

ಲಿಂಗ, ಕಲ್ಯಾಣ, ಮತ್ತು ಚಲನಶೀಲತೆ

ಬಿಎಂಟಿಸಿ ಸಾರಿಗೆಯಲ್ಲಿನ ಪರಿವರ್ತನೆಯ
ಮೇಲೆ ಶಕ್ತಿ ಯೋಜನೆಯ ಪರಿಣಾಮ



ಲಿಂಗ, ಕಲ್ಯಾಣ, ಮತ್ತು ಚಲನಶೀಲತೆ: ಬಿವಂಟಿಸಿ ಸಾರಿಗೆಯಲ್ಲಿನ ಪರಿವರ್ತನೆಯ ಮೇಲೆ ಶಕ್ತಿ ಯೋಜನೆಯ ಪರಿಣಾಮ

ತಮೋಘ್ನ ಹಲ್ಲರ್, ಅರ್ಜುನ್ ಜಯದೇವ್

ಸೆಂಟರ್ ಫಾರ್ ದಿ ಸ್ಟಡಿ ಆಫ್ ದಿ ಇಂಡಿಯನ್ ಎಕಾನಮಿ (ಸಿಎಸ್‌ಐಇ)
ಅಜೀಂ ಪ್ರೇಮ್‌ಜಿ ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾಲಯ



© 2025 ಅಜೀಂ ಪ್ರೇಮ್‌ಜಿ ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾಲಯ

ಈ ಪ್ರಕಟಣೆಯನ್ನು ಬೋಧನಾ ಅಥವಾ ಲಾಭರಹಿತ ಉದ್ದೇಶಗಳಿಗಾಗಿ ಯಾವುದೇ ವಿಧಾನದಿಂದ ಶುಲ್ಕವಿಲ್ಲದೆ ಉಪಯೋಗಿಸಿಕೊಳ್ಳಬಹುದು. ವಾಣಿಜ್ಯ ಉದ್ದೇಶಗಳಿಗಾಗಿ ಈ ಪ್ರಕಟಣೆಯನ್ನು ಬಳಸಬಾರದು. ಕ್ರಿಯೇಟಿವ್ ಕಾಮನ್ಸ್ ಲೈಸೆನ್ಸ್ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಹಕ್ಕುಗಳನ್ನು ಕಾಯ್ದಿರಿಸಲಾಗಿದೆ. ಯಾವುದೇ ವ್ಯತ್ಯಾಸ ಕೃತಿಗಳು ಸಹ ಇದೇ ಪರವಾನಗಿಯ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ರಕ್ಷಿತವಾಗಿವೆ. ಕ್ರಿಯೇಟಿವ್ ಕಾಮನ್ಸ್ ಲೈಸೆನ್ಸ್: ಆಟ್ರಿಬ್ಯೂಷನ್ (ಕೃಪೆ) + ವಾಣಿಜ್ಯೇತರ + ಶೇರ್ ಅಲೈಕ್ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಹಕ್ಕುಗಳನ್ನು ಕಾಯ್ದಿರಿಸಲಾಗಿದೆ. ಯಾವುದೇ ಇತರ ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ ನಕಲು ಮಾಡಲು ಬಯಸಿದರೆ, ಅಥವಾ ಇತರ ಪ್ರಕಟಣೆಗಳಲ್ಲಿ ಮರುಬಳಕೆ ಮಾಡಲು ಉದ್ದೇಶಿಸಿದರೆ, ಅಥವಾ ಅನುವಾದ ಅಥವಾ ರೂಪಾಂತರ ಮಾಡಲು ಇಚ್ಛಿಸಿದರೆ, ಪ್ರಕಾಶಕರಿಂದ ಮುಂಚಿತವಾಗಿ ಲಿಖಿತ ಅನುಮತಿ ಪಡೆಯಬೇಕು.

ಲಭ್ಯವಿರುವ ಸ್ಥಳ:

ಅಜೀಂ ಪ್ರೇಮ್‌ಜಿ ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾಲಯ
ಸರ್ವೆ ನಂ. 66, ಬುರುಗುಂಟೆ ಗ್ರಾಮ, ಬಿಕ್ಕನಹಳ್ಳಿ ಮುಖ್ಯರಸ್ತೆ, ಸರ್ಜಾಪುರ
ಬೆಂಗಳೂರು - 562125, ಕರ್ನಾಟಕ, ಭಾರತ



ಡೌನ್‌ಲೋಡ್ ಮಾಡಲು ಇಲ್ಲಿ ಕ್ಲಿಕ್ ಮಾಡಿ: <https://azimpremjiuniversity.edu.in/publications/2025/report/gender-welfare-and-mobility-impact-of-shakti-scheme-on-bmtc-transport-transformation>

ಡಿಸ್ಕ್ಲೇಮರ್: ಈ ಪ್ರಕಟಣೆಯಲ್ಲಿ ವ್ಯಕ್ತಪಡಿಸಲಾದ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆ ಮತ್ತು ಅಭಿಪ್ರಾಯಗಳು ಲೇಖಕರದ್ದೇ ಆಗಿದ್ದು, ಅವು ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾಲಯದ ದೃಷ್ಟಿಕೋನವನ್ನು ಪ್ರತಿನಿಧಿಸುವುದಿಲ್ಲ.

ಸೂಚಿತ ಉಲ್ಲೇಖ:

ಹಲ್ದರ್, ತಮೋಘ್ನ ಮತ್ತು ಜಯದೇವ್, ಅರ್ಜುನ್ (2025) ಲಿಂಗ, ಕಲ್ಯಾಣ ಮತ್ತು ಚಲನಶೀಲತೆ: ಬಿಎಂಟಿಸಿ ಸಾರಿಗೆಯ ಪರಿವರ್ತನೆಯ ಮೇಲೆ ಶಕ್ತಿ ಯೋಜನೆಯ ಪರಿಣಾಮ. ಸೆಂಟರ್ ಫಾರ್ ದಿ ಸ್ಟಡಿ ಆಫ್ ದಿ ಇಂಡಿಯನ್ ಎಕಾನಮಿ (ಸಿಎಸ್‌ಐಇ) ಅಜೀಂ ಪ್ರೇಮ್‌ಜಿ ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾಲಯ

ಕೃತಜ್ಞತೆಗಳು

ಈ ವರದಿಯಲ್ಲಿನ ಎರಡು ಪ್ರಕರಣ ಅಧ್ಯಯನಗಳಲ್ಲಿ ಸಂಶೋಧನಾ ಸಹಾಯಕಿಯಾಗಿ ಕೊಡುಗೆ ನೀಡಿದ ಅಜೀಂ ಪ್ರೇಮ್‌ಜಿ ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾಲಯದ ಅರ್ಥಶಾಸ್ತ್ರ ವಿಷಯದ ಸ್ನಾತಕೋತ್ತರ ವಿದ್ಯಾರ್ಥಿನಿ ಛಿವಿ ಮೆಹ್ತಾ ಅವರಿಗೆ ನಮ್ಮ ಹೃತ್ಪೂರ್ವಕ ಧನ್ಯವಾದಗಳು. ಅಗತ್ಯ ದತ್ತಾಂಶಗಳನ್ನು ಲಭ್ಯವಾಗುವಂತೆ ಮಾಡಿದ ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರದ ಹೆಚ್ಚುವರಿ ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ ಮತ್ತು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಆಯುಕ್ತರಾದ ಉಮಾ ಮಹಾದೇವನ್, ಹಣಕಾಸು ನೀತಿ ಸಂಸ್ಥೆಯ (Fiscal Policy Institute) ಬೋಧಕರಾದ ಎಂ. ಆರ್. ನಾರಾಯಣ ಮತ್ತು ಹಣಕಾಸು ನೀತಿ ಸಂಸ್ಥೆಯ ನಿರ್ದೇಶಕರಾದ ವಿಶಾಲ್. ಆರ್ ಅವರಿಗೆ ಸಹ ನಾವು ಕೃತಜ್ಞತೆಯನ್ನು ಸಲ್ಲಿಸುತ್ತೇವೆ. ಈ ವರದಿಯ ಅಂತಿಮ ಆವೃತ್ತಿಯನ್ನು ವಿನ್ಯಾಸಗೊಳಿಸಿ, ಪ್ರಕಟಿಸಲು ಸಹಕಾರ ನೀಡಿದ ನಮ್ಮ ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾಲಯದ ಸಂವಹನ ವಿಭಾಗದ ಸದಸ್ಯರಾದ ದಿವ್ಯಾನಂಬಿಯಾರ್, ನನಿತ್ ಬಿ. ಎಸ್., ಪಲಕ್ ಶರ್ಮಾ, ಸಿಲ್ವಾಬನ್ವಿಯಾರ್ ಮತ್ತು ಸುಸ್ನಾತಾ ಪಾಲ್ ಅವರಿಗೆ ಧನ್ಯವಾದಗಳು. ಅಂತಿಮವಾಗಿ, ಈ ವರದಿ ಬರೆಯುವ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆಯಲ್ಲಿ ತಮ್ಮ ಅಮೂಲ್ಯವಾದ ಸಲಹೆಯನ್ನೂ ಹಿಮ್ಮಾಹಿತಿಯನ್ನೂ ನೀಡಿದ ನಮ್ಮ ಅಜೀಂ ಪ್ರೇಮ್‌ಜಿ ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾಲಯದ ಸಹೋದ್ಯೋಗಿಗಳಿಗೆ ನಾವು ಹೃತ್ಪೂರ್ವಕ ಧನ್ಯವಾದಗಳನ್ನು ತಿಳಿಸುತ್ತೇವೆ.

ಪರಿವಿಡಿ

1. ಚಿತ್ರಗಳ ಪಟ್ಟಿ	7
2. ಕೋಷ್ಟಕಗಳ ಪಟ್ಟಿ	7
3. ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಾಹಕ ಸಾರಾಂಶ	8
4. ಅಧ್ಯಾಯ 1: ಪರಿಚಯ	9
5. 1.1 ರಾಜ್ಯ-ಮಟ್ಟದ ಉಚಿತ ಪ್ರಯಾಣ ಯೋಜನೆಗಳು ಮತ್ತು ಅವುಗಳ ಮೌಲ್ಯಮಾಪನ	10
6. 1.2 ನಗದು ವರ್ಗಾವಣೆಗಳು vs ಉಚಿತ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸೇವೆಗಳು: ನೀತಿಯ ದ್ವಿಮಾರ್ಗ	11
7. 1.3 ಬಿಎಂಟಿಸಿ ಮತ್ತು ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ಸಾರಿಗೆಯ ಸವಾಲು	12
8. ಅಧ್ಯಾಯ 2: ನಮ್ಮ ಅಧ್ಯಯನ	13
9. 2.1 ಬಿಎಂಟಿಸಿ ಮತ್ತು ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ಸಾರಿಗೆಯ ಸವಾಲು	13
10. 2.2 ಶಕ್ತಿ ಯೋಜನೆಗೆ ನಿರ್ದಿಷ್ಟವಾಗಿ ಎರಡು ಪ್ರಕರಣ ಅಧ್ಯಯನಗಳು	23
11. 2.2 ಎ) ಆಯ್ಕೆ ಮೆಟ್ರೋ ಫೀಡರ್ ಮಾರ್ಗಗಳ ಅಧ್ಯಯನ	23
12. 2.2 ಬಿ) ಅತಿ ಹೆಚ್ಚು ಮತ್ತು ಅತಿ ಕಡಿಮೆ ಎಸ್‌ಸಿ/ಎಸ್‌ಟಿ ಜನಸಾಂದ್ರತೆಯುಳ್ಳ ವಾರ್ಡ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಶಕ್ತಿ ಯೋಜನೆಯ ಬಳಕೆ	26
13. 2.3 ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ಮಹಿಳಾ ಉದ್ಯೋಗ	27
14. ಅಧ್ಯಾಯ 3: ಉಪಸಂಹಾರ	33
15. ಗ್ರಂಥಸೂಚಿ	34

ಚಿತ್ರಗಳ ಪಟ್ಟಿ

1. ಚಿತ್ರ 1:	ದೈನಂದಿನ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಪ್ರವೃತ್ತಿಗಳು: ಶಕ್ತಿ vs ಶಕ್ತಿಯೇತರ ಪ್ರಯಾಣಗಳು	15
2. ಚಿತ್ರ 2:	ಶಕ್ತಿ ಯೋಜನೆಯ ಆರಂಭಕ್ಕೂ ಮೊದಲು ಮತ್ತು ನಂತರದ ದೈನಂದಿನ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆಯ ಪ್ರವೃತ್ತಿಗಳು (6-ತಿಂಗಳ ಅವಧಿಗಳ ಪ್ರಕಾರ)	16
3. ಚಿತ್ರ 3:	ಕಾಲಾನುಕ್ರಮದಲ್ಲಿ ಶಕ್ತಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಅನುಪಾತ	17
4. ಚಿತ್ರ 4:	ಶಕ್ತಿ ಯೋಜನೆಯ ಆರಂಭಕ್ಕೂ ಮೊದಲು ಮತ್ತು ನಂತರದ ಒಟ್ಟು ದೈನಂದಿನ ಆದಾಯದ ಪ್ರವೃತ್ತಿಗಳು	18
5. ಚಿತ್ರ 5:	ಶಕ್ತಿ ಯೋಜನೆಯ ಆರಂಭಕ್ಕೂ ಮೊದಲು ಮತ್ತು ನಂತರದ ದೈನಂದಿನ ಆದಾಯದ ವಿಭಾಗೀಕರಣ	19
6. ಚಿತ್ರ 6:	ಶಕ್ತಿ ಮತ್ತು ಶಕ್ತಿಯೇತರ ಪ್ರಯಾಣಿಗಳಿಂದ ಬರುವ ಆದಾಯದ ಹೋಲಿಕೆ (ಆಯ್ಕೆ ಮಾರ್ಗಗಳು)	21
7. ಚಿತ್ರ 7:	ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಪ್ರಯಾಣದಲ್ಲಿ ಶಕ್ತಿ ಮತ್ತು ಶಕ್ತಿಯೇತರ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಂದ ಉಂಟಾಗುವ ಆದಾಯ (ಸಮತೋಲಿತ ಮಾರ್ಗಗಳು)	22
8. ಬಾಕ್ಸ್ ಚಿತ್ರ 1 :	ವಿಸ್ತರಿಸಿದ ಮೆಟ್ರೋ ಮಾರ್ಗದ (ಕೆ. ಆರ್. ಪುರಂ-ವೈಟ್‌ಫೀಲ್ಡ್) ಉದ್ದಕ್ಕೂ ಬಸ್‌ನಿಂದ ಮೆಟ್ರೋಗೆ ಬದಲಾವಣೆಯಾದ ರೀತಿ	25
9. ಚಿತ್ರ 8:	ಕಾರ್ಮಿಕರು ಹೇಗೆ ಪ್ರಯಾಣಿಸುತ್ತಾರೆ? ಭಾರತದ ನಗರಗಳಲ್ಲಿ ಪುರುಷರು (ಎಡ) ಮತ್ತು ಮಹಿಳೆಯರು (ಬಲ) ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಅಂತರದ ವರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಬಳಸುವ ಸಾರಿಗೆಯ ವಿಧಾನಗಳು (ಮೂಲ: ಚಿತ್ರ 4.14ಬಿ, ಸ್ಟೇಟ್ ಆಫ್ ವರ್ಕಿಂಗ್ ಇಂಡಿಯಾ, 2023), ಅಜೀಂ ಪ್ರೇಮ್‌ಜಿ ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾಲಯ	27
10. ಚಿತ್ರ 9:	ದೂರದ ಸ್ಥಳಗಳಿಂದ ತಮ್ಮ ಉದ್ಯೋಗ ಸ್ಥಳಕ್ಕೆ ಹೋಗಲು ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಪುರುಷರು (ಎಡ) ಮತ್ತು ಮಹಿಳೆಯರು (ಬಲ) ಬಳಸುವ ಸಾರಿಗೆಯ ವಿಧಾನ	28
11. ಚಿತ್ರ 10:	ಮಾರ್ಗ-ಮಟ್ಟದ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಪಾಲು: ಶಕ್ತಿ vs ಶಕ್ತಿಯೇತರ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು	30

ಕೋಷ್ಟಕಗಳ ಪಟ್ಟಿ

1. ಕೋಷ್ಟಕ 1ಎ:	ಬಿಎಂಟಿಸಿ ಬಸ್ಸುಗಳ ಸರಾಸರಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆ ಮತ್ತು ಆದಾಯ	14
2. ಕೋಷ್ಟಕ 1ಬಿ:	ಲಿಂಗದ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ವಿಂಗಡಿಸಲಾದ ಬಿಎಂಟಿಸಿ ಬಸ್ಸುಗಳ ಸರಾಸರಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆ ಮತ್ತು ಆದಾಯ	14
3. ಕೋಷ್ಟಕ 2:	ಕಾಲಾನುಕ್ರಮದಲ್ಲಿ ಜಾಲಹಳ್ಳಿ ಎಂಎಫ್ ಮಾರ್ಗಗಳ ಸರಾಸರಿ ಆದಾಯ ಮತ್ತು ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆ (ಬಾಕ್ಸ್ ಕೋಷ್ಟಕ 1)	24

ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಾಹಕ ಸಾರಾಂಶ

1. ಮಹಿಳೆಯರ ಚಲನಶೀಲತೆಯ ಮೇಲೆ ಪರಿವರ್ತನಾತ್ಮಕ ಪ್ರಭಾವ

2023ರ ಜೂನ್‌ನಲ್ಲಿ ಪ್ರಾರಂಭವಾದ “ಶಕ್ತಿ ಯೋಜನೆ”ಯು ಕರ್ನಾಟಕದ ಮಹಿಳೆಯರಿಗೆ ಉಚಿತ ಬಸ್ ಪ್ರಯಾಣದ ಅವಕಾಶ ಒದಗಿಸಿದೆ. ಇದರ ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ, ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಬಿಎಂಟಿಸಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ತಟ್ಟನೆ ಏರಿಕೆ ಕಂಡುಬಂದಿದ್ದು, ಈ ಏರಿಕೆಯು ಸತತವಾಗಿ ಮುಂದುವರಿದಿದೆ. ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಸೆಂಟ್ರಲ್ ಬಿಸಿನೆಸ್ ಡಿಸ್ಟ್ರಿಕ್ಟ್ (ಸಿಬಿಡಿ) ಸೇರಿದಂತೆ ಅನೇಕ ಪ್ರಮುಖ ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಈಗ ಪುರುಷರಿಗಿಂತ ಮಹಿಳೆಯರ ಸಂಖ್ಯೆ ಹೆಚ್ಚಾಗಿದೆ. ಇದು ನಗರದ ಚಲನಶೀಲತೆ ಮತ್ತು ಅವಕಾಶಗಳ ಲಭ್ಯತೆಯಲ್ಲಿ ಉಂಟಾಗಿರುವ ರಚನಾತ್ಮಕ ಬದಲಾವಣೆಯನ್ನು ಸೂಚಿಸುತ್ತದೆ.

2. ಆರ್ಥಿಕ ಸ್ಥಿರತೆ ಮತ್ತು ಆದಾಯ ಸಮತೋಲನ

ಪ್ರಾಥಮಿಕ ಆಧಾರಗಳ ಪ್ರಕಾರ, ಪ್ರಯಾಣ ಶುಲ್ಕದಿಂದ ಬರುತ್ತಿರುವ ಆದಾಯಕ್ಕಿಂತ ನೀಡಲಾಗಿರುವ ಸಬ್ಸಿಡಿಗಳು ಸ್ವಲ್ಪ ಹೆಚ್ಚಾದರೂ, ಅವುಗಳ ನಡುವಿನ ವ್ಯತ್ಯಾಸ ಅಷ್ಟೇನೂ ದೊಡ್ಡದಾಗಿಲ್ಲ. ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ, ಶಕ್ತಿ ಮತ್ತು ಶಕ್ತಿಯೇತರ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ನಡುವೆ ಸಮತೋಲನದ ಸೂಚನೆಗಳು ಕಂಡುಬಂದಿವೆ. ಆದರೆ, ಬಸ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚುವರಿ ಜನಸಂದಣಿ, ವಿಭಿನ್ನ ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿನ ಅಸಮಾನ ಸಬ್ಸಿಡಿ-ಆದಾಯ ಅನುಪಾತಗಳು ಮತ್ತು ಸರ್ಕಾರದ ನಿರಂತರ ಬೆಂಬಲದ ಅಗತ್ಯವನ್ನು ಪರಿಗಣಿಸಿದಾಗ ಯೋಜನೆಯ ದೀರ್ಘಕಾಲೀನ ಆರ್ಥಿಕ ಸ್ಥಿರತೆ ಅನುಮಾನಾಸ್ಪದವಾಗಿಯೇ ಉಳಿದಿದೆ.

3. ಸ್ಥಾನಿಕ ಮತ್ತು ಸಾಮಾಜಿಕ ಸಮತೆಯ ಪರಿಣಾಮಗಳು

ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಉತ್ತರ, ಪಶ್ಚಿಮ ಮತ್ತು ಮಧ್ಯ ಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಗಣನೀಯ ಏರಿಕೆ ಕಂಡುಬಂದಿದ್ದು, ಪೂರ್ವದ ಅಂಚಿನ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಬಿಎಂಟಿಸಿ ಸೇವೆ ಕಡಿಮೆ ಇರುವುದರಿಂದ ಮತ್ತು ವಲಸಿಗ ಮಹಿಳೆಯರು ಈ ಯೋಜನೆಯಿಂದ ಹೊರಗೆ ಉಳಿದಿರುವುದರಿಂದ, ಇದರ ಬಳಕೆ ದುರ್ಬಲವಾಗಿದೆ. ಪ್ರಕರಣ ಅಧ್ಯಯನಗಳು ಕೈಗಾರಿಕಾ-ವಸತಿ ಪ್ರದೇಶಗಳು (ಉದಾಹರಣೆಗೆ, ಜಾಲಹಳ್ಳಿ, ಪೀಣ್ಯ) ಇದರಿಂದ ಹೆಚ್ಚು ಪ್ರಯೋಜನ ಪಡೆದಿರುವುದನ್ನು ಹಾಗೂ ಎಸ್ಸಿ/ಎಸ್ಸಿ ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಹೆಚ್ಚು ಮತ್ತು ಕಡಿಮೆ ಇರುವ ವಾರ್ಡ್‌ಗಳ ನಡುವೆ ಶಕ್ತಿ ಯೋಜನೆ ಬಳಕೆಯಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ಗಮನಾರ್ಹ ವ್ಯತ್ಯಾಸ ಇಲ್ಲದಿರುವುದನ್ನು ತೋರಿಸಿವೆ.

4. ಉದ್ಯೋಗ ಮಾರುಕಟ್ಟೆ ಮತ್ತು ಕಲ್ಯಾಣದ ಸಂಬಂಧಗಳು

ಸಾರಿಗೆ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ನಿವಾರಿಸುವ ಮೂಲಕ ಶಕ್ತಿ ಯೋಜನೆಯು ಮಹಿಳೆಯರ ಉದ್ಯೋಗ, ಶಿಕ್ಷಣ ಮತ್ತು ಆರೋಗ್ಯ ಸೇವೆಗಳ ಪ್ರವೇಶಿಕೆಯನ್ನು ವಿಸ್ತರಿಸಿರುವ ಸಾಧ್ಯತೆ ಇದೆ. ಕೆಲವು ಅಧ್ಯಯನಗಳು ಮಹಿಳಾ ಕಾರ್ಮಿಕರ ಪಾಲ್ಗೊಳ್ಳುವಿಕೆಯಲ್ಲಿ ಸುಧಾರಣೆಯು ಸಮಯದ ಬಳಕೆಯಲ್ಲಿ ಬದಲಾವಣೆಯೂ ಕಂಡುಬಂದಿರುವುದನ್ನು ಸೂಚಿಸುತ್ತವೆ. ಆದರೆ, ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಇದಕ್ಕೆ ನೇರವಾದ ಕಾರ್ಯ-ಕಾರಣ ಸಂಬಂಧ ಪುರಾವೆಯು ಸೀಮಿತವಾಗಿದೆ. ಕನಿಷ್ಠಪಕ್ಷ, ಈ ಯೋಜನೆಯು ಐತಿಹಾಸಿಕವಾಗಿ ಮಹಿಳೆಯರಿಗೆ ಆರ್ಥಿಕ ಮತ್ತು ಸಾಮಾಜಿಕ ಅವಕಾಶಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಿದ್ದ ಚಲನಶೀಲತೆಯ ಮೇಲಿನ ಒಂದು ಪ್ರಮುಖ ತಡೆಯನ್ನು ತಗ್ಗಿಸಿದೆ ಎಂಬುದಂತೂ ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗಿದೆ.

5. ಭವಿಷ್ಯಕ್ಕಾಗಿ ನೀತಿ ಯೋಜನೆಯ ಅಗತ್ಯತೆ

ಈ ವರದಿಯು ಮೂರು ಆದ್ಯತೆಗಳನ್ನು ಒತ್ತಿಹೇಳುತ್ತದೆ: (i) ಬೇಡಿಕೆಯನ್ನು ಪೂರೈಸಲು ಬಿಎಂಟಿಸಿಯ ಸಾಮರ್ಥ್ಯವನ್ನು (ಬಸ್‌ಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ, ಪ್ರಯಾಣದ ನಿಯಮಿತತೆ, ಮೆಟ್ರೋದೊಂದಿಗೆ ಸಂಯೋಜನೆ) ವಿಸ್ತರಿಸುವುದು; (ii) ಯೋಜನೆಯು ಎಲ್ಲರಿಗೂ ಸರಿಯಾಗಿ ತಲುಪುವಂತೆ ನೋಡಿಕೊಳ್ಳಲು ಕೊನೆಯ ಮೈಲಿ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಉತ್ತಮಗೊಳಿಸುವುದು; ಮತ್ತು (iii) ಶಕ್ತಿ ಯೋಜನೆಯ ಪ್ರಯೋಜನಗಳನ್ನು ನಗರದ ಅತ್ಯಂತ ಚಲನ-ನಿರ್ಬಂಧಿತ ಗುಂಪಾಗಿ ಉಳಿದಿರುವ ವಲಸಿಗ ಮಹಿಳೆಯರಿಗೂ ವಿಸ್ತರಿಸುವುದು.

ಅಧ್ಯಾಯ 1:

ಪರಿಚಯ

ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರವು 2023ರ ಜೂನ್‌ನಲ್ಲಿ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಿದ ಶಕ್ತಿ ಯೋಜನೆ, ಭಾರತದ ಅತ್ಯಂತ ಮಹತ್ವಾಕಾಂಕ್ಷೆಯ ಕಲ್ಯಾಣ ಯೋಜನೆಗಳಲ್ಲಿ ಒಂದಾಗಿದೆ. ಇದರ ಮೂಲಕ ಮಹಿಳೆಯರಿಗೆ ಉಚಿತ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಸೌಲಭ್ಯ ಒದಗಿಸಿ ಕಲ್ಯಾಣದ ಅರ್ಥಕ್ಕೆ ಹೊಸ ಪರಿಕಲ್ಪನೆಯನ್ನು ನೀಡಲಾಗಿದೆ. ನಗದು ಹಂಚಿಕೆ ಆಧಾರಿತ ಇತರ ಕಲ್ಯಾಣ ಯೋಜನೆಗಳಿಗಿಂತ ಭಿನ್ನವಾಗಿ, ಈ ಯೋಜನೆ ಎಲ್ಲರಿಗೂ ಸಮಾನವಾಗಿ ಲಭ್ಯವಾಗುವ ನಗದು-ರಹಿತ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆಯ ಚಲನಶೀಲತೆಯನ್ನು ಒದಗಿಸುವ ಮೂಲಕ ಒಳಗೊಳ್ಳುವಿಕೆಯನ್ನು ಪುನರ್ ವ್ಯಾಖ್ಯಾನಿಸುತ್ತದೆ. ಜಾರಿಯಾದ ಕೆಲವೇ ತಿಂಗಳಲ್ಲಿ ಈ ಯೋಜನೆಯು ರಾಜ್ಯದಾದ್ಯಂತ, ಮಹಿಳೆಯರ ಪ್ರಯಾಣದ ಮಾದರಿಗಳನ್ನು ಮರುರೂಪಿಸಲು ಆರಂಭಿಸಿತ್ತು. ವಿಶೇಷವಾಗಿ, ಬೆಂಗಳೂರಿನಂತಹ ನಗರ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ (ಇಲ್ಲಿ, ಬಿಎಂಟಿಸಿಯು ರಾಜ್ಯದ ಅತಿದೊಡ್ಡ ಮತ್ತು ಅತ್ಯಂತ ಸಂಕೀರ್ಣವಾದ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಜಾಲವನ್ನು ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತದೆ) ಈ ಬದಲಾವಣೆ ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗಿ ಗೋಚರಿಸಿತು.

ಈ ವರದಿಯು ನಿರ್ದಿಷ್ಟವಾಗಿ ಬಿಎಂಟಿಸಿಯ ಅನುಭವವನ್ನು ಗಮನದಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಂಡು ಶಕ್ತಿ ಯೋಜನೆಯ ಬೆಳವಣಿಗೆ ಮತ್ತು ಪರಿಣಾಮವನ್ನು ವಿಶ್ಲೇಷಿಸುತ್ತದೆ. 2023ರ ಜನವರಿಯಿಂದ 2025ರ ಮಾರ್ಚ್‌ವರೆಗಿನ ಅವಧಿಯನ್ನು ಅಧ್ಯಯನ ಮಾಡಲಾಗಿದ್ದು, ಯೋಜನೆ ಜಾರಿಯಾಗುವುದಕ್ಕೂ ಮೊದಲಿನ ಮತ್ತು ನಂತರದ ಸಮಯವನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿದೆ. ಈ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದಾದ್ಯಂತ ಬಸ್ ಬಳಕೆಯಲ್ಲಿ ಗಣನೀಯ ಏರಿಕೆ ಕಂಡುಬಂದಿದೆ. ಒಟ್ಟು 2.89 ಕೋಟಿಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ಪ್ರಯಾಣಗಳು ದಾಖಲಾಗಿದ್ದು, ಚಲನಶೀಲತೆಯ ಮಾದರಿಯಲ್ಲಿ ಗಮನಾರ್ಹ ಪರಿವರ್ತನೆ ಕಂಡುಬಂದಿದೆ. ಅನೇಕ ಪ್ರಮುಖ ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ, ವಿಶೇಷವಾಗಿ ಸೆಂಟ್ರಲ್ ಬಿಸಿನೆಸ್ ಡಿಸ್ಟ್ರಿಕ್ಟ್ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ, ಪುರುಷರಿಗಿಂತ ಮಹಿಳಾ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆ ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುವುದು ಕಂಡುಬಂದಿದೆ. ಇದು ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆಯ ಪ್ರವೇಶಿಕೆ ಮತ್ತು ಬಳಕೆಯಲ್ಲಿ ಆಗಿರುವ ಪ್ರಮುಖ ಬದಲಾವಣೆಯನ್ನು ಪ್ರತಿಬಿಂಬಿಸುತ್ತದೆ. ಯೋಜನೆ ಆರಂಭವಾದ ಮೊದಲ ಆರು ತಿಂಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆ ವೇಗವಾಗಿ ಏರಿಕೆಯಾಗಿದ್ದು, ನಂತರ ಸ್ಥಿರಗೊಂಡಿದೆ. ಇದು ಮಹಿಳೆಯರಲ್ಲಿ ಯೋಜನೆಯ ನಿರಂತರ ಮತ್ತು ನಿಯಮಿತ ಬಳಕೆಯ ಮಾದರಿಯನ್ನು ಸೂಚಿಸುತ್ತದೆ.

ಯೋಜನೆಯ ಪರಿಣಾಮದ ಒಂದು ಪ್ರಮುಖ ವೈಶಿಷ್ಟ್ಯವೆಂದರೆ ಬಳಕೆಯ ಹೆಚ್ಚಳ ಮತ್ತು ಅದರ ಸಂಬಂಧಿತ ವೆಚ್ಚಗಳ ನಡುವೆ ಕಂಡುಬರುವ ಸಮತೋಲನ. ಒಟ್ಟು ದೈನಂದಿನ ಆದಾಯವು (ಸರ್ಕಾರದ ಸಬ್ಸಿಡಿ ಭಾಗವನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಂತೆ) ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆಯ ಏರಿಕೆಗೆ ಅನುಗುಣವಾಗಿ ಹೆಚ್ಚಿದರೂ, ಶಕ್ತಿ ಯೋಜನೆಯ ಪ್ರಯಾಣಗಳಿಗೆ ನೀಡಿದ ಸಬ್ಸಿಡಿಯ ವೆಚ್ಚವು ಯೋಜನೆಯ ಲಾಭ ಪಡೆಯದಿರುವ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಂದ ಪಡೆದ ಆದಾಯಕ್ಕಿಂತ ಸ್ವಲ್ಪ ಹೆಚ್ಚು ಎಂದು ಕಂಡುಬಂದಿದೆ. ಇದು, ಯೋಜನೆಯು ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಒಟ್ಟಾರೆ ಬಳಕೆಯನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಿ ಆರ್ಥಿಕ ಮತ್ತು ಸಾಮಾಜಿಕ ಮೌಲ್ಯವನ್ನು ಸೃಷ್ಟಿಸುತ್ತಿದ್ದರೂ, ಸ್ವಲ್ಪ ಆರ್ಥಿಕ ಹೊರೆಯನ್ನೂ ಉಂಟುಮಾಡುತ್ತಿದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಸೂಚಿಸುತ್ತದೆ. ಕೆಲ ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಆದಾಯಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಸಬ್ಸಿಡಿಯ ಅನುಪಾತವು ಬಹಳ ಹೆಚ್ಚಾಗಿದ್ದು, ಸೇವಾ ವೆಚ್ಚವು ಎಲ್ಲೆಡೆ ಸಮಾನವಾಗಿಲ್ಲ ಎಂಬುದನ್ನು ಸೂಚಿಸುತ್ತದೆ. ಇದು ಸಮಾನತೆ ಮತ್ತು ಆರ್ಥಿಕ ಸ್ಥಿರತೆಯ ನಡುವೆ ಸಮತೋಲನ ಕಾಯ್ದುಕೊಳ್ಳುವ, ಅಂದರೆ, ದೀರ್ಘಕಾಲೀನ ವೆಚ್ಚಗಳನ್ನು ನಿಯಂತ್ರಿಸುತ್ತಲೇ, ಯೋಜನೆಯು ತನ್ನ ಸಾಮಾಜಿಕ ಉದ್ದೇಶವನ್ನು ಪೂರೈಸುವುದನ್ನು ಖಚಿತಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳುವ ಬಗ್ಗೆ ಪ್ರಮುಖ ನೀತಿಸಂಬಂಧಿ ಪ್ರಶ್ನೆಯನ್ನು ಹುಟ್ಟುಹಾಕುತ್ತದೆ.

ಮಾರ್ಗ-ಮಟ್ಟದ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆಯು ಯೋಜನೆಯ ಅಳವಡಿಕೆ ಮತ್ತು ತೀವ್ರತೆಯಲ್ಲಿನ ಸ್ಥಾನಿಕ ವ್ಯತ್ಯಾಸವನ್ನು ಸಹ ಬಹಿರಂಗಪಡಿಸುತ್ತದೆ. ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಉತ್ತರ, ಪಶ್ಚಿಮ ಮತ್ತು ಮಧ್ಯ ಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಮಹಿಳಾ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಗಣನೀಯ ಹೆಚ್ಚಳ ಕಂಡುಬಂದಿದ್ದು, ಪೂರ್ವ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಅವರ ಭಾಗವಹಿಸುವಿಕೆ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. ಒಟ್ಟಾರೆಯಾಗಿ, ಈ ಅಧ್ಯಯನದ ಫಲಿತಾಂಶಗಳು ಕರ್ನಾಟಕದ ಮಹಿಳೆಯರಿಗೆ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆಯ ಬಳಕೆ ಮತ್ತು ಅದರ ಅರ್ಥದಲ್ಲಿ ಉಂಟಾಗಿರುವ ಒಂದು ಪರಿವರ್ತನೆಯನ್ನು ಸೂಚಿಸುತ್ತವೆ. ಶಕ್ತಿ ಯೋಜನೆಯು ಚಲನಶೀಲತೆಗಿದ್ದ ಒಂದು ಪ್ರಮುಖ ಅಡ್ಡಿಯಾದ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ತೆಗೆದುಹಾಕಿದೆ. ಹಾಗೆ ಮಾಡುವ ಮೂಲಕ ಅದು ಮಹಿಳೆಯರಿಗೆ ಉದ್ಯೋಗ ಮತ್ತು ಶಿಕ್ಷಣ ಕ್ಷೇತ್ರಗಳಲ್ಲಿ ಹಾಗೂ ಸಾಮಾಜಿಕ ಸಂಪರ್ಕಗಳನ್ನು ಸಾಧಿಸುವ ಅವಕಾಶಗಳನ್ನು ವಿಸ್ತರಿಸಿದೆ.

ಸುಧಾರಣೆಗಳು ಮತ್ತು ಸ್ಥಾನಿಕ ವೈವಿಧ್ಯತೆಗಳೆರಡಕ್ಕೂ ಸಾಕ್ಷಿಗಳಿವೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಮುಂದಿನ ದಿನಗಳಲ್ಲಿ ಯೋಜನೆಯ ಪ್ರಗತಿಯ ಮೇಲ್ವಿಚಾರಣೆ ಹಾಗೂ ಜನತೆಗೆ ಸ್ಪಂದಿಸುವ ಪರಿಣಾಮಕಾರಿ ನೀತಿ ರಚನೆಯ ಅಗತ್ಯವನ್ನು ಒತ್ತಿಹೇಳುತ್ತದೆ. ಯೋಜನೆಯು ಬೆಳೆದಂತೆ, ಸಾರಿಗೆ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ, ಬಸ್‌ಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಮತ್ತು ಕೊನೆಯ ಮೈಲಿ ಸಂಪರ್ಕವು ಬೇಡಿಕೆಗೆ ಅನುಗುಣವಾಗಿ ವೃದ್ಧಿಯಾಗುವಂತೆ ಕಾಳಜಿ ವಹಿಸಬೇಕು. ಜೊತೆಗೆ, ಮಹಿಳಾ ಚಲನಶೀಲತೆಯು ಹೆಚ್ಚಾಗುವುದರಿಂದ ಉಂಟಾಗುವ ಸಾಮಾಜಿಕ ಲಾಭಗಳು ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಾದ್ಯಂತ ಗುಣಮಟ್ಟ, ಸುರಕ್ಷತೆ ಮತ್ತು ಒಳಗೊಳ್ಳುವಿಕೆಯ ವಿಷಯಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿಫಲಿಸಬೇಕು.

ಈ ವರದಿಯನ್ನು ಮೂರು ವಿಭಾಗಗಳಾಗಿ ವಿಂಗಡಿಸಲಾಗಿದೆ. ಮೊದಲ ಭಾಗದಲ್ಲಿ, ನಾವು ರಾಜ್ಯ-ಮಟ್ಟದ ಉಚಿತ ಪ್ರಯಾಣ ಯೋಜನೆಗಳ ಕುರಿತು ಚರ್ಚಿಸುತ್ತೇವೆ. ಸಾಮಾಜಿಕ ನೀತಿಯಲ್ಲಿ ಸಾರ್ವತ್ರಿಕತೆ ಮತ್ತು ಗುರಿನಿರ್ಧಾರದ ನಡುವಿನ ಚರ್ಚೆಯ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕದ ಅನುಭವವನ್ನು ವಿಶ್ಲೇಷಿಸುತ್ತೇವೆ. ಎರಡನೇ ಭಾಗದಲ್ಲಿ, ನಮ್ಮ ವರದಿ, ಅದರ ಅಧ್ಯಯನದ ವಿಧಾನ ಮತ್ತು ಫಲಿತಾಂಶಗಳನ್ನು ವಿವರಿಸಲಾಗಿದೆ. ಕೊನೆಯ ಭಾಗದಲ್ಲಿ, ಮುಂದೆ ಕೈಗೊಳ್ಳಬಹುದಾದ ಕೆಲವು ಸಂಭಾವ್ಯ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ನಾವು ಚರ್ಚಿಸುತ್ತೇವೆ.

1.1 ರಾಜ್ಯ-ಮಟ್ಟದ ಉಚಿತ ಪ್ರಯಾಣ ಯೋಜನೆಗಳು ಮತ್ತು ಅವುಗಳ ಮೌಲ್ಯಮಾಪನ

ಮಹಿಳೆಯರಿಗೆ ಉಚಿತ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆಯನ್ನು ಒದಗಿಸುವ ಪ್ರಯೋಗಕ್ಕೆ ಇಳಿದಿರುವ ರಾಜ್ಯಗಳಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕ ಮೊದಲನೆಯದ್ದೇನೂ ಅಲ್ಲ. 2019 ರಲ್ಲಿ ದೆಹಲಿ ಸಹ ದೆಹಲಿ ಸಾರಿಗೆ ನಿಗಮ (ಡಿಟಿಸಿ) ಮತ್ತು ಕ್ಲಸ್ಟರ್ ಬಸ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರದ ಸಬ್ಸಿಡಿ ನೆರವಿನಿಂದ ಇಂತಹ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಆರಂಭಿಸಿತು. ಅಲ್ಲಿ ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗಿ ಮಹಿಳೆಯರ ಸುರಕ್ಷತೆ ಮತ್ತು ಆರ್ಥಿಕ ಪಾಲಿಗೊಳ್ಳುವಿಕೆಗೆ ಗಮನ ನೀಡಲಾಗಿತ್ತು. ಅಧ್ಯಯನಗಳ ಪ್ರಕಾರ, ದೆಹಲಿಯ ಮಹಿಳೆಯರು ಈ ಯೋಜನೆ ಜಾರಿಯಾದ ನಂತರ ತಮ್ಮ ಪ್ರಯಾಣದ ಪ್ರಮಾಣವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಿದರಲ್ಲದೆ, ಉದ್ಯೋಗದಲ್ಲಿನ ಪಾಲಿಗೊಳ್ಳುವಿಕೆಯಲ್ಲಿ ಸಹ ಹೆಚ್ಚಳ ತೋರಿಸಿದರು¹. ತಮಿಳುನಾಡಿನಲ್ಲಿ, 2021 ರಲ್ಲಿ ಸಾಮಾನ್ಯ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಮಹಿಳೆಯರಿಗೆ ಉಚಿತ ಪ್ರಯಾಣವನ್ನು ಆರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಸಿಎಜಿ ನಡೆಸಿದ ಸಮೀಕ್ಷೆಯ ವರದಿಗಳು, ಸೇವೆಯ ನಿಯಮಿತತೆ ಮತ್ತು ಗುಣಮಟ್ಟದಲ್ಲಿನ ಮಿತಿಗಳು ಈ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮವು ಪೂರ್ಣ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಪರಿಣಾಮಕಾರಿಯಾಗುವುದನ್ನು ತಡೆದರೂ, ಉದ್ಯೋಗವನ್ನು ಗಳಿಸುವ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಗಮನಾರ್ಹವಾದ ಸಕಾರಾತ್ಮಕ ಪರಿಣಾಮ ಬೀರಿರುವುದನ್ನು ಸೂಚಿಸುತ್ತವೆ².

ಈ ಪರಿಣಾಮಗಳನ್ನು ವಿಶ್ಲೇಷಿಸಲು ಹಲವು ಪ್ರಯತ್ನಗಳು ನಡೆದಿವೆ.

ಚೆನ್ ಮತ್ತು ಇತರರು (2024) ಮಹಿಳೆಯರಿಗೆ ಉಚಿತ ಬಸ್ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮವನ್ನು ಪರಿಚಯಿಸಿದ ಭಾರತೀಯ ರಾಜ್ಯಗಳನ್ನು ಅಧ್ಯಯನ ಮಾಡಿ, ಕಾರ್ಮಿಕರ ಪೂರೈಕೆ ಮತ್ತು ಸಮಯ ಬಳಕೆಯ ಬದಲಾವಣೆಗಳನ್ನು ಪರಿಶೀಲಿಸಿದರು. ಕೌಶಲ್ಯ ಹೊಂದಿದ ಉದ್ಯೋಗಸ್ಥ ಮಹಿಳೆಯರು ತಮ್ಮ ಕೆಲಸದ ಅವಧಿಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಿಕೊಂಡರೆ, ಕಡಿಮೆ ಕೌಶಲ್ಯ ಹೊಂದಿದ ವಿವಾಹಿತ ಮಹಿಳೆಯರು ಮನೆ ಕೆಲಸಗಳಿಗೆ ಮೀಸಲಿರಿಸಿದ್ದ ಸಮಯವನ್ನು ಮರುಹಂಚಿಕೆ ಮಾಡಿಕೊಂಡಿದ್ದರು, ಹಾಗೂ ನಿರುದ್ಯೋಗಿ ಮಹಿಳೆಯರು ಉದ್ಯೋಗದ ಹುಡುಕಾಟವನ್ನು ತೀವ್ರಗೊಳಿಸಿದ್ದರು ಎಂದು ಅವರು ಕಂಡುಕೊಂಡರು.

ದೆಹಲಿ ನಗರದ 'ಪಿಂಕ್ ಟಿಕೆಟ್' ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಕೂಡ ಮಿಶ್ರ ವಿಧಾನಗಳ ಮೂಲಕ ಮೌಲ್ಯಮಾಪನ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ಜಂಬಾ, ಕನೂರಿ ಮತ್ತು ದೇವರಾಜ್ (2023)³ ಅವರು ಕುಟುಂಬಗಳ ಸಮೀಕ್ಷೆ ನಡೆಸಿ ಹಾಗೂ ಸಾರಿಗೆ ಬಳಕೆಯ ದತ್ತಾಂಶಗಳನ್ನು ವಿಶ್ಲೇಷಿಸಿ ಮಹಿಳೆಯರ ಪ್ರಯಾಣದ ಪ್ರಮಾಣ ಹೇಗೆ ಬದಲಾಗಿದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಪರಿಶೀಲಿಸಿದರು. 2019 ರಿಂದ 2023ರ ನಡುವೆ ಮಹಿಳೆಯರ ಬಸ್ ಪ್ರಯಾಣದ ಪ್ರಮಾಣ ಸುಮಾರು ಶೇಕಡ 33 ರಿಂದ ಶೇಕಡ 42ಕ್ಕೆ ಏರಿಕೆಯಾಗಿದೆ ಎಂದು ಅವರು ಕಂಡುಕೊಂಡರು. ಇದರಿಂದ ಮಹಿಳೆಯರು ಮಾಸಿಕವಾಗಿ ಸರಾಸರಿ ₹500 ರಿಂದ ₹2,300 ರಷ್ಟು ಉಳಿತಾಯ ಮಾಡಲು ಸಾಧ್ಯವಾಯಿತು. ಸಮೀಕ್ಷೆಯಲ್ಲಿ ಭಾಗವಹಿಸಿದ ಮಹಿಳೆಯರು ಈ ಉಳಿತಾಯವನ್ನು ಮನೆಯ ಖರ್ಚು ಮತ್ತು ಆರೋಗ್ಯದ ಮೇಲೆ ವ್ಯಯಿಸುತ್ತಿರುವುದಾಗಿ ವರದಿ ಮಾಡಿದರು.

1 <http://www.nber.org/papers/w32508>

2 <https://www.theindiaforum.in/forum/freebie-or-freedom-tamil-nadus-free-bus-scheme-women>

3 <https://wri-india.org/research/fare-free-bus-travel-scheme-women-lessons-delhi>

ಈ ಯೋಜನೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಅಧ್ಯಯನಗಳ ಹಿಂದೆ ಲಿಂಗಾಧಾರಿತ ಚಲನಶೀಲತೆಯ ಕುರಿತು ವಿಶಾಲವಾದ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆಗಳಿವೆ. ಗೋಯಲ್ (2022) ಅವರ ಅಧ್ಯಯನದ ಪ್ರಕಾರ, ಒಂದು ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ದಿನದಲ್ಲಿ, ನಗರ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಶೇಕಡ 53 ರಷ್ಟು ಮಹಿಳೆಯರು ಮನೆಯ ಹೊರಗೆ ಹೋಗುವುದೇ ಇಲ್ಲ, ಇದೇ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಪುರುಷರಲ್ಲಿ ಈ ಪ್ರಮಾಣ ಕೇವಲ ಶೇಕಡ 14 ರಷ್ಟು ಆಗಿರುತ್ತದೆ. ಆದರೆ ಹದಿಹರೆಯದ ನಂತರ ವಿವಾಹ, ಮಕ್ಕಳ ಪಾಲನೆ, ಕಡಿಮೆ ಆದಾಯ ಮತ್ತು ಶೈಕ್ಷಣಿಕ ಅರ್ಹತೆಯ ಕಾರಣಗಳಿಂದಾಗಿ, ಮಹಿಳೆಯರ ಚಲನೆ ತೀವ್ರವಾಗಿ ಕುಸಿಯುತ್ತದೆ. ಇದೇ ರೀತಿ, ಗೋಸಾವಿ & ದಿತ್ತಕವಿ (2024) ಅವರು ನಗರ ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮೀಣ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಭಾರತೀಯ ಮಹಿಳೆಯರು ಎದುರಿಸುವ ಪ್ರಯಾಣದ ಅಡಚಣೆಗಳನ್ನು ದಾಖಲಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಈ ಅಧ್ಯಯನವು ಸಾಮಾಜಿಕ ಹಾಗೂ ಸಾಂಸ್ಕೃತಿಕ ರೀತಿರಿವಾಜುಗಳು ಮಹಿಳೆಯರ ಚಲನೆಯನ್ನು ಹೇಗೆ ನಿರ್ಬಂಧಿಸುತ್ತವೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಮತ್ತೊಮ್ಮೆ ಸ್ಪಷ್ಟಪಡಿಸುತ್ತದೆ.

ಕರ್ನಾಟಕದ ಶಕ್ತಿ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಸಮೀಕ್ಷಾ ಆಧಾರಿತ ಮಾಹಿತಿಯ ಮೂಲಕ ವಿಶ್ಲೇಷಿಸಲಾಗಿದೆ. ಫಿಸ್ಕಲ್ ಪಾಲಿಸಿ ಇನ್ಸ್ಟಿಟ್ಯೂಟ್ ಮತ್ತು ಜಸ್ಟ್ ಜಾಬ್ಸ್ ನೆಟ್ವರ್ಕ್ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು ನಡೆಸಿದ, ಸುಮಾರು 26,000 ಮಹಿಳೆಯರನ್ನು ಒಳಗೊಂಡ ಅಧ್ಯಯನವು, ಯೋಜನೆಯ ಮೊದಲ ವರ್ಷದಲ್ಲಿ ಮಹಿಳಾ ಕಾರ್ಮಿಕರ ಭಾಗವಹಿಸುವಿಕೆಯ ಪ್ರಮಾಣ ಶೇಕಡ 25.3 ರಿಂದ ಶೇಕಡ 30.2 ಕ್ಕೆ ಏರಿಕೆಯಾಗಿದೆ ಎಂದು ತೋರಿಸಿದೆ. ಸಮೀಕ್ಷೆಯಲ್ಲಿ ಭಾಗವಹಿಸಿದ ಶೇಕಡ 57 ರಷ್ಟು ಮಹಿಳೆಯರು ಉದ್ಯೋಗಗಳಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಿನ ಅವಕಾಶ ಪಡೆದಿರುವುದಾಗಿ ಹಾಗೂ ಶೇಕಡ 49 ರಷ್ಟು ಮಹಿಳೆಯರು ಸಮುದಾಯ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳಲ್ಲಿ ತಮ್ಮ ಪಾಲ್ಗೊಳ್ಳುವಿಕೆ ಹೆಚ್ಚಾಗಿದೆ ಎಂದು ತಿಳಿಸಿದ್ದಾರೆ.

1.2 ನಗದು ವರ್ಗಾವಣೆಗಳು vs ಉಚಿತ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸೇವೆಗಳು: ನೀತಿಯ ದ್ವಿಮಾರ್ಗ

ಮೂಲತಃ, ಶಕ್ತಿ ಯೋಜನೆಯು ಮಹಿಳೆಯರು ಅವಕಾಶಗಳನ್ನು ಪಡೆದುಕೊಳ್ಳುವ ಹಾದಿಯಲ್ಲಿ ತೊಡಕುಗಳಾಗಿ ಕಾಡುವ ಹಲವು ಪರಸ್ಪರ ಸಂಬಂಧಿತ ಅಡಚಣೆಗಳಿಗೆ ಪ್ರತಿಸ್ಪಂದನವಾಗಿದೆ. ಮಹಿಳೆಯರು ಉದ್ಯೋಗಕ್ಕೆ ಸೇರುವ ಪ್ರಮಾಣ ಹೆಚ್ಚಾಗದೆ ಸ್ಥಗಿತಗೊಳ್ಳುವುದು, ಕುಟುಂಬದ ಸಾರಿಗೆ ಖರ್ಚು ಏರುತ್ತಿರುವುದು, ಸುರಕ್ಷಿತ, ವಿಶ್ವಾಸಾರ್ಹ ಹಾಗೂ ಕಡಿಮೆ ಬೆಲೆಯ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಸರಿಯಾಗಿ ಲಭ್ಯವಿಲ್ಲದಿರುವುದು ಈ ಅಡಚಣೆಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಮುಖವಾಗಿವೆ. ಈ ಯೋಜನೆಯು ಮಹಿಳೆಯರಿಗೆ ನೇರ ನಗದು ಸಹಾಯವನ್ನು ನೀಡುವ ಬದಲು, ರಾಜ್ಯದ ಸಾಮಾನ್ಯ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಉಚಿತ ಪ್ರಯಾಣದ ಸೌಲಭ್ಯವನ್ನು ಒದಗಿಸುತ್ತದೆ. ಆ ಮೂಲಕ ಅವರಿಗೆ ಮುಕ್ತವಾಗಿ ಮತ್ತು ತಮ್ಮ ಇಚ್ಛೆಯ ಅನುಸಾರ ಚಲನೆಗೆ ಅವಕಾಶ ಸೃಷ್ಟಿಯಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ರೀತಿಯ ಸೇವಾ ರೂಪದ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಯೋಜನೆ, ಇತ್ತೀಚಿನ ನಗದು ವರ್ಗಾವಣೆಯಂತಹ ಪ್ರಚಲಿತ ಕಲ್ಯಾಣ ಯೋಜನೆಗಳ ಪ್ರವೃತ್ತಿಗೆ ವಿರುದ್ಧವಾಗಿ ನಿಲ್ಲುತ್ತದೆ.

ಶಕ್ತಿ ಯೋಜನೆಯು ಭಾರತೀಯ ಸಾಮಾಜಿಕ ನೀತಿಯಲ್ಲಿ ಒಂದು ಸಾಮಾನ್ಯ ಪ್ರಶ್ನೆಯನ್ನು ಸಹ ಎತ್ತುತ್ತದೆ: ಉಚಿತ ಸಾರಿಗೆಯಂತಹ ಸೇವಾರೂಪದ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸೇವೆಗಳು, ವೈಯಕ್ತಿಕವಾಗಿ ನಗದು ವರ್ಗಾವಣೆ ಮಾಡುವುದಕ್ಕಿಂತ ಶ್ರೇಷ್ಠವೇ? ಈ ವ್ಯತ್ಯಾಸದ ಕುರಿತು ಆರ್ಥಿಕ ತಜ್ಞರು ದೀರ್ಘಕಾಲದಿಂದ ಚರ್ಚಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಆಡಳಿತಾತ್ಮಕವಾಗಿ ನೋಡಿದಾಗ ನಗದನ್ನು ಹಸ್ತಾಂತರಿಸುವುದು ಸರಳ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆಯಾಗಿದೆ ಮತ್ತು ಫಲಾನುಭವಿಗಳಿಗೆ ಬಳಕೆಯ ಸ್ವಾತಂತ್ರ್ಯ ನೀಡುತ್ತವೆ. ಆದರೆ ಅವುಗಳು ಯಶಸ್ವಿಯಾಗಲು ಸರಿಯಾಗಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುವ ಮಾರುಕಟ್ಟೆಗಳು ಮತ್ತು ಸೇವಾ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗಳ ಅಸ್ತಿತ್ವದ ಅಗತ್ಯವಿದೆ. ಇದಕ್ಕೆ ವಿರುದ್ಧವಾಗಿ, ಉಚಿತ ಬಸ್ ಪ್ರಯಾಣವು ಉಚಿತವಾಗಿ ಸಾರಿಗೆ ಸೌಲಭ್ಯ ದೊರೆಯುವಂತೆ ನೋಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತದೆ, ಆದರೆ ಇದು ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆಯಲ್ಲಿ ಆರ್ಥಿಕ ಶಿಸ್ತನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಬಹುದು ಮತ್ತು/ಅಥವಾ ಅದರ ಬಗೆಗಿನ ಒಲವು ಇದೆಯೋ ಇಲ್ಲವೋ ಎಂಬುದನ್ನು ಸಹ ಇದು ಅವಲಂಬಿಸಿರುತ್ತದೆ.

ನಗದು ವರ್ಗಾವಣೆಯು ಫಲಾನುಭವಿಗಳಿಗೆ ಸಂಪನ್ಮೂಲಗಳ ಬಳಕೆಯ ಆಯ್ಕೆಯನ್ನು ನೀಡುತ್ತವೆ ಮತ್ತು ಆಡಳಿತದ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದಲೂ ಅವುಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆಗೆ ಕಡಿಮೆ ವೆಚ್ಚವಾಗಬಹುದು. ಆದರೆ ಅವು ಪ್ರಾಥಮಿಕವಾಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳ ಲಭ್ಯತೆಯನ್ನು ನಿರ್ಧರಿಸುವ, ಸುರಕ್ಷಿತ ಮತ್ತು ಸುಲಭವಾಗಿ ಕೈಗೆಟುಕುವ ಬಸ್ಸುಗಳ ಕೊರತೆಯಂತಹ ರಚನಾತ್ಮಕ ಸಮಸ್ಯೆಗಳನ್ನು ಪರಿಹರಿಸುವುದಿಲ್ಲ.

ಇದಕ್ಕೆ ಭಿನ್ನವಾಗಿ, ವಿಶೇಷವಾಗಿ ನಗರಗಳಲ್ಲಿ, ಸಾರ್ವತ್ರಿಕ ಪ್ರಯಾಣಕ್ಕೆ ಅನುವು ಮಾಡಿಕೊಡುವುದರಿಂದ ಮಹಿಳೆಯರ ಸಾಮರ್ಥ್ಯಗಳು ವೃದ್ಧಿಯಾಗುತ್ತದೆ: ಅವರು ಉತ್ತಮ ಉದ್ಯೋಗಗಳನ್ನು ಹುಡುಕಬಹುದು, ಕಾಲೇಜಿಗೆ ಹೋಗಬಹುದು, ಆರೋಗ್ಯ ಸೇವೆಗಳನ್ನು ಪಡೆಯಬಹುದು, ಖರೀದಿ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯನ್ನು ವಿಸ್ತರಿಸಬಹುದು ಅಥವಾ ಪ್ರಯಾಣದ ವೆಚ್ಚದಿಂದ ನಿರ್ಬಂಧಿತರಾಗದೆ ನಾಗರಿಕ ಜೀವನದಲ್ಲಿ ಭಾಗವಹಿಸಬಹುದು.

ಇಂತಹ ಯೋಜನೆಯು ಸಾಮಾಜಿಕ ಅವಕಾಶಗಳ ಭೌಗೋಳಿಕ ವಿನ್ಯಾಸವನ್ನೇ ಬದಲಾಯಿಸಬಹುದಾದ ಸಾಮರ್ಥ್ಯ ಹೊಂದಿದೆ. ಚಲನಶೀಲತೆಯು ವಿನಿಮಯಯೋಗ್ಯ ವಸ್ತುವಲ್ಲ. ಮಹಿಳೆಯರಿಗೆ ತಿಂಗಳಿಗೆ ₹1,000 ನೀಡುವುದರಿಂದ ಅಸುರಕ್ಷಿತ ಅಥವಾ ಲಭ್ಯವಿಲ್ಲದ ಸಾರಿಗೆಯ ರಚನಾತ್ಮಕ ಸಮಸ್ಯೆ ಪರಿಹಾರ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ. ಒಂದು ಸೇವೆಯನ್ನು ಒದಗಿಸುವ ಮೂಲಕ, ಸರ್ಕಾರವು ಬಳಕೆಯ ಮಾದರಿಗಳನ್ನು ರೂಪಿಸುತ್ತದೆ, ಸಾಮಾಜಿಕ ರೂಢಿಗಳನ್ನು ಬದಲಾಯಿಸುತ್ತದೆ (ಉದಾ: ರಾತ್ರಿ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಮಹಿಳೆಯರು ಒಂಟಿಯಾಗಿ ಪ್ರಯಾಣಿಸುವುದು), ಮತ್ತು ಹೊರಗಿನ ಪ್ರಯೋಜನಗಳನ್ನು ಸೃಷ್ಟಿಸುತ್ತದೆ (ಸಂಚಾರದ ಅಡಚಣೆ ಕಡಿಮೆಯಾಗುವುದು, ಆರ್ಥಿಕ ಭಾಗವಹಿಸುವಿಕೆ ಹೆಚ್ಚಾಗುವುದು). ಈ ಅರ್ಥದಲ್ಲಿ, ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸೇವೆಗಳು, ವಿಶೇಷವಾಗಿ ಸ್ಥಳೀಯ ಚಲನಶೀಲತೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದವುಗಳನ್ನು ನಗದು ಮೂಲಕ ಬದಲಾಯಿಸಲು ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ.

ಈ ಯೋಜನೆಯ ಉದ್ದೇಶಿತ ಗುರಿಯು ಮಹಿಳೆಯರ ಅಗತ್ಯ ಚಲನೆಗೆ ಅವಕಾಶ ಮಾಡಿಕೊಡುವುದಾಗಿದ್ದರೂ, ಇದನ್ನು ಮನರಂಜನೆ ಅಥವಾ ಪ್ರವಾಸ ಮಾಡಲು ಬಳಸಲಾಗುತ್ತಿದೆ ಎಂದು ಶಕ್ತಿ ಯೋಜನೆಯ ಟೀಕಾಕಾರರು ಆತಂಕ ವ್ಯಕ್ತಪಡಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಮಹಿಳೆಯರು ಗುಂಪುಗಳಲ್ಲಿ ಬಸ್ ಏರಿ ತೀರ್ಥಯಾತ್ರೆಗೋ ಕೆಲಸಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಬೇರೆ ಪ್ರಯಾಣಗಳನ್ನೋ ಮಾಡುತ್ತಿರುವುದನ್ನು ಮಾಧ್ಯಮ ವರದಿಗಳು ತೋರಿಸಿವೆ. ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಅತಿಯಾದ ಜನಸಂದಣಿ ಉಂಟಾಗಿರುವುದನ್ನು ಬೆರಳು ಮಾಡಿರುವ ವರದಿಗಳು ಮತ್ತು ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಉತ್ಪಾದಕವಾಗಿ ಪ್ರಯಾಣವನ್ನು ಬಳಸುವ ಬದಲು ಮನರಂಜನೆಗಾಗಿ ಪ್ರವಾಸ ಕೈಗೊಳ್ಳಲು ಉಚಿತ ಪ್ರಯಾಣವನ್ನು ಒದಗಿಸುವುದು ಎಷ್ಟು ಸಮರ್ಪಕ ಎಂದು ಪ್ರಶ್ನಿಸಿವೆ⁴. ಒಂದು ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣದ ಮಾದರಿಗಳು ಬದಲಾಗಿವೆಯೇ; ಬದಲಾವಣೆ ಆಗಿದ್ದರೆ ಅದು ಶಿಕ್ಷಣ, ಆರೋಗ್ಯ ಸೇವೆ ಮತ್ತು ಸಾಮಾಜಿಕ ಚಲನಶೀಲತೆಯನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಿರುವುದನ್ನು ಸೂಚಿಸುತ್ತದೆಯೇ ಎಂಬುದರ ಆಧಾರದಲ್ಲಿ ಈ ಪರಿಶೀಲನೆಯನ್ನು ಮಾಡಬಹುದು. ಈ ಅಧ್ಯಯನದಲ್ಲಿ ನಾವು ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದೊಳಗಿನ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾದರಿಗಳ ಮೇಲೆ ಕೇಂದ್ರೀಕರಿಸುತ್ತೇವೆ.

1.3 ಬಿಎಂಟಿಸಿ ಮತ್ತು ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ಸಾರಿಗೆಯ ಸವಾಲು

ಶಕ್ತಿ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಜಾರಿಗೆ ತಂದಿರುವ ನಾಲ್ಕು ರಾಜ್ಯ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಗಳಲ್ಲಿ (ಕೆಎಸ್ಆರ್‌ಟಿಸಿ, ಎನ್‌ಡಬ್ಲ್ಯುಕೆಆರ್‌ಟಿಸಿ, ಕೆಕೆಆರ್‌ಟಿಸಿ, ಮತ್ತು ಬಿಎಮ್‌ಟಿಸಿ) ಕಾರ್ಯಚಾರಣೆಯಲ್ಲಿ ಅತ್ಯಂತ ಹೆಚ್ಚು ಪರಿವರ್ತನೆಯನ್ನು ಅನುಭವಿಸಿದ ಸಂಸ್ಥೆ ಬಿಎಂಟಿಸಿ ಆಗಿದೆ. ಒಂದು ಕೋಟಿ ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಹೊಂದಿರುವ ಹಾಗೂ ಭಾರತದ ಅತ್ಯಂತ ಸಂಚಾರ ದಟ್ಟಣೆಯುಳ್ಳ ನಗರಗಳಲ್ಲಿ ಒಂದಾದ ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಬಿಎಂಟಿಸಿಯ ಸುಮಾರು 6,500 ಬಸ್‌ಗಳ ಮೇಲೆ ಅವಲಂಬಿತವಾಗಿದೆ. ಕಳೆದ ಹಲವು ವರ್ಷಗಳಿಂದ, ಖಾಸಗಿ ವಾಹನ ಬಳಕೆಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳ ಮತ್ತು ಮೆಟ್ರೊ ಹಾಗೂ ಕೊನೆಯ ಮೈಲಿ ಸಂಪರ್ಕದ ಅಸಮರ್ಪಕ ಸಂಯೋಜನೆಯ ಕಾರಣದಿಂದಾಗಿ, ಅದರ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆ ಇಳಿಮುಖವಾಗಿತ್ತು⁵.

ಆದರೆ ಶಕ್ತಿ ಯೋಜನೆಯ ಅನುಷ್ಠಾನದಿಂದಾಗಿ ಈ ಪ್ರವೃತ್ತಿಯಲ್ಲಿ ನಾಟಕೀಯ ಬದಲಾವಣೆ ಕಂಡುಬಂದಿತು. ಯೋಜನೆಯು ಜಾರಿಗೆ ಬಂದ ಮೊದಲ ಮೂರು ತಿಂಗಳಲ್ಲೇ ಬಿಎಂಟಿಸಿಯ ದೈನಂದಿನ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆ ಸುಮಾರು ಶೇಕಡ 40 ರಷ್ಟು ಏರಿಕೆ ಕಂಡಿತು, ಮತ್ತು ಒಟ್ಟು ಪ್ರಯಾಣಿಕರಲ್ಲಿ ಅರ್ಧಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ಮಹಿಳೆಯರಿದ್ದರು. ಮುಂದಿನ ವಿಭಾಗವು ಈ ಬದಲಾವಣೆಯ ಮಾದರಿಯನ್ನು ವಿವರಿಸುತ್ತದೆ.

4 CNBC TV18, The Indian Express

5 <https://www.moneycontrol.com/news/business/reversing-the-trend-bengalurus-bmtc-regains-ridership-with-free-bus-travel-for-women-10846551.html>

ಅಧ್ಯಾಯ 2:

ನಮ್ಮ ಅಧ್ಯಯನ

ಬಿಎಂಟಿಸಿಯು ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಬಸ್ಸಿನ ಪ್ರತಿ ಪ್ರಯಾಣದ ಬಗ್ಗೆ ನಿರ್ವಾಹಕರು ನಮೂದಿಸಿದ ಮಾಹಿತಿಯ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ, ಯಾವ ಬಸ್ ಯಾವ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಚಲಿಸುತ್ತಿದೆ, ಅದರಲ್ಲಿ ಎಷ್ಟು ಮಂದಿ ಪ್ರಯಾಣಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ ಎಂಬ ವಿವರವಾದ, ವಿಭಜಿತ ಮಾಹಿತಿಯನ್ನು ಸಂಗ್ರಹಿಸುತ್ತದೆ. ನಗರದ ಎಲ್ಲ ಬಸ್ ಡಿಪೋಗಳಿಂದ ಈ ದಾಖಲೆಗಳನ್ನು ಸಂಗ್ರಹಿಸಿ ಸಂಯೋಜಿಸಿದ ಬಿಎಂಟಿಸಿ ಅಧಿಕಾರಿಗಳ ಮೂಲಕ ನಾವು ಈ ಮಾಹಿತಿಯನ್ನು ಪಡೆದಿದ್ದೇವೆ. ಬಿಎಂಟಿಸಿ ಸಂಗ್ರಹಿಸಿದ ಈ ದತ್ತಾಂಶಗಳಲ್ಲಿ ಒಂದು ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ಬಸ್ ಪ್ರಯಾಣದಲ್ಲಿ ಶಕ್ತಿ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಬಳಸಿದ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆ ಹಾಗೂ ಬಳಸದೆ ಇರುವ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ನಿಖರ ಸಂಖ್ಯೆ ಇದೆ. ಯೋಜನೆಯ ವಿನ್ಯಾಸದ ಪ್ರಕಾರ, ಶಕ್ತಿ ಯೋಜನೆಯ ಪ್ರಯೋಜನ ಪಡೆಯುವವರೆಲ್ಲರೂ ಮಹಿಳೆಯರೇ ಆಗಿರುತ್ತಾರೆ ಎಂದು ನಮಗೆ ಗೊತ್ತು. ಆದರೆ ಶಕ್ತಿ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಬಳಸದಿರುವ ಎಲ್ಲ ಪ್ರಯಾಣಿಕರೂ ಪುರುಷರೇ ಆಗಿರುತ್ತಾರೆ ಎಂಬುದನ್ನು ದೃಢವಾಗಿ ಹೇಳಲಾಗುವುದಿಲ್ಲ, ಏಕೆಂದರೆ ಈ ಯೋಜನೆಯು ರಾಜ್ಯದ ಮಹಿಳೆಯರಿಗೆ ಮಾತ್ರ ಮೀಸಲಾಗಿದೆ. ಈ ಸಣ್ಣ ಮಿತಿಯು ನಮ್ಮ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆಯ ಮೇಲೆ ಯಾವುದೇ ಪರಿಣಾಮ ಬೀರುವುದಿಲ್ಲ. ಏಕೆಂದರೆ ನಾವು ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಸುವ ಮಹಿಳೆಯರ ಸಂಖ್ಯೆಯನ್ನು ಮಾತ್ರ ಗಮನಿಸುತ್ತಿದ್ದೇವೆ; ಆದ್ದರಿಂದ ಅತ್ಯಂತ ಕಠಿಣ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿಯೂ ನಮ್ಮ ಫಲಿತಾಂಶಗಳಲ್ಲಿ ಮಹಿಳಾ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆ ಸ್ವಲ್ಪ ಕಡಿಮೆ ಕಾಣಿಸುವ ಸಾಧ್ಯತೆ ಇದೆ. ಇದರ ಜೊತೆಗೆ, ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಬಸ್ಸು ಪ್ರಯಾಣದ ದತ್ತಾಂಶವು ಶಕ್ತಿಯೇತರ ಟಿಕೆಟ್‌ಗಳಿಂದ ಬಂದ ಒಟ್ಟು ಆದಾಯ ಮತ್ತು ಶಕ್ತಿ ಯೋಜನೆಯಡಿ ಉಚಿತ ಪ್ರಯಾಣದಿಂದ ಉಂಟಾದ ನಷ್ಟದ ಮಾಹಿತಿಯನ್ನು (ಇನ್ನು ಮುಂದೆ 'ಶಕ್ತಿ ಸಬ್ಸಿಡಿ' ಎಂದು ಕರೆಯಲಾಗುತ್ತದೆ) ಒದಗಿಸುತ್ತದೆ.

ನಾವು ಜನವರಿ 2023ರಿಂದ ಜನವರಿ 2025ರ ವರೆಗೆ ಬಿಎಂಟಿಸಿ ನಡೆಸಿದ ಅಂತಹ 2.89 ಕೋಟಿಗೂ ಹೆಚ್ಚು ಪ್ರಯಾಣಗಳ ಮಾಹಿತಿಯನ್ನು ವಿಶ್ಲೇಷಿಸಿದ್ದೇವೆ. ಶಕ್ತಿ ಯೋಜನೆ 2023ರ ಜೂನ್ 11ರಂದು ಜಾರಿಗೆ ಬಂದಿತು. ಅಂದರೆ, ಯೋಜನೆ ಜಾರಿಯಾಗುವುದಕ್ಕೂ ಮೊದಲು ಆರು ತಿಂಗಳ ಪ್ರಯಾಣ-ಮಟ್ಟದ ಮಾಹಿತಿ ಮತ್ತು ಯೋಜನೆ ಜಾರಿಯಾದ ನಂತರದ 18 ತಿಂಗಳ ಮಾಹಿತಿಯನ್ನು ಹೋಲಿಕೆ ಮಾಡಬಹುದು. ನಮ್ಮ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆಯನ್ನು ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಮೂರು ಉಪಭಾಗಗಳಾಗಿ ವಿಂಗಡಿಸಲಾಗಿದೆ: ಮೊದಲಿಗೆ ಯೋಜನೆ ಅನುಷ್ಠಾನಕ್ಕೆ ಬರುವ ಮೊದಲು ಮತ್ತು ನಂತರದ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆ ಮತ್ತು ಆದಾಯದ (ಮತ್ತು ಸಬ್ಸಿಡಿಯ) ಪ್ರವೃತ್ತಿಗಳನ್ನು ಇಲ್ಲಿ ನೀಡಲಾಗುವುದು. ನಂತರ, ನಾವು ಎರಡು ವಿಶಿಷ್ಟ ಪ್ರಕರಣ ಅಧ್ಯಯನಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸುತ್ತೇವೆ. ಅಂತಿಮವಾಗಿ, ಈ ಯೋಜನೆ ಮಹಿಳೆಯರು ಉದ್ಯೋಗ ಮಾರುಕಟ್ಟೆಗಳಿಗೆ ಪ್ರವೇಶಿಸಲು ಹೇಗೆ ನೆರವಾಗುತ್ತದೆ ಎಂಬುದಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಕೆಲವು ಸಾಕ್ಷ್ಯಾಧಾರಗಳನ್ನು ನೀಡುತ್ತೇವೆ. ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಉಪವಿಭಾಗದಲ್ಲೂ, ಅದರ ಸಂಬಂಧಿತ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆಗೆ ನಾವು ಆ ಮಾಹಿತಿಯನ್ನು ಹೇಗೆ ಬಳಸಿದ್ದೇವೆ ಎಂಬುದರ ಕುರಿತು ವಿವರವಾದ ಟಿಪ್ಪಣಿ ನೀಡಲಾಗಿದೆ.

2.1 ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಮತ್ತು ಆದಾಯದ ಪ್ರವೃತ್ತಿಗಳು

ಈ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ, ನಾವು ವಿಶ್ಲೇಷಿಸಿದ 2.7 ಕೋಟಿಗೂ ಹೆಚ್ಚು ಪ್ರಯಾಣಗಳ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆ ಮತ್ತು ಆದಾಯದ ಪ್ರವೃತ್ತಿಗಳ ಪ್ರಮುಖ ಅಂಕಿ-ಅಂಶಗಳನ್ನು ಪ್ರಸ್ತುತಪಡಿಸುತ್ತೇವೆ⁶.

6 ಪ್ರಯಾಣಗಳು ಮತ್ತು ಅಸಾಮಾನ್ಯ ಪ್ರಯಾಣಗಳನ್ನು ಗುರುತಿಸಿದ್ದೇವೆ. ಉದಾಹರಣೆಗೆ, ಒಂದೇ ಪ್ರಯಾಣದಲ್ಲಿ 500ಕ್ಕೂ ಹೆಚ್ಚು ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ದಾಖಲಿಸಿದ್ದ ಸುಮಾರು 5 ಲಕ್ಷ ಪ್ರಯಾಣಗಳನ್ನು ನಾವು ದತ್ತಾಂಶದಿಂದ ತೆಗೆದುಹಾಕಿದ್ದೇವೆ. ಹೀಗೆ ತೆಗೆದು ಹಾಕಲಾದ ಪ್ರಯಾಣಗಳು ಒಟ್ಟು ಎಲ್ಲ ಬಸ್ ಪ್ರಯಾಣಗಳಲ್ಲಿ ಕೇವಲ ಶೇಕಡ 1ರ ಭಾಗ ಮಾತ್ರ ಆಗಿರುವುದರಿಂದ ಇದರಿಂದ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆಗೆ ಯಾವುದೇ ಮಹತ್ವದ ನಷ್ಟವಾಗಿಲ್ಲ. ಉಳಿದ ಶೇಕಡ 99 ರಷ್ಟು ಬಸ್ ಪ್ರಯಾಣಗಳ ಪೈಕಿ ಅತಿಯಾದ ಆದಾಯ ವರದಿ ಮಾಡಿದ್ದ (ಒಂದು ಪ್ರಯಾಣದಲ್ಲಿ ಶಕ್ತಿ ಯೋಜನೆ ಹೊರತುಪಡಿಸಿದ ಟಿಕೆಟ್‌ಗಳಿಂದ ರೂ.6000 ಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ಆದಾಯ) ಎಲ್ಲ ಪ್ರಯಾಣಗಳನ್ನೂ ಹೊರತುಪಡಿಸಿದ್ದೇವೆ. ಅಂತಿಮವಾಗಿ, ನಕಲಿ ದಾಖಲೆಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಹಾಕಿದ ನಂತರ, ಸುಮಾರು 2.7 ಕೋಟಿಗೂ ಹೆಚ್ಚು ವಿಶಿಷ್ಟ ಪ್ರಯಾಣಗಳ ಶುದ್ಧ ಮಾಹಿತಿಯನ್ನು ನಾವು ಹೊಂದಿದ್ದೇವೆ. ಈ ಉಪವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ನೀಡಲಾಗಿರುವ ಎಲ್ಲ ಕೋಷ್ಟಕಗಳು ಮತ್ತು ಚಿತ್ರಗಳನ್ನು ಈ 2.7 ಕೋಟಿಗೂ ಹೆಚ್ಚು ಪ್ರಯಾಣಗಳ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆಯ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಪ್ರಸ್ತುತಪಡಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ 1ಎ ಯೋಜನೆ ಜಾರಿಯಾಗುವುದಕ್ಕೂ ಮೊದಲು ಮತ್ತು ನಂತರದ ಸರಾಸರಿ ದೈನಂದಿನ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಮತ್ತು ಆದಾಯದ ಸರಳ ಹೋಲಿಕೆಯನ್ನು ತೋರಿಸುತ್ತದೆ. ಯೋಜನೆ ಜಾರಿಯಾದ ನಂತರ ಎರಡರಲ್ಲೂ (ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಮತ್ತು ಆದಾಯ) ತೀವ್ರ ಏರಿಕೆ ಕಂಡುಬಂದಿರುವುದನ್ನು ನಾವು ಗಮನಿಸಬಹುದು. ಕೋಷ್ಟಕ 1ಬಿ ಈ ಎರಡು ಅವಧಿಗಳಲ್ಲಿನ ಪುರುಷ ಮತ್ತು ಮಹಿಳಾ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಅಂದಾಜು ಸಂಖ್ಯೆಯನ್ನು ಎರಡು ಊಹೆಗಳ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ನೀಡುತ್ತದೆ.

ಮೊದಲನೆಯದಾಗಿ, ಬಿಎಂಟಿಸಿ ಅಧಿಕಾರಿಗಳ ಪ್ರಕಾರ, ಶಕ್ತಿ ಯೋಜನೆ ಜಾರಿಯಾಗುವುದಕ್ಕೂ ಮೊದಲು ಮಹಿಳಾ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಪ್ರಮಾಣ ಇತಿಹಾಸದಲ್ಲೇ ಶೇಕಡ 40 ರವರೆಗೆ ಎಂದಿಗೂ ಏರಿಕೆಯಾಗಿರಲಿಲ್ಲ. ಎರಡನೆಯದಾಗಿ, ಶಕ್ತಿ ಯೋಜನೆ ಬಳಸದೆ ಪ್ರಯಾಣಿಸಿದ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಲ್ಲಿ ಗರಿಷ್ಠ ಶೇಕಡ 5 ರಷ್ಟು ಮಂದಿ ಮಹಿಳೆಯರಾಗಿದ್ದು, ಅವರು ಇತರ ರಾಜ್ಯಗಳಿಂದ ಬಂದ ವಲಸಿಗರಾಗಿರುವ ಸಾಧ್ಯತೆ ಇದೆ ಎಂದು ನಾವು ಊಹಿಸಿದ್ದೇವೆ. ಕೋಷ್ಟಕ 1ಬಿ ಶಕ್ತಿ ಯೋಜನೆ ಜಾರಿಯಾದ ನಂತರ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಸುವ ಮಹಿಳೆಯರ ಸಂಖ್ಯೆ ಸುಮಾರು ಶೇಕಡ 151.3 ರಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚಾಗಿದೆ ಎಂದು ತೋರಿಸುತ್ತದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ 1ಎ: ಬಿಎಂಟಿಸಿ ಬಸ್ಸುಗಳ ಸರಾಸರಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆ ಮತ್ತು ಆದಾಯ

ಪ್ರಯಾಣ ಚೀಟಿಯ ವಿಧ	ಅಳತೆ	ಶಕ್ತಿ ಯೋಜನೆಯ ಜಾರಿಗೂ ಮೊದಲು	ಶಕ್ತಿ ಯೋಜನೆಯ ಜಾರಿಯ ನಂತರ
ಶಕ್ತಿ ಯೋಜನೆಯ ಜಾರಿಯ ನಂತರ	ದೈನಂದಿನ ಸರಾಸರಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು	1,265,696	823,536.90
	ದೈನಂದಿನ ಸರಾಸರಿ ಆದಾಯ	18,482,975	12,473,9300
ಶಕ್ತಿ	ದೈನಂದಿನ ಸರಾಸರಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು	0	1,231,022.60
	ದೈನಂದಿನ ಸರಾಸರಿ ಆದಾಯ	0	15,852,7110

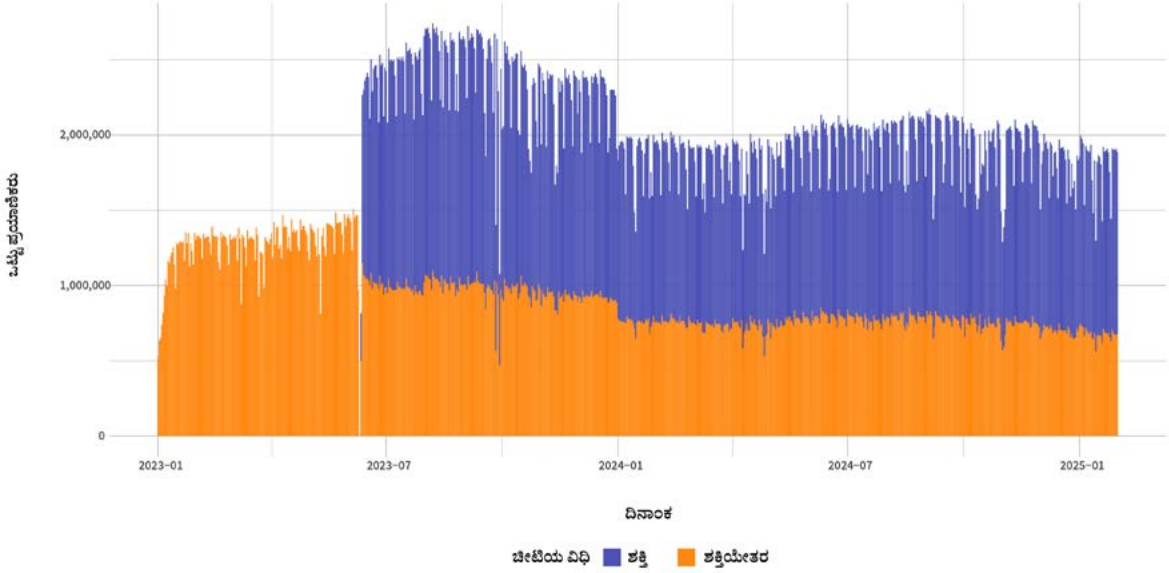
ಕೋಷ್ಟಕ 1ಬಿ: ಲಿಂಗದ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ವಿಂಗಡಿಸಲಾದ ಬಿಎಂಟಿಸಿ ಬಸ್ಸುಗಳ ಸರಾಸರಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆ ಮತ್ತು ಆದಾಯ

ವರ್ಗ	ಅಳತೆ	ಶಕ್ತಿ ಯೋಜನೆಯ ಜಾರಿಗೂ ಮೊದಲು	ಶಕ್ತಿ ಯೋಜನೆಯ ಜಾರಿಯ ನಂತರ	ಶೇಕಡವಾರು ಬದಲಾವಣೆ
ಶೇಕಡವಾರು ಬದಲಾವಣೆ	ದೈನಂದಿನ ಸರಾಸರಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು	759,417.05	782,360.00	3.02 %
ಪುರುಷ	ಅನುಪಾತ	0.60	0.38	
ಮಹಿಳೆ	ದೈನಂದಿನ ಸರಾಸರಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು	506,278.40	1,272,199.40	151.30 %
ಮಹಿಳೆ	ಅನುಪಾತ	0.40	0.62	

ಸೂಚನೆ: ಈ ಮೌಲ್ಯಗಳನ್ನು ಮೇಲೆ ತಿಳಿಸಿದ ಊಹೆಗಳ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಪಡೆಯಲಾಗಿದೆ

ಚಿತ್ರ 1ರಲ್ಲಿ 2023ರ ಜೂನ್ 11ರಂದು ಶಕ್ತಿ ಯೋಜನೆ ಜಾರಿಗೆ ಬರುವುದಕ್ಕೂ ಮೊದಲ 160 ದಿನಗಳು ಮತ್ತು ನಂತರದ 600 ದಿನಗಳ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಬಿಎಂಟಿಸಿ ಬಸ್ಸುಗಳ ದೈನಂದಿನ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆಯನ್ನು ತೋರಿಸಲಾಗಿದೆ. ಪ್ರತಿ ಬಾರ್ ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ದಿನದಂದು ಬಿಎಂಟಿಸಿ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಸಿದ ಒಟ್ಟು ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆಯನ್ನು ಸೂಚಿಸುತ್ತದೆ. ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಬಾರ್ ನ ಒಳಗೆ ಕಿತ್ತಳೆ ಬಣ್ಣದ ಭಾಗವು ಆ ದಿನದಂದು ಶಕ್ತಿ ಯೋಜನೆ ಬಳಸದಿರುವ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಪ್ರಮಾಣವನ್ನು, (ಮತ್ತು ನೀಲಿ ಬಣ್ಣದ ಭಾಗವು ಶಕ್ತಿ ಯೋಜನೆಯ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಪ್ರಮಾಣವನ್ನು) ತೋರಿಸುತ್ತದೆ. ಯೋಜನೆ ಜಾರಿಗೊಳಿಸುವ ಮೊದಲು, ದೈನಂದಿನ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆ ಸಾಪೇಕ್ಷವಾಗಿ ಸ್ಥಿರವಾಗಿತ್ತು, ಇದು ಬಸ್ ಬಳಕೆದಾರರ ಪ್ರಯಾಣದ ಮಾದರಿಗಳು ಸ್ಥಿರವಾಗಿದ್ದವು ಎಂಬುದನ್ನು

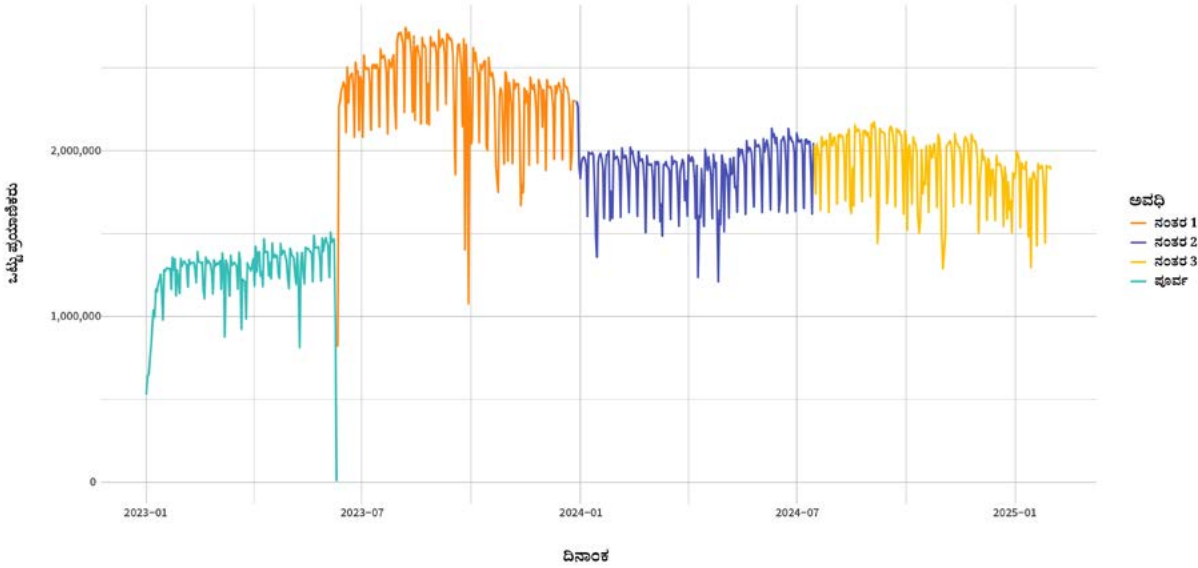
ಸೂಚಿಸುತ್ತದೆ. ಆದರೆ ಯೋಜನೆ ಜಾರಿಗೆ ಬಂದ ತಕ್ಷಣ, ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ತೀವ್ರವಾಗಿ ಗಮನಾರ್ಹ ಏರಿಕೆ ಕಂಡುಬಂದಿದೆ, ಬಾರ್ಗ್‌ಗಳ ಎತ್ತರವು ಇದನ್ನು ಸ್ಪಷ್ಟಪಡಿಸುತ್ತವೆ. ಆರಂಭಿಕ ವಾರಗಳಲ್ಲಿ ಈ ಏರಿಕೆ ವಿಶೇಷವಾಗಿ ತೀಕ್ಷ್ಣವಾಗಿದ್ದು, ಯೋಜನೆಗೂ ಮುಂಚಿನ ಮಟ್ಟಗಳಿಗೆ ಹೋಲಿಸಿದರೆ ಬಹಳ ವ್ಯತ್ಯಾಸ ಕಂಡುಬರುತ್ತದೆ. ಆರಂಭಿಕ ಹೆಚ್ಚಳದ ನಂತರ, ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆ ಸ್ವಲ್ಪ ಇಳಿದರೂ, ಅದು ವಿಶ್ಲೇಷಣಾ ಅವಧಿಯಾದ್ಯಂತ ಅನುಷ್ಠಾನ-ಪೂರ್ವ ಅವಧಿಯ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸರಾಸರಿ ಸಂಖ್ಯೆಗಿಂತ ಗಣನೀಯವಾಗಿ ಉನ್ನತ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ನಿರಂತರವಾದ ಸ್ಥಿರತೆಯನ್ನು ಕಾಯ್ದುಕೊಂಡಿದೆ.



ಚಿತ್ರ 1: ದೈನಂದಿನ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಪ್ರವೃತ್ತಿಗಳು: ಶಕ್ತಿ ಮತ್ತು ಶಕ್ತಿಯೇತರ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು

ಈ ರೀತಿಯಾಗಿ ಆರಂಭದಲ್ಲಿ ಕಂಡುಬಂದ ನಾಟಕೀಯ ಏರಿಕೆಯು, ಶಕ್ತಿ ಯೋಜನೆಯ ತಕ್ಷಣದ ಮತ್ತು ಗಮನಾರ್ಹ ಪರಿಣಾಮವನ್ನು ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗಿ ತೋರಿಸುತ್ತದೆ. ಇದು ಸಾಮಾಜಿಕ-ಆರ್ಥಿಕ ಕಾರಣಗಳಿಂದ ಮೊದಲಿಗೆ ತಮಗೆ ಲಭ್ಯವಾಗದಿದ್ದ, ಸುಲಭವಾಗಿ ಕೈಗೆಟುಕುವ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಮಹಿಳೆಯರಲ್ಲಿ ಅಡಗಿದ್ದ ಬಲವಾದ ಬೇಡಿಕೆಯನ್ನು ಸೂಚಿಸುತ್ತಿರಬಹುದು. ಉತೆಂಗ್ ಮತ್ತು ಟರ್ನರ್ (2019) ಅವರ ಸಂಶೋಧನೆಯ ಪ್ರಕಾರ, ಮಹಿಳೆಯರ ಚಲನಶೀಲತೆಯನ್ನು, ವಿಶೇಷವಾಗಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಶೀಲ ದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಭಾವಿಸುತ್ತಿರುವ ಅತ್ಯಂತ ನಿರ್ಣಾಯಕ ಅಂಶಗಳಲ್ಲಿ ಸುಲಭವಾಗಿ ಕೈಗೆಟುಕುವ ವೆಚ್ಚವು ಒಂದಾಗಿದೆ. ಭಾರತದ ನಗರಗಳಲ್ಲಿ ಲಿಂಗ ಮತ್ತು ಸಾರಿಗೆ ಕುರಿತ ಅಧ್ಯಯನಗಳೂ ಸಹ ಮಹಿಳೆಯರ ಚಲನಶೀಲತೆಯ ಆಯ್ಕೆಗಳು ವೆಚ್ಚ ಕಡಿತಗಳಿಗೆ ವಿಶೇಷವಾಗಿ ಸಂವೇದಿಯಾಗಿರುತ್ತವೆ ಎಂದು ತೋರಿಸುತ್ತವೆ. ಇದರಿಂದಾಗಿ ಸಬ್ಸಿಡಿ ಅಥವಾ ಉಚಿತ ಸಾರಿಗೆ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಆರಂಭದಲ್ಲೇ ತ್ವರಿತವಾಗಿ ಸ್ವೀಕರಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ. (ಆನಂದ್ & ತಿವಾರಿ, 2006; ಶ್ರೀನಿವಾಸನ್, 2008). ಈ ಚಿತ್ರವು ಶಕ್ತಿ ಮತ್ತು ಶಕ್ತಿಯೇತರ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ದೈನಂದಿನ ಪ್ರಯಾಣದ ಪ್ರವೃತ್ತಿಗಳ ನಡುವಿನ ವ್ಯತ್ಯಾಸವನ್ನು ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗಿ ತೋರಿಸುತ್ತದೆ. ಯೋಜನೆ ಜಾರಿಗೆ ಬಂದ ನಂತರ, ಶಕ್ತಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆ ಪ್ರತಿದಿನವೂ ನಿರಂತರವಾಗಿ ಶಕ್ತಿಯೇತರ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚಾಗಿದೆ, ಅವಲೋಕಿಸಿದ ಅವಧಿಯುದ್ದಕ್ಕೂ ಈ ಪ್ರವೃತ್ತಿ ಸ್ಥಿರವಾಗಿದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ, ತಕ್ಷಣ ಹೆಚ್ಚಳ ಕಂಡು ನಂತರ ಸ್ಥಿರತೆಯನ್ನು ತೋರಿದ ಶಕ್ತಿ ಯೋಜನೆಯು ಮಹಿಳೆಯರ ಚಲನಶೀಲತೆಯನ್ನು ನಿರ್ಬಂಧಿಸುವ ಹಣಕಾಸಿನ ಅಡಚಣೆಗಳನ್ನು ಯಶಸ್ವಿಯಾಗಿ ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಿದೆ ಮತ್ತು ಅದರ ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಶಾಶ್ವತ ವರ್ತನಾತ್ಮಕ ಬದಲಾವಣೆ ಉಂಟಾಗಿದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಸೂಚಿಸುತ್ತದೆ. ಈ ಫಲಿತಾಂಶವು ಲಿಂಗ-ಸೂಕ್ಷ್ಮ ಸಾರಿಗೆ ನೀತಿಗಳನ್ನು ಲಿಂಗ ಸಮಾನತೆ, ಉದ್ಯೋಗದ ಪ್ರವೇಶಿಕೆ ಮತ್ತು ಆರ್ಥಿಕ ಸಬಲೀಕರಣವನ್ನು ಉತ್ತೇಜಿಸಲು ಅವಶ್ಯಕ ಸಾಧನಗಳೆಂದು ಗುರುತಿಸಿದ ಸಂಶೋಧನೆಗಳೊಂದಿಗೆ ಹೊಂದಿಕೊಳ್ಳುತ್ತದೆ (ಪೀಟರ್ಸ್, 2013; ಲುಕಾಸ್, 2012).

ಚಿತ್ರ 2 ದೈನಂದಿನ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಪ್ರವೃತ್ತಿಗಳನ್ನು ತೋರಿಸುತ್ತದೆ, ಆದರೆ ಯೋಜನೆ ಜಾರಿಗೆ ಬಂದ ನಂತರದ ಅವಧಿಯನ್ನು ಪ್ರತಿ ಆರು ತಿಂಗಳ ಮೂರು ಅವಧಿಗಳಾಗಿ ವಿಂಗಡಿಸುತ್ತದೆ. ಮೊದಲ ಆರು ತಿಂಗಳುಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆಯು ನಿರಂತರವಾಗಿ ಏರಿಕೆಯಾಗಿದ್ದು, 2024ರ ಜನವರಿಯ ಸುಮಾರಿಗೆ ಇಳಿಕೆಯಾಗುತ್ತಾ ಸ್ಥಿರ ಮಟ್ಟ ತಲುಪುತ್ತದೆ ಎಂಬುದು ತಕ್ಷಣವೇ ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ. ಆರಂಭಿಕ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಪ್ರವೃತ್ತಿಯು ಸುಮಾರು ಆರು ತಿಂಗಳ ನಂತರ ಏಕೆ ನಿಧಾನವಾಗಿ ಕಡಿಮೆಯಾಯಿತು ಎಂಬುದನ್ನು ಗುರುತಿಸಲು ಅಸಾಧ್ಯವಾದರೂ, ಅಂತಹ ಪತನ ಏಕೆ ಸಂಭವಿಸಿರಬಹುದು ಎಂಬುದನ್ನು ಊಹಿಸಬಹುದಾದ ಹಲವಾರು ಸಾಮಾಜಿಕ ಮತ್ತು ಆರ್ಥಿಕ ಅಂಶಗಳಿವೆ.



ಚಿತ್ರ 2: ಶಕ್ತಿ ಯೋಜನೆಯ ಆರಂಭಕ್ಕೂ ಮೊದಲು ಮತ್ತು ನಂತರದ ದೈನಂದಿನ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆಯ ಪ್ರವೃತ್ತಿಗಳು.

ಸೂಚನೆ: ಈ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆಯಲ್ಲಿ, ನಾವು ಸಂಪೂರ್ಣ ಅವಧಿಯನ್ನು ನಾಲ್ಕು ಭಾಗಗಳಾಗಿ ವಿಂಗಡಿಸಿದ್ದೇವೆ. ಶಕ್ತಿ ಯೋಜನೆ ಆರಂಭವಾಗುವ ಮೊದಲಿನ ಎಲ್ಲ ದಿನಗಳನ್ನು 'ಪೂರ್ವ' ಎಂದು ಗುರುತಿಸಲಾಗಿದೆ. ಶಕ್ತಿ ಯೋಜನೆ ಆರಂಭವಾದ ನಂತರದ (ಜನವರಿ 2025ರವರೆಗೆ) ಅವಧಿಯನ್ನು ಮೂರು ಸಮಾನ ಭಾಗಗಳಾಗಿ ವಿಂಗಡಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಅವುಗಳನ್ನು ಕ್ರಮವಾಗಿ 'ನಂತರ 1', 'ನಂತರ 2' ಮತ್ತು 'ನಂತರ 3' ಎಂದು ಗುರುತಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಸಾಮಾಜಿಕ ದೃಷ್ಟಿಕೋನದಿಂದ ನೋಡಿದರೆ, ಆರಂಭಿಕ ಏರಿಕೆಯು ಬಹುಶಃ ಪರಿಶೋಧನಾತ್ಮಕ ಪ್ರಯಾಣವನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿರಬಹುದು. ಅಂದರೆ, ಮಹಿಳೆಯರು ತಮ್ಮ ಚಲನೆಯನ್ನು ನಿರ್ಬಂಧಿಸುವ ದೈನಂದಿನ ರೂಢಿಗಳಿಂದ ಸ್ವತಃ ಮುಕ್ತಿ ಪಡೆಯಲು ಹೊಸದಾಗಿ ಲಭ್ಯವಾದ ಉಚಿತ ಸಾರಿಗೆಯನ್ನು ಪರೀಕ್ಷಿಸಿದ್ದರು. 2023ರ ಅಕ್ಟೋಬರ್‌ನಲ್ಲಿ ದಿ ಪ್ರಿಂಟ್⁷ ನಡೆಸಿದ ಸಂದರ್ಶನದಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಾದ ಲಕ್ಷ್ಮಿ ಅವರು ಹೀಗೆ ಹೇಳಿದ್ದರು:

“ಮನೆ-ಸಂಬಂಧಿತ ಎಲ್ಲ ಒತ್ತಡಗಳು ದೂರವಾಗಿವೆ. ನನಗೆ ತುಂಬಾ ಹಗುರವಾಗಿ, ಖುಷಿಯಾಗಿ ಭಾಸವಾಗುತ್ತಿದೆ! ಒಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ನನಗೆ ಸಂತೋಷವಾಗಿದೆ... ಪ್ರಯಾಣಗಳು ಉಚಿತವಾಗಿರುವುದರಿಂದ, ನಾವು ಬಂದಿದ್ದೇವೆ, ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ನಾವು ಬರುತ್ತಿರಲಿಲ್ಲ. ನಾವು ಇಷ್ಟೊಂದು ದೇವಾಲಯಗಳನ್ನು ನೋಡಲಾಗುತ್ತಿರಲಿಲ್ಲ.”

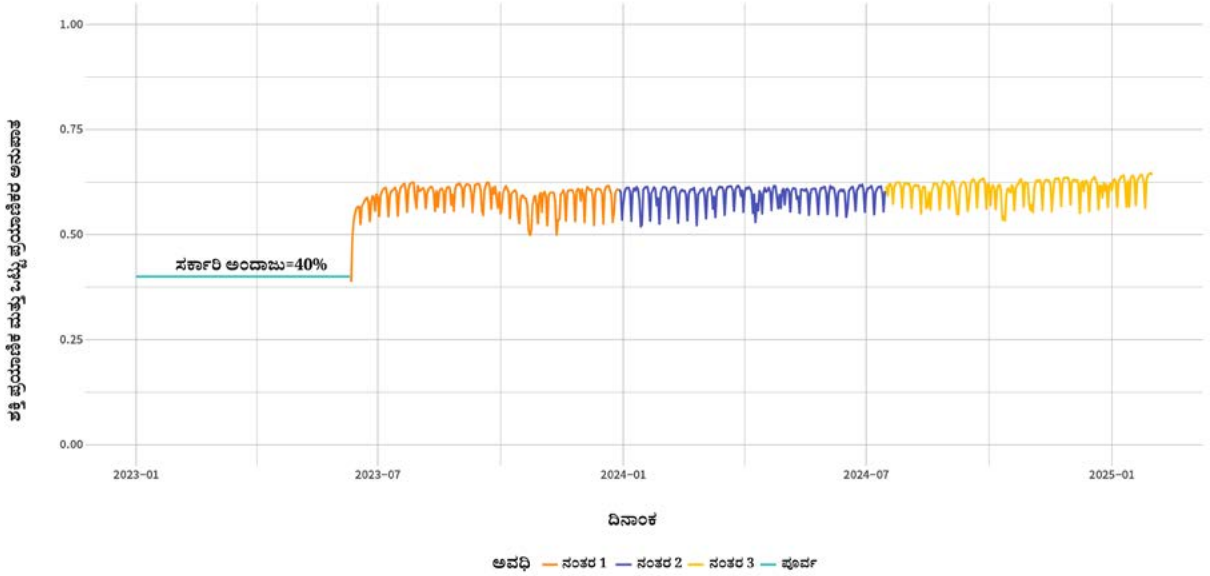
ಹೀಗಾಗಿ, ಯೋಜನೆಯ ಆರಂಭಿಕ ಸ್ವೀಕಾರವು ಶಕ್ತಿ ಯೋಜನೆಯ ಮಹಿಳೆಯರಿಗೆ ಆರ್ಥಿಕ ಅವಕಾಶಕ್ಕಿಂತಲೂ ಸ್ವಾತಂತ್ರ್ಯದ ಅನುಭವವನ್ನು ನೀಡಿರುವುದನ್ನು ತೋರಿಸುತ್ತದೆ. ಆರಂಭಿಕ ಉತ್ಸಾಹ ಮತ್ತು ಕುತೂಹಲ ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತಿದ್ದಂತೆ, ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ದಿನನಿತ್ಯದ ಅವಶ್ಯಕತೆಗಳಾದ ಉದ್ಯೋಗ, ಶಿಕ್ಷಣ, ಮತ್ತು ಅವಶ್ಯಕ ಪ್ರಯಾಣದಂತಹ ಊಹಿಸಬಹುದಾದ ಮತ್ತು ಅಭ್ಯಾಸದ ಬಳಕೆಯ ಮಾದರಿಗಳತ್ತ ವಾಲಿದರು.

ಇದು ಲಿಟ್‌ಮನ್ (2004) ಅವರು ಕಂಡುಕೊಂಡ ಫಲಿತಾಂಶಗಳನ್ನು ಪ್ರತಿಫಲಿಸುತ್ತದೆ: ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಆರಂಭದಲ್ಲಿ ವೆಚ್ಚ ಕಡಿತ ಅಥವಾ ಉಚಿತ ಸಾರಿಗೆ ಸೇವೆಗಳಿಗೆ ತೀವ್ರ ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆ ನೀಡುತ್ತಾರೆ. ಆದರೆ ನಂತರ ಸೌಕರ್ಯ, ವಿಶ್ವಾಸಾರ್ಹತೆ ಮತ್ತು ಇತರ ಪ್ರಾಯೋಗಿಕ ಅಂಶಗಳು ಹೆಚ್ಚು ಮಹತ್ವದ್ದಾಗಿ ಕಾಣುವುದರಿಂದ ತಮ್ಮ ಪ್ರಯಾಣದ ಅಭ್ಯಾಸವನ್ನು ಸರಿಯಾಗಿ ಹೊಂದಿಸುತ್ತಾರೆ. ಲಿಟ್‌ಮನ್ ನಿರ್ದಿಷ್ಟವಾಗಿ ಆರಂಭಿಕ ಪ್ರಯೋಗದ ಅವಧಿಯನ್ನು ಮೊದಲು ಗುರುತಿಸುತ್ತಾರೆ ಮತ್ತು ನಂತರದ ಸ್ಥಾನವನ್ನು ಸ್ಥಿರ ಬಳಕೆ ಮಾದರಿಗಳಿಗೆ ನೀಡುತ್ತಾರೆ. ಏಕೆಂದರೆ ಈ ಹಂತದಲ್ಲಿ ಜನರು ತಮ್ಮ ಪ್ರಯಾಣದ ವರ್ತನೆಯಲ್ಲಿ ಹೊಂದಾಣಿಕೆ ತರುವುದಲ್ಲದೆ ಅದನ್ನು ಉತ್ತಮಗೊಳಿಸುತ್ತಾರೆ. ಇದೇ ವಿದ್ಯಮಾನವನ್ನು ಶಕ್ತಿ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿಯೂ ನಾವು ಗಮನಿಸುತ್ತೇವೆ.

ಮೂರನೆಯದಾಗಿ, ಬಿಎಂಟಿಸಿಯ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯದಲ್ಲಿನ ಸಾಮರ್ಥ್ಯದ ಮಿತಿಗಳು ಸಹ ಈ ರೀತಿಯಾದ ಸ್ಥಿರತೆಯನ್ನು ಉಂಟುಮಾಡಿರಬಹುದು. ಯೋಜನೆಯು ಜಾರಿಗೆ ಬಂದ ನಂತರ ಬೇಡಿಕೆಯಲ್ಲಿ ಕಂಡುಬಂದ ತ್ವರಿತ ಹೆಚ್ಚಳವು ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ

7 <https://theprint.in/ground-reports/backpackers-in-saris-karnataka-women-are-on-free-bus-ride-to-distant-palaces-temples-tv-shoots/1787155/>

ಮೂಲಸೌಕರ್ಯದ ಮಿತಿಗಳನ್ನು, ವಿಶೇಷವಾಗಿ ಬೆಂಗಳೂರಿನಂತಹ ಜನನಿಬಿಡವಾದ ಹಾಗೂ ಭೌಗೋಳಿಕವಾಗಿ ವಿಸ್ತಾರವಾದ ನಗರದಲ್ಲಿ, ಬಹಿರಂಗಪಡಿಸುತ್ತದೆ. ಯೋಜನೆಯು ಪ್ರಯಾಣ ಶುಲ್ಕದ ತೊಂದರೆಗಳನ್ನು ಪರಿಣಾಮಕಾರಿಯಾಗಿ ನಿವಾರಿಸಿದರೂ, ಬಸ್‌ಗಳಲ್ಲಿನ ಅತಿಯಾದ ಜನಸಂದಣಿ, ಸೇವೆಗಳ ಸೀಮಿತತೆ, ಒಳಗೊಂಡ ಮಾರ್ಗಗಳ ವ್ಯಾಪ್ತಿ ಮತ್ತು ಕೊನೆಯ ಮೈಲಿ ಸಂಪರ್ಕದಂತಹ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯದ ತೊಡಕುಗಳು ಬಸ್ಸಿನ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಪ್ರಮಾಣ ಹೆಚ್ಚಾದಂತೆ ಹೆಚ್ಚು ಒತ್ತಡ ತಂದಿರಬಹುದು. ಸಮಯ ಕಳೆದಂತೆ, ಈ ಸಮಸ್ಯೆಗಳಿಂದಾಗಿ ಉಂಟಾಗುವ ಅನಾನುಕೂಲತೆ ಅಥವಾ ಅದರ ಪರಿಣಾಮಕಾರಿತ್ವದ ಬಗ್ಗೆ ಅನುಮಾನಗೊಂಡ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ತಮ್ಮ ಪ್ರಯಾಣದ ಅವಧಿಯನ್ನು ಮಿತಿಗೊಳಿಸಿರಬಹುದು. ಹಾಗೆಯೇ, ಆರ್ಥಿಕವಾಗಿ ಸ್ವಲ್ಪ ಸುಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿದ್ದ ಕೆಲವು ಪ್ರಯಾಣಿಕರು (ಪುರುಷರು ಅಥವಾ ಮಹಿಳೆಯರು) ಬಸ್ ಸವಾರಿಗಳನ್ನು ತೊರೆದು ಇತರ ಪರ್ಯಾಯ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ನೋಡಿಕೊಂಡಿರಬಹುದು.



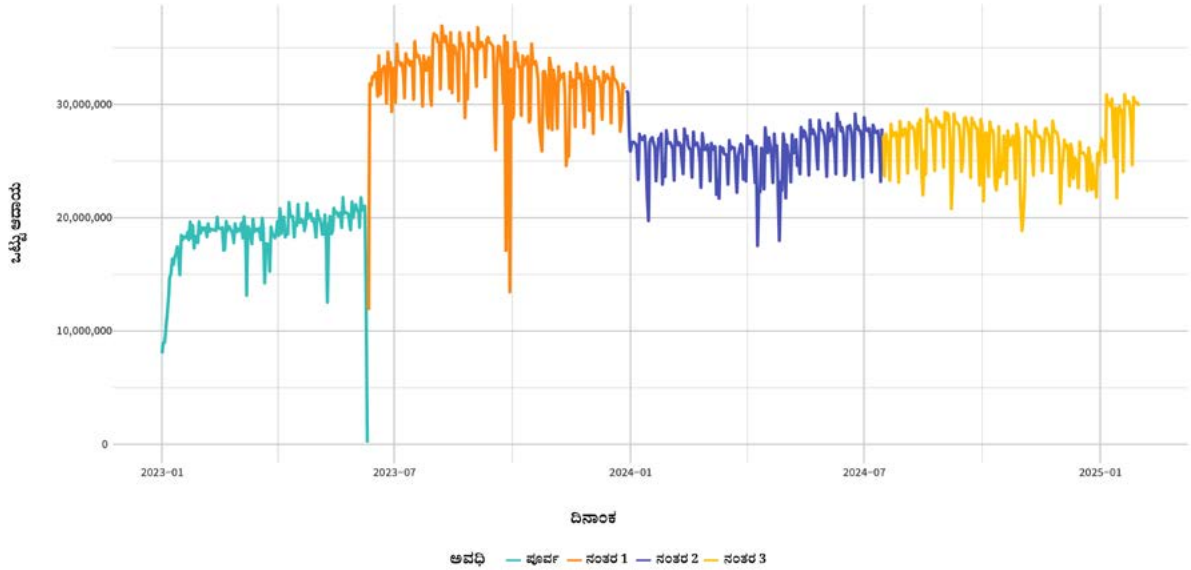
ಚಿತ್ರ 3: ಕಾಲಾನುಕ್ರಮದಲ್ಲಿ ಶಕ್ತಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಅನುಪಾತ

ಸೂಚನೆ: ಈ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆಯಲ್ಲಿ, ನಾವು ಸಂಪೂರ್ಣ ಅವಧಿಯನ್ನು ನಾಲ್ಕು ಭಾಗಗಳಾಗಿ ವಿಂಗಡಿಸಿದ್ದೇವೆ. ಶಕ್ತಿ ಯೋಜನೆ ಆರಂಭವಾಗುವ ಮೊದಲಿನ ಎಲ್ಲ ದಿನಗಳನ್ನು 'ಪೂರ್ವ' ಎಂದು ಗುರುತಿಸಲಾಗಿದೆ. ಶಕ್ತಿ ಯೋಜನೆ ಆರಂಭವಾದ ನಂತರದ (ಜನವರಿ 2025ರವರೆಗೆ) ಅವಧಿಯನ್ನು ಮೂರು ಸಮಾನ ಭಾಗಗಳಾಗಿ ವಿಂಗಡಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಅವುಗಳನ್ನು ಕ್ರಮವಾಗಿ 'ನಂತರ 1', 'ನಂತರ 2' ಮತ್ತು 'ನಂತರ 3' ಎಂದು ಗುರುತಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಚಿತ್ರ 2 ಯಲ್ಲಿ ಆರಂಭಿಕ ಏರಿಕೆಯ ನಂತರ ಒಟ್ಟಾರೆ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಕಂಡುಬಂದ ಕುಸಿತವನ್ನು ತೋರಿಸಿದರೆ, ಚಿತ್ರ 3 ರಲ್ಲಿ ಶಕ್ತಿ ಮತ್ತು ಶಕ್ತಿಯೇತರ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಅನುಪಾತ ಎಲ್ಲ ಕಾಲಾವಧಿಯಲ್ಲೂ ಸಾಪೇಕ್ಷವಾಗಿ ಸ್ಥಿರವಾಗಿರುವುದನ್ನು ತೋರಿಸುತ್ತದೆ. ವಿವಿಧ ಬಣ್ಣಗಳು ಯೋಜನೆ ಜಾರಿಯಾದ ನಂತರದ ಆರು ತಿಂಗಳ ಅವಧಿಗಳನ್ನು ಪ್ರತಿನಿಧಿಸಿದರೆ, ಸಮತಟ್ಟಾದ ರೇಖೆಯು (ಶೇಕಡ 40 ರಲ್ಲಿ ಸ್ಥಿರಗೊಳಿಸಲಾದ) ಯೋಜನೆ ಜಾರಿಗೊಳಿಸುವುದಕ್ಕೂ ಮುಂಚಿನ ಮಹಿಳಾ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಶೇಕಡಾವಾರು ಅಂದಾಜನ್ನು (ಬಿಎಂಟಿಸಿ ಅಧಿಕಾರಿಗಳ ಪ್ರಕಾರ) ತೋರಿಸುತ್ತದೆ. ಯೋಜನೆ ಜಾರಿಗೊಳಿಸುವುದಕ್ಕೂ ಮುಂಚಿನ ಈ ಮಾಹಿತಿಯ ಮಿತಿಗಳ ಕಾರಣದಿಂದ ಈ ಅಂದಾಜನ್ನು ಊಹೆಯ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಮಾಡಿರಬಹುದಾದರೂ, ಯೋಜನೆಯ ನಿರೀಕ್ಷಿತ ಬಳಕೆಗೆ ಇದು ಒಂದು ಮಹತ್ವದ ಅಧಿಕೃತ ಮಾರ್ಗದರ್ಶಿಯಾಗಿದೆ.

ಯೋಜನೆ ಜಾರಿಗೆ ಬಂದ ನಂತರವೂ ಈ ಅನುಪಾತದಲ್ಲಿ ಕಂಡುಬಂದ ಸ್ಥಿರತೆ, ಮಹಿಳಾ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಈಗ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆಯ ವಿಶ್ವಾಸಾರ್ಹ ಮತ್ತು ಸ್ಥಿರ ಬಳಕೆದಾರರಾಗಿ ರೂಪುಗೊಂಡಿದ್ದಾರೆ ಎಂದು ಸೂಚಿಸುತ್ತದೆ. ಕಾಲೋಚಿತ ಬದಲಾವಣೆಗಳು ಅಥವಾ ಇತರ ಹೊರಗಿನ ಆಫಾತಗಳು ಈ ಮಾದರಿಯನ್ನು ಬದಲಾಯಿಸುವ ಸಾಧ್ಯತೆ ಕಡಿಮೆ⁸. ಸಾಮಾಜಿಕ-ಆರ್ಥಿಕ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ, ಈ ರೀತಿಯ ಸ್ಥಿರ ಅನುಪಾತವು ಮಹಿಳೆಯರು ಈ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ತಮ್ಮ ದೈನಂದಿನ ಜೀವನದ ಅನಿವಾರ್ಯ ಭಾಗವನ್ನಾಗಿ ಮಾಡಿಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ ಎಂಬುದಕ್ಕೆ ಸಾಕ್ಷಿಯಾಗಿದೆ; ಇದರಿಂದ ಅವರ ಚಲನೆ, ಉದ್ಯೋಗದ ಅವಕಾಶ ಮತ್ತು ನಗರ ಜೀವನದಲ್ಲಿನ ಭಾಗವಹಿಸುವಿಕೆಯಲ್ಲಿ ಮೂಲಭೂತವಾಗಿ ಬದಲಾಗಿದೆ. ಒಟ್ಟಾರೆಯಾಗಿ ಸಾರಿಗೆ ಕಡೆಗಿನ ಆಕರ್ಷಣೆಯಲ್ಲಿ ಕುಸಿತ ಕಂಡರೂ ಅಥವಾ ಸಂಚಾರ ದಟ್ಟಣೆ ಅಥವಾ ಬಸ್‌ಗಳ ಸೀಮಿತ ಲಭ್ಯತೆಯಲ್ಲಿ ವ್ಯತ್ಯಾಸದಂತಹ ಸವಾಲುಗಳು ಎದುರಾದರೂ, ಯೋಜನೆಯ ಪ್ರಮುಖ ಫಲಾನುಭವಿಗಳಾದ ಮಹಿಳಾ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಅದರ ಬಳಕೆಯನ್ನು ಮುಂದುವರಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಇದು ಮಹಿಳೆಯರು ಜೀವನದ ಎಲ್ಲ ಕ್ಷೇತ್ರಗಳಲ್ಲಿ ಸಕ್ರಿಯವಾಗಿ ಭಾಗವಹಿಸುವುದನ್ನು ಶಕ್ತಿ ಯೋಜನೆ ಯಶಸ್ವಿಯಾಗಿ ಬೆಂಬಲಿಸಿದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಸೂಚಿಸುತ್ತದೆ.

ಚಿತ್ರ 4 ಬಿಎಂಟಿಸಿ ಬಸ್ ಡಿಪೋಗಳಿಂದ ವರದಿಯಾದ ಒಟ್ಟು ದೈನಂದಿನ ಆದಾಯವನ್ನು ತೋರಿಸುತ್ತದೆ. ಇಲ್ಲಿ “ಆದಾಯ” ಎಂಬ ಪದವನ್ನು ವಿಶಾಲ ಅರ್ಥದಲ್ಲಿ ಬಳಸಲಾಗಿದೆ, ಅಂದರೆ, ಇದರಲ್ಲಿ ಶಕ್ತಿಯೇತರ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಂದ ಪಡೆಯಲಾದ ಶುಲ್ಕ ಮತ್ತು ಶಕ್ತಿ ಯೋಜನೆಯ ಅಡಿಯಲ್ಲಿನ ಉಚಿತ ಪ್ರಯಾಣಗಳಿಗೆ ಸರ್ಕಾರದಿಂದ ಪರಿಹಾರವಾಗಿ ನೀಡಲಾಗುವ ಸಬ್ಸಿಡಿ ಎರಡೂ ಸೇರಿವೆ. ಗ್ರಾಫ್‌ನಲ್ಲಿನ ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಬಿಂದುವು ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ದಿನದ ಒಟ್ಟು ಹಣದ ಹರಿವನ್ನು ಪ್ರತಿನಿಧಿಸುತ್ತದೆ, ಅದು ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಂದಲೇ ಬಂದಿರಲಿ ಅಥವಾ ಸರ್ಕಾರದಿಂದ ಬಂದಿರಲಿ. ಯೋಜನಾ-ಪೂರ್ವದ ಅವಧಿಯನ್ನು ತೆಳು ನೀಲಿ ಬಣ್ಣದಲ್ಲಿ ತೋರಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ನಂತರದ ಅವಧಿಯನ್ನು, ಹಿಂದಿನ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಗ್ರಾಫ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ತೋರಿಸಿರುವಂತೆ ಮೂರು ಆರು-ತಿಂಗಳ ವಿಭಾಗಗಳಾಗಿ (ಕಿತ್ತಲೆ, ಗಾಢ ನೀಲಿ, ಹಳದಿ) ವಿಂಗಡಿಸಲಾಗಿದೆ.



ಚಿತ್ರ 4: ಶಕ್ತಿ ಯೋಜನೆಯ ಆರಂಭಕ್ಕೂ ಮೊದಲು ಮತ್ತು ನಂತರದ ಒಟ್ಟು ದೈನಂದಿನ ಆದಾಯದ ಪ್ರವೃತ್ತಿಗಳು

ಸೂಚನೆ: ಚಿತ್ರ 2 ಮತ್ತು 3 ರಲ್ಲಿ ಇರುವಂತಹ ಅವಧಿ ವಿಭಾಗೀಕರಣವನ್ನೇ ಇಲ್ಲಿಯೂ ಅನುಸರಿಸಿದ್ದೇವೆ.

8 ಇದಲ್ಲದೆ, ಬಾಹ್ಯ ಒತ್ತಡಗಳಿಂದ ಒಟ್ಟಾರೆ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆ ಕುಸಿಯುತ್ತಿರುವ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿಯೂ ಶಕ್ತಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ನಿರಂತರವಾಗಿ ಕಾಣಿಸಿಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಇದು ಈ ಯೋಜನೆಯ ಒಟ್ಟಾರೆ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಆದಾಯ ಮತ್ತು ಬಳಕೆಗೆ ಸ್ಥಿರತೆ ಒದಗಿಸುವಲ್ಲಿ ಪ್ರಮುಖ ಅಂಶವಾಗಿದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ತೋರಿಸುತ್ತದೆ. ಸೆವೆರೋ (2013) ಅವರಂತಹ ಸಂಶೋಧಕರು ಮಾಡಿರುವ ವಾದವನ್ನು ಇದು ಮತ್ತಷ್ಟು ಬಲಪಡಿಸುತ್ತದೆ; ಅಂದರೆ, ನಗರ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಗುರಿ-ಆಧಾರಿತ ಹಸ್ತಕ್ಷೇಪಗಳು ಅಸ್ಥಿರ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾದರಿಗಳಿರುವ ಹಾಗೂ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ ಸಂಬಂಧಿತ ಸವಾಲುಗಳನ್ನು ಎದುರಿಸುತ್ತಿರುವ ನಗರಗಳಲ್ಲಿ ಸ್ಥಿರತೆಯನ್ನು ಉಳಿಸುವ ಆಧಾರಸ್ತಂಭ ಆಗಬಲ್ಲವು. ವಾಸ್ತವವಾಗಿ, ನೀತಿರೂಪಕರ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಈ ಸ್ಥಿರ ಅನುಪಾತವು ಆರ್ಥಿಕವಾಗಿ ಮತ್ತು ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಯ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಅತ್ಯಂತ ಮಹತ್ವದ ಲಾಭಗಳನ್ನು ನೀಡುತ್ತದೆ. ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಬಗ್ಗೆ ವಿವಿಧ ವಿವರಗಳು ಮತ್ತು ಪ್ರವೃತ್ತಿಗಳನ್ನು ಮುಂಚಿತವಾಗಿಯೇ ಅಂದಾಜು ಮಾಡಬಹುದಾದ ಕಾರಣ ಬಿಎಂಟಿಸಿ ಮತ್ತು ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಸಬ್ಸಿಡಿ ಬಜೆಟ್, ಸಂಪನ್ಮೂಲ ಹಂಚಿಕೆ ಮತ್ತು ಕಾರ್ಯಾಚರಣಾ ತಂತ್ರಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ಪರಿಣಾಮಕಾರಿಯಾಗಿ ಮತ್ತು ನಿಖರವಾಗಿ ಯೋಜಿಸಲು ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ. ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆಯ ಆರ್ಥಿಕ ಸುಸ್ಥಿರತೆ ಬಹುಪಾಲು ನಿರೀಕ್ಷಿತ ಮತ್ತು ಸ್ಥಿರವಾದ ಬೇಡಿಕೆಯ ಮಾದರಿಗಳ ಮೇಲೆ ಅವಲಂಬಿತವಾಗಿರುವುದರಿಂದ (ಗ್ವಿಲಿಯಮ್, 2008), ಈ ಸ್ಥಿರ ಅನುಪಾತವನ್ನು ಕಾಯ್ದುಕೊಳ್ಳುವುದು ಉತ್ತಮ ಹಣಕಾಸು ನಿರ್ವಹಣೆಗೆ ಪೂರಕವಾಗುತ್ತದೆ.

ಹಿಂದಿನ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆಯ ಪ್ರವೃತ್ತಿಗಳ ಚರ್ಚೆಯನ್ನು ಗಮನಿಸಿದರೆ ಈ ಗ್ರಾಫ್‌ನಲ್ಲಿನ ಮಾದರಿಗಳು ಅಚ್ಚರಿಯನ್ನೇನು ಉಂಟುಮಾಡುವುದಿಲ್ಲ. ಚಿತ್ರ 2 ರಲ್ಲಿನ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆಯ ರೇಖೆಯಂತೆಯೇ, ಆದಾಯದ ರೇಖೆಯೂ ಯೋಜನೆ ಜಾರಿಯಾದ ದಿನ ತೀವ್ರ ಏರಿಕೆಯನ್ನು ತೋರಿಸುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ನಂತರದ ಎಲ್ಲಾ ಅವಧಿಗಳಲ್ಲಿಯೂ ಉನ್ನತ ಮಟ್ಟದಲ್ಲೇ ಉಳಿಯುತ್ತದೆ. ಇದು ನಿರೀಕ್ಷಿತವೇ ಆಗಿದ್ದು, ಒಂದು ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಯಾಂತ್ರಿಕವಾಗಿ ತೋರುತ್ತದೆ. ಅಂದರೆ, ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆ ಗಣನೀಯವಾಗಿ ಹೆಚ್ಚಾದರೆ ಮತ್ತು ಪ್ರತಿ ಶಕ್ತಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕನಿಗೂ ತಮ್ಮ ಪ್ರತಿ-ಪ್ರಯಾಣಕ್ಕೂ ನಿಗದಿತ ಸಬ್ಸಿಡಿ ದೊರೆಯುತ್ತಿದ್ದರೆ, ಒಟ್ಟಾರೆ ಆದಾಯವೂ ಅದೇ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚುತ್ತದೆ. ಯೋಜನೆ ಜಾರಿಯಾದ ತಕ್ಷಣ ಕಂಡುಬಂದ ತೀವ್ರ ಏರಿಕೆ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆ ಮತ್ತು ಆದಾಯದ ನಡುವಿನ ಸಂಬಂಧವು ನಿರೀಕ್ಷಿತ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ದೃಢಪಡಿಸುತ್ತದೆ.

ಆದರೆ ಈ ಚಿತ್ರದಲ್ಲಿ ತಿಳಿದುಕೊಳ್ಳಬೇಕಾದುದು ಕೇವಲ ಆ ಏರಿಕೆಯ ಬಗ್ಗೆಯಲ್ಲ, ಬದಲಿಗೆ, ಚಿತ್ರ 1, 2 ಮತ್ತು 3 ರಲ್ಲಿ ತೋರಿಸಿರುವ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆಯ ಪ್ರವೃತ್ತಿಗಳನ್ನು ತುಲನಾತ್ಮಕವಾಗಿ ನೋಡಿದಾಗ ಕಂಡುಬರುವ ಸ್ಥಿರ ಮಾದರಿಗಳನ್ನು ಕೂಡ. ಉದಾಹರಣೆಗೆ, ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಒಟ್ಟು ಸಂಖ್ಯೆ ನಂತರದ ತಿಂಗಳಲ್ಲಿ ಸ್ಥಿರಗೊಳ್ಳುತ್ತದೆ (ಚಿತ್ರ 3 ರಲ್ಲಿ ಕಾಣುವಂತೆ), ಆದಾಯ ರೇಖೆಯೂ ಇದೇ ಸ್ಥಿರತೆಯನ್ನು ಪ್ರತಿಫಲಿಸುತ್ತದೆ, ಅಂದರೆ ಪ್ರತಿ ಪ್ರಯಾಣಕ್ಕೆ ನೀಡಲಾಗುವ ಸಬ್ಸಿಡಿಯ ಪ್ರಮಾಣ ಹೆಚ್ಚುಕಡಿಮೆ ಸಮವಾಗಿಯೇ ಇರುತ್ತದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ತೋರಿಸುತ್ತದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಚಿತ್ರ 4 ಹೊಸ ವಿಶ್ಲೇಷಣಾತ್ಮಕ ದೃಷ್ಟಿಕೋನವನ್ನು ನೀಡುವುದಿಲ್ಲ. ಬದಲಿಗೆ ಸಬ್ಸಿಡಿ ಮತ್ತು ಆದಾಯದ ರಚನೆ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆಯ ಪ್ರವೃತ್ತಿಗಳೊಂದಿಗೆ ಹೊಂದಾಣಿಕೆಯಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ದೃಢಪಡಿಸುತ್ತದೆ.

ಚಿತ್ರ 5 ಹೆಚ್ಚು ವಿಶ್ಲೇಷಣಾತ್ಮಕ ಅರ್ಥವಿರುವ ಚಿತ್ರಣವನ್ನು ನೀಡುತ್ತದೆ, ಏಕೆಂದರೆ ಇದು ದೈನಂದಿನ ಆದಾಯವನ್ನು ಎರಡು ಅಂಶಗಳಾಗಿ ವಿಭಜಿಸುತ್ತದೆ: ಪ್ರಯಾಣ ಶುಲ್ಕವನ್ನು ಪಾವತಿಸುವ ಶಕ್ತಿಯೇತರ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಂದ ಬರುವ ಭಾಗ (ಕಿತ್ತಲೆ ಬಣ್ಣದಲ್ಲಿ) ಮತ್ತು ಶಕ್ತಿ ಯೋಜನೆಯ ಸಬ್ಸಿಡಿ ಮರುಪಾವತಿಯ ಮೂಲಕ ಬರುವ ಭಾಗ (ನೀಲಿ ಬಣ್ಣದಲ್ಲಿ). ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ, ಈ ಚಿತ್ರವು ದೈನಂದಿನ ಆದಾಯದ ರಚನೆಯನ್ನು ಮತ್ತು ಈ ಯೋಜನೆ ಜಾರಿಯಾದ ನಂತರ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಮತ್ತು ಖಾಸಗಿ ಹಣಕಾಸಿನ ನಡುವಿನ ಸಮತೋಲನ ಹೇಗೆ ಬದಲಾಗಿದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ತೋರಿಸುತ್ತದೆ.



ಚಿತ್ರ 5: ಶಕ್ತಿ ಯೋಜನೆಯ ಆರಂಭಕ್ಕೂ ಮೊದಲು ಮತ್ತು ನಂತರದ ದೈನಂದಿನ ಆದಾಯದ ವಿಭಾಗೀಕರಣ

2023ರ ಜೂನ್ 11ರ ನಂತರ ತಕ್ಷಣವೇ ಆದಾಯದ ರಚನೆಯಲ್ಲಿ ಸ್ಪಷ್ಟ ಬದಲಾವಣೆ ಕಂಡುಬಂದಿತು. ಈ ಹಿಂದೆ ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಪ್ರಯಾಣ ಶುಲ್ಕಗಳಿಂದ ಬರುತ್ತಿದ್ದ ಆದಾಯವು ಈಗ ಸರ್ಕಾರದ ಸಬ್ಸಿಡಿಗಳ ಮೇಲೆ ಹೆಚ್ಚು ಅವಲಂಬಿತವಾಯಿತು. ಬಾರ್ ಗಳಲ್ಲಿನ ನೀಲಿ ಭಾಗವು ಸ್ವಲ್ಪ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಿದೆ. ಅಂದರೆ ಬಹುತೇಕ ದಿನಗಳಲ್ಲಿ ಸಬ್ಸಿಡಿಯಿಂದ ಬರುವ ಹಣ ಪ್ರಯಾಣ ಶುಲ್ಕಗಳಿಂದ ಬರುವ ಆದಾಯಕ್ಕಿಂತ ಸತತವಾಗಿ ಸ್ವಲ್ಪ ಹೆಚ್ಚಿದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಸೂಚಿಸುತ್ತದೆ.

ನೀಲಿ ಬಣ್ಣದಿಂದ (ಶಕ್ತಿ) ಸೂಚಿಸಲ್ಪಡುವ ಭಾಗವು ಕಿತ್ತಲೆ ಬಣ್ಣದ (ಶಕ್ತಿಯೇತರ) ಭಾಗಕ್ಕಿಂತ ಸ್ವಲ್ಪಮಟ್ಟಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಾಗಿದೆ. ಆದರೆ, ಇಲ್ಲಿ ಗಮನಿಸಬೇಕಾದ ಪ್ರಮುಖ ಅಂಶವೆಂದರೆ ಈ ವ್ಯತ್ಯಾಸವು ಅತಿಯಾಗಿ ಇಲ್ಲದಿರುವುದು. ವಾಸ್ತವವಾಗಿ, ಈ ಎರಡು ಆದಾಯದ

ಮೂಲಗಳ ನಡುವಿನ ಅಂತರವು ಬಹಳ ಸಣ್ಣದಾಗಿದೆ ಎಂಬುದು ಇಲ್ಲಿ ಗಮನಾರ್ಹವಾದ ಅಂಶವಾಗಿದೆ. ಶಕ್ತಿಯೇತರ ಪ್ರಯಾಣಿಕನಿಂದ ಬಿವಂಟಿಸಿ ಪಡೆಯುವ ಪ್ರತಿ ರೂಪಾಯಿಗೂ, ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರವು ಮಹಿಳಾ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗಾಗಿ ಒಂದು ರೂಪಾಯಿಗಿಂತ ಸ್ವಲ್ಪ ಹೆಚ್ಚಿನ ಹಣವನ್ನು ಸಬ್ಸಿಡಿ ಆಗಿ ನೀಡುತ್ತಿದೆ.

ಕನಿಷ್ಠ ಎರಡು ಕಾರಣಗಳಿಗಾಗಿ ಇದು ಮಹತ್ವಪೂರ್ಣವಾಗಿದೆ. ಮೊದಲನೆಯದಾಗಿ, ಇದು ಯೋಜನೆಯ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಯ ಸ್ಥಿರತೆಯನ್ನು ತೋರಿಸುತ್ತದೆ. ಪ್ರಯಾಣ ಶುಲ್ಕದಿಂದ ಬರುವ ಆದಾಯಕ್ಕೆ ಸಾಪೇಕ್ಷವಾಗಿ ಸಬ್ಸಿಡಿಯಿಂದ ಬರುವ ಹಣವು ಮಿತಿ ಮೀರಿ ಹೆಚ್ಚಾದರೆ, ಅದು ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಆರ್ಥಿಕ ಅಸ್ಥಿರತೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಕಳವಳಗಳನ್ನು ಮೂಡಿಸುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ರಾಜಕೀಯ ಪರಿಣಾಮಗಳನ್ನು ಉಂಟುಮಾಡುತ್ತದೆ. ಆದರೆ ಈ ರೀತಿ ಆಗುತ್ತಿದೆ ಎಂಬುದಕ್ಕೆ ಯಾವುದೇ ಬಲವಾದ ಸಾಕ್ಷಿ ಇಲ್ಲ. ಜೊತೆಗೆ, ಪ್ರತಿ ಪ್ರಯಾಣದ ಪರಿಹಾರ ಮೊತ್ತವು ನಿಜವಾದ ಪ್ರಯಾಣದ ಪ್ರಮಾಣಕ್ಕೆ ಹೊಂದಿಕೊಂಡಿರುವಂತಿದೆ; ಹಣ ಸೋರಿಕೆಯಾಗುತ್ತಿರುವ ಬಗ್ಗೆ ಯಾವುದೇ ಲಕ್ಷಣಗಳು ಕಾಣುತ್ತಿಲ್ಲ.

ಇದರಿಂದ ತಿಳಿದು ಬರುವುದೇನೆಂದರೆ, ಬೆಂಗಳೂರಿನೊಳಗೆ ನಿರೀಕ್ಷಿತ ಮತ್ತು ಮಿತವಾದ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿಯೇ, ಈ ಯೋಜನೆಯ ಮೂಲಕ ಗಮನಾರ್ಹವಾದ ಸಾಮಾಜಿಕ ಮತ್ತು ಆರ್ಥಿಕ ಲಾಭಗಳನ್ನು (ಚಲನಶೀಲತೆಯಲ್ಲಿ ಸುಧಾರಣೆ, ಉದ್ಯೋಗ ಮಾರುಕಟ್ಟೆಯಲ್ಲಿ ಭಾಗವಹಿಸುವಿಕೆ, ಸುರಕ್ಷತೆ, ಸ್ವಾತಂತ್ರ್ಯ) ಸಾಧಿಸಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತಿದೆ.

ಚಿತ್ರ 5 ಶಕ್ತಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಶಕ್ತಿಯೇತರ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಜಾಗವನ್ನು ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಕಸಿದುಕೊಂಡಿಲ್ಲ, ಬದಲಿಗೆ ಹೆಚ್ಚುಕಡಿಮೆ ಸಮಾನ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಅವರೊಂದಿಗೆ ಸಹಪ್ರಯಾಣಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ ಎಂಬುದನ್ನು ತೋರಿಸುತ್ತಿದೆ. ಈ ಸಹ-ಅಸ್ತಿತ್ವ ಎರಡು ಪರಿಣಾಮಗಳನ್ನು ಉಂಟುಮಾಡುತ್ತದೆ. ಉಚಿತ ಪ್ರಯಾಣವು ಶುಲ್ಕ ಪಾವತಿಸುವ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆಯನ್ನು “ಮಿತಿಮೀರಿ ಆಕ್ರಮಿಸಿಕೊಂಡಿಲ್ಲ”. ಹೀಗಾಗಿ, ಉಚಿತ ಸೇವೆಗಳಲ್ಲಿ ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಕಂಡುಬರುವ ಒಂದು ತೊಂದರೆಯಾದ, ಒಂದು ಗುಂಪಿನ ಅತಿಯಾದ ಬಳಕೆಯಿಂದ ಇನ್ನೊಂದು ಗುಂಪಿಗೆ ಆಗುವ ನಷ್ಟವನ್ನು ಇಲ್ಲಿ ತಪ್ಪಿಸಲಾಗಿದೆ. ಬಾರ್ ಚಾರ್ಟ್ ನಲ್ಲಿ ಕಂಡುಬರುವ ಈ ಸಮತೋಲನವು, ಶುಲ್ಕ-ಆಧಾರಿತ ಮತ್ತು ಸಬ್ಸಿಡಿ-ಆಧಾರಿತ ಎಂಬ ಎರಡೂ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗಳು ಒಟ್ಟಾಗಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಿರುವುದಕ್ಕೆ ಪರೋಕ್ಷ ಸಾಕ್ಷಿಯಾಗಿದೆ.

ಇದಲ್ಲದೆ, ಈ ಯೋಜನೆಯ ಸಾಮಾಜಿಕ ಲಾಭಗಳು, ಆದಾಯ ಮತ್ತು ಸಬ್ಸಿಡಿಯ ಅನುಪಾತವು ಸೂಚಿಸುತ್ತಿರುವುದಕ್ಕಿಂತ ಬಹಳ ಹೆಚ್ಚಿರಬಹುದು. ಚಲನಶೀಲತೆಯಲ್ಲಿನ ಸುಧಾರಣೆಯು ಒಂದು ‘ಗುಣಕ’ ಪ್ರಭಾವವನ್ನು ಬೀರಬಹುದು. ಅಂದರೆ ಮಹಿಳೆಯರಿಗೆ ಉದ್ಯೋಗ, ಶಿಕ್ಷಣ, ಆರೋಗ್ಯ ಸೇವೆ ಮತ್ತು ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಜೀವನಕ್ಕೆ ಸುಲಭವಾಗಿ ಪ್ರವೇಶಿಕೆಯಂತಹ ಹಲವು ವಿವಿಧ ಫಲಗಳನ್ನು ನೀಡಬಹುದು. ಈ ಪರೋಕ್ಷ ಲಾಭಗಳನ್ನು ಅಳೆಯುವುದು ಕಷ್ಟವಾದರೂ, ಅವು ದೀರ್ಘಕಾಲದಲ್ಲಿ ಆರ್ಥಿಕ ಮತ್ತು ಸಾಮಾಜಿಕವಾಗಿ ರಾಜ್ಯಕ್ಕೆ ಅದು ಆರಂಭದಲ್ಲಿ ನೀಡಿದ್ದ ಸಬ್ಸಿಡಿ ವೆಚ್ಚಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚಿನ ಫಲ ನೀಡುವ ಸಾಧ್ಯತೆ ಇದೆ. ಈ ಅರ್ಥದಲ್ಲಿ, ಈ ಯೋಜನೆಯು ರಾಜ್ಯದ ಪಾಲಿಗೆ ವೆಚ್ಚವಷ್ಟೇ ಅಲ್ಲ; ಬದಲಿಗೆ, ಚಲನೆ-ಆಧಾರಿತ ಒಳಗೊಳ್ಳುವಿಕೆಯ ಮೇಲಿನ ಹೂಡಿಕೆಯಾಗಿದೆ; ಇದು ಬೇರೆ ಬೇರೆ ಕ್ಷೇತ್ರಗಳು ಮತ್ತು ವಿವಿಧ ಪೀಳಿಗೆಗಳಾದ್ಯಂತ ಒಟ್ಟಾರೆ ಲಾಭಗಳನ್ನು ನೀಡುವ ಸಾಧ್ಯತೆ ಇದೆ.

ಚಿತ್ರ 6 ನಾವು ಇದುವರೆಗೆ ಗಮನಿಸಿದ ಮಾದರಿಗಳ ಒಂದು ನಿರ್ಣಾಯಕವಾದ ಮತ್ತು ದೃಢವಾದ ಪರಿಶೀಲನೆಯನ್ನು ನೀಡುತ್ತದೆ. ಎಲ್ಲ ಮಾರ್ಗಗಳ ಒಟ್ಟು ಆದಾಯವನ್ನು ಪರಿಗಣಿಸಿದ ಚಿತ್ರ 5ಕ್ಕೆ ಭಿನ್ನವಾಗಿ, ಈ ಚಿತ್ರವು ಕೇವಲ "ಸ್ಥಿರ" ಮಾರ್ಗಗಳ ಒಂದು ಉಪಗಣವನ್ನು ಮಾತ್ರ ಕೇಂದ್ರೀಕರಿಸುತ್ತದೆ. ಅಂದರೆ, ಕನಿಷ್ಠ 600 ದಿನಗಳಿಂದ (ಯೋಜನೆ ಜಾರಿಯಾಗುವುದಕ್ಕೂ ಮುಂಚಿನ 150 ದಿನ ಮತ್ತು ಜಾರಿಯಾದ ನಂತರದ 450 ದಿನಗಳು) ನಿರಂತರವಾಗಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿರುವ ಮಾರ್ಗಗಳು. ಹೊಸದಾಗಿ ಸೇರಿಸಲಾದ ಅಥವಾ ಸ್ಥಗಿತಗೊಳಿಸಲಾದ ಸೇವೆಗಳಿಂದ ಉಂಟಾಗುವ ಅಸಮತೋಲನಗಳನ್ನು ಹೊರಗಿಟ್ಟು ನೋಡಿದರೆ, ಈ ಚಿತ್ರವು ಆದಾಯ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆಗೆ ಒಂದು ಸಮಯಯಾಧಾರಿತ ದೃಷ್ಟಿಕೋನವನ್ನು ನೀಡುತ್ತದೆ.

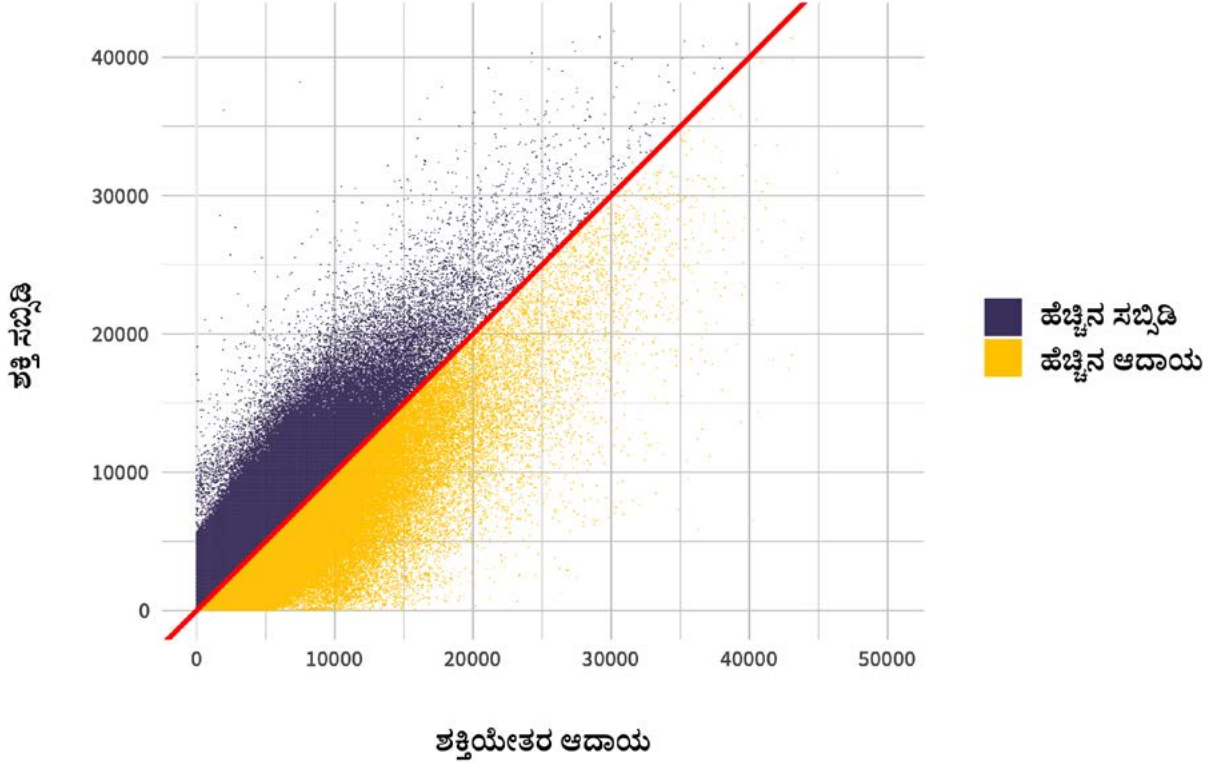


ಚಿತ್ರ 6: ಶಕ್ತಿ ಮತ್ತು ಶಕ್ತಿಯೇತರ ಪ್ರಯಾಣಗಳಿಂದ ಬರುವ ಆದಾಯದ ಹೋಲಿಕೆ (ಆಯ್ಕೆ ಮಾರ್ಗಗಳು)

ಇಲ್ಲಿ ಗಮನ ಸೆಳೆಯುವ ಅಂಶವೆಂದರೆ, ನಾವು ಈ ಸೀಮಿತ ಮಾರ್ಗಗಳ ಮಾಹಿತಿಯನ್ನು ಮಾತ್ರ ಪರಿಗಣಿಸಿದರೂ, ಒಟ್ಟಾರೆ ಮಾದರಿಯಲ್ಲಿ ಕಂಡುಬರುವ ಬದಲಾವಣೆ ಬಹಳ ಕಡಿಮೆ ಎಂಬುದು. ದೈನಂದಿನ ಆದಾಯದ ರಚನೆಯು, (ಶಕ್ತಿ ಸಬ್ಸಿಡಿ ಮತ್ತು ಶುಲ್ಕ ಪಾವತಿಸುವ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಪಾಲು) ನಾವು ಚಿತ್ರ 5ರಲ್ಲಿ ನೋಡಿದ ಮಾದರಿಯನ್ನೇ ಅಕ್ಷರಶಃ ಹೋಲುತ್ತದೆ. ಸಬ್ಸಿಡಿ ಭಾಗವು ಶುಲ್ಕ-ಆಧಾರಿತ ಆದಾಯಕ್ಕಿಂತ ಸ್ವಲ್ಪಮಟ್ಟಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಾಗಿಯೇ ಇದೆ, ಆದರೆ ಅತಿಯಾಗಿ ಅಲ್ಲ. ಶಕ್ತಿ ಮತ್ತು ಶಕ್ತಿಯೇತರ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಹ-ಅಸ್ತಿತ್ವವು ಚಿತ್ರ 5ರಲ್ಲಿ ತೋರಿಸಿದ ಪ್ರಮಾಣದಷ್ಟೇ ಇಲ್ಲಿಯೂ ಇದ್ದು, ಆಯ್ಕೆ ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಶಕ್ತಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಶಕ್ತಿಯೇತರ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸ್ಥಾನವನ್ನು ಮಿತಿಮೀರಿ ಆಕ್ರಮಿಸಿದ್ದಾರೆ ಎಂಬುದಕ್ಕೆ ಯಾವುದೇ ಸಾಕ್ಷಿಯೂ ಇಲ್ಲ.

ಈ ಬಹುತೇಕ ಒಂದೇ ರೀತಿಯ ಫಲಿತಾಂಶವು ಸೂಚಿಸುವುದೇನೆಂದರೆ, ಈ ಫಲಿತಾಂಶಗಳು ಕೇವಲ ಮಾರ್ಗ ಬದಲಾವಣೆ ಅಥವಾ ಆಯ್ಕೆ ಪಕ್ಷಪಾತದಿಂದ ಉಂಟಾದ ಪರಿಣಾಮವಲ್ಲ; ಬದಲಿಗೆ, ಅವು ಹಣಕಾಸಿನ ಮಾದರಿಗಳಲ್ಲಿ ಸಂಭವಿಸಿರುವ ಒಂದು ರಚನಾತ್ಮಕವಾದ ಸುವ್ಯವಸ್ಥಿತ ಬದಲಾವಣೆಯನ್ನು ಪ್ರತಿಬಿಂಬಿಸುತ್ತವೆ. ಎರಡೂ ಚಿತ್ರಗಳಲ್ಲೂ ಶಕ್ತಿಯೇತರ ಆದಾಯ ಸ್ಥಿರವಾಗಿರುವುದು, ಶುಲ್ಕ ಪಾವತಿಸುವ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಜಾಗವನ್ನು ಉಚಿತ ಪ್ರಯಾಣದ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಆಕ್ರಮಿಸಿಲ್ಲ ಎಂಬುದನ್ನು ಸ್ಪಷ್ಟಪಡಿಸುತ್ತದೆ. ಸರಳವಾಗಿ ಹೇಳುವುದಾದರೆ, ಚಿತ್ರ 6 ಸಾಧ್ಯವಾದ ಎಲ್ಲ ಅಸ್ಪಷ್ಟ ಅಂಶಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಹಾಕಿದರೂ ಚಿತ್ರಣದಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ಬದಲಾವಣೆ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ ಎಂಬುದನ್ನು ತೋರಿಸುತ್ತದೆ. ಶಕ್ತಿ ಯೋಜನೆಯ ಪರಿಣಾಮವು ಅತಿಶಯೋಕ್ತಿ ಎನಿಸುವುದೂ ಇಲ್ಲ, ಅಥವಾ ಕೆಲವು ಪ್ರದೇಶಗಳಿಗೆ ಮಾತ್ರ ಸೀಮಿತವಾಗಿಯೂ ಇಲ್ಲ. ಅದು ದೃಢವಾಗಿ, ಸಮತೋಲಿತವಾಗಿ, ಸಂಚಾರದ ನಿಜವಾದ ಬೇಡಿಕೆಗೆ ಸರಿಯಾಗಿ ಹೊಂದಿಕೊಂಡಿದೆ. ಒಟ್ಟಾರೆ ಮತ್ತು ಸ್ಥಿರ ಮಾರ್ಗಗಳೆರಡರಲ್ಲೂ ಈ ಮಾದರಿಗಳು ಮುಂದುವರಿಯುತ್ತಿರುವುದು, ಆ ಸಾಕ್ಷಿಯ ವಿಶ್ವಾಸಾರ್ಹತೆಯನ್ನು ಒತ್ತಿಹೇಳುತ್ತದೆ, ಶಕ್ತಿ ಯೋಜನೆಯು ಮಹಿಳೆಯರ ಚಲನೆಯ ಅವಕಾಶವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸುತ್ತಿದ್ದರೂ, ಆದಾಯವನ್ನು ಅಸ್ಥಿರಗೊಳಿಸುತ್ತಿಲ್ಲ.

ಚಿತ್ರ 7 "ಜೋಡಿ ಪ್ರಯಾಣಗಳು" (Paired Trips) ಶಕ್ತಿ ಸಬ್ಸಿಡಿ ಮತ್ತು ಶಕ್ತಿಯೇತರ ಆದಾಯವನ್ನು ತೋರಿಸುತ್ತದೆ. ಇಲ್ಲಿ ಜೋಡಿ ಪ್ರಯಾಣ ಎಂದರೆ ಒಂದೇ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ನಿರ್ವಹಿಸುವ ಮತ್ತು ಒಂದೇ ರೀತಿಯ ನಿಯಮಿತತೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿರುವ ಪ್ರಯಾಣಗಳು. ಈ ಗ್ರಾಫ್ ಕೇವಲ ಒಂದು ರೀತಿಯ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು (ಅಂದರೆ, ಕೇವಲ ಶಕ್ತಿ ಅಥವಾ ಕೇವಲ ಶಕ್ತಿಯೇತರ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು) ಪ್ರಯಾಣಿಸಿರುವ ಎಲ್ಲ ಪ್ರಯಾಣಗಳನ್ನು ಹೊರತುಪಡಿಸಿದ್ದು, ಎರಡೂ ರೀತಿಯ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಒಟ್ಟಿಗೆ ಪ್ರಯಾಣಿಸುವ ಸಂದರ್ಭಗಳ ಮೇಲೆ ಕೇಂದ್ರೀಕರಿಸಿದೆ.



ಚಿತ್ರ 7: ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಪ್ರಯಾಣದಲ್ಲಿ ಶಕ್ತಿ ಮತ್ತು ಶಕ್ತಿಯೇತರ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಂದ ಉಂಟಾಗುವ ಆದಾಯ (ಸಮತೋಲಿತ ಮಾರ್ಗಗಳು)

ಈ ರೇಖಾಚಿತ್ರದ ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಬಿಂದುವು ಅಂತಹ ಒಂದು ಪ್ರಯಾಣವನ್ನು ಪ್ರತಿನಿಧಿಸುತ್ತದೆ, ಮತ್ತು ಕೆಂಪು ಕರ್ಣೀಯ ರೇಖೆ (diagonal line) ಸಾದೃಶ್ಯದ ರೇಖೆಯನ್ನು ಸೂಚಿಸುತ್ತದೆ. ಈ ರೇಖೆಯ ಮೇಲೆ ಇರುವ ಬಿಂದುಗಳು ಶಕ್ತಿ ಸಬ್ಸಿಡಿ ಮತ್ತು ಶಕ್ತಿಯೇತರ ಪ್ರಯಾಣಗಳಿಂದ ಬರುವ ಸಮಾನ ಆದಾಯವನ್ನು ತೋರಿಸುತ್ತವೆ. ರೇಖೆಯ ಮೇಲಿನ ಬಿಂದುಗಳು ಶಕ್ತಿ ಸಬ್ಸಿಡಿಯಿಂದ ಬರುವ ಆದಾಯವು ಶಕ್ತಿಯೇತರ ಪ್ರಯಾಣಗಳಿಂದ ಬರುವ ಆದಾಯಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ಇರುವ ಪ್ರಯಾಣಗಳನ್ನು, ಹಾಗೂ ಕೆಳಗಿನ ಬಿಂದುಗಳು ಅದರ ವಿರುದ್ಧದ ಸ್ಥಿತಿಯನ್ನು ತೋರಿಸುತ್ತವೆ. ಬಿಂದುಗಳನ್ನು ಸಾಂದ್ರತೆಯ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಬಣ್ಣಗಳಿಂದ ಸಂಕೇತಿಸಲಾಗಿದೆ; ನೀಲಿ ಮತ್ತು ಹಳದಿ ಬಣ್ಣಗಳು ಕ್ರಮವಾಗಿ ಹೆಚ್ಚು ಮತ್ತು ಕಡಿಮೆ ಸಾಂದ್ರತೆಯನ್ನು ಸೂಚಿಸುತ್ತವೆ, ಹಾಗೂ ರೇಖೆಯ ಮೇಲಿನ ಅಥವಾ ಕೆಳಗಿನ ವರ್ಗದ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಮಾಸಿದ ಛಾಯೆಯಿಂದ ಸಂಕೇತಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಈ ರೇಖಾಚಿತ್ರದ ತಕ್ಷಣ ಗಮನ ಸೆಳೆಯುವ ಅಂಶವೆಂದರೆ, ಬಿಂದುಗಳು ಹೆಚ್ಚುಕಡಿಮೆ ಸಮಾನವಾಗಿ ಹರಡಿಕೊಂಡಿರುವುದು. ಸಾದೃಶ್ಯ ರೇಖೆಯ ಎರಡೂ ಬದಿಗಳಲ್ಲಿಯೂ ಬಹಳಷ್ಟು ಬಿಂದುಗಳು ಗುಂಪುಗೂಡಿವೆ, ಮತ್ತು ಸಬ್ಸಿಡಿ ಆದಾಯಕ್ಕಾಗಲಿ, ಶುಲ್ಕ-ಆಧಾರಿತ ಆದಾಯಕ್ಕಾಗಲಿ ಸ್ಪಷ್ಟವಾದ ಪ್ರಾಧಾನ್ಯ ಇಲ್ಲ. ಇದರ ಅರ್ಥವೆಂದರೆ, ಮಾರ್ಗದ ವೈಶಿಷ್ಟ್ಯಗಳನ್ನು ನಿಯಂತ್ರಿಸಿ, ಎರಡೂ ಬಗೆಯ ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ಒಳಗೊಂಡ ಪ್ರಯಾಣಗಳನ್ನಷ್ಟೇ ನೋಡಿದಾಗ, ಶಕ್ತಿ ಮತ್ತು ಶಕ್ತಿಯೇತರ ಭಾಗಗಳಿಂದ ಬರುವ ಒಟ್ಟು ಸರಾಸರಿ ಆದಾಯವು ಬಹುತೇಕ ಸಮತೋಲನದಲ್ಲಿರುತ್ತದೆ.

ಚಿತ್ರ 6 ಒಟ್ಟಾರೆ ಆದಾಯದಲ್ಲಿ ಶಕ್ತಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಪ್ರಾಬಲ್ಯ ಹೆಚ್ಚಿರುವ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ತೋರಿಸಿದರೆ, ಚಿತ್ರ 7 ಅದನ್ನು ವಿಭಜಿಸಿ, ಅಂದರೆ ಶಕ್ತಿ ಮತ್ತು ಶಕ್ತಿಯೇತರ ಎರಡೂ ಬಗೆಯ ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ಹೊಂದಿರುವ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಪ್ರಯಾಣಗಳನ್ನು ಪರಿಗಣಿಸಿದಾಗ, ವ್ಯವಸ್ಥೆಯು ಹೆಚ್ಚು ಸಮತೋಲನದಿಂದ ವಿತರಣೆಗೊಂಡಿದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ತೋರಿಸುತ್ತದೆ. ಚಿತ್ರ 6ರಲ್ಲಿ ಕಂಡುಬರುವ ವ್ಯತ್ಯಾಸವು

ಯೋಜನೆಯ ಒಳವಿನ್ಯಾಸದಲ್ಲಿನ ದೋಷ ಅಥವಾ ಅಸಮಾನ ವೆಚ್ಚದಿಂದ ಅಲ್ಲ, ಬದಲಿಗೆ ವಿವಿಧ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆ ಮತ್ತು ಅವರ ಸಾಂದ್ರತೆಯ ಪರಿಣಾಮವಾಗಿರಬಹುದು ಎಂಬುದನ್ನು ಇದು ಸೂಚಿಸುತ್ತದೆ. ವಾಸ್ತವವಾಗಿ, ಉಪವಿಭಾಗ 2.3ರಲ್ಲಿ ನಾವು ಈ ರೀತಿಯ ವ್ಯತ್ಯಾಸಗಳು ಹೇಗೆ ಉಂಟಾಗುತ್ತವೆ ಮತ್ತು ಅವುಗಳ ಪರಿಣಾಮಗಳು ಏನಾಗಬಹುದು ಎಂಬುದನ್ನು ನೋಡಲಿದ್ದೇವೆ.

ಮತ್ತೊಂದು ಮೂಲಭೂತ ಅಂಶವನ್ನೂ ಇದು ಒತ್ತಿ ಹೇಳುತ್ತದೆ: ಪ್ರತಿ ಪ್ರಯಾಣದ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಸಬ್ಸಿಡಿಯು ಮಿತಿಮೀರಿದ ಆದಾಯವನ್ನು ತಂದುಕೊಡುತ್ತಿಲ್ಲ. ಬದಲಿಗೆ, ಎರಡೂ ಬಗೆಯ ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ಹೊಂದಿರುವ ಪ್ರಯಾಣದ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ನೋಡಿದಾಗ, ಚಿತ್ರ 5ರಲ್ಲಿಯೂ ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗಿ ಕಾಣುವಂತೆ, ಅದು ಶುಲ್ಕ-ಆಧಾರಿತ ಆದಾಯದೊಂದಿಗೆ ಸಮಾನ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದೆ.

ಸಾಮಾಜಿಕವಾಗಿ ನೋಡಿದಾಗ, ಚಿತ್ರ 7ರಲ್ಲಿ ಕಾಣುವ ಈ ಸಮತೋಲನವು ನಗರ ಜೀವನದಲ್ಲಿ ಸಮಾನ ಅನುಭವವನ್ನು ತರುವಲ್ಲಿ ಪರಿಣಾಮವ ಬೀರುತ್ತದೆ. ಹೆಚ್ಚಿನ ಪ್ರಯಾಣಗಳಲ್ಲಿ ಶಕ್ತಿ ಮತ್ತು ಶಕ್ತಿಯೇತರ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಒಟ್ಟಿಗೇ ಪ್ರಯಾಣಿಸುತ್ತಾರೆ, ಯಾರೂ ಪ್ರಾಬಲ್ಯ ಸಾಧಿಸುತ್ತಿಲ್ಲ, ಅಥವಾ ಯಾರೂ ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಕಾಣೆಯಾಗುತ್ತಿಲ್ಲ. ಈ ಸಹ-ಪ್ರಯಾಣವು ನಗರ ನಾಗರಿಕತೆಯ 'ಒಳಗೊಳ್ಳುವಿಕೆ'ಯೆಂಬ ಬೃಹತ್ ಉದ್ದೇಶವನ್ನು ಬೆಂಬಲಿಸುತ್ತದೆ. ಇಲ್ಲಿ ಮಹಿಳೆಯರು ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಸೇವೆಗಳನ್ನು ಅವಲಂಬಿಸಬೇಕಾದ ಅಗತ್ಯವಿಲ್ಲ, ಬದಲಿಗೆ ಅವರು ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಂಚಾರ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಸಮಾನವಾಗಿ ಮತ್ತು ಸಹಜವಾಗಿ ಭಾಗಿಯಾಗಿರುತ್ತಾರೆ.

2.2 ಶಕ್ತಿ ಯೋಜನೆಗೆ ನಿರ್ದಿಷ್ಟವಾಗಿ ಎರಡು ಪ್ರಕರಣ ಅಧ್ಯಯನಗಳು

2.2 ಎ) ಆಯ್ಕೆ ಮೆಟ್ರೋ ಫೀಡರ್ ಮಾರ್ಗಗಳ ಅಧ್ಯಯನ

ಮೊದಲ ಪ್ರಕರಣ ಅಧ್ಯಯನದಲ್ಲಿ, ನಾವು ಬಿಎಂಟಿಸಿಯ ಮೆಟ್ರೋ ಫೀಡರ್ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ನಿರ್ದಿಷ್ಟವಾಗಿ ಪರಿಶೀಲಿಸುತ್ತೇವೆ. ಇಲ್ಲಿ ನಾವು ಎರಡು ರೀತಿಯ ಮೆಟ್ರೋ ಫೀಡರ್ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ಗಮನಿಸುತ್ತೇವೆ. ಮೊದಲಿಗೆ, ನಾವು ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆಯ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಅತ್ಯಂತ ದಟ್ಟಣೆಯುಳ್ಳ ಮೆಟ್ರೋ ಫೀಡರ್ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ಪರಿಶೀಲಿಸುತ್ತೇವೆ. ಇಡೀ ಎರಡು ವರ್ಷಗಳ (2023-2025) ಕಾಲಾವಧಿಯಲ್ಲಿ, ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಪ್ರಮುಖ 30 ಮೆಟ್ರೋ ಫೀಡರ್ ಮಾರ್ಗಗಳ ಪಟ್ಟಿಯಲ್ಲಿ ಜಾಲಹಳ್ಳಿ ಕ್ರಾಸ್ ಸತತವಾಗಿ ಕಾಣಿಸಿಕೊಂಡಿದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ನಾವು ಗಮನಿಸಿದ್ದೇವೆ. ಈ ಬಸ್ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ಹತ್ತಿರದಿಂದ ನೋಡಿದಾಗ, ಜಾಲಹಳ್ಳಿಯ ಸುತ್ತಲಿನ ಅನೇಕ ಮೆಟ್ರೋ ಫೀಡರ್ ಮಾರ್ಗಗಳು ಚಿಕ್ಕದಾಗಿದ್ದು, ಒಳ ಪ್ರದೇಶಗಳನ್ನು ಪ್ರಮುಖ ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣಗಳು ಮತ್ತು ಮೆಟ್ರೋ ನಿಲ್ದಾಣಗಳು ಇರುವ ಹೆದ್ದಾರಿಗೆ ಜೋಡಿಸುತ್ತವೆ ಎಂದು ತಿಳಿದುಬರುತ್ತದೆ. ಬೆಂಗಳೂರಿನ ನಗರ ಆರ್ಥಿಕ ಭೂಗೋಳದಲ್ಲಿ ಜಾಲಹಳ್ಳಿಯ ಸ್ಥಾನಮಾನವನ್ನು ಗಮನದಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಂಡರೆ, ಈ ಅಂಶವು ಮಹತ್ವಪೂರ್ಣವಾಗಿದೆ. ಜಾಲಹಳ್ಳಿ ಮತ್ತು ಅದರ ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ ಪ್ರದೇಶಗಳಾದ ಪೀಣ್ಯ ಮತ್ತು ನಾಗಸಂದ್ರ ಐತಿಹಾಸಿಕವಾಗಿ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಕೇಂದ್ರಗಳಾಗಿದ್ದು, ಇವುಗಳ ಒಳ ಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ದೊಡ್ಡ ಪ್ರಮಾಣದ ವಸತಿ ಪ್ರದೇಶಗಳಿವೆ. ಭಾರತ್ ಎಲೆಕ್ಟ್ರಾನಿಕ್ಸ್ ಲಿಮಿಟೆಡ್ (ಬಿಇಎಲ್) ಮತ್ತು ಎಚ್‌ಎಂಟಿ ಕಂಪನಿಗಳು ಈ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ ತಮ್ಮ ಗುರುತನ್ನು ನೀಡಿವೆ. ಈ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ಬಟ್ಟೆ ತಯಾರಿಕಾ ಕಾರ್ಖಾನೆಗಳು ಮತ್ತು ಹಲವಾರು ಪದವಿ-ಪೂರ್ವ ಕಾಲೇಜುಗಳೂ ಇವೆ. ಜಾಲಹಳ್ಳಿ, ಪೀಣ್ಯ ಮತ್ತು ನಾಗಸಂದ್ರ ಮೆಟ್ರೋ ನಿಲ್ದಾಣಗಳು ತುಮಕೂರಿನ ಕಡೆಗೆ ಹೋಗುವ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯ ಮೇಲೆ ಇವೆ; ಮತ್ತು ಇನ್ನೊಂದು ಬದಿಯಲ್ಲಿ, ಅವು ರಾಜಾಜಿನಗರ ಮತ್ತು ಹೆಬ್ಬಾಳವನ್ನು ಸಂಪರ್ಕಿಸುತ್ತವೆ. ಈ ಪ್ರದೇಶಗಳು ನಗರದ ಒಂದು ಪ್ರಮುಖ ಕಾರ್ಮಿಕ ಮಾರುಕಟ್ಟೆ ಕೇಂದ್ರವಾಗಿದ್ದು, ಜೊತೆಗೆ ಗಣನೀಯ ವಸತಿ ಪ್ರದೇಶವಾಗಿಯೂ ಉಳಿದಿವೆ.

ಮುಂದುವರಿದು, ನಾವು ಶಕ್ತಿ ಮತ್ತು ಶಕ್ತಿಯೇತರ ಪ್ರಯಾಣಗಳ ದತ್ತಾಂಶವನ್ನು ವಿಭಜಿಸಿ ನೋಡಿದಾಗ, 2024ರ ನಂತರ ಈ ಮೆಟ್ರೋ ಫೀಡರ್ ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಮಹಿಳೆಯರ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ತೀವ್ರ ಬದಲಾವಣೆ ಕಂಡುಬರುತ್ತದೆ. ಜಾಲಹಳ್ಳಿ ಮತ್ತು ಅದರ ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ ಪ್ರದೇಶಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿರುವ ಮೆಟ್ರೋ ಫೀಡರ್ ಮಾರ್ಗಗಳಾದ ಪೀಣ್ಯ 2ನೇ ಹಂತ, ಲಗ್ಗೆರೆ ಮತ್ತು ಚಿಕ್ಕ ಬಾಣಾವರಗಳಲ್ಲಿ 2024ರಲ್ಲಿ ಶಕ್ತಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸರಾಸರಿ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಹಿಂದಿನ ವರ್ಷಕ್ಕಿಂತ ಶೇಕಡ 78 ರಷ್ಟು ಏರಿಕೆ ಕಂಡುಬಂದಿದೆ. ಅದೇ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಶಕ್ತಿಯೇತರ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸರಾಸರಿ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಶೇಕಡ 29.5 ರಷ್ಟು ಇಳಿಕೆ ಕಂಡುಬಂದಿದೆ. ಇದು ಶಕ್ತಿ ಯೋಜನೆಯು ಸ್ಥಳೀಯ ಮಹಿಳೆಯರಿಗೆ ಮೆಟ್ರೋ ನಿಲ್ದಾಣಗಳಿಗೆ ತಲುಪುವ ಅವಕಾಶವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಿದೆ, ಮತ್ತು ಆ ಮೂಲಕ ಅವರು ನಗರದ ಇತರ ವಾಣಿಜ್ಯ, ಕೈಗಾರಿಕಾ, ಶೈಕ್ಷಣಿಕ ಮತ್ತು ಮನರಂಜನಾ ಕೇಂದ್ರಗಳಿಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಸುಲಭವಾಗಿ ತಲುಪುವ ಸೌಲಭ್ಯವನ್ನು ಗಣನೀಯವಾಗಿ ಹೆಚ್ಚಿಸಿದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ತೋರಿಸುತ್ತದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ 2: ಕಾಲಾನುಕ್ರಮದಲ್ಲಿ ಜಾಲಹಳ್ಳಿ ಮೆಟ್ರೋ ಫೀಡರ್ ಮಾರ್ಗಗಳ ಸರಾಸರಿ ಆದಾಯ ಮತ್ತು ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆ

ವರ್ಷ	ಪ್ರಯಾಣ ಚೀಟಿಯ ವಿಧ	ಸರಾಸರಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆ	ಸರಾಸರಿ ಆದಾಯ
2023	ಶಕ್ತಿ	55,626.68	5,46,719.60
	ಶಕ್ತಿಯೇತರ	61,293.70	6,80,981.48
2024	ಶಕ್ತಿ	99,050.31	9,21,393.75
	ಶಕ್ತಿಯೇತರ	43,195.78	4,62,676.72
2025	ಶಕ್ತಿ	7,368.81	79,592.19
	ಶಕ್ತಿಯೇತರ	2,795.31	35,879.44

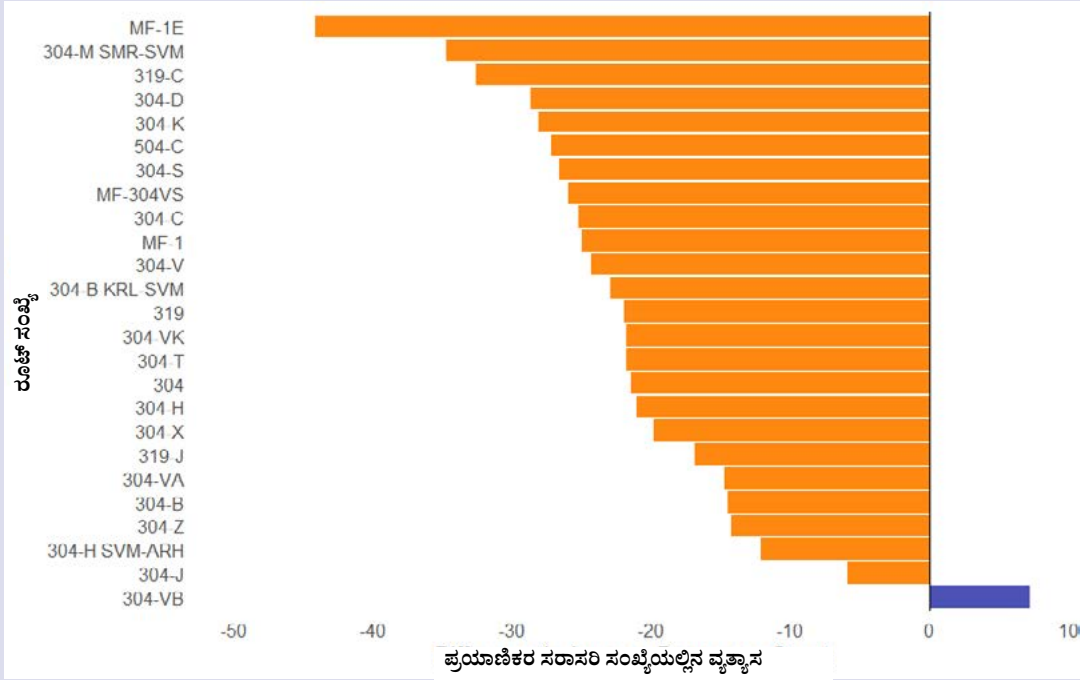
ಎರಡನೆಯದಾಗಿ, ನಾವು ಹೊಸದಾಗಿ ಆರಂಭಗೊಂಡ ಮೆಟ್ರೋ ನಿಲ್ದಾಣಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿರುವ ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಸಂಚರಿಸುವ ಕೆಲವು ಮೆಟ್ರೋ ಫೀಡರ್ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಪರಿಶೀಲಿಸಿದ್ದೇವೆ. ಉದಾಹರಣೆಗೆ, ಕೆ.ಆರ್.ಪುರಂ-ವೈಟ್‌ಫೀಲ್ಡ್ ಮಾರ್ಗದ ಪರ್ಪಲ್ ಲೈನ್ ಮೆಟ್ರೋ 2023ರ ಮಾರ್ಚ್ 26ರಂದು ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ತೆರೆದಿದ್ದು, ಕೆ.ಆರ್.ಪುರಂ ಅನ್ನು ಬೈಯಪ್ಪನಹಳ್ಳಿಯೊಂದಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕಿಸುವ ಬೆನ್ನಿಗಾನಹಳ್ಳಿ ಮೆಟ್ರೋ ನಿಲ್ದಾಣವು 2023ರ ಅಕ್ಟೋಬರ್ 9ರಂದು ಕಾರ್ಯಾರಂಭ ಮಾಡಿತು. ಇದರೊಂದಿಗೆ ಪರ್ಪಲ್ ಲೈನ್ ಸಂಪೂರ್ಣಗೊಂಡು, ಇದು ವೈಟ್‌ಫೀಲ್ಡ್ (ಕಾಡುಗೋಡಿ) ನಿಂದ ಚಳ್ಳಘಟ್ಟದವರೆಗೆ ನಾಡಪ್ರಭು ಕೆಂಪೇಗೌಡ ಮೆಟ್ರೋ ನಿಲ್ದಾಣದ (ಮಜೆಸ್ಟಿಕ್) ಮೂಲಕ ಸಂಪರ್ಕಿಸುತ್ತದೆ.

ದತ್ತಾಂಶವನ್ನು ಮಾರ್ಚ್ 26ಕ್ಕೂ ಮುಂಚಿನ ಮತ್ತು ನಂತರದ ಅವಧಿಗಳಾಗಿ ವಿಭಾಗಿಸಿದಾಗ, ಕೆ.ಆರ್.ಪುರಂ ನಿಂದ ವೈಟ್‌ಫೀಲ್ಡ್ (ಕಾಡುಗೋಡಿ) ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಹೊಸ ಮೆಟ್ರೋ ನಿಲ್ದಾಣಗಳು ಪ್ರಾರಂಭವಾದ ನಂತರ ಸರಾಸರಿ ಬಸ್ಸು ಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಇಳಿಕೆ ಕಂಡುಬಂದಿದೆ. ನಂತರ, ಈ ಮೆಟ್ರೋ ನಿಲ್ದಾಣಗಳು ಉದ್ದಗಲವಾಗಿ ಹಬ್ಬುವುದಕ್ಕೂ ಮೊದಲೇ ಅವುಗಳ ಸುತ್ತಮುತ್ತ ಸಂಚರಿಸುತ್ತಿದ್ದ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ತುಲನಾತ್ಮಕವಾಗಿ ನೋಡಿ, ಈ ಮೆಟ್ರೋ ನಿಲ್ದಾಣಗಳು ಕಾರ್ಯರೂಪಕ್ಕೆ ಬರುವ ಮೊದಲು ಮತ್ತು ನಂತರ ಮಹಿಳೆಯರ ಉಚಿತ ಬಸ್ ಪ್ರಯಾಣ ಉಂಟುಮಾಡಿರುವ ಪರಿಣಾಮವನ್ನು ನೋಡಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ.

ಚಿತ್ರ 8 ರಿಂದ ತಿಳಿದುಬರುವಂತೆ, ವೈಟ್‌ಫೀಲ್ಡ್ ಪ್ರದೇಶವನ್ನು ಬೈಯಪ್ಪನಹಳ್ಳಿಯಲ್ಲಿ ಕೊನೆಗೊಳ್ಳುವ ಹಳೆಯ ಪರ್ಪಲ್ ಲೈನ್ ಮಾರ್ಗಕ್ಕೆ ಸಂಪರ್ಕಿಸುವ ಮೂರು ಪ್ರಮುಖ ಮೆಟ್ರೋ ಫೀಡರ್ ಬಸ್ಸುಗಳು ಎಮ್‌ಎಫ್-1,

9 ಇಲ್ಲಿ ಒಳಗೊಂಡಿರುವ ಮೆಟ್ರೋ ನಿಲ್ದಾಣಗಳು ಕೆ.ಆರ್.ಪುರಂ, ಸಿಂಗಯ್ಯನಪಾಳೆ, ಗರುಡಾಚಾರ್‌ಪಾಳೆ, ಪಟ್ಟಂದೂರು ಅಗ್ರಹಾರ (ಐಟಿಪಿಎಲ್), ಕಾಡುಗೋಡಿ ಟ್ರೇ ಪಾರ್ಕ್, ಹೋಪ್‌ಫಾರ್ಮ್ ಚನ್ನಸಂದ್ರ ಮತ್ತು ವೈಟ್‌ಫೀಲ್ಡ್ (ಕಾಡುಗೋಡಿ) ಆಗಿವೆ.

ಎಮ್‌ಎಫ್-1ಇ, ಮತ್ತು ಎಮ್‌ಎಫ್-304 ವಿಎಸ್ ಆಗಿವೆ. ಹೊಸ ಮೆಟ್ರೊ ನಿಲ್ದಾಣಗಳು ಆರಂಭವಾದ ನಂತರ, ಈ ಮೂರು ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಸರಾಸರಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆ ಮತ್ತು ಆದಾಯದಲ್ಲಿ ಸ್ಪಷ್ಟವಾದ ಕುಸಿತ ಕಂಡುಬಂದಿತು. ಇನ್ನು, ಇದೇ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ 22 ಸಾಮಾನ್ಯ ಬಸ್ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನೂ ವಿಶ್ಲೇಷಿಸಲಾಯಿತು. ಅವುಗಳಲ್ಲಿ ಒಂದನ್ನು ಹೊರತುಪಡಿಸಿ ಉಳಿದ ಎಲ್ಲವೂ ಇದೇ ಮಾದರಿಯನ್ನು ತೋರಿಸಿವೆ. ಒಟ್ಟಾರೆಯಾಗಿ, ಅಧ್ಯಯನಕ್ಕೊಳಪಟ್ಟ 25 ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಮೆಟ್ರೊ ಮಾರ್ಗ ವಿಸ್ತರಣೆಯ ನಂತರ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆಯು ಸರಾಸರಿ ಶೇಕಡ 25.6ರಷ್ಟು ಕುಸಿತ ಕಂಡಿದೆ. ಇದು ಶಕ್ತಿ ಯೋಜನೆ ಜಾರಿಗೆ ಬಂದ ನಂತರ ಒಂದು ಮಟ್ಟಿಗೆ ಬಸ್ಸಿನ ಬದಲಾಗಿ ಮೆಟ್ರೊವನ್ನು ಬಳಸುವ ಪರ್ಯಾಯ ಸ್ಥಿತಿ ಉಂಟಾಗಿದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗಿ ತೋರಿಸುತ್ತದೆ.



ಬಾಕ್ಸ್ ಚಿತ್ರ 1: ವಿಸ್ತರಿಸಿದ ಮೆಟ್ರೊ ಮಾರ್ಗದ (ಕೆ.ಆರ್.ಪುರಂ-ವೈಟ್‌ಫೀಲ್ಡ್) ಉದ್ದಕ್ಕೂ ಬಸ್ ನಿಂದ ಮೆಟ್ರೊಗೆ ಬದಲಾವಣೆಯಾದ ರೀತಿ

ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಸಾಮಾನ್ಯವಾದ ಕುಸಿತ ಕಂಡುಬಂದಿದ್ದರೂ, ಕೆಲವು ಬಸ್ ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಸರಾಸರಿಯಾಗಿ ಶಕ್ತಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆ ಶಕ್ತಿಯೇತರ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ಕಂಡುಬಂದಿದೆ. ಈ ಬಸ್ ಮಾರ್ಗಗಳು ಪ್ರಾರಂಭವಾಗುವ ಅಥವಾ ಅಂತ್ಯಗೊಳ್ಳುವ ಪ್ರದೇಶಗಳನ್ನು ಎರಡು ಭಾಗಗಳಾಗಿ ವಿಂಗಡಿಸಬಹುದು - ಕೆ.ಆರ್. ಮಾರ್ಕೆಟ್, ಮಜಿಸ್ಟಿಕ್ ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣ ಮತ್ತು ಟೆನ್ ಫ್ಯಾಕ್ಟರಿ ಮುಂತಾದ ಉದ್ಯೋಗಾವಕಾಶಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡ ಪ್ರಮುಖ ವ್ಯಾಪಾರ ಪ್ರದೇಶಗಳು; ಹಾಗೂ ಚಿಕ್ಕ ತಿರುಪತಿ, ಕಲ್ಕುಂಟೆ ಅಗ್ರಹಾರ, ದೊಡ್ಡ ದುನಸಂದ್ರ, ಕ್ರಾಸ್, ದಿಣ್ಣೂರು ಮತ್ತು ಅರೆಹಳ್ಳಿ ಮುಂತಾದ ವಸತಿ ಮತ್ತು ಅರೆ-ನಗರ ಪ್ರದೇಶಗಳು. ಇದು ಕೆ.ಆರ್. ಪುರಂ-ವೈಟ್‌ಫೀಲ್ಡ್ ನಡುವಿನ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಸಂಚರಿಸುವ ಕೆಲವು ಮಧ್ಯಮ ದೂರದ ಬಸ್ ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ, ಬಸ್ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಒಟ್ಟು ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಕುಸಿತ ಕಂಡಿದ್ದರೂ, ಶಕ್ತಿ ಯೋಜನೆಯ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಪ್ರಮಾಣ ಹೆಚ್ಚಾಗಿದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ತೋರಿಸುತ್ತದೆ. ಮುಂದುವರಿದು, ಮೆಟ್ರೊಗಳನ್ನು ಬಸ್‌ಗಳಿಗೆ ಪರ್ಯಾಯವಾಗಿ ಆಯ್ಕೆ ಮಾಡಿಕೊಂಡಿರುವುದು ಶಕ್ತಿಯೇತರ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿಯೇ ಹೆಚ್ಚಿದೆ ಎಂಬುದನ್ನೂ ಇದು ಸೂಚಿಸುತ್ತದೆ. ಇನ್ನೊಂದೆಡೆ, ಶಕ್ತಿ ಯೋಜನೆಯಡಿಯ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಉಚಿತ ಪ್ರಯಾಣ ಸೌಲಭ್ಯದಿಂದಾಗಿ ಮೆಟ್ರೊಗಳಿಗಿಂತ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನೇ ಹೆಚ್ಚು ಆಯ್ಕೆಮಾಡುವ ಸಾಧ್ಯತೆ ಇದೆ.

2.2 ಬಿ) ಅತಿ ಹೆಚ್ಚು ಮತ್ತು ಅತಿ ಕಡಿಮೆ ಎಸ್‌ಸಿ/ಎಸ್‌ಟಿ ಜನಸಾಂದ್ರತೆಯುಳ್ಳ ವಾರ್ಡ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಶಕ್ತಿ ಯೋಜನೆಯ ಬಳಕೆ

2011ರ ಜನಗಣತಿಯ ಪ್ರಕಾರ ಹೆಚ್ಚು ಮತ್ತು ಕಡಿಮೆ ಪ್ರಮಾಣದ ಪರಿಶಿಷ್ಟ ಜಾತಿ/ಪರಿಶಿಷ್ಟ ಪಂಗಡದ ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಹೊಂದಿರುವ ವಾರ್ಡ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಶಕ್ತಿ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಜನರು ಎಷ್ಟರ ಮಟ್ಟಿಗೆ ಸ್ವೀಕರಿಸಿದ್ದಾರೆ ಎಂಬುದನ್ನು, ಶಕ್ತಿ ಯೋಜನೆಯ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಮಾಹಿತಿಯನ್ನು ಬಳಸಿಕೊಂಡು, ಅರ್ಥಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಲು ಈ ಅಧ್ಯಯನವು ಪ್ರಯತ್ನಿಸುತ್ತದೆ. 2011ರ ಜನಗಣತಿಯ ಪ್ರಕಾರ, ವಾರ್ಡ್‌ನ ಜನಸಂಖ್ಯೆಯ ಶೇಕಡ 50 ಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ಪರಿಶಿಷ್ಟ ಜಾತಿ/ಪರಿಶಿಷ್ಟ ಪಂಗಡಗಳಿಗೆ ಸೇರಿದವರು ನೆಲೆಸಿರುವ ಎರಡು ಪ್ರಮುಖ ವಾರ್ಡ್‌ಗಳೆಂದರೆ, ಲಕ್ಷ್ಮೀದೇವಿ ನಗರ ಮತ್ತು ಹೆಬ್ಬಾಳ ಆಗಿವೆ. ಮತ್ತೊಂದೆಡೆ, ಶಾಕಾಂಬರಿ ನಗರ ಮತ್ತು ಶ್ರೀನಗರ ವಾರ್ಡ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಪರಿಶಿಷ್ಟ ಜಾತಿ/ಪರಿಶಿಷ್ಟ ಪಂಗಡಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಶೇಕಡ 2.5ಕ್ಕಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇರುವುದರಿಂದ, ಇವುಗಳನ್ನು ಸ್ವೇಚ್ಛ ಮನ ಮತ್ತೊಂದು ತುದಿಯ ಪ್ರತಿನಿಧಿಗಳಾಗಿ ಆಯ್ಕೆಮಾಡಲಾಯಿತು. ವಿವಿಧ ವಾರ್ಡ್‌ಗಳ ನಿವಾಸಿಗಳ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ನಡವಳಿಕೆಯನ್ನು ಪ್ರತ್ಯೇಕವಾಗಿ ಗಮನಿಸಲು ಮತ್ತು ಆ ವಾರ್ಡ್‌ನ ಸಾಮಾಜಿಕ ರಚನೆಯನ್ನು ನಿಕಟವಾಗಿ ಅಧ್ಯಯನ ಮಾಡಲು ಈ ವಾರ್ಡ್‌ಗಳನ್ನು ಆಯ್ಕೆ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ¹⁰. ನಾಲ್ಕು ವಾರ್ಡ್‌ಗಳಾದ್ಯಂತ ಒಟ್ಟು 47 ಬಸ್ತು ಗಳನ್ನು ಅಧ್ಯಯನಕ್ಕಾಗಿ ಆರಿಸಲಾಗಿದೆ.

ನಾವು ಪ್ರಮುಖವಾಗಿ ಕಂಡುಕೊಂಡದ್ದೇನೆಂದರೆ, ವಾರ್ಡ್ ಯಾವುದೇ ಆಗಿದ್ದರೂ, ನಾವು ಅಧ್ಯಯನ ಮಾಡಿದ ಎಲ್ಲ ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿಯೂ ಸರಾಸರಿಯಾಗಿ ಶಕ್ತಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆ ಶಕ್ತಿಯೇತರ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ಇತ್ತು. ಅಂದರೆ, ಎಲ್ಲ ವಾರ್ಡ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಶಕ್ತಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಾಂದ್ರತೆ ಹೆಚ್ಚು ಇತ್ತು ಎಂಬುದನ್ನು ಇದು ಸೂಚಿಸುತ್ತದೆ. ಹೆಚ್ಚು ಸಾಂದ್ರತೆಯ ವಾರ್ಡ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಸರಾಸರಿ 93 ಶಕ್ತಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಇದ್ದರೆ, ಶಕ್ತಿಯೇತರ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು 73 ಮಂದಿ ಇದ್ದರು. ಕಡಿಮೆ ಸಾಂದ್ರತೆಯ ವಾರ್ಡ್‌ನಲ್ಲಿ ಸರಾಸರಿ 99 ಶಕ್ತಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಇದ್ದರೆ, ಶಕ್ತಿಯೇತರ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಸುಮಾರು 69 ಮಂದಿ ಇದ್ದರು¹¹.

ಶಕ್ತಿ ಯೋಜನೆ ಜಾರಿಯಾದ ನಂತರದ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ, ಅಧಿಕ ಸಾಂದ್ರತೆಯ ವಾರ್ಡ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಒಂದು ಬಸ್ ರೌಂಡ್-ಟ್ರಿಪ್ ಮಾಡಿದರೆ ಅದರ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಲ್ಲಿ ಶಕ್ತಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಪಾಲು ಶೇಕಡ 55.5 ಆಗಿದ್ದು, ಕಡಿಮೆ ಸಾಂದ್ರತೆಯ ವಾರ್ಡ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಅದು ಶೇಕಡ 56.6 ಆಗಿತ್ತು. ಆದರೆ ಈ ಎರಡು ಸಾಮಾಜಿಕ ವಿಭಿನ್ನ ಪ್ರದೇಶಗಳ ನಡುವೆ ಶಕ್ತಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಪಾಲಿನ ವ್ಯತ್ಯಾಸವು ಅಂಕಿ-ಅಂಶಗಳ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಮಹತ್ವಪೂರ್ಣವಾಗಿರಲಿಲ್ಲ, ಶಕ್ತಿ ಯೋಜನೆ ಜಾರಿಯಾದ ನಂತರದ ಅವಧಿಯನ್ನು ಆರು ತಿಂಗಳ ಮೂರು ಅವಧಿಗಳಾಗಿ ವಿಭಜಿಸಿದ ಬಳಿಕವೂ ಅದೇ ಸ್ಥಿತಿ ಮುಂದುವರಿಯಿತು. ಆದ್ದರಿಂದ, ಕಡಿಮೆ ಪರಿಶಿಷ್ಟ ಜಾತಿ/ಪರಿಶಿಷ್ಟ ಪಂಗಡಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಹೊಂದಿರುವ ವಾರ್ಡ್‌ಗಳ ಸ್ಥಳೀಯ ಮಹಿಳೆಯರು, ಹೆಚ್ಚು ಸಾಂದ್ರತೆಯ ವಾರ್ಡ್‌ಗಳ ಮಹಿಳೆಯರಿಗಿಂತ ಶಕ್ತಿ ಯೋಜನೆಯಿಂದ ಹೆಚ್ಚು ಲಾಭ ಪಡೆದಿದ್ದಾರೆ ಎಂದು ನಾವು ಹೇಳಲು ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ.

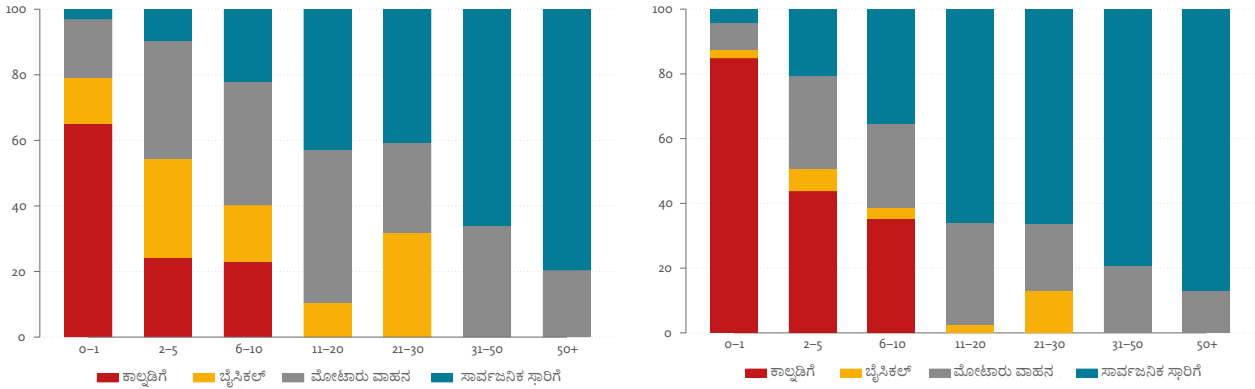
ಈ ಎರಡು ಪ್ರಕರಣ ಅಧ್ಯಯನಗಳನ್ನು ಒಟ್ಟಾಗಿ ನೋಡಿದಾಗ ಕೆಳಗಿನ ಪ್ರಮುಖ ವಿಚಾರಗಳು ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗುತ್ತವೆ: ಮೊದಲನೆಯದಾಗಿ, ಮೆಟ್ರೋ ಫೀಡರ್ ಮಾರ್ಗಗಳು, ವಿಶೇಷವಾಗಿ ಜಾಲಹಳ್ಳಿ ಮತ್ತು ಪೀಣ್ಯದಂತಹ ಕೈಗಾರಿಕಾ-ವಸತಿ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ, ಶಕ್ತಿ ಯೋಜನೆಯ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ತೀವ್ರ ಏರಿಕೆಯನ್ನು ಕಂಡವು. ಇದು ಮಹಿಳೆಯರಿಗೆ ಮೆಟ್ರೋ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಸಾಧಿಸುವಲ್ಲಿ ಆಗಿರುವ ಸುಧಾರಣೆಯನ್ನು ತೋರಿಸುತ್ತದೆ. ಮೆಟ್ರೋ ವಿಸ್ತರಣೆಯ ನಂತರ ಒಟ್ಟಾರೆಯಾಗಿ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಸುವ ಒಟ್ಟು ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆ ಕುಸಿದಿದ್ದರೂ, ಕೆಲವು ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಮಹಿಳೆಯರು ಬಸ್ ಪ್ರಯಾಣವನ್ನೇ ಆಯ್ಕೆ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದರು. ಶಕ್ತಿ ಯೋಜನೆಯಡಿ ಉಚಿತ ಪ್ರಯಾಣದ ಸೌಲಭ್ಯ ನೀಡಿರುವುದೇ ಇದಕ್ಕೆ ಮುಖ್ಯ ಕಾರಣವಾಗಿರಬಹುದು. ಹೆಚ್ಚು ಮತ್ತು ಕಡಿಮೆ ಪರಿಶಿಷ್ಟ

- 10 ಶಾಕಾಂಬರಿ ನಗರಕ್ಕೆ, ಬನಶಂಕರಿ ಟಿಟಿಎಂ‌ಸಿಯನ್ನು ಕೂಡಾ ಒಂದು ನಿಲ್ದಾಣವಾಗಿ ಸೇರಿಸಲಾಗಿದೆ. ಏಕೆಂದರೆ, ಬಿಬಿಎಂಪಿ ವರದಿಗಳಲ್ಲಿ ಗುರುತಿಸಲಾದ ಹಳೆಯ ವಾರ್ಡ್ ಮಿತಿಗಳ ಪ್ರಕಾರ, ಇದು ನಿಖರವಾಗಿ ವಾರ್ಡ್‌ನ ಎಲ್ಲೆಯ ಹೊರಭಾಗದಲ್ಲಿದೆ. ಲಕ್ಷ್ಮೀದೇವಿ ನಗರಕ್ಕೆ, ಗೊರಗುಂಟೇಪಾಳ ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ಸೇರಿಸಲಾಗಿದೆ. ಇದು ಕೂಡಾ ಆ ವಾರ್ಡ್‌ನ ಸೀಮೆಯ ಸನಿಹದಲ್ಲೆಯೇ ಇದೆ.
- 11 ಪ್ರತಿ ಬಸ್ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಎಷ್ಟು ಪ್ರಯಾಣಿಗಳು ನಡೆದಿವೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಗಣನೆಗೆ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಲು, ಮೌಲ್ಯಾಧಾರಿತ ಸರಾಸರಿಯಲ್ಲಿ (ವೇಯ್ವೆಡ್ ಅವರೇಜ್) ಲೆಕ್ಕ ಹಾಕಲಾಗಿದೆ

ಜಾತಿ/ಪರಿಶಿಷ್ಟ ಪಂಗಡಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಹೊಂದಿರುವ ವಾರ್ಡ್‌ಗಳಲ್ಲಿಯೂ ಶಕ್ತಿ ಯೋಜನೆಯ ಬಳಕೆ ಸ್ಥಿರವಾಗಿ ಉನ್ನತ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿದೆ; ಈ ಎರಡರ ನಡುವಿನ ಬಳಕೆ ವ್ಯತ್ಯಾಸ ಅಂಕಿ-ಅಂಶಗಳ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಮಹತ್ವಪೂರ್ಣವಾಗಿರಲಿಲ್ಲ.

2.3 ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ಮಹಿಳಾ ಉದ್ಯೋಗ

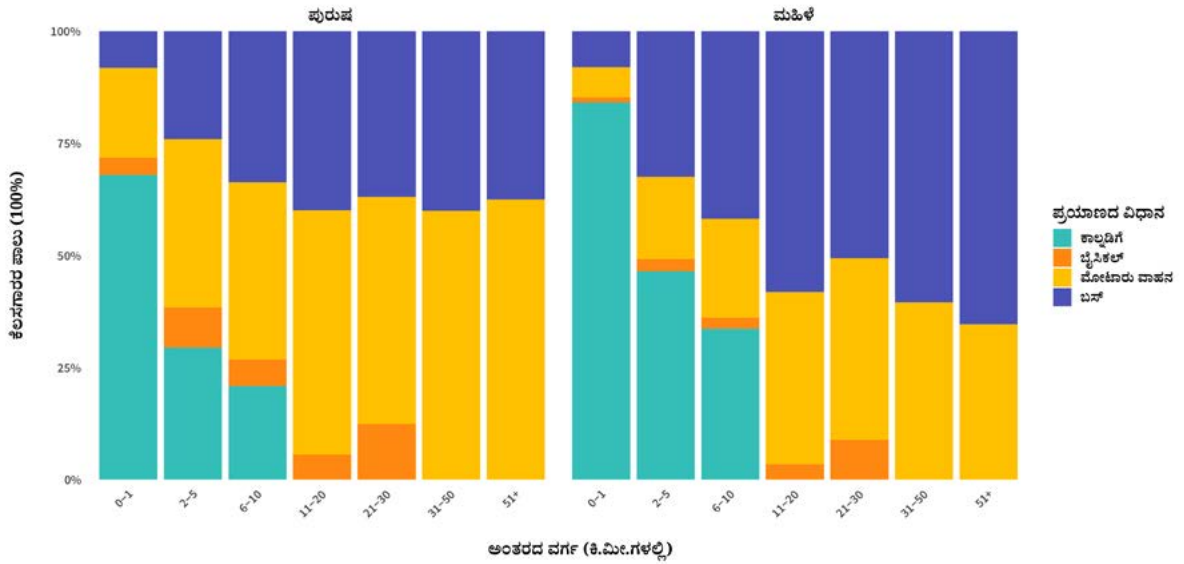
2011ರ ಜನಗಣತಿಯಲ್ಲಿನ ಕೃಷಿಯೇತರ ಕಾರ್ಮಿಕರ ಪ್ರಯಾಣ ವಿಧಾನಗಳ ಮಾಹಿತಿಯನ್ನು ವಿಶ್ಲೇಷಿಸಿದ ನಂತರ, ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯು ಪುರುಷರಿಗಿಂತ ಮಹಿಳೆಯರು ಕೆಲಸದ ಸ್ಥಳಗಳಿಗೆ ತಲುಪುವಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚು ಪ್ರಮುಖ ಪಾತ್ರ ವಹಿಸುತ್ತದೆ ಎಂಬುದಕ್ಕೆ ಸ್ಟೇಟ್ ಆಫ್ ವರ್ಕಿಂಗ್ ಇಂಡಿಯಾ ವರದಿಯು (2023) ಪುರಾವೆ ನೀಡುತ್ತದೆ. ಉಲ್ಲೇಖಕ್ಕಾಗಿ, ಈ ವರದಿಯು ಚಿತ್ರ 4.14ಬಿ ಅನ್ನು ಕೆಳಗೆ ನೀಡಲಾಗಿದೆ.



ಚಿತ್ರ 8: ಕಾರ್ಮಿಕರು ಹೇಗೆ ಪ್ರಯಾಣಿಸುತ್ತಾರೆ? ಭಾರತದ ನಗರಗಳಲ್ಲಿ ಪುರುಷರು (ಎಡ) ಮತ್ತು ಮಹಿಳೆಯರು (ಬಲ) ಪ್ರತಿಯೊಂದು ದೂರದ ವರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಬಳಸುವ ಸಾರಿಗೆಯ ವಿಧಾನಗಳು (ಮೂಲ: ಚಿತ್ರ 4.14ಬಿ, ಸ್ಟೇಟ್ ಆಫ್ ವರ್ಕಿಂಗ್ ಇಂಡಿಯಾ, 2023), ಅಜೀಂ ಪ್ರೇಮ್‌ಜಿ ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾಲಯ.

ಈ ಚಿತ್ರವು ಭಾರತದಲ್ಲೆಡೆ ವಿವಿಧ ದೂರಗಳ ವರ್ಗಗಳಾದ್ಯಂತ ನಗರ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುವ ಪುರುಷ ಮತ್ತು ಮಹಿಳಾ ಕಾರ್ಮಿಕರ ಪ್ರಯಾಣ ವಿಧಾನಗಳ ಹಂಚಿಕೆಯನ್ನು ತೋರಿಸುತ್ತದೆ. ಪ್ರತಿ ಫಲಕವು ಲಿಂಗದ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಪ್ರಯಾಣ ವಿಧಾನಗಳನ್ನು ವಿಭಜಿಸಿ, ಅವುಗಳನ್ನು ವಿವಿಧ ಅಂತರದ ವರ್ಗಗಳ (ಉದಾ., 0-1 ಕಿಮೀ, 2-5 ಕಿಮೀ ಇತ್ಯಾದಿ) ಸ್ಟ್ಯಾಕ್ಡ್ ಬಾರ್ ರೂಪದಲ್ಲಿ ಪ್ರದರ್ಶಿಸುತ್ತದೆ.

ಚಿತ್ರ 9 ಇದೇ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆಯನ್ನು ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಪುನರಾವರ್ತಿಸಿರುವುದಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ್ದಾಗಿದೆ. ಆದರೆ ಇಲ್ಲಿ ನಾವು ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆಯ ಬದಲು ನಿರ್ದಿಷ್ಟವಾಗಿ "ಬಸ್" ಅನ್ನು ಪ್ರಯಾಣ ವಿಧಾನವಾಗಿ ಆಯ್ಕೆ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. ಅಂದರೆ, ರೈಲು ಪ್ರಯಾಣವನ್ನು ಇಲ್ಲಿ ಹೊರತುಪಡಿಸಲಾಗಿದೆ (ಏಕೆಂದರೆ, ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ ರೈಲು ಪ್ರಯಾಣದ ಪಾಲು ತುಂಬಾ ಕಡಿಮೆ). ಆ ಮೂಲಕ, ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದಲ್ಲಿಯೂ ಇದೇ ಮಾದರಿ ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗಿ ಕಾಣಿಸುತ್ತದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ನಾವು ಕಂಡುಕೊಂಡೆವು.



ಚಿತ್ರ 9: ದೂರದ ಸ್ಥಳಗಳಿಂದ ತಮ್ಮ ಉದ್ಯೋಗ ಸ್ಥಳಕ್ಕೆ ಹೋಗಲು ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಪುರುಷರು (ಎಡ) ಮತ್ತು ಮಹಿಳೆಯರು ಬಳಸುವ ಸಾರಿಗೆಯ ವಿಧಾನ (ಜನಗಣತಿ, 2011)

ಕಡಿಮೆ ದೂರದ ಪ್ರಯಾಣಗಳಲ್ಲಿ (0-1 ಕಿಮೀ) ಪುರುಷರಾಗಲಿ ಮಹಿಳೆಯರಾಗಲಿ ಕಾಲ್ನಡಿಗೆಯ ವಿಧಾನವನ್ನೇ ಆಯ್ಕೆ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ. ಆದರೂ ಹಾಗೆ ಮಾಡುವಲ್ಲಿ ಮಹಿಳೆಯರ ಸಂಖ್ಯೆಯೇ ಹೆಚ್ಚು. ದೂರವು ಹೆಚ್ಚಾದಂತೆ, ಪುರುಷರು ಖಾಸಗಿ ವಾಹನಗಳು ಮತ್ತು ಸೈಕಲ್‌ಗಳಂತಹ ವಾಹನಗಳತ್ತ ಬೇಗನೆ ವಾಲುತ್ತಾರೆ. ಮಹಿಳೆಯರು ನಿಧಾನವಾಗಿ ಮತ್ತು ಕಡಿಮೆ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಈ ರೀತಿಯ ಬದಲಾವಣೆಯನ್ನು ತೋರಿಸುತ್ತಾರೆ. 10 ಕಿಮೀ ಮತ್ತು ಅದಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ದೂರದ ಪ್ರಯಾಣಗಳಲ್ಲಿ ಮಹಿಳೆಯರು ಬಳಸುವ ಪ್ರಮುಖ ಸಾರಿಗೆ ವಿಧಾನವು ಬಸ್ ಆಗಿದ್ದು, ಇಲ್ಲಿ ಪುರುಷರ ಸಂಖ್ಯೆ ಮಹಿಳೆಯರಿಗಿಂತಲೂ ಕಡಿಮೆ ಇರುತ್ತದೆ. ಮುಂದುವರಿದು, ನಿರ್ದಿಷ್ಟವಾಗಿ ಬೆಂಗಳೂರು ಕುರಿತಾದ ಗ್ರಾಫ್‌ನಲ್ಲಿ, ಮಧ್ಯಮ ಮಟ್ಟದ ದೂರವನ್ನೂ ಒಳಗೊಂಡಂತೆ (5-10 ಕಿಮೀ.) ಎಲ್ಲ ದೂರದ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿಯೂ, ಮಹಿಳೆಯರು ಬಸ್ ಪ್ರಯಾಣವನ್ನೇ ಹೆಚ್ಚಿನ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಆಯ್ಕೆ ಮಾಡಿಕೊಂಡಿರುವುದನ್ನು ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗಿ ಕಾಣಬಹುದು.

ಈ ಎರಡು ಗ್ರಾಫ್‌ಗಳು ಒಂದು ಮುಖ್ಯವಾದ ಪ್ರಶ್ನೆಯನ್ನು ನಮ್ಮಲ್ಲಿ ಹುಟ್ಟುಹಾಕುತ್ತವೆ: ಸಾರಿಗೆ ವೆಚ್ಚ, ಅವುಗಳ ಲಭ್ಯತೆ ಮತ್ತು ಅನುಕೂಲತೆಗಳು ಮಹಿಳೆಯರು ಉದ್ಯೋಗ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿ ಭಾಗವಹಿಸುವ ಸಾಮರ್ಥ್ಯದ ಮೇಲೆ ಹೇಗೆ ಪರಿಣಾಮ ಬೀರುತ್ತವೆ? ಸ್ಟೇಟ್ ಆಫ್ ವರ್ಕಿಂಗ್ ಇಂಡಿಯಾ 2023 ವರದಿ ಹೇಳುವಂತೆ, ಭಾರತದಲ್ಲಿ ಉದ್ಯೋಗಕ್ಕೆ ತೆರಳುವ ಮಹಿಳೆಯರ ಸಂಖ್ಯೆ ಬಹಳ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. ನಗರ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಈ ಸಂಖ್ಯೆ ಇನ್ನೂ ಕಡಿಮೆ ಇದ್ದು, ಕೆಲಸದ ವಯಸ್ಸಿನ ಮಹಿಳೆಯರಲ್ಲಿ ಕೇವಲ ಶೇಕಡ 11ರಷ್ಟು ಮಹಿಳೆಯರು ಮಾತ್ರ ವೇತನ ದೊರೆಯುವ ಕೆಲಸಗಳಲ್ಲಿ ತೊಡಗಿದ್ದಾರೆ. ಉದ್ಯೋಗ ಮಾರುಕಟ್ಟೆಯ ಪೂರೈಕೆಗೆ ಅಥವಾ ಬೇಡಿಕೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಅಂಶಗಳಲ್ಲಿ, ಈ ಕೊರತೆಯ ಹಿಂದಿರುವ ಹಲವಾರು ಅಂಶಗಳಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚು ಚರ್ಚೆಯಾಗದ, ಆದರೆ ಅತ್ಯಂತ ಪ್ರಮುಖವಾದ ಅಂಶವೆಂದರೆ ಚಲನಶೀಲತೆ. ಅಂದರೆ, ದಿನನಿತ್ಯದ ಪ್ರಯಾಣಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ ಮತ್ತು ಅದರ ವೆಚ್ಚ. ಈ ಎರಡು ಗ್ರಾಫ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ನಾವು ಗಮನಿಸಬೇಕಾದ ಅಂಶವೆಂದರೆ, ಕಡಿಮೆ ದೂರದ ಹಾಗೂ ಹೆಚ್ಚು ದೂರದ ಪ್ರಯಾಣಗಳಿಗೆ ಮಹಿಳೆಯರು ಕ್ರಮವಾಗಿ ಕಾಲ್ನಡಿಗೆ ಮತ್ತು ಬಸ್ ಅನ್ನು ಸಹಜ ಹಾಗೂ ಪ್ರಮುಖ ಸಾರಿಗೆ ವಿಧಾನವಾಗಿ ಆಯ್ಕೆ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಆದರೆ ಕಡಿಮೆ ಸಂಖ್ಯೆಯ ಮಹಿಳೆಯರು ಖಾಸಗಿ ಮೋಟಾರ್ ವಾಹನಗಳಾದ ಸ್ಕೂಟರ್, ಕಾರು ಮೊದಲಾದವುಗಳನ್ನು ಬಳಸುತ್ತಾರೆ. ಇದು, ಸ್ವಂತ ವಾಹನವನ್ನು ಹೊಂದುವಲ್ಲಿ ಅವರಲ್ಲಿರುವ ಸಾಮರ್ಥ್ಯದ ಕೊರತೆಯನ್ನೂ ಒಂಟಿಯಾಗಿ ಚಾಲನೆ ಮಾಡಲು ಅಥವಾ ಪ್ರಯಾಣಿಸಲು ಇರುವ ಸಾಮಾಜಿಕ ನಿರ್ಬಂಧಗಳನ್ನೂ ಸೂಚಿಸುತ್ತದೆ. ಕಾಲ್ನಡಿಗೆ ಮತ್ತು ಬಸ್ ಪ್ರಯಾಣದ ಮೇಲಿನ ಅವಲಂಬನೆಯು, ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆಯು ಕೈಗೆಟುಕುವಂತೆ ಆಗಿ ಸುಲಭವಾಗಿ ಲಭ್ಯವಾದರೆ, ಉದ್ಯೋಗಕ್ಕಾಗಿ ಮಹಿಳೆಯರು ಎಷ್ಟು ದೂರ ಪ್ರಯಾಣಿಸಬಲ್ಲರು ಎಂಬುದರ ಮೇಲೆ ನೇರವಾದ ಪರಿಣಾಮವನ್ನು ಬೀರುತ್ತದೆ ಎಂದು ತೋರಿಸುತ್ತದೆ.

ಇದು ಏನನ್ನು ಸೂಚಿಸುತ್ತದೆ? ಸರಳವಾಗಿ ಹೇಳುವುದಾದರೆ, ಬಸ್‌ಗಳು ಸುಲಭವಾಗಿ ಲಭ್ಯವಿಲ್ಲದಿದ್ದರೆ, ಸುರಕ್ಷಿತವಾಗಿಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ಅಥವಾ ಅಗ್ಗದ ಪ್ರಯಾಣ ಶುಲ್ಕದಲ್ಲಿ ಸಿಗದಿದ್ದರೆ, ಮಹಿಳೆಯರು ಮನೆಯಲ್ಲೇ ಉಳಿಯುತ್ತಾರೆ. ಅಥವಾ, ಹೆಚ್ಚೆಂದರೆ, ಕಾಲ್ನಡಿಗೆಯ ದೂರದಲ್ಲಿ ದೊರೆಯುವ ಅನೌಪಚಾರಿಕ ಕೆಲಸಗಳನ್ನು ಮಾಡಲು ಒಪ್ಪಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಬದಲಾಗಿ, ಬಸ್‌ಗಳು ಅಗ್ಗದ ಪ್ರಯಾಣ ದರದಲ್ಲಿ, ವಿಶ್ವಾಸಾರ್ಹ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಲಭ್ಯವಾದರೆ, ಅವು ಮಹಿಳೆಯರ ಉದ್ಯೋಗಾವಕಾಶಗಳ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯನ್ನು ಬಹಳವಾಗಿ

ವಿಸ್ತರಿಸುತ್ತವೆ. ಉದಾಹರಣೆಗೆ, ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಪೀಣ್ಯ ಅಥವಾ ಬೊಮ್ಮನಹಳ್ಳಿ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ವಾಸಿಸುವ ಮಹಿಳೆಗೆ ಕಾಲ್ಡಿಗೆಯೊಂದೇ ಆಯ್ಕೆಯಾಗಿದ್ದರೆ, ಆಕೆ ತನ್ನ ಸುತ್ತಮುತ್ತಲ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲೇ ಕೆಲಸ ಮಾಡಲು ಸೀಮಿತಳಾಗುತ್ತಾಳೆ. ಆದರೆ ಉಚಿತ, ನಿಯಮಿತವಾದ ಮತ್ತು ಸುರಕ್ಷಿತ ಬಸ್ ಸೌಲಭ್ಯ ಲಭ್ಯವಾದರೆ, ಆಕೆ ಕೆಲಸಕ್ಕಿಂದು ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಕೇಂದ್ರ ಪ್ರದೇಶಗಳವರೆಗೆ (ಉದಾ. ಸಿಬಿಡಿ) ಸಹ ಸುಲಭವಾಗಿ ಪ್ರಯಾಣಿಸಬಹುದು.

ಈ ಅರ್ಥದಲ್ಲಿ, ಸಾರಿಗೆ ನೀತಿಯು ಮಹಿಳೆಯರ ಉದ್ಯೋಗದ ಮೇಲೆ ನೇರವಾದ ಪರಿಣಾಮ ಬೀರುತ್ತದೆ. ಕರ್ನಾಟಕದ 'ಶಕ್ತಿ' ಯೋಜನೆಯಂತೆ, ಸರ್ಕಾರವು ಮಹಿಳೆಯರ ಬಸ್ ಪ್ರಯಾಣಕ್ಕೆ ಸಬ್ಸಿಡಿಯನ್ನು ಒದಗಿಸಿದಾಗ, ಅದು ಕೇವಲ ಕುಟುಂಬದ ಖರ್ಚನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡುವುದಿಲ್ಲ, ಬದಲಿಗೆ, ಮಹಿಳೆಯರು ಉದ್ಯೋಗದಲ್ಲಿ ಭಾಗವಹಿಸುವಲ್ಲಿ ಎದುರಾಗುವ ಸ್ಥಾನಸಂಬಂಧಿ ಅಡೆತಡೆಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಹಾಕುತ್ತದೆ.

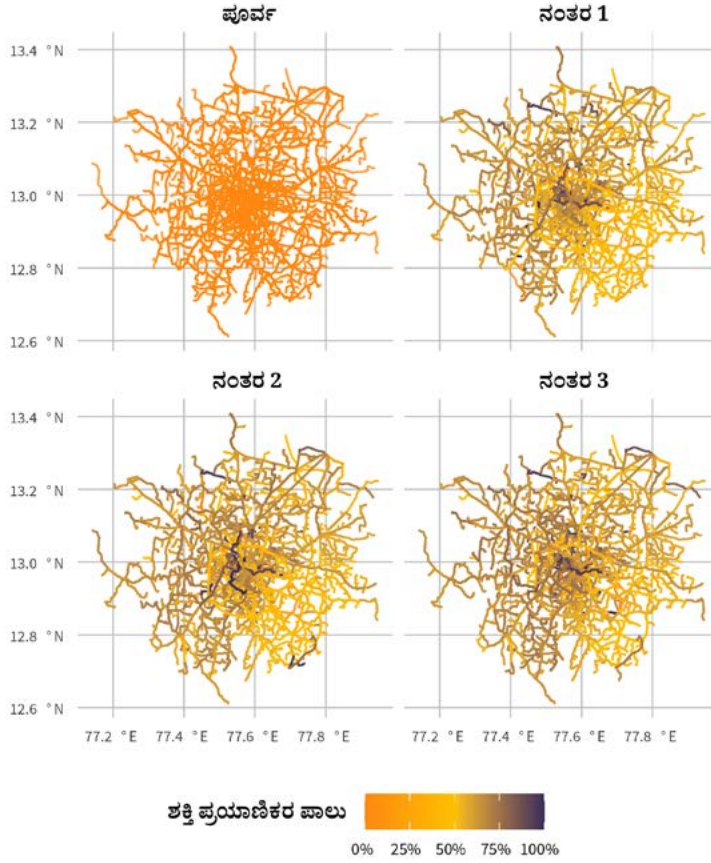
ನಿರ್ದಿಷ್ಟವಾಗಿ ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಗ್ರಾಫ್ ಅನ್ನು ಗಮನಿಸಿದಾಗ ಇದು ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗಿ ಕಾಣುತ್ತದೆ. ನಗರದಲ್ಲಿ ಮಹಿಳೆಯರ ಕೆಲಸ-ಸಂಬಂಧಿತ ಓಡಾಟಕ್ಕೆ ಬಸ್ ಪ್ರಮುಖವಾದ ಸಾರಿಗೆ ವಿಧಾನವಾಗಿದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಇದು ತೋರಿಸುತ್ತದೆ. ದೇಶದ ಇತರಡೆ ಪುರುಷರು ಮತ್ತು ಮಹಿಳೆಯರಿಬ್ಬರೂ ಖಾಸಗಿ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಮಧ್ಯಮ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಬಳಸಿದರೆ, ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಮಹಿಳೆಯರು ಮಧ್ಯಮ ಮಟ್ಟದ ದೂರಗಳಿಗೂ (ಉದಾ. 5-10 ಕಿಮೀ, 10-20 ಕಿಮೀ) ಬಸ್ಸು ಯಾಣದ ಮೇಲೆಯೇ ಅವಲಂಬಿತರಾಗಿದ್ದಾರೆ. ಆದ್ದರಿಂದ, ಶಕ್ತಿ ಯೋಜನೆಯು ನಗರಗಳಲ್ಲಿ ಈಗಾಗಲೇ ಉದ್ಯೋಗಕ್ಕೆ ಹೋಗುತ್ತಿರುವ ಮಹಿಳೆಯರ ಪ್ರಯಾಣದ ಖರ್ಚನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಿ, ಅವರ ಜೀವನವನ್ನು ಸುಲಭಗೊಳಿಸುತ್ತದೆ. ಇದು ಇನ್ನಷ್ಟು ಮಹಿಳೆಯರು ಕೆಲಸಕ್ಕೆ ಸೇರಲು ಪ್ರೋತ್ಸಾಹ ನೀಡುವ ಸಾಧ್ಯತೆ ಇದೆ.

ಆದಾಗ್ಯೂ, ಇಲ್ಲಿ ಕೇವಲ ವೆಚ್ಚವಷ್ಟೇ ಸಮಸ್ಯೆಯಲ್ಲ. ಸಮಯವು ಕೂಡ ಒಂದು ಅತ್ಯಮೂಲ್ಯ ಸಂಪನ್ಮೂಲ. ವಿಶೇಷವಾಗಿ, ಕಡಿಮೆ ಆದಾಯದ ಮಹಿಳೆಯರಿಗೆ ಸಮಯದ ಲಭ್ಯತೆ ಬಹಳ ಮುಖ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ. ಏಕೆಂದರೆ, ಅವರು ಕೆಲಸದ ಜೊತೆಗೆ, ಮನೆಯ ಜವಾಬ್ದಾರಿಗಳು, ಮಕ್ಕಳ ಪಾಲನೆ ಮತ್ತು ಸಾಮಾಜಿಕ ಕರ್ತವ್ಯಗಳನ್ನೂ ನಿರ್ವಹಿಸಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಹೆಚ್ಚಿನ ಮಹಿಳೆಯರಿಗೆ ನಡಿಗೆಯು ಆಯ್ಕೆಯಲ್ಲ, ಆದರೆ ಪ್ರತಿದಿನದ ಬಸ್ ಪ್ರಯಾಣದ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ತಪ್ಪಿಸುವುದು ಅವರಿಗೆ ಅತ್ಯವಶ್ಯ. ಹೆಚ್ಚಿನ ಮಹಿಳೆಯರು 5 ಕಿಮೀ ಒಳಗಿನ ಕೆಲಸದ ಸ್ಥಳಗಳಿಗೆ ನಡೆದು ಹೋಗುವುದನ್ನು ಆಯ್ಕೆಮಾಡುತ್ತಾರೆ (ಮೇಲಿನ ಎರಡೂ ಚಿತ್ರಗಳ ಪ್ರಕಾರ) ಎಂದಾದರೆ, ಹೆಚ್ಚು ವೇತನದ ಕೆಲಸಗಳನ್ನು ಪಡೆಯುವ ಅವರ ಸಾಧ್ಯತೆಯ ಮೇಲೆ ಇದು ನೇರವಾಗಿ ಪರಿಣಾಮ ಬೀರುತ್ತದೆ. ವೇತನ-ಸಂಬಂಧಿತ ಕೆಲಸಕ್ಕಾಗಿ ಬಳಸದಿದ್ದರೂ ಸಹ, ಶಕ್ತಿ ಯೋಜನೆಯಿಂದ ಲಭ್ಯವಾಗುವ ಈ ಹೆಚ್ಚಿನ ಸಮಯದ ಉಳಿತಾಯವು ಮಹಿಳೆಯರ ದಿನನಿತ್ಯದ ಸಮಯ ಬಳಕೆಯ ಮಾದರಿಯನ್ನು ಬದಲಾಯಿಸಬಲ್ಲದು. ಕಾಲ್ಡಿಗೆಯ ಬದಲಾಗಿ ಬಸ್ಸು ಯಾಣವನ್ನು ಸಾಧ್ಯವಾಗಿಸಿದ ಶಕ್ತಿ ಯೋಜನೆಯು, ಮಹಿಳೆಯರಿಗೆ ಕೇವಲ ಹೊಸ ಉದ್ಯೋಗಾವಕಾಶಗಳನ್ನಷ್ಟೇ ಅಲ್ಲ, ಬದಲಿಗೆ, ತಮ್ಮ ದಿನಚರಿಯನ್ನು ಹೊಸ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ರೂಪಿಸಿಕೊಳ್ಳುವ ಅವಕಾಶವನ್ನೂ ಒದಗಿಸುತ್ತದೆ.

ಮೇಲಿನ ಎಲ್ಲವಿಚಾರಗಳನ್ನು ಸಿದ್ಧಾಂತದ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ವಿವರಿಸಲು ಸಾಧ್ಯವಾದರೂ, ಅದನ್ನು ಪ್ರಾಯೋಗಿಕವಾಗಿ ಸಾಬೀತುಪಡಿಸುವುದು ಕಷ್ಟ. ಏಕೆಂದರೆ, ಭಾರತದಲ್ಲಿ ನಡೆಸುವ 'ಟೈಮ್ ಯೂಸ್ ಸರ್ವೆ' (ಸಮಯ ಬಳಕೆ ಸಮೀಕ್ಷೆ) ಮತ್ತು 'ಲೇಬರ್ ಫೋರ್ಸ್ ಸರ್ವೆ'ಗಳು (ಕಾರ್ಮಿಕ ಶಕ್ತಿ ಸಮೀಕ್ಷೆ) ಜಿಲ್ಲಾ ಮಟ್ಟವನ್ನು ಗಮನದಲ್ಲಿ ಇಟ್ಟುಕೊಂಡಿರುವುದಿಲ್ಲ. ಆದ್ದರಿಂದ, ಬಿಎಂಟಿಸಿ ಬಸ್‌ಗಳ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಶಕ್ತಿ ಯೋಜನೆಯು ಮಹಿಳೆಯರ ಸಮಯ ಬಳಕೆ ಮಾದರಿಯ ಮೇಲಾಗಲಿ ಅವರ ಉದ್ಯೋಗ ಪಾಲ್ಗೊಳ್ಳುವಿಕೆಯ ಮೇಲಾಗಲಿ ಎಷ್ಟು ಪರಿಣಾಮ ಬೀರಿದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಅನುಷಂಗಿಕ ದತ್ತಾಂಶ ಸಂಪನ್ಮೂಲಗಳ ಮೂಲಕ ನೇರವಾಗಿ ಮೌಲ್ಯಮಾಪನ ಮಾಡಲು ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ. ಆದರೆ, ಐಡಬ್ಲ್ಯೂಡಬ್ಲ್ಯೂ ಎಜಿಇ 12 (2024) ನಡೆಸಿದ ಇತ್ತೀಚಿನ ಅಧ್ಯಯನವು ಯೋಜನೆ ಪ್ರಾರಂಭವಾದ ನಂತರ ಮಹಿಳೆಯರ ಉದ್ಯೋಗ ಪಾಲ್ಗೊಳ್ಳುವಿಕೆಯಲ್ಲಿ ಸಕಾರಾತ್ಮಕ ಬದಲಾವಣೆ ಕಂಡುಬಂದಿರುವ ಸೂಚನೆ ನೀಡುತ್ತದೆ.

ಚಿತ್ರ 10 ಬೆಂಗಳೂರಿನ ವಿಭಿನ್ನ ಪ್ರದೇಶಗಳು ಶಕ್ತಿ ಯೋಜನೆಗೆ ಕಾಲಕ್ರಮೇಣ ಹೇಗೆ ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯಿಸಿವೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಸ್ಥಾನಸಂಬಂಧಿ ಚಿತ್ರದ ಮೂಲಕ ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗಿ ತೋರಿಸುತ್ತದೆ. ನಿರ್ದಿಷ್ಟವಾಗಿ, ಇದು ಮಾರ್ಗ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಯೋಜನೆಯು ನಾಲ್ಕು ವಿಭಿನ್ನ ಕಾಲಾವಧಿಗಳಲ್ಲಿ ಯಾವ ರೀತಿ ಬದಲಾಗಿದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ತೋರಿಸುತ್ತದೆ: ಯೋಜನಾ-ಪೂರ್ವ ಅವಧಿ ("ಪೂರ್ವ" ಎಂದು ಗುರುತು ಮಾಡಲಾಗಿದೆ) ಮತ್ತು ಕ್ರಮವಾಗಿ ನಂತರದ ಮೂರು ಹಂತಗಳು ("ನಂತರ 1", "ನಂತರ 2", "ನಂತರ 3" ಎಂದು ಗುರುತು ಮಾಡಲಾಗಿದೆ). ಈ ಮಟ್ಟಗಳನ್ನು ಸುಮಾರು 5000 ಬಿಎಂಟಿಸಿ ಮಾರ್ಗಗಳ ಅಕ್ಷಾಂಶ ಮತ್ತು ರೇಖಾಂಶ ನಿರ್ದೇಶಾಂಕಗಳನ್ನು ಆಧರಿಸಿ ರಚಿಸಲಾಗಿದೆ. ಈ ಮಾಹಿತಿಯನ್ನು ಬಿಎಂಟಿಸಿ ಮೊಬೈಲ್ ಅಪ್ಲಿಕೇಶನ್ ಮತ್ತು ಸಾರ್ವಜನಿಕವಾಗಿ ಲಭ್ಯವಿರುವ ಜಿಐಎಸ್ (ಭೂಗೋಳ ಮಾಹಿತಿ ವ್ಯವಸ್ಥೆ) ದತ್ತಾಂಶ ಮೂಲಗಳಿಂದ ಸಂಗ್ರಹಿಸಲಾಗಿದೆ. ಕಿತ್ತಲೆ=ಹೆಚ್ಚಿನ ಶಕ್ತಿಯೇತರ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು, ನೀಲಿ=ಹೆಚ್ಚಿನ ಶಕ್ತಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು, ಹಳದಿ= ಸಮತೋಲಿತ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು

ಕಿತ್ತಲೆ=ಹೆಚ್ಚಿನ ಶಕ್ತಿಯೇತರ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು, ನೀಲಿ= ಹೆಚ್ಚಿನ ಶಕ್ತಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು, ಹಳದಿ= ಸಮತೋಲಿತ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು



ಚಿತ್ರ 10: ಮಾರ್ಗ-ಮಟ್ಟದ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಪಾಲು: ಶಕ್ತಿ vs ಶಕ್ತಿಯೇತರ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು

ಮೂಲ: 5000ಕ್ಕೂ ಹೆಚ್ಚು ಮಾರ್ಗಗಳ ಸಂಸ್ಕರಿಸಿದ ಬಿಎಂಟಿಸಿ ದತ್ತಾಂಶ (ಮಾರ್ಗ ನಿರ್ದೇಶಾಂಕಗಳೊಂದಿಗೆ) (ಪ್ರಾಥಮಿಕ ಮೂಲ: ಬಿಎಂಟಿಸಿ ಆಪ್, GitHub ಮೂಲಕ ಪಡೆಯಲಾಗಿದೆ)

ಸೂಚನೆ: ನಾವು ಹಿಂದೆ ಬಳಸಿರುವ ಅವಧಿ ವಿಭಾಗೀಕರಣವನ್ನೇ ಇಲ್ಲಿಯೂ ಅನುಸರಿಸಿದ್ದೇವೆ. ಶಕ್ತಿ ಯೋಜನೆ ಆರಂಭವಾಗುವ ಮೊದಲಿನ ಎಲ್ಲ ದಿನಗಳನ್ನು 'ಪೂರ್ವ' ಎಂದು ಗುರುತಿಸಲಾಗಿದೆ. ಶಕ್ತಿ ಯೋಜನೆ ಆರಂಭವಾದ ನಂತರದ (ಜನವರಿ 2025ರವರೆಗೆ) ಅವಧಿಯನ್ನು ಮೂರು ಸಮಾನ ಭಾಗಗಳಾಗಿ ವಿಂಗಡಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಅವುಗಳನ್ನು ಕ್ರಮವಾಗಿ 'ನಂತರ 1', 'ನಂತರ 2' ಮತ್ತು 'ನಂತರ 3' ಎಂದು ಗುರುತಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಪ್ರತಿಯೊಂದು ನಕ್ಷೆಯು ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಬಿಎಂಟಿಸಿ ಬಸ್ ಜಾಲವನ್ನು ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಭೌಗೋಳಿಕ ರಚನೆಯ ಮೇಲೆ ಹೊದಿಸಿದ ದಟ್ಟವಾದ ಮಾರ್ಗಗಳ ಜಾಲವಾಗಿ ತೋರಿಸುತ್ತದೆ. ಈ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ಯಾದೃಚ್ಛಿಕವಾಗಿ ಪ್ರದರ್ಶಿಸಲಾಗಿಲ್ಲ, ಬದಲಿಗೆ, ಅವು ಸ್ಥಳನಿರ್ದಿಷ್ಟವಾಗಿದ್ದು, ನಗರದ ವಿವಿಧ ವಲಯಗಳ ಮೂಲಕ ಹಾದುಹೋಗುವ ಮಾರ್ಗಗಳ ನಿಜವಾದ ಭೌತಿಕ ಸ್ಥಾನ ಮತ್ತು ದಿಕ್ಕುಗಳನ್ನು ಹಾಗೆಯೇ ಚಿತ್ರಿಸುತ್ತವೆ. ಪ್ರತಿಯೊಂದು ರೇಖೆಗೂ (ಒಂದು ಬಸ್ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಪ್ರತಿನಿಧಿಸುವ) ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಆ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಶಕ್ತಿ ಯೋಜನೆಯ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು (ಮಹಿಳೆಯರು) ಮತ್ತು ಶಕ್ತಿಯೇತರ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಎಷ್ಟು ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಇದ್ದರು ಎಂಬುದರ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಬಣ್ಣ ನೀಡಲಾಗಿದೆ. ಬಣ್ಣದ ಸಂಕೇತಗಳ ಅರ್ಥ ಹೀಗಿದೆ: ಹಳದಿಯಿಂದ ನೀಲಿ ಬಣ್ಣಗಳು ಶಕ್ತಿ ಯೋಜನೆಯ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು (ಮಹಿಳೆಯರು) ಶಕ್ತಿಯೇತರ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚಿರುವ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ಸೂಚಿಸುತ್ತವೆ; ಕಿತ್ತಲೆಯಿಂದ ಹಳದಿ ಬಣ್ಣಗಳು ಶಕ್ತಿಯೇತರ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು (ಪುರುಷರು ಮತ್ತು ಅಂತರರಾಜ್ಯ ವಲಸಿಗ ಮಹಿಳೆಯರು) ಹೆಚ್ಚಿರುವ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ಸೂಚಿಸುತ್ತದೆ.

"ಪೂರ್ವ" ಭಾಗವು ಪ್ರಾಥಮಿಕವಾಗಿ ಒಂದು ಆಧಾರರೇಖೆಯಾಗಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತದೆ. ಜೂನ್ 2023ಕ್ಕೂ ಮೊದಲು ಶಕ್ತಿ ಯೋಜನೆಯು ಜಾರಿಯಲ್ಲಿ ಇರದಿದ್ದ ಕಾರಣ ಮತ್ತು ಲಿಂಗ-ವಿಭಜಿತ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ದತ್ತಾಂಶವು ಲಭ್ಯವಿರಲಿಲ್ಲವಾದ್ದರಿಂದ, ಈ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿನ ಎಲ್ಲ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ಕಿತ್ತಲೆ ಬಣ್ಣದಲ್ಲಿ ತೋರಿಸಲಾಗಿದೆ. ಈ ಚೌಕಟ್ಟಿನ ಉದ್ದೇಶ ವಿತರಣೆಯನ್ನು ತೋರಿಸುವುದಲ್ಲ. ಬದಲಿಗೆ, ಸ್ಥಾನಸಂಬಂಧಿ ನಿರಂತರತೆಯನ್ನು ತೋರಿಸುವುದಾಗಿದೆ. ಈ ನಕ್ಷೆಯು, ಯೋಜನೆಯು ಜಾರಿಗೆ ಬಂದ ನಂತರ, ಇದೇ ಸಾರಿಗೆ ಜಾಲಗಳು ಹೇಗೆ ವಿಕಸಿತಗೊಂಡವು ಎಂಬುದನ್ನು ತುಲನಾತ್ಮಕವಾಗಿ ನೋಡಲು ನಮಗೆ ಅನುವು ಮಾಡಿಕೊಡುತ್ತದೆ.

“ನಂತರ1” ರಿಂದ “ನಂತರ 3” ರ ಕಡೆಗೆ ಸಾಗಿದಂತೆ, ಒಂದು ಸ್ಪಷ್ಟವಾದ ಸ್ಥಾನಸಂಬಂಧಿ ಮಾದರಿ ಹೊರಹೊಮ್ಮುತ್ತದೆ. ಯೋಜನೆ ಜಾರಿಗೆ ಬಂದ ನಂತರದ ಈ ಮೂರು ಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಈ ಜಾಲವು ಗಾಢ ನೀಲಿ ಬಣ್ಣದ ಛಾಯೆಯನ್ನು ಪಡೆಯುತ್ತದೆ. ಕೆಲವು ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ, ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ನಗರದ ಕೇಂದ್ರಭಾಗ, ವಾಯುವ್ಯ ಕಾರಿಡಾರ್‌ಗಳು ಮತ್ತು ಪಶ್ಚಿಮ ಉಪನಗರಗಳ ಕೆಲವು ಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಇದು ಹೆಚ್ಚು ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗಿದೆ. ಇದಕ್ಕೆ ವಿರುದ್ಧವಾಗಿ, ಕೆಲವು ಅಂಚಿನ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ, ವಿಶೇಷವಾಗಿ, ಪೂರ್ವ ಮತ್ತು ಆಗ್ನೇಯ ಭಾಗಗಳು ಹಳದಿ ಅಥವಾ ಕಿತ್ತಳೆ ಬಣ್ಣಗಳು ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಕಂಡುಬರುತ್ತವೆ. ಅದು ಹೆಚ್ಚು ಸಮತೋಲಿತ ಅಥವಾ ಪುರುಷ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಹೆಚ್ಚು ಇರುವ ಮಾದರಿಗಳಿರುವ ಸಾಧ್ಯತೆಯನ್ನು ತೋರಿಸುತ್ತದೆ.

ಕಾಲಕ್ರಮೇಣ ಬಣ್ಣದ ಮಾದರಿಯಲ್ಲಿ ಕಂಡುಬರುವ ಈ ಬದಲಾವಣೆಯು ಈ ಅಧ್ಯಯನದ ಅತ್ಯಂತ ಹೊಸ ಮತ್ತು ಪರಿಣಾಮಕಾರಿ ಫಲಿತಾಂಶಗಳಲ್ಲಿ ಒಂದಾಗಿದೆ. ಇದು ಶಕ್ತಿ ಯೋಜನೆಯ ಲಭ್ಯತೆ ನಗರದಾದ್ಯಂತ ಸಮಾನವಾಗಿಲ್ಲ ಎಂಬುದನ್ನು ತೋರಿಸುತ್ತದೆ. ನಗರದ ಕೆಲವು ಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ನಿರಂತರವಾಗಿ ಮಹಿಳೆಯರು ಬಹಳ ಹೆಚ್ಚಿನ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ, ಮತ್ತು ಇನ್ನೂ ಕೆಲವು ಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಬಹಳ ಕಡಿಮೆ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಇದನ್ನು ಬಳಸುತ್ತಿರುವ ಬಗ್ಗೆ ಸ್ಪಷ್ಟವಾದ ಸ್ಥಾನಸಂಬಂಧಿ ಮಾದರಿಯನ್ನು ತೋರಿಸುತ್ತದೆ.

ಬಹುಶಃ ನಾವು ಕಂಡುಕೊಂಡ ಅತ್ಯಂತ ಗಮನಸೆಳೆಯುವ ದೃಶ್ಯ ಮತ್ತು ವಿಶ್ಲೇಷಣಾತ್ಮಕ ವಿಚಾರವು ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಕೇಂದ್ರ ಕಾರಿಡಾರಿನ ಪರಿವರ್ತನೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ್ದಾಗಿದೆ. “ನಂತರ 2” ಮತ್ತು “ನಂತರ 3” ಫಲಕಗಳಲ್ಲಿ ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗಿ ಕಾಣುವಂತೆ, ಮೆಟ್ರೋಪೊಲಿಟನ್, ಕೆ. ಆರ್. ಮಾರ್ಕೆಟ್, ಶಿವಾಜಿನಗರ ಮತ್ತು ಅದರ ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ ಪ್ರದೇಶಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡ ಸೆಂಟ್ರಲ್ ಬಿಸಿನೆಸ್ ಡಿಸ್ಟ್ರಿಕ್ಟ್ (ಸಿಬಿಡಿ) ನೀಲಿ ಮತ್ತು ನೇರಳೆ ಬಣ್ಣಗಳಿಂದ ಹೇರಳವಾಗಿ ತುಂಬಿಕೊಂಡಿದೆ. ಇದು ಆ ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚು ಪ್ರಯಾಣಿಕರು “ಶಕ್ತಿ” ಯೋಜನೆಯ ಪ್ರಯೋಜನ ಪಡೆಯುತ್ತಿರುವುದನ್ನು ಸೂಚಿಸುತ್ತದೆ. ಈ ನಕ್ಷೆಗಳ ಮತ್ತೊಂದು ಗಮನಾರ್ಹ ಅಂಶವೆಂದರೆ ನಗರದ ಪಶ್ಚಿಮ ಮತ್ತು ವಾಯುವ್ಯ ಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ನೀಲಿ ಬಣ್ಣವು ಹೆಚ್ಚಿರುವ ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿನ ಸ್ಥಿರ ಸಾಂದ್ರತೆ. ವಿಜಯನಗರ, ರಾಜಾಜಿನಗರ, ಯಶವಂತಪುರ ಮತ್ತು ಪೀಣ್ಯ ಪ್ರದೇಶಗಳು, ವಿಶೇಷವಾಗಿ ಅವುಗಳನ್ನು ಸಿಬಿಡಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕಿಸುವ ಪ್ರಮುಖ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ “ಶಕ್ತಿ” ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಮತ್ತು ನಿರಂತರವಾಗಿ ಬಳಕೆಯಾಗುತ್ತಿರುವುದನ್ನು ತೋರಿಸುತ್ತವೆ.

ಸಿಬಿಡಿ ಎಂದರೆ ನಗರದ ಆರ್ಥಿಕ ಮತ್ತು ಆಡಳಿತ ಕೇಂದ್ರ, ಅಲ್ಲಿ ಸರ್ಕಾರಿ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು, ಪ್ರಮುಖ ಸಾರಿಗೆ ಕೇಂದ್ರಗಳು, ಸಗಟು ಮಾರುಕಟ್ಟೆಗಳು ಮತ್ತು ವ್ಯಾಪಾರ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು ಹೆಚ್ಚಿನ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ನೆಲೆಗೊಂಡಿವೆ. ಶಕ್ತಿ ಯೋಜನೆಯ ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಈ ಕೇಂದ್ರ ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಮಹಿಳೆಯರು ಹೆಚ್ಚಿನ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗಿ ಮತ್ತು ನಿರಂತರವಾಗಿ ಕಾಣಿಸಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಿರುವುದು, ನಗರ ಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿ, ವಿಶೇಷವಾಗಿ ಆರ್ಥಿಕ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳಿರುವ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ, ಲಿಂಗ-ಆಧಾರಿತವಾದ ಹೊಸ ಪರಿವರ್ತನೆಯನ್ನು ಸೂಚಿಸುತ್ತದೆ.

ಈ ಮಾದರಿಯು ಭಾಗಶಃ ಬಿಎಂಟಿಸಿಯ ಈ ವಲಯಗಳಲ್ಲಿನ ದೀರ್ಘಕಾಲದ ಸಂಪರ್ಕ ಜಾಲದ ಬಲದಿಂದ ಉಂಟಾಗಿರಬಹುದು. ಆದರೆ ಇದು ಆಳವಾದ ಸಾಮಾಜಿಕ ಮತ್ತು ಆರ್ಥಿಕ ಅಂಶಗಳನ್ನು ಕೂಡ ಪ್ರತಿಬಿಂಬಿಸುತ್ತಿರುವ ಸಾಧ್ಯತೆ ಇದೆ. ಈ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಗಣನೀಯ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಮಿಕ ವರ್ಗದ ಮತ್ತು ಕೆಳಮಧ್ಯಮ ವರ್ಗದ ಕುಟುಂಬಗಳು ವಾಸಿಸುತ್ತಿವೆ. ಈ ಪ್ರದೇಶಗಳ ಮಹಿಳೆಯರು ಮನೆ ಕೆಲಸಗಳಲ್ಲಿ ಅಥವಾ ತಮ್ಮ ಮನೆಗಳಿಂದ ಬಹಳ ದೂರದಲ್ಲಿರುವ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಸಂಸ್ಥೆಗಳಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಮಿಕರಾಗಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಪ್ರತಿ ಪ್ರಯಾಣದ ವೆಚ್ಚವು, ಅದು ಎಷ್ಟೇ ಸಣ್ಣ ಮೊತ್ತವಾದರೂ, ಒಟ್ಟಾರೆಯಾಗಿ ದೊಡ್ಡ ಹೊರೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ಶಕ್ತಿ ಯೋಜನೆಯು ಈ ದಿನನಿತ್ಯದ ಖರ್ಚನ್ನು ನಿವಾರಿಸುವ ಮೂಲಕ, ಬಹುಶಃ, ಸುರಕ್ಷಿತ ಮತ್ತು ವಿಶ್ವಾಸಾರ್ಹ ಸಾರಿಗೆಗೆ ದೊಡ್ಡ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಬೇಡಿಕೆಯನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಿದೆ ಎಂದು ಹೇಳಬಹುದು. ಈ ವಲಯಗಳಲ್ಲಿ ನಕ್ಷೆಯಲ್ಲಿ ಕಾಣುವ ಗಾಢ ನೀಲಿ ಬಣ್ಣವು ಈ ಮಹಿಳೆಯರು ಕೇವಲ ಅಪರೂಪಕ್ಕೆ ಈ ಸೌಲಭ್ಯವನ್ನು ಬಳಸುತ್ತಿರುವವರಲ್ಲ, ಬದಲಾಗಿ ಬಸ್ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ನಿಯಮಿತ ಮತ್ತು ಪ್ರಮುಖ ಬಳಕೆದಾರರಾಗುತ್ತಿದ್ದಾರೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಸೂಚಿಸುತ್ತದೆ. ಮುಖ್ಯವಾಗಿ, ಇದು ತಾತ್ಕಾಲಿಕ ಏರಿಕೆ ಅಲ್ಲ, ಬದಲಿಗೆ, ಎಲ್ಲ ಮೂರು ಯೋಜನೋತ್ತರ ಅವಧಿಗಳಲ್ಲೂ ಎಲ್ಲ ಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲೂ ಕಂಡುಬರುವ ಸ್ಥಿರವಾದ ಮಾದರಿಯಾಗಿದೆ.

ಈ ಫಲಿತಾಂಶವು ನೀತಿರಚನೆ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಪ್ರಮುಖ ಪರಿಣಾಮಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. ನಿಜವಾದ ಬೇಡಿಕೆ ಇದ್ದಾಗ ಮತ್ತು ಅಗತ್ಯ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ ಲಭ್ಯವಿದ್ದಾಗ ನೀಡುವ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಬ್ಸಿಡಿ ಯೋಜನೆಗಳು ಸ್ವಾಭಾವಿಕವಾಗಿ ಸಮಾನತೆ-ಕೇಂದ್ರಿತ ಫಲಿತಾಂಶಗಳನ್ನು ನೀಡಬಹುದು ಎಂಬುದನ್ನು ಇದು ಸೂಚಿಸುತ್ತದೆ. ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ, ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಕಾರ್ಮಿಕ ಮಾರುಕಟ್ಟೆಯ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ನಿರ್ವಹಿಸುವ ಅಗತ್ಯವಿರಲಿಲ್ಲ, ನಿರ್ಬಂಧಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಹಾಕಿದಾಗ, ಪಶ್ಚಿಮ ಮತ್ತು ಉತ್ತರ ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಮಹಿಳೆಯರು, ಲಭ್ಯವಾದ ಅವಕಾಶವನ್ನು ತಕ್ಷಣ ಬಳಸಿಕೊಂಡರು ಎಂದು ತೋರುತ್ತದೆ.

ಇದಕ್ಕೆ ವಿರುದ್ಧವಾಗಿ, ನಗರದ ಪೂರ್ವ ಮತ್ತು ಆಗ್ನೇಯ ಭಾಗಗಳು ಯೋಜನೆ ಜಾರಿಯಾಗಿ ಬಹಳ ಸಮಯ ಕಳೆದ ನಂತರವೂ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಹಳದಿ ಅಥವಾ ಲಘು ಕಿತ್ತಳೆ ಬಣ್ಣದಲ್ಲೇ ಉಳಿದಿವೆ. ಈ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಜನಸಂಖ್ಯಾ ಸಾಂದ್ರತೆಯೂ ಹೆಚ್ಚು, ಪ್ರಯಾಣದ ಪ್ರಮಾಣವೂ ದೊಡ್ಡದು, ಹಾಗೂ ಅನೌಪಚಾರಿಕ ಕೆಲಸ ಮತ್ತು ಕಡಿಮೆ ವೇತನ ಪಡೆಯುವ ಮಹಿಳಾ ಕಾರ್ಮಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆಯೂ ಅಧಿಕವಾಗಿದ್ದರೂ ಇದು ಕಂಡುಬರುತ್ತದೆ. ಈ ಕಾರಣಕ್ಕೆ ಇಲ್ಲಿ ಬೇಡಿಕೆಯ ಕೊರತೆ ಇದೆ ಎಂದು ಹೇಳಲಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಬದಲಿಗೆ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ ಹಾಗೂ ನೀತಿ ವಿನ್ಯಾಸಗಳು ಒಟ್ಟು ಸೇರಿರುವುದು ಇದಕ್ಕೆ ಕಾರಣೀಭೂತವಾಗಿ ಸಬಹುದು.

ಶಕ್ತಿ ಯೋಜನೆಯ ಆದಾಯ ಮತ್ತು ಸಬ್ಸಿಡಿ ಮಾದರಿಗಳು ಸ್ವಲ್ಪ ಮಟ್ಟಿಗೆ ಸ್ವಾವಲಂಬಿ ಆಗಿರುವುದರಿಂದ, ಈ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ವಲಸಿಗ ಮಹಿಳೆಯರಿಗೂ ವಿಸ್ತರಿಸುವುದು ಉಪಯುಕ್ತವಾಗಬಹುದು. ಜೊತೆಗೆ, ತಕ್ಷಣಕ್ಕೆ ಮಾಡುತ್ತಿರುವ ವೆಚ್ಚ ಮತ್ತು ಯೋಜನೆಯ ವಿಸ್ತರಣೆಯಿಂದ ಆಗುವ ಲಾಭ, ಇವೆರಡನ್ನೂ ಮೀರಿ ನೋಡುವ ಅಗತ್ಯವಿದೆ. ಯೋಜನೆಯನ್ನು ವಲಸಿಗ ಮಹಿಳೆಯರಿಗೂ ವಿಸ್ತರಿಸುವುದು, ನಗರ ನಾಗರಿಕತೆಯ ಒಳಗೊಳ್ಳುವಿಕೆಯ ಸಂಕೇತವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಅಂದರೆ, ನಗರವು ವಲಸಿಗ ಕಾರ್ಮಿಕರ ಮೇಲೆ ಅವಲಂಬಿತವಾಗಿರುವುದನ್ನು ಗುರುತಿಸುವ ಕ್ರಮ ಇದಾಗಿದೆ. ಮುಂದುವರಿದು, ಆರ್ಥಿಕ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ನೋಡಿದರೆ, ಈ ಮಹಿಳೆಯರನ್ನು ಫಲಾನುಭವಿಗಳಾಗಿ ಮಾಡುವುದರಿಂದ ನಗರಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಕಂಡುಬರುವ ಶಕ್ತಿ ಮತ್ತು ಶಕ್ತಿಯೇತರ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಆದಾಯದ ಅನುಪಾತದಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ಅಸ್ಥಿರತೆ ಉಂಟಾಗುವ ಸಾಧ್ಯತೆ ಇಲ್ಲ. ಅನೇಕ ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ, ಈ ಮಹಿಳೆಯರು ಕಾಲ್ನಡಿಗೆಯ ಪ್ರಯಾಣದ ಬದಲು ಕಡಿಮೆ ದೂರದ ಬಸ್ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುವ ಸಾಧ್ಯತೆ ಇದೆ. ಆ ಮೂಲಕ ಅವರು ಶುಲ್ಕ ಪಾವತಿಸಿ ಹೆಚ್ಚು ದೂರ ಪ್ರಯಾಣಿಸುವ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಜಾಗವನ್ನು ಆಕ್ರಮಿಸದೆ, ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಮೂಲ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಏರಿಕೆ ತರಬಹುದು.

ನಮ್ಮ ಫಲಿತಾಂಶಗಳು ದತ್ತಾಂಶ ಮಿತಿಗಳ ಕಾರಣದಿಂದ ಕಾರ್ಯ-ಕಾರಣ ಸಂಬಂಧಿ ಮೌಲ್ಯಮಾಪನವನ್ನು ನೀಡದೆ ಇರಬಹುದು. ಆದರೆ ಕನಿಷ್ಠಪಕ್ಷ, ಕೇಂದ್ರ, ವಾಣಿಜ್ಯ ಮತ್ತು ಅಧಿಕೃತ ಪ್ರದೇಶಗಳನ್ನು ಮಹಿಳೆಯರಿಗೆ ಹೊಸ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ನಿರಂತರವಾಗಿ ಪ್ರವೇಶ-ಸಾಧ್ಯವಾಗಿರುವ ಮೂಲಕ ಶಕ್ತಿ ಯೋಜನೆಯು ಲಿಂಗದ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ನಗರ ನಕ್ಷೆಯನ್ನು ಮರುರಚಿಸಿದೆ ಎಂದು ನಿಶ್ಚಯವಾಗಿ ಹೇಳಬಹುದು. ಮಹಿಳೆಯರು ಈಗ ಹೆಚ್ಚಿನ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಸುತ್ತಿರುವುದಷ್ಟೇ ಅಲ್ಲ; ಮೊದಲಿಗೆ ಅವರಿಗೆ ನೋಡಲು ಅಸಾಧ್ಯವಾಗಿದ್ದ, ಪ್ರವೇಶ ಲಭ್ಯವಿಲ್ಲದಿದ್ದ, ಮತ್ತು ಹಕ್ಕುಗಳು ಸೀಮಿತವಾಗಿದ್ದ ನಗರದ ಹೃದಯಭಾಗಕ್ಕೆ ಅವರು ಪ್ರವೇಶಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಸಾಮಾಜಿಕ ಮತ್ತು ರಾಜಕೀಯ ಅರ್ಥದಲ್ಲಿ, ಇದು ಸಮಾನ ನಾಗರಿಕತ್ವದ ಹಕ್ಕನ್ನು ಪ್ರತಿಪಾದಿಸುವುದಕ್ಕಿಂತ ಕಡಿಮೆಯೇನೂ ಅಲ್ಲ. ಆರ್ಥಿಕ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ, ಇದು ಸ್ವತಃ ನಗರ ಪ್ರದೇಶಗಳ ಮತ್ತು ಅವುಗಳ ಆರ್ಥಿಕ ಭೂಗೋಳಗಳನ್ನು ಲಿಂಗದ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಮರುಸಂಯೋಜನೆ ಮಾಡುತ್ತಿರುವುದನ್ನು ಸೂಚಿಸುತ್ತದೆ.

ಅಧ್ಯಾಯ 3:

ಉಪಸಂಹಾರ

ಕರ್ನಾಟಕದ ಶಕ್ತಿ ಯೋಜನೆ ಮಹಿಳೆಯರ ಚಲನಶೀಲತೆಯ ದೃಷ್ಟಿಕೋನವನ್ನು ಬದಲಾಯಿಸುವ ಒಂದು ಕಲ್ಯಾಣ ಯೋಜನೆಯಾಗಿದೆ. ನಮ್ಮ ಅಧ್ಯಯನವು, ರಾಜ್ಯದ ಮಹಿಳೆಯರಿಗೆ ಉಚಿತ ಬಸ್ ಪ್ರಯಾಣ ಒದಗಿಸುವ ಮೂಲಕ, ಕರ್ನಾಟಕವು ಆರ್ಥಿಕ ಮತ್ತು ಸಾಮಾಜಿಕ ಅವಕಾಶಗಳಿಗೆ ಪ್ರವೇಶಿಕೆಯನ್ನು ವಿಸ್ತರಿಸಿರುವುದಷ್ಟೇ ಅಲ್ಲದೆ, ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಭೌಗೋಳಿಕ ಚಲನೆಯ ರೂಪವನ್ನೂ ಬದಲಿಸಿದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಸೂಚಿಸುತ್ತದೆ. ನಗರದ ಸಿಬಿಡಿ ಮೂಲಕ ಹಾದುಹೋಗುವ ಪ್ರಮುಖ ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಈಗ ಹೆಚ್ಚು ಲಿಂಗ-ಸಮನ್ವಯಿತ ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ನೋಡಬಹುದು. ನಗದು ವರ್ಗಾವಣೆ ಮಾಡುವ ಯೋಜನೆಗೆ ವಿಭಿನ್ನವಾಗಿ, ಇದು ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ಸಮುದಾಯವನ್ನು ಗುರಿಯಾಗಿಸಿಕೊಂಡು, ಸೇವಾ ರೂಪದ ಸೌಲಭ್ಯವನ್ನು ನೀಡಿದ್ದು, ಅದನ್ನು ಉನ್ನತ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಬಳಸಿಕೊಳ್ಳಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ಪ್ರಾರಂಭದಲ್ಲಿ ಇದ್ದ ವಿಪರೀತ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಈಗ ಸ್ವಲ್ಪ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದ್ದರೂ, ಹೆಚ್ಚಿನ ಸಂಖ್ಯೆಯ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಈಗಲೂ ಸೇವೆಯನ್ನು ಬಳಸಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಅಂದರೆ, ಈ ನೀತಿಯು ಮಹಿಳೆಯರ ಮಧ್ಯಮಾವಧಿಯ ಪ್ರಯಾಣದ ವರ್ತನೆಯನ್ನು ಸ್ವಯಂ-ಉದ್ದೇಶಿತ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಯಶಸ್ವಿಯಾಗಿ ಬದಲಾಯಿಸಿದೆ ಎಂದು ಸೂಚಿಸುತ್ತದೆ.

ಶಕ್ತಿ ಯೋಜನೆಯ ಸಕಾರಾತ್ಮಕ ಪರಿಣಾಮಗಳನ್ನು ಉಳಿಸಿಕೊಳ್ಳಲು, ಮೂರು ಕ್ಷೇತ್ರಗಳಲ್ಲಿ ತಕ್ಷಣದ ನೀತಿಪರ ಗಮನವು ಅಗತ್ಯ. ಮೊದಲನೆಯದಾಗಿ, ಶಕ್ತಿ ಯೋಜನೆಯ ಯಶಸ್ಸು ಈಗ ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯು ಎಷ್ಟರ ಮಟ್ಟಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿದ ಬೇಡಿಕೆಯನ್ನು ಪೂರೈಸುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಅದನ್ನು ನಿಭಾಯಿಸುತ್ತದೆ ಎಂಬುದರ ಮೇಲೆ ಅವಲಂಬಿತವಾಗಿದೆ. ಬಸ್‌ಗಳಲ್ಲಿನ ಅತಿಯಾದ ಜನಸಂದಣಿ, ಸೇವೆಗಳ ನಿಯಮಪಾಲನೆಯ ಕೊರತೆ ಮತ್ತು ಹಳೆಯ ಬಸ್‌ಗಳ ಬಳಕೆಯಲ್ಲಿನ ಅಪಾಯ, ಇವುಗಳು ಪ್ರಯಾಣದ ಸುಲಭ ಲಭ್ಯತೆಯ ಭರವಸೆಯನ್ನು ವಿಳಂಬದ ಹಾಗೂ ಅನಾನುಕೂಲತೆಯ ಅನುಭವವಾಗಿ ಬದಲಾಯಿಸುವ ಅಪಾಯವಿದೆ. ಆಡಳಿತಾಧಿಕಾರಿಗಳೊಂದಿಗೆ ನಡೆಸಿದ ಅನೌಪಚಾರಿಕ ಮಾತುಕತೆಗಳಿಂದ ಅವರು ಮೂಲಸೌಕರ್ಯದ ಬೇಡಿಕೆಯ ಒತ್ತಡವನ್ನು ಸಮರ್ಪಕವಾಗಿ ನಿಭಾಯಿಸಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತಿಲ್ಲ ಎಂಬುದು ತಿಳಿದುಬಂದಿದೆ. ಹೊಸ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಸೇರಿಸಲು, ನಿರ್ವಹಣೆಯನ್ನು ಸುಧಾರಿಸಲು, ಮೆಟ್ರೋ ಮತ್ತು ಫೀಡರ್ ಜಾಲಗಳೊಂದಿಗೆ ಉತ್ತಮ ಸಮನ್ವಯದ ಮೂಲಕ ಬಿಎಂಟಿಸಿಯ ಸಾಮರ್ಥ್ಯವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಲು ಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳದಿದ್ದರೆ ಶಕ್ತಿ ಯೋಜನೆಯ ಪರಿಣಾಮ ಶೀಘ್ರದಲ್ಲೇ ಸ್ಥಗಿತಗೊಳ್ಳುವುದು ಖಚಿತ. ಎರಡನೆಯದಾಗಿ, ನಗರದ ಅನೇಕ ಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಕೊನೆಯ ಮೈಲಿ ಸಂಪರ್ಕವು ದುರ್ಬಲವಾಗಿರುವುದು ಎಲ್ಲರಿಗೂ ಸಂಚಾರದ ಹಕ್ಕು ಎಂಬ ಶಕ್ತಿ ಯೋಜನೆಯ ಉದ್ದೇಶವನ್ನು ದುರ್ಬಲಗೊಳಿಸುತ್ತಿದೆ. ಇಲ್ಲಿ ಸಮಸ್ಯೆ ಇರುವುದು ಸುಲಭವಾಗಿ ಕೈಗೆಟುಕುತ್ತದೋ, ಇಲ್ಲವೋ ಎಂಬುದರಲ್ಲಿ ಅಲ್ಲ, ಬದಲಿಗೆ ಸೌಲಭ್ಯಗಳ ಲಭ್ಯತೆಯಲ್ಲಿ ಮಿನಿ ಬಸ್ಸೇ ವೆಗಳು, ಬೆಳಕಿನ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯುಳ್ಳ ಪಾದಚಾರಿ ಮಾರ್ಗಗಳು, ಮತ್ತು ಇತರ ಸಾರಿಗೆ ವಿಧಾನಗಳೊಂದಿಗೆ ಉತ್ತಮ ಸಂಯೋಜನೆಯಂತಹ ಕೊನೆಯ ಮೈಲಿ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯದಲ್ಲಿ ಗುರಿ-ಆಧಾರಿತ ಸುಧಾರಣೆಗಳನ್ನು ತರದೆ ಇದ್ದರೆ, ಈ ಪ್ರದೇಶಗಳ ಮಹಿಳೆಯರು ಯೋಜನೆಯಿಂದ ದೊರೆಯುವ ಚಲನಶೀಲತೆಯ ಲಾಭಗಳಿಂದ ನಿಜವಾದ ಅರ್ಥದಲ್ಲಿ ದೂರವಾಗುತ್ತಾರೆ.

ಕೊನೆಯದಾಗಿ, ಒಂದು ನೈತಿಕ ಕಳಕಳಿ ಎಂದರೆ, ಪ್ರಸ್ತುತ ವಾಸ್ತವದ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಹೊರಗಿಡಲಾಗಿರುವ ಅಂತರರಾಜ್ಯ ವಲಸಿಗ ಮಹಿಳೆಯರನ್ನೂ ಯೋಜನೆಯ ವ್ಯಾಪ್ತಿಗೆ ತರಬೇಕು. ಇಂತಹ ಮಹಿಳೆಯರು ನಗರದ ಬಡ ಕಾರ್ಮಿಕ ವರ್ಗದ ಪ್ರಮುಖ ಭಾಗವಾಗಿದ್ದು, ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಅತ್ಯಂತ ಕಡಿಮೆ ಸಾರಿಗೆ ಸೌಲಭ್ಯ ಇರುವ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ವಾಸಿಸುತ್ತ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಅವರು ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಕಾಲ್ನಡಿಗೆ ಅಥವಾ ಅನೌಪಚಾರಿಕ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಮೇಲೆ ಅವಲಂಬಿತರಾಗಿದ್ದಾರೆ. ಅವರನ್ನು ಹೊರಗಿಡುವುದು ಶಕ್ತಿ ಯೋಜನೆಯ ಒಳಗೊಳ್ಳುವಿಕೆಯ ಉದ್ದೇಶವನ್ನು ದುರ್ಬಲಗೊಳಿಸುವುದಷ್ಟೇ ಅಲ್ಲ. ಅದರಿಂದ ಆಗಬಹುದಾದ ಉತ್ಪಾದಕತೆಯ ಅನುಕೂಲಗಳನ್ನೂ ನಿರ್ಲಕ್ಷಿಸುತ್ತದೆ. ಈ ವರದಿಯ ಹಲವಾರು ಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ವಿವರಿಸಿರುವಂತೆ, ವಲಸಿಗ ಮಹಿಳೆಯರಿಗೂ ಶಕ್ತಿ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ವಿಸ್ತರಿಸುವುದರಿಂದ ಆಗುವ ಸಾಮಾಜಿಕ ಮತ್ತು ಆರ್ಥಿಕ ಲಾಭವು ಸಬ್ಸಿಡಿ ವೆಚ್ಚಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚಿನದಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಕಾಲ್ನಡಿಗೆಯಿಂದ ಬಸ್ ಪ್ರಯಾಣಕ್ಕೆ ಬದಲಾಗುವ ಮೂಲಕ, ಕೆಲಸ ಮಾಡುವ ಒಬ್ಬ ಸಾಮಾನ್ಯ ವಲಸಿಗ ಮಹಿಳೆ ಉಳಿದ ಸಮಯವನ್ನು ಹೆಚ್ಚುವರಿ ಕೆಲಸದ ಅವಧಿಗಳಾಗಿ ಪರಿವರ್ತಿಸಬಹುದು, ಅಥವಾ ತನ್ನ ದಿನಚರಿಯನ್ನು ಮರುಸಂಯೋಜಿಸುವ ಮೂಲಕ ಒಟ್ಟಾರೆ ಕಲ್ಯಾಣವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಬಹುದು. ಹೀಗಾಗಿ, ವಲಸಿಗ ಮಹಿಳೆಯರಿಗೆ ಶಕ್ತಿ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ವಿಸ್ತರಿಸುವುದು ಹೊಸ ಹಕ್ಕನ್ನು ನೀಡಿದಂತೇನೂ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ. ಅದು ಎಲ್ಲ ದುರ್ಬಲ ಸಮುದಾಯಗಳಿಗೂ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸೌಲಭ್ಯಗಳಿಗೆ ಸಮಾನ ಪ್ರವೇಶವಿರಬೇಕು ಎಂಬ ತತ್ವವನ್ನು ಮಾನ್ಯ ಮಾಡಿದಂತಾಗುತ್ತದೆಯಷ್ಟೇ.

ಗ್ರಂಥಸೂಚಿ

- ಚೆನ್, ವೈ., ಕೋಸಾರ್, ಕೆ., ಘೋಸೆ, ಡಿ., ಮಹೇಂದ್ರ, ಎಸ್., ಮತ್ತು ಸೆಕ್ರೀ, ಎಸ್. (2024, ಮೇ). ಬೆಂಡರ್-ಸ್ಪೆಸಿಫಿಕ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟೇಷನ್ ಕಾಸ್ಟ್ಸ್ ಅಂಡ್ ಫೀಮೇಲ್ ಟೈಮ್ ಯೂಸ್: ಎವಿಡೆನ್ಸ್ ಫ್ರಮ್ ಇಂಡಿಯಾಸ್ ಪಿಂಕ್ ಸ್ಲಿಪ್ ಪ್ರೋಗ್ರಾಂ. ಎನ್‌ಬಿಇಆರ್ ವರ್ಕಿಂಗ್ ಪೇಪರ್ ನಂ. 32508. <https://www.nber.org/papers/w32508>
- ಜಂಬಾ, ಹೆಚ್., ಕನೂರಿ, ಸಿ., ಮತ್ತು ದೇವರಾಜ್, ಎ. (2025, ಮಾರ್ಚ್). ಫೇರ್-ಫೀ ಬಸ್ ಟ್ರಾವೆಲ್ ಸ್ಕೀಮ್ ಫಾರ್ ವಿಮೆನ್: ಲಿಸೆನ್ಸ್ ಪ್ರಮ್ ಡೆಲ್ಲಿ. ನ್ಯೂ ಡೆಲ್ಲಿ: ಡಬ್ಲ್ಯು ಆರ್‌ಐ ಇಂಡಿಯಾ. <https://doi.org/10.46830/wriwp.23.00055>
- ಫಿಸ್ಕಲ್ ಪಾಲಿಸಿ ಇನ್ಸ್ಟಿಟ್ಯೂಟ್ ಮತ್ತು ಜಸ್ಟ್‌ಜಾಬ್ಸ್ ನೆಟ್‌ವರ್ಕ್. (2025). ಎವಾಲ್ಯುಯೇಟಿಂಗ್ ದಿ ಇಂಪ್ಯಾಕ್ಟ್ ಆಫ್ ಕರ್ನಾಟಕಾಸ್ ಶಕ್ತಿ ಸ್ಕೀಮ್ ಆನ್ ಫೀಮೇಲ್ ಲೇಬರ್ ಫೋರ್ಸ್ ಪಾರ್ಟಿಸಿಪೇಶನ್. ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರ. https://fpibengaluru.karnataka.gov.in/storage/pdf-files/Technical%20Reports/FinalcopyofFiscaleffectsofShaktiScheme_04072024.pdf
- ಗೋಯಲ್, ಆರ್. (2023, ಜುಲೈ). ಬೆಂಡರ್ ಗ್ಯಾಪ್ ಇನ್ ಮೊಬಿಲಿಟಿ ಔಟ್‌ಸೈಡ್ ಹೋಮ್ ಇನ್ ಅರ್ಬನ್ ಇಂಡಿಯಾ, ಟ್ರಾವೆಲ್ ಬಿಹೇವಿಯರ್ ಅಂಡ್ ಸೋಸೈಟಿ, ವಾಲ್ಯೂಮ್ 32, 100559, ISSN 2214-367X, <https://doi.org/10.1016/j.tbs.2023.01.004>
- ಗೋಸಾವಿ, ಎನ್., ದಿಟ್ಟಕವಿ, ಎನ್.ಎಸ್.ಜಿ. (2024). ಲಿಮಿಟೆಡ್ ಕಮ್ಯೂಟೇಷನ್: ದಿ ಕೇಸ್ ಆಫ್ ಇಂಡಿಯನ್ ವಿಮೆನ್. ಇನ್: ಡಿ. ಸಿಂಗ್, ಎ. ಮಾಜಿ, ಓ. ಕಾರ್ಮಾರ್ಕರ್, ಎಂ. ಗುಪ್ತಾ, ಎನ್.ಆರ್. ವೆಲಾಗಿ, & ಎಸ್. ಡೆಬ್ಬಾರ್ಮಾ (ಎಡ್ಸ್.), ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟೇಷನ್ ರಿಸರ್ಚ್, 434. ಸ್ಪ್ರಿಂಗರ್. https://doi.org/10.1007/978-981-99-6090-3_60
- ಪ್ರಿಯಾ ಉಟಿಂಗ್, ಟಿ., & ಟರ್ನರ್, ಜೆ. (2019). ಅಡ್ವೆಸಿಂಗ್ ದಿ ಲಿಂಕೇಜಸ್ ಬಿಟವೀನ್ ಬೆಂಡರ್ ಅಂಡ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಇನ್ ಲೋ- ಅಂಡ್ ಮಿಡಲ್-ಇಂಕಮ್ ಕಂಟ್ರೀಸ್. ಸಸ್ಟೇನಬಿಲಿಟಿ. 11(17), 4555. <https://doi.org/10.3390/su11174555>
- ಆನಂದ್, ಎ., & ತಿವಾರಿ, ಜಿ. (2006). ಎ ಬೆಂಡರ್ ಪರ್ಸೆಕ್ಟಿವ್ ಆಫ್ ದಿ ಶೆಲ್ಟರ್-ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್-ಲೈವ್ಲಿಹುಡ್ ಲಿಂಕ್: ದಿ ಕೇಸ್ ಆಫ್ ಪೂರ್ ವುಮೆನ್ ಇನ್ ದೆಹಲಿ. ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ರಿವ್ಯೂಸ್, 26, 63-80. <https://doi.org/10.1080/01441640500175615>
- ಶ್ರೀನಿವಾಸನ್, ಎಸ್. (2008). ಎ ವಿಸ್ತಾರಿತ ವೆಕ್ಯೂಲೇರೇಶನ್ ಆಫ್ ದಿ ಅಕ್ಸೆಸಿಬಿಲಿಟಿ ಆಫ್ ಲೋ ಇಂಕಮ್ ವುಮೆನ್: ಚಿಂಗ್ಲಿ, ಚೀನಾ ಮತ್ತು ಚೆನ್ನೈ, ಇಂಡಿಯಾ. ಇನ್ ಟಿ.ಪಿ. ಉಟಿಂಗ್ & ಟಿ. ಕ್ರೆಸ್ಟೆಲ್ (ಎಡ್ಸ್.), ಬೆಂಡರ್ ಮೋಬಿಲಿಟೀಸ್. ಅಶ್ಲೇಟ್ ಪಬ್ಲಿಶಿಂಗ್. <https://www.amazon.com/Gendered-Mobilities-Transport-Society-Cresswell/dp/0754671054>
- ಲೂಕಾಸ್, ಕೆ., & ಜೋನ್ಸ್, ಪಿ. (2012). ಸೋಷಿಯಲ್ ಇಂಪ್ಯಾಕ್ಟ್ ಅಂಡ್ ಇಕ್ವಿಟಿ ಇಶ್ಯೂಸ್ ಇನ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್: ಅನ್ ಇಂಟ್ರೋಡಕ್ಷನ್. ಜರ್ನಲ್ ಆಫ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಜಿಯೋಗ್ರಫಿ, 21, 1-3. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2012.01.032>
- ಯುನೈಟೆಡ್ ನೇಶನ್ಸ್-ಹ್ಯಾಬಿಟಾಟ್ (2013). ಪ್ಯಾನಿಂಗ್ ಅಂಡ್ ಡಿಸೈನ್ ಫಾರ್ ಸಸ್ಟೇನಬಲ್ ಅರ್ಬನ್ ಬಿಲಿಟಿ: ಗ್ಲೋಬಲ್ ರಿಪೋರ್ಟ್ ಆನ್ ಹ್ಯೂಮನ್ ಸೆಟಲ್‌ಮೆಂಟ್ಸ್ 2013. ಟೇಲರ್ & ಫ್ರಾನ್ಸಿಸ್ https://unhabitat.org/sites/default/files/2013/06/GRHS.2013_Rev.2014.01_00.pdf
- ಲಿಟ್‌ಮಾನ್, ಟಿ. (2004). ಟ್ರಾನ್ಸಿಟ್ ಪ್ರೈವ್ ಎಲಾಸ್ಟಿಟೀಸ್ ಅಂಡ್ ಕ್ರಾಸ್-ಎಲಾಸ್ಟಿಟೀಸ್. ಜರ್ನಲ್ ಆಫ್ ಪಬ್ಲಿಕ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್, 7(2), 37-58. <https://doi.org/10.5038/2375-0901.7.2.3>
- ಸೆವೆರೋ, ಆರ್. ಬಿ. (2013). ಲಿಂಕಿಂಗ್ ಅರ್ಬನ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಅಂಡ್ ಲ್ಯಾಂಡ್ ಯೂಸ್ ಇನ್ ಡೆವಲಪಿಂಗ್ ಕಂಟ್ರೀಸ್. ಜರ್ನಲ್ ಆಫ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಅಂಡ್ ಲ್ಯಾಂಡ್ ಯೂಸ್, 6(1), 7-24. <https://doi.org/10.5198/jtlu.v6i1.425>
- ಬಸೋಲೆ, ಎ., & ರೋಸಾ, ಎ., ರಕ್ಷಿತ್, ಎ., ವಿಜಯಾಂಬಾ, ಆರ್., ಶ್ರೀವಾಸ್ತವ, ಎ., & ಹಾಲ್ಡರ್, ಟಿ. (2023). ಸ್ಟೇಟ್ ಆಫ್ ವರ್ಕಿಂಗ್ ಇಂಡಿಯಾ 2023: ಸೋಶಿಯಲ್ ಐಡೆಂಟಿಟೀಸ್ ಅಂಡ್ ಲೇಬರ್ ಮಾರ್ಕೆಟ್ ಔಟ್‌ಕಮ್ಸ್. ಅಜೀಮ್ ಪ್ರೇಮ್‌ಜಿ ಯುನಿವರ್ಸಿಟಿ. https://publications.azimpremjiuniversity.edu.in/5166/1/State_of_Working_India_2023_ebook_revised.pdf

ಭಾರತೀಯ ಆರ್ಥಿಕ ಅಧ್ಯಯನ ಕೇಂದ್ರ (CSIE)

ಅಜೀಂ ಪ್ರೇಮ್‌ಜಿ ಫೌಂಡೇಷನ್‌ನ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಸಂಶೋಧನೆ, ವಕಾಲತ್ತು ಮತ್ತು ದತ್ತಾಂಶ
ಆಧಾರಿತ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆಯ ಮೂಲಕ ನೀತಿ ಸಂಬಂಧಿತ ಒಳನೋಟಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಲು
ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿರುವ ಪ್ರಮುಖ ಉಪಕ್ರಮವಾಗಿದೆ.

ಇನ್ನಷ್ಟು ತಿಳಿಯಲು
ಕ್ಯೂಆರ್ ಕೋಡ್ ಸ್ಕ್ಯಾನ್ ಮಾಡಿ



ಅಜೀಂ ಪ್ರೇಮ್‌ಜಿ ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾಲಯ
ಸರ್ವೆ ನಂ 66, ಬುರುಗುಂಟೆ ಗ್ರಾಮ,
ಬಿಕ್ಕನಹಳ್ಳಿ ಮುಖ್ಯರಸ್ತೆ
ಬೆಂಗಳೂರು - 562125

ವೆಬ್‌ಸೈಟ್: azimpremjiuniversity.edu.in
ಯೂಟ್ಯೂಬ್: @azimpremjiuniversity

ಫೇಸ್‌ಬುಕ್: /azimpremjiuniversity

ಇನ್‌ಸ್ಟಾಗ್ರಾಮ್: @azimpremjiuniv

ವಾಟ್ಸ್‌ಆಪ್: @azimpremjiuniv