ ರಸ್ತೆಗಳಾಗುವುದರಿಂದ ವಾಹನಗಳ ನಗರ ಪ್ರವೇಶ ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ಅಲ್ಲದೇ ಹೊರವಲಯದ ಪ್ರದೇಶ, ಕೈಗಾರಿಕಾ ವಲಯ, ಮಾಹಿತಿ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನ ವಲಯ ಹಾಗೂ ಅಂತರ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ಉತ್ತಮ, ಸುರಕ್ಷಿತ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಿದಂತಾಗುತ್ತದೆ. ಅಂತಿಮವಾಗಿ ನಿರೀಕ್ಷಿತ ಸ್ಥಳಗಳಿಗೆ ಸೇರುವ ಸಂಚಾರ ಅವಧಿ ಕಡಿಮೆಗೊಳ್ಳುವುದಲ್ಲದೇ ಇಂಧನ ಉಳಿತಾಯ ಉಂಟಾಗುತ್ತದೆ ಹಾಗೂ ಪರಿಸರ ಮಾಲಿನ್ಯವನ್ನು ತಡೆಗಟ್ಟಬಹುದಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಈ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಿದ ರಸ್ತೆಯ ಮೇಲೆ ಬಳಕೆದಾರರ ಶುಲ್ಕ (ಟೋಲ್) ನಿಂದ ಬಂದ ಹಣವನ್ನು ಆರ್ಥಿಕ ಸಂಸ್ಥೆಗಳಿಂದ ಪಡೆದ ಸಾಲವನ್ನು ತೀರಿಸುವುದರ ಜೊತೆಗೆ ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್ ನಿಂದ ಹಿಂದುಳಿದ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿನ ಆರ್ಥಿಕವಾಗಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ಸಾಧುವಲ್ಲದ ರಸ್ತೆಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ವಿನಿಯೋಗಿಸಬಹುದಾಗಿದೆ ಹಾಗೂ ಈ ಮೂಲಕ ಸಮಗ್ರ ರಾಜ್ಯದ ಎಲ್ಲ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಸಮಗ್ರವಾಗಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಿ ಸಮಾನತೆ ಸಾಧಿಸಬಹುದಾಗಿದೆ.
2.	ಹೊಸ ಕಲ್ಪನೆಗಳು	ಹೊರವಲಯದ ಪ್ರದೇಶ, ಕೈಗಾರಿಕಾ ವಲಯ, ಮಾಹಿತಿ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನ ವಲಯ ಹಾಗೂ ಅಂತರ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ಉತ್ತಮ, ಸುರಕ್ಷಿತ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಿದಂತಾಗುತ್ತದೆ.
3.	ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಹೊಣೆಗಾರಿಕೆ	ಸದರಿ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವುದರಿಂದ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಸುಗಮ ವಾಹನ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಅನುವು ಮಾಡಿಕೊಟ್ಟಂತಾಗುತ್ತದೆ.

ಸಹಿ:

ಹೆಸರು: ಎಂ.ಲಕ್ಷ್ಮಿನಾರಾಯಣ

ಪದನಾಮ: ಸರ್ಕಾರದ ಅಪರ ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ

ದೂರವಾಣಿ ಸಂಖ್ಯೆ: 080-22034839

203

ಅಪೆಂಡಿಕ್ಸ್-3

ರಹಸ್ಯ

ಕಡತ ಸಂಖ್ಯೆ: ಲೋಇ 71 ಇಎಪಿ 2017

ಇಲಾಖೆ: ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ

ಮಹತ್ವದ ಮೈಲಿಗಲ್ಲುಗಳನ್ನು ಕುರಿತು ಹೇಳಿಕೆ ಹಾಗೂ ಅವುಗಳನ್ನು ಸಾಧಿಸುವ ಬಗ್ಗೆ ನಿಗದಿಪಡಿಸಿದ ದಿನಾಂಕಗಳು

ವಿಷಯ: ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತದ (ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್) ಮೂಲಕ ಬೆಂಗಳೂರು ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ 150 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ ಬಗ್ಗೆ.

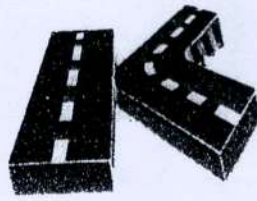
ಕ್ರಮ ಸಂಖ್ಯೆ	ಮಹತ್ವದ ಮೈಲಿಗಲ್ಲುಗಳು	ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಲು ಹಾಕಿಕೊಂಡ ಕಾಲಮಿತಿ / ನಿಗದಿಪಡಿಸಿದ ದಿನಾಂಕ
1.	ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತದ (ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್) ಮೂಲಕ ಬೆಂಗಳೂರು ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ 150 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಸುಗಮ ವಾಹನ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಅನುವು ಮಾಡಿಕೊಡುವುದು.	<ul style="list-style-type: none"> • ಕಾರ್ಯಸಾಧ್ಯತಾ ವರದಿ ತಯಾರಿಕೆಗೆ ಸೇವಾ ಸಲಹೆಗಾರರನ್ನು ನೇಮಿಸಲು - 01 ತಿಂಗಳು • ಕಾರ್ಯಸಾಧ್ಯತಾ ವರದಿ ತಯಾರಿಕೆಗೆ - 02 ತಿಂಗಳು • ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕೆ ಟೆಂಡರ್ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆ - 02 ತಿಂಗಳು • ಕಾಮಗಾರಿ ನಿರ್ಮಾಣ ಅವಧಿ - 18 ತಿಂಗಳು <p>ಒಟ್ಟು - 01 ವರ್ಷ 11 ತಿಂಗಳು</p>

ಸಹಿ:

ಹೆಸರು: ಎಂ.ಲಕ್ಷ್ಮಿನಾರಾಯಣ

ಪದನಾಮ: ಸರ್ಕಾರದ ಅಪರ ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ

ದೂರವಾಣಿ ಸಂಖ್ಯೆ: 080-22034839



204

45

KARNATAKA ROAD DEVELOPMENT CORPORATION LTD.

ಸಂಖ್ಯೆ:ಕೆಆರ್‌ಡಿ‌ಸಿ‌ಎಲ್/ವ್ಯನಿ/ಆಯವ್ಯಯರಸ್ತೆಗಳು/2017-18/229

ದಿನಾಂಕ: 26.04.2017

ಇವರಿಗೆ,

ಸರ್ಕಾರದ ಅಪರ ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿಗಳು,
ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಬಂದರು ಹಾಗೂ ಒಳನಾಡು
ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ, 3ನೇಮಹಡಿ,
ವಿಕಾಸಸೌಧ, ಬೆಂಗಳೂರು.

[Handwritten signature]
26/4/17

ವಿಷಯ: ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಲು ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತ (ಕೆಆರ್‌ಡಿ‌ಸಿ‌ಎಲ್)ದ ಮೂಲಕ ಬೆಂಗಳೂರು ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸುವ ಬಗ್ಗೆ.

ಉಲ್ಲೇಖ: 2017-18ನೇ ಸಾಲಿನ ಆಯವ್ಯಯ ಘೋಷಣೆ.

ಮಾನ್ಯರೆ,

ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಲು ರೂ.1455.00 ಕೋಟಿ ಅಂದಾಜು ಮೊತ್ತದಲ್ಲಿ ಕೆ.ಆರ್.ಡಿ.ಸಿ.ಎಲ್ ಮೂಲಕ ಬೆಂಗಳೂರು ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ 150 ಕಿ.ಮೀ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲು ಉದ್ದೇಶಿಸಿ 2017-18ನೇ ಸಾಲಿನ ಆಯವ್ಯಯದಲ್ಲಿ ಘೋಷಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಸದರಿ ರಸ್ತೆ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಖಾಸಗಿ ಸಹಭಾಗಿತ್ವದ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸಲು ಈ ಕೆಳಗೆ ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಿದ ಅಂಶಗಳಿಗೆ ಸಚಿವ ಸಂಪುಟ ಸಭೆಯ ಅನುಮೋದನೆ ಅವಶ್ಯವಿರುತ್ತದೆ.

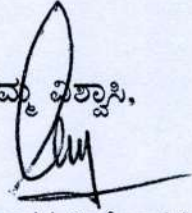
1. ಆಯವ್ಯಯದಲ್ಲಿ ಘೋಷಿಸಿರುವ ನಾಲ್ಕು ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಕರಅನಿನಿ ವತಿಯಿಂದ ಕೈಗೊಳ್ಳಲು ಆಡಳಿತಾತ್ಮಕ ಅನುಮೋದನೆ
2. ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಕಾಮಗಾರಿಗಳನ್ನು ಕರಅನಿನಿ ವತಿಯಿಂದ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಖಾಸಗಿ ಸಹಭಾಗಿತ್ವದ ಆಧಾರಿತ ಹೈಬ್ರಿಡ್ ವರ್ಷಾಸನ ಮಾದರಿಯಲ್ಲಿ ಕೈಗೊಳ್ಳಲು ಅನುಮೋದನೆ.
3. ಯೋಜನೆ ನಿರ್ಮಾಣದ ನಂತರ ಹತ್ತು ವರ್ಷಗಳ ಅವಧಿಗೆ ಸರ್ಕಾರದಿಂದ 2420 ಕೋಟಿ ರೂಗಳ ವರ್ಷಾಸನ ಬೆಂಬಲ ಮತ್ತು ಕರಅನಿನಿವು ರೂ 1029 ಕೋಟಿ ಮೊತ್ತವನ್ನು ಸರ್ಕಾರದ ಖಾತರಿಯೊಂದಿಗೆ ಆರ್ಥಿಕ ಸಂಸ್ಥೆಗಳಿಂದ ಸಾಲ ರೂಪದಲ್ಲಿ ಪಡೆದುಕೊಳ್ಳಲು ಹಾಗೂ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಿ ಖಾಸಗಿಯವರಿಂದ ಟೋಲ್ ಸಂಗ್ರಹಿಸಿ ಸಾಲ ತೀರಿಸುವ ಬಗ್ಗೆ ಅನುಮೋದನೆ

6/4/17
ಎಇ

4. ಯೋಜನಾ ಕಾರ್ಯಸಾಧ್ಯತಾ ವರದಿಯನ್ನು ತಯಾರಿಸಲು ಸಮಾಲೋಚಕರ ಸೇವೆಯನ್ನು ಪಡೆದುಕೊಳ್ಳಲು ಅನುಮೋದನೆ ಹಾಗೂ ಈ ಸೇವೆಗೆ 350/- ಲಕ್ಷ ರೂಗಳ ಅನುದಾನ ನೀಡುವಿಕೆ.
5. ಕಾರ್ಯಸಾಧ್ಯತಾ ವರದಿಯನ್ವಯ ಅನುಗುಣವಾಗಿ, 4 / 6 ಪಥವುಳ್ಳ ದ್ವಿಮುಖ ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ಅಗತ್ಯವಿರುವೆಡೆ ಸೇವಾ ರಸ್ತೆ ನಿರ್ವಹಿಸಲು ಅನುಮೋದನೆ.
6. ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಶೀಘ್ರವಾಗಿ ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಲು ಅನುವಾಗುವಂತೆ ಪ್ಯಾಕೇಜುಗಳಲ್ಲಿ / ತುಂಡು ಭಾಗಗಳಾಗಿ (Packaging & Slicing) ವಿಂಗಡಿಸಿ ಕಾಮಗಾರಿ ಕೈಗೊಳ್ಳಲು ಅನುಮೋದನೆ.

ಯೋಜನೆಗಳ ಅನುಷ್ಠಾನ ಕುರಿತು ಸಂಕ್ಷಿಪ್ತ ವಿವರಗಳನ್ನು ತಮ್ಮ ಅವಗಾಹನೆಗಾಗಿ ಸಲ್ಲಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಅಡಕ: ಸಂಕ್ಷಿಪ್ತ ವರದಿ

ತಮ್ಮ ವಿಶ್ವಾಸಿ,


ವ್ಯವಸ್ಥಾಪಕ ನಿರ್ದೇಶಕರು,
ಕಕಅನಿವಿ, ಬೆಂಗಳೂರು.

ಸಚಿವ ಸಂಪುಟ ಸಭೆಗೆ ಕರಡು ಟಿಪ್ಪಣಿ

ವಿಷಯ ಸಂಖ್ಯೆ: ಸಿ-----/2017

ಇಲಾಖೆ: ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತ, ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಬಂದರು ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ

ವಿಷಯ: ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತ (ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್) ಮೂಲಕ ಬೆಂಗಳೂರು ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ 150 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸುವ ಬಗ್ಗೆ.

(1) ಪೀಠಿಕೆ:

ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಬಂದರು ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿ ಬರುವ ಬೆಂಗಳೂರು ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ ಒಟ್ಟು 150.00 ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದದ ನಾಲ್ಕು ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು 1445.00 ಕೋಟಿ ರೂ ಮೊತ್ತದಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ ಸಂಚರಿಸುವ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಲು ಕೆ.ಆರ್.ಡಿ.ಸಿ.ಎಲ್ ವತಿಯಿಂದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ಉದ್ದೇಶಿಸಿ 2017-18ನೇ ಸಾಲಿನ ಆಯವ್ಯಯದಲ್ಲಿ ಘೋಷಿಸಲಾಗಿದೆ. ಯೋಜನೆಯ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಕೆಳಗೆ ಸೂಚಿಸಿದೆ.

1. ಹೊಸಕೋಟೆ ರಸ್ತೆಯಿಂದ ಬೂದಿಗರೆ-ಮೈಲೇನಹಳ್ಳಿ ಮಾರ್ಗ ದೇವನಹಳ್ಳಿ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ ಸೇರುವ ರಸ್ತೆ
2. ನೆಲಮಂಗಲದಿಂದ ಮಧುರೆ-ಬ್ಯಾಥಾ ರಸ್ತೆ
3. ಹಾರೋಹಳ್ಳಿ ಯಿಂದ ಉರುಗನದೊಡ್ಡಿ-ಜಿಗಣಿ-ಕೆಐಎಡಿಬಿ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶ ಮಾರ್ಗ ಆನೇಕಲ್ ಸೇರುವ ರಸ್ತೆ
4. ಆನೇಕಲ್ ನಿಂದ ಅತ್ತಿಬೆಲೆ-ಸರ್ಜಾಪುರ-ವರ್ತೂರು-ವೈಟ್‌ಫೀಲ್ಡ್ ಮಾರ್ಗ ಹೊಸಕೋಟೆ ಸೇರುವ ರಸ್ತೆ

ಈ ನಾಲ್ಕು (4) ರಸ್ತೆಗಳ ವಾಸ್ತವಿಕ ಸ್ಥಿತಿ ಹಾಗೂ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ಉದ್ದೇಶಿಸಿರುವ ರಸ್ತೆವಾರು ವಿವರಗಳನ್ನು ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯಲ್ಲಿ ಮಂಡಿಸಿದೆ:

(2) ಹಿನ್ನೆಲೆ:

ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ ಏಳು ನಗರ ಸಭೆಗಳ ವಿಲೀನದ ನಂತರ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯ ವ್ಯಾಪಕವಾಗಿ ಬೆಳೆದಿದ್ದ ಜನಸಂಖ್ಯೆಯೊಂದಿಗೆ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಮತ್ತು ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆಯು ಸಹ ಬಹುದ್ದಾರಿ (Manifold) ಯಾಗಿ ಅಧಿಕಗೊಂಡಿರುತ್ತದೆ.

ಅಲ್ಲದೇ, ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಸುತ್ತಮುತ್ತ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ಮಾಹಿತಿ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನ ವಲಯ ಮತ್ತು ಕೈಗಾರಿಕಾ ವಲಯಗಳನ್ನು ಸಹ ಸ್ಥಾಪಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಈ ವಲಯಗಳಲ್ಲಿ ಸೇವೆ ಸಲ್ಲಿಸುತ್ತಿರುವ ಸಿಬ್ಬಂದಿಗಳೂ ಸಹ ಅಧಿಕಗೊಂಡಿದ್ದು, ಈ ಸ್ಥಳಗಳಿಗೆ ಪ್ರಯಾಣಿಸುವ ವಾಹನಗಳ ಅಧಿಕ ದಟ್ಟಣೆಯಿಂದಾಗಿ ನಗರ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಸಂಚರಿಸಲು ಕಾಲವ್ಯಯದೊಂದಿಗೆ, ಇಂಧನ ಉಪಯೋಗವು ಸಹ ಅಧಿಕವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ದೇವನಹಳ್ಳಿಯ ಸಮೀಪ ನಗರದಿಂದ ಸುಮಾರು 40 ಕಿಮೀ ಅಂತರದಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿರುವ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣದಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರಕ್ಕೆ ಬರುವ/ಹೊರಹೋಗುವ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ

ಸಂಖ್ಯೆಯು ಸಹ ಬಹುದ್ದಾರಿ (Manifold) ಯಾಗಿ ಅಧಿಕಗೊಂಡಿರುತ್ತದೆ. ಇತ್ತೀಚಿನ ಲಭ್ಯ ವರದಿಯ ಪ್ರಕಾರ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರವು ವಾಹನ ಇಂಧನವನ್ನು ಅತ್ಯಧಿಕವಾಗಿ ಬಳಸುತ್ತಿದ್ದು ದೇಶದಲ್ಲಿ ಎರಡನೇ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿರುತ್ತದೆ.

(3) ಪ್ರಸ್ತಾವನೆ :

ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ದೇಶಿಸಿರುವ ನಾಲ್ಕು (4) ರಸ್ತೆಗಳ ವಿವರಗಳನ್ನು ಮಂಡಿಸಿದೆ.

1. ಹೊಸಕೋಟೆ ರಸ್ತೆಯಿಂದ ಬೂದಿಗರೆ-ಮೈಲನಹಳ್ಳಿ ಮಾರ್ಗ ದೇವನಹಳ್ಳಿ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ ಸೇರುವ ರಸ್ತೆ

ಪ್ರಸ್ತಾವಿತ ರಸ್ತೆಯು ಹೊಸಕೋಟೆ ಬೂದಿಗರೆ ಕ್ರಾಸ್ (NH-04) ನಿಂದ ಪ್ರಾರಂಭಗೊಂಡು ಮಂಡೂರು-ಬೂದಿಗರೆ-ಸಿಂಗಹಳ್ಳಿ-ಕಾಡಯರಪ್ಪನಹಳ್ಳಿ-ಮೈಲನಹಳ್ಳಿ ಮುಖಾಂತರ ದೇವನಹಳ್ಳಿ ಬಳಿಯ ಕೆಂಪೇಗೌಡ ಅಂತರ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ಸಂಪರ್ಕಿಸುವ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಸೇರುವ ರಸ್ತೆಯಾಗಿದ್ದು, ಒಟ್ಟಾರೆ ಉದ್ದ 24.0 ಕಿ.ಮೀ ಇರುತ್ತದೆ. ದೇವನಹಳ್ಳಿ-ಮೈಲನಹಳ್ಳಿ ಭಾಗದ 2.0 ಕಿ.ಮೀ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಮೂಲಸೌಲಭ್ಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಇಲಾಖೆ ರವರು ಒದಗಿಸಿರುವ ರೂ. 31.50 ಕೋಟಿಗಳ (ಭೂಸ್ವಾಧೀನ ಮೊತ್ತ ಸೇರಿದಂತೆ) ಅನುದಾನದಡಿ ಕಾಮಗಾರಿಯನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳಲಾಗಿದ್ದು ಪ್ರಗತಿಯಲ್ಲಿರುತ್ತದೆ. ಉಳಿದಂತೆ ಮೈಲನಹಳ್ಳಿ ಯಿಂದ ಹೊಸಕೋಟೆ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಸಂಪರ್ಕಿಸುವ ಭಾಗವು ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ-104ರ ಭಾಗವಾಗಿದ್ದು 22.00 ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದವಿದ್ದು ದ್ವಿಪಥ ರಸ್ತೆಯಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಪ್ರಸ್ತುತ ಈ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಸಂಚರಿಸುವ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯು ಸರಾಸರಿ 18,500 ಪ್ಯಾಸೆಂಜರ್ ಕಾರ್ ಯೂನಿಟ್ (ಪಿ.ಸಿ.ಯು) ಗಳಾಗಿದ್ದು, ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಿದಲ್ಲಿ ಈ ರಸ್ತೆಯು ಹಾದು ಹೋಗುವ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೂ ಸಹ ಉನ್ನತ ಮಟ್ಟದ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುವುದರೊಂದಿಗೆ ನಗರದ ಪೂರ್ವಭಾಗದಲ್ಲಿ ವಾಸಿಸುವ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ತಲುಪಲು ಪರ್ಯಾಯ ರಸ್ತೆಯಾಗಿ ರೂಪುಗೊಳ್ಳುತ್ತದೆ. ಇದರಿಂದ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ತಲುಪಲು ಉಪಯೋಗಿಸುತ್ತಿರುವ ಹಾಲಿ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿನ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆ ಕಡಿಮೆಯಾಗುವುದು.

ರಸ್ತೆಯ ವಿವರಗಳು:

ಕ್ರಮ ಸಂಖ್ಯೆ	ರಸ್ತೆಯ ಭಾಗ	ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದ ಕಿಮೀ	ಆಗಲ ಮಿ	ರಸ್ತೆಯ ವರ್ಗ
1	ಹೊಸಕೋಟೆ - ಬೂದಿಗರೆ ಕ್ರಾಸ್ (NH-04) ನಿಂದ ಮೈಲನಹಳ್ಳಿ ವರೆಗೆ	22.00	7.00	ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ 104

2. ನೆಲಮಂಗಲದಿಂದ ಮಧುರೆ-ಬ್ಯಾಥಾ ರಸ್ತೆ

ಪ್ರಸ್ತಾವಿತ ರಸ್ತೆಯು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ-4 ಹಾಗೂ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ 48 ರ ಜಂಕ್ಷನ್‌ಗೆ ಹೊಂದಿಕೊಂಡಿರುವ ನೆಲಮಂಗಲ ಪಟ್ಟಣ ದಿಂದ ಪ್ರಾರಂಭಗೊಂಡು ಪ್ರಮುಖ ಧಾರ್ಮಿಕ ಸ್ಥಳವಾದ ಮಧುರೆ ದೇವಸ್ಥಾನದ (ಕನಕವಾಡಿ) ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ರಾಜಾನುಕುಂಟೆ ಮುಖೇನ ದೇವನಹಳ್ಳಿ ಬಳಿಯ ಕೆಂಪೇಗೌಡ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುತ್ತಿದ್ದು ಪ್ರಸ್ತಾವಿತ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ 3 ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿ ರೈಲ್ವೇ ಮಾರ್ಗ ಹಾದು ಹೋಗಿರುತ್ತದೆ.

ಪ್ರಸ್ತುತ ಈ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಸಂಚರಿಸುವ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯು ಸರಾಸರಿ 15,000 ಪಿಸಿಯು ಗಳಾಗಿದ್ದು, ಈ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಿದಲ್ಲಿ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ತಲುಪಲು ಪರ್ಯಾಯ ರಸ್ತೆಯಾಗಿ ರೂಪುಗೊಳ್ಳುತ್ತದೆ ಇದರಿಂದ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ತಲುಪಲು ಉಪಯೋಗಿಸುತ್ತಿರುವ ಹಾಲಿ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿನ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆ ಕಡಿಮೆಯಾಗುವುದು.

ರಸ್ತೆಯ ವಿವರಗಳು:

ಕ್ರಮ ಸಂಖ್ಯೆ	ರಸ್ತೆಯ ಭಾಗ	ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದ ಕಿಮೀ	ಆಗಲ ಮೀ	ರಸ್ತೆಯ ವರ್ಗ
1	ನೆಲಮಂಗಲ ದಿಂದ ಮಧುರೆ ವರೆಗೆ	15.00	5.50	ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ 74
2	ಮಧುರೆ ಯಿಂದ ಬ್ಯಾಥಾ ವರೆಗೆ	5.00	7.00	ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆ
3	ಬ್ಯಾಥಾ ದಿಂದ ರಾಜಾನುಕುಂಟೆವರೆಗೆ	10.50	7.00	ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆ
4	ರಾಜಾನುಕುಂಟೆ ಯಿಂದ ತಿಮ್ಮಸಂದ್ರ ವರೆಗೆ	4.50	5.50	ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ
5	ತಿಮ್ಮಸಂದ್ರ ದಿಂದ ಎಂ.ವಿ ಸೋಲಾರ್ ವರೆಗೆ (NH-07)	2.50	5.50	ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ
		3.00	7.00	

3. ಹಾರೋಹಳ್ಳಿ ಯಿಂದ ಉರುಗನದೊಡ್ಡಿ-ಜಿಗಣಿ-ಕೆಐಎಡಿಬಿ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶ ಮಾರ್ಗ ಆನೇಕಲ್ ಸೇರುವ ರಸ್ತೆ

ಪ್ರಸ್ತಾವಿತ ರಸ್ತೆಯು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ-209 ಕ್ಕೆ ಹೊಂದಿಕೊಂಡಿರುವ ಹಾರೋಹಳ್ಳಿಯಿಂದ ಪ್ರಾರಂಭಗೊಂಡು ಉರುಗನದೊಡ್ಡಿ-ಕೆಐಎಡಿಬಿ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಜಿಗಣಿ ಮುಖೇನ ಆನೇಕಲ್‌ಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ಒಟ್ಟಾರೆ ಉದ್ದ 42.00 ಕಿ.ಮೀ. ಇರುತ್ತದೆ.

ಪ್ರಸ್ತುತ ಈ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಸಂಚರಿಸುವ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯು 37,728 ಪಿಸಿಯು ಗಳಾಗಿದ್ದು, ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಿದಲ್ಲಿ ಪ್ರಮುಖ ಹಳ್ಳಿಗಳಾದ ಹಾರೋಹಳ್ಳಿ, ಉರುಗನದೊಡ್ಡಿ, ಮಾದಪ್ಪನದೊಡ್ಡಿ, ಯಲ್ಲಮ್ಮನದೊಡ್ಡಿ, ಊಜಿಗನಪಾಳ್ಯ, ಕೃಷ್ಣದೊಡ್ಡಿ, ಮಹಂತಲಿಂಗಾಪುರ, ಕಲ್ಲುಬಾಳು ಕ್ರಾಸ್, ಓಟಿಸ್ (OTIS), ಸರ್ಕಲ್, ಎ.ಪಿ.ಸಿ. ಸರ್ಕಲ್ (ಜಿಗಣಿ), ಮಾದಪಟ್ಟಣ, ಹಾರಗದ್ದೆ, ಬಂಗಲ, ಕುಂಬಾರನಹಳ್ಳಿ, ಸೂರಜಕ್ಕನಹಳ್ಳಿ, ಇಂಡಲವಾಡಿ ಕ್ರಾಸ್, ಗೌರೇನಹಳ್ಳಿ, ಆನೇಕಲ್ ದೊಡ್ಡಕೆರೆ ಟ್ಯಾಂಕ್ ಬಂಡ್, ಆನೇಕಲ್ ಗೆ

ಉನ್ನತ ಮಟ್ಟದ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸಲಾಗುವುದರೊಂದಿಗೆ ಸಂಚಾರ ಸುಗಮವಾಗುವುದಲ್ಲದೆ, ಆನೇಕಲ್ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶ ಮತ್ತು ಈ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಂದ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ತಲುಪಲು ಪರ್ಯಾಯ ಸಂಪರ್ಕ ರಸ್ತೆಯಾಗುವುದಲ್ಲದೇ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ ಹಾದು ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ಹೋಗುವ ವಾಹನಗಳಿಗೆ ಪರ್ಯಾಯ ರಸ್ತೆಯಾಗಿ ಸುಗಮ ಸಂಪರ್ಕಕ್ಕೆ ಸಹಕಾರಿಯಾಗುತ್ತದೆ.

ರಸ್ತೆಯ ವಿವರಗಳು:

ಕ್ರಮ ಸಂಖ್ಯೆ	ರಸ್ತೆಯ ಭಾಗ	ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದ ಕಿಮೀ	ಆಗಲ ಮೀ	ರಸ್ತೆಯ ವರ್ಗ
1	ಹಾರೋಹಳ್ಳಿ ಯಿಂದ (NH-209) ಉರುಗನದೊಡ್ಡಿವರೆಗೆ	18.50	7.00	ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆ
2	ಉರುಗನದೊಡ್ಡಿ ಯಿಂದ ಕೆಪವಡಿಬಿ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶದವರೆಗೆ	11.00	7.00	ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ
3	ಕೆಪವಡಿಬಿ - ಜಿಗಣಿವರೆಗೆ	1.00	14.00 (ನಾಲ್ಕು ಪಥ)	ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ
4	ಜಿಗಣಿ - ಆನೇಕಲ್ ವರೆಗೆ	12.00	5.5	ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ-87

4. ಆನೇಕಲ್ ನಿಂದ ಅತ್ತಿಬೆಲೆ-ಸರ್ಜಾಪುರ-ವರ್ತೂರು-ವೈಟ್‌ಫೀಲ್ಡ್ ಮಾರ್ಗ ಹೊಸಕೋಟೆ ಸೇರುವ ರಸ್ತೆ

ಪ್ರಸ್ತಾವಿತ ರಸ್ತೆಯು ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ-35 ಅಗಿದ್ದು ಆನೇಕಲ್‌ನಿಂದ ಪ್ರಾರಂಭಗೊಂಡು ಅತ್ತಿಬೆಲೆ-ಸರ್ಜಾಪುರ-ವರ್ತೂರು-ವೈಟ್‌ಫೀಲ್ಡ್ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಹೊಸಕೋಟೆ ರಸ್ತೆ (NH-04) ಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ಒಟ್ಟಾರೆ ಉದ್ದ 47.50 ಕಿ.ಮೀಗಳಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಆನೇಕಲ್ ನಿಂದ ವರ್ತೂರು ಕೋಡಿ ವರೆಗೆ ದ್ವಿಪಥ ರಸ್ತೆ ಯಾಗಿದ್ದು ವರ್ತೂರು ಕೋಡಿಯಿಂದ ಹೊಸಕೋಟೆ ರಸ್ತೆಯ ವರೆಗೆ 11.20 ಕಿಮೀ. ಉದ್ದಕ್ಕೆ ಚತುಷ್ಪಥ ರಸ್ತೆಯಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಗುಂಜೂರುನಿಂದ ಕಾಡುಗೋಡಿ-ಬೆಳತೂರು ವೃತ್ತದ ವರೆಗಿನ ರಸ್ತೆಯು 11.2 ಕಿಮೀ ಉದ್ದ ಇದ್ದು ಬಿ.ಬಿ.ಎಂ.ಪಿ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿ ಬರುತ್ತದೆ. ಅತ್ತಿಬೆಲೆ ಯಲ್ಲಿ 1.00ಕಿಮೀ ಮತ್ತು ಸರ್ಜಾಪುರ ದಿಂದ ದೊಮ್ಮಸಂದ್ರ ವರೆಗೆ 4.00ಕಿಮೀ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಚತುಷ್ಪಥ ರಸ್ತೆಯನ್ನಾಗಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ ಕಾಮಗಾರಿಯು ಪ್ರಗತಿಯಲ್ಲಿದೆ.

ಪ್ರಸ್ತುತ ಈ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಸಂಚರಿಸುವ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯು ಸರಾಸರಿ 45,000 ಪಿ.ಸಿ.ಯು ಗಳಾಗಿದ್ದು ಈ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಿದಲ್ಲಿ ಪ್ರಮುಖ ಸ್ಥಳಗಳಾದ ಆನೇಕಲ್, ಅತ್ತಿಬೆಲೆ, ಸರ್ಜಾಪುರ, ದೊಮ್ಮಸಂದ್ರ, ಹೆಗ್ಗೊಂಡನಹಳ್ಳಿ, ಕಾಟನಲ್ಲೂರು, ಕನ್ನಮಂಗಲ, ದೊಡ್ಡಬನಹಳ್ಳಿ, ಸೀಗೇಹಳ್ಳಿ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಉನ್ನತ ಮಟ್ಟದ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸುವುದರೊಂದಿಗೆ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ಈ ಪರ್ಯಾಯ ರಸ್ತೆಯ ಮೂಲಕ, ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಹೊರವಲಯದಿಂದ ತಲುಪಲು ಸಹಕಾರಿಯಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ರಸ್ತೆಯ ವಿವರಗಳು:

ಕ್ರಮ ಸಂಖ್ಯೆ	ರಸ್ತೆಯ ಭಾಗ	ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದ ಕಿಮೀ	ಆಗಲ ಮೀ	ರಸ್ತೆಯ ವರ್ಗ
1	ಆನೇಕಲ್ ನಿಂದ ಅತ್ತಿಬೆಲೆ ವರೆಗೆ	11.50	7.00	ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ 35
2	ಅತ್ತಿಬೆಲೆ ಯಿಂದ ಸರ್ಜಾಪುರ ವರೆಗೆ	10.00	7.00	
3	ಸರ್ಜಾಪುರ - ದೊಮ್ಮಸಂದ್ರ ವರೆಗೆ	4.30	14.00 (ನಾಲ್ಕು ಪಥ)	
4	ದೊಮ್ಮಸಂದ್ರ - ವರ್ತೂರು ಕೋಡಿ ವರೆಗೆ	10.40	7.00	
5	ವರ್ತೂರು ಕೋಡಿ - ಹೊಸಕೋಟೆ ರಸ್ತೆ ವರೆಗೆ (NH-04)	11.60	14.00 ಮಿ (ನಾಲ್ಕು ಪಥ)	

ಆಯವ್ಯಯದಲ್ಲಿ ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಿರುವ ನಾಲ್ಕು ರಸ್ತೆಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಅವಶ್ಯಕವಾಗುವ ಹಣಕಾಸು ಮೊತ್ತದ ವಿವರಗಳು:

- 1.00 ಕಿಮೀ ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಿಸಲು ಪರಿಗಣಿಸಿರುವ ಮೊತ್ತ - ರೂ. 10.00 ಕೋಟಿಗಳು
ಒಟ್ಟಾರೆ ಭೂಸ್ವಾಧೀನ ಮೊತ್ತ - ಒಟ್ಟು ರೂ.545.00 ಕೋಟಿಗಳು

(ರೂ.ಕೋಟಿಗಳಲ್ಲಿ)

ಕ್ರ. ಸಂ.	ರಸ್ತೆಯ ಹೆಸರು	ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದ (ಕಿ.ಮೀ.)	ನಿರ್ಮಾಣ ವೆಚ್ಚ ರೂ.	ಭೂಸ್ವಾಧೀನ ಮೊತ್ತ ರೂ.	ಒಟ್ಟು ಮೊತ್ತ ರೂ.
1	ಹೊಸಕೋಟೆ ಬೂದಿಗರೆ ಕ್ರಾಸ್ ನಿಂದ (NH-4) ಬೂದಿಗರೆ - ಮೈಲನಹಳ್ಳಿ ಮಾರ್ಗ ದೇವನಹಳ್ಳಿ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ ಸೇರುವ ರಸ್ತೆ	22.00	220.00	200.00	420.00
2	ನೆಲಮಂಗಲ (NH-4) ದಿಂದ ಮಧುರೆ-ಬ್ಯಾಥಾ- ರಾಜಾನುಕುಂಟೆ-ತಿಮ್ಮಸಂದ್ರ- ಎಂ.ವಿ.ಸೋಲಾರ್ಸ್ -ದೇವನಹಳ್ಳಿ ರಸ್ತೆ (NH-7)	43.50	435.00	70.00	505.00
3	ಹಾರೋಹಳ್ಳಿಯಿಂದ (NH-209) ಉರುಗನದೊಡ್ಡಿ - ಜಿಗಣಿ - ಕೆಐಎಡಿಬಿ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶ ಮಾರ್ಗ ಆನೇಕಲ್ (SH-35) ಸೇರುವ ರಸ್ತೆ	42.00	420.00	125.00	545.00
4	ಆನೇಕಲ್ (SH-87) ನಿಂದ ಅತ್ತಿಬೆಲೆ- ಸರ್ಜಾಪುರ-ವರ್ತೂರು-ವೈಟ್‌ಫೀಲ್ಡ್ ಮಾರ್ಗ ಹೊಸಕೋಟೆ (NH-4) ಸೇರುವ ರಸ್ತೆ	47.50	475.00	150.00	575.00
	ಒಟ್ಟು	155.00	1550.00	545.00	2095.00

ಈ ಮೇಲಿನ ನಾಲ್ಕು (4) ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸುವಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟಾರೆಯಾಗಿ ರೂ.2095.00 ಕೋಟಿಗಳ ಅವಶ್ಯಕತೆಯಿರುತ್ತದೆ.

ಈ ಮೇಲೆ ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಿರುವ ನಾಲ್ಕು (4) ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೊಳಿಸುವುದರಿಂದ ದೊರಕುವ ಅನುಕೂಲಗಳು:

- ಅ) ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಮೂಲಕ ಸಂಚರಿಸುವ ವಾಹನದ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ಕಡಿಮೆಗೊಳಿಸಬಹುದಾಗಿದ್ದು ಸುಗಮ ವಾಹನ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಅನುವು ಮಾಡಿದಂತಾಗುತ್ತದೆ.
- ಆ) ನಗರದೊಳಗಿನ ರಸ್ತೆಗಳ ಉಪಯೋಗಿಸದೆ, ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆಯಿರುವ ರಸ್ತೆಗಳ ಬದಲಿಗೆ ಪರ್ಯಾಯವಾಗಿ ನೇರವಾಗಿ/ಸುಗಮವಾಗಿ ಈ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಅಂತರ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ಕನಿಷ್ಠ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ತಲುಪಬಹುದಾಗಿರುತ್ತದೆ.
- ಇ) ಹೊಸೂರು ರಸ್ತೆ, ಎಲೆಕ್ಟ್ರಾನಿಕ್ ಸಿಟಿ ಮತ್ತು ನಗರದ ಪೂರ್ವಭಾಗದ ನಿವಾಸಿಗಳಿಗೆ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ನೇರವಾಗಿ ಸುಗಮವಾಗಿ ತಲುಪುವಲ್ಲಿ ಸಹಕಾರಿಯಾಗುತ್ತದೆ.
- ಈ) ಹಾಲಿ ಉಪಯೋಗದಲ್ಲಿರುವ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ 7ರಲ್ಲಿ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ಸಂಚರಿಸುವ ವಾಹನದಟ್ಟಣೆಯು ಕಡಿಮೆಯಾಗಿ ಕನಿಷ್ಠ ವೇಳೆಯಲ್ಲಿ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ತಲುಪಬಹುದಾಗಿರುತ್ತದೆ.
- ಉ) ಹಾರೋಹಳ್ಳಿ, ಜಿಗಣಿ, ಅತ್ತಿಬೆಲೆ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶಗಳ ಮೂಲಕ ಸುಗಮ ವಾಹನ ಸಂಚಾರ ಒದಗಿಸಿ ಈ ಪರ್ಯಾಯ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೂಲಕ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ ಹಾಗೂ ನಗರದ ಉತ್ತರ ಭಾಗದಲ್ಲಿನ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನ ವಲಯಗಳಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ದೊರೆಯುವುದರಿಂದ ಸುಗಮವಾಗಿ ಸಂಚರಿಸಬಹುದಾಗಿದ್ದು ಇದರೊಂದಿಗೆ ನಗರದ ಒಳ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿನ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆ ಕಡಿಮೆಯಾಗುವುದು.

ಪ್ರಸ್ತಾಪಿತ ರಸ್ತೆಗಳ ಯೋಜಿತ (ಉದ್ದೇಶಿತ) ನಿರ್ಮಾಣದ ಸ್ಥೂಲ ಪರಿಚಯ

1. ನಾಲ್ಕು ಪಥ/ಅರು ಪಥಗಳ ದ್ವಿಮುಖ ಸಂಚಾರ ರಸ್ತೆ (Divided carriage way road)
2. ಪೇವ್ಡ್ ಶೋಲ್ಡರ್
3. ಮುಚ್ಚಿದ ಆರ್.ಸಿ.ಸಿ ಚರಂಡಿ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮತ್ತು ಸೇವಾ ಮಾರ್ಗಗಳಿಗೆ ಡಕ್ಟ್ ಆಳವಡಿಕೆ
4. ಅಗತ್ಯವಿರುವೆಡೆ ರಸ್ತೆಗೆ ವಿದ್ಯುತ್ ಕಂಬಗಳನ್ನು ಅಳವಡಿಸಿ ಬೆಳಕಿನ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಕಲ್ಪಿಸುವುದು
5. ಅವಶ್ಯವಿದ್ದಲ್ಲಿ ಅಡ್ಡ ಮೋರಿ, ಸಣ್ಣ ಸೇತುವೆ ಮತ್ತು ಬಹುತ್ ಸೇತುವೆಗಳ ಪುನರ್ ನಿರ್ಮಾಣ
6. ಅವಶ್ಯವಿದ್ದಲ್ಲಿ ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗ ಮತ್ತು ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಹಾದು ಹೋಗಲು ಆರ್.ಓ.ಬಿ ಮತ್ತು ಆರ್.ಯು.ಬಿ ಮತ್ತು ಜಂಕ್ಷನ್‌ಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ

ಈ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲು ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಖಾಸಗಿ ಸಹಭಾಗಿತ್ವದಲ್ಲಿ ಹೈಬ್ರಿಡ್ ವರ್ಷಾಸನ ಮಾದರಿ ಅಧಾರದ ಮೇಲೆ ಕೈಗೊಳ್ಳಲು ಪರಿಗಣಿಸಿ ಶೇ 50ರಷ್ಟು ಮುಂಗಡ ಮೊತ್ತ (Upfront Money), ಎರಡು ವರ್ಷಗಳ ನಿರ್ಮಾಣದ ಅವಧಿ ಮತ್ತು 10 ವರ್ಷಗಳ ನಿರ್ವಹಣಾ ಅವಧಿ ಪರಿಗಣಿಸಲಾಗಿದೆ. ಈ ಊಹೆಯ (Assumption) ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಅಂದಾಜು ಯೋಜನಾ ಮೊತ್ತ, ಭೂಸ್ವಾಧೀನ, ಹಾಲಿ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿರುವ ಸೇವಾಮಾರ್ಗ (Utilities) ಗಳನ್ನು ಸ್ಥಳಾಂತರಿಸುವುದು ಹಾಗೂ ಅವಶ್ಯಕ ಆಂಶಗಳನ್ನು ಪರಿಗಣಿಸಿ ಯೋಜನೆಗೆ ಬೇಕಾಗುವ ಪೂರ್ಣ ಮೊತ್ತವನ್ನು ಲೆಕ್ಕಾಚಾರ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ.

1. ಒಟ್ಟು ನಿರ್ಮಾಣ ವೆಚ್ಚ (ಮೇಲ್ವಿಚಾರಣೆ, ನಿರ್ಮಾಣ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿನ ಬಡ್ಡಿ ಮೊತ್ತ ಇತರೆ ವೆಚ್ಚಗಳು) - ರೂ. 1869 ಕೋಟಿ
 2. ಭೂಸ್ವಾಧೀನ, ಯುಟಿಲಿಟಿಗಳ ಸ್ಥಳಾಂತರ, ಯೋಜನಾ ವರದಿ ತಯಾರಿಕೆ ಇತ್ಯಾದಿ - ರೂ. 781 ಕೋಟಿ
- ಒಟ್ಟು: ರೂ. 2650 ಕೋಟಿಗಳು

ಅಲ್ಲದೇ ಕರಅನಿವು ಶೇ 50ರಷ್ಟು ಮುಂಗಡ ಮೊತ್ತವನ್ನು (Upfront Money) ನೀಡಲು ಆರ್ಥಿಕ ಸಂಸ್ಥೆಗಳಿಂದ ಸರ್ಕಾರದ ಖಾತರಿಯೊಂದಿಗೆ ಸಾಲವನ್ನು ಪಡೆದುಕೊಂಡು, ರಸ್ತೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ ನಂತರ ಟೋಲ್ ಸಂಗ್ರಹಿಸಿ ಸಾಲವನ್ನು ಮರು ಪಾವತಿಸಲು ಯೋಜಿಸಿದೆ. ಪ್ರಚಲಿತ ಮಾನದಂಡಗಳ ರೀತ್ಯಾ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯ ವಾಹನ ಗಣತಿಯ ದತ್ತಾಂಶವನ್ನು ಆಧರಿಸಿ ಮುಂದಿನ 13 ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ (ಕಾರ್ಯಚರಣೆ ಮತ್ತು ನಿರ್ವಹಣೆ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ) ಸಂಗ್ರಹಿಸಬಹುದಾದ ರಸ್ತೆ ಬಳಕೆದಾರರ ಶುಲ್ಕ (Road User Fee)ವು ಸುಮಾರು ರೂ.2600 ಕೋಟಿಗಳಾಗಬಹುದೆಂದು ಅಂದಾಜಿಸಲಾಗಿದೆ. ಅದರಂತೆ ರೂ.1029 ಕೋಟಿಗಳನ್ನು (ಬಡ್ಡಿ ಸೇರಿದಂತೆ) ಸರ್ಕಾರದ ಖಾತರಿಯಾಧರಿಸಿ ಸಾಲ ಪಡೆದುಕೊಳ್ಳಲು ಯೋಜಿಸಿದೆ.

ಖಾಸಗಿ ಸಹಭಾಗಿತ್ವದಲ್ಲಿ ಹೈಬ್ರಿಡ್ ವರ್ಷಾಸನ ಮಾದರಿಯಲ್ಲಿ ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸುವುದರಿಂದ ಅರ್ಥಿಕ ಪರಿಣಾಮ:

1. ಮುಂಬರುವ 10 ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ವರ್ಷಾಸನಕ್ಕೆ ಸರ್ಕಾರದ ಬೆಂಬಲ ಮೊತ್ತ : ರೂ.2420 ಕೋಟಿಗಳು
 2. ಸರ್ಕಾರದ ಖಾತರಿಯಾಧರಿಸಿ ಪಡೆದುಕೊಳ್ಳುವ ಸಾಲದ ಮೊತ್ತ (ಬಡ್ಡಿಯೂ ಸೇರಿದಂತೆ) : ರೂ.1029 ಕೋಟಿಗಳು
 3. ಭೂಸ್ವಾಧೀನ, ಯುಟಿಲಿಟಿಗಳ ಸ್ಥಳಾಂತರ ಇತ್ಯಾದಿ : ರೂ. 899 ಕೋಟಿಗಳು
- ಒಟ್ಟು : ರೂ. 4253 ಕೋಟಿಗಳು

(6) ಆನುಷ್ಠಾನ ವೇಳಾ ಪಟ್ಟಿ:

ಕರಅನಿವು ಈಗಾಗಲೇ 6 ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು DBFOT-HYBRID ANNUITY ಆಧಾರದಲ್ಲಿ ಕೈಗೊಳ್ಳುವಲ್ಲಿ ಯಶಸ್ವಿಯಾಗಿದ್ದು ಈ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಆಧಾರದಲ್ಲಿಯೇ ಈ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಕೈಗೊಂಡು ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಲು ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಿದೆ. ಯೋಜನೆಯು ಪೂರ್ಣಗೊಂಡ ನಂತರ ಈ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಟೆಂಡರ್ ಮುಖೇನ ಖಾಸಗಿ ಸಂಸ್ಥೆಗಳನ್ನು ನೇಮಿಸಿ, ಟೋಲ್ ಸಂಗ್ರಹಿಸಿ, ಹಣಕಾಸು ಸಂಸ್ಥೆಗಳಿಂದ (Financial Institutions) ಪಡೆದುಕೊಳ್ಳುವ ಸಾಲವನ್ನು ವ್ಯರುಪಾವತಿಸಲು ಯೋಜಿಸಲಾಗಿದೆ. ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸುವ ವೇಳಾ ಪಟ್ಟಿಯನ್ನು ಕೆಳಗೆ ಸೂಚಿಸಿದೆ.

- 1 ಕಾರ್ಯಸಾಧ್ಯತಾ ವರದಿ ತಯಾರಿಕೆಗೆ ಸೇವಾ ಸಲಹೆಗಾರರನ್ನು ನೇಮಿಸಲು- 01 ತಿಂಗಳು
- 2 ಕಾರ್ಯಸಾಧ್ಯತಾ ವರದಿ ತಯಾರಿಕೆಗೆ - 02 ತಿಂಗಳು
- 3 ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕೆ ಟೆಂಡರ್ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆ - 02 ತಿಂಗಳು
- 4 ಕಾಮಗಾರಿ ಪ್ರಾರಂಭ - ಅಕ್ಟೋಬರ್ 2017
- 5 ಕಾಮಗಾರಿ ನಿರ್ಮಾಣ ಅವಧಿ - 18 ತಿಂಗಳು

(7) ಈ ಯೋಜನೆಗಳಿಂದಾಗಿ ಸಾಧಿಸಲಾಗುವ ಗುರಿ

ಹಾಲಿ ಇರುವ ಹೊರ ವರ್ತುಲ ರಸ್ತೆಯ ಸಾಮರ್ಥ್ಯ ಮೀರಿ ಅಧಿಕ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆ ಉಂಟಾಗುತ್ತಿದ್ದು, ಇದರಿಂದ ಹೊರವರ್ತುಲ ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ಪ್ರಮುಖ ನಗರಗಳ ಸಂಪರ್ಕ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆ ಉಂಟಾಗುತ್ತಿರುವುದರಿಂದ ವಾಹನ ಚಲನೆಯ ವೇಗ ಪ್ರತಿ ಗಂಟೆಗೆ ಸರಾಸರಿ 8 ರಿಂದ 10 ಕಿಮೀ ಗಳಿಗೆ ಸೀಮಿತವಾಗಿ ಕಾಲವ್ಯಯವಾಗುತ್ತಿದೆ. ಪ್ರಸ್ತಾಪಿತ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸುವುದರಿಂದ ನಗರದಲ್ಲಿ ಸಂಚರಿಸಲು ಹೆಚ್ಚು ಕಾಲವ್ಯಯವಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ನಗರದ ಹೊರ ಭಾಗದ ರಸ್ತೆಗಳು ಉತ್ತಮ ರಸ್ತೆಗಳಾಗುವುದರಿಂದ ವಾಹನಗಳ ನಗರ ಪ್ರವೇಶ ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ಅಲ್ಲದೇ ಹೊರವಲಯದ ಪ್ರದೇಶ, ಕೈಗಾರಿಕಾ ವಲಯ, ಮಾಹಿತಿ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನ ವಲಯ ಹಾಗೂ ಅಂತರ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ಉತ್ತಮ, ಸುರಕ್ಷಿತ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಿದಂತಾಗುತ್ತದೆ. ಅಂತಿಮವಾಗಿ ನಿರೀಕ್ಷಿತ ಸ್ಥಳಗಳಿಗೆ ಸೇರುವ ಸಂಚಾರ ಅವಧಿ ಕಡಿಮೆಗೊಳ್ಳುವುದಲ್ಲದೇ ಇಂಧನ ಉಳಿತಾಯ ಉಂಟಾಗುತ್ತದೆ ಹಾಗೂ ಪರಿಸರ ಮಾಲಿನ್ಯವನ್ನು ತಡೆಗಟ್ಟಬಹುದಾಗಿರುತ್ತದೆ.

(9) ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಗೆ ಆಡಳಿತಾತ್ಮಕ ಅನುಮೋದನೆಯನ್ನು ನೀಡುವ ಪ್ರಾಧಿಕಾರವು ರಾಜ್ಯ ಸಚಿವ ಸಂಪುಟದ ಪ್ರದತ್ತ ಅಧಿಕಾರದ ವ್ಯಾಪ್ತಿಗೆ ಬರುತ್ತಿದ್ದು, ಕೆಳಗೆ ಸೂಚಿಸಿರುವ ವಿಷಯಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಅನುಮೋದನೆ ಕೋರಿದೆ.

1. ಆಯವ್ಯಯದಲ್ಲಿ ಘೋಷಿಸಿರುವ ನಾಲ್ಕು ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಕರಅನಿನಿ ವತಿಯಿಂದ ಕೈಗೊಳ್ಳಲು ಆಡಳಿತಾತ್ಮಕ ಅನುಮೋದನೆ
2. ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಕಾಮಗಾರಿಗಳ ಕರಅನಿನಿ ವತಿಯಿಂದ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಖಾಸಗಿ ಸಹಭಾಗಿತ್ವದ ಆಧಾರಿತ ಹೈಬ್ರಿಡ್ ವರ್ಷಾಸನ ಮಾದರಿಯಲ್ಲಿ ಕೈಗೊಳ್ಳಲು ಅನುಮೋದನೆ.
3. ಯೋಜನೆ ನಿರ್ಮಾಣದ ನಂತರ ಹತ್ತು ವರ್ಷಗಳ ಅವಧಿಗೆ ಸರ್ಕಾರದಿಂದ 2420 ರೂ ಕೋಟಿ ವರ್ಷಾಸನ ಬೆಂಬಲ ಮತ್ತು ಕರಅನಿನಿವು ರೂ 1029 ಕೋಟಿ ಮೊತ್ತವನ್ನು ಸರ್ಕಾರದ ಖಾತರಿಯೊಂದಿಗೆ ಆರ್ಥಿಕ ಸಂಸ್ಥೆಗಳಿಂದ ಸಾಲ ರೂಪದಲ್ಲಿ ಪಡೆದುಕೊಳ್ಳಲು ಹಾಗೂ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಿ ಖಾಸಗಿಯವರಿಂದ ಟೋಲ್ ಸಂಗ್ರಹಿಸಿ ಸಾಲ ತೀರಿಸುವ ಬಗ್ಗೆ ಅನುಮೋದನೆ

4. ಯೋಜನಾ ಕಾರ್ಯಸಾಧ್ಯತಾ ವರದಿಯನ್ನು ತಯಾರಿಸಲು ಸಮಾಲೋಚಕರ ಸೇವೆಯನ್ನು ಪಡೆದುಕೊಳ್ಳಲು ಅನುಮೋದನೆ ಹಾಗೂ ಈ ಸೇವೆಗೆ 350/- ಲಕ್ಷ ರೂಗಳ ಅನುದಾನ ನೀಡುವಿಕೆ.
5. ಕಾರ್ಯಸಾಧ್ಯತಾ ವರದಿಯನ್ವಯ ಅನುಗುಣವಾಗಿ, 4 / 6 ಪಥವುಳ್ಳ ದ್ವಿಮುಖ ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ಅಗತ್ಯವಿರುವೆಡೆ ಸೇವಾ ರಸ್ತೆ ನಿರ್ವಹಿಸಲು ಅನುಮೋದನೆ.
6. ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಶೀಘ್ರವಾಗಿ ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಲು ಅನುವಾಗುವಂತೆ ಪ್ಯಾಕೇಜುಗಳಲ್ಲಿ / ತುಂಡು ಭಾಗಗಳಾಗಿ (Packaging & Slicing) ವಿಂಗಡಿಸಿ ಕಾಮಗಾರಿ ಕೈಗೊಳ್ಳಲು ಅನುಮೋದನೆ.

215



ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರ

ಸಂಖ್ಯೆ:ಲೋಇ 71 ಇಎಪಿ 2017

ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರದ ಸಚಿವಾಲಯ,
3ನೇ ಮಹಡಿ, ವಿಕಾಸಸೌಧ,
ಡಾ: ಅಂಬೇಡ್ಕರ್ ವೀಧಿ ಬೆಂಗಳೂರು,
ಫೋನ್ ನಂ. 2203 4862/5113/4857
ದಿನಾಂಕ: 25-04-2017

ನೆನಪೋಲೆ

ಇಂದ,
ಅಪರ ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ,
ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಹಾಗೂ
ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ
ವಿಕಾಸಸೌಧ, ಬೆಂಗಳೂರು.

ಇವರಿಗೆ,
ವ್ಯವಸ್ಥಾಪಕ ನಿರ್ದೇಶಕರು,
ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತ
ನಂ.16/ಜೆ, ಮಿಲ್ಲರ್ ಟ್ಯಾಂಕ್ ಬೆಡ್ ಏರಿಯಾ
ಬೆಂಗಳೂರು-560 052.

ಮಾನ್ಯರೇ,

ವಿಷಯ:- 2017-18 Budget Announcement – reg.

ಉಲ್ಲೇಖ:-D.O.letter No.PD 14 IMM 2017 dated 18-04-2017
from Principal Secretary to Govt. Planning,
Programme Monitoring and Statistics Department.

ಮೇಲ್ಕಂಡ ವಿಷಯಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ, ಉಲ್ಲೇಖಿತ ಪತ್ರದ ಪ್ರತಿಯನ್ನು ಲಗತ್ತಿಸಿದ್ದು, ಇದು ಸ್ವಯಂ ವೇದ್ಯವಾಗಿದೆ. ಈ ಬಗ್ಗೆ ಪರಿಶೀಲಿಸಿ, ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯನ್ನು ಕೂಡಲೇ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಕಳುಹಿಸುವಂತೆ ತಮ್ಮನ್ನು ಕೋರಲು ನಿರ್ದೇಶಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿದ್ದೇನೆ.

ತಮ್ಮ ನಂಬುಗೆಯ,

(ಪಿ.ಆರ್.ತಾರಾ)

ಸರ್ಕಾರದ ಅಧೀನ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ
ಬಾಹ್ಯ ಅನುದಾನಿತ ಯೋಜನೆಗಳು (ಇಎಪಿ)
ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂ ಹಾಗೂ ಒಜಸಾಇ

216



ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರ

ಸಂಖ್ಯೆ:ಲೋಇ 71 ಇಎಪಿ 2017

ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರದ ಸಚಿವಾಲಯ,
3ನೇ ಮಹಡಿ, ವಿಕಾಸಸೌಧ,
ಡಾ: ಅಂಬೇಡ್ಕರ್ ಪೀಠಿ ಬೆಂಗಳೂರು,
ಫೋನ್ ನಂ. 2203 4862/5113/4857
ದಿನಾಂಕ: 20-04-2017

ಇಂದ,
ಅಪರ ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ,
ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಹಾಗೂ
ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ
ವಿಕಾಸಸೌಧ, ಬೆಂಗಳೂರು.

ಇವರಿಗೆ,
ಪ್ರವಸ್ಥಾಪಕ ನಿರ್ದೇಶಕರು,
ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತ,
ಬೆಂಗಳೂರು.

ಮಾನ್ಯರೇ.

ವಿಷಯ:-2017-18ನೇ ಸಾಲಿನ ಆಯವ್ಯಯದಲ್ಲಿ ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಿರುವ ಬೆಂಗಳೂರು
ಸುತ್ತ ಮುತ್ತಲಿನ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ ಬಗ್ಗೆ.

ಬೆಂಗಳೂರು ಸುತ್ತ ಮುತ್ತಲಿನ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ ವಿಷಯಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಈ
ಹೊಸ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಗೆ ಯೋಜನಾ ಇಲಾಖೆಯ ಸಹಮತಿ ಪಡೆಯುವ ಅವಶ್ಯಕತೆ ಇದ್ದು, ಮಾಹಿತಿಯನ್ನು
ಈ ಪತ್ರದೊಂದಿಗೆ ಲಗತ್ತಿಸಿರುವ ನಮೂನೆಯಲ್ಲಿ ಸಲ್ಲಿಸುವಂತೆ ತಮ್ಮನ್ನು ಕೋರಲು
ನಿರ್ದೇಶಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿದ್ದೇನೆ.

ತಮ್ಮ ನಂಬುಗೆಯ,

20/4/17
(ಪಿ.ಆರ್.ತಾರಾ)

ಸರ್ಕಾರದ ಅಧೀನ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ,
ಬಾಹ್ಯ ಅನುದಾನಿತ ಯೋಜನೆಗಳು (ಇಎಪಿ)
ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂ ಹಾಗೂ ಒಜಸಾಇ.

217



ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರ

ಸಂಖ್ಯೆ:ಲೋಇ 71 ಇಎಪಿ 2017

ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರದ ಸಚಿವಾಲಯ,
3ನೇ ಮಹಡಿ, ವಿಕಾಸಸೌಧ,
ಡಾ: ಅಂಬೇಡ್ಕರ್ ವೀಧಿ ಬೆಂಗಳೂರು,
ಫೋನ್ ನಂ. 2203 4862/5113/4857
ದಿನಾಂಕ: 18-04-2017

ಇಂದ.
ಅಪರ ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ,
ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಹಾಗೂ
ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ
ವಿಕಾಸಸೌಧ, ಬೆಂಗಳೂರು.

ಇವರಿಗೆ,
ಮುಖ್ಯ ಇಂಜಿನಿಯರ್,
ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳು,
ಬೆಂಗಳೂರು.

ಮಾನ್ಯರೇ,

ವಿಷಯ:-2017-18ನೇ ಸಾಲಿನ ಆಯವ್ಯಯದಲ್ಲಿ ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಿರುವ ಬೆಂಗಳೂರು
ಸುತ್ತ ಮುತ್ತಲಿನ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ ಬಗ್ಗೆ.

ಉಲ್ಲೇಖ:-ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತದ ಪತ್ರ ಸಂಖ್ಯೆ
ಕರಅನಿ:ವ್ಯ:ಆಯವ್ಯಯ ರಸ್ತೆ:2016-17:102 ದಿ:12-04-2017.

ಮೇಲ್ಕಂಡ ವಿಷಯಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ, ತಮಗೆ ಬರೆದಿರುವ ಉಲ್ಲೇಖಿತ ಪತ್ರದ ಪ್ರತಿಯನ್ನು
ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಮಾಹಿತಿಗಾಗಿ ಸಲ್ಲಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಮುಂದುವರೆದು, ಸದರಿ ವಿಷಯದ ಬಗ್ಗೆ ಕೂಡಲೇ ಕ್ರಮ
ಕೈಗೊಂಡು, ಕೈಗೊಂಡ ಕ್ರಮದ ಬಗ್ಗೆ ವರದಿಯನ್ನು ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಸಲ್ಲಿಸುವಂತೆ ತಮ್ಮನ್ನು ಕೋರಲು
ನಿರ್ದೇಶಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿದ್ದೇನೆ.

21-4-17
ಅಧೀನ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ

ತಮ್ಮ ನಂಬುಗೆಯ,
[Signature]
18/4/17
(ಪಿ.ಆರ್.ತಾರಾ)

ಸರ್ಕಾರದ ಅಧೀನ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ,
ಬಾಹ್ಯ ಅನುದಾನಿತ ಯೋಜನೆಗಳು (ಇಎಪಿ)
ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂ ಹಾಗೂ ಒಜಸಾಇ.



218

ಸಂಖ್ಯೆ:ಲೋಇ 71 ಇಎಪಿ 2017

ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರ

ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರದ ಸಚಿವಾಲಯ,
3ನೇ ಮಹಡಿ, ವಿಕಾಸಸೌಧ,
ಡಾ: ಅಂಬೇಡ್ಕರ್ ವೀಧಿ ಬೆಂಗಳೂರು,
ಫೋನ್ ನಂ. 2203 4862/5113/4857
ದಿನಾಂಕ: 25-04-2017

ನೆನಪೋಲೆ

ಇಂದ,
ಅಪರ ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ,
ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಹಾಗೂ
ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ
ವಿಕಾಸಸೌಧ, ಬೆಂಗಳೂರು.

ಇವರಿಗೆ,
ವ್ಯವಸ್ಥಾಪಕ ನಿರ್ದೇಶಕರು,
ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತ
ನಂ.16/ಜೆ, ಮಿಲ್ಲರ್ ಟ್ಯಾಂಕ್ ಬೆಡ್ ಏರಿಯಾ
ಬೆಂಗಳೂರು-560 052.

ಮಾನ್ಯರೇ,

ವಿಷಯ:- 2017-18 Budget Announcement – reg.

ಉಲ್ಲೇಖ:-D.O.letter No.PD 14 IMM 2017 dated 18-04-2017
from Principal Secretary to Govt. Planning,
Programme Monitoring and Statistics Department.

ಮೇಲ್ಕಂಡ ವಿಷಯಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ, ಉಲ್ಲೇಖಿತ ಪತ್ರದ ಪ್ರತಿಯನ್ನು ಲಗತ್ತಿಸಿದ್ದು, ಇದು ಸ್ವಯಂ ವೇದ್ಯವಾಗಿದೆ. ಈ ಬಗ್ಗೆ ಪರಿಶೀಲಿಸಿ, ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯನ್ನು ಕೂಡಲೇ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಕಳುಹಿಸುವಂತೆ ತಮ್ಮನ್ನು ಕೋರಲು ನಿರ್ದೇಶಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿದ್ದೇನೆ.

ತಮ್ಮ ನಂಬುಗೆಯ,


25/4/17
(ಪಿ.ಆರ್.ತಾರಾ)

ಸರ್ಕಾರದ ಅಧೀನ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ
ಬಾಹ್ಯ ಅನುದಾನಿತ ಯೋಜನೆಗಳು (ಇಎಪಿ)
ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂ ಹಾಗೂ ಒಜಸಾಇ

RENUKA CHIDAMBARAM, I.A.S.,
Principal Secretary to Government



Government of Karnataka

**Planning, Programme Monitoring
and Statistics Department**
Room No. 305, 3rd Floor, 4th Gate
M.S.Building, Bengaluru-560 001
Telephone : 080-2225 2352/2203 2726
FAX : 080-2237 1454
e-mail: prsplanning@gmail.com
prs-plg@karnataka.gov.in

219

DO No: PD 14 IMM 2017

Dated: 18-04-2017

Dear Sir/Madam,

Sub: 2017-18 Budget Announcement-reg.
Ref: 1. D.O letter No:PD/14/IMM/2017, Dated:24-03- 2017
from Chief Secretary.
2. D.O letter No:PD/14/IMM/2017, Dated:06-04- 2017
from Principal Secretary, Planning Department.

I would like to draw your attention to my DO letter of No. PD/14/IMM/2017, Dated: 06-04-2017 referred to at 2 above. As per Hon'ble Chief Minister's 2017-18 Budget Announcements all Departments are required to initiate immediate action for implementation of both ongoing and new scheme programmes. The Chief Secretary in his letter cited under reference (1) has also instructed all Heads of Departments to initiate immediate bound action for implementation of schemes as per the schedule time as mentioned in the GO attached to the letter of under reference (1).

Handwritten notes in Kannada:
ಅಂತಿಮ
ಇನ್‌ಸ್ಟ್ರಕ್ಷನ್
ಕಡತದಡಿ ಕಾರ್ಯ
ಮುಂದುವರಿಸಿ

The process of implementation of both the ongoing and new schemes are being reviewed by the Hon'ble Chief Minister and the Chief Secretary. To ensure that the time table prescribed in the attached GO is adhered to the Hon'ble Chief Minister has directed that processing of all the schemes narrated in his Budget Announcements must be completed by the prescribed time without fail and that any delay will be viewed very seriously. I am attaching a list of the remaining proposals to be received from your Department for the opinion of PD & FD.

I would therefore request you to give this matter your personal attention and to ensure that the process of implementation of these programmes are completed in a timely manner. Please ensure that the new scheme proposals are sent to Planning and Finance Departments at the earliest and without fail by 30th April 2017.

With regards,

Yours sincerely,

Handwritten signature and date:
Renuka Chidambaram
24/4/17

Signature of Renuka Chidambaram
(Renuka Chidambaram)

To:
All Additional Chief Secretaries/Principal Secretaries/Secretaries

Handwritten notes at bottom:
DS (A/B)
ಪ್ರತಿ
113 (E/F)
24/4/17
ಅಂತಿಮ
ಆಕ್ಷ

RENUKA CHIDAMBARAM, I.A.S.,
Principal Secretary to Government



Government of Karnataka

Planning, Programme Monitoring
and Statistics Department
Room No. 305, 3rd Floor, 4th Gate
M.S. Building, Bengaluru-560 001
Telephone : 080-2225 2352/2203 2726
FAX : 080-2237 1454
e-mail: prsplanning@gmail.com
prspig@karnataka.gov.in

220

DO No: PD 14 IMM 2017

Dated: 18-04-2017

Dear Sir/Madam,

Sub: 2017-18 Budget Announcement-reg.
Ref: 1. D.O letter No:PD/14/IMM/2017, Dated:24-03- 2017
from Chief Secretary.
2. D.O letter No:PD/14/IMM/2017, Dated:06-04- 2017
from Principal Secretary, Planning Department.

I would like to draw your attention to my DO letter of No. PD/14/IMM/2017, Dated: 06-04-2017 referred to at 2 above. As per Hon'ble Chief Minister's 2017-18 Budget Announcements all Departments are required to initiate immediate action for implementation of both ongoing and new scheme programmes. The Chief Secretary in his letter cited under reference (1) has also instructed all Heads of Departments to initiate time bound action for implementation of schemes as per the schedule time as mentioned in the GO attached to the letter of under reference (1).

ಅಂತಿಮ
ಇವುಗಳನ್ನು
ಅನುಷ್ಠಾನ
ಮಾಡುವುದು

The process of implementation of both the ongoing and new schemes are being reviewed by the Hon'ble Chief Minister and the Chief Secretary. To ensure that the time table prescribed in the attached GO is adhered to the Hon'ble Chief Minister has directed that processing of all the schemes narrated in his Budget Announcements must be completed by the prescribed time without fail and that any delay will be viewed very seriously. I am attaching a list of the remaining proposals to be received from your Department for the opinion of PD &FD.

I would therefore request you to give this matter your personal attention and to ensure that the process of implementation of these programmes are completed in a timely manner. Please ensure that the new scheme proposals are sent to Planning and Finance Departments at the earliest and without fail by 30th April 2017.

With regards,

Yours sincerely,

→ 22/4/17
R

(Renuka Chidambaram)

To:
All Additional Chief Secretaries/Principal Secretaries/Secretaries

Budget 2017
KRDC
Proposal 5 and
work completed

DS (AB)
P.V.V.S

115 (EAD)

21/4/17

EAD

22/4/17
22/1



ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರ

221

ಸಂಖ್ಯೆ:ಲೋಇ 71 ಇಎಪಿ 2017

ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರದ ಸಚಿವಾಲಯ,
3ನೇ ಮಹಡಿ, ವಿಕಾಸಸೌಧ,
ಡಾ: ಅಂಬೇಡ್ಕರ್ ಪೀಠಿ ಬೆಂಗಳೂರು,
ಫೋನ್ ನಂ. 2203 4862/5113/4857
ದಿನಾಂಕ: 20-04-2017

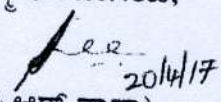
ಇಂದ,
ಅಪರ ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ,
ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಹಾಗೂ
ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ
ವಿಕಾಸಸೌಧ, ಬೆಂಗಳೂರು.

ಇವರಿಗೆ,
ವ್ಯವಸ್ಥಾಪಕ ನಿರ್ದೇಶಕರು,
ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತ,
ಬೆಂಗಳೂರು.

ಮಾನ್ಯರೇ,

ವಿಷಯ:-2017-18ನೇ ಸಾಲಿನ ಆಯವ್ಯಯದಲ್ಲಿ ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಿರುವ ಬೆಂಗಳೂರು
ಸುತ್ತ ಮುತ್ತಲಿನ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ ಬಗ್ಗೆ.

ಬೆಂಗಳೂರು ಸುತ್ತ ಮುತ್ತಲಿನ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ ವಿಷಯಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಈ
ಹೊಸ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಗೆ ಯೋಜನಾ ಇಲಾಖೆಯ ಸಹಮತಿ ಪಡೆಯುವ ಅವಶ್ಯಕತೆ ಇದ್ದು, ಮಾಹಿತಿಯನ್ನು
ಈ ಪತ್ರದೊಂದಿಗೆ ಲಗತ್ತಿಸಿರುವ ನಮೂನೆಯಲ್ಲಿ ಸಲ್ಲಿಸುವಂತೆ ತಮ್ಮನ್ನು ಕೋರಲು
ನಿರ್ದೇಶಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿದ್ದೇನೆ.

ತಮ್ಮ ನಂಬುಗೆಯ,

(ಪಿ.ಆರ್.ತಾರಾ)

ಸರ್ಕಾರದ ಅಧೀನ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ,
ಬಾಹ್ಯ ಅನುದಾನಿತ ಯೋಜನೆಗಳು (ಇಎಪಿ)
ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂ ಹಾಗೂ ಒಜಸಾಇ

(27)

FORMAT FOR SENDING PROPOSAL TO TAKE CONCURREN
FOR NEW SCHEMES (PLANNING DEPT. PPD DIVISION)

FORMAT FOR NEW SCHEMES

1. Project identification

1.1 Title of the project/scheme:

1.2 Name of the department:

1.3 Total cost:

222

2. Project Status

2.1 Please indicate which category the project belongs to:

(a) New Plan Scheme included in the current Budget

(b) New Plan Scheme not included in the current Budget

3. Justification for the project

3.1 The justification for taking up scheme may be provided.

3.2 Please state whether the project proposal has objectives and coverage which overlap with projects/schemes being implemented by the same or another agency in the State Government. In cases of overlap, please state why the project scheme needs to be considered as a separate stand alone effort.

4. Project Objectives targets

4.1 The objectives of the project may be mentioned. These objectives should flow from the project justification.

4.2 The expected date of project/scheme completion may be stated. This should be realistic and supported with a chart indicating timelines for the important activities

4.3 The specific targets of the scheme, proposed to be achieved, may be mentioned. These targets should be necessary measurable.

5. Project design

5.1 Briefly explain the scheme Design. This should include all components of the scheme.

5.2 In case the scheme is location specific, please state the basis for selection of such location

5.3 In case of beneficiary oriented scheme, the mechanism for identification of the beneficiaries may be indicated. Specific mention may be made of the mechanisms to identify women, SC, ST, Minority and OBC beneficiaries.

5.4 Wherever possible, the mode of delivery should involve the Panchayati Raj Institutions and Urban Local Bodies. Where this is intended, the preparedness and the ability of the panchyats for executing the project may be indicated. If exceptions are to be made, the reasons may be explained.

26

223

5.5 In case the project involves land acquisition or environmental clearances, the specific requirements and the status in this regard may be indicated.

6. Scheme cost

6.1 Please provide the cost estimate segregated into non-recurring and recurring expenses.

6.2 Estimated expenditure on project administration (including expenses towards salary/fcss/emoluments of staff/consultants, etc.) may be separately indicated.

7. Financing

7.1 The source of financing for the scheme may be indicated. In case the scheme is already included in the budget, the specific earmarking may be mentioned.

7.2 If external sources are intended, the department may indicate whether such funds have been tied up. In case firm commitment is not available, alternate plans for arranging funds may be indicated.

224



ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರ

ಸಂಖ್ಯೆ:ಲೋಇ 71 ಇಎಪಿ 2017

ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರದ ಸಚಿವಾಲಯ,
3ನೇ ಮಹಡಿ, ವಿಕಾಸಸೌಧ,
ಡಾ: ಅಂಬೇಡ್ಕರ್ ವೀಧಿ ಬೆಂಗಳೂರು.
ಫೋನ್ ನಂ. 2203 4862/5113/4857
ದಿನಾಂಕ: 18-04-2017

ಇಂದ,
ಅಪರ ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ,
ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಹಾಗೂ
ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ
ವಿಕಾಸಸೌಧ, ಬೆಂಗಳೂರು.

ಇವರಿಗೆ,
ಮುಖ್ಯ ಇಂಜಿನಿಯರ್,
ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳು,
ಬೆಂಗಳೂರು.

ಮಾನ್ಯರೇ,

ವಿಷಯ:-2017-18ನೇ ಸಾಲಿನ ಆಯವ್ಯಯದಲ್ಲಿ ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಿರುವ ಬೆಂಗಳೂರು
ಸುತ್ತ ಮುತ್ತಲಿನ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ ಬಗ್ಗೆ.

ಉಲ್ಲೇಖ:-ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತದ ಪತ್ರ ಸಂಖ್ಯೆ
ಕರಅನಿನಿ:ವ್ಯನಿ:ಆಯವ್ಯಯ ರಸ್ತೆ:2016-17:102 ದಿ:12-04-2017.

ಮೇಲ್ಕಂಡ ವಿಷಯಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ, ತಮಗೆ ಬರೆದಿರುವ ಉಲ್ಲೇಖಿತ ಪತ್ರದ ಪ್ರತಿಯನ್ನು
ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಮಾಹಿತಿಗಾಗಿ ಸಲ್ಲಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಮುಂದುವರೆದು, ಸದರಿ ವಿಷಯದ ಬಗ್ಗೆ ಕೂಡಲೇ ಕ್ರಮ
ಕೈಗೊಂಡು, ಕೈಗೊಂಡ ಕ್ರಮದ ಬಗ್ಗೆ ವರದಿಯನ್ನು ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಸಲ್ಲಿಸುವಂತೆ ತಮ್ಮನ್ನು ಕೋರಲು
ನಿರ್ದೇಶಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿದ್ದೇನೆ.

ತಮ್ಮ ನಂಬುಗೆಯ.

18/4/17
(ಪಿ.ಆರ್.ತಾರಾ)

ಸರ್ಕಾರದ ಅಧೀನ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ,
ಬಾಹ್ಯ ಅನುದಾನಿತ ಯೋಜನೆಗಳು (ಇಎಪಿ)
ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂ ಹಾಗೂ ಒಜಸಾಇ.



ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರ

225

ಸಂಖ್ಯೆ:ಲೋಇ 71 ಇಎಪಿ 2017

ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರದ ಸಚಿವಾಲಯ,
3ನೇ ಮಹಡಿ, ವಿಕಾಸಸೌಧ,
ಡಾ: ಅಂಬೇಡ್ಕರ್ ವೀಧಿ ಬೆಂಗಳೂರು,
ಫೋನ್ ನಂ. 2203 4862/5113/4857
ದಿನಾಂಕ: 13-04-2017

ಇಂದ,
ಅಪರ ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ,
ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಹಾಗೂ
ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ
ವಿಕಾಸಸೌಧ, ಬೆಂಗಳೂರು.

ಇವರಿಗೆ,
ಮುಖ್ಯ ಇಂಜಿನಿಯರ್,
ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳು,
ಬೆಂಗಳೂರು.

ಮಾನ್ಯರೇ,

ವಿಷಯ:-2017-18ನೇ ಸಾಲಿನ ಆಯವ್ಯಯದಲ್ಲಿ ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಿರುವ ಬೆಂಗಳೂರು
ಸುತ್ತ ಮುತ್ತಲಿನ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ ಬಗ್ಗೆ.

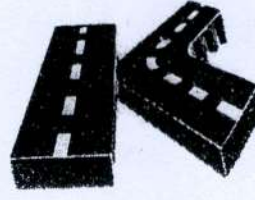
ಉಲ್ಲೇಖ:-ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತದ ಪತ್ರ ಸಂಖ್ಯೆ.
ಕರಅನಿವಿ:ವ್ಯನಿ:ಆಯವ್ಯಯ ರಸ್ತೆ:2016-17:102 ದಿ:12-04-2017.

ಮೇಲ್ಕಂಡ ವಿಷಯಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ, ತಮಗೆ ಬರೆದಿರುವ ಉಲ್ಲೇಖಿತ ಪತ್ರದ ಪ್ರತಿಯನ್ನು
ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಮಾಹಿತಿಗಾಗಿ ಸಲ್ಲಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಮುಂದುವರೆದು, ಸದರಿ ವಿಷಯದ ಬಗ್ಗೆ ಕೂಡಲೇ ಕ್ರಮ
ಕೈಗೊಂಡು, ಕೈಗೊಂಡ ಕ್ರಮದ ಬಗ್ಗೆ ವರದಿಯನ್ನು ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಸಲ್ಲಿಸುವಂತೆ ತಮ್ಮನ್ನು ಕೋರಲು
ನಿರ್ದೇಶಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿದ್ದೇನೆ.

ತಮ್ಮ ನಂಬುಗೆಯ,

(ಪಿ.ಆರ್.ತಾರಾ)

ಸರ್ಕಾರದ ಅಧೀನ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ,
ಬಾಹ್ಯ ಅನುದಾನಿತ ಯೋಜನೆಗಳು (ಇಎಪಿ)
ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂ ಹಾಗೂ ಒಜಸಾಇ.



C. NO: 6370 / PWD / 17

13/4/17 (23)

226

ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತ

ಸಂಖ್ಯೆ: ಕರಅನಿನಿ/ವ್ಯನಿ/ಆಯವ್ಯಯ ರಸ್ತೆ/2016-17/102

ದಿನಾಂಕ: 12.04.17

ಇವರಿಗೆ,
ಮುಖ್ಯ ಇಂಜಿನಿಯರ್,
ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ವಲಯ
ಲೋಇ ಪೂರಕ ಕಟ್ಟಡ, ಕೆ.ಆರ್ ವೃತ್ತ,
ಬೆಂಗಳೂರು-560001.

17/4/17

DSI

ಮಾನ್ಯರೇ

ವಿಷಯ: 2017-18ನೇ ಸಾಲಿನ ಆಯವ್ಯಯದಲ್ಲ ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಿರುವ ಬೆಂಗಳೂರು ಸುತ್ತ ಮುತ್ತಲನ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ ಬಗ್ಗೆ.

ಉಲ್ಲೇಖ: ಈ ಕಛೇರಿ ಪತ್ರದ ಸಂಖ್ಯೆ: ಕರಅನಿನಿ/ವ್ಯನಿ/ಆಯವ್ಯಯ ರಸ್ತೆ/2016-17/47 ದಿನಾಂಕ: 04.04.2017

ಮೇಲ್ಕಂಡ ವಿಷಯಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ, 2017-18ನೇ ಸಾಲಿನ ಆಯವ್ಯಯದಲ್ಲ ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಿರುವಂತೆ ಬೆಂಗಳೂರು ಸುತ್ತಮುತ್ತಲನ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಲು ಒಟ್ಟು ಸುಮಾರು 150 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ರೂ.1455 ಕೋಟಿ ಅಂದಾಜು ಮೊತ್ತದಲ್ಲ ಕೆ.ಆರ್.ಡಿ.ಸಿ.ಎಲ್ ಮುಖಾಂತರ 4 ಪಥದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನಾಗಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ಯೋಜಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ದಿನಾಂಕ: 25.03.2017ರಂದು ಸರ್ಕಾರದ ಮಟ್ಟದಲ್ಲ ನಡೆದ ಮಾಸಿಕ ಪ್ರಗತಿ ಪರಿಶೀಲನಾ ಸಭೆಯಲ್ಲಿ ಈ ರಸ್ತೆಗಳ ಕಾಮಗಾರಿಗಳನ್ನು ತುರ್ತಾಗಿ ಕೈಗೆತ್ತಿಕೊಳ್ಳಲು ಮಾನ್ಯ ಪ್ರಧಾನ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿಗಳು, ಲೋಬಂ & ಒಜನಾ ಇಲಾಖೆ ರವರು ಸೂಚಿಸಿರುತ್ತಾರೆ. ಈ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು 4 ಪಥದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನಾಗಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲು ಯೋಜಿಸಿದ್ದು, ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲು ತುರ್ತಾಗಿ ಕಾರ್ಯಸಾಧ್ಯತಾ ವರದಿಯನ್ನು ತಯಾರಿಸುವ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಕ್ರಮಕೈಗೊಳ್ಳಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ಪ್ರಸ್ತಾಪಿತ ರಸ್ತೆಗಳ ವಿವರಗಳು ಕೆಳಗಿನಂತಿವೆ.

ಕ್ರಮ ಸಂಖ್ಯೆ	2017-18ನೇ ಸಾಲಿನ ಆಯವ್ಯಯದಲ್ಲ ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಿರುವ ರಸ್ತೆಯ ವಿವರ
1	ಹೊಸಕೋಟೆ ರಸ್ತೆ (NH 04) ಯಿಂದ ಬೂದಿಗೇರೆ-ಮೈಲೇನಹಳ್ಳಿ ಮಾರ್ಗ ದೇವನಹಳ್ಳಿ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ ಸೇರುವ ರಸ್ತೆ
2	ನೆಲಮಂಗಲ ದಿಂದ (SH 74) ಮಧುರೆ-ಬ್ಯಾಥಾ-ರಾಜಾನುಕುಂಟೆ- ತಿಮ್ಮಸಂದ್ರ-ಎಂ.ವಿ.ಸೋಲಾರ್ಸ್ ಮಾರ್ಗ ದೇವನಹಳ್ಳಿ ಸೇರುವ (NH 07) ರಸ್ತೆ
3	ಹಾರೋಹಳ್ಳಿ ಯಿಂದ (NH 209) ಉರುಗನದೊಡ್ಡಿ-ಜಗಣಿ (SH 87) -ಕೆಐಎಡಿಐ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶ ಮಾರ್ಗ ಆನೇಕಲ್ ಸೇರುವ (SH 35) ರಸ್ತೆ
4	ಆನೇಕಲ್ (SH 35) ನಿಂದ ಅತ್ತಿಬೆಲೆ-ಸರ್ಜಾಪುರ-ವರ್ತೂರು- ವೈಟ್‌ಫೀಲ್ಡ್ ಮಾರ್ಗ ಹೊಸಕೋಟೆ ಸೇರುವ (NH 04) ರಸ್ತೆ

3/A
17/4/17
021

22ನೇ 437
18/4/17

227

22

ಸದರಿ ಪ್ರಸ್ತಾವಿತ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಕೇಂದ್ರ ರಸ್ತೆ ನಿಧಿ (CRF) ಯಡಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ವಲಯ ವತಿಯಿಂದ ಕೆಲವು ಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸುವ ಕಾಮಗಾರಿಗಳು ಟೆಂಡರ್ ಹಂತದಲ್ಲಿರುವುದಾಗಿ ನಿಗಮದ ಮುಖ್ಯ ಇಂಜಿನಿಯರ್ ರವರಿಗೆ ದಿನಾಂಕ: 03.04.2017 ರಂದು ರಸ್ತೆ ಪರಿವೀಕ್ಷಣಾ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ತಿಳಿದು ಬಂದಿರುತ್ತದೆ. ಸದರಿ ರಸ್ತೆಗಳ ವಿವರಗಳು ಈ ಕೆಳಕಂಡಂತಿವೆ:

Road SI No	Name of work as per CRF sanctioned list	Estimate Cost(Rs in Lakhs)	Job Number
2	NH 04 to SH 09 via Makli Yadla, Hesarghatta, Bytha to Rajankunte	6000	CRF-KNT-2016-17-1597 Dated 02.11.2016
189	Improvement to Harohalli Anekal road from Km 0.00 to Km 18.20 in Kankapura Taluk Ramnagar District	300	CRF-KNT-2016-17-1783 Dated 02.11.2016
337	Improvements to road from SH 35 from Km 16.500 to 40.00 (Sidlagatta to Anekal Road via Hosakote Adugodi in Hosakote Taluk, Bengaluru Rural District	500	CRF-KNT-2016-17-1932 Dated 02.11.2016
338	Improvements to road from NH 207 to Budugere(Cargo Road) in Devanahalli taluk, Bengaluru Rural District	300	CRF-KNT-2016-17-1933 Dated 02.11.2016

ಆಯವ್ಯಯದಲ್ಲಿ ಪ್ರಸ್ತಾವಿಸಿರುವ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು 4 ಪಥದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನಾಗಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕ-ಖಾಸಗಿ-ಸಹಭಾಗಿತ್ವದಡಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲು ಕೆ.ಆರ್.ಡಿ.ಸಿ.ಎಲ್ ನಿಂದ ಯೋಜಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಸದರಿ ರಸ್ತೆಗಳ ಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಕೇಂದ್ರ ರಸ್ತೆ ನಿಧಿ(CRF) ಯಡಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ವಲಯದಿಂದ ಕೈಗೊಳ್ಳುತ್ತಿರುವ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನೂ ಸಹ 4 ಪಥದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನಾಗಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲು ಕೋರಲಾಗಿದೆ. ಅಂತಹ ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ CRF ಯೋಜನೆಯಡಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸುವ ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದ ಯೋಜಿತ ಉದ್ದಕ್ಕಿಂತ ಕಡಿಮೆಯಾಗಲಿದ್ದು ಉಳಿಕೆ ಉದ್ದವನ್ನು ನಿಗಮದ ವತಿಯಿಂದ ಕೈಗೊಳ್ಳಲಾಗುವುದು.

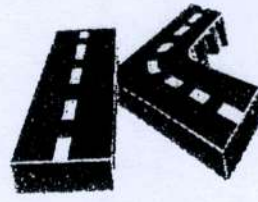
ತಮ್ಮ ವಿಶ್ವಾಸಿ,
ಸಹ/-

ವ್ಯವಸ್ಥಾಪಕ ನಿರ್ದೇಶಕರು
ಕೆ.ಆರ್.ಡಿ.ಸಿ.ಎಲ್, ಬೆಂಗಳೂರು

ಪ್ರತಿಯನ್ನು:

1. ಸರ್ಕಾರದ ಅಪರ ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿಗಳು ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ ವಿಕಾಸ ಸೌಧ, 3ನೇ ಮಹಡಿ ಬೆಂಗಳೂರುರವರಿಗೆ ಮಾಹಿತಿಗಾಗಿ ಸಲ್ಲಿಸಿದೆ.
2. ಅಧೀಕ್ಷಕ ಅಭಿಯಂತರರು, ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ವೃತ್ತ, ಲೋಕ ಪೂರಕ ಕಟ್ಟಡ, ಕೆ.ಆರ್ ವೃತ್ತ, ಬೆಂಗಳೂರು-560001 ಮಾಹಿತಿ ಮತ್ತು ಮುಂದಿನ ಕ್ರಮಕ್ಕಾಗಿ.
3. ಕಾರ್ಯಪಾಲಕ ಅಭಿಯಂತರರು, ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ವಿಭಾಗ, ಬೆಂಗಳೂರು ರವರಿಗೆ ಸೂಕ್ತ ಕ್ರಮಕ್ಕಾಗಿ.
4. ಕಾರ್ಯಪಾಲಕ ಅಭಿಯಂತರರು, ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ವಿಭಾಗ, ತುಮಕೂರು ರವರಿಗೆ ಸೂಕ್ತ ಕ್ರಮಕ್ಕಾಗಿ.

ವ್ಯವಸ್ಥಾಪಕ ನಿರ್ದೇಶಕರು
ಕೆ.ಆರ್.ಡಿ.ಸಿ.ಎಲ್, ಬೆಂಗಳೂರು



(21)

ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತ

ಸಂಖ್ಯೆ: ಕರಅನಿ/ವ್ಯನಿ/ಆಯವ್ಯಯ ರಸ್ತೆ/2016-17/102

ದಿನಾಂಕ: 12.04.17

ಇವರಿಗೆ,

ಮುಖ್ಯ ಇಂಜಿನಿಯರ್,

ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ವಲಯ

ಲೋಇ ಪೂರಕ ಕಟ್ಟಡ, ಕೆ.ಆರ್ ವೃತ್ತ,

ಬೆಂಗಳೂರು-560001.

228

ಮಾನ್ಯರೇ

ವಿಷಯ: 2017-18ನೇ ಸಾಲಿನ ಆಯವ್ಯಯದಲ್ಲ ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಿರುವ ಬೆಂಗಳೂರು ಸುತ್ತ ಮುತ್ತಲಿನ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ ಬಗ್ಗೆ.

ಉಲ್ಲೇಖ: ಈ ಕಛೇರಿ ಪತ್ರದ ಸಂಖ್ಯೆ: ಕರಅನಿ/ವ್ಯನಿ/ಆಯವ್ಯಯ ರಸ್ತೆ/2016-17/47 ದಿನಾಂಕ: 04.04.2017

ಮೇಲ್ಕಂಡ ವಿಷಯಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ, 2017-18ನೇ ಸಾಲಿನ ಆಯವ್ಯಯದಲ್ಲ ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಿರುವಂತೆ ಬೆಂಗಳೂರು ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಲು ಒಟ್ಟು ಸುಮಾರು 150 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ರೂ.1455 ಕೋಟಿ ಅಂದಾಜು ಮೊತ್ತದಲ್ಲ ಕೆ.ಆರ್.ಡಿ.ಸಿ.ಎಲ್ ಮುಖಾಂತರ 4 ಪಥದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನಾಗಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ಯೋಜಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ದಿನಾಂಕ: 25.03.2017ರಂದು ಸರ್ಕಾರದ ಮಟ್ಟದಲ್ಲ ನಡೆದ ಮಾಸಿಕ ಪ್ರಗತಿ ಪರಿಶೀಲನಾ ಸಭೆಯಲ್ಲಿ ಈ ರಸ್ತೆಗಳ ಕಾಮಗಾರಿಗಳನ್ನು ತುರ್ತಾಗಿ ಕೈಗೆತ್ತಿಕೊಳ್ಳಲು ಮಾನ್ಯ ಪ್ರಧಾನ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿಗಳು, ಲೋಬಂ & ಒಜಸಾ ಇಲಾಖೆ ರವರು ಸೂಚಿಸಿರುತ್ತಾರೆ. ಈ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು 4 ಪಥದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನಾಗಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲು ಯೋಜಿಸಿದ್ದು, ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲು ತುರ್ತಾಗಿ ಕಾರ್ಯಸಾಧ್ಯತಾ ವರದಿಯನ್ನು ತಯಾರಿಸುವ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಕ್ರಮಕೈಗೊಳ್ಳಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ಪ್ರಸ್ತಾಪಿತ ರಸ್ತೆಗಳ ವಿವರಗಳು ಕೆಳಗಿನಂತಿವೆ.

ಕ್ರಮ ಸಂಖ್ಯೆ	2017-18ನೇ ಸಾಲಿನ ಆಯವ್ಯಯದಲ್ಲ ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಿರುವ ರಸ್ತೆಯ ವಿವರ
1	ಹೊಸಕೋಟೆ ರಸ್ತೆ (NH 04)ಯಿಂದ ಬೂದಿಗರೆ-ಮೈಲೇನಹಳ್ಳಿ ಮಾರ್ಗ ದೇವನಹಳ್ಳಿ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ ಸೇರುವ ರಸ್ತೆ
2	ನೆಲಮಂಗಲ ದಿಂದ (SH 74) ಮಧುರೆ-ಬ್ಯಾಥಾ-ರಾಜಾನುಕುಂಟೆ- ತಿಮ್ಮಸಂದ್ರ-ಎಂ.ವಿ.ಸೋಲಾರ್ಸ್ ಮಾರ್ಗ ದೇವನಹಳ್ಳಿ ಸೇರುವ (NH 07) ರಸ್ತೆ
3	ಹಾರೋಹಳ್ಳಿ ಯಿಂದ (NH 209) ಉರುಗನಮೊಡ್ಡಿ-ಜಿಗಣಿ (SH 87) -ಕೆಐಎಡಿಐ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶ ಮಾರ್ಗ ಆನೇಕಲ್ ಸೇರುವ (SH 35) ರಸ್ತೆ
4	ಆನೇಕಲ್ (SH 35) ನಿಂದ ಅತ್ತಿಬೆಲೆ-ಸರ್ಜಾಪುರ-ವರ್ತೂರು- ವೈಟ್‌ಫೀಲ್ಡ್ ಮಾರ್ಗ ಹೊಸಕೋಟೆ ಸೇರುವ (NH 04) ರಸ್ತೆ

ಸದರಿ ಪ್ರಸ್ತಾಪಿತ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಕೇಂದ್ರ ರಸ್ತೆ ನಿಧಿ (CRF) ಯಡಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ವಲಯ ವತಿಯಿಂದ ಕೆಲವು ಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸುವ ಕಾಮಗಾರಿಗಳು ಬೆಂಗಳೂರು ಹಂತದಲ್ಲಿದ್ದು ನಿಗಮದ ಮುಖ್ಯ ಇಂಜಿನಿಯರ್ ರವರಿಗೆ ದಿನಾಂಕ: 03.04.2017 ರಂದು ರಸ್ತೆ ಪರಿವೀಕ್ಷಣಾ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ತಿಳಿದು ಬಂದಿರುತ್ತದೆ. ಸದರಿ ರಸ್ತೆಗಳ ವಿವರಗಳು ಈ ಕೆಳಕಂಡಂತಿವೆ:

Road SI No	Name of work as per CRF sanctioned list	Estimate Cost(Rs in Lakhs)	Job Number
2	NH 04 to SH 09 via Makli Yadla, Hesarghatta, Bytha to Rajankunte	6000	CRF-KNT-2016-17-1597 Dated 02.11.2016
189	Improvement to Harohalli Anekal road from Km 0.00 to Km 18.20 in Kankapura Taluk Ramnagar District	300	CRF-KNT-2016-17-1783 Dated 02.11.2016
337	Improvements to road from SH 35 from Km 16.500 to 40.00 (Sidlagatta to Anekal Road via Hosakote Adugodi in Hosakote Taluk, Bengaluru Rural District	500	CRF-KNT-2016-17-1932 Dated 02.11.2016
338	Improvements to road from NH 207 to Budugere(Cargo Road) in Devanahalli taluk, Bengaluru Rural District	300	CRF-KNT-2016-17-1933 Dated 02.11.2016

ಆಯವ್ಯಯದಲ್ಲಿ ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಿರುವ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು 4 ಪಥದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನಾಗಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕ-ಖಾಸಗಿ-ಸಹಭಾಗಿತ್ವದಡಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲು ಕೆ.ಆರ್.ಡಿ.ಸಿ.ಎಲ್ ನಿಂದ ಯೋಜಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಸದರಿ ರಸ್ತೆಗಳ ಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಕೇಂದ್ರ ರಸ್ತೆ ನಿಧಿ(CRF) ಯಡಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ವಲಯದಿಂದ ಕೈಗೊಳ್ಳುತ್ತಿರುವ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನೂ ಸಹ 4 ಪಥದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನಾಗಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲು ಕೋರಲಾಗಿದೆ. ಅಂತಹ ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ CRF ಯೋಜನೆಯಡಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸುವ ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದ ಯೋಜಿತ ಉದ್ದಕ್ಕಿಂತ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದ್ದು ಉಳಿಕೆ ಉದ್ದವನ್ನು ನಿಗಮದ ವತಿಯಿಂದ ಕೈಗೊಳ್ಳಲಾಗುವುದು.

ತಮ್ಮ ವಿಶ್ವಾಸಿ,
ಸಹ/-

ವ್ಯವಸ್ಥಾಪಕ ನಿರ್ದೇಶಕರು
ಕೆ.ಆರ್.ಡಿ.ಸಿ.ಎಲ್, ಬೆಂಗಳೂರು

ಪ್ರತಿಯನ್ನು:

1. ಸರ್ಕಾರದ ಅಪರ ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿಗಳು ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ ವಿಕಾಸ ಸೌಧ, 3ನೇ ಮಹಡಿ ಬೆಂಗಳೂರುರವರಿಗೆ ಮಾಹಿತಿಗಾಗಿ ಸಲ್ಲಿಸಿದೆ.
2. ಅಧೀಕ್ಷಕ ಅಭಿಯಂತರರು, ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ವೃತ್ತ, ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಪೂರಕ ಕಟ್ಟಡ, ಕೆ.ಆರ್ ವೃತ್ತ, ಬೆಂಗಳೂರು-560001 ಮಾಹಿತಿ ಮತ್ತು ಮುಂದಿನ ಕ್ರಮಕ್ಕಾಗಿ.
3. ಕಾರ್ಯಪಾಲಕ ಅಭಿಯಂತರರು, ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ವಿಭಾಗ, ಬೆಂಗಳೂರು ರವರಿಗೆ ಸೂಕ್ತ ಕ್ರಮಕ್ಕಾಗಿ.
4. ಕಾರ್ಯಪಾಲಕ ಅಭಿಯಂತರರು, ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ವಿಭಾಗ, ತುಮಕೂರು ರವರಿಗೆ ಸೂಕ್ತ ಕ್ರಮಕ್ಕಾಗಿ.

ವ್ಯವಸ್ಥಾಪಕ ನಿರ್ದೇಶಕರು
ಕೆ.ಆರ್.ಡಿ.ಸಿ.ಎಲ್, ಬೆಂಗಳೂರು

2017-18ನೇ ಸಾಲಿನ ಆಯವ್ಯಯದಲ್ಲ ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಿರುವ ರಸ್ತೆಗಳ ವಿವರ	Road stretches approved under CRF (over lapping)	Work taken up by PWD
1 ಹೊಸಕೋಟೆ ರಸ್ತೆ (NH 04)ಯಿಂದ ಬೂದಿಗರೆ-ಮೈಲೇನಹಳ್ಳಿ ಮಾರ್ಗ ದೇವನಹಳ್ಳಿ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ ಸೇರುವ ರಸ್ತೆ ರಸ್ತೆ ಒಟ್ಟು ಉದ್ದ -24.50 ಕಿಮೀ	Improvements to road from NH 207 to Budugere(Cargo Road) in Devanahalli taluk, Bengaluru Rural District Job No 1933 Amount Rs 3.00 Cr	6 Laning work is takenup for a length of 2.00Km length from Mylanahalli to International airport Road
2 ನೆಲಮಂಗಲ ದಿಂದ (SH 74) ಮಧುರೆ-ಬ್ಯಾಥಾ-ರಾಜಾಮಕುಂಟೆ- ತಿಮ್ಮಸಂದ್ರ-ಎಂ.ವಿ.ಸೋಲಾರ್ ಮಾರ್ಗ ದೇವನಹಳ್ಳಿ ಸೇರುವ (NH 07) ರಸ್ತೆ ರಸ್ತೆ ಒಟ್ಟು ಉದ್ದ -42.60 ಕಿಮೀ	NH 04 to SH 09 via Makli Yadla, Hesarghatta, Bytha to Rajankunte Job No 1597 Amount Rs 60.00 Cr	

230

(19)

231

2017-18ನೇ ಸಾಲಿನ ಆಯವ್ಯಯದಲ್ಲೂ ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಿರುವ ರಸ್ತೆಗಳ ವಿವರ	Road stretches approved under CRF (over lapping)	Work taken up by PWD
3 ಹಾರೋಹಳ್ಳಿ ಯಿಂದ (NH 209) ಉರುಗನದೊಡ್ಡಿ-ಜಿಗಣಿ (SH 87) -ಕೆಣವಡಿಬಿ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶ ಮಾರ್ಗ ಅನೇಕಲ್ ಸೇರುವ (SH 35) ರಸ್ತೆ ರಸ್ತೆ ಒಟ್ಟು ಉದ್ದ -41.60 ಕಿಮೀ	Improvement to Harohalli Anekal road from Km 0.00 to Km 18.20 in Kankapura Taluk Ramnagar District Job No 1783 Amount Rs 3.00Cr	Between jigani to Anekal a stretch of 4.00 is taken for widening to 9.00 m width
4 ಅನೇಕಲ್ (SH 35) ನಿಂದ ಅತ್ತಿಬೆಲೆ-ಸರ್ಜಾಪುರ-ವರ್ತೂರು-ವೈಟ್‌ಫೀಲ್ಡ್ ಮಾರ್ಗ ಹೊಸಕೋಟೆ ಸೇರುವ (NH 04) ರಸ್ತೆ ರಸ್ತೆ ಒಟ್ಟು ಉದ್ದ -47.80 ಕಿಮೀ	Improvements to road from SH 35 from Km 16.500 to 40.00 (Sidlagatta to Anekal Road via Hosakote Adugodi in Hosakote Taluk, Bengaluru Rural District Job No 1932 Amount Rs 5.00 Cr	4 laning work taken 1.50Km at attibele and 5.00Km between Sarjapura and Dommasandra -work is in progress

ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರ

232

ಸಂಖ್ಯೆ: ಆಇ 131 ಆಕೋ-2/2017

ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರದ ಸಚಿವಾಲಯ,

ವಿಧಾನ ಸೌಧ,

ಬೆಂಗಳೂರು, ದಿನಾಂಕ:01.04.2017.

4/4/17

BUDGET ADVISE (FA)

ವಿಷಯ: 2017-18ನೇ ಸಾಲಿನ ಮಾನ್ಯ ಮುಖ್ಯಮಂತ್ರಿಗಳ ಆಯವ್ಯಯ ಭಾಷಣದಲ್ಲಿ ಘೋಷಿಸಲಾಗಿರುವ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮವನ್ನು ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸುವ ಬಗ್ಗೆ.

ಉಲ್ಲೇಖ: ಮಾನ್ಯ ಮುಖ್ಯಮಂತ್ರಿಗಳ 2017-18ನೇ ಸಾಲಿನ ಆಯವ್ಯಯ ಭಾಷಣದ ಕಂಡಿಕೆ 376, 377, 378, 379, 380 & 381.

* * *

ಮೇಲ್ಕಂಡ ವಿಷಯಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಮಾನ್ಯ ಮುಖ್ಯಮಂತ್ರಿಗಳ 2017-18ನೇ ಸಾಲಿನ ಆಯವ್ಯಯ ಭಾಷಣದ ಕಂಡಿಕೆ 376, 377, 378, 379, 380 & 381 ಗಳಲ್ಲಿ ಘೋಷಿಸಲಾದ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸುವ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ 2017-18ನೇ ಸಾಲಿನ ಆಯವ್ಯಯದಲ್ಲಿ ಈ ಕೆಳಕಂಡಂತೆ ಅನುದಾನದ ಅವಕಾಶ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ.

(ರೂ. ಕೋಟಿಗಳಲ್ಲಿ)

ಕ್ರ. ಸಂ.	ಲೆಕ್ಕಶೀರ್ಷಿಕೆ	2017-18ನೇ ಸಾಲಿನ ಆಯವ್ಯಯ	ಆಯವ್ಯಯ ಭಾಷಣದ ಕಂಡಿಕೆಗಳಲ್ಲಿ ಘೋಷಿಸಲಾದ ಯೋಜನೆಗಳು	ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸಲು ಒದಗಿಸಿರುವ ಅನುದಾನ
1	2	3	4	5
1.	5054-03-337-0-86 (ಯೋಜನೆ) ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ಸುಧಾರಣಾ ಯೋಜನೆ (ಕೆಶಿಪ್) -2 (ಎಡಿಬಿ) - ಇಎಪಿ ರಸ್ತೆಗಳು	360.35	ಆಯವ್ಯಯ ಭಾಷಣದ ಕಂಡಿಕೆ 376 : ರಾಜ್ಯದ ಪ್ರಮುಖ ರಸ್ತೆ ಜಾಲವನ್ನು (ಕೋರ್ ರೋಡ್ ನೆಟ್‌ವರ್ಕ್) ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲು ಕೆಶಿಪ್-III (ಎಡಿಬಿ 2ನೇ ಲೋನ್) ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಈ ಕೆಳಕಂಡ ಒಟ್ಟು 418.5 ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು 5,310 ಕೋಟಿ ರೂ. ಯೋಜನಾ ಮೊತ್ತದಲ್ಲಿ ಕೈಗೊಳ್ಳಲಾಗುತ್ತಿದೆ. • ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲ-ಹನೂರು ರಸ್ತೆ- 23.8 ಕಿಮೀ • ಚಿಂತಾಮಣಿ-ಆಂಧ್ರ ಪ್ರದೇಶ ಗಡಿ ರಸ್ತೆ- 39.8 ಕಿಮೀ • ಬೆಂಗಳೂರು-ಮಾಗಡಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ- 75, (ನೆಲಮಂಗಲ-ಮಂಗಳೂರು)- 50.7 ಕಿ.ಮೀ. • ಮಾಗಡಿ-ಸೋಮವಾರವೇಟೆ ರಸ್ತೆ ಮಾರ್ಗ ಹುಲಿಯೂರುದುರ್ಗ-ನಾಗಮಂಗಲ-ಕೆಆರ್‌ವೇಟೆ-166 ಕಿ.ಮೀ. • ಗದಗ-ಹೊನ್ನಾಳಿ ರಸ್ತೆ- 138.2 ಕಿ.ಮೀ.	ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ಸುಧಾರಣಾ ಯೋಜನೆ (ಕೆಶಿಪ್) -2 (ಎಡಿಬಿ) ಯೋಜನೆಯಡಿ 2017-18ನೇ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ರೂ.360.35ಕೋಟಿ ಅನುದಾನವನ್ನು ಒದಗಿಸಲಾಗಿದೆ. ಈ ಅನುದಾನದಿಂದಲೇ ಆಯವ್ಯಯ ಭಾಷಣದಲ್ಲಿ ಘೋಷಿಸಿರುವ 5 ರಸ್ತೆ ಕಾಮಗಾರಿಗಳ ವೆಚ್ಚವನ್ನೊಳಗೊಂಡಂತೆ ಮುಂದುವರೆದ ಕಾಮಗಾರಿ ವೆಚ್ಚ ಭರಿಸಿಕೊಳ್ಳುವುದು.

1/5
R

1026
4/4

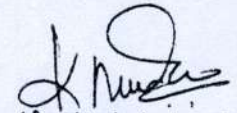
2.	5054-80-190-0-01 (ಯೋಜನೆ) ಕೆ.ಆರ್.ಡಿ.ಸಿ.ಎಲ್. 5054-03-337-0-17 -154 ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ರಸ್ತೆ ಕಾಮಗಾರಿಗಳು - ಸುಧಾರಣೆಗಳು	175.00 350.00	ಆಯವ್ಯಯ ಭಾಷಣದ ಕಂಡಿಕೆ 377 : ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಲು 1455 ಕೋಟಿ ರೂ. ಅಂದಾಜು ಮೊತ್ತದಲ್ಲಿ ಕೆಆರ್‌ಡಿ‌ಸಿ‌ಎಲ್ ಮೂಲಕ ಬೆಂಗಳೂರು ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ ಕೆಳಕಂಡ 150 ಕಿ.ಮೀ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲು ಉದ್ದೇಶಿಸಿದೆ. • ಹೊಸಕೋಟೆ - ಬೂದಿಗರೆ - ಮೈಲೇನಹಳ್ಳಿ - ದೇವನಹಳ್ಳಿ ಅಂತರ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ ರಸ್ತೆ • ನೆಲಮಂಗಲ-ಮಧುರೆ-ಬ್ಯಾಥಾ ರಸ್ತೆ . • ಆನೇಕಲ್ - ಅತ್ತಿಬೆಲೆ - ಸರ್ಜಾಪುರ - ವರ್ತೂರು - ವೈಟ್‌ಫೀಲ್ಡ್ - ಹೊಸಕೋಟೆ ರಸ್ತೆ. • ಹಾರೋಹಳ್ಳಿ - ಉರುಗನದೊಡ್ಡಿ - ಕೆಐಎಡಿಬಿ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶ - ಜಿಗಣಿ - ಆನೇಕಲ್ ರಸ್ತೆ.	2017-18ನೇ ಸಾಲಿನ ಆಯವ್ಯಯದಲ್ಲಿ ಕೆ.ಆರ್.ಡಿ.ಸಿ.ಎಲ್. ಗೆ ರೂ.175.00ಕೋಟಿಗಳ ಅನುದಾನವನ್ನು ಒದಗಿಸಲಾಗಿದೆ ಹಾಗೂ ರಾಜ್ಯಹೆದ್ದಾರಿ ರಸ್ತೆ ಕಾಮಗಾರಿಗಳು - ಸುಧಾರಣೆಯಡಿ ರೂ.350.00ಕೋಟಿಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಈ ಅನುದಾನದಿಂದ ಆಯವ್ಯಯ ಭಾಷಣದಲ್ಲಿ ಘೋಷಿಸಿರುವ 4 ರಸ್ತೆ ಕಾಮಗಾರಿಗಳ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಮತ್ತು 2016-17ನೇ ಸಾಲಿನ ಮುಂದುವರೆದ ಕಾಮಗಾರಿಗಳ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಭರಿಸಿಕೊಳ್ಳುವುದು. ಇದರೊಂದಿಗೆ ಕೆ.ಆರ್.ಡಿ.ಸಿ.ಎಲ್. PPP TOLL ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಕಾಮಗಾರಿ ಪೂರೈಸಬಹುದು.
3.	5054-04-337-0- 01 (ಯೋಜನೆ) ಜಿಲ್ಲಾ ಮತ್ತು ಇತರೆ ರಸ್ತೆಗಳು. 5054-03-337-0-17 ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ರಸ್ತೆ ಕಾಮಗಾರಿಗಳು	2245.00 400.00	ಆಯವ್ಯಯ ಭಾಷಣದ ಕಂಡಿಕೆ 378. ಮೈಸೂರು ನಗರದ ಸುತ್ತಲಿನ 22 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು 117 ಕೋಟಿ ರೂ. ಅಂದಾಜು ಮೊತ್ತದಲ್ಲಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲು ಉದ್ದೇಶಿಸಿದೆ.	2017-18ನೇ ಸಾಲಿನ ಆಯವ್ಯಯದಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲಾ ಮತ್ತು ಇತರೆ ರಸ್ತೆಗಳು ಲೆಕ್ಕಶೀರ್ಷಿಕೆಯಡಿ ರೂ.2245.00ಕೋಟಿಗಳನ್ನು ಹಾಗೂ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ರಸ್ತೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕೆ ರೂ.400.00ಕೋಟಿಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಿದೆ. ಈ ಅನುದಾನಗಳಿಂದ ಆಯವ್ಯಯ ಭಾಷಣದಲ್ಲಿ ಘೋಷಿಸಿರುವ ಕಂಡಿಕೆ 378ರ ವೆಚ್ಚವನ್ನೊಳಗೊಂಡಂತೆ ಮುಂದುವರೆದ ಕಾಮಗಾರಿಗಳ ಹಾಗೂ ಹೊಸ ಕಾಮಗಾರಿಗಳ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಭರಿಸಿಕೊಳ್ಳುವುದು.
4.	5054-03-337-0-17 ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ರಸ್ತೆ ಕಾಮಗಾರಿಗಳು	400.00	ಆಯವ್ಯಯ ಭಾಷಣದ ಕಂಡಿಕೆ 379. ಮಂಗಳೂರು ಅಂತರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ಸಂಪರ್ಕಿಸುವ ಮಂಗಳೂರು-ಆತ್ರಾಡಿ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ 67ರ 2.50 ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಯನ್ನು 50 ಕೋಟಿ ರೂ. ಅಂದಾಜು ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲಾಗುವುದು.	2017-18ನೇ ಸಾಲಿನ ಆಯವ್ಯಯದಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ರಸ್ತೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕೆ ರೂ.400.00 ಕೋಟಿಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಿದೆ. ಈ ಅನುದಾನದಿಂದ ಆಯವ್ಯಯ ಭಾಷಣದಲ್ಲಿ ಘೋಷಿಸಿರುವ ಕಂಡಿಕೆ 379ರ ವೆಚ್ಚವನ್ನೊಳಗೊಂಡಂತೆ ಮುಂದುವರೆದ ಕಾಮಗಾರಿಗಳ ಹಾಗೂ ಹೊಸ ಕಾಮಗಾರಿಗಳ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಭರಿಸಿಕೊಳ್ಳುವುದು.

234

(14)

15

5.	5051-02-201-0-04-059 ಹಡಗು ಕಟ್ಟಿ, ಇಳಿಕಟ್ಟೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ ಮತ್ತು ಇತರ ಸೌಲಭ್ಯಗಳು, ಇತರೆ ಖರ್ಚುಗಳು	48.16	<u>ಆಯವ್ಯಯ ಭಾಷಣದ ಕಂಡಿಕೆ 380.</u> ಕಾರವಾರ ಬಂದರಿನಲ್ಲಿ ಆಮದು / ರಫ್ತು ಚಟುವಟಿಕೆಗಳನ್ನು ಉತ್ತೇಜಿಸಲು ಹೆಚ್ಚುವರಿಯಾಗಿ 14 ಮೀ. ಆಳದ 5 ಹಡಗುಗಳ ನಿಲುಗಡೆಗೆ 1508 ಮೀ. ಉದ್ದದ ದಕ್ಕೆಯನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲು ವಿಸ್ತೃತ ಯೋಜನಾ ವರದಿಯನ್ನು ತಯಾರಿಸಲಾಗುವುದು.	ಕಾರವಾರ ಬಂದರಿನಲ್ಲಿ ಆಮದು / ರಫ್ತು ಚಟುವಟಿಕೆಗಳನ್ನು ಉತ್ತೇಜಿಸಲು ಹೆಚ್ಚುವರಿಯಾಗಿ 14 ಮೀ. ಆಳದ 5 ಹಡಗುಗಳ ನಿಲುಗಡೆಗೆ 1508 ಮೀ. ಉದ್ದದ ದಕ್ಕೆಯನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲು ವಿಸ್ತೃತ ಯೋಜನಾ ವರದಿಯನ್ನು ಈ ಲೆಕ್ಕಶೀರ್ಷಿಕೆಯಡಿ ಭರಿಸಿಕೊಳ್ಳುವುದು.
6.	5054-04-337-0-01 (ಯೋಜನೆ) ಜಿಲ್ಲಾ ಮತ್ತು ಇತರೆ ರಸ್ತೆಗಳು. 3054-04-337-1-10-200 (ಯೋಜನೇತರ) ಜಿಲ್ಲಾ ಮತ್ತು ಇತರೆ ರಸ್ತೆಗಳು ನಿರ್ವಹಣಾ ವೆಚ್ಚ 5054-03-337-0-17-154 ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ರಸ್ತೆ ಕಾಮಗಾರಿಗಳು - ಸುಧಾರಣೆಗಳು.	2245.00 375.71 350.00	<u>ಆಯವ್ಯಯ ಭಾಷಣದ ಕಂಡಿಕೆ 381.</u> ಕೊಡಗು ಜಿಲ್ಲೆಗೆ 50 ಕೋಟಿ ರೂ.ಗಳ ವಿಶೇಷ ರಸ್ತೆ ಪ್ರಾಜೆಕ್ಟ್ ನೀಡಲಾಗುವುದು.	2017-18ನೇ ಸಾಲಿನ ಆಯವ್ಯಯದಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕೆ ಯೋಜನೆ ಮತ್ತು ಯೋಜನೇತರ ಲೆಕ್ಕಶೀರ್ಷಿಕೆಗಳಲ್ಲಿ ಒದಗಿಸಿದ ಅನುದಾನದಲ್ಲಿ ಹಾಗೂ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ರಸ್ತೆ ಕಾಮಗಾರಿಗಳು - ಸುಧಾರಣೆ ಅಡಿ ಒದಗಿಸಿದ ಅನುದಾನದಲ್ಲಿ ಈ ಕಾಮಗಾರಿಯ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಭರಿಸಿಕೊಳ್ಳುವುದು.



(ಕೆ. ನಂದ ಕುಮಾರ್)

ವಿಶೇಷಾಧಿಕಾರಿ ಮತ್ತು ಪದನಿಮಿತ್ತ
ಸರ್ಕಾರದ ಉಪ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ,
ಆರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆ (ಲೋ.ಆ.ಕೋ.)

ಸರ್ಕಾರದ ಅಪರ ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ,
ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು &
ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ.

235

ಕರಡು ಸಚಿವ ಸಂಪುಟ ^{ಅಕ್ಷರ} ಪರದಿ ಪತ್ರಿಕೆ

ಕಾಮಗಾರಿಗಳ ವಿವರ:

1. ಹೊಸಕೋಟೆ ರಸ್ತೆಯಿಂದ ಬೂದಿಗರೆ-ಮೈಲೇನಹಳ್ಳಿ ಮಾರ್ಗ ದೇವನಹಳ್ಳಿ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ ಸೇರುವ ರಸ್ತೆ
2. ನೆಲಮಂಗಲದಿಂದ ಮಧುರೆ-ಬ್ಯಾಥಾ ರಸ್ತೆ
3. ಹಾರೋಹಳ್ಳಿ ಯಿಂದ ಉರುಗನದೊಡ್ಡಿ-ಜಿಗಣಿ- ಕಿಐಎಡಿಬಿ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶ ಮಾರ್ಗ ಆನೇಕಲ್ ಸೇರುವ ರಸ್ತೆ
4. ಆನೇಕಲ್ ನಿಂದ ಅತ್ತಿಬೆಲೆ-ಸರ್ಜಾಪುರ-ವರ್ತೂರು- ವೈಟ್‌ಫೀಲ್ಡ್ ಮಾರ್ಗ ಹೊಸಕೋಟೆ ಸೇರುವ ರಸ್ತೆ

ರಸ್ತೆ ಉದ್ದ : 150.00 ಕಿ.ಮೀ.

ಅಂದಾಜು ಮೊತ್ತ : ರೂ.1455.00 ಕೋಟಿಗಳು

236

ಪೀಠಿಕೆ:

ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಲು ರೂ.1455.00 ಕೋಟಿ ಅಂದಾಜು ಮೊತ್ತದಲ್ಲಿ ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್ ಮೂಲಕ ಬೆಂಗಳೂರು ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ ಕೆಳಕಂಡ 150.00 ಕಿ.ಮೀ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ಉದ್ದೇಶಿಸಿದ್ದು, 2017-18ನೇ ಸಾಲಿನ ಆಯವ್ಯಯದಲ್ಲಿ ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಿದ್ದು, ಯೋಜನೆಯ ವಿವರಗಳು ಈ ರೀತಿ ಇದೆ. (ಆಯವ್ಯಯ ಕ್ರಮ ಕುರಿತು 377, 15/11/17)

1. ಹೊಸಕೋಟೆ ರಸ್ತೆಯಿಂದ ಬೂದಿಗರೆ-ಮೈಲೇನಹಳ್ಳಿ ಮಾರ್ಗ ದೇವನಹಳ್ಳಿ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ ಸೇರುವ ರಸ್ತೆ
2. ನೆಲಮಂಗಲದಿಂದ ಮಧುರೆ-ಬ್ಯಾಥಾ ರಸ್ತೆ
3. ಹಾರೋಹಳ್ಳಿ ಯಿಂದ ಉರುಗನದೊಡ್ಡಿ-ಜಿಗಣಿ-ಕೆಐಎಡಿಬಿ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶ ಮಾರ್ಗ ಆನೇಕಲ್ ಸೇರುವ ರಸ್ತೆ
4. ಆನೇಕಲ್ ನಿಂದ ಅತ್ತಿಬೆಲೆ-ಸರ್ಜಾಪುರ-ವರ್ತೂರು-ವೈಟ್‌ಫೀಲ್ಡ್ ಮಾರ್ಗ ಹೊಸಕೋಟೆ ಸೇರುವ ರಸ್ತೆ

ಈ ಮೇಲಿನ 4 ರಸ್ತೆಗಳ ಪೈಕಿ ಪ್ರತಿಯೊಂದು ರಸ್ತೆಯ ವಾಸ್ತವಿಕ ಸ್ಥಿತಿ ಹಾಗೂ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ಉದ್ದೇಶಿಸಿರುವ ರಸ್ತೆವಾರು ವಿವರಗಳು ಈ ಕೆಳಕಂಡಂತಿವೆ:

1. ಹೊಸಕೋಟೆ ರಸ್ತೆಯಿಂದ ಬೂದಿಗರೆ-ಮೈಲೇನಹಳ್ಳಿ ಮಾರ್ಗ ದೇವನಹಳ್ಳಿ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ ಸೇರುವ ರಸ್ತೆ

ಪ್ರಸ್ತಾವಿತ ರಸ್ತೆಯು ಹೊಸಕೋಟೆ ಯಿಂದ ಪ್ರಾರಂಭಗೊಂಡು ಬೂದಿಗರೆ-ಮೈಲೇನಹಳ್ಳಿ ಮುಖಾಂತರ ದೇವನಹಳ್ಳಿಯನ್ನು ಸಂಪರ್ಕಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ಒಟ್ಟಾರೆ ಉದ್ದ 22.10 ಕಿ.ಮೀ. ಗಳಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಈ ಉದ್ದದ ಪೈಕಿ ದೇವನಹಳ್ಳಿ-ಮೈಲೇನಹಳ್ಳಿ ಭಾಗದ 1.60 ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಮೂಲಸೌಲಭ್ಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಇಲಾಖೆ ರವರು ಒದಗಿಸಿರುವ ರೂ.31.50 ಕೋಟಿಗಳ (ಭೂಸ್ವಾಧೀನ ಮೊತ್ತ ಸೇರಿದಂತೆ) ಅನುದಾನದಡಿ ಕಾಮಗಾರಿಯನ್ನು ಕೈಗೆತ್ತಿಕೊಳ್ಳಲಾಗಿದೆ. ಉಳಿದಂತೆ, ಮೈಲೇನಹಳ್ಳಿ ಮತ್ತು ಹೊಸಕೋಟೆ ಭಾಗದ ಉದ್ದ 20.50 ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಾಗಿದ್ದು, ದ್ವಿಪಥ ರಸ್ತೆಯಾಗಿರುತ್ತದೆ (7.00 ಮೀ. ಅಗಲ).

ಈ ರಸ್ತೆಯ ಭಾಗವನ್ನು ದ್ವಿಪಥ ರಸ್ತೆಯಿಂದ ನಾಲ್ಕು ಪಥದ ರಸ್ತೆಯನ್ನಾಗಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ಯೋಜಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಕಾಮಗಾರಿಯ ನಿರ್ಮಾಣ ವೆಚ್ಚ ಸುಮಾರು ರೂ.132.00 ಕೋಟಿಗಳಾಗಿ ಅಂದಾಜಿಸಿರ್ದು ರಸ್ತೆಯನ್ನು ದ್ವಿಪಥದಿಂದ ನಾಲ್ಕು ಪಥಗಳನ್ನಾಗಿ ಅಗಲ ಪಡಿಸುವಲ್ಲಿ ಭೂಸ್ವಾಧೀನಕ್ಕಾಗಿ ಬೇಕಾಗಿರುವ ಮೊತ್ತ ರೂ.200.00 ಕೋಟಿಗಳೆಂದು ಅಂದಾಜಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಪ್ರಸ್ತುತ ಈ ರಸ್ತೆಯ ಮೇಲಿನ ಸರಾಸರಿ ಪ್ಯಾಸೆಂಜರ್ ಕಾರ್ ಯುನಿಟ್ (ಪಿ.ಸಿ.ಯು) ಸುಮಾರು 18,500 ಗಳಾಗಿದ್ದು, ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಿದಲ್ಲಿ ಹಲವಾರು ಹಳ್ಳಿಗಳಿಗೆ ಉಪಯೋಗವಾಗುವುದಲ್ಲದೆ ಪ್ರಮುಖವಾಗಿ ಹಳ್ಳಿಗಳಾದ ಆವಲಹಳ್ಳಿ ರಾ.ಹೆ-7- ಬೊಮ್ಮನಹಳ್ಳಿ, ಮಂಡೂರು, ಕೊಡಿಗೇಹಳ್ಳಿ,

ಜ್ಯೋತಿಪುರ, ಹಂದ್ರಹಳ್ಳಿ, ಹಿತ್ತರಹಳ್ಳಿ, ಬೂದಿಗರೆ, ಕೊಂಡೇನಹಳ್ಳಿ, ಗೊಲ್ಲಹಳ್ಳಿ, ಸಿಂಗಹಳ್ಳಿ, ಕಾಡಯರಪ್ಪನಹಳ್ಳಿ, ದುಮ್ಮನೂರು, ಮೈಲನಹಳ್ಳಿ, ದೇವನಹಳ್ಳಿ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಸುಗಮವಾಗುವುದಲ್ಲದೆ, ಈ ಎಲ್ಲಾ ಹಳ್ಳಿಗಳಿಗೆ ಉತ್ತಮ ಸಂಪರ್ಕ ಒದಗಿಸುವುದು ಹಾಗೂ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ತಲುಪಲು ಸಹಕಾರಿಯಾಗಿರುತ್ತದೆ.

2. ನೆಲಮಂಗಲದಿಂದ ಮಧುರೆ-ಬ್ಯಾಥಾ ರಸ್ತೆ

ಪ್ರಸ್ತಾವಿತ ರಸ್ತೆಯು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ-4 ಕ್ಕೆ ಹೊಂದಿಕೊಂಡಿರುವ ನೆಲಮಂಗಲದಿಂದ ಪ್ರಾರಂಭಗೊಂಡು ಪ್ರಮುಖ ಯಾತ್ರಾ ಸ್ಥಳವಾದ ಮಧುರೆ ದೇವಸ್ಥಾನದ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ರಾಜಾನುಕುಂಟೆ ಮುಖೇನ ದೇವನಹಳ್ಳಿ ಅಂತರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ಒಟ್ಟಾರೆ ಉದ್ದ 25.50 ಕಿ.ಮೀ. ಗಳಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಈ ಉದ್ದದ ಪೈಕಿ ಬ್ಯಾಥಾ ಗ್ರಾಮದಿಂದ ರಾಜಾನುಕುಂಟೆ ಗ್ರಾಮದವರೆಗಿನ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ವಿಭಾಗದಿಂದ ಸಿ.ಆರ್.ಎಫ್ ಅನುದಾನದಲ್ಲಿ ಕೈಗೆತ್ತಿಕೊಳ್ಳಲಾಗಿದ್ದು, ಉಳಿದಂತೆ, ನೆಲಮಂಗಲದಿಂದ ಮಧುರೆ ವರೆಗೆ 13.00 ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಯು ಮಧ್ಯಮ ಪಥ (5.50 ಮೀ. ಅಗಲ) ದ ರಸ್ತೆಯಾಗಿದ್ದು ಮಧುರೆಯಿಂದ ಬ್ಯಾಥಾವರೆಗಿನ 5.00 ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಯು ದ್ವಿಪಥ ರಸ್ತೆಯಾಗಿರುತ್ತದೆ (7.00 ಮೀ. ಅಗಲ). ರಾಜಾನುಕುಂಟೆಯಿಂದ ತಿಮ್ಮಸಂದ್ರ ವರೆಗೆ 2.00 ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದವು ಮಧ್ಯಮ ಪಥದ ಹಳ್ಳಿರಸ್ತೆಯಾಗಿದ್ದು, ತಿಮ್ಮಸಂದ್ರ ದಿಂದ ಎಂ.ವಿ. ಸೋಲಾರ್ಸ್ ವರೆಗೆ 1.50 ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದವು ಮಧ್ಯಮ ಪಥ ರಸ್ತೆಯಾಗಿದ್ದು ಬಾಕಿ 4.00 ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದವು ದ್ವಿಪಥ ರಸ್ತೆಯಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಈ ಉದ್ದೇಶಿತ ರಸ್ತೆಯ ಭಾಗವನ್ನು ದ್ವಿಪಥ ರಸ್ತೆಯಿಂದ ನಾಲ್ಕು ಪಥದ ರಸ್ತೆಯನ್ನಾಗಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ಯೋಜಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಕಾಮಗಾರಿಯ ನಿರ್ಮಾಣ ವೆಚ್ಚ ಸುಮಾರು ರೂ.261.00 ಕೋಟಿಗಳಾಗಿ ಅಂದಾಜಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ರಸ್ತೆಯನ್ನು ದ್ವಿಪಥದಿಂದ ನಾಲ್ಕು ಪಥಗಳನ್ನಾಗಿ ಅಗಲ ಪಡಿಸುವಲ್ಲಿ ಭೂಸ್ವಾಧೀನಕ್ಕಾಗಿ ಬೇಕಾಗಿರುವ ಮೊತ್ತ ರೂ.70.00 ಕೋಟಿಗಳೆಂದು ಅಂದಾಜಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಪ್ರಸ್ತುತ ಈ ರಸ್ತೆಯ ಮೇಲಿನ ಸರಾಸರಿ ಪ್ಯಾಸೆಂಜರ್ ಕಾರ್ ಯುನಿಟ್ (ಪಿ.ಸಿ.ಯು) ಸುಮಾರು 15,000 ಗಳಾಗಿದ್ದು, ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಿದಲ್ಲಿ ಹಲವಾರು ಹಳ್ಳಿಗಳಿಗೆ ಉಪಯೋಗವಾಗುವುದಲ್ಲದೆ ಪ್ರಮುಖವಾಗಿ ಹಳ್ಳಿಗಳಾದ ನೆಲಮಂಗಲ ಟೌನ್, ಬಸವನಹಳ್ಳಿ, ಯಾಡಾಳು, ರೈಲ್ವೆ ಗೊಲ್ಲಹಳ್ಳಿ, ಕನ್ನಮಂಗಲ, ಕನಸವಾಡಿ, ಕೋಡಿಪಾಳ್ಯ, ಮಧುರೆ, ಜುನ್ನಸಂದ್ರ, ಸೀರೆಸಂದ್ರ, ಬ್ಯಾತ, ರಾಜಾನುಕುಂಟೆ, ಅದ್ವಿಗಾನಹಳ್ಳಿ, ತಿಮ್ಮಸಮದ್ರ, ಹುಣಸಮಾರನಹಳ್ಳಿ, ಚಪ್ಪರದಕಲ್ಲು, ಚಿನ್ನಕೆಮ್ಮನಹಳ್ಳಿ, ದೊಡ್ಡಭೀಮನಹಳ್ಳಿ, ದ್ಯಾವರಹಳ್ಳಿ, ಸುರಧೇನಪುರ, ದೇವನಹಳ್ಳಿ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಸುಗಮವಾಗುವುದಲ್ಲದೆ, ಈ ಎಲ್ಲಾ ಹಳ್ಳಿಗಳಿಗೆ ಉತ್ತಮ ಸಂಪರ್ಕ ಒದಗಿಸುವುದು ಹಾಗೂ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ತಲುಪಲು ಸಹಕಾರಿಯಾಗಿರುತ್ತದೆ.

3. ಹಾರೋಹಳ್ಳಿ ಯಿಂದ ಉರುಗನದೊಡ್ಡಿ-ಜಿಗಣಿ-ಕೆಐಎಡಿಬಿ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶ ಮಾರ್ಗ ಆನೇಕಲ್ ಸೇರುವ ರಸ್ತೆ

ಪ್ರಸ್ತಾವಿತ ರಸ್ತೆಯು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ-209 ಕ್ಕೆ ಹೊಂದಿಕೊಂಡಿರುವ ಹಾರೋಹಳ್ಳಿಯಿಂದ ಪ್ರಾರಂಭಗೊಂಡು ಉರುಗನದೊಡ್ಡಿ-ಕೆಐಎಡಿಬಿ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಜಿಗಣಿ ಮುಖೇನ ಆನೇಕಲ್‌ಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ಒಟ್ಟಾರೆ ಉದ್ದ 40.00 ಕಿ.ಮೀ. ಗಳಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಈ ಉದ್ದದ ಪೈಕಿ ಹಾರೋಹಳ್ಳಿ ಗ್ರಾಮದಿಂದ ಉರುಗನದೊಡ್ಡಿ ವರೆಗೆ 18.00 ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದಕ್ಕೆ ದ್ವಿಪಥದ ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆಯಾಗಿದ್ದು, ಉರುಗನದೊಡ್ಡಿಯಿಂದ ಕೆಐಎಡಿಬಿ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶ ವರೆಗೆ 10.00 ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದಕ್ಕೆ ದ್ವಿಪಥ ಹಳ್ಳಿರಸ್ತೆಯಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಕೆಐಎಡಿಬಿ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶದಿಂದ ಜಿಗಣಿವರೆಗೆ 1.00 ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದಕ್ಕೆ ಚತುಷ್ಪಥ ರಸ್ತೆಯಾಗಿದ್ದು ಜಿಗಣಿಯಿಂದ ಆನೇಕಲ್ ವರೆಗೆ 12.00 ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದಕ್ಕೆ ಮಧ್ಯಮ ಪಥದ ರಸ್ತೆಯಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಈ ಉದ್ದೇಶಿತ ರಸ್ತೆಯ ಭಾಗವನ್ನು ದ್ವಿಪಥ ರಸ್ತೆಯಿಂದ ನಾಲ್ಕು ಪಥದ ರಸ್ತೆಯನ್ನಾಗಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ಯೋಜಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಕಾಮಗಾರಿಯ ನಿರ್ಮಾಣ ವೆಚ್ಚ ಸುಮಾರು ರೂ.252.00 ಕೋಟಿಗಳಾಗಿ ಅಂದಾಜಿಸಿದ್ದು ರಸ್ತೆಯನ್ನು ದ್ವಿಪಥದಿಂದ ನಾಲ್ಕು ಪಥಗಳನ್ನಾಗಿ ಅಗಲ ಪಡಿಸುವಲ್ಲಿ ಭೂಸ್ವಾಧೀನಕ್ಕಾಗಿ ಬೇಕಾಗಿರುವ ಮೊತ್ತ ರೂ.125.00 ಕೋಟಿಗಳೆಂದು ಅಂದಾಜಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಪ್ರಸ್ತುತ ಈ ರಸ್ತೆಯ ಮೇಲಿನ ಸರಾಸರಿ ಪ್ಯಾಸೆಂಜರ್ ಕಾರ್ ಯುನಿಟ್ (ಪಿ.ಸಿ.ಯು) ಸುಮಾರು 37,728 ಗಳಾಗಿದ್ದು, ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಿದಲ್ಲಿ ಹಲವಾರು ಹಳ್ಳಿಗಳಿಗೆ ಉಪಯೋಗವಾಗುವುದಲ್ಲದೆ ಪ್ರಮುಖವಾಗಿ ಹಳ್ಳಿಗಳಾದ ಹಾರೋಹಳ್ಳಿ, ಅಂಚೆಬರೆ ಗ್ರಾಮ, ದ್ಯಾವಸಂದ್ರ, ಕಮಲಾಪುರ, ತಟ್ಟಿಕರೆ, ಉರುಗನದೊಡ್ಡಿ, ಮಾದಪ್ಪನದೊಡ್ಡಿ, ಯಲ್ಲಮ್ಮನದೊಡ್ಡಿ, ಊಜಿಗನಪಾಳ್ಯ, ಕೃಷ್ಣದೊಡ್ಡಿ, ಮಹಾವಾತ ಲಿಂಗಾಪುರ, ಕಲ್ಲುಬಾಳು ಕ್ರಾಸ್, ಓ.ಟಿ. ಸರ್ಕಲ್, ಎ.ಪಿ.ಸಿ. ಸರ್ಕಲ್ (ಜಿಗಣಿ), ಮಾದಪಟ್ಟಣ, ಹಾರಗದ್ದೆ, ಬಂಗಲ, ಕುಂಬಾರನಹಳ್ಳಿ, ಸೂರಜಕ್ಕನಹಳ್ಳಿ, ಇಂಡಲವಾಡಿ ಕ್ರಾಸ್, ಗೌರೇನಹಳ್ಳಿ, ಆನೇಕಲ್ ದೊಡ್ಡಕೆರೆ ಟ್ಯಾಂಕ್ ಬಂಡ್, ಆನೇಕಲ್ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಸುಗಮವಾಗುವುದಲ್ಲದೆ, ಆನೇಕಲ್ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶ ಮತ್ತು ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ತಲುಪಲು ಸಹಕಾರಿಯಾಗಿರುತ್ತದೆ.

4. ಆನೇಕಲ್ ನಿಂದ ಅತ್ತಿಬೆಲೆ-ಸರ್ಜಾಪುರ-ವರ್ತೂರು-ವೈಟ್‌ಫೀಲ್ಡ್ ಮಾರ್ಗ ಹೊಸಕೋಟೆ ಸೇರುವ ರಸ್ತೆ

ಪ್ರಸ್ತಾವಿತ ರಸ್ತೆಯು ಆನೇಕಲ್‌ನಿಂದ ಪ್ರಾರಂಭಗೊಂಡು ಅತ್ತಿಬೆಲೆ-ಸರ್ಜಾಪುರ-ವರ್ತೂರು-ವೈಟ್‌ಫೀಲ್ಡ್ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಹೊಸಕೋಟೆಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ಒಟ್ಟಾರೆ ಉದ್ದ 52.00 ಕಿ.ಮೀ. ಗಳಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಈ ಉದ್ದದ ಪೈಕಿ ಆನೇಕಲ್ ನಿಂದ ಅತ್ತಿಬೆಲೆ ವರೆಗೆ 12.00 ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದಕ್ಕೆ ದ್ವಿಪಥದ ರಸ್ತೆಯಾಗಿದ್ದು, ಅತ್ತಿಬೆಲೆಯಿಂದ ಸರ್ಜಾಪುರವರೆಗೆ 12.00 ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದಕ್ಕೆ ದ್ವಿಪಥ ರಸ್ತೆಯಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಸರ್ಜಾಪುರದಿಂದ ದೊಮ್ಮಸಂದ್ರವರೆಗೆ 4.00 ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದಕ್ಕೆ ಚತುಷ್ಪಥ (14.00 ಮೀ) ರಸ್ತೆಯಾಗಿದ್ದು ದೊಮ್ಮಸಂದ್ರದಿಂದ ಗುಂಜೂರು ವರೆಗೆ 2.50 ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದಕ್ಕೆ ದ್ವಿಪಥದ ರಸ್ತೆಯಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಗುಂಜೂರುನಿಂದ ವರ್ತೂರು ವರೆಗೆ 7.50 ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದಕ್ಕೆ ಹಾಗೂ ವರ್ತೂರು ನಿಂದ ವರ್ತೂರು ಕೋಡಿವರೆಗೆ 3.00 ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದಕ್ಕೆ

ದ್ವಿಪಥದ ರಸ್ತೆಯಾಗಿರುತ್ತದೆ. ವರ್ತೂರು ಕೋಡಿಯಿಂದ ವೈಟ್‌ಫೀಲ್ಡ್‌ವರೆಗೆ 4.60 ಕಿಮೀ ಉದ್ದಕ್ಕೆ ಮತ್ತು ವೈಟ್‌ಫೀಲ್ಡ್‌ನಿಂದ ಹೊಸಕೋಟೆ ವರೆಗೆ 9.80 ಕಿಮೀ. ಉದ್ದಕ್ಕೆ ಚತುಷ್ಪಥ (14.00 ಮೀ) ರಸ್ತೆಯಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಈ ಉದ್ದೇಶಿತ ರಸ್ತೆಯ ಭಾಗವನ್ನು ದ್ವಿಪಥ ರಸ್ತೆಯಿಂದ ನಾಲ್ಕು ಪಥದ ರಸ್ತೆಯನ್ನಾಗಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ಯೋಜಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಕಾಮಗಾರಿಯ ನಿರ್ಮಾಣ ವೆಚ್ಚ ಸುಮಾರು ರೂ.255.00 ಕೋಟಿಗಳಾಗಿ ಅಂದಾಜಿಸಿದ್ದು ರಸ್ತೆಯನ್ನು ದ್ವಿಪಥದಿಂದ ನಾಲ್ಕು ಪಥಗಳನ್ನಾಗಿ ಅಗಲ ಪಡಿಸುವಲ್ಲಿ ಭೂಸ್ವಾಧೀನಕ್ಕಾಗಿ ಬೇಕಾಗಿರುವ ಮೊತ್ತ ರೂ.150.00 ಕೋಟಿಗಳೆಂದು ಅಂದಾಜಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಪ್ರಸ್ತುತ ಈ ರಸ್ತೆಯ ಮೇಲಿನ ಸರಾಸರಿ ಪ್ಯಾಸೆಂಜರ್ ಕಾರ್ ಯುನಿಟ್ (ಪಿ.ಸಿ.ಯು) ಸುಮಾರು 45,000 ಗಳಾಗಿದ್ದು, ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಿದಲ್ಲಿ ಹಲವಾರು ಹಳ್ಳಿಗಳಿಗೆ ಉಪಯೋಗವಾಗುವುದಲ್ಲದೆ ಪ್ರಮುಖವಾಗಿ ಹಳ್ಳಿಗಳಾದ ಆನೇಕಲ್, ಮಾಯಸಂದ್ರ, ಅತ್ತಿಬೆಲೆ, ಬಿದರಗುಪ್ಪೆ, ಎಸ್.ಮೇಡಹಳ್ಳಿ, ತ್ಯಾವಕನಹಳ್ಳಿ, ಸರ್ಜಾಪುರ, ದೊಮ್ಮಸಂದ್ರ, ಹೆಗ್ಗೊಂಡನಹಳ್ಳಿ, ಕಾಟನಲ್ಲೂರು, ಕನ್ನಮಂಗಲ, ದೊಡ್ಡಬನಹಳ್ಳಿ, ಸೀಗೇಹಳ್ಳಿ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಸುಗಮವಾಗುವುದಲ್ಲದೆ, ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ತಲುಪಲು ಸಹಕಾರಿಯಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಈ ಮೇಲಿನ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೊಳಿಸುವುದರಿಂದ

- ಬೆಂಗಳೂರು ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿನ ವಾಹನದ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ಕಡಿಮೆಗೊಳಿಸಬಹುದಾಗಿದೆ.
- ಸುಗಮ ವಾಹನ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಅನುವು ಮಾಡಿದಂತಾಗುತ್ತದೆ.
- ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ಯಾವುದೇ ರೀತಿಯ ತೊಂದರೆ ಇಲ್ಲದಂತೆ ನಗರದ ಮಧ್ಯ ಭಾಗದ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆಯಿರುವ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಹೊರತುಪಡಿಸಿ ನೇರವಾಗಿ ತಲುಪಬಹುದಾಗಿರುತ್ತದೆ.
- ಎಲೆಕ್ಟ್ರಾನಿಕ್ ಸಿಟಿಯಿಂದ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ಸುಗಮವಾಗಿ ತಲುಪುವಲ್ಲಿ ಸಹಕಾರಿಯಾಗುತ್ತದೆ.
- ವಾಹನಗಳು ನಗರದ ಮಧ್ಯ ಪ್ರದೇಶದ ದಟ್ಟಣೆ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಹೊರತುಪಡಿಸಿ ಸುಗಮವಾಗಿ ಸಂಚರಿಸಬಹುದಾಗಿದೆ.
- ಹೆಬ್ಬಾಳಿನ ಜಂಕ್ಷನ್‌ನಲ್ಲಿ ವಾಹನದ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ಕಡಿಮೆಗೊಳಿಸಿ ಸುಗಮ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಅನುವು ಮಾಡಿದಂತಾಗುತ್ತದೆ.
- ಹಾರೋಹಳ್ಳಿ, ಜಿಗಣಿ, ಅತ್ತಿಬೆಲೆ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಗೆ ಸುಗಮ ರಸ್ತೆ ಸಂಚಾರ ಒದಗಿಸಿದಂತಾಗುತ್ತದೆ.

ಮೇಲೆ ವಿವರಿಸಿರುವ ವಿವರಗಳನ್ನೊಳಗೊಂಡ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವಲ್ಲಿ ಬೇಕಾಗುವ ಅಂದಾಜು ಮೊತ್ತ ರಸ್ತೆವಾರು ಈ ಕೆಳಕಂಡ ತಃಖ್ತೆಯಲ್ಲಿ ನೀಡಲಾಗಿದೆ.

ರಸ್ತೆಯ ವಿವರಗಳು

(ರೂ.ಕೋಟಿಗಳಲ್ಲಿ)

ಕ್ರ.ಸಂ	ರಸ್ತೆಯ ಹೆಸರು	ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದ (ಕಿ.ಮೀ.)	ನಿರ್ಮಾಣ ವೆಚ್ಚ ರೂ.	ಭೂಸ್ವಾಧೀನ ಮೊತ್ತ ರೂ.	ಒಟ್ಟು ಮೊತ್ತ ರೂ.
1	ಹೊಸಕೋಟೆ ರಸ್ತೆಯಿಂದ ಬೂದಿಗರೆ-ಮೈಲೇನಹಳ್ಳಿ ಮಾರ್ಗ ದೇವನಹಳ್ಳಿ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ ಸೇರುವ ರಸ್ತೆ	22.00	132.00	200.00	332.00
2	ನೆಲಮಂಗಲದಿಂದ ಮಧುರೆ-ಬ್ಯಾಥಾ (ರಾಜಾನುಕುಂಟೆ-ತಿಮ್ಮಸಂದ್ರ -ಎಂ.ವಿ.ಸೋಲಾರ್-ದೇವನಹಳ್ಳಿ)	43.50	261.00	70.00	331.00
3	ಹಾರೋಹಳ್ಳಿ ಯಿಂದ ಉರುಗನದೊಡ್ಡಿ-ಜಿಗಣಿ-ಕೆಐಎಡಿಬಿ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶ ಮಾರ್ಗ ಆನೇಕಲ್ ಸೇರುವ ರಸ್ತೆ	42.00	252.00	125.00	377.00
4	ಆನೇಕಲ್ ನಿಂದ ಅತ್ತಿಬೆಲೆ-ಸರ್ಕಾಪುರ-ವರ್ತೂರು-ವೈಟ್‌ಫೀಲ್ಡ್ ಮಾರ್ಗ ಹೊಸಕೋಟೆ ಸೇರುವ ರಸ್ತೆ	42.50	255.00	150.00	405.00
	ಒಟ್ಟು	150.00	900.00	545.00	1445.00

ಒಟ್ಟಾರೆಯಾಗಿ ಮೇಲಿನ 4 ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟಾರೆಯಾಗಿ ರೂ.1445.00 ಕೋಟಿಗಳ ಅವಶ್ಯಕತೆಯಿದ್ದು ಈ ಮೊತ್ತವನ್ನು ಈ ಕೆಳಕಂಡಂತೆ ಭರಿಸಬಹುದಾಗಿದೆ.

- 1) ಸರ್ಕಾರದಿಂದ ಒದಗಿಸಬೇಕಾದ ಪಾಲು - ಶೇ.50 ರೂ.722.50 ಕೋಟಿಗಳು
- 2) ಸ್ಥಳೀಯ ಬ್ಯಾಂಕುಗಳಿಂದ ಸಾಲ ರೀತ್ಯಾ ಪಡೆಯಬೇಕಾಗಿರುವ ಪಾಲು - ಶೇ.50 ರೂ.722.50 ಕೋಟಿಗಳು

ಒಟ್ಟು ರೂ.1445.00 ಕೋಟಿಗಳು

ಈ ಮೇಲಿನ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಗೆ ಆಡಳಿತಾತ್ಮಕ ಅನುಮೋದನೆಯನ್ನು ನೀಡುವ ಪ್ರಾಧಿಕಾರವು ರಾಜ್ಯ ಸಚಿವ ಸಂಪುಟದ ಪ್ರದತ್ತ ಅಧಿಕಾರದ ವ್ಯಾಪ್ತಿಗೆ ಬರುತ್ತಿದ್ದು, ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಗೆ ಆಡಳಿತಾತ್ಮಕ ಅನುಮೋದನೆಯನ್ನು ಕೋರಿ ಟಿಪ್ಪಣಿ ಮಂಡಿಸಿದೆ.

ನ ಮೂ ನೆ -1

ರಸ್ತೆಯ ವಿವರಗಳು

(ರೂ.ಕೋಟಿಗಳಲ್ಲಿ)

ಕ್ರಮ	ರಸ್ತೆಯ ಹೆಸರು	ರಸ್ತೆಯ ವರ್ಗ	ಹಾಲಿಯಿರುವ ಪಥದ ವಿವರ	ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಲ್ಲಿ	ಪ್ಯಾಸೆಂಜರ್ ಕಾರ್ ಯುನಿಟ್ (ಪಿ.ಸಿ.ಯು)	ನಿರ್ಮಾಣ ವೆಚ್ಚ	ಭೂಸ್ವಾಧೀನ ವೊತ್ತ	ಒಟ್ಟು ವೊತ್ತ	ಪರಾ
1. ಹೊಸಕೋಟೆ ರಸ್ತೆಯಿಂದ ಬೂದಿಗರೆ-ಮೈಲೇನಹಳ್ಳಿ ಮಾರ್ಗ ದೇವನಹಳ್ಳಿ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ ಸೇರುವ ರಸ್ತೆ									
	ಹೊಸಕೋಟೆ ಬೂದಿಗರೆ-ಮೈಲೇನಹಳ್ಳಿ		ದ್ವಿಪಥ	22.00					
	ಮೈಲೇನಹಳ್ಳಿ -ದೇವನಹಳ್ಳಿ ರಸ್ತೆ	ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ 104	-	0.00	18500	132.00	200.00	332.00	ಈಗಾಗಲೇ ಐಡಿಡಿ ರವರು ನೀಡಿರುವ ರೂ.31.50 ಕೋಟಿಗಳಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ಕ್ರಮ ಕೈಗೊಂಡಿದೆ. (1.60 ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದ)
	ಒಟ್ಟು			22.00					
2. ನೆಲಮಂಗಲದಿಂದ ಮಧುರೆ-ಬ್ಯಾಥಾ ರಸ್ತೆ									
	ನೆಲಮಂಗಲ-ಮಧುರೆ		ಮಧ್ಯಮ ಪಥ	19.00					
	ಮಧುರೆ-ಬ್ಯಾಥಾ	ಜಿ.ಮು.ರ	ದ್ವಿಪಥ	5.00					
	ಬ್ಯಾಥಾ-ರಾಜಾನುಕುಂಟೆ			12.00					
	ರಾಜಾನುಕುಂಟೆ-ತಿಮ್ಮಸಂದ್ರ	ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ	ಮಧ್ಯಮ ಪಥ	2.00	15000	261.00	70.00	331.00	ಸಿಆರ್‌ಎಫ್ (12.00 ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದ)
	ತಿಮ್ಮಸಂದ್ರ-ಎಂ.ವಿ.ಸೋಲಾರ್-ದೇವನಹಳ್ಳಿ	ಜಿ.ಮು.ರ	ಮಧ್ಯಮ ಪಥ-1.50 ಕಿ.ಮೀ.ವರೆಗೆ ದ್ವಿಪಥ-4.00 ಕಿ.ಮೀ. ವರೆಗೆ	5.50					
	ಒಟ್ಟು			43.50					

241 ಅನುಬಂಧ - (2)

(8)

To Kolar
(KRDCL)



ರಸ್ತೆಯ ಹೆಸರು

ಕ್ರ.ಸಂ	ರಸ್ತೆಯ ಹೆಸರು
1	ಹೊಸಕೋಟೆ-ಬೊದಿಗೆರೆ-ಮೈಲನಹಳ್ಳಿ ಮಾರ್ಗ ದೇವನಹಳ್ಳಿ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ ರಸ್ತೆ
2	ನಲಮಂಗಲ ಮಧುರೆ-ಬ್ಯಾತ್-ರಾಜಾನಕುಂಟೆ-ತಿಮ್ಮಸಂದ್ರ-ಎಂ.ಎ.ಸೋಲಾರ್ ಮಾರ್ಗ ದೇವನಹಳ್ಳಿ ಸೇರುವ ರಸ್ತೆ
3	ಹಾರೋಹಳ್ಳಿ-ಉರುಗನದೊಡ್ಡಿ-ಜಿಗಣಿ- ಕೆ.ಐ.ಎ.ಡಿ.ಬಿ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶ ಮಾರ್ಗ ಆನೇಕಲ್ ಸೇರುವ ರಸ್ತೆ
4	ಆನೇಕಲ್-ಅತ್ತಿಬೆಲೆ-ಸರ್ಜಾಪುರ-ವರ್ತೂರು-ವೈಟ್‌ಫೀಲ್ಡ್ ಮಾರ್ಗ ಹೊಸಕೋಟೆ ರಸ್ತೆ

ಕ್ರ.ಸಂ	ರಸ್ತೆಯ ಹೆಸರು	ರಸ್ತೆಯ ವರ್ಗ	ಹಾಲಿಯಿರುವ ಪಥದ ವಿವರ	ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಲ್ಲಿ	ಪ್ಯಾಸೆಂಜರ್ ಕಾರ್ ಯುನಿಟ್ (ಪಿ.ಸಿ.ಯು)	ನಿರ್ಮಾಣ ವೆಚ್ಚ	ಭೂಸ್ವಾಧೀನ ಮೊತ್ತ	ಒಟ್ಟು ಮೊತ್ತ	ಷರಾ
3. ಹಾರೋಹಳ್ಳಿ ಯಿಂದ ಉರುಗನದೊಡ್ಡಿ-ಜಿಗಣಿ-ಕೆಂಪಡಿಬಿ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶ ಮಾರ್ಗ ಅನೇಕಲ್ ಸೇರುವ ರಸ್ತೆ									
	ಹಾರೋಹಳ್ಳಿ ರಸ್ತೆಯಿಂದ ಉರುಗನದೊಡ್ಡಿ	ಜಿ.ಮು.ರ	ಮಧ್ಯಮ ಪಥ	18.00					
	ಉರುಗನದೊಡ್ಡಿ-ಕೆಂಪಡಿಬಿ		ಮಧ್ಯಮ ಪಥ	10.00					
	ಕೆಂಪಡಿಬಿ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶ-ಜಿಗಣಿ	ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ	ಮಧ್ಯಮ ಪಥ	2.00	37728	252.00	125.00	377.00	
	ಜಿಗಣಿ- ಅನೇಕಲ್ ಸೇರುವ ರಸ್ತೆ	ರಾ.ಹೆ- 87	ಮಧ್ಯಮ ಪಥ	12.00					
	ಒಟ್ಟು			42.00					
4. ಅನೇಕಲ್ ನಿಂದ ಅತ್ತಿಬೆಲೆ-ಸರ್ಜಾಪುರ-ವರ್ತೂರು-ವೈಟ್‌ಫೀಲ್ಡ್ ಮಾರ್ಗ ಹೊಸಕೋಟೆ ಸೇರುವ ರಸ್ತೆ									
	ಅನೇಕಲ್ ರಸ್ತೆಯಿಂದ ಅತ್ತಿಬೆಲೆ		ದ್ವಿಪಥ	12.00					
	ಅತ್ತಿಬೆಲೆ-ಸರ್ಜಾಪುರ		ದ್ವಿಪಥ	12.00					
	ಸರ್ಜಾಪುರ -ವರ್ತೂರು	ರಾ.ಹೆ-35	ಚತುಷ್ಪಥ	0.00	45000	255.00	150.00	405.00	(ಬಿಬಿಎಂಪಿ ಯಿಂದ 4 ಪಥದ ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಿಸಿದೆ - 4.00 ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದ)
	ವರ್ತೂರು- ವೈಟ್‌ಫೀಲ್ಡ್		ದ್ವಿಪಥ	8.70					
	ವೈಟ್‌ಫೀಲ್ಡ್-ಹೊಸಕೋಟೆ ಸೇರುವ ರಸ್ತೆ		ಚತುಷ್ಪಥ	9.80					
	ಒಟ್ಟು			42.50					
	ಸಮಗ್ರ ಒಟ್ಟು			150.00		900.00	545.00	1445.00	

243



ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರ

ಸಂ:ಲೋಇ:131:ಐಎಫ್:2017

ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರದ ಸಚಿವಾಲಯ,
ವಿಕಾಸಸೌಧ,
ಬೆಂಗಳೂರು, ದಿನಾಂಕ:07-04-2017

: ಸಭೆಯ ಸೂಚನಾ ಪತ್ರ :

2017-18ನೇ ಸಾಲಿನ ಆಯವ್ಯಯ ಭಾಷಣದಲ್ಲಿ ಮಾನ್ಯ ಮುಖ್ಯಮಂತ್ರಿಗಳು ಈ ಇಲಾಖೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ 6 ಹೊಸ ಫೋಷಣೆಗಳನ್ನು ಮಾಡಿದ್ದು, ಈ ಫೋಷಣೆಗಳ ಅನುಷ್ಠಾನದ ಬಗ್ಗೆ ಚರ್ಚಿಸಲು ದಿನಾಂಕ 13-04-2017ರಂದು ಮಧ್ಯಾಹ್ನ 12.00 ಘಂಟೆಗೆ, ಅಪರ ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿಗಳು, ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ, ಇವರ ಅಧ್ಯಕ್ಷತೆಯಲ್ಲಿ ವಿಕಾಸಸೌಧ, ಕೊಠಡಿ ಸಂಖ್ಯೆ:317ರಲ್ಲಿ ಸಭೆಯನ್ನು ಕರೆಯಲಾಗಿದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಸದರಿ ಫೋಷಣೆಗಳ ಅನುಷ್ಠಾನದ ಬಗ್ಗೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡ / ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕಾದ ಕ್ರಮಗಳ ವಿವರಗಳೊಂದಿಗೆ ಸಭೆಗೆ ತಪ್ಪದೆ ಹಾಜರಾಗುವಂತೆ ಕೋರಲಾಗಿದೆ.

ಆಯವ್ಯಯ ಭಾಷಣದಲ್ಲಿ ಈ ಇಲಾಖೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಘೋಷಿಸಿರುವ ಅಂಶಗಳ ಕಂಡಿಕೆ ವಿವರಗಳನ್ನು ಸಿದ್ಧ ಮಾಹಿತಿಗಾಗಿ ಇದರೊಂದಿಗೆ ಲಗತ್ತಿಸಿದೆ.

(ಎಸ್.ಎನ್. ಚಂದ್ರಶೇಖರ)

ಆಂತರಿಕ ಅಧೀನ ಸಲಹೆಗಾರರು
ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಮತ್ತು
ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ

ಇವರಿಗೆ,

1. ಮುಖ್ಯ ಇಂಜಿನಿಯರ್, ಸಂಪರ್ಕ ಮತ್ತು ಕಟ್ಟಡಗಳು (ದಕ್ಷಿಣ), ಬೆಂಗಳೂರು
2. ಮುಖ್ಯ ಇಂಜಿನಿಯರ್, ಸಂಪರ್ಕ ಮತ್ತು ಕಟ್ಟಡಗಳು (ಉತ್ತರ), ಧಾರವಾಡ
3. ಮುಖ್ಯ ಇಂಜಿನಿಯರ್, ಸಂಪರ್ಕ ಮತ್ತು ಕಟ್ಟಡಗಳು (ಈಶಾನ್ಯ), ಕಲಬುರಗಿ
4. ಮುಖ್ಯ ಇಂಜಿನಿಯರ್, ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ, ಬೆಂಗಳೂರು
5. ಮುಖ್ಯಯೋಜನಾಧಿಕಾರಿ, ರಾಜ್ಯಹೆದ್ದಾರಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯೋಜನೆ, ಬೆಂಗಳೂರು
6. ಯೋಜನಾನಿರ್ದೇಶಕರು, ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯೋಜನೆ ಅನುಷ್ಠಾನ ಘಟಕ, ಬೆಂಗಳೂರು.
7. ವ್ಯವಸ್ಥಾಪಕ ನಿರ್ದೇಶಕರು, ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತ, ಬೆಂಗಳೂರು.
8. ನಿರ್ದೇಶಕರು, ಬಂದರು ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ, ಬೈತಖೋಲಾ, ಕಾರವಾರ
9. ಮುಖ್ಯ ಅಭಿಯಂತರರು, ಯೋಜನೆ ಮತ್ತು ರಸ್ತೆಗಳ ಆಸ್ತಿ ನಿರ್ವಹಣಾ ಕೇಂದ್ರ, ಲೋಬಂ&ಒಜಸಾಇ, ಬೆಂಗಳೂರು.
10. ಮುಖ್ಯ ಇಂಜಿನಿಯರ್, ಗುಣ ಭರವಸೆ ವಲಯ, ಬೆಂಗಳೂರು.

ಪ್ರತಿಯನ್ನು

1. ಸರ್ಕಾರದ ಅಪರ ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿಗಳ ಆಪ್ತ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿಯವರಿಗೆ ಕಳುಹಿಸುತ್ತಾ, ಮಾನ್ಯ ಅಪರ ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿಗಳ ಅವಗಾಹನೆಗೆ ತರಲು ಕೋರಿದೆ.
2. ಸರ್ಕಾರದ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿಗಳ ಆಪ್ತ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿಯವರಿಗೆ ಕಳುಹಿಸುತ್ತಾ, ಮಾನ್ಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿಗಳ ಅವಗಾಹನೆಗೆ ತರಲು ಕೋರಿದೆ.
3. ಅಪರ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿಗಳು, ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಬಂದರು ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ
4. ಉಪನಿರ್ದೇಶಕರು, ಸಂಪರ್ಕ ಮತ್ತು ಕಟ್ಟಡ, ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಬಂದರು ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ
5. ವಿಶೇಷಾಧಿಕಾರಿ (ನಬಾರ್ಡ್) ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಬಂದರು ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ
6. ಅಧೀನ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ (ಇಎಫ್), ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಬಂದರು ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ
7. ಸರ್ಕಾರದ ಅಧೀನ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿಗಳು, ಕಾರ್ಯಕಾರಿ ಇವರಿಗೆ ಕಳುಹಿಸುತ್ತಾ, ವಿಕಾಸಸೌಧದ ಕೊಠಡಿ ಸಂ.317ನ್ನು ದಿನಾಂಕ 13-04-2017ರಂದು ಪೂರ್ಣ ದಿವಸಕ್ಕೆ ಸಾಯ್ಪಿರಿಸಲು ಕೋರಿದೆ.

ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಬಂದರು ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ

2017-18ನೇ ಸಾಲಿನ ಆಯವ್ಯಯ ಭಾಷಣದ ಕಂಡಿಕೆಗಳ ಹೊಸ ಯೋಜನೆಗಳ ವಿವರ

ಕ್ರ. ಸಂ	ಕಂಡಿಕೆ ಸಂಖ್ಯೆ	2017-18ನೇ ಸಾಲಿನ ಆಯವ್ಯಯ ಭಾಷಣದ ಯೋಜನೆ ವಿವರಗಳು
1	376	<p>ರಾಜ್ಯದ ಪ್ರಮುಖ ರಸ್ತೆ ಜಾಲವನ್ನು (ಕೋರ್ ರೋಡ್ ನೆಟ್‌ವರ್ಕ್) ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲು ಕೆಶಿಪ್-III (ಎಡಿಬಿ 2ನೇ ಲೋನ್) ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಈ ಕೆಳಕಂಡ ಒಟ್ಟು 418.5 ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು 5,310 ಕೋಟಿ ರೂ. ಯೋಜನಾ ಮೊತ್ತದಲ್ಲಿ ಕೈಗೊಳ್ಳಲಾಗುತ್ತಿದೆ.</p> <ul style="list-style-type: none"> • ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲ-ಹನೂರು ರಸ್ತೆ- 23.8 ಕಿಮೀ • ಚಿಂತಾಮಣಿ-ಆಂಧ್ರ ಪ್ರದೇಶ ಗಡಿ ರಸ್ತೆ- 39.8 ಕಿಮೀ • ಬೆಂಗಳೂರು-ಮಾಗಡಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ-75, (ನೆಲಮಂಗಲ-ಮಂಗಳೂರು)-50.7 ಕಿ.ಮೀ. • ಮಾಗಡಿ-ಸೋಮವಾರಪೇಟೆ ರಸ್ತೆ ಮಾರ್ಗ ಹುಲಿಯೂರುದುರ್ಗ-ನಾಗಮಂಗಲ-ಕೆಆರ್‌ಪೇಟೆ-166 ಕಿ.ಮೀ. • ಗದಗ-ಹೊನ್ನಾಳಿ ರಸ್ತೆ- 138.2 ಕಿ.ಮೀ.
2	377	<p>ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಲು 1455 ಕೋಟಿ ರೂ. ಅಂದಾಜು ಮೊತ್ತದಲ್ಲಿ ಕೆಆರ್‌ಡಿ‌ಸಿ‌ಎಲ್ ಮೂಲಕ ಬೆಂಗಳೂರು ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ ಕೆಳಕಂಡ 150 ಕಿ.ಮೀ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲು ಉದ್ದೇಶಿಸಿದೆ.</p> <ul style="list-style-type: none"> • ಹೊಸಕೋಟೆ - ಬೂದಿಗರೆ - ಮೈಲೇನಹಳ್ಳಿ - ದೇವನಹಳ್ಳಿ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ ರಸ್ತೆ • ನೆಲಮಂಗಲ-ಮಧುರೆ-ಬ್ಯಾಥಾ ರಸ್ತೆ • ಆನೇಕಲ್ - ಅತ್ತಿಬೆಲೆ - ಸರ್ಜಾಪುರ - ವರ್ತೂರು - ವೈಟ್‌ಫೀಲ್ಡ್ - ಹೊಸಕೋಟೆ ರಸ್ತೆ. • ಹಾರೋಹಳ್ಳಿ - ಉರುಗನದೊಡ್ಡಿ - ಕೆಐಎಡಿಬಿ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶ - ಜಿಗಣಿ - ಆನೇಕಲ್ ರಸ್ತೆ
3	378	<p>ಮೈಸೂರು ನಗರದ ಸುತ್ತಲಿನ 22 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು 117 ಕೋಟಿ ರೂ. ಅಂದಾಜು ಮೊತ್ತದಲ್ಲಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲು ಉದ್ದೇಶಿಸಿದೆ.</p>
4	379	<p>ಮಂಗಳೂರು ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ಸಂಪರ್ಕಿಸುವ ಮಂಗಳೂರು-ಆತ್ರಾಡಿ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ 67ರ 2.50 ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಯನ್ನು 50 ಕೋಟಿ ರೂ. ಅಂದಾಜು ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲಾಗುವುದು.</p>
5	380	<p>ಕಾರವಾರ ಬಂದರಿನಲ್ಲಿ ಆಮದು / ರಫ್ತು ಚಟುವಟಿಕೆಗಳನ್ನು ಉತ್ತೇಜಿಸಲು ಹೆಚ್ಚುವರಿಯಾಗಿ 14 ಮೀ. ಆಳದ 5 ಹಡಗುಗಳ ನಿಲುಗಡೆಗೆ 1508 ಮೀ. ಉದ್ದದ ದಕ್ಕೆಯನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲು ವಿಸ್ತೃತ ಯೋಜನಾ ವರದಿಯನ್ನು ತಯಾರಿಸಲಾಗುವುದು.</p>
6	381	<p>ಕೊಡಗು ಜಿಲ್ಲೆಗೆ 50 ಕೋಟಿ ರೂ.ಗಳ ವಿಶೇಷ ರಸ್ತೆ ಪ್ಯಾಕೇಜ್ ನೀಡಲಾಗುವುದು.</p>

* * * * *

As per Budget Speech 2017-18

246

(3)

- 1) Bengaluru in and around roads development - 150 Km - 1455 crs.
- a) Boodgere - Mylenahalli via Deenanahalli - 22.10 Km
- * Deenanahalli to Mylenahalli - 1.6 Km
by I.D.D 31.50 crs (including LA)
 - * Mylenahalli to Hobakole - 20.50 Km. (2 lane, 7 mts wide)
- ↓

To convert this to 4 lane - 132.00 cr + 200.00 cr
Construction Land Acq.
= 332.00 crs.

- b) Nelmangala - Madurai Bhyta road via Rajanukunte - 25.50 kms.
- * Byatha to Rajanukunte taken under CRF ~~22.50 kms~~
 - * Nelmangala to Madurai - 13.00 kms (5.5 mts intermediate lane)
 - * Madurai to Byatha - 5 kms (2 lane, 7 mts wide)
 - * Rajanukunte to Thimmabandra - 2 kms (5.5 mts intermediate)
 - * Thimmabandra to M.V. Solar - 1.5 kms — u —
 - * Remaining length is 4.00 kms (2 lane)

To convert 2 lane to 4 lane - 261.00 + 70.00
const. LA.
= 331.00 crs

247

② c) Harohalli - Uruganadoddi - Jigni - KIADB industrial area to Anekal - 40 Kms.

* Harohalli to Uruganadoddi - 18 Kms (2 lane)

* Uruganadoddi to KIADB industrial area - 10 Kms (2 lane)
 VR.

* KIADB to Jigni - 1 Kms. (4 lane)

* Jigni to Anekal - 12 Kms (Intermediate lane)

To convert 2 lane to 4 lane = 252.00 cr + 125.00
 Constⁿ LA.

= 377.00 cr

d) Anekal - Attibele - Sarjapur - Varthur - Whitefield.
 - 52 Kms.

* Anekal to Attibele - 12 Kms (2 lane)

* Attibele to Sarjapur - 12 Kms — " —

* Sarjapur to Dommasandra - 4 Kms (4 lane 14 mts wide)

* Dommasandra to Cunnur - 2.5 Kms (2 lane)

* ~~Kinn~~ Cunnur to Varthur - 7.5 Kms } (2 lane)

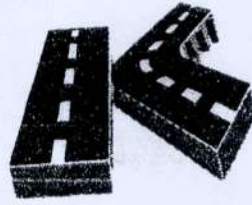
* Varthur to Kodi - 3 Kms

* Kodi to Whitefield - 4.6 Kms } (4 lane

* Whitefield to Hobakote - 9.8 Kms } 14 mts wide)

To convert 2 lane to 4 lane = 255.00 cr + 150.00 cr
 Constⁿ + LA

= 405.00 cr



248

1

ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತ

ಸಂಖ್ಯೆ: ಕರಅನಿನಿ/ವ್ಯನಿ/2016-17 / 3513

ದಿನಾಂಕ: 24.03.2017

ಇವರಿಗೆ,
ಮುಖ್ಯ ಅಭಿಯಂತರರು,
ಸಂಪರ್ಕ ಮತ್ತು ಕಟ್ಟಡ (ದಕ್ಷಿಣ)
ಕೆ.ಆರ್ ವೃತ್ತ, ಬೆಂಗಳೂರು.

(Handwritten signature)
OSI

ಪ್ರಧಾನ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ
ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಅನುಸಂಶೋಧನೆ ಮತ್ತು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ
ಸಂಖ್ಯೆ: 5565
ದಿನಾಂಕ: 20/3/17

ಮಾನ್ಯರೇ

ವಿಷಯ: 2017-18ನೇ ಸಾಲಿನ ಆಯವ್ಯಯದಲ್ಲಿ ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಿರುವ ಬೆಂಗಳೂರು ಸುತ್ತ ಮುತ್ತಲಿನ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ ಬಗ್ಗೆ.

ಮೇಲ್ಕಂಡ ವಿಷಯಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ, 2017-18ನೇ ಸಾಲಿನ ಆಯವ್ಯಯದಲ್ಲಿ ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಿರುವಂತೆ ಬೆಂಗಳೂರು ಸುತ್ತ ಮುತ್ತಲಿನ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಲು ಒಟ್ಟು ಸುಮಾರು 150 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ರೂ.1455 ಕೋಟಿ ಅಂದಾಜು ಮೊತ್ತದಲ್ಲಿ ಕೆ.ಆರ್.ಡಿ.ಸಿ.ಎಲ್ ಮುಖಾಂತರ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ಯೋಜಿಸಲಾಗಿ, ಪ್ರಸ್ತಾಪಿತ ರಸ್ತೆಗಳ ವಿವರಗಳು ಕೆಳಗಿನಂತಿವೆ.

ಕ್ರಮ ಸಂಖ್ಯೆ	ರಸ್ತೆಯ ಹೆಸರು	ವರ್ಗ
1	ಹೊಸಕೋಟೆ ರಸ್ತೆಯಿಂದ ಬೂದಿಗರೆ-ಮೈಲೇನಹಳ್ಳಿ ಮಾರ್ಗ ದೇವನಹಳ್ಳಿ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ ಸೇರುವ ರಸ್ತೆ	ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆ
2	ನೆಲಮಂಗಲ ದಿಂದ ಮಧುರೆ-ಬ್ಯಾಥಾ-ರಾಜಾನುಕುಂಟೆ- ತಿಮ್ಮಸಂದ್ರ- ಎಂ.ವಿ.ಸೋಲಾಂಗ್ ಮಾರ್ಗ ದೇವನಹಳ್ಳಿ ಸೇರುವ ರಸ್ತೆ	ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆ
3	ಹಾರೋಹಳ್ಳಿ ಯಿಂದ ಉರುಗನದೊಡ್ಡಿ-ಜಿಣೆ-ಕೆಐಎಡಿಐ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶ ಮಾರ್ಗ ಆನೇಕಲ್ ಸೇರುವ ರಸ್ತೆ	ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆ
4	ಆನೇಕಲ್ ನಿಂದ ಅತ್ತಿಬೆಲೆ-ಸರ್ಕಾಪುರ-ವರ್ತೂರು- ವೈಟ್‌ಫೀಲ್ಡ್ ಮಾರ್ಗ ಹೊಸಕೋಟೆ ಸೇರುವ ರಸ್ತೆ	ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ

ಈ ರಸ್ತೆಗಳು ಮುಖ್ಯ ಅಭಿಯಂತರರು, ಸಂಪರ್ಕ ಮತ್ತು ಕಟ್ಟಡ (ದಕ್ಷಿಣ)ವಲಯ ರವರ ಕಾರ್ಯವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿದ್ದು, ಈ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲು ಯೋಜನಾ ವರದಿಯನ್ನು ತಯಾರಿಸುವ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಈ ರಸ್ತೆಗಳ ROW ಹಾಗೂ ಇತರೇ ಪೂರ್ಣ ಮಾಹಿತಿಗಳ (Inventory) ಅವಶ್ಯವಿರುತ್ತದೆ.

ಮಾಹಿತಿಗಳನ್ನು ಕೆ.ಆರ್.ಡಿ.ಸಿ.ಎಲ್ ನಿಂದ ನಿಯೋಜಿಸಲಾಗುವ ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿಗೆ ನೀಡಲು ಮತ್ತು ಈ ಬಗ್ಗೆ ಸಹಕರಿಸಲು ಸಂಬಂಧ ಪಟ್ಟ ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿಗೆ ನಿರ್ದೇಶನ ನೀಡುವಂತೆ ಈ ಮೂಲಕ ಕೋರಲಾಗಿದೆ.

ತಮ್ಮ ವಿಶ್ವಾಸಿ,
ಸಹಿ/-
ವ್ಯವಸ್ಥಾಪಕ ನಿರ್ದೇಶಕರು
ಕೆ.ಆರ್.ಡಿ.ಸಿ.ಎಲ್, ಬೆಂಗಳೂರು

ಪ್ರತಿಯನ್ನು:

1. ಸರ್ಕಾರದ ಪ್ರಧಾನ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿಗಳು, ಲೋಬಂ ಮತ್ತು ಒಜಸಾ ಇಲಾಖೆ, ವಿಕಾಸಸೌಧ, 3ನೇ ಮಹಡಿ, ಬೆಂಗಳೂರುರವರಿಗೆ ಮಾಹಿತಿಗಾಗಿ ಸಲ್ಲಿಸಿದೆ.
2. ಅಧೀಕ್ಷಕ ಅಭಿಯಂತರರು, ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆ, ಬೆಂಗಳೂರು ವೃತ್ತ ಅನಂದರಾವ್ ಸರ್ಕಾಲ್, ಬೆಂಗಳೂರು ರವರಿಗೆ ಮಾಹಿತಿ ಮತ್ತು ಮುಂದಿನ ಕ್ರಮಕ್ಕಾಗಿ.
3. ಕಾರ್ಯಪಾಲಕ ಅಭಿಯಂತರರು, ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆ, ಕೆ.ಆರ್ ವೃತ್ತ ಪೂರಕ ಕಟ್ಟಡ, ಬೆಂಗಳೂರು ರವರಿಗೆ ಸೂಕ್ತ ಕ್ರಮಕ್ಕಾಗಿ.

ವ್ಯವಸ್ಥಾಪಕ ನಿರ್ದೇಶಕರು
ಕೆ.ಆರ್.ಡಿ.ಸಿ.ಎಲ್, ಬೆಂಗಳೂರು

(Handwritten notes)
3/13
14/17
221

(Handwritten notes)
380
3/4/17

AJAY SETH, IAS
Managing Director



Bangalore Metro Rail Corporation Ltd.
(A Joint Venture of Govt. of India & Govt. of Karnataka)
3rd Floor, BMTC Complex, K.H. Road,
Shanthinagar, Bengaluru - 560 027, INDIA
Phone: 080-22969202, 22969203, Fax: 22969204
Web : www.bmrc.co.in e-mail : md@bmrc.co.in

No.BMRCL/MD/PS/2019-20/293
29th April 2019

Dear Dr. Basavaraaju

In pursuance of the Government Order No.ಸಾರಿಇ 269 ಸಾರಿಇ 2018, dated 20.09.2018, the report of the Committee on "Efficient and Sustainable Transport in Bengaluru and Bike Taxis" is submitted with this letter for appropriate consideration of the Government.

On behalf of the committee members and on personal behalf, I would like to convey our gratitude to the Government for being given the opportunity to deliberate on this critical challenge for the city and to give a report with recommendations for addressing the binding constraint for the economic growth of the city in environmental sustainable manner.

With regards,

Yours sincerely,

(AJAY SETH)

Encl: Report

Dr. B.Basavaraaju
Principal Secretary to Govt.
Transport Department
M.S.Building
Bangalore-560 001.

PRS on leave.

DSJ
2/5

ಸಿಂಹಪಟ್ಟಣ ಕಚೇರಿ
ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರ

ಅ.ಸೆ
3/5

T-2

12/02/2021
ಅಧ್ಯಕ್ಷರು,
ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ (ಸಾರಿಗೆ-2)

Report on Efficient and Sustainable Transport in Bengaluru and Bike Taxis

Government of Karnataka

April 2019

ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರ
ಆಯೋಜಿಸಿದ ಅಧ್ಯಯನ



Contents

Note from Committee Chairman	3
Introduction to the report	4
1 Efficient and sustainable urban transport	6
1.1 Efficiency in transportation.....	6
1.2 Sustainable transportation.....	8
2 Transport Ecosystem in Bengaluru	10
2.1 Components of urban transport.....	10
2.2 Challenges and gaps in the transport system.....	11
3 Vision, Mission and Goals	14
3.1 Vision: Efficient and Sustainable Transportation for All.....	14
3.2 Mission: Build a multi-modal transport system for equitable mobility access and minimized negative externalities.....	14
3.3 Goal 1: Regain road infrastructure as public good	14
3.4 Goal 2: Increase mode share of public transport in meeting transport demand	15
3.5 Goal 3: Reduce transport sector contribution to air pollution and GHG emissions.....	15
4 Strategies for efficient and sustainable transport in Bengaluru	16
4.1 Strategy 1: Improve efficiency of road infrastructure.....	16
4.2 Strategy 2: Augment capacity of road infrastructure.....	17
4.3 Strategy 3: Make commuters bear full cost of externalities of mobility modes.....	18
4.4 Strategy 4: Influence mobility choice through regulatory, fiscal and pricing measures.....	18
4.5 Strategy 5: Promote multi-modal mobility options.....	18
4.6 Strategy 6: Expand reach and augment capacity of public transport systems.....	19
4.7 Strategy 7: Improve operational efficiency of public transport systems.....	19
4.8 Strategy 8: Promote Transit Oriented Development.....	20
4.9 Strategy 9: Establish mechanism for planning, capacity building and accountability.....	20
5 Action Plan for meeting Mission Goals	21
5.1 Road Infrastructure.....	21
5.2 Parking Infrastructure	23
5.3 Road-based Public Transport.....	25
5.4 Rail-based Public Transport.....	27
5.4.1 Metro rail services	27
5.4.2 Suburban rail services	29
5.5 Intermediate Para Transit and New Mobility	29
5.6 Private Transport.....	31
5.7 Non-Motorized Transport	32

5.8	Inter-city mobility	32
5.9	Freight Transportation and Logistics	33
5.10	Regulatory Measures.....	33
5.11	Fiscal and Pricing Measures	36
5.12	Governance Measures	37
5.13	Strategy-Action Plan Matrix	38
5.14	Action Plan-Lead Agency Matrix	39
6	Financing of Mobility Infrastructure	40
6.1	Fiscal Resources	41
6.2	Additional Resource Mobilization.....	42
6.3	Bengaluru Infrastructure Fund:.....	43
7	Assessing need and potential impact of bike taxis in Bengaluru	44
7.1	Types of bike-based service models	45
7.2	Analysis of bike-based service models for urban transport systems.....	48
7.2.1	Strengths	48
7.2.2	Weaknesses	49
7.2.3	Opportunities	50
7.2.4	Threats	51
7.3	Bike taxis: Assessing the complete picture	52
8	Next steps.....	56

Note from Committee Chairman

Bengaluru is one of the major engines of economic growth for the entire country. For the state of Karnataka, the city accounts for almost 36% of the Gross State Domestic Product. With its robust and extensive eco-system for professional education, scientific and technical research, information technology, electronics design, and start-up opportunities, the city has been generating huge economic opportunities and jobs for highly skilled to semi-skilled populations, attracted from within the state as well as outside. The massive pace of growth of the city's population necessitates expansion and upgradation of the city's infrastructure, housing stock for different income segments and public services. In particular, the urban mobility infrastructure has fallen behind the curve, with the increasing road congestion, longer commute times and environmental stresses emerging as the binding constraints for the city's march towards achieving its ecologically sustainable economic potential.

For enabling comprehensive planning for addressing the constraint of mobility infrastructure, Government of Karnataka constituted a Committee for making recommendations on "Efficient and Sustainable Transport in Bengaluru". The Committee was also asked to study the pros and cons of introducing bike taxis in the city and to make its recommendations.

The Committee held 4 formal meetings, besides having several interactions among the members for specific problem areas. The Committee also met bike taxi operators including the IT-based mobility solution providers. The Committee interacted with experts working in the mobility sector. Assistance was obtained from the World Resources Institute (WRI) India and UITP. The Vidhi Centre for Legal Policy provided support for analysing the problems from legal perspective and suggesting possible anchoring of the recommendations in the relevant laws.

The Committee is indebted to the support provided by WRI India, in particular to Ms. Chaitanya Kanuri from the organisation who helped in data analysis, delineation of concepts recommended by the Committee members and in putting together this report.

The report recommends strategic focus areas by the Government and macro-level interventions by various mobility infrastructure agencies, regulatory authorities and mobility service providers. It is expected that the work of the Committee can provide meaningful inputs for the development of a comprehensive mobility plan for Bengaluru by the Directorate of Urban Land Transport or the Bengaluru Metropolitan Land Transport Agency, which is likely to be constituted soon.

Ajay Seth
Chairman
Committee on
Efficient and Sustainable Transport in Bengaluru

Introduction to the report

1. Transportation is a driver of economic growth, connecting goods and services to markets and citizens to education, healthcare, livelihood opportunities and other social activities.

2. In rapidly urbanizing India, poorly planned and inadequate transport infrastructure has created inefficient urban transport networks that are slowly bringing the country's most dynamic cities to a gridlocked halt. Declining levels of public transport service provision and a concurrent rise in average household incomes have led to higher levels of vehicular ownership, resulting in an exponential growth in the number of registered vehicles in cities across the country. In addition to widespread congestion on urban roads, this has led to air pollution levels beyond permissible limits and a growing inequality in access to mobility. Moreover, the transport sector is one of the fastest growing in terms of GHG emissions. As the third highest contributor to GHG emissions in the country, the majority of transport sector emissions are due to fossil fuel usage in road transport.

3. Efficient and sustainable transportation is therefore the need of the hour in Indian cities. Taking cognizance of this fact, the Government of Karnataka, as per the Government Order dated 20th September 2018¹, established this committee for the purpose of making recommendations for establishing efficient and sustainable transport in Bengaluru, and to study the pros and cons of implementing 'bike model systems' as a means to achieve this. In the course of its deliberations, the committee debated widely on several aspects of the vast landscape of sustainable and efficient transportation and focused its attention on some fundamental questions. Through this, it is hoped that the report becomes a resource for contextual short-term action to improve transportation in Bengaluru, as well as a framework for consultation in shaping the long-term objectives and policies of urban transportation in the state of Karnataka.

Report outline

4. The report is organised as follows:

- Section one defines what is meant by efficient and sustainable transportation, setting the context for a common understanding of the objectives and stated outcomes of a transport system that aims to be efficient and sustainable.
- Section two lays out the status of urban transport in Bengaluru and goes on to highlight the gaps in the transport system that make it inefficient and unsustainable, leading to poor outcomes and negative externalities.

¹ Annexure 1

- Section three provides a vision, mission statement and goals of a comprehensive mobility plan for Bengaluru.
- Section four outlines a set of strategies for achieving a transition to sustainable and efficient transportation in Bengaluru, through nine strategies for shaping the decision-making processes of transport planning in the city. The rationale behind each strategy and the expected impacts from its application are described in detail to present a clear picture of what each strategy is expected to achieve.
- Section five details a set of actions recommended for implementing the strategies, categorised into the different components of the urban transport infrastructure and the regulatory, fiscal and governance measures needed to shape the sector.
- Section six deals with recommendations for financing the mobility action plans from budgetary as well non-budgetary sources.
- Section seven assesses the need and potential implications of 'bike model systems' on the transport system of the city, by analysing the bike-based models vis-à-vis existing service models of urban transport and their potential impact in Bengaluru, and making appropriate recommendations based on the analysis.
- The report ends with a section highlighting the next steps required to operationalize the recommendations.

Scope and limitations of the report

5. The report had to rely on the available set of data on mobility infrastructure and traffic, as collection of up-to-date primary data was not found practical given the short timeframe for the committee. The focus of the report is to assess the status of urban transport in Bengaluru through the twin lenses of sustainability and efficiency, and frame guiding strategies and macro-level action plans for medium to long term periods of 6 to 12 years to achieve improved transportation and mobility in the city. The way forward will require collection of primary data to validate the scope of recommended macro-level plans, detailed study of the mobility infrastructure to identify specific location-based projects, and deep study of all public transport systems for improving their efficiency and to plan their expansions, dialogue with regulatory authorities, and specific outreach measures to get strong buy-in from the commuters.

1 Efficient and sustainable urban transport

6. Efficiency and sustainability as concepts in transportation hold multiple meanings with overlapping connotations and variations that depend on the geopolitical context in which they are used. This section offers a concise definition of the two concepts, tailored to be relevant to the key issues faced by transport in Indian cities such as congestion, air pollution and uneven quality of public transport services.

1.1 Efficiency in transportation

7. Efficiency is a measure of the relationship between inputs and outputs, or between costs and benefits in a given system. High efficiency indicates an optimal use of inputs associated with achieving desired outputs or benefits. Efficiency in passenger transportation is defined as 'the extent to which a certain transportation input can meet the travel demand of people in a transportation system.'² A second definition describes efficient transportation systems as those that achieve transportation goals through the optimal utilisation of limited resources.

8. Input resources in urban transportation comprise the transport infrastructure, vehicles, fuel, time and money required to achieve the output of fulfilling a given travel demand. Of these, the most limited resources are the transport infrastructure and time. Transport infrastructure, which includes the road network, parking spaces, transit hubs and other fixed components of the urban transport system, takes up urban land which is a limited resource with many potential productive uses. Similarly, time is a limited resource which can be put to other productive uses. There are thus huge opportunity costs of the transport infrastructure and travel time required for fulfilling a given travel demand, and an efficient transport system is one that optimizes their utilisation. While money and fuel, which in the transport sector refers primarily to non-renewable fossil fuels, are also limited resources when seen at a national or global scale, they are not considered limited at the individual or urban level. They are therefore not considered when defining efficiency in urban transportation.

9. Inefficiencies in urban transport are caused for one of three reasons, as enlisted below.

- i. **There is insufficient transport supply to serve the travel demand:** Transport supply refers to the transport infrastructure network as well as the available fleet of public and private vehicles plying on this network. Transportation may become inefficient when a growing travel

² Yuan, H., Lu, H., 2005. Evaluation and analysis of urban transportation efficiency in China. Proceedings of the Eastern Asia Society for Transportation Studies 3(3), pp. 323-333.

demand is no longer adequately served by the existing supply of transport, be it the volume of the road network or the amount of parking space available or the capacity of public transport services.

- ii. **There is mismatch of allocation of transport supply and travel demand:** It may be that the total supply of transportation is adequate to meet the existing travel demand but there is a mismatch in where the transport supply is provided and where travel demand exists. Transportation is inefficient if there are wide roads and frequent public transport services in the city centre, but travel demand is growing and underserved in the city's peripheries. It is also inefficient if high frequency public transport is provided during off-peak hours, but peak hour demand remains underserved. Mismatches in allocation can also be by mode of transport- transportation is inefficient if the road carriageway is allocated primarily to motorized vehicles despite substantial pedestrian and bicyclist traffic volumes.
- iii. **There is sub-optimal utilisation of transport supply to serve the travel demand:** Even if transportation systems are well designed to serve a given travel demand, incentive structures or user behaviour patterns may result in sub-optimal utilisation of the existing transport supply, leading to inefficiencies such as single-occupancy cars congesting a roadway designed for higher-occupancy vehicles and pedestrians.

10. Results of inefficiencies in transportation are experienced as road congestion wherein the volume of vehicles exceeds the road capacity, as unavailability or overcrowding of public transport services, as higher pedestrian and bicyclist accidents due to mismatched road allocations, as illegally parked vehicles due to insufficient parking availability, among other negative impacts. Inefficient transportation systems lead to over-expenditure of time spent on fulfilling travel demand and the excess or sub-optimal utilisation of urban land for transportation. Inefficiency due to inadequate transport supply also leads to latent travel demand that remains unrealised, with consequences for social equity and economic productivity.

11. Efficient transportation is concerned primarily with fulfilling given travel demand with the most optimal utilisation of limited resources. It is not directly concerned with the social equitability of access to transportation, or the negative economic and environmental externalities of unchecked growth in travel demand which are issues that come under the purview of sustainable transportation. It is however important to note that improving accessibility and reducing travel demand directly contribute to the efficiency of a transport system. In turn, efficiency in transportation can improve sustainability outcomes of transport systems. Efficiency and sustainability in transportation are thus closely related

and interdependent, with the achievement of one contingent on the achievement of the other.

1.2 Sustainable transportation

12. The modern definition of sustainable development was framed in the landmark report of the Brundtland Commission in 1987, as "development that meets the needs of the present without compromising the ability of future generations to meet their own needs." Transportation being one of these needs, the definition of sustainability highlights the necessity of meeting the mobility needs of everyone in the present without depleting the resources needed for mobility by future generations. Sustainable transportation is also defined as transportation where beneficiaries pay their full social costs, including those that would be paid by future generations. This definition links the non-sustainability of transport to its negative externalities, which are in turn a result of commuters not paying the full social costs of their mobility choices. The social, economic and environmental dimensions of sustainable transportation are further explored below.

13. **Social sustainability of transportation:** Sustainable transportation allows the mobility needs of individuals and societies to be met safely and equitably. The social dimension of sustainable transportation is concerned with the creation of inclusive transport systems that are accessible for everyone, including marginalised groups such as differently-abled persons, senior citizens, and women. Transportation is not equitable when it is predominantly designed for the mobility of private vehicles while neglecting pedestrians and users of public transportation, nor is it equitable when it limits the mobility of wheelchair bound and other differently-abled persons. Social equity in access to transport is marked by the comprehensive availability of transport infrastructure in all parts of the city, universal accessibility to transport services and the assurance of safe and secure mobility for women, pedestrians and any other commuter groups at risk of harassment or accidents.

14. **Economic sustainability of transportation:** Sustainable transportation is affordable, operates efficiently, and supports a vibrant economy that links people to economic opportunities and industries to markets. The quality of transportation networks and linkages is critical to economic development and growth. Affordable transportation is closely linked to social equity and enables all urban residents with mobility to access educational and livelihood opportunities. This results in a more productive workforce that in turn helps realise vibrant economic growth for the city. Further, the efficient operation of transport systems enhances this productivity by minimizing the costs and resources required for serving travel demand, thereby enabling a virtuous cycle of the economic sustainability of transportation.

15. **Environmental sustainability of transportation:** Sustainable transportation limits emissions and waste, and minimizes the consumption of non-renewable resources such as fossil fuels and land. Considering the contribution of the transport sector to CO₂ emissions and urban air pollution, environmental sustainability is concerned with reducing the total number of vehicle kilometres travelled for serving travel demand while also reducing the emissions and fuel consumption per vehicle kilometre. The Avoid-Shift-Improve (ASI) framework focuses on ensuring the environmental sustainability of transport systems. The ASI framework provides a holistic approach to sustainable mobility, with cross-sectoral measures that result in avoiding unnecessary motorized trips, shifting a significant proportion of trips to more sustainable modes of transport, and improving vehicular technologies to minimize the health and environmental impacts while providing more convenient mobility options.

16. Sustainable transportation is primarily concerned with achieving the equitable fulfilment of travel demand in the present while minimizing negative externalities to ensure the intergenerational equity of resource availability. As such, it aims to realise and fulfil suppressed demand in the present transport system with the supply of accessible and affordable transportation. At the same time, it aims to curb induced or excess travel demand to minimize waste and consumption of resources. Sustainability in transportation is thus directly concerned with the regulation of travel demand, while also focusing on the efficiency of the transport supply for resource optimization.

2 Transport Ecosystem in Bengaluru

17. This section provides a comprehensive overview of the different components of the urban transportation system in Bengaluru and the mobility patterns and trends of those living in the city. This is followed by an analysis of the key challenges and gaps of the city's transport ecosystem.

2.1 Components of urban transport

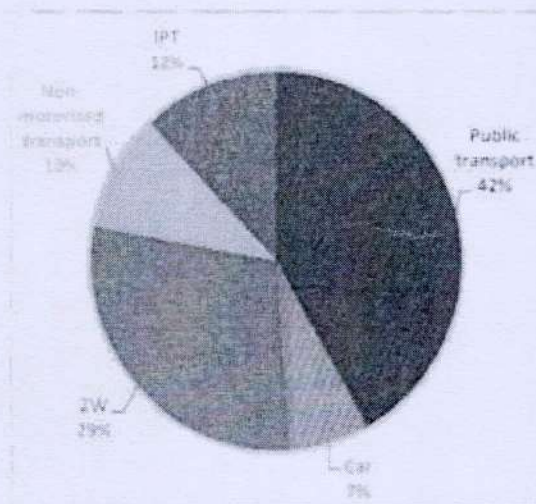


Figure 1: Bengaluru transport mode share

18. The economic transformation of Bengaluru into the IT capital of the country in the past three decades has resulted in the unprecedented growth of the city, both in terms of population and spatial distribution. As more and more migrants moved to the city in search of employment opportunities and major job centres were developed at the urban peripheries, the demand for transportation in the city boomed. A 2011 study shows that Bengaluru's per capita trip rates (PCTR) vary between 1.04 and 1.52 in different zones of the city³, which is comparable to average

PCTR values for Indian cities with populations of over 8 million inhabitants⁴. Average trip lengths in Bengaluru ranged between 4.75 and 7.59 km⁵ (varies in different zones), a figure that is expected to have grown since 2011 as the city expands further, and trip lengths become longer.

19. The city's rapid urbanisation has been accompanied by even higher levels of motorisation. There is a total of 7.7 million registered motor vehicles in the city, for a population of approximately 12.3 million inhabitants. Ninety per cent of these are personal vehicles, with motorbikes accounting for a lion's share of 5.3 million vehicles. Vehicle ownership stands at 650 vehicles per 1000 people, equivalent to average vehicle ownership rates in countries like Japan and German where the per capita income is many times that of India. The number of personal vehicles continues to grow at over 10 per cent per year, more than double the rate of population growth.

³ DULT 2011. Bangalore Mobility Indicators 2010-11.

⁴ C-STEP, Institute of Urban Transport (India). 2014. *Review of Urban Transport in India*. Accessed 14 Feb, 2017. [http://www.indiaenvironmentportal.org.in/files/file/Reviewper cent20ofper cent20Urbanper cent20Transportper cent20inper cent20India.pdf](http://www.indiaenvironmentportal.org.in/files/file/Reviewper%20ofper%20Urbanper%20Transportper%20inper%20India.pdf)

⁵ DULT 2011. Bangalore Mobility Indicators 2010-11.

20. Public transport, served by a sizeable city bus network and a growing metro rail system, continues to carry a sizeable number of vehicular trips in the city. The Bengaluru Metropolitan Transport Corporation (BMTTC) has a fleet of 6,521 buses which cumulatively cover 1.38 million kilometres and carry about 3.5 million passengers every day. Moreover, the Bengaluru Metro Rail Corporation (BMRCL) operates a recently-completed 42 km metro rail network with average daily ridership of 375,000 commuters, and another 72 km of the network under construction. Limited suburban rail services also exist along select corridors in the city, with a daily ridership of 150,000-200,000 passengers. A network analysis of the existing public transit services shows that 85 per cent of the city's population live within a 500 m walking distance to a public transit station.

21. Other components of Bengaluru's transport ecosystem include formal and informal paratransit services, corporate employee transport services and numerous app-based new mobility services (see Section 7 for a definition of new mobility services). In addition to a fleet of 150,000 autorickshaws, a significant number of informal bus and shuttle services ply along major bus corridors across the city. Fleets of private service vehicles, both cars and buses, provide corporate employee transport services to the many IT and tech parks in Bengaluru. And in recent years, the city has been home to a growing number of new mobility services, which are characterised by on-demand transportation that can be accessed via mobile application. These are primarily ride hailing services provided by cab aggregators, with 150,000 taxis attached to these app-based services. They also include carpooling platforms, short-term motorized two-wheeler rentals and bicycle sharing services.

22. In total, personal vehicles serve 35 per cent of the total number of trips in the city compared to 42 per cent by public transport, 12 per cent by paratransit and other shared mobility services, with the remaining 10 per cent of trips made by walk or bicycle (see Figure 1).

2.2 Challenges and gaps in the transport system

23. Public transport continues to be vital to urban mobility in Bengaluru, but its mode share has been in decline over the years. BMTTC's fleet size increased by 42% over a period of 13 years, however ridership increased by only 18% in the corresponding period. Growing traffic congestion is partly responsible for this, as is evident from the reduction in the number of kms traversed per bus per day from 231 km in 2006 to 202 km today.

24. Moreover, the growth in the public transport bus fleet has not kept pace with the growing transport demand. As per one estimate by UITP, the ideal fleet size of BMTTC as per the current population of Bengaluru should be 9500 buses, as compared to 6500 buses. Moreover, the high proportion of routes to fleet size

mean that bus services suffer from overcrowding and infrequent service schedules along many routes, problems that are exacerbated by an ageing bus fleet and frequent delays due to traffic congestion.

25. While the 42-km long metro rail network contributed significantly to the public transport network during this time, low levels of service integration between the bus services and the metro rail network have led to a lack of adequate last-mile connectivity to access the metro. This has resulted in the failure to incentivise a large proportion of personal vehicle users to switch to the metro.

26. A declining or sub-optimal mode share of public transport has negative impacts on transport and external outcomes in a city like Bengaluru. The growing use of low-occupancy personal vehicles combined with fast-growing transport demand have greatly increased the number of vehicles and vehicle kilometres being carried on Bengaluru roads. This steep growth has overburdened the road network, which has been unable to expand to match the city's growth. Bengaluru is served by a 4000 km road network (according to CTPP Bangalore), the density of which is a low 8.2 km/sq.km., equivalent to 1/3rd of Delhi's road density⁶. Moreover, transport infrastructure in Bengaluru is inequitably distributed, with road densities and public transport networks that favour the core urban area over the expanding suburban regions. This further adds to vehicle kilometres on the road due to the higher dependency of the fastest-growing parts of the city on personal vehicles. This is demonstrated with statistics showing that the highest number of non-transport vehicle registrations are in the peripheral Regional Transport Offices (RTO) of Bengaluru East and Bengaluru South, while the lowest number are at the Bengaluru Central RTO⁷.

27. The result is severe congestion, leading to productivity losses for the city's economy. Much of the city's road network, including that of non-CBD areas like Koramangala, has a recorded volume to capacity ratio far greater than 1, with V/C values going up to 3.6 on some stretches. Average motorized speeds in the city are among the slowest in the country at an average 17.2 kmph, according to data released by a private on-demand cab aggregator. Yet another study has shown that average speeds during peak hours in the CBD areas have dropped below 10 kmph. The Revised Master Plan for Bengaluru 2031 by the BDA has estimated that the cost of congestion to the city is around INR 3,700 crores, including the cost of time spent in traffic and the cost of fuel.

28. In addition to incurring economic losses for the city, the transport sector is also responsible for negative social and environmental externalities. Bengaluru's transport sector emissions contribute about 40 per cent of the city's PM 2.5

⁶ Global Mobility Monitor Network. India Mobility Final Report.

⁷ <https://www.thehindu.com/news/cities/Bengaluru/over-60-lakh-vehicles-on-bengaluru-roads-and-counting/article8573251.ece>

emissions⁸, and 43.5 per cent of the city's GHG footprint⁹, equivalent to 8.6 million tonnes of CO₂ released into the atmosphere. PM 2.5 emissions, in addition to other emissions caused by the burning of fossil fuels in vehicles, have negative health impacts that disproportionately affect the lower-income groups that form a higher proportion of pedestrians and bicyclists with higher exposure to air pollution. Congestion during peak hours further contributes to unsafe levels of localized PM2.5 emissions, while continued increased in vehicle kilometres travelled on city roads adds to the sector's CO₂ emissions. The resulting urban transport network is inefficient, with high social, economic and environmental costs of provision.

⁸ Urbanemissions.info. Retrieved on 11 November 2018 from: <http://www.urbanemissions.info/india-apna/bengaluru-india/>

⁹ Ramachandra, T.V. et al, April 2015. GHG footprint of major cities in India. *Renewable and Sustainable Energy Reviews*, Vol 44, pp 473-495.

3 Vision, Mission and Goals

3.1 Vision: Efficient and Sustainable Transportation for All

29. The vision for urban transportation in Bengaluru is to achieve "Efficient and Sustainable Transportation for All," with a system that serves to help fulfil the economic and social needs of residents and visitors. The achievement of this vision is expected to help mitigate a major constraint to the city's role as one of the major economic engines for development of the state and the country.

3.2 Mission: Build a multi-modal transport system for equitable mobility access and minimized negative externalities

30. Achieving efficient and sustainable transport for all requires comprehensive data-driven reforms of our existing urban mobility paradigm which favours inefficient and unsustainable modes of transport that provide personal mobility but negatively impact system-wide mobility. There is a need to build a robust multi-modal transport system that provides options of high-quality, safe and integrated mobility for all users, regardless of income and gender. Further, it is necessary to reduce the negative externalities of the transport sector, by incentivizing sustainable modes of transport and investing in future-proof infrastructure. This mission statement may be further expressed in the form of the following three short-term and medium-term goals or objectives.

3.3 Goal 1: Regain road infrastructure as public good

31. The road infrastructure in the city is skewed in favour of those using their private vehicles, with commuters who are dependent on more efficient and sustainable modes such as NMT and public transport getting excluded from the equitable use of roads and being subjected to the negative externalities imposed by excess private vehicle usage.

32. Roads are supposed to be a "public good" from the economics perspective, meaning that their use should be non-excludable and non-rivalrous. No commuter group should be excluded from accessing or using the roads. At the same time, use of the road network by any one set of commuters should not prevent their simultaneous use by other sets of commuters. Regaining road infrastructure as a public good should be a central goal of a comprehensive mobility plan for Bengaluru.

3.4 Goal 2: Increase mode share of public transport in meeting transport demand

33. The share of motorized transport in meeting the mobility needs in Bengaluru is 90 per cent, of which public transport meets about 42 per cent¹⁰. This share of public transport has been declining over the past decade, with rapid urbanisation and rising income levels leading to higher levels of vehicle ownership and a growing trend of low-occupancy vehicle usage on roads. With the total vehicle kilometres in Bengaluru expected to grow by 205 per cent in the next 15 years¹¹, it is critical that the decline in public transport mode shares be arrested and the majority of growth in transport demand be accommodated by the transit network.

34. By 2025, the mode share of public transport should be increased to 60 per cent. In the long term, say by 2031, the goal should be to enhance it further to 70 per cent.

3.5 Goal 3: Reduce transport sector contribution to air pollution and GHG emissions

35. Sustainable urban development needs the contribution of all the different sectors therein, and urban transport currently is a major contributor to air pollution and GHG emissions in the city. As transport demand and motorisation are poised to grow further, the negative impacts of urban transport on health and the environment are set to further escalate. It is necessary to reduce the negative externalities imposed by transportation, by regulating transport demand, investing in cleaner technologies and prioritizing more sustainable modes of transport.

36. By 2025, the contribution of the transport sector to air pollution and GHG emissions should have reduced by 30 per cent. By 2031, this should have come down by 50 per cent from 2019 levels.

37. These mission goals require a comprehensive set of strategies ranging from better use of existing mobility infrastructure, investment in augmenting network capacity, facilitating mobility options with efficient use of mobility infrastructure, discouraging mobility options with negative externalities, and improving governance of the mobility sector.

¹⁰ EMPRI 2017. State of the Environment Report Karnataka 2015-16.

¹¹ Ibid.

4 Strategies for efficient and sustainable transport in Bengaluru

38. With the rapid growth in urban transport demand in Bengaluru, there is an urgent need to enable environmentally sustainable and economically efficient transport systems that increase accessibility for all urban residents. The traditional approach to dealing with transport demand, with the provision of additional road space to improve vehicular mobility, is no longer sufficient to ensure ease of movement in a sustainable manner. The focus now must be on moving people rather than vehicles, with an integrated and seamless transport system providing modal choice and viable alternatives to personal vehicle use.

39. The way forward should be to transition away from the current laissez-faire system that subsidises low-occupancy, personal mobility at the cost of public transport efficiency and the quality of the urban environment. The objective is to move towards an efficient and sustainable system that meets mobility needs of all residents of Bengaluru in an equitable manner and complements the growth of the city as the economic engine for the state as well as the country.

40. Transitioning to pathways of efficient and sustainable urban transportation requires significant, coordinated, and multi-sectoral action. A holistic approach is needed to achieve efficient and sustainable mobility, with multi-sectoral measures that result in avoiding unnecessary motorized trips, shifting a significant proportion of trips to more sustainable modes of transport, and incentivising cleaner and more efficient vehicular technologies to minimize negative externalities while improving accessibility. This requires a wide range of actions at different levels of governance, from promoting more integrated land-use planning and transit-oriented development for reduced travel demand to incentivizing cleaner vehicular technologies through policy and regulation. Shifting travel demand to more sustainable modes also requires a range of push and pull mechanisms that incentivize public transportation and shared mobility, while dis-incentivizing personal transport.

4.1 Strategy 1: Improve efficiency of road infrastructure

41. A large part of the capacity of the road network is blocked in unproductive and inefficient usage, due to improper planning as well as unregulated behaviours. Parking is a key culprit, taking up to 25 per cent of urban road widths- lack of a comprehensive parking policy and insufficient investments in building public parking capacities have resulted in even the most overburdened roads being used for organised and unorganised parking. Lack of parking provision by commercial establishments and individual vehicle owners has led to unregulated residential and commercial parking taking place on roads not designed for the same.

42. Other factors impacting the throughput efficiency of urban roads include the design of cross roads and junctions. Cross roads at shorter distances and the signalisation of their junctions with arterial roads are contributing to reduced speeds- for example, Dr. B.R. Ambedkar Road and M.G. Road have 5 signals each over distances of 1.5 km and 2.1 km respectively. Poor junction design with inadequate distribution capacity further aggravates throughput inefficiencies. Yet more factors include the non-uniform capacity of roads, flyover ramps occupying normal traffic lanes, lack of bus bays and the location of bus stops close to road junctions, all of which create bottlenecks in traffic flow leading to congestion.

43. For efficient road networks that work at full capacity and improve the management of traffic flows, it is necessary to free up road space from unproductive uses and enhance throughput of the road infrastructure.

4.2 Strategy 2: Augment capacity of road infrastructure

44. In addition to inefficient use of road infrastructure, the overall capacity of the road network is also a major constraint. Fast-growing parts of the city along the urban periphery contribute hugely to the population growth, but depend on inadequate and poorly-planned road networks that were not built for current transport demand levels. Urban growth beyond the Outer Ring Road, developed as a major arterial road with a 4 to 6 lane capacity to avoid traffic through the CBD, has resulted in large stretches of the ORR handling vehicle flows up to 2.5 times the road capacity during peak hours. Some of the busiest traffic junctions in the city are on ORR, namely, Hebbal, K.R.Puram and Central Silk Board junction with daily PCU counts of 3 lakh vehicles. This congestion, in turn, puts additional pressure on arterial roads in the CBD areas.

45. There is a need for augmenting the capacity of arterial roads in the CBD areas, as well as beyond the ORR. Planned road infrastructure in the rapidly developing peripheral areas such as Whitefield are also necessary for more equitable road densities across the city. While at-grade augmentation is the default option and should be pursued for peripheral areas, limitations of land acquisition in the CBD require consideration of road capacity augmentation through elevated roads. While major arterial roads leading out of the city have had their capacities augmented with the construction of elevated corridors in the past decade (Hosur Road, Bellary Road, Tumkur Road), there has not been much addition to road capacity within the CBD area. All further augmentation of urban road capacity, be it at-grade or along elevated corridors, should pay particular attention to the equitable allocation of road space, and should prioritise movements of public transport vehicles, pedestrians and bicyclists.

4.3 Strategy 3: Make commuters bear full cost of externalities of mobility modes

46. There are several negative externalities attributed to low-occupancy transport modes such as personal vehicles and certain IPT modes that contribute to increased vehicle kilometres travelled and fuel consumed. With the current laissez faire approach to regulating the usage of inefficient transport modes, the costs of the resulting negative externalities are not borne by the users themselves. Instead, the costs fall disproportionately on commuters who are dependent on walk-based and public transport modes with the encroachment of spaces meant for NMT by parked vehicles and the hampering of movement of public transport vehicles by excess traffic.

47. The current regulatory and fiscal regime do not account for the costs imposed by inefficient transport modes- for instance, taxi services under the guise of 'shared mobility' enjoy taxes lower than those on public transport and personal vehicles. Based on the principles of fairness and polluter-pays, a new approach is needed which imposes the full costs of negative externalities of given modes on their users in a proportionate manner, to mitigate their impacts on the city and influence more efficient mode choices.

4.4 Strategy 4: Influence mobility choice through regulatory, fiscal and pricing measures

48. Mobility is one of the core enablers of economic growth, and the fulfilment of the mobility needs of all urban residents in an efficient, sustainable and equitable manner is vital. Individuals choose to fulfil their mobility needs using a wide variety of transport modes ranging from single-occupancy personal vehicles to high-occupancy public transport services. These mode choices are often shaped by the regulatory and fiscal framework governing the urban transport system, which has traditionally favoured car-based personal transport. However, the goal of mobility systems should be the efficient movement of people and not that of vehicles, and the governance of the urban transport sector needs to evolve to reflect this objective. Regulatory, fiscal and pricing instruments should be designed to restructure the incentives and dis-incentives that influence commuter mode choices, with efficient and sustainable modes being favoured and prioritised over inefficient ones.

4.5 Strategy 5: Promote multi-modal mobility options

49. As urban mobility in the city is experiencing a shift towards greater personal vehicle ownership and usage, it is necessary to arrest this trend and

achieve more efficient, sustainable and equitable mobility by building a system that provides multiple options for quality transport. An effective multi-modal transport system that provides integrated, seamless and safe mobility has been found to reduce personal vehicle usage. This requires infrastructure investments that go beyond road networks for vehicles and include investments in public transport, NMT networks, and rail-based infrastructure. Integration between these different modes is essential to increase ease of access and movement, with multi-modal transit hubs and technology-based applications that provide integrated information and payment systems. By promoting urban transport policies centred around multi-modal mobility, it is possible for us to build mobility systems that are more diverse, equitable and resilient.

4.6 Strategy 6: Expand reach and augment capacity of public transport systems

50. For areas beyond walkable and cyclable limits in the city, public transport is the most efficient and sustainable mode for supporting equitable urban mobility. While shares of public transport usage have typically been high in Indian cities, they have experienced a decline in recent decades due to lowering service levels and aging, overburdened fleets.

51. The areas of operations of existing public transport systems, both road-based and rail-based, should be expanded throughout the city to provide convenient mobility options for commuters. At the same time, capacity of existing systems should also be expanded to provide frequent and reliable transit services for commuters during peak and off-peak hours.

4.7 Strategy 7: Improve operational efficiency of public transport systems

52. While the creation of infrastructure and capacity of public transport is critical, these systems also need to achieve operational efficiency to enhance commuter convenience and to optimize throughput- for instance, the Bengaluru Metro currently has a ridership of 9000 commuters per km per day, whereas it has a potential capacity that is two times this value. Similarly, the BMTC, which has a wide coverage of bus stops and bus routes across the city, can further optimise the frequency of services and on-time performance to provide more reliable services to commuters. Upgradation of the aging bus fleet and driver training for improved safety can further improve performance of the system. Use of the agency's comprehensive ITS system for data-driven decision-making and route rationalisation exercises on a periodic basis will ensure viability and operational efficiency.

53. There should be a continuing and incentive-based focus by transit agencies on improving operational performance, using technology, innovation and partnerships.

4.8 Strategy 8: Promote Transit Oriented Development

54. Transit-oriented development (TOD) brings together the closely-related urban planning and transport planning sectors, which are currently governed in siloes. TOD refers to the development of urban areas in which a mix of residential, commercial and recreational land-uses are planned in dense and walkable layouts that are centred around high-quality mass transit networks. TOD promotes the use of NMT and public transport trips, while at the same time augmenting ridership of mass transit systems and reducing trips made by private vehicles. Greater integration in the governance of urban planning and urban transport is needed to promote transit-oriented development and redevelopment in the city.

4.9 Strategy 9: Establish mechanism for planning, capacity building and accountability

55. Fragmentation in the governance of urban transport leads to conflicting objectives, and inequitable distribution of transport investments. The establishment of a single organization at the city level is necessary for integrated planning of mobility infrastructure, coordination among different public agencies responsible for mobility services, capacity building in transit agencies for optimization of mobility services, development of a framework for accountability of those agencies, advisory role to State Government for regulatory functions, and the setting up of infrastructure common to different service providers for greater multi-modal integration. Such an organisation should have a legislative mandate and its scope should be wider than being merely advisory.

5 Action Plan for meeting Mission Goals

56. The current mobility eco-system and its trends are unsustainable from economic as well as environmental perspectives. The strategies recommended in the previous section to address the root causes of the unsustainability will require a comprehensive set of actions taken together in tandem in a time bound manner. This section delineates the necessary actions at the conceptual level which may be used to identify ground level improvement and capacity addition works and to formulate the regulatory, fiscal and economic interventions.

5.1 Road Infrastructure

57. The road infrastructure in Bengaluru needs quality improvement, design re-engineering and capacity addition in core as well as peripheral areas (areas outside ORR). Maintaining and upgrading the existing road infrastructure across the city to a uniform, consistent level of service is critical to ensuring the smooth flow of traffic and improving throughput of the road network.

58. **Throughput and quality improvement measures:** Re-engineering and upgrading existing road infrastructure is essential to increasing the overall throughput across all parts of the city. To the extent possible, all roads must be redesigned as complete streets that provide adequate space for pedestrians, cyclists, public transport and motorists, with the prioritisation of environmentally sustainable modes that minimise the negative externalities of the urban transport sector. A massive effort to redevelop the existing roads on “tender-sure” norms is already under implementation. Those efforts need to be complemented by following measures to improvement the throughput.

- i. Resize the roads to maintain consistent carriageway widths and remove flow bottlenecks on arterial roads.
- ii. Develop long distance signal-free corridors on arterial roads that do not have high levels of pedestrian movements, by channelizing traffic from cross roads and constructing underpasses / flyovers without reducing existing capacity due to ramps by acquiring lands as required through direct compensation or TDR measure.
- iii. Re-engineer junction design and augment junction capacity, with responsive signal management and consideration of pedestrian flows.
- iv. Relocate bus stations away from the junctions to reduce movement across the lanes.

- v. Construct bus and IPT bays at all arterial roads and near main economic centres, by acquiring land, if necessary.
- vi. Construct long-distance elevated walkways from public transport stations to nearby economic centres.
- vii. Provide and maintain road markings and signage consistently across the entire road network to enable safer and more efficient traffic flows by reducing haphazard traffic weaving.
- viii. Develop framework for allocation of road infrastructure (sub-surface and above the ground both) for utilities, formulate standard operating procedure for laying and maintenance of utilities.
- ix. Improve road construction and maintenance practices by bundling longer duration maintenance responsibility.

59. **Capacity addition:** Road infrastructure should be judiciously expanded to meet rapidly growing transport demand, while at the same time earmarking a part of the additional capacity for public transport, dis-incentivising usage by private transport modes. The focus should be on equitable allocation of additional road infrastructure, to ensure that all residents and parts of the city have adequate access to road infrastructure that is well-connected, and to ensure that all modes of motorised and non-motorised transport are accounted for in the design and planning of roads.

- i. Augment road capacity with at-grade widening, wherever feasible, with prioritisation of road space allocation for pedestrian movement and public transport for more complete streets
- ii. Construct elevated roads on north-south and east-west corridors and a central ring corridor with adequate capacity, with no section having capacity less than aggregate capacity of sections contributing traffic to that section, and properly designed ramps at regular intervals to enhance connectivity and allow smooth traffic weaving.
- iii. Prioritize construction of Peripheral Ring Road (PRR) to facilitate future planned growth of the city.
- iv. Develop grid roads, at every 1 km by 1 km, in areas being opened up for fresh development, including those abutting the PRR, through town planning schemes.
- v. Earmark a significant part of the new road capacity, ranging from one-third to one-half, on elevated corridors, PRR, and other new road construction, to be dedicated for public transport with necessary

components such as accessible bus stops, turn-outs for buses at stops, and separated bus lanes.

- vi. Impose congestion or user fee on all private vehicles using elevated corridors at any time of the day with telemetry or camera based detection and automatic fee collection system.
- vii. Take-up rail cum road infrastructure on arterial and ring roads to reduce adverse impact of exclusive earmarking of road space for rail-based public transport

60. **Levy on usage:** Even as the road network is improved and expanded, the costs of road usage should be applied to users, to ensure efficient usage and to disincentivise any travel demand induced due to the availability of good mobility networks. At the same time, strict enforcement of traffic rules is necessary for safer roads for all users.

- i. Regulatory and pricing measures such as dynamic congestion fees and parking fees to be applied in areas experiencing high traffic congestion and peak volumes.
- ii. Robust traffic management to be instituted and penalties levied, to encourage adherence to traffic rules and lane discipline; violations to be linked with driving license and vehicle registration, with suspension of license of repeat offenders.

5.2 Parking Infrastructure

61. With up to 25 per cent of road width of several roads taken up by parked vehicles, there is a need for comprehensive parking policy and management to improve the efficiency of road usage for traffic flow. Where rules and parking fees exist, they are often limited to certain locations, nominally priced and weakly enforced. This not only contributes to the inefficiencies of urban transport systems but also exacerbates social inequality of road space allocation with the prioritized use of public roads for parking personal vehicles at the expense of free vehicular movement and pedestrian rights-of-way. Provision of parking infrastructure and parking management must consider on-street and off-street parking, and the use of parking policy to dis-incentivise excess use of private vehicles, especially along transit corridors.

62. On-street parking should get the lowest priority for road space usage, while higher priorities are assigned to NMT infrastructure including footpath, cycle track, cycle stations, bus and IPT bays. The management of on-street parking is an important part of improving the efficiency of road infrastructure use. The rules for on-street parking should be guided by the following considerations:

- i. On-street parking to be prohibited entirely on high-density roads that are operating at full capacity or at V/C ratios of 1 and higher, and within 100 metres of all junctions of such roads.
- ii. On-street parking on roads with V/C ratio less than 1 should be considered only after ensuring the provision of NMT infrastructure such as pedestrian footpaths and bicycle lanes, transit infrastructure such as bus stops and other curb-side requirements such as emergency vehicle and delivery vehicle zones and designated paratransit zones.
- iii. Only short-term parking should be permitted in on-street parking spaces.
- iv. Parking spaces on tender-sure roads should be used for bus and IPT bays or at the most for short-term parking with high fee instead of the current practice of long-duration parking.
- v. **Private vehicle parking:** For non-transport vehicles, proof of parking space allocated for new vehicle to be pre-requisite for registration of new vehicles, either in their own residence or at a parking facility. If parking space is being leased at an external facility, details of lease of at least one-year time to be furnished and subsequently updated annually.
- vi. **Transport vehicle parking:** Transport vehicle owners, be they transport aggregators, private fleet operators, IPT operators or individuals, should be required to show proof of parking prior to registration.
- vii. **Trip generating economic centres:** Large economic centres such as wedding halls, restaurants, movie theatres, shopping centres, etc. that have widely varying traffic flows should be obligated to have arrangements for peak load parking, and permits for these land-uses should be contingent on the proof of peak load parking spaces, which may be shared between different trip generators.
- viii. Time window of 2 years should be provided for existing vehicle owners to organise and submit proof of parking space availability, failing which penal fee should be charged for on-street parking in residential areas with the proceeds to be used for building pooled parking infrastructure in those areas.
- ix. The required changes are to be made in the motor vehicle regulations and municipal corporation byelaws, supplemented by near-real time linking of motor vehicle registration system and building plan approval system to enforce the parking regulations.

63. Removing most of the on-street parking stock and reallocating road space to more productive uses should go hand-in-hand with the creation of off-street parking, which should provide the greater supply of parking in the city and be guided by the following considerations:

- i. Parking supply to be restricted along transit corridors to discourage personal vehicles and incentivise transit use, and rental of parking spaces to be separate from rental of housing or commercial units.
- ii. Parking fee to be the principal instrument to discourage use of private vehicles by fixing the fee as close to the economic cost of the parking infrastructure as is practical and enforcing the parking regulations.
- iii. Parking fees for off-street parking to be lower than that of on-street parking (where on-street parking is allowed), to ensure that off-street parking is the preferred option for commuters.
- iv. Extensive park and ride facilities to be limited to terminal transit hubs, with access to stations in the city centre to be encouraged through walking and feeder services.
- v. Mechanical parking and multi-level parking facilities should be considered at main economic centres in view of limited land availability and high cost of land.

64. Effective enforcement mechanisms are necessary to uphold any regulatory framework for parking. Enforcement officers may be designated to monitor violations in parking and no-parking areas. Technologies such as handheld devices, video analytics and centralised enforcement databases can support more effective enforcement while mobile applications make it easier for vehicle users to reserve and pay for parking.

5.3 Road-based Public Transport

65. Buses continue to form the spine of public transport systems in Bengaluru, and their low infrastructure requirements makes them a flexible and inexpensive option for expanding transit networks in the fast-growing city. They are also an efficient form of road transport, taking up the least amount of road space per passenger kilometre covered. However, reduced service quality and reliability of bus services due to road congestion, limited fleet expansion and operational inefficiencies lead to shift away from public transport and contribute to greater traffic congestion. Greater investments in the city bus network and improved operational efficiencies can incentivise higher mode shares of public transport and ease congestion.

66. Measures are needed to ensure that the capacity and the reach of the operational fleet is adequate to meet the growing travel demand, and this may be done through fleet augmentation and network expansion.

- i. Provide fiscal support or gap funding to BMTC for fleet size augmentation that is commensurate to the growth in population.
- ii. Promote zero emission clean-tech vehicular fleet for lower operational costs and social and environmental benefits, and explore cost-effective procurement methods such as leasing contracts and retrofit mechanisms.
- iii. Expand bus services to all satellite bus stands for better rural-urban connectivity, and increase capacity of network along the peripheries of the BBMP area.

67. Improved operational efficiency of the public transport network may be achieved through a mix of data-driven and technological improvements to provide higher quality of services to commuters.

- i. Analyse Origin- Destination (O-D) data, occupancy data and other data points provided by ITS infrastructure for periodic route rationalization of the bus network, to improve deployment of network capacity to match demand.
- ii. Promote private sector contracting through competitive tendering on routes with heavy losses for lowering operational costs while continuing to provide services for all parts of the city.
- iii. Introduce smaller-sized vehicles with capacity of 10 to 20 seats without conductor but with IT system based fare collection to provide feeder services in interior areas, to improve access to main bus routes and to metro rail services as well as to lower operational costs along low-demand routes.
- iv. Support the phase-out of all BS-II and BS-III vehicles in the BMTC fleet, and subject all new fleet procurements to the highest vehicle emission standards.
- v. Introduce automated fare collection (AFC) mechanisms along feeder routes and loss-making routes to reduce leakage and to lower operating costs by not requiring the conductor for fare collection; actively supplement the introduction of AFC systems with retraining programs for conductors so that they may be absorbed in the transit agency for other operational requirements over the longer term.

- vi. Enable operational integration of bus services with metro services, with bus stops at metro stations and feeder services routed to supplement the last-mile connectivity for the metro network.
- vii. Promote expansion of chartered services whereby BMTC can provide dedicated transport services to IT companies, garment companies and other trip generation centres, thereby reducing dependence on private transport.
- viii. Operationalise the common mobility card for widespread adoption, for integration of fares across all public transit services.
- ix. Use ITS data to support an improved and integrated Commuter Information System which can be accessed at all places including bus stops, bus terminals and via mobile application, with information on routes, stops and schedules, and real-time updates on bus arrival times and service frequency.
- x. Provide access to operations data to become part of City Mobility Stack, which aims to integrate all mobility services into a seamless urban transport network.

5.4 Rail-based Public Transport

68. The rail-based public transport system is the most efficient mode in terms of usage of road space and sustainable from environmental perspective, but requires high cost and is dependent on last mile connectivity by NMT or motorized transport.

5.4.1 Metro rail services

69. The metro rail network is a mega-infrastructure project which has the potential to reshape the city and its mobility patterns, and to contribute to cleaner urban transport. Planning for the metro rail network needs to consider the requirements of future growth, while its construction needs to be optimized for more efficient implementation.

- i. Enable improved coordination between government agencies to remove roadblocks in land acquisition and construction and to speed up the pace of metro rail implementation and expansion.
- ii. Plan new metro lines aligned with the master plan of the city and its areas of growth, keeping in mind the development of economic centres and residential layouts; focus must also be ensured on core areas, where construction may be difficult.

- iii. Integrate planning for metro rail with existing transport networks, through physical integration of metro stations with adjacent railway stations and bus terminals.
 - iv. Support robust transit-oriented development (TOD) policy and value capture mechanisms for part-financing metro rail projects and lowering fiscal burden on the transit agency.
 - v. Fast-track the completion of the Outer Ring Road (ORR) line and the metro lines along main arterial roads.
 - vi. Complete the conversion of all train sets to 6-car sets, for increased capacity of the existing network; decrease operational headways for increased capacity per track kilometre.
 - vii. Explore the potential for metro cum road infrastructure, for more efficient and cost-effective infrastructure development.
70. Metro operations should aim to minimize end-to-end trip times and maximise ridership, with improved connectivity to station catchment areas.
- i. Improve operational and fare integration with public bus services for last mile connectivity and an end-to-end public transport network.
 - ii. Explore the introduction of monthly subscriptions, 10-ticket sets and other products for discounted fares for regular metro commuters.
 - iii. Improve access to metro stations through elevated walkways to key economic centres up to one kilometre away, nearby, facilitate the development of NMT infrastructure such as continuous pedestrian footpaths and bicycle lanes within a one-kilometre catchment zone.
 - iv. Create transit hubs at metro stations by physical integration of bus stops, IPT bays and bicycle parking, as well as the provision of electric charging infrastructure and parking for shared mobility services.
 - v. Minimise transfer times and improve throughput of station areas with real-time passenger information systems, crowd management mechanisms and easy access to last-mile modes, with a prioritisation of sustainable modes- bus stops to be closer to station exits than access to parking, for example.
 - vi. Promote shared mobility services for offering additional improvements in connectivity to commuters, through service level agreements with operators.

5.4.2 Suburban rail services

71. Bengaluru currently has nominal suburban rail services, which can be further augmented by leveraging and supplementing the existing railway tracks, making it a cost-effective option for mass transit. If well-planned and integrated, the suburban rail network has the potential to provide affordable and reliable mass transit services that greatly improve ease of connectivity in the city.

- i. Fast-track works of enhancing network capacity along the suburban rail route and at stations with track doubling, electrification and automatic signalling works.
- ii. Connect to nearby urban areas such as Bidadi, Ramanagar, Tumkur, Hosur, Bangarpet, Doddaballapur, Devanahalli, etc. for easing long-distance daily commutes.
- iii. Improve access road connectivity to suburban rail stations, to ensure smooth traffic flows to and from the stations.
- iv. Ensure integration with metro rail stations and inter-city rail lines and promote high-quality first and last-mile connectivity to suburban rail stations.

5.5 Intermediate Para Transit and New Mobility

72. Intermediate paratransit (IPT) and new mobility services increase the supply of mobility in the city, but may also have negative externalities on congestion, air pollution and GHG emissions, depending on their numbers, average occupancy and the quality of vehicles. Regulation of these services should strive to maximise their contribution to mobility in the city while at the same time minimising their negative externalities.

73. The IPT sector in Bengaluru comprises of auto-rickshaws, which provide an alternative to personal vehicles for door-to-door connectivity and act as last-mile feeders to and from transit stations. Street hailed and largely driven by individual operators, ease of access and efficiency of the auto-rickshaw sector can be improved by technological interventions and regulations concerning their governance and usage.

- i. Promote higher conversion rate to CNG engines for auto-rickshaws, and initiate engine reforms to address the higher emission of oxides of nitrogen by four-stroke engines.
- ii. Consider vehicle design improvements to enhance road safety of auto-rickshaw occupants, specifically those involved in multi-vehicle

collisions which have been found to result in greater injuries for auto-rickshaw passengers.

- iii. Incentivise high-quality electric auto-rickshaws through special dispensation of permits, with focus on vehicular quality for eligibility.
- iv. Allow shared auto-rickshaw services to ply to and from mass transit stations, to reduce the vehicle kilometres travelled and pool trips moving in the same directions.
- v. Regulatory reforms to enable fleet-based operations for dispatch services and app-based services, for improved operational efficiencies through reduced dead kilometres travelled and better demand-supply matching.
- vi. Enable location tracking and fleet operations of auto-rickshaws and taxis, enforce sharing of service availability and location data for commuters and parking regulation enforcement, and sharing of necessary operations data for planning authorities as part of the City Mobility Stack.

74. New mobility enterprises comprise the range of app-based services that commuters can access using mobile phones. In Bengaluru, these primarily include on-demand taxi and auto-rickshaw services, short-term bike and car rentals, corporate employee transport services, trip planners and digital fare payment technologies. While a number of new mobility models are currently prohibited by law, including motorcycle taxis, carpooling services and on-demand bus services, it is suggested that regulation of new mobility needs to be more nuanced and progressive.

- i. Adopt a data-driven and analytical approach to engaging with new mobility business models and regulating their operations.
- ii. Promote high-capacity shared mobility services that have the potential to shift people away from low-occupancy personal vehicles-including on-demand bus services.
- iii. Amend the On-Demand Transportation Technologies Aggregator (ODTTA) Rules to strengthen road and passenger safety requirements and include provisions of greater accessibility and service levels for commuters as well as data-sharing requirements with responsible city agencies for improved mobility planning and for inclusion in the City Mobility Stack.
- iv. Conduct analysis to understand the necessity for limiting the number of auto and taxi permits in the city and to formulate objective benchmarks.

- v. Urban parking policy may have provisions for reserved spaces for shared mobility services, to incentivise their use over that of personal vehicles.
- vi. Enable greater public-private partnerships for transport between public transit agencies and the operators of new mobility services.

5.6 Private Transport

75. The explosive growth in registration of personal vehicles and the corresponding growth in the number of trips fulfilled using personal two-wheelers and cars, has led to negative consequences for congestion and environmental stress. Growing ownership rates of two-wheelers and cars is an indicator of the mode shift to personal transportation, as vehicle ownership is a highly significant factor that impacts mode choice. The imperative for more sustainable and efficient transport is to reduce the number of trips made by personal vehicles by shifting trips to public transport, shared mobility and NMT.

- i. Make reserved parking a pre-requisite for new vehicle registrations across the state to raise the bar for ownership and to ensure that vehicles do not take up on-street parking space at residential areas.
- ii. Apply parking requirements for existing vehicles, allowing owners two years' time to find reserved parking spaces for their vehicles.
- iii. Strengthen PUC checks and penalties for polluting vehicles and those emitting smoke; improve enforcement by installation of remote sensor-based PUC system.
- iv. Introduce reforms for medium term renewal of personal vehicle registrations, and link documentary requirements such as current address proof, vehicle insurance, PUC and vehicle fitness certificates, to the vehicle registration renewal.
- v. For safer driving behaviours and greater traffic discipline, enforce stricter norms for driving license achievement with more rigorous testing, and link traffic violations to drivers' licenses with appropriate penalties.
- vi. Promote regulatory, fiscal and pricing measures to influence usage of vehicles- these could include fuel surcharges, congestion fees, renewal fees, insurance premiums based on usage, etc.
- vii. Enable the availability of quality public transport services and NMT infrastructure, to provide credible alternatives to personal vehicle usage.

- viii. Promote greater integration of urban planning and transport planning, with preference for mixed-use land use planning and more walkable urban design.

5.7 Non-Motorized Transport

76. While allocation of existing road infrastructure for public transport exclusively is not practical in many areas, a part of all existing road networks should be earmarked and improved for non-motorized transport. Non-motorized transport primarily comprises walking and bicycling, which are the lowest-impact transport modes with no negative externalities. Encouraging more NMT trips will primarily require the provision of adequate road infrastructure to enable ease of walking and bicycling and ensuring the safety of pedestrians and bicyclists.

- i. Invest in the expansion of pedestrian infrastructure such as that mandated by the tender-sure road design, which ensures universally accessible footpaths, minimum footpath widths, and elements of pedestrian safety such as bollards.
- ii. Ensure the presence of continuous and well-maintained footpaths and elevated walkways, and curb footpath encroachments across the entire road network with a focus on high-density areas.
- iii. Design road networks to provide safe crossings at regular intervals, preferably at-grade and alternately, via elevated walkways.
- iv. Prioritise walking and bicycling infrastructure in the catchment areas of transit stations, to promote NMT as the default mode for first and last mile connectivity.
- v. As much as possible, provide exclusive bicycle lanes in existing roads and include bicycle lanes in the design and construction of new roads.
- vi. Provision bicycle docking and parking infrastructure at regular intervals and integrate docking/ parking infrastructure at transit stations and bus stops.

5.8 Inter-city mobility

77. Contributing almost 36 per cent to Karnataka's GSDP, Bengaluru is an important economic centre in the state. Ease of connectivity of nearby cities to Bengaluru increases access to livelihood opportunities for residents of nearby cities and enhances the potential for spreading economic growth. Ease of

transportation of passengers and freight are key objectives for inter-city connectivity, which can be achieved by a mix of road- and rail-based networks.

- i. Provide transit hubs towards the urban peripheries, to enable transfers from personal vehicles and inter-urban bus and train services to local transit services.
- ii. Deploy public-private partnerships for the development of quality highway infrastructure linking nearby cities to Bengaluru.
- iii. Improve rail linkages and schedules to nearby cities for daily commuting.

5.9 Freight Transportation and Logistics

78. Freight in urban areas today can be classified into two types- large-scale inter-city freight movements with linkages in the city and the growing number of intra-urban logistics and home deliveries using commercial vans and two-wheelers, which contribute to traffic congestion and have higher negative impacts on pollution and emissions than private vehicles.

- i. Create a decentralised network and hierarchy of logistics and freight transit hubs, not only at the urban peripheries but also in core city areas.
- ii. High-volume freight deliveries and truck movements to market areas to be restricted to night-time or off-peak hours.
- iii. Impose tax on e-commerce delivery trips to mitigate the negative externalities caused by movements of delivery vans and two-wheelers, with higher taxes on same-day deliveries and other premium delivery methods that may lead to increased vehicle kilometres travelled.
- iv. Freight movements not meant for the city to be routed via the PRR or other bypass road networks to prevent entry of high-capacity vehicles into the city.

5.10 Regulatory Measures

79. Regulations for urban transport need to be aligned with one another and designed to achieve system objectives of greater efficiency and sustainability. The regulatory framework must include the right mix of incentives and dis-incentives to influence commuter behaviour and the operations of public and private

mobility providers. Permit specifications and number of permits for different mobility services, fare regulations, vehicle specifications for fuel consumption and emission levels, vehicle testing and maintenance standards, speed and other safety regulations, data sharing standards and integrated planning requirements- all comprise different tools available to the state regulator for providing access to safe and sustainable mobility for the maximum number of people.

- i. Parking rules and regulations set up entry barriers for vehicle ownership and usage, which in turn can support more sustainable mode choices provided that credible alternatives exist.
- ii. Regulatory reform is needed around personal vehicle registration, renewal, inspection and maintenance to ensure that emitting vehicles are removed from the roads, road safety is improved, and the costs of vehicle use are proportionately levied on owners.
- iii. Regulatory reform for public transport should focus on permitting public-private partnerships and contracting of private bus services for capacity augmentation.
- iv. Explore the potential for fare regulations to promote integrated fares between public transport services and enable payment integration across all mobility services using the common mobility card.
- v. Mandate data integration of operations of different mobility services through a City Mobility Stack, which helps commuters by providing integrated information on service availability and options and helps service providers and planning agencies to use data analytics for operational decision making.
- vi. Necessitate integrated planning for infrastructure projects, between different transport networks as well as inter-sectoral integration between urban and transport planning.
- vii. Mandate the inclusion of pedestrian footpaths, bicycle lanes and bus lanes in all new road construction.
- viii. Augment strength and deployment of traffic police personnel as necessary, for traffic management and enforcement of rules and regulations.
- ix. Promote the greater use of technology for regulatory enforcement, using integrated databases for tracking and linking violations with driving licenses, and data capture tools such as video analytics, sensors and other solutions for automated enforcement.

80. **Fare regulations for urban transport:** Fare-setting for public transport systems and the application of fare structures for IPT and other shared mobility

services are sensitive and complex tasks. Fares must strike a balance between commuters' interests of affordability and service quality, the financial viability of public transport operators, the inclusion of costs of negative externalities to be borne by users of different transport services, and ensuring adequate market competitiveness for mobility companies. Currently, there is no integrated mechanism for a scientific and independent process, though fare regulations exist for public transport, IPT and transport aggregators in the state. It is hence suggested that an independent authority, potentially under the aegis of the BMLTA, may be constituted to determine and regulate fares of transport services in the city.

81. **Data-sharing standards for urban transport:** Urban transport systems are seeing a profusion of data being generated that could significantly improve evidence-based urban and transport planning, and enable unobtrusive enforcement of regulations. Data sets include trip data of modern transport aggregator services and public transport services held with the respective companies or transit agencies; license, vehicle registration and permits data held with the Transport Department; road network, parking, land-use and plot level data held with the BBMP and BDA; traffic violations and accidents data with the BTP. Bringing together these data sets currently held in silos by various public and private agencies, as well as opening up anonymized transport data to the public, can promote integrated mobility planning as well as innovation for the development of better commuter services.

82. The following principles would guide the data-sharing framework:

- i. All public transport vehicles and rail-sets, IPT vehicles and four-wheel private vehicles should be obligated to telemetry-based tracking as they use the public road space.
- ii. The locational and occupancy data about public transport and IPT vehicles should be placed in the public domain on an open platform for use by different transport agencies and IT-based transport support service companies.
- iii. The data of the commuters must be non-personal and anonymized to protect all individuals.
- iv. The data regarding drivers of vehicles on the roads should be available to regulatory agencies.

83. It is therefore recommended that BMLTA may set up an exclusive agency to oversee the set-up of the City Mobility Stack, and to establish a trusted legal and governance framework for data collection, sharing, and use of mobility data, which protects the interests of residents, commuters and transport operators. This framework should lay down and enable enforcement of standards for collection and sharing of necessary data generated by IPT and public transport services, be

it for use by specific planning authorities or for sharing as 'open data'. The framework should also oversee the usage of the data for efficient and integrated mobility planning. Owing to concerns of privacy and data protection and security, the data collected should be protected by a robust privacy framework which would ensure that the collected data is anonymized and safely stored to prevent any misuse.

5.11 Fiscal and Pricing Measures

84. Fiscal policies work in complement with regulations and standards to minimize the negative externalities of transportation. Equally important, they generate revenues for investment in transportation. The objective of fiscal measures and user fees should be to incentivise sustainable choices and align user costs to reflect the costs of their mode choice. In Bengaluru, where the mode share of public transit is eroding and the shift to personal vehicles accelerating, a comprehensive policy of fiscal and pricing measures can serve to incentivise investment in cleaner vehicles, penalise emitters and polluters, induce more sustainable mode choices for more numbers of trips, and reduce the number of vehicle kilometres driven. As such, comprehensive fiscal reform combined with a diverse, multi-modal transport system can balance individual commuter well-being with that of the city.

- i. Explicitly link motor vehicle tax for new vehicle purchases to fuel efficiency and emissions standards, with additional fees for bigger cars and SUVs and exemptions for cleaner energy vehicles including hybrids and EVs.
- ii. Introduce dynamic pricing instruments to capture and charge vehicle usage-
 - a. Fuel taxes for each litre of fuel consumed
 - b. Insurance premiums based on vehicle usage with higher premiums for higher usage
 - c. Congestion fees and road pricing for each instance of road usage
 - d. Parking fees that are time-based and demand-based
- iii. Institute annual renewal fees for vehicle registration and link them with the pollution emission and fuel efficiency of the vehicle, and ensure that strict action is taken against polluting vehicles.
- iv. Institute friendlier tax environment on inputs and revenues for public transport operators, to keep bus fares constant and support the upgradation of bus services.

- v. Reform the taxation of motor vehicles to become a function of road usage efficiency; public transport vehicles to have the lowest tax rate, and IPT to be taxed at higher rates based on the vehicle capacity and road usage efficiency.
- vi. Deploy transit-oriented development along all mass transit corridors to generate revenues for funding infrastructure growth.

85. Revenues generated from fiscal policies and pricing instruments should be used for investment in cleaner and more efficient transportation systems. In Bengaluru, investments can be made in upgrading and expanding public transport systems and constructing continuous and accessible NMT infrastructure.

5.12 Governance Measures

86. Fragmented governance of urban transport sector has led to inequities of investment and competing interests- for example, the provision of metro services, suburban rail services and public bus services should be complementary to one another and collaborative rather than competing, which may not be the case if they are governed by wholly independent agencies. Moreover, transport demand is generated by the locations of homes and jobs in the urban planning of the city, whereas transport supply is provided through transport planning- it is essential to integrate urban and transport planning to better regulate the growth of transport demand and design more pedestrian friendly and transit-oriented cities.

- i. Operationalise the BMLTA with representation from all transit agencies, urban planning bodies and equip the authority with adequate fiscal and regulatory power to achieve objectives of integrated urban transport planning and development.
- ii. Enable the integration of the city bus services with the rail-based metro and suburban train networks, for seamless transit connectivity.
- iii. Build capacity for data-driven decision making and integrated planning among transit agencies and the BMLTA.

5.13 Strategy-Action Plan Matrix

87. The matrix below illustrates how each of the action plan areas feeds into achieving the different strategies.

	Strategy 1	Strategy 2	Strategy 3	Strategy 4	Strategy 5	Strategy 6	Strategy 7	Strategy 8	Strategy 9
	Efficiency of road infrastructure	Capacity of road infrastructure	Pay cost of externalities	Influence mode choice	Multi-modal mobility options	Reach and capacity of PT	Operational efficiency of PT	Transit-oriented development	Capacity building, accountability
Road infrastructure	✓	✓	✓	✓					
Parking infrastructure	✓		✓	✓					
Road-based public transport		✓		✓	✓	✓	✓		
Metro rail services		✓		✓	✓	✓	✓	✓	
Suburban rail services				✓	✓	✓	✓	✓	
IPT and new mobility	✓		✓		✓				✓
Private transport	✓		✓	✓					✓
Non-motorized transport				✓	✓			✓	
Inter-city mobility	✓				✓				
Freight transportation and logistics	✓							✓	
Regulatory measures	✓		✓	✓	✓			✓	✓
Fiscal and pricing measures	✓	✓	✓	✓		✓			
Governance measures								✓	✓

5.14 Action Plan-Lead Agency Matrix

88. The matrix below illustrates the responsible agencies for achieving the different items under the action plan areas.

	DULT / BMLTA	Transp. Dept.	BMRCL	BMTCL	KSRTC	Indian Railways	BBMP	BDA	Urban Devpt. Dept.	KRDCL	Bangalore Traffic Police
Road infrastructure	✓						✓	✓	✓	✓	✓
Parking infrastructure	✓		✓	✓		✓	✓	✓	✓		✓
Road-based public transport	✓	✓		✓							
Metro rail services	✓		✓						✓		
Suburban rail services						✓			✓		
IPT and new mobility	✓	✓									✓
Private transport	✓	✓					✓				✓
Non-motorized transport	✓						✓	✓	✓		
Inter-city mobility		✓		✓	✓	✓				✓	✓
Freight transportation and logistics	✓	✓									✓
Regulatory measures	✓	✓					✓		✓		✓
Fiscal and pricing measures	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓		
Governance measures	✓	✓					✓		✓		

6 Financing of Mobility Infrastructure

89. The mobility infrastructure being public good, the bulk of the investment funding has to come from fiscal resources. However, the same can be complemented by appropriate levies on commuters and residents in general based on their mobility choices and on economic transactions in Bengaluru having implications on the mobility.

90. The current level of investment for building or improving the mobility infrastructure including public transport from fiscal sources is Rs.6250 crore per annum, which is about 2.8 per cent of the state budget and about 15 per cent of the capital outlay in the state budget. With fiscal support of the order of Rs.2000 Crore per annum from GOI and Rs.6250 crore from GOK, the total investment in mobility infrastructure and public transport system is of the order of 1.65 per cent of the city's GDP. As the need is much larger and the fiscal resources are already stretched over competing demands for public investment throughout the state and across sectors, innovative ways of augmenting fiscal resources specifically for mobility infrastructure will have to be found. Following basic principles are recommended for financing of the mobility infrastructure

91. **Funding of road infrastructure:** For the road infrastructure, the government may provide 75 per cent of the funding from fiscal resources as interest free funds and facilitate mobilization of the balance 25 per cent by the concerned infrastructure agency (BBMP, BDA) as debt. The augmentation of road infrastructure benefits all residents, contributes to economic growth of the city and results in appreciation of the land and building assets. The concerned infrastructure agency should augment its own resources to be able to service the debt to extent of interest cost, though continue to be dependent on the state government for the debt repayment. At the same time, the concerned agencies should be solely responsible for funding periodic maintenance cost of road infrastructure.

92. **Funding of public transport system:** For the public transport infrastructure and systems including rolling stock for bus, metro and suburban rail services, the government may provide 50 per cent of the funding from fiscal resources as interest-free funds, and facilitate mobilization of the balance 50 per cent as debt by the concerned agency (BMRCL, BMTCL, B-RIDE). Those agencies should organize and operate their services in cost effective and efficient manner and peg their service charges to a level adequate for meeting full cost of operations, maintenance and interest cost of debt, while being partly dependent on the government to repay the debt.

93. **Funding of parking infrastructure:** For the parking infrastructure, the funding from the fiscal resources should be limited to cost of the land only. The entire cost of building or mechanical parking infrastructure should be funded from own or borrowed funds of the concerned agency. The parking charges should be

adequate to meet the entire operation, maintenance and debt servicing cost including repayment. A stiffer cost recovery norm is recommended for parking infrastructure as this infrastructure caters only to private modes of transport having the largest negative externality and the parking fee pegged to recovery of economic and environment costs can act as an effective means to guide the mobility demand to sustainable operations.

6.1 Fiscal Resources

94. **Government of Karnataka:** The current fiscal levies by the Government of Karnataka for mobilization of resources for urban infrastructure including mobility infrastructure throughout the state lead to annual mobilization of Rs.750 crores. These levies are 10 per cent cess plus 1 per cent additional cess on motor vehicle tax for transport infrastructure and state transport fund, and surcharge on stamp duty at the rate of 2 and 3 per cent for urban local bodies and rural local bodies respectively.

95. It is recommended that the tax base for these cess and surcharge should be expanded to cover state excise duty and the rates of these cess and surcharge should also be enhanced to mobilize additional Rs.2000 crore per annum over and above the current level of around Rs.750 crore in the following manner:

- i. Increasing the cess on motor vehicle tax from current 10 per cent to 20 per cent of the tax throughout the state.
- ii. Increasing surcharge on stamp duty and registration fee on land transactions in Bengaluru from current 2 per cent to 10per cent of the stamp duty and registration fee.
- iii. Levy of 10 per cent cess on state excise duty and additional excise duty on sale of liquor in Bengaluru city.

96. **Government of India:** The current level of fiscal support from GoI for mobility infrastructure in Bengaluru by way of interest free funds and sovereign loans at concessional terms from multilateral and bilateral development agencies is of order of Rs.2000 crore per annum. It is recommended that the infrastructure agencies should step-up their planning and project management capacities so as to be able to seek and utilize at least double the current level of fiscal support from GoI.

97. The Committee recommends that the total support for mobility infrastructure and public transport systems from fiscal resources of GoI and GoK should be enhanced from current level of Rs.8250 crore to Rs.12500 crore per annum by following the above-mentioned measures.

6.2 Additional Resource Mobilization

98. **Land Value Capture:** The Transit Oriented Development (TOD) can contribute to sustainable mobility systems and can also be source of funding the required investment by way of Land Value Capture, i.e., collecting a part of the land value appreciation due to TOD led densification and increase in Floor Area Ratio (FAR) whenever there is a land transaction or development in the TOD impact zone. In addition, an appropriate infrastructure cess on approvals for newer layouts and building plans in the city in general is recommended as another means of land value capture. However, the rate of this cess should be much lower than the rate of cess or premium fee in the TOD impact zone as the land owners outside the impact zone will have indirect gains from the mobility infrastructure and public transport systems.

99. **Parking Fee:** High and graded parking fee, based on the location, reflecting the economic cost of parking infrastructure is recommended to fund the infrastructure as well as to increase the cost of using private vehicles and thereby create a positive bias in favour of public transport.

100. **Congestion Fee:** Congestion fees on the use of private vehicles and IPT during specified peak hours on specified arterial and major roads with vehicle to capacity ratio of more than one is suggested as a means of financing the mobility infrastructure by capturing the cost of negative externality from such modes. The collection of the congestion fee should be entirely unobtrusive by using appropriate telemetry and camera-based detection technology (such as automatic number plate recognition technology) and prior mandate-based automatic collection from bank accounts linked to the vehicle registration.

101. BBMP should be responsible for levying the congestion fee, as it has the primary mandate of maintaining urban roads. Enforcement however, must be given to the Transport Department, as it has the database of registered vehicles and it is the government interface for vehicle owners for all matters vehicle-related. Amendments would need to be made to the Karnataka Municipal Corporation Act, 1976 and the Karnataka Motor Vehicle Taxation Act, 1957 to enable the levy and collection of congestion fees. The collected amount should come to the proposed Bangalore Infrastructure Fund and then allocated for improving road infrastructure. To enable effective collection of congestion fees, a governing mechanism must be developed to ensure coordination between the BBMP and the Transport Department. The proposed Bengaluru Metropolitan Land Transport Authority may facilitate the coordination between BBMP and Transport Department and establish the required IT system.

102. **Revenues from advertisement on public transport infrastructure:** The draft regulations by BBMP, namely Outdoor Signage and Public Messaging Byelaws 2018 for banning advertising at public places, should be reviewed as

advertising provides a good revenue source and should be encouraged judiciously. Such advertising in eco-friendly manner without hampering the traffic safety is taken-up in all major cities and highways, and there does not appear any cogent reason to take a contrarian view for Bengaluru city. The revenues from such advertisements can be a significant source of funds for operations and maintenance of public transport.

103. Public-Private Partnership with Corporates for metro station naming rights and direct access: The financing of public transport by private companies under PPP mode is found to be largely impractical due to allocation of risks related to traffic volume and fare determination. However, limited scope PPP for long-term naming rights for metro or other public transport stations and direct elevated access from corporates premises is recommended as a means for mobilizing resources.

104. TOD at metro stations and depots: Full utilization of permissible FAR at metro stations and depots or assignment of unutilized FAR as Transferrable Development Rights (TDR) are recommended to leverage the TOD potential for financing the PT infrastructure.

105. Roof-top solar power plants at metro stations and depots: Such solar power plants are recommended for economizing the operating cost of metro services.

6.3 Bengaluru Infrastructure Fund:

106. It is recommended that a separate Bengaluru Infrastructure Fund (BIF) should be created in the public account of the state government. The fiscal resources mobilized by way of cess or surcharge after collection in the consolidate fund should get transferred to the BIF and thereafter distributed to the concerned mobility infrastructure and public transport agencies (BBMP, BDA, BMTC, BMRCL, B-RIDE) and other city infrastructure agencies (BWSSB and BESCO) in the prescribed proportions for utilizing for projects approved by BMLTA in accordance with the city's Comprehensive Mobility Plan.

107. The extra budgetary resources, except proceeds from advertising, PPP, TOD at stations and roof-top solar plants which are specific to an agency, should also come to the common pool in the BIF and then distributed for the approved projects in the agreed proportions.

108. With the above proposed measures, it should be possible to step-up the investment in mobility infrastructure and public transport from current level of about Rs. 8250 crore, i.e.1.65 per cent of city's GDP to Rs. 20000 crore per annum, i.e., 4 per cent of city's GDP.

7 Assessing need and potential impact of bike taxis in Bengaluru

109. Advances in telemetry and mobile technologies have enabled new forms of mobility through demand-responsive, personalized transport services that are characterized by their efficiency in matching transport supply and demand, and in the ease of service access and delivery. They are encompassed under the umbrella term of shared mobility, which is defined as transportation services or resources that are shared between different users, either concurrently or one after another. These services span a wide range of vehicular modes and models of operation including bike sharing, carsharing, carpooling, shuttles, on-demand bus services and various micro-mobility modes.

110. In the past few years, India has seen a boom of shared mobility services cropping up in its cities, at the same time that smartphone ownership in cities has also skyrocketed. Of the different models of shared mobility, motorized bike¹²-based systems have attracted several start-up companies and logistics service providers for providing shared access to bikes for intra-city transport.

111. The dominance of bikes as a preferred mode of transport and introduction of bike-based shared mobility services in several Indian cities is not surprising, considering the weak public transport systems, poor infrastructure for non-motorized transport, lack of enforcement of on-street parking, inadequate road infrastructure, all leading to severe congestion on roads. However, there is a lack of clarity regarding need and impact of bike-based shared mobility services and the regulatory frameworks for such services, with current regulation not addressing them explicitly. This has led to cases of unauthorized introduction of these bike systems in certain cities, while in others laissez faire approach prevails due to this lack of clarity.

112. Addressing the need for making an informed decision regarding utility and impact of bike-based shared mobility services in the overall context of efficient and sustainable transport system for Bengaluru city and formulating appropriate regulations in the event of the services being found useful, the Government of Karnataka has mandated this committee, as per the Government Order dated 20th September 2018, to study the pros and cons of implementing 'bike model systems' and to provide recommendations for the same. In fulfilling this mandate, the committee has studied the current state of bike-based service models in India and abroad, consulted with existing operators of bike-based services and conducted analyses of the potential impact of such models on the efficiency and sustainability of urban transportation.

¹² Hereinafter referred as bike

7.1 Types of bike-based service models

113. There are two predominant types of motorized two-wheeler bike-based service models for intra-city transport currently in existence in the Indian transport ecosystem. One is short-term bike rentals, wherein a shared fleet of bikes can be rented by the hour, day or week. The other model is bike taxis, in which a bike ridden by a driver can be hailed to provide taxi services between any two points in the city. A third model of bike pooling exists in which users can pool their motorbike rides with others, but this model currently does not have many commercial operators globally.

114. Both bike rental and bike taxi models have undergone a transformation in service delivery and access with the emergence of app-based transport services. There are different business models for both types of bike-based services as detailed in Table 1. Bike rental services operate with aggregated or self-owned fleets, with station-based or free-floating vehicles. Bike taxi models, while predominantly an aggregator service, have also in certain cases deployed self-owned fleets with salaried drivers.

Table 1: Classification of bike-based service models for urban mobility

Ride hailing	Online platform providing on-demand ride-booking services and ride-pool services using motorized two-wheelers (bike)		
	Taxi	Online platforms that let user hire a bike taxi	
		Aggregator	Bikes are owned by individuals who make the bike and their service as driver available on the online platform
		Own fleet	Bikes are owned by a company including a logistics services company
Pool	Online platforms that let users pool their self-owned bike rides with others		
Self-drive rentals	Companies providing motorized two-wheeler rentals to customers or assisting users to look for motorized two-wheeler (bike) rental options		
	Aggregator		Own Fleet
	Online platform which aggregates availability of bikes, owned by multiple companies or individuals, for their customers to hire and use.		Bikes are owned by the rental service provider
	Station-based	Companies aggregating motorized two-wheelers which require the vehicles to be picked up and dropped off at designated stations	
	Free-float	Companies aggregating motorized two-wheelers which do not require the vehicles to be picked up and dropped off at designated stations	

115. Bike rentals are legally permitted in Karnataka under the aegis of the Rent a Motor Cycle Scheme 1997, which was notified by the central government in exercise of powers conferred by Section 75 of the Motor Vehicles Act 1988. Under

this scheme, operators may rent out motorcycles for personal use to individuals, subject to the terms and conditions enlisted under the scheme. Operators need to obtain a license for running the business of bike rentals, from the Regional Transport Authority having jurisdiction in the area in which the central place of business is located. To be eligible for the license, which is valid for a period of five years, operator needs to maintain a minimum of five motorcycles having contract carriage permits and have necessary facilities for the housing, maintenance and repair of his vehicles.

116. As of November 2018, records show that 28 bike rental companies have received licenses in RTOs in Bengaluru. Companies in Bengaluru include Drivezy, ONN Bikes, Bounce (previously Metro Bikes), Vogo, Fae Bikes, Ontrack, Royal Brothers, Self Ride, Wheelstreet, Bykemia, RentOnGo, Roadpanda, Rentomojo and Rentrip, with the biggest two or three operators maintaining fleet sizes of 3000-5000 bikes each.

117. Motorcycle taxis or bike taxis are a type of paratransit mode typically found in Southeast Asia and increasingly in African countries. Traditionally street-hailed or found at taxi stands, motorcycle taxis have undergone a transformation in service delivery and access with the emergence of app-based bike taxi services. Grab, provider of the largest on-demand bike taxi service globally, has operations in 191 cities across 8 countries, including Indonesia, the Philippines, Vietnam, Malaysia and Thailand.

118. In India, bike taxis have not been a traditional paratransit mode despite the dominance of motorcycles in the vehicular fleet composition in the country, comprising 70-75 per cent of all registered vehicles. The central government permits the use of motorcycles as transport vehicles, by means of the Rent a Motor Cycle Scheme and by S.O. 1248(E), which categorises vehicles for registration in exercise of the powers conferred by sub-section (4) of Section 41 of the MV Act. Despite this, the Motor Vehicles Rules of most states have not considered motorcycles as a separate category for the award of contract carriage permits for passenger carriage.

119. It is only Goa's Motor Vehicles Rules 1991 that explicitly mention motorcycles in Rule 75, which comprises the schedule of fees for applying for a fresh contract carriage permit or for permit renewal. Goa has thus been the only state in India in which bike taxi services have typically been available. However, a growing number of bike taxi start-ups in the country have attempted to fill-up the unmet need for mobility due to poor public transport systems. The MoRTH's Taxi Policy Guidelines 2016 recommend that states may allow two-wheeler taxi permits on the lines similar to those for city taxi for last-mile connectivity solution and to allow private bikes to convert to taxis to facilitate utilization of idle assets. The guidelines also recommend unhindered grant of permits for Taxis of all types without restriction on numbers. This committee is of the view that the suitability

of those guidelines will have to be assessed based on mobility eco-system of each city, instead of being applied blindly.

120. The states of Haryana, Mizoram, West Bengal, Uttar Pradesh, Rajasthan and Punjab have issued notifications allowing the bike taxi services by obtaining contract carriage permits from State and Regional Transport Authorities, upon the receipt of an application and the payment of fees as defined.

121. Motorcycles plying as bike taxis in these states must be registered as transport vehicles, equipped with a yellow number plate with black alphanumeric lettering. This is distinct from the contract carriage permit that allows the use of motorcycles for rental purposes, which are equipped with a black number plate with yellow alphanumeric lettering. Further, states have imposed different requirements on the operations of bike taxi services, with parameters including vehicle specifications, vehicle markings and driver uniforms, parking requirements, minimum fleet size for operators and fare structure. Regulation of bike taxi services across states is currently uneven, characterised by an absence of standards and wide variations in the conditions of operation as detailed in Table 2.

Table 2: Regulation of bike taxi services

	Parking specs	Safety specs	Vehicle specs	Fare structure	Data sharing	Area of operation
Haryana	✓	✓	✓			
Punjab	✓	✓	✓			
Rajasthan						
West Bengal	✓	✓		✓	✓	✓
Mizoram		✓	✓	✓		✓
Uttar Pradesh	✓	✓	✓			

122. Where state governments have not explicitly permitted bike taxis, operators have in some cases introduced peer-to-peer ride-sharing services, which are operated illegally on non-transport vehicles without the requisite permits. This peer-to-peer ride-sharing model using motorcycles is not permitted under Section 66 of the central MV Act. Section 66 disallows the use of any vehicle as a transport vehicle in a public place except in accordance with the conditions of a permit granted or countersigned by the State or Regional Transport Authority.

123. This is currently the case in Bengaluru, where certain app-based mobility enterprises are aggregating bike drivers to provide bike taxi services to customers. The Government of Karnataka, by commissioning this study on bike-model systems for Bengaluru, is taking an analysis-based approach to assess need and impact of this new service model that is currently plying without legal permissions in the city.

7.2 Analysis of bike-based service models for urban transport systems

124. To better understand the benefits and costs of implementing bike-based mobility services in Bengaluru and their potential in helping to achieve more sustainable and efficient transportation in the city, the committee undertook an analysis of the two bike-based service models discussed above.

125. The SWOT (Strengths-Weaknesses-Opportunities-Threats) framework as detailed in Table 3 was employed to conduct the analysis, with a focus on the identified parameters of efficient and sustainable mobility. Strengths and weaknesses analyse the inherent business model and operations of the services, while opportunities and threats analyse the potential impacts within a given ecosystem.

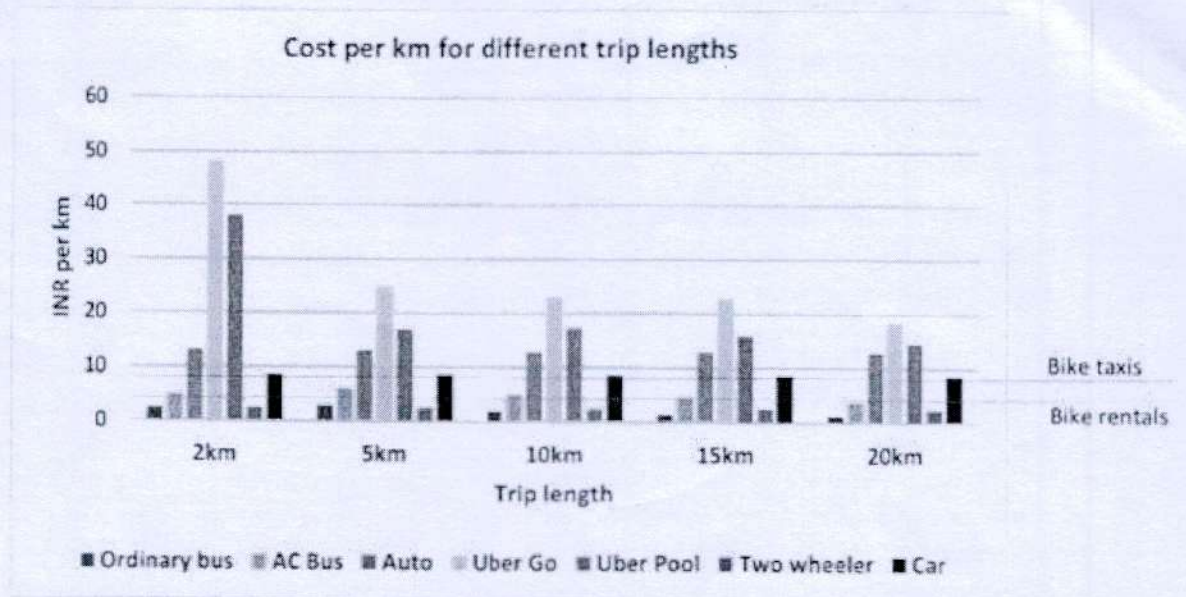
Table 3: SWOT Analysis

<p>Strengths</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lower fares • Travel time savings • Accessibility on narrow roads 	<p>Weaknesses</p> <ul style="list-style-type: none"> • Poor road usage efficiency • Low capacity • Low safety and security • Dead kilometres • Low additional utility
<p>Opportunities</p> <ul style="list-style-type: none"> • Suppress vehicular ownership • Enable last-mile connectivity 	<p>Threats</p> <ul style="list-style-type: none"> • Promoting shift away from PT • More vehicle kilometres on road • Increased vehicle ownership • Unregulated parking and road obstruction • Higher carbon emissions • Discourage NMT

7.2.1 Strengths

126. **Lower fares:** Bike rentals and bike taxis both cater to an existing gap in the price ranges of mobility services. Bike rentals vary in cost from INR 3-6.5 per kilometre while unregulated bike taxi fares are approximate INR 8 per kilometre. This works out to INR 15-33 for a typical five-kilometre trip by a rented bike, while a bike taxi costs INR 40. In Aizawl and Rajarghat (New Town Kolkata), where bike taxi fares are regulated, the same five-kilometre trip would cost INR 30 and INR 35 respectively. This positions bike rentals and bike taxis at price points that are higher than that of bus-based transport while being cheaper than auto rickshaws and existing ridesharing services as detailed in Figure 2.

Figure 2: Pricing of different mobility modes



127. **Travel time savings:** With extreme congestion in many parts of Bengaluru during peak hours, the city has one of the lowest average speeds of motorized vehicles. While no reliable figures exist on the average speed of motorcycles in Indian cities vis-à-vis the average speed of cars and buses, it is acknowledged that motorcycles offer a faster mode of transportation in congested road conditions, leading to travel time savings and more efficient trips for commuters. However, that faster speed comes by violation of traffic flow regulations by way of haphazard traffic weaving, breaking of lane discipline, use of NMT space, and passage through side residential lanes, all causing major impact on other modes of transport, especially public transport.

128. **Accessibility on narrow roads:** Taxi and vehicle rental services using motorcycles improve accessibility to areas with narrow roads, where cars and buses may not be able to otherwise ply. In cities like Bangkok, which has a high proportion of narrow lanes or 'sois', bike taxis provide intermediate services to the main road.

7.2.2 Weaknesses

129. **Poor road usage efficiency:** Bike-based service models have a poor road use efficiency, which can be measured by PCU (passenger car unit) per passenger. Motorbikes have a PCU of 0.5, which means that they tend to occupy about half the space of a typical car as they move in traffic. In mixed traffic with a high proportion of motorbikes, their PCU increases to 0.75. While bike rentals have a potential occupancy of two and thereby a PCU per passenger of 0.38, bike taxis are very inefficient in terms of road usage, as they can only carry one passenger at any given time. This gives them a PCU per passenger value of 0.75, which is higher than most

other mobility modes including a typical car with two passengers. The bike taxis therefore make the least efficient use of the scarce road infrastructure.

130. **Low capacity vehicles:** Bike-based service models are inherently disadvantaged in their capacity, which is a maximum of two. This is further lowered for bike taxis, which have a maximum capacity of one (as the driver is always taking up one seat). Thus, they are limited in the number of passenger kilometres that can be served per vehicle kilometre and further, they take up a large amount of parking space for providing low levels of additional mobility along dense traffic corridors with high levels of congestion.

131. **Safety and security:** Two-wheelers have a much higher safety risk than other modes, with the highest number of accidents and traffic violations, and 29 casualties reported in Bengaluru in 2017 according to the Bengaluru Traffic Police. Moreover, security of women and children is a cited concern of bike taxi services, with some states prohibiting the carriage of children and necessitating security measures for the protection of women. Two-wheelers also contribute to endangering pedestrians and bicyclists through reckless driving behaviours and add to accident risk on the road. This is further aggravated by reckless driving by drivers of bike taxis and delivery services, who aim to earn more by completing more rides.

132. **Dead kilometres:** On-demand taxi models, be they car-based or bike-based, deal with the problem of dead kilometres, as they have to ply empty to pick up passengers or on their return from dropping a passenger. These dead kilometres add to vehicle kilometres on the road, with impacts on congestion, air quality and carbon emissions.

133. **Low additional utility:** Due to their perceptions of poor safety and low comfort levels, bike-based services have lower utility for many segments of the population- women, children, elderly persons, differently-abled persons. The additional access from one more mode on the road is thus drastically reduced as bike taxis cater to limited commuter groups.

7.2.3 Opportunities

134. **Suppress vehicular ownership:** The availability of shared mobility has been shown to dissuade or delay the purchase of vehicles by individuals and households. Reliable availability of bike rental and bike taxi services may slow down the growth rate of two-wheeler and car registration, by providing a viable alternative mode of end-to-end transport as well as an affordable last-mile mode for connecting to public transport networks. From perspective of efficient and sustainable mobility system, this is not a real opportunity. The impact of usage of a motorized vehicle instead of its ownership or the vehicle kept idle is the relevant factor from the mobility perspective.

135. **Enable last-mile connectivity:** Last mile connectivity is an important use case of bike taxis in cities where the market is mature. For instance, in Bangkok, bike taxis are the main mode for accessing transit stations for a first/ last mile trip distance of 500-1000m, and the second most popular mode for trip distances of 0-500m to or from a transit station. Bike taxi operators in the Indian city of Gurgaon also emphasise the last-mile use case of bike taxis, with the statistics of one operator showing one in two bike taxi trips beginning or terminating at a metro station. From perspective of sustainable mobility, this opportunity is also not real. For short distances of less than a km, walking or non-motorized transport (NMT) is the recommended mode, and not the motorized transport. With that goal, Bengaluru city has been investing in developing NMT infrastructure through tender-sure roads.

7.2.4 Threats

136. **Promoting shift from public transport:** Initial studies from bike rental services found that a significant proportion of users shift to the service from bus services. Bike taxi services, if introduced, can prompt a greater shift away from public transport, among commuters that currently use bus or metro rail services for their travel. This has potential impacts on congestion, air quality and carbon emissions, by replacing more sustainable modes with less sustainable modes.

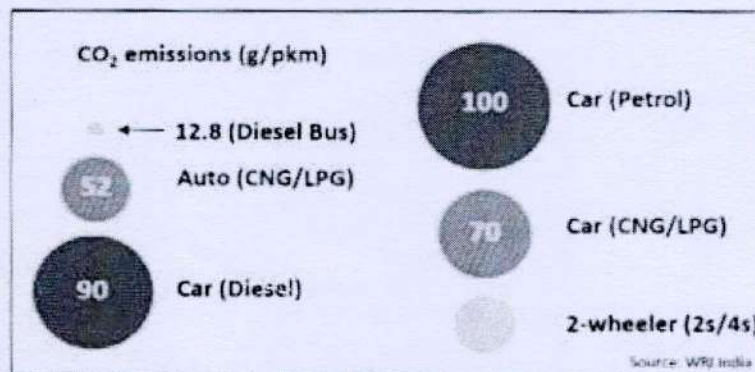
137. **More vehicle kilometres on road:** Global studies have shown that access to on-demand services induces urban residents to make trips that they would otherwise not have made or would have made by NMT mode, with some studies showing that approximately 50 per cent of the trips being made by cab aggregators were trips that would not have been made or would have been made on foot, by bicycle or by public transport. With more on-demand services prompting greater transport demand, and the additional dead kilometres accrued by these vehicles, bike taxi services are likely to add to the number of vehicle kilometres on the road, directly contributing to the heavy congestion.

138. **Increased vehicle ownership and usage:** With bike taxis being a potentially attractive livelihood opportunity for low-skilled populations, permitting bike taxis could lead to a spike in two-wheeler registrations, thereby contributing to worsening congestion. This is evident from the experience with on-demand cab aggregator services, which resulted in the influx of a large number of vehicles on the road. As bikes are significantly cheaper, the oversupply problem may be aggravated due to more people having access to purchasing a motorbike. Business models of certain bike taxi service providers further escalate this issue, as they provide financing mechanisms for low-income drivers to purchase their own bikes for plying as bike taxis.

139. **Unregulated parking and roadway obstruction:** Experience of shared mobility services in Indian cities, where parking regulations and their enforcement are weak or absent, which is the case in Bengaluru, has led to the

usage of road space for parking these service vehicles. In turn, this contributes to congestion due to reduced and obstructed carriageways. In the absence of robust parking rules regulating on-road parking, bike taxis are one more mobility service that is likely to use road space for parking in-between trips and overnight, during off-service hours.

Figure 2: CO₂ emissions per passenger km by mode



140. **Higher emissions:** By promoting a shift away from high-capacity public transport, through excess dead vehicular kilometres, or by the emergence of older bikes with lower pollution standards, bike taxis have the potential to contribute to higher emissions of pollutants and carbon dioxide, resulting in poorer air quality and a higher transport sector contribution to climate change.

141. **Discourage NMT:** A study on bike taxis in Bangkok has shown that the use of bike taxis for last-mile connectivity to mass transit stations has negatively impacted walking and bicycling shares, due to reduced safety for pedestrians and cyclists and the availability of a motorised mode of transport. As Bengaluru is focusing on introducing bicycle sharing systems and improving its pedestrian networks around transit stations, the introduction of bike taxis may conflict with the NMT goals of the city and reduce NMT usage for last-mile connectivity.

7.3 Bike taxis: Assessing the complete picture

142. Bengaluru is served by multiple shared mobility modes. Taken together, the BMTCL and BMRCL networks provide connectivity to about 85 per cent of the city's population within a 500-metre radius. Much of the road network has footpaths and the city is now developing bicycle sharing projects to provide improved first and last mile connectivity to public transport. Additionally, the city has a range of privately-provided mobility options, ranging from traditional paratransit modes like auto-rickshaws to on-demand ride hailing and bike rental services. In such a scenario, it is found that bike taxis have a minimal positive benefit for commuters, which is outweighed by the greater potential for negative externalities, both for commuters and for the city.

143. The most prominent negative externality arising from the bike-taxi is due to highly inefficient usage of the road infrastructure by this mode and its low capacity as detailed in Table-4 below.

Table 4: Usage of road infrastructure per passenger by various modes

Mode	Average occupancy*	PCU ¹³	PCU per Passenger
Bus	60	3.5	0.06
Car	2	1	0.5
Two-wheeler	1.2	0.5	0.4
4-wheeler Taxi	1	1	1
Auto-Rickshaw	1.2	0.8	0.67
Bike on Rent	1.2	0.5	0.4
Bike Taxi	1	0.5	0.5

*Average occupancies are estimated based on different studies.

144. When looking at the advantages of bike-based service models, it is found that the existing bike rental services have many of the same benefits as the proposed bike taxi services. Bike rentals provide a more affordable mode choice for commuters than taxis and play the same role in improving accessibility and last-mile connectivity. Rental services also provide access to bikes, thereby lowering the need for vehicle ownership and providing a faster mode of travel for commuters across the city.

145. Moreover, bike rentals do not suffer from many of the disadvantages of the bike taxi model. Bike rentals, unlike bike taxis, do not add dead kilometres to the road, as commuters pick them up from their parked location and drop them off for the next user to pick up. Bike rental usage is likely to be safer than the bike taxis, as bike taxi drivers would be incentivized to ride faster to complete more trips and earn more. Further, the supply of bikes by bike rental service providers is more regulated based on demand as the fleet is controlled by the service provider, while bike taxi platforms may face an oversupply from multiple independent drivers.

146. The regulatory authorities in Bengaluru have been attempting to limit number of permits for other IPT modes such as auto-rickshaw and four-wheeler taxi in view of adverse impact caused by them on the congestion. In that situation, the introduction of another mode with lower fares is likely to be resisted by those operators along with demands for unhindered issuance of permits for those modes also.

147. Wherever bike taxis have been operating in India so far, the circumstances are different from that of Bengaluru in different ways. The service has been picking

¹³ NPTEL measures for PCU on a highway- may vary in urban areas or with different traffic compositions.

up in smaller cities, where traffic congestion is not as prevalent and public transport is uneven. In Gurugram, the lack of widespread public bus services¹⁴, poor walkability and exploitative para-transit services have made bike taxis a potential last-mile mode. Aizawl, Mizoram, is a hilly city with narrow roads where bike-based services are more appropriate; moreover, the introduction of bike taxis was accompanied by the banning of auto-rickshaws from the city centre, which led to the replacement of one service mode for another.

148. Among Tier 1 cities, bike taxi operations have been limited. In Kolkata, the regulated service has been run as a small-scale pilot limited to the New Town zone of the city, which has a much lower population density and fewer public transit services than the main city area. Hyderabad remains the only major city in which bike taxi services are operating, with no other city having permitted their operations thus far.

149. **Meeting with bike taxi operators:** On 22nd December 2018, the committee met with potential bike taxi operators including Uber, Ola, Vogo, Bounce, Rapido and Dunzo. The meeting was an opportunity to understand the use cases envisioned by operators for bike taxis in the city, and how amenable bike taxi operators might be to regulations on the service model. The following observations were made:

- i. Current bike taxi operators made a case for bike taxis being used primarily for last-mile connectivity; however, their evidence was drawn from Gurugram, which is a peculiar case with thoroughly inadequate public transport services as noted in Paragraph 147 above.
- ii. Most operators, especially the bigger ones, expressed a reluctance to share data on their operations.
- iii. Expressions of interest in operating bike taxi services by consignment delivery companies and bike rental services had the primary intent of maximising the utilisation of their fleets during their off-peak hours and thereby, their profits.

150. Bike taxis are assessed to be an unproven and inappropriate model for Bengaluru and other large Indian cities. The state committee was further not convinced by the meeting with the bike taxi operators that the service would be valuable in Bengaluru. They are not a necessary service in the city given the abundant transport options available and they are more likely to aggravate the negative impacts of the transport sector further such as congestion and contribution to pollution and carbon emissions. The bike taxis are among the least efficient modes in terms of usage of the most constrained mobility resource of

¹⁴ Gurugram has thoroughly inadequate public transport service with less than 200 buses and has set a goal of increasing the fleet size to 500.

roads. For these reasons, it is recommended that bike taxis should not be permitted in Bengaluru and any existing operations should be ceased.

151. For providing last mile connectivity to areas not served by public transport, investment in NMT infrastructure including well developed footpaths for pedestrian movement, and station based 'rent a bicycle' and 'rent a bike' would be the appropriate modes instead of bike taxis. For areas with narrow lanes and high degree of congestion, elevated walkways would be the sustainable mode instead of bike taxis.

152. The committee recommends continuation of bike-rental mode with improved regulations in terms of operational and economic parameters on following lines.

- i. Only station-based bike-rental services should be allowed in view of extreme congestion on the roads and limited space for off-street parking.
- ii. Appropriate public spaces at or near main economic centre throughout the city, specially near the public transport stations, should be earmarked for bike-rental stations. In the event of public space being limited, the allocation prioritization can follow the sequence of space for pedestrian movement, public transport bay, bicycle rental station, auto-rickshaw bay, bike rental station, and private vehicle parking.
- iii. A penalty should be imposed on the service provider if the rented bike is parked by their customers in the no-parking zone. They should develop their business model including recovery of penalty from the customer, and adopt bike tracking technology accordingly. In case of repeated parking violations by any customer, the service provider should have option to escalate complaint online to parking regulatory authorities for suspension of the license.
- iv. Appropriate norms for costing and equitable allocation of limited public spaces for the bikes on rent to various service providers should be formulated by the city UMTA.
- v. The space allocation can follow minimum and maximum slots that can be allocated to service provider. In addition, a rental cap be imposed as the public spaces for the stations are recommended to be given at nominal rates much lower than the economic cost of land.

8 Next steps

153. This report aims to provide a snapshot of the current scenario of the transport sector in Bengaluru. It is found that while there are a wide diversity of mobility options available in the city. However, growing transport demand, overburdened infrastructure, increasing use of unsustainable transport modes and a fragmented governance structure have led to an inefficient urban transport network with significant negative externalities for the city and its residents.

154. Based on the mandate given to the committee, a framework of strategies and action plans has been developed that should help achieve the goals and vision of efficient and sustainable mobility for all. Lead agencies for implementing the policies are identified and a range of financing mechanisms have been explored that could support more sustainable investments and mitigate negative externalities.

155. While the report provides a global overview of the initiatives and actions needed, more research and data are required to prioritise the most impactful actions and create an implementation plan for achieving each of the strategies. It is impossible to measure change and progress without regular and high-quality data that can support data-driven decision making. The next steps towards operationalising the recommendations provided by this committee include:

- i. Conduct an exercise to frame a comprehensive mobility plan that is based on the recommendations of the report and provides a clear and updated picture, with detailed and granular data, of the transport ecosystem in Bengaluru today.
- ii. Create an independent authority for the integrated governance of urban transport in the city, and provide it with legislative, regulatory and fiscal powers for achieving the objectives of the mobility plan.
- iii. Restructure the regulatory and fiscal policy frameworks for urban transport to reflect the evolving principles that are necessary for more efficient and sustainable transport systems.
- iv. Identify various PPP financing mechanisms and a suite of transport fees, taxes, cesses and other instruments for funding transport infrastructure in the city.
- v. Follow through on the implementation of the Comprehensive Mobility Plan, which should have a vision for urban transportation in Bengaluru for the next 20 years and should be protected from political imperatives.

156. Achieving efficient and sustainable mobility in Bengaluru is a long-term, multi-stakeholder process that will require tremendous amount of concerted efforts and strong buy-in from all stakeholders including the residents of the city, which are essential to ensure the continued liveability and economic growth of the city.



Dr. B. Basavaraaju
Principal Secretary, Transport
Department, GOK
(Member)




V. P. Ikkert
Transport Commissioner
(Member- Secretary)



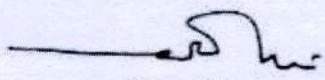
N. Manjunatha Prasad
Commissioner, BBMP
(Member)

Dr. N.V. Prasad
Managing Director, BMTCL
(Member)

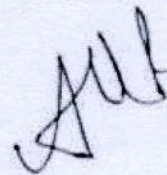
P. Harishekar
Additional Commissioner of Police
(Traffic), Bengaluru
(Member)



V. Pomuraj
Commissioner, BULB
(Member)



Manoj Kumar
Member-Secretary, KSPCB
(Member)



Alok Prasanna Kumar
Vidhi Centre for Legal Policy
(Member)



Ajay Seth
Managing Director, BMRCL
(Chairman of Committee)

Date: 29.04.2019



**ಶಾಖಾಧಿಕಾರಿ ಹಾಗೂ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಮಾಹಿತಿ ಅಧಿಕಾರಿ, ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ
(ಸಾರಿಗೆ-2 ಶಾಖೆ) ಇವರ ಕಚೇರಿ**

ಸಂ: ಟಿಡಿ 151 ಟಿಡಿಒ 2019

ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರದ ಸಚಿವಾಲಯ,
ಬಹುಮಹಡಿಗಳ ಕಟ್ಟಡ,
ಬೆಂಗಳೂರು, ದಿನಾಂಕ:12-02-2021.

ಇವರಿಗೆ:

ಶ್ರೀ ದತ್ತಾತ್ರೇಯ ಟಿ. ದೇವರೆ,
ಎ-102, ನತಾಶ ಗಾಲ್ವ್ ವೀವ್ ಅಪಾರ್ಟ್ ಮೆಂಟ್,
ಒಳರಿಂಗ್ ರಸ್ತೆ, ದೊಮ್ಮಲೂರು,
ಬೆಂಗಳೂರು-560071.

ಮಾನ್ಯರೆ,

ವಿಷಯ: ಶ್ರೀ ದತ್ತಾತ್ರೇಯ ಟಿ ಇವರು ಮಾಹಿತಿ ಹಕ್ಕು ಅಧಿನಿಯಮದ ಕಲಂ19(3) ರಡಿಯಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕ ಮಾಹಿತಿ ಆಯೋಗಕ್ಕೆ ಸಲ್ಲಿಸಿರುವ 2ನೇ ಮೇಲ್ಮನವಿ ಕುರಿತು.

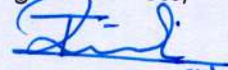
- ಉಲ್ಲೇಖ:**
1. ತಮ್ಮ ಮಾಹಿತಿ ಹಕ್ಕು ಅಧಿನಿಯಮದ ಅರ್ಜಿ ದಿನಾಂಕ:17-06-2019
 2. ಪ್ರಥಮ ಮೇಲ್ಮನವಿ ಅರ್ಜಿ ದಿನಾಂಕ: 03-08-2019.
 3. ಕರ್ನಾಟಕ ಮಾಹಿತಿ ಆಯೋಗದ ಪ್ರಕರಣ ಸಂಖ್ಯೆ: KIC/14153/APL/2019.

ಮೇಲಿನ ವಿಷಯಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ, ಮಾಹಿತಿ ಹಕ್ಕು ಅಧಿನಿಯಮದ ಕಲಂ19(3) ರಡಿಯಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕ ಮಾಹಿತಿ ಆಯೋಗಕ್ಕೆ ಸಲ್ಲಿಸಿರುವ 2ನೇ ಮೇಲ್ಮನವಿ ಪ್ರಕರಣ ಸಂಖ್ಯೆ: KIC 14153APL2019 ಕುರಿತಂತೆ ದಿನಾಂಕ: 12-02-2021 ರಂದು ಮಾನ್ಯ ಕರ್ನಾಟಕ ಮಾಹಿತಿ ಆಯೋಗದ ಪೀಠ ಸಂಖ್ಯೆ: 1 ರಲ್ಲಿ ಖುದ್ದಾಗಿ ವಿಚಾರಣೆಗೆ ಹಾಜರಾಗಲಾಗಿತ್ತು.

ಪ್ರಕರಣವನ್ನು ಪರಿಶೀಲಿಸಿದ ಆಯೋಗವು ಸರ್ಕಾರದ ಅದೇಶ ಸಂಖ್ಯೆ: ಸಾರಿಇ 269 ಸಾಇಪ 2018 ರಲ್ಲಿ "Efficient and Sustainable Transport in Bengaluru" ಕುರಿತಂತೆ ವ್ಯವಸ್ಥಾಪಕ ನಿರ್ದೇಶಕರು, ಬಿ.ಎಂ.ಆರ್.ಸಿ.ಎಲ್. ಇವರ ಅಧ್ಯಕ್ಷತೆಯಲ್ಲಿನ ಸಮಿತಿಯು ದಿನಾಂಕ: 29-04-2019 ರಂದು ಸಲ್ಲಿಸಿರುವ ವರದಿ ಮತ್ತು ವರದಿಯ ಬಗ್ಗೆ ಕೈಗೊಂಡಿರುವ ಕ್ರಮದ ಕುರಿತು ಮಾಹಿತಿಯನ್ನು ಅರ್ಜಿದಾರರಿಗೆ ಇಂದೇ ಖುದ್ದಾಗಿ/ಅಂಚೆ ಮುಖಾಂತರ ಒದಗಿಸಲು ಆದೇಶಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಈ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ವ್ಯವಸ್ಥಾಪಕ ನಿರ್ದೇಶಕರು, ಬಿ.ಎಂ.ಆರ್.ಸಿ.ಎಲ್. ಇವರ ಅಧ್ಯಕ್ಷತೆಯಲ್ಲಿ ರಚಿಸಲಾದ ಸಮಿತಿಯು ಸಲ್ಲಿಸಿರುವ ದಿನಾಂಕ: 29-04-2019ರ ವರದಿಯ ಪ್ರತಿಯನ್ನು ಇದರೊಂದಿಗೆ ಲಗತ್ತಿಸಿ ತಮಗೆ ಕಳುಹಿಸಿಕೊಡಲಾಗಿದೆ. ಹಾಗೂ ಸದರಿ ವರದಿಯ ಕುರಿತಂತೆ ಕೈಗೊಂಡ ಕ್ರಮಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಸದರಿ ವರದಿಯ ಮೇಲೆ ಸಾರಿಗೆ ಆಯುಕ್ತರ ಅಭಿಪ್ರಾಯವನ್ನು ಪಡೆದು ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಕಡತವನ್ನು ಸೂಕ್ತ ಆದೇಶಕ್ಕಾಗಿ ಸಕ್ಷಮ ಪ್ರಾಧಿಕಾರದ ಅನುಮೋದನೆಗೆ ಸಲ್ಲಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಪ್ರಸ್ತುತ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆ ಪರಿಶೀಲನೆಯಲ್ಲಿರುತ್ತದೆ ತಮಗೆ ತಿಳಿಸಿದೆ.


ತಮ್ಮ ನಂಬುಗೆಯ,



(ರಂಗಪ್ಪ ಕರಿಗಾರ) 14/02/2024

ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಮಾಹಿತಿ ಹಕ್ಕು ಅಧಿಕಾರಿ

ಹಾಗೂ ಶಾಖಾಧಿಕಾರಿ

 ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ.