



ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರ

ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆಯು
ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸಿರುವ ನಬಾರ್ಡ್ ರಸ್ತೆಗಳಿಂದ ಗ್ರಾಮೀಣ ಜನರ ಮೇಲೆ
ಉಂಟಾದ ಸಾಮಾಜಿಕ-ಆರ್ಥಿಕ ಪರಿಣಾಮದ ಮೌಲ್ಯಮಾಪನ
(2012-13 ರಿಂದ 2014-15)



ಕರ್ನಾಟಕ ಮೌಲ್ಯಮಾಪನ ಪ್ರಾಧಿಕಾರ
Karnataka Evaluation Authority

ಕರ್ನಾಟಕ ಮೌಲ್ಯಮಾಪನ ಪ್ರಾಧಿಕಾರ
ಯೋಜನೆ, ಕಾರ್ಯಕ್ರಮ ಸಂಯೋಜನೆ ಮತ್ತು ಸಾಂಖ್ಯಿಕ ಇಲಾಖೆ
ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರ

ಮೇ 2020

ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆಯು ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸಿರುವ
ನಬಾರ್ಡ್ ರಸ್ತೆಗಳಿಂದ ಗ್ರಾಮೀಣ ಜನರ ಮೇಲೆ ಉಂಟಾದ
ಸಾಮಾಜಿಕ-ಆರ್ಥಿಕ ಪರಿಣಾಮದ ಮೌಲ್ಯಮಾಪನ
(2012-13 ರಿಂದ 2014-15)

ಪ್ರಧಾನ ಶೋಧಕರು

ಜಿ. ಎಂ. ನಟರಾಜ ಬಿ.ಇ., (ಸಿವಿಲ್), ಎಂಬಿಎ (ಹಣಕಾಸು)
ಉಪ ಮುಖ್ಯ ಸಲಹೆಗಾರರು,
ಕರ್ನಾಟಕ ತಾಂತ್ರಿಕ ಸಲಹಾ ಸೇವಾ ಸಂಸ್ಥೆ,
ನೆಲ ಮಹಡಿ, ಮೊದಲನೇ ಕ್ರಾಸ್, ಜಿಲ್ಲಾ ಕೈಗಾರಿಕ ಕೇಂದ್ರಗಳ ಕಟ್ಟಡ,
ರಾಜಾಜಿನಗರ ಕೈಗಾರಿಕಾ ವಸಾಹತು, ಬೆಂಗಳೂರು - 560 010.

ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆ

ಕರ್ನಾಟಕ ತಾಂತ್ರಿಕ ಸಲಹಾ ಸೇವಾ ಸಂಸ್ಥೆ
(ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರದ ಒಂದು ಸಂಸ್ಥೆ)



ಕರ್ನಾಟಕ ಮೌಲ್ಯಮಾಪನ ಪ್ರಾಧಿಕಾರ
Karnataka Evaluation Authority

ಕರ್ನಾಟಕ ಮೌಲ್ಯಮಾಪನ ಪ್ರಾಧಿಕಾರ
ಯೋಜನೆ, ಕಾರ್ಯಕ್ರಮ ಸಂಯೋಜನೆ ಮತ್ತು ಸಾಂಖ್ಯಿಕ ಇಲಾಖೆ
ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರ

ಮೇ 2020

ಕರ್ನಾಟಕ ಮೌಲ್ಯಮಾಪನ ಪ್ರಾಧಿಕಾರ 2018

ಪ್ರಕಟಣೆ

ಇವರಿಗಾಗಿ,

ಕರ್ನಾಟಕ ಮೌಲ್ಯಮಾಪನ ಪ್ರಾಧಿಕಾರ,
#542, 5ನೇ ಮಹಡಿ, 2ನೇ ಹಂತ,
ಬಹುಮಹಡಿ ಕಟ್ಟಡ, ಡಾ. ಅಂಬೇಡ್ಕರ್ ವೀಧಿ
ಬೆಂಗಳೂರು-560 001

ಇವರಿಂದ,

ಕರ್ನಾಟಕ ತಾಂತ್ರಿಕ ಸಲಹಾ ಸೇವಾ ಸಂಸ್ಥೆ
(ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರದ ಒಂದು ಸಂಸ್ಥೆ)
1ನೇ ಅಡ್ಡರಸ್ತೆ,
ಈಲ್ಲಾ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಕೇಂದ್ರ, ಬೆಂಗಳೂರು (ನಗರ) ಕಟ್ಟಡ
ರಾಜಾಜಿನಗರ ಕೈಗಾರಿಕಾ ವಸಾಹತು
ಬೆಂಗಳೂರು- 560 010.
ದೂರವಾಣಿ: 080-29551186
ಇ-ಮೇಲ್: ceo@tecsok.com, bdg@tecsok.com
ಜಾಲತಾಣ: tecsok.com

ಅಕ್ಷರ ಜೋಡಣೆ ಮತ್ತು ಮುದ್ರಣ

ಎಸ್‌ವಿಎಕ್ಸ್ ಟೆಕ್ನೊಪ್ರಿಂಟ್
ಸಂ. 22, ಎನ್ ಜೆ ಚೇಂಬರ್, ವಿಎಸ್‌ಎನ್ ರಸ್ತೆ
ಹೋಟೆಲ್ ರಮಣ ಎದುರು, ಶಿವಾಜಿನಗರ
ಬೆಂಗಳೂರು- 560 051.
dassvxcWgmail.com



सत्यमेव जयते
Government of India

ಭಾರತದ ಸಂವಿಧಾನ

ಪೀಠಿಕೆ

ಭಾರತದ ಪ್ರಜೆಗಳಾದ ನಾವು,
ಭಾರತವನ್ನು ಸಾರ್ವಭೌಮ, ಸಮಾಜವಾದಿ, ಜಾತ್ಯಾತೀತ
ಪ್ರಜಾಸತ್ತಾತ್ಮಕ ಗಣರಾಜ್ಯವನ್ನಾಗಿ
ರೂಪಿಸುವುದಕ್ಕಾಗಿ;
ಭಾರತದ ಎಲ್ಲಾ ಪ್ರಜೆಗಳಿಗೆ
ಸಾಮಾಜಿಕ, ಆರ್ಥಿಕ ಮತ್ತು ರಾಜಕೀಯ ನ್ಯಾಯವನ್ನು;
ವಿಚಾರ, ಅಭಿವ್ಯಕ್ತಿ, ನಂಬಿಕೆ, ಧರ್ಮ ಮತ್ತು
ಉಪಾಸನೆಯ ಸ್ವಾತಂತ್ರ್ಯವನ್ನು;
ಸ್ಥಾನಮಾನ ಮತ್ತು ಅವಕಾಶಗಳ ಸಮತೆಯನ್ನು
ದೊರೆಯುವಂತೆ ಮಾಡುವುದಕ್ಕಾಗಿ;
ವ್ಯಕ್ತಿಗೌರವ, ದೇಶದ ಏಕತೆ ಮತ್ತು ಸಮಗ್ರತೆಗಾಗಿ ಎಲ್ಲರಲ್ಲಿ
ಭ್ರಾತೃತ್ವ ಭಾವನೆಯನ್ನು ಮೂಡಿಸುವುದಕ್ಕೆ
ದೃಢ ಸಂಕಲ್ಪ ಮಾಡಿ,
ನಮ್ಮ ಸಂವಿಧಾನ ಸಭೆಯಲ್ಲಿ
1949ನೇಯ ಇಸವಿಯ ನವೆಂಬರ್ ತಿಂಗಳ 26ನೇ ದಿನದಂದು
ಈ ಸಂವಿಧಾನವನ್ನು ನಮಗೆ ನಾವೇ ಅರ್ಪಿಸಿಕೊಂಡು,
ಅಂಗೀಕರಿಸಿ, ಶಾಸನವಾಗಿ ವಿಧಿಸಿಕೊಂಡಿದ್ದೇವೆ

ಮುನ್ನುಡಿ

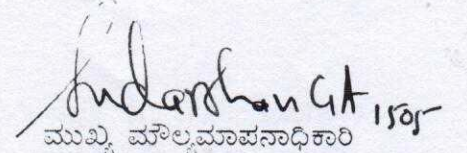
ಸಾರಿಗೆಯು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಪೂರ್ವಾಪೇಕ್ಷಿತ ಅವಶ್ಯಕತೆಯಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಇದು ಚಲನಶೀಲತೆ, ಮಾರುಕಟ್ಟೆಗಳಿಗೆ ಪ್ರವೇಶ, ತಂತ್ರಜ್ಞಾನ ಮತ್ತು ಸೌಲಭ್ಯಗಳನ್ನು ಉತ್ತೇಜಿಸುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಆದ್ದರಿಂದ ಇದನ್ನು ಗ್ರಾಮೀಣ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಸಾಮಾಜಿಕ ಆರ್ಥಿಕ ಬದಲಾವಣೆಯನ್ನು ತರುವ ಸಾಧನವಾಗಿ ಪರಿಗಣಿಸಲಾಗಿದೆ. ಕೃಷಿ ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮೀಣಾಭಿವೃದ್ಧಿಗಾಗಿ ಇರುವ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಬ್ಯಾಂಕ್ (ನಬಾರ್ಡ್) ಒದಗಿಸಿದ ಹಣಕಾಸಿನ ನೆರವಿನಡಿಯಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರವು ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಎಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆಯ ಮೂಲಕ 614 ಕಾಮಗಾರಿಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸಿರುತ್ತದೆ. ಗ್ರಾಮೀಣ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಜನರ ಜೀವನದ ಮೇಲೆ ಈ ಯೋಜನೆಯ ಒಟ್ಟಾರೆ ಸಾಮಾಜಿಕ-ಆರ್ಥಿಕ ಪರಿಣಾಮವನ್ನು ಕಂಡುಹಿಡಿಯಲು ಒಂದು ಅಧ್ಯಯನವನ್ನು ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಎಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆಯು ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಿದ್ದು ಇದನ್ನು ಕರ್ನಾಟಕ ಮೌಲ್ಯಮಾಪನ ಪ್ರಾಧಿಕಾರವು ಕೈಗೆತ್ತಿಕೊಂಡಿರುತ್ತದೆ. ಕರ್ನಾಟಕ ಮೌಲ್ಯಮಾಪನ ಪ್ರಾಧಿಕಾರವು ಪಟ್ಟಿಮಾಡಲಾದ ಟೆಕ್ನಿಕಲ್ ಕನ್ಸಲ್ಟಿಂಗ್ ಸರ್ವಿಸಸ್ ಆರ್ಗನೈಸೇಶನ್ ಆಫ್ ಕರ್ನಾಟಕ ಸಮಾಲೋಚಕ ಸಂಸ್ಥೆಗೆ, ಈ ಅಧ್ಯಯನವನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳಲು ಹೊರಗುತ್ತಿಗೆಗೆ ನೀಡಿರುತ್ತದೆ. ಈ ಅಧ್ಯಯನವು 218 ಕಾಮಗಾರಿಗಳ ಮಾದರಿಯನ್ನು ಆಧರಿಸಿದ್ದು, 3445 ಫಲಾನುಭವಿಗಳ ದೊಡ್ಡ ಮಾದರಿಯಿಂದ, 218 ಕೇಂದ್ರೀಕೃತ ಗುಂಪು ಚರ್ಚೆಗಳಿಂದ ಹಾಗೂ ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸುವ ಅಧಿಕಾರಿಗಳೊಂದಿಗೆ ನಡೆಸಿದ ಚರ್ಚೆಗಳಿಂದ ದತ್ತಾಂಶವನ್ನು ಸಂಗ್ರಹಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಈ ಅಧ್ಯಯನವು ವಿವಿಧ ಸಾಮಾಜಿಕ ಆರ್ಥಿಕ ನಿಯತಾಂಕಗಳನ್ನು ಆಧರಿಸಿ ಪರಿಣಾಮವನ್ನು ಅಳೆಯಲು ಪ್ರಯತ್ನಿಸಿರುತ್ತದೆ. ಅಧ್ಯಯನದ ಶೋಧನೆಗಳು ಗ್ರಾಮೀಣ ಜೀವನೋಪಾಯದ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಗಮನಾರ್ಹ ಬದಲಾವಣೆ ಉಂಟಾಗಿರುವುದನ್ನು ತೋರಿಸಿರುತ್ತವೆ. ಈ ಸಂಪರ್ಕತೆಯಿಂದ ಬೆಳೆ ವಿಧಾನವನ್ನು ಬದಲಿಸಿದ್ದು, ವ್ಯಾಪಾರ ಮತ್ತು ಸೇವಾ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿದ್ದು, ಮಾರುಕಟ್ಟೆಗಳು, ಮಾಹಿತಿ ಮತ್ತು ವಿಸ್ತರಣಾ ಸೇವೆಗಳಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಲಭ್ಯತೆಯಿದ್ದು, ಇವುಗಳ ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಆದಾಯ, ಉದ್ಯೋಗ ಮತ್ತು ಆಸ್ತಿ ಮಾಲೀಕತ್ವದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಈ ಯೋಜನೆಯಿಂದಾಗಿ ಪ್ರಯಾಣದ ಸಮಯವು ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದ್ದು, ಪ್ರಯಾಣದಲ್ಲಿನ ಸೌಕರ್ಯವು ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಆರೋಗ್ಯ ಸೌಲಭ್ಯಗಳ ಲಭ್ಯತೆಯು ಹೆಚ್ಚಾಗಿದ್ದು, ಶಾಲೆಗಳಲ್ಲಿನ ಹಾಜರಾತಿಯು ಸುಧಾರಿಸಿರುತ್ತದೆ. ಈ ವರದಿಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಸ್ತುತಪಡಿಸಲಾದ ಪ್ರಕರಣ ಅಧ್ಯಯನಗಳು ಈ ಯೋಜನೆಯ ಪರಿಣಾಮವು ಮಹತ್ವದ್ದಾಗಿದೆ ಎಂದು ತಿಳಿಸಿರುತ್ತವೆ. ಅಧ್ಯಯನದ ಪ್ರಮುಖ ಶಿಫಾರಸ್ಸುಗಳೆಂದರೆ: ಯೋಜನೆಗಳ ಒಂದು ಪಟ್ಟಿಯನ್ನು ಸಿದ್ಧಪಡಿಸುವುದು, ಸಂಪರ್ಕವಿಲ್ಲದ ವಾಸ ಸ್ಥಳಗಳನ್ನು ಮತ್ತು ರಸ್ತೆಬದಿಯಲ್ಲಿರುವ ತೋಟಗಳನ್ನು ಆವರಿಸುವುದು, ಪ್ರಧಾನಮಂತ್ರಿ ಗ್ರಾಮೀಣ ಸಡಕ್ ಯೋಜನೆಯ ಮಾನದಂಡಗಳನ್ನು ಅಳವಡಿಸಿಕೊಳ್ಳುವುದು, ಮಹಾತ್ಮ ಗಾಂಧಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಗ್ರಾಮೀಣ ಉದ್ಯೋಗ ಖಾತರಿ ಅಧಿನಿಯಮ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳ ನಿಧಿಗಳು ಮತ್ತು ಸ್ಥಳೀಯ ಕಾರ್ಮಿಕರನ್ನು ಒಗ್ಗೂಡಿಸುವುದು ಮತ್ತು ಕಾಲು ಸೇತುವೆಗಳ ವಿನ್ಯಾಸ ಮತ್ತು ಅಗಲದಲ್ಲಿ ಬದಲಾವಣೆ ತರುವುದು ಆಗಿರುತ್ತದೆ. ಈ ಅಧ್ಯಯನದಲ್ಲಿನ ನೀತಿ ಶಿಫಾರಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಖಾಸಗಿ ಸಹಭಾಗಿತ್ವ ಮಾದರಿಯನ್ನು ಅಳವಡಿಸಿಕೊಳ್ಳುವುದು, ಹಣವನ್ನು ನಿರ್ವಹಿಸಲು ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಸಂಸ್ಥೆ ಸ್ಥಾಪಿಸುವುದು ಹಾಗೂ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳ ಪರಿಣಾಮಕಾರಿ ನಿರ್ವಹಣೆಗಾಗಿ ಎಲ್ಲಾ ನಿರ್ಣಾಯಕ ವಿಷಯಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡ ಒಂದು ಸಮಗ್ರ ಅಧಿನಿಯಮವನ್ನು ಹೊರಡಿಸುವುದು ಮುಂತಾದವುಗಳು ಸೇರಿರುತ್ತವೆ.

ಈ ಅಧ್ಯಯನಕ್ಕೆ ಅಪರ ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ ಮತ್ತು ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ ಯೋಜನೆ, ಕಾರ್ಯಕ್ರಮ ಸಂಯೋಜನೆ ಮತ್ತು ಸಾಂಖ್ಯಿಕ ಇಲಾಖೆ, ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರ ಇವರಿಂದ ನಿರಂತರ ಬೆಂಬಲವು ದೊರಕಿರುತ್ತದೆ. ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಎಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆಯು ಚರ್ಚೆಯ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಉಪಯುಕ್ತ ದತ್ತಾಂಶ ಮತ್ತು ಒಳಹರಿವುಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸುವ ಮೂಲಕ ಈ ಅಧ್ಯಯನಕ್ಕೆ ಎಲ್ಲಾ ಬೆಂಬಲವನ್ನು ನೀಡಿರುತ್ತದೆ. ಕರ್ನಾಟಕ ಮೌಲ್ಯಮಾಪನ ಪ್ರಾಧಿಕಾರದ 42 ನೇ ತಾಂತ್ರಿಕ ಸಮಿತಿ ಸಭೆಯಲ್ಲಿ ಈ ವರದಿಯನ್ನು ಅನುಮೋದಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಕರ್ನಾಟಕ ಮೌಲ್ಯಮಾಪನ ಪ್ರಾಧಿಕಾರದ ತಜ್ಞರು ಮತ್ತು ಓರ್ವ ಸ್ವತಂತ್ರ ಮೌಲ್ಯಮಾಪಕರು ಈ ವರದಿಯನ್ನು ಪರಿಶೀಲಿಸಿದ್ದು, ಅವರ ಉಪಯುಕ್ತ ಒಳನೋಟಗಳು ಮತ್ತು ಸಲಹೆಗಳು ಈ ವರದಿಯನ್ನು ಸುಧಾರಿಸುವಲ್ಲಿ ಗಮನಾರ್ಹ ಕೊಡುಗೆಯನ್ನು ನೀಡಿರುತ್ತವೆ. ಈ ಅಧ್ಯಯನವನ್ನು ಯಶಸ್ವಿಯಾಗಿ ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಲು ಎಲ್ಲರೂ ನೀಡಿದ ಸಹಾಯಕ್ಕಾಗಿ ನನ್ನ ಕೃತಜ್ಞತೆಗಳು.

ಭವಿಷ್ಯದಲ್ಲಿ ಗ್ರಾಮೀಣ ಸಮಾಜ ಮತ್ತು ಆರ್ಥಿಕತೆಯನ್ನು ಪರಿವರ್ತಿಸಲು ಯೋಜನಾ ವಿನ್ಯಾಸದಲ್ಲಿ ಅಪೇಕ್ಷಿತ

ಶೋಧನೆಗಳು ಮತ್ತು ಶಿಫಾರಸ್ಸುಗಳು ಸರ್ಕಾರ ಮತ್ತು ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಎಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆಗೆ
ಉಪಯುಕ್ತವಾಗುತ್ತವೆ ಎಂದು ನಾನು ನಿರೀಕ್ಷಿಸುತ್ತೇನೆ.



ಮುಖ್ಯ ಮೌಲ್ಯಮಾಪನಾಧಿಕಾರಿ
ಕರ್ನಾಟಕ ಮೌಲ್ಯಮಾಪನ ಪ್ರಾಧಿಕಾರ

ಕರ್ನಾಟಕ ತಾಂತ್ರಿಕ ಸಲಹಾ ಸೇವಾ ಸಂಸ್ಥೆ
(ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರದ ಒಂದು ಸಂಸ್ಥೆ)

ದಿನಾಂಕ: 19-03-2018

ಹೆಚ್.ಎಸ್. ಪ್ರಕಾಶ್
ಅಪರ ನಿರ್ದೇಶಕರು ಹಾಗೂ
(ಕೈಗಾರಿಕೆ ಮತ್ತು ವಾಣಿಜ್ಯ ಇಲಾಖೆ)
ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಣಾ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು
ಮತ್ತು ಮುಖ್ಯ ಸಲಹೆಗಾರರು
ಕರ್ನಾಟಕ ತಾಂತ್ರಿಕ ಸಲಹಾ ಸೇವಾ ಸಂಸ್ಥೆ

ಕೃತಜ್ಞತೆಗಳು

ಗ್ರಾಮೀಣ ಸಂಪರ್ಕವು ಶಿಕ್ಷಣ, ಆರೋಗ್ಯ, ಮಾರುಕಟ್ಟೆ ಮುಂತಾದ ಸೌಲಭ್ಯಗಳಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಒದಗಿಸುವ ಮೂಲಕ ಗ್ರಾಮೀಣ ಜನರ ಸಾಮಾಜಿಕ-ಆರ್ಥಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿ ಒಂದು ನಿರ್ಣಾಯಕ ಘಟಕವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿನ ಹೂಡಿಕೆಯು ಗ್ರಾಮೀಣ ಜನರನ್ನು ಬಡತನ ರೇಖೆಗಿಂತ ಮೇಲಕ್ಕೆ ಎತ್ತಿರುವುದು ಖಚಿತವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಗ್ರಾಮೀಣ ಸಂಪರ್ಕವು ಸುಧಾರಿಸಿದಂತೆ, ಗ್ರಾಮೀಣ ಬಡತನದ ಮಟ್ಟವು ಕಡಿಮೆಯಾಗಿರುವುದನ್ನು ಪುರಾವೆಗಳು ಸೂಚಿಸಿರುತ್ತವೆ.

ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯವು ಸೇರಿದಂತೆ, ನಮ್ಮ ದೇಶದಲ್ಲಿ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಗ್ರಾಮೀಣ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಧಿಯ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಸುಧಾರಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಇದಕ್ಕಾಗಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಕೃಷಿ ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮೀಣಾಭಿವೃದ್ಧಿ ಬ್ಯಾಂಕ್‌ನ್ನು (ನಬಾರ್ಡ್) ಸ್ಥಾಪಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರದ ಗ್ರಾಮೀಣಾಭಿವೃದ್ಧಿ ಮತ್ತು ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಇಲಾಖೆಯ ಪಂಚಾಯತ್‌ರಾಜ್ ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆಯು, ನಬಾರ್ಡ್ ಆರ್ಥಿಕ ನೆರವಿನಡಿಯಲ್ಲಿ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟಂತೆ ಅನುಷ್ಠಾನ ಇಲಾಖೆಯಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆಯು 2012-13, 2013-14 ಮತ್ತು 2014-15 ಈ ಮೂರು ವರ್ಷಗಳ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ 554 ರಸ್ತೆಗಳು, 16 ಸೇತುವೆಗಳು ಮತ್ತು 44 ಕಾಲುವೆಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡ 614 ಕಾಮಗಾರಿಗಳನ್ನು ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಿರುತ್ತದೆ. ಈ ಕಾಮಗಾರಿಗಳನ್ನು ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ, ಮೈಸೂರು, ಮಂಗಳೂರು, ಧಾರವಾಡ, ದಾವಣಗೆರೆ, ಬೆಳಗಾವಿ, ಬಳ್ಳಾರಿ ಮತ್ತು ಕಲಬುರಗಿ ಈ 8 ವೃತ್ತಗಳ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿ ಬರುವ 16 ಜಿಲ್ಲೆಗಳು ಮತ್ತು 5 ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ (21 ಸಂಖ್ಯೆ) ಜಾರಿಗೆ ತರಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರವು **ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆಯು ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸಿರುವ ನಬಾರ್ಡ್ ರಸ್ತೆಗಳಿಂದ ಗ್ರಾಮೀಣ ಜನರ ಮೇಲೆ ಉಂಟಾದ ಸಾಮಾಜಿಕ-ಆರ್ಥಿಕ ಪರಿಣಾಮದ ಮೌಲ್ಯಮಾಪನ (2012-13 ರಿಂದ 2014-15)** ಎಂಬ ಹೆಸರು ಮತ್ತು ಶೀರ್ಷಿಕೆಯಡಿ ಒಂದು ಮೌಲ್ಯಮಾಪನ ಅಧ್ಯಯನವನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳಲು ಬಯಸಿರುತ್ತದೆ. ಪ್ರಸ್ತುತ ಅಧ್ಯಯನವು ಸೇರಿದಂತೆ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ವಿವಿಧ ಮೌಲ್ಯಮಾಪನ ಅಧ್ಯಯನಗಳನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳಲು, ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳು ಮತ್ತು ನೀತಿಗಳ ಪರಿಣಾಮಕಾರಿ, ಸ್ವತಂತ್ರ ಮತ್ತು ಪಾರದರ್ಶಕ ಮೌಲ್ಯಮಾಪನಕ್ಕೆ ಸಹಾಯ ಮಾಡಲು ಮತ್ತು ಉತ್ತೇಜಿಸಲು ಸ್ವತಂತ್ರ ಸಂಸ್ಥೆಯಾಗಿ ಕರ್ನಾಟಕ ಮೌಲ್ಯಮಾಪನ ಪ್ರಾಧಿಕಾರವನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಕರ್ನಾಟಕ ಮೌಲ್ಯಮಾಪನ ಪ್ರಾಧಿಕಾರವು ಪಾರದರ್ಶಕ ಟೆಂಡರ್ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆಯ ಮೂಲಕ ಮೇಲಿನ ಮೌಲ್ಯಮಾಪನ ಅಧ್ಯಯನವನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳಲು ಅರ್ಹ ಬಾಹ್ಯ ಸಲಹೆಗಾರರಾದ ಕರ್ನಾಟಕ ತಾಂತ್ರಿಕ ಸಲಹಾ ಸೇವೆಗಳ ಸಂಸ್ಥೆಯನ್ನು ಆಯ್ಕೆ ಮಾಡಿರುತ್ತದೆ.

ಕರ್ನಾಟಕ ತಾಂತ್ರಿಕ ಸಲಹಾ ಸೇವೆಗಳ ಸಂಸ್ಥೆಯು ಸಿದ್ಧಪಡಿಸಿದ ಮೌಲ್ಯಮಾಪನ ವರದಿಯ ಅಭಿಪ್ರಾಯವು ಸಮೀಕ್ಷೆಯ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಸಂಗ್ರಹಿಸಿದ ಮಾಹಿತಿಯ ಮೇಲೆ ಆಧಾರಿತವಾಗಿದೆ ಮತ್ತು ಅಭಿಪ್ರಾಯವನ್ನು ವಿವಿಧ ಪಾಲುದಾರರಿಂದ ಪಡೆಯಲಾಗಿರುತ್ತದೆ, ಅಂದರೆ, ನಬಾರ್ಡ್, ಪಂಚಾಯತ್‌ರಾಜ್ ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್

ಇಲಾಖೆ ಆಯಾ ಜಿಲ್ಲಾ ಪಂಚಾಯತ್‌ಗಳು, ಸ್ಥಳೀಯ ಸರ್ಕಾರಿ/ಖಾಸಗಿ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು, ರೈತರು, ಶಿಕ್ಷಕರು, ವೈದ್ಯರು, ಸಣ್ಣ ಉದ್ಯಮಿಗಳು, ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ನಿಗಮ/ಖಾಸಗಿ ನಿರ್ವಾಹಕರು, ವಾಹನ ಚಾಲಕರು, ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳ ಸಂಘಗಳು ಮತ್ತು ಇತರ ಸಂಬಂಧಿತ ಫಲಾನುಭವಿಗಳು ಸೇರಿದಂತೆ, ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಗಳಿಂದ ಹಾಗೂ ಕ್ಷೇತ್ರದಿಂದ ನಿಖರ ಮತ್ತು ಸರಿಯಾದ ಮಾಹಿತಿಯನ್ನು ಸಂಗ್ರಹಿಸಲು ಎಲ್ಲಾ ಪ್ರಯತ್ನಗಳನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳಲಾಗಿರುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಅದನ್ನು ವರದಿಯಲ್ಲಿ ಸೂಕ್ತವಾಗಿ ಸೇರಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ಪರಿಣಾಮಕಾರಿ ಮತ್ತು ಅರ್ಥ ಪೂರ್ಣವಾಗಿಸಲು ಅಗತ್ಯವಾದ ಮಾರ್ಪಾಡುಗಳೊಂದಿಗೆ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಮುಂದುವರಿಸಲು ಈ ವರದಿಯು ಶಿಫಾರಸ್ಸು ಮಾಡಿರುತ್ತದೆ.

ಈ ಅಧ್ಯಯನವನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳಲು ಒಪ್ಪಿಸಿದ್ದಕ್ಕಾಗಿ ಕರ್ನಾಟಕ ಮೌಲ್ಯಮಾಪನ ಪ್ರಾಧಿಕಾರಕ್ಕೆ ಕರ್ನಾಟಕ ತಾಂತ್ರಿಕ ಸಲಹಾ ಸೇವೆಗಳ ಸಂಸ್ಥೆಯು ಧನ್ಯವಾದಗಳನ್ನು ವಂದನೆಗಳೊಂದಿಗೆ ಸಲ್ಲಿಸಿರುತ್ತದೆ ಹಾಗೂ ನಿಯೋಜನೆಯನ್ನು ಯಶಸ್ವಿಯಾಗಿ ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಲು ನಮಗೆ ಸಹಾಯ ಮಾಡಿರುವ ಮುಖ್ಯ ಮೌಲ್ಯಮಾಪನ ಅಧಿಕಾರಿಯವರು ಮತ್ತು ಕರ್ನಾಟಕ ಮೌಲ್ಯಮಾಪನ ಪ್ರಾಧಿಕಾರದ ಸಂಪೂರ್ಣ ತಂಡದ ಮಾರ್ಗದರ್ಶನ ಮತ್ತು ಬೆಂಬಲವನ್ನು ಪ್ರಶಂಸಿಸಿರುತ್ತದೆ.

ಶ್ರೀ ಬಿ. ಗುರು ಪ್ರಸಾದ್, ಕೆಇಎಸ್, ಮುಖ್ಯ ಇಂಜಿನಿಯರ್, ಪಂಚಾಯತ್‌ರಾಜ್ ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆ, ಆನಂದರಾವ್ ಸರ್ಕಲ್, ಬೆಂಗಳೂರು, ಇವರು ಅಧ್ಯಯನದ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಒದಗಿಸಿದ ಬೆಂಬಲ ಮತ್ತು ಸಹಕಾರವನ್ನು ಕರ್ನಾಟಕ ತಾಂತ್ರಿಕ ಸಲಹಾ ಸೇವಾ ಸಂಸ್ಥೆಯು ದಾಖಲಿಸಿರುತ್ತದೆ.

ಅಧ್ಯಯನಕ್ಕೆ ಅಗತ್ಯವಾದ ಕಾಮಗಾರಿಗಳನ್ನು ಗುರುತಿಸಲು ಮತ್ತು ಪರಿಶೀಲಿಸಲು ಅನುಕೂಲವಾಗುವಂತೆ ನಬಾರ್ಡ್‌ನ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು, ಕಾರ್ಯಪಾಲಕ ಇಂಜಿನಿಯರ್‌ಗಳು, ಸಹಾಯಕ ಕಾರ್ಯಪಾಲಕ ಇಂಜಿನಿಯರ್‌ಗಳು, ಮತ್ತು ಪಂಚಾಯತ್‌ರಾಜ್ ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆಯ ಇತರ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು, ಗ್ರಾಮ ಪಂಚಾಯತ್ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು, ಆಯಾ ಜಿಲ್ಲೆ / ತಾಲ್ಲೂಕು / ಗ್ರಾಮಗಳ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ನೀಡಿದ ಬೆಂಬಲ ಮತ್ತು ಸಹಕಾರಕ್ಕಾಗಿ ಕರ್ನಾಟಕ ತಾಂತ್ರಿಕ ಸಲಹಾ ಸೇವೆಗಳ ಸಂಸ್ಥೆಯು ಕೃತಜ್ಞತೆಗಳನ್ನು ಸಲ್ಲಿಸಿರುತ್ತದೆ.

ಕ್ಷೇತ್ರ ಅಧ್ಯಯನದ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ನಿಯೋಜನೆಯ ಅಗತ್ಯ ಭಾಗವಾಗಿ ಸಮೀಕ್ಷಾ ತಂಡಗಳು ಮಾಡಿದ ಪ್ರಯತ್ನವನ್ನು ಕರ್ನಾಟಕ ತಾಂತ್ರಿಕ ಸಲಹಾ ಸೇವೆಗಳ ಸಂಸ್ಥೆಯು ಶ್ಲಾಘಿಸಿರುತ್ತದೆ.

ಈ ನಿಯೋಜನೆಯನ್ನು ಯಶಸ್ವಿಯಾಗಿ ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸುವಲ್ಲಿ ಶ್ರೀ ಜಿ. ಎಂ. ನಟರಾಜ, ಸಲಹೆಗಾರರು ಇವರ ನೇತೃತ್ವದ ಅಧ್ಯಯನ ತಂಡದ ಪ್ರಾಮಾಣಿಕ ಪ್ರಯತ್ನಗಳನ್ನು ನಾನು ಅಭಿನಂದಿಸಿರುತ್ತೇನೆ.

ಈ ಅಧ್ಯಯನ ವರದಿಯು ಕರ್ನಾಟಕ ಮೌಲ್ಯಮಾಪನ ಪ್ರಾಧಿಕಾರ ಮತ್ತು ಇತರ ಮಧ್ಯಸ್ಥಗಾರರಿಗೆ ಗ್ರಾಮೀಣ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಸಾಮಾಜಿಕ-ಆರ್ಥಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಉದ್ದೇಶವನ್ನು ಸಾಧಿಸಲು ಎಲ್ಲಾ ರೀತಿಯ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ರೂಪಿಸಲು ಸೂಕ್ತ ಉಪಕ್ರಮಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಲು ಉಪಯುಕ್ತವಾಗಿರುತ್ತದೆ ಎಂದು ನಾನು ನಂಬುತ್ತೇನೆ.

ಹೆಚ್.ಎಸ್. ಪ್ರಕಾಶ್

ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಣಾ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು
ಮತ್ತು ಮುಖ್ಯ ಸಲಹೆಗಾರರು
ಕರ್ನಾಟಕ ತಾಂತ್ರಿಕ ಸಲಹಾ ಸೇವಾ ಸಂಸ್ಥೆ

ಪರಿವಿಡಿ

ಕ್ರಮ ಸಂಖ್ಯೆ	ವಿವರಗಳು	ಪುಟ ಸಂಖ್ಯೆ
	ಮುನ್ನುಡಿ	
	ಸಂಕ್ಷೇಪಣೆಗಳ ಪಟ್ಟಿ	
1	ಕಾರ್ಯಕಾರಿ ಸಾರಾಂಶ	1
2	ಪರಿಚಯ	13
3	ಸರ್ಕಾರದ ಮಧ್ಯಸ್ಥಿಕೆಗಳಿಗೆ ಆಧಾರ	19
4	ಪ್ರಗತಿಯ ವಿಮರ್ಶೆ	21
5	ಸಮಸ್ಯೆ ಹೇಳಿಕೆ	23
6	ಮೌಲ್ಯಮಾಪನದ ಉದ್ದೇಶಗಳು ಮತ್ತು ವಿಷಯಗಳು	27
7	ಮೌಲ್ಯಮಾಪನದ ವಿನ್ಯಾಸ	30
8	ಮೌಲ್ಯಮಾಪನದ ವೈಧಾನಿಕತೆ	39
9	ದತ್ತಾಂಶ ಸಂಗ್ರಹಣೆ ಮತ್ತು ವಿಶ್ಲೇಷಣೆ	43
10	ಮೌಲ್ಯಮಾಪನ ಪ್ರಶ್ನೆಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಯೋಜನೆಯ ಶೋಧನೆಗಳು	44
11	ಪರಿಣಾಮ ಸಂಬಂಧಿತ ಶೋಧನೆಗಳು ಮತ್ತು ಚರ್ಚೆಗಳು	71
12	ಪ್ರತಿಫಲನಗಳು ಮತ್ತು ತೀರ್ಮಾನಗಳು	132
13	ಶಿಫಾರಸ್ಸುಗಳು	149
	ಅನುಬಂಧಗಳ ಪಟ್ಟಿ	
	ಕುಟುಂಬಗಳಿಗೆ ಪ್ರಶ್ನಾವಳಿ - ರಸ್ತೆಗಳು (1 ಎ)	
	ಕುಟುಂಬಗಳಿಗೆ ಪ್ರಶ್ನಾವಳಿ - ಸೇತುವೆಗಳು (1 ಬಿ)	
	ಕುಟುಂಬಗಳಿಗೆ ಪ್ರಶ್ನಾವಳಿ - ಕಾಲು ಸೇತುವೆಗಳು (1 ಸಿ)	
	ವಾಸಸ್ಥಳದ ನಮೂನೆ - ರಸ್ತೆಗಳು (2 ಎ)	
	ವಾಸಸ್ಥಳದ ನಮೂನೆ - ಸೇತುವೆಗಳು (2 ಬಿ)	
	ವಾಸಸ್ಥಳದ ನಮೂನೆ - ಕಾಲು ಸೇತುವೆಗಳು (2 ಸಿ)	

ಕೋಷ್ಟಕಗಳ ಪಟ್ಟಿ

ಕ್ರಮ ಸಂಖ್ಯೆ	ವಿವರಗಳು	ಪುಟ ಸಂಖ್ಯೆ
1	2.1: ಪೂರ್ಣಗೊಂಡ ಕಾಮಗಾರಿಗಳ ವಿವರಗಳು ಮತ್ತು ಅಧ್ಯಯನಕ್ಕಾಗಿ ಮಾದರಿ	17
2	7.1.1: ಅಧ್ಯಯನದ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಅಂದರೆ, 2012-13 ರಿಂದ 2014-15 ರವರೆಗೆ ಜಾರಿಗೆ ಬಂದ ಕಾಮಗಾರಿಗಳ ವಿವರಗಳು	30
3	7.1.2: ಕಾಮಗಾರಿಗಳನ್ನು ಜಾರಿಗೆ ತಂದಿರುವ 8 ವೃತ್ತಗಳ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಬರುವ 16 ಜಿಲ್ಲೆಗಳ 21 ವಿಭಾಗಗಳ ವಿವರಗಳು	31
4	7.1.3: ಅಧ್ಯಯನದ ಮಾದರಿ ಗಾತ್ರ	32
5	7.1.4: ಸಮೀಕ್ಷೆಯ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಒಳಗೊಂಡಿರುವ ತಾಲ್ಲೂಕುವಾರು, ಘಟಕವಾರು ಮಾದರಿ ಕಾಮಗಾರಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ	32
6	7.1.5: ಪರಿಷ್ಕೃತ ಉಲ್ಲೇಖ ನಿಯಮದ ಪ್ರಕಾರ ಮಾದರಿ ಮತ್ತು ಕುಟುಂಬಗಳ ವ್ಯಾಪ್ತಿಗೆ ಆಧಾರ	34
7	7.1.6: ಪ್ರತಿ ಕುಟುಂಬ ಶ್ರೇಣಿಯ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿ ಬರುವ ಮಾದರಿ ಕುಟುಂಬಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ	35
8	7.1.7: ರಸ್ತೆಗಳು, ಸೇತುವೆಗಳು ಮತ್ತು ಕಾಲು ಸೇತುವೆಗಳಿಗಾಗಿ ಸಂಪರ್ಕಿಸಲಾದ ಕುಟುಂಬಗಳ ವಿವರಗಳು	35
9	8.1: ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯ ಘೋಷ್ವಾರೆ	40
10	10.1.1: ವಿಭಾಗವಾರು (1) ಅಗತ್ಯ ಆಧಾರಿತ ಅಥವಾ (2) ಸಂಪನ್ಮೂಲ ಆಧಾರಿತ ಮಾನದಂಡಗಳ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಆಯ್ಕೆ ಮಾಡಲಾದ ಕಾಮಗಾರಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ	45
11	10.1.2: ವೃತ್ತವಾರು (1) ಅಗತ್ಯ ಆಧಾರಿತ ಅಥವಾ (2) ಸಂಪನ್ಮೂಲ ಆಧಾರಿತ ಮಾನದಂಡಗಳ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಆಯ್ಕೆ ಮಾಡಲಾದ ಕಾಮಗಾರಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ	57
12	10.3.1: ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿರುವ ರಸ್ತೆಗಳ ಪ್ರಕಾರದ ವಿವರಗಳು	49
13	10.3.2: ಗುರಿ ಮತ್ತು ಸಾಧನೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಕಾಮಗಾರಿಗಳ ಹೋಲಿಕೆ (ಹಣಕಾಸುವಾರು ವಿಶ್ಲೇಷಣೆ)	50
14	10.3.3: 3 ವರ್ಷಗಳ ಅಧ್ಯಯನದ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಕಾಮಗಾರಿಗಳ ಭೌತಿಕ ಸಾಧನೆಯ ಎದುರಿಗೆ ಭೌತಿಕ ಗುರಿಯ ಹೋಲಿಕೆ	51
15	10.4.1 ರಸ್ತೆಯ ಮೂರು ವರ್ಷಗಳ ಸರಾಸರಿ ವೆಚ್ಚ / ಕಿಮೀ ಉದ್ದ	52
16	10.9.1: ನಬಾರ್ಡ್ ಪ್ರಕಾರ ಐದು ನಿಯತಾಂಕಗಳನ್ನು ಪೂರೈಸುವ ಮಾದರಿ ರಸ್ತೆಗಳು (ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ)	57
17	10.9.2: ಒಂದಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ನಿಯತಾಂಕಗಳನ್ನು ಪೂರೈಸುವ ರಸ್ತೆಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ	60
18	10.11.1: ಸಂಚಾರ ಪರಿಮಾಣದ ಅಧ್ಯಯನಕ್ಕೆ ಅಳವಡಿಸಲಾದ ವೈಧಾನಿಕತೆ	62
19	10.12.1: ಅಂದಾಜು ವೆಚ್ಚದ ಎದುರಿಗೆ ವೆಚ್ಚದ ಹೋಲಿಕೆ (ರಸ್ತೆಗಳು ರೂ. ಲಕ್ಷಗಳಲ್ಲಿ)	65
20	10.12.2: ಅಂದಾಜು ವೆಚ್ಚದ ಎದುರಿಗೆ ವೆಚ್ಚದ ಹೋಲಿಕೆ (ಸೇತುವೆಗಳು ರೂ.ಲಕ್ಷಗಳಲ್ಲಿ)	66
21	11.1.1: ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರ ವಯಸ್ಸಿನ ವಿವರ	72
22	11.1.2: ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರ ಲಿಂಗ ವಿವರಗಳು	74
23	11.1.3: ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರ ವೈವಾಹಿಕ ಸ್ಥಿತಿ	75
24	11.1.4: ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರ ಸಾಮಾಜಿಕ ವರ್ಗ	76
25	11.1.5: ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರ ಶೈಕ್ಷಣಿಕ ಹಿನ್ನೆಲೆ	78
26	11.1.6: ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರ ಉದ್ಯೋಗ ವಿವರಗಳು	80
27	11.1.7: ಕೃಷಿ ಭೂಮಿಯನ್ನು ಹೊಂದಿರುವ ವ್ಯಕ್ತಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ	81
28	11.1.8: ಸರಾಸರಿ ಭೂ ಹಿಡುವಳಿ ಮಾದರಿ	83
29	11.2.1: ಕೃಷಿ ಉತ್ಪಾದನೆಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳದ ವಿವರಗಳು	84
30	11.2.2: ಕೃಷಿ ಉತ್ಪಾದನೆಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳಕ್ಕೆ ಕಾರಣಗಳು	86
31	11.2.3: ಕೃಷಿಯ ಮೂಲಕ ಕುಟುಂಬ ಆದಾಯವನ್ನು ಬೆಂಬಲಿಸುವ ಕಾರಣಗಳು	87
32	11.2.4: ರಸ್ತೆಗಳ ಸುಧಾರಣೆ ನಂತರದಲ್ಲಿ ಕೃಷಿ ಉತ್ಪನ್ನ ಮಾರುಕಟ್ಟೆ ಸಮಿತಿಯ ಮಾರುಕಟ್ಟೆಗಳಿಗೆ ಮತ್ತು ಮಾರುಕಟ್ಟೆಗಳಿಗೆ ಕುಟುಂಬ ಸದಸ್ಯರ ಭೇಟಿಗಳು ಹೆಚ್ಚಾಗಲು ಕಾರಣಗಳು	88
33	11.2.5 ರಸ್ತೆಗಳ ಸುಧಾರಣೆ ನಂತರ ಎಪಿಎಂಸಿ ಮಾರುಕಟ್ಟೆಗಳಿಗೆ ಹಾಗೂ ಮಾರುಕಟ್ಟೆಗಳಿಗೆ	89

ಕ್ರಮ ಸಂಖ್ಯೆ	ವಿವರಗಳು	ಪುಟ ಸಂಖ್ಯೆ
	ಕುಟುಂಬ ಸದಸ್ಯರು ನೀಡುವ ಭೇಟಿ ಹೆಚ್ಚಳಕ್ಕೆ ಕಾರಣಗಳು	
34	11.3.1: ಶಾಲೆಗೆ ಹೋಗುವ ಮಕ್ಕಳ ಹೆಚ್ಚಳ ಕುರಿತು ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರ ಅಭಿಪ್ರಾಯ (ರಸ್ತೆಗಳು)	93
35	11.3.2: ಶಾಲೆಗೆ ಹೋಗುವ ಮಕ್ಕಳ ಹೆಚ್ಚಳಕ್ಕೆ ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರ ಅಭಿಪ್ರಾಯ (ಸೇತುವೆಗಳು)	94
36	11.3.3: ಶಾಲೆಗೆ ಹೋಗುವ ಮಕ್ಕಳ ಹೆಚ್ಚಳಕ್ಕೆ ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರ ಅಭಿಪ್ರಾಯ (ಕಾಲು ಸೇತುವೆಗಳು)	94
37	11.3.4: ಶಾಲೆಗೆ ಹೋಗುವ ಹೆಣ್ಣು ಮಕ್ಕಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುವ ಕುರಿತು ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರ ಅಭಿಪ್ರಾಯ (ರಸ್ತೆಗಳು)	95
38	11.3.5: ಶಾಲೆಗೆ ಹೋಗುವ ಹೆಣ್ಣು ಮಕ್ಕಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುವ ಕುರಿತು ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರ ಅಭಿಪ್ರಾಯ (ಸೇತುವೆಗಳು)	96
39	11.3.6: ಶಾಲೆಗೆ ಹೋಗುವ ಹೆಣ್ಣು ಮಕ್ಕಳ ಸಂಖ್ಯೆ (ಕಾಲು ಸೇತುವೆಗಳು)	97
40	11.3.7: ಶಾಲೆಗೆ ಹೋಗುವ ಮಕ್ಕಳಿಗೆ ಉಂಟಾದ ಸಮಯ ಉಳಿತಾಯ	98
41	11.3.7 (ಎ): ರಸ್ತೆಗಳು-ಶಾಲೆಗೆ ಹೋಗುವ ಮಕ್ಕಳಿಗೆ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಉಂಟಾದ ಒಟ್ಟು ಮತ್ತು ಸರಾಸರಿ ಉಳಿತಾಯ	98
42	11.3.8: ಸೇತುವೆಗಳು-ಶಾಲೆಗೆ ಹೋಗುವ ಮಕ್ಕಳಿಗೆ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಉಂಟಾದ ಉಳಿತಾಯ (ನಿಮಿಷಗಳು)	99
43	11.3.8(ಎ): ಸೇತುವೆಗಳು-ಶಾಲೆಗೆ ಹೋಗುವ ಮಕ್ಕಳಿಗೆ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಉಂಟಾದ ಒಟ್ಟು ಮತ್ತು ಸರಾಸರಿ ಉಳಿತಾಯ	99
44	11.3.9: ಕಾಲು ಸೇತುವೆಗಳು-ಶಾಲೆಗೆ ಹೋಗುವ ಮಕ್ಕಳಿಗೆ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಉಂಟಾದ ಉಳಿತಾಯ	99
45	11.3.9(ಎ): ಕಾಲು ಸೇತುವೆಗಳು-ಶಾಲೆಗೆ ಹೋಗುವ ಮಕ್ಕಳಿಗೆ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಉಂಟಾದ ಒಟ್ಟು ಮತ್ತು ಸರಾಸರಿ ಉಳಿತಾಯ	100
46	11.4.1: ನಗರ ಕೇಂದ್ರಗಳಲ್ಲಿನ ಆಸ್ಪತ್ರೆಗಳಿಗೆ ಗ್ರಾಮಸ್ಥರು ನೀಡುತ್ತಿರುವ ಭೇಟಿಯಲ್ಲಿ ಉಂಟಾದ ಹೆಚ್ಚಳ (ರಸ್ತೆಗಳು)	101
47	11.4.2: ನಗರ ಕೇಂದ್ರಗಳಲ್ಲಿನ ಆಸ್ಪತ್ರೆಗಳಿಗೆ ಗ್ರಾಮಸ್ಥರಿಂದ ನೀಡಿದ ಭೇಟಿಗಳ ಹೆಚ್ಚಳ (ಸೇತುವೆಗಳು)	102
48	11.5.1: ವಾಹನಗಳ ಮಾಲೀಕತ್ವದಲ್ಲಿನ ಹೆಚ್ಚಳದ ವಿವರಗಳು (ರಸ್ತೆಗಳು)	105
49	11.5.2: ವಾಹನಗಳ ಮಾಲೀಕತ್ವದ ಹೆಚ್ಚಳದ ವಿವರಗಳು (ಸೇತುವೆಗಳು)	105
50	11.6.1: ವಸತಿ ಮತ್ತು ಇತರ ಸಂಬಂಧಿತ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳ ವಿವರಗಳು	111
51	11.6.2: ನೈರ್ಮಲ್ಯ ವ್ಯವಸ್ಥೆ	112
52	11.7.1: ಕೃಷಿಕರ ವಾರ್ಷಿಕ ಆದಾಯದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳ (ರಸ್ತೆಗಳ ನಂತರ) (ಸಂಖ್ಯೆಗಳಲ್ಲಿ)	114
53	11.7.2: ಕೃಷಿಯೇತರರ ವಾರ್ಷಿಕ ಆದಾಯ	115
54	11.12.1: ರಸ್ತೆಗಳ ನಂತರ ಗ್ರಾಮಸ್ಥರಿಗೆ ಮಾನವ ದಿನ ಉಳಿತಾಯ (8 ವೃತ್ತಗಳಲ್ಲಿ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆ)	119
55	11.12.2: ಸರಾಸರಿ ಮಾನವ ದಿನ ಉಳಿತಾಯ / ವೃತ್ತಿ / ವಾರ್ಷಿಕ (ರಸ್ತೆಗಳು)	120
56	11.12.3: ಸೇತುವೆಗಳ ಬಳಕೆದಾರರಿಗೆ ಸರಾಸರಿ ಮಾನವ ದಿನದ ಉಳಿತಾಯದ ಲೆಕ್ಕಾಚಾರ	121
57	11.12.4: ಕಾಲು ಸೇತುವೆಗಳ ಬಳಕೆದಾರರಿಗೆ ಸರಾಸರಿ ಮಾನವ ದಿನದ ಉಳಿತಾಯದ ಲೆಕ್ಕಾಚಾರ	123
58	11.12.5 ರಸ್ತೆ, ಸೇತುವೆ ಮತ್ತು ಕಾಲು ಸೇತುವೆ ಬಳಕೆದಾರರಿಗೆ ಸರಾಸರಿ ಮಾನವ ದಿನದ ಉಳಿತಾಯ / ವೃತ್ತಿ / ವಾರ್ಷಿಕ ಸಾರಾಂಶ	123
59	11.14.1: ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಲಾಭ ವೆಚ್ಚ ಅನುಪಾತ ಮತ್ತು ಆಂತರಿಕ ಲಾಭದ ದರ (ರೂ.ಲಕ್ಷಗಳಲ್ಲಿ)	124
60	11.15.1: ಈ ಹಿಂದೆ ಕೈಗೊಂಡ ಅಧ್ಯಯನಗಳಲ್ಲಿ ವಿಕಸನಗೊಂಡ ಫಲಿತಾಂಶಗಳ ಜೊತೆಗೆ ಯೋಜನಾ ಸಾಧನೆಗಳ / ಫಲಿತಾಂಶಗಳೊಂದಿಗೆ ಹೋಲಿಕೆ	125

ಸಂಕೇತಾಕ್ಷರಗಳು

ಎಬಿ	ಸೇತುವೆಯಾದ ನಂತರದಲ್ಲಿ
ಎಡಿಬಿ	ಏಷಿಯಾದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಬ್ಯಾಂಕ್
ಎಎನ್‌ಎಂ	ಸಹಾಯಕ ನರ್ಸ್ ಸೊಲಗಿತ್ತಿ
ಎಪಿಎಲ್	ಬಡತನ ರೇಖೆಗಿಂತ ಮೇಲಿರುವ
ಎಪಿಎಂಸಿ	ಕೃಷಿ ಉತ್ಪನ್ನ ಮಾರುಕಟ್ಟೆ ಸಮಿತಿ
ಅಪ್ರಾಕ್ಸ್	ಅಂದಾಜು
ಎ.ಆರ್	ರಸ್ತೆಯಾದ ನಂತರದಲ್ಲಿ
ಎವಿಜಿ.	ಸರಾಸರಿ
ಬಿಬಿ	ಸೇತುವೆಯಾಗುವ ಮೊದಲು
ಬಿಸಿಎಂ	ಹಿಂದುಳಿದ ಸಮುದಾಯದವರು
ಬಿಪಿಎಲ್	ಬಡತನ ರೇಖೆಗಿಂತ ಕೆಳಗೆ ಇರುವವರು
ಬಿಆರ್	ರಸ್ತೆಯಾಗುವ ಮೊದಲು
ಸಿಎಂಸಿ	ನಗರ ಸಭೆ
ಸಿಎಮ್‌ಜಿಎಸ್‌ವೈ	ಮುಖ್ಯಮಂತ್ರಿ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯೋಜನೆ
ಡಿಪಿಆರ್	ವಿವರವಾದ ಯೋಜನಾ ವರದಿ
ಎಫ್‌ಬಿ	ಕಾಲು ಸೇತುವೆ
ಎಫ್‌ಸಿ	ಹಣಕಾಸು ಆಯೋಗ
ಎಫ್‌ಜಿಡಿ	ಕೇಂದ್ರೀಕೃತ ಗುಂಪು ಚರ್ಚೆ
ಜಿಬಿವಿಟಿ.	ಸರ್ಕಾರ
ಹೆಚ್‌ಎ.	ಹೆಕ್ಟೇರ್
ಐಡಿಐ	ಆಳವಾದ ಸಂದರ್ಶನ
ಐಎಲ್‌ಒ	ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಕಾರ್ಮಿಕ ಸಂಸ್ಥೆ
ಐಎಂಆರ್	ಶಿಶು ಮರಣ ಪ್ರಮಾಣ
ಐಆರ್‌ಸಿ	ಇಂಡಿಯನ್ ರೋಡ್ ಕಾಂಗ್ರೆಸ್
ಜೆಆರ್‌ವೈ	ಜವಾಹರ್ ರೋಡ್‌ಗಾರ್ ಯೋಜನೆ
ಕೆಇಎ	ಕರ್ನಾಟಕ ಮೌಲ್ಯಮಾಪನ ಪ್ರಾಧಿಕಾರ
ಕೆಎಂ.	ಕಿಲೋಮೀಟರ್
ಎಂಡಿಆರ್	ಜಿಲ್ಲಾ ಪ್ರಮುಖ ರಸ್ತೆ
ಎಂಜಿಎನ್‌ಆರ್‌ಇಜಿಎ	ಮಹಾತ್ಮ ಗಾಂಧಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಗ್ರಾಮೀಣ ಉದ್ಯೋಗ ಖಾತರಿ ಅಧಿನಿಯಮ
ಎಂಐಎನ್.	ಕನಿಷ್ಠ
ಎಂಎಂಆರ್	ತಾಯಿಯ ಮರಣ ಪ್ರಮಾಣ
ಎಂಎನ್‌ಪಿ	ಕನಿಷ್ಠ ಅಗತ್ಯ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮ
ನಬಾರ್ಡ್	ಕೃಷಿ ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮೀಣಾಭಿವೃದ್ಧಿಯ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಬ್ಯಾಂಕ್
ಎನ್ ಎಚ್	ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ
ಎನ್.ಆರ್	ಯಾವುದೇ ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆ ಇಲ್ಲ

ನಬಾರ್ಡ್ ರಸ್ತೆಗಳ ಸಾಮಾಜಿಕ-ಆರ್ಥಿಕ ಪರಿಣಾಮಗಳ ಮೌಲ್ಯಮಾಪನ

ಕರ್ನಾಟಕ ಮೌಲ್ಯಮಾಪನ ಪ್ರಾಧಿಕಾರ

ನಬಾರ್ಡ್ ರಸ್ತೆಗಳ ಸಾಮಾಜಿಕ-ಆರ್ಥಿಕ ಪರಿಣಾಮಗಳ ಮೌಲ್ಯಮಾಪನ

ಎನ್‌ಆರ್‌ಇಪಿ	ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಗ್ರಾಮೀಣ ಉದ್ಯೋಗ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮ
ಒಬಿಸಿ	ಇತರೆ ಹಿಂದುಳಿದ ಜಾತಿ
ಒಡಿಆರ್	ಇತರೆ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆ
ಪಿಸಿಯು	ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ಸಾಗಿಸುವ ಘಟಕ
ಪಿಎಚ್‌ಸಿ	ಪ್ರಾಥಮಿಕ ಆರೋಗ್ಯ ಕೇಂದ್ರ
ಪಿಎಂಜಿಎಸ್‌ವೈ	ಪ್ರಧಾನ್ ಮಂತ್ರಿ ಗ್ರಾಮ ಸಡಕ್ ಯೋಜನಾ
ಪಿಪಿಪಿ	ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಖಾಸಗಿ ಸಹಭಾಗಿತ್ವ
ಪಿಡಬ್ಲ್ಯೂಡಿ	ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆ
ಆರ್‌ಸಿಸಿ	ಬಲವರ್ಧಿತ ಸಿಮೆಂಟ್ ಕಾಂಕ್ರೀಟ್
ಆರ್‌ಡಿಪಿಆರ್	ಗ್ರಾಮೀಣಾಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್
ಆರ್‌ಎಫ್‌ಡಿ	ಫಲಿತಾಂಶ ಚೌಕಟ್ಟು ದಾಖಲೆ
ಆರ್‌ಐಡಿಎಫ್	ಗ್ರಾಮೀಣ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಧಿ
ಆರ್‌ಎಲ್‌ಇಜಿಪಿ	ಗ್ರಾಮೀಣ ಭೂರಹಿತರ ಉದ್ಯೋಗ ಖಾತರಿ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮ
ರೂ.	ರೂಪಾಯಿ
ಎಸ್‌ಸಿ	ಪರಿಶಿಷ್ಟ ಜಾತಿ
ಎಸ್‌ಎಚ್	ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ
ಎಸ್‌ಟಿ	ಪರಿಶಿಷ್ಟ ಪಂಗಡ
ಟೆಕ್‌ಸಾಕ್	ಕರ್ನಾಟಕದ ತಾಂತ್ರಿಕ ಸಲಹಾ ಸೇವೆಗಳ ಸಂಸ್ಥೆ
ಟಿಒಆರ್	ಉಲ್ಲೇಖದ ನಿಯಮಗಳು
ವಿಬಿಸಿ	ವಾಹನ ನಿರ್ವಹಣಾ ವೆಚ್ಚ
ವಿ.ಪಿ	ಗ್ರಾಮ ಪಂಚಾಯಿತಿ
ವಿ.ಆರ್	ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ
ಡಬ್ಲ್ಯೂಬಿಎಂ	ವಾಟರ್ ಬೌಂಡ್ ಮಕಾಡಮ್.

ಅಧ್ಯಾಯ 1

ಕಾರ್ಯಕಾರಿ ಸಾರಾಂಶ

1. ಪರಿಚಯ

ಸಾಮಾಜಿಕ ನ್ಯಾಯ, ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಏಕೀಕರಣ, ಆರ್ಥಿಕ ಉನ್ನತಿ ಮತ್ತು ಅಂತರ್ಗತ ಬೆಳವಣಿಗೆಯ ಪರಿಗಣನೆಗೆ ಗ್ರಾಮೀಣಾಭಿವೃದ್ಧಿಯು ಒಂದು ಹೆಚ್ಚುತ್ತಿರುವ ತುರ್ತು ವಿಷಯವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಗ್ರಾಮೀಣ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಗ್ರಾಮೀಣ ಜನರಿಗೆ ಶಾಲೆಗಳು, ಆರೋಗ್ಯ ಕೇಂದ್ರಗಳು ಮತ್ತು ಮಾರುಕಟ್ಟೆಗಳನ್ನು ಲಭ್ಯಗೊಳಿಸಲು ಗ್ರಾಮೀಣ ಜಾಲವನ್ನು ಒದಗಿಸುವುದು ಒಂದು ಪ್ರಮುಖ ಘಟಕವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಗ್ರಾಮೀಣಾಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಗಳ ಮಹತ್ವವನ್ನು ಪರಿಗಣಿಸಿ ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರವು ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಎಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆಯ ಮೂಲಕ ಕೃಷಿ ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮೀಣಾಭಿವೃದ್ಧಿಯ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಬ್ಯಾಂಕ್ (ನಬಾರ್ಡ್) ನೆರವಿನೊಂದಿಗೆ ಒಟ್ಟು 312.40 ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದದ ಒಟ್ಟು 614 ರಸ್ತೆ ಕಾಮಗಾರಿಗಳನ್ನು 2012-13 ರಿಂದ 2014-15 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಕೈಗೊಂಡಿರುತ್ತದೆ. ಈ ರಸ್ತೆಗಳು, ಸೇತುವೆಗಳು ಮತ್ತು ಕಾಲುವೆಗಳನ್ನು ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಎಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆಯು, ಹಣ ನೀಡುವ ಸಂಸ್ಥೆಯಾಗಿರುವ ನಬಾರ್ಡ್ ನಿಗದಿಪಡಿಸಿದ ನಿಗದಿತ ನಿಯತಾಂಕಗಳನ್ನು ಸರಿಯಾಗಿ ಪರಿಗಣಿಸಿ, ಯೋಜಿಸಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಿರುತ್ತದೆ.

ಸರ್ಕಾರಿ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಿದ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಕರ್ನಾಟಕ ಮೌಲ್ಯಮಾಪನ ಪ್ರಾಧಿಕಾರದ ಮೂಲಕ ಸ್ವತಂತ್ರ ಮೌಲ್ಯಮಾಪನ ಕೈಗೊಳ್ಳಲು ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರವು ಆದೇಶವನ್ನು ಹೊರಡಿಸಿರುತ್ತದೆ. ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಎಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆಯು ಕೈಗೊಂಡಿರುವ ನಬಾರ್ಡ್ ರಸ್ತೆಗಳ ಕಾರಣದಿಂದಾಗಿ ವರ್ಧಿತ ಸಂಪರ್ಕದ ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಆರ್ಥಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಉತ್ತೇಜನ ಮತ್ತು ಕುಟುಂಬ / ಗ್ರಾಮ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಮೂಲ ಸೇವೆಗಳ ಲಭ್ಯತೆ ದೊರಕಿಸುವ ಮೂಲಕ ಗ್ರಾಮೀಣ ಜನರ ಜೀವನದ ಮೇಲೆ ಉಂಟಾಗಿರುವ ಒಟ್ಟಾರೆ ಸಾಮಾಜಿಕ-ಆರ್ಥಿಕ ಪರಿಣಾಮವನ್ನು ನಿರ್ಣಯಿಸುವ ಉದ್ದೇಶವನ್ನು ಈ ಅಧ್ಯಯನವು ಹೊಂದಿರುತ್ತದೆ. ಗ್ರಾಮಸ್ಥರ ವಾರ್ಷಿಕ ಆದಾಯದಲ್ಲಿನ ಬದಲಾವಣೆ, ಕೃಷಿ, ಆರೋಗ್ಯ ವ್ಯವಸ್ಥೆ, ಪಶು ಸಂಗೋಪನೆ, ನಗರೀಕರಣ, ಪ್ರಾಥಮಿಕ ಶಿಕ್ಷಣವನ್ನು ಪೂರೈಸುವ ವಿದ್ಯಾರ್ಥಿಗಳ ಅನುಪಾತದಲ್ಲಿನ ಬದಲಾವಣೆ, ಪ್ರಾಥಮಿಕ/ ಪ್ರೌಢ/ ಉನ್ನತ ಶಿಕ್ಷಣದಲ್ಲಿ ಬಾಲಕಿಯರ ಅನುಪಾತ, ಪುರುಷ ಮತ್ತು ಮಹಿಳಾ ಕಾರ್ಮಿಕರ ಕೂಲಿ ದರದಲ್ಲಿನ ಬದಲಾವಣೆ ಮತ್ತು ಉದ್ಯೋಗದ ಮಾದರಿ ಕಾಮಗಾರಿಗಳ ಆಯ್ಕೆ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆ ಇತ್ಯಾದಿಗಳನ್ನು ನಿರ್ಣಯಿಸಲು ಮೌಲ್ಯಮಾಪನವು ಅಗತ್ಯವಿರುತ್ತದೆ.

ಕೃಷಿ ಮತ್ತು ಸಂಬಂಧಿತ ವಲಯ, ಕೈಗಾರಿಕೆ, ಉದ್ಯೋಗ, ಶಿಕ್ಷಣ, ಆರೋಗ್ಯ, ಸಾರಿಗೆ, ಸಾಮಾಜಿಕ ವಿಷಯಗಳು, ಬಡತನ ನಿವಾರಣೆ ಮತ್ತು ನಗರೀಕರಣ ಮತ್ತು ಮೂಲ ಆರ್ಥಿಕ ಲಭ್ಯತೆಯಲ್ಲಿನ ಬದಲಾವಣೆಗಳು ಸಾಮಾಜಿಕ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ ಮತ್ತು ಸೇವೆಗಳು, ಕಾರ್ಯಕ್ರಮದ ಪರಿಣಾಮಕಾರಿತ್ವ, ದಕ್ಷತೆ, ಆರ್ಥಿಕತೆ, ಆಡಳಿತಾತ್ಮಕ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆಗಳು, ಕಾರ್ಯಕ್ರಮದ ಉತ್ಪಾದನೆ, ವಿವಿಧ ಪಾಲುದಾರರ ದೃಷ್ಟಿಕೋನದಿಂದ ಫಲಿತಾಂಶಗಳು, ಇತ್ಯಾದಿಗಳ ಮೇಲೆ, ನಬಾರ್ಡ್ ಎಷ್ಟರ ಮಟ್ಟಿಗೆ ಸಕಾರಾತ್ಮಕ ಪರಿಣಾಮ ಬೀರಿರುತ್ತದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಕಂಡು ಹಿಡಿಯುವ ಉದ್ದೇಶವನ್ನು ಈ ಅಧ್ಯಯನವು ಹೊಂದಿರುತ್ತದೆ.

2. ವೈಧಾನಿಕತೆ

ಭಾಗವಹಿಸುವ ಕ್ರಮಗಳೊಂದಿಗೆ ಮತ್ತು ಒಟ್ಟಾರೆ ಸಮಾಲೋಚನಾ ವಿಧಾನದೊಂದಿಗೆ ಈ ಅಧ್ಯಯನವನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಯೋಜನಾ ಫಲಾನುಭವಿಗಳ ಅನುಭವಗಳು ಮತ್ತು ಗ್ರಹಿಕೆಗಳನ್ನು ಪಡೆಯಲು ರಸ್ತೆ ತಪಾಸಣೆ, ಮನೆ ಮನೆಗೆ ಭೇಟಿಗಳು, ಸಂದರ್ಶನ ವಿಧಾನ ಮತ್ತು ಆಳವಾದ ಸಂವಹನಗಳಂತಹ ಪ್ರಮುಖ ಕ್ರಮಬದ್ಧ ಅಗತ್ಯತೆಗಳಿಂದ ಗುಣಾತ್ಮಕ ವಿಧಾನದಡಿಯಲ್ಲಿ, 218 ಮಾದರಿ ಹಳ್ಳಿಗಳ (1 ಹಳ್ಳಿ/ 1 ರಸ್ತೆಯಂತೆ) ವಾಸ ಸ್ಥಳದ ವಿವರಗಳನ್ನು ಪಡೆಯಲು ಗ್ರಾಮಸ್ಥರು ಮತ್ತು ಇತರ ರಸ್ತೆ ಬಳಕೆದಾರರು, ಮತ್ತು ಇತರ ಪ್ರಮುಖ ಪಾಲುದಾರರೊಂದಿಗೆ 218 ಕೇಂದ್ರೀಕೃತ ಗುಂಪು ಚರ್ಚೆಗಳನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳಲಾಗಿದ್ದು, ಆಯಾ ಗ್ರಾಮಗಳಲ್ಲಿ ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸಲಾಗಿರುವ ರಸ್ತೆ, ಸೇತುವೆ ಮತ್ತು ಕಾಲು ಸೇತುವೆ ಯೋಜನೆಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಒಳ ನೋಟಗಳನ್ನು ಪಡೆಯಲು ಬಗ್ಗೆ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಕುಟುಂಬಗಳೊಂದಿಗೆ 3445 ಆಳವಾದ ಸಂದರ್ಶನಗಳನ್ನು ನಡೆಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಕುಟುಂಬಗಳಿಂದ ಹಾಗೂ ಗ್ರಾಮ ಪಂಚಾಯತ್ ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿಂದ ವಾಸ ಸ್ಥಳದ ವಿವರಗಳು ಮತ್ತು ಆಯಾ ಪಂಚಾಯ ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಎಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆಯ ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿಂದ ಯೋಜನೆಯ ವಿವರಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಮಾಹಿತಿಗಳನ್ನು ಪಡೆಯಲು ಆರು ವಿಧಗಳ ರಚನಾತ್ಮಕ ಸಂದರ್ಶನ ನಮೂನೆಗಳನ್ನು (ರಸ್ತೆಗಳು, ಸೇತುವೆಗಳು ಮತ್ತು ಕಾಲು ಸೇತುವೆಗಳಿಗೆ ತಲಾ ಎರಡರಂತೆ) ಬಳಸಲಾಗಿದ್ದು ಇವುಗಳನ್ನು ಪ್ರತ್ಯೇಕವಾಗಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಇವುಗಳನ್ನು ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿ ವಾಸ್ತವಿಕವಾಗಿ ಬಳಸುವ ಮೊದಲೇ ಪರೀಕ್ಷಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಗುಣಾತ್ಮಕ ಅಧ್ಯಯನದ ಉದ್ದೇಶಕ್ಕಾಗಿ, ಕೇಂದ್ರೀಕೃತ ಗುಂಪು ಚರ್ಚೆಗಳನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳಲು ಪ್ರಶ್ನೆಗಳ ಮಾರ್ಗದರ್ಶಿಯನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಆಳವಾದ ಸಂವಹನಗಳನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳುವ ಉದ್ದೇಶಕ್ಕಾಗಿ, ಸೂಕ್ತವಾದ ಪರಿಶೀಲನಾ-ಪಟ್ಟಿಯನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಪರಿಮಾಣಾತ್ಮಕ ದತ್ತಾಂಶದ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆಯನ್ನು ಸೂಕ್ತ ಸಂಖ್ಯಾ ಶಾಸ್ತ್ರೀಯ ವಿಧಾನಗಳನ್ನು ಬಳಸಿ ನಡೆಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಮೂರು ವರ್ಷಗಳ ಅಧ್ಯಯನದ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಅಂದರೆ 2012-13 ರಿಂದ 2014-15ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಪಂಚಾಯ ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಎಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆಯು ಪೂರ್ಣಗೊಂಡ ಪರಿಷ್ಕೃತ ಕಾಮಗಾರಿಗಳ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ, ಕರ್ನಾಟಕ ಮೌಲ್ಯಮಾಪನ ಪ್ರಾಧಿಕಾರವು ಪರಿಷ್ಕರಿಸಿದ ಮಾದರಿ ಗಾತ್ರದ ಪ್ರಕಾರ ಮೌಲ್ಯಮಾಪನಕ್ಕೆ ಪರಿಗಣಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಮೂರು ವರ್ಷಗಳ ಅಧ್ಯಯನ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಪಂಚಾಯ ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಎಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆಯು ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸಿದ ಒಟ್ಟು 614 ಕಾಮಗಾರಿಗಳಲ್ಲಿ 554 ರಸ್ತೆಗಳು, 16 ಸೇತುವೆಗಳು ಮತ್ತು 44 ಕಾಲು ಸೇತುವೆಗಳು ಸೇರಿರುತ್ತವೆ. 554 ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ 158 ರಸ್ತೆಗಳ ಮಾದರಿಯನ್ನು ಪರಿಗಣಿಸಿ ಬೇಕಾಗಿದ್ದು, ಎಲ್ಲಾ ಸೇತುವೆಗಳು ಮತ್ತು ಕಾಲುಸೇತುವೆಗಳನ್ನು ಈ ಅಧ್ಯಯನದಲ್ಲಿ ಪರಿಗಣಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ (100%). ಇದಲ್ಲದೆ, ಒಟ್ಟು 3391 ಫಲಾನುಭವಿಗಳನ್ನು 218 ಕಾಮಗಾರಿಗಳಲ್ಲಿ ಪರಿಗಣಿಸಬೇಕಾಗಿದ್ದು, ಸಮೀಕ್ಷೆಯ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು 3445 ಫಲಾನುಭವಿಗಳನ್ನು ಅಂದರೆ 54ರಷ್ಟು ಸಂಖ್ಯೆಗಳಿಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ಫಲಾನುಭವಿಗಳನ್ನು ಈ ಅಧ್ಯಯನದಲ್ಲಿ ಪರಿಗಣಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

3. ಶೋಧನೆಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿತ ಪ್ರಮುಖ ಮೌಲ್ಯಮಾಪನ ಪ್ರಶ್ನೆಗಳು

- ನಬಾರ್ಡ್ ಸೂಚಿಸಿದ ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ಮಾರ್ಗ ಸೂಚಿಗಳು ಮತ್ತು ನಿಯತಾಂಕಗಳನ್ನು ಅನುಸರಿಸಿ ಎಲ್ಲಾ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಪಾರದರ್ಶಕ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಆಯ್ಕೆ ಮಾಡಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಎಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆಯು ಅನುಷ್ಠಾನಕ್ಕೆ ಮುನ್ನ ಎಲ್ಲಾ ಕಾಮಗಾರಿಗಳ ಆಯ್ಕೆಯಲ್ಲಿ ಕ್ರೋಡೀಕರಿಸಿದ ಮಾನದಂಡಗಳನ್ನು ಅನುಸರಿಸಿರುತ್ತದೆ. ಇದಲ್ಲದೆ, ಕಾಮಗಾರಿಗಳ ಆಯ್ಕೆಯಲ್ಲಿ ಮತ್ತೊಂದು ಎರಡು ಪ್ರಮುಖ ಮಾನದಂಡಗಳು, (1) ಅಗತ್ಯ ಆಧಾರಿತ ಮತ್ತು (2) ಸಂಪನ್ಮೂಲ ಆಧಾರಿತ ಆಯ್ಕೆಯನ್ನು ಅನುಸರಿಸಬೇಕಾಗಿದ್ದು, ಪಂಚಾಯ ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಎಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆಯು ಈ ಮಾನದಂಡಗಳನ್ನು ಗಮನದಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಂಡು ಕಾಮಗಾರಿಗಳನ್ನು ಆಯ್ಕೆ ಮಾಡಿರುತ್ತದೆ. ಹಾಗೂ 85% ರಸ್ತೆಗಳು, ಸೇತುವೆಗಳು 69% ಮತ್ತು ಕಾಲು ಸೇತುವೆಗಳನ್ನು 100% ರಷ್ಟು ಅಗತ್ಯ ಆಧಾರಿತ ಮಾನದಂಡಗಳ ಮೇಲೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಕಾಮಗಾರಿಗಳನ್ನು ಆಯ್ಕೆ ಮಾಡಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಉಳಿದ 15% ರಸ್ತೆಗಳು ಮತ್ತು 31% ಸೇತುವೆಗಳನ್ನು ಸಂಪನ್ಮೂಲ ಆಧಾರಿತ ಮಾನದಂಡಗಳ ಮೇಲೆ ಆಯ್ಕೆ ಮಾಡಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಭೂಸ್ವಾಧೀನ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಪಂಚಾಯ ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಎಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆಯು ಯಾವುದೇ ಸಮಸ್ಯೆಗಳನ್ನು ಎದುರಿಸಿರಲಿಲ್ಲ ಮತ್ತು ನಬಾರ್ಡ್ ನಿಗದಿಪಡಿಸಿದ ಮಾರ್ಗ ಸೂಚಿಗಳ ಪ್ರಕಾರ ಈ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಸರ್ಕಾರಿ ಜಮೀನುಗಳಲ್ಲಿ (ಖಾಸಗಿ ಜಮೀನುಗಳಲ್ಲಿ ಅಲ್ಲ) ಜಾರಿಗೆ ತರಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಹೆಚ್ಚಿನ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ವೆಚ್ಚದೊಳಗೆ ಜಾರಿಗೆ ತರಲಾಗಿದ್ದು, ಮತ್ತು ಅಂತಹ ಯೋಜನೆಗಳಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಿನ ವೆಚ್ಚವಾಗಿರುವುದಿಲ್ಲ. ಆದಾಗ್ಯೂ, ಕೆಲವು ಯೋಜನೆಗಳು ಸಮಯ ಅಥವಾ ವೆಚ್ಚದ ಮೇಲೆ ಪರಿಣಾಮ ಬೀರಿರುತ್ತವೆ. ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ 2016-17 ರಂತೆ ಗ್ರಾಮೀಣ

ರಸ್ತೆಗಳ ಒಟ್ಟು ಉದ್ದದ 177542 ಕಿ.ಮೀ. ಅದರಲ್ಲಿ 63374 ಕಿ.ಮೀ. ಡಾಂಬರು ರಸ್ತೆಗಳು, 23059 ಕಿ.ಮೀ. ಜಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಗಳು ಮತ್ತು ಉಳಿದ 91109 ಕಿ.ಮೀ. ಮಣ್ಣಿನ ರಸ್ತೆಗಳಾಗಿದ್ದು, 36% ರಸ್ತೆಗಳು ಮೋಟಾರು ಚಲಿಸಬಹುದಾದವು ಮತ್ತು 64% ಮೋಟಾರು ಚಲಿಸಲಾಗದವು ಮತ್ತು ಅವುಗಳನ್ನು ಸುಧಾರಣೆಗಾಗಿ ಕೈಗೆತ್ತಿಕೊಳ್ಳಬೇಕಾಗಿರುತ್ತದೆ.

- ಗ್ರಾಮೀಣ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಡಾಂಬರು ರಸ್ತೆಯ ಒಟ್ಟು ಉದ್ದ, ಅಂದರೆ, 63374 ಕಿ.ಮೀ ಮೋಟಾರು ಚಲಿಸಬಹುದಾಗಿದ್ದು, ಪ್ರಧಾನ ಮಂತ್ರಿ ಗ್ರಾಮ ಸಡಕ್ ಯೋಜನೆ, ಮುಖ್ಯಮಂತ್ರಿ ಗ್ರಾಮ ಸಡಕ್ ಯೋಜನೆ ಮತ್ತು ನಬಾರ್ಡ್ ಎಂಬ ಮೂರು ಯೋಜನೆಗಳ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಪೂರ್ಣಗೊಂಡಿರುತ್ತದೆ. ಪ್ರಧಾನಮಂತ್ರಿ ಗ್ರಾಮ ಸಡಕ್ ಯೋಜನೆಯಡಿಯಲ್ಲಿ 18536 ಕಿ.ಮೀ (29%), ಮುಖ್ಯಮಂತ್ರಿ ಗ್ರಾಮ ಸಡಕ್ ಯೋಜನೆಯಡಿಯಲ್ಲಿ 41103 ಕಿ.ಮೀ (65%) ಮತ್ತು ನಬಾರ್ಡ್ ನೆರವಿನಡಿಯಲ್ಲಿ ಆರಂಭದಿಂದಲೂ 3735 ಕಿ.ಮೀ (6%) ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಡಾಂಬರು ಮಾಡಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಈ ಮೂರು ಸಂಸ್ಥೆಗಳ ಗುರಿಯ ಶೇಕಡಾವಾರು ಪ್ರಮಾಣದಂತೆ, 114168 ಕಿ.ಮೀ.ಗಳ ಸಾಧಿಸ ಬೇಕಾದ ಗುರಿಯ ಪೈಕಿ ಪ್ರಧಾನಮಂತ್ರಿ ಗ್ರಾಮ ಸಡಕ್ ಯೋಜನೆಯಡಿಯಲ್ಲಿ 33393 ಕಿ.ಮೀ, (29%), ಮುಖ್ಯಮಂತ್ರಿ ಗ್ರಾಮ ಸಡಕ್ ಯೋಜನೆ 74047 ಕಿ.ಮೀ, (65%) ಹಾಗೂ ನಬಾರ್ಡ್ ನೆರವಿನಡಿ 6729 ಕಿ.ಮೀ (6%) ಗುರಿಯಿರುತ್ತದೆ.
- ಅಧ್ಯಯನದ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಯ ಸರಾಸರಿ ವೆಚ್ಚವು ರೂ. 22.32 ಲಕ್ಷವಾಗಿದ್ದು, ಪ್ರತಿ ಸೇತುವೆಗೆ ರೂ. 56.07 ಲಕ್ಷ ಮತ್ತು ಕಾಲು ಸೇತುವೆಗೆ ರೂ. 5.67 ಲಕ್ಷ ವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಪ್ರಧಾನಮಂತ್ರಿ ಗ್ರಾಮ ಸಡಕ್ ಯೋಜನೆಯಡಿಯಂತಹ ಯೋಜನೆಗೆ ಹೋಲಿಸಿದರೆ, ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ ಸರಾಸರಿ ವೆಚ್ಚವು 35% ಮತ್ತು ಸೇತುವೆಗಳು ಮತ್ತು ಕಾಲು ಸೇತುವೆಗಳ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ 10% ರಿಂದ 15% ರಷ್ಟು ಕಡಿಮೆಯಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಅನುಷ್ಠಾನಕ್ಕೆ ಮುಂಚಿತವಾಗಿ ಸೂಚಿಸಲಾದ ರಸ್ತೆಗಳ ನಿಗದಿತ ಉದ್ದ/ ಅಗಲಕ್ಕೆ ಪಂಚಾಯ ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಎಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆಯು ಬದ್ಧವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಇದರ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ವಿನ್ಯಾಸಗಳು ಮತ್ತು ಅಂದಾಜುಗಳನ್ನು ಸಿದ್ಧಪಡಿಸಿ ಅನುಮೋದನೆಗಾಗಿ ಸಮರ್ಥ ಪ್ರಾಧಿಕಾರಕ್ಕೆ ಸಲ್ಲಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಆದಾಗ್ಯೂ, ಕೆಲವು ಪ್ರಕರಣಗಳಲ್ಲಿ (ನಿಯಂತ್ರಣ ಮೀರಿ) ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ಕಾರಣಗಳಿಂದಾಗಿ ಅಂದರೆ (1) ಗಂಟಿಯಾಕಾರದ ಅಗಲ ಸ್ಥಿತಿಯೊಂದಿಗೆ ಕೊನೆಗೊಳ್ಳುವ ರಸ್ತೆ (2) ನಿವೇಶನ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಗಳಲ್ಲಿನ ಬದಲಾವಣೆ (3) ದರಪಟ್ಟಿಯಲ್ಲಿ ಬದಲಾವಣೆ (4) ಗೊತ್ತುಪಡಿಸಿದ ವರ್ಷದಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಗಳು ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸದಿರುವುದು ಮತ್ತು (5) ರಸ್ತೆಯು ಕಾಡಿನಲ್ಲಿ ಸಾಗುತ್ತಿದ್ದರೆ ಅಥವಾ ಮೇಲ್ದರ್ಜೆಗಾಗಿ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯು ವಹಿಸಿಕೊಂಡರೆ ಕೆಲವು ಮಾರ್ಗಾಂತರವಾಗುತ್ತದೆ.
- ಈ ಯೋಜನೆಯಡಿ ಕೈಗೊಂಡ ಒಂದು ರಸ್ತೆಯಾಗಲೀ/ ರಸ್ತೆ ವಿಸ್ತರಣೆಯ ಉದ್ದವನ್ನು ಸರ್ಕಾರ / ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು ಜಾರಿಗೆ ತಂದಿರುವ ಇತರ ಯೋಜನೆಗಳ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಿರುವುದಾಗಿ ಅಥವಾ ಇದಕ್ಕೆ ಪ್ರತಿಯಾಗಿ ಸರ್ಕಾರ / ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು ಜಾರಿಗೆ ತಂದಿರುವ ಇತರ ಯೋಜನೆಗಳ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ

ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಲಾದ ಒಂದು ರಸ್ತೆಯಾಗಲೀ / ರಸ್ತೆ ವಿಸ್ತರಣೆ ಉದ್ದವನ್ನು ಈ ಯೋಜನೆಯಡಿ ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸುವುದಾಗಿ ತೋರಿಸಿರುವ ಯಾವುದೇ ಉದಾರಣೆಗಳಿಲ್ಲ. ನಬಾರ್ಡ್ ಮಾರ್ಗ ಸೂಚಿಗಳ ಪ್ರಕಾರ ಅನುಮತಿಸದಿದ್ದರೂ ಈ ಯೋಜನೆಯಡಿ 1 ಕಿ.ಮೀ.ಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ರಸ್ತೆ ಉದ್ದವನ್ನು ಮಂಜೂರು ಮಾಡಿದ ಕೆಲವು ಪ್ರಕರಣಗಳಿರುತ್ತವೆ.

- ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ, ರೂ.7882.00 ಲಕ್ಷಗಳ ಒಟ್ಟು 158 ಸಂಖ್ಯೆ ಅಂದಾಜಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ನಿಜವಾದ ಖರ್ಚು ರೂ. 6973.00 ಲಕ್ಷಗಳಾಗಿದ್ದು, ಉಳಿತಾಯವು 11.50% ಆಗಿರುತ್ತದೆ ಎಂದು 16 ಸೇತುವೆಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ, ರೂ 934.99 ಲಕ್ಷಗಳ ಅಂದಾಜಿಗೆ ಎದುರಾಗಿ ರೂ. 897.08 ಲಕ್ಷ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಮಾಡಲಾಗಿದ್ದು, 4.50% ಉಳಿತಾಯವಾಗಿರುತ್ತದೆ. 44 ಕಾಲು ಸೇತುವೆಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ, ಒಟ್ಟು ಅಂದಾಜು ರೂ. 282.51 ಲಕ್ಷಗಳಿಗೆ ಎದುರು ರೂ. 249.38 ಲಕ್ಷಗಳ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಮಾಡಲಾಗಿದ್ದು, 12% ಉಳಿತಾಯವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ನಬಾರ್ಡ್ ನೆರವಿನ ರಸ್ತೆಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆಗಾಗಿ ಹಣದ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗಳ ನಿಗದಿತ ವಿನ್ಯಾಸ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಇರುತ್ತದೆ. ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರದಿಂದ ರಸ್ತೆ ನಿರ್ವಹಣೆ ಮಾಡುವ ನಿಬಂಧನೆಗೊಳ ಪಟ್ಟು, ರಸ್ತೆ ಕಾಮಗಾರಿಗಾಗಿ ನಬಾರ್ಡ್ ನಿಧಿಯನ್ನು ಮಂಜೂರು ಮಾಡಿ, ಹಣ ಹಂಚಿಕೆಯನ್ನು ಬಿಡುಗಡೆ ಮಾಡುತ್ತದೆ. ಬಳಸಿಕೊಳ್ಳಲಾದ ಮಹಾತ್ಮಗಾಂಧಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಗ್ರಾಮೀಣ ಉದ್ಯೋಗ ಭರವಸೆ ಅಧಿನಿಯಮ ಯೋಜನೆಯ ನಿಧಿಗಳ ಒಗ್ಗೂಡಿಸುವಿಕೆಯು ಇರುವುದಿಲ್ಲ ಹಾಗೂ ಕಾಮಗಾರಿಗಳ ಅನುಷ್ಠಾನಕ್ಕಾಗಿ ಸ್ಥಳೀಯ ಕಾರ್ಮಿಕರನ್ನು ಪಡೆಯಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

4. ತೋಧನೆಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿತ ಪ್ರಮುಖ ಪರಿಣಾಮಗಳು

- ನಬಾರ್ಡ್ ನೆರವಿನ ರಸ್ತೆಗಳು ನಿರಂತರತೆ ಮತ್ತು ತಡೆ ರಹಿತ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಶಕ್ತಗೊಳಿಸಿದ್ದು, ಇದು ಹಳ್ಳಿಗಳಿಗೆ ಸರಕು ಮತ್ತು ಸೇವೆಗಳು ದೊರೆಯುವಂತೆ ಮಾಡಿರುತ್ತದೆ ಹಾಗೂ ಹೊರಗಿನ ಸೌಲಭ್ಯಗಳು ನಿಯಮಿತವಾಗಿ ಮತ್ತು ವೇಗವಾಗಿ ಗ್ರಾಮಸ್ಥರಿಗೆ ಲಭ್ಯಗೊಳಿಸಿರುತ್ತದೆ. ಹೊಸ ಸಂಪರ್ಕದೊಂದಿಗೆ ರಸ್ತೆಗಳು ಮತ್ತು ಸೇತುವೆಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಿದ ನಂತರ ಅನೇಕ ರೈತರು ಹೆಚ್ಚು ಕಾರ್ಯ ಸಾಧ್ಯವಾದ ಹಾಗೂ ಲಾಭದಾಯಕವಾದ ಬೆಳೆಗಳನ್ನು ಬೆಳೆಸಲು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಿರುತ್ತಾರೆ, ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಿದ ವಾಸ ಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿ, ಹೆಚ್ಚಿನ ಪ್ರಮಾಣದ ಈ ಲಾಭಗಳು ದೊರೆತಿರುವುದಿಲ್ಲ. ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರು ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಪಟ್ಟಂತೆ, ಈ ಯೋಜನೆಗಳ ಅನುಷ್ಠಾನದ ನಂತರ ಕೃಷಿ ಉತ್ಪಾದನೆಯಲ್ಲಿ 9% ರಿಂದ 10% ವರೆಗೆ ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಜಾನುವಾರು ಮತ್ತು ಕೋಳಿ ಸಾಕಾಣಿಕೆ ಮುಂತಾದ ಇತರ ಸಂಬಂಧಿತ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳಲ್ಲಿಯೂ ಇದು ಗಮನಕ್ಕೆ ಬಂದಿರುತ್ತದೆ.
- ನಿರ್ಮಾಣದ ನಂತರದ ಸನ್ನಿವೇಶದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಿನ ಉದ್ಯೋಗಗಳು ಸೃಷ್ಟಿಯಾಗಿರುವುದನ್ನು ಈ ಅಧ್ಯಯನವು ಹೊರತಂದಿರುತ್ತದೆ. ಉತ್ತಮ ಉದ್ಯೋಗ ಅವಕಾಶಗಳಿಗಾಗಿ ಈ ಹಿಂದೆ, ಹೆಚ್ಚಿನ ಜನರು ವಾಸ ಸ್ಥಳಗಳ ಹೊರಗೆ

ಪ್ರಯಾಣಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ಈಗ ಅಸ್ತಿತ್ವದಲ್ಲಿರುವ ಉದ್ಯಮಗಳ ಉತ್ಪಾದನಾ ಸಾಮರ್ಥ್ಯದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಿನ ಉದ್ಯೋಗ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳನ್ನು ಸೃಷ್ಟಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳಿಂದಾಗಿ ಅನೇಕ ಹೊಸ ಆದಾಯದ ಅವಕಾಶಗಳು ಮತ್ತು ಸಣ್ಣ ಉದ್ಯಮಗಳು ಪ್ರವರ್ಧಮಾನಕ್ಕೆ ಬಂದಿರುತ್ತವೆ. ರಸ್ತೆಗಳು ಪೂರೈಸಿದ ನಂತರ ವಾಸ ಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿ ಈ ಲಾಭಗಳು ಬಹಳ ಪ್ರಭಾವಶಾಲಿಯಾಗಿ ಕಂಡು ಬಂದಿರುತ್ತವೆ. ಆದರೆ ರಸ್ತೆಗಳು ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳ್ಳದ ವಾಸ ಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿ ಅಂತಹ ಯಾವುದೇ ಲಾಭಗಳು ಕಂಡು ಬಂದಿರುವುದಿಲ್ಲ.

- ಈ ಯೋಜನೆಗಳು ಆರೋಗ್ಯ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗಳ ಮೇಲೆ ಗಣನೀಯವಾಗಿ ಪರಿಣಾಮ ಬೀರಿರುತ್ತವೆ. ಈ ಹಿಂದೆ ಆರೋಗ್ಯ ಸೌಲಭ್ಯಗಳನ್ನು ಪಡೆಯಲು ಜನರು ಹೊರಗಡೆ ಪ್ರಯಾಣಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ಈಗ ಇನ್ನೂ ಹೆಚ್ಚಿನ ವೈದ್ಯರು ಮತ್ತು ಆರೋಗ್ಯ ಕಾರ್ಯಕರ್ತರು ಈ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಮೊದಲಿಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಭೇಟಿ ನೀಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಸುಧಾರಿಸಿದ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೂಲಕ ಸಂಪರ್ಕ ಹೊಂದಿದ ವಾಸ ಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿ, ಗ್ರಾಮೀಣ ಜನರು ಈ ರೀತಿಯ ಆರೋಗ್ಯ ಸೌಲಭ್ಯಗಳಿಗಾಗಿ ನೀಡಿದ ಹೊರ ಭೇಟಿಗಳಿಗೆ ಹೋಲಿಸಿದರೆ ಸುಧಾರಿಸಿದ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೂಲಕ ಸಂಪರ್ಕ ಹೊಂದಿದ ವಾಸ ಸ್ಥಳಗಳ ಗ್ರಾಮೀಣ ಜನರು ಮಾಡಿದ ಇದಕ್ಕಾಗಿ ಮಾಡಿರುವ ಪ್ರಯಾಣವು ತುಂಬಾ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿರುವುದನ್ನು ದತ್ತಾಂಶಗಳ ಹೋಲಿಕೆಯು ತೋರಿಸಿರುತ್ತದೆ. ಕಾರ್ಯಗತಗೊಂಡ ರಸ್ತೆಗಳಿರುವ ಈ ವಾಸ ಸ್ಥಳಗಳೊಂದಿಗೆ ಹೋಲಿಸಿದಾಗ, ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಕಾರ್ಯಗತಗೊಳಿಸಿದ ವಾಸ ಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿ ತಾಯಿ ಮತ್ತು ಮಕ್ಕಳ ಆರೋಗ್ಯ ಸೂಚಕಗಳು ಕಳಪೆಯಾಗಿರುವುದನ್ನು ಸಹ ತೋರಿಸಿರುತ್ತವೆ. ಮಾದರಿ ಹಳ್ಳಿಗಳಲ್ಲಿ ಗ್ರಾಮಸ್ಥರ ಭೇಟಿಗಳನ್ನು 33% (ರಸ್ತೆಗಳು) ಮತ್ತು 49% (ಸೇತುವೆ) ಹೆಚ್ಚಿಸಲಾಗಿರುವುದನ್ನು ದತ್ತಾಂಶವನ್ನು ತೋರಿಸಿರುತ್ತದೆ, ಆದರೆ ನಿಯಂತ್ರಿತ ವಾಸ ಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿ ಅಂತಹ ಫಲಿತಾಂಶವು ಕಂಡುಬರುವುದಿಲ್ಲ. ಈ ಯೋಜನೆಗಳ ನಂತರ ಸಹಾಯಕ ಸೂಲಗಿತ್ತಿ ದಾದಿಯರ ಮತ್ತು ವೈದ್ಯರ ಗ್ರಾಮ ಭೇಟಿಗಳು 45% ರಿಂದ 50% ರಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚಿಸುವಲ್ಲಿ ಈ ಯೋಜನೆಯು ಪ್ರಭಾವ ಬೀರಿರುತ್ತದೆ. ವೈದ್ಯರು, ಶಾಲಾ ಶಿಕ್ಷಕರು ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮಸ್ಥರಿಂದ ಸಂಗ್ರಹಿಸಿದ ಅಭಿಪ್ರಾಯದ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ, ತಾಯಿಯ ಮರಣ ಪ್ರಮಾಣ ದರವನ್ನು 2013-14 ರಂತೆ ತಾಯಿಯ ಮರಣ ಪ್ರಮಾಣ ದರಗಳಿಗೆ ಹೋಲಿಸಿದರೆ 2016-17ರ ವೇಳೆಗೆ ತಾಯಿಯ ಮರಣ ಪ್ರಮಾಣ ದರಗಳು 20% ರಷ್ಟು ತೀವ್ರವಾಗಿ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿರುತ್ತದೆ ಎಂದು ಅಂದಾಜಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಅಂತೆಯೇ, 2013-14ರ ವೇಳೆಗೆ 7% ರಷ್ಟಿದ್ದ ತಾಯಿಯ ಮರಣ ಪ್ರಮಾಣ ದರಗಳು 4.5%ಕ್ಕೆ ಇಳಿದಿದ್ದು, 2016-17ರ ವೇಳೆಗೆ ಇದು 2.5% ರಷ್ಟು ಕಡಿಮೆಯಾಗಿರುತ್ತದೆ.
- ಶಾಲೆಗೆ ಹೋಗುವ ಮಕ್ಕಳ ವಿಶೇಷವಾಗಿ ಹೆಣ್ಣು ಮಕ್ಕಳ ಹಾಜರಾತಿಯನ್ನು ಸುಧಾರಿಸುವಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸಿದ ವಾಸ ಸ್ಥಾನಗಳಲ್ಲಿ ಈ ಯೋಜನೆಗಳು ಸಮರ್ಥವಾಗಿರುತ್ತವೆ. ಈ ಯೋಜನೆಗಳ ನಂತರ ಶಾಲೆಗೆ ಹೋಗುವ ಮಕ್ಕಳ ಹಾಜರಾತಿಯು 7% ರಿಂದ 8% ರಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುತ್ತದೆ ಎಂದು ದತ್ತಾಂಶವು ತೋರಿಸಿರುತ್ತದೆ. ಅಂತೆಯೇ, ಹೆಣ್ಣು ಮಕ್ಕಳ ಹಾಜರಾತಿಯಲ್ಲಿ 6% ರಿಂದ 7% ರಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುತ್ತದೆ.

- ಈ ಯೋಜನೆಗಳ ಅನುಷ್ಠಾನದಿಂದ ಪಕ್ಕಾ ಮನೆಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸುವ ಉದ್ದೇಶದಿಂದ ನಿರ್ಮಾಣ ಸಾಮಗ್ರಿಗಳು ಮತ್ತು ಇತರ ಸಂಪನ್ಮೂಲಗಳ ಸುಧಾರಿತ ಮತ್ತು ಸುಲಭ ಲಭ್ಯತೆಗೆ ಕಾರಣವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಈ ಸಮೀಕ್ಷೆಯ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಗಳು ಮತ್ತು ಸೇತುವೆಗಳ ಮೂಲಕ ಅವರಿಸಿರುವ ಮಾದರಿ ಹಳ್ಳಿಗಳಲ್ಲಿ, ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಾಣದ ನಂತರ ಪಕ್ಕಾ ಮನೆಗಳ ಹೊಸ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕೆ ಹೋಗುವವರಲ್ಲಿ 10% ಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ಜನರು ಹೆಚ್ಚಾಗುತ್ತಿರುವುದು ಕಂಡುಬಂದಿರುತ್ತದೆ. ಅಂತೆಯೇ, ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ಸೇತುವೆ ಯೋಜನೆಗಳ ನಂತರ ಶೌಚಾಲಯ ಸೌಲಭ್ಯಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸುವ ಜನರಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು 47% ರಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚಳವು ಕಂಡುಬಂದಿರುತ್ತದೆ.
- ಈ ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ಸೇತುವೆ ಯೋಜನೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ನಿರ್ಮಾಣದ ನಂತರವೂ ಸಹ ಸ್ಥಳೀಯ ಜನರಿಗೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಉದ್ಯೋಗವನ್ನು ಸೃಷ್ಟಿಸಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗಿರುತ್ತದೆ ಹಾಗೂ ಸುಮಾರು 20% ರಿಂದ 25% ರ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿ ಉದ್ಯೋಗದ ದಿನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಈ ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ಸೇತುವೆ ಯೋಜನೆಗಳು ನಿರ್ಮಾಣದ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ನಿರ್ಮಾಣದ ನಂತರದ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಸ್ಥಳೀಯ ಜನರಿಗೆ ಅಂದರೆ ಸುಮಾರು 11 ಲಕ್ಷ ಮಾನವ ದಿನಗಳ ಉದ್ಯೋಗಾವಕಾಶಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಿರುತ್ತವೆ ಎಂದು ಅಂದಾಜಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.
- ಗ್ರಾಮೀಣ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಸರ್ವ ಋತು ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಸುಧಾರಿಸುವುದರಿಂದ ಪ್ರಯಾಣದ ಸಮಯವು ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದ್ದು, ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ಬಳಕೆಯು ಹೆಚ್ಚಾಗಿದ್ದು, ಗ್ರಾಮಸ್ಥರ ಉದ್ಯೋಗದ ಸ್ಥಳಕ್ಕೆ ಪ್ರಯಾಣದ ಸೌಕರ್ಯವು ದೊರೆತಿರುತ್ತದೆ. ಸುಮಾರು 15% ರಿಂದ 20% ರಷ್ಟು ಕುಟುಂಬಗಳು ತಮ್ಮ ಗಳಿಸುವ ಸದಸ್ಯರಲ್ಲಿ ಒಬ್ಬರಾದರೂ ತಮ್ಮ ಉದ್ಯೋಗದ ಸ್ಥಳವನ್ನು ವಾಸ ಸ್ಥಳದಿಂದ ಹೊರಗೆ ಸ್ಥಳಾಂತರಿಸಿರುವುದಾಗಿ ವರದಿ ಮಾಡಿರುತ್ತಾರೆ.
- ಈ ಯೋಜನೆಗಳ ರಸ್ತೆ, ಸೇತುವೆ ಮತ್ತು ಕಾಲುವೆಗಳ ಉದ್ದಕ್ಕೂ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲಾದ ಸಣ್ಣ ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳು, ವ್ಯಾಪಾರ ಮತ್ತು ಸೇವಾ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಇದಲ್ಲದೆ ಸಣ್ಣ ಉದ್ಯಮಗಳಲ್ಲಿರುವ ಕೆಲವು ಗ್ರಾಮಸ್ಥರು ತಮ್ಮ ವ್ಯವಹಾರದಲ್ಲಿ ಸುಧಾರಣೆ ಮತ್ತು ಗಳಿಕೆಯನ್ನು 20% ರಿಂದ 25% ರಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುವುದಾಗಿ ವರದಿ ಮಾಡಿರುತ್ತಾರೆ. ಈ ಯೋಜನೆಗಳು ಅನೇಕ ಸಣ್ಣ ಪ್ರಮಾಣದ ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳನ್ನು ಉತ್ತೇಜಿಸಲು ಸಮರ್ಥವಾಗಿದ್ದು, ಸುಮಾರು 10,000 ಜನರಿಗೆ ಉದ್ಯೋಗವನ್ನು ಒದಗಿಸಿರುತ್ತವೆ. ಮೇಲಿನವುಗಳ ಜೊತೆಗೆ, ವಾಹನಗಳ ಚಲನೆಯ ಹೆಚ್ಚಳದಿಂದ ಉಂಟಾದ ಸಾರಿಗೆ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳಿಂದಾಗಿ ಉದ್ಯೋಗ ಸೃಷ್ಟಿಯೂ ಆಗಿರುವುದರ ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಸುಮಾರು 6,000 ಜನರಿಗೆ ಮತ್ತು ಒಟ್ಟು ಸುಮಾರು 16,000 ಜನರಿಗೆ ಉದ್ಯೋಗ ದೊರೆತಿರುತ್ತದೆ.
- ಈ ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ಸೇತುವೆ ನಿರ್ಮಾಣದ ಪರಿಣಾಮದಿಂದಾಗಿ ಆದಾಯ ಮತ್ತು ಬಡತನ ನಿವಾರಣೆಯ ಮೇಲೆ ಪ್ರಭಾವಿತವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ರಸ್ತೆ, ಸೇತುವೆ ಮತ್ತು ಕಾಲುವೆ ಯೋಜನೆಗಳು ಕೃಷಿಕರು ಮತ್ತು ಕೃಷಿಯೇತರರ

ಆದಾಯವನ್ನು ಕ್ರಮವಾಗಿ 24% ಮತ್ತು 27% ರಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚಿಸಲು ಪರಿಣಾಮ ಬೀರಿರುತ್ತವೆ. ಈ ಯೋಜನೆಗಳು ಪುರುಷ ಮತ್ತು ಮಹಿಳಾ ಕಾರ್ಮಿಕರಿಗೆ ಕೃಷಿ ಕಾರ್ಮಿಕರಾಗಲಿ ಅಥವಾ ಕೃಷಿಯೇತರ ಕಾರ್ಮಿಕರಾಗಲಿ ವೇತನ ದರವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಲು ಅನುವು ಮಾಡಿ ಕೊಟ್ಟಿರುತ್ತದೆ. ಕೃಷಿ ಕಾರ್ಮಿಕರ ಸರಾಸರಿ ಕಾರ್ಮಿಕ ಶುಲ್ಕವನ್ನು ಸುಮಾರು 30% ಹೆಚ್ಚಿಸಲಾಗಿದೆ. ಅಂತೆಯೇ, ಕೃಷಿ ಕಾರ್ಮಿಕರ (ಮಹಿಳಾ ಕಾರ್ಮಿಕರು) ಸರಾಸರಿ ಕಾರ್ಮಿಕ ಕೂಲಿಯು ಸುಮಾರು 30% ರಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಕೃಷಿಯೇತರ ಕಾರ್ಮಿಕರ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ, ಪುರುಷ ಕಾರ್ಮಿಕರಿಗೆ ಸುಮಾರು 35% ರಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿರುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಕೃಷಿಯೇತರ ಮಹಿಳಾ ಕಾರ್ಮಿಕರಿಗೆ ಇದು ಸುಮಾರು 30% ರಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿರುತ್ತದೆ.

- ಸುಧಾರಿತ ಸಂಪರ್ಕ ಲಭ್ಯತೆಯಿಂದ ಹೆಚ್ಚಿನ ಸಂಖ್ಯೆಯ ಜಾನುವಾರುಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿರುವ ಮನೆಗಳಿಗೆ ಸಹಾಯವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಮಾದರಿ ರಸ್ತೆಗಳು ಮತ್ತು ಸೇತುವೆಗಳಲ್ಲಿನ ಲಭ್ಯತೆಯಿಂದ ಸುಮಾರು 15% ರಿಂದ 20% ರಷ್ಟು ಕುಟುಂಬಗಳು ಹೆಚ್ಚು ಹಸುಗಳು / ಎಮ್ಮೆಗಳನ್ನು ಸಾಕಿರುತ್ತಾರೆ, 10% ರಿಂದ 12% ರಷ್ಟು ಕುಟುಂಬಗಳು ಹೆಚ್ಚು ಮೇಕೆ/ ಕುರಿ/ ಹಂದಿಗಳನ್ನು ಸಾಕಿರುತ್ತಾರೆ. ಈ ರಸ್ತೆಯ ನಿರ್ಮಾಣದ ನಂತರ ಸುಮಾರು 10% ರಿಂದ 12% ರಷ್ಟು ಕುಟುಂಬಗಳು ಕೋಳಿ ಪಕ್ಷಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಿರುತ್ತವೆ.
- ವಾಹನ ನಿರ್ವಹಣಾ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ಗಣನೀಯ ಇಳಿಕೆಯು ಕಂಡುಬಂದಿದ್ದು, ಸುಮಾರು 17% ಮತ್ತು 26% ಕ್ರಮವಾಗಿ ದ್ವಿಚಕ್ರ ಮತ್ತು ನಾಲ್ಕು ಚಕ್ರಗಳ ವಾಹನಗಳ ಮಾಲೀಕತ್ವದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ವಾಹನ ಮತ್ತು ಸ್ಥಳದ ಪ್ರಕಾರವನ್ನು ಅವಲಂಬಿಸಿ ಇಂಧನದಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟಾರೆ 15% ರಿಂದ 20% ಉಳಿತಾಯವಾಗಿರುತ್ತದೆ ಎಂದು ಅಂದಾಜಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ವಾಹನ ನಿರ್ವಹಣಾ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿನ ಕಡಿತದಿಂದಾಗಿ ವಾರ್ಷಿಕವಾಗಿ ಒಟ್ಟು ಉಳಿತಾಯವನ್ನು ರೂ. 117.14 ಕೋಟಿ ಎಂದು ಅಂದಾಜಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

5. ಪ್ರಮುಖ ಯೋಜನೆಯ ಪರಿಣಾಮಗಳು

- ರಸ್ತೆಗಳು ಮತ್ತು ಸೇತುವೆಗಳು ರೈತರಿಗೆ ಮಾರುಕಟ್ಟೆ ಲಭ್ಯತೆಯನ್ನು ಸುಲಭಗೊಳಿಸಿರುತ್ತವೆ. ಸುಧಾರಿತ ಮಾಹಿತಿ ಮತ್ತು ವಿಸ್ತರಣಾ ಸೇವೆಗಳ ಬೆಂಬಲವು ಕೃಷಿ ಬೆಳೆಗಳ ಆಯ್ಕೆಗಳ ಮೇಲೆ ಪರಿಣಾಮ ಬೀರುವುದರಿಂದ ಬೆಳೆ ಮಾದರಿಗಳಲ್ಲಿ ಸಕಾರಾತ್ಮಕ ಬದಲಾವಣೆಗಳು ಕಂಡು ಬಂದಿರುತ್ತವೆ ಮತ್ತು ಅನೇಕ ರೈತರು ಹಣ್ಣುಗಳು, ತರಕಾರಿಗಳು, ಇತ್ಯಾದಿ. ಹೆಚ್ಚಿನ ನಗದು ಬೆಳೆಗಳಿಗೆ ಸ್ಥಳಾಂತರಗೊಂಡಿರುವುದನ್ನು ಈ ಅಧ್ಯಯನವು ಪ್ರತಿಬಿಂಬಿಸಿರುತ್ತದೆ. ರಸ್ತೆಗಳು ಮತ್ತು ಸೇತುವೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣದ ನಂತರ ಮಾರುಕಟ್ಟೆಗಳಿಗೆ ಪ್ರಯಾಣದ ಸಮಯವು ಗಣನೀಯವಾಗಿ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿರುತ್ತದೆ
- ಮಾದರಿ ವಾಸಸ್ಥಳದಲ್ಲಿರುವ ಈ ರಸ್ತೆಗಳು ಬಹುತೇಕ ಎಲ್ಲ ಕುಟುಂಬಗಳು ಮಧ್ಯವರ್ತಿಗಳನ್ನು ತಪ್ಪಿಸುವ ಮಾರುಕಟ್ಟೆಗಳನ್ನು ಪ್ರವೇಶಿಸಲು ಮತ್ತು ಉತ್ತಮ ಬೆಲೆಗಳನ್ನು ಪಡೆಯಲು ಸಹಾಯ ಮಾಡಿರುತ್ತವೆ ಎಂದು ಭಾವಿಸಿರುತ್ತಾರೆ. ಆದಾಗ್ಯೂ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿರುವ ಕೆಲವು ರೈತರು ತಮ್ಮ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ನಿರ್ವಹಿಸದಿದ್ದರೂ ಸಹ ಅದೇ ಬೆಲೆಗಳನ್ನು

ಪಡೆಯುವಲ್ಲಿ ಯಶಸ್ವಿಯಾಗಬಹುದೆಂದು ಭಾವಿಸಿರುತ್ತಾರೆ. ದ್ವಿಚಕ್ರ ಮತ್ತು ನಾಲ್ಕು ಚಕ್ರಗಳ ಮಾಲೀಕತ್ವದಲ್ಲಿ ಗಮನಾರ್ಹ ಬದಲಾವಣೆಯು ಕಂಡುಬಂದಿರುವುದು ಮಾದರಿ ವಾಸಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿ ಅಧ್ಯಯನವು ಪ್ರತಿಬಿಂಬಿಸಿರುತ್ತದೆ. ಮಾದರಿ ಹಳ್ಳಿಗಳಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಿನ ಸಂಖ್ಯೆಯ ಜಾನುವಾರುಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿರುವ ಕುಟುಂಬಗಳಿಗೆ ಸುಧಾರಿತ ಲಭ್ಯತೆಯು ಹೇಗೆ ಸಹಾಯ ಮಾಡಿರುತ್ತದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ದತ್ತಾಂಶವು ಪ್ರತಿಬಿಂಬಿಸಿರುತ್ತದೆ, ಆದರೆ ಅಂತಹ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಕೈಗೆತ್ತಿಕೊಳ್ಳದ ನಿಯಂತ್ರಿತ ವಾಸಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿ ಅಂತಹ ಹೆಚ್ಚಳವನ್ನು ಗಮನಿಸಲಾಗಿರುವುದಿಲ್ಲ. ರಸ್ತೆ, ಸೇತುವೆ ಮತ್ತು ಕಾಲು ಸೇತುವೆಗಳ ಉದ್ದಕ್ಕೂ ಸಣ್ಣ ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳು, ವ್ಯಾಪಾರ ಮತ್ತು ಸೇವಾ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲಾಗಿರುವುದನ್ನು ಈ ಅಧ್ಯಯನವು ಪ್ರತಿಬಿಂಬಿಸಿರುತ್ತದೆ. ಈ ಯೋಜನಾ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಹೊಸ ಆರ್ಥಿಕ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಸ್ಥಳೀಯ ಜನರಿಗೆ ಉದ್ಯೋಗಾವಕಾಶಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

- ಈ ಮಾದರಿ ರಸ್ತೆಗಳು ಮತ್ತು ಸೇತುವೆಗಳು ಹತ್ತಿರದ ಆರೋಗ್ಯ ಕೇಂದ್ರಗಳಿಗೆ, ಸರ್ಕಾರಿ ಆಸ್ಪತ್ರೆಗಳಿಗೆ ಮತ್ತು ಖಾಸಗಿ ನರ್ಸಿಂಗ್ ಹೋಂಗಳಿಗೆ ಸರ್ವ ಋತು ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಸಕ್ರಿಯಗೊಳಿಸಿ ಒದಗಿಸಿರುವುದನ್ನು ಈ ಅಧ್ಯಯನವು ಪ್ರತಿಬಿಂಬಿಸಿರುತ್ತದೆ. ರಸ್ತೆಗಳು ಬಹಳ ಗಣನೀಯ ಮತ್ತು ನಿರ್ಣಾಯಕ ಸಮಯವನ್ನು ಉಳಿತಾಯ ಮಾಡಿರುತ್ತವೆ ಎಂದು ವಾಸಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿನ ಗುಂಪು ಚರ್ಚೆಗಳಿಂದ ತಿಳಿದಿರುತ್ತದೆ. ಮಾದರಿ ಮತ್ತು ನಿಯಂತ್ರಿತ ವಾಸಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿ ಕಳೆದ ಒಂದು ವರ್ಷದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಿನ ಗರ್ಭಿಣಿಯರು ಹಳ್ಳಿಯ ಸಹಾಯಕ ಸೂಲಗಿತ್ತಿ ದಾದಿಯರಿಂದ / ಸರ್ಕಾರಿ ವೈದ್ಯರಿಂದ ಪ್ರಸವಪೂರ್ವ ಆರೈಕೆಯನ್ನು ಪಡೆದಿರುವುದು ಕಂಡು ಬಂದಿರುತ್ತದೆ. ಈ ಸುಧಾರಿತ ರಸ್ತೆ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಗಳಿಂದಾಗಿ ಇದು ಸಹಾಯಕ ಸೂಲಗಿತ್ತಿ ದಾದಿಯರು/ ವೈದ್ಯರು ಹಳ್ಳಿಗಳಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಭೇಟಿ ನೀಡಲು ಅನುವು ಮಾಡಿ ಕೊಟ್ಟಿರುತ್ತದೆ. ಶಿಶು ಮರಣ ಮತ್ತು ತಾಯಿಯ ಮರಣ ಪ್ರಮಾಣಗಳು ಗಣನೀಯವಾಗಿ ಕಡಿಮೆಯಾಗಲು ಕಾರಣವಾದ ಸಾಂಸ್ಥಿಕ ಹೆರಿಗೆಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯು ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುವುದನ್ನು ಈ ಅಧ್ಯಯನವು ಪ್ರತಿ ಬಿಂಬಿಸಿರುತ್ತದೆ.
- ಪ್ರಸ್ತುತ ಅಧ್ಯಯನವು ಈ ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕ ಮತ್ತು ಉತ್ತಮವಾಗಿ ನಿರ್ವಹಿಸಲ್ಪಟ್ಟ ರಸ್ತೆಗಳು ವಾಸಸ್ಥಳದ ಹೊರಗೆ ಉನ್ನತ ಮಾಧ್ಯಮಿಕ ಶಾಲೆಗಳಿಗೆ ಮತ್ತು ಹೆಚ್ಚಿನ ಹಂತಗಳಿಗೆ ಹೋಗುವ ಮಕ್ಕಳ ದಾಖಲಾತಿ ಮಟ್ಟಗಳ ಮೇಲೆ ಪರಿಣಾಮ ಬೀರಿರುವುದನ್ನು ತಿಳಿಸಿರುತ್ತದೆ. ಇದಲ್ಲದೆ, ಹೆಣ್ಣು ಮಗುವಿನ ದಾಖಲಾತಿಯೂ ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುತ್ತದೆ.
- ಹಾಸನ, ಕೊಡಗು ಮತ್ತು ಉಡುಪಿ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಕಾಲು ಸೇತುವೆಗಳು: ಹಾಸನ ಮತ್ತು ಉಡುಪಿ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸಿದ ಕಾಲು ಸೇತುವೆಗಳ ಪಥದ ಅಗಲವು ಗರಿಷ್ಠ 4 ರಿಂದ 5 ಅಡಿಗಳವರೆಗೆ ಮಾತ್ರ ಇರುತ್ತದೆ. ನಾಲ್ಕು ಅಡಿ ಅಗಲವಿರುವ ಕಾಲು ಸೇತುವೆಗಳು ಪಾದಚಾರಿಗಳಿಗೆ ದಾಟಲು ಮಾತ್ರ ಸಹಾಯಕವಾಗಿರುತ್ತವೆ ಹಾಗೂ ಕೆಲವು ಬಾರಿ ಜನರು ದ್ವಿಚಕ್ರ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಬಳಸುತ್ತಾರೆ. ಕೆಲವು ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ, ಸಾಕು ಪ್ರಾಣಿಗಳಾದ ಹಸುಗಳು, ಎಮ್ಮೆಗಳು, ಕುರಿಗಳು, ಮೇಕೆಗಳು

ಇತ್ಯಾದಿಗಳನ್ನು ಈ ಕಾಲ ಸೇತುವೆಗಳ ಮೂಲಕ ಸಾಗಿಸಲಾಗುವುದನ್ನು ಗಮನಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಈ ಕಾಲ ಸೇತುವೆಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಾಣಿಗಳ ನುಗ್ಗುವಿಕೆಯಿಂದಾಗಿ ಕೆಲವು ಬಾರಿ ಕೆಲವು ಅಪಘಾತಗಳು ಸಂಭವಿಸಿರುತ್ತವೆ, ಇದರ ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಪ್ರಾಣಿಗಳು ಬಿದ್ದು ಕಾಲುಗಳು ಮುರಿದಿರುತ್ತವೆ ಅಥವಾ ಪ್ರಾಣ ಹಾನಿ ಸಂಭವಿಸಿರುತ್ತವೆ ಎಂದು ತಿಳಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಅಂತಹ ನ್ಯೂನತೆಗಳ ಕಾರಣದಿಂದಾಗಿ, ಕಾಲು ಸೇತುವೆಗಳ ಅಗಲವನ್ನು ಕನಿಷ್ಠ 12 ಅಡಿಗಳವರೆಗೆ ಹೆಚ್ಚಿಸುವ ಅವಶ್ಯಕತೆಯಿರುತ್ತದೆಯೆಂದು ಗ್ರಾಮಸ್ಥರು ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಪಟ್ಟಿರುತ್ತಾರೆ, ಇದು ಜನರ ಮತ್ತು ಸರಕುಗಳ ಮತ್ತು ಹಗುರವಾದ ನಾಲ್ಕು ಚಕ್ರಗಳ ವಾಹನಗಳ ಚಲನೆಯನ್ನು ಸುಗಮಗೊಳಿಸುತ್ತದೆ. ಕೊಡಗು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ, ಕಾಲು ಸೇತುವೆಗಳು ಕನಿಷ್ಠ 12 ಅಡಿ ಅಗಲವನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು, ನಾಲ್ಕು ಚಕ್ರಗಳ ವಾಹನಗಳ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಅನುಕೂಲವಾಗಿರುತ್ತದೆ.

6. ಶಿಫಾರಸ್ಸುಗಳು

(ಎ) ಅಲ್ಪಾವಧಿಯ ಶಿಫಾರಸ್ಸುಗಳು

- ಪ್ರಸ್ತುತ ಯೋಜನೆಗಳ ಸಂಗ್ರಹವನ್ನು ಸಿದ್ಧವಾಗಿರಿಸಿದ ಕಾರಣ, ಜಿಲ್ಲಾ ಕಚೇರಿ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ವಿವರವಾದ ಸಮೀಕ್ಷೆ ನಡೆಸುವ ಮೂಲಕ ಅಂತಹ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಆದ್ಯತೆಯ ಮೇಲೆ ಗುರುತಿಸಲು ಪಂಚಾಯತ್‌ರಾಜ್ ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆಯು ಪರಿಗಣಿಸಬಹುದೆಂದು ಶಿಫಾರಸ್ಸು ಮಾಡಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಜಿಲ್ಲಾ ಕಛೇರಿಗಳಿಂದ ಪಡೆದ ಯೋಜನೆಗಳ ಅರ್ಹತೆಯ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಅದಕ್ಕೆ ಆದ್ಯತೆ ನೀಡಬಹುದು ಮತ್ತು ಸರ್ಕಾರದಿಂದ ಆಯವ್ಯಯ ಸ್ವೀಕರಿಸಿದ ಕೂಡಲೇ ನಿಯಂತ್ರಿತ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ತ್ವರಿತವಾಗಿ ಕಾಮಗಾರಿಯನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲು ಅಂತಿಮ ಪಟ್ಟಿಯನ್ನು ಸಿದ್ಧಪಡಿಸಬಹುದಾಗಿದ್ದು, ಈ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಈಗಾಗಲೇ ಜಾರಿಗೆ ತಂದಿರುವ ಮಾದರಿ ಹಳ್ಳಿಗಳಿಗೆ ಸಮನಾಗಿ ನಿಯಂತ್ರಿತ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿನ ಉದ್ದೇಶಿತ ಜನರಿಗೆ ಇದು ಲಾಭವನ್ನು ನೀಡುತ್ತದೆ.
- ವರ್ಧಿತ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ ಜಾಲವನ್ನು ಖಚಿತ ಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳಲು ಸಂಪರ್ಕವಿಲ್ಲದ ವಾಸ ಸ್ಥಳಗಳಿಗೆ ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸುವುದರ ಬಗ್ಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಗಮನ ಹರಿಸಲು ಮತ್ತು ಅಂತಹ ರಸ್ತೆಗಳ ದೀರ್ಘಾವಧಿಯಲ್ಲಿ ನಿರ್ವಹಣೆಯನ್ನು ಉಳಿಸಿಕೊಳ್ಳಲು ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆಯು ಅನುವು ಮಾಡಿ ಕೊಟ್ಟಿರುತ್ತದೆ. ಈ ಉದ್ದೇಶಕ್ಕಾಗಿ, ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳ ಉಳಿವಿಗಾಗಿ ನಿರ್ವಹಣೆಗಾಗಿ ಹಿಂದುಳಿದಿರುವುದನ್ನು, ಆರಂಭಿಕ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕೆ ಸಂಪರ್ಕ, ನಿರ್ವಹಣೆ, ವ್ಯವಸ್ಥಾಪನಾ ಪದ್ಧತಿ, ಗುತ್ತಿಗೆ ನಿರ್ವಹಣೆ ಇತ್ಯಾದಿಗಳನ್ನು ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆಯು ಅಳೆಯಬೇಕಾಗಿರುತ್ತದೆ.
- ಪ್ರಸ್ತುತ, ನಬಾರ್ಡ್‌ನ ರಸ್ತೆಗಳ ಯೋಜನೆಯಡಿಯಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಬದಿಯಲ್ಲಿ ಮರಗಳನ್ನು, ತೋಟಗಳನ್ನು ಬೆಳೆಸಲು ಯಾವುದೇ ಅವಕಾಶವಿರುವುದಿಲ್ಲ. ಗ್ರಾಮೀಣ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಬದಿಯ ಮರಗಳನ್ನು ಶಬ್ದ ತಡೆ ಗೋಡೆಗಳಾಗಿ ಮತ್ತು ಕಂಪನ

ಹೀರಿಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕಾಗಿ, ಪರಿಸರವನ್ನು ಕಾಪಾಡಿಕೊಳ್ಳಲು ತೋಟಗಳನ್ನು ಬೆಳೆಸುವುದರ ಮೂಲಕ, ಪರಿಸರ ನಿರ್ವಹಣೆಯನ್ನು ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆಯು ಮಾಡುವ ಅಗತ್ಯವಿರುತ್ತದೆ.

- ರಸ್ತೆಗಳ ಉತ್ತಮ ಗುಣ ಮಟ್ಟವನ್ನು ಖಚಿತಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳಲು ಪ್ರಧಾನ ಮಂತ್ರಿ ಗ್ರಾಮ ಸಡಕ್ ಯೋಜನೆಯ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮದಡಿ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕೆ ನಿಗದಿಪಡಿಸಿದ ನಿರ್ದಿಷ್ಟತೆಯನ್ನು ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆಯು ಅಳವಡಿಸಿಕೊಳ್ಳಬಹುದು ಎಂದು ಸೂಚಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಪ್ರಧಾನ ಮಂತ್ರಿ ಗ್ರಾಮ ಸಡಕ್ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಚಾಲ್ತಿಯಲ್ಲಿರುವಂತೆ ಕನಿಷ್ಠ 5 ವರ್ಷಗಳ ಆರಂಭಿಕ ಅವಧಿಯವರೆಗೆ ನಿರ್ವಹಣೆಯ ಷರತ್ತುಗಳನ್ನು ಟೆಂಡರ್ ಒಳಗೊಂಡಿರುತ್ತದೆ. ಗುತ್ತಿಗೆದಾರರಿಂದ ನಿರ್ವಹಣಾ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಲು ಅನುಷ್ಠಾನದ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಗುಣ ಮಟ್ಟದ ಕೆಲಸವನ್ನು ಖಚಿತ ಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳಲು ಇದು ಪ್ರೋತ್ಸಾಹಿಸಿರುತ್ತದೆ.

(ಬಿ) ಮಧ್ಯಮಾವಧಿ ಶಿಫಾರಸ್ಸುಗಳು

- ಮಹಾತ್ಮ ಗಾಂಧಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಗ್ರಾಮೀಣ ಉದ್ಯೋಗ ಭರವಸೆ ಅಧಿನಿಯಮ ಯೋಜನೆಯ ನಿಧಿಯನ್ನು ಒಗ್ಗೂಡಿಸುವ ಅವಶ್ಯಕತೆಯಿರುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಸ್ಥಳೀಯ ಕಾರ್ಮಿಕರನ್ನು ನಬಾರ್ಡ್ ನೆರವಿನಡಿಯಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲು ಬಳಸಿಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ಆದ್ದರಿಂದ, ಅಂತಹ ಯಾವುದೇ ಯೋಜನೆಗಳ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಮಹಾತ್ಮಗಾಂಧಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಗ್ರಾಮೀಣ ಉದ್ಯೋಗ ಭರವಸೆ ಅಧಿನಿಯಮ ಯೋಜನೆಯ ನಿಧಿಗಳು ಅಥವಾ ಅಂತಹ ಇತರ ಯೋಜನೆಗಳ ನಿಧಿಗಳ ಒಮ್ಮುಖವನ್ನು ನಬಾರ್ಡ್ ಕಾಮಗಾರಿಗಳೊಂದಿಗೆ ಪರಿಹರಿಸ ಬಹುದಾಗಿರುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಸ್ಥಳೀಯ ಕಾರ್ಮಿಕರನ್ನು (ಮಹಾತ್ಮ ಗಾಂಧಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಗ್ರಾಮೀಣ ಉದ್ಯೋಗ ಭರವಸೆ ಅಧಿನಿಯಮ ಯೋಜನೆಯ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ) ಅದರ ಅನುಷ್ಠಾನಕ್ಕೆ ಬಳಸಿಕೊಳ್ಳಬಹುದು ಎಂದು ಶಿಫಾರಸ್ಸು ಮಾಡಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.
- ಕಾಲು ಸೇತುವೆಗಳ ಅಗಲವನ್ನು ಕನಿಷ್ಠ 12 ಅಡಿಗಳಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿಸುವ ಅಗತ್ಯವಿರುತ್ತದೆ, ಇದು ವಾಹನಗಳ ದ್ವಿಮುಖ ಚಲನೆಯನ್ನು ಶಕ್ತಗೊಳಿಸುತ್ತದೆ. ಕೃಷಿ ಒಳ ಹರಿವು ಮತ್ತು ಕೃಷಿ ಉತ್ಪನ್ನಗಳನ್ನು ಕ್ಷೇತ್ರಗಳಿಂದ ಸ್ಥಳಾಂತರಿಸುವಲ್ಲಿ ಟಿಲ್ಲರ್‌ಗಳು, ಟ್ರಾಕ್ಟರುಗಳು, ಲಘು ಸರಕುಗಳ ವಾಹಕಗಳ ಚಲನೆಗೆ ಇದು ಸಹಾಯ ಮಾಡುತ್ತದೆ.
- ಜನ ಮತ್ತು ಸರಕುಗಳನ್ನು ಸಾಗಿಸಲು ಲಘು ವಾಹನಗಳ ಚಲನೆಯನ್ನು ಸಕ್ರಿಯಗೊಳಿಸಲು ಪಥದ ಅಗಲ, ಚಪ್ಪಡಿಗಳ ದಪ್ಪ, ಪಿಯರ್‌ಗಳು, ಆಧಾರಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಕಾಲು ಸೇತುವೆಗಳ ವಿನ್ಯಾಸವನ್ನು ಪರಿಷ್ಕರಿಸ ಬೇಕಾಗಿರುತ್ತದೆ. ನಬಾರ್ಡ್ ಮಾರ್ಗಸೂಚಿಗಳ ಪ್ರಕಾರ ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸುವ ಸಂಸ್ಥೆಯು ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ರಸ್ತೆಯ ಸಾರಿಗೆ ಪ್ರಮಾಣದ ಅಧ್ಯಯನವನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳಬೇಕಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ, ಈ ಅಧ್ಯಯನವನ್ನು ಕಾಮಗಾರಿಗಳ ಅನುಷ್ಠಾನದ ನಂತರ ನಡೆಸಲಾಗುವುದಿಲ್ಲ ಮತ್ತು ಕಾಮಗಾರಿಗಳ ಅನುಷ್ಠಾನದ ನಂತರವೂ ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆಯು

ಅಂತಹ ಅಧ್ಯಯನಗಳನ್ನು ನಡೆಸಲು ಪರಿಗಣಿಸ ಬಹುದಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಭವಿಷ್ಯದ ಯೋಜನೆಗಳಲ್ಲಿ ಸರಿ ಪಡಿಸ ಬಹುದಾದ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿನ ಅಡಚಣೆಗಳು ಅಥವಾ ಯಾವುದೇ ಸಣ್ಣ ಸಂಗತಿಗಳನ್ನು ಅರ್ಥ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಲು ಇದು ಖಂಡಿತವಾಗಿಯೂ ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸುವ ಸಂಸ್ಥೆಗೆ ಸಹಾಯ ಮಾಡುತ್ತದೆ.

- ಸುಸ್ಥಿರ ರಸ್ತೆ ನಿರ್ವಹಣೆಗಾಗಿ ಸ್ಥಳೀಯ ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಸಂಸ್ಥೆಗಳ ಪಾಲ್ಗೊಳ್ಳುವಿಕೆಯನ್ನು ಪರಿಗಣಿಸ ಬಹುದಾಗಿದ್ದು ಇದು ಮಹಾತ್ಮಗಾಂಧಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಗ್ರಾಮೀಣ ಉದ್ಯೋಗ ಭರವಸೆ ಅಧಿನಿಯಮ ಯೋಜನೆಯ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಲಭ್ಯವಿರುವ ನಿಧಿಯನ್ನು ವಿನಿಯೋಗಿಸಲು ಅನುವು ಮಾಡಿ ಕೊಡುತ್ತದೆ.

(ಸಿ) ನೀತಿಯಲ್ಲಿ ಬದಲಾವಣೆಯ ಅಗತ್ಯವಿರುವ ಶಿಫಾರಸ್ಸುಗಳು

- ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆಯು ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳ ಅನುಷ್ಠಾನಕ್ಕಾಗಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಖಾಸಗಿ ಸಹ ಭಾಗಿತ್ವದ ಮಾದರಿಯನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಬಹುದಾಗಿರುತ್ತದೆ.
- ಮೀಸಲಿರಿಸಿದ ನಿರ್ವಹಣಾ ನಿಧಿಗಳನ್ನು ಮತ್ತು ಹಣವನ್ನು ನಿರ್ವಹಿಸಲು ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಸಂಸ್ಥೆಯನ್ನು ರಚಿಸುವ ಮೂಲಕ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ ನಿರ್ವಹಣೆಗೆ ಹಣ ಒದಗಿಸಲು ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆಯು ಪರಿಗಣಿಸ ಬಹುದಾಗಿರುತ್ತದೆ.
- ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರದ ಇಲಾಖೆಯಾದ್ಯಂತ ಅನ್ವಯವಾಗುವ ನಿರ್ಮಾಣ ಮತ್ತು ನಿರ್ವಹಣಾ ಹಂತಗಳಲ್ಲಿ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳ ಪರಿಣಾಮಕಾರಿ ನಿರ್ವಹಣೆಗೆ ಅಗತ್ಯವಿರುವ ಎಲ್ಲಾ ನಿರ್ಣಾಯಕ ಸಮಸ್ಯೆಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ ನಿರ್ವಹಣಾ ಅಧಿ ನಿಯಮವನ್ನು ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆಯು ಹೊರ ತರುವ ಅಗತ್ಯವಿರುತ್ತದೆ.

--

ಅಧ್ಯಾಯ-2

ಪರಿಚಯ

2.1 ಹಿನ್ನೆಲೆ

ಗ್ರಾಮೀಣ ಮತ್ತು ನಗರ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಸಾಕಷ್ಟು ಮೂಲ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಲಭ್ಯತೆಯು ಒಂದು ರಾಷ್ಟ್ರದ ಆರ್ಥಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಕಾರಣವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಗ್ರಾಮೀಣ ಮೂಲ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಲಭ್ಯತೆಯು ಗ್ರಾಮೀಣ ಆರ್ಥಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯೊಂದಿಗೆ ಬಲವಾದ ಸಕಾರಾತ್ಮಕ ಸಂಬಂಧವನ್ನು ಹೊಂದಿರುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಬಡತನದ ಸಂಭವದಲ್ಲಿ ಬಲವಾದ ನಕಾರಾತ್ಮಕ ಸಂಬಂಧವನ್ನು ಹೊಂದಿರುತ್ತದೆ ಹೆಚ್ಚುವರಿ ಉದ್ಯೋಗವನ್ನು ಸೃಷ್ಟಿಸಲು, ಹೊಸ ಆರ್ಥಿಕ ಅವಕಾಶಗಳನ್ನು ಸೃಷ್ಟಿಸಲು, ಸಂಬಂಧಿತ ಸೇವೆಗಳ ವಿತರಣೆಯನ್ನು ಖಚಿತಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳಲು ಮತ್ತು ಸಾಲ ಹೀರಿಕೊಳ್ಳುವಿಕೆಯನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಲು ಗ್ರಾಮೀಣ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯದಲ್ಲಿ ಹೂಡಿಕೆಯನ್ನು ವೇಗಗೊಳಿಸುವುದು ಅವಶ್ಯಕವಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಹೂಡಿಕೆ ಮಾಡುವುದರಿಂದ ಗ್ರಾಮೀಣ ಜನರನ್ನು ಬಡತನ ರೇಖೆಗಿಂತ ಮೇಲಕ್ಕೆತ್ತಲಾಗುತ್ತದೆ ಎಂದು ಖಚಿತವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಗ್ರಾಮೀಣ ಸಂಪರ್ಕವು ಸುಧಾರಿಸಿದಂತೆ, ಗ್ರಾಮೀಣ ಬಡತನದ ಮಟ್ಟವು ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತದೆ ಎಂದು ಪುರಾವೆಗಳು ಸೂಚಿಸಿರುತ್ತವೆ. ಸುಧಾರಿತ ರಸ್ತೆಗಳು ಹಲವಾರು ಕಾರ್ಯ ವಿಧಾನಗಳ ಮೂಲಕ ಆರ್ಥಿಕ ಬೆಳವಣಿಗೆ ಮತ್ತು ಬಡತನ ನಿವಾರಣೆಗೆ ಅವಕಾಶಗಳನ್ನು ಸೃಷ್ಟಿಸಿ ಬಹುದಾಗಿರುತ್ತದೆ. ರಸ್ತೆಗಳು ಸಾರಿಗೆ ವೆಚ್ಚ ಮತ್ತು ಸರಕು ಮತ್ತು ಸೇವೆಗಳ ಬಳಕೆ ಮತ್ತು ಉತ್ಪಾದನಾ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಕಡಿಮೆಮಾಡುತ್ತವೆ.

2.2 ರಸ್ತೆ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ ಕುರಿತು ನಡೆಸಿದ ವಿವಿಧ ಅಧ್ಯಯನಗಳ ಮುಖ್ಯಾಂಶಗಳು

- ಮಾರುಕಟ್ಟೆಗಳು ಮತ್ತು ತಂತ್ರಜ್ಞಾನದ ಸುಲಭ ಲಭ್ಯತೆಯೊಂದಿಗೆ, ಸುಧಾರಿತ ರಸ್ತೆಗಳು ಸಂಬಂಧಿತ ಒಳಹರಿವಿನ ಹೆಚ್ಚಳ ಮತ್ತು ಕಡಿಮೆ ಒಳಹರಿವಿನ ವೆಚ್ಚಗಳ ಮೂಲಕ ಕೃಷಿ ಮತ್ತು ಕೃಷಿಯೇತರ ಉತ್ಪಾದನೆಯನ್ನು ವಿಸ್ತರಿಸುತ್ತವೆ (ಬಿನ್‌ಸ್ಟಾಂಗರ್, ಖಾಂಡ್ಕರ್ ಮತ್ತು ರೋಸೆನ್ ಜ್ವಿಗ್, ಅಧ್ಯಯನ, 1993; ಲೆವಿ, 1996).
- ಕುಟುಂಬದ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ, ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯು ಹೆಚ್ಚಿನ ಉತ್ಪಾದಕತೆ ಮತ್ತು ಕಾರ್ಮಿಕರ ಬೇಡಿಕೆಗೆ ಕೊಡುಗೆ ನೀಡುತ್ತದೆ (2000 ರಲ್ಲಿ ವಿಶ್ವಬ್ಯಾಂಕ್ ನಡೆಸಿದ ಅಧ್ಯಯನದ ಪ್ರಕಾರ) ಮತ್ತು ಮಹಿಳೆಯರು ಮತ್ತು ಹುಡುಗಿಯರನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಂತೆ ಶಿಕ್ಷಣ ಮತ್ತು ಆರೋಗ್ಯವನ್ನು ಸುಧಾರಿಸಿರುತ್ತದೆ (ಬ್ರೈಸೆಸನ್ ಮತ್ತು ಹೋವೆ, 1993; ಲೆವಿ, 1996).
- ಕೃಷಿ ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮೀಣಾಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿ ಮೂಲ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಮಹತ್ವವನ್ನು ಉತ್ತಮವಾಗಿ ದಾಖಲಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಕಳಪೆ ರಸ್ತೆಗಳು ಮತ್ತು ಸೂಕ್ತವಲ್ಲದ ಶೇಖರಣಾ ಸೌಲಭ್ಯಗಳಿಂದಾಗಿ ಕೃಷಿ ಕ್ಷೇತ್ರ ಮತ್ತು ಗ್ರಾಹಕರ ನಡುವೆ 15 ಪ್ರತಿಶತದಷ್ಟು ಬೆಳೆ ಉತ್ಪನ್ನಗಳು ಕಳೆದು ಹೋಗಿರುತ್ತವೆ ಎಂದು ಅಂದಾಜಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ, ಇದು ರೈತರ ಆದಾಯದ ಮೇಲೆ ಪ್ರತಿಕೂಲ ಪರಿಣಾಮವನ್ನು ಬೀರುತ್ತದೆ (ವಿಶ್ವಬ್ಯಾಂಕ್, 1997).

- ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಿಂದ ಕೃಷಿ ಉತ್ಪಾದನೆ ಹೆಚ್ಚಾಗುವುದು, ಉತ್ತಮ ಕೃಷಿ ಬೆಲೆಗಳು, ಹೈನುಗಾರಿಕೆಯ ಬೆಳವಣಿಗೆ, ಗ್ರಾಮೀಣ ಕೈಗಾರಿಕೀಕರಣ, ಉತ್ತಮ ಶೈಕ್ಷಣಿಕ ಮಾನದಂಡಗಳು ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮೀಣ ಪ್ರದೇಶಗಳ ಸಮತೋಲಿತ ಮತ್ತು ವೇಗವಾದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಕಾರಣವಾಗುವ ಹೆಚ್ಚಿನ ಜೀವಿತಾವಧಿ ಸೇರಿದಂತೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಪ್ರಯೋಜನಗಳಿರುತ್ತವೆ. ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯು ವಹಿವಾಟು ಮತ್ತು ವ್ಯಾಪಾರ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ (ಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ಲಾಜಿಸ್ಟಿಕ್ಸ್ ವೆಚ್ಚ) ಕಡಿತದ ಮೂಲಕ ಒಳ ಹರಿವು ಮತ್ತು ಉತ್ಪನ್ನಗಳಿಗೆ ಮಾರುಕಟ್ಟೆ ಪ್ರವೇಶ ಲಭ್ಯತೆಯನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸುತ್ತದೆ (ಸ್ಪಿಫೆಲ್ ಮತ್ತು ಮಿಂಟೆನ್, 2008 ರ ಅಧ್ಯಯನದ ಪ್ರಕಾರ).
- ಜಲನ್ ಮತ್ತು ರಾವಲಿಯನ್ (2002) ನಡೆಸಿದ ಒಂದು ಅಧ್ಯಯನವು ದಕ್ಷಿಣ ಚೀನಾದ ಗ್ರಾಮೀಣ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಕೃಷಿಯು ಕುಟುಂಬ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ 1985 ರಿಂದ 1990 ರವರೆಗೆ ಬಳಕೆಯ ಸಾಂದ್ರತೆಯ ಮೇಲೆ ರಸ್ತೆ ಸಾಂದ್ರತೆಯು ಹೆಚ್ಚು ಮಹತ್ವದ ಸಕಾರಾತ್ಮಕ ಪರಿಣಾಮವನ್ನು ಬೀರಿರುತ್ತದೆ ಎಂದು ತೋರಿಸಿರುತ್ತದೆ. ಫ್ಯಾನ್, ನ್ಯಾಂಗ್ ಮತ್ತು ರಾವ್ (2005) ತಿಳಿಸಿದಂತೆ, ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಸೌಲಭ್ಯಕ್ಕೆ ಪ್ರತಿ ಕಿಲೋ ಮೀಟರ್ ದೂರವನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡುವುದರಿಂದ ಉಗಾಂಡಾದಲ್ಲಿ ಒಂದು ಕುಟುಂಬವು ಬಡವಾಗುವ ಸಾಧ್ಯತೆಯನ್ನು 0.22 ರಿಂದ 0.33 ರಷ್ಟು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡುತ್ತದೆ.
- ಫಿಲಿಪೈನ್ಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳ ಸುಧಾರಣೆಯ ಪರಿಣಾಮಗಳ ಅಧ್ಯಯನವು ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳ ಸುಧಾರಣೆಯ ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಸುಧಾರಿತ ಆರ್ಥಿಕ ಸಾಮಾಜಿಕ ಮತ್ತು ಮಾನವ ಸೇವೆಗಳ ಸೂಚಕಗಳನ್ನು ಬಹಿರಂಗ ಪಡಿಸಿರುತ್ತದೆ. ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಅಗ್ಗದ ಮತ್ತು ಹೆಚ್ಚು ವಿಶ್ವಾಸಾರ್ಹ ಸಾರಿಗೆ, ಅಗ್ಗದ ಕೃಷಿ ಒಳಹರಿವು, ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿನ ಹೆಚ್ಚಿನ ಬೆಲೆಗಳು ಮತ್ತು ಮಾರುಕಟ್ಟೆಗಳಲ್ಲಿ ನೇರವಾಗಿ ಮಾರಾಟವಾಗುವ ಪ್ರಮುಖ ಬೆಲೆಗಳ ಹೆಚ್ಚಿನ ಪಾಲಿನ ಕಾರಣಗಳಿಂದ ಒಟ್ಟು ಕುಟುಂಬದ ಆದಾಯವು ಶೇಕಡಾ 28 ರಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುತ್ತದೆ.
- 1990 ರಲ್ಲಿ ಅಹ್ಮದ್ ಮತ್ತು ಹೊಸೈನ್ ನಡೆಸಿದ ಅಧ್ಯಯನವು ಬಾಂಗ್ಲಾ ದೇಶದ ವಿವಿಧ ಭಾಗಗಳಲ್ಲಿನ 129 ಹಳ್ಳಿಗಳ ಸಮೀಕ್ಷೆಯಲ್ಲಿ ಗ್ರಾಮಗಳನ್ನು ಎರಡು ಗುಂಪುಗಳಾಗಿ ವರ್ಗೀಕರಿಸಿರುತ್ತದೆ, ಮಾರುಕಟ್ಟೆಗಳು, ಶಾಲೆಗಳು, ಬ್ಯಾಂಕುಗಳಂತಹ ವಿವಿಧ ಸೇವೆಗಳಿಗೆ ಒಂದು ಹಳ್ಳಿಯ ಸುಲಭ ಲಭ್ಯ ಪ್ರವೇಶವನ್ನು ಪ್ರತಿಬಿಂಬಿಸಲು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಿದ ಒಟ್ಟು ಸೂಚ್ಯಂಕದ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಮತ್ತು ಸ್ಥಳೀಯ ಆಡಳಿತ ಕಚೇರಿಗಳು. ಕೃಷಿ ಉತ್ಪಾದನೆ, ಮನೆಯ ಆದಾಯ, ಭೂಹೀನ ಕಾರ್ಮಿಕರ ವೇತನ ಆದಾಯ, ಆರೋಗ್ಯ ಮತ್ತು ಆರ್ಥಿಕತೆಯಲ್ಲಿ ಮಹಿಳೆಯರ ಭಾಗವಹಿಸುವಿಕೆ ಸೇರಿದಂತೆ ಹಲವಾರು ಕ್ಷೇತ್ರಗಳಲ್ಲಿ ಉತ್ತಮ ಲಭ್ಯ ಪ್ರವೇಶ ಹೊಂದಿರುವ ಗ್ರಾಮಗಳು ಗಮನಾರ್ಹವಾಗಿ ಉತ್ತಮವಾಗಿರುತ್ತವೆ.

2.3 ಪ್ರಧಾನ ಮಂತ್ರಿ ಗ್ರಾಮ ಸಡಕ ಯೋಜನೆ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸಿರುವುದು.

ಬಾಳಿಕೆ ಬರುವ ಮತ್ತು ಶಾಶ್ವತ ಸ್ವತ್ತುಗಳನ್ನು ಸೃಷ್ಟಿಸುವ ಸಲುವಾಗಿ, ಒಳಚರಂಡಿ ಮತ್ತು ಸಂರಕ್ಷಣಾ ಕಾರ್ಯಗಳಿಗೆ ಸಮರ್ಪಕ ನಿಬಂಧನೆ ಮತ್ತು ಆಸ್ತಿಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ ಮತ್ತು ನಿರ್ವಹಣೆಯ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಗುಣಮಟ್ಟದ ನಿಯಂತ್ರಣಕ್ಕಾಗಿ, ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರವು ರಾಜ್ಯಗಳಿಗೆ ಸಹಾಯ ಮಾಡಲು 2000 ದ ಡಿಸೆಂಬರ್ 25 ರಂದು ಪ್ರಧಾನ ಮಂತ್ರಿ ಗ್ರಾಮ ಸಡಕ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಿರುತ್ತದೆ. ಮೂಲ ಜಾಲ ಬಂಧದ ಪ್ರಕಾರ 500 ರಷ್ಟು ಮತ್ತು ಬಯಲು ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಇದಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಹೊಂದಿರುವ (2001 ರ ಜನ ಗಣತಿಯ ಪ್ರಕಾರ) ಅರ್ಹ

ಸಂಪರ್ಕವಿಲ್ಲದ ವಾಸ ಸ್ಥಳಗಳಿಗೆ ಸರ್ವ ಋತು ರಸ್ತೆಯ ಮೂಲಕ (ವರ್ಷ ಪೂರ್ತಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸ ಬಹುದಾದ ಅಗತ್ಯ ಮೋರಿಗಳು ಮತ್ತು ಅಡ್ಡ-ಒಳಚರಂಡಿ ರಚನೆಗಳೊಂದಿಗೆ) ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುವುದು ಪ್ರಧಾನ ಮಂತ್ರಿ ಗ್ರಾಮ ಸಡಕ್ ಯೋಜನೆಯ ಮೂಲ ಉದ್ದೇಶವಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಪ್ರಧಾನ ಮಂತ್ರಿ ಗ್ರಾಮ ಸಡಕ್ ಯೋಜನೆಯ ಕಾಮಗಾರಿಗಳಿಗೆ ಪ್ರಸ್ತುತ ಹಣದ ಮೂಲವೆಂದರೆ ಹೈಸ್ಪೀಡ್ ಡೀಸೆಲ್ (ರೂ. 0.75 / ಲೀಟರ್), ಆಯ ವ್ಯಯ ಬೆಂಬಲ, ಏಷ್ಯನ್ ಡೆವಲಪ್‌ಮೆಂಟ್ ಬ್ಯಾಂಕ್‌ನ ಧನ ಸಹಾಯ, ವಿಶ್ವ ಬ್ಯಾಂಕ್ ಧನ ಸಹಾಯ ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮೀಣ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಧಿಯಡಿಯಲ್ಲಿ ನಬಾರ್ಡ್ ಸಾಲ ಸೌಲಭ್ಯಗಳು ಆಗಿರುತ್ತವೆ. ವಿಶ್ವ ಬ್ಯಾಂಕ್ ಮತ್ತು ಏಷ್ಯನ್ ಡೆವಲಪ್‌ಮೆಂಟ್ ಬ್ಯಾಂಕ್‌ನ ಹಣ ಸೇರಿದಂತೆ ಈ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮದಡಿ ಈಗಾಗಲೇ ಒಟ್ಟು ರೂ. 1,11,368 ಕೋಟಿಗಳನ್ನು ಈಗಾಗಲೇ ವೆಚ್ಚ ಮಾಡಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಈ ನಿರ್ಮಿಸಿದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ವ್ಯವಸ್ಥಿತವಾಗಿ ನಿರ್ವಹಿಸಲಾಗಿದೆಯೆ ಮತ್ತು ಮೂಲತಃ ಯೋಜಿಸಿದಂತೆ ಸೇವೆಗಳನ್ನು ನೀಡಲಾಗುತ್ತಿದೆಯೆ ಮತ್ತು ಅಂತಹ ಹೆಚ್ಚಿನ ರಸ್ತೆ ಕಾರ್ಯಗಳನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳಲಾಗುತ್ತಿದೆಯೆ ಎಂದು ಖಚಿತ ಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳುವುದು ಹೆಚ್ಚು ಅಗತ್ಯವಾಗಿರುತ್ತದೆ

2.4 ಮೌಲ್ಯಮಾಪನಕ್ಕಾಗಿ ಸಂದರ್ಭ:

ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರವು 2015-16 ರ ಫಲಿತಾಂಶ ಚೌಕಟ್ಟು ದಾಖಲೆಯನ್ವಯ, ಇಲಾಖೆಗಳು ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಿದ ಯೋಜನೆಗಳ ಕರ್ನಾಟಕ ಮೌಲ್ಯಮಾಪನ ಪ್ರಾಧಿಕಾರದ ಮೂಲಕ ಸ್ವತಂತ್ರ ಮೌಲ್ಯಮಾಪನಕ್ಕೆ ಆದೇಶ ನೀಡಿರುತ್ತದೆ. ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಎಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆಯು ಜಾರಿಗೆ ತಂದಿರುವ ನಬಾರ್ಡ್ ರಸ್ತೆಗಳ ಅನುಷ್ಠಾನದಿಂದ ಗ್ರಾಮೀಣ ಜನರ ಮೇಲೆ ಉಂಟಾದ ಸಾಮಾಜಿಕ-ಆರ್ಥಿಕ ಪರಿಣಾಮವನ್ನು ಟೆಂಡರ್ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆಯ ಮೂಲಕ ಮೌಲ್ಯಮಾಪನ ಮಾಡಲು ಕರ್ನಾಟಕ ಮೌಲ್ಯಮಾಪನ ಪ್ರಾಧಿಕಾರವು ಕರ್ನಾಟಕ ತಾಂತ್ರಿಕ ಸಲಹಾ ಸೇವಾ ಸಂಸ್ಥೆಗೆ ವಹಿಸಿರುತ್ತದೆ. ಕರ್ನಾಟಕ ತಾಂತ್ರಿಕ ಸಲಹಾ ಸೇವಾ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ರಾಜ್ಯಾದ್ಯಂತ ಮಾದರಿ ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ ಭೇಟಿ ನೀಡಿರುತ್ತಾರೆ ಮತ್ತು ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಎಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆಯ ಸ್ಥಳೀಯ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು, ಸ್ಥಳೀಯ ಮಾದರಿ ಫಲಾನುಭವಿಗಳೊಂದಿಗೆ ಚರ್ಚೆ ನಡೆಸಿದ್ದು, ಅಧ್ಯಯನಕ್ಕೆ ಅಗತ್ಯವಾದ ಮಾಹಿತಿಯನ್ನು ಸಂಗ್ರಹಿಸಿರುತ್ತಾರೆ. ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಎಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆಯು ವಿವರವಾದ ಯೋಜನಾ ವರದಿಗಳು, ರೇಖಾ ಚಿತ್ರಗಳು, ವಿನ್ಯಾಸಗಳು ಮತ್ತು ಅಧ್ಯಯನಕ್ಕೆ ಅಗತ್ಯವಾದ ಇತರ ಮಾಹಿತಿಯನ್ನು ಲಭ್ಯಗೊಳಿಸಿರುತ್ತದೆ.

ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಎಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆ ಮತ್ತು ನಬಾರ್ಡ್‌ನಿಂದ ನಡೆಸಲಾದ ಚರ್ಚೆಗಳು, ಮಾಹಿತಿ ಹಾಗೂ ದತ್ತಾಂಶ ಮತ್ತು ದ್ವಿತೀಯ ಮೂಲಗಳಿಂದ ಪಡೆದ ಇತರ ಮಾಹಿತಿಯ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಮೌಲ್ಯಮಾಪನ ಅಧ್ಯಯನ ವರದಿಯನ್ನು ತಯಾರಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

2.5 ಅಧ್ಯಯನದ ಉದ್ದೇಶಗಳು

ನಬಾರ್ಡ್ ರಸ್ತೆಗಳ ಅನುಷ್ಠಾನವು ಎಷ್ಟರ ಮಟ್ಟಿಗೆ ಯಶಸ್ವಿಯಾಗಿದೆ ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮಸ್ಥರಿಗೆ ಪ್ರಯೋಜನಕಾರಿಯಾಗಿದೆ ಹಾಗೂ ಗ್ರಾಮೀಣ ಜನರ ಮೇಲೆ ಈ ರಸ್ತೆಗಳ ಸಾಮಾಜಿಕ ಆರ್ಥಿಕ ಪ್ರಭಾವವನ್ನು ಪ್ರಾಯೋಗಿಕವಾಗಿ ಕಂಡು

ಹಿಡಿಯುವುದು ಈ ಅಧ್ಯಯನದ ಒಟ್ಟಾರೆ ಉದ್ದೇಶಗಳಾಗಿರುತ್ತವೆ. ಈ ಯೋಜನೆಗಳ ಅಡಿಯಲ್ಲಿರುವ ಎಲ್ಲಾ ಪ್ರಮುಖ ಘಟ್ಟಗಳ ಅನುಸರಣೆ, ರಸ್ತೆ ಹಾಗೂ ಸೇತುವೆ ಯೋಜನೆಗಳ ಅನುಷ್ಠಾನದೊಂದಿಗೆ ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಎಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆಯು ಸಾಧಿಸಿದ ಎಲ್ಲಾ ಉದ್ದೇಶಗಳು, ವಿವಿಧ ಮಧ್ಯಸ್ಥಗಾರರ ದೃಷ್ಟಿಕೋನದಿಂದ ಯೋಜನೆಗಳ ದಕ್ಷತೆ, ಆರ್ಥಿಕತೆ ಮತ್ತು ಪರಿಣಾಮ ಕಾರಿತ್ವವನ್ನು ನಿರ್ಣಯಿಸುವುದು ಈ ಅಧ್ಯಯನದ ಉದ್ದೇಶಗಳಾಗಿರುತ್ತವೆ.

ಮೌಲ್ಯಮಾಪನ ಅಧ್ಯಯನವು ಈ ಕೆಳಗಿನ ಅಂಶಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಳ್ಳುವ ಗುರಿಯನ್ನು ಸಹಾ ಹೊಂದಿರುತ್ತದೆ:

- ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಎಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆಯು ಜಾರಿಗೆ ತಂದಿರುವ ನಬಾರ್ಡ್ ರಸ್ತೆಗಳ ಕಾರಣದಿಂದ ಹಾಗೂ ಆರ್ಥಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಉತ್ತೇಜನದಿಂದ ವರ್ಧಿತ ಸಂಪರ್ಕದ ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಹಾಗೂ ಕುಟುಂಬ/ ಗ್ರಾಮ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಉಂಟಾದ ಮೂಲಭೂತ ಸೇವೆಗಳಿಗೆ ಪ್ರವೇಶ ಲಭ್ಯತೆಯಿಂದ ಗ್ರಾಮೀಣ ಜನರ ಜೀವನದ ಮೇಲೆ ಉಂಟಾದ ಸಾಮಾಜಿಕ-ಆರ್ಥಿಕ ಪರಿಣಾಮ.
- ರಸ್ತೆ ಕಾಮಗಾರಿಗಳು ಮತ್ತು ಸೇತುವೆಗಳ ಆಯ್ಕೆ ಮತ್ತು ಅದರ ಸುಸ್ಥಿರತೆಯನ್ನು ಮೌಲ್ಯಮಾಪನ ಮಾಡುವುದು.
- ಯೋಜನೆಗಳ ನಂತರ ಜನರು / ರೈತರ ವಾರ್ಷಿಕ ಆದಾಯದ ಹೆಚ್ಚಳವನ್ನು ನಿರ್ಣಯಿಸುವುದು.
- ಪ್ರಾಥಮಿಕ ಶಿಕ್ಷಣವನ್ನು ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸುವ ವಿದ್ಯಾರ್ಥಿಗಳ ಅನುಪಾತದಲ್ಲಿನ ಬದಲಾವಣೆಯನ್ನು ಮತ್ತು ಪ್ರಾಥಮಿಕ / ಪ್ರೌಢ / ಉನ್ನತ ಶಿಕ್ಷಣದಲ್ಲಿ ಬಾಲಕಿಯರ ಅನುಪಾತವನ್ನು ನಿರ್ಣಯಿಸುವುದು.
- ಆರೋಗ್ಯ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿನ ಬದಲಾವಣೆಯನ್ನು ನಿರ್ಣಯಿಸುವುದು.
- ರಸ್ತೆ ಯೋಜನೆಗಳ ಕಾರಣ ಪುರುಷ ಮತ್ತು ಮಹಿಳಾ ಕಾರ್ಮಿಕರಿಗೆ ಕೂಲಿ ದರ ಮತ್ತು ಉದ್ಯೋಗ ಮಾದರಿಯಲ್ಲಿನ ಬದಲಾವಣೆಗಳನ್ನು ನಿರ್ಣಯಿಸುವುದು.
- ಉದ್ದೇಶಿತ ಜನಸಂಖ್ಯೆಯ ಚಲನಶೀಲತೆ ಮಾದರಿಯಲ್ಲಿ ಉಂಟಾದ ಬದಲಾವಣೆಗಳು ಮತ್ತು ಮೂಲ ಆರ್ಥಿಕ ಮತ್ತು ಸಾಮಾಜಿಕ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ ಮತ್ತು ಸೇವೆಗಳ ಲಭ್ಯತೆಯ ಬದಲಾವಣೆಗಳನ್ನು ನಿರ್ಣಯಿಸುವುದು.
- ಕೃಷಿ ಮತ್ತು ಸಂಬಂಧಿತ ವಲಯ, ಕೈಗಾರಿಕೆ, ಉದ್ಯೋಗ, ಶಿಕ್ಷಣ, ಆರೋಗ್ಯ, ಸಾರಿಗೆ, ಸಾಮಾಜಿಕ ಅಂಶಗಳು, ಬಡತನ ನಿವಾರಣೆ ಮತ್ತು ನಗರೀಕರಣದ ಮೇಲೆ ಉಂಟಾದ ರಸ್ತೆ ಯೋಜನೆಗಳ ಪ್ರಭಾವವನ್ನು ನಿರ್ಣಯಿಸುವುದು.
- ಯೋಜನೆಯ ಅನುಷ್ಠಾನದಲ್ಲಿನ ನಿರ್ಬಂಧಗಳನ್ನು ಕಂಡು ಹಿಡಿಯಲು ಮತ್ತು ಯಾವುದಾದರೂ ಇದ್ದರೆ ಮಾರ್ಪಾಡುಗಳನ್ನು ಸೂಚಿಸುವುದು.

2.6 ಅಧ್ಯಯನದ ರೀತಿ ಮತ್ತು ವೈಧಾನಿಕತೆ

- ಭಾಗವಹಿಸುವ ಕ್ರಮಗಳೊಂದಿಗೆ ಮತ್ತು ಒಟ್ಟಾರೆ ಸಮಾಲೋಚನಾ ವಿಧಾನದೊಂದಿಗೆ ಈ ಅಧ್ಯಯನವನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಅತ್ಯುನ್ನತ ಗುಣಮಟ್ಟದ ಮಾನದಂಡಗಳಿಗೆ ಬದ್ಧವಾಗಿರಲು ಪ್ರಯತ್ನಗಳನ್ನು ನಡೆಸಲಾಗಿದ್ದು, ನಿರೀಕ್ಷಿಸಲಾದ ವಿತರಣಾ ಸಾಮಗ್ರಿಗಳ ಗುಣಮಟ್ಟವನ್ನು ದೃಢೀಕರಿಸಲು ಮೌಲ್ಯಮಾಪನ ನಿರೀಕ್ಷೆಗಳನ್ನು ಪೂರೈಸಲು ಈ ನಿಯೋಜನೆಯಡಿಯಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲಾ ಸಮಯದಲ್ಲೂ ಪ್ರಯತ್ನಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.
- ಪ್ರಾಥಮಿಕ ಮಾಹಿತಿಯನ್ನು ಪಡೆದುಕೊಳ್ಳಲು ಪರಿಮಾಣಾತ್ಮಕ ಮತ್ತು ಗುಣಾತ್ಮಕ ವಿಧಾನಗಳನ್ನು ಪರಸ್ಪರ ಅಳವಡಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಗ್ರಾಮೀಣ ಜನರು/ ರಸ್ತೆ ಬಳಕೆದಾರರು ಮತ್ತು ಇತರ ಯೋಜನಾ ಫಲಾನುಭವಿಗಳು ಮತ್ತು ಇತರ ಮಧ್ಯಸ್ಥಗಾರರ ಅನುಭವಗಳು ಮತ್ತು ಗ್ರಹಿಕೆಗಳನ್ನು ಸೆರೆ ಹಿಡಿಯಲು ಕುಟುಂಬಗಳಿಗೆ ಭೇಟಿಗಳು, ಸಂದರ್ಶನ ವಿಧಾನ ಮತ್ತು ಆಳವಾದ ಸಂವಹನಗಳಂತಹ ಪ್ರಮುಖ ವೈಧಾನಿಕ ವಿಧಿ ರೂಪಗಳನ್ನು ಅನುಸರಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.
- ಮೂರು ವರ್ಷಗಳ ಅಧ್ಯಯನ ಅವಧಿಗೆ ಒಟ್ಟು 218 ಕಾಮಗಾರಿಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಳ್ಳಿಸಿಕೊಂಡಿದ್ದು, ಈ ಬಗ್ಗೆ ವಿವರಗಳನ್ನು ಕೋಷ್ಟಕ - 2.1 ರಲ್ಲಿ ನೀಡಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ-2.1: ಪೂರ್ಣಗೊಂಡ ಕಾಮಗಾರಿಗಳ ವಿವರಗಳು ಮತ್ತು ಅಧ್ಯಯನಕ್ಕಾಗಿ ಮಾದರಿ

ಕ್ರ. ಸಂ.	ವರ್ಷ	ಪೂರ್ಣಗೊಂಡ ಮತ್ತು ಮಾದರಿ ಕಾಮಗಾರಿಗಳ ವಿವರಗಳು							
		ರಸ್ತೆಗಳು		ಸೇತುವೆಗಳು		ಕಾಲಸೇತುವೆಗಳು		ಒಟ್ಟು	
		ಒಟ್ಟು	ಮಾದರಿ	ಒಟ್ಟು	ಮಾದರಿ (100%)	ಒಟ್ಟು	ಮಾದರಿ (100%)	ಕಾಮಗಾರಿಗಳು	ಉಲ್ಲೇಖ ನಿಯಮದ ಪ್ರಕಾರ ಮಾದರಿಗಳು
1	2012-13	239	71	2	2	33	33	274	106
2	2013-14	163	47	3	3	0	0	166	50
3	2014-15	152	40	11	11	11	11	174	62
ಘಟಕವಾರು ಪೂರ್ಣಗೊಂಡ ಕಾಮಗಾರಿಗಳು		554	158	16	16	44	44	614	218

ಮೂಲ: ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್‌ಎಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆ, ಬೆಂಗಳೂರು

ಗುಣಾತ್ಮಕ ವಿಧಾನದಡಿಯಲ್ಲಿ, ಗ್ರಾಮ ಪಂಚಾಯಿತಿ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ, ವೈದ್ಯರು, ಆಶಾ ಕಾರ್ಮಿಕರು, ಚಾಲಕರು, ಶಾಲಾ ಶಿಕ್ಷಕರು, ಬ್ಯಾಂಕ್ ನೌಕರರು, ಎಪಿಎಂಸಿ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು, ಕೈಗಾರಿಕಾ ಸಂಘಗಳು, ಸ್ಥಳೀಯ ವ್ಯಾಪಾರಸ್ಥರು, ಡೈರಿ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಇತ್ಯಾದಿಯವರೊಂದಿಗೆ ಕೇಂದ್ರೀಕೃತ ಗುಂಪು ಚರ್ಚೆಗಳನ್ನು ನಡೆಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. 3445 ಆಳವಾದ ಸಂದರ್ಶನಗಳನ್ನು (ನಬಾರ್ಡ್ ಕಾಮಗಾರಿಗಳ ಯೋಜನೆ ಮತ್ತು ಅನುಷ್ಠಾನದ ಪ್ರಮುಖ ಅಂಶಗಳ ಕುರಿತು ಒಳ ನೋಟಗಳನ್ನು ಪಡೆಯಲು) ನಡೆಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

- ಗ್ರಾಮ ಪಂಚಾಯಿತಿ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಗ್ರಾಮ ವಿವರಗಳನ್ನು ಸಂಗ್ರಹಿಸಲು ಒಟ್ಟು ಆರು ರೀತಿಯ ರಚನಾತ್ಮಕ ಸಂದರ್ಶನ ನಮೂನೆಗಳನ್ನು ಅಂದರೆ ರಸ್ತೆಗಳು, ಸೇತುವೆಗಳು ಹಾಗೂ ಕಾಲು ಸೇತುವೆಗಳಿಗಾಗಿ ಕುಟುಂಬದ ಮೂರು ನಮೂನೆಗಳನ್ನು ಮತ್ತು ಮೂರು ವಾಸ ಸ್ಥಳದ ನಮೂನೆಗಳನ್ನು (ಅನುಬಂಧ - 1 (ಎ), 1 (ಬಿ), 1 (ಸಿ), 2(ಎ), 2(ಬಿ), 2 (ಸಿ) ಕ್ರಮವಾಗಿ) ಬಳಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

2.7 ವರದಿಯ ಮುಖ್ಯ ವಿಷಯಗಳು

ಅಧ್ಯಯನದ ವರದಿಯು 13 ಪ್ರಮುಖ ಅಧ್ಯಾಯಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿರುತ್ತದೆ. ಕಾರ್ಯ ನಿರ್ವಾಹಕ ಸಾರಾಂಶವನ್ನು ಬರೆಯಲು ಅಧ್ಯಾಯ-1 ನ್ನು ಮೀಸಲಿಟ್ಟರೆ, ಸಾಮಾಜಿಕ-ಆರ್ಥಿಕ ಹಿನ್ನೆಲೆ ಸಂದರ್ಭವನ್ನು ಒಳಗೊಂಡ ಅಧ್ಯಯನವನ್ನು ವಿವರಿಸಲು ಅಧ್ಯಾಯ-2, ಮಧ್ಯಸ್ಥಗಾರರ ಪ್ರಾಥಮಿಕ ಸ್ಥಿತಿ, ಸಮಸ್ಯೆಯ ಹೇಳಿಕೆ, ಸರ್ಕಾರದ ಮಧ್ಯಸ್ಥಿಕೆಗಳ ಸ್ವರೂಪ, ಮೌಲ್ಯಮಾಪನಕ್ಕೆ ಸಂದರ್ಭ ಇತ್ಯಾದಿ, ಅಧ್ಯಾಯ-3, ಸರ್ಕಾರದ ಮಧ್ಯಸ್ಥಿಕೆಗಳ ತರ್ಕವನ್ನು ವಿವರಿಸಲು. ಸರ್ಕಾರದ ಮಧ್ಯಸ್ಥಿಕೆಗಳು, ನೀತಿಗಳು, ಅಧಿನಿಯಮಗಳು ಮತ್ತು ನಿಯಮಗಳು, ಆಯವ್ಯಯ ಹಂಚಿಕೆಗಳು, ಸಾಧಿಸಿದ ಫಲಿತಾಂಶಗಳನ್ನು ವಿವರಿಸಲು ಅಧ್ಯಾಯ-4ನ್ನು ಬಳಸಲಾಗಿದ್ದು, ಮಧ್ಯಸ್ಥಿಕೆಯ ಉದ್ದೇಶಗಳು, ಅಂತರಗಳು ಮತ್ತು ದೌರ್ಬಲ್ಯದ ಉದ್ದೇಶಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಸಮಸ್ಯೆ ಹೇಳಿಕೆಯನ್ನು, ಉಲ್ಲೇಖ ನಿಯಮಗಳು ಆಧಾರಿತ ನ್ಯೂನತೆಗಳನ್ನು ಅಧ್ಯಾಯ-5 ವಿವರಿಸುತ್ತದೆ, ಅಧ್ಯಾಯ-6 ಮೌಲ್ಯಮಾಪನದ ವ್ಯಾಪ್ತಿ, ಉದ್ದೇಶಗಳು, ಉಲ್ಲೇಖದ ಅವಧಿ ಇತ್ಯಾದಿಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿರುತ್ತದೆ, ವ್ಯಾಪ್ತಿ ಮತ್ತು ಮಾದರಿ ಗಾತ್ರ, ತಂತ್ರಗಳು, ಪರಿಕರಗಳು ಇತ್ಯಾದಿಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿರುವ ಮೌಲ್ಯಮಾಪನ ವಿನ್ಯಾಸವನ್ನು ಅಧ್ಯಾಯ-7 ವಿವರಿಸುತ್ತದೆ. ಮೌಲ್ಯಮಾಪನವನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳುವ ವಿಧಾನವನ್ನು, ಮಾದರಿ ಮತ್ತು ಮಾದರಿ ಗಾತ್ರವನ್ನು ಆಯ್ಕೆ ಮಾಡಲು ತರ್ಕ ಬದ್ಧತೆಯನ್ನು, ದತ್ತಾಂಶ ಸಂಗ್ರಹಣೆಯ ವಿಧಾನ ಇತ್ಯಾದಿಗಳನ್ನು ಅಧ್ಯಾಯ-8 ಒಳಗೊಂಡಿರುತ್ತದೆ, ಅಧ್ಯಾಯ-9 ದತ್ತಾಂಶ ಸಂಗ್ರಹಣೆ, ದತ್ತಾಂಶ ಮೌಲ್ಯಮಾಪನ ಮತ್ತು ವಿಶ್ಲೇಷಣೆಯ ವಿಧಾನವನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿರುತ್ತದೆ, ಅಧ್ಯಾಯ-10 ಯೋಜನೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಸಂಶೋಧನೆಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸುತ್ತದೆ, ಮಾದರಿ ರಸ್ತೆಗಳು, ಸೇತುವೆಗಳು ಮತ್ತು ಕಾಲು ಸೇತುವೆಗಳ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಬರುವ ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯಿಸುವವರ ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಮತ್ತು ಗ್ರಹಿಕೆಗಳ ವಿವರಗಳು ಸೇರಿದಂತೆ ಪ್ರಭಾವ ಸಂಬಂಧಿತ ಆವಿಷ್ಕಾರಗಳನ್ನು ಅಧ್ಯಾಯ-11 ಪ್ರಸ್ತುತ ಪಡಿಸುತ್ತದೆ. ಮೌಲ್ಯಮಾಪನ - ಅಧ್ಯಯನದ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆ ಮತ್ತು ಆವಿಷ್ಕಾರಗಳ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಅಧ್ಯಾಯ-12 ಪ್ರತಿಫಲನಗಳು ಮತ್ತು ತೀರ್ಮಾನಗಳನ್ನು ವಿವರಿಸುತ್ತದೆ. ಅಧ್ಯಾಯ-13 ಸಾಕ್ಷ್ಯ ಆಧಾರಿತ ಕ್ರಿಯಾತ್ಮಕ ಶಿಫಾರಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸುತ್ತದೆ.

--

ಅಧ್ಯಾಯ - 3

ಸರ್ಕಾರದ ಮಧ್ಯಸ್ಥಿಕೆಗಳಿಗೆ ಆಧಾರ

3.1 ಗ್ರಾಮೀಣ ಭಾರತವನ್ನು ಪರಿವರ್ತಿಸುವಲ್ಲಿ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳ ಸಾಮರ್ಥ್ಯ

ಗ್ರಾಮೀಣ ಭಾರತವನ್ನು ಪರಿವರ್ತಿಸುವಲ್ಲಿ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳ ಸಾಮರ್ಥ್ಯವು ಈ ಹಿಂದೆ ಉತ್ತಮವಾಗಿ ಅನೇಕ ಪ್ರಭಾವಿ ಮೌಲ್ಯಮಾಪನ ಅಧ್ಯಯನಗಳಿಂದ ತಿಳಿದುಬಂದಿರುತ್ತದೆ. ಭಾರತದಲ್ಲಿ 2000ರ ಡಿಸೆಂಬರ್‌ನಲ್ಲಿ ಪ್ರಧಾನ ಮಂತ್ರಿ ಗ್ರಾಮ ಸಡಕ್ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸುವ ಮೂಲಕ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ತೀವ್ರತೆಯನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಈ ಯೋಜನೆಯ ವಿಶಿಷ್ಟ ಗುಣಮಟ್ಟದ ನಿರ್ವಹಣಾ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮತ್ತು ನಿರ್ವಹಣೆ ಸೇರಿದಂತೆ ಸಂಯೋಜಿತ ನಿರ್ಮಾಣ ಒಪ್ಪಂದವನ್ನು ಒದಗಿಸುವುದರಿಂದ ದೇಶಾದ್ಯಂತ ಉತ್ತಮ ಗುಣಮಟ್ಟದ ರಸ್ತೆಗಳಾಗಿರುತ್ತವೆ.

ಭಾರತದ ರಸ್ತೆ ಜಾಲವು ಪ್ರಪಂಚದಲ್ಲಿಯೇ ಎರಡನೇ ಅತಿದೊಡ್ಡ ರಸ್ತೆ ಜಾಲವಾಗಿದ್ದು, ಒಟ್ಟು 4,320,000 ಕಿಲೋ ಮೀಟರ್ ಉದ್ದವಿರುತ್ತದೆ. ಭಾರತೀಯ ರಸ್ತೆ ಜಾಲವು 1000 ಕಿ.ಮೀ- ವೇಗದ ಮಾರ್ಗಗಳು, 79,243 ಕಿ.ಮೀ- ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳು, 1,31,899 ಕಿ.ಮೀ- ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳು ಹಾಗೂ ಇತರ ಪ್ರಮುಖ ಜಿಲ್ಲಾ ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿರುತ್ತದೆ.

3.2 ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಜಾಲದ ಸಂಭಾವ್ಯತೆ

1991 ರಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ರಸ್ತೆ ಉದ್ದವು 1.31 ಲಕ್ಷ ಕಿ.ಮೀ. ಗಳಷ್ಟು ಇರುತ್ತದೆ. 1999 ರಲ್ಲಿ ಇದು 1.47 ಲಕ್ಷ ಕಿ.ಮೀ. ಗಳಿಗೆ ಏರಿರುತ್ತದೆ. 1991 ರಲ್ಲಿದ್ದ ಒಟ್ಟು 85,000 ಕಿ.ಮೀ. ಗಳಷ್ಟು ಇದ್ದ ರಸ್ತೆಗಳು 1999 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ 92,000 ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೆ ಏರಿರುತ್ತದೆ. ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣವು ಸೇರಿದಂತೆ ಗ್ರಾಮೀಣ ಪ್ರದೇಶಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವಲ್ಲಿ ಗ್ರಾಮೀಣಾಭಿವೃದ್ಧಿ ಮತ್ತು ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಇಲಾಖೆಯು ಪ್ರಮುಖ ಪಾತ್ರ ವಹಿಸುತ್ತಿದೆ. ಗ್ರಾಮೀಣ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಧಿ ಯೋಜನೆಯ ಮೂಲಕ ಗ್ರಾಮೀಣ ಪ್ರದೇಶದ ರಸ್ತೆ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಹಣದ ಮೂಲವು ನಬಾರ್ಡ್‌ನಿಂದ ಬಂದಿರುತ್ತದೆ. ಪ್ರತಿ ವರ್ಷ, ರಸ್ತೆಗಳು ಸೇರಿದಂತೆ 34 ಚಟುವಟಿಕೆಗಳಿಗೆ ಎಲ್ಲಾ ರಾಜ್ಯಗಳಿಗೆ ಪ್ರಮಾಣಿತ ಹಂಚಿಕೆಯನ್ನು ನಬಾರ್ಡ್ ನಿರ್ಬಂಧಿಸುತ್ತದೆ. ಯೋಜನಾ ವೆಚ್ಚದ 80% ರಿಂದ 95% ವರೆಗಿನ ಸಾಲಗಳನ್ನು ಚಾಲ್ತಿಯಲ್ಲಿರುವ ದರದಲ್ಲಿ ನಬಾರ್ಡ್ ಒದಗಿಸುತ್ತಿದೆ. ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ ಸಾಲದ ಭಾಗವು 80% ರಷ್ಟನ್ನು ನಬಾರ್ಡ್ ಮತ್ತು ಉಳಿದ 20% ರಾಜ್ಯ ಆಯವ್ಯಯದಿಂದ ಪೂರೈಸಲ್ಪಡುತ್ತದೆ.

2012-13, 2013-14 ಮತ್ತು 2014-15ರಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಕಾಮಗಾರಿಗಳಿಗೆ ಹಣ ಹಂಚಿಕೆಯು ಕ್ರಮವಾಗಿ ರೂ. 156.90 ಕೋಟಿ, ರೂ. 72.91 ಕೋಟಿ ಮತ್ತು ರೂ. 133.17 ಕೋಟಿಗಳಷ್ಟು ಆಗಿರುತ್ತದೆ. ಮೇಲಿನ ಆಯಾ ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸುವ ಗುರಿಯು 470 ಕಿ.ಮೀ., 300 ಕಿ.ಮೀ. ಮತ್ತು 440 ಕಿ.ಮೀ.

ಇರುತ್ತದೆ. ಹೀಗೆ ಒಟ್ಟಾರೆ ಕಳೆದ ಮೂರು ವರ್ಷಗಳಿಂದ 1210 ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದೇಶಿತ ರಸ್ತೆಗೆ ಒಟ್ಟು ಹಂಚಿಕೆಯು ರೂ.362.98 ಕೋಟಿ ಆಗಿರುತ್ತದೆ. ಇದು ಪ್ರತಿ ಕಿಲೋ ಮೀಟರ್ ಉದ್ದದ ಸರಾಸರಿವೆಚ್ಚರೂ. 30 ಲಕ್ಷಗಳೆಂದು ಸೂಚಿಸಿರುತ್ತದೆ.

ಕರ್ನಾಟಕದ ಆರ್ಥಿಕ ಸಮೀಕ್ಷೆ 2014-15ರ ವರದಿಯ ಪ್ರಕಾರ, ಪ್ರಸ್ತುತ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ 2,38,290 ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆಗಳು (ನಗರ ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮೀಣ ಎರಡೂ) ಇರುತ್ತವೆ. ಇದಲ್ಲದೆ, ರಾಜ್ಯವು ಒಟ್ಟು 1,62,070 ಕಿ.ಮೀ. ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳ ಜಾಲ ಬಂಧವನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು ಇವುಗಳ ಪೈಕಿ 77498 ಕಿ.ಮೀ ಮಣ್ಣಿನ ರಸ್ತೆಗಳು, 23,896 ಕಿ.ಮೀ ಜಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಗಳು ಮತ್ತು 60,676 ಕಿ.ಮೀ. ಡಾಂಬರು ಮೇಲ್ಮೈ ಹೊಂದಿರುತ್ತವೆ. ಒಟ್ಟು ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳ ಅನುಪಾತವು 68% ಮತ್ತು ನಗರ ರಸ್ತೆಗಳು ಒಟ್ಟು ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ 32% ರಷ್ಟಿರುತ್ತವೆ. ಇದಲ್ಲದೆ, ಒಟ್ಟು 68,431 ವಾಸ ಸ್ಥಳಗಳಿರುತ್ತವೆ ಮತ್ತು ಈ 47,043 ಸಂಖ್ಯೆಯ ವಾಸ ಸ್ಥಳಗಳು ಸರ್ವ ಋತು ಸಂಪರ್ಕ ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು, ಉಳಿದ 21,388 ವಾಸ ಸ್ಥಳಗಳು ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕವಿಲ್ಲದವುಗಳು ಎಂದು ಗುರುತಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

3.3 ಪ್ರತಿ 100 ಚದರ ಕಿ.ಮೀ.ಗೆ (ಕಿಮೀ/ಚದರ ಕಿ.ಮೀ) ರಸ್ತೆಯ ಸರಾಸರಿ ಉದ್ದ

ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ, 100 ಚದರ ಕಿ.ಮೀ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳು, ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳು ಮತ್ತು ಜಿಲ್ಲಾ ಪ್ರಮುಖ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯ ರಸ್ತೆಗಳ ಸರಾಸರಿ ಉದ್ದ 40.07 ಕಿ.ಮೀ. ಇರುತ್ತದೆ. ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ, ಮಂಡ್ಯದ 100 ಚದರ ಕಿ.ಮೀ.ಗೆ ರಸ್ತೆ ಉದ್ದವು (ಕರ್ನಾಟಕದ ಆರ್ಥಿಕ ಸಮೀಕ್ಷೆ 2015-16 ರಂತೆ) ಜಿಲ್ಲೆಯ ಅತಿ ಹೆಚ್ಚು ರಸ್ತೆ ಉದ್ದವು 69.34 ಕಿ.ಮೀಗಳಷ್ಟಿದ್ದು, ಕಲಬುರಗಿ ಜಿಲ್ಲೆಯು 26.02 ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಷ್ಟು ಹೊಂದಿರುತ್ತದೆ. ಇದಲ್ಲದೆ, ಚಾಮರಾಜನಗರ, ರಾಯಚೂರು, ಬೀದರ್, ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರ, ವಿಜಯಪುರ, ದಕ್ಷಿಣಕನ್ನಡ, ಯಾದಗಿರಿ, ಚಿಕ್ಕಮಗಳೂರು, ಕೊಡಗು, ಚಿತ್ರದುರ್ಗ, ಉತ್ತರಕನ್ನಡ, ಬಳ್ಳಾರಿ, ಬಾಗಲಕೋಟೆ, ಕೊಡಗು ಮತ್ತು ಉಡುಪಿ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ 100 ಚದರ ಕಿ.ಮೀ.ಗೆ ಇರುವ ರಸ್ತೆ ಉದ್ದವು ರಾಜ್ಯದ ಸರಾಸರಿ ಉದ್ದಕ್ಕಿಂತಲೂ ಕಡಿಮೆ ಇರುತ್ತದೆ.

3.4 ಸಮಸ್ಯೆಗಳು ಮತ್ತು ಸವಾಲುಗಳು

ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿನ ರಸ್ತೆ ಜಾಲವು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳು ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ಅಂತರ-ಜಿಲ್ಲಾ ಸಂಪರ್ಕದಲ್ಲಿ ಅಸಮಾನತೆಯನ್ನು ತೋರಿಸಿರುತ್ತದೆ. ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮತೋಲನ ಪರಿಹಾರದ ಕುರಿತು ಡಾ. ನಂಜುನಪ್ಪ ವರದಿಯ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಸಂಪರ್ಕದಲ್ಲಿನ ಈ ಅಸಮಾನತೆಯನ್ನು ಸರಿಯಾಗಿ ಹೊಂದಿಸ ಬೇಕಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳು-ರಾಜ್ಯದ ಒಟ್ಟಾರೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿ ಗ್ರಾಮೀಣ ಸಂಪರ್ಕವು ಒಂದು ಪ್ರಮುಖ ಅಂಶವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ರಸ್ತೆಗಳ ತ್ವರಿತ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯು ಹಿಂದುಳಿದ ಪ್ರದೇಶಗಳ ಒಟ್ಟಾರೆ ಬೆಳವಣಿಗೆಯ ಮೇಲೆ ಗುಣಾಕಾರದ ಸಕಾರಾತ್ಮಕ ಪರಿಣಾಮವನ್ನು ಬೀರುತ್ತದೆ. ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಮಾಡುವ ಹೂಡಿಕೆಯು ಬಡತನ ನಿವಾರಣೆ ಮತ್ತು ಒಟ್ಟು ಅಂಶ ಉತ್ಪಾದಕತೆಯ ಮೇಲೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಪರಿಣಾಮವನ್ನು ಬೀರುತ್ತದೆ.

--

ಅಧ್ಯಾಯ-4

ಪ್ರಗತಿಯ ವಿಮರ್ಶೆ

4.1 ಗ್ರಾಮೀಣ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿ ನಬಾರ್ಡ್‌ನ ಪಾತ್ರ

ವ್ಯವಸಾಯ ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮೀಣಾಭಿವೃದ್ಧಿಯ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಬ್ಯಾಂಕ್ (ನಬಾರ್ಡ್) ಭಾರತದ ಅತ್ಯುನ್ನತ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಹಣಕಾಸು ಸಂಸ್ಥೆಯಾಗಿದ್ದು, ಮುಂಬೈನಲ್ಲಿ ಪ್ರಧಾನ ಕಚೇರಿಯನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು, ಭಾರತದಾದ್ಯಂತ ಶಾಖೆಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿರುತ್ತದೆ. "ಭಾರತದ ಗ್ರಾಮೀಣ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿನ ಕೃಷಿ ಮತ್ತು ಇತರ ಆರ್ಥಿಕ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳಿಗೆ ಸಾಲ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿ ನೀತಿ, ಯೋಜನೆ ಮತ್ತು ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ವಿಷಯಗಳ"ನ್ನು ಈ ಬ್ಯಾಂಕ್‌ಗೆ ವಹಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಹಣಕಾಸು ಸೇರ್ಪಡೆ ನೀತಿಯನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವಲ್ಲಿ ನಬಾರ್ಡ್ ಸಕ್ರಿಯವಾಗಿದ್ದು, ಹಣಕಾಸು ಸೇರ್ಪಡೆಗಾಗಿ ಮಿತ್ರ ಕೂಟದ ಸದಸ್ಯರಾಗಿರುತ್ತದೆ. ನಬಾರ್ಡ್ ಭಾರತದ ಕೃಷಿ ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮೀಣಾಭಿವೃದ್ಧಿಗಾಗಿ ಇರುವ ವಿಶೇಷ ಬ್ಯಾಂಕ್ ಆಗಿರುತ್ತದೆ.

4.2 ಗ್ರಾಮೀಣ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಧಿಯ ಉದ್ದೇಶಗಳು.

ಜಾರಿಯಲ್ಲಿರುವ ಗ್ರಾಮೀಣ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಲು ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರಗಳು ಮತ್ತು ಸರ್ಕಾರಿ ಸ್ವಾಮ್ಯದ ನಿಗಮಗಳಿಗೆ ಸಾಲ ನೀಡುವುದು ಈ ನಿಧಿಯ ಉದ್ದೇಶವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ನಿರ್ಬಂಧಗಳಿಗೆ ಹೋಲಿಸಿದರೆ ಗ್ರಾಮೀಣ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಧಿಗಳ ವಿತರಣೆಯಲ್ಲಿನ ಕೊರತೆಯು ಗ್ರಾಮೀಣ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಧಿಯ ಅನುಷ್ಠಾನದಲ್ಲಿ ಕಳವಳ ಕಾರಿಯಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಈ ಸಮಸ್ಯೆಯನ್ನು ಪರಿಹರಿಸಲು ಸರ್ಕಾರವು ಹಲವಾರು ಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಕೈಗೊಂಡಿರುತ್ತದೆ.

ಗ್ರಾಮೀಣ ಕುಡಿಯುವ ನೀರಿನ ಯೋಜನೆಗಳು, ಮಣ್ಣಿನ ಸಂರಕ್ಷಣೆ, ಗ್ರಾಮೀಣ ಮಾರುಕಟ್ಟೆ ಪ್ರಾಂಗಣಗಳು, ಗ್ರಾಮೀಣ ಆರೋಗ್ಯ ಕೇಂದ್ರಗಳು ಮತ್ತು ಪ್ರಾಥಮಿಕ ಶಾಲೆಗಳು, ಮಿನಿ ಜಲ ಸ್ಥಾವರಗಳು, ಶಿಶು ಶಿಕ್ಷಣ ಕೇಂದ್ರಗಳು, ಅಂಗನವಾಡಿಗಳು ಮತ್ತು ವಿದ್ಯುತ್ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಸುಧಾರಣೆಯಂತಹ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳನ್ನು ಸೇರಿಸಲು ಗ್ರಾಮೀಣ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಧಿಯ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯನ್ನು ವಿಸ್ತರಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು ಕೈಗೊಂಡ ಯೋಜನೆಗಳು ಮತ್ತು ಪ್ರಾಥಮಿಕ ಶಿಕ್ಷಣ, ಆರೋಗ್ಯ ಮತ್ತು ಕುಡಿಯುವ ನೀರನ್ನು ಒಳಗೊಂಡ ಸಾಮಾಜಿಕ ವಲಯದ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಗ್ರಾಮೀಣ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಧಿಯ ಯೋಜನೆ -5 ರಿಂದ ಈ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯನ್ನು ವಿಸ್ತರಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

4.3 ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರದ ಮುಖ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳ ಗ್ರಾಮ ಸಡಕ್ ಯೋಜನೆಯಡಿ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸಿರುವುದು.

ಮುಖ್ಯ ಮಂತ್ರಿ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯೋಜನೆಯ (ಲೆಕ್ಕ ಶೀರ್ಷಿಕೆ-3054) ಅಡಿಯಲ್ಲಿ 2015-16 ನೇ ಸಾಲಿನ ವಾರ್ಷಿಕ ಆಯವ್ಯಯದಲ್ಲಿ ರೂ. 14,498.86 ಲಕ್ಷಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಹೀಗೆ ಒದಗಿಸಿದ

ಹಣವನ್ನು ಗ್ರಾಮಗಳ ರಸ್ತೆ ಉದ್ದದ ಪ್ರಕಾರ ಜಿಲ್ಲಾ ಪಂಚಾಯತ್‌ಗಳಿಗೆ ರಸ್ತೆಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆಗಾಗಿ ಹಂಚಿಕೆ ಮಾಡಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಈ ಹಣಕಾಸು ವರ್ಷದಲ್ಲಿ, ಅಂದರೆ, ಮಾರ್ಚ್ 2016 ರ ಹೊತ್ತಿಗೆ, ರೂ. 14498.86 ಲಕ್ಷ ಅನುದಾನವನ್ನು ಬಿಡುಗಡೆ ಮಾಡಲಾಗಿದ್ದು, 2169.67 ಕಿ.ಮೀ ರಸ್ತೆಗಳ ಉದ್ದವನ್ನು ನಿರ್ವಹಿಸಲು ರೂ. 12,874.72 ಲಕ್ಷಗಳನ್ನು ಖರ್ಚು ಮಾಡಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

4.4 ಪ್ರಧಾನ ಮಂತ್ರಿಗಳ ಗ್ರಾಮ ಸಡಕ್ ಯೋಜನೆಯಡಿ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸಿರುವುದು.

2016 ರ ವೇಳೆಗೆ ಪ್ರಧಾನ ಮಂತ್ರಿಗಳ ಗ್ರಾಮ ಸಡಕ್ ಯೋಜನೆಯಡಿ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು 715 ಕಿ.ಮೀ ಭೌತಿಕ ಗುರಿಯೊಂದಿಗೆ ಮತ್ತು ರೂ. 28023.51 ಲಕ್ಷದ ಆರ್ಥಿಕ ಗುರಿಯೊಂದಿಗೆ ಸುಧಾರಣೆಗೆ ತೆಗೆದು ಕೊಳ್ಳಲಾಗಿದೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಎದುರಾಗಿ, 830.98 ಕಿ.ಮೀ. ಭೌತಿಕ ಗುರಿಯನ್ನು ಮತ್ತು ರೂ. 27784.40 ಲಕ್ಷಗಳಷ್ಟು ಆರ್ಥಿಕ ಗುರಿಯನ್ನು ಸಾಧಿಸಿರುತ್ತದೆ.

--

ಅಧ್ಯಾಯ - 5

ಸಮಸ್ಯೆ ಹೇಳಿಕೆ

ವಿಶ್ವದ ಗ್ರಾಮೀಣ ಜನ ಸಂಖ್ಯೆಯ ಸುಮಾರು ಮೂರನೇ ಒಂದು ಭಾಗದಷ್ಟು ಜನರು ಸುಸಜ್ಜಿತ ರಸ್ತೆಯ ಬಳಿ ವಾಸಿಸುತ್ತಿಲ್ಲ, ಮತ್ತು ಇದು ಆರ್ಥಿಕ ಅವಕಾಶಗಳ ಲಭ್ಯ ಪ್ರವೇಶವನ್ನು ಮಿತಿಗೊಳಿಸುತ್ತದೆ ಎಂದು ವ್ಯಾಪಕವಾಗಿ ನಂಬಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಭಾರತೀಯ ಹಳ್ಳಿಗಳಲ್ಲಿ ಸುಸಜ್ಜಿತ ರಸ್ತೆಗಳು ಸಮಯ ಮತ್ತು ನಿಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಬಾಹ್ಯ ವ್ಯತ್ಯಾಸಕ್ಕೆ ಕಾರಣವಾದ ನೈಸರ್ಗಿಕ ಪ್ರಯೋಗವನ್ನು ಬಳಸುವುದರಿಂದ, ರಸ್ತೆಗಳ ಪ್ರಭಾವವು ಗ್ರಾಮೀಣ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿನ ವಿವಿಧ ರೀತಿಯ ಆರ್ಥಿಕ ಫಲಿತಾಂಶಗಳ ಮೇಲೆ ಪ್ರಮುಖ ಪಾತ್ರ ವಹಿಸುತ್ತದೆ ಎಂಬುದು ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ, ಇದು ಹಳ್ಳಿಯ ಆರ್ಥಿಕತೆಯಲ್ಲಿ 5 ಮುಖ್ಯ ಪರಿಣಾಮಗಳಿಗೆ ಅನುಗುಣವಾದ ಪುರಾವೆಗಳೊಂದಿಗೆ ಕಂಡು ಬಂದಿರುತ್ತದೆ.

ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರ ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರಗಳೆರಡೂ ನಿರ್ದಿಷ್ಟವಾಗಿ ಗ್ರಾಮೀಣ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯಗಳ ಸುಧಾರಣೆಗೆ ಹೂಡಿಕೆ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದು, ಅಡೆ ತಡೆಗಳನ್ನು ನಿವಾರಿಸುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಸಾಮಾಜಿಕವಾಗಿ ಮತ್ತು ಆರ್ಥಿಕವಾಗಿ ಅವುಗಳ ಒಟ್ಟಾರೆ ಸುಧಾರಣೆಗೆ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತವೆ. ಪ್ರಧಾನ ಮಂತ್ರಿ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ ಯೋಜನೆ, ನಬಾರ್ಡ್, ಗ್ರಾಮೀಣ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಧಿ ಮುಂತಾದ ವಿವಿಧ ಯೋಜನೆಗಳಡಿ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಜಾರಿಗೆ ತರಲಾಗುತ್ತಿದೆ.

ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ, ಎಲ್ಲಾ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳು ಸೇರಿದಂತೆ ಗ್ರಾಮೀಣ ಮೂಲ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಅನುಷ್ಠಾನಕ್ಕೆ ನಬಾರ್ಡಿನಿಂದ ಹಣಕಾಸಿನ ನೆರವು ನೀಡುತ್ತಿದೆ. ಈ ಉದ್ದೇಶಕ್ಕಾಗಿ, ರಸ್ತೆಗಳು ಸೇರಿದಂತೆ ಗ್ರಾಮೀಣ ಮೂಲ ಸೌಕರ್ಯಗಳಿಗೆ ಹಣಕಾಸು ಒದಗಿಸಲು ನಬಾರ್ಡ್ ಗ್ರಾಮೀಣ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಧಿಯನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಿರುತ್ತದೆ. 2002 ರಿಂದ ಇದು ರಾಜ್ಯಕ್ಕೆ ತನ್ನ ಬೆಂಬಲವನ್ನು ವಿಸ್ತರಿಸುತ್ತಿದೆ ಮತ್ತು ಹಣಕಾಸಿನ ನೆರವನ್ನು ಸಾಲಗಳ ರೂಪದಲ್ಲಿ ವಿತರಿಸಲ್ಪಡುತ್ತಿದೆ. 2016-17 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ, ವಾಣಿಜ್ಯ ಬ್ಯಾಂಕುಗಳಿಂದ ಗ್ರಾಮೀಣ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಧಿ ಠೇವಣಿಗಳನ್ನು ಗ್ರಾಮೀಣ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಧಿ 17-22ರ ಅನುದಾನದಡಿಯಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ರೂ. 25,650 ಕೋಟಿಗಳನ್ನು ಒಟ್ಟುಗೂಡಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಈ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಮಾಡಿದ ಮರು ಪಾವತಿಗಳು ಗ್ರಾಮೀಣ ಮೂಲ ಸೌಕರ್ಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಧಿ 19 ರ ಅನುದಾನದಡಿಯಲ್ಲಿ ರೂ. 17032 ಕೋಟಿಗಳಾಗಿರುತ್ತವೆ. ಗ್ರಾಮೀಣ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಧಿ ಠೇವಣಿಗಳ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಬಾಕಿ ಉಳಿದಿರುವುದು 31.3.2017 ರಂದು ರೂ. 105503 ಕೋಟಿಗಳು ಮತ್ತು 31.3.2016 ರಂದು ರೂ. 96,885 ಕೋಟಿಗಳಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಅಂದರೆ, 2012-13 ರಿಂದ 2014-15ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಎಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆಯ ಮೂಲಕ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳು, ಸೇತುವೆಗಳು ಮತ್ತು ಕಾಲು ಸೇತುವೆಗಳನ್ನು ಜಾರಿಗೆ ತರಲು ನಬಾರ್ಡ್ ರೂ.1086.85 ಕೋಟಿಗಳಷ್ಟು ಆರ್ಥಿಕ ನೆರವನ್ನು ನೀಡಿರುತ್ತದೆ. ಈ ಮೂರು ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ, ಪಂಚಾಯತ್‌ರಾಜ್ ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆಯು

ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದ 8 ವಲಯಗಳ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಬರುವ 16 ಆಯ್ದ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ 554 ರಸ್ತೆಗಳು, 16 ಸೇತುವೆಗಳು ಮತ್ತು 44 ಕಾಲು ಸೇತುವೆಗಳನ್ನು ನಬಾರ್ಡ್‌ನ ಆರ್ಥಿಕ ಸಹಾಯದ ಮೂಲಕ ಜಾರಿಗೆ ತಂದಿರುತ್ತದೆ.

ಕಾರ್ಯವಿಧಾನದ ಅಂಶಗಳು ಮತ್ತು ಕಾಮಗಾರಿಯ ಗುಣಮಟ್ಟಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಇಂಡಿಯನ್ ರೋಡ್ ಕಾಂಗ್ರೆಸ್‌ನ ವಿಶೇಷಣಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ನಬಾರ್ಡ್‌ನ ಮಾರ್ಗಸೂಚಿಗಳ ಪ್ರಕಾರ ಕಾಮಗಾರಿಗಳ ಅನುಷ್ಠಾನದಲ್ಲಿ ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆಯು ಸೂಕ್ತ ಕ್ರಮಗಳನ್ನು ತೆಗೆದು ಕೊಂಡಿರುತ್ತದೆ. ಅನುಷ್ಠಾನಕ್ಕೆ ಮುಂಚಿತವಾಗಿ, ಪಂಚಾಯತ್‌ರಾಜ್ ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆಯು ತಮ್ಮ ಜಿಲ್ಲಾ ಕಚೇರಿಗಳಿಂದ ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಲಾದ ವಿವಿಧ ಯೋಜನೆಗಳ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಗಳನ್ನು ಅಂತಿಮ ಅನುಮೋದನೆಗಾಗಿ ನಬಾರ್ಡ್‌ಗೆ ಕಳುಹಿಸುತ್ತದೆ. ಯೋಜನೆಗಳ ಆಯ್ಕೆಗಾಗಿ ಅರ್ಹತೆಗಳನ್ನು ಪರಿಗಣಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ. ಹೆಚ್ಚಿನ ಸಂಖ್ಯೆಯ ಆರ್ಥಿಕ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳಿಗೆ ಕಾರಣವಾಗುವ ಯೋಜನೆಗಳು, ಹಳ್ಳಿಗಳ ನಡುವೆ ಸಮಂಜಸವಾದ ಸಂವಹನ ಮತ್ತು ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಒದಗಿಸುತ್ತವೆ, ಹಳ್ಳಿಗಳಿಂದ ಹತ್ತಿರದ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ, ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಅಥವಾ ನಗರ ಕೇಂದ್ರಗಳಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ನೀಡುವ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಯೋಜನೆಯಡಿಯಲ್ಲಿ ಸೇರಿಸಲು ಸೂಕ್ತ ಪರಿಗಣನೆ ನೀಡಲಾಗಿರುತ್ತದೆ

ನಬಾರ್ಡ್ ನೆರವಿನಡಿಯಲ್ಲಿ ಕೈಗೆತ್ತಿಕೊಂಡ ಯೋಜನೆಗಳು, ಮಾರ್ಗಸೂಚಿಗಳ ಪ್ರಕಾರ ಕಾರ್ಯಗತಗೊಳಿಸಿದರೂ ಮತ್ತು ಉದ್ದೇಶವನ್ನು ಪೂರೈಸಿದರೂ ಸಹ, ಕೆಲವು ಯೋಜನೆಗಳು ಅನುಷ್ಠಾನ ಹಂತದಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ಅದರ ಅಂತಿಮ ಉದ್ದೇಶ / ಉದ್ದೇಶಗಳನ್ನು ಪೂರೈಸುವಲ್ಲಿ ವಿಶಿಷ್ಟ ಸಮಸ್ಯೆಗಳನ್ನು ಎದುರಿಸ ಬೇಕಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಮೌಲ್ಯಮಾಪನವು ಕ್ಷೇತ್ರ ಅಧ್ಯಯನ ಮತ್ತು ವಿವಿಧ ಮಧ್ಯಸ್ಥಗಾರರೊಂದಿಗಿನ ಪರಸ್ಪರ ಕ್ರಿಯೆಯ ಮೂಲಕ ಈ ಅಂಶಗಳನ್ನು ವಿಶ್ಲೇಷಿಸಲು ಪ್ರಯತ್ನಿಸಿರುತ್ತದೆ.

- ವಿಶ್ಲೇಷಣೆ ಮಾಡಲು ಮತ್ತು ಸೂಕ್ತ ತೀರ್ಮಾನಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಲು ಮೌಲ್ಯಮಾಪನವು ಈ ಕೆಳಗಿನ ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ಸಮಸ್ಯೆಗಳನ್ನು ಪರಿಗಣಿಸಿರುತ್ತದೆ.
- ನಬಾರ್ಡ್‌ಗೆ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಗಳನ್ನು ಸಲ್ಲಿಸುವ ಮೊದಲು ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆಯು ಅಳವಡಿಸಿಕೊಂಡ ಕೃತಿಗಳ ಆಯ್ಕೆಗೆ ಅಗತ್ಯವಾದ ಮಾನದಂಡಗಳನ್ನು ಅನುಸರಿಸುವುದು.
- ಆಯ್ಕೆಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಂತೆ ಪಾರದರ್ಶಕ, ನ್ಯಾಯಯುತ ಮತ್ತು ಸಮ ಮಾರ್ಗದ ಮೂಲಕ ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆಯಿಂದ ರಸ್ತೆಗಳ ಆಯ್ಕೆಯಲ್ಲಿ ಕ್ರೋಡೀಕರಿಸಿದ ಮಾನದಂಡಗಳನ್ನು ಅಳವಡಿಸಿಕೊಳ್ಳುವುದು, ನಬಾರ್ಡ್ ನಿಗದಿಪಡಿಸಿದ ಪ್ರಮಾಣಿತ ಹಂಚಿಕೆಯ ನಂತರ ಅಗತ್ಯ ಆಧಾರಿತ ಅಥವಾ ಸಂಪನ್ಮೂಲ ಆಧಾರಿತ ಆಯ್ಕೆಯನ್ನು ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುವುದು.
- ಈ ಯೋಜನೆಯಡಿಯಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕಾಗಿ ಭೂಮಿಯನ್ನು ಸ್ವಾಧೀನ ಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳುವಾಗ /ಗ್ರಾಮ/ಗ್ರಾಮ ಪಂಚಾಯತ್ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆಯು ಎದುರಿಸುತ್ತಿರುವ ತೊಂದರೆಗಳು ಮತ್ತು ಅಂತಹ ಸಮಸ್ಯೆಗಳಿಗೆ ಸಹಾಯ ಮಾಡುವುದರಲ್ಲಿ ಹಾಗೂ ಅವುಗಳನ್ನು ಪರಿಹರಿಸುವುದರಲ್ಲಿ ಸ್ಥಳೀಯ ಸರ್ಕಾರಗಳ ಹಸ್ತಕ್ಷೇಪ

- ಕರ್ನಾಟಕದ ಗ್ರಾಮೀಣ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ನಿಭಾಯಿಸ ಬೇಕಾದ ರಸ್ತೆಯ ಒಟ್ಟು ಉದ್ದವನ್ನು ಪರಿಶೀಲಿಸುವುದು ಮತ್ತು ಪ್ರಾರಂಭದಿಂದಲೂ ನಬಾರ್ಡ್ ನೆರವಿನಿಂದ ಈಗಾಗಲೇ ನಿರ್ಮಿಸಿರುವ ಉದ್ದದ ವ್ಯಾಪ್ತಿಗೆ ಹೋಲಿಸಿದರೆ ಮೂರು ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಅಂದರೆ 2012-13 ರಿಂದ 2014-15 ನಿರ್ಮಿಸಲಾದ ರಸ್ತೆಯ ಒಟ್ಟು ಉದ್ದವನ್ನು ಕಂಡು ಹಿಡಿಯುವುದು
- 1 ಕಿ.ಮೀ ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡ ಸರಾಸರಿ ಸಮಯವನ್ನು ಆಡಳಿತಾತ್ಮಕ ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡುವ ದಿನಾಂಕದಿಂದ ಮತ್ತು ಯೋಜನೆಯಡಿ /ಕಿಮೀ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ನಿಜವಾದ ಖರ್ಚಾದ ವೆಚ್ಚ ರಸ್ತೆ ಸೇತುವೆಯ ಸರಾಸರಿ ವೆಚ್ಚ ಮತ್ತು ಕಾಲು ಸೇತುವೆಯ ಸರಾಸರಿ ವೆಚ್ಚ ಇತ್ಯಾದಿ. ಕಂಡು ಹಿಡಿಯುವುದು. ಈ ಯೋಜನೆಯಡಿ ರಸ್ತೆ ಸೇತುವೆ ಮತ್ತು ಕಾಲು ಸೇತುವೆಯ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಪ್ರಧಾನ ಮಂತ್ರಿ ಗ್ರಾಮ ಸಡಕ್ ಯೋಜನೆಯ ಅಡಿಯಲ್ಲಿನ ಕಾಮಗಾರಿಯ ವೆಚ್ಚದೊಂದಿಗೆ ಹೋಲಿಕೆ ಮಾಡುವುದು.
- ನಬಾರ್ಡ್‌ನ ಅನುಮೋದನೆಯ ನಂತರ ಕಾಮಗಾರಿಗಳ ಬದಲಾವಣೆಯ ನಿದರ್ಶನಗಳು ಮತ್ತು ಅಂತಹ ನಿದರ್ಶನಗಳ ಉದಾಹರಣೆಗಳು ಮತ್ತು ಹಾಗೆ ಮಾಡಲು ಕಾರಣಗಳು ಮತ್ತು ಅಂತಹ ನಿರ್ಧಾರಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವ ಮೊದಲು ನಬಾರ್ಡ್‌ನಿಂದ ಅನುಮೋದನೆ ತೆಗೆದು ಕೊಳ್ಳಲಾಗಿದೆಯೇ ಎಂಬುದನ್ನು ಪರಿಶೀಲಿಸುವುದು.
- ವಿವಿಧ ವರ್ಗದ ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ ವಿನ್ಯಾಸ ಮಾನದಂಡಗಳನ್ನು ಸಿದ್ಧಪಡಿಸುವುದು ಸೇರಿದಂತೆ ವಿವರವಾದ ಯೋಜನಾ ವರದಿಗಳನ್ನು ತಯಾರಿಸಲು ಭಾರತೀಯ ರಸ್ತೆ ಕಾಂಗ್ರೆಸ್‌ನ ಮಾನ ದಂಡಗಳನ್ನು ಅನುಸರಿಸಲಾಗಿದೆಯೇ ಎಂದು ಮರು ಪರಿಶೀಲಿಸುವುದು.
- ರಸ್ತೆಯ ನಿರ್ಮಾಣದಲ್ಲಿ ನಿಗದಿತ ಉದ್ದ / ಅಗಲ ಮತ್ತು ರಸ್ತೆಗಳ ಗುಣಮಟ್ಟವನ್ನು ಪರೀಕ್ಷಿಸಲು ಅಂತರ್ಗತ ಯಾಂತ್ರಿಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಅನುಸರಿಸಲಾಗಿದೆಯೇ ಎಂದು ಗಮನಿಸುವುದು ಮತ್ತು ಯಾವುದಾದರೂ ಇದ್ದರೆ ವಿಚಲನಗಳನ್ನು ಗಮನಿಸುವುದು.
- ಈ ಯೋಜನೆಯಡಿ ರಸ್ತೆ / ರಸ್ತೆಯ ಭಾಗ / ರಸ್ತೆ ವಿಸ್ತರಣೆಯ ಯಾವುದೇ ನಿದರ್ಶನಗಳನ್ನು ಸರ್ಕಾರ / ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು ಜಾರಿಗೆ ತಂದಿರುವ ಇತರ ಯೋಜನೆಗಳ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಪೂರ್ಣಗೊಂಡಿರುತ್ತದೆ ಎಂದು ತೋರಿಸಲಾಗಿದೆಯೇ ಎಂಬುದನ್ನು ಹಾಗೂ ಇದೇ ರೀತಿ ಸರ್ಕಾರ / ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು ಜಾರಿಗೆ ತಂದಿರುವ ಇತರ ಯೋಜನೆಗಳ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ / ರಸ್ತೆಯ ಭಾಗ / ರಸ್ತೆ ವಿಸ್ತರಣೆಯ ಯಾವುದೇ ನಿದರ್ಶನಗಳನ್ನು ಈ ಯೋಜನೆಯ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಪೂರ್ಣಗೊಂಡಿರುತ್ತದೆ ಎಂದು ತೋರಿಸಲಾಗಿದೆಯೇ ಎಂಬುದನ್ನು ಮರು ಪರಿಶೀಲನೆ ಮಾಡುವುದು ಮತ್ತು ಅಂತಹ ರಸ್ತೆಗಳ ಉದಾಹರಣೆಗಳು ಮತ್ತು ಅಂತಹ ವಿಚಲನಗಳು / ವಿಪಥನಗಳ ಮೇಲೆ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಲಾದ ಕ್ರಮಗಳನ್ನು ನಿದರ್ಶನಗಳನ್ನು ಪರಿಶೀಲಿಸುವುದು.

- ಈ ಯೋಜನೆಯಡಿ 1 ಕಿ.ಮೀ.ಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇರುವ ರಸ್ತೆಗಳ ಪ್ರಕರಣಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯನ್ನು ನಿರ್ಣಯಿಸುವುದು.
- ಈ ಯೋಜನೆಯಡಿಯಲ್ಲಿ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಒದಗಿಸುವ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಕೈಗೊಂಡ ಎಷ್ಟು ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಈ ಕೆಳಗಿನ ನಿಯತಾಂಕಗಳನ್ನು ಪೂರೈಸಿವೆ ಎಂದು ಕಂಡುಹಿಡಿಯುವುದು.
 - ಮಾರುಕಟ್ಟೆಗೆ ಕ್ಷೇತ್ರ / ಕೃಷಿ ಕ್ಷೇತ್ರಗಳು.
 - ಗ್ರಾಮದಿಂದ ಸರ್ವ ಋತು ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ
 - ಗ್ರಾಮದಿಂದ ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ
 - ಗ್ರಾಮದಿಂದ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗೆ
 - ಗ್ರಾಮದಿಂದ ಮತ್ತೊಂದು ಗ್ರಾಮಕ್ಕೆ
- ಯೋಜನೆಯ ಅನುಷ್ಠಾನದ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಅಂತರ್ಜಾಲ ಮತ್ತು ಅಂತರ್ಜಾಲ ಆಧಾರಿತ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಅನ್ವಯಿಕೆ ಸೇರಿ ನಿರ್ವಹಣೆ ಮತ್ತು ಮೇಲ್ವಿಚಾರಣಾ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಮೇಲೆ ಯಾವುದಾದರೂ ಇರುವ ಅವಲೋಕನ.
- ರಸ್ತೆಗಳ ಯೋಜನೆಗಳ ಅನುಷ್ಠಾನಕ್ಕೆ ಮುಂಚಿತವಾಗಿ ಸೂಕ್ತವಾದ ಶಿಫಾರಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಸೆಳೆಯಲು ಸಂಚಾರ ಪರಿಮಾಣ ಅಧ್ಯಯನದೊಂದಿಗೆ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳಲಾಗಿದೆಯೆ ಎಂದು ಖಚಿತ ಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳುವುದು ಮತ್ತು ಅನುಷ್ಠಾನದ ನಂತರವೂ ಸಂಚಾರ ಪರಿಮಾಣ ಅಧ್ಯಯನವನ್ನು ಸಹ ಕೈಗೊಳ್ಳುವುದು.
- ವಾಸ್ತವಿಕ ಅಂದಾಜಿಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸಿದ ಕಾಮಗಾರಿಗಳ ವಿವರ ಮತ್ತು ಅಂದಾಜು ಮಾಡಿದ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ವಾಸ್ತವಿಕ ವೆಚ್ಚಕ್ಕೆ ಹೋಲಿಸಿದರೆ ಹೆಚ್ಚುವರಿ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸಿದ ರಸ್ತೆಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ.
- ರಸ್ತೆಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆಗೆ ಕಾಮಗಾರಿಗಳಿಗೆ ಅನುಸರಿಸುತ್ತಿರುವ ಪ್ರಸ್ತುತ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗಳ ವೀಕ್ಷಣೆ ಮಾಡುವುದು ಮತ್ತು ಅಂತಹ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗಳು ಇರದಿದ್ದರೆ, ಪರ್ಯಾಯವಾದ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗಳು ಮತ್ತು ಅಂತಹ ನಿರ್ವಹಣಾ ಕಾಮಗಾರಿಗಳಿಗೆ ಇರುವ ಹಣದ ಮೂಲಗಳು ಯಾವುವು?
- ಸಂಪರ್ಕವಿಲ್ಲದ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಯೋಜನೆಗಳ ಅನುಷ್ಠಾನವನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳಲು ಯೋಜನೆಗಳ ಸಂಗ್ರಹದ ಸಿದ್ಧತೆ.
- ಜಾಗರೂಕತಾ ಸಮಿತಿಯಡಿಯಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಗಳ ಗುಣಮಟ್ಟವನ್ನು ಮೇಲ್ವಿಚಾರಣೆ ಮಾಡಲು ಮತ್ತು ನಿರ್ವಹಣೆಗೆ ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಸಂಸ್ಥೆಗಳ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಮೇಲ್ವಿಚಾರಣಾ ಯಾಂತ್ರಿಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯೇನಾದರೂ ಇದ್ದರೆ ಅದರ ಮೇಲಿನ ಅವಲೋಕನ.
- ಮಹಾತ್ಮ ಗಾಂಧಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಗ್ರಾಮೀಣ ಉದ್ಯೋಗ ಭರವಸೆ ಅಧಿನಿಯಮ ಯೋಜನೆಯ ನಿಧಿಗಳ ಒಮ್ಮುಖವನ್ನು ಕಂಡು ಹಿಡಿಯುವುದು ಮತ್ತು ಕಾಮಗಾರಿಗಳ ಅನುಷ್ಠಾನಕ್ಕಾಗಿ ಸ್ಥಳೀಯ ಕಾರ್ಮಿಕರನ್ನು ಪಡೆಯುವುದು.

--

ಅಧ್ಯಾಯ-6

ಈ ಮೌಲ್ಯಮಾಪನದ ಉದ್ದೇಶಗಳು ಮತ್ತು ವಿಷಯಗಳು

6.1 ಮೌಲ್ಯಮಾಪನ ಅಧ್ಯಯನದ ಉದ್ದೇಶಗಳು

- ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆಯು ಜಾರಿಗೆ ತಂದಿರುವ ನಬಾರ್ಡ್ ರಸ್ತೆಗಳ ಯೋಜನೆಯ ಕಾರಣದಿಂದಾಗಿ ವರ್ಧಿತ ಸಂಪರ್ಕದ ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಆರ್ಥಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಉತ್ತೇಜನ ಮತ್ತು ಕುಟುಂಬ/ ಗ್ರಾಮ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಮೂಲ ಸೇವೆಗಳಿಗೆ ಪ್ರವೇಶ ಲಭ್ಯತೆಯನ್ನು ಒದಗಿಸುವ ಮೂಲಕ ಗ್ರಾಮೀಣ ಜನರ ಜೀವನದ ಮೇಲೆ ಒಟ್ಟಾರೆ ಸಾಮಾಜಿಕ-ಆರ್ಥಿಕ ಪರಿಣಾಮವನ್ನು ನಿರ್ಣಯಿಸುವುದು.
- ರಸ್ತೆ ಕಾಮಗಾರಿಗಳು ಮತ್ತು ಸೇತುವೆಗಳ ಆಯ್ಕೆ ಮತ್ತು ಅದರ ಸುಸ್ಥಿರತೆಯನ್ನು ಮೌಲ್ಯಮಾಪನ ನಿರ್ಣಯಿಸುವುದು.
- ಬಡತನ ರೇಖೆಗಿಂತ ಕೆಳಗಿರುವ ಜನರ / ರೈತರ ಬದಲಾವಣೆಯನ್ನು ನಿರ್ಣಯಿಸುವುದು.
- ಪ್ರಾಥಮಿಕ ಶಿಕ್ಷಣವನ್ನು ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಿದ ವಿದ್ಯಾರ್ಥಿಗಳ ಅನುಪಾತದಲ್ಲಿನ ಬದಲಾವಣೆಯನ್ನು, ಪ್ರಾಥಮಿಕ / ಪ್ರೌಢ / ಉನ್ನತ ಶಿಕ್ಷಣದಲ್ಲಿ ಬಾಲಕರಿಗೆ ಬಾಲಕಿಯರ ಅನುಪಾತವನ್ನು ನಿರ್ಣಯಿಸುವುದು.
- ರಸ್ತೆ ಯೋಜನೆಗಳ ಕಾರಣ ಪುರುಷ ಮತ್ತು ಮಹಿಳಾ ಕಾರ್ಮಿಕರಿಗೆ ಕೂಲಿ ದರ ಮತ್ತು ಉದ್ಯೋಗ ಮಾದರಿಯಲ್ಲಿನ ಬದಲಾವಣೆಗಳನ್ನು ನಿರ್ಣಯಿಸುವುದು.
- ಉದ್ದೇಶಿತ ಜನಸಂಖ್ಯೆಯ ಚಲನಶೀಲತೆ ಮಾದರಿಯಲ್ಲಿನ ಬದಲಾವಣೆಗಳನ್ನು ಮತ್ತು ಮೂಲ ಆರ್ಥಿಕ ಮತ್ತು ಸಾಮಾಜಿಕ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ ಮತ್ತು ಸೇವೆಗಳ ಲಭ್ಯತೆಯ ಬದಲಾವಣೆಗಳನ್ನು ನಿರ್ಣಯಿಸುವುದು.
- ಕೃಷಿ ಮತ್ತು ಸಂಬಂಧಿತ ವಲಯ, ಕೈಗಾರಿಕೆ, ಉದ್ಯೋಗ, ಶಿಕ್ಷಣ, ಆರೋಗ್ಯ, ಸಾರಿಗೆ, ಸಾಮಾಜಿಕ ಅಂಶಗಳು, ಬಡತನ ನಿವಾರಣೆ ಮತ್ತು ನಗರೀಕರಣದ ಮೇಲೆ ರಸ್ತೆ ಯೋಜನೆಗಳ ಪ್ರಭಾವವನ್ನು ನಿರ್ಣಯಿಸುವುದು.
- ಯೋಜನೆಯ ಅನುಷ್ಠಾನದಲ್ಲಿನ ನಿರ್ಬಂಧಗಳನ್ನು ಕಂಡು ಹಿಡಿಯಲು ಮತ್ತು ಯಾವುದಾದರೂ ಮಾರ್ಪಾಡುಗಳಿದ್ದರೆ ಸೂಚಿಸುವುದು.

6.2 ಮೌಲ್ಯಮಾಪನದ ವ್ಯಾಪ್ತಿ ಮತ್ತು ಉಲ್ಲೇಖದ ಅವಧಿ

- ರಾಜ್ಯದ ಎಲ್ಲಾ 16 ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಮಾದರಿ ರಸ್ತೆಗಳ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯನ್ನು ಮೌಲ್ಯಮಾಪನದ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯು ಒಳಗೊಂಡಿರುತ್ತದೆ.

- ಇದಲ್ಲದೆ, ಈ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯು ಹಿಂದಿನ 3 ವರ್ಷಗಳ ಕಾಲ ಅಂದರೆ, 2012-13 ರಿಂದ 2014-15 ರವರೆಗೆ ನಬಾರ್ಡ್ ನೆರವಿನಡಿಯಲ್ಲಿ ಜಾರಿಗೆ ತರಲಾದ ರಸ್ತೆ / ಸೇತುವೆ/ ಕಾಲು ಸೇತುವೆ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿರುತ್ತದೆ, ಇದು ಮೌಲ್ಯಮಾಪನದ ಅಧ್ಯಯನದ ಅವಧಿಯಾಗಿರುತ್ತದೆ.

6.3 ಅಧ್ಯಯನವು ಏನನ್ನು ಮೌಲ್ಯಮಾಪನ ಮಾಡುತ್ತದೆ?

- ಕಾರ್ಯಕ್ರಮ ಪರಿಣಾಮಕಾರಿತ್ವ
- ದಕ್ಷತೆ
- ಮಿತವ್ಯಯ
- ಆಡಳಿತಾತ್ಮಕ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆಗಳು
- ಕಾರ್ಯಕ್ರಮ / ಯೋಜನೆಯ ಉತ್ಪಾದನೆ
- ವಿವಿಧ ಮಧ್ಯಸ್ಥಗಾರರ ದೃಷ್ಟಿಕೋನದಿಂದ ಫಲಿತಾಂಶಗಳು

6.4 ಮೌಲ್ಯಮಾಪನ ಅಧ್ಯಯನಕ್ಕಾಗಿ ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ಉದ್ದೇಶಗಳು ಮತ್ತು ಉಲ್ಲೇಖ ನಿಯಮದಲ್ಲಿ ಪಟ್ಟಿ ಮಾಡಲಾದ ಉದ್ದೇಶಗಳಿಗೆ ಪರಿಷ್ಕರಣೆಯ ಅವಶ್ಯಕತೆ

ಮೌಲ್ಯಮಾಪನದ ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ಉದ್ದೇಶವು ಈ ಕೆಳಕಂಡಂತಿರುತ್ತದೆ:

1. ನಬಾರ್ಡ್ ನೆರವಿನೊಂದಿಗೆ ಗ್ರಾಮೀಣಾಭಿವೃದ್ಧಿ ಮತ್ತು ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್‌ನ ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಇಲಾಖೆಯು ಒದಗಿಸಿರುವ ವರ್ಧಿತ ಸಂಪರ್ಕದ (ಅಂದರೆ ರಸ್ತೆಗಳ ಮತ್ತು ಸೇತುವೆಗಳ) ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಆರ್ಥಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಉತ್ತೇಜನ ಮತ್ತು ಕುಟುಂಬದ ಹಿಡುವಳಿ ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಮೂಲ ಸೇವೆಗಳಿಗೆ ಪ್ರವೇಶ ಲಭ್ಯತೆಯನ್ನು ಒದಗಿಸುವ ಮೂಲಕ ಗ್ರಾಮೀಣ ಜನರ ಜೀವನದ ಒಟ್ಟಾರೆ ಸಾಮಾಜಿಕ-ಆರ್ಥಿಕ ಪರಿಣಾಮವನ್ನು ನಿರ್ಣಯಿಸುವುದು ಅಧ್ಯಯನದ ಉದ್ದೇಶವಾಗಿರುತ್ತದೆ
2. ಈ ರಸ್ತೆಗಳ ಮತ್ತು ಸೇತುವೆಗಳ ಕಾಮಗಾರಿಗಳ ಆಯ್ಕೆ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆ ಮತ್ತು ಅದರ ಸುಸ್ಥಿರತೆ.
3. ಕೆಳಗಿನವುಗಳ ಮೇಲಿನ ಪರಿಣಾಮವನ್ನು ನಿರ್ಣಯಿಸುವುದು:
 - ಯೋಜನೆಗಳ ನಂತರ ಜನರ / ರೈತರ ವಾರ್ಷಿಕ ಆದಾಯದಲ್ಲಿ ಬದಲಾವಣೆ
 - ಪ್ರಾಥಮಿಕ ಶಿಕ್ಷಣವನ್ನು ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಿದ ವಿದ್ಯಾರ್ಥಿಗಳ ಅನುಪಾತದಲ್ಲಿ ಉಂಟಾದ ಬದಲಾವಣೆ, ಪ್ರಾಥಮಿಕ, ಪ್ರೌಢ ಮತ್ತು ಉನ್ನತ ಶಿಕ್ಷಣದಲ್ಲಿ ಬಾಲಕರಿಗೆ ಬಾಲಕಿಯರ ಅನುಪಾತ
 - ತಾಯಿಯ ಮರಣ ಅನುಪಾತ ಮತ್ತು ಶಿಶುವಿನ ಮರಣ ದರದಲ್ಲಿ ಉಂಟಾದ ಬದಲಾವಣೆಗಳು
 - ಪುರುಷ ಮತ್ತು ಮಹಿಳಾ ಕಾರ್ಮಿಕರಿಗೆ ಕೂಲಿ ದರ ಮತ್ತು ಉದ್ಯೋಗದ ಮಾದರಿ.

- ಉದ್ದೇಶಿತ ಜನಸಂಖ್ಯೆಯ ಚಲನಶೀಲತೆಯ ಮಾದರಿಯಲ್ಲಿನ ಬದಲಾವಣೆಗಳು ಮತ್ತು ಮೂಲ ಆರ್ಥಿಕ ಮತ್ತು ಸಾಮಾಜಿಕ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ ಮತ್ತು ಸೇವೆಗಳ ಲಭ್ಯತೆಯಲ್ಲಿನ ಬದಲಾವಣೆಗಳು (ಶಾಲೆಗಳು, ಆಸ್ಪತ್ರೆಗಳು, ಮಾರುಕಟ್ಟೆಗಳು, ಹಣಕಾಸು ಕೇಂದ್ರಗಳು, ಸರ್ಕಾರಿ ಮತ್ತು ಸರ್ಕಾರೇತರ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು, ಇತ್ಯಾದಿ)
- ಈ ಕೆಳಗಿನ ಕ್ಷೇತ್ರಗಳ ಮೇಲೆ ಈ ಅಧ್ಯಯನವು ಕೇಂದ್ರೀಕರಿಸಿರುತ್ತದೆ ಕೃಷಿ ಮತ್ತು ಸಂಬಂಧಿತ ವಲಯ, ಕೈಗಾರಿಕೆ, ಉದ್ಯೋಗ, ಶಿಕ್ಷಣ, ಆರೋಗ್ಯ, ಸಾರಿಗೆ, ಸಾಮಾಜಿಕ ಅಂಶಗಳು, ಬಡತನ ನಿವಾರಣೆ ಮತ್ತು ನಗರೀಕರಣ.
- ಯೋಜನೆಯ ಅನುಷ್ಠಾನದಲ್ಲಿನ ಅಡೆತಡೆಗಳನ್ನು ಕಂಡು ಹಿಡಿಯಲು ಮತ್ತು ಯಾವುದಾದರೂ ಇದ್ದರೆ ಮಾರ್ಪಾಡುಗಳನ್ನು ಸೂಚಿಸುವುದು.
- ಮೌಲ್ಯಮಾಪನದ ಮುಖ್ಯ ಆಧಾರ ರೇಖೆ ಅಥವಾ ಮಾನದಂಡ ವೆಂದರೆ, ರಸ್ತೆ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸುವ ಮೊದಲು ಜನರ ಒಟ್ಟಾರೆ ಸಾಮಾಜಿಕ ಆರ್ಥಿಕ ಸ್ಥಿತಿಯನ್ನು ರಸ್ತೆ ಯೋಜನೆಗಳ ಅನುಷ್ಠಾನದ ನಂತರ ಜನರ ಸಾಮಾಜಿಕ ಆರ್ಥಿಕ ಸ್ಥಿತಿಯೊಂದಿಗೆ ಹೋಲಿಸುವುದು.
- ಮೌಲ್ಯಮಾಪನ ಅಧ್ಯಯನದ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಸಮಂಜಸವಾದ ನಿಖರತೆಯ ಮಟ್ಟವನ್ನು ಖಚಿತ ಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳಲಾಗುತ್ತದೆ. ಅನುಮಾನಗಳನ್ನು ಸೆಳೆಯಲು ಸೂಕ್ತವಾದ ಸಂಖ್ಯಾಶಾಸ್ತ್ರೀಯ ವಿಧಾನಗಳು ಮತ್ತು ಸಾಧನಗಳನ್ನು ಅನ್ವಯಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ.
- ಮೌಲ್ಯಮಾಪನ ಫಲಿತಾಂಶಗಳ ವಿಶ್ವಾಸಾರ್ಹತೆ ಮತ್ತು ಸಿಂಧುತ್ವವನ್ನು ದುರ್ಬಲಗೊಳಿಸುವ ಅಪಾಯಗಳು ಮತ್ತು ಮಿತಿಗಳು.

--

ಅಧ್ಯಾಯ - 7

ಮೌಲ್ಯಮಾಪನದ ವಿನ್ಯಾಸ

7.1 ಅಧ್ಯಯನದ ವ್ಯಾಪ್ತಿ, ಒಳಗೊಳ್ಳುವಿಕೆ, ಮಾದರಿ ಗಾತ್ರ, ಇತ್ಯಾದಿ.

- ಎ) ಅಧ್ಯಯನದ ವ್ಯಾಪ್ತಿ: 21 ವಿಭಾಗಗಳು, 16 ಜಿಲ್ಲೆಗಳು ಮತ್ತು 8 ವಲಯಗಳ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಬರುವ 77 ತಾಲ್ಲೂಕುಗಳಲ್ಲಿ 158 ರಸ್ತೆಗಳು, 16 ಸೇತುವೆಗಳು ಮತ್ತು 44 ಅಡಿ ಸೇತುವೆಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿರುವ 218 ಮಾದರಿ ಕಾಮಗಾರಿಗಳನ್ನು (614 ಕಾಮಗಾರಿಗಳಲ್ಲಿ) ಒಳಗೊಂಡು, ಅಧ್ಯಯನದ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯು ಸೀಮಿತವಾಗಿರುತ್ತದೆ.
- ಬಿ) ಒಳಗೊಳ್ಳುವಿಕೆ ಮೌಲ್ಯಮಾಪನದ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯು ಹಿಂದಿನ 3 ವರ್ಷಗಳ ಕಾಲ ಅಂದರೆ, 2012-13 ರಿಂದ 2014-15 ರವರೆಗೆ ನಬಾರ್ಡ್ ನೆರವಿನಡಿಯಲ್ಲಿ ಜಾರಿಗೆ ತರಲಾದ ರಸ್ತೆ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿರುತ್ತದೆ, ಇದು ಮೌಲ್ಯಮಾಪನದ ಅಧ್ಯಯನದ ಅವಧಿಯಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಕಳೆದ ಮೂರು ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ 554 ರಸ್ತೆಗಳು, 16 ಸೇತುವೆಗಳು ಮತ್ತು 44 ಅಡಿ ಸೇತುವೆಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡ ಒಟ್ಟು 614 ಕಾಮಗಾರಿಗಳನ್ನು 8 ವಲಯಗಳ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಬರುವ 16 ಜಿಲ್ಲೆಗಳ 21 ವಿಭಾಗಗಳ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಬರುವ ವಿವಿಧ ಗ್ರಾಮಗಳಲ್ಲಿ ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆಯು ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಿರುತ್ತದೆ. ಮೂರು ವರ್ಷಗಳ ವಾರ್ಷಿಕ ಒಟ್ಟು ಕಾಮಗಾರಿಗಳ ವಿವರಗಳನ್ನು ಕೋಷ್ಟಕ 7.1.1ರಲ್ಲಿ ನೀಡಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ 7.1.1: ಅಧ್ಯಯನದ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಅಂದರೆ, 2012-13 ರಿಂದ 2014-15 ರವರೆಗೆ ಜಾರಿಗೆ ಬಂದ

ಕಾಮಗಾರಿಗಳ ವಿವರಗಳು

ಕ್ರಮ. ಸಂ	ವರ್ಷ	ಪೂರ್ಣಗೊಂಡ ಕಾಮಗಾರಿಗಳ ವಿವರಗಳು			
		ರಸ್ತೆಗಳು	ಸೇತುವೆಗಳು	ಕಾಲುಸೇತುವೆಗಳು	ಒಟ್ಟು
1	2012-13	239	2	33	274
2	2013-14	163	3	0	166
3	2014-15	152	11	11	174
	ಒಟ್ಟು	554	16	44	614

ಮೂಲ: ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆ, ಬೆಂಗಳೂರು

ಕೋಷ್ಟಕ - 7.1.2: ಕಾಮಗಾರಿಗಳನ್ನು ಜಾರಿಗೆ ತಂದಿರುವ 8 ವೃತ್ತಗಳ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಬರುವ 16 ಜಿಲ್ಲೆಗಳ

21 ವಿಭಾಗಗಳ ವಿವರಗಳು

ಕ್ರಮ ಸಂ	ವೃತ್ತದ ಹೆಸರು	ಕ್ರಮ ಸಂ	ಜಿಲ್ಲೆಯ ಹೆಸರು	ಕ್ರಮ ಸಂ	ವಿಭಾಗದ ಹೆಸರು
1.	ಬೆಂಗಳೂರು	1.	ಬೆಂಗಳೂರು(ನಗರ)	1.	1. ಬೆಂಗಳೂರು(ನಗರ)
		2.	ತುಮಕೂರು	2.	1. ಮಧುಗಿರಿ
				3.	2. ತುಮಕೂರು
2.	ಮೈಸೂರು	3.	ಮಂಡ್ಯ	4.	1. ಮಂಡ್ಯ
		4.	ಹಾಸನ	5.	1. ಹಾಸನ
				6.	2. ಚೆನ್ನಪಟ್ಟಣ
3.	ದಾವಣಗೆರೆ	5.	ದಾವಣಗೆರೆ	7.	1. ದಾವಣಗೆರೆ
				8.	2. ಹರಪನಹಳ್ಳಿ
		6.	ಚಿತ್ರದುರ್ಗ	9.	1. ಚಿತ್ರದುರ್ಗ
4.	ಮಂಗಳೂರು	7.	ಉಡುಪಿ	10.	1. ಉಡುಪಿ
		8.	ಕೊಡಗು	11.	1. ಕೊಡಗು
5.	ಧಾರವಾಡ	9.	ಧಾರವಾಡ	12.	1. ಧಾರವಾಡ
		10.	ಗದಗ	13.	1. ಗದಗ
6.	ಬೆಳಗಾವಿ	11.	ಬೆಳಗಾವಿ	14.	1. ಬೆಳಗಾವಿ
				15.	2. ಚಿಕ್ಕೋಡಿ
		12.	ವಿಜಯಪುರ	16.	1. ವಿಜಯಪುರ
7.	ಕಲಬುರಗಿ	13.	ಕಲಬುರಗಿ	17.	1. ಕಲಬುರಗಿ
		14.	ಯಾದಗಿರಿ	18.	2. ಯಾದಗಿರಿ
8.	ಬಳ್ಳಾರಿ	15.	ಬಳ್ಳಾರಿ	19.	1. ಹಡಗಲಿ
				20.	2. ಬಳ್ಳಾರಿ
		16.	ಕೊಪ್ಪಳ	21.	1. ಕೊಪ್ಪಳ

ಮೂಲ: ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆ, ಬೆಂಗಳೂರು

ಸಿ) ಅಧ್ಯಯನಕ್ಕೆ ಮಾದರಿ ಗಾತ್ರ: ಕರ್ನಾಟಕ ಮೌಲ್ಯಮಾಪನ ಪ್ರಾಧಿಕಾರವು ಸೂಚಿಸಿದ ಮೌಲ್ಯಮಾಪನಕ್ಕೆ 614 ಕಾಮಗಾರಿಗಳಲ್ಲಿ 218 ಕಾಮಗಾರಿಗಳು ಮಾದರಿಗಾತ್ರವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಮೂಲತಃ ಅನುಮೋದಿತ ಮಾದರಿ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಪರಿಗಣಿಸಿ 218 ಸ್ಥಿರ ಮಾದರಿ ಗಾತ್ರವನ್ನು ತಲುಪಲಾಗಿರುತ್ತದೆ, ಅಂದರೆ 158 ಸಂಖ್ಯೆಗಳು (28%), ಸೇತುವೆಗಳು ಮತ್ತು ಕಾಲುಸೇತುವೆಗಳು ಎರಡೂ ಸೇರಿ 100% ವ್ಯಾಪ್ತಿ ಇರುತ್ತದೆ ಅಂದರೆ 16 ರಲ್ಲಿ 16 ಸೇತುವೆಗಳು ಮತ್ತು 44 ರಲ್ಲಿ 44 ಕಾಲುಸೇತುವೆಗಳು ಮಾದರಿ ಗಾತ್ರವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಅಂತೆಯೇ, ಒಟ್ಟು ಕಾಮಗಾರಿಗಳು ಪೂರ್ಣಗೊಂಡಿದ್ದು, 3 ವರ್ಷಗಳವರೆಗೆ ಒಳಗೊಳ್ಳಬೇಕಾದ ಮಾದರಿ ಗಾತ್ರವು ಈ ಕೆಳಗಿನಂತಿರುತ್ತದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ 7.1.3: ಅಧ್ಯಯನದ ಮಾದರಿ ಗಾತ್ರ

ಕ್ರ. ಸಂ.	ವರ್ಷ	ಪೂರ್ಣಗೊಂಡಿರುವ ಮತ್ತು ಮಾದರಿ ಕಾಮಗಾರಿಗಳ ವಿವರಗಳು							
		ರಸ್ತೆಗಳು		ಸೇತುವೆಗಳು		ಕಾಲುಸೇತುವೆಗಳು		ಒಟ್ಟು	
		ಒಟ್ಟು	ಮಾದರಿ	ಒಟ್ಟು	ಮಾದರಿ	ಒಟ್ಟು	ಮಾದರಿ	ಒಟ್ಟು ಕಾಮಗಾರಿಗಳು	ಉಲ್ಲೇಖ ನಿಯಮದ ಪ್ರಕಾರ ಮಾದರಿ
1	2012-13	239	71	2	2	33	33	274	106
2	2013-14	163	47	3	3	0	0	166	50
3	2014-15	152	40	11	11	11	11	174	62
ಘಟಕವಾರು ಪೂರ್ಣಗೊಂಡ ಕಾಮಗಾರಿಗಳು		554	158 (28%)	16	16 (100%)	44	44 (100%)	614	218

ಮೂಲ: ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆ, ಬೆಂಗಳೂರು

ಸಮೀಕ್ಷೆಯ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಒಳಗೊಂಡಿರುವ ತಾಲ್ಲೂಕುವಾರು, ಘಟಕವಾರು ಮಾದರಿ ಕಾಮಗಾರಿಗಳನ್ನು ಕೋಷ್ಟಕ-7.1.4 ರಲ್ಲಿ ನೀಡಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ 7.1.4: ಸಮೀಕ್ಷೆಯ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಒಳಗೊಂಡಿರುವ ತಾಲ್ಲೂಕುವಾರು, ಘಟಕವಾರು ಮಾದರಿ ಕಾಮಗಾರಿಗಳ

ಸಂಖ್ಯೆ

ಕ್ರ. ಸಂ.	ವೃತ್ತದ ಹೆಸರು	ಪ್ರತಿ ವೃತ್ತದಡಿ ಬರುವ ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ಹೆಸರು	ಪ್ರತಿ ವೃತ್ತದಡಿ ಬರುವ ವಿಭಾಗಗಳ ಹೆಸರು	ರಸ್ತೆಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ	ಸೇತುವೆಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ	ಕಾಲು ಸೇತುವೆಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ	ಒಟ್ಟು ಕಾಮಗಾರಿಗಳು
1	ಬೆಂಗಳೂರು	ಬೆಂಗಳೂರು(ನಗರ) ತುಮಕೂರು	ಬೆಂಗಳೂರು(ನಗರ)	8	-	-	8
			1. ಮಧುಗಿರಿ	5	-	-	5
			2. ತುಮಕೂರು	10	-	-	10
ಉಪಮೊತ್ತ				23	-	-	23
2	ಮೈಸೂರು	ಮಂಡ್ಯ ಹಾಸನ	ಮಂಡ್ಯ	8	-	-	8
			ಹಾಸನ	13	-	16	29
			ಚನ್ನರಾಯಪಟ್ಟಣ	2	-	-	2
ಉಪಮೊತ್ತ				23	-	16	39
3	ದಾವಣಗೆರೆ	ದಾವಣಗೆರೆ ಚಿತ್ರದುರ್ಗ	ದಾವಣಗೆರೆ	6	-	-	6
			ಹರಪನಹಳ್ಳಿ	1	-	-	1
			ಚಿತ್ರದುರ್ಗ	8	-	-	8
ಉಪಮೊತ್ತ				15	-	-	15
4	ಮಂಗಳೂರು	ಉಡುಪಿ ಕೊಡಗು	ಉಡುಪಿ	7	2	9	18
			ಕೊಡಗು	5	2	19	26
			ಉಪಮೊತ್ತ				12
5	ಧಾರವಾಡ	ಧಾರವಾಡ ಗದಗ	ಧಾರವಾಡ	13	5	-	18
			ಗದಗ	8	0	-	8
			ಉಪಮೊತ್ತ				21

ನಬಾರ್ಡ್ ರಸ್ತೆಗಳ ಸಾಮಾಜಿಕ-ಆರ್ಥಿಕ ಪರಿಣಾಮಗಳ ಮೌಲ್ಯಮಾಪನ

ಕ್ರ. ಸಂ.	ವೃತ್ತದ ಹೆಸರು	ಪ್ರತಿ ವೃತ್ತದಡಿ ಬರುವ ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ಹೆಸರು	ಪ್ರತಿ ವೃತ್ತದಡಿ ಬರುವ ವಿಭಾಗಗಳ ಹೆಸರು	ರಸ್ತೆಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ	ಸೇತುವೆಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ	ಕಾಲು ಸೇತುವೆಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ	ಒಟ್ಟು ಕಾಮಗಾರಿಗಳು
6	ಬೆಳಗಾವಿ	ಬೆಳಗಾವಿ	ಬೆಳಗಾವಿ	27	-	-	27
			ಚಿಕ್ಕೋಡಿ	2	-	-	2
		ವಿಜಯಪುರ	ವಿಜಯಪುರ	8	-	-	8
			ಉಪಮೊತ್ತ	37	-	-	37
7	ಕಲಬುರಗಿ		ಕಲಬುರಗಿ	11	1	-	12
			ಯಾದಗಿರಿ	2	-	-	2
			ಉಪಮೊತ್ತ	13	1	-	14
8	ಬಳ್ಳಾರಿ	ಬಳ್ಳಾರಿ	ಹಡಗಲಿ	4	-	-	4
			ಬಳ್ಳಾರಿ	3	-	-	3
		ಕೊಪ್ಪಳ	ಕೊಪ್ಪಳ	7	6	-	13
			ಉಪಮೊತ್ತ	14	6	-	20
			ಒಟ್ಟುಮೊತ್ತ	158	16	44	218

ಮೂಲ: ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆ, ಬೆಂಗಳೂರು

ಟಿಪ್ಪಣಿ: 2012-13, 2013-14 ಮತ್ತು 2014-15ರ ಮೂರು ವರ್ಷಗಳ ಸಮೀಕ್ಷೆಯಲ್ಲಿ ಒಳಗೊಂಡಿರುವ ತಾಲ್ಲೂಕುವಾರು, ವರ್ಗವಾರು, ಹೆಸರು ಆಧಾರಿತ ಮಾದರಿ ಕಾಮಗಾರಿಗಳನ್ನು ಕ್ರಮವಾಗಿ 7.1, 7.2 ಮತ್ತು 7.3 ವಿವರಣೆಗಳಲ್ಲಿ ಲಗತ್ತಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಡಿ) ಪರಿಷ್ಕೃತ ಉಲ್ಲೇಖ ನಿಯಮದ ಪ್ರಕಾರ ಮಾದರಿ ಮತ್ತು ಕುಟುಂಬಗಳ ವ್ಯಾಪ್ತಿಗೆ ಆಧಾರ: ಪರಿಷ್ಕೃತ ಉಲ್ಲೇಖ ನಿಯಮದ ಪ್ರಕಾರ ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ಗ್ರಾಮದ ನಿಷ್ಕ 10% ರಷ್ಟು ಪ್ರಭಾವಿತ ಕುಟುಂಬಗಳಲ್ಲಿ ಸಂದರ್ಶನ ಮಾಡಬೇಕಾಗಿದ್ದು, ಅಂತಹ ಹಳ್ಳಿಗಳಲ್ಲಿ ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸಲಾದ ರಸ್ತೆಗಳು / ಸೇತುವೆಗಳು / ಕಾಲುಸೇತುವೆಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ತಮ್ಮ ಅಭಿಪ್ರಾಯವನ್ನು ತಿಳಿಸಲು ಸಂದರ್ಶನ ಮಾಡಬೇಕು. ಅಂತೆಯೇ, ಸಂಪರ್ಕಿಸ ಬೇಕಾದ 10% ರಷ್ಟು ಪ್ರಭಾವಿತ ಕುಟುಂಬಗಳು 3445 ಕುಟುಂಬಗಳು ಆಗಿರುತ್ತವೆ. 218 ಮಾದರಿ ಕಾಮಗಾರಿಗಳಡಿಯಲ್ಲಿ ಬರುವ ಒಟ್ಟು 3445 ಕುಟುಂಬಗಳನ್ನು ಸಂಪರ್ಕಿಸಲು ಆಧಾರವು ಈ ಕೆಳಕಂಡಂತಿರುತ್ತದೆ:

ಸಮೀಕ್ಷೆಯ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಅಸ್ತಿತ್ವದಲ್ಲಿರುವ ಒಟ್ಟು ಕುಟುಂಬಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಹಳ್ಳಿಯಿಂದ ಹಳ್ಳಿಗೆ ಬದಲಾಗುತ್ತಿರುವುದನ್ನು ಗಮನಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಪ್ರತಿ ಕಾಮಗಾರಿಗೂ ಒಂದೇ ಸಂಪರ್ಕಿಸುವ ಗ್ರಾಮವನ್ನು (ಇತರ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಹೋಲಿಸಿದಾಗ ರಸ್ತೆ/ ಸೇತುವೆ /ಕಾಲುಸೇತುವೆಗೆ ಹತ್ತಿರದಲ್ಲಿರುವ ಗ್ರಾಮ) ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಸಂಗ್ರಹಕ್ಕಾಗಿ ಪರಿಗಣಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ, 218 ಮಾದರಿ ಕಾಮಗಾರಿಗಳಿಗೆ ಸಮಾನ ಸಂಖ್ಯೆ ಅಂದರೆ, 218 ಸಂಪರ್ಕಿಸುವ ಗ್ರಾಮಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿರುತ್ತದೆ. 218 ಮಾದರಿ ಗ್ರಾಮಗಳಲ್ಲಿ, 103 ಹಳ್ಳಿಗಳಲ್ಲಿ 35 ರಿಂದ 200 ರವರೆಗಿನ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯ ಕುಟುಂಬಗಳು, 201 ರಿಂದ 500 ರವರೆಗಿನ 64 ಗ್ರಾಮಗಳು, 501 - 1500 ರವರೆಗಿನ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯ 38 ಗ್ರಾಮಗಳು ಮತ್ತು ಉಳಿದ 13 ಗ್ರಾಮಗಳು 1501 - 3051 ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿ ಕುಟುಂಬಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿರುತ್ತವೆ. ವಿವರಗಳು ಈ ಕೆಳಕಂಡಂತಿರುತ್ತವೆ:

- 103 ಹಳ್ಳಿಗಳಲ್ಲಿ (35 - 200 ರ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿ ಕುಟುಂಬಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿರುವ), ಒಟ್ಟು ಕುಟುಂಬಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ 11406 ಆಗಿರುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಯೋಜನೆಗಳ ಕಾರಣದಿಂದಾಗಿ ಇದು ಪರಿಣಾಮ ಬೀರುವ ಕುಟುಂಬಗಳೆಂದು (100%) ಊಹಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ, ಉಲ್ಲೇಖ ನಿಯಮದ ಪ್ರಕಾರ, 11406 ಪ್ರಭಾವಿತ ಕುಟುಂಬಗಳಲ್ಲಿ ಕನಿಷ್ಠ 10% ಕುಟುಂಬಗಳನ್ನು ಮಾದರಿ ಗಾತ್ರವನ್ನಾಗಿ ಪರಿಗಣಿಸಿ ಬೇಕಾಗಿರುವುದರಿಂದ ಮಾದರಿ ಗಾತ್ರವನ್ನು 1141 ಕುಟುಂಬಗಳೆಂದು ಪರಿಗಣಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.
- ನಂತರದ 64 ಹಳ್ಳಿಗಳಲ್ಲಿ (201 - 500 ರ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿ ಕುಟುಂಬಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿರುವ), ಒಟ್ಟು ಕುಟುಂಬಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ 21118 ಇರುತ್ತದೆ. ಅವುಗಳಲ್ಲಿ 50% ಅಂದರೆ, 10559 ಕುಟುಂಬಗಳನ್ನು ಯೋಜನೆಗಳ ಕಾರಣದಿಂದಾಗಿ ಪ್ರಭಾವಿತ ಕುಟುಂಬಗಳೆಂದು (50%) ಊಹಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ, ಈ ವರ್ಗದ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ, ಪ್ರಭಾವಿತ ಕುಟುಂಬಗಳ 10% ರಷ್ಟು ಕುಟುಂಬಗಳನ್ನು ಅಂದರೆ ಒಟ್ಟು ಮಾದರಿ ಗಾತ್ರವನ್ನು 1056 ಕುಟುಂಬಗಳೆಂದು (10559 ರಲ್ಲಿ 1056) ಪರಿಗಣಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.
- ಇದಲ್ಲದೆ, 38 ಹಳ್ಳಿಗಳಲ್ಲಿ (501 - 1500 ರ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿ ಕುಟುಂಬಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿರುವ), ಒಟ್ಟು ಕುಟುಂಬಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ 31082 ಇರುತ್ತದೆ. ಮತ್ತು ಅವುಗಳಲ್ಲಿ 25% ಅಂದರೆ, 7771 ಕುಟುಂಬಗಳನ್ನು ಯೋಜನೆಗಳ ಕಾರಣದಿಂದಾಗಿ ಪ್ರಭಾವಿತ ಕುಟುಂಬಗಳೆಂದು (25%) ಊಹಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಅಂತೆಯೇ, ಈ ವರ್ಗದ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ, ಒಟ್ಟು ಮಾದರಿ ಗಾತ್ರದ 10% ರಷ್ಟು 777 ಕುಟುಂಬಗಳೆಂದು (7771 ರಲ್ಲಿ 777) ಪರಿಗಣಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.
- ಉಳಿದ 13 ಹಳ್ಳಿಗಳಲ್ಲಿ (1501 - 3051 ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿ ಕುಟುಂಬಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿರುವ), ಒಟ್ಟು ಕುಟುಂಬಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ 27863 ಇರುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಅವುಗಳಲ್ಲಿ 15% ಅಂದರೆ, 4179 ಕುಟುಂಬಗಳನ್ನು ಯೋಜನೆಗಳ ಕಾರಣದಿಂದಾಗಿ (15%) ಪರಿಣಾಮ ಬೀರುವ ಕುಟುಂಬಗಳೆಂದು ಭಾವಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಅಂತೆಯೇ, ಈ ವರ್ಗದ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ, ಒಟ್ಟು ಮಾದರಿ ಗಾತ್ರದ 10% ಕುಟುಂಬಗಳನ್ನು 418 ಕುಟುಂಬಗಳು (4179 ರಲ್ಲಿ 418) ಎಂದು ಪರಿಗಣಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ, ಒಟ್ಟು 33915 ಪ್ರಭಾವಿತ ಕುಟುಂಬಗಳಲ್ಲಿ, 10% ದರದಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ಮಾದರಿ ಗಾತ್ರವು 3392 ಕುಟುಂಬಗಳೆಂದು ಒಳಗೊಂಡಿರುತ್ತದೆ. ಆದಾಗ್ಯೂ, ಸಮೀಕ್ಷೆಯ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು 3445 ಕುಟುಂಬಗಳನ್ನು 218 ರಸ್ತೆಗಳು, ಸೇತುವೆಗಳು ಮತ್ತು ಕಾಲುವೆಗಳಿಂದ ಸಂಪರ್ಕಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ (53 ಕುಟುಂಬಗಳು ಮಾದರಿಗಾತ್ರಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚುವರಿಯಾಗಿರುತ್ತದೆ). ವಿವರವಾದ ವಿಘಟನೆಯನ್ನು ಕೋಷ್ಟಕ-7.1.5. ರಲ್ಲಿ ನೀಡಲಾಗಿರುತ್ತದೆ

ಕೋಷ್ಟಕ 7.1.5: ಪರಿಷ್ಕೃತ ಉಲ್ಲೇಖ ನಿಯಮದ ಪ್ರಕಾರ ಮಾದರಿ ಮತ್ತು ಕುಟುಂಬಗಳ ವ್ಯಾಪ್ತಿಗೆ ಆಧಾರ

ಕುಟುಂಬದ ವರ್ಗ	ಕುಟುಂಬಗಳ ವರ್ಗಶ್ರೇಣಿ	ಮಾದರಿ ಕಾಮಗಾರಿಗಳ ಒಟ್ಟು ಸಂಖ್ಯೆ	ಮಾದರಿ ಗ್ರಾಮಗಳ ಒಟ್ಟು ಸಂಖ್ಯೆ	ಗ್ರಾಮಗಳಲ್ಲಿರುವ ಒಟ್ಟು ಕುಟುಂಬಗಳು	ಪ್ರಭಾವಿತ ಕುಟುಂಬಗಳ ಭಾವಿಸಲಾದ ಶೇ.	ವಾಸ್ತವಿಕ ಪ್ರಭಾವಿತ ಕುಟುಂಬಗಳು	ಉಲ್ಲೇಖ ನಿಯಮದ ಪ್ರಕಾರ ಶೇ. 10 ರಂತೆ ಪರಿಗಣಿಸಲಾದ ಮಾದರಿ
1	35 - 200	103	103	11406	100	11,406	1,141
2	201 - 500	64	64	21118	50	10,559	1,056
3	501 - 1500	38	38	31082	25	7,771	777
4	1501 - 3051	13	13	27863	15	4,179	418
	ಒಟ್ಟು	218	218	91469		33915	3392
ಆದ್ದರಿಂದ, ಪರಿಗಣಿಸಿ ಬೇಕಾದ ಒಟ್ಟು ಕನಿಷ್ಠ ಕುಟುಂಬದ ಮಾದರಿ							3392
ಸಂಪರ್ಕಿಸಲಾಗಿರುವ ಕುಟುಂಬಗಳು							3445
ಹೆಚ್ಚುವರಿಯಾಗಿ ಸಂಪರ್ಕಿಸಿದ ಕುಟುಂಬಗಳು							53

ನಬಾರ್ಡ್ ರಸ್ತೆಗಳ ಸಾಮಾಜಿಕ-ಆರ್ಥಿಕ ಪರಿಣಾಮಗಳ ಮೌಲ್ಯಮಾಪನ

ಮೂಲ: ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆ, ಬೆಂಗಳೂರು ಮತ್ತು ಟೆಕ್ನಿಕಲ್ ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆ, ಬೆಂಗಳೂರು

ಇದಲ್ಲದೆ, ಮೇಲಿನದನ್ನು ಆಧರಿಸಿ, ನಾಲ್ಕು ವರ್ಗಗಳ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಬರುವ ಎಲ್ಲಾ ಹಳ್ಳಿಗಳಿಗೆ ಪ್ರತಿ ಹಳ್ಳಿಗೆ ಸರಾಸರಿ ಪ್ರಭಾವ ಬೀರುವ ಕುಟುಂಬಗಳನ್ನು ಲೆಕ್ಕ ಹಾಕಲಾಗಿರುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಕೋಷ್ಟಕ-7.1.6 ರಲ್ಲಿ ಈ ವಿವರಗಳನ್ನು ನೀಡಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ 7.1.6: ಪ್ರತಿ ಕುಟುಂಬ ಶ್ರೇಣಿಯ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿ ಬರುವ ಮಾದರಿ ಕುಟುಂಬಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ

ಕುಟುಂಬ ಶ್ರೇಣಿಯ ಗಾತ್ರ	ಪ್ರತಿ ವರ್ಗದ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಬರುವ ಒಟ್ಟು ಗ್ರಾಮಗಳು	ಸರಾಸರಿ ಪ್ರಭಾವಿತ ಕುಟುಂಬಗಳು (ಸಂಖ್ಯೆ)	ಶೇಕಡಾ ವ್ಯಾಪ್ತಿ
35 - 200	103	114	100
201 - 500	64	165	50
501 - 1500	38	204	25
1501 - 3051	13	321	15
	218		

ಮೂಲ: ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆ, ಬೆಂಗಳೂರು ಮತ್ತು ಟೆಕ್ನಿಕಲ್ ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆ, ಬೆಂಗಳೂರು

158 ಮಾದರಿ ರಸ್ತೆ ಕಾಮಗಾರಿಗಳಿಗಾಗಿ ಸಂಪರ್ಕಿಸಲಾದ ಒಟ್ಟು ಕುಟುಂಬಗಳು 2545 ಆಗಿರುತ್ತವೆ. ಅಂತೆಯೇ, 16 ಮಾದರಿ ಸೇತುವೆ ಕಾಮಗಾರಿಗಳಿಗಾಗಿ ಸಂಪರ್ಕಿಸಲಾದ ಒಟ್ಟು ಕುಟುಂಬಗಳು 240 ಮತ್ತು 44 ಅಡಿ ಸೇತುವೆಗಳಿಗೆ 660 ಕುಟುಂಬಗಳು ಆಗಿರುತ್ತವೆ. ಈ ವಿಘಟನೆಯನ್ನು ಕೋಷ್ಟಕ 7.1.7 ರಲ್ಲಿ ನೀಡಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ 7.1.7: ರಸ್ತೆಗಳು, ಸೇತುವೆಗಳು ಮತ್ತು ಕಾಲುವೆಗಳಿಗಾಗಿ ಸಂಪರ್ಕಿಸಲಾದ ಕುಟುಂಬಗಳ ವಿವರಗಳು

ಕ್ರ. ಸಂ.	ವರ್ಷ	ರಸ್ತೆಗಳು		ಸೇತುವೆಗಳು		ಕಾಲುವೆಗಳು		ಒಟ್ಟು	
		ಒಟ್ಟು	ಉಲ್ಲೇಖ ನಿಯಮದ ಪ್ರಕಾರ ಮಾದರಿ (29%)	ಒಟ್ಟು	ಉಲ್ಲೇಖ ನಿಯಮದ ಪ್ರಕಾರ ಮಾದರಿ (100%)	ಒಟ್ಟು	ಉಲ್ಲೇಖ ನಿಯಮದ ಪ್ರಕಾರ ಮಾದರಿ (100%)	ಕಾಮಗಾರಿಗಳು	ಉಲ್ಲೇಖ ನಿಯಮದ ಪ್ರಕಾರ ಮಾದರಿ
1	2012-13	239	71	2	2	33	33	274	106
2	2013-14	163	47	3	3	0	0	166	50
3	2014-15	152	40	11	11	11	11	174	62
	ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆಯಿಂದ ಪೂರ್ಣಗೊಂಡ ಘಟಕವಾರು ಒಟ್ಟು ಕಾಮಗಾರಿಗಳು	554	158	16	16	44	44	614	218
	ಒಟ್ಟು ಸಂಪರ್ಕಿಸಲಾದ ಕುಟುಂಬಗಳು		2545		240		660		3445

ಮೂಲ: ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆ, ಬೆಂಗಳೂರು

ಇದಲ್ಲದೆ, ಪ್ರತಿ ಮಾದರಿ ಕುಟುಂಬದ ಸಾಮಾಜಿಕ ಹಿನ್ನೆಲೆ, ಲಿಂಗ, ಶಿಕ್ಷಣ, ಉದ್ಯೋಗ, ಕುಟುಂಬದ ಗಾತ್ರ, ಕೃಷಿ ಭೂಹಿಡುವಳಿ, ಇತರ ಉದ್ಯೋಗದ ಮೇಲೆ ಅವಲಂಬನೆ, ಆರೋಗ್ಯ ಸೌಲಭ್ಯಗಳು ಇತ್ಯಾದಿಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಅಭಿಪ್ರಾಯವನ್ನು ಹೊರಹೊಮ್ಮಿಸಲು ಕುಟುಂಬದ ಒಬ್ಬ ಮುಖ್ಯಸ್ಥರನ್ನು ಸಂಪರ್ಕಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಇದರನ್ವಯ, ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರ ಅಭಿಪ್ರಾಯ, ರಸ್ತೆಗಳು, ಸೇತುವೆಗಳು ಮತ್ತು ಕಾಲುವೆಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡ ನಬಾರ್ಡ್ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಅವರ ಗ್ರಹಿಕೆ ಮತ್ತು ಅಭಿಪ್ರಾಯಗಳನ್ನು ಪ್ರತ್ಯೇಕವಾಗಿ ಸಂಗ್ರಹಿಸಿ ವಿಶ್ಲೇಷಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಇದಲ್ಲದೆ, ಅಧ್ಯಯನದ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಒಳಗೊಂಡಿರುವ ಒಟ್ಟು 8 ವಲಯಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡ ವೃತ್ತದ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆಯನ್ನು ಮಾಡಲಾಗಿರುವುದನ್ನೂ ಸಹ ಗಮನಿಸಬಹುದಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರ ಅಭಿಪ್ರಾಯದ ವಿವರಗಳು ಮತ್ತು ಅವರ ಗ್ರಹಿಕೆಗಳನ್ನು ವಿಶ್ಲೇಷಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಈ ವಿವರಗಳನ್ನು ಮುಂದಿನ ಪ್ಯಾರಾಗಳಲ್ಲಿ ವಿವರಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಇ) ಮುಖ್ಯ ಭಾಗೀದಾರರು ಮತ್ತು ಪ್ರಮುಖ ಪ್ರೇಕ್ಷಕರು

1) ಮುಖ್ಯ ಭಾಗೀದಾರರು

ಈ ಅಧ್ಯಯನದ ಮುಖ್ಯ ಭಾಗೀದಾರರು ಈ ಕೆಳಗಿನಂತಿದ್ದಾರೆ

- ಕೃಷಿ ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮೀಣಾಭಿವೃದ್ಧಿಗಾಗಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಬ್ಯಾಂಕ್ (ನಬಾರ್ಡ್)
- ಗ್ರಾಮೀಣಾಭಿವೃದ್ಧಿ ಮತ್ತು ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಇಲಾಖೆ
- ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಎಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆ, ಗ್ರಾಮೀಣಾಭಿವೃದ್ಧಿ ಮತ್ತು ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಇಲಾಖೆ, ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರ

2) ಪ್ರಮುಖ ಪ್ರೇಕ್ಷಕರು

ಅಧ್ಯಯನದ ಪ್ರಮುಖ ಪ್ರೇಕ್ಷಕರು ಹಳ್ಳಿಗಳಲ್ಲಿನ ರೈತರು, ಹಳ್ಳಿಗಳಲ್ಲಿನ ಸಾರ್ವಜನಿಕರು, ಸಣ್ಣ ಅಂಗಡಿ ಮಾಲೀಕರು, ಶಿಕ್ಷಕರು, ಶಾಲೆಗೆ ಹೋಗುವ ಮಕ್ಕಳು (ಗಂಡು ಮತ್ತು ಹೆಣ್ಣು ಇಬ್ಬರೂ), ತರಕಾರಿ ಮಾರಾಟಗಾರರು, ಗ್ರಾಮದ ಹಾಲಿನ ಸಹಕಾರಿ ಸಂಘದ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು, ಗ್ರಾಮದ ಉದ್ಯಮಿಗಳು / ದಿನಸಿ ವ್ಯಾಪಾರಿಗಳು, ಅಧ್ಯಯನದ ಸಮಯದಲ್ಲಿಬರುವ 2/3/4 ಚಕ್ರಗಳ ವಾಹನ ಮಾಲೀಕರು, ಸಿವಿಲ್ ಗುತ್ತಿಗೆದಾರರು, ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ ನಿರ್ವಾಹಕರು / ಬಸ್ ಚಾಲಕರು, ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಬಸ್ ಚಾಲಕರು / ಡಿಪೋ ವ್ಯವಸ್ಥಾಪಕರು, ತರಕಾರಿ / ಹೂ ವ್ಯಾಪಾರಿಗಳು, ಖಾಸಗಿ ಚಿಕಿತ್ಸಾಲಯಗಳಲ್ಲಿ ಲಭ್ಯವಿರುವ ವೈದ್ಯರು / ದಾದಿಯರು ಅಥವಾ ಸರ್ಕಾರಿ ಆಸ್ಪತ್ರೆಗಳು, ಪ್ರವಾಸಿಗರು, ಅಂತಹ ಹಳ್ಳಿಗಳಲ್ಲಿರುವ ಸರ್ಕಾರಿ / ಖಾಸಗಿ ಉದ್ಯೋಗಿಗಳು, ಸೇವಾ ಪೂರೈಕೆದಾರರು ಮತ್ತು ಮಾರಾಟಗಾರರು, ಪಾತ್ರೆಗಳ ಮಾರಾಟಗಾರರು, ಪ್ಲಾಸ್ಟಿಕ್ ವಸ್ತು ಮಾರಾಟಗಾರರು, ಮನೆ ರಿಪೇರಿ ಮಾಡುವವರು (ಮೇಸನ್‌ಗಳು, ಎಲೆಕ್ಟ್ರಿಷಿಯನ್, ಕಾರ್ಪೆಂಟರ್, ಪೇಂಟರ್ ಇತ್ಯಾದಿ.) ಮೋಟಾರು ರಿಪೇರಿ ಮಾಡುವವರು, ಬೋರ್‌ವೆಲ್ ಏಜೆನ್ಸಿಗಳು / ಚಾಲಕರು, ಸ್ಥಳೀಯ ಲಾರಿ ಮಾಲೀಕರು / ಚಾಲಕರು, ಗ್ರಾಮ /

ಪ್ರದೇಶದ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಭೇಟಿ ಮಾಡುವ ಪೂಜಾ ಸ್ಥಳಗಳು ಮತ್ತು ಆಟೋರಿಕ್ಷಾ / ಟಂ ಟಂ ಚಾಲಕರು ಇತ್ಯಾದಿಯವರು.

ಎಫ್) ದತ್ತಾಂಶ ಸಂಗ್ರಹಣೆಗಾಗಿ ತಂತ್ರಗಳು ಮತ್ತು ಪರಿಕರಗಳು

ಕ್ಷೇತ್ರ ಭೇಟಿ ನೀಡುವಾಗ ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಸಂಗ್ರಹಿಸಲು, ಗ್ರಾಮ ಪಂಚಾಯತ್ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ, ಶಾಲಾ ಶಿಕ್ಷಕರು, ವೈದ್ಯರು / ದಾದಿಯರು, ರೈತರು, ವಾಹನ ಚಾಲಕರು, ಗ್ರಾಮ ಹೈನುಗಾರಿಕೆ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು, ಎಪಿಎಂಸಿ, ಸಣ್ಣ ಉದ್ಯಮಿಗಳು ಸೇರಿದಂತೆ ಗ್ರಾಮ ಪಂಚಾಯತಿ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ವಿವಿಧ ಭಾಗೀದಾರರೊಂದಿಗೆ ಕೇಂದ್ರೀ ಕೃತ ಗುಂಪು ಚರ್ಚೆ ನಡೆಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

- ಪ್ರತಿಯೊಂದು ರೀತಿಯ ಕಾಮಗಾರಿಗಳಿಗೆ ಅಂದರೆ ರಸ್ತೆ, ಸೇತುವೆ ಮತ್ತು ಕಾಲುಸೇತುವೆ ಕಾಮಗಾರಿಗಳಿಗೆ ಪ್ರತ್ಯೇಕವಾಗಿ ಎರಡು ರೀತಿಯ ರಚನಾತ್ಮಕ ನಮೂನೆಗಳನ್ನು (1) ಕುಟುಂಬದ ಮುಖ್ಯಸ್ಥರಿಂದ ಮತ್ತು ಸದಸ್ಯರಿಂದ ಅಭಿಪ್ರಾಯವನ್ನು ಪಡೆಯಲು ಕುಟುಂಬದ ವೇಳಾಪಟ್ಟಿಗಳು ಮತ್ತು (2) ಕ್ಷೇತ್ರ ಭೇಟಿಗಳ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಗ್ರಾಮದ ವಿವರಗಳನ್ನು ಪಡೆಯಲು ವಾಸ ಸ್ಥಳದ ನಮೂನೆಗಳನ್ನು (ಒಟ್ಟು 6 ವೇಳಾ ಪಟ್ಟಿಗಳು) ಉಪಯೋಗಿಸಲಾಗಿರುತ್ತವೆ.
- ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆಯ, ಕೃಷಿ ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮೀಣಾಭಿವೃದ್ಧಿಗಾಗಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಬ್ಯಾಂಕ್‌ನ ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು ಇತ್ಯಾದಿಗಳ ಅಧಿಕಾರಿಗಳೊಂದಿಗೆ ಆಳವಾದ ಸಂವಾದ ನಡೆಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.
- ಕುಟುಂಬದಲ್ಲಿನ ವ್ಯಕ್ತಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ, ಮುಖ್ಯ ಉದ್ಯೋಗ, ಇತರ ಆದಾಯಗಳಿಸುವ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳು ಇತ್ಯಾದಿಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಅಭಿಪ್ರಾಯವನ್ನು ಹೊರ ಹೊಮ್ಮಿಸಲು ವೈಯಕ್ತಿಕ ಕುಟುಂಬಗಳೊಂದಿಗೆ ಆಳವಾದ ಸಂವಹನ, ರಸ್ತೆ ಕಾಮಗಾರಿಗೂ ಮೊದಲು ಮತ್ತು ರಸ್ತೆ ರಚನೆಯ ನಂತರದ ಅವರ ವಾರ್ಷಿಕ ಆದಾಯಕ್ಕೆ ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಸಂಗ್ರಹವು ಸಂಬಂಧಿಸಿರುತ್ತದೆ.
- ರಸ್ತೆಗಳು, ಸೇತುವೆಗಳು ಮತ್ತು ಕಾಲುಸೇತುವೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣದ ಒಟ್ಟಾರೆ ಗುಣಮಟ್ಟ ಮತ್ತು ಅವು ಹೇಗೆ ಉಪಯುಕ್ತವಾಗಿರುತ್ತವೆ ಎಂಬುದರ ಕುರಿತು ಗ್ರಾಮಸ್ಥರ ಅಭಿಪ್ರಾಯಗಳನ್ನು ಸಂಗ್ರಹಿಸುವುದಾಗಿರುತ್ತದೆ.
- ಆಯಾ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿರುವ ಸಂಬಂಧಿತ ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆಯ ವಿಭಾಗದಿಂದ ಕಾಮಗಾರಿಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ವಿವರವಾದ ಯೋಜನಾ ವರದಿಯು ಸೇರಿದಂತೆ ಅಗತ್ಯವಾದ ಮಾಹಿತಿ ಅಂದರೆ, ಟೆಂಡರ್ ದಾಖಲೆ, ಕಾಮಗಾರಿಗಳ ಡ್ರಾಯಿಂಗ್ಸ್, ರಸ್ತೆ ಅಗಲ, ರಸ್ತೆ ಉದ್ದ ಇತ್ಯಾದಿಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿರುವ ಮಾಹಿತಿಯನ್ನು ಸಂಗ್ರಹಿಸುವುದು.
- ಒಟ್ಟು ಗುರಿಯಂತೆ ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದ, ಪ್ರಾರಂಭದಿಂದಲೂ ಪೂರ್ಣಗೊಂಡ ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದ ಮತ್ತು ಇತರ ವಿವರಗಳನ್ನು ಕಂಡು ಹಿಡಿಯಲು ನಬಾರ್ಡ್ ಅಧಿಕಾರಿಗಳೊಂದಿಗೆ ಚರ್ಚಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

- ಭೂ ಸಮಸ್ಯೆಗಳು ಮತ್ತು ಭೂಮಿಯನ್ನು ಸ್ವಾಧೀನ ಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳುವಾಗ ಎದುರಾದ ಯಾವುದೇ ಸಮಸ್ಯೆಗಳು ಮತ್ತು ಅಂತಹ ಸಮಸ್ಯೆಗಳನ್ನು ಪರಿಹರಿಸಲು ಅವು ಎಷ್ಟು ಉಪಯುಕ್ತವಾಗಿವೆ ಎಂಬುದರ ಕುರಿತು ಗ್ರಾಮಮಟ್ಟದ ಪಂಚಾಯತ್ ಅಧಿಕಾರಿಗಳೊಂದಿಗೆ ಚರ್ಚಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.
- ಈ ಸಮೀಕ್ಷಾ ತಂಡವನ್ನು ಕ್ಷೇತ್ರಕ್ಕೆ ನಿಯೋಜಿಸುವ ಮೊದಲು, ದತ್ತಾಂಶ ಸಂಗ್ರಹಕ್ಕಾಗಿ ಕರ್ನಾಟಕ ತಾಂತ್ರಿಕ ಸಲಹಾ ಸೇವಾ ಸಂಸ್ಥೆಯು ದ್ವಿಭಾಷಾ ಪ್ರಶ್ನಾವಳಿಗಳನ್ನು ಸಿದ್ಧ ಪಡಿಸಿತ್ತು. ಮಾಹಿತಿ ಪಡೆಯಲು ಸಮೀಕ್ಷೆ ತಂಡಕ್ಕೆ ಸೂಕ್ತ ತರಬೇತಿ ನೀಡಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.
- ಈ ಸಮೀಕ್ಷಾ ತಂಡವು ತಂಡದ ನಾಯಕ, ಇತರ ತಂಡದ ಸದಸ್ಯರು ಅಂದರೆ ಮೇಲ್ವಿಚಾರಕರು, ತನಿಖಾಧಿಕಾರಿಗಳು ಇವರನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿರುತ್ತದೆ. ಸಮೀಕ್ಷೆಯ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ವೈಯಕ್ತಿಕ ಕುಟುಂಬಗಳನ್ನು ಸಂಪರ್ಕಿಸಲು ಪುನರಾವರ್ತಿತ ಭೇಟಿಗಳನ್ನು (2 ರಿಂದ 3 ಬಾರಿ) ಮಾಡಲಾಗಿರುತ್ತದೆ ಏಕೆಂದರೆ ಅವುಗಳಲ್ಲಿ ಕೆಲವರು ಮೊದಲ ಭೇಟಿಯಲ್ಲಿ ಲಭ್ಯವಿರಲಿಲ್ಲ.
- ಯೋಜನೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಅನುಷ್ಠಾನ ಸಂಸ್ಥೆಗಳಿಂದ ಅನುಷ್ಠಾನಕ್ಕೆ ಸಮಯದ ಮಿತಿ, ನಿಧಿಗಳ ಹಂಚಿಕೆ, ಅನುಷ್ಠಾನ ಕಾರ್ಯ ವಿಧಾನ, ಯೋಜನೆಯ ಮೇಲ್ವಿಚಾರಣೆ, ಮೂರನೇ ವ್ಯಕ್ತಿಯ ಪರಿಶೀಲನೆ, ಚೆಕ್ ಅಳತೆ ಇತ್ಯಾದಿ. ಅಗತ್ಯ ಮಾಹಿತಿಯ ಸಂಗ್ರಹಣೆ ಮಾಡಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.
- ಕುಟುಂಬದ ನಮೂನೆಯಲ್ಲಿ ವೈಯಕ್ತಿಕ ಕುಟುಂಬಗಳ ಅಭಿಪ್ರಾಯವನ್ನು ಪಡೆಯುವುದು.
- ಗ್ರಾಮ ಪಂಚಾಯತ್ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಮತ್ತು ಇತರ ಸದಸ್ಯರಿಂದ ವಾಸಸ್ಥಳದ ನಮೂನೆಯಲ್ಲಿ ಗ್ರಾಮದ ವಿವರಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಮಾಹಿತಿಯನ್ನು ಪಡೆಯುವುದು.
- ಶಾಲಾ ಶಿಕ್ಷಕರು, ವೈದ್ಯರು, ವಾಹನ ಚಾಲಕರು, ಸಣ್ಣ ಅಂಗಡಿ ಮಾಲೀಕರು, ಎಪಿಎಂಸಿ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು, ಮಂಡಿ ವ್ಯಾಪಾರಿಗಳು, ಸ್ಥಳೀಯ ಸ್ಥಿರಾಸ್ತಿ ವಹಿವಾಟು ಏಜೆಂಟರು, ಕೈಗಾರಿಕಾ ಸಂಘಗಳು ಇತ್ಯಾದಿ ವಿವಿಧ ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರ ಅಭಿಪ್ರಾಯವನ್ನು ಪಡೆಯುವುದು.

--

ಅಧ್ಯಾಯ- 8

ಮೌಲ್ಯಮಾಪನದ ವೈಧಾನಿಕತೆ

ಮೌಲ್ಯಮಾಪನ ಕಾರ್ಯಗಳನ್ನು ನಡೆಸಲು ಮೌಲ್ಯಮಾಪನ ತಂಡವು ವಿವಿಧ ಪರಿಕರಗಳು ಮತ್ತು ಕಾರ್ಯ ವಿಧಾನಗಳನ್ನು ಅಳವಡಿಸಿ ಕೊಂಡಿರುತ್ತದೆ. ಅಧ್ಯಯನಕ್ಕಾಗಿ ಅನುಸರಿಸಿದ ವಿಧಾನವು ವಿಭಿನ್ನ ರೀತಿಯ ರಸ್ತೆ ಬಳಕೆದಾರರಿಂದ ಮತ್ತು ಇತರ ಮುಖ್ಯ ಭಾಗೀದಾರರಿಂದ ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆಗಳನ್ನು ಪಡೆಯುವುದನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿರುತ್ತದೆ. ಅಳವಡಿಸಿಕೊಂಡ ಮೌಲ್ಯಮಾಪನ ವಿಧಾನವನ್ನು ಈ ಕೆಳಗಿನಂತೆ ಪ್ರಸ್ತುತ ಪಡಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ:

8.1 ವೈಧಾನಿಕತೆ

- ಭಾಗವಹಿಸುವ ಕ್ರಮಗಳಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ಒಟ್ಟಾರೆ ಸಮಾಲೋಚನಾ ವಿಧಾನದೊಂದಿಗೆ ಈ ಅಧ್ಯಯನವನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಅತ್ಯುನ್ನತ ಗುಣಮಟ್ಟದ ಮಾನದಂಡಗಳಿಗೆ ಬದ್ಧವಾಗಿರಲು ಪ್ರಯತ್ನಗಳು ನಡೆಸಲಾಗಿದ್ದು, ಈ ನಿಯೋಜನೆಯಡಿಯಲ್ಲಿ ನಿರೀಕ್ಷಿಸಲಾದ ವಿತರಣಾ ಸಾಮಗ್ರಿಗಳ ಗುಣಮಟ್ಟವನ್ನು ದೃಢೀಕರಿಸಲು ಮೌಲ್ಯಮಾಪನ ನಿರೀಕ್ಷೆಗಳನ್ನು ಪೂರೈಸಲು ಎಲ್ಲಾ ಸಮಯದಲ್ಲೂ ಪ್ರಯತ್ನಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.
- ಪ್ರಾಥಮಿಕ ಮಾಹಿತಿಯನ್ನು ಪಡೆದುಕೊಳ್ಳಲು ಪರಿಮಾಣಾತ್ಮಕ ಮತ್ತು ಗುಣಾತ್ಮಕ ವಿಧಾನಗಳ ಪರಸ್ಪರ ಪ್ರದರ್ಶನವನ್ನು ಅಳವಡಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ ರಸ್ತೆ ತಪಾಸಣೆ, ಮನೆಯ ಭೇಟಿಗಳು, ಸಂದರ್ಶನ ವಿಧಾನ ಮತ್ತು ಆಳವಾದ ಸಂವಹನಗಳಂತಹ ಪ್ರಮುಖ ಕ್ರಮಬದ್ಧ ಅಗತ್ಯತೆಗಳು ಅಂದರೆ ಯೋಜನೆಯ ಫಲಾನುಭವಿಗಳ ಅನುಭವಗಳು ಮತ್ತು ಗ್ರಹಿಕೆಗಳನ್ನು ಗ್ರಾಮಸ್ಥರು ಮತ್ತು ಇತರ ರಸ್ತೆ ಬಳಕೆದಾರರು, ಹಾಗೆಯೇ ಇತರ ಪ್ರಮುಖ ಭಾಗೀದಾರರಿಂದ ಪಡೆಯಲು ಹತೋಟಿಯನ್ನು ಸಾಧಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.
- ವೈಯಕ್ತಿಕ ಕುಟುಂಬಗಳಿಂದ ಹೊರ ಹೊಮ್ಮಿದ ಅಭಿಪ್ರಾಯಗಳು ಈ ಕೆಳಗಿನವುಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿರುತ್ತವೆ: ಜಮೀನಿನ ವ್ಯಾಪ್ತಿ, ನೀರಾವರಿ ಭೂಮಿ, ಬೆಳೆ ಮಾದರಿ, ಬೆಳೆ ಮಾದರಿಯ ಬದಲಾವಣೆ, ಪ್ರಸ್ತುತ ಭೂಬಳಕೆ ಮತ್ತು ಹಿಂದಿನ ಭೂ ಬಳಕೆಯ ಮಾದರಿ, ವಾಹನಗಳ ಮಾಲೀಕತ್ವ, ಪ್ರಾಣಿಗಳ ಮಾಲೀಕತ್ವ, ಕುರಿ, ಮೇಕೆ, ಎಮ್ಮೆಗಳು ಇತ್ಯಾದಿಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿರುತ್ತದೆ. ಕೃಷಿಯಲ್ಲಿ ಸುಧಾರಿತ ಗೊಬ್ಬರ ಮತ್ತು ಬೀಜಗಳ ಅಳವಡಿಕೆ, ಮುಖ್ಯ ಉದ್ಯೋಗ, ವಾರ್ಷಿಕ ಆದಾಯ, ವಾರ್ಷಿಕ ಕೆಲಸದ ದಿನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ, ಕೆಲಸದ ಸ್ಥಳ, ಕೆಲಸದ ಸ್ಥಳದ ಅಂತರವು ವಾಸ ಸ್ಥಾನದ ಹೊರಗಿದ್ದರೆ. ಪ್ರಯಾಣದ ಸಮಯ, ಪ್ರಯಾಣದ ವಿಧಾನ, ಕುಟುಂಬ ಸದಸ್ಯರ ಇತರ ಉದ್ಯೋಗ ವಿವರಗಳು, ಗ್ರಾಮದಲ್ಲಿನ ಆರೋಗ್ಯ ಸೌಲಭ್ಯಗಳು ಮತ್ತು ಮಗುವಿನ ಮರಣ ದರ ಮತ್ತು ತಾಯಿಯ ಮರಣ ದರ ವಿವರಗಳು, ಶಿಕ್ಷಣ ಸೌಲಭ್ಯಗಳ ಶಿಕ್ಷಣ ಸೌಲಭ್ಯಗಳು, ಒಟ್ಟಾರೆ ಆದಾಯ ಬದಲಾವಣೆ ಇತ್ಯಾದಿಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿರುತ್ತವೆ.
- ಗುಣಾತ್ಮಕ ವಿಧಾನ ದಡಿಯಲ್ಲಿ, 218 ಮಾದರಿ ಹಳ್ಳಿಗಳ (1 ಗ್ರಾಮ / ಕಾಮಗಾರಿ) ವಾಸಸ್ಥಳದ ವಿವರಗಳನ್ನು ಪಡೆಯಲು 218 ಕೇಂದ್ರೀಕೃತ ಗುಂಪು ಚರ್ಚೆಗಳನ್ನು ನಡೆಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ, ಆಯಾ ಗ್ರಾಮಗಳಲ್ಲಿ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು

ಜಾರಿಗೆ ತರಲಾಗಿದ್ದು, ರಸ್ತೆಯ ಪ್ರಮುಖ ಅಂಶಗಳ ಕುರಿತು ಒಳ ನೋಟಗಳನ್ನು ಪಡೆಯಲು ವೈಯಕ್ತಿಕ ಕುಟುಂಬಗಳೊಂದಿಗೆ 3545 ಆಳವಾದ ಸಂದರ್ಶನಗಳನ್ನು ನಡೆಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

- ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಆರು ಬಗೆಯ ರಚನಾತ್ಮಕ ಸಂದರ್ಶನ ವೇಳಾ ಪಟ್ಟಿಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ, ಅದರಲ್ಲಿ ಎರಡು ಮನೆಗಳು ರಸ್ತೆಗಳು, ಸೇತುವೆಗಳು ಮತ್ತು ಕಾಲುವೆಗಳಿಗೆ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಕುಟುಂಬಗಳಿಂದ ಅಭಿಪ್ರಾಯವನ್ನು ಪಡೆದುಕೊಳ್ಳಲು ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮ ಪಂಚಾಯಿತಿ ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿಂದ ಆಯಾ ವಾಸಸ್ಥಳದ ವಿವರಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಮಾಹಿತಿಯನ್ನು ಪಡೆದುಕೊಳ್ಳಲು ಇನ್ನೂ ಒಂದು ವೇಳಾ ಪಟ್ಟಿಯನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ನಿಜವಾದ ಕ್ಷೇತ್ರದ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿ ಬಳಸುವ ಮೊದಲು ಇವುಗಳನ್ನು ಮೊದಲೇ ಪರೀಕ್ಷಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಗುಣಾತ್ಮಕ ಅಧ್ಯಯನದ ಉದ್ದೇಶಕ್ಕಾಗಿ, ಕೇಂದ್ರೀಕೃತ ಗುಂಪು ಚರ್ಚೆಗಳನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳಲು ಪ್ರಶ್ನೆ ಮಾರ್ಗದರ್ಶಿಯನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಆಳವಾದ ಸಂದರ್ಶನಗಳನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳುವ ಉದ್ದೇಶಕ್ಕಾಗಿ, ಸೂಕ್ತವಾದ ಪರಿಶೀಲನಾ-ಪಟ್ಟಿಯನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಪರಿಮಾಣಾತ್ಮಕ ದತ್ತಾಂಶದ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆಯನ್ನು ಸೂಕ್ತ ಸಂಖ್ಯಾ ಶಾಸ್ತ್ರೀಯ ವಿಧಾನಗಳನ್ನು ಬಳಸಿ ನಡೆಸಲಾಗಿದ್ದು, ಆರು ರಚನಾತ್ಮಕ ಸಂದರ್ಶನ ನಮೂನೆಗಳ ಪ್ರತಿಗಳನ್ನು ಅನುಬಂಧ - 1 ರಿಂದ 6 ರಲ್ಲಿ ಲಗತ್ತಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.
- ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯ ಘೋಷ್ವಾರೆಯನ್ನು ಕೋಷ್ಟಕ 8.1 ರಲ್ಲಿ ನೀಡಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ 8.1: ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯ ಘೋಷ್ವಾರ

ಕ್ರಮ ಸಂಖ್ಯೆ	ವಿವರಗಳು	ಉಲ್ಲೇಖ ನಿಯಮದ ಪ್ರಕಾರ ನಿಗದಿ ಪಡಿಸಿದ ಮಾದರಿ ಗಾತ್ರ	ಒಳಗೊಂಡ ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರು	ಶೇಕಡಾ ವ್ಯಾಪ್ತಿ
1	ಕುಟುಂಬದ ವಿವರಗಳು	77 ತಾಲ್ಲೂಕುಗಳಲ್ಲಿ ಬರುವ 218 ಕಾಮಗಾರಿಗಳ ತಪಾಸಣೆಯ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ನಿರ್ದಿಷ್ಟವಾದ ಒಂದು ಅಥವಾ ಕೆಲವು ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ಪ್ರಕರಣಗಳಲ್ಲಿ ಎರಡು ಗ್ರಾಮಗಳ ಕನಿಷ್ಠ ಶೇಕಡಾ 10 ರಷ್ಟು ಕುಟುಂಬಗಳನ್ನು ವ್ಯಾಪ್ತಿಗೆ ಒಳಪಡಿಸ ಬೇಕಾಗಿರುತ್ತದೆ	ಇದರ ಅರ್ಥ ಒಂದು ಅಥವಾ ಎರಡು ಹಳ್ಳಿಗಳಿಗೆ ಸರಾಸರಿ 15 ರಿಂದ 20 ಕುಟುಂಬಗಳನ್ನು (ಕೆಲವು ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ಕಾಮಗಾರಿಗಳಿಗೆ) ಒಳಗೊಳ್ಳಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಒಟ್ಟು 3445 ಸಂಖ್ಯೆಯ ವೈಯಕ್ತಿಕ ಕುಟುಂಬಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಳ್ಳಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.	ಮಾದರಿ ವ್ಯಾಪ್ತಿ
2	ವಾಸಸ್ಥಳದ ವಿವರಗಳು	ಒಂದು ಕಾಮಗಾರಿಗೆ ಒಂದು ಗ್ರಾಮ		ಮಾದರಿ ವ್ಯಾಪ್ತಿ

- ಗುಣಾತ್ಮಕ ಅಧ್ಯಯನದ ಉದ್ದೇಶಕ್ಕಾಗಿ, (i) ವೈಯಕ್ತಿಕ ಕುಟುಂಬಗಳಿಗೆ, () ಅಭಿಪ್ರಾಯವನ್ನು ಹೊರ ಹೊಮ್ಮಿಸಲು ವಾಸಸ್ಥಳದ ಕುಟುಂಬಗಳಿಗೆ ಪ್ರತ್ಯೇಕವಾಗಿ ಪ್ರಶ್ನೆ ಮಾರ್ಗದರ್ಶಿಯನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಪರಿಮಾಣಾತ್ಮಕ ದತ್ತಾಂಶದ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆಯನ್ನು ಸೂಕ್ತ ಸಂಖ್ಯಾ ಶಾಸ್ತ್ರೀಯ ವಿಧಾನಗಳನ್ನು ಬಳಸಿ ನಡೆಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.
- ಈ ವಿವರವಾದ ಮೌಲ್ಯಮಾಪನವು ರಸ್ತೆ/ ಸೇತುವೆ/ ಕಾಲುವೆ ಯೋಜನೆಗಳ ಅನುಷ್ಠಾನದ ಪ್ರಸ್ತುತ ಹಂತವನ್ನು ದಾಖಲಿಸುವುದು, ಫಲಾನುಭವಿಗಳೊಂದಿಗೆ ಕೇಂದ್ರೀಕೃತ ಗುಂಪು ಚರ್ಚೆಗಳನ್ನು ನಡೆಸುವುದು ಮತ್ತು ಅದರ ಯಶಸ್ಸನ್ನು ನಿರ್ಣಯಿಸಲು ರಚನಾತ್ಮಕ ಪ್ರಶ್ನೆಗಳ ಸಮೀಕ್ಷೆಯನ್ನು ಪ್ರಚಾರ ಪಡಿಸುವುದು ಆಗಿರುತ್ತದೆ.

- ಎರಡೂ ಪ್ರಕರಣಗಳಲ್ಲಿ ಭರ್ತಿ ಮಾಡಿದ ಪ್ರಶ್ನಾವಳಿಗಳನ್ನು ಕರ್ನಾಟಕ ತಾಂತ್ರಿಕ ಸಲಹಾ ಸೇವಾ ಸಂಸ್ಥೆಯ ತಂಡವು ಅದರ ಸಂಪೂರ್ಣತೆಗಾಗಿ ಪರಿಶೀಲಿಸಿರುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಎಲ್ಲೆಲ್ಲಿ ಅಂತರಗಳು ಕಂಡು ಬರುತ್ತದೆಯೋ ಅದೇ ಅಂತರವನ್ನು ತುಂಬಲು ಮರು ಕಳುಹಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.
- ಪ್ರಶ್ನಾವಳಿಗಳ ಅಂತಿಮ ಆ ವೃತ್ತಿಯನ್ನು ವಿವಿಧ ಮಧ್ಯಸ್ಥಗಾರರಿಂದ ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಸಂಗ್ರಹಿಸಲು ಬಳಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.
- ನಬಾರ್ಡ್‌ನ ಅಧಿಕಾರಿಗಳೊಂದಿಗೆ ಆರಂಭಿಕ ಚರ್ಚೆಗಳು (ಮುಖ್ಯ ಕಚೇರಿ / ಜಿಲ್ಲಾ ಕಚೇರಿ ಎರಡರಲ್ಲಿಯೂ), ಪಂಚಾಯತ್ ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆಯ (ಮುಖ್ಯ ಕಚೇರಿ / ಜಿಲ್ಲಾ ಕಚೇರಿ ಎರಡರಲ್ಲಿಯೂ), ಇತ್ಯಾದಿ. ನಡೆಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.
- ಆಯಾ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಗ್ರಾಮ / ಗ್ರಾಮ ಪಂಚಾಯಿತಿ ಅಧಿಕಾರಿಗಳೊಂದಿಗೆ ಚರ್ಚಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.
- ಸಂಬಂಧಿತ ಹೆದ್ದಾರಿ ಎಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ / ಇಂಡಿಯನ್ ರೋಡ್ ಕಾಂಗ್ರೆಸ್ / ಗ್ರಾಮೀಣಾಭಿವೃದ್ಧಿ ಮತ್ತು ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಇಲಾಖೆ / ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆ / ನಬಾರ್ಡ್, ಇತ್ಯಾದಿ ಅಧಿಕಾರಿಗಳೊಂದಿಗೆ ಚರ್ಚೆ ನಡೆಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.
- ಒಂದು ಕಿಮೀ ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಾಣದಲ್ಲಿ, ಆಡಳಿತಾತ್ಮಕ ಅನುಮೋದನೆಗಾಗಿ ತೆಗೆದುಕೊಂಡ ಸರಾಸರಿ ಸಮಯ ತಲಾ ಕಿಮೀ ರಸ್ತೆಗೆ ತಗುಲಿದ ವೆಚ್ಚ, ಸೇತುವೆ ಮತ್ತು ಕಾಲುವೆ, ಇತ್ಯಾದಿಗಳ ತಲಾ ಸರಾಸರಿ ವೆಚ್ಚ ಇವುಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ನಬಾರ್ಡ್ / ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆಯಿಂದ ಸಂಬಂಧಿತ ದತ್ತಾಂಶ / ಯೋಜನೆಯ ವಿವರಗಳನ್ನು ಸಂಗ್ರಹಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.
- ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸುವಾಗ ರಸ್ತೆಗಳ ಉದ್ದ/ ಅಗಲವನ್ನು ನಿಗದಿತವಾಗಿ ಅನುಸರಿಸಲಾಗಿದೆಯೆ ಎಂದು ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆಯ ಅಧಿಕಾರಿಗಳೊಂದಿಗೆ ಚರ್ಚಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.
- ವಿವರವಾದ ಪ್ರಾಜೆಕ್ಟ್ ವರದಿಗಳು, ಟೆಂಡರ್ ದಾಖಲೆಗಳು, ರಸ್ತೆ ರೇಖಾ ಚಿತ್ರಗಳು, ಸೇತುವೆ ರೇಖಾ ಚಿತ್ರಗಳು ಮತ್ತು ಕಾಲುವೆ ರೇಖಾ ಚಿತ್ರಗಳು ಇತ್ಯಾದಿಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಪ್ರಮುಖ ದಾಖಲೆಗಳಿಗೆ ಉಲ್ಲೇಖ.
- ಯೋಜನೆಗಳ ಮಂಜೂರಾತಿಗಾಗಿ ನಬಾರ್ಡ್ ಮಾರ್ಗಸೂಚಿಗಳು, ಗುಣಮಟ್ಟದ ಅಂಶಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಇಂಡಿಯನ್ ರೋಡ್ ಕಾಂಗ್ರೆಸ್ ವಿಶೇಷಣಗಳು ಇತ್ಯಾದಿಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ವಿವರಗಳಿಗೆ ಉಲ್ಲೇಖಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.
- ಪ್ರಶ್ನಾವಳಿಯಲ್ಲಿ ಸೂಕ್ತವಾದ ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರಿಂದ ಸಂಗ್ರಹಿಸಿದ ದತ್ತಾಂಶವನ್ನು ಸೂಕ್ತ ಸಂಖ್ಯಾಶಾಸ್ತ್ರೀಯ ತಂತ್ರಗಳನ್ನು ಬಳಸಿ ವಿಶ್ಲೇಷಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ನಬಾರ್ಡ್, ಪಂಚಾಯತ್‌ರಾಜ್ ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆ ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮ ಪಂಚಾಯತ್ ಅಧಿಕಾರಿಗಳೊಂದಿಗಿನ ಸಂವಹನ / ಚರ್ಚೆಗಳ ಹೊರತಾಗಿ ಪ್ರಾಥಮಿಕ ಮತ್ತು ದ್ವಿತೀಯಕ ದತ್ತಾಂಶಗಳಿಗೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಒತ್ತನ್ನು ನೀಡಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ದತ್ತಾಂಶದ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆಯ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ, ಅಧ್ಯಯನದ

ಎಲ್ಲಾ ಉಲ್ಲೇಖ ನಿಯಮಗಳಿಗೆ / ಉದ್ದೇಶಗಳಿಗೆ ಉತ್ತರಿಸಲು ವರದಿಯನ್ನು ಸಿದ್ಧ ಪಡಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಸೂಕ್ತ ಶಿಫಾರಸ್ಸುಗಳನ್ನು ನೀಡಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಈ ವರದಿಯಲ್ಲಿ ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಮತ್ತು ವೀಕ್ಷಣೆಗಳನ್ನು ಸಂಗ್ರಹಿಸಲಾಗಿದ್ದು ಈ ವರದಿಯನ್ನು ತಯಾರಿಸಲು ದತ್ತಾಂಶವನ್ನು ಮೌಲ್ಯೀಕರಿಸಿ ವಿಶ್ಲೇಷಿಸಲಾಗಿದೆ.

8.2 ಮೌಲ್ಯಮಾಪನ ಪ್ರಶ್ನೆಗಳು

ಮೌಲ್ಯಮಾಪನ ಅಧ್ಯಯನದ ಭಾಗವಾಗಿ 16 ಮೌಲ್ಯಮಾಪನ ಪ್ರಶ್ನೆಗಳನ್ನು ಚರ್ಚಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಚರ್ಚೆಗಳು ಅಧ್ಯಯನದ ಭಾಗವಾಗಿ ಯೋಜನೆಯ ಆವಿಷ್ಕಾರಗಳನ್ನು ಪ್ರತಿಬಿಂಬಿಸುತ್ತವೆ. ಸಮೀಕ್ಷೆಯ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಪ್ರತಿ ಫಲನಗಳು/ ಉತ್ತರಗಳೊಂದಿಗೆ ಮೌಲ್ಯಮಾಪನ ಪ್ರಶ್ನೆಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯನ್ನು ವರದಿಯ ಅಧ್ಯಾಯ - 10 ರ ಮೂಲಕ ಪ್ರಸ್ತುತ ಪಡಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ.

--

ಅಧ್ಯಾಯ - 9

ದತ್ತಾಂಶ ಸಂಗ್ರಹಣೆ ಮತ್ತು ವಿಶ್ಲೇಷಣೆ

9.1 ದತ್ತಾಂಶ ಸಂಗ್ರಹಣೆ ಮತ್ತು ಮೂಲಗಳು

ಅಧ್ಯಯನದ ದತ್ತಾಂಶ ಮತ್ತು ಮಾಹಿತಿ ಮೂಲಗಳು ಹೀಗಿವೆ:

(ಎ) ಪ್ರಾಥಮಿಕ ದತ್ತಾಂಶ

- ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಕೃಷಿ ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮೀಣಾಭಿವೃದ್ಧಿ ಬ್ಯಾಂಕ್
- ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಎಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ವಿಭಾಗದ ಮುಖ್ಯ ಕಚೇರಿ, ಆಯಾ ಪ್ರದೇಶಗಳ ಜಿಲ್ಲಾ ಮತ್ತು ತಾಲ್ಲೂಕು ಕಚೇರಿಗಳು
- ಆಯಾ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಸ್ಥಳೀಯ ಗ್ರಾಮ ಪಂಚಾಯತಿ ಕಚೇರಿಗಳು
- ಹೆದ್ದಾರಿ ಎಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ವಿಭಾಗ
- ಇಂಡಿಯನ್ ರೋಡ್ ಕಾಂಗ್ರೆಸ್

(ಬಿ) ದ್ವಿತೀಯ ದತ್ತಾಂಶ

ದ್ವಿತೀಯ ದತ್ತಾಂಶವು ದ್ವಿತೀಯಕ ಮಾಹಿತಿಯನ್ನು ಆಧರಿಸಿರುತ್ತವೆ ಅಂದರೆ ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಪ್ರಕಟವಾದ ದತ್ತಾಂಶ ಮತ್ತು ಇದನ್ನು ಅಧ್ಯಯನಕ್ಕೆ ಬಳಸಿಕೊಳ್ಳಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

9.2 ದತ್ತಾಂಶ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆ

ಆಯಾ ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರಿಂದ ಪ್ರಶ್ನಾವಳಿಗಳಲ್ಲಿ ಸಂಗ್ರಹಿಸಿದ ದತ್ತಾಂಶವನ್ನು ಸಂಖ್ಯಾಶಾಸ್ತ್ರೀಯ ತಂತ್ರವನ್ನು ಬಳಸಿಕೊಂಡು ವಿಶ್ಲೇಷಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಕ್ಷೇತ್ರ ಮಟ್ಟದಿಂದ ಸಂಗ್ರಹಿಸಿದ ದತ್ತಾಂಶವನ್ನು ಪರಿಶೀಲಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಮೌಲ್ಯೀಕರಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ದತ್ತಾಂಶ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆಯಲ್ಲಿ ಒಳಗೊಂಡಿರುವ ವಿಭಿನ್ನ ಹಂತಗಳು ಹೀಗಿವೆ:

- ಸಂಪೂರ್ಣತೆ ಮತ್ತು ನಿಖರತೆಗಾಗಿ ದತ್ತಾಂಶವನ್ನು ಕ್ರಮಬದ್ಧಗೊಳಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ
- ದತ್ತಾಂಶ ಬೇರ್ಪಡಿಕೆ ಮತ್ತು ಗುಂಪು ಮಾಡುವುದು
- ದತ್ತಾಂಶ ದಾಖಲು ಮತ್ತು ಸಂಸ್ಕರಣೆ
- ಅನುಮಾನಗಳನ್ನು ಸೆಳೆಯಲು ಅಗತ್ಯವಿರುವ ದತ್ತಾಂಶದ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆ
- ವಿಶ್ಲೇಷಿಸಲಾದ ದತ್ತಾಂಶವನ್ನು ವಿವಿಧ ಪರಿಕರಗಳು, ಪೈಚಾರ್ಟ್, ಅನುಪಾತಗಳು, ಶೇಕಡಾವಾರು ಮತ್ತು ಇತರ ಹಣಕಾಸು ಮತ್ತು ಸಂಖ್ಯಾ ಶಾಸ್ತ್ರೀಯ ಸಾಧನಗಳನ್ನು ಬಳಸಿ ಈ ವರದಿಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಸ್ತುತ ಪಡಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

--

ಅಧ್ಯಾಯ-10

ಮೌಲ್ಯಮಾಪನ ಪ್ರಶ್ನೆಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿನ

ಶೋಧನೆಗಳು

ಮೌಲ್ಯಮಾಪನ ಅಧ್ಯಯನದ ಭಾಗವಾಗಿ 16 ಮೌಲ್ಯಮಾಪನ ಪ್ರಶ್ನೆಗಳನ್ನು ಚರ್ಚಿಸಬೇಕಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಚರ್ಚೆಗಳು ಅಧ್ಯಯನದ ಭಾಗವಾಗಿ ಈ ಕೆಳಗಿನಂತೆ ಯೋಜನೆಯ ಶೋಧನೆಗಳನ್ನು ಪ್ರತಿಬಿಂಬಿಸುತ್ತವೆ:

10.1 ಈ ಯೋಜನೆಯಡಿ ಕಾಮಗಾರಿಗಳ ಆಯ್ಕೆಗೆ ಯಾವುದೇ ಕ್ರೋಡೀಕರಿಸಿದ ಮಾನದಂಡಗಳನ್ನು ಅನುಸರಿಸಲಾಗಿದೆಯೇ? ಹೌದು ಎಂದಾದರೆ, ಅದು ಪಾರದರ್ಶಕ, ನ್ಯಾಯಯುತ ಮತ್ತು ನ್ಯಾಯ ಸಮ್ಮತವೇ? ಪ್ರಮಾಣಿತ ಹಂಚಿಕೆಯನ್ನು ನಬಾರ್ಡ್ ನಿಗದಿಪಡಿಸಿದ ನಂತರ ಇದಕ್ಕೆ ಅಗತ್ಯ ಆಧಾರಿತ ಅಥವಾ ಸಂಪನ್ಮೂಲ ಆಧಾರಿತ ಆಯ್ಕೆಯ ಅಗತ್ಯವಿದೆಯೇ? ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ಅನುಸರಿಸಬೇಕಾದ ಕಾಮಗಾರಿಗಳ ಆಯ್ಕೆಯ ಮಾನದಂಡಗಳು ಯಾವುವು?

ಎ) ಈ ಯೋಜನೆಯಡಿ ಕಾಮಗಾರಿಗಳ ಆಯ್ಕೆಯಲ್ಲಿ ಕ್ರೋಡೀಕರಿಸಿದ ಮಾನದಂಡಗಳು

ಗ್ರಾಮೀಣ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಧಿಯ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಸುಧಾರಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ, ಇದನ್ನು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಕೃಷಿ ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮೀಣಾಭಿವೃದ್ಧಿ ಬ್ಯಾಂಕ್ ಸ್ಥಾಪಿಸಿರುತ್ತದೆ. ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ, ಈ ಯೋಜನೆಯಡಿಯಲ್ಲಿ ಕಾಮಗಾರಿಗಳ ಆಯ್ಕೆಯಲ್ಲಿ ಕ್ರೋಡೀಕರಿಸಿದ ಮಾನದಂಡಗಳನ್ನು ಅನುಸರಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ:

- ಸುಧಾರಣೆಗಾಗಿ ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಲಾದ ರಸ್ತೆ / ಸೇತುವೆ / ಕಾಲುವೆ ಇವುಗಳು ಜಿಲ್ಲಾ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ ಯೋಜನೆಯಂತೆ ಇರಬೇಕು.
- ಕಾಮಗಾರಿಗಳು ಅನೇಕ ಹಳ್ಳಿಗಳನ್ನು ಮತ್ತು / ಅಥವಾ ಕೃಷಿ ಉತ್ಪನ್ನಗಳ ಮಾರುಕಟ್ಟೆಗಳನ್ನು ಸಂಪರ್ಕಿಸುವಂತೆ ಇರಬೇಕು.
- ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದವು ಕನಿಷ್ಠ 1.00 ಕಿ.ಮೀ. ಇರಬೇಕು.
- ರಸ್ತೆ ಕಾಮಗಾರಿಯು ಗ್ರಾಮ ಸಂಪರ್ಕದ ಉದ್ದೇಶವನ್ನು ಸಾಧಿಸಬೇಕು.
- ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಗ್ರಾಮ ರಸ್ತೆ ಎಂದು ಗುರುತಿಸಿರಬೇಕು.

ಮೇಲಿನದನ್ನು ಖಚಿತ ಪಡಿಸಿಕೊಂಡ ನಂತರ, ನಬಾರ್ಡ್ ಅನುಮೋದನೆಯನ್ನು ನೀಡುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ತಿಳಿಸುತ್ತದೆ. ನಂತರ ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆಯ ಆಯಾ ವಿಭಾಗಗಳಿಂದ ಕಾರ್ಯಗತಗೊಳಿಸಲು ನಬಾರ್ಡ್ ಅನುಮೋದಿಸಿದ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಆಡಳಿತಾತ್ಮಕ ಅನುಮೋದನೆಯನ್ನು ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರವು ನೀಡುತ್ತದೆ.

ಬಿ) ಆಯ್ಕೆಯಲ್ಲಿ ಪಾರದರ್ಶಕತೆ

ಸರ್ಕಾರದ ಅನುಮೋದನೆಗೆ ಕಳುಹಿಸುವ ಮೊದಲು ಕಾಮಗಾರಿಗಳ ಆಯ್ಕೆಯಲ್ಲಿ ಪಾರದರ್ಶಕತೆಯನ್ನು ಅನುಸರಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ. ಇಲಾಖೆಯ ಅವಶ್ಯಕತೆಗಳಿಗೆ ಅನುಗುಣವಾಗಿ, ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಇಲಾಖೆಗಳಿಂದ ಕಾಮಗಾರಿಗಳನ್ನು/ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಆಯ್ಕೆ ಮಾಡಲಾಗುತ್ತದೆ. ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರದ ಸಂಪುಟ ಉಪ ಸಮಿತಿಯ ವಿವಿಧ ಇಲಾಖೆಗಳಿಗೆ ಹಣವನ್ನು ಹಂಚಿಕೆಮಾಡುತ್ತದೆ. ಈ ಹಣವನ್ನು ಹಣಕಾಸು ಇಲಾಖೆಯು ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಇಲಾಖೆಗಳಿಗೆ ಬಿಡುಗಡೆ ಮಾಡುತ್ತದೆ. ಕಾಮಗಾರಿಗಳ ಆಯ್ಕೆಗಾಗಿ ನಬಾರ್ಡ್‌ನ ಐದು ಮಾನದಂಡಗಳನ್ನು ಅನುಸರಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ. ರಸ್ತೆ, ಸೇತುವೆ ಅಥವಾ ಕಾಲುವೆ ಎಂಬುದಾಗಿ ಪ್ರತಿಯೊಂದು ರೀತಿಯ ಕಾಮಗಾರಿಗಳಿಗೆ ಸೂಕ್ತ ಸಂಕೇತಗಳನ್ನು ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆಯೊಂದಿಗೆ ಸಮಾಲೋಚಿಸಿ ನಬಾರ್ಡ್‌ನಿಂದ ಒಂದು ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಒಂದು ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ಕಾಮಗಾರಿಯನ್ನು ಕಾರ್ಯಗತಗೊಳಿಸಲು, ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆಯ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ವಿಭಾಗ / ಉಪ ವಿಭಾಗ ಕಚೇರಿಯಿಂದ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ.

ಏ) ಮಾನದಂಡಗಳ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಆಯ್ಕೆ ಮಾಡಲಾದ ಕಾಮಗಾರಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ (1) ಅಗತ್ಯ ಆಧಾರಿತ ಅಥವಾ (2) ಸಂಪನ್ಮೂಲ ಆಧಾರಿತ ಆಯ್ಕೆಯೇ?

ಕಾಮಗಾರಿಗಳನ್ನು ಆಯ್ಕೆ ಮಾಡುವಾಗ ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆಯು ಅಂತಹ ಕಾಮಗಾರಿಗಳ ಅಗತ್ಯತೆ ಮತ್ತು ಸಂಪನ್ಮೂಲ ಎರಡನ್ನೂ ಪರಿಗಣಿಸುತ್ತದೆ. ಕ್ಷೇತ್ರ ಸಮೀಕ್ಷೆಯ ಸಮಯದಲ್ಲಿ, ರಾಜ್ಯದಾದ್ಯಂತ 8 ವಲಯಗಳು, 16 ಜಿಲ್ಲೆಗಳು/ 21 ವಿಭಾಗಗಳ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಬರುವ ಗ್ರಾಮಗಳಲ್ಲಿ 158 ರಸ್ತೆಗಳು, 16 ಸೇತುವೆಗಳು ಮತ್ತು 44 ಕಾಲುವೆಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡ ಒಟ್ಟು 218 ಕಾಮಗಾರಿಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿರುತ್ತವೆ. ವಿವರಗಳನ್ನು ಕೋಷ್ಟಕ 10.1.1. ರಲ್ಲಿ ನೀಡಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ 10.1.1: ವಿಭಾಗವಾರು (1) ಅಗತ್ಯ ಆಧಾರಿತ ಅಥವಾ (2) ಸಂಪನ್ಮೂಲ ಆಧಾರಿತ ಮಾನದಂಡಗಳ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಆಯ್ಕೆ ಮಾಡಲಾದ ಕಾಮಗಾರಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ

ಕ್ರಮ ಸಂಖ್ಯೆ	ವೃತ್ತದ ಹೆಸರು	ಪ್ರತಿ ವೃತ್ತದಡಿ ಬರುವ ಜಿಲ್ಲೆಗಳು / ವಿಭಾಗಗಳ ಹೆಸರು	ರಸ್ತೆಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ			ಸೇತುವೆಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ			ಕಾಲುವೆಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ			ಒಟ್ಟು ಕಾಮಗಾರಿಗಳು		
			ಅಳ	ಸಂಳ	ಮೊತ್ತ	ಅಳ	ಸಂಳ	ಮೊತ್ತ	ಅಳ	ಸಂಳ	ಮೊತ್ತ	ಅಳ	ಸಂಳ	ಮೊತ್ತ
1	ಬೆಂಗಳೂರು	ಬೆಂಗಳೂರು (ನಗರ)	6	2	8	0	0	-	0	0	-	6	2	8
		ಮಧುಗಿರಿ	5	0	5	0	0	-	0	0	-	5	0	5
		ತುಮಕೂರು	9	1	10	0	0	-	0	0	-	9	1	10
		ಉಪಮೊತ್ತ	20	3	23	0	0	-	0	0	-	20	3	23
2	ಮೈಸೂರು	ಮಂಡ್ಯ	7	1	8	0	0	-	0	0	-	7	1	8
		ಹಾಸನ	11	2	13	0	0	-	13	3	16	24	5	29
		ಚನ್ನರಾಯಪಟ್ಟಣ	1	1	2	0	0	-	0	0	-	1	1	2
		ಉಪಮೊತ್ತ	19	4	23	0	0	-	13	3	16	32	7	39

ಮೌಲ್ಯಮಾಪನ ಪ್ರಶ್ನೆಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿನ ಶೋಧನೆಗಳು

ಕ್ರಮ ಸಂಖ್ಯೆ	ವೃತ್ತದ ಹೆಸರು	ಪ್ರತಿ ವೃತ್ತದಡಿ ಬರುವ ಜಿಲ್ಲೆಗಳು /	ರಸ್ತೆಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ			ಸೇತುವೆಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ			ಕಾಲು ಸೇತುವೆಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ			ಒಟ್ಟು ಕಾಮಗಾರಿಗಳು		
3	ದಾವಣಗೆರೆ	ದಾವಣಗೆರೆ	5	1	6	0	0	-	0	0	-	5	1	6
		ಹರಪನಹಳ್ಳಿ	1	0	1	0	0	-	0	0	-	1	0	1
		ಚಿತ್ರದುರ್ಗ	6	1	7	0	0	-	0	0	-	6	1	7
		ಶಿವಮೊಗ್ಗ	1	0	1	0	0	-	0	0	-	1	0	1
		ಉಪಮೊತ್ತ	13	2	15	0	0	-	0	0	-	13	2	15
4	ಮಂಗಳೂರು	ಉಡುಪಿ	5	2	7	1	1	2	8	1	9	14	4	18
		ಕೊಡಗು	4	1	5	2	0	2	17	2	19	23	3	26
		ಉಪಮೊತ್ತ	9	3	12	3	1	4	25	3	28	37	7	44
5	ಧಾರವಾಡ	ಧಾರವಾಡ	10	3	13	4	1	5	0	0	-	14	4	18
		ಗದಗ	7	1	8	0	0	0	0	0	-	7	1	8
		ಉಪಮೊತ್ತ	17	4	21	4	1	5	0	0	-	21	5	26
6	ಬೆಳಗಾವಿ	ಬೆಳಗಾವಿ	23	4	27	0	0	-	0	0	-	23	4	27
		ಚಿಕ್ಕೋಡಿ	2	0	2	0	0	-	0	0	-	2	0	2
		ವಿಜಯಪುರ	7	1	8	0	0	-	0	0	-	7	1	8
		ಉಪಮೊತ್ತ	32	5	37	0	0	-	0	0	-	32	5	37
7	ಕಲಬುರಗಿ	ಕಲಬುರಗಿ	9	2	11	0	1	1	0	0	-	9	3	12
		ಯಾದಗಿರಿ	2	0	2	0	0	-	0	0	-	2	0	2
		ಉಪಮೊತ್ತ	11	2	13	0	1	1	0	0	-	11	3	14
8	ಬಳ್ಳಾರಿ	ಹಡಗಲಿ	3	1	4	0	0	-	0	0	-	3	1	4
		ಬಳ್ಳಾರಿ	2	1	3	0	0	-	0	0	-	2	1	3
		ಕೊಪ್ಪಳ	6	1	7	4	2	6	0	0	-	10	3	13
		ಉಪಮೊತ್ತ	11	3	14	4	2	6	0	0	-	15	5	20
ಒಟ್ಟುಮೊತ್ತ			134	24	158	11	5	16	38	6	44	183	35	218

ಅಆ: ಅಗತ್ಯಆಧಾರಿತ, ಸಂಆ: ಸಂಪನ್ಮೂಲ ಆಧಾರಿತ

ಮೂಲ: ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆ, ಬೆಂಗಳೂರು ಮತ್ತು ಕರ್ನಾಟಕ ತಾಂತ್ರಿಕ ಸಲಹಾ ಸೇವಾ ಸಂಸ್ಥೆ, ಬೆಂಗಳೂರು ಇವರಿಂದ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆ

ಕ್ಷೇತ್ರ ಸಮೀಕ್ಷೆಯ ಸಮಯದಲ್ಲಿ, (1) ಅಗತ್ಯ ಆಧಾರಿತ ಅಥವಾ (2) ಸಂಪನ್ಮೂಲ ಆಧಾರಿತ ಕಾಮಗಾರಿಗಳ ಮಿಶ್ರ ಪ್ರಕಾರದ ಆಯ್ಕೆ ಇರುವುದನ್ನು ಗಮನಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ, ಆದಾಗ್ಯೂ, ಎರಡು ಗ್ರಾಮಗಳ ನಡುವೆ ಅಥವಾ ಗ್ರಾಮದಿಂದ ಮುಖ್ಯ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗೆ, ಮಾರುಕಟ್ಟೆ ಕೇಂದ್ರದವರೆಗೆ ಕನಿಷ್ಠ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಒದಗಿಸಲು ಅಗತ್ಯ ಆಧಾರಿತ ಪರಿಕಲ್ಪನೆಯ ಮೇಲೆ ಗರಿಷ್ಠ ಸಂಖ್ಯೆಯ ರಸ್ತೆಗಳು ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಂಡಿರುತ್ತವೆ. ಅಗತ್ಯ ಆಧಾರಿತ ಮಾನದಂಡಗಳ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಅಥವಾ ಸಂಪನ್ಮೂಲ ಮಾನದಂಡಗಳ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಆಯ್ಕೆ

ನಬಾರ್ಡ್ ರಸ್ತೆಗಳ ಸಾಮಾಜಿಕ-ಆರ್ಥಿಕ ಪರಿಣಾಮಗಳ ಮೌಲ್ಯಮಾಪನ

ಮಾಡಲಾಗಿದೆಯೆ ಎಂದು 8 ವಲಯಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿರುವ ಕಾಮಗಾರಿಗಳ ವಿವರವಾದ ವಿಶೇಷಣೆಯನ್ನು ರಸ್ತೆಗಳು, ಸೇತುವೆಗಳು ಮತ್ತು ಕಾಲು ಸೇತುವೆಗಳಿಗೆ ಪ್ರತ್ಯೇಕವಾಗಿ ಮಾಡಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಕಾಮಗಾರಿಗಳ ಘೋಷ್ವಾರೆಯು ಮತ್ತಷ್ಟು ವಲಯವಾರು ಆಧಾರ ಮತ್ತು ಅಗತ್ಯ ಆಧಾರಿತ ಅಥವಾ ಸಂಪನ್ಮೂಲ ಆಧಾರಿತವನ್ನು ಆಯ್ಕೆಯನ್ನು ಸಹ ವಿಶ್ಲೇಷಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಎಲ್ಲಾ 8 ವಲಯಗಳಲ್ಲಿ, 158 ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ 134 (85%) ಅಗತ್ಯ ಆಧಾರಿತ ಮತ್ತು 24 ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು (15%) ಸಂಪನ್ಮೂಲಗಳ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ನಬಾರ್ಡ್ ನಿಗದಿಪಡಿಸಿದ ಮಾನದಂಡ/ ನಿಯತಾಂಕಗಳ ಪ್ರಕಾರ ಆಯ್ಕೆ ಮಾಡಲಾಗಿರುವುದನ್ನು ಗಮನಿಸಬಹುದಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಇದಲ್ಲದೆ, 16 ಸೇತುವೆಗಳಲ್ಲಿ 11 (69%) ಅಗತ್ಯ ಆಧಾರಿತ ಮತ್ತು 5 (31%) ಸಂಪನ್ಮೂಲ ಆಧಾರಿತ ಆಯ್ಕೆಯಲ್ಲಿರುತ್ತವೆ. ಅಂತೆಯೇ, 44 ಅಡಿ ಸೇತುವೆಗಳಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲಾ 44 (100%) ಅಗತ್ಯ ಆಧಾರಿತವಾಗಿ ಆಯ್ಕೆಯಾಗಿರುತ್ತವೆ. ನಬಾರ್ಡ್ ನೀಡಿದ ನಿಯತಾಂಕಗಳು / ಮಾನದಂಡಗಳ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಮೇಲೆ ಸೂಚಿಸಲಾದ ಮಾದರಿ ಕಾಮಗಾರಿಗಳನ್ನು ಆಯ್ಕೆ ಮಾಡಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ನಬಾರ್ಡ್ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಅನುಷ್ಠಾನಕ್ಕೆ ಪರಿಗಣಿಸಿ ಬೇಕಾದ ಐದರಲ್ಲಿ ಹಲವು ಮಾನದಂಡಗಳನ್ನು ಕಾಮಗಾರಿಗಳು ಪೂರೈಸಬೇಕು. ವಿವರಗಳನ್ನು ಕೋಷ್ಟಕ-10.1.2 ರಲ್ಲಿ ನೀಡಲಾಗಿರುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ವಿಶಾಲ ಚಿತ್ರ - 10.1.1 ಮತ್ತು 10.1.2 ರಲ್ಲಿಯೂ ಸಹಾ ಚಿತ್ರಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

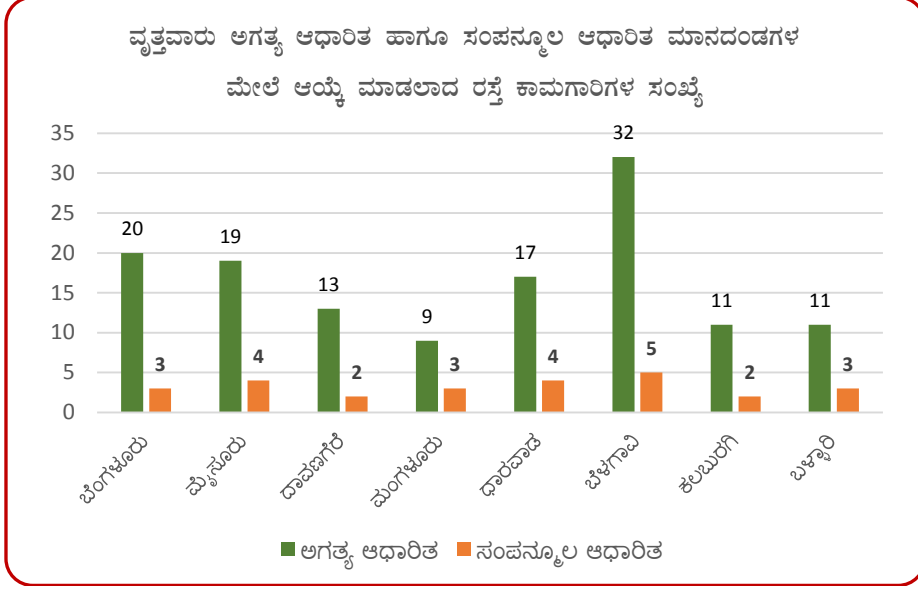
ಕೋಷ್ಟಕ 10.1.2: ವೃತ್ತವಾರು (1) ಅಗತ್ಯ ಆಧಾರಿತ ಅಥವಾ (2) ಸಂಪನ್ಮೂಲ ಆಧಾರಿತ ಮಾನದಂಡಗಳ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಆಯ್ಕೆ ಮಾಡಲಾದ ಕಾಮಗಾರಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ

ವೃತ್ತದ ಹೆಸರು	ರಸ್ತೆಗಳು			ಸೇತುವೆಗಳು			ಕಾಲುಸೇತುವೆಗಳು			ಒಟ್ಟು ಕಾಮಗಾರಿಗಳು		
	ಅಆ	ಸಂಆ	ಮೊತ್ತ	ಅಆ	ಸಂಆ	ಮೊತ್ತ	ಅಆ	ಸಂಆ	ಮೊತ್ತ	ಅಆ	ಸಂಆ	ಮೊತ್ತ
ಬೆಂಗಳೂರು	20	3	23	0	0	0	0	0	0	20	3	23
ಮೈಸೂರು	19	4	23	0	0	0	16	0	16	35	4	39
ದಾವಣಗೆರೆ	13	2	15	0	0	0	0	0	0	13	2	15
ಮಂಗಳೂರು	9	3	12	3	1	4	28	0	28	40	4	44
ಧಾರವಾಡ	17	4	21	4	1	5	0	0	0	21	5	26
ಬೆಳಗಾವಿ	32	5	37	0	0	0	0	0	0	32	5	37
ಕಲಬುರಗಿ	11	2	13	0	1	1	0	0	0	11	3	14
ಬಳ್ಳಾರಿ	11	3	14	4	2	6	0	0	0	15	5	20
ಒಟ್ಟು	132	26	158	11	5	16	44	0	44	187	31	218
ಮೊತ್ತಕ್ಕೆ ಶೇಕಡಾ	84	16	100	69	31	100	100	0	100	86	14	100

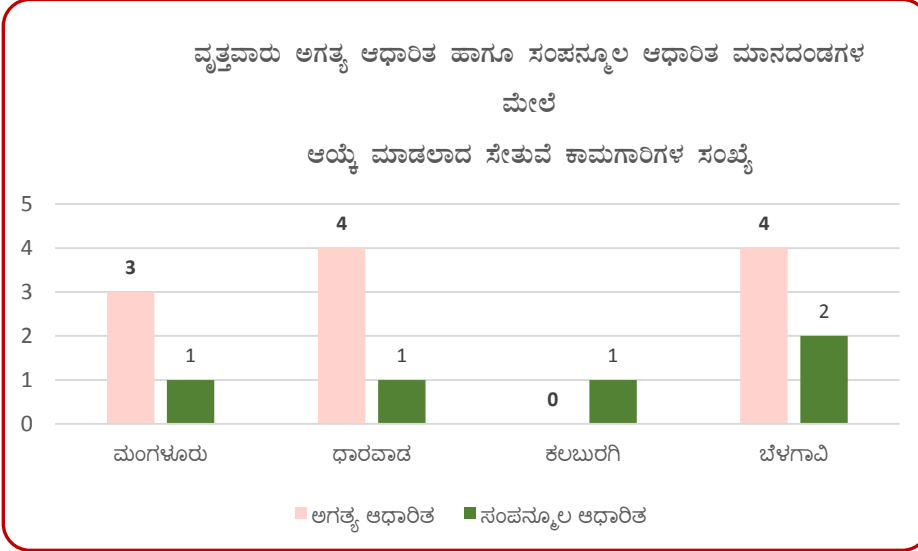
ಅಆ: ಅಗತ್ಯ ಆಧಾರಿತ, ಸಂಆ: ಸಂಪನ್ಮೂಲ ಆಧಾರಿತ

ಮೂಲ: ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆ, ಬೆಂಗಳೂರು ಮತ್ತು ಕರ್ನಾಟಕ ತಾಂತ್ರಿಕ ಸಲಹಾ ಸೇವಾ ಸಂಸ್ಥೆ, ಬೆಂಗಳೂರು ಇವರಿಂದ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆ

ಚಿತ್ರ- 10.1.1



ಚಿತ್ರ- 10.1.2



ಟಿಪ್ಪಣಿ: ಸೇತುವೆಗಳನ್ನು 4 ವೃತ್ತಗಳಲ್ಲಿ ಮಾತ್ರ ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ.

ಆಯ್ಕೆ ಮಾಡಿದ ರಸ್ತೆಗಳು, ಸೇತುವೆಗಳು ಮತ್ತು ಕಾಲುವೆಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿರುವ ಕಾಮಗಾರಿಗಳು ಮೇಲೆ ಸೂಚಿಸಿದಂತೆ ಕನಿಷ್ಠ ಒಂದಾದರೂ ಮಾನದಂಡ / ನಿಯತಾಂಕಗಳನ್ನು ತೃಪ್ತಿ ಪಡಿಸುತ್ತಿವೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಗಮನಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಕೆಲವು ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ರಸ್ತೆಗಳು ಒಂದಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ನಿಯತಾಂಕಗಳನ್ನು ತೃಪ್ತಿ ಪಡಿಸುವಲ್ಲಿ ಸಮರ್ಥವಾಗಿರುತ್ತವೆ.

10.2 ಗ್ರಾಮ / ಗ್ರಾಮ ಪಂಚಾಯತ್ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಈ ಯೋಜನೆಯಡಿ ರಸ್ತೆ ರಚನೆಗಾಗಿ ಭೂಸ್ವಾಧೀನ ಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳುವಲ್ಲಿ ಸಮಸ್ಯೆಗಳಿವೆಯೇ? ಭೂಸ್ವಾಧೀನಕ್ಕೆ ಸ್ಥಳೀಯ ಸರ್ಕಾರಗಳು ಸಹಾಯ ಮಾಡುತ್ತವೆಯೇ?

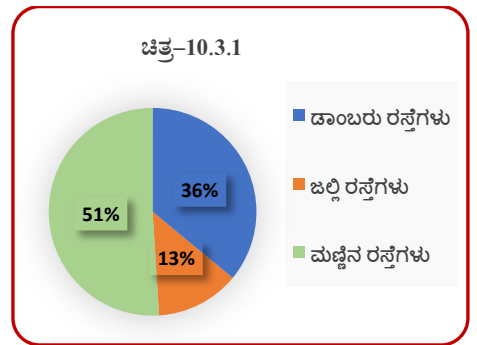
ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ, ಭೂಸ್ವಾಧೀನ ಅಥವಾ ಇತರ ಯಾವುದೇ ಸಮಸ್ಯೆಗಳಿಂದಾಗಿ ಯಾವುದೇ ಸಮಸ್ಯೆಗಳನ್ನು ಬಂದಿರುವುದಿಲ್ಲ / ಎದುರಿಸಿರುವುದಿಲ್ಲ. ಇದಕ್ಕೆ ಮುಖ್ಯ ಕಾರಣ ನಬಾರ್ಡ್‌ನ ಮಾರ್ಗಸೂಚಿಗಳ ಪ್ರಕಾರ ರಸ್ತೆಗಳ ರಚನೆಗೆ ಭೂಸ್ವಾಧೀನಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶವಿಲ್ಲ. ರಸ್ತೆ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಕೈಗೆತ್ತಿಕೊಳ್ಳುವ ಮೊದಲು ಸಮರ್ಥ ಪ್ರಾಧಿಕಾರದಿಂದ ಈಗಾಗಲೇ ಭೂಮಿಯನ್ನು ಸುಲಭವಾಗಿ ಲಭ್ಯವಾಗುವಂತೆ ಮಾಡಲಾಗುವುದು. ಆದ್ದರಿಂದ, ಯೋಜನೆಯಡಿಯಲ್ಲಿ ಭೂಸ್ವಾಧೀನ ಸಮಸ್ಯೆಗಳನ್ನು ಬಂದಿರುವುದಿಲ್ಲ. ಒಂದು ವೇಳೆ, ಭೂಮಿಯನ್ನು ಸ್ವಾಧೀನ ಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳಬೇಕಾದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಕಾಮಗಾರಿಗಾಗಿ ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಿದರೆ, ಮಾರ್ಗಸೂಚಿಗಳ ಪ್ರಕಾರ, ಅಂತಹ ಪ್ರಕರಣಗಳಿಗೆ ನಬಾರ್ಡ್‌ನಿಂದ ಹಣ ನೀಡಲಾಗುವುದಿಲ್ಲ.

10.3 ನಿರ್ವಹಿಸಬೇಕಾದ ಒಟ್ಟು ರಸ್ತೆಗಳ ಉದ್ದ ಎಷ್ಟು ಮತ್ತು ಪ್ರಾರಂಭದಿಂದಲೂ ಹಾಗೂ 2012-13 ರಿಂದ 2014-15 ರವರೆಗೆ ನಬಾರ್ಡ್ ನೆರವಿನಿಂದ ನಿರ್ಮಿಸಲಾದ ರಸ್ತೆಗಳ ಉದ್ದ ಎಷ್ಟು?

ಎ) ನಿರ್ವಹಿಸ ಬೇಕಾದ ಒಟ್ಟು ರಸ್ತೆಗಳ ಉದ್ದ: ರಸ್ತೆಗಳ ಒಟ್ಟು ಉದ್ದವು (31.3.2017 ರಂತೆ ಜಿಲ್ಲಾ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳ ಯೋಜನೆಯ ಪ್ರಕಾರ) ರಾಜ್ಯದಾದ್ಯಂತ 176565.14 ಕಿ.ಮೀ ವ್ಯಾಪಿಸಿರುತ್ತದೆ, ಅದರಲ್ಲಿ 63102.52 ಕಿ.ಮೀ. ಡಾಂಬರು ರಸ್ತೆಗಳು, 23150.26 ಕಿ.ಮೀ. ಜಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ಉಳಿದ 90312.36 ಕಿ.ಮೀ ಮಣ್ಣಿನ ರಸ್ತೆಗಳು ಇರುವುದನ್ನು ಸೂಚಿಸಿರುತ್ತದೆ, ಒಟ್ಟು ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಕೇವಲ 36% ಮಾತ್ರ ಮೋಟಾರು ಸಂಚರಿಸಬಹುದಾದ ರಸ್ತೆಗಳಾಗಿದ್ದು ಮತ್ತು ಉಳಿದ 64% ಮೋಟಾರು ಸಂಚರಿಸಲಾಗದ ರಸ್ತೆಗಳು ಆಗಿರುತ್ತವೆ. ಹೀಗಾಗಿ ಒಟ್ಟು 113462.62 ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ರಾಜ್ಯದೊಳಗೆ ನಿರ್ವಹಿಸಬೇಕಾದ ಅಗತ್ಯವಿರುತ್ತದೆ. ಇದರ ಎದುರಾಗಿ ಪ್ರಾರಂಭದಿಂದಲೂ ನಬಾರ್ಡ್ 3734.58 ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳು, 3051 ಸೇತುವೆಗಳು ಮತ್ತು 331 ಅಡಿ ಸೇತುವೆಗಳನ್ನು 2012-13 ರಿಂದ 2014-15ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ 1093.60 ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ನಿರ್ವಹಿಸಲು ನಿಧಿಯನ್ನು ಒದಗಿಸಿರುತ್ತದೆ. ಈ ವಿವರಗಳನ್ನು ಕ್ರಮವಾಗಿ ಕೋಷ್ಟಕ - 10.3.1, 10.3.2 ಮತ್ತು 10.3.3 ರಲ್ಲಿ ನೀಡಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ - 10.3.1: ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿರುವ ರಸ್ತೆಗಳ ಪ್ರಕಾರದ ವಿವರಗಳು

ಕ್ರಮ ಸಂ.	ವಿವರಗಳು	ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಲ್ಲಿ	ಶೇಕಡಾ
1	ಡಾಂಬರು ರಸ್ತೆಗಳು	63102.52	36
2	ಜಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಗಳು	23150.26	13
3	ಮಣ್ಣಿನ ರಸ್ತೆಗಳು	90312.36	51
	ಒಟ್ಟು	176565.14	100



ಮೂಲ: ವಾರ್ಷಿಕವರದಿ-ನಬಾರ್ಡ್, ಬೆಂಗಳೂರು

ಬಿ) ನಬಾರ್ಡ್ ನೆರವಿನಡಿಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಾರಂಭದಿಂದಲೂ ನಿರ್ಮಿಸಲಾದ ರಸ್ತೆಗಳ ವಿಸ್ತರಣೆ: ನಬಾರ್ಡ್‌ನ ವಿವಿಧ ಹಣಕಾಸು ನೆರವಿನ ಹಂತಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಾರಂಭದಿಂದಲೂ ರಸ್ತೆಗಳು ಸೇತುವೆಗಳು ಮತ್ತು ಕಾಲುವೆಗಳ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಮೊದಲ ಹಣಕಾಸು ಹಂತ ಅಂದರೆ ನಬಾರ್ಡ್ -15 ಮತ್ತು ಇತ್ತೀಚಿನ ಹಣಕಾಸು

ಮೌಲ್ಯಮಾಪನ ಪ್ರಶ್ನೆಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿನ ಶೋಧನೆಗಳು

ಹಂತ ಅಂದರೆ ನಬಾರ್ಡ್ -23 ನ್ನು ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ, ಅದರ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಅಂತಹ ವಿಭಿನ್ನ ಕಾಮಗಾರಿಗಳು ಪೂರ್ಣಗೊಂಡಿರುತ್ತವೆ.

- 3931.32 ಕಿಲೋ ಮೀಟರ್ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳ ಗುರಿಗೆ ಎದುರಾಗಿ, 95% ಸಾಧನೆಯೊಂದಿಗೆ 3734.58 ಕಿಲೋ ಮೀಟರ್ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳ ಕಾಮಗಾರಿಗಳನ್ನು ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.
- 3152 ಸೇತುವೆಗಳ ಗುರಿಗೆ ಎದುರಾಗಿ, 3051 ಸೇತುವೆಗಳನ್ನು 97% ಸಾಧನೆಯೊಂದಿಗೆ ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.
- 376 ಕಾಲುಸೇತುವೆಗಳ ಗುರಿಗೆ ಎದುರಾಗಿ, 88% ಸಾಧನೆಯೊಂದಿಗೆ 331 ಅಡಿ ಸೇತುವೆಗಳನ್ನು ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ 10.3.2: ಗುರಿ ಮತ್ತು ಸಾಧನೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಕಾಮಗಾರಿಗಳ ಹೋಲಿಕೆ
(ಹಣಕಾಸುವಾರು ವಿಶ್ಲೇಷಣೆ)

ಕ್ರಮ ಸಂಖ್ಯೆ	ಕಾರ್ಯಕ್ರಮದ ವಿವರ	ರಸ್ತೆಗಳು (ಕಿ.ಮೀ.ಗಳು)		ಗುರಿ %	ಸೇತುವೆಗಳು (ಸಂಖ್ಯೆಗಳು)		ಗುರಿ %	ಕಾಲು ಸೇತುವೆಗಳು		ಗುರಿ %
		ಗುರಿ	ಸಾಧನೆ		ಗುರಿ	ಸಾಧನೆ		ಗುರಿ	ಸಾಧನೆ	
1	ನಬಾರ್ಡ್-15	646.03	640.97	99.22	684	681	99.56	25	25	100.00
2	ನಬಾರ್ಡ್-16	652.57	644.67	98.79	455	453	99.56	152	128	84.21
3	ನಬಾರ್ಡ್-17	804.66	785.96	97.68	775	765	98.71	118	104	88.14
4	ನಬಾರ್ಡ್-18	303.11	295.67	97.55	179	179	100.00	25	25	100.00
5	ನಬಾರ್ಡ್-19	477.41	452.34	94.75	372	351	94.35	0	0	-
6	ನಬಾರ್ಡ್-20	664.36	614.21	92.45	465	454	97.63	79	72	91.14
7	ನಬಾರ್ಡ್-21	213.04	160.61	75.39	104	90	86.54	-	-	-
8	ನಬಾರ್ಡ್-22	170.14	139.15	81.79	118	78	66.10	-	-	-
9	ನಬಾರ್ಡ್-23	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	ಒಟ್ಟು	3931.32	3733.58	94.97	3152	3051	96.80	376	331	88.03

ಮೂಲ: ವಾರ್ಷಿಕ ವರದಿ-ನಬಾರ್ಡ್, ಬೆಂಗಳೂರು

- ಸಿ) 2012-13 ರಿಂದ 2014-15ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ನಬಾರ್ಡ್ ನೆರವಿನಡಿಯಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸಲಾದ ರಸ್ತೆಯ ಒಟ್ಟು ಉದ್ದ: ನಬಾರ್ಡ್ ನೆರವಿನಡಿಯಲ್ಲಿ, ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆಯು ಒಟ್ಟು 1093.60 ಕಿ.ಮೀ ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದವನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಿರುತ್ತದೆ. 2012-13 ರಿಂದ 2014-15ರ ಅವಧಿಯ ನ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸಿರುತ್ತದೆ. ಅಧ್ಯಯನದ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ನಬಾರ್ಡ್ ಕಾಮಗಾರಿಗಳಿಂದ ನಿರ್ಮಿಸಿದ 1210 ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದದ ವರ್ಷವಾರು ವಿವರಗಳನ್ನು ಕೋಷ್ಟಕ - 10.3.3 ರಲ್ಲಿ ನೀಡಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ - 10.3.3: 3 ವರ್ಷಗಳ ಅಧ್ಯಯನದ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಕಾಮಗಾರಿಗಳ ಭೌತಿಕ ಸಾಧನೆಯ ಎದುರಿಗೆ ಭೌತಿಕ ಗುರಿಯ ಹೋಲಿಕೆ

ವರ್ಷ	ಸಂಪೂರ್ಣಗೊಂಡ ಕಾಮಗಾರಿಗಳ ವಿವರಗಳು			ಭೌತಿಕ ಗುರಿ (ಕಿ.ಮೀ. ಗಳು)	ಭೌತಿಕ ಸಾಧನೆ (ಕಿ.ಮೀ. ಗಳು)	ಭೌತಿಕ ಸಾಧನೆ ಶೇಕಡಾ
2012-13	156.90	118.16	118.16	470.00	424.00	90.21
2013-14	72.91	72.91	71.19	300.00	238.00	79.33
2014-15	133.17	133.16	130.29	440.00	431.60	98.09
ಒಟ್ಟು	362.98	324.23	319.64	1210.00	1093.60	90.38

ಮೂಲ ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆ, ಬೆಂಗಳೂರು

10.4 ಆಡಳಿತಾತ್ಮಕ ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡಿದ ದಿನಾಂಕದಿಂದ ಕಾಮಗಾರಿಯು ಪೂರ್ಣಗೊಂಡ ದಿನಾಂಕದವರೆಗೆ / ಪ್ರತಿ ಕಿ.ಮೀ ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡ ಸರಾಸರಿ ಸಮಯ ಎಷ್ಟು? ಪ್ರತಿ ಕಿ.ಮೀ ರಸ್ತೆಗೆ ಮತ್ತು ಸೇತುವೆ ಮತ್ತು ಕಾಲುವೆಗಳಿಗೆ ಈ ಯೋಜನೆಯಡಿ ಭರಿಸಲಾದ ಸರಾಸರಿ ವೆಚ್ಚ ಎಷ್ಟು? ಪ್ರಧಾನ ಮಂತ್ರಿ ಗ್ರಾಮ ಸಡಕ್ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಇದೇ ರೀತಿಯ ಕಾಮಗಾರಿಗಳಿಗೆ ಅನುಮತಿಸಲಾದ / ವಾಸ್ತವಿಕ ವೆಚ್ಚದೊಂದಿಗೆ ಇದನ್ನು ಹೇಗೆ ಹೋಲಿಸ ಬಹುದಾಗಿರುತ್ತದೆ?

(ಎ) ತೆಗೆದುಕೊಂಡ ಸರಾಸರಿ ಸಮಯ: ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ, ಆಡಳಿತಾತ್ಮಕ ಅನುಮೋದನೆಯ ದಿನಾಂಕದಿಂದ ಟೆಂಡರ್ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆಯನ್ನು ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಲು ಬೇಕಾದ ಸಮಯವು ಅಂದಾಜುಗಳ ತಾಂತ್ರಿಕ ಅನುಮತಿ ಸೇರಿದಂತೆ ಸಮಯವು 2 ತಿಂಗಳುಗಳು ಆಗಿರುತ್ತದೆ. ಟೆಂಡರ್ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆಯ ಅಂತಿಮ ದಿನಾಂಕದಿಂದ, ನಿರ್ಮಾಣದ ಸಾಮಾನ್ಯ ಅವಧಿ 6 ತಿಂಗಳುಗಳು ಆಗಿರುತ್ತದೆ. ಕೆಲವು ತುರ್ತು ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ ಅಲ್ಪಾವಧಿಯಲ್ಲಿಯೇ ಕಾಮಗಾರಿಗಳನ್ನು ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಬೇಕಾದರೆ ಅಲ್ಪಾವಧಿಯ ಟೆಂಡರ್‌ಗಳನ್ನು ಆಹ್ವಾನಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಈ ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ ಅಗತ್ಯವಿರುವ ಒಟ್ಟು ಸಮಯ ಸುಮಾರು ಒಂದು ತಿಂಗಳು ಮತ್ತು ನಿರ್ಮಾಣ ಪೂರ್ಣಗೊಳ್ಳಲು ಒಟ್ಟು ಸಮಯ 7 ತಿಂಗಳುಗಳು ಆಗಿರುತ್ತದೆ (ಟೆಂಡರ್‌ಗೆ ಒಂದು ತಿಂಗಳು ಆಡಳಿತಾತ್ಮಕ ಅನುಮೋದನೆಯ ದಿನಾಂಕದಿಂದ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆ + ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕೆ 6 ತಿಂಗಳುಗಳು). ಆದ್ದರಿಂದ, ಪ್ರತಿ ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಲು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವ ಸರಾಸರಿ ಸಮಯವು 7-8 ತಿಂಗಳ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿರುತ್ತದೆ ಎಂದು ಗಮನಿಸ ಬಹುದಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಅಸಾಧಾರಣ ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ (ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆಯು ತಿಳಿಸಿದಂತೆ), ಅರಣ್ಯಗಳಲ್ಲಿ ಅಥವಾ ಕಷ್ಟಕರವಾದ ಭೂಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಅಥವಾ ಭೂವಿವಾದಗಳಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಕಾಮಗಾರಿಯನ್ನು ಕೈಗೊಂಡಾಗ ಅಂತಹ ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಕರಣಕ್ಕೆ ಅನುಗುಣವಾಗಿ 12 ತಿಂಗಳುಗಳಿಂದ 18 ತಿಂಗಳವರೆಗೆ ಪೂರ್ಣಗೊಳ್ಳುವ ಸಮಯ ಆಗುತ್ತದೆ.

(ಬಿ) 2012-13ನೇ ಸಾಲಿನ ಪ್ರತಿ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದಕ್ಕೆ ಉಂಟಾದ ಸರಾಸರಿ ವೆಚ್ಚ: 2012-13ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸಿದ 71 ರಸ್ತೆಗಳ ಸಂಚಿತ ಉದ್ದವು 155.00 ಕಿ.ಮೀ. ಆಗಿದ್ದು, ಒಟ್ಟು ಖರ್ಚು ರೂ. 3370.37 ಲಕ್ಷ ಆಗಿರುತ್ತದೆ ಅದರಂತೆ ಪ್ರತಿ ಕಿ.ಮೀ. ಗೆ ರೂ. 21.74 ಲಕ್ಷ ಸರಾಸರಿ ವೆಚ್ಚವಾಗಿರುತ್ತದೆ.

(ಸಿ) 2013-14ನೇ ಸಾಲಿನ ಪ್ರತಿ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದಕ್ಕೆ ಉಂಟಾದ ಸರಾಸರಿ ವೆಚ್ಚ: 2013-14ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸಿದ 47 ರಸ್ತೆಗಳ ಸಂಚಿತ ಉದ್ದವು 98.85 ಕಿ.ಮೀ. ಆಗಿದ್ದು, ಒಟ್ಟು ಖರ್ಚು ರೂ. 1950.67 ಲಕ್ಷ ಆಗಿರುತ್ತದೆ ಅದರಂತೆ ಪ್ರತಿ ಕಿ.ಮೀ.ಗೆ ರೂ. 19.73 ಲಕ್ಷ ಸರಾಸರಿ ವೆಚ್ಚವಾಗಿರುತ್ತದೆ.

(ಡಿ) 2014-15ನೇ ಸಾಲಿನ ಪ್ರತಿ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದಕ್ಕೆ ಉಂಟಾದ ಸರಾಸರಿ ವೆಚ್ಚ: 2014-15ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸಿದ ರಸ್ತೆಗಳ ಸಂಚಿತ ಉದ್ದವು 58.55 ಕಿ.ಮೀ. ಆಗಿದ್ದು, ಒಟ್ಟು ಖರ್ಚು ರೂ. 1564.88 ಲಕ್ಷ ಆಗಿರುತ್ತದೆ ಅದರಂತೆ ಪ್ರತಿ ಕಿ.ಮೀ.ಗೆ ರೂ. 26.73 ಲಕ್ಷ ಸರಾಸರಿ ವೆಚ್ಚವಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಒಟ್ಟು ಮೂರು ವರ್ಷಗಳ ರಸ್ತೆಯ ಸರಾಸರಿ ವೆಚ್ಚವು ರೂ. 22.04 ಲಕ್ಷ / ಕಿ.ಮೀ. ಆಗಿರುತ್ತದೆ.

ಮೂರು ವರ್ಷಗಳ ಸರಾಸರಿ ವೆಚ್ಚ / ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದದ ಘೋಷ್ವಾರೆಯನ್ನು ಕೋಷ್ಟಕ 10.4.1 ರಲ್ಲಿ ನೀಡಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ 10.4.1 ರಸ್ತೆಯ ಮೂರು ವರ್ಷಗಳ ಸರಾಸರಿ ವೆಚ್ಚ / ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದ

	ವಿವರಗಳು				
	ಅತ್ಯಂತ ಕಡಿಮೆ ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದ (ಕಿ.ಮೀ.)	ಅತ್ಯಂತ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆ (ಕಿ.ಮೀ.)	ವರ್ಷದ ಸಂಚಿತ ವೆಚ್ಚ (ರೂ. ಲಕ್ಷಗಳು)	ವರ್ಷದ ರಸ್ತೆಯ ಸಂಚಿತ ಉದ್ದ (ಕಿ.ಮೀ.)	ಪ್ರತಿ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆಗೆ ತಗುಲಿದ ಸರಾಸರಿ ವೆಚ್ಚ (ರೂ. ಲಕ್ಷ / ಕಿ.ಮೀ) (ಕಾಲಂ. 4/5)
1	2	3	4	5	6
2012-13	0.13	9.10	3370.37	155.00	21.74
2013-14	0.35	9.00	2037.75	98.85	20.62
2014-15	0.31	5.00	1564.88	58.55	26.73
ಒಟ್ಟು			6973.00	312.40	22.32

ಮೂಲ: ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆ, ಬೆಂಗಳೂರು ಮತ್ತು ಕರ್ನಾಟಕ ತಾಂತ್ರಿಕ ಸಲಹಾ ಸೇವಾ ಸಂಸ್ಥೆ, ಬೆಂಗಳೂರು ಇವರಿಂದ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆ

ಟಿಪ್ಪಣಿ: ಪ್ರಧಾನ ಮಂತ್ರಿ ಗ್ರಾಮ ಸಡಕ್ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಇದೇ ರೀತಿಯ ಕೆಲಸಗಳಿಗೆ ಸರಾಸರಿ ವೆಚ್ಚ / ಕಿ.ಮೀ.ಗೆ ಸುಮಾರು ರೂ. 40 ಲಕ್ಷ / 1 ಕಿ.ಮೀ. ಆದಾಗ್ಯೂ, ಪ್ರಧಾನ ಮಂತ್ರಿ ಗ್ರಾಮ ಸಡಕ್ ಯೋಜನೆಯ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಿನ ವಿಶೇಷಣಗಳಿಂದಾಗಿ ವೆಚ್ಚವು ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುವುದನ್ನು ಗಮನಿಸ ಬಹುದಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಇದಲ್ಲದೆ, ಪಥದ ಅಗಲವು ಸ್ವಲ್ಪ ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಒಪ್ಪಂದವು ಯಾವುದೇ ಹೆಚ್ಚುವರಿ ವೆಚ್ಚವಿಲ್ಲದೆ 5 ವರ್ಷಗಳ ಅವಧಿಗೆ ನಿರ್ವಹಣಾ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಸಹಾ ಒಳಗೊಂಡಿರುತ್ತದೆ.

ಇ) ಪ್ರತಿ ಸೇತುವೆಯ ಸರಾಸರಿ ವೆಚ್ಚ: 16 ಸೇತುವೆಗಳ ಒಟ್ಟು ವೆಚ್ಚವು ರೂ. 897.08 ಲಕ್ಷ ಮತ್ತು ಸರಾಸರಿ ವೆಚ್ಚ / ಸೇತುವೆ 56.07 ಲಕ್ಷ ಆಗಿರುತ್ತದೆ.

ಎಫ್) ಪ್ರತಿ ಕಾಲುಸೇತುವೆಯ ಸರಾಸರಿ ವೆಚ್ಚ: 44 ಕಾಲುಸೇತುವೆಗಳ ಒಟ್ಟು ವೆಚ್ಚವು ರೂ. 249.38 ಲಕ್ಷ ಮತ್ತು ಸರಾಸರಿ ವೆಚ್ಚ / ಕಾಲುಸೇತುವೆಗೆ ರೂ. 5.67 ಲಕ್ಷ ಆಗಿರುತ್ತದೆ.

10.5 ಭಾರತೀಯ ರಸ್ತೆ ಕಾಂಗ್ರೆಸ್‌ನ ಮಾನದಂಡಗಳ ಪ್ರಕಾರ ವಿವರವಾದ ಯೋಜನಾ ವರದಿಗಳನ್ನು ತಯಾರಿಸಲಾಗಿದೆಯೇ? ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ, ಏಕೆ ತಯಾರಿಸಲಾಗಿಲ್ಲ?

ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ, ಪ್ರತಿ ಯೋಜನೆಗೆ ವಿವರವಾದ ಯೋಜನಾ ವರದಿಯನ್ನು ಭಾರತೀಯ ರಸ್ತೆ ಕಾಂಗ್ರೆಸ್‌ ಮಾನದಂಡಗಳ ಮಾರ್ಗ ಸೂಚಿಗಳ ಪ್ರಕಾರ ತಯಾರಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ. ಕ್ಯಾಲಿಫೋರ್ನಿಯಾ ಬೇರಿಂಗ್ ಅನುಪಾತ ಮೌಲ್ಯಗಳ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ನಿವೇಶನ ಅಗತ್ಯತೆಗಳ ಪ್ರಕಾರ ಅಗತ್ಯ ವಸ್ತುಗಳನ್ನು ಸರಿಯಾಗಿ ಪರಿಗಣಿಸಿ ಹೆಸರಾಂತ ಸಮಾಲೋಚಕರು / ಸಂಸ್ಥೆಗಳ ಮೂಲಕವಾಗಿ ಪ್ರಯೋಗಾಲಯ ಪರೀಕ್ಷೆಗಳ ಮೂಲಕ ನಡೆಸಲಾಗುತ್ತದೆ.

ವಿವರವಾದ ಯೋಜನಾ ವರದಿಯ ವಿಷಯಗಳು ಅಂದರೆ ಸಾಮಾನ್ಯ ವರದಿ, ಅಂದಾಜುಗಾಗಿ ಮುಖ ಹಾಳೆ, ರಸ್ತೆ ಯೋಜನೆ ಸಲ್ಲಿಸಲು ಪರಿಶೀಲನಾ ಪಟ್ಟಿ, ಯೋಜನಾ ವರದಿ, ಯೋಜನೆಗೆ ಆರ್ಥಿಕ ಮೌಲ್ಯಮಾಪನ, ಕಲ್ಲುಹಾಸು ವಿನ್ಯಾಸ, ರೇಖಾಚಿತ್ರಗಳ ತಯಾರಿಕೆ, ಅಂದಾಜುಗಳ ತಯಾರಿಕೆ, ಅನುಷ್ಠಾನ ವೇಳಾಪಟ್ಟಿ, ತಾಂತ್ರಿಕ ಅನುಮೋದನೆ ಮತ್ತು ಆಡಳಿತಾತ್ಮಕ ಅನುಮೋದನೆ, ಟೆಂಡರಿಂಗ್, ಕಾಮಗಾರಿಗಳ ಅನುಷ್ಠಾನ, ಸಂಸ್ಥೆಗಳಿಂದ ಗುಣಮಟ್ಟಗಳ ಪ್ರಮಾಣೀಕರಣ ಮತ್ತು ಅಂತಿಮವಾಗಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಬಳಕೆಗೆ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಅನುಮತಿಸುವುದು ಇವುಗಳನ್ನೆಲ್ಲಾ ಒಳಗೊಂಡಿರುತ್ತದೆ.

10.6 ರಸ್ತೆಗಳ ನಿಗದಿತ ಉದ್ದ / ಅಗಲವನ್ನು ಪಾಲಿಸಲಾಗಿದೆಯೇ ಅಥವಾ ಇಲ್ಲವೇ? ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ, ಗಮನಿಸಿದ ವ್ಯತ್ಯಾಸಗಳು ಯಾವುವು? ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿನ ರಸ್ತೆಗಳ ಗುಣಮಟ್ಟವನ್ನು ಪರೀಕ್ಷಿಸಲು ಇರುವ ಅಂತರ್ಗತ ಯಾಂತ್ರಿಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಯಾವುದು?

ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆಯು ಯೋಜನೆಯ ಅನುಷ್ಠಾನಕ್ಕೆ ಮುಂಚಿತವಾಗಿ ಸೂಚಿಸಲಾದ ರಸ್ತೆಗಳ ನಿಗದಿತ ಉದ್ದ / ಅಗಲವನ್ನು ಪಾಲಿಸಿರುತ್ತದೆ. ಇದರ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ವಿನ್ಯಾಸಗಳು ಮತ್ತು ಅಂದಾಜುಗಳನ್ನು ಸಿದ್ಧಪಡಿಸಿ ಅನುಮೋದನೆಗಾಗಿ ಸಮರ್ಥ ಪ್ರಾಧಿಕಾರಕ್ಕೆ ಸಲ್ಲಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ, ನಿಗದಿತ ಉದ್ದ, ರಸ್ತೆಗಳ ಅಗಲಕ್ಕೆ ಕಟ್ಟು ನಿಟ್ಟಾಗಿ ಪಾಲಿಸುವುದು ಮತ್ತು ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಯಾವುದೇ ವ್ಯತ್ಯಾಸಗಳಿಲ್ಲ ಎಂಬುದನ್ನು ತೀರ್ಮಾನಿಸ ಬಹುದಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಆದಾಗ್ಯೂ, ಕೆಲವು ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ (ನಿಯಂತ್ರಣ ಮೀರಿ) ನಿರ್ದಿಷ್ಟವಾದ ಉದ್ದ ಮತ್ತು ಅಗಲವನ್ನು ಪಾಲಿಸಲಾಗದ ಕೆಲವು ವ್ಯತ್ಯಾಸಗಳಿರುತ್ತವೆ. ಅಂತಹುದಕ್ಕೆ ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ಕಾರಣಗಳು ಹೀಗಿರುತ್ತವೆ:

ಎ) ಗಂಟಿಯಾಕಾರದ ಸ್ಥಿತಿಯೊಂದಿಗಿರುವ ರಸ್ತೆ: ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆಗೆ ಸೇರ್ಪಡೆಗೊಳ್ಳುತ್ತಿರುವ ಹಳ್ಳಿ ರಸ್ತೆ, ಇದು ಕೊನೆಯಲ್ಲಿ ಗಂಟಿಯಾಕಾರದ ಸ್ಥಿತಿಯೊಂದಿಗೆ ಕೊನೆಗೊಳ್ಳುತ್ತದೆ. ಅಂತಹ ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಯ ಅಗಲದಲ್ಲಿ ವ್ಯತ್ಯಾಸವಿರುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಆದ್ದರಿಂದ ತಪ್ಪಿಸಲಾಗದ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ವ್ಯತ್ಯಾಸಗಳು ಕಂಡು ಬಂದಿರುತ್ತವೆ.

- ಬಿ) ನಿವೇಶನದ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಗಳು: ಕೆಲವು ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಗೆ ಅನುಗುಣವಾಗಿ ರಸ್ತೆಯ ಅಗಲ ಅಥವಾ ಉದ್ದವನ್ನು ಬದಲಾಯಿಸುವ ಅಗತ್ಯವಿರುವ ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿ ಇರುತ್ತದೆ. ಅಂತಹ ಅನಿವಾರ್ಯ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿ ಉದ್ದ ಅಥವಾ ಅಗಲದ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ವ್ಯತ್ಯಾಸಗಳು ಕಂಡು ಬಂದಿರುತ್ತವೆ.
- ಸಿ) ದರಗಳ ಪಟ್ಟಿಯಲ್ಲಿ ಬದಲಾವಣೆ: ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಒಂದು ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ವರ್ಷದಲ್ಲಿ ಜಾರಿಗೆ ತರಲು ಉದ್ದೇಶಿಸಲಾದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಹಿಂದಿನ ವರ್ಷದಲ್ಲಿಯೇ ಅಂದಾಜಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ. ಅಂದಾಜುಗಳಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶವಿರುವುದನ್ನೂ ಅಂದಾಜಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಆದಾಗ್ಯೂ, ಕೆಲವು ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಸ್ತಾವಿತ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಆ ಗೊತ್ತುಪಡಿಸಿದ ವರ್ಷದಲ್ಲಿ ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸದಿದ್ದರೆ ಮತ್ತು ನಂತರದ ವರ್ಷದಲ್ಲಿ ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸಿದರೆ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಚಾಲನೆಯಲ್ಲಿರುವ ವೆಚ್ಚಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚಿನ ವೆಚ್ಚವಾಗುತ್ತದೆ. ಆದಾಗ್ಯೂ, ಅಂದಾಜುಗಳನ್ನು ಗೊತ್ತುಪಡಿಸಿದ ಉದ್ದಕ್ಕೆ ಮೊದಲೇ ಅನುಮೋದಿಸಲಾಗಿದ್ದರೆ ಮತ್ತು ಚಾಲನೆಯಲ್ಲಿರುವ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಪಾವತಿಸಲು ಯಾವುದೇ ಅವಕಾಶವಿರುವುದಿಲ್ಲ. ಮೂಲ ಅಂದಾಜಿನೊಂದಿಗೆ ಹೊಂದಿಕೆಯಾಗುವ ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ, ರಸ್ತೆಯ ಅಗಲ ಅಥವಾ ಉದ್ದದಲ್ಲಿ ಬದಲಾಗ ಬೇಕಾದ ಕಾಮಗಾರಿಗಳ ಪ್ರಮಾಣವನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡುವ ಅವಶ್ಯಕತೆಯಿರುತ್ತದೆ.
- ಡಿ) ಗೊತ್ತುಪಡಿಸಿದ ವರ್ಷದಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸದಿರುವುದು: ಗೊತ್ತುಪಡಿಸಿದ ವರ್ಷದಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಕಾರ್ಯಗತಗೊಳಿಸದಿದ್ದರೆ, ಸಮಯ ಮೀರುವ ಸಂಭವವಿರುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಅಂತಹ ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ ವೆಚ್ಚವೂ ಏರಿಕೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ಇದು ರಸ್ತೆಗಳ ಅಗಲ ಅಥವಾ ಉದ್ದದ ಮಧ್ಯಂತರಗಳ ವಿಶೇಷಣಗಳನ್ನು ಬದಲಾಯಿಸಲು ಕಾರಣವಾಗುತ್ತದೆ.
- ಇ) ರಸ್ತೆಯು ಅರಣ್ಯದಲ್ಲಿ ಸಾಗುತ್ತಿದ್ದರೆ ಅಥವಾ ನವೀಕರಣಕ್ಕಾಗಿ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯು ಸ್ವಾಧೀನ ಪಡಿಸಿಕೊಂಡರೆ ಬದಲಾವಣೆ: ಕೆಲವು ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ ಅರಣ್ಯ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕಾಗಿ ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಲಾದ ಕೆಲವು ರಸ್ತೆಗಳು ಮತ್ತು ಅರಣ್ಯ ಇಲಾಖೆಯು ನಿಗದಿ ಪಡಿಸಿದ ಕೆಲವು ನಿರ್ಬಂಧಗಳ ಭೂ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಗಳ ಕಾರಣದಿಂದಾಗಿ ಉದ್ದ ಅಥವಾ ಅಗಲದ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ವ್ಯತ್ಯಾಸಗಳು ಕಂಡು ಬರುತ್ತವೆ ಇದಲ್ಲದೆ, ಕೆಲವು ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ ಅನುಷ್ಠಾನದಲ್ಲಿರುವ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ನವೀಕರಣಕ್ಕಾಗಿ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯು ಸ್ವಾಧೀನ ಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳಲು ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಿದರೆ ರಸ್ತೆಯ ಅಗಲ ಅಥವಾ ಉದ್ದದಲ್ಲಿ ಬದಲಾವಣೆ ಕಂಡು ಬರುತ್ತದೆ. ಆದಾಗ್ಯೂ, ಅಂತಹ ಸಂದರ್ಭಗಳನ್ನು ನಿವಾರಿಸಲು ಮತ್ತು ಮೇಲಿನ ಸಮಸ್ಯೆಗಳಿಂದಾಗಿ ವಿಚಲನಗಳನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಲು ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿ ಅಂತರ್ ನಿರ್ಮಿತ ಕಾರ್ಯ ವಿಧಾನವಿರುತ್ತದೆ.

10.7 ಈ ಯೋಜನೆಯಡಿ ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸಿದ ರಸ್ತೆ / ರಸ್ತೆ ಉದ್ದದ ಯಾವುದೇ ಕಾಮಗಾರಿಗಳು ಸರ್ಕಾರ / ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು ಜಾರಿಗೆ ತಂದಿರುವ ಅಥವಾ ಇತರ ಯೋಜನೆಗಳ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಪೂರ್ಣಗೊಂಡಿರುತ್ತವೆ ಎಂದು ತೋರಿಸಲಾದ ನಿದರ್ಶಗಳಿವೆಯೇ? ಅಥವಾ ಸರ್ಕಾರ ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು ಜಾರಿಗೆ ತಂದಿರುವ ಅಥವಾ ಇತರ ಯೋಜನೆಗಳ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಪೂರ್ಣಗೊಂಡಿರುವ ರಸ್ತೆ /

ರಸ್ತೆ/ಇದ್ದದ ಯಾವುದೇ ಕಾಮಗಾರಿಗಳು ಈ ಯೋಜನೆಯಡಿ ಪೂರ್ಣಗೊಂಡಿರುತ್ತವೆ ಎಂದು ತೋರಿಸಿದ ನಿದರ್ಶಗಳಿವೆಯೇ? ಹಾಗಿದ್ದಲ್ಲಿ, ಈ ರಸ್ತೆಗಳು ಯಾವುವು ಮತ್ತು ಅಂತಹ ವಿಚಲನಗಳು / ವಿಪಥನಗಳ ಮೇಲೆ ಯಾವ ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಲಾಗಿರುತ್ತದೆ?

ಸಮೀಕ್ಷೆಯ ಸಮಯದಲ್ಲಿ, ಈ ಯೋಜನೆಯಡಿ ಒಂದು ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದದ, ರಸ್ತೆ ವಿಸ್ತರಣೆಯ ಕಾಮಗಾರಿಗಳು ಸರ್ಕಾರ / ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು ಜಾರಿಗೆ ತಂದಿರುವ ಇತರ ಯೋಜನೆಗಳ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಪೂರ್ಣಗೊಂಡಿದೆ ಎಂದು ತೋರಿಸಿರುವುದಿಲ್ಲ. ಸರ್ಕಾರ / ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು ಜಾರಿಗೆ ತಂದಿರುವ ಇತರ ಯೋಜನೆಗಳ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಪೂರ್ಣಗೊಂಡಿರುವ ಒಂದು ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದದ, ರಸ್ತೆ ವಿಸ್ತರಣೆ ಕಾಮಗಾರಿಗಳು ಈ ಯೋಜನೆಯಡಿ ಪೂರ್ಣಗೊಂಡಿದೆ ಎಂದು ತೋರಿಸಿರುವುದಿಲ್ಲ. ಅಂತಹ ಯಾವುದೇ ಉದಾಹರಣೆಗಳಿಲ್ಲ ಎಂದು ಆಯಾ ಗ್ರಾಮ ಪಂಚಾಯತ್ ಅಧಿಕಾರಿಗಳೊಂದಿಗೆ ಚರ್ಚಿಸುವ ಮೂಲಕ ಮತ್ತು ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆಯ ದಾಖಲೆಗಳನ್ನು ಉಲ್ಲೇಖಿಸುವ ಮೂಲಕ ಇದನ್ನು ಪುನಃ ಕಂಡು ಹಿಡಿಯಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ, ನಬಾರ್ಡ್ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ಕೆಲಸದ ನಕಲು ಅಥವಾ ಅತಿ ಕ್ರಮಣವಾಗಿರುವುದಿಲ್ಲ.

10.8 ಮಾರ್ಗಸೂಚಿಗಳನ್ನು ಉಲ್ಲಂಘಿಸಿ ಈ ಯೋಜನೆಯಡಿ 1 ಕಿ.ಮೀ ಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ರಸ್ತೆ ಉದ್ದದ ಕಾಮಗಾರಿಗಳನ್ನು ಅನುಮೋದನೆಗೊಳಿಸಿದ ಪ್ರಕರಣಗಳಿವೆಯೇ? ಹೌದು, ಎಂದಾದರೆ ಆ ಪ್ರಕರಣಗಳು ಯಾವುವು? ಅನುಮೋದನೆಯನ್ನು ಉತ್ತಮ ಮತ್ತು ಸರಿಯಾದ ಕಾರಣಗಳೊಂದಿಗೆ ದಾಖಲಿಸಲಾಗಿದೆಯೇ ಅಥವಾ ಅಂತಹ ಯಾವುದೇ ವಿಷಯವಿಲ್ಲದೆ ಇದೆಯೇ?

ನಬಾರ್ಡ್ ಮಾರ್ಗ ಸೂಚಿಗಳ ಪ್ರಕಾರ ಅನುಮತಿಸದಿದ್ದರೂ ಯೋಜನೆಯಡಿಯಲ್ಲಿ 1 ಕಿ.ಮೀಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ರಸ್ತೆ ಉದ್ದವನ್ನು ಮಂಜೂರು ಮಾಡಿದ ಕೆಲವು ಪ್ರಕರಣಗಳಿರುತ್ತವೆ. ಆದಾಗ್ಯೂ, ಇವುಗಳು ತಮ್ಮದೇ ಆದ ಅನುಕೂಲಗಳಿಂದಾಗಿ ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮಸ್ಥರಿಗೆ ಅನೇಕ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಯೋಜನ ಕಾರಿಯಾಗಿದ್ದರಿಂದ ಅನುಷ್ಠಾನಕ್ಕೆ ಅನುಮತಿಯನ್ನು ನೀಡಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. 2012-13ನೇ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ, 71 ಮಾದರಿ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ 2013-14ರಲ್ಲಿ 14 ರಸ್ತೆಗಳಿದ್ದು, 41 ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ 6 ರಸ್ತೆಗಳಿರುತ್ತವೆ ಮತ್ತು 2014-15ನೇ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ 8 ರಸ್ತೆಗಳು ಒಂದು ಕಿ.ಮೀ.ಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇರುತ್ತವೆ. 2012-13, 2013-14 ಮತ್ತು 2014-15ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಸುಧಾರಣೆಗೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡ 1 ಕಿ.ಮೀಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇರುವ ರಸ್ತೆಗಳ ತಾಲ್ಲೂಕುವಾರು ವಿವರಗಳನ್ನು ಹೇಳಿಕೆ-10.1 ರಲ್ಲಿ ನಮೂದಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಈ ರಸ್ತೆಗಳು 1 ಕಿ.ಮೀ ಗಿಂತಲೂ ಕಡಿಮೆ ಇದ್ದರೂ, 2 ಹಳ್ಳಿಗಳ ನಡುವೆ ಸಂಪೂರ್ಣ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ನೀಡುವ ಕಾರಣ ಇವೆಲ್ಲವನ್ನೂ ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸಲಾಗಿದೆ ಎಂದು ತಿಳಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಕೆಲವು ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ ಎರಡು ಹಳ್ಳಿಗಳ ನಡುವೆ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಒದಗಿಸಲು ಇತರ ಸರ್ಕಾರಿ ಯೋಜನೆಗಳ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ, ಮತ್ತು ಅಂತಹ ರಸ್ತೆಗಳು ಇನ್ನೊಂದು ಬದಿಯಲ್ಲಿ ಗ್ರಾಮಕ್ಕೆ ಸಂಪೂರ್ಣ

ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ನೀಡದಿದ್ದರೆ, 1 ಕಿ.ಮೀಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಸಮತೋಲನವನ್ನು ಹೊಂದಿರುವ ಅಂತಹ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ನಬಾರ್ಡ್ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಅಂತಿಮ ಮೈಲು ಸಂಪರ್ಕತೆ ಎಂಬ ಯೋಜನೆಯಡಿ ಸಹಾಯ ಒದಗಿಸುವುದನ್ನು ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆಯು ಅಳವಡಿಸಿಕೊಂಡಿರುತ್ತದೆ.

10.9 ಈ ಯೋಜನೆಯಡಿ ಎಷ್ಟು ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಕೈಗೆತ್ತಿಕೊಳ್ಳಲಾಗಿದೆ

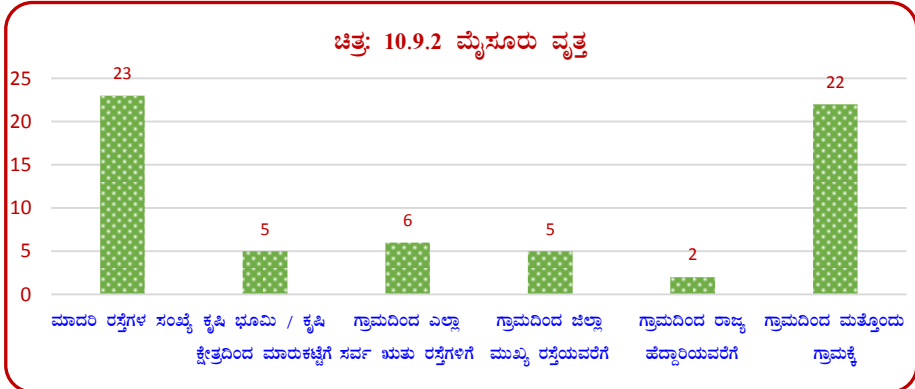
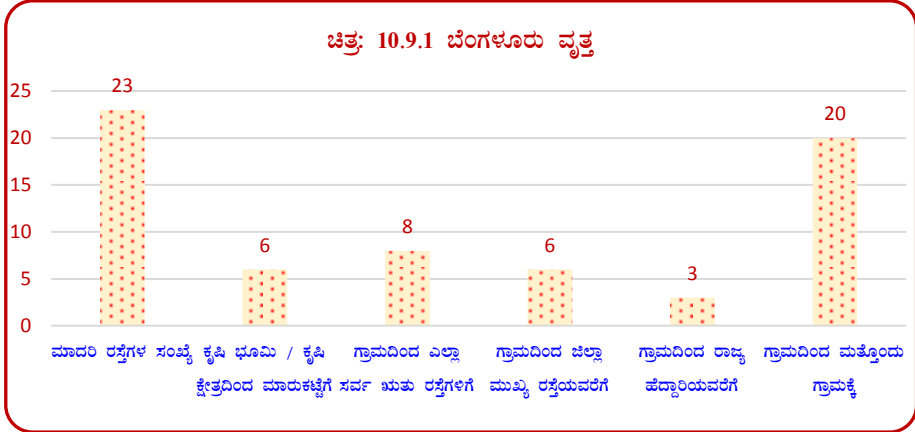
1. ಕೃಷಿ ಭೂಮಿ/ಕೃಷಿ ಕ್ಷೇತ್ರಗಳಿಂದ ಮಾರುಕಟ್ಟೆಗೆ.
2. ಗ್ರಾಮದಿಂದ ಸರ್ವ ಋತು ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ
3. ಗ್ರಾಮದಿಂದ ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ
4. ಗ್ರಾಮದಿಂದ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗೆ.
5. ಗ್ರಾಮದಿಂದ ಮತ್ತೊಂದು ಗ್ರಾಮಕ್ಕೆ

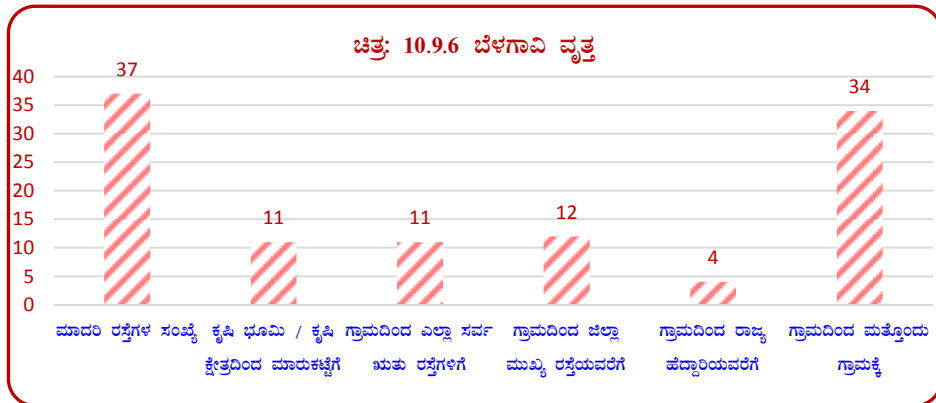
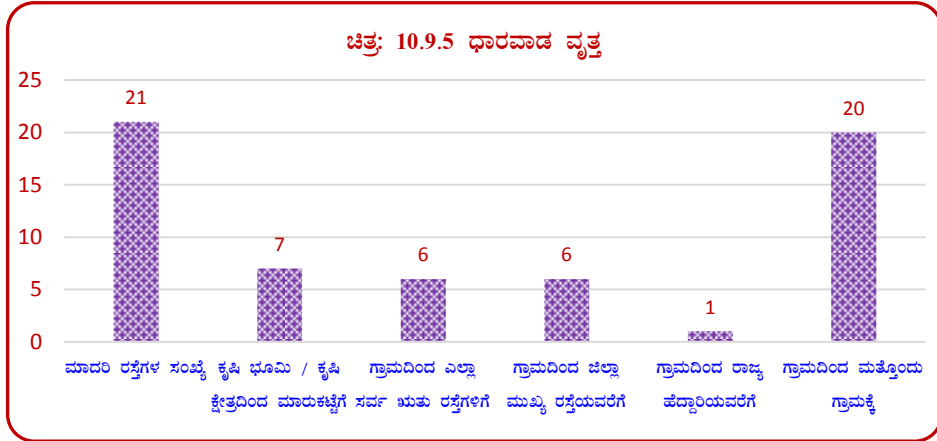
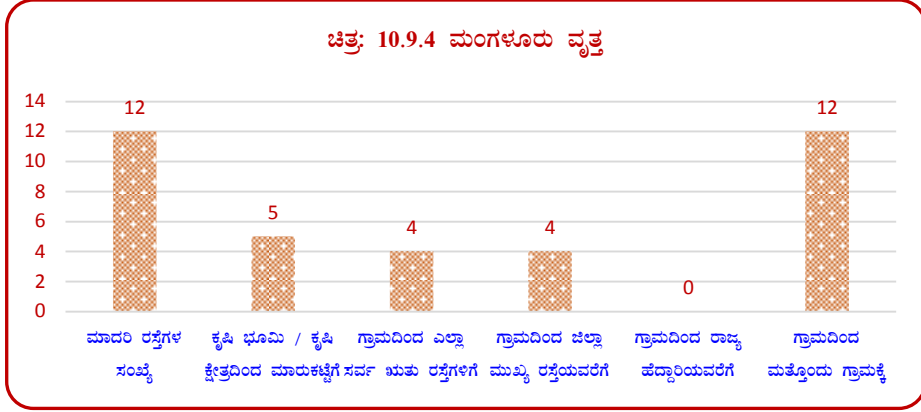
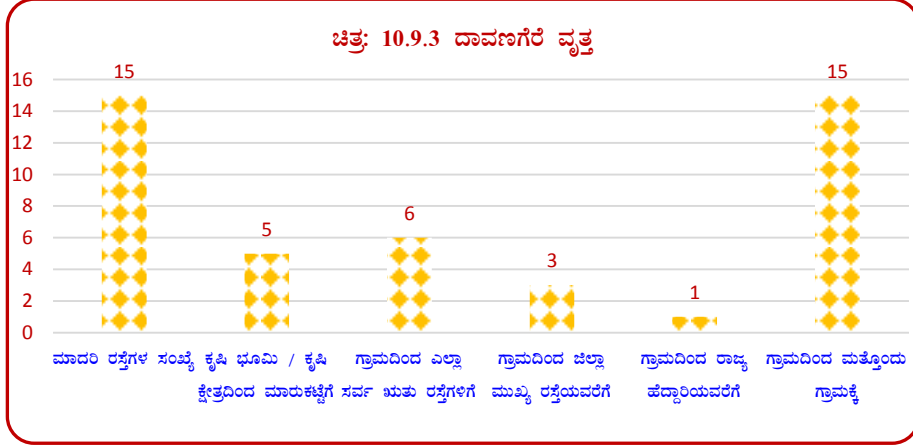
(ಎ) ವಿಭಿನ್ನ ನಿಯತಾಂಕಗಳನ್ನು ಪೂರೈಸುವ ರಸ್ತೆಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ: ಕ್ಷೇತ್ರ ಸಮೀಕ್ಷೆಯ ಸಮಯದಲ್ಲಿ, ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಒದಗಿಸುವ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಮೇಲ್ಕಂಡ ಎಲ್ಲಾ ಐದು ನಿಯತಾಂಕಗಳನ್ನು ತೃಪ್ತಿ ಪಡಿಸುವ ರಸ್ತೆಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಕಂಡು ಹಿಡಿಯಲು ಪ್ರಯತ್ನಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಯಾವುದೇ ಒಂದು ನಿಯತಾಂಕವನ್ನು ಪೂರೈಸುವ ರಸ್ತೆಯು 5 ರಲ್ಲಿ ಉಳಿದ ಯಾವುದೇ ನಿಯತಾಂಕಗಳನ್ನು ಸಹ ಪೂರೈಸುತ್ತದೆ ಎಂದು ಗಮನಿಸಬಹುದು. ಅದೇ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ, ಯಾವುದೇ 5 ನಿಯತಾಂಕಗಳಲ್ಲಿ ಎರಡು ಅಥವಾ ಮೂರು ನಿಯತಾಂಕಗಳಿಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚಿನದನ್ನು ಪೂರೈಸುವ ಕೆಲವು ರಸ್ತೆಗಳಿವೆ. ಆದ್ದರಿಂದ, ಕೆಲವು ರಸ್ತೆಗಳು ಒಂದಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ನಿಯತಾಂಕಗಳನ್ನು ಪೂರೈಸುವುದರಿಂದ ಉತ್ತರವು ಬಹು ಐಚ್ಛಿಕವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಈ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆಯಿಂದ, ಗರಿಷ್ಠ ಸಂಖ್ಯೆಯ ರಸ್ತೆಗಳು (ಅಂದರೆ, 158 ರಲ್ಲಿ 150) ನಿಯತಾಂಕವನ್ನು ಪೂರೈಸುತ್ತವೆ, ಅಂದರೆ, 8 ವಲಯಗಳ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿರುವ “ಗ್ರಾಮದಿಂದ ಮತ್ತೊಂದು ಗ್ರಾಮಕ್ಕೆ” ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಒದಗಿಸುತ್ತದೆ. 52 ರಸ್ತೆಗಳು “ಗ್ರಾಮದಿಂದ ಸರ್ವ ಋತು ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ” ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಒದಗಿಸುವ ನಿಯತಾಂಕವನ್ನು ಪೂರೈಸುತ್ತವೆ. ಇದಲ್ಲದೆ, 48 ರಸ್ತೆಗಳು “ಕೃಷಿ ಭೂಮಿ / ಕೃಷಿ ಕ್ಷೇತ್ರದಿಂದ ಮಾರುಕಟ್ಟೆಗೆ” ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಒದಗಿಸುತ್ತವೆ. ಅಂತೆಯೇ, 46 ರಸ್ತೆಗಳು “ಗ್ರಾಮದಿಂದ ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ” ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಒದಗಿಸುತ್ತವೆ. ಕೇವಲ 12 ರಸ್ತೆಗಳು “ಗ್ರಾಮದಿಂದ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗೆ” ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಒದಗಿಸುತ್ತವೆ. ಅಂತಹ ವಿವರಗಳ ವಲಯವಾರು ವಿಶ್ಲೇಷಣೆಯ ಫೋರ್ಷಾರೆಯನ್ನು ಕೋಷ್ಟಕ - 10.9.1 ರಲ್ಲಿ ನೀಡಲಾಗಿದ್ದು ಅದನ್ನು ಸಚಿತ್ರವಾಗಿ ಚಿತ್ರಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

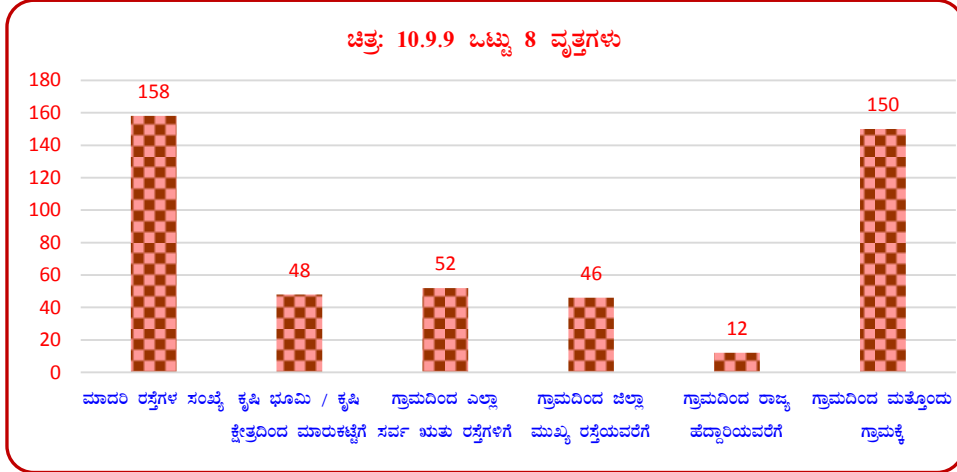
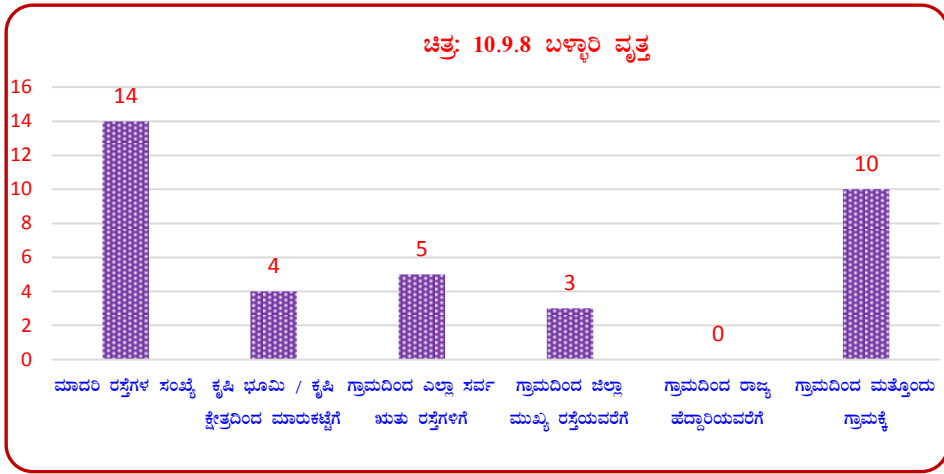
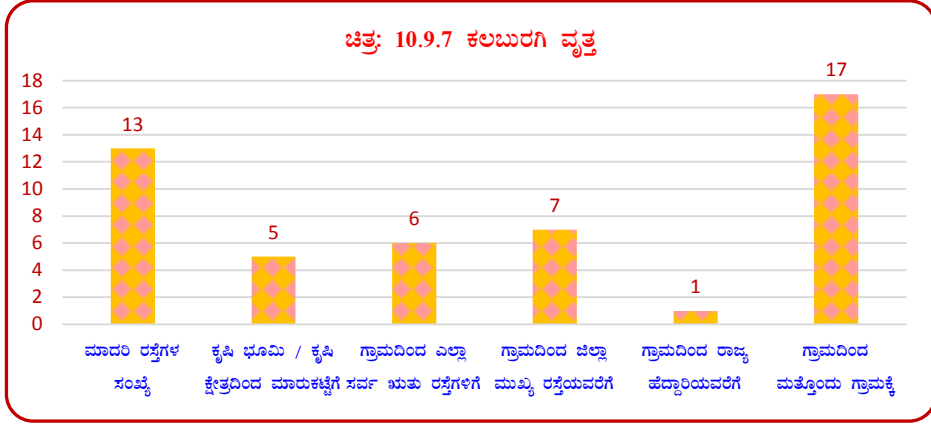
ಕೋಷ್ಟಕ - 10.9.1: ನಬಾರ್ಡ್ ಪ್ರಕಾರ ಐದು ನಿಯತಾಂಕಗಳನ್ನು ಪೂರೈಸುವ ಮಾದರಿ ರಸ್ತೆಗಳು ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ

ವೃತ್ತದ ಹೆಸರು	ಒಳಗೊಳ್ಳಿಸಲಾದ ಮಾದರಿ ರಸ್ತೆಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ	ಐದು ನಿಯತಾಂಕಗಳು				
		ಕೃಷಿ ಭೂಮಿ / ಕೃಷಿ ಕ್ಷೇತ್ರದಿಂದ ಮಾರುಕಟ್ಟೆಗೆ	ಗ್ರಾಮದಿಂದ ಎಲ್ಲಾ ಸರ್ವ ಋತು ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ	ಗ್ರಾಮದಿಂದ ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆಯವರೆಗೆ	ಗ್ರಾಮದಿಂದ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯವರೆಗೆ	ಗ್ರಾಮದಿಂದ ಇತರೆ ಗ್ರಾಮಕ್ಕೆ
ಬೆಂಗಳೂರು	23	6	8	6	3	20
ಮೈಸೂರು	23	5	6	5	2	22
ದಾವಣಗೆರೆ	15	5	6	3	1	15
ಮಂಗಳೂರು	12	5	4	4	0	12
ಧಾರವಾಡ	21	7	6	6	1	20
ಬೆಳಗಾವಿ	37	11	11	12	4	34
ಕಲಬುರಗಿ	13	5	6	7	1	17
ಬಳ್ಳಾರಿ	14	4	5	3	0	10
ಒಟ್ಟು 8 ವೃತ್ತಗಳು	158	48	52	46	12	150

ಮೂಲ: ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆ, ಬೆಂಗಳೂರು ಮತ್ತು ಕರ್ನಾಟಕ ತಾಂತ್ರಿಕ ಸಲಹಾ ಸೇವೆಗಳ ಸಂಸ್ಥೆ, ಬೆಂಗಳೂರು ಇವರಿಂದ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆ







ಎ) ಒಂದಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ನಿಯತಾಂಕಗಳನ್ನು ಪೂರೈಸುವ ರಸ್ತೆಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ: ಇದಲ್ಲದೆ, ಒಂದು ಮಾನದಂಡವನ್ನು ಪೂರೈಸುವ ರಸ್ತೆಗಳು ಒಂದಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ಮಾನದಂಡಗಳನ್ನು ಪೂರೈಸುತ್ತವೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಸಹ ಕಂಡು ಹಿಡಿಯಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. 8 ವಲಯಗಳ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ, ಇದನ್ನು ಗಮನಿಸ ಬಹುದಾಗಿರುತ್ತದೆ.

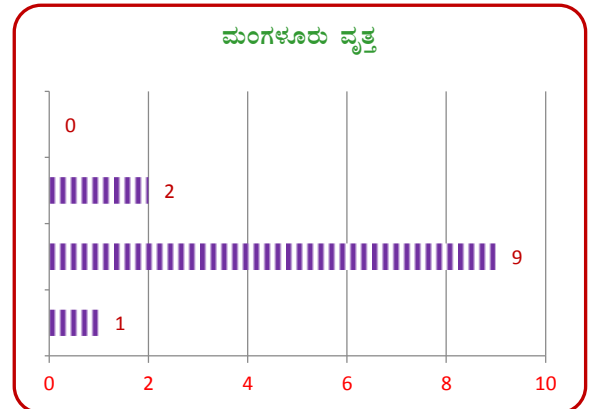
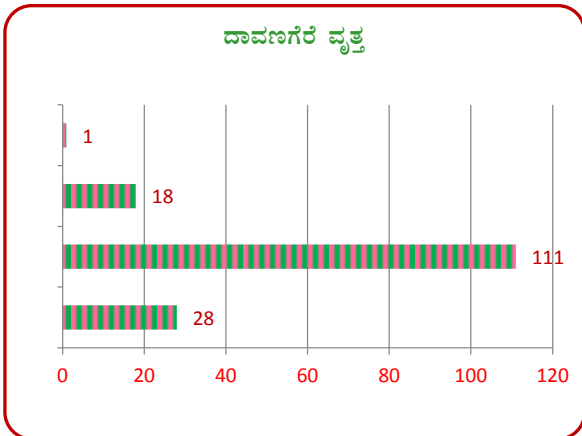
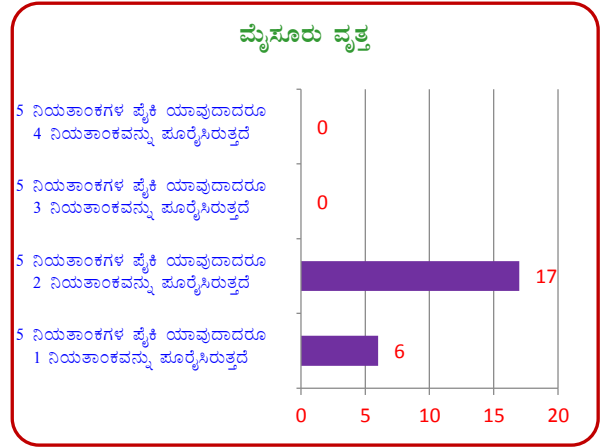
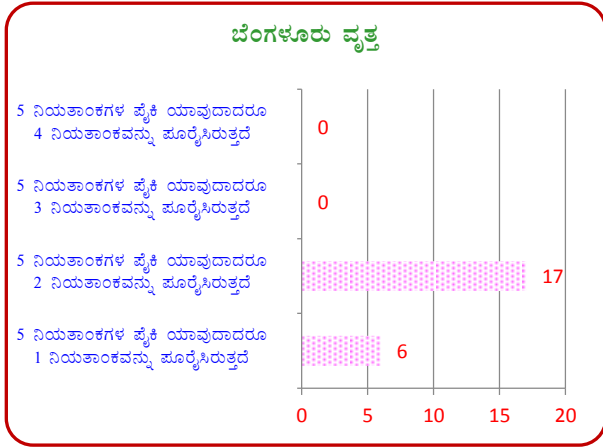
- 158 ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ, 28 ರಸ್ತೆಗಳು 5 ನಿಯತಾಂಕಗಳಲ್ಲಿ ಯಾವುದಾದರೂ ಒಂದನ್ನು ಪೂರೈಸುತ್ತವೆ.

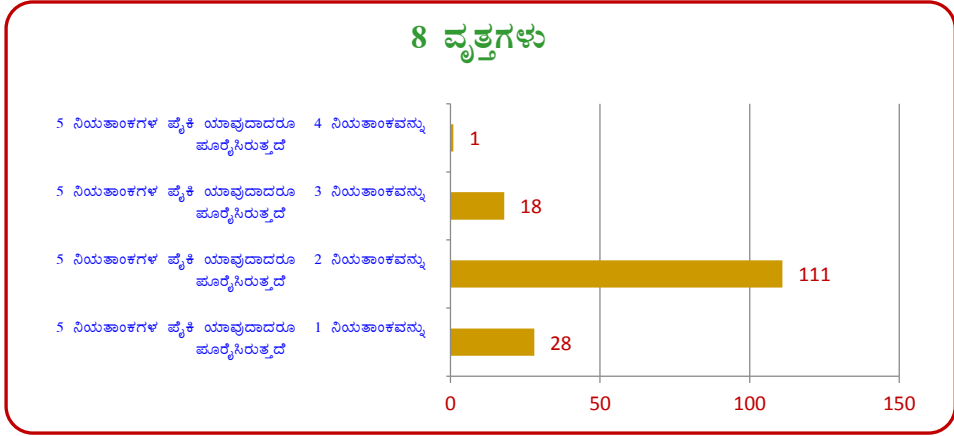
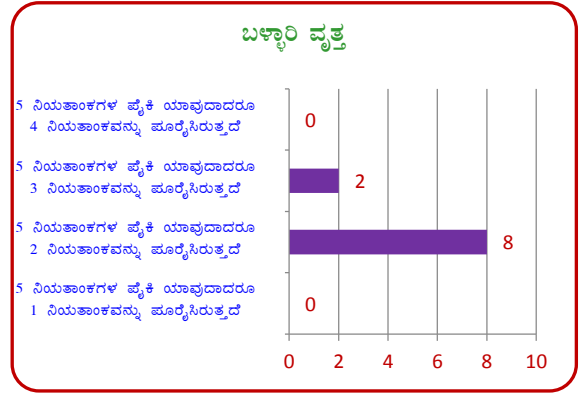
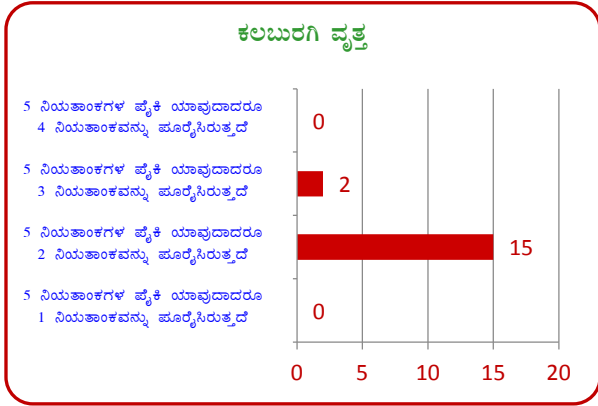
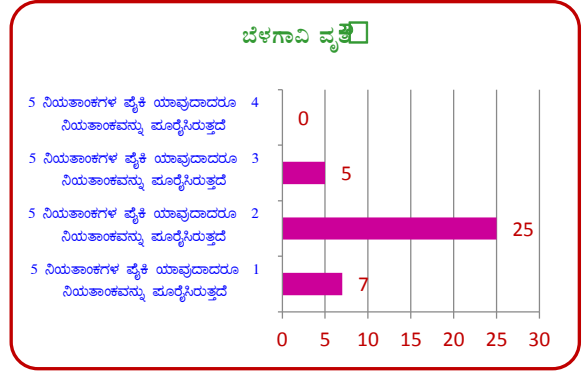
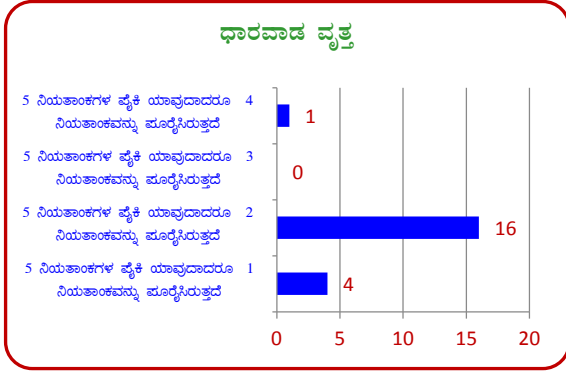
- 111 ರಸ್ತೆಗಳು 5 ನಿಯತಾಂಕಗಳಲ್ಲಿ ಎರಡನ್ನು ಪೂರೈಸುತ್ತವೆ.
 - 18 ರಸ್ತೆಗಳು 5 ನಿಯತಾಂಕಗಳಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ಮೂರು ಪೂರೈಸುತ್ತವೆ
 - 5 ನಿಯತಾಂಕಗಳಲ್ಲಿ ನಾಲ್ಕನ್ನು ಒಂದೇ ರಸ್ತೆ ಪೂರೈಸುತ್ತದೆ
 - 8 ವೃತ್ತಗಳ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ 158 ರಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ರಸ್ತೆಗಳು, ಎಲ್ಲಾ 5 ನಿಯತಾಂಕಗಳನ್ನು ಪೂರೈಸಿರುವುದಿಲ್ಲ.
- ವರವಾದ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆಯನ್ನು ಕೋಷ್ಟಕ - 10.9.2 ರಲ್ಲಿ ನೀಡಲಾಗಿರುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಅದನ್ನು ಚಿತ್ರಾತ್ಮಕವಾಗಿ ನಿರೂಪಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ 10.9.2: ಒಂದಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ನಿಯತಾಂಕಗಳನ್ನು ಪೂರೈಸುವ ರಸ್ತೆಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ

ವೃತ್ತದ ಹೆಸರು	5 ನಿಯತಾಂಕಗಳ ಪೈಕಿ ಯಾವುದಾದರೂ 1 ನಿಯತಾಂಕವನ್ನು ಪೂರೈಸಿರುತ್ತದೆ	5 ನಿಯತಾಂಕಗಳ ಪೈಕಿ ಯಾವುದಾದರೂ 2 ನಿಯತಾಂಕವನ್ನು ಪೂರೈಸಿರುತ್ತದೆ	5 ನಿಯತಾಂಕಗಳ ಪೈಕಿ ಯಾವುದಾದರೂ 3 ನಿಯತಾಂಕವನ್ನು ಪೂರೈಸಿರುತ್ತದೆ	5 ನಿಯತಾಂಕಗಳ ಪೈಕಿ ಯಾವುದಾದರೂ 4 ನಿಯತಾಂಕವನ್ನು ಪೂರೈಸಿರುತ್ತದೆ	ವೃತ್ತವಾರು ಮೊತ್ತ
ಬೆಂಗಳೂರು	7	12	4	0	23
ಮೈಸೂರು	6	17	0	0	23
ದಾವಣಗೆರೆ	3	9	3	0	15
ಮಂಗಳೂರು	1	9	2	0	12
ಧಾರವಾಡ	4	16	0	1	21
ಬೆಳಗಾವಿ	7	25	5	0	37
ಕಲಬುರಗಿ	0	15	2	0	17
ಬಳ್ಳಾರಿ	0	8	2	0	10
ಒಟ್ಟು	28	111	18	1	158

ಮೂಲ: ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆ, ಬೆಂಗಳೂರು ಮತ್ತು ಕರ್ನಾಟಕ ತಾಂತ್ರಿಕ ಸಲಹಾ ಸೇವಾ ಸಂಸ್ಥೆ, ಬೆಂಗಳೂರು ಇವರಿಂದ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆ





10.10 ನಿರ್ಮಿಸಲಾದ ಈ ರಸ್ತೆಗಳ ಗುಣಮಟ್ಟ ಮತ್ತು ವೆಚ್ಚದ ಮಾನದಂಡಗಳನ್ನು ನವೀಕರಿಸುವ ಅಂತರ್ಜಾಲ ಮತ್ತು ಅಂತರ್ಜಾಲ ಆಧಾರಿತ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಒಳಗೊಂಡ ಯಾವುದೇ ಆನ್‌ಲೈನ್ ನಿರ್ವಹಣೆ ಮತ್ತು ಮಾನಿಟರಿಂಗ್ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಇದೆಯೇ? ಹಾಗಿದ್ದರೆ, ವಿವರಗಳನ್ನು ನೀಡಿರಿ.

ಅಂತರ್ಜಾಲ ಮತ್ತು ಅಂತರ್ಜಾಲ ಸೌಲಭ್ಯಗಳ ಜಾಲದ ಮೂಲಕ ಕೃತಿಗಳ ಮೇಲ್ವಿಚಾರಣೆಯನ್ನು ಅಳವಡಿಸಿಕೊಳ್ಳಲು ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆಯು ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಿದೆ ಎಂದು ತಿಳಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಪ್ರಸ್ತುತ, ಅಂತರ್ಜಾಲ ಮತ್ತು ಅಂತರ್ಜಾಲ ಸೌಲಭ್ಯಗಳನ್ನು ಬಳಸಿಕೊಂಡು ಯೋಜನೆಗಳ ಆನ್‌ಲೈನ್

ಮೇಲ್ವಿಚಾರಣೆಯ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಇರುವುದಿಲ್ಲ. ಆದಾಗ್ಯೂ, ಭವಿಷ್ಯದಲ್ಲಿ ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಲಾದ ಯೋಜನೆಗಳ ಮೇಲ್ವಿಚಾರಣೆಯನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳಲು ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆಯು ವಿಶೇಷ ಕೇಂದ್ರ, ಯೋಜನಾ ರಸ್ತೆ ಆಸ್ತಿ ನಿರ್ವಹಣಾ ಕೇಂದ್ರವನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಲು ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಿರುವುದನ್ನು ಗಮನಿಸಬಹುದಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಒಂದು ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯನ್ನು ಅನುಮೋದನೆಗಾಗಿ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಕಳುಹಿಸಲಾಗಿದೆ ಮತ್ತು ಅದನ್ನೇ ಕಾಯಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ಇದಲ್ಲದೆ, ಉತ್ತಮ ಪ್ರಯೋಜನಗಳನ್ನು ಸಾಧಿಸುವ ಗುರಿಯನ್ನು ಹೊಂದಿರುವ ಯೋಜನೆಗಳ ಆನ್‌ಲೈನ್ ನಿರ್ವಹಣೆಗೆ ಅಂತರ್ಜಾಲ ಮತ್ತು ಅಂತರ್ಜಾಲ ಸೌಲಭ್ಯಗಳನ್ನು ಅಳವಡಿಸಿಕೊಳ್ಳಲು ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆಯು ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಿದೆ ಎಂದು ಗಮನಿಸಬಹುದು.

10.11 ಈ ರಸ್ತೆಗಳ ಅನುಷ್ಠಾನಕ್ಕೆ ಮೊದಲು / ನಂತರ ಸಂಚಾರ ಪರಿಮಾಣದ ಅಧ್ಯಯನವನ್ನು ನಡೆಸಲಾಗಿದೆಯೇ? ಹೌದು ಆದರೆ, ಅಧ್ಯಯನವು ಏನು ಬಹಿರಂಗ ಪಡಿಸಿರುತ್ತದೆ? ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ, ಏಕೆ ಮಾಡಿರುವುದಿಲ್ಲ?

ಎ) ಅನುಷ್ಠಾನಕ್ಕೆ ಮುಂಚಿತವಾಗಿ ರಸ್ತೆಗಳ ಸಂಚಾರ ಪರಿಮಾಣದ ಅಧ್ಯಯನ: ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯನ್ನು ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಕಳುಹಿಸುವ ಮೊದಲು, ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ವಿಭಾಗಗಳು ಯೋಜನೆಗಳ ಅನುಷ್ಠಾನಕ್ಕೆ ಮುನ್ನ ಸಂಚಾರ ಪರಿಮಾಣದ ಅಧ್ಯಯನವನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳುತ್ತವೆ. ಸುಧಾರಣೆಯ ನಂತರ ಉದ್ದೇಶಿತ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಚಲಿಸುವ ಒಟ್ಟು ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ಖಚಿತ ಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳಲು ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ವಿಭಾಗವು ಸಾಮಾನ್ಯ ಋತುವಿನಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ಕೊಯ್ಲು ಋತುವಿನಲ್ಲಿ ಸಂಚಾರ ಅಧ್ಯಯನವನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳುತ್ತದೆ.

ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ, ತೀವ್ರ ಸಂಚಾರ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಮೂರರಿಂದ ಐದು ದಿನಗಳವರೆಗೆ ಸಂಚಾರ ಸಮೀಕ್ಷೆಯನ್ನು ನಡೆಸಲಾಗುತ್ತದೆ. ಎಲ್ಲಾ ರೀತಿಯ ಸಂಚಾರದ ಎಣಿಕೆಗಳು ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಟ್ರಕ್‌ಗಳು, ಬಸ್‌ಗಳು, ಟ್ರಾಕ್ಟರುಗಳು ಇತ್ಯಾದಿಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿರುತ್ತವೆ. ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆಯು ಅಳವಡಿಸಿಕೊಂಡ ವಿಧಾನಗಳು / ಕಾರ್ಯ ವಿಧಾನಗಳನ್ನು ಮಾದರಿ ರಸ್ತೆಯೊಂದಿಗೆ ಚೆನ್ನಾಗಿ ವಿವರಿಸಲಾಗಿದೆ. ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿನ ಸಂಚಾರ ಎಣಿಕೆಗಾಗಿ ಮಾಹಿತಿಗಾಗಿ ಯೋಜಿತ ಸರಾಸರಿ ವಾರ್ಷಿಕ ದೈನಂದಿನ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ನಿರ್ಣಯಿಸಲು ಕೋಷ್ಟಕ 10.11.1. ರಲ್ಲಿ ನವಿರಗಳನ್ನು ಪರಿಗಣಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ: 10.11.1: ಸಂಚಾರ ಪರಿಮಾಣದ ಅಧ್ಯಯನಕ್ಕೆ ಅಳವಡಿಸಲಾದ ವೈಧಾನಿಕತೆ

ದಿನ	ವಾಹನಗಳ ವಿವರಗಳು	ದಿನ-1	ದಿನ-2	ದಿನ-3	ಒಟ್ಟು	ಸರಾಸರಿ
ಪ್ರಾಣಿಗಳಿಂದ ಎಳೆಸಲಾದ ವಾಹನಗಳು		35	30	25	90	30
ಸೈಕಲ್‌ಗಳು		28	23	30	81	27
ದ್ವಿಚಕ್ರ ವಾಹನಗಳು		18	26	25	69	23
ಟ್ರಕ್‌ಗಳು	ಭಾರ ಹೊತ್ತವು	4	3	5	12	4
	ಭಾರ ಹೊರದವು	3	6	3	12	4
	ಅತಿಭಾರ ಹೊತ್ತವು	3	8	4	15	5

ನಬಾರ್ಡ್ ರಸ್ತೆಗಳ ಸಾಮಾಜಿಕ-ಆರ್ಥಿಕ ಪರಿಣಾಮಗಳ ಮೌಲ್ಯಮಾಪನ

ದಿನ	ವಾಹನಗಳ ವಿವರಗಳು	ದಿನ-1	ದಿನ-2	ದಿನ-3	ಒಟ್ಟು	ಸರಾಸರಿ
ಬಸ್‌ಗಳು	ಭಾರ ಹೊತ್ತವು	10	8	9	27	9
	ಭಾರ ಹೊರದವು	13	10	10	33	11
	ಅತಿಭಾರಹೊತ್ತವು				0	0
ಕೃಷಿ ಟ್ರಾಕ್ಟರ್‌ಗಳು / ಟ್ರೈಲರ್‌ಗಳು	ಭಾರಹೊತ್ತವು	9	9	6	24	8
	ಭಾರಹೊರದವು	7	6	8	21	7
	ಅತಿಭಾರಹೊತ್ತವು	8	12	7	27	9
ಮಧ್ಯಮ ವಾಣಿಜ್ಯ ವಾಹನಗಳು	ಭಾರಹೊತ್ತವು	5	3	4	12	4
	ಭಾರಹೊರದವು	6	3	3	12	4
	ಅತಿಭಾರಹೊತ್ತವು				0	0
ಕಾರುಗಳು, ಜೀಪ್‌ಗಳು, ವ್ಯಾನ್‌ಗಳು, ತ್ರಿಚಕ್ರ ವಾಹನಗಳು		9	6	9	24	8
ಸರಾಸರಿ ದೈನಂದಿನ ಸಂಚಾರ						153

ಮೂಲ: ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆ, ಬೆಂಗಳೂರು

ಸಂಚಾರ ಸಂಖ್ಯೆ: ಸಾಮಾನ್ಯ ಋತು: 153

ಸಂಚಾರ ಸಂಖ್ಯೆ: ಕೊಯ್ಲು ಋತು: 153

ಕೊಯ್ಲು ಋತುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಎಸ್-2

ಏಕ ಕೊಯ್ಲು ಋತುವಿನ ಸಂಚಾರ: 75

$$\begin{aligned} \text{ಸರಾಸರಿ ವಾರ್ಷಿಕ ದೈನಂದಿನ ಸಂಚಾರ} &= \frac{\text{ಎಸ್} \times \text{ಎನ್} \times 0.6 \times \text{ಟಿ}}{365} \\ &= \frac{153 \times 153 \times 0.6 \times 75}{365} \\ &= 153 + \frac{2 \times 153 \times 0.6 \times 75}{365} \end{aligned}$$

ಯೋಜಿತ ಸರಾಸರಿ ವಾರ್ಷಿಕ ದೈನಂದಿನ ಸಂಚಾರ: 190.726 ಅಂದರೆ ಸಂಖ್ಯೆಗಳಲ್ಲಿ 191

ಮೇಲಿನ «ಶ್ಲೇಷಣೆಯಿಂದ ಇದನ್ನು ಗಮನಿಸಿ ಬಹುದಾಗಿರುತ್ತದೆ,

- ರಸ್ತೆ ಯೋಜನೆಗೆ ಮೊದಲು ಸರಾಸರಿ ದೈನಂದಿನ ಸಂಚಾರ - 153 ಸಂಖ್ಯೆಗಳು.
- ಯೋಜಿತ ಸರಾಸರಿ ವಾರ್ಷಿಕ ದೈನಂದಿನ ಸಂಚಾರ - 191 ಸಂಖ್ಯೆಗಳು.
- ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಾಣದ ನಂತರ ದಟ್ಟಣೆಯಲ್ಲಿ ಶೇಕಡಾವಾರು ಹೆಚ್ಚಳ = $\frac{(191-153) \times 100}{153}$

$$\begin{aligned} &= \frac{153}{153} \\ &= 24.82\% \\ &\text{ಅಂದರೆ } 25.00\% \end{aligned}$$

ಯೋಜನೆಯ ಅನುಷ್ಠಾನಕ್ಕೆ ಮುನ್ನ ಸೇತುವೆಗಳಿಗೆ ಸಂಚಾರ ಪರಿಮಾಣದ ಅಧ್ಯಯನ: ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಸೇತುವೆಗಳನ್ನು ದೀರ್ಘಕಾಲ ನೀರಿರುವ ನಾಲಾಗಳು / ತೊರೆಗಳು / ಸಣ್ಣ ನದಿಗಳಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ರಸ್ತೆಯ ನಡುವೆ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ. ಇವುಗಳನ್ನು ಹಳ್ಳಿಗಳ ಪ್ರಯಾಣದ ದೂರವನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಲು ಮತ್ತು ಆಯಾಸ ಮತ್ತು ದಣಿವನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಲು ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಮಾರ್ಗಸೂಚಿಗಳು / ಮಾನದಂಡಗಳ ಪ್ರಕಾರ ರಸ್ತೆ ಅಗಲಕ್ಕೆ ಸಮಾನವಾದ ಅಗಲದೊಂದಿಗೆ ಸೇತುವೆಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಸೇತುವೆಗಳ ಸಂಚಾರ ಅಧ್ಯಯನವು ಮೇಲೆ ಸೂಚಿಸಿದಂತೆ ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ ಕೈಗೊಂಡ ಸಂಚಾರ ಅಧ್ಯಯನಕ್ಕೆ ಹೋಲುತ್ತದೆ. ಸಂಚಾರ ಪರಿಮಾಣ ಅಧ್ಯಯನದ ಫಲಿತಾಂಶದ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಸೇತುವೆಯನ್ನು ಭಾರತೀಯ ರಸ್ತೆ ಕಾಂಗ್ರೆಸ್‌ನ ಮಾರ್ಗಸೂಚಿಗಳ ಪ್ರಕಾರ ವಿನ್ಯಾಸಗೊಳಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಸಿ) ಅನುಷ್ಠಾನಕ್ಕೆ ಮುಂಚಿತವಾಗಿ ಕಾಲುಸೇತುವೆಗಳಿಗೆ ಸಂಚಾರ ಪರಿಮಾಣದ ಅಧ್ಯಯನ: ಒಂದು ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ಹಳ್ಳಿಯ ಜನರು ಮತ್ತೊಂದು ಹಳ್ಳಿಯನ್ನು ತಲುಪಲು ಅಥವಾ ಕೃಷಿಯನ್ನು ತಲುಪಲು ಅನುಕೂಲವಾಗುವಂತೆ, ದೀರ್ಘಕಾಲಿಕ ನೀರಿರುವ ನಾಲಾಗಳು / ತೊರೆಗಳು / ಸಣ್ಣ ನದಿಗಳಲ್ಲಿ ಅಥವಾ ಕೃಷಿ ಕ್ಷೇತ್ರಗಳಲ್ಲಿ ಅಥವಾ ಕೃಷಿ ಕ್ಷೇತ್ರಗಳು ಮತ್ತು ಹಳ್ಳಿಗಳ ನಡುವೆ ದಾಟಲು ಕಾಲುಸೇತುವೆಯನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಮಾರ್ಗಸೂಚಿಗಳು / ಮಾನದಂಡಗಳ ಪ್ರಕಾರ ಕಾಲುಸೇತುವೆಗಳನ್ನು ಗರಿಷ್ಠ 4 ಅಡಿ ಅಗಲದೊಂದಿಗೆ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ, ಇದರಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಯ ಅಗಲ ಮತ್ತು ಪ್ಯಾರಾ ಪೆಟ್ ಗೋಡೆಯ ಅಗಲವಿರುತ್ತದೆ. ಮೇಲೆ ಹೇಳಿದಂತೆ, ಕಾಲುಸೇತುವೆಗಳನ್ನು ಪಾದಚಾರಿಗಳು ದಾಟಲು ಮತ್ತು ಹೆಚ್ಚಿನ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಅವರು ಸೈಕಲ್‌ಗಳು, ಮೊಪೆಡ್‌ಗಳು, ಬೈಕ್‌ಗಳು ಸೇರಿದಂತೆ ದ್ವಿಚಕ್ರ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಬಳಸ ಬಹುದಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ, ಕಾಲು ಸೇತುವೆಗಳಿಗೆ (ಮೊದಲು ಅಥವಾ ನಂತರ) ಸಂಚಾರ ಅಧ್ಯಯನವನ್ನು ನಡೆಸಲಾಗುವುದಿಲ್ಲ.

ಡಿ) ಅನುಷ್ಠಾನದ ನಂತರ ರಸ್ತೆಗಳು / ಸೇತುವೆಗಳು / ಕಾಲುಸೇತುವೆಗಳಿಗೆ ಸಂಚಾರ ಪರಿಮಾಣದ ಅಧ್ಯಯನ: ಕ್ಷೇತ್ರ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆಯ ಎಂಜಿನಿಯರ್‌ಗಳೊಂದಿಗಿನ ಸಂವಾದದ ಸಮಯದಲ್ಲಿ, ಯೋಜನೆಗಳು ಜಾರಿಗೆ ಬಂದ ನಂತರ ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಯಾವುದೇ ಸಂಚಾರ ಪರಿಮಾಣದ ಅಧ್ಯಯನಗಳನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳಲಾಗುವುದಿಲ್ಲ ಎಂದು ತಿಳಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಆದಾಗ್ಯೂ, ಮಾರ್ಗಸೂಚಿಗಳ ಪ್ರಕಾರ ಕಾಮಗಾರಿಗಳು ಪೂರ್ಣಗೊಂಡ ನಂತರವೂ ಸಂಚಾರ ಪರಿಮಾಣದ ಅಧ್ಯಯನವನ್ನು ನಡೆಸುವುದು ಅವಶ್ಯಕವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಇದು ಅನುಷ್ಠಾನದ ನಂತರ ಯೋಜಿತ ಸಂಚಾರ ಪ್ರಮಾಣವನ್ನು ನೈಜವಾದ ಪರಿಮಾಣದೊಂದಿಗೆ ಹೋಲಿಸಲು ಇಲಾಖೆಗೆ ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ.

10.12 ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸುವ ಅಂದಾಜುಗಳ ಮೇಲೆ ಉಂಟಾದ ಉಳಿತಾಯ / ಖರ್ಚು ಏನು? ಇವುಗಳು ವಿಪರೀತ ಹೆಚ್ಚಾಗಿದ್ದವೇ?

(ಎ) ರಸ್ತೆಗಳು: 8 ವೃತ್ತಗಳ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಬರುವ 158 ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ ಅಂದಾಜು ವೆಚ್ಚವನ್ನು, ಖರ್ಚಾಗಿರುವುದರ ವೆಚ್ಚದೊಂದಿಗೆ ಹೋಲಿಕೆ ಮಾಡಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. 158 ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಲು ಎಲ್ಲಾ 8 ವೃತ್ತಗಳಲ್ಲಿ ಮಾಡಿದ ಖರ್ಚು ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದ್ದು, ಉಳಿತಾಯ ಕಂಡು ಬಂದಿದೆ ಎಂದು ಗಮನಿಸ ಬಹುದಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಒಟ್ಟು ಅಂದಾಜು ರೂ.7782 ಲಕ್ಷಗಳಿಗೆ ಉಂಟಾದ ಖರ್ಚು ರೂ.6973 ಲಕ್ಷವಾಗಿದ್ದು, ನಿವ್ವಳ ಉಳಿತಾಯ ರೂ.810 ಲಕ್ಷ ಮತ್ತು 8 ವಲಯಗಳಿಗೆ ಸಂಚಿತ ಶೇಕಡಾ 10 ರಷ್ಟಿರುತ್ತದೆ.

ವೃತ್ತವಾರು ವಿವರವಾದ ಹೋಲಿಕೆಯನ್ನು ಕೋಷ್ಟಕ-10.12.1 ರಲ್ಲಿ ಮಾಡಲಾಗಿರುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಚಿತ್ರಾತ್ಮಕವಾಗಿ ವೃತ್ತವಾರು ಚಿತ್ರ 10.12.1 ರಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿ ನಿಧಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

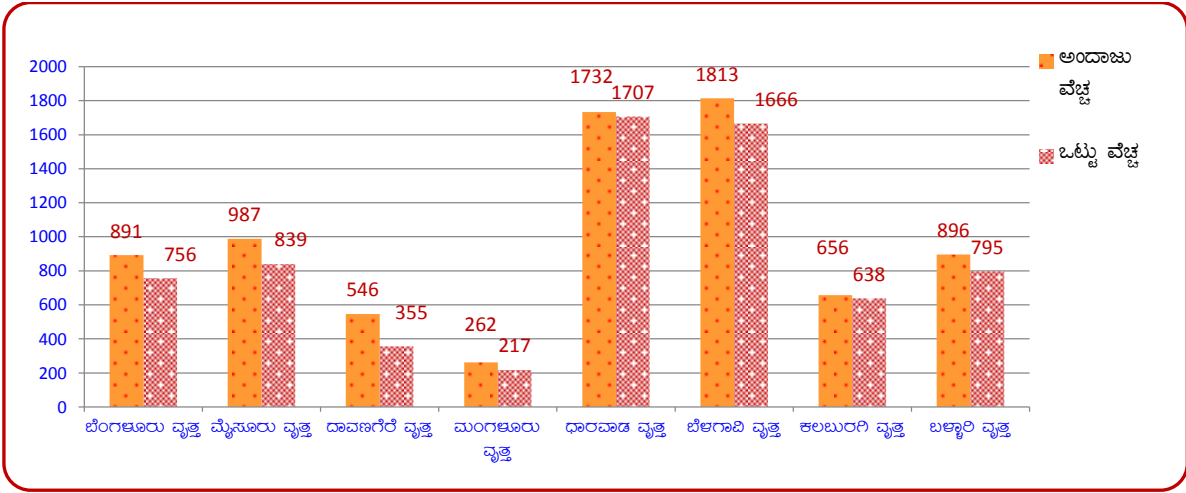
ಕೋಷ್ಟಕ - 10.12.1: ಅಂದಾಜು ವೆಚ್ಚದ ಎದುರಿಗೆ ವೆಚ್ಚದ ಹೋಲಿಕೆ (ರೂ. ಲಕ್ಷಗಳಲ್ಲಿ)

ವೃತ್ತದ ಹೆಸರು	ಅಂದಾಜು ವೆಚ್ಚ	ಒಟ್ಟು ವೆಚ್ಚ	ಅಂದಾಜು ವೆಚ್ಚದ ಎದುರಿಗೆ ವೆಚ್ಚ	
			ಮೊತ್ತ (ರೂ. ಲಕ್ಷಗಳಲ್ಲಿ)	ಶೇಕಡಾ ಕಡಿಮೆ
ಬೆಂಗಳೂರು	891	756	-135	-16
ಮೈಸೂರು	987	839	-148	-17
ದಾವಣಗೆರೆ	546	355	-191	-51
ಮಂಗಳೂರು	262	217	-45	-19
ಧಾರವಾಡ	1732	1707	-25	-1
ಬೆಳಗಾವಿ	1813	1666	-147	-7
ಕಲಬುರಗಿ	656	638	-18	-3
ಬಳ್ಳಾರಿ	896	795	-100	-12
ಒಟ್ಟು	7782	6973	-810	-10

ಟಿಪ್ಪಣಿ: ಎಲ್ಲಾ 8 ವೃತ್ತಗಳ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಮಾಡಿದ ಖರ್ಚು ಅಂದಾಜು ವೆಚ್ಚಕ್ಕಿಂತ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಮೂಲ: ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆ, ಬೆಂಗಳೂರು ಮತ್ತು ಕರ್ನಾಟಕ ತಾಂತ್ರಿಕ ಸಲಹಾ ಸೇವಾ ಸಂಸ್ಥೆ, ಬೆಂಗಳೂರು ಇವರಿಂದ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆ

10.12.1 : ವೆಚ್ಚದ (ರಸ್ತೆಗಳು) ಎದುರಿಗೆ ಅಂದಾಜು ವೆಚ್ಚದ ಹೋಲಿಕೆ (ರೂ. ಲಕ್ಷಗಳಲ್ಲಿ)



(ಬಿ) ಸೇತುವೆಗಳು: 2012-13ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಜಾರಿಗೆ ಬಂದ ಮೂರು ಸೇತುವೆಗಳ ಒಟ್ಟು ಅಂದಾಜು ರೂ.205.00 ಲಕ್ಷಗಳು ಮತ್ತು ಮಾಡಿದ ಖರ್ಚು ರೂ.196.10 ಲಕ್ಷಗಳು ಮತ್ತು ಮಾಡಿದ ಖರ್ಚನ್ನು ಅಂದಾಜಿಗೆ ಹೋಲಿಸಿದರೆ 4.34% ಕಡಿಮೆಯಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಅಂತೆಯೇ, 2013-14ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಜಾರಿಗೆ ಬಂದ ಮೂರು ಸೇತುವೆಗಳ ಒಟ್ಟು ಅಂದಾಜು ರೂ.130.00 ಲಕ್ಷಗಳು ಮತ್ತು ಮಾಡಿದ ಖರ್ಚು ರೂ.128.97 ಲಕ್ಷಗಳು ಮತ್ತು ಮಾಡಿದ ಖರ್ಚನ್ನು ಅಂದಾಜಿಗೆ ಹೋಲಿಸಿದರೆ 0.79% ಕಡಿಮೆಯಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಅಂತೆಯೇ, 2014-15ರಲ್ಲಿ ಜಾರಿಗೆ ಬಂದ 10 ಸೇತುವೆಗಳ ಒಟ್ಟು ಅಂದಾಜು ರೂ.599.99 ಲಕ್ಷಗಳು ಮತ್ತು ಮಾಡಿದ ಖರ್ಚು ರೂ.572.71 ಲಕ್ಷಗಳು ಮತ್ತು ಮಾಡಿದ ಖರ್ಚನ್ನು ಅಂದಾಜಿಗೆ ಹೋಲಿಸಿದರೆ 4.55% ಕಡಿಮೆಯಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಈ 16 ಸೇತುವೆಗಳ ಒಟ್ಟು ಅಂದಾಜು ರೂ.934.99 ಲಕ್ಷಗಳು ಮತ್ತು ಮಾಡಿದ ಖರ್ಚು ರೂ.897.08

ಮೌಲ್ಯಮಾಪನ ಪ್ರಶ್ನೆಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿನ ಶೋಧನೆಗಳು

ಲಕ್ಷ್ಯಗಳು ಮತ್ತು ಮಾಡಿದ ಖರ್ಚನ್ನು ಅಂದಾಜಿಗೆ ಹೋಲಿಸಿದರೆ 3.98% ಕಡಿಮೆಯಾಗಿರುತ್ತದೆ. ವಿವರವಾದ ವರ್ಷವಾರು ಹೋಲಿಕೆಯನ್ನು ಕೋಷ್ಟಕ - 10.12.2 ರಲ್ಲಿ ನೀಡಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ - 10.12.2 : (ಸೇತುವೆಗಳು) ಎದುರಿಗೆ ಅಂದಾಜು ವೆಚ್ಚದ ಹೋಲಿಕೆ (ರೂ. ಲಕ್ಷಗಳು)

ಜುಲೈ-2012 ರಿಂದ ಜುಲೈ-2013 ರವರೆಗೆ ಮತ್ತು ಜುಲೈ-2013 ರಿಂದ ಜುಲೈ-2014 ರವರೆಗೆ ಮತ್ತು ಜುಲೈ-2014 ರಿಂದ ಜುಲೈ-2015 ರವರೆಗೆ ಸಂಯೋಜಿಸಲಾಗಿರುವ ವರ್ಷವಾರು	ಅಂದಾಜು ವೆಚ್ಚ	ಒಟ್ಟು ವೆಚ್ಚ	ಅಂದಾಜಿಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಖರ್ಚು		ಅಂದಾಜಿಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚಿನ ಖರ್ಚು	
			ರೂ. ಲಕ್ಷ (ಫೀಡ್ ಬ್ಯಾಕ್)	ಶೇಕಡಾ	ರೂ. ಲಕ್ಷ (ಫೀಡ್ ಬ್ಯಾಕ್)	ಶೇಕಡಾ
2012-13 (3 ಸೇತುವೆಗಳು)	205.00	196.10	(8.90)	(4.34)	-	-
2013-14 (3 ಸೇತುವೆಗಳು)	130.00	128.97	(1.03)	(0.79)	-	-
2014-15 (10 ಸೇತುವೆಗಳು)	599.99	572.71	(27.28)	(4.55)	-	-
ಒಟ್ಟು	934.99	897.78	(37.21)	(3.98)	-	-

ಮೂಲ: ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆ, ಬೆಂಗಳೂರು ಮತ್ತು ಕರ್ನಾಟಕ ತಾಂತ್ರಿಕ ಸಲಹಾ ಸೇವಾ ಸಂಸ್ಥೆ, ಇವರಿಂದ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆ

(ಸಿ) ಕಾಲು ಸೇತುವೆಗಳು: 2012-13ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಜಾರಿಗೆ ತರಲಾದ 32 ಕಾಲು ಸೇತುವೆಗಳ ಒಟ್ಟು ಅಂದಾಜು ರೂ.191.80 ಲಕ್ಷಗಳು ಮತ್ತು ಮಾಡಿದ ಖರ್ಚು ರೂ.164.28 ಲಕ್ಷಗಳು ಮತ್ತು ಮಾಡಿದ ಖರ್ಚನ್ನು ಅಂದಾಜಿಗೆ ಹೋಲಿಸಿದರೆ 14.35% ಕಡಿಮೆ. ಕಾಲು ಸೇತುವೆಗಳನ್ನು 2013-14ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಜಾರಿಗೆ ತರಲಾಗಿಲ್ಲ. ಅಂತೆಯೇ,

2014-15ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಜಾರಿಗೆ ತಂದ 12 ಕಾಲು ಸೇತುವೆಗಳ ಅಂದಾಜು ರೂ.90.71 ಲಕ್ಷ ಮತ್ತು ಖರ್ಚು ರೂ.85.10 ಲಕ್ಷ ಮತ್ತು ಅಂದಾಜು ವೆಚ್ಚಕ್ಕೆ ಹೋಲಿಸಿದರೆ ಖರ್ಚು 6.18% ಕಡಿಮೆ. ಈ 44 ಕಾಲು ಸೇತುವೆಗಳ ಒಟ್ಟು ಅಂದಾಜು ರೂ. 282.51 ಲಕ್ಷಗಳು ಮತ್ತು ಮಾಡಿದ ಖರ್ಚು ರೂ.249.38 ಲಕ್ಷಗಳು ಮತ್ತು ಮಾಡಿದ ಖರ್ಚನ್ನು ಅಂದಾಜಿಗೆ ಹೋಲಿಸಿದರೆ 11.73% ಕಡಿಮೆ. «ವರವಾದ ವರ್ಷವಾರು ಹೋಲಿಕೆಯನ್ನು ಕೋಷ್ಟಕ-10.12.3. ರಲ್ಲಿ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ

ಕೋಷ್ಟಕ -10.12.2: (ಸೇತುವೆಗಳು) ಎದುರಿಗೆ ಅಂದಾಜು ವೆಚ್ಚದ ಹೋಲಿಕೆ (ರೂ. ಲಕ್ಷಗಳು)

ಜುಲೈ-2012 ರಿಂದ ಜುಲೈ-2013 ರವರೆಗೆ ಮತ್ತು ಜುಲೈ-2013 ರಿಂದ ಜುಲೈ-2014 ರವರೆಗೆ ಮತ್ತು ಜುಲೈ-2014 ರಿಂದ ಜುಲೈ-2015 ರವರೆಗೆ ಸಂಯೋಜಿಸಲಾಗಿರುವ ವರ್ಷವಾರು	ಅಂದಾಜು ವೆಚ್ಚ	ಒಟ್ಟು ವೆಚ್ಚ	ಅಂದಾಜಿಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಖರ್ಚು		ಅಂದಾಜಿಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚಿನ ಖರ್ಚು	
			ರೂ. ಲಕ್ಷ (ಫೀಡ್ ಬ್ಯಾಕ್)	ಶೇಕಡಾ	ರೂ. ಲಕ್ಷ (ಫೀಡ್ ಬ್ಯಾಕ್)	ಶೇಕಡಾ
2012-13 (32 ಕಾಲುಸೇತುವೆಗಳು)	191.80	164.28	(27.52)	(14.35)	-	-
2013-14 (ಇಲ್ಲ)	-	-	-	-	-	-
2014-15 (12 ಕಾಲುಸೇತುವೆಗಳು)	90.71	85.10	(5.61)	(6.18)	-	-
ಒಟ್ಟು	282.51	249.38	(33.13)	(11.73)	-	-

ಮೂಲ: ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆ, ಬೆಂಗಳೂರು ಮತ್ತು ಕರ್ನಾಟಕ ತಾಂತ್ರಿಕ ಸಲಹಾ ಸೇವಾ ಸಂಸ್ಥೆ, ಇವರಿಂದ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆ

10.13 ಈ ರಸ್ತೆಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆಗೆ ನಿಗದಿತ / ವಿನ್ಯಾಸಗೊಳಿಸಿದ ಹಣದ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಇದೆಯೇ? ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ, ಈ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ನಿರ್ವಹಿಸಲಾಗುತ್ತಿದೆಯೇ? ಹೌದು, ಎಂದಾದರೆ ಹಣ ಎಲ್ಲಿಂದ ಬರುತ್ತದೆ?

ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ, ನಬಾರ್ಡ್ ನೆರವಿನ ರಸ್ತೆಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆಗೆ ಹಣಕಾಸಿನ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗಳ ನಿಗದಿತ / ವಿನ್ಯಾಸ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಇರುತ್ತದೆ. ರಸ್ತೆ ನಿರ್ವಹಣೆಗೆ ನಬಾರ್ಡ್ ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರದಿಂದ ಹಣ ಹಂಚಿಕೆ ಮಾಡುವ ನಿರೀಕ್ಷೆಯಲ್ಲಿದೆ

ಮತ್ತು ಹಣವನ್ನು ಬಿಡುಗಡೆ ಮಾಡುತ್ತದೆ. ರಸ್ತೆ ಕಾಮಗಾರಿಗಳಿಗಾಗಿ ಜಿಲ್ಲಾವಾರು ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯನ್ನು ನಬಾರ್ಡ್ ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆಯ ಪ್ರಧಾನ ಕಚೇರಿಯ ಮೂಲಕ ಪಡೆಯುವುದರಿಂದ, ರಸ್ತೆ ನಿರ್ವಹಣೆಗೆ ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರವು ಖಾತ್ರಿ ಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳಬೇಕಾದ ನಿಧಿ ಹಂಚಿಕೆಯ ಪೂರ್ವ ಷರತ್ತಿನೊಂದಿಗೆ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಗಳನ್ನು ಮಂಜೂರು ಮಾಡಲಾಗುತ್ತದೆ.

ಪ್ರತಿ ಹಣಕಾಸು ವರ್ಷದಲ್ಲಿ ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆಯು ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಿದ ರಸ್ತೆಗಳ ಒಟ್ಟು ಉದ್ದವನ್ನು ಅವಲಂಬಿಸಿ, ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಅವುಗಳ ಅರ್ಹತೆಯ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ನಬಾರ್ಡ್ ಅನುಮೋದಿಸುತ್ತಿದೆ ಮತ್ತು ಕಾಮಗಾರಿಗಳ ವಾರ್ಷಿಕ ನಿರ್ವಹಣೆಯನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳಲು ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರವು ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡುತ್ತದೆ.

10.14 ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ತ್ವರಿತವಾಗಿ ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಲು ಸಂಪರ್ಕವಿಲ್ಲದ ಹಳ್ಳಿಗಳಿಗೆ ಮುಂಚಿತವಾಗಿ ಸಿದ್ಧ ಪಡಿಸಬೇಕಾದ ಯೋಜನೆಗಳ ಸಂಗ್ರಹವು ಇದೆಯೇ? ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ, ಏಕೆ ಇಲ್ಲ?

ಮುಂದಿನ ದಿನಗಳಲ್ಲಿ ಶೀಘ್ರವಾಗಿ ಪೂರ್ಣಗೊಳ್ಳುವಂತೆ, ಪರಿಗಣಿಸಲು ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆಯಿಂದ ಮುಂಚಿತವಾಗಿ ಯೋಜನೆಗಳ ಸಂಗ್ರಹವನ್ನು ಸಿದ್ಧ ಪಡಿಸಲಾಗಿಲ್ಲ ಎಂದು ಖಚಿತ ಪಡಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

10.15 ಈ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸುವಾಗ ಮಹಾತ್ಮಾ ಗಾಂಧಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಗ್ರಾಮೀಣ ಉದ್ಯೋಗ ಖಾತರಿ ಅಧಿನಿಯಮ ಯೋಜನೆಯ ನಿಧಿಗಳ ಒಗ್ಗೂಡಿಸುವಿಕೆಯನ್ನು ಮಾಡಲಾಗಿದೆಯೇ? ಮತ್ತು ಸ್ಥಳೀಯ ಕಾರ್ಮಿಕರನ್ನು ಬಳಸಿಕೊಳ್ಳಲಾಗಿದೆಯೇ? ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ, ಏಕೆ ಬಳಸಿಕೊಂಡಿಲ್ಲ? ಹೌದು ಎಂದಾದರೆ, ಮೌಲ್ಯಮಾಪನ ಅವಧಿಗೆ ಯೋಜನೆಯಡಿ ಉತ್ಪತ್ತಿಯಾಗುವ ಮನುಷ್ಯ ದಿನಗಳು ಯಾವುವು? ದಯವಿಟ್ಟು ವಿಸ್ತಾರವಾಗಿ ತಿಳಿಸಿ.

ಮಹಾತ್ಮಾ ಗಾಂಧಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಗ್ರಾಮೀಣ ಉದ್ಯೋಗ ಖಾತರಿ ಅಧಿನಿಯಮ ಯೋಜನೆಯ ಬಳಸಿಕೊಂಡ ನಿಧಿಗಳ ಒಗ್ಗೂಡಿಸುವಿಕೆಯನ್ನು ಮಾಡಿರುವುದಿಲ್ಲ ಮತ್ತು ಸ್ಥಳೀಯ ಕಾರ್ಮಿಕರನ್ನು ಕಾಮಗಾರಿಗಳ ಅನುಷ್ಠಾನಕ್ಕೆ ಬಳಸಿಕೊಳ್ಳಲಾಗಿದೆ ಎಂದು ಖಚಿತ ಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

10.16 ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಮುಂದುವರಿಸ ಬೇಕೇ? ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ, ಏಕೆ ಮುಂದುವರಿಸ ಬಾರದು? ಹೌದು ಎಂದಾದರೆ, ಯಾವ ಮಾರ್ಪಾಡುಗಳೊಂದಿಗೆ ಮುಂದುವರಿಸ ಬೇಕು?

ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆಯು ಜಾರಿಗೆ ತಂದಿರುವ ನಬಾರ್ಡ್ ರಸ್ತೆಗಳ ಕಾರಣದಿಂದಾಗಿ ವರ್ಧಿತ ಸಂಪರ್ಕದ ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಆರ್ಥಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಉತ್ತೇಜನ ಮತ್ತು ಕುಟುಂಬ / ಗ್ರಾಮ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಮೂಲ ಸೇವೆಗಳಿಗೆ ಪ್ರವೇಶವನ್ನು ಒದಗಿಸುವ ಮೂಲಕ ಗ್ರಾಮೀಣ ಜನರ ಜೀವನದ ಮೇಲೆ ಒಟ್ಟಾರೆ ಸಾಮಾಜಿಕ-ಆರ್ಥಿಕ ಪರಿಣಾಮವನ್ನು ನಿರ್ಣಯಿಸುವುದು ಅಧ್ಯಯನದ ಮುಖ್ಯ ಉದ್ದೇಶವಾಗಿದೆ. ಈ

ಅಧ್ಯಯನವು ಈ ಕೋನದಲ್ಲಿ ಫಲಿತಾಂಶದ ಮೌಲ್ಯಮಾಪನವನ್ನು ಮಾಡಿರುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಈ ಯೋಜನೆಯು ನಬಾರ್ಡ್ ಕಾಮಗಾರಿಗಳಿಂದ ಪ್ರಭಾವಿತವಾದ ಗ್ರಾಮೀಣ ಜನರ ಒಟ್ಟಾರೆ ಸಾಮಾಜಿಕ-ಆರ್ಥಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಮೇಲೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಪರಿಣಾಮ ಬೀರಿರುವುದು ತಿಳಿದು ಬಂದಿರುತ್ತದೆ. ಈ ಯೋಜನೆಯು ಅತ್ಯುತ್ತಮವಾಗಿದೆ ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮಸ್ಥರಿಗೆ ಅನೇಕ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಯೋಜನಕಾರಿಯಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಕೃಷಿ ಮತ್ತು ಪಶು ಸಂಗೋಪನೆ, ಶಿಕ್ಷಣ, ಆರೋಗ್ಯ, ಜನರ ಚಲನಶೀಲತೆ, ಆದಾಯ ಮತ್ತು ಉದ್ಯೋಗ ಸೃಷ್ಟಿ ಮುಂತಾದ ಎಲ್ಲಾ ಗುರಿ ಕ್ಷೇತ್ರಗಳಲ್ಲಿ ಈ ಯೋಜನೆಯು ಪರಿಣಾಮ ಬೀರಿರುತ್ತದೆ. ವಿಶ್ಲೇಷಣೆಯ ಪ್ರಕಾರ, ಸುಧಾರಿತ ರಸ್ತೆಗಳು ಮತ್ತು ಸೇತುವೆಗಳಿಂದಾಗಿ ಕೃಷಿ ಉತ್ಪಾದನೆಯನ್ನು 9% ರಿಂದ 10% ಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚಿಸಲಾಗಿದೆ ಎಂದು ಕಂಡು ಹಿಡಿಯಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಇದಲ್ಲದೆ, ಇದು ಗ್ರಾಮಸ್ಥರಿಗೆ ಕೃಷಿ ಉತ್ಪನ್ನ ಮಾರುಕಟ್ಟೆಗಳಿಗೆ ಉತ್ತಮ ಪ್ರವೇಶವನ್ನು ಹೊಂದಲು ಸಹಾಯ ಮಾಡಿರುತ್ತದೆ, ಇದು ಮಧ್ಯವರ್ತಿಗಳನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಿ, ನೇರವಾಗಿ ವಹಿವಾಟು ನಡೆಸಲು ಅನುವು ಮಾಡಿ ಕೊಟ್ಟಿರುತ್ತದೆ. ಪಶುಸಂಗೋಪನೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ, ಮೂಲಸೌಕರ್ಯವು ಡೈರಿಗಳಿಗೆ ಹಾಲಿನ ಪೂರೈಕೆಯ ಮಾರ್ಗಗಳ ಜಾಲವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಲು ಕಾರಣವಾಗಿರುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಇದರಿಂದಾಗಿ ಹಾಲು ಕರೆಯುವ ಪ್ರಾಣಿಗಳನ್ನು ಖರೀದಿಸಲು ರೈತರ ಮೇಲೆ ಪ್ರಭಾವ ಬೀರಿರುತ್ತದೆ, ಇದರ ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಹಾಲಿನ ಉತ್ಪಾದನೆಯು 10% ರಿಂದ 15% ರಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಶಿಕ್ಷಣ ಸೌಲಭ್ಯಗಳನ್ನು ಗಣನೀಯವಾಗಿ ಸುಧಾರಿಸುವಲ್ಲಿ ಈ ಕಾಮಗಾರಿಗಳು ಪರಿಣಾಮ ಬೀರಿರುತ್ತವೆ ಮತ್ತು ಶಾಲೆಯಲ್ಲಿ ಹಾಜರಾತಿಯು 7% ರಿಂದ 8% ರಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುತ್ತದೆ ಆದ್ದರಿಂದ ಹೆಣ್ಣು ವಿದ್ಯಾರ್ಥಿಗಳಲ್ಲಿ. ಅದೇ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ಶಾಲೆಯನ್ನು ತೊರೆಯುವ ದರವು ಸಹ ತೀವ್ರವಾಗಿ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಆರೋಗ್ಯ ಕ್ಷೇತ್ರಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ, ಸುಧಾರಿತ ರಸ್ತೆ ಕಾಮಗಾರಿಗಳಿಂದ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಎ ಎನ್ ಎಂ ಗಳು ನೀಡುವ ಭೇಟಿಗಳು 40% ರಿಂದ 50% ಕ್ಕೆ ಏರಿರುತ್ತವೆ. ಇದಲ್ಲದೆ ಯೋಜನೆಗಳಿಂದಾಗಿ ಶಿಶು ಮರಣ ದರ ಮತ್ತು ತಾಯಿಯ ಮರಣ ದರಗಳು ಗಮನಾರ್ಹವಾಗಿ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿರುತ್ತವೆ.

ಈ ಯೋಜನೆಯು ಈ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಸುಧಾರಿತ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಉಂಟು ಮಾಡಿರುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಯಾವುದಾದರೂ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿರುವ ವ್ಯಕ್ತಿಗಳೂ ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುತ್ತಾರೆ. ನಾಲ್ಕು ಚಕ್ರಗಳ ವಾಹನಗಳ ಮಾಲೀಕತ್ವವು ಸುಮಾರು 26% ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುವುದಾಗಿ ಅಂದಾಜಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ, ಆದರೆ ರಸ್ತೆಗಳು ಮತ್ತು ಸೇತುವೆಗಳಿಂದಾಗಿ ದ್ವಿಚಕ್ರ ವಾಹನಗಳು ಕ್ರಮವಾಗಿ 17% ಮತ್ತು 30% ರಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಇದಲ್ಲದೆ, ಸುಧಾರಿತ ರಸ್ತೆ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಗಳಿಂದಾಗಿ ವಾಹನ ನಿರ್ವಹಣಾ ವೆಚ್ಚವನ್ನು 20% ರಿಂದ 25% ರಷ್ಟು ಕಡಿಮೆ ಆಗಿರುತ್ತದೆ. ಮಾದರಿ 218 ಕಾಮಗಾರಿಗಳಿಂದಾಗಿ ವಾಹನ ನಿರ್ವಹಣಾ ವೆಚ್ಚವು ವರ್ಷಕ್ಕೆ ರೂ.117.14 ಕೋಟಿಗಳವರೆಗೆ ಕಡಿಿತವಾಗುವುದಾಗಿ ಅಂದಾಜಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಈ ಯೋಜನೆಯು ಕೃಷಿಕರ ಮತ್ತು ಕೃಷಿಯೇತರರ ಇಬ್ಬರ ಆದಾಯದ ಮೇಲೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಪರಿಣಾಮವನ್ನು ಬೀರಿರುತ್ತದೆ. ಅವರ ಆದಾಯವನ್ನು ಅಂದರೆ, ಕೃಷಿಕರ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ 24% ಮತ್ತು ಕೃಷಿಕರಲ್ಲದವರಲ್ಲಿ 27% ಹೆಚ್ಚಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಕೃಷಿ ಮತ್ತು ಕೃಷಿಯೇತರ ಕಾರ್ಮಿಕರ ವೇತನ ದರ ಹೆಚ್ಚಳದ ಮೂಲಕ ಯೋಜನೆಗಳು ಪರಿಣಾಮ ಬೀರಿರುತ್ತವೆ. ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಮುಂಚಿನ ಆದಾಯಕ್ಕೆ ಹೋಲಿಸಿದರೆ ಪುರುಷ ಮತ್ತು ಸ್ತ್ರೀ ಕೃಷಿ ಕಾರ್ಮಿಕರಲ್ಲಿ 30% ರಷ್ಟು ಆದಾಯ ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಅದೇ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ, ಕೃಷಿಯೇತರ ಪುರುಷ ಕಾರ್ಮಿಕರಲ್ಲಿ 35% ರಷ್ಟು ಮತ್ತು ಕೃಷಿಯೇತರ ಸ್ತ್ರೀ ಕಾರ್ಮಿಕರಲ್ಲಿ 30% ರಷ್ಟು ಆದಾಯವು ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಯೋಜನೆಗಳು ನಿರ್ಮಾಣ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ 11 ಲಕ್ಷ ಮಾನವ ದಿನಗಳವರೆಗೆ ಉದ್ಯೋಗವನ್ನು ಒದಗಿಸಲು ಸಹಕಾರಿಯಾಗಿರುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಯೋಜನೆಗಳು ಪೂರ್ಣಗೊಂಡ ನಂತರ ಹೆಚ್ಚಿನ ಸಂಖ್ಯೆಯ ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳು ಮತ್ತು ಸೇವಾ ಕ್ಷೇತ್ರಗಳನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಿರುವುದರಿಂದ ಸುಮಾರು 16,000 ಜನರಿಗೆ ಶಾಶ್ವತ ಉದ್ಯೋಗವನ್ನು ಒದಗಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ರಸ್ತೆಗಳು, ಸೇತುವೆಗಳು ಮತ್ತು ಕಾಲುವೆಗಳು ಜನರ ಚಲನಶೀಲತೆಯ ಮೇಲೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಪರಿಣಾಮ ಬೀರಿರುತ್ತವೆ, ಇದರ ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಹಳ್ಳಿಗಳು ಮತ್ತು ಮಾರುಕಟ್ಟೆ ಕೇಂದ್ರಗಳ ನಡುವೆ ಪರಿಣಾಮಕಾರಿ ಪ್ರವೇಶ ಲಭ್ಯವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಜನರ ಚಲನಶೀಲತೆಯ ಮಾದರಿಯಲ್ಲಿ ಸುಧಾರಣೆಯಾಗಿದ್ದು, ಅದು 40% ರಿಂದ 50% ಕ್ಕೆ ಏರಿರುತ್ತದೆ.

ಸುಧಾರಿತ ರಸ್ತೆಗಳ ಕಾರಣದಿಂದಾಗಿ ಪ್ರಯಾಣದ ಸಮಯವು ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಸಮಯವನ್ನು ಉಳಿಸುವುದರಿಂದ ಹೆಚ್ಚಿನ ಆದಾಯವನ್ನು ಗಳಿಸಬಹುದಾಗಿರುತ್ತದೆ. ರಸ್ತೆ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಸರಾಸರಿ ಮನುಷ್ಯ ದಿನದ ಉಳಿತಾಯ / ವ್ಯಕ್ತಿ / ವರ್ಷಕ್ಕೆ 3.78 ದಿನಗಳು ಎಂದು ಅಂದಾಜಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಅದೇ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ, ಸೇತುವೆ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಸರಾಸರಿ ಮಾನವ ದಿನದ ಉಳಿತಾಯ / ವ್ಯಕ್ತಿ / ವರ್ಷಕ್ಕೆ 3.56 ದಿನಗಳು ಮತ್ತು ಕಾಲುವೆ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ 8.51 ಮಾನವ ದಿನಗಳು ಎಂದು ಅಂದಾಜಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಈ ಯೋಜನೆಗಳು ಹೆಚ್ಚಿನ ಸಂಖ್ಯೆಯ ಮನೆಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದ ಅಥವಾ ಅಸ್ತಿತ್ವದಲ್ಲಿರುವ ಮನೆಗಳ ಸುಧಾರಣೆಗೆ ಕಾರಣವಾಗಿರುತ್ತವೆ. ಸುಧಾರಿತ ಕಾಮಗಾರಿಗಳು ಬಯಲು ಮಲವಿಸರ್ಜನೆ ಮುಕ್ತಗೊಳಿಸಿದ್ದು, ಭಾರತದ ಮಾದರಿಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಿನ ಸಂಖ್ಯೆಯ ಗ್ರಾಮಸ್ಥರಿಗೆ ಶೌಚಾಲಯಗಳನ್ನು ಹೊಂದಲು ಉತ್ತೇಜನವನ್ನು ನೀಡಿರುತ್ತದೆ. ಈ ಎಲ್ಲಾ ಪರಿಣಾಮಗಳನ್ನು ಪರಿಗಣಿಸಿ ಈ ಅಧ್ಯಯನವು ಕೆಳಗಿನ ಮಾರ್ಪಾಡುಗಳೊಂದಿಗೆ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಮುಂದುವರಿಸ ಬೇಕೆಂದು ತೀರ್ಮಾನಕ್ಕೆ ಬಂದಿರುತ್ತದೆ:

- ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳ ಅನುಷ್ಠಾನಕ್ಕಾಗಿ ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆಯು ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಖಾಸಗಿ ಸಹಭಾಗಿತ್ವದ ಮಾದರಿಯನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸ ಬಹುದಾಗಿರುತ್ತದೆ.

- ಪ್ರಧಾನ ಮಂತ್ರಿ ಗ್ರಾಮ ಸಡಕ್ ಯೋಜನೆ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮದ ಪ್ರಕಾರ ಎಲ್ಲಾ ಯೋಜನೆಗಳ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕೆ ನಿಗದಿ ಪಡಿಸಿದ ನಿರ್ದಿಷ್ಟತೆಯನ್ನು ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆಯು ಅಳವಡಿಸಿಕೊಳ್ಳಬಹುದಾಗಿರುತ್ತದೆ.
- ಕಾಲುಸೇತುವೆಗಳ ವಿನ್ಯಾಸದ ಬದಲಾವಣೆಯನ್ನು ಪರಿಗಣಿಸಲು ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆಯು ನಬಾರ್ಡಿನ ಮಾನದಂಡಗಳ ಪ್ರಕಾರ ಪ್ರಸ್ತುತ ಕಾಲುಸೇತುವೆಯ ಅಗಲವು 4 ಅಡಿಗಳು ಇರುತ್ತದೆ ಇದು ಜನರ ಚಲನೆಗೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತಿದೆ ಹಾಗೂ ಹೆಚ್ಚಿನ ದ್ವಿಚಕ್ರ ವಾಹನಗಳಲ್ಲಿ ಸೂಕ್ತವಾದ ವಿನ್ಯಾಸದ ಜೊತೆಗೆ ಕಾಲುಸೇತುವೆಯ ಅಗಲದ ಹೆಚ್ಚಳ ಮಡುವುದರಿಂದ ಗ್ರಾಮಸ್ಥರಿಗೆ ನಾಲ್ಕು ಚಕ್ರಗಳು, ಟ್ರಾಕ್ಟರುಗಳು, ಬಂಡಿಗಳು ಇತ್ಯಾದಿಗಳನ್ನು ಸಾಗಿಸಲು ಕೃಷಿ ಕ್ಷೇತ್ರಗಳು ಅಥವಾ ಮಾರುಕಟ್ಟೆ ಕೇಂದ್ರಗಳನ್ನು ತಲುಪಲು ಸಹಾಯವಾಗುತ್ತದೆ.

ನಬಾರ್ಡ್ ನೆರವಿನಡಿಯಲ್ಲಿ ಸುಧಾರಿತ ರಸ್ತೆಗಳು ಮತ್ತು ಸೇತುವೆಗಳಿಂದಾಗಿ ಗ್ರಾಮೀಣ ಜನರ ಜೀವನದ ಮೇಲೆ ಉಂಟಾದ ಸಾಮಾಜಿಕ-ಆರ್ಥಿಕ ಪರಿಣಾಮಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಸಮಗ್ರ ವಿವರಗಳನ್ನು ಅಧ್ಯಯನದ ಉದ್ದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ಪಡಿಸಿದಂತೆ ವಿವಿಧ ನಿಯತಾಂಕಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡ ಮುಂದಿನ ಅಧ್ಯಾಯದಲ್ಲಿ ವಿವರವಾಗಿ ಚರ್ಚಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

--

ಅಧ್ಯಾಯ-11

ಪರಿಣಾಮ ಸಂಬಂಧಿತ ಶೋಧನೆಗಳು ಮತ್ತು ಚರ್ಚೆಗಳು

ಈ ಯೋಜನೆಗಳು ವಿವಿಧ ಕ್ಷೇತ್ರಗಳ ಮೇಲೆ ಸಕಾರಾತ್ಮಕ ಪರಿಣಾಮ ಬೀರಿರುತ್ತವೆ ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮೀಣ ಜನರ ಒಟ್ಟಾರೆ ಸಾಮಾಜಿಕ-ಆರ್ಥಿಕ ಜೀವನದ ಸುಧಾರಣೆಗೆ ಸಹಕಾರಿಯಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಮೌಲ್ಯಮಾಪನವು ಹೆಚ್ಚು ನಿರ್ದಿಷ್ಟವಾಗಿ ಈ ಕೆಳಗಿನ ಅಂಶಗಳ ಮೇಲೆ ಯೋಜನೆಯ ಪ್ರಭಾವವನ್ನು ನಿರ್ಣಯಿಸಿರುತ್ತದೆ:

1. ಬಡತನ ರೇಖೆಗಿಂತ ಕೆಳಗಿರುವ ಜನರು / ರೈತರ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಬದಲಾವಣೆಯಾಗಿರುವುದು.
2. ಪ್ರಾಥಮಿಕ ಶಿಕ್ಷಣವನ್ನು ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸುವ ವಿದ್ಯಾರ್ಥಿಗಳ ಅನುಪಾತದಲ್ಲಿ ಬದಲಾವಣೆ, ಪ್ರಾಥಮಿಕ, ಪ್ರೌಢ ಮತ್ತು ಉನ್ನತ ಶಿಕ್ಷಣದಲ್ಲಿ ಬಾಲಕರಿಗೆ ಬಾಲಕಿಯರ ಅನುಪಾತದಲ್ಲಿ ಬದಲಾವಣೆಯಾಗಿರುವುದು.
3. ಶಿಶು ಮರಣ ದರ ಮತ್ತು ತಾಯಿಯ ಮರಣ ದರದಲ್ಲಿ ಬದಲಾವಣೆಯಾಗಿರುವುದು.
4. ಪುರುಷ ಮತ್ತು ಮಹಿಳಾ ಕಾರ್ಮಿಕರಿಗೆ ವೇತನ ದರ ಮತ್ತು ಉದ್ಯೋಗದ ಮಾದರಿ.
5. ಉದ್ದೇಶಿತ ಜನ ಸಂಖ್ಯೆಯ ಚಲನಶೀಲತೆಯ ಮಾದರಿಯಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ಮೂಲ ಆರ್ಥಿಕ ಮತ್ತು ಸಾಮಾಜಿಕ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ ಮತ್ತು ಸೇವೆಗಳ ಲಭ್ಯತೆಯ ಬದಲಾವಣೆಗಳಾಗಿರುವುದು (ಶಾಲೆಗಳು, ಆಸ್ಪತ್ರೆಗಳು, ಮಾರುಕಟ್ಟೆ, ಹಣಕಾಸು ಕೇಂದ್ರಗಳು, ಸರ್ಕಾರಿ ಮತ್ತು ಸರ್ಕಾರೇತರ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು, ಇತ್ಯಾದಿಗಳು)

ಈ ಅಧ್ಯಯನದ ಗಮನವು ಈ ಕೆಳಗಿನ ಕ್ಷೇತ್ರಗಳ ಮೇಲೆ ಕೇಂದ್ರೀಕರಿಸಿರುತ್ತದೆ.

ಇದಲ್ಲದೆ, ಈ ಮೌಲ್ಯಮಾಪನ ಅಧ್ಯಯನವು ವಿವಿಧ ಕ್ಷೇತ್ರಗಳ ಮೇಲೆ ಕೇಂದ್ರೀಕರಿಸಿರುತ್ತದೆ.

- | | | |
|--------------------------|-------------------------------------|------------|
| * ಕೃಷಿ ಮತ್ತು ಸಂಬಂಧಿತ ವಲಯ | * ಶಿಕ್ಷಣ | * ಆರೋಗ್ಯ |
| * ಸಾರಿಗೆ | * ಸಾಮಾಜಿಕ ಅಂಶಗಳು ಮತ್ತು ಬಡತನ ನಿವಾರಣೆ | |
| * ನಗರೀಕರಣ | * ಉದ್ಯೋಗ | * ಕೈಗಾರಿಕೆ |

ಈ ಸಮೀಕ್ಷೆಯ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಸಂಪರ್ಕಿಸಿದ ಫಲಾನುಭವಿಗಳಿಂದ ಪಡೆದ ಅಭಿಪ್ರಾಯದ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಸೂಚಿಸಲಾದ ಅಂಶಗಳು / ಕ್ಷೇತ್ರಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಯೋಜನೆಗಳ ಒಟ್ಟಾರೆ ಪ್ರಭಾವವನ್ನು ನಿರ್ಣಯಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಇದಲ್ಲದೆ, ಯೋಜನೆಯ ಪರಿಣಾಮವು ಅಂದರೆ,

11.1 ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರ ಸಂಯೋಜನೆ / ವಿವರ

ಗ್ರಾಮಸ್ಥರ ಸಾಮಾಜಿಕ-ಆರ್ಥಿಕ ಜೀವನದ ಮೇಲೆ ರಸ್ತೆಗಳು / ಸೇತುವೆಗಳು / ಕಾಲುವೆಗಳ ಪ್ರಭಾವಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಅಭಿಪ್ರಾಯವನ್ನು ಹೊರ ಹೊಮ್ಮಿಸಲು ಈ ಸಮೀಕ್ಷೆಯ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಸಂಪರ್ಕಿಸಿದ ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರ ಸಂಯೋಜನೆ / ವಿವರಗಳು ಹೀಗಿವೆ:

11.1.1 ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರ ವಯಸ್ಸಿನ ವಿವರ

ರಸ್ತೆ ಬಳಕೆದಾರರು: ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರ ವಯಸ್ಸಿನ ವಿವರವು, ಶೇಕಡಾ 2 ರಷ್ಟು 18 ರಿಂದ 25 ವರ್ಷ ವಯಸ್ಸಿನವರಾಗಿದ್ದರೆ, ಶೇಕಡಾ 17 ರಷ್ಟು 26 ರಿಂದ 35 ವರ್ಷ ವಯಸ್ಸಿನವರಾಗಿದ್ದಾರೆ, ಶೇಕಡಾ 30 ರಷ್ಟು 36 ರಿಂದ 45 ವರ್ಷವಯಸ್ಸಿನವರಾಗಿದ್ದಾರೆ, ಶೇಕಡಾ 24 ರಷ್ಟು 46 ರಿಂದ 55 ವರ್ಷವಯಸ್ಸಿನವರಾಗಿದ್ದಾರೆ, ಶೇಕಡಾ 17 ರಷ್ಟು 56 ರಿಂದ 65 ವರ್ಷವಯಸ್ಸಿನವರಾಗಿದ್ದಾರೆ ಮತ್ತು ಉಳಿದ ಶೇಕಡಾ 10 ರಷ್ಟು 65 ವರ್ಷ ಮತ್ತು ಮೇಲ್ಪಟ್ಟವರಾಗಿದ್ದಾರೆ.

ಸೇತುವೆ ಬಳಕೆದಾರರು: ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರ ವಯಸ್ಸಿನ ವಿವರವು, ಶೇಕಡಾ 1 ರಷ್ಟು 18 ರಿಂದ 25 ವರ್ಷ ವಯಸ್ಸಿನವರಾಗಿದ್ದರೆ, ಶೇಕಡಾ 14 ರಷ್ಟು 26 ರಿಂದ 35 ವರ್ಷ ವಯಸ್ಸಿನವರಾಗಿದ್ದಾರೆ, ಶೇಕಡಾ 35 ರಷ್ಟು 36 ರಿಂದ 45 ವರ್ಷ ವಯಸ್ಸಿನವರು ಮತ್ತು ಶೇಕಡಾ 25 ರಷ್ಟು 46 ರಿಂದ 55 ವರ್ಷ ವಯಸ್ಸಿನವರಾಗಿದ್ದಾರೆ, ಶೇಕಡಾ 15 ರಷ್ಟು 56 ರಿಂದ 65 ವರ್ಷ ವಯಸ್ಸಿನವರಾಗಿದ್ದಾರೆ ಮತ್ತು ಉಳಿದ ಶೇಕಡಾ 10 ರಷ್ಟು 65 ವರ್ಷ ಮತ್ತು ಮೇಲ್ಪಟ್ಟವರಾಗಿದ್ದಾರೆ.

ಕಾಲುಸೇತುವೆ ಬಳಕೆದಾರರು: ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರ ವಯಸ್ಸಿನ ವಿವರವು, ಶೇಕಡಾ 1 ರಷ್ಟು 18 ರಿಂದ 25 ವರ್ಷ ವಯಸ್ಸಿನವರಾಗಿದ್ದರೆ, ಶೇಕಡಾ 6 ರಷ್ಟು 26 ರಿಂದ 35 ವರ್ಷ ವಯಸ್ಸಿನವರಾಗಿದ್ದಾರೆ, ಶೇಕಡಾ 29 ರಷ್ಟು 36 ರಿಂದ 45 ವರ್ಷ ವಯಸ್ಸಿನವರಾಗಿದ್ದಾರೆ, ಶೇಕಡಾ 37 ರಷ್ಟು ಜನರು 46 ರಿಂದ 55 ವರ್ಷ ವಯಸ್ಸಿನವರಾಗಿದ್ದಾರೆ, ಶೇಕಡಾ 17 ರಷ್ಟು ಜನರು 56 ರಿಂದ 65 ವರ್ಷ ವಯಸ್ಸಿನವರಾಗಿದ್ದಾರೆ ಮತ್ತು ಉಳಿದ ಶೇಕಡಾ 10 ರಷ್ಟು ಜನರು 65 ವರ್ಷ ಮತ್ತು ಮೇಲ್ಪಟ್ಟವರಾಗಿದ್ದಾರೆ. ರಸ್ತೆಗಳು, ಸೇತುವೆಗಳು ಮತ್ತು ಕಾಲುಸೇತುವೆಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡ ಸಂಯೋಜಿತ ವಿವರಗಳನ್ನು ಕೋಷ್ಟಕ - 11.1.1 ರಲ್ಲಿ ನೀಡಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ-11.1.1: ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರ ವಯಸ್ಸಿನ ವಿವರ

ಕ್ರ.ಸಂ.	ವೃತ್ತದ ಹೆಸರು	ವಯೋ ಗುಂಪು ಶ್ರೇಣಿ						
		18ರಿಂದ25	26ರಿಂದ35	36ರಿಂದ45	46ರಿಂದ55	56ರಿಂದ65	65 ಮತ್ತುಮೇಲ್ಪಟ್ಟು	ಒಟ್ಟು
ಎ	ರಸ್ತೆಗಳು							
1	ಬೆಂಗಳೂರು	13	66	142	96	83	44	444
2	ಮೈಸೂರು	2	51	95	100	87	51	386
3	ದಾವಣಗೆರೆ	6	54	96	53	33	18	260
4	ಮಂಗಳೂರು	2	10	64	53	16	35	180
5	ಧಾರವಾಡ	3	56	86	74	70	41	330
6	ಬೆಳಗಾವಿ	9	109	164	131	98	44	555
7	ಕಲಬುರಗಿ	1	40	42	41	30	26	180
8	ಬಳ್ಳಾರಿ	4	53	77	57	17	2	210
	ಒಟ್ಟು	40	439	766	605	434	261	2545
	ಒಟ್ಟು ಇದಕ್ಕೆ ಶೇಕಡಾ	2	17	30	24	17	10	100

ಕ್ರ.ಸಂ.	ವೃತ್ತದ ಹೆಸರು	ವಯೋ ಗುಂಪು ಶ್ರೇಣಿ						
		18ರಿಂದ25	26ರಿಂದ35	36ರಿಂದ45	46ರಿಂದ55	56ರಿಂದ65	65 ಮತ್ತುಮೇಲ್ಪಟ್ಟು	ಒಟ್ಟು
ಬಿ	ಸೇತುವೆಗಳು							
1	ಮಂಗಳೂರು	0	0	22	15	10	13	60
2	ಧಾರವಾಡ	1	10	22	19	16	7	75
3	ಕಲಬುರಗಿ	0	3	3	5	1	3	15
4	ಬಳ್ಳಾರಿ	0	20	37	22	11	0	90
	ಒಟ್ಟು 4 ವೃತ್ತಗಳು	1	33	84	61	38	23	240
	ಒಟ್ಟು ಇದಕ್ಕೆ ಶೇಕಡಾ	1	14	35	25	15	10	
ಸಿ	ಕಾಲ ಸೇತುವೆಗಳು							
1	ಮೈಸೂರು	0	24	74	102	20	20	240
2	ಮಂಗಳೂರು	6	15	116	144	94	45	420
	ಒಟ್ಟು	6	39	190	246	114	65	660
	ಒಟ್ಟು ಇದಕ್ಕೆ ಶೇಕಡಾ	1	6	29	37	17	10	100
	ಸಂಯೋಜಿತ ರಸ್ತೆಗಳು, ಸೇತುವೆಗಳು ಮತ್ತು ಕಾಲ ಸೇತುವೆಗಳು (ಸಂಖ್ಯೆ)	47	511	1040	912	586	349	3445
	ಒಟ್ಟು ಇದಕ್ಕೆ ಶೇಕಡಾ	1	15	30	26	17	10	100

ಮೂಲ: ಸಂಗ್ರಹಿಸಿದ ಕ್ಷೇತ್ರ ದತ್ತಾಂಶವನ್ನು ಆಧರಿಸಿ ಕರ್ನಾಟಕ ತಾಂತ್ರಿಕ ಸಲಹಾ ಸೇವಾ ಸಂಸ್ಥೆ ಯವರಿಂದ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆ

11.1.2 ಲಿಂಗ

ರಸ್ತೆಗಳು: ಎಲ್ಲಾ 8 ವೃತ್ತಗಳು ಒಳಗೊಂಡಂತೆ, ಸಂಪರ್ಕಿಸಿದ ಫಲಾನುಭವಿಗಳ ಲಿಂಗ ವಿವರಗಳ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ, 89% ಪುರುಷರು ಮತ್ತು 11% ಮಹಿಳಾ ಫಲಾನುಭವಿಗಳು ಇರುತ್ತಾರೆ.

ಸೇತುವೆಗಳು: ಎಲ್ಲಾ 4 ವೃತ್ತಗಳು ಒಳಗೊಂಡಂತೆ, ಸಂಪರ್ಕಿಸಿದ ಫಲಾನುಭವಿಗಳ ಲಿಂಗ ವಿವರಗಳ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ, 94% ಪುರುಷರು ಮತ್ತು 6% ಮಹಿಳಾ ಫಲಾನುಭವಿಗಳು ಇರುತ್ತಾರೆ.

ಕಾಲಸೇತುವೆಗಳು: ಎಲ್ಲಾ 2 ವೃತ್ತಗಳು ಒಳಗೊಂಡಂತೆ, ಸಂಪರ್ಕಿಸಿದ ಫಲಾನುಭವಿಗಳ ಲಿಂಗ ವಿವರಗಳ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ, 91% ಪುರುಷರು ಮತ್ತು 9% ಮಹಿಳಾ ಫಲಾನುಭವಿಗಳು ಇರುತ್ತಾರೆ. ರಸ್ತೆಗಳು, ಸೇತುವೆಗಳು ಮತ್ತು ಕಾಲಸೇತುವೆಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡ ಸಂಯೋಜಿತ ವಿವರಗಳನ್ನು ಕೋಷ್ಟಕ-11.1.2 ರಲ್ಲಿ ನೀಡಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ -11.1.2: ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರ ಲಿಂಗ ವಿವರಗಳು

ಕ್ರ.ಸಂ.	ವೃತ್ತದ ಹೆಸರು	ಲಿಂಗ		ಶೇಕಡಾ		ಒಟ್ಟು	
		ಪುರುಷ	ಮಹಿಳೆ	ಪುರುಷ	ಮಹಿಳೆ	ಸಂಖ್ಯೆ	ಶೇಕಡಾ
ಎ	ರಸ್ತೆಗಳು						
1	ಬೆಂಗಳೂರು	403	41	91	9	444	100
2	ಮೈಸೂರು	357	29	92	8	386	100
3	ದಾವಣಗೆರೆ	225	35	87	13	260	100
4	ಮಂಗಳೂರು	158	22	88	12	180	100
5	ಧಾರವಾಡ	270	60	82	18	330	100
6	ಬೆಳಗಾವಿ	492	63	89	11	555	100
7	ಕಲಬುರಗಿ	164	16	91	9	180	100
8	ಬಳ್ಳಾರಿ	188	22	90	10	210	100
	ಒಟ್ಟು	2257	288	89	11	2545	100
ಬಿ	ಸೇತುವೆಗಳು						
1	ಮಂಗಳೂರು	56	4	93	7	60	100
2	ಧಾರವಾಡ	69	6	92	8	75	100
3	ಕಲಬುರಗಿ	13	2	87	13	15	100
4	ಬಳ್ಳಾರಿ	88	2	98	2	90	100
	ಒಟ್ಟು 4 ವೃತ್ತಗಳು	226	14	94	6	240	100
ಸಿ	ಕಾಲುವೆಗಳು						
1	ಮೈಸೂರು	220	20	92	8	240	100
2	ಮಂಗಳೂರು	380	40	90	10	420	100
	ಒಟ್ಟು 2 ವೃತ್ತಗಳು	600	60	91	9	660	100
	ಸಂಯೋಜಿತ ಒಟ್ಟು	3083	362	89	11	3445	100

ಮೂಲ: ಸಂಗ್ರಹಿಸಿದ ಕ್ಷೇತ್ರ ದತ್ತಾಂಶವನ್ನು ಆಧರಿಸಿ ಕರ್ನಾಟಕ ತಾಂತ್ರಿಕ ಸಲಹಾ ಸೇವಾ ಸಂಸ್ಥೆಯವರಿಂದ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆ

11.1.3 ವೈವಾಹಿಕ ಸ್ಥಿತಿ

ರಸ್ತೆಗಳು: 8 ವೃತ್ತಗಳ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಬರುವ ಒಟ್ಟು 2545 ಜನರಲ್ಲಿ 93.56% ವಿವಾಹಿತರು, 0.63% ಅವಿವಾಹಿತರು, 0.47% ವಿಚ್ಛೇದಿತರು / ಬೇರ್ಪಟ್ಟವರು ಮತ್ತು ಉಳಿದ 5.34% ವಿಧವೆಯರು ಎಂದು ಕ್ರಮವಾಗಿ ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರ ವೈವಾಹಿಕ ಸ್ಥಿತಿಯು ಸೂಚಿಸಿರುತ್ತದೆ.

ಸೇತುವೆಗಳು: ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯಿಸಿದವರ ವೈವಾಹಿಕ ಸ್ಥಿತಿಯು 4 ವೃತ್ತಗಳ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಬರುವ ಒಟ್ಟು 240 ಜನರಲ್ಲಿ 99.58% ವಿವಾಹಿತರು, 0.42% ಅವಿವಾಹಿತರು ಎಂದು ಸೂಚಿಸಿರುತ್ತದೆ..

ಕಾಲುವೆಗಳು: 2 ವೃತ್ತಗಳ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಬರುವ ಒಟ್ಟು 660 ಜನರಲ್ಲಿ 100% ವಿವಾಹವಾದರು ಎಂದು ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯಿಸಿದವರ ವೈವಾಹಿಕ ಸ್ಥಿತಿಯು ಸೂಚಿಸಿರುತ್ತದೆ. ರಸ್ತೆಗಳು, ಸೇತುವೆಗಳು ಮತ್ತು ಕಾಲುವೆಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡ ಸಂಯೋಜಿತ ವಿವರಗಳನ್ನು ಕೋಷ್ಟಕ -11.1.3 ರಲ್ಲಿ ನೀಡಲಾಗಿದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ -11.3 ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರ ವೈವಾಹಿಕ ಸ್ಥಿತಿ

ಕ್ರ.ಸಂ.	ವೃತ್ತದ ಹೆಸರು	ವೈವಾಹಿಕ ಸ್ಥಿತಿ				ಒಟ್ಟು	
		ವಿವಾಹಿತರು	ಅವಿವಾಹಿತರು	ವಿಚ್ಛೇದಿತರು/ ಬೇರ್ಪಟ್ಟವರು	ವಿಧವೆಯರು	ಇಲ್ಲ	%
ಎ	ರಸ್ತೆಗಳು						
1	ಬೆಂಗಳೂರು	379	2	8	55	444	100
2	ಮೈಸೂರು	354	1	1	30	386	100
3	ದಾವಣಗೆರೆ	229	6	2	23	260	100
4	ಮಂಗಳೂರು	180	0	0	0	180	100
5	ಧಾರವಾಡ	320	2	0	8	330	100
6	ಬೆಳಗಾವಿ	536	4	1	14	555	100
7	ಕಲಬುರಗಿ	176	0	0	4	180	100
8	ಬಳ್ಳಾರಿ	207	1	0	2	210	100
	ಒಟ್ಟು	2381	16	12	136	2545	100
	ಒಟ್ಟು ಇದಕ್ಕೆ ಶೇಕಡಾ	93.56	0.63	0.47	5.34	100	100
ಬಿ	ಸೇತುವೆಗಳು						
1	ಮಂಗಳೂರು	60	0	0	0	60	100
2	ಧಾರವಾಡ	75	0	0	0	75	100
3	ಕಲಬುರಗಿ	14	1	0	0	15	100
4	ಬಳ್ಳಾರಿ	90	0	0	0	90	100
	ಒಟ್ಟು	239	1	0	0	240	100
	ಒಟ್ಟು ಇದಕ್ಕೆ ಶೇಕಡಾ	99.58	0.42	-	-	100	100
ಸಿ	ಕಾಲು ಸೇತುವೆಗಳು						
1	ಮೈಸೂರು	240	0	0	0	240	100
2	ಮಂಗಳೂರು	420	0	0	0	420	100
	ಒಟ್ಟು	660	0	0	0	660	100
	ಒಟ್ಟು ಇದಕ್ಕೆ ಶೇಕಡಾ	100					
	ಸಂಯೋಜಿತ ಒಟ್ಟು (ಸಂಖ್ಯೆಗಳು)	3280	17	12	136	3445	
	ಒಟ್ಟು ಇದಕ್ಕೆ ಶೇಕಡಾ	95	0.49	0.35	4	100	

ಮೂಲ: ಸಂಗ್ರಹಿಸಿದ ಕ್ಷೇತ್ರ ದತ್ತಾಂಶವನ್ನು ಆಧರಿಸಿ ಕರ್ನಾಟಕ ತಾಂತ್ರಿಕ ಸಲಹಾ ಸೇವಾ ಸಂಸ್ಥೆಯವರಿಂದ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆ

11.1.4 ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರ ಸಾಮಾಜಿಕ ವರ್ಗ

ರಸ್ತೆಗಳು: 8 ವೃತ್ತಗಳ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಬರುವ ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರ ಸಾಮಾಜಿಕ ವರ್ಗವು ಪರಿಶಿಷ್ಟ ಜಾತಿ ಸಮುದಾಯದ 14 %, ಪರಿಶಿಷ್ಟ ಪಂಗಡ ಸಮುದಾಯದ 8 %, ಇತರೆ ಹಿಂದುಳಿದ ವರ್ಗಗಳ 21 %,

ನಬಾರ್ಡ್ ರಸ್ತೆಗಳ ಸಾಮಾಜಿಕ-ಆರ್ಥಿಕ ಪರಿಣಾಮಗಳ ಮೌಲ್ಯಮಾಪನ

ಹಿಂದುಳಿದ ಸಮುದಾಯಗಳ 13 %, ಅಲ್ಪ ಸಂಖ್ಯಾತರ 11 %, ಸಾಮಾನ್ಯ ವರ್ಗದ 27 % ಮತ್ತು 6 % ಇತರರು 8 ವೃತ್ತಗಳಲ್ಲಿ ಇರುತ್ತಾರೆ.

ಸೇತುವೆಗಳು: 4 ವೃತ್ತಗಳ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಬರುವ ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರ ಸಾಮಾಜಿಕ ವರ್ಗವು ಪರಿಶಿಷ್ಟ ಜಾತಿ ಸಮುದಾಯದ 9%, ಪರಿಶಿಷ್ಟ ಪಂಗಡ ಸಮುದಾಯದ 10%, ಇತರೆ ಹಿಂದುಳಿದ ವರ್ಗಗಳ 15%, ಹಿಂದುಳಿದ ಸಮುದಾಯಗಳ 15%, ಅಲ್ಪ ಸಂಖ್ಯಾತರ 6%, ಸಾಮಾನ್ಯ ವರ್ಗದ 32% ಮತ್ತು 13% ಇತರರು ಎಲ್ಲಾ 4 ವೃತ್ತಗಳಲ್ಲಿ ಇರುತ್ತಾರೆ.

ಕಾಲುಸೇತುವೆಗಳು: 2 ವೃತ್ತಗಳ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಬರುವ ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರ ಸಾಮಾಜಿಕ ವರ್ಗವು ಪರಿಶಿಷ್ಟ ಜಾತಿ ಸಮುದಾಯದ 12%, ಪರಿಶಿಷ್ಟ ಪಂಗಡ ಸಮುದಾಯದ 5%, ಇತರೆ ಹಿಂದುಳಿದ ವರ್ಗಗಳ 21%, ಹಿಂದುಳಿದ ಸಮುದಾಯಗಳ 22%, ಅಲ್ಪ ಸಂಖ್ಯಾತರ 5%, ಸಾಮಾನ್ಯ ವರ್ಗದ 27% ಮತ್ತು 8% ಇತರರು ಎಲ್ಲಾ 2 ವೃತ್ತಗಳಲ್ಲಿ ಇರುತ್ತಾರೆ. ರಸ್ತೆಗಳು, ಸೇತುವೆಗಳು ಮತ್ತು ಕಾಲುಸೇತುವೆಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡ ಸಂಯೋಜಿತ ವಿವರಗಳನ್ನು ಕೋಷ್ಟಕ 11.1.4 ರಲ್ಲಿ ನೀಡಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ 11.1.4: ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರ ಸಾಮಾಜಿಕ ವರ್ಗ

ಕ್ರ.ಸಂ.	ವೃತ್ತದ ಹೆಸರು	ಸಾಮಾಜಿಕ ವರ್ಗ							ಒಟ್ಟು
		ಪರಿಶಿಷ್ಟ ಜಾತಿ	ಪರಿಶಿಷ್ಟ ಪಂಗಡ	ಇತರೆ ಹಿಂದುಳಿದವರ್ಗ	ಹಿಂದುಳಿದ ಸಮುದಾಯ	ಅಲ್ಪ ಸಂಖ್ಯಾತರ	ಸಾಮಾನ್ಯ ವರ್ಗ	ಇತರರು	
ಎ	ರಸ್ತೆಗಳು								
1	ಬೆಂಗಳೂರು	69	43	111	51	57	113	0	444
2	ಮೈಸೂರು	43	5	124	52	43	107	12	386
3	ದಾವಣಗೆರೆ	58	39	44	39	18	54	8	260
4	ಮಂಗಳೂರು	45	4	39	11	21	50	10	180
5	ಧಾರವಾಡ	33	16	46	64	25	119	27	330
6	ಬೆಳಗಾವಿ	61	56	101	72	52	129	84	555
7	ಕಲಬುರಗಿ	9	3	13	38	52	59	6	180
8	ಬಳ್ಳಾರಿ	26	30	48	16	22	53	15	210
	ಒಟ್ಟು	344	196	526	343	290	684	162	2545
	ಒಟ್ಟು ಇದಕ್ಕೆ ಶೇಕಡಾ	14	8	21	13	11	27	6	100

ಕ್ರ.ಸಂ.	ವೃತ್ತದ ಹೆಸರು	ಸಾಮಾಜಿಕ ವರ್ಗ							
		ಜಾತಿ	ಪರಿಶಿಷ್ಟ ಪಂಗಡ	ಇತರೆ ಹಿಂದುಳಿದವರ್ಗ	ಹಿಂದುಳಿದ ಸಮುದಾಯ	ಅಲ್ಪ ಸಂಖ್ಯಾತರು	ಸಾಮಾನ್ಯ ವರ್ಗ	ಇತರರು	ಒಟ್ಟು
ಬಿ	ಸೇತುವೆಗಳು								
1	ಮಂಗಳೂರು	4	2	19	6	3	22	4	60
2	ಧಾರವಾಡ	3	1	7	21	6	29	8	75
3	ಕಲಬುರಗಿ	3	2	0	2	1	6	1	15
4	ಬಳ್ಳಾರಿ	12	20	11	6	5	19	17	90
	ಒಟ್ಟು	22	25	37	35	15	76	30	240
	ಒಟ್ಟು ಇದಕ್ಕೆ ಶೇಕಡಾ	9	10	15	15	6	32	13	100
ಸಿ	ಕಾಲುಸೇತುವೆಗಳು								
1	ಮೈಸೂರು	39	6	59	46	9	61	20	240
2	ಮಂಗಳೂರು	41	29	79	97	22	118	34	420
	ಒಟ್ಟು	80	35	138	143	31	179	54	660
	ಒಟ್ಟು ಇದಕ್ಕೆ ಶೇಕಡಾ	12	5	21	22	5	27	8	100
	ಸಂಯೋಜಿತ ಒಟ್ಟು (ಸಂಖ್ಯೆಗಳು)	446	256	701	521	336	939	246	3445
	ಒಟ್ಟು ಇದಕ್ಕೆ ಶೇಕಡಾ	13	7	20	15	10	27	7	100

ಮೂಲ: ಸಂಗ್ರಹಿಸಿದ ಕ್ಷೇತ್ರ ದತ್ತಾಂಶವನ್ನು ಆಧರಿಸಿ ಕರ್ನಾಟಕ ತಾಂತ್ರಿಕ ಸಲಹಾ ಸೇವೆ ಸಂಸ್ಥೆಯವರಿಂದ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆ

ರಸ್ತೆಗಳು: 8 ವೃತ್ತಗಳ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಬರುವ 2545 ಸಂಖ್ಯೆಯ ಒಟ್ಟು ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರ ಶೈಕ್ಷಣಿಕ ಹಿನ್ನೆಲೆ, ಅಂದರೆ, 10% ಪ್ರಾಥಮಿಕ ಶಿಕ್ಷಣವನ್ನು ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಿರುತ್ತಾರೆ, 21% ಮಧ್ಯಮ ಶಾಲೆ ಉತ್ತೀರ್ಣರಾಗಿರುತ್ತಾರೆ, 22% ಪ್ರೌಢಶಾಲೆ, 10% ಪಿಯುಸಿ, 5% ಪದವಿ / ಮಾಸ್ಟರ್‌ಪದವಿ, 0.35% ತಾಂತ್ರಿಕ ಶಿಕ್ಷಣ ಹೊಂದಿದ್ದು, ಉಳಿದ 32% ಅನಕ್ಷರಸ್ಥರು ಇರುತ್ತಾರೆ

ಸೇತುವೆಗಳು: 4 ವೃತ್ತಗಳ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಬರುವ ಒಟ್ಟು 240 ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರ ಶೈಕ್ಷಣಿಕ ಹಿನ್ನೆಲೆ, ಅಂದರೆ 15% ರಷ್ಟು ಪ್ರಾಥಮಿಕ ಶಿಕ್ಷಣವನ್ನು ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಿರುತ್ತಾರೆ, 26% ಮಧ್ಯಮ ಶಾಲೆ ಉತ್ತೀರ್ಣರಾಗಿರುತ್ತಾರೆ, 20% ಪ್ರೌಢಶಾಲೆ, 11% ಪಿಯುಸಿ, 9% ಪದವಿ / ಸ್ನಾತಕೋತ್ತರಪದವಿ, 1% ತಾಂತ್ರಿಕ ಶಿಕ್ಷಣ ಹೊಂದಿದ್ದು ಉಳಿದ 19% ಅನಕ್ಷರಸ್ಥರು ಇರುತ್ತಾರೆ.

ಕಾಲುಸೇತುವೆಗಳು: 2 ವೃತ್ತಗಳ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಬರುವ ಒಟ್ಟು 660 ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರ ಶೈಕ್ಷಣಿಕ ಹಿನ್ನೆಲೆ ಒಟ್ಟು ಶೈಕ್ಷಣಿಕ ಹಿನ್ನೆಲೆ, 15% ರಷ್ಟು ಪ್ರಾಥಮಿಕ ಶಿಕ್ಷಣವನ್ನು ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಿರುತ್ತಾರೆ, 45% ಮಧ್ಯಮ ಶಾಲೆ ಉತ್ತೀರ್ಣರಾಗಿರುತ್ತಾರೆ, 23% ಪ್ರೌಢಶಾಲೆ, 5% ಪದವಿ / ಸ್ನಾತಕೋತ್ತರ ಪದವಿ ಹೊಂದಿದ್ದು ಉಳಿದ 12% ಅನಕ್ಷರಸ್ಥರು ಇರುತ್ತಾರೆ. ರಸ್ತೆಗಳು, ಸೇತುವೆಗಳು ಮತ್ತು ಕಾಲುಸೇತುವೆಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡ ಸಂಯೋಜಿತ ವಿವರಗಳನ್ನು ಕೋಷ್ಟಕ -11.1.5 ರಲ್ಲಿ ನೀಡಲಾಗಿದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ 11.1.5: ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರ ಶೈಕ್ಷಣಿಕ ಹಿನ್ನೆಲೆ

ಕ್ರ.ಸಂ.	ವೃತ್ತದ ಹೆಸರು	ಶಿಕ್ಷಣ							ಒಟ್ಟು	
		ಪ್ರಾಥಮಿಕ	ಮಾಧ್ಯಮಿಕ ಶಾಲೆ	ಪ್ರೌಢಶಾಲೆ	ಪಿಯುಸಿ	ಪದವಿ/ ಸ್ನಾತಕೋತ್ತರ ಪದವಿ	ತಾಂತ್ರಿಕ ಶಿಕ್ಷಣ	ಅನಕ್ಷರಸ್ಥರು	ಸಂಖ್ಯೆ	ಶೇಕಡಾ
ಎ	ರಸ್ತೆಗಳು									
1	ಬೆಂಗಳೂರು	16	90	130	43	6	2	157	444	
	ಶೇಕಡಾ	4	20	29	10	1	0	35		100
2	ಮೈಸೂರು	41	112	93	33	6	1	100	386	
	ಶೇಕಡಾ	11	29	24	9	2	0	26		100
3	ದಾವಣಗೆರೆ	23	44	59	41	25	5	63	260	
	ಶೇಕಡಾ	9	17	23	16	10	2	24		100
4	ಮಂಗಳೂರು	12	84	48	0	12	0	24	180	
	ಶೇಕಡಾ	7	47	27	0	7	0	13		100
5	ಧಾರವಾಡ	39	52	42	32	7	0	158	330	
	ಶೇಕಡಾ	12	16	13	10	2	0	48		100
6	ಬೆಳಗಾವಿ	90	94	121	51	24	0	175	555	
	ಶೇಕಡಾ	16	17	22	9	4	0	32		100
7	ಕಲಬುರಗಿ	6	6	27	31	5	0	105	180	
	ಶೇಕಡಾ	3	3	15	17	3	0	58		100
8	ಬಳ್ಳಾರಿ	15	46	51	21	41	1	35	210	
	ಶೇಕಡಾ	7	22	24	10	20	0	17		100
	ಒಟ್ಟು 8 ವೃತ್ತಗಳು (ಸಂಖ್ಯೆ)	242	528	571	252	126	9	817	2545	
	ಒಟ್ಟು ಶೇಕಡಾ	10	21	22	10	5	0.35	32	100	0
ಬಿ	ಸೇತುವೆಗಳು									
1	ಮಂಗಳೂರು	4	28	16	0	4	0	8	60	
	ಶೇಕಡಾ	7	47	27	0	7	0	13		100
2	ಧಾರವಾಡ	17	11	12	13	1	0	21	75	
	ಶೇಕಡಾ	23	15	16	17	1	0	28		100
3	ಕಲಬುರಗಿ	1	0	2	4	1	0	7	15	
	ಶೇಕಡಾ	7	0	13	27	7	0	47		100
4	ಬಳ್ಳಾರಿ	13	23	18	10	15	2	9	90	
	ಶೇಕಡಾ	14	26	20	11	17	2	10		100
	ಒಟ್ಟು 4 ವೃತ್ತಗಳು (ಸಂಖ್ಯೆ)	35	62	48	27	21	2	45	240	
	ಒಟ್ಟು ಇದಕ್ಕೆ ಶೇಕಡಾ	15	26	20	11	9	1	19	100	

ಕ್ರ.ಸಂ.	ವೃತ್ತದ ಹೆಸರು	ಶಿಕ್ಷಣ							ಒಟ್ಟು	
		ಪ್ರಾಥಮಿಕ	ಮಾಧ್ಯಮಿಕ ಶಾಲೆ	ಪ್ರೌಢಶಾಲೆ	ಪಿಯುಸಿ	ಪದವಿ/ ಸ್ನಾತಕೋತ್ತರ ಪದವಿ	ತಾಂತ್ರಿಕ ಶಿಕ್ಷಣ	ಅನಕ್ಷರಸ್ಥರು	ಸಂಖ್ಯೆ	ಶೇಕಡಾ
ಸಿ	ಕಾಲು ಸೇತುವೆಗಳು									
1	ಮೈಸೂರು	68	104	40	0	8	0	20	240	
	ಶೇಕಡಾ	28	43	17	0	3	0	8		100
2	ಮಂಗಳೂರು	28	196	112	0	28	0	56	420	
	ಶೇಕಡಾ	7	47	27	0	7	0	13		100
	ಒಟ್ಟು	96	300	152	0	36	0	76	660	
	ಶೇಕಡಾ	15	45	23	0	5	0	12	100	
	ಸಂಯೋಜಿತ ಒಟ್ಟು (ಸಂಖ್ಯೆಗಳು)	373	890	771	279	183	11	938	3445	
	ಒಟ್ಟು ಇದಕ್ಕೆ ಶೇಕಡಾ	11	26	22	8	5	0	27	100	

ಮೂಲ: ಸಂಗ್ರಹಿಸಿದ ಕ್ಷೇತ್ರ ದತ್ತಾಂಶವನ್ನು ಆಧರಿಸಿ ಕರ್ನಾಟಕ ತಾಂತ್ರಿಕ ಸಲಹಾ ಸೇವೆಗಳ ಸಂಸ್ಥೆಯವರಿಂದ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆ

11.1.6 ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರ ಉದ್ಯೋಗ

ರಸ್ತೆಗಳು: ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರ ಉದ್ಯೋಗದಲ್ಲಿ 11% ಕೃಷಿ ಕಾರ್ಮಿಕರು, 1% ಕೃಷಿಯೇತರ ಕಾರ್ಮಿಕರು, 56% ರೈತರು, 2% ಹೈನುಗಾರಿಕೆ, 0.24% ಕೋಳಿ, 0.31% ಕುರಿ / ಮೇಕೆ / ಹಂದಿ ಸಾಕಾಣಿಕೆದಾರರು, 3% ಕಟ್ಟಡ ಮತ್ತು ನಾಗರಿಕ ಕೆಲಸಗಾರರು / ಗಣಿಗಾರಿಕೆ, 5% ವ್ಯಾಪಾರ / ಅಂಗಡಿದಾರರು, 2% ಚಾಲಕ, 5% ಕುಶಲಕರ್ಮಿ, 3% ಸರ್ಕಾರಿ ನೌಕರರು, 3% ಖಾಸಗಿ ಉದ್ಯೋಗಿಗಳು, 1% ಮಹಾತ್ಮಾ ಗಾಂಧಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಗ್ರಾಮೀಣ ಉದ್ಯೋಗ ಖಾತರಿ ಅಧಿನಿಯಮ ಯೋಜನೆಯಡಿಯ ಕಾರ್ಮಿಕರು ಮತ್ತು 9% ಇತರ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳನ್ನು ಅವಲಂಬಿಸಿರುತ್ತಾರೆ.

ಸೇತುವೆಗಳು: ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರ ಉದ್ಯೋಗದಲ್ಲಿ 2% ಕೃಷಿ ಕಾರ್ಮಿಕರು, 0.42% ಕೃಷಿಯೇತರ ಕಾರ್ಮಿಕರು, 65% ರೈತರು, 5% ಕಟ್ಟಡ ಮತ್ತು ನಾಗರಿಕ ಕೆಲಸಗಾರರು / ಗಣಿಗಾರಿಕೆ, 6% ವ್ಯಾಪಾರ / ಅಂಗಡಿದಾರರು, 0.42% ಚಾಲಕ, 1% ಕುಶಲಕರ್ಮಿ, 8% ಸರ್ಕಾರಿ ನೌಕರರು, 4% ಖಾಸಗಿ ಉದ್ಯೋಗಿಗಳು ಮತ್ತು 8% ಇತರ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳನ್ನು ಅವಲಂಬಿಸಿರುತ್ತಾರೆ.

ಕಾಲುಸೇತುವೆಗಳು: ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರ ಉದ್ಯೋಗದಲ್ಲಿ 5% ಕೃಷಿ ಕಾರ್ಮಿಕರು, 2% ಕೃಷಿಯೇತರ ಕಾರ್ಮಿಕರು ಮತ್ತು 93% ರೈತರು ಇರುತ್ತಾರೆ. ರಸ್ತೆಗಳು, ಸೇತುವೆಗಳು ಮತ್ತು ಕಾಲುಸೇತುವೆಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡ ಸಂಯೋಜಿತ ವಿವರಗಳನ್ನು ಕೋಷ್ಟಕ -11.1.6 ರಲ್ಲಿ ನೀಡಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ11.1.6: ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರ ಉದ್ಯೋಗ ವಿವರಗಳು

ಕ್ರ.ಸಂ.	ವೃತ್ತದ ಹೆಸರು	ಪ್ರಧಾನ ಕೆಲಸಗಾರರು													
		ಕೃಷಿ ಕಾರ್ಮಿಕರು	ಕೃಷಿಯೇತರ ಕಾರ್ಮಿಕರು	ರೈತರು	ಹೈನುಗಾರಿಕೆಯವರು	ಕೋಳಿ ಸಾಕಾಣಿಕೆದಾರರು	ಕುರಿ / ಮೇಕೆ / ಹಂದಿ	ಸಾಕಾಣಿಕೆದಾರರು	ಕಟ್ಟಡ ಮತ್ತು ಸಿವಿಲ್ ಕಾಮಗಾರಿಗಳು	ವ್ಯವಹಾರ / ಅಂಗಡಿ	ಚಾಲಕ	ಕುಶಲಕರ್ಮಿ	ಸರ್ಕಾರಿ ನೌಕರರು	ಖಾಸಗಿ ನೌಕರರು	ಮಹಾತ್ಮಾ ಗಾಂಧಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಗ್ರಾಮೀಣ ಉದ್ಯೋಗ ಖಾತರಿ ಅಧಿನಿಯಮ ಯೋಜನೆಯಡಿಯ ಕಾರ್ಮಿಕರು
ಎ	ರಸ್ತೆಗಳು														
1	ಬೆಂಗಳೂರು	34	2	255	31	0	2	13	35	12	0	0	28	0	32
2	ಮೈಸೂರು	15	2	299	5	0	0		6	2	6	0	1	17	33
3	ದಾವಣಗೆರೆ	14	1	145	3	0	2	14	17	7	2	19	18	0	18
4	ಮಂಗಳೂರು	30	0	150	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5	ಧಾರವಾಡ	25	0	185	1	1	0	8	14	1	17	5	5	2	66
6	ಬೆಳಗಾವಿ	136	20	203	2	0	3	28	31	10	28	13	20	3	58
7	ಕಲಬುರಗಿ	22	2	90	0	0	0	3	10	6	15	6	4	1	21
8	ಬಳ್ಳಾರಿ	12	0	96	2	5	1	9	16	5	0	41	10	1	12
	ಒಟ್ಟು	288	27	1423	44	6	8	75	129	43	68	84	86	24	240
	ಒಟ್ಟು ಇದಕ್ಕೆ %	11	1	56	2	0.24	0.31	3	5	2	3	3	3	1	9
ಬಿ	ಸೇತುವೆಗಳು														
1	ಮಂಗಳೂರು	0	0	60	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2	ಧಾರವಾಡ	1	0	42	0	0	0	6	3	0	2	3	0	0	18
3	ಕಲಬುರಗಿ	3	0	8	0	0	0	0	1	0	0	1	2	0	0
4	ಬಳ್ಳಾರಿ	1	1	47	0	0	0	7	11	1	0	14	8	0	0
	ಒಟ್ಟು 4 ವೃತ್ತಗಳು	5	1	157	0	0	0	13	15	1	2	18	10	0	18
	ಒಟ್ಟು ಇದಕ್ಕೆ %	2	0	65	0	0	0	5	6	0	1	8	4	0	8
ಸಿ	ಕಾಲು ಸೇತುವೆಗಳು														
1	ಮೈಸೂರು	6	13	221	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2	ಮಂಗಳೂರು	30	0	390	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	ಒಟ್ಟು	36	13	611	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	ಶೇಕಡಾ	5	2	93	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	ಸಂಯೋಜಿತಒಟ್ಟು (ಸಂಖ್ಯೆಗಳು)	329	41	2191	44	6	8	88	144	44	70	102	96	24	258
	ಒಟ್ಟು ಇದಕ್ಕೆ %	10	1	64	1	0	0	3	4	1	2	3	3	1	7

ಮೂಲ: ಸಂಗ್ರಹಿಸಿದ ಕ್ಷೇತ್ರ ದತ್ತಾಂಶವನ್ನು ಆಧರಿಸಿ ಕರ್ನಾಟಕ ತಾಂತ್ರಿಕ ಸಲಹಾ ಸೇವೆಗಳ ಸಂಸ್ಥೆಯವರಿಂದ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆ

11.1.7 ಕೃಷಿ ಭೂಮಿಯನ್ನು ಹೊಂದಿರುವ ವ್ಯಕ್ತಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ

ರಸ್ತೆಗಳು: 8 ವೃತ್ತಗಳಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರು 2545 ಮಂದಿ ಇರುತ್ತಾರೆ, ಅವರಲ್ಲಿ 56% ಜನರು ಕೃಷಿ ಭೂಮಿಯನ್ನು ಹೊಂದಿರುತ್ತಾರೆ, 33% ಜನರು ಯಾವುದೇ ಕೃಷಿ ಭೂಮಿಯನ್ನು ಹೊಂದಿರುವುದಿಲ್ಲ ಮತ್ತು ಉಳಿದ 11% ಜನರು ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯಿಸಲಿಲ್ಲ ಎಂಬುದನ್ನು ಗಮನಿಸಬಹುದಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಸೇತುವೆಗಳು: 4 ವೃತ್ತಗಳಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರು 240 ಮಂದಿ ಇರುತ್ತಾರೆ, ಅವರಲ್ಲಿ 65% ಜನರು ಕೃಷಿ ಭೂಮಿಯನ್ನು ಹೊಂದಿರುತ್ತಾರೆ, ಮತ್ತು ಉಳಿದ 35% ಜನರು ಯಾವುದೇ ಕೃಷಿ ಭೂಮಿಯನ್ನು ಹೊಂದಿರುವುದಿಲ್ಲ ಎಂಬುದನ್ನು ಗಮನಿಸ ಬಹುದಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಕಾಲು ಸೇತುವೆಗಳು: 2 ವೃತ್ತಗಳಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರು 660 ಮಂದಿ ಇರುತ್ತಾರೆ, ಅವರಲ್ಲಿ 93% ಜನರು ಕೃಷಿ ಭೂಮಿಯನ್ನು ಹೊಂದಿರುತ್ತಾರೆ, ಮತ್ತು ಉಳಿದ 7% ಜನರು ಯಾವುದೇ ಕೃಷಿ ಭೂಮಿಯನ್ನು ಹೊಂದಿರುವುದಿಲ್ಲ ಎಂಬುದನ್ನು ಗಮನಿಸ ಬಹುದಾಗಿರುತ್ತದೆ. ರಸ್ತೆಗಳು, ಸೇತುವೆಗಳು ಮತ್ತು ಕಾಲು ಸೇತುವೆಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡ ಸಂಯೋಜಿತ «ವರಗಳನ್ನು ಕೋಷ್ಟಕ -11.1.7 ರಲ್ಲಿ ನೀಡಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ 11.1.7 ಕೃಷಿ ಭೂಮಿಯನ್ನು ಹೊಂದಿರುವ ವ್ಯಕ್ತಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ

ಕ್ರ.ಸಂ.	ವೃತ್ತದ ಹೆಸರು	ಹೌದು	ಶೇಕಡಾ	ಇಲ್ಲ	ಶೇಕಡಾ	ಯಾವುದೇ ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆಇಲ್ಲ	ಶೇಕಡಾ	ಒಟ್ಟು	
								ಇಲ್ಲ	ಶೇಕಡಾ
ಎ	ರಸ್ತೆಗಳು								
1	ಬೆಂಗಳೂರು	255	57	149	34	40	9	444	100
2	ಮೈಸೂರು	299	77	81	21	6	2	386	100
3	ದಾವಣಗೆರೆ	145	56	84	32	31	12	260	100
4	ಮಂಗಳೂರು	150	83	17	9	13	7	180	100
5	ಧಾರವಾಡ	185	56	80	24	65	20	330	100
6	ಬೆಳಗಾವಿ	203	37	304	55	48	9	555	100
7	ಕಲಬುರಗಿ	90	50	58	32	32	18	180	100
8	ಬಳ್ಳಾರಿ	96	46	72	34	42	20	210	100
	ಒಟ್ಟು 8 ವೃತ್ತಗಳು	1423		848		277		2545	
	ಒಟ್ಟು ಇದಕ್ಕೆ ಶೇಕಡಾ	56		33		11		100	
ಬಿ	ಸೇತುವೆಗಳು								
1	ಮಂಗಳೂರು	60	100	0	0	0	0	60	100
2	ಧಾರವಾಡ	42	56	33	44	0	0	75	100
3	ಕಲಬುರಗಿ	8	53	7	47	0	0	15	100
4	ಬಳ್ಳಾರಿ	47	52	43	48	0	0	90	100
	ಒಟ್ಟು 4 ವೃತ್ತಗಳು	157		83				240	
	ಒಟ್ಟು ಇದಕ್ಕೆ ಶೇಕಡಾ	65		35				100	

ನಬಾರ್ಡ್ ರಸ್ತೆಗಳ ಸಾಮಾಜಿಕ-ಆರ್ಥಿಕ ಪರಿಣಾಮಗಳ ಮೌಲ್ಯಮಾಪನ

ಕ್ರ.ಸಂ.	ವೃತ್ತದ ಹೆಸರು	ಹೌದು	ಶೇಕಡಾ	ಇಲ್ಲ	ಶೇಕಡಾ	ಯಾವುದೇ ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆ ಇಲ್ಲ	ಶೇಕಡಾ	ಒಟ್ಟು	
								ಇಲ್ಲ	ಶೇಕಡಾ
ಸಿ	ಕಾಲು ಸೇತುವೆಗಳು								
1	ಮೈಸೂರು	221	85	39	15			260	100
2	ಮಂಗಳೂರು	390	98	10	3	-	-	400	100
		611	93	49	7	-	-	660	100
	ಒಟ್ಟು ಇದಕ್ಕೆ ಶೇಕಡಾ	93		7		-	-	100	
	ಸಂಯೋಜಿತ ರಸ್ತೆಗಳು, ಸೇತುವೆಗಳು ಮತ್ತು ಕಾಲು ಸೇತುವೆಗಳು ಒಟ್ಟು (ಸಂಖ್ಯೆಗಳು)	2191	93	980	7	277	-	3445	100
	ಒಟ್ಟು ಇದಕ್ಕೆ ಶೇಕಡಾ	64		28		8			100

ಮೂಲ: ಸಂಗ್ರಹಿಸಿದ ಕ್ಷೇತ್ರ ದತ್ತಾಂಶವನ್ನು ಆಧರಿಸಿ ಕರ್ನಾಟಕ ತಾಂತ್ರಿಕ ಸಲಹಾ ಸೇವೆಗಳ ಸಂಸ್ಥೆಯವರಿಂದ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆ

11.1.8 ಸರಾಸರಿ ಭೂ ಹಿಡುವಳಿ ಮಾದರಿ

ರಸ್ತೆಗಳು, ಸೇತುವೆಗಳು ಮತ್ತು ಕಾಲುಸೇತುವೆಗಳ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಬರುವ ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರಲ್ಲಿ ಸರಾಸರಿ ಭೂ ಹಿಡುವಳಿ ಮಾದರಿಯನ್ನು ವಿಶ್ಲೇಷಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಇದನ್ನು ಈ ರೀತಿ ಗಮನಿಸ ಬಹುದಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ, 8 ವೃತ್ತಗಳ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಬರುವವರಲ್ಲಿ

- ಕಲಬುರಗಿ ವೃತ್ತದಲ್ಲಿ ಸರಾಸರಿ ಭೂ ಹಿಡುವಳಿಯು 4.31 ಹೆಕ್ಟೇರ್‌ನಷ್ಟು ಅತ್ಯಂತ ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುತ್ತದೆ.
- ಇದಲ್ಲದೆ, ಬೆಳಗಾವಿ ವೃತ್ತದಲ್ಲಿ ಸರಾಸರಿ ನೀರಾವರಿ ಭೂ ಹಿಡುವಳಿಯು 1.68 ಹೆಕ್ಟೇರ್ / ವ್ಯಕ್ತಿಗೆ ಅತ್ಯಂತ ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುತ್ತದೆ.

4 ವೃತ್ತಗಳ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಬರುವ ಸೇತುವೆಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ,

- ಮಂಗಳೂರು ವೃತ್ತದಲ್ಲಿ ಸರಾಸರಿ 3.21 ಹೆಕ್ಟೇರ್ / ವ್ಯಕ್ತಿಯು ಅತ್ಯಂತ ಹೆಚ್ಚು ಭೂಮಿಯನ್ನು ಹೊಂದಿರುತ್ತಾರೆ.
- ಇದಲ್ಲದೆ, ಕಲಬುರಗಿ ವೃತ್ತದಲ್ಲಿ ಸರಾಸರಿ ನೀರಾವರಿ ಭೂ ಹಿಡುವಳಿ 1.11 ಹೆಕ್ಟೇರ್ / ವ್ಯಕ್ತಿಯು ಅತ್ಯಂತ ಹೆಚ್ಚು ಭೂಮಿಯನ್ನು ಹೊಂದಿರುತ್ತಾರೆ.

ಕಾಲುಸೇತುವೆಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ, 2 ವೃತ್ತಗಳ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಬರುವ ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರಲ್ಲಿ

- ಮಂಗಳೂರು ವೃತ್ತದಲ್ಲಿ ಸರಾಸರಿ 2.75 ಹೆಕ್ಟೇರ್ / ವ್ಯಕ್ತಿಯು ಅತ್ಯಂತ ಹೆಚ್ಚು ಭೂಮಿಯನ್ನು ಹೊಂದಿರುತ್ತಾರೆ.

- ಇದಲ್ಲದೆ, ಮೈಸೂರು ವೃತ್ತದಲ್ಲಿ ಸರಾಸರಿ ನೀರಾವರಿ ಭೂ ಹಿಡುವಳಿ 0.12 ಹೆಕ್ಟೇರ್ ವ್ಯಕ್ತಿಯು ಅತ್ಯಂತ ಹೆಚ್ಚು ಭೂಮಿಯನ್ನು ಹೊಂದಿರುತ್ತಾರೆ.

ರಸ್ತೆಗಳು, ಸೇತುವೆಗಳು ಮತ್ತು ಕಾಲುವೆಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡ ಸಂಯೋಜಿತ ವಿವರಗಳನ್ನು ಕೋಷ್ಟಕ - 11.1.8 ರಲ್ಲಿ ನೀಡಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ 11.1.8: ಸರಾಸರಿ ಭೂ ಹಿಡುವಳಿ ಮಾದರಿ

ಕ್ರ.ಸಂ.	ವೃತ್ತದ ಹೆಸರು	ಭೂ ಹಿಡುವಳಿ ಮಾದರಿ (ಹೆಕ್ಟೇರ್‌ಗಳಲ್ಲಿ)				
		ರೈತರ ಸಂಖ್ಯೆ	ಒಟ್ಟು ಭೂಮಿ	ನೀರಾವರಿ ಭೂಮಿ	ಸರಾಸರಿ. ಭೂ ಹಿಡುವಳಿ/ವ್ಯಕ್ತಿಗೆ	
					ಒಟ್ಟು ಭೂಮಿ	ನೀರಾವರಿ ಭೂಮಿ
ಎ	ರಸ್ತೆಗಳು					
1	ಬೆಂಗಳೂರು	255	289.54	77.75	1.14	0.30
2	ಮೈಸೂರು	299	328.32	80.69	1.10	0.27
3	ದಾವಣಗೆರೆ	145	269.63	93.67	1.86	0.65
4	ಮಂಗಳೂರು	150	146.46	11.67	0.98	0.08
5	ಧಾರವಾಡ	185	503.16	170.10	2.72	0.92
6	ಬೆಳಗಾವಿ	203	728.48	340.46	3.59	1.68
7	ಕಲಬುರಗಿ	90	388.00	123.33	4.31	1.37
8	ಬಳ್ಳಾರಿ	96	336.58	124.76	3.51	1.30
	ಒಟ್ಟು	1423	2990.17	1022.43		
ಬಿ	ಸೇತುವೆಗಳು					
1	ಮಂಗಳೂರು	60	192.50	11.67	3.21	0.19
2	ಧಾರವಾಡ	75	107.32	21.04	1.43	0.28
3	ಕಲಬುರಗಿ	15	37.25	16.67	2.48	1.11
4	ಬಳ್ಳಾರಿ	90	53.54	22.92	0.59	0.25
	ಒಟ್ಟು	240	390.61	72.30		
ಸಿ	ಕಾಲುವೆ ಸೇತುವೆಗಳು					
1	ಮೈಸೂರು	221	307.58	25.43	1.39	0.12
2	ಮಂಗಳೂರು	390	1071.88	32.08	2.75	0.08
	ಒಟ್ಟು	611	1379.46	57.51		
	ಸಂಯೋಜಿತ ರಸ್ತೆಗಳು, ಸೇತುವೆಗಳು ಮತ್ತು ಕಾಲುವೆ ಸೇತುವೆಗಳು ಒಟ್ಟು (ಸಂಖ್ಯೆಗಳು)	2274	4760.24	1152.24	2.09	0.51

ಮೂಲ: ಸಂಗ್ರಹಿಸಿದ ಕ್ಷೇತ್ರ ದತ್ತಾಂಶವನ್ನು ಆಧರಿಸಿ ಕರ್ನಾಟಕ ತಾಂತ್ರಿಕ ಸಲಹಾ ಸೇವೆಗಳ ಸಂಸ್ಥೆಯವರಿಂದ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆ

ರಸ್ತೆ, ಸೇತುವೆ ಮತ್ತು ಕಾಲುವೆ ಯೋಜನೆಯ ಮೇಲೆ ನಮೂದಿಸಲಾದ ಕ್ಷೇತ್ರಗಳ ಮೇಲಿನ ಪರಿಣಾಮವನ್ನು ಈ ಕೆಳಗಿನ ಖಂಡಿಕೆಗಳಲ್ಲಿ ಚರ್ಚಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

11.2 ಕೃಷಿ ಮತ್ತು ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಕ್ಷೇತ್ರಗಳ ಮೇಲೆ ಪರಿಣಾಮ

11.2.1 ಕೃಷಿ ಉತ್ಪಾದನೆಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳ

ಸುಧಾರಿತ ರಸ್ತೆಗಳು, ಸೇತುವೆಗಳು ಮತ್ತು ಕಾಲುವೆ ಯೋಜನೆಗಳಿಂದಾಗಿ ಮಾದರಿಗ್ರಾಮಗಳಲ್ಲಿ ಕೃಷಿ ಉತ್ಪಾದನೆಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಈ ಹೆಚ್ಚಳವು ವಿವಿಧ ಕಾರಣಗಳಿಂದಾಗಿ ಆಗಿರುತ್ತದೆ. ಒಟ್ಟು 8 ವ್ಯಕ್ತಿಗಳ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ, ಮಾದರಿ 158 ರಸ್ತೆ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ, 1343 ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರಲ್ಲಿ (80 ಮಂದಿ ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯಿಸದ ಕಾರಣ), 58% ಜನರು ಕೃಷಿ ಉತ್ಪಾದನೆಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳಕ್ಕೆ ಕಾರಣವೆಂದರೆ ಬೆಳೆ ವಿಸ್ತೀರ್ಣ ಎಂದು, 59% ಬೆಳೆ ಪ್ರಭೇದಗಳು, ಹಾಗೂ 93% ಕಡಿಮೆ ಇಳುವರಿ ನೀಡುವ ಧಾನ್ಯಗಳಿಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚಿನ ಇಳುವರಿ ನೀಡುವ ವಾಣಿಜ್ಯ ಬೆಳೆಗಳನ್ನು ಬೆಳೆಯುವುದರಿಂದ ಹಾಗೂ 73% ಜನರು ಅದಷ್ಟಕ್ಕೆ ಉತ್ಪಾದಕತೆಯ ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿರುತ್ತದೆ ಎಂದು ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಪಟ್ಟಿರುತ್ತಾರೆ ಮತ್ತು 86% ಜನರು, ಮಧ್ಯವರ್ತಿಗಳನ್ನು ತಪ್ಪಿಸುವ ಮೂಲಕ ಸುಲಭ ಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ನೇರ ಮಾರುಕಟ್ಟೆ ಲಭ್ಯತೆಯಿಂದಾಗಿ ಉತ್ಪಾದಕತೆಯ ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿರುತ್ತದೆ ಎಂದು ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಪಟ್ಟಿರುತ್ತಾರೆ. 6% ರಷ್ಟು ಜನರು ಈ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆ ನೀಡಿರುವುದಿಲ್ಲ. ವೃತ್ತವಾರು ವಿವರಗಳನ್ನು ಕೋಷ್ಟಕ -11.2.1 ರಲ್ಲಿ ನೀಡಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.



ಕೋಷ್ಟಕ -11.2.1: ಕೃಷಿ ಉತ್ಪಾದನೆಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳದ ವಿವರಗಳು

ಕ್ರ.ಸಂ.	ವೃತ್ತದ ಹೆಸರು	ಕೃಷಿ ಉತ್ಪಾದನೆಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳಕ್ಕೆ ಕಾರಣಗಳು					
		ಬೆಳೆ ವಿಸ್ತೀರ್ಣದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳ	ಬೆಳೆ ಪ್ರಭೇದಗಳ ಅಳವಡಿಕೆಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳ	ವಾಣಿಜ್ಯ ಬೆಳೆಗಳನ್ನು ಬೆಳೆಯುವುದು	ಉತ್ಪಾದನೆಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳ	ಸುಲಭವಾದ ಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ಮಾರುಕಟ್ಟೆ	ಯಾವುದೇ ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆಯಿಲ್ಲ
1	ಬೆಂಗಳೂರು	47	56	198	261	219	0
	ಶೇಕಡಾ	6	7	25	33	28	0
2	ಮೈಸೂರು	102	120	240	150	234	0
	ಶೇಕಡಾ	12	14	28	18	28	0
3	ದಾವಣಗೆರೆ	112	124	137	109	113	17
	ಶೇಕಡಾ	18	20	22	18	18	3

ಕ್ರ.ಸಂ.	ವೃತ್ತದ ಹೆಸರು	ಕೃಷಿ ಉತ್ಪಾದನೆಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳಕ್ಕೆ ಕಾರಣಗಳು					
		ಬೆಳೆ ವಿಸ್ತೀರ್ಣದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳ	ಬೆಳೆ ಪ್ರಭೇದಗಳ ಅಳವಡಿಕೆಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳ	ವಾಣಿಜ್ಯ ಬೆಳೆಗಳನ್ನು ಬೆಳೆಯುವುದು	ಉತ್ಪಾದನೆಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳ	ಸುಲಭವಾದ ಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ಮಾರುಕಟ್ಟೆ	ಯಾವುದೇ ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆ ಇಲ್ಲ
4	ಮಂಗಳೂರು	0	0	150	0	150	9
	ಶೇಕಡಾ	0	0	49	0	49	3
5	ಧಾರವಾಡ	165	154	172	121	134	19
	ಶೇಕಡಾ	22	20	22	16	18	2
6	ಬೆಳಗಾವಿ	186	174	187	178	151	20
	ಶೇಕಡಾ	21	19	21	20	17	2
7	ಕಲಬುರಗಿ	82	76	85	78	75	10
	ಶೇಕಡಾ	20	19	21	19	18	2
8	ಬಳ್ಳಾರಿ	88	83	91	79	85	5
	ಶೇಕಡಾ	20	19	21	18	20	1
	ಒಟ್ಟು 8 ವೃತ್ತಗಳು	782	787	1260	976	1161	80
	1343ಕ್ಕೆ ಶೇಕಡಾ	58%	59%	93%	73%	86%	6%

ಮೂಲ: ಸಂಗ್ರಹಿಸಿದ ಕ್ಷೇತ್ರ ದತ್ತಾಂಶವನ್ನು ಆಧರಿಸಿ ಕರ್ನಾಟಕ ತಾಂತ್ರಿಕ ಸಲಹಾಸೇವೆಗಳ ಸಂಸ್ಥೆಯವರಿಂದ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆ

ಒಟ್ಟು 4 ವೃತ್ತಗಳ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಬರುವ ಮಾದರಿ 16 ಸೇತುವೆಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ, ಒಟ್ಟು ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರ



ಪೈಕಿ 151 (157-6 = 151) 56% ಜನರು ಕೃಷಿ ಉತ್ಪಾದನೆಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳಕ್ಕೆ ಕಾರಣವೆಂದರೆ ಬೆಳೆ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿನ ಹೆಚ್ಚಳವೆಂದು ತಿಳಿಸಿದರೆ, 48% ಬೆಳೆ ಪ್ರಭೇದಗಳ ಹೆಚ್ಚಳವೆಂದು, 87%, ಕಡಿಮೆ ಇಳುವರಿ ನೀಡುವ ಧಾನ್ಯಗಳಿಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚಿನ ಇಳುವರಿ ನೀಡುವ ವಾಣಿಜ್ಯ ಬೆಳೆಗಳನ್ನು ಬೆಳೆದಿರುವುದರಿಂದ ಎಂದು, ಮತ್ತು 27% ಉತ್ಪಾದಕತೆಯಿಂದ ಎಂದು, 74%. ಮಧ್ಯವರ್ತಿಗಳನ್ನು ತಪ್ಪಿಸುವ ಮೂಲಕ ಸುಲಭ ಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ನೇರ ಮಾರುಕಟ್ಟೆ ಲಭ್ಯತೆಯಿಂದ

ಎಂದು ತಿಳಿಸಿರುತ್ತಾರೆ ವೃತ್ತವಾರು ವಿವರಗಳನ್ನು ಕೋಷ್ಟಕ - 11.2.2. ರಲ್ಲಿ ನೀಡಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ 11.2.2: ಕೃಷಿ ಉತ್ಪಾದನೆಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳಕ್ಕೆ ಕಾರಣಗಳು

ಕ್ರ.ಸಂ.	ವೃತ್ತದ ಹೆಸರು	ಕೃಷಿಉತ್ಪಾದನೆಯಲ್ಲಿಹೆಚ್ಚಳಕ್ಕೆಕಾರಣಗಳು					
		ಹೆಚ್ಚಿನಿವ್ವಳ ಬಿತ್ತನೆ ಪ್ರದೇಶ ಹೊಂದಿರುವುದು	ಬೆಳೆ ವೈವಿಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುವುದು	ವಾಣಿಜ್ಯ ಬೆಳೆ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಬೆಳೆದಿರುವುದು	ಉತ್ಪನ್ನದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುವುದು	ಸುಲಭ ಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ಬೆಳೆಯು ಮಾರುಕಟ್ಟೆ ಲಭ್ಯವಾಗಿರುವುದು	ಯಾವುದೇ ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆ ಇಲ್ಲ
1	ಮಂಗಳೂರು	0	0	60	0	60	0
2	ಧಾರವಾಡ	38	32	26	9	23	4
3	ಕಲಬುರಗಿ	6	5	7	4	3	0
4	ಬಳ್ಳಾರಿ	41	36	39	28	26	2
	ಒಟ್ಟು	85	73	132	41	112	6
	ಶೇಕಡಾ	56	48	87	27	74	4

ಮೂಲ: ಸಂಗ್ರಹಿಸಿದ ಕ್ಷೇತ್ರ ದತ್ತಾಂಶವನ್ನು ಆಧರಿಸಿ ಕರ್ನಾಟಕ ತಾಂತ್ರಿಕ ಸಲಹಾ ಸೇವೆಗಳ ಸಂಸ್ಥೆಯವರಿಂದ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆ

ಯೋಜಿತ 2 ವೃತ್ತಗಳ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಜಾರಿಗೆ ತರಲಾದ ಮಾದರಿ 44 ಕಾಲುಸೇತುವೆಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ, 35%



ಜನರು ಕೃಷಿ ಉತ್ಪಾದನೆಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳಕ್ಕೆ ಕಾರಣವೆಂದರೆ ಮಾರುಕಟ್ಟೆಯ ಮಾಹಿತಿಯ ಲಭ್ಯತೆ, 67% ಪಶುಸಂಗೋಪನಾ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳಿಂದಾಗಿ, 12% ಜನರು ರಸಗೊಬ್ಬರ ವೆಚ್ಚ ಕಡಿಮೆಯಾದ ಕಾರಣ, 71% ಜನರು, ಕೃಷಿ ಉತ್ಪನ್ನಗಳ ಸಾರಿಗೆ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಕೃಷಿ ಕೇಂದ್ರಗಳಿಂದ ಮಾರುಕಟ್ಟೆಗಳಿಗೆ ಇಳಿಸಿದ ಕಾರಣ, 11% ಜನರು ಪಟ್ಟಣದಲ್ಲಿ ಅಸ್ತಿತ್ವದಲ್ಲಿರುವ ಗೋದಾಮುಗಳ ಬಳಕೆಯ ಹೆಚ್ಚಳದಿಂದಾಗಿ ಎಂದು ತಿಳಿಸಿರುತ್ತಾರೆ. ಗ್ರಾಮಸ್ಥರ ಗ್ರಹಿಕೆಗಳನ್ನು (ವೃತ್ತವಾರು) ಕೋಷ್ಟಕ 11.2.3 ರಲ್ಲಿ

ಪ್ರಸ್ತುತ ಪಡಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ -11.2.3: ಕೃಷಿಯ ಮೂಲಕ ಕುಟುಂಬ ಆದಾಯವನ್ನು ಬೆಂಬಲಿಸುವ ಕಾರಣಗಳು

ಕ್ರ. ಸಂ.	ವೃತ್ತದ ಹೆಸರು	ಕೃಷಿಯ ಮೂಲಕ ಕುಟುಂಬ ಆದಾಯವನ್ನು ಬೆಂಬಲಿಸುವ ಕಾರಣಗಳು					
		ಮಾರುಕಟ್ಟೆಯ ಮಾಹಿತಿಯಿಂದ ಮತ್ತು ಉತ್ಪನ್ನಗಳಿಗೆ ಉತ್ತಮ ಬೆಲೆ ಲಭ್ಯತೆಯಿಂದ	ಪಶು ಸಂಗೋಪನಾ ಚಟುವಟಿಕೆಗೆ ಉತ್ತಮ ಬೆಲೆಯಿಂದ	ರಸಗೊಬ್ಬರ, ಕೀಟನಾಶಕ ಮತ್ತು ಕೃಷಿ ಸಲಕರಣೆಗಳ ಬೆಲೆಯು ಕಡಿಮೆ ಆಗಿರುವುದರಿಂದ	ಸಾರಿಗೆ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ಇಳಿಕೆ ಆಗಿರುವುದರಿಂದ	ಪಟ್ಟಣದಲ್ಲಿ ಇರುವ ಗೊಡೌನ್‌ಗಳ ಬಳಕೆಯು ಹೆಚ್ಚು ಆಗಿರುವುದರಿಂದ	ಯಾವುದೇ ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆ ಇಲ್ಲ
1	ಮೈಸೂರು	228	54	78	78	72	0
2	ಮಂಗಳೂರು	0	390	0	390	0	0
ಒಟ್ಟು 2	ವೃತ್ತಗಳು (ಸಂಖ್ಯೆ)	228	444	78	468	72	0
ಒಟ್ಟು 2	ವೃತ್ತಗಳು (%)	35%	67%	12%	71%	11%	

ಮೂಲ: ಸಂಗ್ರಹಿಸಿದ ಕ್ಷೇತ್ರ ದತ್ತಾಂಶವನ್ನು ಆಧರಿಸಿ ಕರ್ನಾಟಕ ತಾಂತ್ರಿಕ ಸಲಹಾ ಸೇವೆಗಳ ಸಂಸ್ಥೆಯವರಿಂದ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆ

ತೀರ್ಮಾನ: ಮೇಲಿನ ಎಲ್ಲಾ ಮೂರು ಕಾಮಗಾರಿಗಳಲ್ಲಿನ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆಯು ಕೃಷಿ ಉತ್ಪಾದನೆಯ ಹೆಚ್ಚಳಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚು ಅಥವಾ ಕಡಿಮೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆ ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಸಾರಿಗೆ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ಇಳಿಕೆಯು ಕಾರಣವಾಗಿರುತ್ತದೆ ಎಂದು ಸೂಚಿಸುತ್ತದೆ ಏಕೆಂದರೆ ಈ ಯೋಜನೆಗಳು ಗ್ರಾಮಸ್ಥರಿಗೆ ಕೃಷಿ ಉತ್ಪನ್ನಗಳನ್ನು ಮಾರುಕಟ್ಟೆಗೆ ಕಡಿಮೆ ಸಮಯ ಮತ್ತು ಅಂತರದಲ್ಲಿ ಸಾಗಿಸಲು ಅನುವು ಮಾಡಿಕೊಟ್ಟಿರುತ್ತವೆ. ಸುಧಾರಿತ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಗಳು ವಾಹನ ನಿರ್ವಹಣಾ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡುವುದಲ್ಲದೇ, ಸಮಯವನ್ನು ಉಳಿಸುತ್ತದೆ. ಇದಲ್ಲದೆ, ಮಧ್ಯವರ್ತಿಗಳನ್ನು ತಪ್ಪಿಸುವ ಮೂಲಕ ಗ್ರಾಮಸ್ಥರು ಕೃಷಿ ಉತ್ಪನ್ನಗಳನ್ನು ನಗರ ಕೇಂದ್ರಗಳಲ್ಲಿನ ಹತ್ತಿರದ ಮಾರುಕಟ್ಟೆಗೆ ಮಾರಾಟ ಮಾಡಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಈ ಯೋಜನೆಗಳಿಗಿಂತ ಮುಂಚಿನ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಗೆ ಹೋಲಿಸಿದರೆ, ನಗರ ಕೇಂದ್ರಗಳಲ್ಲಿನ ಮಾರುಕಟ್ಟೆಗಳಲ್ಲಿ ನೇರ ಮಾರಾಟ ಮಾಡುವ ಮೂಲಕ ಉತ್ತಮ ಬೆಲೆಗಳನ್ನು ಪಡೆದು ಕೊಂಡಿರುತ್ತಾರೆ.

ಸಾರಾಂಶ: ಒಟ್ಟಾರೆಯಾಗಿ ಈ ಯೋಜನೆಗಳ ನಂತರ ಕೃಷಿ ಉತ್ಪಾದನೆಯು 9% ರಿಂದ 10% ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುತ್ತದೆ ಎಂದು ಅಂದಾಜಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

2011-12 ಮತ್ತು 2015-16 ನೇ ಸಾಲಿನ ಕರ್ನಾಟಕ ಆರ್ಥಿಕ ಸಮೀಕ್ಷೆಯ ಪ್ರಕಾರ, 2011-12 ರಲ್ಲಿ ಪ್ರಮುಖ ಕೃಷಿ ಬೆಳೆಗಳ ಉತ್ಪಾದನೆಯು 596.65 ಲಕ್ಷ ಮೆಟ್ರಿಕ್ ಟನ್ ಆಗಿದ್ದು, ಇದನ್ನು 2015-16 ರಲ್ಲಿ 649.46 ಲಕ್ಷ ಮೆಟ್ರಿಕ್ ಟನ್‌ಗಳಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿಸಲಾಗಿರುವುದನ್ನು ಗಮನಿಸ ಬಹುದಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಹೆಚ್ಚಳದ ಪ್ರಮಾಣವು 2011-12 ಮತ್ತು 2015-16 ರ ನಡುವೆ 9% ಆಗಿದೆ, ಇದು ಈ ಅಧ್ಯಯನದ ಶೋಧನೆಯೊಂದಿಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಕಡಿಮೆ ಹೊಂದಿಕೆಯಾಗಿರುತ್ತದೆ.

1.2.2 ರಸ್ತೆಗಳು ಮತ್ತು ಸೇತುವೆಗಳನ್ನು ಸುಧಾರಣೆ ನಂತರ ಕೃಷಿ ಉತ್ಪನ್ನ ಮಾರುಕಟ್ಟೆ ಸಮಿತಿಯ ಮಾರುಕಟ್ಟೆಗಳಿಗೆ ಮತ್ತು ಮಾರುಕಟ್ಟೆಗಳಿಗೆ ಭೇಟಿ ನೀಡುವ ಕುಟುಂಬ ಸದಸ್ಯರ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಉಂಟಾದ ಹೆಚ್ಚಳ

ಸಂಯೋಜಿತ 8 ವೃತ್ತಗಳ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಜಾರಿಗೆ ತರಲಾದ 158 ಮಾದರಿ ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ, ಒಟ್ಟು ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರ ಪೈಕಿ, 56% ಜನರು ಈ ಭೇಟಿಗಳ ಹೆಚ್ಚಳಕ್ಕೆ ಕಾರಣವೆಂದರೆ ಮಾರುಕಟ್ಟೆ ಕುರಿತ ಮಾಹಿತಿಯು

ಮತ್ತು ಉತ್ಪನ್ನಗಳಿಗೆ ಉತ್ತಮ ಬೆಲೆಯ ಲಭ್ಯತೆಯೆಂದು, 58% ಜನರು ಪಶುಸಂಗೋಪನೆ ಚಟುವಟಿಕೆಗೆ ಸಮಂಜಸವಾದ ಬೆಲೆಗಳ ಲಭ್ಯತೆಯಿಂದಾಗಿ ಎಂದು, 55%, ಜನರು ರಸಗೊಬ್ಬರ, ಕೀಟ ನಾಶಕ ಮತ್ತು ಕೃಷಿ ಉಪಕರಣಗಳ ಬೆಲೆಯಲ್ಲಿನ ಕಡಿತದಿಂದಾಗಿ ಎಂದು, 59% ಜನರು ಸಾರಿಗೆ ವೆಚ್ಚ ಕಡಿಮೆಯಾದ ಕಾರಣವೆಂದು, 35% ರಷ್ಟು ಜನರು ಹತ್ತಿರದ ನಗರ ಕೇಂದ್ರಗಳಲ್ಲಿ ಲಭ್ಯವಿರುವ ಗೋದಾಮುಗಳ ಬಳಕೆಯ ಹೆಚ್ಚಳದಿಂದಾಗಿ ಎಂದು ತಿಳಿಸಿರುತ್ತಾರೆ. 24% ರಷ್ಟು ಜನರು ಈ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆ ನೀಡಿರುವುದಿಲ್ಲ. ವೃತ್ತವಾರು ವಿಶ್ಲೇಷಣೆಯನ್ನು ಕೋಷ್ಟಕ - 11.2.4 ರಲ್ಲಿ ಪ್ರಸ್ತುತ ಪಡಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ-11.2.4: ರಸ್ತೆಗಳ ಸುಧಾರಣೆ ನಂತರದಲ್ಲಿ ಕೃಷಿ ಉತ್ಪನ್ನ ಮಾರುಕಟ್ಟೆ ಸಮಿತಿಯ ಮಾರುಕಟ್ಟೆಗಳಿಗೆ ಮತ್ತು ಮಾರುಕಟ್ಟೆಗಳಿಗೆ ಕುಟುಂಬ ಸದಸ್ಯರ ಭೇಟಿಗಳು ಹೆಚ್ಚಾಗಲು ಕಾರಣಗಳು

ಕ್ರ.ಸಂ.	ವೃತ್ತದ ಹೆಸರು	ರಸ್ತೆಗಳನಿರ್ಮಾಣದನಂತರದಲ್ಲಿಕೃಷಿಉತ್ಪನ್ನಮಾರುಕಟ್ಟೆಸಮಿತಿಯ ಮಾರುಕಟ್ಟೆಗಳಿಗೆ ಮತ್ತು ಮಾರುಕಟ್ಟೆಗಳಿಗೆ ಕುಟುಂಬ ಸದಸ್ಯರ ಭೇಟಿಗಳು ಹೆಚ್ಚಾಗಲು ಕಾರಣಗಳು					
		ಮಾರುಕಟ್ಟೆಯ ಮಾಹಿತಿ ಮತ್ತು ಉತ್ಪಾದನೆಗೆ ಉತ್ತಮ ಬೆಲೆ ಲಭ್ಯತೆ	ಪಶು ಸಂಗೋಪನೆ ಚಟುವಟಿಕೆಗೆ ಸಮಂಜಸವಾದ ಬೆಲೆಗಳ ಲಭ್ಯತೆ	ರಸಗೊಬ್ಬರ, ಕೀಟನಾಶಕ ಮತ್ತು ಕೃಷಿ ಉಪಕರಣಗಳ ಬೆಲೆಯಲ್ಲಿನ ಕಡಿತ	ಸುಧಾರಿತ ರಸ್ತೆಗಳಿಂದಾಗಿ ಸಾರಿಗೆ ವೆಚ್ಚ ಕಡಿಮೆಯಾದ ಕಾರಣ	ಪಟ್ಟಣದಲ್ಲಿ ಲಭ್ಯವಿರುವ ಗೋದಾಮುಗಳ ಬಳಕೆಯ ಹೆಚ್ಚಳದಿಂದಾಗಿ	ಯಾವುದೇ ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆ ಇಲ್ಲ
1	ಬೆಂಗಳೂರು	28	54	37	145	26	195
	ಶೇಕಡಾ	6	11	8	30	5	40
2	ಮೈಸೂರು	106	202	167	112	48	41
	ಶೇಕಡಾ	16	30	25	17	7	6
3	ದಾವಣಗೆರೆ	89	36	78	51	42	3
	ಶೇಕಡಾ	30	12	26	17	14	1
4	ಮಂಗಳೂರು	76	89	45	39	45	9
	ಶೇಕಡಾ	25	29	15	13	15	3
5	ಧಾರವಾಡ	126	78	97	93	74	7
	ಶೇಕಡಾ	27	16	20	20	16	1
6	ಬೆಳಗಾವಿ	137	165	134	120	85	18
	ಶೇಕಡಾ	21	25	20	18	13	3
7	ಕಲಬುರಗಿ	11	3	4	42	28	2
	ಶೇಕಡಾ	12	3	4	47	31	2
8	ಬಳ್ಳಾರಿ	67	58	74	55	34	5
	ಶೇಕಡಾ	23	20	25	19	12	2
	ಒಟ್ಟು 8 ವೃತ್ತಗಳು	800	831	779	838	495	338
	1143ರಲ್ಲಿ ಶೇಕಡಾ	56	58	55	59	35	24

ಮೂಲ: ಸಂಗ್ರಹಿಸಿದ ಕ್ಷೇತ್ರ ದತ್ತಾಂಶವನ್ನು ಆಧರಿಸಿ ಕರ್ನಾಟಕ ತಾಂತ್ರಿಕ ಸಲಹಾ ಸೇವೆಗಳ ಸಂಸ್ಥೆಯವರಿಂದ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆ

(ಟಿಪ್ಪಣಿ: ಒಟ್ಟು ಕೃಷಿ ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರು 1423. 338 ವ್ಯಕ್ತಿಗಳು ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯಿಸದ ಕಾರಣ ಮತ್ತು ನಿಜವಾದ 1085 ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರನ್ನು ಪಡೆಯಲು ಒಟ್ಟು 1423 ರಲ್ಲಿ 338 ನ್ನು ಕಡಿತಗೊಳಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ)

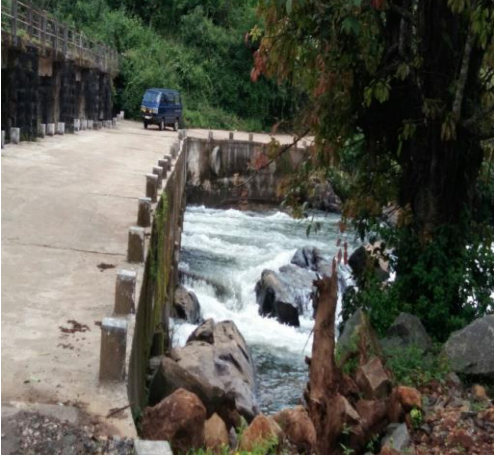
16 ಮಾದರಿ ಸೇತುವೆಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ, ಒಟ್ಟು 4 ವೃತ್ತಗಳ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ 148 ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರಲ್ಲಿ (157-9 = 148) 68% ಜನರು, ಭೇಟಿಗಳ ಹೆಚ್ಚಳಕ್ಕೆ ಕಾರಣವೆಂದರೆ ಮಾರ್ಕೆಟಿಂಗ್ ಕುರಿತು ಮಾಹಿತಿಯ ಲಭ್ಯತೆ ಮತ್ತು ಲಭ್ಯ ವಿರುವ ಉತ್ತಮ ಬೆಲೆ ಉತ್ಪಾದನೆ, ತಮ್ಮ ಪಶು ಸಂಗೋಪನಾ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳಿಗಾಗಿ ಕೃಷಿ ಉತ್ಪನ್ನ ಮಾರುಕಟ್ಟೆ ಸಮಿತಿಗಳ ಮಾರುಕಟ್ಟೆ / ಮಾರುಕಟ್ಟೆಯಲ್ಲಿ ಸಮಂಜಸವಾದ ಬೆಲೆಗಳ ಲಭ್ಯತೆಯಿಂದಾಗಿ 58%, ರಸಗೊಬ್ಬರ, ಕೀಟ ನಾಶಕ ಮತ್ತು ಕೃಷಿ ಉಪಕರಣಗಳ ಬೆಲೆ ಕಡಿಮೆಯಾದ ಕಾರಣ 70%, ಸಾರಿಗೆ ವೆಚ್ಚ ಕಡಿಮೆಯಾದ ಕಾರಣ 67%, ಹತ್ತಿರದ ನಗರ ಕೇಂದ್ರಗಳಲ್ಲಿ ಲಭ್ಯವಿರುವ ಗೋದಾಮುಗಳ ಬಳಕೆ ಹೆಚ್ಚಳದಿಂದಾಗಿ 53% ಜನರು ತಿಳಿಸಿರುತ್ತಾರೆ. 6% ರಷ್ಟು ಜನರು ಈ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆ ನೀಡಿರುವುದಿಲ್ಲ. ವೃತ್ತವಾರು ವಿವರಗಳನ್ನು ಕೋಷ್ಟಕ 11.2.5. ರಲ್ಲಿ ನೀಡಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ 11.2.5 ರಸ್ತೆಗಳ ಸುಧಾರಣೆ ನಂತರ ಎಪಿಎಂಸಿ ಮಾರುಕಟ್ಟೆಗಳಿಗೆ ಹಾಗೂ ಮಾರುಕಟ್ಟೆಗಳಿಗೆ ಕುಟುಂಬ ಸದಸ್ಯರು ನೀಡುವ ಭೇಟಿ ಹೆಚ್ಚಳಕ್ಕೆ ಕಾರಣಗಳು

ಕ್ರ.ಸಂ.	ವೃತ್ತದ ಹೆಸರು	ರಸ್ತೆಗಳ ನಂತರ ಎಪಿಎಂಸಿ ಮಾರುಕಟ್ಟೆಗಳಿಗೆ ಹಾಗೂ ಮಾರುಕಟ್ಟೆಗಳಿಗೆ ಕುಟುಂಬ ಸದಸ್ಯರು ನೀಡುವ ಭೇಟಿ ಹೆಚ್ಚಳಕ್ಕೆ ಕಾರಣಗಳು					
		ಮಾರುಕಟ್ಟೆಯ ಮಾಹಿತಿ ಮತ್ತು ಉತ್ಪಾದನೆಗೆ ಉತ್ತಮ ಬೆಲೆ ಲಭ್ಯತೆ	ಪಶು ಸಂಗೋಪನೆ ಚಟುವಟಿಕೆಗೆ ಸಮಂಜಸವಾದ ಬೆಲೆಗಳ ಲಭ್ಯತೆ	ರಸಗೊಬ್ಬರ, ಕೀಟನಾಶಕ ಮತ್ತು ಕೃಷಿ ಉಪಕರಣಗಳ ಬೆಲೆ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿರುವುದು	ಸುಧಾರಿತ ರಸ್ತೆಗಳಿಂದ ಸಾರಿಗೆ ವೆಚ್ಚ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿರುವುದು	ಪಟ್ಟಣದಲ್ಲಿನ ಗೋದಾಮುಗಳ ಬಳಕೆ ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿರುವುದು	ಯಾವುದೇ ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆ ಇಲ್ಲ
1	ಧಾರವಾಡ	37	30	27	20	22	6
	ಶೇಕಡಾ	25	20	18	14	15	4
2	ಮಂಗಳೂರು	15	16	29	32	28	0
	ಶೇಕಡಾ	10	11	20	22	19	0
3	ಕಲಬುರಗಿ	7	4	8	9	2	1
	ಶೇಕಡಾ	5	3	5	6	1	1
4	ಬಳ್ಳಾರಿ	41	36	39	38	26	2
	ಶೇಕಡಾ	28	24	26	26	18	1
	ಒಟ್ಟು 4 ವೃತ್ತಗಳು	100	86	103	99	78	9
	ಶೇಕಡಾ	68	58	70	67	53	6

ಮೂಲ: ಸಂಗ್ರಹಿಸಿದ ಕ್ಷೇತ್ರ ದತ್ತಾಂಶವನ್ನು ಆಧರಿಸಿ ಕರ್ನಾಟಕ ತಾಂತ್ರಿಕ ಸಲಹಾ ಸೇವೆಗಳ ಸಂಸ್ಥೆಯವರಿಂದ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆ

44 ಕಾಲಸೇತುವೆಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ, ಕೃಷಿ ಉತ್ಪನ್ನ ಮಾರುಕಟ್ಟೆ ಸಮಿತಿಗಳ ಮಾರುಕಟ್ಟೆಗಳ / ಮಾರುಕಟ್ಟೆಗಳ ಸ್ಥಳಗಳನ್ನು ತಲುಪುವ ಪ್ರಯಾಣದ ಸಮಯ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿರುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಅವರು ಬಯಸಿದಾಗ ಅವರು ಅವುಗಳನ್ನು ತಲುಪ ಬಹುದಾಗಿರುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಕೃಷಿ ಸಂಬಂಧಿತ ಒಳಹರಿವುಗಳನ್ನು ಅಲ್ಪಾವಧಿಯಲ್ಲಿಯೇ ತಂದು ಉತ್ತಮ ಇಳುವರಿಗಾಗಿ ಬಳಸಿಕೊಳ್ಳ ಬಹುದಾಗಿರುತ್ತದೆ ಎಂದು ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರು ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಪಟ್ಟಿರುತ್ತಾರೆ. ಆಧುನಿಕ



ಕೃಷಿ ಒಳಹರಿವಿನ ಬಳಕೆಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳವು ಕಂಡು ಬಂದಿರುತ್ತದೆ, ಸುಧಾರಿತ ಸಾರಿಗೆ ವಿತರಣಾ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ಉತ್ತಮಗೊಂಡಂತೆ, ವಿಶೇಷವಾಗಿ ರಸಗೊಬ್ಬರ ಬಳಕೆ ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಈ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ರೈತರಿಂದ ಕೃಷಿ ವಿಸ್ತರಣಾ ಸೇವೆಗಳ ಬಳಕೆಯೂ ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ತೀರ್ಮಾನ: ಈ ರಸ್ತೆ, ಸೇತುವೆ ಮತ್ತು ಕಾಲುವೆಗಳ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಮುಂಚಿತವಾಗಿ ಅವರು ಮಾಡಿದ ಭೇಟಿಗಳಿಗೆ ಹೋಲಿಸಿದರೆ ಕೃಷಿ ಉತ್ಪನ್ನ ಮಾರುಕಟ್ಟೆ ಸಮಿತಿಗಳ ಮಾರುಕಟ್ಟೆಗಳಿಗೆ ಕುಟುಂಬ ಸದಸ್ಯರು ಭೇಟಿ ನೀಡುವುದು ಸುಮಾರು 40% ರಿಂದ 50%

ರಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿರುತ್ತದೆ ಎಂದು ಅಂದಾಜಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಭೂ ಬಳಕೆ ಮತ್ತು ಬೆಳೆ ಮಾದರಿಯ ಮೇಲೆ ಪರಿಣಾಮ: ರಸ್ತೆ, ಸೇತುವೆ ಮತ್ತು ಕಾಲುವೆಗಳ ಯೋಜನೆಗಳ ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ ಕೃಷಿ ಮತ್ತು ವಿಸ್ತರಣಾ ಸೇವೆಗಳ ಮೇಲೆ ಸಕಾರಾತ್ಮಕ ಪರಿಣಾಮ ಬೀರಿರುತ್ತವೆ. ರಸ್ತೆ, ಸೇತುವೆಗಳು ಮತ್ತು ಕಾಲುವೆಗಳ ಸುಧಾರಣೆಯು ಕೃಷಿ ತೋಟಗಾರಿಕೆ ಉತ್ಪಾದನೆಗೆ ಹತ್ತಿರದ ಮಾರುಕಟ್ಟೆ / ಪಟ್ಟಣಕ್ಕೆ ಸರಕು ಸಾಗಣೆ ಶುಲ್ಕವನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಿರುತ್ತದೆ ಎಂದು ಅಧ್ಯಯನವು ಬಹಿರಂಗ ಪಡಿಸಿರುತ್ತದೆ. ರಸ್ತೆಗಳು ಅಥವಾ ಸೇತುವೆಗಳು ಅಥವಾ ಕಾಲುವೆಗಳ ಉದ್ದಕ್ಕೂ ಭೂಮಿಯನ್ನು ಹೊಂದಿರುವ ರೈತರು ಭೂಬಳಕೆಯ ಮಾದರಿಯನ್ನು ಬದಲಿಸಿದ್ದು, ಕಡಿಮೆ ಮೌಲ್ಯದ ಸಿರಿ ಧಾನ್ಯಗಳನ್ನು ಬೆಳೆಯುವುದರ ಬದಲಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಮೌಲ್ಯದ ಹಣ್ಣುಗಳು ಮತ್ತು ತರಕಾರಿಗಳನ್ನು ಬೆಳೆಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ.



ಸಕ್ಕರೆ ಕ್ಷೇತ್ರಕ್ಕೆ ಲಾಭಗಳು: ಬೆಳಗಾವಿ, ಮಂಡ್ಯ ಮುಂತಾದ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಕಬ್ಬು ಕೃಷಿಯು ಮುಖ್ಯ ಕೃಷಿಯಾಧಾರಿತ ಚಟುವಟಿಕೆಯಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಈ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ಸಕ್ಕರೆ ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳಿವೆ. ಅಂತಹ ಸಕ್ಕರೆ ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳ ಸುತ್ತಮುತ್ತ ಬರುವ ಸುಧಾರಿತ ರಸ್ತೆಗಳು ಮತ್ತು ಸೇತುವೆಗಳು, ಸಾರಿಗೆ ಸೇವೆಗಳಿಂದ, ಸಕ್ಕರೆ ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳು ಇತ್ಯಾದಿಗಳು ಸಕ್ಕರೆ ಕ್ಷೇತ್ರದ ರೈತರಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಪ್ರಯೋಜನಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಿರುತ್ತವೆ. ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ, ಸಕ್ಕರೆ

ಕಾರ್ಖಾನೆಯಿಂದ 10 ಕಿ.ಮೀ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿ ಕಬ್ಬು ಸಾಗುವಳಿದಾರರು ಬಂಡಿಗಳಲ್ಲಿ ಕಬ್ಬನ್ನು ತರುತ್ತಾರೆ. ಸಕ್ಕರೆ ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳು

ರೈತರಿಗೆ ಯಾವುದೇ ಸಾರಿಗೆ ಶುಲ್ಕವನ್ನು ಪಾವತಿಸುವುದಿಲ್ಲ. ರಸ್ತೆಗಳು ಮತ್ತು ಸೇತುವೆಗಳ ಸುಧಾರಣೆಯ ನಂತರ ಬಂಡಿಗಳ ಮೂಲಕ ಕಬ್ಬಿನ ಸಾಗಣೆಯ ದಣಿವು ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದ್ದು, ರೈತರಿಗೆ ಮತ್ತು ಪ್ರಾಣಿಗಳಿಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಆರಾಮದಾಯಕವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಪ್ರಾಣಿಗಳಿಗೆ ನೋವು ಕಡಿಮೆಯಾಗಿರುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಬಂಡಿಗಳ ಸವೆತವು ಕೂಡ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಪ್ರಯಾಣದ ಸಮಯವು ಕಡಿಮೆಯಾಗಿರುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ರೈತರು ಕಾರ್ಖಾನೆಗಳಿಗೆ ತಾಜಾ ಕಬ್ಬನ್ನು ತಲುಪಿಸ ಬಹುದಾಗಿರುತ್ತದೆ, ಇದರ ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಕಬ್ಬಿನ ತೂಕ ನಷ್ಟವು ಕಡಿಮೆಯಾಗುವುದಲ್ಲದೇ ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳಿಗೆ ಉತ್ತಮ ಸಕ್ಕರೆ ಇಳುವರಿಯು ಸಿಗುತ್ತಿದೆ.

ರಸ್ತೆಗಳು ಮತ್ತು ಸೇತುವೆಗಳ ಸುಧಾರಣೆಯ ಮೊದಲು, ರಸ್ತೆಗಳು ತುಂಬಾ ಕಿರಿದಾಗಿದ್ದವು ಮತ್ತು ಗುಂಡಿಗಳು ಹೆಚ್ಚಾಗುತ್ತಿದ್ದವು. ಅಡ್ಡ ಒಳಚರಂಡಿ ಕಾಮಗಾರಿಗಳು ಹಾನಿಗೊಳಗಾಗುತ್ತಿದ್ದು, ಕೆಲವು ರಸ್ತೆಗಳು ಮಣ್ಣು ರಸ್ತೆಗಳಾಗಿದ್ದವು. ಈ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ, ಈ ರೀತಿಯ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೂಲಕ ಕಬ್ಬನ್ನು ಸಾಗಿಸುವ ವಾಹನಗಳು ನಿಲ್ಲುತ್ತಿದ್ದವು, ಕೆಲವು ಬಾರಿ ಮೇಲೆ ಕೆಳಗಾಗಿ ಜಾರುತ್ತಿದ್ದು ಅಪಘಾತಗಳಿಗೆ ಕಾರಣವಾಗುತ್ತಿದ್ದವು, ಇದರಿಂದಾಗಿ ಟ್ರಾಫಿಕ್ ಜಾಮ್‌ಗಳು ದೀರ್ಘಕಾಲದವರೆಗೆ ಸಂಭವಿಸುತ್ತಿದ್ದು. ಆಗಾಗ್ಗೆ ಸುಗಮ ವಾಹನ ಚಲನೆಗೆ ಅಡೆ ತಡೆಯಾಗುತ್ತಿದ್ದವು (ಟ್ರಾಫಿಕ್ ಜಾಮ್) ಈ ಸುಗಮ ವಾಹನ ಚಲನೆಗೆ ಉಂಟಾಗುತ್ತಿದ್ದ ಅಡೆ ತಡೆಯು ವಾಹನಗಳ ಇಂಧನ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸುತ್ತಿತ್ತು. ಸಾಗಣೆಯಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ಸಾರಿಗೆಯಲ್ಲಿ ತೆಗೆದು ಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದ ಹೆಚ್ಚಿನ ಸಮಯವು ಕಬ್ಬಿನ ತೂಕ ನಷ್ಟವಾಗುತ್ತಿದ್ದು, ಸಕ್ಕರೆ ಇಳುವರಿಯು ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತಿತ್ತು.

ಮಣ್ಣಿನ ರಸ್ತೆಗಳು / ಬಂಡಿ ರಸ್ತೆಗಳಿಂದ ಸಂಪರ್ಕ ಹೊಂದಿದ ಹಳ್ಳಿಗಳಲ್ಲಿನ ರೈತರು ಕಬ್ಬು ಮತ್ತು ಇತರ ಕೃಷಿ ಮತ್ತು ತೋಟಗಾರಿಕಾ ಉತ್ಪನ್ನಗಳನ್ನು ಮಾರುಕಟ್ಟೆಗೆ ಸಾಗಿಸಲು ದೊಡ್ಡ ಸಮಸ್ಯೆಗಳನ್ನು ಎದುರಿಸುತ್ತಿದ್ದರು. ಇದನ್ನು ಗಮನದಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಂಡು, ರೈತರು ತಮ್ಮ ಕೃಷಿ ಉತ್ಪನ್ನಗಳನ್ನು ಸ್ಥಳೀಯ ಏಜೆಂಟರು / ದಲ್ಲಾಳಿಗಳಿಗೆ ಕಡಿಮೆ ಬೆಲೆಗೆ ಮಾರಾಟ ಮಾಡುವಂತೆ ಒತ್ತಾಯಕ್ಕೆ ಒಳಗಾಗುವಂತಾಗಿತ್ತು. ಇದರಿಂದಾಗಿ ಅವರಿಗೆ ಗಳಿಕೆಯು ಕಡಿಮೆಯಾಗಿತ್ತು. ನಬಾರ್ಡ್ ರಸ್ತೆಗಳು ಮತ್ತು ಸೇತುವೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣದ ನಂತರ ಹಳ್ಳಿಗಳಿಗೆ ಪ್ರವೇಶ ಮತ್ತು ಸಂಪರ್ಕತೆಯು ಗಣನೀಯವಾಗಿ ಸುಧಾರಿಸಿರುತ್ತದೆ. ಸಕ್ಕರೆ ಚೇತರಿಕೆಯ ಶೇಕಡಾವಾರು ಪ್ರಮಾಣವು 0.4% ರಿಂದ 0.5% ವರೆಗೆ ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುತ್ತದೆ ಎಂದು ಅಂದಾಜಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಇತರ ಕೃಷಿ ಉತ್ಪನ್ನಗಳಿಗೆ ಲಾಭಗಳು: ಕೊಪ್ಪಳ, ಗದಗ, ಧಾರವಾಡ, ಬಳ್ಳಾರಿ, ಮುಂತಾದ ಕೆಲವು ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ, ವ್ಯಾಪಾರಿಗಳು ತಮ್ಮ ವಾಹನಗಳನ್ನು ನೇರವಾಗಿ ಹಳ್ಳಿಗಳಿಗೆ ತಂದು ಸಾಗಾಣಿಕೆಗೆ ಯಾವುದೇ ಹೆಚ್ಚುವರಿ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ನೀಡದೆ ಕೃಷಿ ಉತ್ಪನ್ನಗಳನ್ನು ಸಂಗ್ರಹಿಸುತ್ತಿದ್ದರು. ಅಥವಾ ಈ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿನ ರೈತರು ಕೃಷಿ ಉತ್ಪನ್ನಗಳಾದ ಮೆಕ್ಕೆಜೋಳ, ಬೇಳೆ ಇತ್ಯಾದಿಗಳನ್ನು ನಗರ ಕೇಂದ್ರಗಳಿಗೆ ಸಾರಿಗೆ ವೆಚ್ಚದೊಂದಿಗೆ ಅಂದರೆ ಟ್ರಾಕ್ಟರುಗಳನ್ನು ಬಾಡಿಗೆಗೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಈ ಮಣ್ಣಿನ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೂಲಕ ಸಾಗಿಸಲು ಬಳಸುತ್ತಿದ್ದರು. ಇದರಿಂದ ಅವರ ಆದಾಯದಲ್ಲಿ ಇಳಿಕೆಗೆ ಕಾರಣವಾಗುತ್ತಿತ್ತು ಮತ್ತು ಅದು ಅವರಿಗೆ ಹೊರೆಯಾಗಿತ್ತು. ಮಣ್ಣಿನ ರಸ್ತೆಗಳ ಕಾರಣ, ಲಾರಿ ಮಾಲೀಕರು ಅಥವಾ ವ್ಯಾಪಾರಿಗಳು ಸರಕುಗಳನ್ನು ನೇರವಾಗಿ ಖರೀದಿಸಲು ಹಳ್ಳಿಗಳಿಗೆ ಬರಲು ಹಿಂಜರಿಯುತ್ತಿದ್ದರು. ಸುಧಾರಿತ ರಸ್ತೆಗಳು ಮತ್ತು ಸೇತುವೆಗಳು ರೈತರಿಗೆ

ಅಂತಹ ಎಲ್ಲ ತೊಂದರೆಗಳನ್ನು ನೇರವಾಗಿ ನಿವಾರಿಸಿರುತ್ತವೆ ಹಾಗೂ ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳು, ಸೇವಾ ವಲಯ ಇತ್ಯಾದಿ ಸೇರಿದಂತೆ ಇತರ ಕ್ಷೇತ್ರಗಳಿಗೂ ಇವುಗಳು ಪ್ರತ್ಯಕ್ಷವಾಗಿ ಮತ್ತು ಪರೋಕ್ಷವಾಗಿ ಪ್ರಯೋಜನವನ್ನು ನೀಡುತ್ತಿವೆ.

11.2.3 ಪಶು ಸಂಗೋಪನಾ ಕ್ಷೇತ್ರದ ಮೇಲೆ ಪರಿಣಾಮ

ರಸ್ತೆಗಳು, ಸೇತುವೆಗಳು ಮತ್ತು ಕಾಲು ಸೇತುವೆಗಳ ಯೋಜನೆಗಳು ಪಶು ಸಂಗೋಪನೆ ಸೇವಾ ವಲಯದ ಮೇಲೆ ಸಕಾರಾತ್ಮಕ ಪರಿಣಾಮವನ್ನು ಬೀರಿರುವುದನ್ನು ಸಮೀಕ್ಷೆಯ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಕಂಡು ಹಿಡಿಯಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ರಸ್ತೆಗಳು, ಸೇತುವೆಗಳು ಮತ್ತು ಕಾಲು ಸೇತುವೆಗಳ ಸುಧಾರಣೆಯ ನಂತರ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಪಶು ವೈದ್ಯಕೀಯ ನಿರೀಕ್ಷಕರು ಭೇಟಿಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ ಎಂದು ಆಯಾ ಪಶು ಸಂಗೋಪನಾ ಇಲಾಖೆಗಳ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ನೀಡಿರುವಂತಹ ಅಭಿಪ್ರಾಯಗಳು ಸೂಚಿಸಿರುತ್ತವೆ. ಅವರು ಈ ಹಳ್ಳಿಗಳಿಗೆ ದ್ವಿಚಕ್ರ ವಾಹನಗಳ ಮೂಲಕ ಭೇಟಿ ನೀಡ ಬಹುದಾಗಿದ್ದು, ದನ ಕರುಗಳು ಮತ್ತು ಎಮ್ಮೆಗಳಿಗೆ ಅಲ್ಪಾವಧಿಯಲ್ಲಿಯೇ ಚಿಕಿತ್ಸೆ ನೀಡ ಬಹುದಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಇದಲ್ಲದೆ, ಸುಧಾರಿತ ರಸ್ತೆಗಳು ಮತ್ತು ಆ ಮೂಲಕ ವರ್ಧಿತ ಜಾಲಬಂಧ ಹಳ್ಳಿಗಳು ಹೆಚ್ಚು ಹಸುಗಳು, ಎಮ್ಮೆಗಳು, ಕುರಿಗಳು ಇತ್ಯಾದಿಗಳನ್ನು ಖರೀದಿಸಲು ಅನುವು ಮಾಡಿಕೊಟ್ಟಿರುತ್ತವೆ. ಹಸುಗಳು ಮತ್ತು ಎಮ್ಮೆಗಳ ಖರೀದಿಯಿಂದ ಹಾಲಿನ ಉತ್ಪಾದನೆಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳವು 15% ರಿಂದ 20% ಎಂದು ಅಂದಾಜಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಈ ಯೋಜನೆಗಳ ನಂತರ ವಾರ್ಷಿಕವಾಗಿ ಪ್ರಾಣಿಗಳಿಗೆ ಬಂಜೆತನ ಶಿಬಿರಗಳನ್ನು ಆಯೋಜಿಸುವ ಹೆಚ್ಚಳ ವಿರುತ್ತದೆ ಎಂದು ತಿಳಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಯೋಜನೆಗಳ ನಂತರ 20% ರಿಂದ 25% ವರೆಗಿನ ಹೆಚ್ಚಿನ ಸಂಖ್ಯೆಯ ಬಂಜೆತನ ಶಿಬಿರಗಳನ್ನು ಆಯೋಜಿಸುವಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳವಿರುತ್ತದೆ ಎಂದು ಅಂದಾಜಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಮಾದರಿ ಹಳ್ಳಿಗಳಲ್ಲಿನ ರಸ್ತೆಗಳು, ಸೇತುವೆಗಳು ಮತ್ತು ಕಾಲುಸೇತುವೆಗಳ ಸುಧಾರಣೆಯಿಂದಾಗಿ ಆರೋಗ್ಯ ಮತ್ತು ಪಶು ವೈದ್ಯಕೀಯ ಸೇವೆಗಳ ಗುಣಮಟ್ಟವು ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಸಾರಾಂಶ: ಒಟ್ಟಾರೆ ಈ ಸಮೀಕ್ಷೆಯ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಯೋಜನೆಗಳ ನಂತರ ಹಾಲಿನ ಉತ್ಪಾದನೆಯು 15% ರಿಂದ 20% ವರೆಗೆ ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುತ್ತದೆ ಎಂದು ಅಂದಾಜಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

2011-12 ಮತ್ತು 2015-16ನೇ ಸಾಲಿನ ಕರ್ನಾಟಕದ ಆರ್ಥಿಕ ಸಮೀಕ್ಷೆಯ ಪ್ರಕಾರ, 2011-12 ರಲ್ಲಿ ಹಾಲು ಉತ್ಪಾದನೆಯು 5718 ಸಾವಿರ ಮೆಟ್ರಿಕ್‌ಟನ್ ಆಗಿದ್ದು, ಇದನ್ನು 2015-16 ರಲ್ಲಿ 6862 ಸಾವಿರ ಮೆಟ್ರಿಕ್‌ಟನ್‌ಗಳಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿಸಲಾಗಿದೆ ಎಂದು ಗಮನಿಸ ಬಹುದಾಗಿರುತ್ತದೆ. 2011-12 ಮತ್ತು 2015-16 ರ ನಡುವೆ ಹೆಚ್ಚಳದ ದರವು 20% ಆಗಿರುತ್ತದೆ.

11.3 ಶಿಕ್ಷಣ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಮೇಲೆ ಪರಿಣಾಮ

11.3.1 ಶಾಲೆಗೆ ಹೋಗುವ ಮಕ್ಕಳಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳ: 158 ಮಾದರಿ ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಮತ್ತು 444 ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರು ವೃತ್ತದಲ್ಲಿ, 91% ಜನರು ರಸ್ತೆಗಳು ತುಂಬಾ ಉಪಯುಕ್ತವಾಗಿವೆ ಮತ್ತು ಶಾಲೆಗೆ

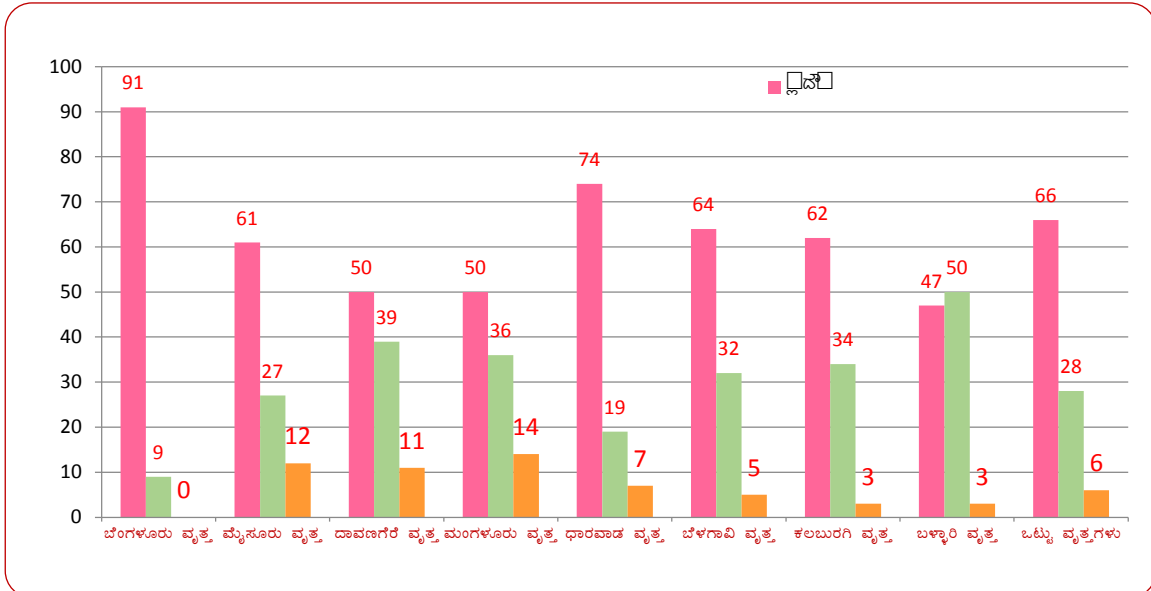
ಹೋಗುವ ಮಕ್ಕಳಲ್ಲಿ ವಿಶೇಷವಾಗಿ ಹೆಣ್ಣು ಮಕ್ಕಳಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳವು ಕಂಡು ಬಂದಿರುತ್ತದೆ ಎಂದು ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಪಟ್ಟಿರುತ್ತಾರೆ. ಅಂತೆಯೇ, ಇತರ ವೃತ್ತಗಳಲ್ಲಿಯೂ ಸಹ ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರಿಂದ ಸಕಾರಾತ್ಮಕ ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆಯು ಇರುತ್ತದೆ ಮತ್ತು 8 ವೃತ್ತಗಳನ್ನು ಒಟ್ಟುಗೂಡಿಸಿ 66% ರಷ್ಟು ಜನರು ಹೆಚ್ಚಳ ವಿರುತ್ತದೆ ಎಂದು ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಪಟ್ಟಿರುತ್ತಾರೆ. 28% ಜನರು ಅಂತಹ ಪ್ರಭಾವವಿರುವುದಿಲ್ಲ ಎಂದು ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಪಟ್ಟಿರುತ್ತಾರೆ ಮತ್ತು ಉಳಿದ 6% ಜನರು ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯಿಸಿಲ್ಲ. ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯಿಸುವವರ ಅಭಿಪ್ರಾಯವನ್ನು (ವೃತ್ತವಾರು) ಕೋಷ್ಟಕ - 11.3.1 ರಲ್ಲಿ ಪ್ರಸ್ತುತ ಪಡಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಇದನ್ನು ಚಿತ್ರ 11.3.1 ರಲ್ಲಿ ನಿರೂಪಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ - 11.3.1: ಶಾಲೆಗೆ ಹೋಗುವ ಮಕ್ಕಳ ಹೆಚ್ಚಳ ಕುರಿತು ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರ ಅಭಿಪ್ರಾಯ (ರಸ್ತೆಗಳು)

ಕ್ರ. ಸಂ.	ವೃತ್ತದ ಹೆಸರು	ಹೌದು	ಇಲ್ಲ	ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆ ಇಲ್ಲ	ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರ ಒಟ್ಟು ಸಂಖ್ಯೆ	"ಹೌದು" ಎಂದು ಹೇಳಿದ ವ್ಯಕ್ತಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ (ಶೇಕಡಾ)	"ಇಲ್ಲ" ಎಂದು ಹೇಳಿದ ವ್ಯಕ್ತಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ (ಶೇಕಡಾ)	ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆ ನೀಡದ ವ್ಯಕ್ತಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ (ಶೇಕಡಾ)
1	ಬೆಂಗಳೂರು	404	40	0	444	91	9	0
2	ಮೈಸೂರು	234	104	48	386	61	27	12
3	ದಾವಣಗೆರೆ	130	101	29	260	50	39	11
4	ಮಂಗಳೂರು	90	65	25	180	50	36	14
5	ಧಾರವಾಡ	245	62	23	330	74	19	7
6	ಬೆಳಗಾವಿ	355	175	25	555	64	32	5
7	ಕಲಬುರಗಿ	112	62	6	180	62	34	3
8	ಬಳ್ಳಾರಿ	98	105	7	210	47	50	3
	ಒಟ್ಟು ವೃತ್ತಗಳು	1668	714	163	2545	66	28	6

ಮೂಲ: ಸಂಗ್ರಹಿಸಿದ ಕ್ಷೇತ್ರ ದತ್ತಾಂಶವನ್ನು ಆಧರಿಸಿ ಕರ್ನಾಟಕ ತಾಂತ್ರಿಕ ಸಲಹಾ ಸೇವಾ ಸಂಸ್ಥೆಯವರಿಂದ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆ

ಚಿತ್ರ : 11.3.1 - ಶಾಲೆಗೆ ಹೋಗುವ ಮಕ್ಕಳ ಹೆಚ್ಚಳಕ್ಕೆ ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರ ಅಭಿಪ್ರಾಯ (ರಸ್ತೆಗಳು)



ಮೂಲ: ಸಂಗ್ರಹಿಸಿದ ಕ್ಷೇತ್ರ ದತ್ತಾಂಶವನ್ನು ಆಧರಿಸಿ ಕರ್ನಾಟಕ ತಾಂತ್ರಿಕ ಸಲಹಾ ಸೇವೆಗಳ ಸಂಸ್ಥೆಯವರಿಂದ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆ

4 ವೃತ್ತಗಳಲ್ಲಿ ಜಾರಿಗೆ ತರಲಾದ 16 ಮಾದರಿ ಸೇತುವೆಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ 96 ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರ ಪೈಕಿ, ಬಳ್ಳಾರಿ ವೃತ್ತದಲ್ಲಿ 41% ಜನರು ಸೇತುವೆಗಳು ಬಹಳ ಉಪಯುಕ್ತವಾಗಿವೆ ಮತ್ತು ಶಾಲೆಗೆ ಹೋಗುವ ಮಕ್ಕಳಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳ ಕಂಡು

ಬಂದಿದೆ ಎಂದು ತಿಳಿಸಿರುತ್ತಾರೆ. ಅಂತೆಯೇ, ಇತರ ವೃತ್ತಗಳಲ್ಲಿಯೂ ಸಹ ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರಿಂದ ಸಕಾರಾತ್ಮಕ ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆ ಇರುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಒಟ್ಟಾರೆ 4 ವೃತ್ತಗಳನ್ನು ಒಟ್ಟುಗೂಡಿಸಿ ಒಟ್ಟು ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರಲ್ಲಿ 97% ರಷ್ಟು ಜನರು ಸೇತುವೆಯ ನಿರ್ಮಾಣದ ನಂತರ ಶಾಲೆಗೆ ಹೋಗುವ ಮಕ್ಕಳಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿರುತ್ತದೆ ಎಂದು ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಪಟ್ಟಿದ್ದರೆ, ಉಳಿದ 3% ರಷ್ಟು ಜನರು, ಈ ಯೋಜನೆಯ ಅನುಷ್ಠಾನದ ನಂತರ ಶಾಲೆಗೆ ಹೋಗುವ ಮಕ್ಕಳಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿರುವುದಿಲ್ಲ ಎಂದು ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಪಟ್ಟಿರುತ್ತಾರೆ. ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರ ಅಭಿಪ್ರಾಯವನ್ನು (ವೃತ್ತವಾರು) ಕೋಷ್ಟಕ-11.3.2. ರಲ್ಲಿ ಪ್ರಸ್ತುತ ಪಡಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ 11.3.2: ಶಾಲೆಗೆ ಹೋಗುವ ಮಕ್ಕಳ ಹೆಚ್ಚಳಕ್ಕೆ ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರ ಅಭಿಪ್ರಾಯ (ಸೇತುವೆಗಳು)

ಕ್ರ.ಸಂ.	ವೃತ್ತದ ಹೆಸರು	ಹೌದು	ಶೇಕಡಾ	ಇಲ್ಲ	ಶೇಕಡಾ
1	ಮಂಗಳೂರು	50	21	0	0
2	ಧಾರವಾಡ	74	32	1	14
3	ಕಲಬುರಗಿ	13	6	2	29
4	ಬಳ್ಳಾರಿ	96	41	4	57
	ಒಟ್ಟು 4 ವೃತ್ತಗಳು	233	100	7	100
	ಒಟ್ಟು ವೃತ್ತದ ಶೇಕಡಾ	97		3	

ಮೂಲ: ಸಂಗ್ರಹಿಸಿದ ಕ್ಷೇತ್ರ ದತ್ತಾಂಶವನ್ನು ಆಧರಿಸಿ ಕರ್ನಾಟಕ ತಾಂತ್ರಿಕ ಸಲಹಾ ಸೇವೆಗಳ ಸಂಸ್ಥೆಯವರಿಂದ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆ

2 ವೃತ್ತಗಳಲ್ಲಿ 44 ಮಾದರಿ ಕಾಲುಸೇತುವೆಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ, ಮತ್ತುಮೈ ಸೂರು ವೃತ್ತದಲ್ಲಿ 240 ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರಲ್ಲಿ, 79% ರಷ್ಟು ಜನರು ಕಾಲುಸೇತುವೆಗಳು ಬಹಳ ಉಪಯುಕ್ತವಾಗಿರುತ್ತವೆ ಮತ್ತು ಶಾಲೆಗೆ ಹೋಗುವ ಮಕ್ಕಳಲ್ಲಿ ಇದರಿಂದಾಗಿ ಹೆಚ್ಚಳ ಕಂಡು ಬಂದಿರುತ್ತದೆ ಎಂದು ತಿಳಿಸಿರುತ್ತಾರೆ. ಅಂತೆಯೇ, ಇತರ ವೃತ್ತದಲ್ಲೂ ಸಹ ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರಿಂದ ಸಕಾರಾತ್ಮಕ ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆ ಇರುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಒಟ್ಟಾರೆ 2 ವೃತ್ತಗಳನ್ನು ಒಟ್ಟುಗೂಡಿಸಿ ಒಟ್ಟು ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರಲ್ಲಿ 74% ರಷ್ಟು ಜನರು ಶಾಲೆಗೆ ಹೋಗುವ ಮಕ್ಕಳಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿರುತ್ತದೆ ಎಂದು ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಪಟ್ಟಿರುತ್ತಾರೆ. ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರ ಅಭಿಪ್ರಾಯವನ್ನು (ವೃತ್ತವಾರು) ಕೋಷ್ಟಕ -11.3.3 ರಲ್ಲಿ ಪ್ರಸ್ತುತ ಪಡಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ 11.3.3: ಶಾಲೆಗೆ ಹೋಗುವ ಮಕ್ಕಳ ಹೆಚ್ಚಳಕ್ಕೆ ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರ ಅಭಿಪ್ರಾಯ (ಕಾಲುಸೇತುವೆಗಳು)

ಕ್ರ.ಸಂ.	ವೃತ್ತದ ಹೆಸರು	ಹೌದು	ಇಲ್ಲ	ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆ ನೀಡಿಲ್ಲ	ಒಟ್ಟು
1	ಮೈಸೂರು	190	38	12	240
	ಶೇಕಡಾ	79	16	5	100
2	ಮಂಗಳೂರು	298	87	35	420
	ಶೇಕಡಾ	71	21	8	100
	ಒಟ್ಟು 2 ವೃತ್ತಗಳು	488	125	47	660
	ಒಟ್ಟು ಮೊತ್ತಕ್ಕೆ ಶೇಕಡಾ	74	19	7	100

ಮೂಲ: ಸಂಗ್ರಹಿಸಿದ ಕ್ಷೇತ್ರ ದತ್ತಾಂಶವನ್ನು ಆಧರಿಸಿ ಕರ್ನಾಟಕ ತಾಂತ್ರಿಕ ಸಲಹಾ ಸೇವೆಗಳ ಸಂಸ್ಥೆಯವರಿಂದ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆ

ತೀರ್ಮಾನ: ಹಳ್ಳಿಗಳಲ್ಲಿನ ಶಾಲಾ ಶಿಕ್ಷಕರೊಂದಿಗೆ ನಡೆಸಿದ ಚರ್ಚೆಗಳಿಂದ, ಈ ಯೋಜನೆಗಳ ನಂತರ ಮಕ್ಕಳನ್ನು ಶಾಲೆಗಳಿಗೆ ದಾಖಲಿಸುವಲ್ಲಿ ಸರಾಸರಿ 7% ರಿಂದ 8% ರಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿರುತ್ತದೆ ಎಂದು ಅವರಿಂದ ತಿಳಿದು ಬಂದಿರುತ್ತದೆ.

11.3.2 ಶಾಲೆಗೆ ಹೋಗುವ ಹೆಣ್ಣು ಮಕ್ಕಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುವುದು

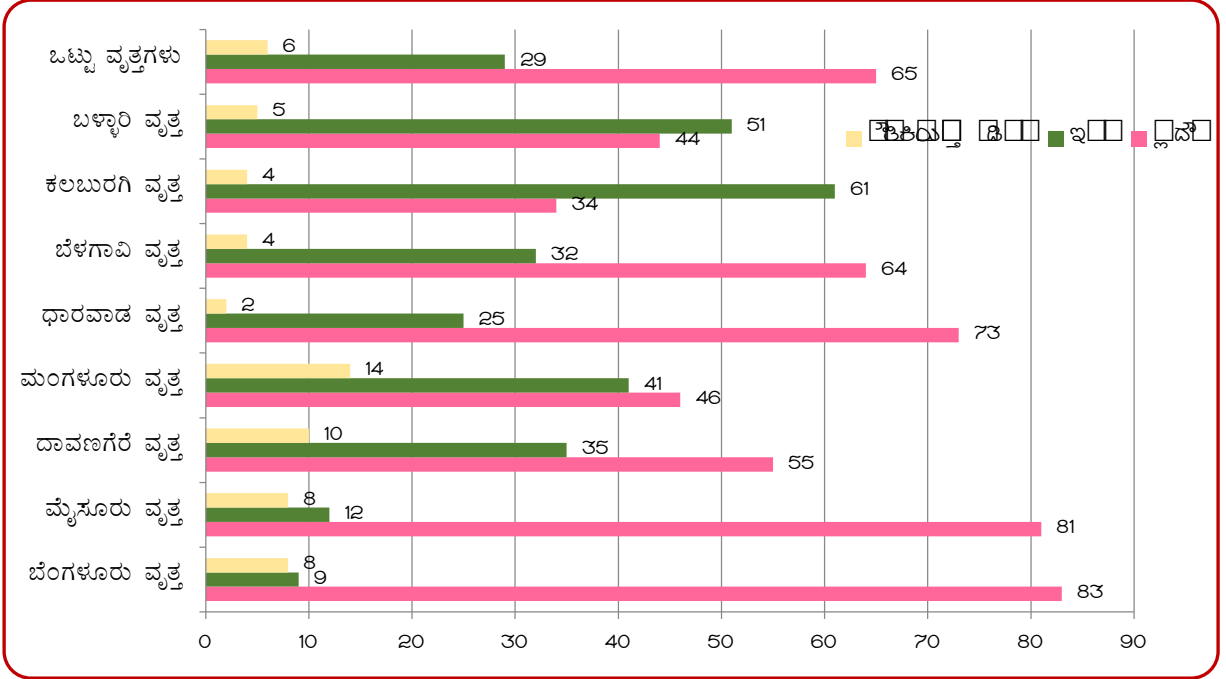
ಮಾದರಿ ರಸ್ತೆಗಳ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ 444 ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರು ವೃತ್ತದಲ್ಲಿ, 83% ಜನರು ರಸ್ತೆಗಳು ತುಂಬಾ ಉಪಯುಕ್ತವಾಗಿರುತ್ತವೆ ಮತ್ತು ಶಾಲೆಗೆ ಹೋಗುವ ಹೆಣ್ಣು ಮಕ್ಕಳಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳವು ಕಂಡು ಬಂದಿರುತ್ತದೆ ಎಂದು ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಪಟ್ಟಿರುತ್ತಾರೆ. ಅದೇ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ, ಇತರ ವೃತ್ತಗಳಲ್ಲಿಯೂ ಸಹ ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರಿಂದ ಸಕಾರಾತ್ಮಕ ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆ ಬಂದಿರುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಒಟ್ಟಾರೆ 8 ವೃತ್ತಗಳನ್ನು ಸೇರಿಸಿದಾಗ ಒಟ್ಟು 65% ರಷ್ಟು ಜನರು ರಸ್ತೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣದ ನಂತರ ಶಾಲೆಗೆ ಹೋಗುವ ಯಾವುದೇ ಹೆಣ್ಣು ಮಕ್ಕಳಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿರುತ್ತದೆ ಎಂದು ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಪಟ್ಟಿರುತ್ತಾರೆ. ಆದರೆ 29% ಜನರು ಅಂತಹ ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿರುವುದಿಲ್ಲ ಎಂದು ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಪಟ್ಟಿದ್ದು, ಉಳಿದ 6% ರಷ್ಟು ಜನರು ಈ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆ ನೀಡಿರುವುದಿಲ್ಲ. ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರ ಅಭಿಪ್ರಾಯವನ್ನು (ವೃತ್ತವಾರು) ಕೋಷ್ಟಕ -11.3.4 ರಲ್ಲಿ ಪ್ರಸ್ತುತ ಪಡಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಚಿತ್ರ - 11.3.2 ರಲ್ಲಿ ನಿರೂಪಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ 11.3.4: ಶಾಲೆಗೆ ಹೋಗುವ ಹೆಣ್ಣು ಮಕ್ಕಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುವ ಕುರಿತು ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರ ಅಭಿಪ್ರಾಯ (ರಸ್ತೆಗಳು)

ಕ್ರ.ಸಂ.	ವೃತ್ತದ ಹೆಸರು	ಹೌದು	ಇಲ್ಲ	ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆ ನೀಡಿಲ್ಲ	ಒಟ್ಟು ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರ ಸಂಖ್ಯೆ	ಹೌದು ಎಂದು ತಿಳಿಸಿದವರ ಸಂಖ್ಯೆ ಶೇಕಡಾ	ಇಲ್ಲ ಎಂದು ತಿಳಿಸಿದವರ ಸಂಖ್ಯೆ ಶೇಕಡಾ	ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆ ನೀಡದವರ ಸಂಖ್ಯೆ ಶೇಕಡಾ
1	ಬೆಂಗಳೂರು	368	40	36	444	83	9	8
2	ಮೈಸೂರು	311	46	29	386	81	12	8
3	ದಾವಣಗೆರೆ	143	92	25	260	55	35	10
4	ಮಂಗಳೂರು	82	73	25	180	46	41	14
5	ಧಾರವಾಡ	242	83	5	330	73	25	2
6	ಬೆಳಗಾವಿ	353	179	23	555	64	32	4
7	ಕಲಬುರಗಿ	62	110	8	180	34	61	4
8	ಬಳ್ಳಾರಿ	92	108	10	210	44	51	5
	ಒಟ್ಟು 8 ವೃತ್ತಗಳು	1653	731	161	2545	65	29	6

ಮೂಲ: ಸಂಗ್ರಹಿಸಿದ ಕ್ಷೇತ್ರ ದತ್ತಾಂಶವನ್ನು ಆಧರಿಸಿ ಕರ್ನಾಟಕ ತಾಂತ್ರಿಕ ಸಲಹಾ ಸೇವೆಗಳ ಸಂಸ್ಥೆಯವರಿಂದ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆ

ಚಿತ್ರ - 11.3.2 : ಶಾಲೆಗೆ ಹೋಗುವ ಹೆಣ್ಣು ಮಕ್ಕಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುವ ಕುರಿತು ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರ ಅಭಿಪ್ರಾಯ (ರಸ್ತೆಗಳು)



ಮಾದರಿ ಸೇತುವೆಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ, 240 ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರಲ್ಲಿ 4 ವೃತ್ತಗಳ ಒಟ್ಟು 93% ಜನರು ಸೇತುವೆಗಳು ಬಹಳ ಉಪಯುಕ್ತವಾಗಿದೆ ಮತ್ತು ಶಾಲೆಗೆ ಹೋಗುವ ಹೆಣ್ಣು ಮಕ್ಕಳ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿರುತ್ತದೆ ಎಂದು ತಿಳಿಸಿರುತ್ತಾರೆ. ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರ ಅಭಿಪ್ರಾಯವನ್ನು (ವೃತ್ತವಾರು) ಕೋಷ್ಟಕ - 11.3.5 ರಲ್ಲಿ ಪ್ರಸ್ತುತಪಡಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ - 11.3.5 : ಶಾಲೆಗೆ ಹೋಗುವ ಹೆಣ್ಣು ಮಕ್ಕಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುವ ಕುರಿತು ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರ ಅಭಿಪ್ರಾಯ (ಸೇತುವೆಗಳು)

ಕ್ರ. ಸಂ.	ವೃತ್ತದ ಹೆಸರು	ಹೌದು	ಇಲ್ಲ	ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆ ಇಲ್ಲ
1	ಮಂಗಳೂರು	60	0	60
2	ಧಾರವಾಡ	68	7	75
3	ಕಲಬುರಗಿ	12	3	15
4	ಬಳ್ಳಾರಿ	82	8	90
	ಒಟ್ಟು 4 ವೃತ್ತಗಳು	222	18	240
	ಒಟ್ಟು ವೃತ್ತದ ಶೇಕಡಾ	93	7	100

ಮೂಲ: ಸಂಗ್ರಹಿಸಿದ ಕ್ಷೇತ್ರ ದತ್ತಾಂಶವನ್ನು ಆಧರಿಸಿ ಕರ್ನಾಟಕ ತಾಂತ್ರಿಕ ಸಲಹಾ ಸೇವಾ ಸಂಸ್ಥೆಯವರಿಂದ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆ

ಕಾಲುಸೇತುವೆಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ, 240 ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರಲ್ಲಿ ಮೈಸೂರು ವೃತ್ತದಲ್ಲಿ, 71% ರಷ್ಟು ಜನರು



ಕಾಲುಸೇತುವೆಗಳು ಬಹಳ ಉಪಯುಕ್ತವಾಗಿರುತ್ತವೆ ಮತ್ತು ಶಾಲೆಗೆ ಹೋಗುವ ಹೆಣ್ಣು ಮಕ್ಕಳಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳವು ಕಂಡು ಬಂದಿರುತ್ತದೆ ಎಂದು ತಿಳಿಸಿರುತ್ತಾರೆ. ಅಂತೆಯೇ, ಇತರ ವೃತ್ತದಲ್ಲೂ ಸಹ ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರಿಂದ ಸಕಾರಾತ್ಮಕ ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆಯು ದೊರೆತಿರುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಒಟ್ಟಾರೆ 2 ವೃತ್ತಗಳನ್ನು ಒಟ್ಟುಗೂಡಿಸಿ ಒಟ್ಟು ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರಲ್ಲಿ 68% ರಷ್ಟು ಜನರು ಕಾಲುಸೇತುವೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣದ ನಂತರ ಶಾಲೆಗೆ ಹೋಗುವ ಹೆಣ್ಣು ಮಕ್ಕಳಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳವಿರುತ್ತದೆ ಎಂದು ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಪಟ್ಟಿರುತ್ತಾರೆ. ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರ ಅಭಿಪ್ರಾಯವನ್ನು (ವೃತ್ತವಾರು)

ಕೋಷ್ಟಕ - 11.3.6 ರಲ್ಲಿ ಪ್ರಸ್ತುತ ಪಡಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ -11.3.6: ಶಾಲೆಗೆ ಹೋಗುವ ಹೆಣ್ಣು ಮಕ್ಕಳ ಸಂಖ್ಯೆ (ಕಾಲುಸೇತುವೆಗಳು)

ಕ್ರ.ಸಂ.	ವೃತ್ತದ ಹೆಸರು	ಹೌದು	ಇಲ್ಲ	ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆ ನೀಡಿಲ್ಲ	ಒಟ್ಟು
1	ಮೈಸೂರು	170	55	15	240
	ಶೇಕಡಾ	71	23	6	100
2	ಮಂಗಳೂರು	278	98	44	420
	ಶೇಕಡಾ	66	23	10	100
	ಒಟ್ಟು 2 ವೃತ್ತಗಳು	448	153	59	660
	ಒಟ್ಟುಮೊತ್ತಕ್ಕೆಶೇಕಡಾ	68	23	9	100

ಮೂಲ: ಸಂಗ್ರಹಿಸಿದ ಕ್ಷೇತ್ರ ದತ್ತಾಂಶವನ್ನು ಆಧರಿಸಿ ಕರ್ನಾಟಕ ತಾಂತ್ರಿಕ ಸಲಹಾ ಸೇವೆಗಳ ಸಂಸ್ಥೆಯವರಿಂದ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆ

ತೀರ್ಮಾನ: ಈ ಯೋಜನೆಗಳ ನಂತರ ಮಕ್ಕಳನ್ನು ಶಾಲೆಗಳಿಗೆ ದಾಖಲಿಸುವಲ್ಲಿ ಸರಾಸರಿ 6% ರಿಂದ 7% ರಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿರುತ್ತದೆ ಎಂದು ಹಳ್ಳಿಗಳಲ್ಲಿನ ಶಾಲಾ ಶಿಕ್ಷಕರೊಂದಿಗೆ ನಡೆಸಲಾದ ಚರ್ಚೆಗಳಿಂದ ತಿಳಿದುಬಂದಿರುತ್ತದೆ.

11.3.3 ಶಾಲೆಗೆ ಹೋಗುವ ಮಕ್ಕಳಿಗೆ ಉಂಟಾದ ಸಮಯದ ಉಳಿತಾಯ

ಮಾದರಿ ಹಳ್ಳಿಗಳಲ್ಲಿ, ಯೋಜನೆಗಳ ಮೊದಲು ಮತ್ತು ನಂತರ ಶಾಲೆಗೆ ತಲುಪಲು ಬೇಕಾದ ಸಮಯಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಅಭಿಪ್ರಾಯವನ್ನು ಪಡೆಯಲು ವಿದ್ಯಾರ್ಥಿಗಳನ್ನು ಸಂಪರ್ಕಿಸಲಾಗಿದ್ದು ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರು, 15 ನಿಮಿಷಗಳ ಹಿಂದಿನ ಪ್ರಯಾಣದ ಸಮಯವು ಈಗ 8 ನಿಮಿಷಗಳಿಗೆ ಇಳಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ, ಹಿಂದಿನ 20 ನಿಮಿಷಗಳನ್ನು 12 ನಿಮಿಷಗಳಿಗೆ, ಹಿಂದಿನ 25 ನಿಮಿಷಗಳನ್ನು 15 ನಿಮಿಷಕ್ಕೆ ಇಳಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ ಎಂದು ತಿಳಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಇದನ್ನು ಎಲ್ಲಾ ರೀತಿಯ ಕಾಮಗಾರಿಗಳಲ್ಲಿ ಗಮನಿಸ ಬಹುದಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಎಲ್ಲಾ ಮಾದರಿ ರಸ್ತೆಗಳು, ಸೇತುವೆಗಳು ಮತ್ತು ಕಾಲುಸೇತುವೆಗಳ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿ ಬರುವ ವಿದ್ಯಾರ್ಥಿಗಳಿಗೆ ಪ್ರಯಾಣದಲ್ಲಿ ಉಂಟಾದ ಸಮಯದ ಕಡಿತವನ್ನು ವಿಶ್ಲೇಷಿಸಲಾಗಿದ್ದು 11.3.7 ರಿಂದ 11.3.9. ಕೋಷ್ಟಕಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಸ್ತುತ ಪಡಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ -11.3.7: ಶಾಲೆಗೆ ಹೋಗುವ ಮಕ್ಕಳಿಗೆ ಉಂಟಾದ ಸಮಯ ಉಳಿತಾಯ

ಕ್ರ.ಸಂ.	ವೃತ್ತದ ಹೆಸರು	ರಸ್ತೆಗಳು-ಮೊದಲು ತೆಗೆದುಕೊಂಡ ಸಮಯ (ನಿಮಿಷಗಳು)								ರಸ್ತೆಗಳು- ನಂತರ ತೆಗೆದುಕೊಂಡ ಸಮಯ (ನಿಮಿಷಗಳು)							
		15	20	25	30	35	40	ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆ ನೀಡಿಲ್ಲ	ಒಟ್ಟು	10	14	17	22	24	27	ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆ ನೀಡಿಲ್ಲ	ಒಟ್ಟು
1	ಬೆಂಗಳೂರು	10	36	61	74	112	127	24	444	10	36	61	74	112	127	24	444
2	ಮೈಸೂರು	9	33	58	63	98	112	13	386	9	33	58	63	98	112	13	386
3	ದಾವಣಗೆರೆ	10	34	39	72	66	28	11	260	10	34	39	72	66	28	11	260
4	ಮಂಗಳೂರು	1	11	17	29	52	60	10	180	1	11	17	29	52	60	10	180
5	ಧಾರವಾಡ	22	44	69	71	66	47	11	330	22	44	69	71	66	47	11	330
6	ಬೆಳಗಾವಿ	7	35	74	101	147	161	30	555	7	35	74	101	147	161	30	555
7	ಕಲಬುರಗಿ	22	31	46	53	19	7	2	180	22	31	46	53	19	7	2	180
8	ಬಳ್ಳಾರಿ	0	13	16	35	59	72	15	210	0	13	16	35	59	72	15	210
	ಒಟ್ಟು	81	237	380	498	619	614	116	2545	81	237	380	498	619	614	116	2545

ಮೂಲ: ಸಂಗ್ರಹಿಸಿದ ಕ್ಷೇತ್ರ ದತ್ತಾಂಶವನ್ನು ಆಧರಿಸಿ ಕರ್ನಾಟಕ ತಾಂತ್ರಿಕ ಸಲಹಾ ಸೇವೆಗಳ ಸಂಸ್ಥೆಯವರಿಂದ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆ

ಕೋಷ್ಟಕ 11.3.7 (ಎ): ರಸ್ತೆಗಳು - ಶಾಲೆಗೆ ಹೋಗುವ ಮಕ್ಕಳಿಗೆ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಉಂಟಾದ ಒಟ್ಟು ಮತ್ತು ಸರಾಸರಿ

ಉಳಿತಾಯ

ಕ್ರ.ಸಂ.	ವೃತ್ತದ ಹೆಸರು	ರಸ್ತೆಗಳಾದ ನಂತರ ಉಳಿತಾಯವಾದ ಸಮಯ (ನಿಮಿಷಗಳು)						ಮಾದರಿ ವಿದ್ಯಾರ್ಥಿಗಳಿಗೆ ದಿನಕ್ಕೆ ಉಳಿತಾಯವಾದ ಒಟ್ಟು ಸಮಯ	ಮಾದರಿ ವಿದ್ಯಾರ್ಥಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ (ವೃತ್ತವಾರು)	ವಿದ್ಯಾರ್ಥಿಗೆ ಪ್ರತಿದಿನ ಉಳಿತಾಯವಾದ ಸರಾಸರಿ ಸಮಯ (ನಿಮಿಷಗಳು)
		5	6	8	8	11	13			
1	ಬೆಂಗಳೂರು	50	216	488	592	1232	1651	4229	444	9.52
2	ಮೈಸೂರು	45	198	464	504	1078	1456	3745	386	9.70
3	ದಾವಣಗೆರೆ	50	204	312	576	726	364	2232	260	8.58
4	ಮಂಗಳೂರು	5	66	136	232	572	780	1791	180	9.95
5	ಧಾರವಾಡ	110	264	552	568	726	611	2831	330	8.58
6	ಬೆಳಗಾವಿ	35	210	592	808	1617	2093	5355	555	9.65
7	ಕಲಬುರಗಿ	110	186	368	424	209	91	1388	180	7.71
8	ಬಳ್ಳಾರಿ	0	78	128	280	649	936	2071	210	9.86
	ಒಟ್ಟು	405	1422	3040	3984	6809	7982	23642	2545	9.29
ಸಂಯೋಜಿತ 8 ವೃತ್ತಗಳಲ್ಲಿನ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಸರಾಸರಿ ಉಳಿತಾಯ ವಿದ್ಯಾರ್ಥಿ / ದಿನ (ನಿಮಿಷಗಳು)										9.29

ಮೂಲ: ಸಂಗ್ರಹಿಸಿದ ಕ್ಷೇತ್ರ ದತ್ತಾಂಶವನ್ನು ಆಧರಿಸಿ ಕರ್ನಾಟಕ ತಾಂತ್ರಿಕ ಸಲಹಾ ಸೇವೆಗಳ ಸಂಸ್ಥೆಯವರಿಂದ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆ

ಕೋಷ್ಟಕ 11.3.8: ಸೇತುವೆಗಳು – ಶಾಲೆಗೆ ಹೋಗುವ ಮಕ್ಕಳಿಗೆ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಉಂಟಾದ ಉಳಿತಾಯ (ನಿಮಿಷಗಳು)

ಕ್ರ.ಸಂ.	ವೃತ್ತದ ಹೆಸರು	ಸೇತುವೆಗಳ ಮೊದಲು							ಸೇತುವೆಗಳ ನಂತರ						
		50	60	70	80	90	90 ಮತ್ತು ಅದಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚು	ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆ ನೀಡಿಲ್ಲ	35	40	45	50	55	60	ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆ ನೀಡಿಲ್ಲ
1	ಮಂಗಳೂರು	0	8	16	11	13	10	2	0	8	16	11	13	10	2
2	ಧಾರವಾಡ	2	11	18	13	15	13	3	2	11	18	13	15	13	3
3	ಕಲಬುರಗಿ	2	2	2	3	3	2	1	2	2	2	3	3	2	1
4	ಬಳ್ಳಾರಿ	6	12	22	15	18	14	3	6	12	22	15	18	14	3
	ಒಟ್ಟು	10	33	58	42	49	39	9	10	33	58	42	49	39	9

ಮೂಲ: ಸಂಗ್ರಹಿಸಿದ ಕ್ಷೇತ್ರ ದತ್ತಾಂಶವನ್ನು ಆಧರಿಸಿ ಕರ್ನಾಟಕ ತಾಂತ್ರಿಕ ಸಲಹಾ ಸೇವೆಗಳ ಸಂಸ್ಥೆಯವರಿಂದ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆ

ಕೋಷ್ಟಕ -11.3.8 (ಎ): ಸೇತುವೆಗಳು-ಶಾಲೆಗೆ ಹೋಗುವ ಮಕ್ಕಳಿಗೆ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಉಂಟಾದ ಒಟ್ಟು ಮತ್ತು ಸರಾಸರಿ ಉಳಿತಾಯ

ಕ್ರ.ಸಂ.	ವೃತ್ತದ ಹೆಸರು	ಸೇತುವೆಗಳ ನಂತರ ಉಳಿತಾಯವಾದ ಸಮಯ (ನಿಮಿಷಗಳು)					ಮಾದರಿ ವಿದ್ಯಾರ್ಥಿಗಳಿಗೆ ದಿನಕ್ಕೆ ಉಳಿತಾಯವಾದ ಒಟ್ಟು ಸಮಯ	ಮಾದರಿ ವಿದ್ಯಾರ್ಥಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ (ವೃತ್ತವಾರು)	ವಿದ್ಯಾರ್ಥಿಗೆ ಪ್ರತಿದಿನ ಉಳಿತಾಯವಾದ ಸರಾಸರಿ ಸಮಯ (ನಿಮಿಷಗಳು)
		15	20	25	30	35			
1	ಮಂಗಳೂರು	0	160	400	330	455	1345	60	22.42
2	ಧಾರವಾಡ	30	220	450	390	525	1615	75	21.53
3	ಕಲಬುರಗಿ	30	40	50	90	105	315	15	21.00
4	ಬಳ್ಳಾರಿ	90	240	550	450	630	1960	90	21.78
	ಒಟ್ಟು	150	660	1450	1260	1715	5235	240	
ಸಂಯೋಜಿತ 4 ವೃತ್ತಗಳಲ್ಲಿನ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಸರಾಸರಿ ಉಳಿತಾಯ ವಿದ್ಯಾರ್ಥಿ / ದಿನ (ನಿಮಿಷಗಳು)									21.81

ಮೂಲ: ಸಂಗ್ರಹಿಸಿದ ಕ್ಷೇತ್ರ ದತ್ತಾಂಶವನ್ನು ಆಧರಿಸಿ ಕರ್ನಾಟಕ ತಾಂತ್ರಿಕ ಸಲಹಾ ಸೇವೆಗಳ ಸಂಸ್ಥೆಯವರಿಂದ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆ

ಕೋಷ್ಟಕ -11.3.9: ಕಾಲುಸೇತುವೆಗಳು – ಶಾಲೆಗೆ ಹೋಗುವ ಮಕ್ಕಳಿಗೆ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಉಂಟಾದ ಉಳಿತಾಯ

ಕ್ರ.ಸಂ.	ವೃತ್ತದ ಹೆಸರು	ಕಾಲುಸೇತುವೆಗಳ ಮೊದಲು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದ ಸಮಯ (ನಿಮಿಷಗಳು)							ಕಾಲುಸೇತುವೆಗಳಾದ ನಂತರ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಿರುವ ಸಮಯ (ನಿಮಿಷಗಳು)						
		30	40	50	60	90	120	ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆ ನೀಡಿಲ್ಲ	15	20	25	30	35	40	ಓವಿ
		ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಉಳಿತಾಯ							15	20	25	30	55	80	
1	ಮೈಸೂರು	8	29	34	54	44	62	9	8	29	34	54	44	62	9
2	ಮಂಗಳೂರು	37	59	63	68	64	103	26	37	59	63	68	64	103	26
	ಒಟ್ಟು	45	88	97	122	108	165	35	45	88	97	122	108	165	35

ಮೂಲ: ಸಂಗ್ರಹಿಸಿದ ಕ್ಷೇತ್ರ ದತ್ತಾಂಶವನ್ನು ಆಧರಿಸಿ ಕರ್ನಾಟಕ ತಾಂತ್ರಿಕ ಸಲಹಾ ಸೇವೆಗಳ ಸಂಸ್ಥೆಯವರಿಂದ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆ

ಕೋಷ್ಟಕ 11.3.9 (ಎ): ಕಾಲುವೆಗಳು - ಶಾಲೆಗೆ ಹೋಗುವ ಮಕ್ಕಳಿಗೆ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಉಂಟಾದ ಒಟ್ಟು ಮತ್ತು ಸರಾಸರಿ ಉಳಿತಾಯ

ಕ್ರ.ಸಂ.	ವೃತ್ತದ ಹೆಸರು	ಕಾಲುವೆಗಳ ನಂತರ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಉಳಿತಾಯ (ನಿಮಿಷಗಳು)						ಮಾದರಿ ವಿದ್ಯಾರ್ಥಿಗಳಿಗೆ ದಿನಕ್ಕೆ ಉಳಿತಾಯವಾದ ಒಟ್ಟು ಸಮಯ	ಮಾದರಿ ವಿದ್ಯಾರ್ಥಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ (ವೃತ್ತವಾರು)	ವಿದ್ಯಾರ್ಥಿಗೆ ಪ್ರತಿದಿನ ಉಳಿತಾಯವಾದ ಸರಾಸರಿ. ಸಮಯ (ನಿಮಿಷಗಳು)
		15	20	25	30	55	80			
1	ಮೈಸೂರು	120	580	850	1620	2420	4960	10550	240	43.96
2	ಮಂಗಳೂರು	555	1180	1575	2040	3520	8240	17110	420	40.74
	ಒಟ್ಟು	675	1760	2425	3660	5940	13200	27660	660	
ಸಂಯೋಜಿತ 4 ವೃತ್ತಗಳಲ್ಲಿನ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಸರಾಸರಿ ಉಳಿತಾಯ ವಿದ್ಯಾರ್ಥಿ / ದಿನ (ನಿಮಿಷಗಳು)										41.91

ಮೂಲ: ಸಂಗ್ರಹಿಸಿದ ಕ್ಷೇತ್ರ ದತ್ತಾಂಶವನ್ನು ಆಧರಿಸಿ ಕರ್ನಾಟಕ ತಾಂತ್ರಿಕ ಸಲಹಾ ಸೇವೆಗಳ ಸಂಸ್ಥೆಯವರಿಂದ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆ

ತೀರ್ಮಾನ :

ಶಾಲೆಗೆ ಹೋಗುವ ಮಕ್ಕಳ ಹಾಜರಾತಿಯು 7% ರಿಂದ 8% ರಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಶಾಲೆಗೆ ಹೋಗುವ ಹೆಣ್ಣುಮಕ್ಕಳ ಹಾಜರಾತಿಯು 6% ರಿಂದ 7% ರಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ, ಸಮಯ/ವಿದ್ಯಾರ್ಥಿ/ದಿನದಲ್ಲಿ ಉಂಟಾದ ಉಳಿತಾಯವನ್ನು 9.29 ನಿಮಿಷಗಳು ಎಂದು ಅಂದಾಜಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಸೇತುವೆಗಳಿಗೆ 21.81 ನಿಮಿಷಗಳು ಮತ್ತು ಕಾಲುವೆಗಳಿಗೆ 41.91 ನಿಮಿಷಗಳು ಎಂದು ಅಂದಾಜಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ, ಮತ್ತು ಒಟ್ಟಾರೆ ಯೋಜನೆಗಳ ನಂತರ 45% ರಿಂದ 50% ವರೆಗಿನ ಸಮಯವು ಉಳಿತಾಯವಾಗಿರುತ್ತದೆ ಎಂದು ಸೂಚಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

11.4 ಆರೋಗ್ಯ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಮೇಲೆ ಉಂಟಾದ ಪರಿಣಾಮ

11.4.1 ನಗರ ಕೇಂದ್ರಗಳಲ್ಲಿ ಆಸ್ಪತ್ರೆಗಳಿಗೆ ಭೇಟಿಗಳಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿರುವುದು

ಮಾದರಿ ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಬೆಂಗಳೂರು ವೃತ್ತದಲ್ಲಿ, 444 ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರಲ್ಲಿ ಸ್ಥಳೀಯ ಹಳ್ಳಿ ವೈದ್ಯರಿಂದ ಚಿಕಿತ್ಸೆ ಪಡೆಯುವ ವ್ಯಕ್ತಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ 110 ಆಗಿದ್ದು, ರಸ್ತೆಗಳ ನಂತರ ಇದು 55 ಕ್ಕೆ ಇಳಿದಿರುತ್ತದೆ. ಉತ್ತಮ ಚಿಕಿತ್ಸೆ ಪಡೆಯಲು ಗ್ರಾಮಸ್ಥರು ಹತ್ತಿರದ ನಗರ ಕೇಂದ್ರಗಳಿಗೆ ಭೇಟಿ ನೀಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ ಎಂದು ಇದು ಸೂಚಿಸಿರುತ್ತದೆ. ಅಂತೆಯೇ, ರಸ್ತೆಗಳ ಮೊದಲು ನಗರ ಕೇಂದ್ರಗಳಿಗೆ ಭೇಟಿ ನೀಡುವ ವ್ಯಕ್ತಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ 240 ಆಗಿದ್ದು ರಸ್ತೆಗಳಾದ ನಂತರ ಇದು 281 ಕ್ಕೆ ಏರಿರುತ್ತದೆ.



ಇದು ಸುಧಾರಿತ ರಸ್ತೆಗಳ ಕಾರಣದಿಂದಾಗಿ ಉತ್ತಮ ಆರೋಗ್ಯ ಸೌಲಭ್ಯಗಳಿಗಾಗಿ ನಗರ ಕೇಂದ್ರಗಳಿಗೆ ಗ್ರಾಮಸ್ಥರ ಭೇಟಿ ನೀಡುವುದು ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುವುದನ್ನು ಇದು ಸೂಚಿಸುತ್ತದೆ. ಮಾದರಿ ಸೇತುವೆಗಳು ಮತ್ತು ಕಾಲುಸೇತುವೆಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಇದೇ ರೀತಿಯ ಪರಿಣಾಮವನ್ನು ಗಮನಿಸ ಬಹುದಾಗಿರುತ್ತದೆ. ತುಲನಾತ್ಮಕ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆಯನ್ನು ಕೋಷ್ಟಕ 11.4.1 ಮತ್ತು 11.4.2 ರಲ್ಲಿ ನೀಡಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ 11.4.1: ನಗರ ಕೇಂದ್ರಗಳಲ್ಲಿನ ಆಸ್ತುಗಳಿಗೆ ಗ್ರಾಮಸ್ಥರು ನೀಡುತ್ತಿರುವ ಭೇಟಿಯಲ್ಲಿ ಉಂಟಾದ ಹೆಚ್ಚಳ (ರಸ್ತೆಗಳು)

ಕ್ರ. ಸಂ.	ವೃತ್ತದ ಹೆಸರು	ರಸ್ತೆಗಳು - ಕುಟುಂಬವು ಆರೋಗ್ಯ ಸೌಲಭ್ಯವನ್ನು ಪಡೆದ ಸ್ಥಳ							
		ಸ್ಥಳೀಯ ಚಿಕಿತ್ಸೆ		ಹತ್ತಿರದ ಪಟ್ಟಣದಲ್ಲಿನ ಪ್ರಾಥಮಿಕ ಆರೋಗ್ಯ ಕೇಂದ್ರ		ಹತ್ತಿರದ ಪಟ್ಟಣ / ನಗರ		ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆ ನೀಡಿರುವುದಿಲ್ಲ	
		ರಸ್ತೆಯ ಮೊದಲು	ರಸ್ತೆಯ ನಂತರ	ರಸ್ತೆಯ ಮೊದಲು	ರಸ್ತೆಯ ನಂತರ	ರಸ್ತೆಯ ಮೊದಲು	ರಸ್ತೆಯ ನಂತರ	ರಸ್ತೆಯ ಮೊದಲು	ರಸ್ತೆಯ ನಂತರ
1	ಬೆಂಗಳೂರು	110	55	75	97	240	281	19	11
	ಶೇಕಡಾಹೆಚ್ಚಳ / ಇಳಿಕೆ		-50		29		17		-42
2	ಮೈಸೂರು	64	24	105	85	165	237	52	40
	ಶೇಕಡಾಹೆಚ್ಚಳ / ಇಳಿಕೆ		-63		-19		44		-23
3	ದಾವಣಗೆರೆ	40	23	84	86	101	123	35	28
	ಶೇಕಡಾಹೆಚ್ಚಳ / ಇಳಿಕೆ		-43		2		22		-20
4	ಮಂಗಳೂರು	22	18	44	28	98	128	16	6
	ಶೇಕಡಾಹೆಚ್ಚಳ / ಇಳಿಕೆ		-18		-36		31		-63
5	ಧಾರವಾಡ	110	40	113	128	85	145	22	17
	ಶೇಕಡಾಹೆಚ್ಚಳ / ಇಳಿಕೆ		-64		13		71		-23
6	ಬೆಳಗಾವಿ	125	78	197	228	201	245	32	4
	ಶೇಕಡಾಹೆಚ್ಚಳ / ಇಳಿಕೆ		-38		16		22		-88
7	ಕಲಬುರಗಿ	45	22	62	75	55	72	18	11
	ಶೇಕಡಾಹೆಚ್ಚಳ / ಇಳಿಕೆ		-51		21		31		-39
8	ಬಳ್ಳಾರಿ	64	20	72	78	65	108	9	4
	ಶೇಕಡಾಹೆಚ್ಚಳ / ಇಳಿಕೆ		-69		8		66		-56
						1010	1339	ಶೇಕಡಾ 33 ಹೆಚ್ಚಳ	

ಮೂಲ: ಸಂಗ್ರಹಿಸಿದ ಕ್ಷೇತ್ರ ದತ್ತಾಂಶವನ್ನು ಅಧರಿಸಿ ಕರ್ನಾಟಕ ತಾಂತ್ರಿಕ ಸಲಹಾ ಸೇವೆಗಳ ಸಂಸ್ಥೆಯವರಿಂದ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆ

ಕೋಷ್ಟಕ -11.4.2: ನಗರ ಕೇಂದ್ರಗಳಲ್ಲಿನ ಆಸ್ಪತ್ರೆಗಳಿಗೆ ಗ್ರಾಮಸ್ಥರಿಂದ ನೀಡಿದ ಭೇಟಿಗಳ ಹೆಚ್ಚಳ (ಸೇತುವೆಗಳು)

ಕ್ರ.ಸಂ.	ವೃತ್ತದ ಹೆಸರು	ಸೇತುವೆಗಳು- ಕುಟುಂಬವು ಆರೋಗ್ಯ ಸೌಲಭ್ಯವನ್ನು ಪಡೆದ ಸ್ಥಳ							
		ಸ್ಥಳೀಯ ವೈದ್ಯ		ಪಕ್ಕದ ಗ್ರಾಮ		ಪಟ್ಟಣ		ಎಲ್ಲಿಯೂಇಲ್ಲ	
		ಸೇತುವೆಯ ಮೊದಲು	ಸೇತುವೆಯ ನಂತರ	ಸೇತುವೆಯ ಮೊದಲು	ಸೇತುವೆಯ ನಂತರ	ಸೇತುವೆಯ ಮೊದಲು	ಸೇತುವೆಯ ನಂತರ	ಸೇತುವೆಯ ಮೊದಲು	ಸೇತುವೆಯ ನಂತರ
1	ಮಂಗಳೂರು	22	18	44	28	98	128	16	6
	ಹೆಚ್ಚಳ/ಇಳಿಕೆಯ ಸಂಖ್ಯೆ		-4		-16		30		-10
2	ಧಾರವಾಡ	110	40	113	128	85	145	22	17
	ಹೆಚ್ಚಳ/ಇಳಿಕೆಯ ಸಂಖ್ಯೆ		-70		15		60		-5
3	ಕಲಬುರಗಿ	45	22	62	75	55	72	18	11
	ಹೆಚ್ಚಳ/ಇಳಿಕೆಯ ಸಂಖ್ಯೆ		-23		13		17		-7
4	ಬಳ್ಳಾರಿ	64	20	72	78	65	108	9	4
	ಹೆಚ್ಚಳ/ಇಳಿಕೆಯ ಸಂಖ್ಯೆ		-44		6		43		-5
	ಒಟ್ಟು 4 ವೃತ್ತಗಳು					303	453		
							150	ಶೇಕಡಾ 49 ಹೆಚ್ಚಳ	

ಮೂಲ: ಸಂಗ್ರಹಿಸಿದ ಕ್ಷೇತ್ರ ದತ್ತಾಂಶವನ್ನು ಆಧರಿಸಿ ಕರ್ನಾಟಕ ತಾಂತ್ರಿಕ ಸಲಹಾ ಸೇವೆಗಳ ಸಂಸ್ಥೆಯವರಿಂದ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆ

ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ನಗರ ಕೇಂದ್ರಗಳಲ್ಲಿನ ಆಸ್ಪತ್ರೆಗಳಿಗೆ ಗ್ರಾಮಸ್ಥರು ಮಾಡಿದ ಭೇಟಿಗಳು 33% ಮತ್ತು ಸೇತುವೆಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ನಗರ ಕೇಂದ್ರಗಳಲ್ಲಿನ ಆಸ್ಪತ್ರೆಗಳಿಗೆ ಗ್ರಾಮಸ್ಥರು ಮಾಡಿದ ಭೇಟಿಗಳು 49% ರಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚಿಸಿರುವುದನ್ನು ಗಮನಿಸಿ ಬಹುದಾಗಿರುತ್ತದೆ.

11.4.2 ತಾಯಿಯ ಮರಣ ಅನುಪಾತ ಮತ್ತು ಶಿಶು ಮರಣ ಪ್ರಮಾಣ ದರಗಳಲ್ಲಿ ಕಡಿತ

ರಸ್ತೆಗಳು, ಸೇತುವೆಗಳು ಮತ್ತು ಕಾಲುಸೇತುವೆಗಳು ಉತ್ತಮ ವೈದ್ಯಕೀಯ ಚಿಕಿತ್ಸೆಯನ್ನು ಪಡೆಯಲು ಗ್ರಾಮಸ್ಥರಿಗೆ ಹತ್ತಿರದ ನಗರ ಕೇಂದ್ರಗಳಿಗೆ ಭೇಟಿ ನೀಡಲು ಅನುವು ಮಾಡಿ ಕೊಟ್ಟಿರುತ್ತವೆ. ಇದಲ್ಲದೆ, ಗರ್ಭಿಣಿಯರು ಮತ್ತು ಮಕ್ಕಳು ನಿಯಮಿತ ತಪಾಸಣೆಗಾಗಿ ಆಸ್ಪತ್ರೆಗಳಿಗೆ ನಿಯಮಿತವಾಗಿ ಭೇಟಿ ನೀಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ ಅಥವಾ ಎಎನ್‌ಎಂ ಗಳು ಮತ್ತು ವೈದ್ಯರು ಹಳ್ಳಿಗಳಿಗೆ ಭೇಟಿಗಳನ್ನು ನೀಡುವ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಸ್ಥಳೀಯ ಪ್ರದೇಶಗಳ ಎಎನ್‌ಎಂ ಗಳ ಅಂಗನವಾಡಿ ಶಿಕ್ಷಕರೊಂದಿಗೆ ಚರ್ಚಿಸಲಾಗಿರುವಂತೆ ಈ ಯೋಜನೆಗಳ ನಂತರ ತಾಯಿಯ ಮರಣ ಅನುಪಾತ ಮತ್ತು ಶಿಶು ಮರಣ ದರಗಳಲ್ಲಿ ಗಣನೀಯ ಇಳಿಕೆ ಕಂಡು ಬಂದಿರುತ್ತದೆ ಎಂದು ತಿಳಿದು ಬಂದಿರುತ್ತದೆ. ಹಳ್ಳಿಯ ರಸ್ತೆಗಳ ಮತ್ತು ಸೇತುವೆಗಳ ಯೋಜನೆಗಳ ಅನುಷ್ಠಾನದ ನಂತರ ವಾಹನಗಳು ಚಲಿಸಲಾರಂಭಿಸಿದ್ದು, ಹೆಚ್ಚಿನ ಸಂಖ್ಯೆಯ ವಾಹನಗಳ ವಿಶೇಷವಾಗಿ ಆಟೋರಿಕ್ಷಾ ಮತ್ತು ಮ್ಯಾಕ್ಸಿಕ್ಯಾಬ್‌ಗಳ ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಲು ಇದು ಕಾರಣವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಸುಧಾರಿತ ಸಾರಿಗೆ ಸೌಲಭ್ಯಗಳು ಗ್ರಾಮಸ್ಥರನ್ನು ಆಗಾಗ್ಗೆ ನಗರ ಕೇಂದ್ರಗಳಿಗೆ ಭೇಟಿ ನೀಡಲು ಮತ್ತು ಸೌಲಭ್ಯಗಳನ್ನು ಪಡೆಯಲು ಕಾರಣವಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಉತ್ತರ ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ವಿಶೇಷವಾಗಿ ಆಟೋರಿಕ್ವಾಗಳು ಮತ್ತು ಸ್ಥಳೀಯವಾಗಿ ಟಂಟಂ ಎಂದು ಕರೆಯಲ್ಪಡುವ ವೆಚ್ಚ ಹಂಚಿಕೆ ಆಧಾರದ ಟ್ಯಾಕ್ಸಿಗಳಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚುವು ಕಂಡು ಬಂದಿರುತ್ತದೆ, ಇದರಿಂದಾಗಿ, ಗ್ರಾಮೀಣ ಜನರನ್ನು ನಗರ ಕೇಂದ್ರಗಳಿಗೆ ವೆಚ್ಚ ಹಂಚಿಕೆ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಸಾಗಿಸಲು ಮತ್ತು ಸುಗಮಗೊಳಿಸಿರುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಇದು ತುಂಬಾ ಮಿತವ್ಯಯಕಾರಿಯಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ತೀರ್ಮಾನ: ಒಟ್ಟಾರೆ ಸಮೀಕ್ಷೆಯ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಭೇಟಿ ನೀಡಿದ ಮಾದರಿ ಗ್ರಾಮಗಳಲ್ಲಿ ತಾಯಿಯ ಮರಣ ದರ ಮತ್ತು ಶಿಶು ಮರಣ ದರಗಳಲ್ಲಿ ಇಳಿಕೆಯು ಕಂಡು ಬಂದಿರುತ್ತದೆ. ಪ್ರಕಟವಾದ ಮಾಹಿತಿಯ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಈ ಸಂಗತಿಗಳು ಸಹ ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗಿರುತ್ತವೆ, (1) 2013-14 ರಂತೆ ತಾಯಿಯ ಮರಣ ಅನುಪಾತ ದರಗಳಿಗೆ ಹೋಲಿಸಿದರೆ ತಾಯಿಯ ಮರಣ ಅನುಪಾತ ದರಗಳನ್ನು 2016-17ರ ವೇಳೆಗೆ 20% ರಷ್ಟು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. (2) ಅಂತೆಯೇ, 2013-14ರ ವೇಳೆಗೆ 7% ರಷ್ಟಿದ್ದ ಶಿಶು ಮರಣ ದರಗಳು 4.5% ಕ್ಕೆ ಇಳಿದಿದ್ದು, ಇದು 2016-17ರ ವೇಳೆಗೆ 2.5% ರಷ್ಟು ಕಡಿಮೆಯಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತಿದೆ ಹೆರಿಗೆ ಸಾವುಗಳ ಪ್ರಮಾಣ

■ ಎಚ್‌ನೀಸ್ ಹೊಸದಿಲ್ಲಿ
ಕಳೆದ ಐದು ವರ್ಷಗಳಿಂದ ಭಾರತದಲ್ಲಿ ಹೆರಿಗೆ ಸಾವಿನ ಪ್ರಮಾಣ ಗಣನೀಯ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಕುಸಿದಿದೆ. 2013ರ ತರುವಾಯ ಹೆರಿಗೆ ಸಾವಿನ ಪ್ರಮಾಣ ಶೇ.22ರಷ್ಟು ಕುಸಿದಿದೆ. 2011-13ರಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿ ತಿಂಗಳು 167 ಇದ್ದ ತಾಯಿಯ ಮರಣ ಪ್ರಮಾಣ 2014-16ರಲ್ಲಿ 130ಕ್ಕೆ ಕುಸಿದಿದೆ. ಯೂನಿಸೆಫ್‌ನ 'ಸ್ಯಾಂಪಲ್ ರಿಜಿಸ್ಟ್ರೇಷನ್ ಸಿಸ್ಟಂ' (ಎಸ್‌ಆರ್‌ಎಸ್) ವಾರ್ತಾಪತ್ರದಲ್ಲಿ ಇದನ್ನು ಉಲ್ಲೇಖಿಸಲಾಗಿದೆ. "ಹೆರಿಗೆ ಸಾವು ತಡೆಯುವಲ್ಲಿ ಭಾರತ ಭಾರಿ ಪ್ರಗತಿ ಸಾಧಿಸಿದೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಸರಕಾರ ಕೈಗೊಂಡ ಜಾಗೃತಿ ಅಭಿಯಾನ ಮತ್ತು ಮುನ್ನೆಚ್ಚರಿಕೆ ಕ್ರಮಗಳೇ ಕಾರಣ," ಎಂದು ಯೂನಿಸೆಫ್‌ನಲ್ಲಿ ಭಾರತದ ಪ್ರತಿನಿಧಿಯಾಗಿರುವ **ವಿಜಯ ಕುಮಾರ್** 11-6-2018

12 ಸಾವಿರದಷ್ಟು ಕಡಿಮೆ

ಎಸ್‌ಆರ್‌ಎಸ್ ಬುಲೆಟಿನ್ ಪ್ರಕಾರ, 2013ರ ಸಾಲಿಗೆ ಹೋಲಿಸಿದರೆ, 2016ರಲ್ಲಿ ಭಾರತದಲ್ಲಿ 12 ಸಾವಿರದಷ್ಟು ಕಡಿಮೆ ಹೆರಿಗೆ ಸಾವು ಸಂಭವಿಸಿದೆ. ಎಸ್‌ಆರ್‌ಎಸ್ ಬುಲೆಟಿನ್ ಗಾಗಿ ನಡೆಸಿದ ಸರ್ವೇಕ್ಷಣೆ 62,96,101 ಗರ್ಭಿಣಿಯರನ್ನು ಪರಿಗಣಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಆ ಪೈಕಿ 556 ಗರ್ಭಿಣಿಯರು ಸಾವಿಗೀಡಾಗಿದ್ದಾರೆ.

ಶೇ.22ರಷ್ಟು ಕುಸಿತ ದಾಖಲಾಗಿದ್ದರೆ, ಉತ್ತರ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಸಾವಿನ ಕುಸಿತದ ಪ್ರಮಾಣ ಶೇ.30ರಷ್ಟು ದಾಖಲಾಗಿದೆ. **ಭತ್ತೀನ್‌ಗಢ ಸಾಧನೆ:** ಹೆರಿಗೆ ಸಾವಿಗೆ ಕಡಿವಾಣ ಹಾಕುವಲ್ಲಿ ತೀರಾ ಹಿಂದುಳಿದಿದ್ದ ಭತ್ತೀನ್‌ಗಢ ಸಹ ಆ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಭಾರಿ ಪ್ರಗತಿ ಸಾಧಿಸಿದೆ. 2011-13ರ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ 221 ಹೆರಿಗೆ ಸಾವು ದಾಖಲಾಗಿದ್ದ ಭತ್ತೀನ್‌ಗಢದಲ್ಲಿ 2014-16ರ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ಸಾವಿನ ಸಂಖ್ಯೆ 173ಕ್ಕೆ ಕುಸಿದಿದೆ ಎಂದು ರಿಜಿಸ್ಟ್ರಾರ್ ಜನರಲ್ ಆಫ್ ಇಂಡಿಯಾ ಬಿಡುಗಡೆ ಮಾಡಿದ ಹೊಸ ಡೇಟಾದಲ್ಲಿ ವಿವರಿಸಲಾಗಿದೆ. "ತಾಯಿ ಮರಣ ಪ್ರಮಾಣ ಕುಸಿಯುವುದರೊಂದಿಗೆ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಶಿಶು ಮರಣ ಪ್ರಮಾಣವೂ ಕುಸಿತಗೊಂಡಿದೆ. 2003ರಲ್ಲಿ 1,000 ಶಿಶುಗಳಲ್ಲಿ 70 ಸಾವಿಗೀಡಾಗುತ್ತಿದ್ದರೆ, 2017ರಲ್ಲಿ ಕೇವಲ 41 ಶಿಶುಗಳು ಅಸುನೀಗಿದ್ದವು."

11.4.3 ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಎ ಎನ್ ಎಂಗಳು ನೀಡುತ್ತಿರುವ ಭೇಟಿಗಳು ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುವುದು.



ಸರ್ಕಾರದ ಯೋಜನೆಯ ಪ್ರಕಾರ, ಎ ಎನ್ ಎಂಗಳು ಎಲ್ಲಾ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಭೇಟಿ ನೀಡಿ ಜನರ «ಶೇಷವಾಗಿ ಗರ್ಭಿಣಿ ತಾಯಂದಿರು, ಶಿಶುಗಳು, ಹಿರಿಯ ನಾಗರಿಕರು, ಇತ್ಯಾದಿಯವರ ಹೊತ್ತೊಯ್ಯುವ ಆರೋಗ್ಯವನ್ನು ಕಾಳಜಿ ವಹಿಸುವ ನಿರೀಕ್ಷೆಯಿರುತ್ತದೆ. ರಸ್ತೆಗಳು ಮತ್ತು ಸೇತುವೆಗಳ ಸುಧಾರಣೆಯಿಂದಾಗಿ ಹಳ್ಳಿಗಳಿಗೆ ಎ ಎನ್ ಎಂಗಳ ಭೇಟಿ ಗಣನೀಯಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಗರ್ಭಿಣಿಯರು ಮತ್ತು ಬಡ ಜನರಲ್ಲಿ ಮಕ್ಕಳನ್ನು ನಿಯಮಿತವಾಗಿ

ಪರಿಶೀಲಿಸುವುದರಲ್ಲಿ ಇದು ಸಾಕಷ್ಟು ಸಹಾಯ ಮಾಡಿರುತ್ತದೆ.

ರಸ್ತೆಗಳ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿರುವ 158 ಹಳ್ಳಿಗಳಲ್ಲಿ, 82 ಹಳ್ಳಿಗಳಲ್ಲಿ ಎ ಎನ್ ಎಂಗಳ ಭೇಟಿಯ ಅವರ್ತನವು ವಾರದಲ್ಲಿ ಎರಡು ಬಾರಿ ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುತ್ತದೆ, 12 ಹಳ್ಳಿಗಳಲ್ಲಿ ವಾರದಲ್ಲಿ ಮೂರು ಬಾರಿ ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುತ್ತದೆ, ಆದರೆ ರಸ್ತೆ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಮೊದಲು ಈ ಗ್ರಾಮಗಳಲ್ಲಿ ವಾರಕ್ಕೊಮ್ಮೆ 38 ಹಳ್ಳಿಗಳ ಭೇಟಿಗಳನ್ನು ಹದಿನೈದು ದಿನಕ್ಕೊಮ್ಮೆ ಭೇಟಿ ನೀಡುವುದರ ಎದುರಿಗೆ ವಾರಕ್ಕೊಮ್ಮೆ ಹೆಚ್ಚಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಉಳಿದ 26 ಹಳ್ಳಿಗಳಲ್ಲಿ ಎ ಎನ್ ಎಂ ಭೇಟಿಗಳ ಅವರ್ತನದಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ಬದಲಾವಣೆಗಳಾಗಿಲ್ಲ.

ಇದೇ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ, ಸೇತುವೆಗಳ ವ್ಯಾಪ್ತಿಗೆ ಬರುವ 16 ಹಳ್ಳಿಗಳಲ್ಲಿ, 8 ಹಳ್ಳಿಗಳಲ್ಲಿ ಎ ಎನ್ ಎಂಗಳ ಭೇಟಿಯ ಅವರ್ತನವು ವಾರದಲ್ಲಿ ಎರಡು ಬಾರಿ ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುತ್ತದೆ, 2 ಹಳ್ಳಿಗಳಲ್ಲಿ ವಾರದಲ್ಲಿ ಮೂರು ಬಾರಿ ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುತ್ತದೆ, ಆದರೆ ಸೇತುವೆ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಮೊದಲು ಈ ಗ್ರಾಮಗಳಲ್ಲಿ ವಾರಕ್ಕೊಮ್ಮೆ ಭೇಟಿಯನ್ನು ನೀಡಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. 3 ಹಳ್ಳಿಗಳಲ್ಲಿ ಭೇಟಿಯನ್ನು ಹದಿನೈದು ದಿನಕ್ಕೊಮ್ಮೆ ನೀಡುವುದರ ಎದುರಿಗೆ ವಾರಕ್ಕೊಮ್ಮೆ ಹೆಚ್ಚಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಉಳಿದ 3 ಹಳ್ಳಿಗಳಲ್ಲಿ ಎ ಎನ್ ಎಂ ಭೇಟಿಗಳ ಅವರ್ತನದಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ಬದಲಾವಣೆಗಳಾಗಿಲ್ಲ.

ಇದಲ್ಲದೆ, ಕಾಲುಸೇತುವೆಗಳ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿರುವ 44 ಹಳ್ಳಿಗಳಲ್ಲಿ, 16 ಹಳ್ಳಿಗಳಲ್ಲಿ ಎ ಎನ್ ಎಂಗಳ ಭೇಟಿಯ ಅವರ್ತನವು ವಾರದಲ್ಲಿ ಎರಡು ಬಾರಿ ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುತ್ತದೆ, 8 ಹಳ್ಳಿಗಳಲ್ಲಿ ವಾರದಲ್ಲಿ ಮೂರು ಬಾರಿ ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುತ್ತದೆ, ಆದರೆ ಸೇತುವೆ ಯೋಜನೆಗಳ ಮೊದಲು ವಾರದಲ್ಲಿ ಒಮ್ಮೆ ಈ ಗ್ರಾಮಗಳಲ್ಲಿ ಕಾಲ್ಡಿಗೆಯಲ್ಲಿ ಭೇಟಿಯನ್ನು ನೀಡಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು ಒಂದು ವೇಳೆ 6 ಹಳ್ಳಿಗಳ ಪ್ರಕರಣದಲ್ಲಿ ಹದಿನೈದು ದಿನಗಳಿಗೊಮ್ಮೆ ಭೇಟಿಯನ್ನು ನೀಡುವುದರ ಎದುರು ವಾರಕ್ಕೊಮ್ಮೆ ಭೇಟಿ ನೀಡಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ಉಳಿದ 14 ಹಳ್ಳಿಗಳಲ್ಲಿ ಎ ಎನ್ ಎಂ ಭೇಟಿಗಳ ಅವರ್ತನದಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ಬದಲಾವಣೆಗಳಾಗಿಲ್ಲ. ಒಟ್ಟಾರೆಯಾಗಿ, ಯೋಜನೆಗಳ ನಂತರ 30% ರಿಂದ 40% ರ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿ ಭೇಟಿ ನೀಡುವುದು ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಟಿಪ್ಪಣಿ: ಮೇಲಿನ ಎಲ್ಲಾ ಸುಧಾರಣೆಗಳು ಸರ್ಕಾರಗಳ ವಿವಿಧ ಆರೋಗ್ಯ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳಿಂದ ಸಾಧ್ಯವಾಗಿರಬಹುದು ಆದ್ದರಿಂದ ರಸ್ತೆಗಳು ಆರೋಗ್ಯ ಕ್ಷೇತ್ರದ ಸುಧಾರಣೆಗೆ ಕೊಡುಗೆ ನೀಡುವಲ್ಲಿ ಕಾರಣವಾಗುವ ಪ್ರಭಾವ ಬೀರುವ ಅಂಶಗಳಲ್ಲಿ ಒಂದಾಗಿರುತ್ತದೆ.

11.5 ಸಾರಿಗೆ ಕ್ಷೇತ್ರದ ಮೇಲೆ ಪರಿಣಾಮ

11.5.1 ವಾಹನಗಳ ಮಾಲೀಕತ್ವದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳ

ರಸ್ತೆಗಳು: ರಸ್ತೆಗಳ ಮೊದಲು, ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯಿಸಿದ 2545 ಜನರಲ್ಲಿ 336 ಜನರು ತಮ್ಮಲ್ಲಿ ಬೈಸಿಕಲ್ ಹೊಂದಿದ್ದಾರೆಂದು, 1193 ಮಂದಿ ಮೋಟಾರ್ ಸೈಕಲ್ ಹೊಂದಿರುವುದಾಗಿ ಮತ್ತು 409 ಜನರು ನಾಲ್ಕು ಚಕ್ರಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿರುವುದಾಗಿ ತಿಳಿಸಿರುತ್ತಾರೆ, (ಉಳಿದ 607 ಜನರು ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯಿಸಿಲ್ಲ) ಈ ರಸ್ತೆಗಳು ಬೈಸಿಕಲ್



ಬಳಕೆದಾರರ ಸಂಖ್ಯೆಯನ್ನು 206 ಕ್ಕೆ ಇಳಿಸಿದ್ದು, ಮೋಟಾರ್ ಸೈಕಲ್‌ಗಳ ಮಾಲೀಕತ್ವದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಿರುತ್ತದೆ, ಅಂದರೆ,

1399 ಆಗಿದ್ದು, 17% ಹೆಚ್ಚಳವನ್ನು ಸೂಚಿಸಿರುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಈ ರಸ್ತೆ ಯೋಜನೆಗಳ ನಂತರ ಕಾರು ಮಾಲೀಕರ ಸಂಖ್ಯೆಯು 517ಕ್ಕೆ ಏರಿದ್ದು 26% ಹೆಚ್ಚಳವನ್ನು ಸೂಚಿಸಿರುತ್ತದೆ ವೃತ್ತವಾರು ವಿವರಗಳನ್ನು ಕೋಷ್ಟಕ -11.5.1 ರಲ್ಲಿ ನೀಡಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ - 11.5.1: ವಾಹನಗಳ ಮಾಲೀಕತ್ವದಲ್ಲಿನ ಹೆಚ್ಚಳದ ವಿವರಗಳು (ರಸ್ತೆಗಳು)

ಕ್ರ.ಸಂ.	ವೃತ್ತದ ಹೆಸರು	ರಸ್ತೆಯಾಗುವ ಮೊದಲು(ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ)				ರಸ್ತೆಯಾದ ನಂತರ (ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ)			
		ಸೈಕಲ್	ಮೋಟಾರ್ ಸೈಕಲ್ / ಸ್ಕೂಟರ್	ಕಾರ್ / ಜೀಪ್ / ವ್ಯಾನ್	ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆ ನೀಡಿರುವುದಿಲ್ಲ	ಸೈಕಲ್	ಮೋಟಾರ್ ಸೈಕಲ್ / ಸ್ಕೂಟರ್	ಕಾರ್ / ಜೀಪ್ / ವ್ಯಾನ್	ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆ ನೀಡಿರುವುದಿಲ್ಲ
1	ಬೆಂಗಳೂರು	20	185	137	102	3	219	168	54
2	ಮೈಸೂರು	30	139	80	137	20	159	95	112
3	ದಾವಣಗೆರೆ	23	47	25	165	18	74	35	133
4	ಮಂಗಳೂರು	48	67	18	47	29	89	24	38
5	ಧಾರವಾಡ	87	174	21	48	56	213	38	23
6	ಬೆಳಗಾವಿ	89	360	86	20	42	399	102	12
7	ಕಲಬುರಗಿ	25	89	12	54	23	101	20	36
8	ಬಳ್ಳಾರಿ	14	132	30	34	15	145	35	15
	ಒಟ್ಟು	336	1193	409	607	206	1399	517	423
	ಶೇಕಡಾ ಹೆಚ್ಚಳ						17	26	

ಮೂಲ: ಸಂಗ್ರಹಿಸಿದ ಕ್ಷೇತ್ರ ದತ್ತಾಂಶವನ್ನು ಆಧರಿಸಿ ಕರ್ನಾಟಕ ತಾಂತ್ರಿಕ ಸಲಹಾ ಸೇವೆಗಳ ಸಂಸ್ಥೆಯವರಿಂದ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆ

ಸೇತುವೆಗಳು - ಅದೇ ರೀತಿ, 240 ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರಲ್ಲಿ 64 ಜನರು ತಾವು ಸೈಕಲ್‌ಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿರುವುದಾಗಿ ತಿಳಿಸಿದ್ದು, 106 ಮಂದಿ ಮೋಟಾರ್ ಸೈಕಲ್ ಹೊಂದಿರುವುದಾಗಿ ತಿಳಿಸಿರುತ್ತಾರೆ ಮತ್ತು 45 ಜನರು ನಾಲ್ಕು ಚಕ್ರಗಳ ವಾಹನ ಹೊಂದಿರುವುದಾಗಿ ತಿಳಿಸಿರುತ್ತಾರೆ (ಉಳಿದ 24 ಜನರು ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆ ನೀಡಿರುವುದಿಲ್ಲ) ಸೇತುವೆಗಳ ಮೊದಲು ಇದ್ದ ಬೈಸಿಕಲ್ ಬಳಕೆದಾರರ ಸಂಖ್ಯೆಯು ಸೇತುವೆಗಳ ನಂತರ 36 ಕ್ಕೆ ಇಳಿದಿದ್ದರೆ, ಮೋಟಾರ್ ಸೈಕಲ್‌ಗಳ ಮಾಲೀಕತ್ವದ ಸಂಖ್ಯೆಯು 140 ರಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚಾಗಿದ್ದು, ಇದು 30% ಹೆಚ್ಚಳವನ್ನು ಸೂಚಿಸಿರುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಕಾರು ಮಾಲೀಕರ ಸಂಖ್ಯೆಯು 56ಕ್ಕೆ ಏರಿದ್ದು ಈ ಸೇತುವೆ ಯೋಜನೆಗಳ ನಂತರ 27% ರ ಹೆಚ್ಚಳವನ್ನು ಸೂಚಿಸಿರುತ್ತದೆ. ವೃತ್ತವಾರು ವಿವರಗಳನ್ನು ಕೋಷ್ಟಕ 11.5.2 ರಲ್ಲಿ ನೀಡಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ 11.5.2: ವಾಹನಗಳ ಮಾಲೀಕತ್ವದ ಹೆಚ್ಚಳದ ವಿವರಗಳು (ಸೇತುವೆಗಳು)

ಕ್ರ. ಸಂ.	ವೃತ್ತದ ಹೆಸರು	ಸೇತುವೆಯಾಗುವ ಮೊದಲು(ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ)				ಸೇತುವೆಯಾದ ನಂತರ(ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ)			
		ಸೈಕಲ್	ಮೋಟಾರ್ ಸೈಕಲ್ / ಸ್ಕೂಟರ್	ಕಾರ್ / ಜೀಪ್ / ವ್ಯಾನ್	ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆ ನೀಡಿರುವುದಿಲ್ಲ	ಸೈಕಲ್	ಮೋಟಾರ್ ಸೈಕಲ್ / ಸ್ಕೂಟರ್	ಕಾರ್ / ಜೀಪ್ / ವ್ಯಾನ್	ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆ ನೀಡಿರುವುದಿಲ್ಲ
1	ಮಂಗಳೂರು	16	26	11	6	9	34	14	2
2	ಧಾರವಾಡ	20	33	14	8	11	43	18	3
3	ಕಲಬುರಗಿ	4	6	3	2	2	8	4	2
4	ಬಳ್ಳಾರಿ	24	41	17	9	14	52	21	3
	ಒಟ್ಟು	64	106	45	25	36	137	57	10
	ಶೇಕಡಾ ಹೆಚ್ಚಳ						23	21	

ಮೂಲ: ಸಂಗ್ರಹಿಸಿದ ಕ್ಷೇತ್ರ ದತ್ತಾಂಶವನ್ನು ಆಧರಿಸಿ ಕರ್ನಾಟಕ ತಾಂತ್ರಿಕ ಸಲಹಾ ಸೇವೆಗಳ ಸಂಸ್ಥೆಯವರಿಂದ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆ

ಸಾರಾಂಶ: ಒಟ್ಟಾರೆ ಸಮೀಕ್ಷೆಯ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಗಳ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ದ್ವಿಚಕ್ರ ವಾಹನಗಳ ಹೆಚ್ಚಳವು 17% ಎಂದು ಅಂದಾಜಿಸಲಾಗಿತ್ತು, ಆದರೆ ಯೋಜನೆಗಳ ನಂತರ ಸೇತುವೆಗಳ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ 23% ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಅಂತೆಯೇ, ರಸ್ತೆಗಳ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ನಾಲ್ಕು ಚಕ್ರಗಳ ವಾಹನಗಳ ಹೆಚ್ಚಳವು 26% ಎಂದು ಅಂದಾಜಿಸಲಾಗಿತ್ತು, ಆದರೆ ಯೋಜನೆಗಳ ನಂತರ ಸೇತುವೆಗಳ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ 21% ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿರುತ್ತದೆ.

2011-12 ಮತ್ತು 2015-16 ನೇ ಸಾಲಿನ ಕರ್ನಾಟಕದ ಆರ್ಥಿಕ ಸಮೀಕ್ಷೆಯ ಪ್ರಕಾರ, 2011-12 ರಲ್ಲಿ 8575000 ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿರುವ ದ್ವಿಚಕ್ರ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯು 2015-16 ರಲ್ಲಿ 14029000 ಕ್ಕೆ ಏರಿರುವುದನ್ನು ಗಮನಿಸ ಬಹುದಾಗಿರುತ್ತದೆ. 2011-12 ಮತ್ತು 2015-16 ರ ನಡುವೆ ಹೆಚ್ಚಳದ ದರವು 63.50% ಆಗಿರುತ್ತದೆ. ಇದಲ್ಲದೆ, 2011-12 ಮತ್ತು 2015-16ನೇ ಸಾಲಿನ ಕರ್ನಾಟಕದ ಆರ್ಥಿಕ ಸಮೀಕ್ಷೆಯ ಪ್ರಕಾರ, 2011-12ರಲ್ಲಿ 3488000 ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿರುವ ನಾಲ್ಕು ಚಕ್ರಗಳ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯು 2015-16ರಲ್ಲಿ 5362000 ಕ್ಕೆ ಏರಿರುತ್ತದೆ. 2011-12 ಮತ್ತು 2015-16 ರ ನಡುವೆ ಹೆಚ್ಚಳದ ದರ 53.72% ಆಗಿರುತ್ತದೆ.

11.5.2 ವಾಹನ ನಿರ್ವಹಣಾ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ಕಡಿತ

ಸುಧಾರಿತ ರಸ್ತೆಗಳು ಮತ್ತು ಸೇತುವೆಗಳಿಂದಾಗಿ ವಾಹನಗಳ ನಿರ್ವಹಣಾ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ಗಣನೀಯ ಇಳಿಕೆಯು ಕಂಡು ಬಂದಿರುತ್ತದೆ. ವಾಹನ ಮತ್ತು ಸ್ಥಳದ ಪ್ರಕಾರವನ್ನು ಅವಲಂಬಿಸಿ ಇಂಧನ ಬಳಕೆಯಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು 15% ರಿಂದ 20% ರಷ್ಟು ಒಟ್ಟಾರೆ ಉಳಿತಾಯವಾಗಿರುತ್ತದೆ ಎಂದು ಅಂದಾಜಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ವಾಹನ ನಿರ್ವಹಣಾ ವೆಚ್ಚ / ವಾರ್ಷಿಕ ಒಟ್ಟಾರೆ ಉಳಿತಾಯವನ್ನು ಎಲ್ಲಾ ಮೂರು ರೀತಿಯ ಅಂದರೆ ರಸ್ತೆಗಳು, ಸೇತುವೆಗಳು ಮತ್ತು ಕಾಲುಸೇತುವೆಗಳು ಈ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಅಂದಾಜಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ, ಭಾರತೀಯ ರಸ್ತೆ ಕಾಂಗ್ರೆಸ್‌ನ ಮಾರ್ಗಸೂಚಿಗಳ ಪ್ರಕಾರ ನಿಗದಿತ ಸೂತ್ರದ



ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ರಸ್ತೆಗಳ ಮತ್ತು ಸೇತುವೆಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ವಾಹನ ನಿರ್ವಹಣಾ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ಉಳಿತಾಯವನ್ನು ಸಂಪ್ರದಾಯವಾದಿ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಲೆಕ್ಕಹಾಕುವುದನ್ನು ಗಮನಿಸ ಬಹುದಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಭಾರತೀಯ ರಸ್ತೆ ಕಾಂಗ್ರೆಸ್‌ನ ಮಾನದಂಡಗಳ ಪ್ರಕಾರ 0 ಮೀಟರ್ / ಕಿ.ಮೀ. ಎತ್ತರ ಮತ್ತು ಕುಸಿತ ಹಾಗೂ 5000 ಮಿ.ಮೀ. / ಕಿ.ಮೀ.ಗೆ ಒರಟುತನದ ಅಂಶವು ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳ ಪ್ರಮಾಣಿತದ್ರವ್ಯ ರಾಶಿಯಲ್ಲಿ ವಾಹನ ನಿರ್ವಹಣಾ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ಉಳಿತಾಯವನ್ನು ಅಂದಾಜು ರೂ 5.94 ಎಂದು 2007-08 ರಲ್ಲಿ ಲೆಕ್ಕ ಹಾಕಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಇದಲ್ಲದೆ, 2017-18 ರಂತೆ ಪ್ರಸ್ತುತ ಸೂಚ್ಯಂಕ ಬೆಲೆಯಲ್ಲಿ ವಾಹನ ನಿರ್ವಹಣಾ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿನ ಉಳಿತಾಯವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸುವುದರಿಂದ, ಇದು ಡಿಪಿವಿಗೆ ಸುಮಾರು ರೂ.8.46 / ಕಿ.ಮೀ. ಆಗಿರುತ್ತದೆ.

(1) ರಸ್ತೆಗಳು

ಕಳೆದ ಮೂರು ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ (ಮಾದರಿ ಅವಧಿ) ಜಾರಿಗೆ ತಂದ ಒಟ್ಟು 158 ಮಾದರಿ ರಸ್ತೆಗಳ ಉದ್ದವು 312.40 ಕಿ.ಮೀ.ಆಗಿದ್ದು ಇದಲ್ಲದೆ, ಆದರ್ಶ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಗಳಲ್ಲಿ (ಮೇಲಿನ ಸೂಚಿಸಿದ ಆದರ್ಶ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಗಳೊಂದಿಗೆ 100% ಹೊಂದಾಣಿಕೆ) ಪೂರ್ಣಗೊಂಡ ಎಲ್ಲಾ ಮಾದರಿ ರಸ್ತೆಗಳು ಮೇಲೆ ಸೂಚಿಸಿದಂತೆ ಗುಣಮಟ್ಟ ಮತ್ತು ಒರಟುತನದ ಅಂಶವನ್ನು ಹೊಂದಿರುತ್ತವೆ. ಆದ್ದರಿಂದ 312.40 ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ 158 ರಸ್ತೆಗಳ ವಾಹನ ನಿರ್ವಹಣಾ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಈ ಕೆಳಗಿನಂತೆ ಅಂದಾಜಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

1. ಮಾದರಿ ರಸ್ತೆಗಳ ಒಟ್ಟು ಸಂಖ್ಯೆ- 158 ಸಂಖ್ಯೆ.
2. ಈ 158 ರಸ್ತೆಗಳ ಒಟ್ಟು ಉದ್ದ - 312.40 ಕಿ.ಮೀ.ಗಳು
3. ವಾಹನ ನಿರ್ವಹಣಾ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ಊಹಿಸಲಾದ ಉಳಿತಾಯ (ರೂ./ಕಿ.ಮೀ) - ರೂ.8.46/ಕಿ.ಮೀ.
4. ಸರಾಸರಿ ಪ್ಯಾಸೆಂಜರ್ ಕಾರ್ ಯೂನಿಟ್ (ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ಒಯ್ಯುವ ಘಟಕಗಳು) / ರಸ್ತೆ - 10 ಸಂಖ್ಯೆ.
5. 158 ರಸ್ತೆಗಳ/ದಿನ ಒಟ್ಟು ಪ್ಯಾಸೆಂಜರ್ ಕಾರ್ ಯೂನಿಟ್ - 1580 ಪ್ಯಾಸೆಂಜರ್ ಕಾರ್ ಯೂನಿಟ್
6. ವಾಹನ ನಿರ್ವಹಣಾ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ಉಳಿತಾಯ / ದಿನ(ರೂ. ಲಕ್ಷಗಳಲ್ಲಿ) - 1580 x 8.46 x 312.40
= ರೂ.41.76 ಲಕ್ಷಗಳು
7. ವಾಹನ ನಿರ್ವಹಣಾ ವೆಚ್ಚ / 365 ದಿನಗಳಲ್ಲಿ ಉಳಿತಾಯ (ರೂ. ಲಕ್ಷಗಳಲ್ಲಿ) 365 ದಿನಗಳು
(ರೂ.ಲಕ್ಷಗಳಲ್ಲಿ)
- 1580 x 8.46 x 312.40 x 365
= ರೂ.15242.40 ಲಕ್ಷಗಳು.
= ರೂ.152.42 ಕೋಟಿಗಳು.
8. ವಾಹನ ನಿರ್ವಹಣಾ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ನಿವ್ವಳ ಉಳಿತಾಯ / 365 ದಿನಗಳು (ರೂ.ಲಕ್ಷಗಳು)-1580 x 8.46 x 312.40 x 365 x 70%
ಆದರ್ಶನೀಯ ಸ್ಥಿತಿಯ 70% ರ ದರದಲ್ಲಿ = ರೂ 106.70 ಕೋಟಿಗಳು

(2) ಸೇತುವೆಗಳು

ಅಂತೆಯೇ, 16 ಮಾದರಿ ಸೇತುವೆಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ವಾಹನ ನಿರ್ವಹಣಾ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಅಂದಾಜಿಸಲಾಗಿದ್ದು ವಿವರಗಳು ಹೀಗಿವೆ :

- ಸೇತುವೆಗಳ ಒಟ್ಟು ಸಂಖ್ಯೆ - 16
- ಸೇತುವೆಗಳ ಒಟ್ಟು ಉದ್ದ (ಅಂದಾಜು) - 8 ಕಿ.ಮೀ.
- ವಾಹನ ನಿರ್ವಹಣಾ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ಉಳಿತಾಯ (ರೂ. / ಕಿ.ಮೀ) - ರೂ. 8.46 / ಕಿ.ಮೀ.
- ಸರಾಸರಿ. ಪಿಸಿಯು (ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ಒಯ್ಯುವ ಘಟಕಗಳು) / ರಸ್ತೆ- 50 ಸಂಖ್ಯೆ.
- 16 ಸೇತುವೆಗಳಿಗೆ ಒಟ್ಟು ಪಿಸಿಯು- 800 ಪಿಸಿಯು
- ವಾಹನ ನಿರ್ವಹಣಾ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ನಿವ್ವಳ ಉಳಿತಾಯ / ದಿನಕ್ಕೆ (ರೂ.ಲಕ್ಷಗಳು) - 800 8.46 8
= ರೂ.0.54 ಲಕ್ಷಗಳು
- ವಾಹನ ನಿರ್ವಹಣಾ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ನಿವ್ವಳ ಉಳಿತಾಯ / 200 ದಿನಗಳು (ರೂ.ಲಕ್ಷಗಳು)-800 x 8.46 x
365 x 200
= ರೂ. 197.63 ಲಕ್ಷಗಳು
= ರೂ.1.98 ಕೋಟಿಗಳು
ಆದರ್ಶನೀಯ ಸ್ಥಿತಿಯ 70% ರ ದರದಲ್ಲಿ = ರೂ.1.39 ಕೋಟಿಗಳು

ಸಾರಾಂಶ: 4 ವೃತ್ತಗಳ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಬರುವ 16 ಸೇತುವೆಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ವಾಹನ ನಿರ್ವಹಣಾ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ಉಳಿತಾಯವನ್ನು ಮಿತವ್ಯಯ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ವಾರ್ಷಿಕ ರೂ. 1.39 ಕೋಟಿ ಎಂದು ಅಂದಾಜಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

(3) ಕಾಲು ಸೇತುವೆಗಳು



ಕಾಲು ಸೇತುವೆಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ, ವಾಹನಗಳು ಅವುಗಳ ಮೂಲಕ ಹಾದು ಹೋಗದಿದ್ದರೂ, ಅವುಗಳು ಗ್ರಾಮಸ್ಥರಿಗೆ ಉಪಯುಕ್ತವಾಗಿರುತ್ತವೆ ಮತ್ತು ತಮ್ಮ ಪ್ರಯಾಣದ ದೂರ ಮತ್ತು ಸಮಯವನ್ನು ಗಣನೀಯವಾಗಿ ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಲು ಅನುವು ಮಾಡಿ ಕೊಟ್ಟಿರುತ್ತವೆ. ಕಾಲು ಸೇತುವೆಗಳ ಅನುಪ ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿ, ಗ್ರಾಮಸ್ಥರು ತಲುಪಲು ದೀರ್ಘ ಮತ್ತು ಸುತ್ತುವರೆದ ದೂರವನ್ನು ಒಳಗೊಂಡು, ವಾಹನಗಳ ಮೂಲಕ ಇತರ ಸ್ಥಳಗಳಿಗೆ ಪ್ರಯಾಣಿಸುತ್ತಿದ್ದರು. ಆದ್ದರಿಂದ, ಕಾಲು ಸೇತುವೆಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ, 44 ಕಾಲುಸೇತುವೆಗಳ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿರುವ ಗ್ರಾಮಸ್ಥರಿಗೆ ಈ ದೂರದ ಪ್ರಯಾಣದ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಅಂದಾಜು ಮಾಡಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಇದಲ್ಲದೆ, ಅಗತ್ಯವಿರುವ ಸ್ಥಳಗಳನ್ನು ತಲುಪಲು ಅವರು ಪ್ರಯಾಣಿಸಬೇಕಿದ್ದ ಅಂದಾಜು ದೂರವನ್ನು ಊಹಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ, ಇದನ್ನು ರಸ್ತೆಯ ಒಟ್ಟು ಉದ್ದವೆಂದು ಪರಿಗಣಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಉಳಿದಿರುವ ಇತರ ಊಹೆಗಳು, ರಸ್ತೆಗಳು

ಮತ್ತು ಸೇತುವೆಗಳಿಗೆ ಹೋಲುತ್ತವೆ. ಅಂತೆಯೇ, ವಾಹನ ನಿರ್ವಹಣಾ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿನ ಕಡಿತವನ್ನು ಈ ಕೆಳಗಿನಂತೆ ಅಂದಾಜಿಸಲಾಗಿದೆ:

- ಒಟ್ಟು ಕಾಲುಕಾಲುಸೇತುವೆಗಳು - 44
- ರಸ್ತೆಗಳ ಒಟ್ಟು ಉದ್ದ - 90 ಕಿ.ಮೀ.
- ವಾಹನ ನಿರ್ವಹಣಾ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ಉಳಿತಾಯ (ರೂ. / ಕಿ. ಮೀ) - ರೂ .8.46 / ಕಿಮೀ
- ಸರಾಸರಿ. ಪಿಸಿಯು (ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ಒಯ್ಯುವ ಘಟಕಗಳು) / ರಸ್ತೆ - 10 ಸಂಖ್ಯೆ.
- 44 ಅಡಿ ಸೇತುವೆಗಳಿಗೆ ಒಟ್ಟು ಪಿಸಿಯು- 440 ಪಿಸಿಯು
- ವಾಹನ ನಿರ್ವಹಣಾ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ಉಳಿತಾಯ / ದಿನಕ್ಕೆ (ರೂ.ಲಕ್ಷಗಳು)-440x8.46x90 = ರೂ .3.35 ಲಕ್ಷ
- ವಾಹನ ನಿರ್ವಹಣಾ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ/200 ದಿನಗಳಲ್ಲಿ ಉಳಿತಾಯ (ರೂ. ಲಕ್ಷಗಳು)-440x8.46x90x365
= ರೂ1222.81 ಲಕ್ಷಗಳು
= ರೂ.12.23 ಕೋಟಿಗಳು
= ರೂ8.56 ಕೋಟಿಗಳು

ಆದರ್ಶನೀಯ ಸ್ಥಿತಿಯ 70% ರ ದರದಲ್ಲಿ = ರೂ8.56 ಕೋಟಿಗಳು

ವಾಹನ ನಿರ್ವಹಣಾ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿನ ಒಟ್ಟು ಉಳಿತಾಯದ ಸಾರಾಂಶ

ಕ್ರ.ಸಂ	ವಿವರಗಳು	ಮೊತ್ತ (ರೂ. ಕೋಟಿ)
1	ರಸ್ತೆಗಳು	106.70
2	ಸೇತುವೆಗಳು	1.39
3	ಕಾಲುಸೇತುವೆಗಳು	8.56
	ಒಟ್ಟು	116.65

ಮೂಲ: ಸಂಗ್ರಹಿಸಿದ ಕ್ಷೇತ್ರ ದತ್ತಾಂಶವನ್ನು ಆಧರಿಸಿ ಕರ್ನಾಟಕ ತಾಂತ್ರಿಕ ಸಲಹಾ ಸೇವೆಗಳ ಸಂಸ್ಥೆಯವರಿಂದ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆ

ಆದ್ದರಿಂದ, ಮಿತವ್ಯಯ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ವಾರ್ಷಿಕ ವಾಹನ ನಿರ್ವಹಣಾ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ಉಳಿತಾಯವನ್ನು ರೂ. 116.65 ಕೋಟಿ ಎಂದು ಅಂದಾಜಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಎತ್ತಿನ ಬಂಡಿಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆಯಲ್ಲಿನ ಕಡಿತ

ಮೇಲಿನವುಗಳ ಜೊತೆಗೆ, ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ಸೇತುವೆ ಸುಧಾರಣೆಯ ನಂತರ, ಬಂಡಿಗಳ ನಿರ್ವಹಣಾ ವೆಚ್ಚವೂ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದೆ ಮತ್ತು ಬಂಡಿಗಳ ಜೀವಿತಾವಧಿಯು ಹೆಚ್ಚಾಗುತ್ತದೆ ಎಂದು ನಿರೀಕ್ಷಿಸಲಾಗಿದೆ. ಪ್ರತಿ ಬಂಡಿಗೆ ಸರಾಸರಿ ನಿರ್ವಹಣಾ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿನ ಉಳಿತಾಯವನ್ನು ವಾರ್ಷಿಕ ರೂ.2,000 ಎಂದು ಅಂದಾಜಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. 3480 ಎತ್ತಿನ ಬಂಡಿಗಳ ಒಟ್ಟು ನಿರ್ವಹಣಾ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿನ ಉಳಿತಾಯವು ರೂ.69.60 ಲಕ್ಷ / ವರ್ಷಕ್ಕೆ ರೂ.0.70 ಕೋಟಿಗೆ ತಲುಪುತ್ತದೆ. ಇದಲ್ಲದೆ, 70% ಆದರ್ಶನೀಯ ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿ ನಿವ್ವಳ ಉಳಿತಾಯವು = ರೂ. 0.70 ಕೋಟಿ ಥಗ 70% = ರೂ.0.49 ಕೋಟಿಯಾಗುತ್ತದೆ.

ರಸ್ತೆಗಳು, ಸೇತುವೆಗಳು, ಕಾಲುಸೇತುವೆಗಳು ಮತ್ತು ಎತ್ತಿನ ಬಂಡಿಗಳು ಒಳಗೊಂಡ ಸಾರಿಗೆ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿನ ಒಟ್ಟು ಉಳಿತಾಯವು = ರೂ.116.65 ಕೋಟಿ + 0.49 ಕೋಟಿ = ರೂ.117.14 ಕೋಟಿಗಳು.

11.6 ನಗರೀಕರಣದ ಮೇಲೆ ಉಂಟಾದ ಪರಿಣಾಮ

11.6.1 ಭೂಮಿ / ನಿವೇಶನ ಮೌಲ್ಯಗಳು ಮತ್ತು ಭೂಬಳಕೆಯ ಮಾದರಿಯ ಮೇಲೆ ಪರಿಣಾಮ: ಸುಧಾರಿತ ರಸ್ತೆ, ಸೇತುವೆ ಮತ್ತು ಕಾಲುವೆ ಯೋಜನೆಗಳ ನಂತರ ಭೂಮಿ ಮೌಲ್ಯಗಳಲ್ಲಿ ಗಣನೀಯ ಬದಲಾವಣೆಗಳಾಗಿರುತ್ತವೆ ಎಂದು ಕ್ಷೇತ್ರ ಭೇಟಿಗಳ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಗಮನಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಇದಲ್ಲದೆ, ಸುಧಾರಿತ ರಸ್ತೆ, ಸೇತುವೆಗಳು ಮತ್ತು ಕಾಲುವೆಯ ಸ್ಥಿತಿಯ ಕಾರಣದಿಂದಾಗಿ ಕೆಲವು ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ ಅವುಗಳ ಪಕ್ಕದಲ್ಲಿರುವ ಭೂಮಿ / ಸ್ಥಳದ ಭೂ ಬಳಕೆಯ ಮಾದರಿಯಲ್ಲಿ ಬದಲಾವಣೆ ಕಂಡು ಬಂದಿರುತ್ತದೆ. ಈ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಹೊಂದಿಕೊಂಡಿರುವ ಮತ್ತು ಪಟ್ಟಣಗಳಿಗೆ ಸಮೀಪದಲ್ಲಿರುವ ಕೃಷಿ ಭೂಮಿಯನ್ನು ವಸತಿ ಪ್ಲಾಟ್‌ಗಳು, ವಾಣಿಜ್ಯ ಪ್ಲಾಟ್‌ಗಳು ಮತ್ತು ಸಾಂಸ್ಥಿಕ ಪ್ಲಾಟ್‌ಗಳಾಗಿ ಪರಿವರ್ತಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ನಗರ ಕೇಂದ್ರಗಳಿಗೆ ಬಹಳ ಹತ್ತಿರವಿರುವ ಕೆಲವು ಗ್ರಾಮ ತಾಣಾ ಮಿತಿಗಳಲ್ಲಿ, ಕೆಲವು ಭೂಮಿಯನ್ನು ಗೋದಾಮುಗಳು, ಕಲ್ಯಾಣ ಮಂಟಪ, ನರ್ಸಿಂಗ್‌ಹೌಸ್‌ಗಳು, ಖಾಸಗಿ ಶಿಕ್ಷಣ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು ಇತ್ಯಾದಿಗಳ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕಾಗಿ ಬಳಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಈ ಯೋಜನೆಗಳ ಸ್ಥಳವನ್ನು ಅವಲಂಬಿಸಿ ಭೂ / ನಿವೇಶನಗಳ ಮೌಲ್ಯಗಳು ಗಣನೀಯವಾಗಿ ಕನಿಷ್ಠ 40% ರಿಂದ 50% ರಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುವುದನ್ನು ಕಂಡು ಹಿಡಿಯಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

11.6.2 ವಸತಿ ಮತ್ತು ಇತರ ಸಂಬಂಧಿತ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳ ಮೇಲೆ

ಪರಿಣಾಮ :ರಸ್ತೆ, ಸೇತುವೆ ಮತ್ತು ಕಾಲುವೆ ಯೋಜನೆಗಳು ವಸತಿ ಮತ್ತು ಇತರ ಸಂಬಂಧಿತ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳ ಮೇಲೆ ಸ್ವಲ್ಪ ಪರಿಣಾಮ ಬೀರಿರುತ್ತವೆ. ಸುಧಾರಿತ ಯೋಜನೆಗಳಿಂದಾಗಿ ಯೋಜನೆಗಳ ನಂತರ ವಸತಿ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿರುತ್ತದೆ ಎಂದು ಗ್ರಾಮಸ್ಥರು ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಪಟ್ಟಿರುತ್ತಾರೆ. ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ, ಗ್ರಾಮಸ್ಥರು ತಮ್ಮ



ಮನೆಗಳನ್ನು ಮೇಲಿನ ಹಂತಕ್ಕೆ ಸುಧಾರಿಸಲು ಅಥವಾ ಶಾಶ್ವತ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕೆ ಹೋಗಿರುತ್ತಾರೆ ಎಂದು ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಪಟ್ಟಿರುತ್ತಾರೆ. ಉದಾಹರಣೆಗೆ: ಬೆಂಗಳೂರು ವೃತ್ತದಲ್ಲಿ, 444 ಜನರಲ್ಲಿ 38 ಜನರು ಗುಡಿಸಲುಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದರು ಮತ್ತು ರಸ್ತೆಗಳ ನಂತರ ಈ ಸಂಖ್ಯೆಯು 22 ಕ್ಕೆ ಇಳಿದಿರುತ್ತದೆ, ಉಳಿದ 16 ಜನರು ತಮ್ಮ ಮನೆಗಳನ್ನು ಮುಂದಿನ ಉನ್ನತ ಮಟ್ಟಕ್ಕೆ ಸುಧಾರಿಸಿದ್ದಾರೆ ಅಥವಾ ಆರ್‌ಸಿ ಸಿ ರಚನೆಗಳಂತಹ ಶಾಶ್ವತ ಮನೆಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಿದ್ದಾರೆ ಎಂದು ಸೂಚಿಸಿರುತ್ತದೆ. ಅಂತೆಯೇ, ರಸ್ತೆಗಳ ಮೊದಲು ಶೀಟ್ಮನೆಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿರುವ ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರು 85 ರಷ್ಟಿದ್ದು, ರಸ್ತೆಗಳ ನಂತರ ಈ ಸಂಖ್ಯೆಯು 81 ಕ್ಕೆ ಇಳಿದಿರುತ್ತದೆ. ಇದಲ್ಲದೆ, ರಸ್ತೆಗೆ ಮೊದಲು ಹಂಚಿನ ಮೇಲ್‌ಚಾವಣಿ ಇರುವ ಮನೆಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿರುವವರ ಸಂಖ್ಯೆ 245 ಇದ್ದು, ಇದು 257 ಕ್ಕೆ ಏರಿರುತ್ತದೆ, ರಸ್ತೆಗಳು ಹಂಚಿನ ಮೇಲ್‌ಚಾವಣಿ ಮನೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕೆ ಕಾರಣವಾಗಿರುವುದನ್ನು ಇದು ಸೂಚಿಸಿರುತ್ತದೆ.

ಆರೌಸಿ ಮನೆಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ, ರಸ್ತೆಯ ಮೊದಲು ಕೇವಲ 71 ಜನರು ಆರೌಸಿ ಕಟ್ಟಡಗಳನ್ನು



ಹೊಂದಿದ್ದರು, ನಂತರದಲ್ಲಿ ಇದು 82ಕ್ಕೆ ಏರಿದ್ದು, 11 ಜನರು ಹೊಸ ಆರೌಸಿ ಮನೆಗಳಿಗೆ ಹೋಗಿರುವುದನ್ನು ಇದು ಸೂಚಿಸುತ್ತದೆ. ಒಟ್ಟಾರೆಯಾಗಿ, ಬೆಂಗಳೂರು ವೃತ್ತದಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಗಳ ನಂತರ ವಸತಿ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳಲ್ಲಿ 5% ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಎಲ್ಲಾ 8 ವೃತ್ತಗಳನ್ನು ಒಟ್ಟುಗೂಡಿಸಿ ರಸ್ತೆಗಳ ನಂತರ ವಸತಿ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳಲ್ಲಿ 10% ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಈ ವಿವರಗಳನ್ನು ಕೋಷ್ಟಕ - 11.6.1 ರಲ್ಲಿ ನೀಡಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ - 11.6.1: ವಸತಿ ಮತ್ತು ಇತರ ಸಂಬಂಧಿತ

ಚಟುವಟಿಕೆಗಳ ವಿವರಗಳು

ಕ್ರ. ಸಂ.	ವೃತ್ತದ ಹೆಸರು	ಗುಡಿಸಲು/ಹುಲ್ಲುಮೇಲ್ದಾವಣಿ		ಶೀಟ್		ಹೆಂಚು		ಆರೌಸಿ		ಬಾಡಿಗೆ		ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆ ನೀಡಿಲ್ಲ
		ರಸ್ತೆಗೆ ಮೊದಲು	ರಸ್ತೆಯ ನಂತರ	ರಸ್ತೆಗೆ ಮೊದಲು	ರಸ್ತೆಯ ನಂತರ	ರಸ್ತೆಗೆ ಮೊದಲು	ರಸ್ತೆಯ ನಂತರ	ರಸ್ತೆಗೆ ಮೊದಲು	ರಸ್ತೆಯ ನಂತರ	ರಸ್ತೆಗೆ ಮೊದಲು	ರಸ್ತೆಯ ನಂತರ	
1	ಬೆಂಗಳೂರು	38	22	85	81	245	257	71	82	0	0	2
	ಏರಿಕೆ/ಇಳಿಕೆ		-16		-4		12		11		0	3
2	ಮೈಸೂರು	11	1	199	197	86	98	0	0	0	0	90
	ಏರಿಕೆ/ಇಳಿಕೆ		-10		-2		12		0		0	0
3	ದಾವಣಗೆರೆ	5	2	173	163	73	84	7	11	0	0	0
	ಏರಿಕೆ/ಇಳಿಕೆ		-3		-10		11		4		0	2
4	ಮಂಗಳೂರು	43	19	59	39	54	74	16	39	0	0	2
	ಏರಿಕೆ/ಇಳಿಕೆ		-24		20		10		13		0	6
5	ಧಾರವಾಡ	36	14	222	209	62	88	9	18	1	1	0
	ಏರಿಕೆ/ಇಳಿಕೆ		-22		-13		26		9		0	0
6	ಬೆಳಗಾವಿ	7	7	206	194	260	270	81	88	1	1	0
	ಏರಿಕೆ/ಇಳಿಕೆ		0		-12		10		2		0	0
7	ಕಲಬುರಗಿ	54	30	63	43	53	71	9	26	1	1	0
	ಏರಿಕೆ/ಇಳಿಕೆ		-24		9		3		12		0	0
8	ಬಳ್ಳಾರಿ	26	18	103	72	76	101	5	19	0	0	0
	ಏರಿಕೆ/ಇಳಿಕೆ		-8		25		5		0		0	0
	ಒಟ್ಟು	220	113	1110	998	909	1043	198	283	3	3	94
	ಏರಿಕೆ/ಇಳಿಕೆ		-107		-112		69		49		0	11
	ಒಟ್ಟು 8 ವೃತ್ತಗಳಲ್ಲಿ %ಏರಿಕೆ		(48.64)		(10.09)							

ನಬಾರ್ಡ್ ರಸ್ತೆಗಳ ಸಾಮಾಜಿಕ-ಆರ್ಥಿಕ ಪರಿಣಾಮಗಳ ಮೌಲ್ಯಮಾಪನ

ಟಿಪ್ಪಣಿ: ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ರೀತಿಯ ಮನೆಗಳಲ್ಲಿ ಇಳಿಕೆ ಇರುವುದನ್ನು - ಚಿಹ್ನೆ ಸೂಚಿಸುತ್ತದೆ ಆದರೆ + ಚಿಹ್ನೆಯು ಆಯಾ ವೃತ್ತದ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ರೀತಿಯ ಮನೆಗಳಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳ ಇರುವುದನ್ನು ಸೂಚಿಸುತ್ತದೆ

ಮೂಲ: ಸಂಗ್ರಹಿಸಿದ ಕ್ಷೇತ್ರ ದತ್ತಾಂಶವನ್ನು ಆಧರಿಸಿ ಕರ್ನಾಟಕ ತಾಂತ್ರಿಕ ಸಲಹಾ ಸೇವೆಗಳ ಸಂಸ್ಥೆಯವರಿಂದ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆ

ಮೇಲಿನ ಕೋಷ್ಟಕದಿಂದ ಸಂಯೋಜಿತ 8 ವೃತ್ತಗಳಲ್ಲಿ,

- ರಸ್ತೆಗಳ ಮೊದಲು ಗುಡಿಸಲು / ಕಲ್ಲಿನ ಮೇಲ್‌ಚಾವಣಿಯ ಮನೆಗಳಲ್ಲಿ ವಾಸಿಸುತ್ತಿದ್ದ 48.64% ರಷ್ಟು ಜನರು, ರಸ್ತೆಗಳ ನಂತರ ಶೀಟ್ಸ್ ಅಥವಾ ಹೆಂಚಿನ ಮೇಲ್‌ಚಾವಣಿಯ ಅಥವಾ ಆರಸಿಸಿ ರಚನೆ ಹೊಂದಿರುವ ಮುಂದಿನ ಹಂತಗಳಿಗೆ ಸ್ಥಳಾಂತರ ಗೊಂಡಿರುತ್ತಾರೆ.
- ಅದೇ ರೀತಿ, ರಸ್ತೆಗಳ ಮೊದಲು ಶೀಟಮನೆಗಳಲ್ಲಿ ವಾಸಿಸುತ್ತಿದ್ದ 10.09% ರಷ್ಟು ಜನರು ರಸ್ತೆಗಳ ನಂತರ ಹೆಂಚಿನ ಅಥವಾ ಆರಸಿಸಿ ರಚನೆ ಹೊಂದಿರುವ ಮುಂದಿನ ಹಂತಗಳಿಗೆ ಸ್ಥಳಾಂತರ ಗೊಂಡಿರುತ್ತಾರೆ.
- ಹೆಂಚಿನ ಮತ್ತು ಆರಸಿಸಿ ಮನೆಗಳಲ್ಲಿ ಇರುವ ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯಿದಾರರಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ರಚನೆಯ ನಂತರ ಯಾವುದೇ ಬದಲಾವಣೆಯಾಗಿರುವುದಿಲ್ಲ.
- ಆದಾಗ್ಯೂ, ಗುಡಿಸಲು ಅಥವಾ ಶೀಟ ಮನೆಗಳ ವರ್ಗಗಳಿಂದ ಮೇಲಕ್ಕೆ ಸ್ಥಳಾಂತರ ಗೊಂಡಿರುವುದರಿಂದ ಹೆಂಚಿನ ಮತ್ತು ಆರಸಿಸಿ ಮನೆಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಎಂದು ಗಮನಿಸ ಬಹುದಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ತೀರ್ಮಾನ: ಸಾಮಾಜಿಕ- ಆರ್ಥಿಕ ಸುಧಾರಣೆಗಳ ವಿವಿಧ ಅಂಶಗಳಲ್ಲಿ, ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯಿದಾರರ ಮುಂದಿನ ಹಂತದ ಸ್ಥಳಾಂತರವು, ಅಂದರೆ, ಅಸ್ತಿತ್ವದಲ್ಲಿರುವ ಗುಡಿಸಲುಗಳು ಅಥವಾ ಶೀಟ್ ಮನೆಗಳಿಂದ ಶಾಶ್ವತ ಮನೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ, ಅಂದರೆ ಹೆಂಚಿನ ಮೇಲ್ಚಾವಣಿ ಅಥವಾ ಆರಸಿಸಿ ಮೇಲ್ಚಾವಣಿ ಮನೆಗಳಿಗೆ ಈ ರಸ್ತೆಗಳು ಸಹ ಒಂದು ಅಂಶವಾಗಿರುತ್ತದೆ

11.6.3 ನೈರ್ಮಲ್ಯ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಮೇಲೆ ಪರಿಣಾಮ

ಅದೇ ರೀತಿ ನೈರ್ಮಲ್ಯ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಮೇಲೆ ಸಕಾರಾತ್ಮಕ ಪರಿಣಾಮ ಉಂಟಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಎಲ್ಲಾ 8 ವೃತ್ತಗಳನ್ನು ಒಟ್ಟುಗೂಡಿಸಿ ರಸ್ತೆಗಳ ನಂತರ ವಸತಿ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳಲ್ಲಿ 47% ರಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಈ ವಿವರಗಳನ್ನು ಕೋಷ್ಟಕ - 11.6.2 ರಲ್ಲಿ ನೀಡಲಾಗಿದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ 11.6.2: ನೈರ್ಮಲ್ಯ ವ್ಯವಸ್ಥೆ

ಕ್ರ.ಸಂ.	ವೃತ್ತದ ಹೆಸರು	ಶೌಚಾಲಯ ಮನೆಗೆ ಲಗತ್ತಾಗಿದೆ		ಸಮುದಾಯ ಶೌಚಾಲಯ		ಬಯಲು ಪ್ರದೇಶ		ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆ ನೀಡದವರು
		ರಸ್ತೆಗಿಂತ ಮೊದಲು	ರಸ್ತೆಯ ನಂತರ	ರಸ್ತೆಗಿಂತ ಮೊದಲು	ರಸ್ತೆಯ ನಂತರ	ರಸ್ತೆಗಿಂತ ಮೊದಲು	ರಸ್ತೆಯ ನಂತರ	
1	ಬೆಂಗಳೂರು	279	337	80	12	85	59	36
	ಏರಿಕೆ/ಇಳಿಕೆ		-58		68		26	
2	ಮೈಸೂರು	144	308	119	16	123	30	32

ಕ್ರ.ಸಂ.	ವೃತ್ತದ ಹೆಸರು	ಶೌಚಾಲಯ ಮನೆಗೆ ಲಗತ್ತಾಗಿದೆ		ಸಮುದಾಯ ಶೌಚಾಲಯ		ಬಯಲು ಪ್ರದೇಶ		ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆ ನೀಡದವರು	
		ರಸ್ತೆಗಿಂತ ಮೊದಲು	ರಸ್ತೆಯ ನಂತರ	ರಸ್ತೆಗಿಂತ ಮೊದಲು	ರಸ್ತೆಯ ನಂತರ	ರಸ್ತೆಗಿಂತ ಮೊದಲು	ರಸ್ತೆಯ ನಂತರ		
	ಏರಿಕೆ/ಇಳಿಕೆ		184		103		93		
3	ದಾವಣಗೆರೆ	113	196	26	13	121	36	15	
	ಏರಿಕೆ/ಇಳಿಕೆ		84		13		85		
4	ಮಂಗಳೂರು	123	160	33	8	24	6	6	
	ಏರಿಕೆ/ಇಳಿಕೆ		108		25		18		
5	ಧಾರವಾಡ	136	243	45	12	149	67	8	
	ಏರಿಕೆ/ಇಳಿಕೆ		81		33		82		
6	ಬೆಳಗಾವಿ	266	393	77	48	212	108	6	
	ಏರಿಕೆ/ಇಳಿಕೆ		117		29		104		
7	ಕಲಬುರಗಿ	105	128	45	25	30	20	7	
	ಏರಿಕೆ/ಇಳಿಕೆ		22		20		10		
8	ಬಳ್ಳಾರಿ	144	167	16	10	50	28	5	
	ಏರಿಕೆ/ಇಳಿಕೆ		47		6		22		
	ಒಟ್ಟು 8 ವೃತ್ತಗಳು	1310	1932						
	ಏರಿಕೆ/ಇಳಿಕೆ		622	47% ಏರಿಕೆಯಾಗಿರುತ್ತದೆ					

ಟಿಪ್ಪಣಿ: ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ರೀತಿಯ ಮನೆಗಳಲ್ಲಿ ಇಳಿಕೆ ಇರುವುದನ್ನು - ಚಿಹ್ನೆ ಸೂಚಿಸುತ್ತದೆ ಆದರೆ + ಚಿಹ್ನೆಯು ಆಯಾ ವೃತ್ತದ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ರೀತಿಯ ಮನೆಗಳಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳ ಇರುವುದನ್ನು ಸೂಚಿಸುತ್ತದೆ

ಮೂಲ: ಸಂಗ್ರಹಿಸಿದ ಕ್ಷೇತ್ರ ದತ್ತಾಂಶವನ್ನು ಆಧರಿಸಿ ಕರ್ನಾಟಕ ತಾಂತ್ರಿಕ ಸಲಹಾ ಸೇವೆಗಳ ಸಂಸ್ಥೆಯವರಿಂದ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆ

- ಮೇಲಿನ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆಯಿಂದ, ರಸ್ತೆಗಳ ರಚನೆಯ ನಂತರ ಶೌಚಾಲಯಗಳನ್ನು ಜೋಡಿಸಿದ ಮನೆಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ 47% ರಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುವುದನ್ನು ಗಮನಿಸ ಬಹುದಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ತೀರ್ಮಾನ: ಆದಾಗ್ಯೂ, ಸ್ವಚ್ಛ ಪರಿಸರವನ್ನು ಕೇಂದ್ರೀಕರಿಸುವ ಸ್ವಚ್ಛ ಭಾರತ್ ಅಭಿಯಾನ ಮತ್ತು ಇತರ ಹಲವಾರು ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳು / ಯೋಜನೆಗಳು ಈ ಸುಧಾರಣೆಗೆ ಕಾರಣವಾಗಿರಬಹುದು, ಅಂದರೆ ಈ ಬದಲಾವಣೆಗೆ ಕಾರಣವಾಗುವ ಅಂಶಗಳ ಮೇಲೆ ಪ್ರಭಾವ ಬೀರುವ ಈ ರಸ್ತೆಗಳ ಕೊಡುಗೆಯು ಒಂದು ಅಂಶವಾಗಿರುತ್ತದೆ.

11.7 ವಾರ್ಷಿಕ ಆದಾಯ ಮತ್ತು ಬಡತನ ನಿವಾರಣೆಯ ಮೇಲೆ ಪರಿಣಾಮ

11.7.1 (ಎ) ವಾರ್ಷಿಕ ಆದಾಯದ ಮೇಲೆ ಪರಿಣಾಮ - ಕೃಷಿಕರು

ಈ ಸುಧಾರಿತ ರಸ್ತೆ, ಸೇತುವೆ ಮತ್ತು ಕಾಲುವೆ ಮತ್ತು ಕಾಲುವೆ ಯೋಜನೆಗಳು ಕೃಷಿಯನ್ನು ತಮ್ಮ ಮುಖ್ಯ ಉದ್ಯೋಗವೆಂದು ಪರಿಗಣಿಸುವ ಗ್ರಾಮಸ್ಥರ ವಾರ್ಷಿಕ ಆದಾಯದಲ್ಲಿ ಬದಲಾವಣೆಗೆ ಕಾರಣವಾಗಿರುತ್ತವೆ. ಸಮೀಕ್ಷೆಯ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರ ಅಭಿಪ್ರಾಯದಿಂದ ಇದು ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಆದಾಗ್ಯೂ, ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ಸೇತುವೆ ಯೋಜನೆಗಳ ನೇರ

ನಬಾರ್ಡ್ ರಸ್ತೆಗಳ ಸಾಮಾಜಿಕ-ಆರ್ಥಿಕ ಪರಿಣಾಮಗಳ ಮೌಲ್ಯಮಾಪನ

ಪ್ರಭಾವವನ್ನು ಮಾತ್ರ ವಾರ್ಷಿಕ ಆದಾಯದ ಮೇಲೆ ಅಳೆಯಲಾಗುವುದಿಲ್ಲ, ಆದಾಗ್ಯೂ ಇತರ ಪ್ರಭಾವಶಾಲಿ ಅಂಶಗಳಿಂದಾಗಿ ಒಟ್ಟು ಪರಿಣಾಮವು ಗ್ರಾಮಸ್ಥರ ವಾರ್ಷಿಕ ಆದಾಯದಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟಾರೆ ಬದಲಾವಣೆಯಾಗಿರುವುದನ್ನು ಮೌಲ್ಯಮಾಪನ ಮಾಡಲಾಗಿದ್ದು ಅದಕ್ಕೆ ಅನುಗುಣವಾಗಿ ಸೂಚಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಅದರಂತೆ, ಈ ಯೋಜನೆಗಳ ಮೊದಲು, ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ, ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯಿಸಿದ 1423 ಜನರಲ್ಲಿ 254 ರಷ್ಟು ಜನರು ರೂ. 10,000ದಿಂದ ರೂ. 20,000 ದವರೆಗಿನ ಆದಾಯ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿದ್ದರೆ, 254 ರಷ್ಟು ಜನರು ರೂ. 21,000 ದಿಂದರೂ. 30,000 ದವರೆಗಿನ ಆದಾಯ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿರುತ್ತಾರೆ, 342 ರಷ್ಟು ಜನರು ರೂ. 31,000 ದಿಂದ ರೂ. 45,000 ದವರೆಗಿನ ಆದಾಯ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿರುತ್ತಾರೆ, 157 ರಷ್ಟು ಜನರು ರೂ. 46,000 ದಿಂದ ರೂ. 60,000 ದವರೆಗಿನ ಆದಾಯ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿರುತ್ತಾರೆ, (45%) ಮತ್ತು 348 ರಷ್ಟು ಜನರು ರೂ. 60,000 ಮತ್ತು ಅದಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚಿನ ಆದಾಯ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿರುತ್ತಾರೆ, ಮತ್ತು 68 ಜನರು ಈ ಕುರಿತು ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆ ನೀಡಿರುವುದಿಲ್ಲ. ಎಲ್ಲಾ 8 ವೃತ್ತಗಳಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಗಳ ನಂತರ, 1423 ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರಲ್ಲಿ 168 ರಷ್ಟು ಜನರು ರೂ. 10,000 ದಿಂದ ರೂ. 20,000 ಆದಾಯ (34% ಹೆಚ್ಚಳ), 202 ರಷ್ಟು ಜನರು ರೂ. 21,000 ದಿಂದ ರೂ.30,000 ಆದಾಯ (20% ಹೆಚ್ಚಳ), 361 ರಷ್ಟು ಜನರುರೂ.31,000ದಿಂದ ರೂ.45,000 ಆದಾಯ(6% ಹೆಚ್ಚಳ), 227ರಷ್ಟುಜನರು ರೂ.46,000ದಿಂದ ರೂ. 60,000 ಆದಾಯ(45 % ಹೆಚ್ಚಳ) ಮತ್ತು 434 ರಷ್ಟು ಜನರು ರೂ.60,000 ಮತ್ತು ಮೇಲ್ಪಟ್ಟ (25% ಹೆಚ್ಚಳ) ಆದಾಯ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿರುತ್ತಾರೆ, 68 ರಷ್ಟು ಜನರು ಯಾವುದೇ ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆ ನೀಡಿರುವುದಿಲ್ಲ. ಗ್ರಾಮಸ್ಥರ ಆದಾಯದಲ್ಲಿನ ಬದಲಾವಣೆಯನ್ನು ವೃತ್ತವಾರು ವಿಶ್ಲೇಷಿಸಲಾಗಿದ್ದು ಇದನ್ನು ಕೋಷ್ಟಕ - 11.7.1 ರಲ್ಲಿ ಪ್ರಸ್ತುತ ಪಡಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ - 11.7.1: ಕೃಷಿಕರ ವಾರ್ಷಿಕ ಆದಾಯದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳ (ರಸ್ತೆಗಳ ನಂತರ)(ಸಂಖ್ಯೆಗಳಲ್ಲಿ)

ವೃತ್ತದ ಹೆಸರು	ಕೃಷಿಕರ ವಾರ್ಷಿಕ ಆದಾಯದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳ (ರಸ್ತೆಗಳ ನಂತರ)										ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆ ನೀಡದವರು
	ಕೃಷಿ ಆದಾಯ ಶ್ರೇಣಿ										
	ರೂ.10000 ದಿಂದ 20000		ರೂ.21000 ದಿಂದ 30000		ರೂ.31000 ದಿಂದ 45000		ರೂ.46000 ದಿಂದ 60000		ರೂ.60,000 ಮತ್ತುಮೇಲ್ಪಟ್ಟ		
	ರಸ್ತೆಗಿಂತ ಮೊದಲು	ರಸ್ತೆಯ ನಂತರ	ರಸ್ತೆಗಿಂತ ಮೊದಲು	ರಸ್ತೆಯ ನಂತರ	ರಸ್ತೆಗಿಂತ ಮೊದಲು	ರಸ್ತೆಯ ನಂತರ	ರಸ್ತೆಗಿಂತ ಮೊದಲು	ರಸ್ತೆಯ ನಂತರ	ರಸ್ತೆಗಿಂತ ಮೊದಲು	ರಸ್ತೆಯ ನಂತರ	
ಒಟ್ಟು 8 ವೃತ್ತಗಳು	254	168	254	202	342	361	157	227	348	434	68
ಮುಂದಿನ ಆದಾಯ ಶ್ರೇಣಿಗೆ ಏರಿರುವ ವ್ಯಕ್ತಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ		37		52		19		70		86	37
ಮುಂದಿನ ಆದಾಯ ಶ್ರೇಣಿಗೆ ಶೇಕಡಾ ಬದಲಾವಣೆ		34%		20%		6%		45%		25%	
ಒಟ್ಟು ಸಂಖ್ಯೆಯ ವ್ಯಕ್ತಿಗಳು ಮುಂದಿನ ಆದಾಯ ಶ್ರೇಣಿಗೆ (ಸಂಖ್ಯೆ) ಬದಲಾಯಿಸಲಾಗಿದೆ	=(37+52+19+70+86-68) = 1355 ವ್ಯಕ್ತಿಗಳು										
ಆದಾಯವು ಮುಂದಿನ ಹಂತಕ್ಕೆ ಬದಲಾದ ವ್ಯಕ್ತಿಗಳ ಸರಾಸರಿ %	24% (313 ಥ 100 / 1355)										

ಮೂಲ: ಸಂಗ್ರಹಿಸಿದ ಕ್ಷೇತ್ರ ದತ್ತಾಂಶವನ್ನು ಆಧರಿಸಿ ಕರ್ನಾಟಕ ತಾಂತ್ರಿಕ ಸಲಹಾ ಸೇವೆಗಳ ಸಂಸ್ಥೆಯವರಿಂದ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆ

ಟಿಪ್ಪಣಿ: ಇಲ್ಲಿ ಪರಿಗಣಿಸಲಾದ ಒಟ್ಟು ಸಂಖ್ಯೆ 1355 ಏಕೆಂದರೆ 1423 ಜನರಲ್ಲಿ 68 ಜನರು ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯಿಸಿಲ್ಲ ಮತ್ತು ಉಳಿದ 1355 ಜನರು ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯಿಸಿದ್ದಾರೆ ಮತ್ತು ಆದ್ದರಿಂದ ಅದೇ ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಲಾಗಿದೆ.

- ಕ್ಷೇತ್ರ ಮಾಹಿತಿಯ ಚರ್ಚೆಗಳು ಮತ್ತು ವಿಶ್ಲೇಷಣೆಯ ಪ್ರಕಾರ, ರಸ್ತೆಗಳ ಮೊದಲು ಅವರ ಆದಾಯದ ಮಟ್ಟಕ್ಕೆ ಹೋಲಿಸಿದರೆ, ರಸ್ತೆಗಳ ರಚನೆಯ ನಂತರ ಒಟ್ಟು ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರಲ್ಲಿ 24%ರಷ್ಟು ಜನರ ಆದಾಯದ ಮಟ್ಟ ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುವುದನ್ನು ಗಮನಿಸಬಹುದಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ತೀರ್ಮಾನ: ಆದಾಗ್ಯೂ, ಈ ಸುಧಾರಣೆಯು ಇತರ ಹಲವಾರು ಅಂಶಗಳ ಕಾರಣದಿಂದಾಗಿರಬಹುದು ಈ ರಸ್ತೆಗಳು ಸಹಾ ಅನೇಕ ಕೃಷಿಕರ ಆದಾಯದ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಉಂಟಾದ ಈ ಬದಲಾವಣೆಗೆ ಕಾರಣವಾಗುವ ಅಂಶಗಳಲ್ಲಿ ಒಂದಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಆದಾಯವನ್ನು ಬದಲಿಸಿದ ಯಾವುದೇ ವ್ಯಕ್ತಿಗಳಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ಪ್ರಕಟಿತ ದತ್ತಾಂಶ ಲಭ್ಯವಿರುವುದಿಲ್ಲ ಆದ್ದರಿಂದ ಕ್ಷೇತ್ರ ದತ್ತಾಂಶದೊಂದಿಗೆ ದೃಢೀಕರಿಸಲಾಗುವುದಿಲ್ಲ.

11.7.1 (ಬಿ) ಕೃಷಿಯೇತರರ ವಾರ್ಷಿಕ ಆದಾಯದ ಮೇಲೆ ಪರಿಣಾಮ

ಅದೇ ರೀತಿ ರಸ್ತೆಗಳ ನಂತರ ಕೃಷಿಯೇತರರ ವಾರ್ಷಿಕ ಆದಾಯದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಈ ಯೋಜನೆಗಳ ನಂತರ ಕೃಷಿಯೇತರರ ಆದಾಯದಲ್ಲಿ ಸರಾಸರಿ 27% ರಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚಳ ಕಂಡು ಬಂದಿರುತ್ತದೆ. ವೃತ್ತವಾರು ಮತ್ತು ಉದ್ಯೋಗವಾರು ವಿಶ್ಲೇಷಣೆಯನ್ನು ವಿವರಣಾ ಪಟ್ಟಿಗಳಲ್ಲಿ ಅಂದರೆ, 11.7.1 ರಿಂದ 11.7.8 ಮತ್ತು 11.7.8 (ಎ) (8 ವೃತ್ತಗಳಿಗೆ ಏಕೀಕರಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ) ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ ಮತ್ತು ಸೇತುವೆಗಳಿಗೆ 11.7.9 ರಿಂದ 11.7.11 ಮತ್ತು 11.7.11 (ಎ) (ಏಕೀಕೃತ) ನೀಡಲಾಗಿದ್ದು, ಎಲ್ಲಾ 8 ವೃತ್ತಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿರುವ ಏಕೀಕೃತ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆಯನ್ನು ಕೋಷ್ಟಕ - 11.7.2 ರಲ್ಲಿ ಪ್ರಸ್ತುತ ಪಡಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ - 11.7.2: ಕೃಷಿಯೇತರರ ವಾರ್ಷಿಕ ಆದಾಯ

ವೃತ್ತದ ಹೆಸರು	ಒಟ್ಟು	ಒಟ್ಟು 8 ವೃತ್ತಗಳು										ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆ ನೀಡದವರು
		ರೂ.10000 ದಿಂದ 20000		ರೂ.21000 ದಿಂದ 30000		ರೂ.31000 ದಿಂದ 45000		ರೂ.46000 ದಿಂದ 60000		ರೂ.60,000 ಮತ್ತು ಮೇಲ್ಪಟ್ಟು		
		ರಸ್ತೆಗಿಂತ ಮೊದಲು	ರಸ್ತೆಯ ನಂತರ	ರಸ್ತೆಗಿಂತ ಮೊದಲು	ರಸ್ತೆಯ ನಂತರ	ರಸ್ತೆಗಿಂತ ಮೊದಲು	ರಸ್ತೆಯ ನಂತರ	ರಸ್ತೆಗಿಂತ ಮೊದಲು	ರಸ್ತೆಯ ನಂತರ	ರಸ್ತೆಗಿಂತ ಮೊದಲು	ರಸ್ತೆಯ ನಂತರ	
ಒಟ್ಟು 8 ವೃತ್ತಗಳು	1122	366	201	310	290	206	271	103	119	68	82	63
ಎಲ್ಲಾ 8 ವೃತ್ತಗಳಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ಆದಾಯವನ್ನು ಮುಂದಿನ ಆದಾಯ ಶ್ರೇಣಿಗೆ ವರ್ಗಾಯಿಸಲಾಗಿದೆ			165		20		65		16		14	6
ಎಲ್ಲಾ ವೃತ್ತಗಳಲ್ಲಿ ಮುಂದಿನ ಆದಾಯ ಶ್ರೇಣಿಗೆ % ಹೆಚ್ಚಳ		27% (280*100/1053)										

ಮೂಲ: ಸಂಗ್ರಹಿಸಿದ ಕ್ಷೇತ್ರ ದತ್ತಾಂಶವನ್ನು ಆಧರಿಸಿ ಕರ್ನಾಟಕ ತಾಂತ್ರಿಕ ಸಲಹಾ ಸೇವೆಗಳ ಸಂಸ್ಥೆಯವರಿಂದ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆ

- ಕ್ಷೇತ್ರ ದತ್ತಾಂಶಗಳ ಚರ್ಚೆಗಳು ಮತ್ತು ವಿಶ್ಲೇಷಣೆಯ ಪ್ರಕಾರ, ರಸ್ತೆಗಳ ಮೊದಲು ಅವರ ಆದಾಯದ ಮಟ್ಟಕ್ಕೆ ಹೋಲಿಸಿದರೆ ರಸ್ತೆಗಳ ರಚನೆಯ ನಂತರ ಒಟ್ಟು ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರಲ್ಲಿ 27% ರಷ್ಟು ಆದಾಯದ ಮಟ್ಟ ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುವುದನ್ನು ಗಮನಿಸ ಬೇಕಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ತೀರ್ಮಾನ: ಆದಾಗ್ಯೂ, ಈ ಸುಧಾರಣೆಯು ಇತರ ಹಲವಾರು ಅಂಶಗಳ ಕಾರಣಗಳಿಂದಲೂ ಆಗಿದ್ದು, ಅನೇಕ ಕೃಷಿಕರ ಆದಾಯದ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಗಳು ಈ ಬದಲಾವಣೆಗೆ ಕಾರಣವಾಗಿರುವ ಅಂಶಗಳಲ್ಲಿ ಒಂದಾಗಿರುತ್ತವೆ.

ಆದಾಯವು ಬದಲಾವಣೆಯಾದ ಯಾವುದೇ ವ್ಯಕ್ತಿಗಳಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ಪ್ರಕಟಿತ ದತ್ತಾಂಶ ಲಭ್ಯವಿರಲಿಲ್ಲ ಮತ್ತು ಆದ್ದರಿಂದ ಕ್ಷೇತ್ರ ದತ್ತಾಂಶದೊಂದಿಗೆ ದೃಢೀಕರಿಸಲಾಗುವುದಿಲ್ಲ.

11.8 ವೇತನ ಆದಾಯದ ಮೇಲೆ ಪರಿಣಾಮ

ಹಳ್ಳಿಗಳಲ್ಲಿನ ಕೃಷಿ ಮತ್ತು ಕೃಷಿಯೇತರ ಕಾರ್ಮಿಕರ ವೇತನ ಆದಾಯವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಲು ರಸ್ತೆ ಯೋಜನೆಗಳು ಸಹಕಾರಿಯಾಗಿದೆ. ಪುರುಷ ಮತ್ತು ಸ್ತ್ರೀ ಕಾರ್ಮಿಕರಿಗೆ ಕೃಷಿ ಕಾರ್ಮಿಕರಾಗಲಿ ಅಥವಾ ಕೃಷಿಯೇತರ ಕಾರ್ಮಿಕರಾಗಲಿ ವೇತನ ದರದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳವು ಕಂಡು ಬಂದಿರುವುದನ್ನು ಸಮೀಕ್ಷೆಯ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಕಂಡು ಹಿಡಿಯಲಾಗಿದೆ. ಹಿಂದಿನ ದರಕ್ಕೆ (ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಮೊದಲು) ಹೋಲಿಸಿದರೆ ರೂ.300 / ವ್ಯಕ್ತಿ / ದಿನ ಕೃಷಿ ಕಾರ್ಮಿಕರಿಗೆ (ಪುರುಷ ಕಾರ್ಮಿಕರಿಗೆ) ಇರುವುದು ಈಗ ಸರಾಸರಿ ಕಾರ್ಮಿಕ ದರವು ರೂ. 400 / ವ್ಯಕ್ತಿ / ದಿನ ಇರುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಇದು 30% ಹೆಚ್ಚಳವನ್ನು ಸೂಚಿಸಿರುತ್ತದೆ. ಅಂತೆಯೇ, ಹಿಂದಿನ ದರಕ್ಕೆ ಹೋಲಿಸಿದರೆ ಕೃಷಿ ಕಾರ್ಮಿಕರಿಗೆ ಇದ್ದ (ಮಹಿಳಾ ಕಾರ್ಮಿಕರಿಗೆ) ರೂ.225 / ವ್ಯಕ್ತಿ / ದಿನ ಕಾರ್ಮಿಕರಿಗೆ ಇರುವುದು, ಈಗ ಸರಾಸರಿ ಕಾರ್ಮಿಕ ದರವು 30% ಹೆಚ್ಚಳವನ್ನು ಸೂಚಿಸಿರುತ್ತದೆ.

ತೀರ್ಮಾನ: ಆದಾಗ್ಯೂ, ಈ ಸುಧಾರಣೆಯು ಇತರ ಹಲವಾರು ಅಂಶಗಳ ಕಾರಣಗಳಿಂದಲೂ ಸಹಾ ಆಗಿದ್ದು, ಈ ಅನೇಕ ಗ್ರಾಮಸ್ಥರ ಆದಾಯದ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಬದಲಾವಣೆಗೆ ಕಾರಣವಾಗಿರುವ ಅಂಶಗಳಲ್ಲಿ ಈ ರಸ್ತೆಗಳು ಒಂದು ಆಗಿರುತ್ತವೆ.

11.9 ಉದ್ಯಮ ಮತ್ತು ಇತರ ಸೇವಾ ಕ್ಷೇತ್ರಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿರುವ ಆರ್ಥಿಕ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳ ಮೇಲೆ ಪರಿಣಾಮ

(ಎ) ಸೇವಾವಲಯ

ರಸ್ತೆ, ಸೇತುವೆ ಮತ್ತು ಕಾಲುವೆಗಳ ಉದ್ದಕ್ಕೂ ಸಣ್ಣ ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳು, ವ್ಯಾಪಾರ ಮತ್ತು ಸೇವಾ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲಾಗಿರುವುದನ್ನು ಗಮನಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಹೊಸ ಆರ್ಥಿಕ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳು ಅಂದರೆ ಸಣ್ಣ ಹೋಟೆಲ್‌ಗಳು, ಆಟೋ ಮೊಬೈಲ್ ಸರ್ವಿಸ್ ಘಟಕಗಳು, ಸರಬರಾಜು ಮಳಿಗೆಗಳು, ಸಣ್ಣ ಅಂಗಡಿಗಳು, ರೇಡಿಯೋ ಮತ್ತು ಟಿವಿ ರಿಪೇರಿ, ವಿದ್ಯುತ್ ಮೋಟಾರ್ ರಿಪೇರಿ, ಗತಿ, ಲಾರಿ, ಆಟೋ ಮತ್ತು ಸಾರಿಗೆ

ಸೇವೆಗಳನ್ನು ಈ ಯೋಜನಾ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಸ್ಥಳೀಯ ಜನರಿಗೆ ಉದ್ಯೋಗಾವಕಾಶಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಿರುತ್ತವೆ.

ಸಣ್ಣ ಹೋಟೆಲ್‌ಗಳು, ಆಟೋ ರಿಕ್ಷಾಗಳು, ಹೇರ್‌ಟಿಂಗ್‌ಲೂನ್, ಕಿರಾಣಿಅಂಗಡಿ, ಟೆಂಪೋಸೇವೆ ಮತ್ತು ನಿರ್ವಾಹಕರಂತಹ ಸಣ್ಣ ವ್ಯಾಪಾರದಲ್ಲಿರುವ ಗ್ರಾಮಸ್ಥರಲ್ಲಿ ಕೆಲವರು ರಸ್ತೆ, ಸೇತುವೆ ಮತ್ತು ಕಾಲುವೆಗಳಿಂದಾಗಿ ತಮ್ಮ ವ್ಯವಹಾರದಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ಗಳಿಕೆಯ ಆದಾಯದಲ್ಲಿ ಸುಧಾರಣೆಯಾಗಿರುವುದಾಗಿ ತಿಳಿಸಿರುತ್ತಾರೆ. ಈ ಯೋಜನೆಗಳ ನಂತರ ಆದಾಯ ಉತ್ಪಾದನೆಯಲ್ಲಿ 10% ರಿಂದ 15% ರಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುತ್ತದೆ.

(ಬಿ) ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳು ಮತ್ತು ಉದ್ಯೋಗ

ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ಸೇತುವೆ ಯೋಜನೆಗಳು ನಿರ್ಮಾಣದ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ನಿರ್ಮಾಣದ ನಂತರದ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಸ್ಥಳೀಯ ಜನರಿಗೆ ಉದ್ಯೋಗಾವಕಾಶಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಿರುತ್ತವೆ. ನಿರ್ಮಾಣ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ಉದ್ಯೋಗವು ಸುಮಾರು 11 ಲಕ್ಷ ಮಂದಿ ಎಂದು ಅಂದಾಜಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಮೇಲಿನವುಗಳಲ್ಲದೆ, ಹಳ್ಳಿಗಳಲ್ಲಿ ವಾಹನ ಸಂಚಾರ ಹೆಚ್ಚಾದ ಕಾರಣ ಸಾರಿಗೆ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳಿಂದಾಗಿ ಉದ್ಯೋಗ ಸೃಷ್ಟಿಯೂ ಆಗಿರುತ್ತದೆ. ಸಾರಿಗೆ ಕ್ಷೇತ್ರದಿಂದ ಸುಮಾರು 6,000 ಜನರಿಗೆ ಹೆಚ್ಚುವರಿ ಉದ್ಯೋಗ ಸೃಷ್ಟಿಯಾಗಿರುವುದಾಗಿ ಅಂದಾಜಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಅನೇಕ ಸಣ್ಣ ಪ್ರಮಾಣದ ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳನ್ನು ವಿಶೇಷವಾಗಿ ನಿರ್ಮಾಣ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿ ಉತ್ತೇಜಿಸಲು ಈ ಯೋಜನೆಗಳು ಸಮರ್ಥವಾಗಿರುತ್ತವೆ. ಸುಮಾರು 60 ಜನರಿಗೆ ಕಲ್ಲು ಪುಡಿ ಮಾಡುವ ಘಟಕಗಳು, 40 ಟಾರ್ ಮಿಕ್ಸಿಂಗ್ ಪ್ಲಾಂಟುಗಳು, 500 ಸಣ್ಣ ಪ್ರಮಾಣದ ಘಟಕಗಳು, 1000 ಸೇವಾ ಆಧಾರಿತ ಘಟಕಗಳನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಲಾಗಿರುವುದಾಗಿ ಅಂದಾಜಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಸೇವಾ ಆಧಾರಿತ ಘಟಕಗಳು, ಕೈಗಾರಿಕಾ ಘಟಕಗಳು ಮತ್ತು ಸಾರಿಗೆ ಕ್ಷೇತ್ರದಿಂದ ರಸ್ತೆಗಳು, ಸೇತುವೆಗಳು ಮತ್ತು ಕಾಲುವೆಗಳಿಂದಾಗಿ ಒಟ್ಟು ಉದ್ಯೋಗವನ್ನು 16,000 ಜನರು ಪಡೆದಿರುವುದಾಗಿ ಅಂದಾಜಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

11.10 ತುರ್ತು ಸೇವೆಗಳ ಮೇಲೆ ಯೋಜನೆಯ ಪರಿಣಾಮ

ತುರ್ತು ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸೇವೆಗಳಲ್ಲಿ ಅಗ್ನಿಶಾಮಕ ಸೇವೆ ಒಂದು ಆಗಿರುತ್ತದೆ ಅಗ್ನಿಶಾಮಕ ಅಪಘಾತಗಳು ಸಂಭವಿಸಿದಲ್ಲಿ ಹಾಜರಾಗಲು ಆಯಾ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಅಗ್ನಿಶಾಮಕ ಕೇಂದ್ರಗಳಿವೆ. ಗ್ರಾಮಸ್ಥರೊಂದಿಗಿನ ಚರ್ಚೆಯ ಸಮಯದಲ್ಲಿ, ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ಸೇತುವೆ ಸುಧಾರಣೆಯ ನಂತರ, ಅಗ್ನಿಶಾಮಕ ಸೇವೆಗಳನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಸ್ಥಳಕ್ಕೆ ತಲುಪಲು ಅವುಗಳು ಅನುವು ಮಾಡಿಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ ಎಂದು ಅವರು ತಿಳಿಸಿರುತ್ತಾರೆ. ಹೀಗಾಗಿ, ಆಸ್ತಿ ಮತ್ತು ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಆಗುವ ಹಾನಿಯನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಲು ಅಗ್ನಿಶಾಮಕ ಸೇವೆಗಳು ಸಹಾಯ ಮಾಡಿರುತ್ತವೆ. ಈ ಯೋಜನೆಗಳ ಮೊದಲು ತಾಣಗಳನ್ನು ತಲುಪಲು ಹೆಚ್ಚು ಸಮಯ ತೆಗೆದು ಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದು, ಹಾನಿಯಾಗುತ್ತಿತ್ತು ಎಂದು ತಿಳಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಇದಲ್ಲದೆ, ವಾಹನಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆ ಮತ್ತು ಚಾಲನಾ ವೆಚ್ಚವು ಬಹಳ ಮಟ್ಟಿಗೆ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿರುವುದಾಗಿ ತಿಳಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ರಸ್ತೆ ಅಪಘಾತಗಳಿಗೆ ಆಂಬ್ಯುಲೆನ್ಸ್ ಸೇವೆಗಳು ಸಹ ಪ್ರಮುಖ ತುರ್ತು ಸೇವೆಗಳಲ್ಲಿ ಒಂದಾಗಿದ್ದು, ಈ ಯೋಜನೆಗಳ ನಂತರ, ಆಂಬ್ಯುಲೆನ್ಸ್ ಅಪಘಾತದ ಸ್ಥಳವನ್ನು ತಲುಪಲು ತೆಗೆದು ಕೊಂಡ ಸಮಯ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿರುತ್ತದೆ ಎಂದು ತಿಳಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

11.11 ಆಸ್ತಿ ಸೃಷ್ಟಿಯ ಮೇಲೆ ಪರಿಣಾಮ

ಈ ರಸ್ತೆ ಯೋಜನೆಗಳು ಗ್ರಾಮಸ್ಥರಿಗೆ ಕೃಷಿ ಭೂಮಿಯನ್ನು ಖರೀದಿಸುವುದು, ಗೃಹೋಪಯೋಗಿ ವಸ್ತುಗಳನ್ನು ಖರೀದಿಸುವುದು ಇತ್ಯಾದಿಗಳ ರೂಪದಲ್ಲಿ ಆಸ್ತಿ ಸೃಷ್ಟಿಗೆ ಅನುವು ಮಾಡಿಕೊಟ್ಟಿರುತ್ತವೆ. ಆದಾಗ್ಯೂ, ಭೂಮಿಯನ್ನು ಖರೀದಿಸುವುದನ್ನು ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರಿಗೆ ಮುಖ್ಯ ಆಸ್ತಿ ಸೃಷ್ಟಿ ಎಂದು ಪರಿಗಣಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರು 1 ಎಕರೆಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ - 3 ಎಕರೆ ಮತ್ತು ಅದಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚಿನ ಶ್ರೇಣಿಯಲ್ಲಿ ಕೃಷಿ ಭೂಮಿಯನ್ನು ಖರೀದಿಸಿರುತ್ತಾರೆ. ರಸ್ತೆಗಳು, ಸೇತುವೆಗಳು ಮತ್ತು ಕಾಲುವೆಗಳ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಬರುವ ಎಲ್ಲಾ ವೃತ್ತಗಳಲ್ಲಿ 1 ಎಕರೆಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಭೂಮಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಖರೀದಿದಾರರು ಇರುವುದನ್ನು ಗಮನಿಸ ಬಹುದಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಸುಧಾರಿತ ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ಸೇತುವೆಯ ಪರಿಷ್ಕರಣೆಗಳಿಂದಾಗಿ ವಾರ್ಷಿಕ ಆದಾಯ ಸುಧಾರಿಸಿದ ಕಾರಣ ಸುಮಾರು 125 ಎಕರೆ ಭೂಮಿಯನ್ನು ಗ್ರಾಮಸ್ಥರು ಖರೀದಿಸಿದ್ದಾರೆಂದು ಅಂದಾಜಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

11.12 ಮಾನವ ದಿನಗಳ ಉಳಿತಾಯದ ಮೇಲೆ ಯೋಜನೆಗಳ ಪರಿಣಾಮ

(ಎ) ರಸ್ತೆ ಬಳಕೆದಾರರಿಗೆ ಮಾನವ ದಿನದಲ್ಲಿ ಉಳಿತಾಯ: ಸುಧಾರಿತ ರಸ್ತೆಗಳ ಕಾರಣ, ಸಮಯದ ಉಳಿತಾಯವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ವಾಹನಗಳು ಚಲಿಸ ಬಲ್ಲ ಕಾರಣ, ರಸ್ತೆ ಗುಂಡಿಗಳನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡುವುದು



ಮತ್ತು ಅವುಗಳನ್ನು ಅಗಲಗೊಳಿಸಿ ಪ್ರಯಾಣದ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಿರುತ್ತವೆ. ಇದಲ್ಲದೆ, ಸುಧಾರಿತ ರಸ್ತೆಗಳು ಅನುಷ್ಠಾನಕ್ಕೆ ಮುಂಚಿತವಾಗಿ ತೆಗೆದುಕೊಂಡ ಸಮಯಕ್ಕೆ ಹೋಲಿಸಿದರೆ ಕಡಿಮೆ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಗ್ರಾಮಸ್ಥರಿಗೆ ಒಂದು ಸ್ಥಳದಿಂದ ಮತ್ತೊಂದು ಸ್ಥಳಕ್ಕೆ ಹೋಗಲು ಅನುವು ಮಾಡಿಕೊಟ್ಟಿರುತ್ತದೆ. ಸಮೀಕ್ಷೆಯ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಸಂಗ್ರಹಿಸಿದ ಅಭಿಪ್ರಾಯದ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ದಿನಕ್ಕೆ ಒಬ್ಬ ವ್ಯಕ್ತಿಗೆ ಉಳಿಸಲಾದ ಸರಾಸರಿ ಸಮಯವನ್ನು (ನಿಮಿಷಗಳಲ್ಲಿ)

ಅಂದಾಜಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಯೋಜನೆಗಳ ಮೊದಲು ಗ್ರಾಮಸ್ಥರು ಕೃಷಿ ಕ್ಷೇತ್ರಗಳಿಗೆ / ಮಾರುಕಟ್ಟೆಗೆ ಅಥವಾ ಬೇರೆ ಯಾವುದೇ ಸ್ಥಳಗಳಿಗೆ ನಡೆದುಕೊಂಡು ಅಥವಾ ಬೈಸಿಕಲ್ ಬಳಸಿಕೊಂಡು ಹೋಗುತ್ತಿದ್ದರು ಎಂಬುದನ್ನು ಗಮನಿಸ ಬಹುದಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಸುಧಾರಿತ ರಸ್ತೆಗಳ ಕಾರಣದಿಂದಾಗಿ ಹೆಚ್ಚಿನ ಸಂಖ್ಯೆಯ ಮೋಟಾರ್ ಸೈಕಲ್‌ಗಳನ್ನು ಮತ್ತು ನಾಲ್ಕು ಚಕ್ರಗಳ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಖರೀದಿಸುವ ಪ್ರವೃತ್ತಿ ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಇದು ಕಡಿಮೆ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಮಾರುಕಟ್ಟೆ ಸ್ಥಳಗಳು ಮತ್ತು ಹತ್ತಿರದ ಪಟ್ಟಣಗಳಿಗೆ ಭೇಟಿ ನೀಡಲು ಅವರಿಗೆ ಅನುವು ಮಾಡಿ ಕೊಟ್ಟಿರುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಉಳಿಸಿದ

ಸಮಯವನ್ನು ಇತರ ಉತ್ತಮ ಉದ್ದೇಶಗಳಿಗಾಗಿ ಬಳಸಿಕೊಳ್ಳಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಸಮೀಕ್ಷೆಯ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಹೊರ ಹೊಮ್ಮಿದ ಅಭಿಪ್ರಾಯದಿಂದ ಇದು ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಬೆಂಗಳೂರು ವೃತ್ತದ ಅಡಿಯಲ್ಲಿರುವ ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ, 444 ಜನರಲ್ಲಿ 2 ವ್ಯಕ್ತಿಗಳು ಈ ರಸ್ತೆಗಳ ಹಿಂದಿನ ಪ್ರಯಾಣದ ಸಮಯ 40 ನಿಮಿಷಗಳು, 43 ರಷ್ಟು ಜನರು 50 ನಿಮಿಷಗಳು, 67 ರಷ್ಟು ವ್ಯಕ್ತಿಗಳು 60 ನಿಮಿಷಗಳು, 92 ರಷ್ಟು ವ್ಯಕ್ತಿಗಳು 70 ನಿಮಿಷಗಳು, 110 ರಷ್ಟು ಜನರು 80 ನಿಮಿಷಗಳು, 121 ರಷ್ಟು ಜನರು 90 ನಿಮಿಷಗಳು ಆಗಿರುವುದಾಗಿ ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಪಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಮತ್ತು 9 ವ್ಯಕ್ತಿಗಳು ಈ ಕುರಿತು ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯಿಸಲಿಲ್ಲ. ದೂರವನ್ನು ಅವಲಂಬಿಸಿ 15 ರಿಂದ 35 ನಿಮಿಷಗಳ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಗಳ ನಂತರ ಪ್ರಯಾಣದ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟಾರೆ ಕಡಿತೆ ಮತ್ತು ಉಳಿತಾಯವಾಗಿರುವುದಾಗಿ ಅವರು ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಪಟ್ಟಿರುತ್ತಾರೆ. ಅಂತೆಯೇ, 8 ವ್ಯತ್ಯಾಸಗಳ ರಸ್ತೆ ಬಳಕೆದಾರರಿಗೆ ಒಟ್ಟು ಉಳಿತಾಯ ಸಮಯವನ್ನು ಅಂದಾಜು ಮಾಡಲಾಗಿದ್ದು ಇದನ್ನು ಕೋಷ್ಟಕ - 11.12.1 ರಲ್ಲಿ ಪ್ರಸ್ತುತ ಪಡಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ - 11.12.1: ರಸ್ತೆಗಳ ನಂತರ ಗ್ರಾಮಸ್ಥರಿಗೆ ಮಾನವ ದಿನ ಉಳಿತಾಯ (8 ವೃತ್ತಗಳಲ್ಲಿ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆ)

ಕ್ರ. ಸಂ.	ವೃತ್ತದ ಹೆಸರು	ರಸ್ತೆಗಿಂತ ಮೊದಲು ತೆಗೆದುಕೊಂಡ ಸಮಯ						ರಸ್ತೆಯ ನಂತರ ತೆಗೆದುಕೊಂಡ ಸಮಯ							
		40 ನಿಮಿಷ	50 ನಿಮಿಷ	60 ನಿಮಿಷ	70 ನಿಮಿಷ	80 ನಿಮಿಷ	90 ನಿಮಿಷ	ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆ ನೀಡದವರು	8 ನಿಮಿಷ	12 ನಿಮಿಷ	15 ನಿಮಿಷ	20 ನಿಮಿಷ	22 ನಿಮಿಷ	25 ನಿಮಿಷ	ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆ ನೀಡದವರು
		40	50	60	70	80	90		25	32	40	45	50	55	
		ಸಮಯ ಉಳಿತಾಯ (ನಿಮಿಷಗಳು)							15	18	20	25	30	35	
1	ಬೆಂಗಳೂರು	2	43	67	92	110	121	9	2	43	67	92	110	121	9
		ಸಮಯ ಉಳಿತಾಯ (ನಿಮಿಷಗಳು)							30	645	1005	1380	1650	1815	0
2	ಮೈಸೂರು	2	46	56	72	84	115	11	2	46	56	72	84	115	11
		ಸಮಯ ಉಳಿತಾಯ (ನಿಮಿಷಗಳು)							30	690	840	1080	1260	1725	165
3	ದಾವಣಗೆರೆ	8	16	23	47	67	81	18	8	16	23	47	67	81	18
		ಸಮಯ ಉಳಿತಾಯ (ನಿಮಿಷಗಳು)							120	240	345	705	1005	1215	270
4	ಮಂಗಳೂರು	0	13	16	31	50	58	12	0	13	16	31	50	58	12
		ಸಮಯ ಉಳಿತಾಯ (ನಿಮಿಷಗಳು)							0	195	240	465	750	870	180
5	ಧಾರವಾಡ	2	20	34	55	93	113	13	2	20	34	55	93	113	13
		ಸಮಯ ಉಳಿತಾಯ (ನಿಮಿಷಗಳು)							30	300	510	825	1395	1695	195
6	ಬೆಳಗಾವಿ	5	37	72	103	148	159	31	5	37	72	103	148	159	31
		ಸಮಯ ಉಳಿತಾಯ (ನಿಮಿಷಗಳು)							75	555	1080	1545	2220	2385	465
7	ಕಲಬುರಗಿ	0	22	25	30	58	37	8	0	22	25	30	58	37	8
		ಸಮಯ ಉಳಿತಾಯ (ನಿಮಿಷಗಳು)							0	330	375	450	870	555	120
8	ಬಳ್ಳಾರಿ	0	13	16	35	59	72	15	0	13	16	35	59	72	15
	ಒಟ್ಟು	19	210	309	465	669	756	117	0	195	240	525	885	1080	225

ಮೂಲ: ಸಂಗ್ರಹಿಸಿದ ಕ್ಷೇತ್ರ ದತ್ತಾಂಶವನ್ನು ಆಧರಿಸಿ ಕರ್ನಾಟಕ ತಾಂತ್ರಿಕ ಸಲಹಾ ಸೇವೆಗಳ ಸಂಸ್ಥೆಯವರಿಂದ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆ

ಮೇಲಿನದನ್ನು ಆಧರಿಸಿ, ಸರಾಸರಿ ಮನುಷ್ಯ ದಿನದ ಉಳಿತಾಯ / ವ್ಯಕ್ತಿ / ವಾರ್ಷಿಕ (ಒಟ್ಟು 8 ವೃತ್ತಗಳು) ಅಂದಾಜು ಮಾಡಬಹುದಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಅಂತೆಯೇ, ಕೋಷ್ಟಕ - 11.12.2 ರಲ್ಲಿ ನೀಡಲಾದ ಲೆಕ್ಕಾಚಾರಗಳ ಪ್ರಕಾರ ಮಿತವ್ಯಯದ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಸರಾಸರಿ ಮನುಷ್ಯ ದಿನದ ಉಳಿತಾಯ / ವ್ಯಕ್ತಿ / ವರ್ಷವನ್ನು 3.78 ದಿನಗಳು ಎಂದು ಅಂದಾಜಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ - 11.12.2: ಸರಾಸರಿ ಮಾನವ ದಿನ ಉಳಿತಾಯ / ವ್ಯಕ್ತಿ / ವಾರ್ಷಿಕ (ರಸ್ತೆಗಳು)

ಕ್ರ.ಸಂ.	ವೃತ್ತದ ಹೆಸರು	ಸಂಪರ್ಕಿಸಿದ ಒಟ್ಟು ವ್ಯಕ್ತಿಗಳು	ಸರಾಸರಿ ಸಮಯದ ಉಳಿತಾಯ / ವ್ಯಕ್ತಿ / ದಿನ (ನಿಮಿಷಗಳು)	ಒಟ್ಟು ಸಮಯದ ಉಳಿತಾಯ / ದಿನ (ನಿಮಿಷಗಳು)	ಒಟ್ಟು ಸಮಯದ ಉಳಿತಾಯ / ದಿನ (ಗಂಟೆಗಳು)	ಒಟ್ಟು ಸಮಯದ ಉಳಿತಾಯ / ವರ್ಷ (ಗಂಟೆಗಳು)	ಒಟ್ಟು ಸಮಯದ ಉಳಿತಾಯ / ವ್ಯಕ್ತಿ (ವರ್ಷಗಳು)	ಒಟ್ಟು ಸಮಯದ ಉಳಿತಾಯ / ವ್ಯಕ್ತಿ/ವರ್ಷ (ದಿನಗಳು)	ಒಟ್ಟು ಸಮಯದ ಉಳಿತಾಯ / ಮಾದರಿ ಗಾತ್ರ/ವರ್ಷ (ದಿನಗಳು)
1	ಬೆಂಗಳೂರು	444	14.70	6525	109	39694	89	3.73	1653.91
2	ಮೈಸೂರು	386	15.00	5790	97	35223	91	3.80	1467.60
3	ದಾವಣಗೆರೆ	260	15.00	3900	65	23725	91	3.80	988.54
4	ಮಂಗಳೂರು	180	15.00	2700	45	16425	91	3.80	684.38
5	ಧಾರವಾಡ	330	15.00	4950	83	30113	91	3.80	1254.69
6	ಬೆಳಗಾವಿ	555	15.00	8325	139	50644	91	3.80	2110.16
7	ಕಲಬುರಗಿ	180	15.00	2700	45	16425	91	3.80	684.38
8	ಬಳ್ಳಾರಿ	210	15.00	3150	53	19163	91	3.80	798.44
	ಒಟ್ಟು 8 ವೃತ್ತಗಳಿಗೆ	2545	14.90				726	3.78	9642.08
		ಸಂಯೋಜಿತ 8 ವೃತ್ತಗಳಲ್ಲಿ ಮತ್ತು 8 ಗಂಟೆಗಳ ಶಿಫ್ಟ್ (ದಿನಗಳು) (9642/2545 = 3.78 ದಿನಗಳು) ಸಮಯ / ವ್ಯಕ್ತಿ / ವಾರ್ಷಿಕ ಸರಾಸರಿ ಉಳಿತಾಯ						3.78 ಜಚ್ಛಿದಿನಗಳು	

ಮೂಲ: ಸಂಗ್ರಹಿಸಿದ ಕ್ಷೇತ್ರ ದತ್ತಾಂಶವನ್ನು ಆಧರಿಸಿ ಕರ್ನಾಟಕ ತಾಂತ್ರಿಕ ಸಲಹಾ ಸೇವೆಗಳ ಸಂಸ್ಥೆಯವರಿಂದ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆ

(ಬಿ) ಸೇತುವೆ ಬಳಕೆದಾರರಿಗಾಗಿ ಮಾನವ ದಿನ ಉಳಿತಾಯ

ರಸ್ತೆ ಬಳಕೆದಾರರಂತೆಯೇ ಸೇತುವೆಗಳ ಬಳಕೆದಾರರಿಗೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಉಳಿತಾಯ ದೊರೆಯುತ್ತದೆ. ಸೇತುವೆ ಬಳಕೆದಾರರಿಗೆ ಸಮಯ ಉಳಿತಾಯವು ಒಂದು ಸ್ಥಳದಿಂದ ಮತ್ತೊಂದು ಸ್ಥಳಕ್ಕೆ ಬದಲಾಗುತ್ತದೆ. ಉದಾಹರಣೆಗೆ ಉಡುಪಿ ಮತ್ತು ಕೊಡಗು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸಲಾದ ಸೇತುವೆಗಳನ್ನು (4 ಸಂಖ್ಯೆ) ಈ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಹರಿಯುವ ನೈಸರ್ಗಿಕ ನದಿಗಳಲ್ಲಿ ಹೊಸದಾಗಿ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಈ ಮೊದಲು, ಬೇರೆ ಸ್ಥಳಕ್ಕೆ ಗ್ರಾಮಸ್ಥರು ಎಲ್ಲಿಗೆ ಹೋಗ ಬೇಕೆಂದರೂ ತಲುಪಲು 5 - 6 ಕಿ.ಮೀ ದೂರ ಪ್ರಯಾಣಿಸುತ್ತಿದ್ದರು. ಈ ಪ್ರದೇಶದ ಫಲಾನುಭವಿಗಳಿಗೆ ಈಗಿನ ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣದ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ದೂರದಲ್ಲಿ



ಉಳಿತಾಯವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಅಂತೆಯೇ, ಮಾದರಿ ಫಲಾನುಭವಿಗಳಿಗೆ ಉಳಿಸಿದ ಸಮಯವನ್ನು ಮಾನವ ದಿನ ಉಳಿತಾಯದ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಅಂದಾಜಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಉತ್ತರ ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸಲಾದ ಸೇತುವೆಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ, ಅಂದರೆ, ಧಾರವಾಡ, ಕೊಪ್ಪಳ ಮತ್ತು ಕಲಬುರಗಿಗಳಲ್ಲಿ ಸೇತುವೆಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸುವ ಮೊದಲು ಸಣ್ಣ ಸೇತುವೆಗಳು / ಒಡ್ಡು ದಾರಿಗಳು ಒಂದೇ ಪಥದ ಅಗಲವನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು, ಶಿಥಿಲಾವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿದ್ದವು. ಆ ಸಮಯದಲ್ಲಿ, ಸೇತುವೆಗಳು ತುಂಬಾ ಕಿರಿದಾದ ಮತ್ತು ಏಕ ಪಥದ ಅಗಲವಾಗಿದ್ದರಿಂದ ಪ್ರಯಾಣವು ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಬಹಳ ಕಷ್ಟ ಕರವಾಗಿತ್ತು. ರೈತರು, ಶಾಲೆಗೆ ಹೋಗುವ ಮಕ್ಕಳು ಸೇರಿದಂತೆ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ವಿಳಂಬವನ್ನು ಮತ್ತಷ್ಟು ತೀವ್ರಗೊಳಿಸಿದ ಟ್ರಾಫಿ ಜಾಮ್ ಬಹು ಸಂಖ್ಯೆಗಳಲ್ಲಿತ್ತು. ಪ್ರಸ್ತುತ, ಆರ್‌ಸಿಸಿ ಫೂಟಿಂಗ್‌ಗಳು, ಕಾಲಮ್‌ಗಳು ಮತ್ತು ಚಪ್ಪಡಿಗಳನ್ನು ಬಳಸುವ ಆಧುನಿಕ ಮತ್ತು ದೊಡ್ಡ ಗಾತ್ರದ ಸೇತುವೆಗಳನ್ನು ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಬಳಕೆಗಾಗಿ ಅದೇ ಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಈ 12 ಪ್ರಕರಣಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣದ ದೂರದಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ಕಡಿತವಿಲ್ಲದಿದ್ದರೂ ಸುಧಾರಿತ ಸೇತುವೆಯ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಗಳಿಂದ ಗ್ರಾಮಸ್ಥರಿಗೆ ಪ್ರಯಾಣದ ಸಮಯವನ್ನು ಉಳಿಸಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ಅಂತೆಯೇ, ಪ್ರತಿ ಸೇತುವೆಗೆ ಉಳಿಸಿದ ಸರಾಸರಿ ಸಮಯವನ್ನು ಲೆಕ್ಕ ಹಾಕಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಇದಲ್ಲದೆ, ಪ್ರತಿ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಬರುವ ಸೇತುವೆಗಳಿಗೆ ಸರಾಸರಿ ಸಮಯವನ್ನು ಸಹ ಲೆಕ್ಕ ಹಾಕಲಾಗಿರುತ್ತದೆ, ಇದು ಉಡುಪಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಅತಿ ಹೆಚ್ಚು 3.92 ದಿನಗಳು / ವ್ಯಕ್ತಿ / ವರ್ಷ ಮತ್ತು ಕೊಪ್ಪಳ ಮತ್ತು ಕಲಬುರಗಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ 3.30 ದಿನಗಳು / ವ್ಯಕ್ತಿ / ವರ್ಷಕ್ಕೆ ಅತ್ಯಂತ ಕಡಿಮೆ ಇರುತ್ತದೆ. ಇದಲ್ಲದೆ, ಸಂಯೋಜಿತ 4 ವೃತ್ತಗಳು ಸರಾಸರಿ ಮನುಷ್ಯ ದಿನ ಉಳಿತಾಯ / ಸೇತುವೆಯನ್ನು 3.56 ಮಾನವ ದಿನಗಳು / ವಾರ್ಷಿಕ / ವ್ಯಕ್ತಿಗೆ ಲೆಕ್ಕ ಹಾಕಲಾಗಿರುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ವಿವರಗಳನ್ನು ಕೋಷ್ಟಕ - 11.12.3 ರಲ್ಲಿ ನೀಡಲಾಗಿರುತ್ತದೆ (ವಿವರವಾದ ವಿವರಣೆಗಳನ್ನು ಹೇಳಿಕೆಗಳಲ್ಲಿ ನೀಡಲಾಗಿದೆ - 11.12.1 ರಿಂದ 11.12.5).

ಕೋಷ್ಟಕ - 11.12.3: ಸೇತುವೆಗಳ ಬಳಕೆದಾರರಿಗೆ ಸರಾಸರಿ ಮಾನವ ದಿನದ ಉಳಿತಾಯದ ಲೆಕ್ಕಾಚಾರ

ಕ್ರ. ಸಂ.	ಕಾಲಸೇತುವೆಯ ಹೆಸರು	ಮಂಗಳೂರು ವೃತ್ತ		ಧಾರವಾಡ ವೃತ್ತ	ಬಳ್ಳಾರಿ ವೃತ್ತ	ಕಲಬುರಗಿ ವೃತ್ತ	ಒಟ್ಟು 4 ವೃತ್ತಗಳು
		ಉಡುಪಿ (2 ಸೇತುವೆಗಳು)	ಕೊಡಗು (2 ಸೇತುವೆಗಳು)	ಧಾರವಾಡ (5 ಕಾಲು ಸೇತುವೆಗಳು)	ಕೊಪ್ಪಳ (6 ಸೇತುವೆಗಳು)	ಕಲಬುರಗಿ (1 ಸೇತುವೆ)	
1	ಸೇವೆ ಸಲ್ಲಿಸಿದ ಗ್ರಾಮಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ	2	2	5	6	1	16
2	ಗ್ರಾಮದಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ಕುಟುಂಬಗಳು	299	127	852	1211	195	2684
3	ಒಟ್ಟು ಪ್ರಭಾವಿತ ಜನಸಂಖ್ಯೆ (ಸಂಖ್ಯೆ)	1495	635	4260	6053	975	13418
4	ಸೇತುವೆ/ದಿನವನ್ನು ಬಳಸುವ ಒಟ್ಟು ಸಂಖ್ಯೆ	748	318	2130	3027	488	6709
4	ಸೇತುವೆ / ದಿನ (ದಿನಗಳು) ಬಳಸುವ ಒಟ್ಟು ವ್ಯಕ್ತಿಗಳು ಒಟ್ಟು ಸಮಯ ಉಳಿತಾಯ / ವಾರ್ಷಿಕ	2927	1207	8167	9973	1606	23881
5	ಸೇತುವೆ/ದಿನ (ದಿನಗಳು) ಬಳಸುವ ಒಟ್ಟು ವ್ಯಕ್ತಿಗಳು ಸರಾಸರಿ ಸಮಯಉಳಿತಾಯ/ವಾರ್ಷಿಕ	3.92	3.80	3.83	3.30	3.30	3.56
6	ಸಂಯೋಜಿತ 4 ವಲಯಗಳಿಗೆ (ದಿನಗಳು) ಸರಾಸರಿ ಸಮಯ ಉಳಿತಾಯ / ವ್ಯಕ್ತಿ / ವರ್ಷ	3.56					

(ಸಿ) ಕಾಲು ಸೇತುವೆ ಬಳಕೆದಾರರಿಗೆ ಮಾನವ ದಿನ ಉಳಿತಾಯ

ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ಸೇತುವೆ ಬಳಕೆದಾರರಂತೆಯೇ ಕಾಲು ಸೇತುವೆಗಳ ಬಳಕೆದಾರರಿಗೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಉಳಿತಾಯ ದೊರೆತಿರುತ್ತದೆ. ಆರಂಭಿಕ ದಿನಗಳಲ್ಲಿ ಗ್ರಾಮಸ್ಥರು ಕೃಷಿ ಹೊಲಗಳಿಗೆ ಅಥವಾ ಇತರ ಹಳ್ಳಿಗಳಿಗೆ ಮರದ ಕಂಬಗಳು ಅಥವಾ ಎಂ ಎಸ್ ಹ್ಯಾಂಗಿಂಗ್ಸ್ ಗಳನ್ನು ಬಳಸಿ ನಿರ್ಮಿಸಲಾದ ತಾತ್ಕಾಲಿಕ ರಚನೆಗಳನ್ನು ಬಳಸಿ ಭೇಟಿ ನೀಡುತ್ತಿದ್ದರು. ಪ್ರವಾಹದ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಗ್ರಾಮಸ್ಥರಿಗೆ ಮತ್ತು ಶಾಲೆಗೆ ಹೋಗುವ ಮಕ್ಕಳಿಗೆ ಈ ತಾತ್ಕಾಲಿಕ ಸೇತುವೆಗಳ ಮೂಲಕ ಹಾದುಹೋಗುವುದು ತುಂಬಾ ಕಷ್ಟಕರವಾಗಿತ್ತು. ತುರ್ತು ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ ಅವರು ತೀವ್ರವಾಗಿ ಅನಾರೋಗ್ಯ ಪೀಡಿತ ರೋಗಿಗಳನ್ನು ಹತ್ತಿರದ ನಗರ ಕೇಂದ್ರಗಳಲ್ಲಿನ ಆಸ್ಪತ್ರೆಗಳಿಗೆ ಸ್ಥಳಾಂತರಿಸುವುದು ಬಹಳ ಕಷ್ಟಕರವಾಗಿತ್ತು.



ಪ್ರಸ್ತುತ, ಆರ್‌ಸಿಸಿ ಅಬ್ಜುಟ್‌ಮೆಂಟ್‌ಗಳು ಮತ್ತು ಚಪ್ಪಡಿಗಳನ್ನು ಬಳಸಿ ಕಾಲುಸೇತುವೆಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.



ಸಾಗಿಸಲು ಅಗತ್ಯ ವಿರುವ ಸಂಭವನೀಯ ಲೋಡ್‌ನ್ನು ಪರಿಗಣಿಸಿ ಮತ್ತು ಸಾಕಷ್ಟು ಸುರಕ್ಷಿತ ಲೋಡ್ ಬೇರಿಂಗ್ ಸಾಮರ್ಥ್ಯಗಳೊಂದಿಗೆ ಅವುಗಳನ್ನು ವಿನ್ಯಾಸಗೊಳಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ವಿಶೇಷವಾಗಿ ಉಡುಪಿ ಮತ್ತು ಹಾಸನ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸಲಾದ ಕಾಲುಸೇತುವೆಗಳು 4 ರಿಂದ 5 ಅಡಿಗಳಷ್ಟು ಚಪ್ಪಡಿ ಅಗಲವನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು, ದ್ವಿಚಕ್ರ ವಾಹನಗಳ ಮತ್ತು ಪಾದಚಾರಿಗಳಿಗೆ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಅನುಕೂಲವಾಗಿರುತ್ತದೆ, ಆದರೆ ಕೊಡಗು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸಲಾದ ಬಹುತೇಕ ಎಲ್ಲಾ ಕಾಲುಸೇತುವೆಗಳು ಚಪ್ಪಡಿ

ಅಗಲವನ್ನು 12 ಅಡಿಗಳಿಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ಹೊಂದಿದ್ದು, ನಾಲ್ಕು ಚಕ್ರಗಳ ವಾಹನಗಳು, ದ್ವಿಚಕ್ರ ವಾಹನಗಳು ಮತ್ತು ಪಾದಚಾರಿಗಳು ಚಲಿಸಲು ಅನುಕೂಲವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಒಟ್ಟಾರೆ ಪ್ರಯಾಣದ ದೂರ ಕಡಿಮೆಯಾದ ಕಾರಣ ಗ್ರಾಮಸ್ಥರ ಹೆಚ್ಚಿನ ಸಮಯವನ್ನು ಉಳಿಸಲು ಉಪಯುಕ್ತವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಅಂತೆಯೇ, 44 ಅಡಿ ಸೇತುವೆಗಳ ಅಡಿಯಲ್ಲಿರುವ ಪರಿಣಾಮ ಹೊಂದಿರುವ ಫಲಾನುಭವಿಗಳಿಗೆ ಉಳಿಸಲಾದ ಸಮಯವನ್ನು ಅಂದಾಜು ಮಾಡಲಾಗಿರುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಕೋಷ್ಟಕ 11.12.4 ರಲ್ಲಿ ನೀಡಲಾಗಿರುತ್ತದೆ – ಲೆಕ್ಕಾಚಾರದ ವಿವರಗಳನ್ನು 11.12.6 ವಿವರಣಾ ಪಟ್ಟಿಯಲ್ಲಿ ಉಡುಪಿ ಜಿಲ್ಲೆಗೆ



(9 ಅಡಿ ಸೇತುವೆಗಳು), 11.12.7 ವಿವರಣಾ ಪಟ್ಟಿಯಲ್ಲಿ ಹಾಸನ ಜಿಲ್ಲೆಗೆ (16 ಅಡಿ ಸೇತುವೆಗಳು) ಮತ್ತು 11.12.8 ವಿವರಣಾ ಪಟ್ಟಿಯಲ್ಲಿ ಕೊಡಗು ಜಿಲ್ಲೆಗೆ (19 ಅಡಿ ಸೇತುವೆಗಳು) ಮತ್ತು 11.12.9 ವಿವರಣಾ ಪಟ್ಟಿಯಲ್ಲಿ 2 ವೃತ್ತಗಳ ವಿವರಗಳನ್ನು ಕ್ರೋಡೀಕರಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ - 11.12.4: ಕಾಲುಸೇತುವೆಗಳ ಬಳಕೆದಾರರಿಗೆ ಸರಾಸರಿ ಮಾನವ ದಿನದ ಉಳಿತಾಯದ ಲೆಕ್ಕಾಚಾರ

ಕ್ರ. ಸಂ	ವಿವರಗಳು	ಮೈಸೂರು ವೃತ್ತ		
		ಹಾಸನ (16 ಕಾಲುಸೇತುವೆ)	ಉಡುಪಿ (9 ಕಾಲುಸೇತುವೆ)	ಕೊಡಗು (19 ಕಾಲುಸೇತುವೆ)
1	ಸೇವೆ ಸಲ್ಲಿಸಿದ ಗ್ರಾಮಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ	9	19	16
2	ಗ್ರಾಮದಲ್ಲಿನ ಒಟ್ಟು ಕುಟುಂಬಗಳು	684	2274	1599
3	ಒಟ್ಟು ಪರಿಣಾಮಕೋಳಗಾದ ಜನಸಂಖ್ಯೆ	3375	11465	7945
4	ಸೇತುವೆ / ದಿನವನ್ನು ಬಳಸುತ್ತಿರುವ ಒಟ್ಟು ವ್ಯಕ್ತಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ	1688	5733	3973
5	ಸೇತುವೆ / ದಿನ (ದಿನಗಳು) ಬಳಸುವ ಒಟ್ಟು ವ್ಯಕ್ತಿಗಳಿಗೆ ಒಟ್ಟು ಸಮಯದ ಉಳಿತಾಯ / ವಾರ್ಷಿಕ	15250	46002	33658
6	ಸರಾಸರಿ ಸಮಯದ ಉಳಿತಾಯ / ವ್ಯಕ್ತಿ / ವರ್ಷ (ದಿನಗಳು)	9.04	8.02	8.47
7	ಸರಾಸರಿ ಸಮಯ ಉಳಿತಾಯ / ವ್ಯಕ್ತಿ / ವರ್ಷ (ದಿನಗಳು) - ಸಂಯೋಜಿತ 2 ವೃತ್ತಗಳು	8.51		

ಮೂಲ: ಸಂಗ್ರಹಿಸಿದ ಕ್ಷೇತ್ರ ದತ್ತಾಂಶವನ್ನು ಆಧರಿಸಿ ಕರ್ನಾಟಕ ತಾಂತ್ರಿಕ ಸಲಹಾ ಸೇವೆಗಳ ಸಂಸ್ಥೆಯವರಿಂದ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆ.

(ಡಿ) ರಸ್ತೆ, ಸೇತುವೆ ಮತ್ತು ಕಾಲುಸೇತುವೆ ಬಳಕೆದಾರರಿಗೆ ಸರಾಸರಿ ಮಾನವ ದಿನದ ಉಳಿತಾಯ / ವ್ಯಕ್ತಿ / ವಾರ್ಷಿಕ ಸಾರಾಂಶವನ್ನು ಕೋಷ್ಟಕ 11.12.5 ರಲ್ಲಿ ಸಂಕ್ಷೇಪಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಒದಗಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ 11.12.5 ರಸ್ತೆ, ಸೇತುವೆ ಮತ್ತು ಕಾಲುಸೇತುವೆ ಬಳಕೆದಾರರಿಗೆ ಸರಾಸರಿ ಮಾನವ ದಿನದ ಉಳಿತಾಯ / ವ್ಯಕ್ತಿ / ವಾರ್ಷಿಕ ಸಾರಾಂಶ

ಕ್ರ.ಸಂ	ವಿವರಗಳು	ಕಾಮಗಾರಿಗಳ ಹೆಸರು		
		ರಸ್ತೆಗಳು	ಸೇತುವೆಗಳು	ಕಾಲು ಸೇತುವೆಗಳು
1	ಒಟ್ಟು ಕಾಮಗಾರಿಗಳು (ಸಂಖ್ಯೆ)	158	16	44
2	ಸರಾಸರಿ ಸಮಯ ಉಳಿತಾಯ / ವ್ಯಕ್ತಿ / ವರ್ಷ (ದಿನಗಳು)	3.78	3.56	8.51

ಮೂಲ: ಸಂಗ್ರಹಿಸಿದ ಕ್ಷೇತ್ರ ದತ್ತಾಂಶವನ್ನು ಆಧರಿಸಿ ಕರ್ನಾಟಕ ತಾಂತ್ರಿಕ ಸಲಹಾ ಸೇವೆಗಳ ಸಂಸ್ಥೆಯವರಿಂದ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆ

11.13 ಯೋಜನೆಗಳ ಆರ್ಥಿಕ ಪರಿಣಾಮ

ಯೋಜನೆಗಳ ಆರ್ಥಿಕ ಪರಿಣಾಮವು ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ವಾಹನ ನಿರ್ವಹಣಾ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿನ ಕಡಿತದಿಂದಾಗಿ ಉಂಟಾಗಿರುತ್ತದೆ. ವಾಹನಗಳ ನಿರ್ವಹಣಾ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿನ ಇಳಿಕೆಯಿಂದಾಗಿ ಆರ್ಥಿಕ ಪರಿಣಾಮವು ರಸ್ತೆಗಳು, ಸೇತುವೆಗಳು, ಕಾಲುಸೇತುವೆಗಳು ಮತ್ತು ಎತ್ತಿನ ಬಂಡಿಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿರುವ ಸಾರಿಗೆ ಕ್ಷೇತ್ರಕ್ಕೆ ಒಟ್ಟು ಉಳಿತಾಯವು = ರೂ.116.65 ಕೋಟಿ + 0.49 ಕೋಟಿ = ರೂ.117.14 ಕೋಟಿಗಳಾಗಿರುತ್ತದೆ

11.14 ಪ್ರಯೋಜನಗಳ ವೆಚ್ಚ ಅನುಪಾತ ಮತ್ತು ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಆಂತರಿಕ ಲಾಭದ ದರ

ರೂ.117.14 ಕೋಟಿಯನ್ನು ಆದಾಯ / ವಾರ್ಷಿಕ ಎಂದು ಪರಿಗಣಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಇಡೀ ಯೋಜನೆಗೆ ಪ್ರಯೋಜನಗಳ ವೆಚ್ಚ ಅನುಪಾತವನ್ನು ಕಂಡು ಹಿಡಿಯಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಮಾದರಿ 158 ರಸ್ತೆಗಳು, 16 ಸೇತುವೆಗಳು ಮತ್ತು 44 ಕಾಲುಸೇತುವೆಗಳ ಅನುಷ್ಠಾನಕ್ಕೆ ಯೋಜನೆಯ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ರೂ.81.21 ಕೋಟಿ ಎಂದು ಪರಿಗಣಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಮೇಲಿನ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ, ಪ್ರಯೋಜನಗಳ ವೆಚ್ಚ ಅನುಪಾತವು 1.06:1 ಕ್ಕೆ ಪರಿಗಣಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ವಿವರಗಳನ್ನು ಕೋಷ್ಟಕ 11.14.1. ರಲ್ಲಿ ನೀಡಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ - 11.14.1: ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಲಾಭ ವೆಚ್ಚ ಅನುಪಾತ ಮತ್ತು ಆಂತರಿಕ ಲಾಭದ ದರ

(ರೂ. ಲಕ್ಷಗಳಲ್ಲಿ)

ವರ್ಷ	ನಗದು ಹೊರಹರಿವು	ನಗದು ಒಳಹರಿವು	ನಿವ್ವಳ ನಗದು ಒಳಹರಿವು	ರಿಯಾಯಿತಿ ಅಂಶ 18%	ಹೊರಹರಿವು	ಒಳಹರಿವಿನ ಎನ್‌ಪಿ
ಪಿಬಿಪಿ	27.07	-	(27.07)		27.07	-
1	27.07	-	(27.07)	1.0000	22.94	-27.07
2	27.07	39.05	11.98	0.8475	19.44	10.15
3	31.24	78.09	46.86	0.7182	19.01	33.65
4	46.86	117.14	70.28	0.6086	24.17	42.78
5	46.86	117.14	70.28	0.5158	20.48	36.25
6	46.86	117.14	70.28	0.4371	17.36	30.72
7	46.86	117.14	70.28	0.3704	14.71	26.04
8	46.86	117.14	70.28	0.3139	-	22.06
ಒಟ್ಟು	346.73	-	356.11	4.81	165.18	174.58
	81.21	ಆಂತರಿಕಲಾಭದ ದರ	58.07%		ಬಿಸಿಅನುಪಾತ	1.06

ಮೂಲ: ಕರ್ನಾಟಕ ತಾಂತ್ರಿಕ ಸಲಹಾ ಸೇವೆಗಳ ಸಂಸ್ಥೆಯವರಿಂದ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆ

11.15 ಕಾಮಗಾರಿಗಳ ಪ್ರಭಾವದ ಘೋಷ್ವಾರೆ

ಗಮನಿಸಿದ ಕಾಮಗಾರಿಗಳ ಪ್ರಭಾವದ ಘೋಷ್ವಾರೆಯನ್ನು ಕೋಷ್ಟಕ - 11.15.1 ರಲ್ಲಿ ಪಟ್ಟಿ ಮಾಡಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ 11.15.1: ಈ ಹಿಂದೆ ಕೈಗೊಂಡ ಅಧ್ಯಯನಗಳಲ್ಲಿ ವಿಕಸನಗೊಂಡ ಫಲಿತಾಂಶಗಳ ಜೊತೆಗೆ ಯೋಜನಾ ಸಾಧನೆಗಳ / ಫಲಿತಾಂಶಗಳೊಂದಿಗೆ ಹೋಲಿಕೆ

ಕ್ರ. ಸಂ.	ಪ್ರಮುಖ ಕ್ಷೇತ್ರಗಳು	ವಿನ್ಯಾಸ ನಿಯತಾಂಕಗಳು	ಪ್ರಸ್ತುತ ಅಧ್ಯಯನದ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಫಲಿತಾಂಶಗಳು	ಈ ಹಿಂದೆ ಕೈಗೊಂಡ ಅಧ್ಯಯನಗಳ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಫಲಿತಾಂಶಗಳು	
			ಪರಿಣಾಮ / ಯೋಜನೆಯ ಸಾಧನೆಗಳು	ಹಿಂದಿನ ಫಲಿತಾಂಶಗಳು	ಈ ಹಿಂದೆ ಕೈಗೊಂಡ ಅಧ್ಯಯನದ ಹೆಸರು
1.	ಕೃಷಿ ಮತ್ತು ಸಂಬಂಧಿತ ಕ್ಷೇತ್ರ	ಕೃಷಿ ಉತ್ಪಾದನೆಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳ	9% ರಿಂದ 10%	10% ರಿಂದ 12%	ಬಿನ್ನಾಂಗ್, ಖಾಂಡ್ಕ ಮತ್ತು ರೋಸೆನ್ವಿಂಗ್, 1993, ಲೆವಿ, 1996 ರ ಒಂದು ಅಧ್ಯಯನ. ಸ್ಪಿಫೆಲ್ ಮತ್ತು ಮಿಂಟೆನ್ ಅವರಿಂದ ಅಧ್ಯಯನ, 2008. ಆಲನ್ ಮತ್ತು ರಾವಲಿಯನ್ ಅವರ ಅಧ್ಯಯನ (2002)
		ಬೆಳೆ ಮಾದರಿಯಲ್ಲಿ ಬದಲಾವಣೆ	ಅಧಿಕ ಇಳುವರಿ ನೀಡುವ ಹೂವುಗಳು ಮತ್ತು ಹಣ್ಣುಗಳಂತಹ ಬೆಳೆಗಳಿಗೆ ಬದಲಾವಣೆ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ	ಲಭ್ಯವಿಲ್ಲ	
		ಮಾರುಕಟ್ಟೆ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಗೆ ಗ್ರಾಮಸ್ಥರ ಭೇಟಿ ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿರುವುದು	40% ರಿಂದ 50%	ಲಭ್ಯವಿಲ್ಲ	
		ಸಕ್ಕರೆ ಚೇತರಕೆಯ ಶೇಕಡಾವಾರು ಹೆಚ್ಚಳ 0.4% ರಿಂದ 0.5%	0.4% ರಿಂದ 0.5%	ಲಭ್ಯವಿಲ್ಲ	
2.	ಪಶು ಸಂಗೋಪನಾ ಕ್ಷೇತ್ರ	ಬಂಜಿತನ ಶಿಬಿರಗಳನ್ನು ಆಯೋಜಿಸುವಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳ	20% ರಿಂದ 25%	ಲಭ್ಯವಿಲ್ಲ	ಸ್ಪಿಫೆಲ್ ಮತ್ತು ಮಿಂಟೆನ್ 2008 ರ ಅಧ್ಯಯನ.
		ಹಾಲು ಉತ್ಪಾದನೆಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳ	10% ರಿಂದ 12%	ಲಭ್ಯವಿಲ್ಲ	
		ಹಸುಗಳ, ಎಮ್ಮೆಗಳ ಖರೀದಿಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳ	15% ರಿಂದ 20%	ಲಭ್ಯವಿಲ್ಲ	
		ಕೋಳಿ ಸಾಕಾಣಿಕೆ	10% ರಿಂದ 12%	ಲಭ್ಯವಿಲ್ಲ	
		ಹಂದಿ ಸಾಕಾಣಿಕೆ	5% ರಿಂದ 6%	ಲಭ್ಯವಿಲ್ಲ	
3.	ಶಿಕ್ಷಣ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಅಧ್ಯಯನ.	ಶಾಲೆಗೆ ಹೋಗುವ ಮಕ್ಕಳ ಹಾಜರಾತಿಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳ	7% ರಿಂದ 8% (ಸರಾಸರಿ)	8% ರಿಂದ 9% (ಸರಾಸರಿ)	ಸ್ಪಿಫೆಲ್ ಮತ್ತು ಮಿಂಟೆನ್, 2008 ಬ್ರೆಸೆಲ್ ಮತ್ತು ಹೋವೆ 1993 ಮತ್ತು ಲೆವಿ 1996 ರ ಅಧ್ಯಯನ.
		ಹೆಣ್ಣು ಮಗುವಿನ ಹಾಜರಾತಿ ಹೆಚ್ಚಳ	6% ರಿಂದ 7% (ಸರಾಸರಿ)	7% ರಿಂದ 8% (ಸರಾಸರಿ)	

ನಬಾರ್ಡ್ ರಸ್ತೆಗಳ ಸಾಮಾಜಿಕ-ಆರ್ಥಿಕ ಪರಿಣಾಮಗಳ ಮೌಲ್ಯಮಾಪನ

ಕ್ರ. ಸಂ.	ಪ್ರಮುಖ ಕ್ಷೇತ್ರಗಳು	ವಿನ್ಯಾಸ ನಿಯತಾಂಕಗಳು	ಪ್ರಸ್ತುತ ಅಧ್ಯಯನದ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಫಲಿತಾಂಶಗಳು	ಈ ಹಿಂದೆ ಕೈಗೊಂಡ ಅಧ್ಯಯನಗಳ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಫಲಿತಾಂಶಗಳು	
			ಪರಿಣಾಮ / ಯೋಜನೆಯ ಸಾಧನೆಗಳು	ಹಿಂದಿನ ಫಲಿತಾಂಶಗಳು	ಈ ಹಿಂದೆ ಕೈಗೊಂಡ ಅಧ್ಯಯನದ ಹೆಸರು
		ಪ್ರಾಥಮಿಕ / ಮಾಧ್ಯಮಿಕ / ಪ್ರೌಢ ಶಾಲೆಗೆ ಹೋಗುವ ಮಕ್ಕಳಿಗೆ ಪ್ರಯಾಣದ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟಾರ ಕಡಿತ	45% ರಿಂದ 50%	40% ರಿಂದ 50%	ಸ್ಪಿಫೆಲ್ ಮತ್ತು ಮಿಂಟೆನ್ ಅವರಿಂದ ಅಧ್ಯಯನ, 2008. ಬ್ರೆಸೆಲ್ ಮತ್ತು ಹೋವೆ 1993 ಮತ್ತು ಲೆವಿ 1996 ರ ಅಧ್ಯಯನ.
4.	ಆರೋಗ್ಯ ವ್ಯವಸ್ಥೆ - 33%	ಗ್ರಾಮಸ್ಥರು ನಗರ ಕೇಂದ್ರಗಳಿಗೆ ಭೇಟಿ ನೀಡುವಲ್ಲಿನ ಹೆಚ್ಚಳ	ರಸ್ತೆಗಳು - 33% ಸೇತುವೆಗಳು - 49%	ಲಭ್ಯವಿಲ್ಲ	ಬಾಂಗ್ಲಾ ದೇಶದ ವಿವಿಧ ಭಾಗಗಳಲ್ಲಿನ 129 ಹಳ್ಳಿಗಳ ಸಮೀಕ್ಷೆಯಲ್ಲಿ ಅಹಮದ್ ಮತ್ತು ಹೊಸೈನ್, 1999ರ ಅಧ್ಯಯನ. ಬ್ರೆಸೆಲ್ ಮತ್ತು ಹೋವೆ 1993 ಮತ್ತು ಲೆವಿ 1996ರ ಅಧ್ಯಯನ.
		ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಎವನ್‌ವಿಂಗ್‌ಗಳ ಭೇಟಿ	30% ರಿಂದ 40%	ಲಭ್ಯವಿಲ್ಲ	
		ಶಿಶು ಮರಣ ಪ್ರಮಾಣದ ದರಗಳಲ್ಲಿ ಕಡಿತ	2013-14ಕ್ಕೆ ಹೋಲಿಸಿದರೆ 2017ರ ವೇಳೆಗೆ 20%ರಷ್ಟು ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದೆ	ಲಭ್ಯವಿಲ್ಲ	
		ತಾಯಿಯ ಮರಣ ಅನುಪಾತದ ದರಗಳಲ್ಲಿ ಕಡಿತ	2013-14ಕ್ಕೆ ಹೋಲಿಸಿದರೆ 2017ರ ವೇಳೆಗೆ 2.5% ರಷ್ಟುಕಡಿಮೆಯಾಗಿದೆ	ಲಭ್ಯವಿಲ್ಲ	
5.	ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ	ವಾಹನಗಳ ಮಾಲೀಕತ್ವದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳ ನಾಲ್ಕು ಚಕ್ರಗಳ ವಾಹನಗಳು ದ್ವಿಚಕ್ರ ವಾಹನಗಳು	26% (ರಸ್ತೆ) , 27% (ಸೇತುವೆ) 17% (ರಸ್ತೆ), 30% (ಸೇತುವೆ)	ಲಭ್ಯವಿಲ್ಲ	ಲಕ್ನೋ ಯೋಜನೆಯ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ (1981-2001). ಫ್ಯಾನ್ಯಾಂಗ್ ಮತ್ತು ರಾವ್. (2005 ಅಧ್ಯಯನ).
		ವಾಹನ ನಿರ್ವಹಣಾ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿನ ಕಡಿತ	15% ರಿಂದ 20%.	ಲಭ್ಯವಿಲ್ಲ	
		ವಾಹನ ನಿರ್ವಹಣಾ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ಉಳಿತಾಯ / ವಾರ್ಷಿಕ	ರೂ. 117.14 ಕೋಟಿ	ಲಭ್ಯವಿಲ್ಲ	
6.	ಜನರ ಸಾಮಾಜಿಕ-ಆರ್ಥಿಕ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಗಳು	ಕೃಷಿಕರ ವಾರ್ಷಿಕ ಆದಾಯದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳ	ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ಸೇತುವೆಗಳು-- 24%.	ಸರಾಸರಿಹೆಚ್ಚಳ 28%	ಫಿಲಿಪೈನ್ಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳ ಸುಧಾರಣೆಯ ಪರಿಣಾಮಗಳ ಕುರಿತು ಒಂದು ಅಧ್ಯಯನ
		ಕೃಷಿಕರ ವಾರ್ಷಿಕ ಆದಾಯದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳ	ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ಸೇತುವೆಗಳು-- 27%.		
7.	ನಗರೀಕರಣದ ಮೇಲೆ ಪರಿಣಾಮ	ವಸತಿ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳ	ಯೋಜನೆಗಳ ನಂತರ 10% ಹೆಚ್ಚಳ	ಲಭ್ಯವಿಲ್ಲ	ಸ್ಪಿಫೆಲ್ ಮತ್ತು ಮಿಂಟೆನ್ 2008 ರ ಅಧ್ಯಯನ.

ಪರಿಣಾಮ ಸಂಬಂಧಿತ ಶೋಧನೆಗಳು ಮತ್ತು ಚರ್ಚೆಗಳು

ಕ್ರ. ಸಂ.	ಪ್ರಮುಖ ಕ್ಷೇತ್ರಗಳು	ವಿನ್ಯಾಸ ನಿಯತಾಂಕಗಳು	ಪ್ರಸ್ತುತ ಅಧ್ಯಯನದ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಫಲಿತಾಂಶಗಳು	ಈ ಹಿಂದೆ ಕೈಗೊಂಡ ಅಧ್ಯಯನಗಳ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಫಲಿತಾಂಶಗಳು	
			ಪರಿಣಾಮ / ಯೋಜನೆಯ ಸಾಧನೆಗಳು	ಹಿಂದಿನ ಫಲಿತಾಂಶಗಳು	ಈ ಹಿಂದೆ ಕೈಗೊಂಡ ಅಧ್ಯಯನದ ಹೆಸರು
		ಶೌಚಾಲಯ ನಿರ್ಮಾಣದಲ್ಲಿ 47% ಹೆಚ್ಚಳ	ಯೋಜನೆಗಳ ನಂತರ 47% ಹೆಚ್ಚಳ	ಲಭ್ಯವಿಲ್ಲ	ಸ್ಪಿಫೆಲ್ ಮತ್ತು ಮಿಂಟಿನ್ 2008ರ ಅಧ್ಯಯನ.
		ಭೂಮಿ ಮೌಲ್ಯದಲ್ಲಿನ ಬದಲಾವಣೆ	40% ರಿಂದ 50% ಹೆಚ್ಚಳ	ಲಭ್ಯವಿಲ್ಲ	
8.	ಚಲನಶೀಲತೆಯ ಮೇಲೆ ಪರಿಣಾಮ	ಚಲನ ಶೀಲತೆಯ ಮಾದರಿಯ ಸುಧಾರಣೆಗಳು	40% ರಿಂದ 50% ಹೆಚ್ಚಳ	ಲಭ್ಯವಿಲ್ಲ	ಬೋನಿ, 1964ರ ಅಧ್ಯಯನ. ಎಲ್ಮಂಡೋಫನ್ ಮತ್ತು ಮೆರಿಲ್ 1977ರ ಅಧ್ಯಯನ
9.	ಆದಾಯ ಮತ್ತು ಉದ್ಯೋಗದ ಮೇಲಿನ ಪರಿಣಾಮ	ಆದಾಯ ಮತ್ತು ಉದ್ಯೋಗ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳಲ್ಲಿನ ಹೆಚ್ಚಳ	ನಿರ್ಮಾಣ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಉದ್ಯೋಗ-11 ಲಕ್ಷಮಾನವದಿನಗಳು	ಲಭ್ಯವಿಲ್ಲ	ಸ್ಪಿಫೆಲ್ ಮತ್ತು ಮಿಂಟಿನ್ 2008 ರ ಅಧ್ಯಯನ.
		ಹೆಚ್ಚಿನ ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳು ಮತ್ತು ಸೇವಾ ವಲಯದಿಂದಾಗಿ ಉದ್ಯೋಗ.	ನಿರ್ಮಾಣ ನಂತರದ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಉದ್ಯೋಗ - 16,000 ವ್ಯಕ್ತಿಗಳು.	ಲಭ್ಯವಿಲ್ಲ	ಅಹಮದ್ ಮತ್ತು ಹೊಸೈನ್, 1999 ರ ಅಧ್ಯಯನ ಬಾಂಗ್ಲಾ ದೇಶದ ವಿವಿಧ ಭಾಗಗಳಲ್ಲಿನ
		ಉದ್ಯೋಗದಲ್ಲಿ ಮಾನವ ದಿನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳ	20% ರಿಂದ 25% ಹೆಚ್ಚಾಗಿದೆ	ಲಭ್ಯವಿಲ್ಲ	129 ಹಳ್ಳಿಗಳ ಸಮೀಕ್ಷೆ
10.	ವೇತನ ದರಗಳ ಮೇಲೆ ಪರಿಣಾಮ	ಕೃಷಿ ಮತ್ತು ಕೃಷಿಯೇತರ ಕಾರ್ಮಿಕರ ವೇತನ ದರದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳ	ಪುರುಷ ಕೃಷಿ ಕಾರ್ಮಿಕ - 30% ಮಹಿಳಾ ಕೃಷಿ ಕಾರ್ಮಿಕ - 30% - 35% ಪುರುಷ ಕೃಷಿಯೇತರ ಕಾರ್ಮಿಕ - 35% ಸ್ತ್ರೀ ಕೃಷಿಯೇತರ ಕಾರ್ಮಿಕ - 30	ಲಭ್ಯವಿಲ್ಲ	ಸ್ಪಿಫೆಲ್ & ಮೆನ್ಸನ್ 2008 ರ ಅಧ್ಯಯನ.
11.	ಯೋಜನೆಗಳ ಆರ್ಥಿಕ ಪರಿಣಾಮ	ವಾಹನ ನಿರ್ವಹಣಾ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ಕಡಿತ.	ರೂ. 117.14 ಕೋಟಿ.	ಲಭ್ಯವಿಲ್ಲ	ಭಾರತದಲ್ಲಿ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ ಕುರಿತು ಎನ್ ಎ ವಿಶ್ವಾಂಕ್ ವರದಿ 2008. ಡಕನ್ ಮತ್ತು ಇತರರು. (2008)
12.	ಬೆನಿಫಿಟ್ ಅನುಪಾತ (ಬಿ.ಸಿಅನುಪಾತ)	ವಾಹನ ನಿರ್ವಹಣಾ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿನ ಉಳಿತಾಯದ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಬಿ.ಸಿ ಅನುಪಾತ	1.06:1ರ ಬಿ.ಸಿಅನುಪಾತ	ಲಭ್ಯವಿಲ್ಲ	

11.16 ಪ್ರಕರಣ ಅಧ್ಯಯನಗಳು

(ಎ) ಪ್ರಕರಣ ಅಧ್ಯಯನ - 1: ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಹೂವಿನಹಡಗಲಿ ತಾಲ್ಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ಅಡವಿಮಲ್ಲನ ಕೊಪ್ಪದಿಂದ ತಲಕಲ್‌ವರೆಗಿನ ರಸ್ತೆಯ ಸುಧಾರಣೆಗಳು



ರಸ್ತೆಯ ಒಟ್ಟು ಉದ್ದ 4.5 ಕಿ.ಮೀ. ಈ ಗ್ರಾಮವು 4 ಹಳ್ಳಿಗಳಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಒದಗಿಸುತ್ತದೆ, ಅಂದರೆ, ಅಡವಿಮಲ್ಲನಕೊಪ್ಪ, ಅಡವಿಮಲ್ಲನ ಕೊಪ್ಪ ತಾಂಡ್ಯ, ತಳಕಲ್ ಮತ್ತು ಇಟಗಿ. ರಸ್ತೆ ಸುಧಾರಣೆಯ ನಂತರ, ಅಡವಿಮಲ್ಲನ ಕೊಪ್ಪ ತಾಂಡ್ಯದಿಂದ ಗ್ರಾಮಸ್ಥರು ತಲಕಲ್‌ಗೆ ಹೋಗುತ್ತಾರೆ ಮತ್ತು ದೈನಂದಿನ ವೇತನ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಉದ್ಯೋಗ ಅರಸಲು ಇಟಗಿಯವರೆಗೆ ಹೋಗುತ್ತಾರೆ. ಈ ಅಧ್ಯಯನದ ಸಮಯದಲ್ಲಿ, ಪ್ರತಿ ವ್ಯಕ್ತಿಗೆ ಸರಾಸರಿ ಆದಾಯವು ರೂ.150 ರಿಂದ ರೂ.175 ರವರೆಗೆ ಇತ್ತು, ಸುಧಾರಿತ ರಸ್ತೆ ಸ್ಥಿತಿಯ ಕಾರಣ, ಇದು ರೂ.275 ರಿಂದ ರೂ.300 ಕ್ಕೆ ಏರಿತು. ಹೆಚ್ಚಿನ ಸಂಖ್ಯೆಯ ಆಟೋರಿಕ್ಷಾಗಳಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿದ್ದು, ಟ್ಯಾಕ್ಸಿಗಳನ್ನು ಪ್ರಯಣವನ್ನು ಹಂಚಿಕೊಳ್ಳುವುದರಿಂದ ಕೈಗೆಟುಕುವ ದರದಲ್ಲಿ ಜನರ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಅನುಕೂಲವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಕಾರ್ಮಿಕ ಉದ್ಯೋಗ ಅರಸಲು ಸರಾಸರಿ 150 ರಿಂದ 200 ಜನರು ಈ ಸ್ಥಳದಿಂದ ತಲಕಲ್‌ಗೆ ಪ್ರಯಾಣಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ.

ಈ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಸಂಚರಿಸುವ ಬಸ್‌ಗಳು (ಕೆಎಸ್‌ಆರ್‌ಟಿಸಿ ಮತ್ತು ಖಾಸಗಿ ಬಸ್‌ಗಳು), ಟೆಂಪೊ, ಮ್ಯಾಕ್ಸಿಕ್ಯಾಬ್‌ಗಳು, ಲಾರಿಗಳು, ಟ್ರ್ಯಾಕ್ಟರ್‌ಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿರುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಜನರು ವಿವಿಧ ಸ್ಥಳಗಳನ್ನು ತಲುಪುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಅಡವಿಮಲ್ಲನ ಕೊಪ್ಪದಲ್ಲಿ ಇತರ ಎಲ್ಲ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯಗಳೊಂದಿಗೆ ಮದುವೆ ಮಂಟಪವನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಮದುವೆ ಸಭಾಂಗಣವು ಸ್ಥಳೀಯ ಜನರಿಗೆ ಉಚಿತವಾಗಿ ಮದುವೆ ಕಾರ್ಯಗಳನ್ನು ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಲು ಅನುಕೂಲಕರವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಮದುವೆ ಮತ್ತು ಇತರ ಕಾರ್ಯಗಳನ್ನು ಏರ್ಪಡಿಸಲು ಈ ಸುಧಾರಿತ ರಸ್ತೆಯ ಮೂಲಕ ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ ಹಳ್ಳಿಗಳಿಂದ ಹೆಚ್ಚಿನ ಸಂಖ್ಯೆಯ ಜನರು ಈ ಸ್ಥಳಕ್ಕೆ ಬರಲು ಇದು ಪ್ರೋತ್ಸಾಹಿಸಿರುತ್ತದೆ.

ಈ ಯೋಜನೆಯ ಪರಿಣಾಮ: ಈ ಮದುವೆ ಮಂಟಪದಲ್ಲಿ / ವಾರ್ಷಿಕವಾಗಿ ಸರಾಸರಿ 100 ರಿಂದ 125 ವಿವಾಹಗಳು ನಡೆಯುತ್ತವೆ ಎಂದು ಅಂದಾಜಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಈ ಸೌಲಭ್ಯದಿಂದಾಗಿ ಗ್ರಾಮಸ್ಥರಿಗೆ ವಾರ್ಷಿಕ ರೂ.250 ಲಕ್ಷದವರೆಗೆ ಒಟ್ಟು ಉಳಿತಾಯವಾಗುತ್ತಿದೆ.

(ಬಿ) ಪ್ರಕರಣ ಅಧ್ಯಯನ - 2: ಕೊಪ್ಪಳ ತಾಲ್ಲೂಕು-ಗಂಗಾವತಿಯ ವಡ್ಡರಹಟ್ಟಿ ಶಿಬಿರದಲ್ಲಿ ಅರ್ಹಲ್ಲೇತುವೆ ನಿರ್ಮಾಣ



ಸೇತುವೆ ಆರ್‌ಸಿಸಿ ಡೆಕ್ ಸ್ಟಾಬ್ಸ್ ನಿರ್ಮಾಣವಾಗಿದ್ದು, ಮಧ್ಯಂತರ ಆರ್‌ಸಿಸಿ ಕಂಬಗಳು ಮತ್ತು ಕೊನೆಯಲ್ಲಿ ಅಬ್ಸ್ಯುಟ್‌ಮೆಂಟ್‌ಗಳನ್ನು ಬೆಂಬಲಿಸಿರುತ್ತದೆ. ಯೋಜನೆಯ ಮೊದಲು ಪುರುಷರು ಮತ್ತು ಸಾಮಗ್ರಿಗಳ ಚಲನೆಗಾಗಿ ಕಿರಿದಾದ ಹಾದಿಯಿತ್ತು. ಅದರ ಕಿರಿದಾದ ಮತ್ತು ಶಿಥಿಲಾವಸ್ಥೆಯ ಕಾರಣದಿಂದಾಗಿ ವಾಹನಗಳ ನಿಧಾನ ಗತಿಯ ಚಲನೆಯು ಆಗಾಗ್ಗೆ ಟ್ರಾಫಿಕ್ ಜಾಮ್‌ಗೆ ಕಾರಣವಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಇದರ ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಗಂಟೆಗಳ ಕಾಲ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಕಾಯುತ್ತಿದ್ದರು. ಇದು ಡೀಸೆಲ್ ಬಳಕೆ ಮತ್ತು ಹೆಚ್ಚಿನ ವಾಹನ ನಿರ್ವಹಣಾ ವೆಚ್ಚದ ಮೇಲೆ ಪರಿಣಾಮ ಬೀರುತ್ತಿತ್ತು. ಪೂರ್ಣಗೊಂಡ ನಂತರ ಇದು ಸಂಚಾರವನ್ನು ಸುಗಮವಾಗಿ ಸಾಗುವಂತೆ ಮಾಡಿರುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಈಗ ಟ್ರಾಫಿಕ್‌ಜಾಮ್‌ಗಳಿಲ್ಲ. ಸರ್ಕಾರಿ ಮತ್ತು ಖಾಸಗಿ ಮತ್ತು ಭಾರೀ ಸರಕುಗಳ ವಾಹಕಗಳು ಸೇರಿದಂತೆ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ ವಿವಿಧ ಅಕ್ಕಿ ಗಿರಣಿಗಳಿಗೆ ಭತ್ತವನ್ನು ಸಾಗಿಸುವ ಭಾರೀ ಸರಕುಗಳ ವಾಹಕಗಳು ಈ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಸಾಗುತ್ತಿವೆ. ಸುಧಾರಿತ ರಸ್ತೆಗಳಿಂದಾಗಿ ಗಂಗಾವತಿ ತಾಲ್ಲೂಕಿನ ಮತ್ತು ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ ರೈತರ ಮನೆ ಬಾಗಿಲಿಗೆ ಭತ್ತವನ್ನು ಸಂಗ್ರಹಿಸಲು ಹೋಗಲು ಮತ್ತು ಸಾರಿಗೆಯಿಂದ ಹೆಚ್ಚುವರಿ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಮಾಡದೆ ವ್ಯಾಪಾರಿಗಳಿಗೆ ಅನುವು ಮಾಡಿಕೊಟ್ಟಿರುತ್ತದೆ.

ಯೋಜನೆಯ ಪರಿಣಾಮ: ಶಿಕ್ಷಣ ಸಂಸ್ಥೆಗಳ, ಸೇವಾ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳ ಸ್ಥಾಪನೆ, ರಸಗೊಬ್ಬರ ಅಂಗಡಿಗಳು, ಸಣ್ಣ ಹೋಟೆಲ್‌ಗಳು ಮತ್ತು ರೆಸ್ಟೋರೆಂಟ್‌ಗಳು, ಚಿಕಿತ್ಸಾಲಯಗಳು ಇತ್ಯಾದಿ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಇದು ಶಾಲೆಗೆ ಹೋಗುವ ಮಕ್ಕಳಿಗೆ ಸೈಕಲ್‌ಗಳನ್ನು ಬಳಸುವ ಮೂಲಕ ಸಹಾಯ ಮಾಡಿರುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಮೋಟಾರ್ ಸೈಕಲ್ ಬಳಕೆದಾರರ ಸಂಖ್ಯೆಯೂ ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಇದರ ಛಾಯಾ ಚಿತ್ರವನ್ನು ಕೆಳಗೆ ನೀಡಲಾಗಿದೆ:

(ಸಿ) ಪ್ರಕರಣ ಅಧ್ಯಯನ - 3: ತರಗಲಾಲೆ ಗ್ರಾಮದ ಸಮೀಪ ಹಳ್ಳಕ್ಕೆ ಅಡ್ಡ ಸೇತುವೆ ನಿರ್ಮಾಣ, ಅರಕಲಗೂಡು ತಾಲ್ಲೂಕು, ಹಾಸನ ಜಿಲ್ಲೆ



ಹಾಸನ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಅರಕಲಗೂಡು ತಾಲ್ಲೂಕಿನ ತರಗಳಲೆ ಗ್ರಾಮದ ಬಳಿ ಹಳ್ಳಕ್ಕೆ ಕಾಲು ಸೇತುವೆ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಇದು ಗ್ರಾಮಸ್ಥರಿಗೆ ಉಪಯುಕ್ತವಾಗಿರುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಹತ್ತಿರದ 2 - 3 ಹಳ್ಳಿಗಳಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಒದಗಿಸಿರುತ್ತದೆ. ಆದಾಗ್ಯೂ, ತರಗಳಲೆ ಗ್ರಾಮವು ಈ ಕಾಲು ಸೇತುವೆಯಿಂದ ಸುಮಾರು 100 ಮೀಟರ್ ದೂರದಲ್ಲಿದೆ. ಈ ಯೋಜನೆಗೆ ಮುಂಚಿತವಾಗಿ ಕಾಲುಸೇತುವೆಯ ಇನ್ನೊಂದು ಬದಿಯಲ್ಲಿರುವ ಇತರ ಗ್ರಾಮಗಳ ಗ್ರಾಮಸ್ಥರು ತರಗಳಲೆ ಗ್ರಾಮಕ್ಕೆ ಹೋಗುವ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ತಲುಪಲು ಕನಿಷ್ಠ 4 - 5 ಕಿ.ಮೀ ಪ್ರಯಾಣಿಸಬೇಕಾಗಿತ್ತು. ಶಾಲೆಗೆ ಹೋಗುವ ಮಕ್ಕಳು, ಕೃಷಿ ಕಾರ್ಮಿಕರು, ರೋಗಿಗಳು ಸೇರಿದಂತೆ ಗ್ರಾಮಸ್ಥರು ಆಯಾ ಸ್ಥಳಗಳಿಗೆ ತಲುಪಲು ದೂರದಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಸಬೇಕಾಗಿತ್ತು. ಹತ್ತಿರದ ಮಾರ್ಗಗಳು ಲಭ್ಯವಿರಲಿಲ್ಲ. ನಡೆಯುವ ಮೂಲಕ ಸಾಗುವ ಇತರ ಜನರೊಂದಿಗೆ ಹೋಲಿಸಿದರೆ ವಾಹನಗಳ ಸೌಲಭ್ಯವನ್ನು ಹೊಂದಿರುವ ಜನರು ಈ ಸುತ್ತಿನ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಸ್ವಲ್ಪ ಮುಂಚೆಯೇ ಸಾಗುತ್ತಿದ್ದರು.

ಭಾಗಶಃ ಇದು ಹೆಚ್ಚಿನ ಗ್ರಾಮಸ್ಥರಿಗೆ ಸಹಾಯ ಮಾಡಿದ್ದರೂ, ಪ್ರಸ್ತುತ ಚಪ್ಪಡಿ ಅಗಲವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸುವ ಮೂಲಕ ಕಾಲುಸೇತುವೆಯಲ್ಲಿ ಸುಧಾರಣೆಯ ಅವಶ್ಯಕತೆಯಿರುತ್ತದೆ. ಟ್ರಾಕ್ಟರುಗಳು, ಕೃಷಿ ಉತ್ಪನ್ನಗಳನ್ನು ಸಾಗಿಸಲು ಸರಕು ವಾಹನಗಳು ಕ್ಷೇತ್ರಗಳಿಗೆ, ಹಳ್ಳಿಗಳಿಗೆ ಅಥವಾ ಮಾರುಕಟ್ಟೆಗಳಿಗೆ ನಾಲ್ಕು ಚಕ್ರ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಬಳಸಲು ಅನುವು ಮಾಡಿಕೊಡುತ್ತದೆ. ಕೃಷಿ ಉತ್ಪನ್ನಗಳನ್ನು ಹೊಲಗಳಿಂದ ಮಾರುಕಟ್ಟೆಗೆ ಸಾಗಿಸುವಾಗ ಅಥವಾ ಕೃಷಿ ಒಳ ಹರಿವುಗಳನ್ನು ಮಾರುಕಟ್ಟೆಯಿಂದ ಕ್ಷೇತ್ರಗಳಿಗೆ ಸಾಗಿಸುವಾಗ ಅವರು ಟ್ರಾಕ್ಟರುಗಳನ್ನು ಅಥವಾ ಇತರ ಸರಕು ವಾಹನಗಳನ್ನು ಬಾಡಿಗೆಗೆ ಪಡೆಯುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇದು ಅವರಿಗೆ ಸ್ವಲ್ಪ ಅನಾನುಕೂಲತೆಯನ್ನುಂಟು ಮಾಡುತ್ತಿದೆ. ಅಸ್ತಿತ್ವದಲ್ಲಿರುವ ಕಾಲುಸೇತುವೆಯ ಪಕ್ಕದಲ್ಲಿ (ಸರ್ಕಾರಿ ಜಮೀನು) ಹೆಚ್ಚುವರಿ ಭೂಮಿ ಲಭ್ಯವಿರುವುದಾಗಿ ಅವರು ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಪಟ್ಟಿರುತ್ತಾರೆ, ಕಾಲುಸೇತುವೆಯ ಅಗಲವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಲು ಇಲಾಖೆ / ನಬಾರ್ಡ್ ಪರಿಗಣಿಸಬಹುದಾಗಿದ್ದು, ಇದರಿಂದಾಗಿ, ನಾಲ್ಕು ಚಕ್ರದ ವಾಹನಗಳು ಹಾದುಹೋಗಲು ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ. ಕೊಡಗು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ಕಾಲುಸೇತುವೆಗಳನ್ನು ನಾಲ್ಕು ಚಕ್ರಗಳ ವಾಹನಗಳ ಸಂಚಾರಕ್ಕಾಗಿ (ಹೆವಿ ಟ್ರಕ್‌ಗಳು ಮತ್ತು ಇತರ ಭಾರೀ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಹೊರತು ಪಡಿಸಿ) ಹೆಚ್ಚು ಅಗಲದೊಂದಿಗೆ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿರುವುದಾಗಿ ತಿಳಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಯೋಜನೆಯ ಪ್ರಯೋಜನಗಳು: ಸ್ಥಳೀಯ ಗ್ರಾಮದ ಸುಮಾರು 50 ರಿಂದ 60 ಕುಟುಂಬಗಳು ತಮ್ಮ ಕೃಷಿ ಹೊಲಗಳನ್ನು ಮತ್ತು ಇತರ ಹಳ್ಳಿಗಳನ್ನು ಪ್ರತಿ ದಿನವೂ ತಲುಪಲು ಇದು ಅನುಕೂಲ ಮಾಡಿ ಕೊಟ್ಟಿರುತ್ತದೆ. ಸಾಕು ಪ್ರಾಣಿಗಳ ಚಲನೆಗೆ ಇದು ಅನುಕೂಲಕರವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ರಸ ಗೊಬ್ಬರಗಳು ಮತ್ತು ಇತರ ಕೃಷಿ ಒಳಹರಿವುಗಳನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಅಂತರದಲ್ಲಿ ತರಲು ಸುಗಮವಾದ ಚಲನೆಯನ್ನು ಒದಗಿಸಿದ್ದರಿಂದ ಕೃಷಿ ಉತ್ಪಾದನೆಯ ಮೇಲೆ ಇದು ಅಲ್ಪ ಪರಿಣಾಮವನ್ನೂ ಬೀರಿರುತ್ತದೆ.

ಡಿ) ಪ್ರಕರಣ ಅಧ್ಯಯನ - 4: ಕೊರಂಗಲೆ, ಭಾಗ ಮಂಡಲ ಗ್ರಾಮ ಪಂಚಾಯತ್, ಕೊಡಗು ಜಿಲ್ಲೆಯ ಕಲನಮನೆ, ಕೃಷಿ ಕ್ಷೇತ್ರಗಳ ಒಳಗೆ ಕಾಲುಸೇತುವೆಯ ನಿರ್ಮಾಣ



ಕಾಲು ಸೇತುವೆಯು ಅಗಲದಲ್ಲಿ ಚಿಕ್ಕದಾಗಿರುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ದೀರ್ಘಕಾಲಿಕವಾಗಿ ಕಾಲುವೆಯ ಉದ್ದಕ್ಕೂ ಭತ್ತದ ಗದ್ದೆಗಳಲ್ಲಿ ಇದನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಗ್ರಾಮಸ್ಥರು ತಮ್ಮ ನಿವಾಸಗಳಿಂದ ಕೃಷಿ ಹೊಲಗಳಿಗೆ ತಲುಪಲು ಇದು ಉಪಯುಕ್ತವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಈ ಕಾಲು ಸೇತುವೆಯ ಮೂಲಕ ಕೃಷಿ ಹೊಲಗಳ ನಡುವೆ ಇರುವ ಕಾರಣ ವಾಹನಗಳ ಚಲನೆ ಸಾಧ್ಯವಿರುವುದಿಲ್ಲ.

ಈ ಯೋಜನೆಯ ಪ್ರಯೋಜನಗಳು: ಈ ಗ್ರಾಮದ ಸುಮಾರು 30 ರಿಂದ 35 ಕುಟುಂಬಗಳು ತಮ್ಮ ಕೃಷಿ ಕ್ಷೇತ್ರಗಳನ್ನು ತಲುಪಲು ಮತ್ತು ಕೃಷಿ ಉತ್ಪನ್ನಗಳನ್ನು ಪ್ರತಿದಿನವೂ ಲೋಡ್‌ಡಲು ಅನುಕೂಲ ಮಾಡಿಕೊಟ್ಟಿರುತ್ತದೆ. ಸಾಕು ಪ್ರಾಣಿಗಳ ಚಲನೆಗೆ ಇದು ಪ್ರಯೋಜನವನ್ನು ನೀಡಿರುತ್ತದೆ. ರಸ್ತೆ ಗೊಬ್ಬರಗಳು ಮತ್ತು ಇತರ ಕೃಷಿ ಒಳಹರಿವುಗಳನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಅಂತರದಲ್ಲಿ ತರಲು ಸುಗಮವಾದ ಚಲನೆಯನ್ನು ಒದಗಿಸಿದ್ದರಿಂದ ಕೃಷಿ ಉತ್ಪಾದನೆಯ ಮೇಲೆ ಇದು ಅಲ್ಪ ಪರಿಣಾಮವನ್ನೂ ಬೀರಿರುತ್ತದೆ.

--

ಅಧ್ಯಾಯ - 12

ಪ್ರತಿಫಲನಗಳು ಮತ್ತು ತೀರ್ಮಾನಗಳು

12.1 ಪ್ರತಿಫಲನಗಳು

ಈ ಯೋಜನೆಗಳು ವಿವಿಧ ಕ್ಷೇತ್ರಗಳ ಮೇಲೆ ಸಕಾರಾತ್ಮಕ ಪರಿಣಾಮ ಬೀರುತ್ತವೆ ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮೀಣ ಜನರ ಒಟ್ಟಾರೆ ಸಾಮಾಜಿಕ-ಆರ್ಥಿಕ ಜೀವನದ ಸುಧಾರಣೆಗೆ ಸಹಕಾರಿಯಾಗಿದೆ. ಪ್ರಮುಖ ಪ್ರತಿಫಲನಗಳನ್ನು ಕೆಳಗೆ ಚರ್ಚಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ:

12.1.1 ಕೃಷಿ ಮತ್ತು ಸಂಬಂಧಿತ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳು

ಬೆಳೆ ವಿಧಾನಗಳಲ್ಲಿನ ಬದಲಾವಣೆಗಳು: ರಸ್ತೆಗಳು ರೈತರಿಗೆ ಮಾರುಕಟ್ಟೆಗಳನ್ನು ಪ್ರವೇಶಿಸಲು ಸುಲಭಗೊಳಿಸುತ್ತವೆ,



ಸುಧಾರಿತ ಮಾಹಿತಿ ಮತ್ತು ವಿಸ್ತರಣಾ ಸೇವೆಗಳ ಬೆಂಬಲವು ಕೃಷಿ ಆಯ್ಕೆಗಳ ಮೇಲೆ ಪರಿಣಾಮ ಬೀರಿರುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಆ ಮೂಲಕ ಬೆಳೆ ವಿಧಾನಗಳಲ್ಲಿ ಸಕಾರಾತ್ಮಕ ಬದಲಾವಣೆಗಳಿಗೆ ಕಾರಣವಾಗುತ್ತದೆ ಎಂದು ಅಧ್ಯಯನವು ಪ್ರತಿಬಿಂಬಿಸಿರುತ್ತದೆ. ಶೇಕಡಾವಾರು ಬೆಳೆ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿನ ಬದಲಾವಣೆಯ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ವಾಸ್ತವದ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಸಂಗ್ರಹಿಸಿದ ದತ್ತಾಂಶವು

ಸಾಂಪ್ರದಾಯಿಕ ಬೆಳೆಗಳಾದ ದವಸ ದಾನ್ಯಗಳು ಮತ್ತು ಬೇಳೆ ಕಾಳುಗಳ ಮೇಲಿನ ಅವಲಂಬನೆ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿರುವುದನ್ನು ಮತ್ತು ಅನೇಕ ರೈತರು ಹಣ್ಣುಗಳು, ತರಕಾರಿಗಳು ಮುಂತಾದ ಹೆಚ್ಚಿನ ನಗದು ಬೆಳೆಗಳಿಗೆ ಸ್ಥಳಾಂತರಗೊಂಡಿರುವುದನ್ನು ಪ್ರತಿಬಿಂಬಿಸಿರುತ್ತದೆ.

ದವಸ ದಾನ್ಯಗಳ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಶೇಕಡಾವಾರು ಬೆಳೆ ಪ್ರದೇಶವನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಲಾಗಿರುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಅಧ್ಯಯನದ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಒಳಗೊಂಡಿರುವ ಮಾದರಿ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಇದು ಸಂಭವಿಸಿರುತ್ತದೆ. ಸಂದರ್ಶಿಸಿದ ರೈತ ಕುಟುಂಬಗಳು ಇದಕ್ಕೆ ಮಾರುಕಟ್ಟೆಗಳಿಗೆ ಸುಧಾರಿತ ಪ್ರವೇಶವು ಕಾರಣವೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದು, ಆ ಮೂಲಕ ನಬಾರ್ಡ್‌ರವಿನಡಿಯಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಾಣವೂ ಸ್ವಲ್ಪ ಮಟ್ಟಿಗೆ ಕಾರಣವೆಂದು ಹೇಳ ಬಹುದಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ರಸ ಗೊಬ್ಬರಗಳು ಮತ್ತು ಸುಧಾರಿತ ಬೀಜಗಳ ಬಳಕೆಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳ: ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳ ಕಾರಣದಿಂದಾಗಿ ಸುಧಾರಿತ ಪ್ರವೇಶವು ಸಾರಿಗೆಯನ್ನು ಸುಧಾರಿಸಿದ್ದು, ವಿತರಣಾ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ರಚಿಸಿರುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಅಧ್ಯಯನ

ಪ್ರವೇಶದಲ್ಲಿನ ಕೃಷಿ ಒಳಹರಿವಿನ ಸಾರಿಗೆ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಿರುವುದನ್ನು ಸಮೀಕ್ಷೆಯ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಸಂಗ್ರಹಿಸಿದ ಮಾಹಿತಿಯು ಪ್ರತಿಬಿಂಬಿಸಿರುತ್ತದೆ. ಸುಧಾರಿತ ಬೀಜಗಳು ಮತ್ತು ಉತ್ತಮ ರಸ ಗೊಬ್ಬರಗಳು, ಕೀಟನಾಶಕಗಳು ಇತ್ಯಾದಿಗಳ ಬಳಕೆಯಿಂದಾಗಿ ಉತ್ಪಾದನೆಯಲ್ಲಿ ಗಮನಾರ್ಹ ಏರಿಕೆಯಾಗಿರುವುದು ಮಾದರಿ ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ಸೇತುವೆ ಯೋಜನೆಗಳ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಬರುವ ಗ್ರಾಮಸ್ಥರೊಂದಿಗಿನ ಗುಂಪು ಚರ್ಚೆಗಳಿಂದ ಕಂಡು ಬಂದಿರುತ್ತದೆ.

ಕೃಷಿ ಮಾರುಕಟ್ಟೆಗಳಿಗೆ ಸುಧಾರಿತ ಪ್ರವೇಶ: ಕೃಷಿ ಉತ್ಪನ್ನಗಳಿಗೆ ಮಾರುಕಟ್ಟೆಗಳಿಗೆ ಪ್ರವೇಶಿಸಿರುವುದನ್ನು ಅಧ್ಯಯನವು ಪ್ರತಿಬಿಂಬಿಸಿರುತ್ತದೆ. ಅಧ್ಯಯನದ ವ್ಯಾಪ್ತಿಗೆ ಬರುವ ಎಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳು ಮತ್ತು ಸೇತುವೆಗಳನ್ನು ಹತ್ತಿರದ ಕೃಷಿ ಮಾರುಕಟ್ಟೆಗಳು / ಜನರು ತಲುಪಲು ಬಳಸಲಾಗುತ್ತಿದೆ ಮತ್ತು ರೈತರಿಗೆ ಬಹಳ ಉಪಯುಕ್ತವೆಂದು ಸಾಬೀತಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯಿಸಿದವರ ಅಭಿಪ್ರಾಯದ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ, ಅಧ್ಯಯನವು ಮಾರುಕಟ್ಟೆಗಳಿಗೆ ಸುಧಾರಿತ ಪ್ರವೇಶದ ಪ್ರಯೋಜನವನ್ನು ಪ್ರತಿಬಿಂಬಿಸಿರುತ್ತದೆ, ಅವುಗಳ ಉತ್ಪನ್ನಗಳು ಅಲ್ಲ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಕೊಳೆಯುವುದು / ಹಾಳಾಗುವುದು ಇನ್ನು ಮುಂದೆ ಸಮಸ್ಯೆಯಾಗಿ ಉಳಿಯುವುದಿಲ್ಲ ಮತ್ತು ಅನೇಕ ರೈತರು ಈಗ ಬೆಳೆಯುತ್ತಿರುವ ಹಣ್ಣುಗಳು ಮತ್ತು ತರಕಾರಿ ಬೆಳೆಗಳಿಗೆ ಸ್ಥಳಾಂತರಗೊಂಡಿರುತ್ತಾರೆ. ಉತ್ಪಾದನೆಯ ಮಾರಾಟದ ಬದಲಾವಣೆಯ ದತ್ತಾಂಶವು, ರಸ್ತೆಯ ನಂತರದ ನಿರ್ಮಾಣವು ಮೇಲಿನ ಸಂಗತಿಗಳನ್ನು ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗಿ ಪ್ರತಿಬಿಂಬಿಸಿರುತ್ತದೆ, ಏಕೆಂದರೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ರೈತರು ಈಗ ತಮ್ಮ ಉತ್ಪನ್ನಗಳನ್ನು ತಮ್ಮ ವಾಸಸ್ಥಳದ ಹೊರಗಿನ ಮಾರುಕಟ್ಟೆಗಳಿಗೆ ಅಥವಾ ಹೊರಗಿನ ಮಾರುಕಟ್ಟೆಗಳಿಂದ ತಲುಪುವ ವ್ಯಾಪಾರಿಗಳಿಗೆ ಮಾರಾಟ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ.

ರೈತರ ಪ್ರಯಾಣದ ಸಮಯದಲ್ಲಿನ ಕಡಿತ: ಸುಧಾರಿತ ಪ್ರವೇಶದ ಮತ್ತೊಂದು ಗಣನೀಯ ಪರಿಣಾಮವೆಂದರೆ



ರಸ್ತೆಗಳು, ಸೇತುವೆಗಳು ಮತ್ತು ಕಾಲುವೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣದ ನಂತರ ಮಾರುಕಟ್ಟೆಗಳಿಗೆ ಪ್ರಯಾಣದ ಸಮಯವನ್ನು ಕಡಿಮೆಮಾಡಿರುತ್ತದೆ. ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಜಾರಿಗೆ ತಂದ ಮಾದರಿ ವಾಸಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿ, ಪ್ರಯಾಣದ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಉಳಿತಾಯದ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಪರಿಣಾಮವು ಬಹಳ ಮಹತ್ವದ್ದಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಮಾರುಕಟ್ಟೆಗಳನ್ನು ತಲುಪಲು ಸರಾಸರಿ ಒಂದು ಗಂಟೆ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದ ಸಮಯವು, ರಸ್ತೆಗಳು ಮತ್ತು ಸೇತುವೆಗಳಿಂದಾಗಿ

ಪ್ರಯಣವು ಈಗ ಒಂದು ಗಂಟೆಗಿಂತಲೂ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿರುತ್ತದೆ, ಸರಾಸರಿ ಪ್ರಯಾಣದ ಅವಧಿಯು ಸುಮಾರು 3 ಗಂಟೆಗಳಷ್ಟು ಇದ್ದ ಅದು ಕಾಲುವೆ ಯೋಜನೆಗಳಿಂದಾಗಿ ಒಂದು ಗಂಟೆಯಷ್ಟಾಗಿದ್ದು ಈಗ ಸರಾಸರಿಯಾಗಿ ಅರ್ಧಕ್ಕಿಂತ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಕೃಷಿ ಉತ್ಪನ್ನಗಳಿಗೆ ದೊರೆತ ಸುಧಾರಿತ ಬೆಲೆಗಳು:

ರಸ್ತೆಯ ಮಾದರಿ ಮತ್ತು ನಿಯಂತ್ರಣ ವಾಸಸ್ಥಾನಗಳಲ್ಲಿನ ಎಲ್ಲಾ ಕುಟುಂಬಗಳು ರಸ್ತೆಯ ಮೊದಲು ಮತ್ತು ನಂತರ ಧಾನ್ಯಗಳನ್ನು ಬೆಳೆಯುತ್ತಿರುವುದನ್ನು ದತ್ತಾಂಶದ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆಯು ಪ್ರತಿಬಿಂಬಿಸುತ್ತದೆ, ರಸ್ತೆಯ ನಿರ್ಮಾಣದ ನಂತರ ಸರಾಸರಿ ದೊರೆತ ಬೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿರುವುದನ್ನು ವರದಿ ಮಾಡಿರುತ್ತದೆ. ಮಾದರಿ ವಾಸಸ್ಥಳದಲ್ಲಿರುವ ಈ ಎಲ್ಲಾ ಕುಟುಂಬಗಳು ರಸ್ತೆಗಳು ಮಾರುಕಟ್ಟೆಯನ್ನು ಪ್ರವೇಶಿಸಲು ಮತ್ತು ಉತ್ತಮ ಬೆಲೆಗಳನ್ನು ಪಡೆಯಲು ಸಹಾಯ ಮಾಡಿರುವುದಾಗಿ ಭಾವಿಸಿದ್ದು, ತಮ್ಮ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ನಿರ್ವಹಿಸದಿದ್ದರೂ ಸಹ ಅದೇ ಬೆಲೆಗಳನ್ನು ಪಡೆಯುವಲ್ಲಿ ಯಶಸ್ವಿಯಾಗ ಬಹುದೆಂದು ಅವರು ಭಾವಿಸಿರುತ್ತಾರೆ. ಈ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯಗಳಾದ್ಯಂತ ಎಲ್ಲಾ ಬೆಳೆಗಳಿಗೆ ಸರಾಸರಿ ಬೆಲೆ ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುತ್ತದೆ, ಆದರೆ ಕೃಷಿ ಉತ್ಪನ್ನಗಳ ಸರಾಸರಿ ದೊರೆತ ಬೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳವು ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ಸೇತುವೆ ನಿರ್ಮಾಣದಿಂದ ಕಾರಣವಾಗಿರಬಹುದೆ ಎಂಬ ಬಗ್ಗೆ ಯಾವುದೇ ತೀರ್ಮಾನಕ್ಕೆ ಬರಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗಿಲ್ಲ

ಕೃಷಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಸ್ವತ್ತುಗಳ ಸುಧಾರಿತ ಮಾಲೀಕತ್ವ:

ಈ ಅಧ್ಯಯನವು ಮಾದರಿ ವಾಸಸ್ಥಾನಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿ ಫಲಿಸಿರುತ್ತದೆ, ದ್ವಿಚಕ್ರ ಮತ್ತು ನಾಲ್ಕು ಚಕ್ರಗಳ ವಾಹನಗಳ ಮಾಲೀಕತ್ವದಲ್ಲಿ ಗಮನಾರ್ಹ ಬದಲಾವಣೆ ಕಂಡು ಬಂದಿರುತ್ತದೆ. ಸುಧಾರಿತ ಪ್ರವೇಶವು ಹೆಚ್ಚಿನ ಸಂಖ್ಯೆಯ ಜಾನುವಾರುಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿರುವ ಕುಟುಂಬಗಳಿಗೆ ಹೇಗೆ ಸಹಾಯ ಮಾಡಿದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ದತ್ತಾಂಶವು ಪ್ರತಿಬಿಂಬಿಸುತ್ತದೆ. ಮಾದರಿ ರಸ್ತೆಗಳು ಮತ್ತು ಸೇತುವೆಗಳಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು 30% ರಿಂದ 35% ರಷ್ಟು ಕುಟುಂಬಗಳು ಹೆಚ್ಚುಹಸುಗಳು / ಎಮ್ಮೆಗಳನ್ನು ಸೇರ್ಪಡೆ ಮಾಡಿಕೊಂಡಿರುತ್ತಾರೆ, 35% ರಿಂದ 40% ಕುಟುಂಬಗಳು ಹೆಚ್ಚಿನ ಮೇಕೆ / ಕುರಿ / ಹಂದಿಗಳನ್ನು ಸೇರ್ಪಡಿಸಿರುತ್ತಾರೆ. ರಸ್ತೆಯ ನಿರ್ಮಾಣದ ನಂತರ ಸುಮಾರು 25% ಕುಟುಂಬಗಳು ಕೋಳಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಿರುತ್ತವೆ.



12.1.2 ಸೌಲಭ್ಯಗಳು / ಸೇವೆಗಳಿಗೆ ಪ್ರವೇಶ

ಸುಧಾರಿತ ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕವು ಉತ್ತಮ ಮಾಹಿತಿ, ಮಾರುಕಟ್ಟೆಗಳು ಮತ್ತು ಸೌಲಭ್ಯಗಳನ್ನು ಪ್ರವೇಶಿಸಲು ಗ್ರಾಮೀಣ ಜನಸಂಖ್ಯೆಯ ಅಭಾವವನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಲು ಸಹಾಯ ಮಾಡಿರುತ್ತದೆ. ಮಾದರಿಗಳು ಮತ್ತು ನಿಯಂತ್ರಣ ಆ ವಾಸಸ್ಥಾನಗಳಲ್ಲಿನ ಸ್ಥಿತಿಗತಿ ಮತ್ತು ಮಾದರಿಗಳನ್ನು ಹೋಲಿಸುವ ಮೂಲಕ ರೈತರು ನಿರ್ಣಾಯಕ ಸೇವೆಗಳು ಮತ್ತು ಸೌಲಭ್ಯಗಳನ್ನು ಪ್ರವೇಶಿಸಲು ಉತ್ತಮ ರಸ್ತೆಗಳು ಸಹಾಯ ಮಾಡಿರುವುದನ್ನು ಕಂಡು ಹಿಡಿಯಲು ಪ್ರಯತ್ನಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಯಾವುದೇ ಉದ್ದೇಶಕ್ಕಾಗಿ ಪ್ರಯಾಣಿಸುವ ಆಯ್ಕೆಯನ್ನು ನಿರ್ಧರಿಸುವಲ್ಲಿ ಸುಲಭವಾದ ಮತ್ತು ವೇಗವಾದ ಪ್ರಯಾಣ ಬಹಳ ಮುಖ್ಯವಾದ ಅಂಶವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಮಾದರಿ ಮತ್ತು ನಿಯಂತ್ರಣ ವಾಸಸ್ಥಾನಗಳು ಜನಸಂಖ್ಯಾ ಮತ್ತು ಸಾಮಾಜಿಕ ಆರ್ಥಿಕ ಪ್ರೊಫೈಲ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಏಕ ರೂಪದ್ದಾಗಿದ್ದರೂ, ರಸ್ತೆಗಳು ಉತ್ತಮವಾಗಿ ಸುಧಾರಿಸಿರುವ ಮಾದರಿ ವಾಸಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಿನ ಶೇಕಡಾವಾರು ರೈತರನ್ನು ನಿಯಂತ್ರಿಸಿ ಹೋಲಿಸಿದರೆ ರಸ್ತೆ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಕೈಗೆತ್ತಿಕೊಳ್ಳದ ಪ್ರದೇಶದ ವಾಸಸ್ಥಾನಗಳಲ್ಲಿರುವವರು ವಾಸಸ್ಥಳದ ಹೊರಗೆ ಮೂಲ ರಸ ಗೊಬ್ಬರಗಳು, ಕೀಟನಾಶಕಗಳು ಇತ್ಯಾದಿಗಳಿಗೆ ಪ್ರಯಾಣಿಸುತ್ತಾರೆ.

12.1.3 ಉದ್ಯೋಗ ಸೃಷ್ಟಿ

ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರವು ಮಹಾತ್ಮಾ ಗಾಂಧಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಗ್ರಾಮೀಣ ಉದ್ಯೋಗ ಖಾತರಿ ಅಧಿನಿಯಮ



ಯೋಜನೆಯಂತಹ ವೇತನ ಉದ್ಯೋಗ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳ ಮೂಲಕ ಹಳ್ಳಿಗಳಲ್ಲಿನ ನಿರ್ಗತಿಕರಿಗೆ ಕೌಶಲ್ಯರಹಿತ ಶಾರೀರಿಕ ಕೆಲಸವನ್ನು ಒದಗಿಸುವ ಮೂಲಕ ನಿರುದ್ಯೋಗ ಸಮಸ್ಯೆಯನ್ನು ಪರಿಹರಿಸಲು ಅಥವಾ ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಲು ಪ್ರಯತ್ನಿಸಿರುತ್ತದೆ. ಆದಾಗ್ಯೂ, ಅಂತಹ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಕೈಗೆತ್ತಿಕೊಂಡಿರುವ ಕಾಮಗಾರಿಗಳ ಹೆಚ್ಚಿನ ವೆಚ್ಚ ಮತ್ತು ಕಡಿಮೆ ಉತ್ಪಾದಕತೆಯ ಸ್ವರೂಪದಿಂದಾಗಿ ಈ ಯೋಜನೆಗಳು ಉದ್ಯೋಗದ ಸಮಸ್ಯೆಗೆ ಶಾಶ್ವತ ಪರಿಹಾರಗಳಾಗಿರಲು

ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ ಎಂದು ಅಧ್ಯಯನವು ಪ್ರತಿಬಿಂಬಿಸಿರುತ್ತದೆ ಗ್ರಾಮೀಣ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿನ ಉದ್ಯೋಗ ಸಮಸ್ಯೆಗಳಿಗೆ ಅಂತಿಮ ಪರಿಹಾರವೆಂದರೆ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯಗಳು, ಉತ್ತಮ ಸಂಪರ್ಕ ಮತ್ತು ಅಂತಹ ಪ್ರದೇಶಗಳನ್ನು ಮಾರುಕಟ್ಟೆಗಳಿಗೆ ಮತ್ತು ಹೇರಳವಾಗಿ ಉದ್ಯೋಗದ ಸ್ಥಳಗಳಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕಿಸುವ ಮೂಲಕ ಹೆಚ್ಚಿನ ಉದ್ಯೋಗಾವಕಾಶಗಳನ್ನು ಸೃಷ್ಟಿಸುವುದಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಉದ್ಯೋಗದ ದಿನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳ: ಉದ್ಯೋಗದ ಅವಕಾಶಗಳ ಮೇಲಿನ ಪರಿಣಾಮವನ್ನು ನಿರ್ಣಯಿಸುವ ಸಲುವಾಗಿ ರಸ್ತೆಯ ಮೊದಲು ಮತ್ತು ನಂತರ ಮಾದರಿ ಮತ್ತು ನಿಯಂತ್ರಣ ವಾಸಸ್ಥಾನಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರ ಕುಟುಂಬಗಳ ಎಲ್ಲಾ ಗಳಿಸುವ ಸದಸ್ಯರ ಉದ್ಯೋಗ ಮತ್ತು ಕೆಲಸದ ದಿನಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಮಾಹಿತಿಯನ್ನು ಸಂಗ್ರಹಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಈ ಕುಟುಂಬಗಳಿಗೆ, ಸ್ವಂತ ಜಮೀನಿನಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳಲ್ಲಿ ತೊಡಗಿರುವವರನ್ನು ಹೊರತು ಪಡಿಸಿ



ಕುಟುಂಬ ಸದಸ್ಯರಿಂದ ಮಾತ್ರ ಈ ಮಾಹಿತಿಯನ್ನು ಸಂಗ್ರಹಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ರಸ್ತೆಗಳು ಮತ್ತು ಸೇತುವೆಗಳು ಕಾರ್ಯರೂಪಕ್ಕೆ ಬರುವ ಮೊದಲು ಮತ್ತು ನಿರ್ಮಾಣದ ನಂತರದ ವರ್ಷಕ್ಕೆ ಬಳಸಿದ ಒಟ್ಟು ದಿನಗಳ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಸುಮಾರು 25% ರಿಂದ 30% ಕುಟುಂಬಗಳು ತಮ್ಮ ಗಳಿಕೆಯ ಸದಸ್ಯರ ಪ್ರಮುಖ ಉದ್ಯೋಗದಲ್ಲಿ ಉದ್ಯೋಗದ ದಿನಗಳ ಹೆಚ್ಚಳವನ್ನು ವರದಿ ಮಾಡಿರುತ್ತಾರೆ ಎಂದು ಅಧ್ಯಯನವು ಪ್ರತಿಬಿಂಬಿಸಿರುತ್ತದೆ..

ಉದ್ಯೋಗಕ್ಕಾಗಿ ಗ್ರಾಮದ ಹೊರಗೆ ಪ್ರಯಾಣ: ಗ್ರಾಮೀಣ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲಾ ಋತುವಿನ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಸುಧಾರಿಸುವುದರಿಂದ ಪ್ರಯಾಣದ ಸಮಯ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿರುತ್ತದೆ, ಯಾಂತ್ರಿಕತೆ ವಾಹನಗಳ ಬಳಕೆಯು ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮಸ್ಥರ ಉದ್ಯೋಗದ ಸ್ಥಳಕ್ಕೆ ಪ್ರಯಾಣದ ಸೌಕರ್ಯವಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಮಾದರಿ ಮತ್ತು ನಿಯಂತ್ರಣ ವಾಸಸ್ಥಳಗಳ ಬಹುತೇಕ ಎಲ್ಲ ಕುಟುಂಬಗಳು ತಮ್ಮಗಳಿಗಿರುವ ಸದಸ್ಯರಲ್ಲಿ ಒಬ್ಬರಾದರೂ ತಮ್ಮ ಉದ್ಯೋಗದ ಸ್ಥಳವನ್ನು ವಾಸಸ್ಥಳದೊಳಗಿಂದ ವಾಸಸ್ಥಳದ ಹೊರಗಿನ ಸ್ಥಳಕ್ಕೆ ಸ್ಥಳಾಂತರಿಸಿರುತ್ತಾರೆ ಎಂದು ವರದಿ ಮಾಡಿರುತ್ತಾರೆ. ಉದ್ಯೋಗಕ್ಕಾಗಿ ವಾಸಸ್ಥಳದ ಹೊರಗೆ ಹೋಗಲು ಆಯ್ಕೆ ಮಾಡಿಕೊಂಡಿರುವ ವ್ಯಕ್ತಿಗಳು ಈಗ ಉತ್ತಮ ಅವಕಾಶದಿಂದಾಗಿ ಹಾಗೆ ಮಾಡುತ್ತಿರ ಬೇಕು ಮತ್ತು ರಸ್ತೆಗಳು ಮತ್ತು ಸೇತುವೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣವು ಅವರ ನಿರ್ಧಾರಕ್ಕೆ ಅನುಕೂಲ ಮಾಡಿಕೊಟ್ಟಿದೆ ಎಂದು ಊಹಿಸುವುದು ಬಹಳ ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗಿರುತ್ತದೆ.

12.1.4 ಸಣ್ಣ ಮತ್ತು ಸಣ್ಣ ಪ್ರಮಾಣದ ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳ ಸ್ಥಾಪನೆ

ರಸ್ತೆ, ಸೇತುವೆ ಮತ್ತು ಕಾಲುವೆಗಳ ಉದ್ದಕ್ಕೂ ಸಣ್ಣ ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳು, ವ್ಯಾಪಾರ ಮತ್ತು ಸೇವಾ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ ಎಂದು ಅಧ್ಯಯನವು ಪ್ರತಿಬಿಂಬಿಸಿರುತ್ತದೆ. ಹೊಸ ಆರ್ಥಿಕ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳು ಸಣ್ಣ ಹೋಟೆಲ್‌ಗಳು, ಆಟೋ ಮೊಬೈಲ್‌ವಿಂಗ್‌ಟಾಕ್‌ಗಳು, ಸರಬರಾಜು ಮಳಿಗೆಗಳು, ಸಣ್ಣ ಅಂಗಡಿಗಳು, ರೇಡಿಯೋ ಮತ್ತು ಟಿವಿ ರಿಪೇರಿ, ವಿದ್ಯುತ್‌ತುಮೋಟಾರಿಪೇರಿ, ದಿನಸಿ ಅಂಗಡಿ, ಲಾರಿ, ಆಟೋ ಮತ್ತು ಸಾರಿಗೆ ಸೇವೆಗಳನ್ನು ಈ ಯೋಜನಾ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಸ್ಥಳೀಯರಿಗೆ ಉದ್ಯೋಗಾವಕಾಶಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಿರುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ರಸ್ತೆ, ಸೇತುವೆ ಸುಧಾರಣೆಗಳಿಂದಾಗಿ ಜನರು. ಸಣ್ಣ ಹೋಟೆಲ್‌ಗಳು, ಆಟೋರಿಕ್ಷಾಗಳು, ಹೇರ್‌ಟಿಂಗ್‌ಲೂನ್, ಕಿರಾಣಿ ಅಂಗಡಿ, ದಿನಸಿ ಅಂಗಡಿ ಸೇವೆ ಮತ್ತು ನಿರ್ವಾಹಕರಂತಹ ಸಣ್ಣ ವ್ಯಾಪಾರದಲ್ಲಿರುವ ಗ್ರಾಮಸ್ಥರಲ್ಲಿ ಕೆಲವರು ತಮ್ಮ ವ್ಯವಹಾರದಲ್ಲಿ ಗಳಿಕೆಗಳಿಂದಾಗಿ ಆದಾಯವು ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುವುದಾಗಿ ತಿಳಿಸಿರುತ್ತಾರೆ. ಕಾಲುವೆ ಸ್ಥಿತಿ. ಯೋಜನೆಗಳ ನಂತರ ಆದಾಯ ಗಳಿಕೆಯಲ್ಲಿ 20% ರಿಂದ 25% ರಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ಸೇತುವೆ ಯೋಜನೆಗಳು ನಿರ್ಮಾಣದ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ನಿರ್ಮಾಣದ ನಂತರದ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಸ್ಥಳೀಯ ಜನರಿಗೆ ಉದ್ಯೋಗಾವಕಾಶಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಿರುತ್ತವೆ ಎಂದು ಅಧ್ಯಯನವು ತಿಳಿಸಿರುತ್ತದೆ. ಮೇಲಿನವುಗಳಲ್ಲದೆ, ಹಳ್ಳಿಗಳಲ್ಲಿ ವಾಹನ ಸಂಚಾರ ಹೆಚ್ಚಾದ ಕಾರಣ ಸಾರಿಗೆ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳಿಂದಾಗಿ ಉದ್ಯೋಗ ಸೃಷ್ಟಿಯೂ ಆಗಿರುತ್ತದೆ.

12.1.5 ಆದಾಯ ಮತ್ತು ಬಡತನ ನಿವಾರಣೆ

ಕುಟುಂಬಗಳ ವಾರ್ಷಿಕ ಆದಾಯದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳ: ಸಮೀಕ್ಷೆಯ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಒಳಗೊಂಡಿರುವ ಮಾದರಿ ಮನೆಗಳು ವಿಭಿನ್ನ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಕೃಷಿ ಭೂಮಿಯನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು, ಅವರು ಕೃಷಿ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳಲ್ಲಿ ತೊಡಗಿಸಿ ಕೊಂಡಿರುತ್ತಾರೆ ಮತ್ತು ರಸ್ತೆಯ ಮೊದಲು ಮತ್ತು ನಂತರ ತಮ್ಮ ಬೆಳೆವಾರು ಉತ್ಪಾದನೆಯ ಅರಿವಿನ ಮೌಲ್ಯದ ದತ್ತಾಂಶವನ್ನು ಸಹ ಸೂಚಿಸಿರುತ್ತಾರೆ. ಎಲ್ಲಾ ಮಾದರಿ ಘಟಕಗಳಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ಸೇತುವೆ ನಿರ್ಮಾಣದ ಪರಿಣಾಮವು ಹಣದುಬ್ಬರದ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯ ನಂತರ ಸರಾಸರಿ ನಿವ್ವಳ ಹೆಚ್ಚಳದಿಂದಾಗಿ ಸ್ಥಾಪಿತವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ರಸ್ತೆ ಸುಧಾರಣೆಯ ಪೂರ್ವ ಅವಧಿಗೆ ಹೋಲಿಸಿದರೆ ರೈತರು ಉತ್ತಮ ಬೆಲೆಗಳನ್ನು ಪಡೆದು ಕೊಂಡಿರುತ್ತಾರೆ.

ನಿಯಂತ್ರಣದ ವಾಸಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ ವೆಚ್ಚಗಳು, ಪ್ರಯಾಣದ ಸಮಯ ಮತ್ತು ಶ್ರಮವು ಹದಗೆಟ್ಟ ರಸ್ತೆ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಗಳಿಂದ ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುವುದು ಎಂದು ಕಂಡು ಬಂದಿರುತ್ತದೆ. ನಿಯಂತ್ರಣ ವಾಸಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿರುವ ಕೃಷಿ ಕುಟುಂಬಗಳು ಸಹ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಜಾರಿಗೆ ತಂದಿದ್ದರೆ ತಮ್ಮ ಲಾಭ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಬಹುದೆಂದು ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಪಟ್ಟಿರುತ್ತಾರೆ. ವಿವಿಧ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳಲ್ಲಿ ತೊಡಗಿಸಿ ಕೊಂಡಿರುವ ಗಳಿಸುವ ಸದಸ್ಯರ ಸರಾಸರಿ ವಾರ್ಷಿಕ ಆದಾಯವನ್ನು ಹೋಲಿಕೆ ಮಾಡಲಾಗಿದ್ದು, ರಸ್ತೆಗಳು ಮತ್ತು ಸೇತುವೆಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸುವ ಹಿಂದಿನ ವರ್ಷಕ್ಕೆ ಹೋಲಿಸಿದರೆ, ಕಳೆದ ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಮಾದರಿ ವಾಸಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿನ ಕೆಲವು ಕುಟುಂಬಗಳ ಆದಾಯವು ಅವರ ವಾರ್ಷಿಕ ಸರಾಸರಿ ಆದಾಯದಲ್ಲಿ 25% ರಿಂದ 30% ಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುವುದನ್ನು ತಿಳಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

12.1.6 ಆರೋಗ್ಯ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮತ್ತು ಸೌಲಭ್ಯಗಳು

ಆರೋಗ್ಯ ಸೌಲಭ್ಯಗಳಿಗೆ ಸುಧಾರಿತ ಪ್ರವೇಶ: ಮಾದರಿ ರಸ್ತೆಗಳು ಮತ್ತು ಸೇತುವೆಗಳ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಬರುವ ಹೆಚ್ಚಿನ ಫಲಾನುಭವಿಗಳಿಗೆ, ಎಲ್ಲಾ ವಾಸಸ್ಥಳಗಳಿಗೆ ಹತ್ತಿರದ ಆರೋಗ್ಯ ಕೇಂದ್ರಗಳು, ಸರ್ಕಾರಿ ಆಸ್ಪತ್ರೆಗಳು ಮತ್ತು ಖಾಸಗಿ ನರ್ಸಿಂಗ್ ಹೋಂಗಳಿಗೆ ಮಾದರಿ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೂಲಕ ಮಾತ್ರ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ ಎಂದು ಮಾಹಿತಿ ನೀಡಿರುತ್ತಾರೆ. ಈ ಎಲ್ಲಾ ವಾಸಸ್ಥಳಗಳು ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಿಸುವ ಮೊದಲು ಈ ಸೌಲಭ್ಯಗಳನ್ನು ತಲುಪಲು ಪಕ್ಕಾ ರಸ್ತೆ ಹೊಂದಿರಲಿಲ್ಲ. ರಸ್ತೆ ಸುಧಾರಣೆಗಳು ತಲುಪುವ ಸ್ಥಾನಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಸಮಯದ ಪ್ರಯಾಣವನ್ನು ಉಳಿಸಲು ಸಹಾಯ ಮಾಡಿದ್ದು, ಆರೋಗ್ಯ ಸೌಲಭ್ಯಗಳನ್ನು ತಲುಪುವಲ್ಲಿ ಸಮಯ ಉಳಿತಾಯವು ಮತ್ತು ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಉಳಿಸುವುದಲ್ಲದೇ ಜೀವ ಉಳಿಸುವಿಕೆಯೂ ಆಗಿರುತ್ತದೆ. ಮಾದರಿ ಮತ್ತು ನಿಯಂತ್ರಣ ಎರಡೂ ವಿಭಾಗಗಳು ರಸ್ತೆ ಪ್ರವೇಶವನ್ನು ಹೊಂದಿರುವುದರಿಂದ, ಈ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸುವ ಮೊದಲಿನ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಗೆ ಹೋಲಿಸಿದರೆ ಬಳಕೆದಾರರು ಆರೋಗ್ಯ ಸೌಲಭ್ಯಗಳನ್ನು ತಲುಪಲು ಎಷ್ಟು ಮಯವನ್ನು ಉಳಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಕಂಡು ಹಿಡಿಯಲು ಪ್ರಯತ್ನಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ರಸ್ತೆಗಳು ಬಹಳ ಗಣನೀಯ ಮತ್ತು ನಿರ್ಣಾಯಕ ಸಮಯ ಉಳಿತಾಯವನ್ನು ಮಾಡಿರುವುದನ್ನು ವಾಸಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿನ ಗುಂಪು ಚರ್ಚೆಗಳು ತಿಳಿಸುತ್ತವೆ.

ಸುಧಾರಿತ ಪೂರ್ವ ಮತ್ತು ನಂತರದ ಪ್ರಸವ ಆರೈಕೆ:



ಮಾದರಿ ಮತ್ತು ನಿಯಂತ್ರಣ ಆ ವಾಸಸ್ಥಾನಗಳಲ್ಲಿ ಕಳೆದ ಒಂದು ವರ್ಷದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಿನ ಗರ್ಭಿಣಿಯರು ಹಳ್ಳಿಯ ಎಎನ್‌ಎಂ / ಸರ್ಕಾರಿ ವೈದ್ಯರಿಂದ ಪ್ರಸವ ಪೂರ್ವ ಆರೈಕೆಯನ್ನು ಪಡೆದಿರುವುದು ಕಂಡು ಬಂದಿದೆ. ರಸ್ತೆಗಳು ಮತ್ತು ಸೇತುವೆಗಳು ಪೂರ್ಣಗೊಂಡ ನಂತರ ಹಳ್ಳಿಗಳಿಗೆ ಎಎನ್‌ಎಂ / ವೈದ್ಯರು ಭೇಟಿ ನೀಡುತ್ತಿರುವುದು ಹೆಚ್ಚಾಗಿದ್ದು, ನಿಯಂತ್ರಣ ವಾಸಸ್ಥಳಗಳ ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರಲ್ಲಿ ಕೆಲವರು, ಕಳಪೆ ಸಂಪರ್ಕದಿಂದಾಗಿ ಸರ್ಕಾರಿ ಆರೋಗ್ಯ ಕಾರ್ಯಕರ್ತರು / ವೈದ್ಯರು

ತಮ್ಮ ಗ್ರಾಮಗಳಲ್ಲಿ ಲಭ್ಯವಿರದ ಕಾರಣದಿಂದ ಗ್ರಾಮದ ಹೊರಗೆ ಪ್ರಯಾಣಿಸಿ ಬೇಕಾಗಿರುತ್ತದೆ ಎಂದು ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಪಟ್ಟಿರುತ್ತಾರೆ.

ಸಾಂಸ್ಥಿಕ ಹೆರಿಗೆಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳ: ಸಾಂಸ್ಥಿಕ ವಿತರಣೆಯು ಅಪೇಕ್ಷಣೀಯವಾಗಿದೆ, ಇದು ತಾಯಿಯ ಮತ್ತು ಶಿಶು ಮರಣದ ಅಪಾಯವನ್ನು ಕಡಿಮೆಮಾಡುತ್ತದೆ. ಆರೋಗ್ಯ ಸೇವೆಗಳ ಪ್ರವೇಶವು ಹಳ್ಳಿಯ ಸಮೀಪ ವಿರುವ ಆಸ್ಪತ್ರೆ / ಆರೋಗ್ಯ ಕೇಂದ್ರದ ಲಭ್ಯತೆಯಿಂದ ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮವನ್ನು ಸೌಲಭ್ಯದೊಂದಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕಿಸುವ ಎಲ್ಲಾ ಹವಾಮಾನ ರಸ್ತೆಯ ಲಭ್ಯತೆಯಿಂದ ಅಳೆಯಲಾಗುತ್ತದೆ ಎಂದು ನಂಬಲಾಗಿರುತ್ತದೆ, ಇದು ಹೆಚ್ಚಿನ ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ ಸಾಂಸ್ಥಿಕ ಹೆರಿಗೆಯ ಮೇಲೆ ಗಮನಾರ್ಹ ಪರಿಣಾಮ ಬೀರುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಮಾದರಿ ರಸ್ತೆಗಳು ಮತ್ತು ಸೇತುವೆಗಳಲ್ಲಿನ ಅಧ್ಯಯನವು ಸಹ ಇದನ್ನು ಪ್ರತಿಬಿಂಬಿಸಿರುತ್ತದೆ.

12.1.7 ಶಿಕ್ಷಣ ವ್ಯವಸ್ಥೆ

ಶಿಕ್ಷಣ ಸೌಲಭ್ಯಗಳ ಸುಧಾರಿತ ಸ್ಥಿತಿ: ಹಳ್ಳಿಗಳಲ್ಲಿನ ಸರ್ವ ಋತು ರಸ್ತೆಗಳು ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ, ಸಂಸ್ಥೆಗಳು, ಮಾನವ ಶಕ್ತಿಯ ಹೆಚ್ಚಳ ಮತ್ತು ಶೈಕ್ಷಣಿಕ ಅಂಶಗಳಲ್ಲಿ ಇತರ ಸುಧಾರಣೆಗಳನ್ನು ಸೃಷ್ಟಿಸಲು ಅನುಕೂಲವಾಗಿರುತ್ತವೆ. ಮಾದರಿ ರಸ್ತೆಗಳು ಮತ್ತು ಸೇತುವೆಗಳಿಂದ ಬದಲಾವಣೆಗಳನ್ನು ನಿರ್ಣಯಿಸಲು, ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಾಣದ ಮೊದಲು ಮತ್ತು ನಂತರ ಶಿಕ್ಷಣ ಸೌಲಭ್ಯಗಳ ಸ್ಥಿತಿಗತಿಗಳ ವಿವರಗಳನ್ನು ಸಂಗ್ರಹಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಸಮುದಾಯದ ಮುಖಂಡರು, ಶಿಕ್ಷಕರು ಮತ್ತು ಇತರರೊಂದಿಗೆ ವಾಸದ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ನಡೆಸಿದ ಸಂವಾದಗಳಿಂದ ಈ ಮಾಹಿತಿಯನ್ನು



ಪಡೆಯಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ಸೇತುವೆ ನಿರ್ಮಾಣವು ಗ್ರಾಮೀಣ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಹೊಸ ಅಂಗನವಾಡಿ ಕೇಂದ್ರಗಳನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಲು ಸಹಕಾರಿಯಾಗಿರುವುದನ್ನು ಈ ಅಧ್ಯಯನವು ಪ್ರತಿಬಿಂಬಿಸಿರುತ್ತದೆ. ಎಲ್ಲಾ ಮಾದರಿ ವಾಸಸ್ಥಾನಗಳು ವಾಸಸ್ಥಳದೊಳಗೆ ಕನಿಷ್ಠ ಒಂದು ಅಂಗನವಾಡಿ ಕೇಂದ್ರವನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು, ರಸ್ತೆಯ ನಿರ್ಮಾಣದ

ನಂತರ ಅವುಗಳಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಿನವುಗಳು ಸೇರ್ಪಡೆಯಾಗಿರುತ್ತವೆ.

ಪ್ರಯಾಣದ ಸಮಯದ ಉಳಿತಾಯ: ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳ ಪ್ರಮುಖ ಪರಿಣಾಮವೆಂದರೆ ಪ್ರಯಾಣದ ಸಮಯವನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡುವುದು ಮತ್ತು ಪ್ರಯಾಣ ವೆಚ್ಚದ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಉಳಿತಾಯ ಮಾಡುವುದು ಆಗಿರುತ್ತದೆ. ಮಾದರಿ ಮತ್ತು ನಿಯಂತ್ರಣ ವಾಸಸ್ಥಾನಗಳಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸಲಾದ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳು ವಿದ್ಯಾರ್ಥಿಗಳು ತಮ್ಮ ವಾಸಸ್ಥಳಗಳಿಂದ ಉನ್ನತ ಮಾಧ್ಯಮಿಕ ಶಾಲೆಗಳು ಮತ್ತು ಕಾಲೇಜುಗಳಿಗೆ ಹೋಗುವುದಕ್ಕೆ ಕಾರಣವಾಗಿರುತ್ತವೆ. ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಿಸುವ ಮೊದಲು ಮತ್ತು ಪ್ರಸ್ತುತ ಈ ಸಂಸ್ಥೆಗಳಿಗೆ ಅಂದಾಜು ದೂರ ಮತ್ತು ಪ್ರಯಾಣದ ಸಮಯದ ಬಗ್ಗೆ ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರ ಮನೆಗಳಿಂದ ಮಾಹಿತಿಯನ್ನು ಸಂಗ್ರಹಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಈ ದತ್ತಾಂಶವು ಸಮಯದ ಉಳಿತಾಯವನ್ನು ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗಿ ಪ್ರತಿಬಿಂಬಿಸಿರುತ್ತದೆ.

ಶಿಕ್ಷಣಕ್ಕಾಗಿ ಮಕ್ಕಳ ದಾಖಲಾತಿಯಲ್ಲಿ ಸುಧಾರಣೆಗಳು ಮತ್ತು ಹೆಣ್ಣು ಮಕ್ಕಳ ಹಾಜರಾತಿಯ ಹೆಚ್ಚಳ : ಪ್ರಸ್ತುತ ಅಧ್ಯಯನವು ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕ ಮತ್ತು ಉತ್ತಮವಾಗಿ ನಿರ್ವಹಿಸಲ್ಪಟ್ಟ ರಸ್ತೆಗಳು ವಾಸಸ್ಥಳದ ಹೊರಗೆ ಉನ್ನತ ಮಾಧ್ಯಮಿಕ ಶಾಲೆಗಳಿಗೆ ಮತ್ತು ಹೆಚ್ಚಿನ ಹಂತಗಳಿಗೆ ಹೋಗುವ ಮಕ್ಕಳ ದಾಖಲಾತಿ ಮಟ್ಟಗಳ ಮೇಲೆ ಪರಿಣಾಮ ಬೀರಿರುವುದನ್ನು ಪ್ರತಿಬಿಂಬಿಸಿರುತ್ತದೆ. ಇದಲ್ಲದೆ, ಹೆಣ್ಣು ಮಕ್ಕಳನ್ನು ಶಾಲೆಗಳಿಗೆ ಸೇರಿಸುವಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಯೋಜನೆಗಳ ನಂತರ ಶಾಲೆಗೆ ಹೋಗುವ ಮಕ್ಕಳ ಹಾಜರಾತಿ 6% ರಿಂದ 7% ರಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚಾಗಿದೆ ಎಂದು ದತ್ತಾಂಶವು ತೋರಿಸಿರುತ್ತದೆ. ಅಂತೆಯೇ, ಹೆಣ್ಣು ಮಕ್ಕಳ ಹಾಜರಾತಿಯಲ್ಲಿ 4% ರಿಂದ 5% ರಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿರುತ್ತದೆ.

12.1.8 ನಗರೀಕರಣ

ಸುಧಾರಿತ ಜೀವನ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಗಳು ಮತ್ತು ಸುರಕ್ಷತೆ: ಉತ್ತಮ ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕವು ಪಕ್ಕಾ ಮನೆಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸುವ ಉದ್ದೇಶದಿಂದ ನಿರ್ಮಾಣ ಸಾಮಗ್ರಿಗಳು ಮತ್ತು ಇತರ ಸಂಪನ್ಮೂಲಗಳ ಸುಧಾರಿತ ಮತ್ತು ಸುಲಭ ಲಭ್ಯತೆಗೆ ಕಾರಣವಾಗಿರುತ್ತದೆ ಎಂದು ಅಧ್ಯಯನವು ಪ್ರತಿಬಿಂಬಿಸಿರುತ್ತದೆ. ರಸ್ತೆಗಳು ಮತ್ತು ಸೇತುವೆಗಳ ಮೂಲಕ ಆವರಿಸಿರುವ ಮಾದರಿ ಹಳ್ಳಿಗಳಲ್ಲಿ ಸಮೀಕ್ಷೆಯ ಸಮಯದಲ್ಲಿ, ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಾಣದ ನಂತರ ಪಕ್ಕಾ ಮನೆಗಳ ಹೊಸ ನಿರ್ಮಾಣ ಕೈಗೊಂಡಿರುವ ಜನರಲ್ಲಿ 10% ಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚಾಗುತ್ತಿರುವುದು ಕಂಡು ಬಂದಿರುತ್ತದೆ. ಅಂತೆಯೇ, ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ಸೇತುವೆ ಯೋಜನೆಗಳ ನಂತರ ಶೌಚಾಲಯ ಸೌಲಭ್ಯಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸುವವರಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು 40% ರಿಂದ 45% ರಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿರುತ್ತದೆ.



ವಿವಿಧ ಆಡಳಿತ ಕೇಂದ್ರಗಳಿಗೆ ಸುಧಾರಿಸಲಾದ ಸಂಪರ್ಕ: ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಾಣದಿಂದ ಈ ಕಚೇರಿಗಳಿಗೆ ಪ್ರವೇಶವು ಎಷ್ಟರ ಮಟ್ಟಿಗೆ ಸುಧಾರಿಸಿದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ನಿರ್ಣಯಿಸಲು, ವಾಸಸ್ಥಳದಲ್ಲಿ



ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯಿಸಿದವರಿಗೆ ತಮ್ಮ ಅಭಿಪ್ರಾಯಗಳನ್ನು ಅದೇ ರೀತಿ ಒದಗಿಸುವಂತೆ ಕೇಳಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಹೆಚ್ಚಿನ ವಾಸಸ್ಥಳಗಳು ಈಗ ಗ್ರಾಮ ಪಂಚಾಯತ್ಕಚೇರಿಗೆ ಉತ್ತಮ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಹೊಂದಿರುವುದನ್ನು ಅಧ್ಯಯನವು ಪ್ರತಿಬಿಂಬಿಸಿರುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಅವುಗಳಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಿನವು ಗ್ರಾಮ ಪಂಚಾಯತಿಗಳು ಮತ್ತು ನಗರ ಕೇಂದ್ರಗಳಲ್ಲಿನ ಕಚೇರಿಗಳನ್ನು ತಲುಪಲು ಪ್ರಯಾಣದ ಸಮಯವನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಿರುವುದನ್ನು ವರದಿ ಮಾಡಿರುತ್ತದೆ.

12.1.9 ಸಾರಿಗೆ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ ಮತ್ತು ಸೇವೆಗಳು



ವಾಹನಗಳ ಮಾಲೀಕತ್ವದ ಹೆಚ್ಚಳ: ಸುಧಾರಿತ ರಸ್ತೆಗಳು ಮತ್ತು ಸೇತುವೆಗಳು, ಮಾದರಿ ರಸ್ತೆಗಳು, ಸೇತುವೆಗಳು ಮತ್ತು ಕಾಲುವೆಗಳ ಮೂಲಕ ಸಂಪರ್ಕ ಹೊಂದಿದ ಗ್ರಾಮಸ್ಥರಲ್ಲಿ ವಾಹನಗಳ ಮಾಲೀಕತ್ವವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಿರುವುದನ್ನು ಈ ಅಧ್ಯಯನವು ಪ್ರತಿಬಿಂಬಿಸಿರುತ್ತದೆ. ಯೋಜನೆಗಳ ನಂತರ ಗ್ರಾಮಸ್ಥರಲ್ಲಿ ವಾಹನಗಳ ಮಾಲೀಕತ್ವದಲ್ಲಿ ಸರಾಸರಿ 25% ರಿಂದ 30% ರಷ್ಟು

ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿರುವುದನ್ನು ಪ್ರತಿಬಿಂಬಿಸಿರುತ್ತದೆ.

ವಾಹನ ನಿರ್ವಹಣಾ ವೆಚ್ಚಗಳಲ್ಲಿನ ಕಡಿತ: ಸುಧಾರಿತ ರಸ್ತೆಗಳು ಮತ್ತು ಸೇತುವೆಗಳಿಂದಾಗಿ ವಾಹನಗಳ ನಿರ್ವಹಣಾ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ಗಣನೀಯ ಇಳಿಕೆಯಾಗಿರುವುದನ್ನು ಈ ಅಧ್ಯಯನವು ಪ್ರತಿಬಿಂಬಿಸಿರುತ್ತದೆ. ವಾಹನ ಮತ್ತು ಸ್ಥಳದ ಪ್ರಕಾರವನ್ನು ಅವಲಂಬಿಸಿ ಇಂಧನ ಉಳಿತಾಯದಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟಾರೆ 15% ರಿಂದ 20% ರಷ್ಟು ಉಳಿತಾಯವಾಗಿರುವುದನ್ನು ಅಂದಾಜಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

12.1.10 ರಸ್ತೆಗಳು, ಸೇತುವೆಗಳು ಮತ್ತು ಕಾಲುವೆಗಳ ಪ್ರತಿವಾದಿಗಳಿಗೆ ಮಾನವ ದಿನದ ಉಳಿತಾಯ: ರಸ್ತೆಗಳು, ಸೇತುವೆ ಮತ್ತು ಕಾಲುವೆ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮವು ಜಾರಿಗೆ ಬಂದ ನಂತರ ಗ್ರಾಮಸ್ಥರಿಗೆ ಮಾನವ ದಿನದ ಉಳಿತಾಯವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಹಳ್ಳಿಗರಿಗೆ ಸಮಯ ಉಳಿತಾಯವನ್ನು ಇತರ ಉತ್ತಮ ಉದ್ದೇಶಗಳಿಗಾಗಿ ಬಳಸಬಹುದು ಅಥವಾ ಅವರು ಕೃಷಿ ಕ್ಷೇತ್ರಗಳಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚುವರಿ ಸಮಯವನ್ನು ಕೆಲಸ ಮಾಡಬಹುದು ಅಥವಾ ಶಾಲೆಗೆ ಹೋಗುವ ಮಕ್ಕಳ ಸಮಯ ಉಳಿತಾಯವು ಅಧ್ಯಯನದ ಸಮಯ ಅಥವಾ ಕೃಷಿ ಶ್ರಮವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಲು ಅವರಿಗೆ ಕೆಲವು ಹೆಚ್ಚುವರಿ ಸಮಯವನ್ನು ಪಡೆಯುತ್ತದೆ ಎಂದು ಇದು ಪ್ರತಿಬಿಂಬಿಸಿರುತ್ತದೆ. ಹೊಲಗಳಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚುವರಿ ಸಮಯ ಕೆಲಸ ಮಾಡಬಹುದು ಮತ್ತು ಹೆಚ್ಚುವರಿ ಕಾರ್ಮಿಕ ಶುಲ್ಕವನ್ನು ಗಳಿಸಬಹುದು. ಒಟ್ಟಾರೆ ಗ್ರಾಮಸ್ಥರಿಗೆ ಸುಧಾರಿತ

ಜೀವನ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಗಳು ಇರುತ್ತವೆ. ಇದಲ್ಲದೆ, ಉಳಿಸಿದ ಸಮಯವನ್ನು ಕಲ್ಪನಾತ್ಮಕ ಆದಾಯದ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಪರಿವರ್ತಿಸ ಬಹುದಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಸುಧಾರಿತ ರಸ್ತೆಗಳ ಕಾರಣದಿಂದಾಗಿ ಪ್ರಯಾಣದ ಸಮಯವು ಕಡಿಮೆಯಾಗಿರುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಸಮಯವನ್ನು ಉಳಿಸುವುದರಿಂದ ಹೆಚ್ಚಿನ ಆದಾಯವನ್ನು ಗಳಿಸಬಹುದಾಗಿರುತ್ತದೆ. ರಸ್ತೆ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಸರಾಸರಿ ಮಾನವ ದಿನದ ಉಳಿತಾಯ / ವ್ಯಕ್ತಿ / ವಾರ್ಷಿಕ 3.78 ದಿನಗಳು ಎಂದು ಅಂದಾಜಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಅಂತೆಯೇ, ಸೇತುವೆ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಸರಾಸರಿ ಮಾನವ ದಿನದ ಉಳಿತಾಯ / ವ್ಯಕ್ತಿ / ವಾರ್ಷಿಕ 3.56 ದಿನಗಳು ಮತ್ತು ಕಾಲುಸೇತುವೆ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ 8.51 ಮಾನವ ದಿನಗಳು ಎಂದು ಅಂದಾಜಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

12.1.11 ವೇತನ ಆದಾಯ

ಪುರುಷ ಮತ್ತು ಸ್ತ್ರೀ ಕಾರ್ಮಿಕರು ಕೃಷಿ ಕಾರ್ಮಿಕರಾಗಲಿ ಅಥವಾ ಕೃಷಿಯೇತರ ಕಾರ್ಮಿಕರಾಗಲಿ ವೇತನ ದರದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿರುವುದನ್ನು ಈ ಅಧ್ಯಯನವು ಪ್ರತಿಬಿಂಬಿಸಿರುತ್ತದೆ. ಕೃಷಿ ಕಾರ್ಮಿಕರ ಸರಾಸರಿ ಕಾರ್ಮಿಕ ದರವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಅಂತೆಯೇ, ಕೃಷಿ ಕಾರ್ಮಿಕರಿಗೆ (ಮಹಿಳಾ ಕಾರ್ಮಿಕರು) ಸರಾಸರಿ ಕಾರ್ಮಿಕ ದರವೂ ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಕೃಷಿಯೇತರ ಕಾರ್ಮಿಕರಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ, ಪುರುಷ ಮತ್ತು ಮಹಿಳಾ ಕಾರ್ಮಿಕರಿಗೆ ಯೋಜನೆಗಳ ನಂತರ ವೇತನ ದರದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿರುತ್ತದೆ.

12.1.12 ಆರ್ಥಿಕ ಪರಿಣಾಮ

ಸುಧಾರಿತ ರಸ್ತೆಗಳು, ಸೇತುವೆಗಳು ಮತ್ತು ಕಾಲುಸೇತುವೆಗಳಿಂದಾಗಿ ಗ್ರಾಮಸ್ಥರಿಗೆ ಸಮಯ ಉಳಿತಾಯ, ವಾಹನಗಳ ನಿರ್ವಹಣಾ ವೆಚ್ಚ ಕಡಿಮೆ ಯಾಗುವುದರಿಂದ ಸಾಕಷ್ಟು ಆರ್ಥಿಕ ಪರಿಣಾಮ ವಿರುತ್ತದೆ. ವಾಹನ ನಿರ್ವಹಣಾ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿನ ಕಡಿತದಿಂದಾಗಿ ಒಟ್ಟು ಉಳಿತಾಯವನ್ನು ವಾರ್ಷಿಕ ರೂ.117.14 ಕೋಟಿ ಎಂದು ಅಂದಾಜಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

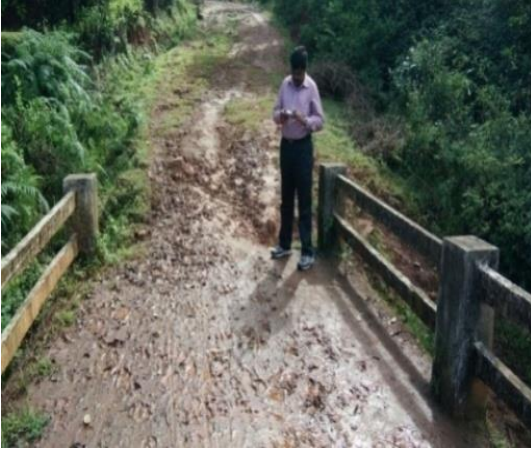
12.1.13 ಹಾಸನ, ಕೊಡಗು ಮತ್ತು ಉಡುಪಿ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿನ ಕಾಲುಸೇತುವೆಗಳು (ಅನುಕೂಲಗಳು ಮತ್ತು ಅನುಕೂಲಗಳು)

ಆದಾಗ್ಯೂ, ರಸ್ತೆಗಳು, ಸೇತುವೆಗಳು ಮತ್ತು ಕಾಲುಸೇತುವೆಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡ ಎಲ್ಲಾ ಯೋಜನೆಗಳು ಗ್ರಾಮೀಣ ಜನರ ಮೇಲೆ ಸಕಾರಾತ್ಮಕ ಪರಿಣಾಮ ಬೀರಿರುತ್ತವೆ, ಆದಾಗ್ಯೂ ಸಮೀಕ್ಷೆಯ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಕೆಲವು ನ್ಯೂನತೆಗಳನ್ನು ಗಮನಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಹಾಸನ, ಕೊಡಗು ಮತ್ತು ಉಡುಪಿ ಈ ಮೂರು ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ 44 ಕಾಲುಸೇತುವೆಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿರುವುದನ್ನು ಗಮನಿಸ



ಬಹುದಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಕೆಲವು ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ ನಬಾರ್ಡ್‌ನಡಿಯಲ್ಲಿ ಕಾಲುವೆಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸುವ ಮೊದಲು ಮರದ ಹಲಗೆಗಳು ಅಥವಾ ಎಂಎಸ್‌ಟಿಗಳನ್ನು ಬಳಸಿ ಕಾಲುವೆಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿರುವುದನ್ನು ಗಮನಿಸ ಬಹುದಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಅವುಗಳ ವಯಸ್ಸಾದ ಮತ್ತು ಶಿಥಿಲಾವಸ್ಥೆಯ ಕಾರಣದಿಂದಾಗಿ, ಆರ್‌ಸಿಸಿ ಚೌಕಟ್ಟುಗಳನ್ನು ಬಳಸಿ ನಿರ್ಮಿಸಲಾದ ಆಧುನಿಕ ಕಾಲುವೆಗಳೊಂದಿಗೆ ಇದನ್ನು ಬದಲಾಯಿಸಲಾಗಿದೆ (ಕೊಡಗು ಜಿಲ್ಲೆಯ ಶಿಥಿಲವಾದ ಕಾಲುವೆಯನ್ನು ಚಿತ್ರಿಸಲಾಗಿದೆ).

ನಬಾರ್ಡ್ ನೆರವಿನಡಿಯಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸಲಾದ ಆಧುನಿಕ ಕಾಲುವೆಗಳು ಚಪ್ಪಡಿ ಅಗಲವನ್ನು ಗರಿಷ್ಠ 4 ರಿಂದ

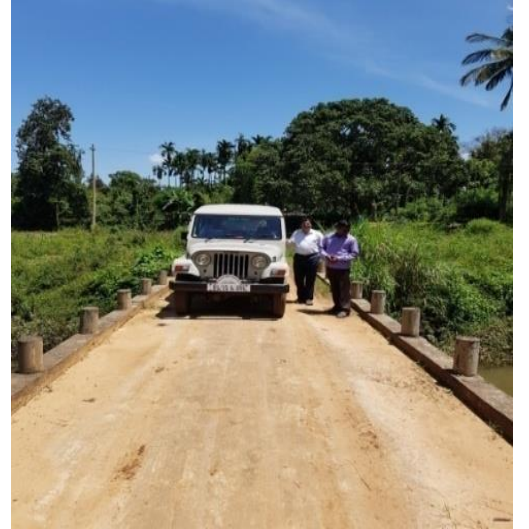


5 ಅಡಿಗಳಷ್ಟು ಮಾತ್ರ ಹೊಂದಿರುತ್ತವೆ. ನಾಲ್ಕು ಅಡಿ ಅಗಲ ವಿರುವ ಕಾಲುವೆಗಳು ಪಾದಚಾರಿಗಳಿಗೆ ದಾಟಲು ಮಾತ್ರ ಸಹಾಯ ಮಾಡುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಕೆಲವು ಬಾರಿ ಜನರು ದ್ವಿಚಕ್ರ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಬಳಸುತ್ತಾರೆ. ಕೆಲವು ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ, ಸಾಕು ಪ್ರಾಣಿಗಳಾದ ಹಸುಗಳು, ಎಮ್ಮೆಗಳು, ಕುರಿಗಳು, ಮೇಕೆಗಳು ಇತ್ಯಾದಿಗಳನ್ನು ಈ ಕಾಲುವೆಗಳ ಮೂಲಕ

ಸಾಗಿಸಲಾಗುವುದನ್ನು ಗಮನಿಸ ಬೇಕಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಪ್ರಾಣಿಗಳ ನುಗ್ಗುವಿಕೆಯಿಂದಾಗಿ ಕೆಲವು ಬಾರಿ ಕೆಲವು ಅಪಘಾತಗಳು ಸಂಭವಿಸಿರುವ ಮಾಹಿತಿಯು ಇರುತ್ತದೆ,

ಇದರ ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಪ್ರಾಣಿಗಳು ಬೀಳುವುದು ಮತ್ತು ಕಾಲುಗಳು ಮುರಿಯುವುದು ಅಥವಾ ಪ್ರಾಣ ಹಾನಿ ಸಂಭವಿಸಿರುತ್ತದೆ (ಹಾಸನ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸಲಾದ ಇದೇ ರೀತಿಯ ಕಾಲುವೆಯನ್ನು ಚಿತ್ರಿಸಲಾಗಿದೆ). ಇದಲ್ಲದೆ, 4

ಅಡಿ ಅಗಲವಿರುವ ಕಾಲುವೆಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಿದನಂತರವೂ, ಗ್ರಾಮಸ್ಥರು ಕೃಷಿ ಸರಕುಗಳನ್ನು ಹೊಲಗಳಿಂದ ಮಾರುಕಟ್ಟೆ / ಹಳ್ಳಿಗಳಿಗೆ ಟ್ರಕ್‌ತ್ತುಟ್ರಾಕ್ಟರುಗಳ ಮೂಲಕ ಸಾಗಿಸಲು ಪರ್ಯಾಯ ಉದ್ದದ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು



ಅವಲಂಬಿಸಿರುವುದನ್ನು ಗಮನಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಅಂತಹ ನ್ಯೂನತೆಗಳ ಕಾರಣದಿಂದಾಗಿ, ಕಾಲುವೆಗಳ ಅಗಲವನ್ನು ಕನಿಷ್ಠ 12 ಅಡಿಗಳಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚಿಸುವ ಅವಶ್ಯಕತೆಯಿದೆ ಎಂದು ಗ್ರಾಮಸ್ಥರು ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಪಟ್ಟಿರುತ್ತಾರೆ, ಇದು ಜನರು ಮತ್ತು ಸಾಮಗ್ರಿಗಳ ಮತ್ತು ಹಗುರವಾದ ನಾಲ್ಕು ಚಕ್ರಗಳ ವಾಹನಗಳ ಸುಗಮ ಚಲನೆಗೆ ಅವಕಾಶವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸುತ್ತದೆ

ಆದಾಗ್ಯೂ, ಕೊಡಗು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಿನ ಕಾಲುವೆಗಳು ಸ್ಲಾಬ್ ಅಗಲವನ್ನು 12 ಅಡಿಗಳಿಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚುಹೊಂದಿದ್ದು, ಅವುಗಳ ಮೂಲಕ ಹಾದುಹೋಗಲು ನಾಲ್ಕು ಚಕ್ರಗಳ ವಾಹನಗಳಿಗೆ ಸಹ ಹೆಚ್ಚು ಉಪಯುಕ್ತವಾಗಿರುತ್ತದೆ (ಕೊಡಗು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸಲಾದ ಇದೇ ರೀತಿಯ ಕಾಲುವೆಗಳನ್ನು ಚಿತ್ರಿಸಲಾಗಿದೆ). ಕೃಷಿ ಕ್ಷೇತ್ರಗಳಿಂದ ಮಾರುಕಟ್ಟೆಗಳಿಗೆ ಅಥವಾ ಪ್ರತಿ ಕ್ರಮದಲ್ಲಿ ಜನರು ಮತ್ತು ಸಾಮಗ್ರಿಗಳನ್ನು ಸುಲಭವಾಗಿ ಸಾಗಿಸಲು ಅವು ಗ್ರಾಮಸ್ಥರಿಗೆ ಸಹಾಯಕವಾಗಿರುತ್ತವೆ. ಅಂತಹ ಕಾಲುವೆಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಿದ ನಂತರ ಗ್ರಾಮಸ್ಥರು ಬಹಳ ಸಂತೋಷದಿಂದ ಉದ್ದವಾದ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ಕಡಿತಗೊಳಿಸಿ ಕಡಿಮೆ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ತಮ್ಮ ಉದ್ದೇಶಿತ ಸ್ಥಳಗಳನ್ನು ತಲುಪಲು ಕಾಲುವೆಗಳು ಅನುವು ಮಾಡಿ ಕೊಟ್ಟಿರುತ್ತವೆ ಮತ್ತು ಮೇಲೆ ತಿಳಿಸಿದಂತೆ ಅಂತಹ ಸಮಸ್ಯೆಗಳನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಲು ಸಹಾಯ ಮಾಡಿರುತ್ತದೆ. ಸಂಪರ್ಕಿಸುವ ರಸ್ತೆಗಳ ಪಕ್ಕದಲ್ಲಿ ವಾಹನಗಳ ಹೆಚ್ಚಿನ ಚಲನೆ ಮತ್ತು ವಾಣಿಜ್ಯ ಅಂಗಡಿಗಳು, ಮಸೀದಿ ಇತ್ಯಾದಿಗಳನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಿದ ಉದಾಹರಣೆಗಳಿರುತ್ತವೆ. ಗುಹ್ಯಾ (ವಿರಾಜಪೇಟೆ ತಾಲ್ಲೂಕು) ಬಳಿ ಕಾವೇರಿ ನದಿಗೆ ಅಡ್ಡಲಾಗಿ ನಿರ್ಮಿಸಲಾದ ಕಾಲುವೆ ಅದರ ನಿರ್ಮಾಣದ ನಂತರ ಅಂತಹ ಎಲ್ಲಾ ಸುಧಾರಣೆಗಳಿಗೆ ಸಾಕ್ಷಿಯಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಛಾಯಾಚಿತ್ರಗಳನ್ನು ಅದಕ್ಕೆ ಅನುಗುಣವಾಗಿ ಚಿತ್ರಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

12.2 ಯೋಜನೆಯ ತೀರ್ಮಾನಗಳು

- ಅಧ್ಯಯನದ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಒಳಗೊಂಡಿರುವ ಮಾದರಿ ಹಳ್ಳಿಗಳಲ್ಲಿ ಈ ಯೋಜನೆಗಳು ಕೃಷಿ ಮತ್ತು ಸಂಬಂಧಿತ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳ ಮೇಲೆ ಸಕಾರಾತ್ಮಕ ಪರಿಣಾಮ ಬೀರಿರುತ್ತವೆ. ಹತ್ತಿರದ ನಗರ ಕೇಂದ್ರಗಳಿಗೆ ಉತ್ತಮ ಸಂಪರ್ಕ ಮತ್ತು ಉತ್ತಮ ಬೆಲೆಗಳ ಲಭ್ಯತೆಯಿಂದಾಗಿ, ರೈತರು ವಾಣಿಜ್ಯ ಬೆಳೆಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ಬೆಲೆಯಲು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಿರುತ್ತಾರೆ. ಈ ಯೋಜನೆಗಳು ಹಳ್ಳಿಗಳ ನಡುವೆ ಸುಧಾರಿತ ಪ್ರವೇಶವನ್ನು ಒದಗಿಸಿರುತ್ತವೆ, ಇದರಿಂದಾಗಿ ಸಾರಿಗೆ ಸುಧಾರಣೆಯಾಗಿದ್ದು, ಅಧ್ಯಯನ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿನ ಕೃಷಿ ಒಳಹರಿವಿನ ಸಾರಿಗೆ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಿರುತ್ತದೆ. ರಸ್ತೆ ಗೊಬ್ಬರಗಳು, ಕೀಟನಾಶಕಗಳು ಮತ್ತು ಸುಧಾರಿತ ಬೀಜಗಳ ಬಳಕೆಯಲ್ಲಿ ಸುಧಾರಣೆಯಾಗಿದ್ದು, ರೈತರು ವಿಶೇಷವಾಗಿ ಹಣ್ಣುಗಳು ಮತ್ತು ತರಕಾರಿಗಳಂತಹ ಬೆಳೆಗಳನ್ನು ಬೆಳೆಯುವುದರಿಂದ ಹೆಚ್ಚಿನ ಇಳುವರಿ ಪಡೆಯ ಬಹುದಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಸುಧಾರಿತ ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕವು ಹಳ್ಳಿಗಳಿಗೆ ಉತ್ತಮ ಮಾಹಿತಿ, ಮಾರುಕಟ್ಟೆಗಳು ಮತ್ತು ಸೌಲಭ್ಯಗಳನ್ನು ಪಡೆಯುವಲ್ಲಿ ಸಹಾಯ ಮಾಡಿರುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ನಿರ್ಣಾಯಕ ಸೇವೆಗಳು ಸಹಾ ದೊರಕಿರುತ್ತದೆ. ಹಳ್ಳಿಗಳು / ನಗರ ಕೇಂದ್ರಗಳ ನಡುವಿನ ಸುಧಾರಿತ ಪ್ರವೇಶದಿಂದಾಗಿ ಹೆಚ್ಚಿನ ಸಂಖ್ಯೆಯ ಜಾನುವಾರುಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿರುವ ಮನೆಗಳಿಗೆ ಸಹಾಯ ವಾಗಿರುವುದನ್ನು ಈ ಅಧ್ಯಯನವು ತೋರಿಸಿರುತ್ತದೆ. ಮಾದರಿ ರಸ್ತೆಗಳಿಂದಾಗಿ ಮತ್ತು ಸೇತುವೆಗಳಿಂದಾಗಿ ಸುಮಾರು 15% ರಿಂದ 20% ರಷ್ಟು ಕುಟುಂಬಗಳು, ಹೆಚ್ಚು

ಹಸುಗಳು / ಎಮ್ಮೆಗಳನ್ನು ಸೇರಿಸಿದ್ದು, 10% ರಿಂದ 12% ಕುಟುಂಬಗಳು ಹೆಚ್ಚಿನ ಕೋಳಿ / ಮೇಕೆ / ಕುರಿ / ಹಂದಿ ಇತ್ಯಾದಿಗಳನ್ನು ಸೇರಿಸಿರುತ್ತಾರೆ.

ಒಟ್ಟಾರೆಯಾಗಿ, ಅಧ್ಯಯನ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಕೃಷಿ ಉತ್ಪಾದನೆಯನ್ನು 9% ರಿಂದ 10% ಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚಿಸುವಲ್ಲಿ ಈ ಯೋಜನೆಗಳು ಪ್ರಮುಖ ಕಾರಣವಾಗಿರುತ್ತವೆ. ಗ್ರಾಮಸ್ಥರ ವಾರ್ಷಿಕ ಆದಾಯವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಲು ಈ ಯೋಜನೆಗಳು ಸಮರ್ಥವಾಗಿರುತ್ತವೆ. ರಸ್ತೆಗಳು ಮತ್ತು ಸೇತುವೆಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಿದ ನಂತರ ಮಾದರಿ ವಾಸಸ್ಥಾನಗಳಲ್ಲಿನ ಕುಟುಂಬಗಳ ಆದಾಯವು 24% ರಿಂದ 30% ವರೆಗೆ ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುವುದನ್ನು ತಿಳಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

- ಹತ್ತಿರದ ಹಳ್ಳಿಗಳು, ಮಾರುಕಟ್ಟೆ ಸ್ಥಳಗಳು ಮತ್ತು ನಗರ ಕೇಂದ್ರಗಳಿಗೆ ಹಳ್ಳಿಗಳ ನಡುವಿನ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಲು ರಸ್ತೆ ಯೋಜನೆಗಳು ಸಹಾಯ ಮಾಡಿರುತ್ತವೆ. ಇದರಿಂದಾಗಿ ವಾಹನ ಸಂಚಾರವು ಹೆಚ್ಚಾಗಿದ್ದು, ಸ್ಥಳೀಯ ಜನರು ತಮ್ಮ ವಾಸಸ್ಥಳದಿಂದ ಕೆಲಸದ ಸ್ಥಳಗಳಿಗೆ ಪ್ರಯಾಣಿಸಲು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವ ಸಮಯವನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಿರುತ್ತದೆ. ಸೇತುವೆಗಳು ಜನರ ಮತ್ತು ವಾಹನದ ಸುಗಮ ಚಲನೆಯನ್ನು ಶಕ್ತಗೊಳಿಸಿರುತ್ತವೆ ಮತ್ತು ಸಮಯವನ್ನು ಉಳಿಸಲು ಸಹಾಯ ಮಾಡಿರುತ್ತವೆ. ಇವುಗಳು ಪ್ರಯಾಣದ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಿದ್ದು, ಪ್ರಯಾಣದ ತೊಂದರೆಗಳನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಿರುತ್ತವೆ. ಈ ಯೋಜನೆಗಳು ವಾಹನ ನಿರ್ವಹಣಾ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಿರುವುದಲ್ಲದೇ, ವಾಹನಗಳ ಮಾಲೀಕರ ಸಂಖ್ಯೆಯನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಿರುತ್ತವೆ ಮತ್ತು ವಾಹನಗಳ ಸಾಮಾನ್ಯ ಸಂರಚನಾ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡುವ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ ಕ್ಷೇತ್ರದ ಮೇಲೆ ಪರಿಣಾಮವನ್ನು ಬೀರಿರುತ್ತವೆ.

ಸುಧಾರಿತ ರಸ್ತೆಗಳು ಕೃಷಿಕರ ಮನೆ ಬಾಗಿಲಿಗೆ ಭಾರೀ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಪ್ರವೇಶಿಸಲು ಅನುವು ಮಾಡಿಕೊಟ್ಟಿದ್ದು, ಅಂತಿಮವಾಗಿ ಕೃಷಿ ಉತ್ಪಾದಕರ ಸಾರಿಗೆ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡುವಲ್ಲಿ ಬೆಳೆಗಾರರಿಗೆ ಪ್ರಯೋಜನವನ್ನು ನೀಡಿರುತ್ತವೆ. ಸುಧಾರಿತ ರಸ್ತೆಗಳು ಮತ್ತು ಸೇತುವೆಗಳು ಹೆಚ್ಚಿನ ಸಂಖ್ಯೆಯ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಿದ್ದು, ಅದರಲ್ಲೂ ವಿಶೇಷವಾಗಿ ಆಟೋರಿಕ್ಷಾ ಮತ್ತು ಟಾಂಟಾಂಗಳು ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ವೆಚ್ಚ ಹಂಚಿಕೆ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಕಾರ್ಯ ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿವೆ. ಕೈಗೆಟುಕುವ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ವಾಡಿಕೆಯತಪಾಸಣೆಗಾಗಿ ಗ್ರಾಮಸ್ಥರಿಗೆ ನಗರ ಕೇಂದ್ರಗಳಲ್ಲಿನ ಆಸ್ಪತ್ರೆಗಳಿಗೆ ಭೇಟಿ ನೀಡಲು ಇದು ಸಹಾಯ ಮಾಡಿರುತ್ತದೆ. ಅಂತೆಯೇ ಇದು ಶಾಲೆಗೆ ಹೋಗುವ ಮಕ್ಕಳಿಗೆ ಶಾಲೆಗಳಿಗೆ ಪ್ರಯಾಣಿಸಲು ಸಹಕಾರಿಯಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಹೆಚ್ಚಿನ ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ ಕಾಲುಸೇತುವೆಗಳು ಪ್ರಯಾಣದ ದೂರವನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಿದ್ದು, ಉದ್ದೇಶಿತ ಸ್ಥಳಗಳಿಗೆ ಪ್ರಯಾಣಿಸುವ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಸಹ ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

- ಸುಧಾರಿತ ರಸ್ತೆಗಳು ಮತ್ತು ಸೇತುವೆಗಳು ಹೆಚ್ಚಿನ ಸಂಖ್ಯೆಯ ಸಣ್ಣ ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳು, ವ್ಯಾಪಾರ ಮತ್ತು ಸೇವಾ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಲು ಅನುವು ಮಾಡಿಕೊಟ್ಟಿರುತ್ತವೆ. ಈ ಯೋಜನೆಗಳ ನಂತರ ಈ ಉದ್ಯಮಿಗಳಿಗೆ 25% ರಿಂದ 30% ರಷ್ಟು ಆದಾಯವು ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಇದಲ್ಲದೆ, ಈ ಯೋಜನೆಗಳು ಸಣ್ಣ ಪ್ರಮಾಣದ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಮತ್ತು ಸೇವಾ ಉದ್ಯಮಗಳನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಲು ಸಹಕರಿಸಿದ್ದು, ಇವೆಲ್ಲವೂ ಸ್ಥಳೀಯ ವ್ಯಕ್ತಿಗಳಿಗೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಉದ್ಯೋಗವನ್ನು ಸೃಷ್ಟಿಸಿರುತ್ತವೆ. ನಿರ್ಮಾಣದ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ನಿರ್ಮಾಣದ ನಂತರದ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಸ್ಥಳೀಯ ಜನರಿಗೆ ಉದ್ಯೋಗಾವಕಾಶಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಲು ಈ ಯೋಜನೆಗಳು ಸಹಕಾರಿಯಾಗಿರುತ್ತವೆ.
- ಸುಧಾರಿತ ರಸ್ತೆಗಳು ಮತ್ತು ಸೇತುವೆಗಳ ಲಭ್ಯತೆಯಿಂದಾಗಿ ಹಳ್ಳಿಗಳಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಿನ ವ್ಯವಹಾರಗಳು ನಡೆದಿರುತ್ತವೆ, ಇದರಿಂದಾಗಿ ಉದ್ಯೋಗಾವಕಾಶಗಳು ಹೆಚ್ಚಾಗುವುದರ ಜೊತೆಗೆ ಉದ್ಯೋಗಕ್ಕಾಗಿ ಹೊರಗೆ ಜನರು ಪ್ರಯಾಣಿಸಲು ಸಹಾಯ ಮಾಡಿರುತ್ತವೆ. ಉತ್ತಮ ಸಂಪರ್ಕದಿಂದಾಗಿ ಹಳ್ಳಿಗಳಲ್ಲಿ ಅಸ್ತಿತ್ವದಲ್ಲಿರುವ ಉದ್ಯಮಗಳ ಉತ್ಪಾದನಾ ಸಾಮರ್ಥ್ಯದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿದ್ದು ಹಳ್ಳಿಗಳಲ್ಲಿ ಹೊಸ ಅವಕಾಶಗಳನ್ನು ಸೃಷ್ಟಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಈ ಉದ್ಯಮಗಳಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಿನ ಜನರು ಉದ್ಯೋಗ ಪಡೆಯುವುದನ್ನು ಗಮನಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.
- ನಿರ್ಮಾಣ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ, ಅಂದಾಜು 11 ಲಕ್ಷ ಮಾನವ ದಿನಗಳ ಒಟ್ಟು ಉದ್ಯೋಗ ಸೃಷ್ಟಿಯಾಗಿರುವುದಾಗಿ ಅಂದಾಜಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಈ ಯೋಜನೆಗಳು ಅನೇಕ ಸಣ್ಣ ಪ್ರಮಾಣದ ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳನ್ನು ಉತ್ತೇಜಿಸಲು ಸಮರ್ಥವಾಗಿದ್ದು, ಸುಮಾರು 10,000 ಜನರಿಗೆ ಉದ್ಯೋಗವನ್ನು ಒದಗಿಸಿರುತ್ತವೆ. ಮೇಲಿನವುಗಳಲ್ಲದೆ, ಹಳ್ಳಿಗಳಲ್ಲಿ ವಾಹನ ಸಂಚಾರ ಹೆಚ್ಚಾದ ಕಾರಣ ಸಾರಿಗೆ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳಿಂದಾಗಿ ಉದ್ಯೋಗ ಸೃಷ್ಟಿಯೂ ಆಗಿರುತ್ತದೆ. ಸಾರಿಗೆ ಕ್ಷೇತ್ರದಿಂದ ಸುಮಾರು 6,000 ಜನರಿಗೆ ಹೆಚ್ಚುವರಿ ಉದ್ಯೋಗ ಸೃಷ್ಟಿಯಾಗಿರುವುದಾಗಿ ಎಂದು ಅಂದಾಜಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಈ ಯೋಜನೆಗಳ ನಂತರ ಒಟ್ಟು ಉದ್ಯೋಗದ ದಿನಗಳಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿದ್ದು, ಮಾದರಿ ಹಳ್ಳಿಗಳ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿ ಉದ್ಯೋಗಗಳಲ್ಲಿ 25% ರಿಂದ 30% ರಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿರುತ್ತದೆ.
- ಈ ಯೋಜನೆಗಳ ಮೊದಲು ಇದ್ದ ವೇತನ ದರಕ್ಕೆ ಹೋಲಿಸಿದರೆ ಈ ಯೋಜನೆಗಳು ಹೆಚ್ಚಿನ ವೇತನ ದರವನ್ನು ಪಡೆಯಲು ಕೃಷಿ ಮತ್ತು ಕೃಷಿಯೇತರ ಕಾರ್ಮಿಕರಿಗೆ ಸಹಕಾರಿಯಾಗಿರುತ್ತವೆ. ಯೋಜನಾ ಪ್ರದೇಶದ ಪುರುಷ ಮತ್ತು ಮಹಿಳಾ ಕಾರ್ಮಿಕರಿಗೆ ವೇತನ ದರದಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು 30% ಹೆಚ್ಚಳ ಕಂಡು ಬಂದಿರುತ್ತದೆ.

- ಸರ್ವ ಋತು ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಸುಧಾರಿಸುವುದರಿಂದ ಪ್ರಯಾಣದ ಸಮಯವು ಕಡಿಮೆಯಾಗಿರುತ್ತದೆ, ಯಾಂತ್ರಿಕ ಕೃತ ವಾಹನಗಳ ಬಳಕೆಯು ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮಸ್ಥರ ಉದ್ಯೋಗದ ಸ್ಥಳಕ್ಕೆ ಪ್ರಯಾಣದ ಸೌಕರ್ಯವೂ ದೊರಕಿರುತ್ತದೆ. ಉದ್ಯೋಗದ ಸ್ಥಳಕ್ಕೆ ಉತ್ತಮ ಮತ್ತು ತ್ವರಿತ ಪ್ರವೇಶವು ಸಾಕಷ್ಟು ಉತ್ಪಾದಕ ಸಮಯವನ್ನು ಉಳಿಸುವಲ್ಲಿ ಸಹಾಯ ಮಾಡಿರುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಹೆಚ್ಚುವರಿ ಸಮಯದ ಲಭ್ಯತೆಯಿಂದಾಗಿ ಅವರ ದೈನಂದಿನ ಗಳಿಕೆಯನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಿರುತ್ತದೆ.

- ಈ ಯೋಜನೆಗಳಿಂದ ಗ್ರಾಮದ ಜನರಿಗೆ ಆರೋಗ್ಯದ ಅಂಶಗಳ ಸುಧಾರಣೆಯ ಮೇಲೆ ಉತ್ತಮ ಪರಿಣಾಮ ಬೀರಿರುವುದು ಕಂಡು ಬಂದಿರುತ್ತದೆ. ನಿಯಂತ್ರಿತ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿನ ಗ್ರಾಮಸ್ಥರಿಗೆ ಹೋಲಿಸಿದರೆ ಮಾದರಿ ಗ್ರಾಮಗಳಲ್ಲಿರುವ ಸುಧಾರಿತ ರಸ್ತೆಗಳು ಗ್ರಾಮಸ್ಥರಿಗೆ ಸಹಕಾರಿಯಾಗಿರುತ್ತವೆ. ಉತ್ತಮ ರಸ್ತೆಗಳ ಲಭ್ಯತೆಯಿಂದಾಗಿ ಮಾದರಿ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿನ ಗ್ರಾಮಸ್ಥರು ಹತ್ತಿರದ ನಗರ ಕೇಂದ್ರಗಳಲ್ಲಿ ಲಭ್ಯವಿರುವ ಆಸ್ಪತ್ರೆಗಳಿಗೆ ಸುಲಭವಾಗಿ ಪ್ರವೇಶವನ್ನು ಪಡೆಯುತ್ತಿದ್ದಾರೆ ಮತ್ತು ಸುಧಾರಿತ ರಸ್ತೆ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಗಳಿಂದಾಗಿ ಅಂತಹ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಿನ ಸಂಖ್ಯೆಯ ವಾಹನಗಳು ಕಾರ್ಯ ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿರುವುದರಿಂದ ಹೆಚ್ಚಿನ ಸಂಖ್ಯೆಯ ಸಾರಿಗೆ ಸೌಲಭ್ಯಗಳನ್ನು ಪಡೆಯುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಸುಧಾರಿತ ರಸ್ತೆಗಳು ಮತ್ತು ಸೇತುವೆಗಳು ಗ್ರಾಮಸ್ಥರಿಗೆ ತಲುಪುವ ಸ್ಥಾನಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಸಮಯವನ್ನು ಉಳಿತಾಯ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದು, ಪ್ರಯಾಣ ಮತ್ತು ಆರೋಗ್ಯ ಸೌಲಭ್ಯಗಳನ್ನು ಪಡೆಯುವಲ್ಲಿ ಸಮಯ ಉಳಿತಾಯ ಮಾಡಲು ಸಹಾಯ ಮಾಡಿರುತ್ತವೆ ಹಾಗೂ ತುರ್ತು ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ ಜೀವ ಉಳಿಸಲು ಸಹಕಾರಿಯಾಗಿರುತ್ತವೆ.

ಮಕ್ಕಳು ಮತ್ತು ಗರ್ಭಿಣಿ ಮಹಿಳೆಯರಿಗೆ ಪ್ರಸವ ಪೂರ್ವ ಮತ್ತು ಪ್ರಸವ ನಂತರದ ಆರೈಕೆಯನ್ನು ಪಡೆಯಲು ಈ ಯೋಜನೆಗಳು ಸಹಕಾರಿಯಾಗಿರುತ್ತವೆ. ರಸ್ತೆಗಳ ಸುಧಾರಣೆಯ ನಂತರ, ಹಳ್ಳಿಗಳಲ್ಲಿನ ಹೆಚ್ಚಿನ ಗರ್ಭಿಣಿಯರು ಎಎನ್‌ಎಂ / ಸರ್ಕಾರಿ ವೈದ್ಯರಿಂದ ಪ್ರಸವ ಪೂರ್ವ ಆರೈಕೆಯನ್ನು ಪಡೆದಿರುವುದು ಕಂಡು ಬಂದಿರುತ್ತದೆ. ಸರ್ಕಾರಿ ಆರೋಗ್ಯ ಕಾರ್ಯಕರ್ತರು / ವೈದ್ಯರು ತಮ್ಮ ಗ್ರಾಮಗಳಲ್ಲಿ ಲಭ್ಯವಿಲ್ಲದ್ದರಿಂದ, ನಿಯಂತ್ರಣದ ವಾಸಸ್ಥಾನಗಳಲ್ಲಿನ ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆದಾರರಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಡಿಮೆ ಇರುವ ಕಾರಣ ಅವರಲ್ಲಿ ಕೆಲವರು ಗ್ರಾಮದ ಹೊರಗೆ ಪ್ರಯಾಣಿಸಿ ಬೇಕಾಗಿರುತ್ತದೆ. ತಾಯಿಯ ಮತ್ತು ಶಿಶು ಮರಣ (ಐಎಂಆರ್ ಮತ್ತು ಎಂಎಂಆರ್) ದರಗಳ ಅಪಾಯವನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಲು ಈ ರಸ್ತೆ ಯೋಜನೆಗಳು ಸಹಾಯಕವಾಗಿರುತ್ತವೆ.

- ಮಾದರಿ ಹಳ್ಳಿಗಳಲ್ಲಿನ ಶಿಕ್ಷಣ ಸೌಲಭ್ಯಗಳನ್ನು ಪಡೆಯುವಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣದ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಉಳಿತಾಯವಾಗಿರುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಈ ರೀತಿ ಉಳಿಸಿದ ಸಮಯವನ್ನು ಇತರ ಉತ್ತಮ ಉದ್ದೇಶಗಳಿಗಾಗಿ ಬಳಸಬಹುದಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಇದಲ್ಲದೆ, ಸುಧಾರಿತ ರಸ್ತೆಗಳು ವಿದ್ಯಾರ್ಥಿಗಳು ತಮ್ಮ ವಾಸ ಸ್ಥಳಗಳಿಂದ ಉನ್ನತ

ಮಾಧ್ಯಮಿಕ ಶಾಲೆಗಳು ಮತ್ತು ಕಾಲೇಜುಗಳಿಗೆ ಹೋಗುವುದನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಿರುತ್ತವೆ. ಸುಧಾರಿತ ರಸ್ತೆಗಳು ಶಿಕ್ಷಣಕ್ಕಾಗಿ ಮಕ್ಕಳ ದಾಖಲಾತಿಯನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಲು ಮತ್ತು ಹೆಣ್ಣುಮಕ್ಕಳ ಹಾಜರಾತಿಯನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಲು ಸಹಕಾರಿಯಾಗಿರುತ್ತವೆ. ಇದಲ್ಲದೆ, ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕ ಮತ್ತು ಉತ್ತಮವಾಗಿ ನಿರ್ವಹಿಸಲ್ಪಟ್ಟ ರಸ್ತೆಗಳು ವಾಸಸ್ಥಳದ ಹೊರಗೆ ಉನ್ನತ ಮಾಧ್ಯಮಿಕ ಶಾಲೆಗಳಿಗೆ ಮತ್ತು ಮೇಲಿನ ಹಂತಗಳಿಗೆ ಹೋಗುವ ಮಕ್ಕಳ ದಾಖಲಾತಿ ಮಟ್ಟಗಳ ಮೇಲೆ ಸಕಾರಾತ್ಮಕ ಪರಿಣಾಮ ಬೀರಿರುವುದು ತಿಳಿದು ಬಂದಿರುತ್ತದೆ.

- ಈ ಯೋಜನೆಗಳು ಮನೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ, ಶೌಚಾಲಯಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ ಮುಂತಾದ ನಿರ್ಮಾಣ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳುವುದನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಿರುತ್ತವೆ. ಉತ್ತಮ ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕವು ಪಕ್ಕಾ ಮನೆಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸುವ ಉದ್ದೇಶದಿಂದ ನಿರ್ಮಾಣ ಸಾಮಗ್ರಿಗಳು ಮತ್ತು ಇತರ ಸಂಪನ್ಮೂಲಗಳ ಸುಧಾರಿತ ಮತ್ತು ಸುಲಭವಾಗಿ ಲಭ್ಯವಾಗಲು ಕಾರಣವಾಗಿರುವುದನ್ನು ಈ ಅಧ್ಯಯನವು ತೋರಿಸಿರುತ್ತದೆ. ಸಮೀಕ್ಷೆಯ ಸಮಯದಲ್ಲಿ, ರಸ್ತೆಗಳು ಮತ್ತು ಸೇತುವೆಗಳ ಮೂಲಕ ಆವರಿಸಿರುವ ಮಾದರಿ ಹಳ್ಳಿಗಳಲ್ಲಿ, ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಾಣದ ನಂತರ ಪಕ್ಕಾ ಮನೆಗಳ ಹೊಸ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕೆ ಹೋಗುವ ಜನರಲ್ಲಿ 10% ಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚಾಗುತ್ತಿರುವುದು ಕಂಡುಬಂದಿರುತ್ತದೆ. ಅಂತೆಯೇ, ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ಸೇತುವೆ ಯೋಜನೆಗಳ ನಂತರ ಶೌಚಾಲಯ ಸೌಲಭ್ಯಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸುವ ಜನರು, ಸುಮಾರು 40% ರಿಂದ 45% ರಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿರುತ್ತಾರೆ. ಇದು ಹಳ್ಳಿಯ ಜನರಿಗೆ ಸುಧಾರಿತ ಜೀವನ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಮತ್ತು ಭದ್ರತೆಗೆ ಕಾರಣವಾಗಿರುತ್ತದೆ.
- ಸುಧಾರಿತ ರಸ್ತೆಗಳು ಮತ್ತು ಸೇತುವೆಗಳು ಪುರುಷ ಮತ್ತು ಮಹಿಳಾ ಕಾರ್ಮಿಕರಿಗೆ ಕೃಷಿ ಕಾರ್ಮಿಕರಾಗಲಿ ಅಥವಾ ಕೃಷಿಯೇತರ ಕಾರ್ಮಿಕರಾಗಲಿ ವೇತನ ದರವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಲು ಸಹಾಯಕವಾಗಿರುತ್ತವೆ. ಕೃಷಿ ಕಾರ್ಮಿಕರ ಸರಾಸರಿ ಕಾರ್ಮಿಕದರವನ್ನು ಸುಮಾರು 30% ರಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಅಂತೆಯೇ, ಕೃಷಿ ಕಾರ್ಮಿಕರ (ಮಹಿಳಾ ಕಾರ್ಮಿಕರು) ಸರಾಸರಿ ಕಾರ್ಮಿಕ ದರವೂ ಸುಮಾರು 30% ರಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಕೃಷಿಯೇತರ ಕಾರ್ಮಿಕರ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ, ಪುರುಷ ಕಾರ್ಮಿಕರಿಗೆ ಸುಮಾರು 35% ರಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿದ್ದು, ಕೃಷಿಯೇತರ ಮಹಿಳಾ ಕಾರ್ಮಿಕರಿಗೆ ಇದು ಸುಮಾರು 30% ರಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುತ್ತದೆ.
- ಸುಧಾರಿತ ರಸ್ತೆಗಳು, ಸೇತುವೆಗಳು ಮತ್ತು ಕಾಲುವೆಗಳು ಗ್ರಾಮೀಣ ಜನರ ಮಾನವ ದಿನದ ಉಳಿತಾಯಕ್ಕೆ ಸಹಕಾರಿಯಾಗಿರುತ್ತವೆ.
- ಒಟ್ಟಾರೆಯಾಗಿ, 2012-13 ರಿಂದ 2015-16ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಜಾರಿಗೆ ತರಲಾದ 158 ರಸ್ತೆಗಳು, 16 ಸೇತುವೆಗಳು ಮತ್ತು 44 ಕಾಲುವೆಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡ 218 ಮಾದರಿ ಕಾಮಗಾರಿಗಳು ಯೋಜನೆಗಳ ನಂತರ ವಾರ್ಷಿಕ ರೂ.117.14 ಕೋಟಿ ಉಳಿತಾಯ ಮಾಡಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗಿರುತ್ತದೆ ಎಂದು ಅಂದಾಜಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

- ಸಂಕ್ಷಿಪ್ತವಾಗಿ ಹೇಳುವುದಾದರೆ, ನಬಾರ್ಡ್ಸ್‌ನ ಯೋಜನೆಯು ಗ್ರಾಮಸ್ಥರ ಸಾಮಾಜಿಕ-ಆರ್ಥಿಕ ಸನ್ನಿವೇಶವನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ಪ್ರಭಾವಿಸಿದ್ದು, ಅವರ ಜೀವನ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಗಳನ್ನು ಬದಲಿಸಿರುತ್ತದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಹೆಚ್ಚು ಪರಿಣಾಮಕಾರಿ ಮತ್ತು ಅರ್ಥ ಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಈ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಕೆಲವು ಮಾರ್ಪಾಡುಗಳೊಂದಿಗೆ ಮುಂದುವರಿಯುವ ಅವಶ್ಯಕತೆಯಿದೆ ಎಂದು ಅಧ್ಯಯನವು ತಿಳಿಸಿರುತ್ತದೆ.

ಸುಧಾರಿತ ರಸ್ತೆಗಳ ಕಾರಣದಿಂದಾಗಿ ಪ್ರಯಾಣದ ಸಮಯವು ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದ್ದು, ಸಮಯವನ್ನು ಉಳಿಸುವುದರಿಂದ ಹೆಚ್ಚಿನ ಆದಾಯವನ್ನು ಗಳಿಸಬಹುದಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಈ ರಸ್ತೆ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಸರಾಸರಿ ಮಾನವ ದಿನದ ಉಳಿತಾಯ / ವ್ಯಕ್ತಿ / ವಾರ್ಷಿಕ 3.78 ದಿನಗಳು ಎಂದು ಅಂದಾಜಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಅಂತೆಯೇ, ಸೇತುವೆ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಸರಾಸರಿ ಮಾನವ ದಿನದ ಉಳಿತಾಯ / ವ್ಯಕ್ತಿ / ವಾರ್ಷಿಕ 3.56 ದಿನಗಳು ಮತ್ತು ಕಾಲುಸೇತುವೆ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ 8.51 ಮಾನವ ದಿನಗಳು ಎಂದು ಅಂದಾಜಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

--

ಅಧ್ಯಾಯ - 13

ಶಿಫಾರಸ್ಸುಗಳು

ಈ ಅಧ್ಯಯನದಲ್ಲಿ ಮಾಡಿರುವ ಶಿಫಾರಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಮೂರು ಶೀರ್ಷಿಕೆಯಡಿ ನೀಡಲಾಗಿರುತ್ತದೆ, ಅಂದರೆ (1) ಅಲ್ಪಾವಧಿ, (2) ಮಧ್ಯಮ ಅವಧಿ ಮತ್ತು (3) ಅಗತ್ಯವಿರುವ ನೀತಿ ಬದಲಾವಣೆಯ ಶಿಫಾರಸ್ಸುಗಳು. ಇದರನ್ವಯ ಅಧ್ಯಯನದ ಆವಿಷ್ಕಾರಗಳ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಮುಂದಿನ ಯೋಜನೆಗಳಲ್ಲಿ ಯೋಜನೆಯ ಉತ್ತಮ ಕಾರ್ಯ ಕ್ಷಮತೆಗಾಗಿ ಈ ಕೆಳಗಿನ ಶಿಫಾರಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಸೂಚಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

13.1 ಅಲ್ಪಾವಧಿಯ ಶಿಫಾರಸ್ಸುಗಳು

- ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಎಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆಯು ಸಂಪರ್ಕವಿಲ್ಲದ ಹಳ್ಳಿಗಳಿಗೆ ರಸ್ತೆಗಳ ಸುಧಾರಣೆಯನ್ನು ಕೈಗೆತ್ತಿಕೊಳ್ಳಲು ಯೋಜನೆಗಳ ವಿವರಗಳನ್ನು ಸಿದ್ಧಪಡಿಸಬೇಕು. ಪ್ರಸ್ತುತ ಅಂತಹ ಯೋಜನೆಗಳ ವಿವರಗಳನ್ನು ಸಿದ್ಧವಾಗಿರಿಸದ ಕಾರಣ, ಜಿಲ್ಲಾ ಕಚೇರಿ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ವಿವರವಾದ ಸಮೀಕ್ಷೆ ನಡೆಸುವ ಮೂಲಕ ಅಂತಹ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಆದ್ಯತೆಯ ಮೇಲೆ ಗುರುತಿಸಲು ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಎಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆಯು ಪರಿಗಣಿಸಬಹುದು ಎಂದು ಶಿಫಾರಸ್ಸು ಮಾಡಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.
- ವರ್ಧಿಸುವಂತಹ ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸುವ ಸಾಮರ್ಥ್ಯವಿರುವ ಗುತ್ತಿಗೆಯ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಎಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆಯು ಪರಿಗಣಿಸಬಹುದಾಗಿದ್ದು, ಇದು ಈ ಯೋಜನೆಗಳ ಸಮಯ ಉಳಿಸಲು ಮತ್ತು ವೆಚ್ಚವನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಲು ಕಾರಣವಾಗುತ್ತದೆ. ಯಾವುದೇ ಸಮಯವನ್ನು ಮತ್ತು ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಮೀರದೇ ಕಾಮಗಾರಿಗಳನ್ನು ಸಮಯೋಚಿತವಾಗಿ ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಲು ಇದು ಅವರಿಗೆ ಸಹಾಯ ಮಾಡುತ್ತದೆ.
- ವರ್ಧಿತ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ ಜಾಲವನ್ನು ಖಚಿತ ಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳಲು ಸಂಪರ್ಕವಿಲ್ಲದ ವಾಸಸ್ಥಾನಗಳಿಗೆ ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸುವುದರ ಬಗ್ಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಗಮನ ಹರಿಸಲು ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಎಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆಯು ಅಂತಹ ರಸ್ತೆಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆಯನ್ನು ದೀರ್ಘಾವಧಿಯಲ್ಲಿ ಉಳಿಸಿಕೊಳ್ಳಲು ಅನುವು ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುವ ಉದ್ದೇಶಕ್ಕಾಗಿ, ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳ ಉಳಿವಿಗಾಗಿ, ಅವುಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆಗಾಗಿ ಬಾಕಿ ಇರುವ ಸಂಪರ್ಕ ರಸ್ತೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ, ನಿರ್ವಹಣೆ ನಿರ್ವಹಣಾ ವ್ಯವಸ್ಥೆ, ಗುತ್ತಿಗೆ ನಿರ್ವಹಣೆ ಇತ್ಯಾದಿಗಳನ್ನು ನಿರ್ಣಯಿಸುವುದು.
- ಪ್ರಸ್ತುತ, ನಬಾಡ್ ನೆರವಿನ ರಸ್ತೆಗಳ ಬದಿಗಳಲ್ಲಿ ಮರ ತೋಟಗಳಿಗೆ ಯಾವುದೇ ಅವಕಾಶವಿರುವುದಿಲ್ಲ. ಗ್ರಾಮೀಣ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಪರಿಸರವನ್ನು ಕಾಪಾಡಿಕೊಳ್ಳಲು ತೋಟಗಳನ್ನು ರಚಿಸುವ ಮೂಲಕ, ರಸ್ತೆ

ಬದಿಗಳಲ್ಲಿ ಮರಗಳನ್ನು ಶಬ್ದ ತಡೆಗೋಡೆಗಳಾಗಿ ಮತ್ತು ಕಂಪನ ಅಬ್ಸಾರ್ಬರ್‌ಗಳಾಗಿ ನೆಡುವ ಮೂಲಕ ಪರಿಸರ ನಿರ್ವಹಣೆಯನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸುವ ಅಗತ್ಯವು ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಎಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆಗೆ ಇರುತ್ತದೆ.

- ಪ್ರಧಾನ ಮಂತ್ರಿ ಗ್ರಾಮೀಣ ಸಡಕ್ ಯೋಜನೆಯಡಿ ಜಾರಿಗೆ ತರಲಾದ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳು ನಬಾರ್ಡ್ ರಸ್ತೆಗಳಿಗಿಂತ ಸ್ವಲ್ಪ ಭಿನ್ನವಾಗಿರುವ ಕಾಮಗಾರಿಗಳಿಗೆ ವಿಶೇಷಣಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿವೆ ಎಂದು ಸಮೀಕ್ಷೆಯ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಗಮನಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ನಬಾರ್ಡ್ ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ ಹೋಲಿಸಿದರೆ ಪ್ರಧಾನ ಮಂತ್ರಿ ಗ್ರಾಮೀಣ ಸಡಕ್ ಯೋಜನೆಯಡಿಯ ರಸ್ತೆಗಳ ಅಗಲವು ಸ್ವಲ್ಪ ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಪ್ರಧಾನ ಮಂತ್ರಿ ಗ್ರಾಮೀಣ ಸಡಕ್ ಯೋಜನೆಯಡಿ, ಗುತ್ತಿಗೆದಾರನು ರಸ್ತೆ ಹೊಂಡಗಳನ್ನು ತುಂಬುವ ಮೂಲಕ ರಸ್ತೆಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆಯನ್ನು (ಕನಿಷ್ಠ ಐದು ವರ್ಷಗಳವರೆಗೆ) ಕೈಗೊಳ್ಳ ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ, ಎರಡರಲ್ಲೂ ರಸ್ತೆ ದಂಡೆಗಳನ್ನು ಕತ್ತರಿಸುವುದು ರಸ್ತೆಯ ಬದಿಗಳು, ಕಳೆ ಕತ್ತರಿಸುವುದು, ಬದಿಯಿಂದ ಮಣ್ಣನ್ನು ತೆಗೆಯುವುದು ಮಳೆಗಾಲದ ನೀರಿನ ಸುಗಮ ಹರಿವಿಗೆ ಕಾಲುವೆಗಳನ್ನು ಸ್ವಚ್ಛಗೊಳಿಸುವುದು ಇತ್ಯಾದಿ ಪದ್ಧತಿಗಳು ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಉತ್ತಮ ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿಡುತ್ತವೆ, ಇವುಗಳು ಅವುಗಳ ದೀರ್ಘಕಾಲೀನ ಜೀವನಕ್ಕೆ ಸಹಾಯ ಮಾಡುತ್ತದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ, ರಸ್ತೆಗಳ ಉತ್ತಮ ಗುಣಮಟ್ಟವನ್ನು ಖಚಿತ ಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳಲು ಪ್ರಧಾನ ಮಂತ್ರಿ ಗ್ರಾಮೀಣ ಸಡಕ್ ಯೋಜನೆಯ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮದಡಿ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕೆ ನಿಗದಿಪಡಿಸಿದ ನಿರ್ದಿಷ್ಟತೆಯನ್ನು ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಎಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆಯು ಅಳವಡಿಸಿಕೊಳ್ಳಬಹುದು ಎಂದು ಸೂಚಿಸಲಾಗಿದೆ.
- ಪ್ರಧಾನ ಮಂತ್ರಿ ಗ್ರಾಮೀಣ ಸಡಕ್ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಚಾಲ್ತಿಯಲ್ಲಿರುವಂತೆ ಕನಿಷ್ಠ 5 ವರ್ಷಗಳ ಆರಂಭಿಕ ಅವಧಿಯವರೆಗೆ ನಿರ್ವಹಣೆಯ ಷರತ್ತುಗಳನ್ನು ಟೆಂಡರ್ ಒಳಗೊಂಡಿರುತ್ತದೆ. ನಿರ್ವಹಣಾ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಲು ಗುತ್ತಿಗೆದಾರರನ್ನು ಪ್ರೋತ್ಸಾಹಿಸಿ ಅನುಷ್ಠಾನದ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಗುಣಮಟ್ಟದ ಕೆಲಸವನ್ನು ಖಚಿತ ಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳುತ್ತದೆ.

13.2 ಮಧ್ಯಮ ಅವಧಿ

- ಮಹಾತ್ಮಾ ಗಾಂಧಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಗ್ರಾಮೀಣ ಉದ್ಯೋಗ ಖಾತರಿ ಅಧಿನಿಯಮ ಯೋಜನೆಯ ನಿಧಿಯನ್ನು ಒಗ್ಗೂಡಿಸುವ ಅವಶ್ಯಕತೆಯಿರುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ನಬಾರ್ಡ್ ನೆರವಿನಡಿಯಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲು ಸ್ಥಳೀಯ ಕಾರ್ಮಿಕರನ್ನು ಬಳಸಿಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ಯೋಜನೆಯಡಿಯಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಮಿಕ ಶುಲ್ಕವನ್ನು ನೋಡಿಕೊಳ್ಳುವುದರಿಂದಾಗಿ ರಸ್ತೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕಾಗಿ ಶ್ರಮವನ್ನು ಉಳಿಸಬಹುದು. ಹೀಗಾಗಿ, ಉಳಿಸಿದ ಮೊತ್ತವನ್ನು ಉತ್ತಮ ಗುಣಮಟ್ಟದ ರಸ್ತೆಗಳು ಮತ್ತು ಸೇತುವೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕೆ ಬಳಸಿಕೊಳ್ಳಬಹುದು ಮತ್ತು ಕಾಮಗಾರಿಗಳ ಪ್ರಮಾಣವನ್ನು ಸಹ ಹೆಚ್ಚಿಸಬಹುದು. ಆದ್ದರಿಂದ, ಅಂತಹ ಯಾವುದೇ ಯೋಜನೆಗಳ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಮಹಾತ್ಮಾ ಗಾಂಧಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಗ್ರಾಮೀಣ ಉದ್ಯೋಗ ಖಾತರಿ ಅಧಿನಿಯಮ ಯೋಜನೆಯ ನಿಧಿಗಳು ಅಥವಾ ನಿಧಿಗಳ

ಒಮ್ಮುಖವನ್ನು ನಬಾರ್ಡ್ ಕಾಮಗಾರಿಗಳೊಂದಿಗೆ ಪರಿಹರಿಸಬಹುದು ಮತ್ತು ಸ್ಥಳೀಯ ಕಾರ್ಮಿಕರನ್ನು (ಮಹಾತ್ಮಾ ಗಾಂಧಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಗ್ರಾಮೀಣ ಉದ್ಯೋಗ ಖಾತರಿ ಅಧಿನಿಯಮ ಯೋಜನೆಯ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ) ಅದರ ಅನುಷ್ಠಾನಕ್ಕೆ ಬಳಸಿಕೊಳ್ಳಬಹುದು ಎಂದು ಶಿಫಾರಸ್ಸು ಮಾಡಲಾಗಿದೆ.

- ಕಾಲುಸೇತುವೆಗಳ ಅಗಲವನ್ನು ಕನಿಷ್ಠ 12 ಅಡಿಗಳಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿಸುವ ಅಗತ್ಯವಿರುತ್ತದೆ, ಇದು ವಾಹನಗಳ ದ್ವಿಮುಖ ಚಲನೆಯನ್ನು ಶಕ್ತಗೊಳಿಸುತ್ತದೆ. ಕೃಷಿ ಒಳಹರಿವು ಮತ್ತು ಕೃಷಿ ಉತ್ಪನ್ನಗಳನ್ನು ಕ್ಷೇತ್ರಗಳಿಂದ ಸ್ಥಳಾಂತರಿಸುವಲ್ಲಿ ಟ್ರಾಕ್ಟರ್‌ಗಳು, ಟ್ರಾಕ್ಟರುಗಳು, ಲಘು ಸರಕುಗಳ ವಾಹನಗಳ ಚಲನೆಗೆ ಇದು ಸಹಾಯ ಮಾಡುತ್ತದೆ.
- ಲೇನ್ ಅಗಲ, ಚಪ್ಪಡಿ ದಪ್ಪ, ಪಿಯರ್‌ಗಳು, ಜನರನ್ನು ಮತ್ತು ಸರಕುಗಳನ್ನು ಸಾಗಿಸಲು ಲಘು ವಾಹನಗಳ ಚಲನೆಯನ್ನು ಸಕ್ರಿಯಗೊಳಿಸಲು ಆಧಾರಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಕಾಲುಸೇತುವೆಗಳ ವಿನ್ಯಾಸವನ್ನು ಪರಿಷ್ಕರಿಸ ಬೇಕಾಗಿದೆ.
- ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ರಸ್ತೆ ವಿಸ್ತರಣೆಯನ್ನು ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಲು ಹೆಚ್ಚುವರಿ ಖರ್ಚು ಮಾಡ ಬೇಕಾದರೆ ಒಪ್ಪಂದದ ಮೌಲ್ಯವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸುವ ಅವಕಾಶವಿಲ್ಲದಿದ್ದರೆ, ಇಡೀ ಯೋಜನೆಯು ನಿರೀಕ್ಷಿತ ಮಟ್ಟಕ್ಕೆ ಉಪಯುಕ್ತವಾಗುವುದಿಲ್ಲ.
- ನಬಾರ್ಡ್ ಮಾರ್ಗಸೂಚಿಗಳ ಪ್ರಕಾರ ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸುವ ಸಂಸ್ಥೆಯು ಅನುಷ್ಠಾನಕ್ಕೆ ಮೊದಲು ಮತ್ತು ನಂತರ ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ರಸ್ತೆಗೆ ಸಂಚಾರ ಪರಿಮಾಣ ಅಧ್ಯಯನವನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳ ಬೇಕಿದೆ. ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ, ಈ ಅಧ್ಯಯನವನ್ನು ಅನುಷ್ಠಾನದ ನಂತರ ನಡೆಸಲಾಗುವುದಿಲ್ಲ ಮತ್ತು ಕಾಮಗಾರಿಗಳ ಅನುಷ್ಠಾನದ ನಂತರವೂ ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಎಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆಯು ಅಂತಹ ಅಧ್ಯಯನಗಳನ್ನು ನಡೆಸಲು ಪರಿಗಣಿಸಬಹುದು. ಭವಿಷ್ಯದ ಯೋಜನೆಗಳಲ್ಲಿ ಸರಿ ಪಡಿಸಬಹುದಾದ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿನ ಅಡಚಣೆಗಳು ಅಥವಾ ಯಾವುದೇ ಸಣ್ಣ ಸಂಗತಿಗಳನ್ನು ಅರ್ಥ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಲು ಇದು ಖಂಡಿತವಾಗಿಯೂ ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸುವ ಸಂಸ್ಥೆಗೆ ಸಹಾಯ ಮಾಡುತ್ತದೆ.
- ಸುಸ್ಥಿರ ರಸ್ತೆ ನಿರ್ವಹಣೆಗಾಗಿ ಸ್ಥಳೀಯ ಪಂಚಾಯತ್ ಸಂಸ್ಥೆಗಳ ಪಾಲ್ಗೊಳ್ಳುವಿಕೆಯನ್ನು ಪರಿಗಣಿಸಬಹುದು, ಇದು ಮಹಾತ್ಮಾ ಗಾಂಧಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಗ್ರಾಮೀಣ ಉದ್ಯೋಗ ಖಾತರಿ ಅಧಿನಿಯಮ ಯೋಜನೆಯ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಲಭ್ಯವಿರುವ ನಿಧಿಯನ್ನು ವಿನಿಯೋಗಿಸಲು ಅನುವು ಮಾಡಿಕೊಡುತ್ತದೆ.

13.3 ನೀತಿಯಲ್ಲಿ ಬದಲಾವಣೆಯ ಅಗತ್ಯವಿರುವ ಶಿಫಾರಸ್ಸುಗಳು

- ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಎಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆಯು ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳ ಅನುಷ್ಠಾನಕ್ಕಾಗಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಖಾಸಗಿ ಸಹಭಾಗಿತ್ವದ ಮಾದರಿಯನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಬಹುದು.

- ಮೀಸಲಿರಿಸಿದ ನಿರ್ವಹಣಾ ನಿಧಿಗಳನ್ನು ಮತ್ತು ಹಣವನ್ನು ನಿರ್ವಹಿಸಲು ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಸಂಸ್ಥೆಯನ್ನು ರಚಿಸುವ ಮೂಲಕ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ ನಿರ್ವಹಣೆಗೆ ಹಣ ಒದಗಿಸುವುದನ್ನು ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಎಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆಯು ಪರಿಗಣಿಸಬಹುದು.
- ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರದ ಇಲಾಖೆಯಾದ್ಯಂತ ಅನ್ವಯವಾಗುವ ನಿರ್ಮಾಣ ಮತ್ತು ನಿರ್ವಹಣಾ ಹಂತಗಳಲ್ಲಿ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳ ಪರಿಣಾಮಕಾರಿ ನಿರ್ವಹಣೆಗೆ ಅಗತ್ಯವಿರುವ ಎಲ್ಲಾ ನಿರ್ಣಾಯಕ ವಿಷಯಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ ನಿರ್ವಹಣಾ ಅಧಿನಿಯಮವನ್ನು ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಎಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆಯು ಹೊರತರುವ ಅಗತ್ಯವಿದೆ.

—

ನಬಾರ್ಡ್ ಯೋಜನೆಯಡಿಯಲ್ಲಿ ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸಿರುವ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಕಾಮಗಾರಿಗಳಿಂದ ಗ್ರಾಮೀಣ ಜನರ ಮೇಲೆ ಉಂಟಾಗಿರುವ ಸಾಮಾಜಿಕ - ಆರ್ಥಿಕ ಪರಿಣಾಮಗಳ ಮೌಲ್ಯಮಾಪನ ಪ್ರಶ್ನಾವಳಿ (ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ)
(ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಮಾಹಿತಿಗೂ ಕೊಟ್ಟಿರುವ ಕೋಡುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯನ್ನು ಬಳಸಿ ದಯಮಾಡಿ ಉತ್ತರಿಸುವುದು)

ಕುಟುಂಬದ ವಿವರ ಪಡೆಯಲು ಪ್ರಶ್ನಾವಳಿ - ರಸ್ತೆಗಳು (1-ಎ)

ಉ. ಗುರುತಿಸುವಿಕೆ

(ಅ) ವೃತ್ತ	
(ಆ) ಜಿಲ್ಲೆ / ವಿಭಾಗ	
(ಇ) ತಾಲ್ಲೂಕು	
(ಈ) ಗ್ರಾಮ ಪಂಚಾಯಿತಿ	
(ಉ) ಗ್ರಾಮ / ಹಳ್ಳಿ	
(ಊ) ರಸ್ತೆಯ ಹೆಸರು	

ಉಉ. ಕುಟುಂಬದವರ ಬಗ್ಗೆ ಮಾಹಿತಿ

ಕಾರ್ಡ್ ಪ್ರಕಾರ ಗುರುತಿಸುವಿಕೆ (✓)

ಮನೆ ಸಂಖ್ಯೆ	ಅಂತ್ಯೋದಯ	ಬಿಪಿಎಲ್	ಎಪಿಎಲ್

1. ಕುಟುಂಬದ ಎಲ್ಲಾ ಸದಸ್ಯರ ವಿವರಗಳು

(ಕೋಡ್ ಉಪಯೋಗಿಸಿ)

ಕ್ರ.ಸಂಖ್ಯೆ	ಐ ಡಿ ಕೋಡ್	ಹೆಸರು	ವಯಸ್ಸು	ಲಿಂಗ	ಶಿಕ್ಷಣ	ವೈವಾಹಿಕ ಸ್ಥಿತಿ	ಮುಖ್ಯ ಉದ್ಯೋಗ
೧							
೨							
೩							
೪							
೫							
೬							
೭							

ಲಿಂಗ (1-ಗಂಡು, 2-ಹೆಣ್ಣು)

ಶಿಕ್ಷಣ (1-ಪ್ರಾಥಮಿಕ, 2-ಮಾಧ್ಯಮಿಕ, 3-ಪ್ರೌಢ. 4-ಪದವಿಪೂರ್ವ, 5-ಪದವಿ/ಸ್ನಾತಕೋತ್ತರ, 6-ತಾಂತ್ರಿಕ, 7-ಅನಕ್ಷರಸ್ತ)

ವೈವಾಹಿಕ ಸ್ಥಿತಿ (1 - ವಿವಾಹಿತ, 2 - ಅವಿವಾಹಿತ, 3 - ಬೇರೆಯಾಗು / ವಿಚ್ಛೇದಿತ, 4 - ವಿಧವೆ / ವಿಧುರ)

ಮುಖ್ಯ ಉದ್ಯೋಗ (1 - ಕೃಷಿ ಕಾರ್ಮಿಕ, 2 - ಕೃಷಿಯೇತರ ಕಾರ್ಮಿಕ, 3 - ರೈತ, 4 - ಹೈನುಗಾರಿಕೆ, 5 - ಕೋಳಿ ಸಾಕಣೆ, 6 - ಕುರಿ/ಮೇಕೆ/ಹಂದಿ ಸಾಕಣೆ, 7 - ಕಟ್ಟಡ ಮತ್ತು ಇತರೆ ಸಿವಿಲ್ ಕೆಲಸ / ಗಣಿಗಾರಿಕೆ ಮತ್ತು ಕಲ್ಲುಗಣಿ, 8 - ವ್ಯಾಪಾರ / ಅಂಗಡಿ, 9 - ಚಾಲಕ, 10 - ಕುಶಲಕರ್ಮಿ, 11 - ಸರ್ಕಾರಿ ನೌಕರಿ, 12 - ಖಾಸಗಿ ನೌಕರಿ, 13 - ನರೇಗಾ ಯೋಜನೆಯಡಿ ಕೂಲಿ ಕೆಲಸ, 14 - ಇತರೆ, 15 - ಯಾವುದೂ ಇಲ್ಲ).

2. ಜಾತಿ ವರ್ಗ: 1-ಎಸ್‌ಸಿ, 2-ಎಸ್‌ಟಿ, 3-ಬಿಬಿಸಿ, 4-ಸಾಮಾನ್ಯ, 5-ಇತರೆ

3. ವಾಸಿಸುವ ಮನೆ: 1-ಗುಡಿಸಲು, 2-ಹೆಂಚು/ಶೀಟು, 3-ಆರ್‌ಸಿ, 4-ಬಾಡಿಗೆ ಮನೆ

ಉಉಉ. ಕೃಷಿಯ ಬಗ್ಗೆ ಮಾಹಿತಿ

1. ಕುಟುಂಬದವರು ಕೃಷಿ ಜಮೀನನ್ನು ಹೊಂದಿರುವರೇ (1 - ಹೌದು 2 - ಇಲ್ಲ)
ಇಲ್ಲವಾದಲ್ಲಿ ಪ್ರಶ್ನೆ ಬಗ್ಗೆ ಕೈ ಹೋಗುವುದು.

ಕೃಷಿ ಜಮೀನು ಇದ್ದಲ್ಲಿ ಈ ಕೆಳಗೆ ನಮೂದಿಸಿರುವುದಕ್ಕೆ ಉತ್ತರಿಸಿ,

2. ಒಟ್ಟು ಜಮೀನು

ಎಕರೆ		ಗುಂಟೆ	
------	--	-------	--

- 2ಚಿ ಒಟ್ಟು ನೀರಾವರಿ ಪ್ರದೇಶ

ಎಕರೆ		ಗುಂಟೆ	
------	--	-------	--

3. ರಸ್ತೆಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಿಂದ ನಿಮ್ಮ ಕೃಷಿ ಉತ್ಪನ್ನ ಹೆಚ್ಚಲು ಸಹಾಯವಾಗಿದೆಯೇ (1 - ಹೌದು 2 - ಇಲ್ಲ)

ಹೌದಾದಲ್ಲಿ ಈ ಕೆಳಗಿನ ಯಾವ ಮೂಲ ಕಾರಣಗಳು ಇರಬಹುದು.

೧	ಬಿತ್ತನೆಯ ಪ್ರದೇಶ ಹೆಚ್ಚಿರುವುದರಿಂದ	
೨	ಬೆಳೆಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಹೆಚ್ಚಿರುವುದರಿಂದ	
೩	ಪ್ರಸ್ತುತ ವಾಣಿಜ್ಯ ಬೆಳೆಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ಬೆಳೆಯುವುದರಿಂದ	
೪	ಸದರಿ ಬೆಳೆಗಳ ಉತ್ಪನ್ನವು ಹೆಚ್ಚಿರುವುದರಿಂದ	
೫	ಮಂಡಿ / ಮಾರುಕಟ್ಟೆಗಳಿಗೆ ಹೋಗಿ ನೇರವಾಗಿ ಮಾರಾಟ ಮಾಡುವುದರಿಂದ	

4.	ಈ ಕೆಳಗಿನ ಯಾವ ಸ್ವತ್ತುಗಳು / ಜಾನುವಾರುಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿರುವಿರಿ (ಇಲ್ಲದಿದ್ದಲ್ಲಿ 0 ಎಂದು ನಮೂದಿಸಿ)	ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮೊದಲು (ಸಂಖ್ಯೆಗಳಲ್ಲಿ)	ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯಾದ ಮೇಲೆ (ಸಂಖ್ಯೆಗಳಲ್ಲಿ)
೧	ಟ್ರಾಕ್ಟರ್		
೨	ವಿದ್ಯುತ್ ಟಿಲ್ಲರ್		
೩	ಕಾಳು ಬೇರ್ಪಡಿಸುವ ಯಂತ್ರ (ಥ್ರಷರ್)		
೪	ಪಂಪುಸೆಟ್		
೫	ಇತರ ಕೃಷಿ ಯಂತ್ರೋಪಕರಣಗಳು		
೬	ಹಸು / ಎಮ್ಮೆಗಳು		
೭	ಕೋಳಿ		
೮	ಮೇಕೆ / ಕುರಿ		
೯	ಹಂದಿ		
೧೦	ಇತರೆ		
5	ಈ ಕೆಳಗೆ ನಮೂದಿಸಿರುವ ಸೌಲಭ್ಯ/ಸೇವೆಗಳ ಬಳಕೆ ಮಾಡಲಾಗುತ್ತಿದೆಯೇ? ಹೌದಾದಲ್ಲಿ, ಇವುಗಳು ದೊರೆಯುವ ಮೂಲದ ಬಗ್ಗೆ ನಮೂದಿಸಿ.	ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮೊದಲು	ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯಾದ ಮೇಲೆ
೧	ಅ) ರಸಗೊಬ್ಬರ / ಕೀಟ ನಾಶಕಗಳನ್ನು ಪಡೆಯುವ ಮೂಲ (1 - ಸ್ಥಳೀಯ ಅಂಗಡಿ, 2 - ಹೊರಗಿನ ಮಾರುಕಟ್ಟೆ, 3 - ಇವುಗಳನ್ನು ಉಪಯೋಗಿಸಿರುವುದಿಲ್ಲ)		
	ಆ) ಹೊರಗಿನ ಮಾರುಕಟ್ಟೆಯಾದರೆ ಗ್ರಾಮದಿಂದಿರುವ ದೂರ (ಕಿ.ಮೀ.)		
೨	ಅ) ಸುಧಾರಿತ ಬಿತ್ತನೆ ಬೀಜಗಳನ್ನು ಪಡೆಯುವ ಮೂಲ (1 - ಸ್ಥಳೀಯ ಅಂಗಡಿ, 2 - ಹೊರಗಿನ ಮಾರುಕಟ್ಟೆ, 3 - ಇವುಗಳನ್ನು ಉಪಯೋಗಿಸಿರುವುದಿಲ್ಲ)		
	ಆ) ಹೊರಗಿನ ಮಾರುಕಟ್ಟೆಯಾದರೆ ಗ್ರಾಮದಿಂದಿರುವ ದೂರ (ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಲ್ಲಿ)		

	ಈ ಕೆಳಗೆ ನಮೂದಿಸಿರುವ ಸೌಲಭ್ಯ/ಸೇವೆಗಳ ಬಳಕೆ ಮಾಡಲಾಗುತ್ತಿದೆಯೇ? ಹೌದಾದಲ್ಲಿ, ಇವುಗಳು ದೊರೆಯುವ ಮೂಲದ ಬಗ್ಗೆ ನಮೂದಿಸಿ.	ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮೊದಲು	ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯಾದ ಮೇಲೆ
೧	ರೈತ ಸಹಕಾರ ಸಂಘದ ಸದಸ್ಯತ್ವ ಹೊಂದಿರುವಿರಾ? (1-ಹೌದು, 2-ಇಲ್ಲ)		
೨	ಮನೆಯ ಮಾಲೀಕ/ಸದಸ್ಯರು ಬ್ಯಾಂಕ್ ಖಾತೆ ಹೊಂದಿರುವರೇ? (1-ಹೌದು, 2-ಇಲ್ಲ)		
೩	ಅ) ಮನೆಯ ಮಾಲೀಕ/ಸದಸ್ಯರು ಕೃಷಿ ಸಾಲವನ್ನು ಪಡೆದಿರುವರೇ? (1-ಹೌದು, 2-ಇಲ್ಲ)		
	ಆ) ಹೌದಾದರೆ, ಕೊನೆಯದಾಗಿ ಪಡೆದಿರುವ ಸಾಲದ ಮೊತ್ತ (ರೂ.)		
೪	ಅ) ಕೃಷಿ ವಿಸ್ತರಣಾ ಸೇವೆಯನ್ನು ಪಡೆದಿರುವಿರಾ? (1-ಹೌದು, 2-ಇಲ್ಲ)		
	ಆ) ಹೌದಾದಲ್ಲಿ ಕೃಷಿ ವಿಸ್ತರಣಾಧಿಕಾರಿಗಳು ನಿಮ್ಮ ಗ್ರಾಮಕ್ಕೆ ಎಷ್ಟು ಬಾರಿ ಭೇಟಿ ನೀಡಿರುವರು (ವಾರ್ಷಿಕ ಸರಾಸರಿ ಭೇಟಿ ಸಂಖ್ಯೆ ನಮೂದಿಸಿ)		
	ಇ) ಸುಧಾರಿತ ಬಿತ್ತನೆ ಬೀಜವನ್ನು ಪಡೆಯಲಾಗಿದೆಯೇ? (1-ಹೌದು, 2-ಇಲ್ಲ)		
	ಈ) ಕೃಷಿ ತರಬೇತಿ ಪಡೆಯಲಾಗಿದೆಯೇ / ಇತರೆ ಕೃಷಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಹಾಗೂ ಮಾನ್ಯತೆ ಪಡೆದ ಸ್ಥಳಕ್ಕೆ ಭೇಟಿ ನೀಡಲಾಗಿದೆಯೇ (1-ಹೌದು, 2-ಇಲ್ಲ)		
6.	ಅ) ಈ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಿಂದ ನಿಮಗೆ ಹಾಗೂ ಮನೆಯ ಸದಸ್ಯರುಗಳಿಗೆ ಮಾರುಕಟ್ಟೆ / ಮಂಡಿಗಳಿಗೆ ಮೊದಲಿಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ಭೇಟಿ ನೀಡಲು ಸಹಾಯಕವಾಗಿ ನಿಮ್ಮ ಆದಾಯದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿದೆಯೇ? (1-ಹೌದು, 2-ಇಲ್ಲ)		
	ಆ) ಹೌದಾದಲ್ಲಿ, ಈ ಕೆಳಗಿನ ಯಾವ ಮೂಲ ಕಾರಣಗಳಿರಬಹುದು (ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆಯನ್ನು ಖಾಲಿ ಜಾಗದಲ್ಲಿ ಟಿಕ್ ಮಾಡಿ) (ಒಂದಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ಕಾರಣಗಳಿದ್ದರೆ ದಯವಿಟ್ಟು ನಮೂದಿಸಿ)		
೧	ಉತ್ತಮ ಮಾರುಕಟ್ಟೆ ಮಾಹಿತಿ ಮತ್ತು ಬೆಳೆಗಳಿಗೆ ಒಳ್ಳೆಯ ಬೆಲೆ ಸಿಗುವುದರಿಂದ		
೨	ಜಾನುವಾರು / ಕೋಳಿ ಉತ್ಪನ್ನಗಳಿಗೆ ಉತ್ತಮ ಬೆಲೆ ಸಿಗುವುದರಿಂದ		
೩	ಕೃಷಿಯಲ್ಲಿ ಬಳಸುವ ಗೊಬ್ಬರ, ಕೀಟನಾಶಕ, ಯಂತ್ರೋಪಕರಣಗಳ ಬೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಕಡಿತವಾಗಿರುವುದರಿಂದ		
೪	ಕೃಷಿ ಉತ್ಪನ್ನಗಳನ್ನು ಮಾರುಕಟ್ಟೆಗೆ ಸಾಗಿಸುವ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ಕಡಿತವಾಗಿರುವುದರಿಂದ		
೫	ಕೃಷಿ ಉತ್ಪನ್ನಗಳ ಶೇಖರಣೆ ಮಾಡಲು ಹತ್ತಿರದ ಪಟ್ಟಣ / ನಗರಗಳಲ್ಲಿರುವ ಗೋದಾಮುಗಳ ಬಳಕೆ ಹೆಚ್ಚಿರುವುದರಿಂದ		
7	ಕೃಷಿ ಚಟುವಟಿಕೆಯಿಂದ ಬರುತ್ತಿರುವ ಕುಟುಂಬದ ಒಟ್ಟು ವಾರ್ಷಿಕ ಆದಾಯ (ರೂ.ಗಳಲ್ಲಿ ನಮೂದಿಸಿ)	ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮೊದಲು	ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯಾದ ಮೇಲೆ

೫ಗಿ. ಆದಾಯ ಮತ್ತು ಉದ್ಯೋಗ ಸ್ಥಿತಿ

ಎ. ನಿಮ್ಮ ಕುಟುಂಬದ ಸದಸ್ಯರುಗಳು ಯಾವ ಯಾವ ಮುಖ್ಯ ಉದ್ಯೋಗಗಳಲ್ಲಿ ತೊಡಗಿರುತ್ತಾರೆ? (ಸ್ವಂತ ಜಮೀನಿನ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ತೊಡಗಿಸಿಕೊಂಡ ಸದಸ್ಯರನ್ನು ಹೊರತುಪಡಿಸಿ ಉಳಿದ ಸದಸ್ಯರುಗಳ ಬಗ್ಗೆ ತಿಳಿಸಿ)

ಕ್ರಮ ಸಂಖ್ಯೆ	ಐ ಡಿ ಸಂಕೇತ (ಕುಟುಂಬದ ರೋಸ್ಟರ್ ನಲ್ಲಿ ಇರುವಂತೆ)	ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ ಮೊದಲು							ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯಾದ ಮೇಲೆ						
		ಮುಖ್ಯ ಉದ್ಯೋಗ	ಉದ್ಯೋಗದ ವಾರ್ಷಿಕ ಸರಾಸರಿ ದಿನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ	ವಾರ್ಷಿಕ ವರಮಾನ (ರೂ.ಗಳಲ್ಲಿ)	ಉದ್ಯೋಗ ಮಾಡುವ ಸ್ಥಳ	ದೂರ (ಕಿ.ಮೀ)	ಪ್ರಯಾಣದ ಸಮಯ (ನಿಮಿಷಗಳಲ್ಲಿ)	ಪ್ರಯಾಣದ ವಿಧ	ಮುಖ್ಯ ಉದ್ಯೋಗ	ಉದ್ಯೋಗದ ವಾರ್ಷಿಕ ಸರಾಸರಿ ದಿನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ	ವಾರ್ಷಿಕ ವರಮಾನ (ರೂ.ಗಳಲ್ಲಿ)	ಉದ್ಯೋಗ ಮಾಡುವ ಸ್ಥಳ	ದೂರ (ಕಿ.ಮೀ)	ಪ್ರಯಾಣದ ಸಮಯ (ನಿಮಿಷಗಳಲ್ಲಿ)	ಪ್ರಯಾಣದ ವಿಧ
೧															
೨															
೩															
೪															
೫															
೬															
೭															
೮	ಮುಖ್ಯ ಉದ್ಯೋಗದಿಂದ ಕುಟುಂಬದ ಇತರ ಸದಸ್ಯರುಗಳ ಒಟ್ಟು ಆದಾಯ	ರೂ.ಗಳು							ರೂ.ಗಳು						

ಮುಖ್ಯ ಉದ್ಯೋಗ (1 - ಕೃಷಿ ಕಾರ್ಮಿಕ, 2 - ಕೃಷಿಯೇತರ ಕಾರ್ಮಿಕ, 3 - ರೈತ, 4 - ಹೈನುಗಾರಿಕೆ, 5 - ಕೋಳಿ ಸಾಕಣೆ, 6 - ಕುರಿ/ಮೇಕೆ/ಹಂದಿ ಸಾಕಣೆ, 7 - ಕಟ್ಟಡ ಮತ್ತು ಇತರ ಸಿವಿಲ್ ಕೆಲಸ / ಗಣಿಗಾರಿಕೆ ಮತ್ತು ಕಲ್ಲುಗಣಿ, 8 - ವ್ಯಾಪಾರ / ಅಂಗಡಿ, 9 - ಚಾಲಕ, 10 - ಕುಶಲಕರ್ಮಿ, 11 - ಸರ್ಕಾರಿ ನೌಕರಿ, 12 - ಖಾಸಗಿ ನೌಕರಿ, 13 - ನರೇಗಾ ಯೋಜನೆಯಡಿ ಕೂಲಿ ಕೆಲಸ, 14 - ಇತರೆ, 15 - ಯಾವುದೂ ಇಲ್ಲ).

ಉದ್ಯೋಗದ ಸ್ಥಳ (1 - ಗ್ರಾಮದಲ್ಲಿ, 2 - ಪಕ್ಕದ ಗ್ರಾಮ / ಪಟ್ಟಣದಲ್ಲಿ, 3 - ಎರಡೂ ಸರಿ)

ದೂರ (ಕಿ.ಮೀ.) - ನೀವು ಕೆಲಸ ಮಾಡುವ ಸ್ಥಳ ನಿಮ್ಮ ಗ್ರಾಮವೇ ಆಗಿದ್ದಲ್ಲಿ '0' ಎಂದು ನಮೂದಿಸಿ.

ನಿಮ್ಮ ಉದ್ಯೋಗದ ಸ್ಥಳಕ್ಕೆ ತಲುಪುವ ಬಗ್ಗೆ (1 - ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆ, 2 - ಜೀಪು / ಕಾರು, 3 - ಆಟೋರಿಕ್ಷಾ / ತ್ರಿಚಕ್ರ ವಾಹನ, 4 - ಸ್ಕೂಟರ್ / ಮೋಟಾರ್ ಸೈಕಲ್, 5 - ಬೈಸಿಕಲ್, 6 - ಜಟಕಾ / ಎತ್ತಿನ ಗಾಡಿ, 7 - ಕಾಲುವೆ/ನದಿ, 8 - ಇತರೆ)

ಬಿ. ನಿಮ್ಮ ಕುಟುಂಬದ ಸದಸ್ಯರುಗಳು ಯಾವುದಾದರೂ ಇತರೆ ಉದ್ಯೋಗಗಳಲ್ಲಿ ತೊಡಗಿರುತ್ತಾರೆಯೇ? (ಸ್ವಂತ ಜಮೀನಿನ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ತೊಡಗಿಸಿಕೊಂಡ ಸದಸ್ಯರನ್ನು ಹೊರತುಪಡಿಸಿ ಉಳಿದ ಸದಸ್ಯರುಗಳ ಬಗ್ಗೆ ತಿಳಿಸಿ)

ಕ್ರಮ ಸಂಖ್ಯೆ	ಐ ಡಿ ಸಂಕೇತ (ಕುಟುಂಬದ ರೋಸ್ಟರ್ ನಲ್ಲಿ ಇರುವಂತೆ)	ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ ಮೊದಲು							ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯಾದ ಮೇಲೆ						
		ಇತರೆ ಉದ್ಯೋಗ	ಉದ್ಯೋಗದ ವಾರ್ಷಿಕ ಸರಾಸರಿ ದಿನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ	ವಾರ್ಷಿಕ ವರಮಾನ (ರೂ.ಗಳಲ್ಲಿ)	ಕೆಲಸ ಮಾಡುವ ಸ್ಥಳ	ದೂರ (ಕಿ.ಮೀ)	ಪ್ರಯಾಣದ ಸಮಯ (ನಿಮಿಷಗಳಲ್ಲಿ)	ಪ್ರಯಾಣದ ವಿಧ	ಇತರೆ ಉದ್ಯೋಗ	ಉದ್ಯೋಗದ ವಾರ್ಷಿಕ ಸರಾಸರಿ ದಿನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ	ವಾರ್ಷಿಕ ವರಮಾನ (ರೂ.ಗಳಲ್ಲಿ)	ಕೆಲಸ ಮಾಡುವ ಸ್ಥಳ	ದೂರ (ಕಿ.ಮೀ)	ಪ್ರಯಾಣದ ಸಮಯ (ನಿಮಿಷಗಳಲ್ಲಿ)	ಪ್ರಯಾಣದ ವಿಧ
೧															
೨															
೩															
೪															
೫															
೬															
೭															
೮	ಇತರೆ ಉದ್ಯೋಗದಿಂದ ಕುಟುಂಬದ ಇತರೆ ಸದಸ್ಯರುಗಳ ಒಟ್ಟು ಆವಾಯ	_____ರೂ.ಗಳು							_____ರೂ.ಗಳು						

ಇತರೆ ಉದ್ಯೋಗ (1-ಕೃಷಿ ಕಾರ್ಮಿಕ, 2-ಕೃಷಿಯೇತರ ಕಾರ್ಮಿಕ, 3 - ರೈತ, 4 - ಹೈನುಗಾರಿಕೆ , 5 - ಕೋಳಿ ಸಾಕಣೆ, 6 - ಕುರಿ/ಮೇಕೆ/ಹಂದಿ ಸಾಕಣೆ, 7 - ಕಟ್ಟಡ ಮತ್ತು ಇತರೆ ಸಿವಿಲ್ ಕೆಲಸ / ಗಣಿಗಾರಿಕೆ ಮತ್ತು ಕಲ್ಲುಗಣಿ, 8 - ವ್ಯಾಪಾರ / ಅಂಗಡಿ, 9 - ಚಾಲಕ, 10 - ಕುಶಲಕರ್ಮಿ, 11 - ಸರ್ಕಾರಿ ನೌಕರಿ, 12 - ಖಾಸಗಿ ನೌಕರಿ, 13 - ನರೇಗಾ ಯೋಜನೆಯಡಿ ಕೂಲಿ ಕೆಲಸ, 14 - ಇತರೆ, 15 - ಯಾವುದೂ ಇಲ್ಲ).

ಉದ್ಯೋಗದ ಸ್ಥಳ (1 - ಗ್ರಾಮದಲ್ಲಿ, 2 - ಪಕ್ಕದ ಗ್ರಾಮ / ಪಟ್ಟಣದಲ್ಲಿ, 3 - ಎರಡೂ ಸರಿ)

ದೂರ (ಕಿ.ಮೀ.) - ನೀವು ಕೆಲಸ ಮಾಡುವ ಸ್ಥಳ ನಿಮ್ಮ ಗ್ರಾಮವೇ ಆಗಿದ್ದಲ್ಲಿ '0' ಎಂದು ನಮೂದಿಸಿ.

ನಿಮ್ಮ ಉದ್ಯೋಗದ ಸ್ಥಳಕ್ಕೆ ತಲುಪುವ ಬಗ್ಗೆ (1 - ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆ, 2 - ಜೀಪು / ಕಾರು, 3 - ಆಟೋರಿಕ್ಷಾ / ತ್ರಿಚಕ್ರ ವಾಹನ, 4 - ಸ್ಕೂಟರ್ / ಮೋಟಾರ್ ಸೈಕಲ್, 5 - ಬೈಸಿಕಲ್, 6 - ಜಟಕಾ / ಎತ್ತಿನ ಗಾಡಿ, 7 - ಕಾಲುವೆ, 8-ಇತರೆ)

ಗಿ.	ಕುಟುಂಬದ ಯಜಮಾನ ಮತ್ತು ಇತರ ಸದಸ್ಯರುಗಳ ಒಟ್ಟು ವಾರ್ಷಿಕ ಆದಾಯ (ರೂ.ಗಳಲ್ಲಿ) ಋಋಋ (7) + ಋಋ(ಎ-ಅ)+ ಋಋ(ಬಿ -ಅ)	ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ ಮೊದಲು (ರೂ.ಗಳಲ್ಲಿ)	ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಾದ ಮೇಲೆ (ರೂ.ಗಳಲ್ಲಿ)

ಗಿ.ಸ.	ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಿಂದ ಶಾಲಾ ಕಾಲೇಜುಗಳ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮತ್ತು ಶಿಕ್ಷಣದಲ್ಲಿ ಆದ ಅನುಕೂಲಗಳು / ಪರಿಣಾಮಗಳು (1-ಹೌದು ಅಥವಾ 2-ಇಲ್ಲ ಎಂದು ಪಕ್ಕದ ಕಾಲಂನಲ್ಲಿ ನಮೂದಿಸಿ)	1-ಹೌದು	2-ಇಲ್ಲ
1 (ಅ)	ಮಕ್ಕಳು ಪ್ರಾಥಮಿಕ ಶಾಲೆಗೆ ಹೋಗಲು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಿದ ರಸ್ತೆಯು ಅನುಕೂಲವಾಗಿದೆಯೇ?		
(ಆ)	ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಿಂದ ಪ್ರಾಥಮಿಕ ಶಾಲೆಗೆ ನಿಮ್ಮ ಮಕ್ಕಳ ಅದರಲ್ಲೂ ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಹೆಣ್ಣು ಮಕ್ಕಳ ದಾಖಲಾತಿಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿದೆಯೇ?		
(ಇ)	ನಿಮ್ಮ ಮಕ್ಕಳು ವರ್ಷದ ಎಲ್ಲಾ ಕಾಲಗಳಲ್ಲಿ ತಪ್ಪದೆ ಪ್ರಾಥಮಿಕ ಶಾಲೆಗೆ ಹೋಗುವರೇ		
(ಈ)	ಪ್ರಾಥಮಿಕ ಶಾಲೆಗೆ ತಲುಪಲು ಪ್ರಯಾಣದ ಸಮಯ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದೆಯೇ		
(ಉ)	ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದ್ದಲ್ಲಿ, ಎಷ್ಟು ಸಮಯ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದೆ (ನಿಮಿಷಗಳಲ್ಲಿ)		
2 (ಅ)	ಮಕ್ಕಳು ಮಾಧ್ಯಮಿಕ ಶಾಲೆಗೆ ಹೋಗಲು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಿದ ರಸ್ತೆಯು ಅನುಕೂಲವಾಗಿದೆಯೇ?		
(ಆ)	ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಿಂದ ಮಾಧ್ಯಮಿಕ ಶಾಲೆಗೆ ನಿಮ್ಮ ಮಕ್ಕಳ ಅದರಲ್ಲೂ ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಹೆಣ್ಣು ಮಕ್ಕಳ ದಾಖಲಾತಿಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿದೆಯೇ?		
(ಇ)	ನಿಮ್ಮ ಮಕ್ಕಳು ವರ್ಷದ ಎಲ್ಲಾ ಕಾಲಗಳಲ್ಲಿ ತಪ್ಪದೆ ಮಾಧ್ಯಮಿಕ ಶಾಲೆಗೆ ಹೋಗುವರೇ		
(ಈ)	ಮಾಧ್ಯಮಿಕ ಶಾಲೆಗೆ ತಲುಪಲು ಪ್ರಯಾಣದ ಸಮಯ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದೆಯೇ		
(ಉ)	ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದ್ದಲ್ಲಿ, ಎಷ್ಟು ಸಮಯ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದೆ (ನಿಮಿಷಗಳಲ್ಲಿ)		
3 (ಅ)	ಮಕ್ಕಳು ಪ್ರೌಢ ಶಾಲೆಗೆ ಹೋಗಲು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಿದ ರಸ್ತೆಯು ಅನುಕೂಲವಾಗಿದೆಯೇ?		
(ಆ)	ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಿಂದ ಪ್ರೌಢ ಶಾಲೆಗೆ ನಿಮ್ಮ ಮಕ್ಕಳ ಅದರಲ್ಲೂ ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಹೆಣ್ಣು ಮಕ್ಕಳ ದಾಖಲಾತಿಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿದೆಯೇ?		
(ಇ)	ನಿಮ್ಮ ಮಕ್ಕಳು ವರ್ಷದ ಎಲ್ಲಾ ಕಾಲಗಳಲ್ಲಿ ತಪ್ಪದೆ ಪ್ರೌಢ ಶಾಲೆಗೆ ಹೋಗುವರೇ		
(ಈ)	ಪ್ರೌಢ ಶಾಲೆಗೆ ತಲುಪಲು ಪ್ರಯಾಣದ ಸಮಯ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದೆಯೇ		
(ಉ)	ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದ್ದಲ್ಲಿ, ಎಷ್ಟು ಸಮಯ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದೆ (ನಿಮಿಷಗಳಲ್ಲಿ)		
4 (ಅ)	ಮಕ್ಕಳು ಕಾಲೇಜಿಗೆ ಹೋಗಲು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಿದ ರಸ್ತೆಯು ಅನುಕೂಲವಾಗಿದೆಯೇ?		
(ಆ)	ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಿಂದ ಕಾಲೇಜಿಗೆ ನಿಮ್ಮ ಮಕ್ಕಳ ಅದರಲ್ಲೂ ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಹೆಣ್ಣು ಮಕ್ಕಳ ದಾಖಲಾತಿಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿದೆಯೇ?		
(ಇ)	ನಿಮ್ಮ ಮಕ್ಕಳು ವರ್ಷದ ಎಲ್ಲಾ ಕಾಲಗಳಲ್ಲಿ ತಪ್ಪದೆ ಕಾಲೇಜಿಗೆ ಹೋಗುವರೇ		
(ಈ)	ಕಾಲೇಜಿಗೆ ತಲುಪಲು ಪ್ರಯಾಣದ ಸಮಯ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದೆಯೇ		
(ಉ)	ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದ್ದಲ್ಲಿ, ಎಷ್ಟು ಸಮಯ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದೆ (ನಿಮಿಷಗಳಲ್ಲಿ)		
5 (ಅ)	ಮಕ್ಕಳು ವೃತ್ತಿಪರ ತರಬೇತಿ ಕೇಂದ್ರಕ್ಕೆ ಹೋಗಲು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಿದ ರಸ್ತೆಯು ಅನುಕೂಲವಾಗಿದೆಯೇ?		
(ಆ)	ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಿಂದ ವೃತ್ತಿಪರ ಕೇಂದ್ರಕ್ಕೆ ನಿಮ್ಮ ಮಕ್ಕಳ ಅದರಲ್ಲೂ ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಹೆಣ್ಣು ಮಕ್ಕಳ ದಾಖಲಾತಿಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿದೆಯೇ?		
(ಇ)	ನಿಮ್ಮ ಮಕ್ಕಳು ವರ್ಷದ ಎಲ್ಲಾ ಕಾಲಗಳಲ್ಲಿ ತಪ್ಪದೆ ವೃತ್ತಿಪರ ತರಬೇತಿ ಕೇಂದ್ರಕ್ಕೆ ಹೋಗುವರೇ		
(ಈ)	ವೃತ್ತಿಪರ ತರಬೇತಿ ಕೇಂದ್ರಕ್ಕೆ ತಲುಪಲು ಪ್ರಯಾಣದ ಸಮಯ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದೆಯೇ		

(ಉ)	ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದ್ದಲ್ಲಿ, ಎಷ್ಟು ಸಮಯ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದೆ (ನಿಮಿಷಗಳಲ್ಲಿ)		
ಗಿಣಿಖ.	ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಿಂದ ಆರೋಗ್ಯ ತಪಾಸಣೆ ಹಾಗೂ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಸುಧಾರಣೆ	ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ ಮೊದಲು	ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯಾದ ಮೇಲೆ
1 (೧)	(ಅ) ನೀವು ಅಥವಾ ನಿಮ್ಮ ಕುಟುಂಬದ ಸದಸ್ಯರು ಅನಾರೋಗ್ಯಕ್ಕೆ ತುತ್ತಾದರೆ ಚಿಕಿತ್ಸೆ ಎಲ್ಲಿ ಪಡೆಯುವಿರಿ? (1-ಗ್ರಾಮದ ನಾಟಿ ವೈದ್ಯರು, 2-ಪಕ್ಕದ ಊರು / ಪಟ್ಟಣದಲ್ಲಿರುವ ವೈದ್ಯರು 3- ಚಿಕಿತ್ಸೆ ಎಲ್ಲಿಯೂ ಪಡೆಯಲಿಲ್ಲ.		
	(ಆ) ಚಿಕಿತ್ಸೆ ಪಕ್ಕದ ಊರು / ಪಟ್ಟಣದಲ್ಲಿರುವ ವೈದ್ಯರಿಂದ ಪಡೆದಿದ್ದರೆ, ಅದು ಎಷ್ಟು ದೂರವಿದೆ (ಕಿ.ಮೀ.ನಲ್ಲಿ ನಮೂದಿಸಿ)		
(೨)	(ಅ) ಈ ಹೊರಗಿನ ಆಸ್ಪತ್ರೆ ಎಲ್ಲಾ ಕಾಲದಲ್ಲಿಯೂ ಲಭ್ಯವಿರುತ್ತದೆಯೇ? (1-ಹೌದು, 2-ಇಲ್ಲ)		
	(ಆ) ಈ ಹೊರಗಿನ ಆಸ್ಪತ್ರೆಗೆ ಭೇಟಿ ನೀಡಲು ಅಂದಾಜು ಪ್ರಯಾಣದ ಸಮಯವೆಷ್ಟು? (ನಿಮಿಷಗಳಲ್ಲಿ)		
	(ಇ) ರೋಗ ಗುಣವಾಗಲು ಊರಿನ ವೈದ್ಯ ಅಥವಾ ಹೊರಗಿನ ವೈದ್ಯರಿಂದ ಚಿಕಿತ್ಸೆ ಪಡೆಯದೆ ಇರುವುದಕ್ಕೆ ಈ ಕೆಳಗಿನ ಯಾವ ಕಾರಣಗಳಿರಬಹುದು? (1- ಅಗತ್ಯವೆನಿಸಲಿಲ್ಲ, 2-ಆಸ್ಪತ್ರೆ ದೂರವಿರುತ್ತದೆ, 3-ಕುಟುಂಬವು ಆಸ್ಪತ್ರೆ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಭರಿಸಲು ಸಾಧ್ಯವಿರಲಿಲ್ಲ, 4 - ಇತರೆ ಕಾರಣಗಳು)		
2 (೧)	ಅ) ನಿಮ್ಮ ಕುಟುಂಬದಲ್ಲಿ ಗರ್ಭಿಣಿ ಮಹಿಳೆಯರು ಇರುವರೇ? (1-ಹೌದು, 2-ಇಲ್ಲ), (ಇಲ್ಲವಾದರೆ ಪ್ರಶ್ನೆ (ಔ) ಕ್ಕೆ ಮುಂದೆ ಹೋಗಿ).		
	(ಆ) ಇದ್ದರೆ, ಗರ್ಭಿಣಿಯರು ಆಗಾಗ್ಗೆ ತಪಾಸಣೆ ಪಡೆಯುತ್ತಿದ್ದಾರೆಯೇ? (1-ಹೌದು, 2-ಇಲ್ಲ), (ಇಲ್ಲವಾದರೆ ಪ್ರಶ್ನೆ (ಔ) ಕ್ಕೆ ಮುಂದೆ ಹೋಗಿ).		
(೨)	(ಅ) ಆಗಾಗ್ಗೆ ತಪಾಸಣೆ ಎಲ್ಲಿ ಪಡೆಯಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು? (1-ಗ್ರಾಮದ ನಾಟಿ ವೈದ್ಯರು, 2-ಗ್ರಾಮದಲ್ಲಿರುವ ವೈದ್ಯ, 3-ಪಕ್ಕದ ಊರು / ಪಟ್ಟಣದಲ್ಲಿರುವ ಸರ್ಕಾರಿ ಆಸ್ಪತ್ರೆ, 4-ಪಕ್ಕದ ಊರು / ಪಟ್ಟಣದಲ್ಲಿರುವ ಖಾಸಗಿ ಆಸ್ಪತ್ರೆ, 5- ಚಿಕಿತ್ಸೆ ಗ್ರಾಮದಲ್ಲೇ ಪಡೆದಿದ್ದರೆ ಪ್ರಶ್ನೆ (ಔ) ಕ್ಕೆ ಮುಂದೆ ಹೋಗಿ.		
	(ಆ) ಹೊರಗಿನ ಆಸ್ಪತ್ರೆಯಲ್ಲಿ ತಪಾಸಣೆ ಪಡೆದಿದ್ದರೆ ಅದು ಎಷ್ಟು ದೂರವಿದೆ? (ಕಿ.ಮೀ)		
(೩)	(ಅ) ಹೊರಗಿನ ಆಸ್ಪತ್ರೆ ಎಲ್ಲಾ ಕಾಲದಲ್ಲಿಯೂ ಲಭ್ಯವಿರುತ್ತದೆಯೇ? (1-ಹೌದು, 2- ಇಲ್ಲ)		
	(ಆ) ಈ ಹೊರಗಿನ ಆಸ್ಪತ್ರೆಗೆ ಭೇಟಿ ನೀಡಲು ಅಂದಾಜು ಸಮಯವೆಷ್ಟು? (ನಿಮಿಷಗಳಲ್ಲಿ)		
(ಔ)	(ಅ) ಮಗುವಿನ ಜನನ ಈ ಕೆಳಗಿನ ಯಾವ ಸ್ಥಳದಲ್ಲಿ ಆಗಿತ್ತು? (1-ಮನೆ, 2-ಊರಿನ ಆಸ್ಪತ್ರೆ, 3-ಹತ್ತಿರದ ಊರು/ಪಟ್ಟಣದಲ್ಲಿರುವ ಸರ್ಕಾರಿ ಆಸ್ಪತ್ರೆ, 4- ಪಕ್ಕದ ಊರು / ಪಟ್ಟಣದಲ್ಲಿರುವ ಖಾಸಗಿ ಆಸ್ಪತ್ರೆ, 5-ಗರ್ಭ ತೆಗೆಸಲಾಗಿತ್ತು) (ಉತ್ತರ 1 ಅಥವಾ 5 ಆಗಿದ್ದರೆ, ಪ್ರಶ್ನೆ (ಔ) ಕ್ಕೆ ಹೋಗಿ.		
	(ಆ) ಹೊರಗಿನ ಆಸ್ಪತ್ರೆಯಲ್ಲಿ ಮಗು ಜನಿಸಿದ್ದರೆ, ಆಸ್ಪತ್ರೆ ಎಷ್ಟು ದೂರವಿದೆ? (ಕಿ.ಮೀ)		
(ಃ)	(ಅ) ಮಗು ಜನಿಸಿದ ನಂತರ ತಾಯಿಗೆ ಆಗಾಗ್ಗೆ ಚಿಕಿತ್ಸೆ / ಶುಶ್ರೂಷೆ ಕೊಡಿಸಲಾಗುತ್ತಿತ್ತೇ? (1 - ಹೌದು, 2 - ಇಲ್ಲ)		
	(ಆ) ಹೌದಾದರೆ, ಆಗಾಗ್ಗೆ ಚಿಕಿತ್ಸೆ / ಶುಶ್ರೂಷೆ ಎಲ್ಲಿ ಕೊಡಿಸಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು? (1-ಗ್ರಾಮದ ನಾಟಿ ವೈದ್ಯರು, 2-ಗ್ರಾಮದಲ್ಲಿರುವ ವೈದ್ಯ, 3-ಪಕ್ಕದ ಊರು / ಪಟ್ಟಣದಲ್ಲಿರುವ ಸರ್ಕಾರಿ ಆಸ್ಪತ್ರೆ, 4-ಪಕ್ಕದ ಊರು / ಪಟ್ಟಣದಲ್ಲಿರುವ ಖಾಸಗಿ ಆಸ್ಪತ್ರೆ.)		

ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಿಂದ ಆರೋಗ್ಯ ತಪಾಸಣೆ ಹಾಗೂ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಸುಧಾರಣೆ		ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ ಮೊದಲು	ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಾದ ಮೇಲೆ
(ಅ)	ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಾದ ಮೇಲೆ ಪಟ್ಟಣದಿಂದ ಬರುವ ವೈದ್ಯ / ದಾದಿಯರ ಭೇಟಿಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿ, ಗರ್ಭಿಣಿಯರು ಆಗಾಗ್ಗೆ ಚಿಕಿತ್ಸೆ ಪಡೆಯುವುದರಲ್ಲಿ ಅನುಕೂಲವಾಗಿದೆಯೇ? (1 - ಹೌದು, 2 - ಇಲ್ಲ).		
3 (ಎ)	ಅ) ನಿಮ್ಮ ಕುಟುಂಬದಲ್ಲಿ ಎಳೆಯ ಮಗು ಇರುವುದೇ? (1-ಹೌದು, 2-ಇಲ್ಲ), (ಇಲ್ಲವಾದರೆ ಪ್ರಶ್ನೆ (ಆ) ಕ್ಕೆ ಮುಂದೆ ಹೋಗಿ). ಆ) ಇದ್ದರೆ, ಎಳೆಯ ಮಗುವಿಗೆ ಆಗಾಗ್ಗೆ ತಪಾಸಣೆ / ಚಿಕಿತ್ಸೆ ಪಡೆಯಲಾಗುತ್ತಿದೆಯೇ? (1-ಹೌದು, 2-ಇಲ್ಲ), (ಇಲ್ಲವಾದರೆ ಪ್ರಶ್ನೆ (ಆ)ಕ್ಕೆ ಮುಂದೆ ಹೋಗಿ).		
(ಆ)	ಅ) ಆಗಾಗ್ಗೆ ತಪಾಸಣೆ / ಚಿಕಿತ್ಸೆ ಎಲ್ಲಿ ಪಡೆಯಲಾಗುತ್ತಿದೆ? (1-ಗ್ರಾಮದ ನಾಟಿ ವೈದ್ಯರು, 2-ಗ್ರಾಮದಲ್ಲಿರುವ ವೈದ್ಯ, 3-ಪಕ್ಕದ ಊರು / ಪಟ್ಟಣದಲ್ಲಿರುವ ಸಕಾರಿ ಆಸ್ಪತ್ರೆ, 4-ಪಕ್ಕದ ಊರು / ಪಟ್ಟಣದಲ್ಲಿರುವ ಖಾಸಗಿ ಆಸ್ಪತ್ರೆ, 5- ಚಿಕಿತ್ಸೆ ಗ್ರಾಮದಲ್ಲೇ ಪಡೆದಿದ್ದರೆ ಪ್ರಶ್ನೆ () ಕ್ಕೆ ಮುಂದೆ ಹೋಗಿ. ಆ) ಹೊರಗಿನ ಆಸ್ಪತ್ರೆಯಲ್ಲಿ ತಪಾಸಣೆ / ಚಿಕಿತ್ಸೆ ಪಡೆದಿದ್ದರೆ ಅದು ಎಷ್ಟು ದೂರವಿದೆ? (ಕಿ.ಮೀ)		
(ಇ)	ಅ) ಹೊರಗಿನ ಆಸ್ಪತ್ರೆ ಎಲ್ಲಾ ಕಾಲದಲ್ಲಿಯೂ ಲಭ್ಯವಿರುತ್ತದೆಯೇ? (1-ಹೌದು, 2-ಇಲ್ಲ) ಆ) ಈ ಹೊರಗಿನ ಆಸ್ಪತ್ರೆಗೆ ಭೇಟಿ ನೀಡಲು ಅಂದಾಜು ಸಮಯವೆಷ್ಟು? (ನಿಮಿಷಗಳಲ್ಲಿ)		
(ಐ)	ಅ) ಮಗು ಜನಿಸಿದ ನಂತರ ತಾಯಿಗೆ ಆಗಾಗ್ಗೆ ಚಿಕಿತ್ಸೆ / ಶುಶ್ರೂಷೆ ಕೊಡಿಸಲಾಗುತ್ತಿತ್ತೇ? (1 - ಹೌದು, 2 - ಇಲ್ಲ)		
	ಆ) ಹೌದಾದರೆ, ಆಗಾಗ್ಗೆ ಚಿಕಿತ್ಸೆ / ಶುಶ್ರೂಷೆ ಎಲ್ಲಿ ಕೊಡಿಸಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು? (1-ಗ್ರಾಮದ ನಾಟಿ ವೈದ್ಯರು, 2-ಗ್ರಾಮದಲ್ಲಿರುವ ವೈದ್ಯ, 3-ಪಕ್ಕದ ಊರು / ಪಟ್ಟಣದಲ್ಲಿರುವ ಸಕಾರಿ ಆಸ್ಪತ್ರೆ, 4-ಪಕ್ಕದ ಊರು / ಪಟ್ಟಣದಲ್ಲಿರುವ ಖಾಸಗಿ ಆಸ್ಪತ್ರೆ.)		
4 (ಎ)	ಅ) ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಾದ ಮೇಲೆ ಪಟ್ಟಣದಿಂದ ಬರುವ ವೈದ್ಯ / ದಾದಿಯರ ಭೇಟಿಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿದೆಯೇ? (1 - ಹೌದು, 2 - ಇಲ್ಲ). ಆ) ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಾದ ಮೇಲೆ ಪಟ್ಟಣದಿಂದ ಬರುವ ವೈದ್ಯ / ದಾದಿಯರ ಭೇಟಿಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿ, ಎಳೆ ಮಕ್ಕಳು / ಗರ್ಭಿಣಿಯರು ಆಗಾಗ್ಗೆ ಚಿಕಿತ್ಸೆ ಪಡೆಯುವುದರಲ್ಲಿ ಅನುಕೂಲವಾಗಿದೆಯೇ? (1 - ಹೌದು, 2 - ಇಲ್ಲ). ಇ) ಈ ಮೇಲಿನ ಅನುಕೂಲತೆಯಿಂದ ನಿಮ್ಮ ಕುಟುಂಬ / ಗ್ರಾಮದಲ್ಲಿ ಎಳೆ ಮಕ್ಕಳ ಸಾವಿನ ಸಂಖ್ಯೆ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದೆಯೇ? (1 - ಹೌದು, 2 - ಇಲ್ಲ). ಈ) ಈ ಮೇಲಿನ ಅನುಕೂಲತೆಯಿಂದ ನಿಮ್ಮ ಕುಟುಂಬ / ಗ್ರಾಮದಲ್ಲಿ ಗರ್ಭಿಣಿಯರ ಸಾವಿನ ಸಂಖ್ಯೆ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದೆಯೇ? (1 - ಹೌದು, 2 - ಇಲ್ಲ).		
ಗಿಟಿಟಿಟಿ.	ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಿಂದ ಒಟ್ಟಾರೆ ಜೀವನ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಸುಧಾರಣೆ		ಸೂಕ್ತ ಕೋಡ್‌ನ್ನು ನಮೂದಿಸಿ

1	<p>ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಿಂದ ಆದ ಅನುಕೂಲಗಳ ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ನೀವು ಕೃಷಿ ಭೂಮಿಯನ್ನು ಖರೀದಿಸಿದ್ದೀರಾ? (1-ಹೌದು, 2-ಇಲ್ಲ), ಇಲ್ಲವಾದಲ್ಲಿ, "0" ಎಂದು, ಹೌದಾದಲ್ಲಿ, ಖರೀದಿಸಿದ ಭೂಮಿಯ ವಿಸ್ತೀರ್ಣವನ್ನು ಈ ಕೆಳಗೆ ನಮೂದಿಸಿದಂತೆ ತಿಳಿಸಿ. (1- ಎರಡು ಎಕರೆವರೆಗೆ, 2-ಎರಡು ಎಕರೆಯಿಂದ ಮೂರು ಎಕರೆವರೆಗೆ, 3-ಮೂರು ಎಕರೆಯಿಂದ ನಾಲ್ಕು ಎಕರೆವರೆಗೆ, 4-ಬೇರೆ ಇದ್ದರೆ ನಮೂದಿಸಿ).</p>	
2	<p>ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಿಂದ ನೀವು ಅವಲಂಬಿತರಾಗಿರುವ ಕೃಷಿಯ ಮೇಲೆ ಈ ಕೆಳಗಿನ ಯಾವ ಪರಿಣಾಮಗಳು ತಮಗೆ ಅನ್ವಯಿಸುತ್ತದೆ.</p> <p>a) ಕಡಿಮೆ ಆದಾಯ ನೀಡುವ ಬೆಳೆಗಳನ್ನು ಬಿಟ್ಟು ಅಧಿಕ ಆದಾಯ ನೀಡುವ ಬೆಳೆಗಳನ್ನು ಬೆಳೆಯಲಾಗುತ್ತಿದೆ (1-ಹೌದು, 2-ಇಲ್ಲ),</p> <p>b) ಕಡಿಮೆ ಇಳುವರಿ ನೀಡುವ ಬೆಳೆಗಳನ್ನು ಬಿಟ್ಟು ಅಧಿಕ ಇಳುವರಿ ನೀಡುವ ಬೆಳೆಗಳನ್ನು ಬೆಳೆಯಲಾಗುತ್ತಿದೆ (1-ಹೌದು, 2-ಇಲ್ಲ),</p> <p>c) ಕೃಷಿ ಉತ್ಪನ್ನಗಳನ್ನು ನೇರವಾಗಿ ಸಂತೆ/ಮಾರುಕಟ್ಟೆಗೆ ಒಯ್ದು ಮಾರಾಟ ಮಾಡುವುದರಿಂದ ಆದಾಯದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿದೆ (1-ಹೌದು, 2-ಇಲ್ಲ),</p> <p>d) ಪಶು ಸಂಗೋಪನೆ ಚಟುವಟಿಕೆಯಲ್ಲಿ ಆದಾಯ ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿದೆ (1-ಹೌದು, 2-ಇಲ್ಲ)</p> <p>e) ಆರ್ಥಿಕ ಬೆಳೆಗಳನ್ನು ಬೆಳೆಯುವುದರಿಂದ ಆದಾಯ ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿದೆ (1-ಹೌದು, 2-ಇಲ್ಲ)</p>	

3.	ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಿಂದ ಊಟ, ಬಟ್ಟೆ ಮತ್ತು ವಸತಿ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಆಗಿರುವ ಸಾಮಾಜಿಕ / ಆರ್ಥಿಕ ಬದಲಾವಣೆಗಳು / ಉಪಯೋಗಗಳು	ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ ಮೊದಲು	ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯಾದ ಮೇಲೆ
ಅ	ವಾಸಿಸುವ ಮನೆ (1-ಗುಡಿಸಲು, 2-ಹೆಂಚು/ಶೀಟು, 3-ಆರ್‌ಸಿಸಿ, 4-ಬಾಡಿಗೆ ಮನೆ)		
ಆ	ವರ್ಷಕ್ಕೆ ನೀವು ಹೊಸ ಬಟ್ಟೆಗಳನ್ನು ಎಷ್ಟು ಬಾರಿ ಖರೀದಿಸುತ್ತೀರಿ? (1-ಎರಡು ಬಾರಿ, 2-ಮಾರು ಬಾರಿ, 3-ನಾಲ್ಕು ಬಾರಿ, 4-ಬೇರೆ ಇದ್ದರೆ _____ ಬಾರಿ ಎಂದು ನಮೂದಿಸಿ)		
ಇ	ಆಹಾರ / ಊಟದ ಭದ್ರತೆ ವಿಚಾರವಾಗಿ ಈ ಕೆಳಗಿನ ಯಾವುದು ತಮಗೆ ಅನ್ವಯಿಸುತ್ತದೆ? (1-ವರ್ಷಪೂರ್ತಿ ಊಟ ದಿನದಲ್ಲಿ ಒಪ್ಪತ್ತು ಮಾತ್ರ 2- ವರ್ಷಪೂರ್ತಿ ಊಟ ದಿನದಲ್ಲಿ ಎರಡು ಹೊತ್ತು 3- ವರ್ಷಪೂರ್ತಿ ಊಟ ದಿನದಲ್ಲಿ ಮೂರು ಹೊತ್ತು 4-ಇತರೆ ಇದ್ದಲ್ಲಿ ನಮೂದಿಸಿ.		
ಈ	ಶೌಚಾಲಯದ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ವಿಚಾರವಾಗಿ ಈ ಕೆಳಗಿನ ಯಾವುದು ತಮಗೆ ಅನ್ವಯಿಸುತ್ತದೆ ನಮೂದಿಸಿ. (1-ಮನೆಯಲ್ಲಿ ಶೌಚಾಲಯ ಇದೆ, 2-ಸಮುದಾಯ ಶೌಚಾಲಯ, 3- ಬಯಲು ಶೌಚ)		
ಉ	ಈ ಕೆಳಗಿನ ಯಾವ ಗೃಹಬಳಕೆ ವಸ್ತುಗಳನ್ನು ಖರೀದಿ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ? (ಟಿವಿ, ಫ್ಯಾನ್, ಗ್ಯಾಸ್, ಕುಕ್ಕರ್, ಬೈಸಿಕಲ್, ಬೈಕ್, ಪೀಲೋಪಕರಣಗಳು, ಫ್ರಿಡ್ಜ್, ಟ್ರಾಕ್ಟರ್, ಟೆಲ್ಲರ್, ಇತರೆ) (0-ಯಾವ ವಸ್ತು ಕೊಂಡಿರುವುದಿಲ್ಲ, 1-ಒಂದು ವಸ್ತು ಕೊಂಡರೆ, 2-ಎರಡು ವಸ್ತು ಕೊಂಡರೆ, 3-ಮೂರು ವಸ್ತು ಕೊಂಡರೆ, 4-ಮೇಲೆ ನಮೂದಿಸಿರುವ ಎಲ್ಲಾ ವಸ್ತುಗಳನ್ನು ಕೊಂಡಿದ್ದರೆ)		
ಊ	ಕೃಷಿ ಕೆಲಸದಲ್ಲಿ ಹಾಗೂ ಇನ್ನಿತರೆ ಮನೆ ಕೆಲಸಗಳ ಸಂಬಂಧವಾಗಿ ಈ ಕೆಳಗಿನ ಯಾವ ರೀತಿಯ ಕೆಲಸದವರನ್ನು ನೇಮಿಸಿಕೊಂಡಿರುತ್ತೀರಿ? (1 - ಮಹಿಳಾ ಕಾರ್ಮಿಕರು, 2 - ಪುರುಷ ಕಾರ್ಮಿಕರು, 3 - ಇತರರು)		
ಋ	ಇನ್ನೂ ಆರ್ಥಿಕವಾಗಿ ಮುಂದುವರಿಯಲು ಇಚ್ಛಿಸಿದ್ದು, ನಿಮ್ಮ ಗೃಹ ಬಳಕೆಗೆ ಹಣವನ್ನು		

	ಸಾಲ ಪಡೆದಿದ್ದರೆ ಈ ಕೆಳಗಿನ ಯಾವುದು ತಮಗೆ ಅನ್ವಯಿಸುತ್ತದೆ? (1 - ಕೈಸಾಲ, 2 - ಕೃಷಿ ಸಾಲ, 3 - ಗೃಹ ಸಾಲ, 4 - ಕೈಗಾರಿಕಾ ಸಾಲ, 5 - ವ್ಯಾಪಾರ, 6 - ವಿದ್ಯಾಭ್ಯಾಸ, 7 - ಇತರೆ)		
--	---	--	--

ಜ-1)	ತಿಂಗಳಿಗೆ ಕುಟುಂಬದ ಗಂಡಸರು ಹತ್ತಿರದ ಪಟ್ಟಣ / ಮಂಡಿ / ಸಂತೆಗಳಿಗೆ ಭೇಟಿ ನೀಡುವುದು ಹೆಚ್ಚಿದೆಯೇ? (1-ಹೌದು, 2-ಇಲ್ಲ),		
ಜ-2)	ಹೌದಾದಲ್ಲಿ ಎಷ್ಟು ಬಾರಿ ಭೇಟಿ ನೀಡುವರು? (ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ನಮೂದಿಸಿ)		
ಜಿ-1)	ನಿಮ್ಮ ಕುಟುಂಬದ ಹೆಂಗಸರು ಪಟ್ಟಣ/ಮಂಡಿ/ ಸಂತೆಗೆ ಹೋಗುವ ವಾಡಿಕೆ ಇತ್ತೇ ಅಥವಾ ಇರಲಿಲ್ಲವೇ? (1-ಇತ್ತು, 2-ಇಲ್ಲ)		
ಜಿ-2)	ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಾದ ಕಾರಣ ಈಗ ಕುಟುಂಬದ ಹೆಂಗಸರು ಹತ್ತಿರದ ಪಟ್ಟಣ / ಮಂಡಿ / ಸಂತೆಗಳಿಗೆ ಭೇಟಿ ನೀಡುವುದು ಹೆಚ್ಚಿದೆಯೇ? (1-ಹೌದು, 2-ಇಲ್ಲ),		
ಠ-1)	ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಾದ ಮೇಲೆ ಊರು / ಪಟ್ಟಣಗಳಲ್ಲಿ ಇರುವ ನಿಮ್ಮ ಸಂಬಂಧಿಕರ ಮನೆಗೆ ಭೇಟಿ ನೀಡುವುದು ಹೆಚ್ಚಾಗಿದೆಯೇ? (1-ಹೌದು, 2-ಇಲ್ಲ),		
ಠ-2)	ಹೌದಾದಲ್ಲಿ ಎಷ್ಟು ಬಾರಿ ಭೇಟಿ ನೀಡಿದ್ದೀರಿ? (ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ನಮೂದಿಸಿ)		
೨-1)	ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಾದ ಮೇಲೆ ಪ್ರವಾಸಿ ತಾಣ / ದೇವಸ್ಥಾನಗಳಿಗೆ ಭೇಟಿ ನೀಡುವುದು ಹೆಚ್ಚಾಗಿದೆಯೇ? (1-ಹೌದು, 2 - ಇಲ್ಲ),		
೨-2)	ಹೌದಾದಲ್ಲಿ ಎಷ್ಟು ಬಾರಿ ಭೇಟಿ ನೀಡಿದ್ದೀರಿ? (ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ನಮೂದಿಸಿ)		
೩-1)	ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಾದ ಮೇಲೆ ನಿಮ್ಮ ಭೂಮಿಯ ಬೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿದೆಯೇ? (1-ಹೌದು, 2 - ಇಲ್ಲ),		
೩-2)	ಹೌದಾದಲ್ಲಿ ಈ ಕೆಳಗಿನವುಗಳ ಬೆಲೆ ಎಷ್ಟು ಪಟ್ಟು ಹೆಚ್ಚಾಗಿದೆ? (ಲಕ್ಷ ರೂ.ಗಳಲ್ಲಿ ನಮೂದಿಸಿ)		
೩-2ಚಿ)	ಕೃಷಿ ಜಮೀನು		
೩-2ಛ)	ನಿವೇಶನ		
ರಿ-1)	ನಿಮ್ಮೂರಲ್ಲಿ ಹಾಲಿನ ಡೈರಿ ಇದೆಯೇ? (1-ಹೌದು, 2-ಇಲ್ಲ)		
ರಿ-2)	ಇಲ್ಲವಾದಲ್ಲಿ ಉತ್ಪಾದಿಸಿದ ಹಾಲು ಸರಬರಾಜು ಹೇಗೆ ಮಾಡುವಿರಿ (1-ಪಕ್ಕದ ಊರಿನ ಡೈರಿ, 2-ಹತ್ತಿರದ ಪಟ್ಟಣಕ್ಕೆ).		
ರಿ-3)	ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಾದ ಮೇಲೆ ಹಾಲು ಸರಬರಾಜು ಮಾಡಲು ಅನುಕೂಲವಾಗಿದೆಯೇ? (1-ಹೌದು, 2-ಇಲ್ಲ)		
ರಿ-4)	ನಿಮ್ಮೂರಲ್ಲಿ ಹಾಲಿನ ಡೈರಿ ಇದ್ದು, ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಾದ ಮೇಲೆ ಪ್ರಸ್ತುತ ಹಾಲು ಸರಬರಾಜುವಿನಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿದೆಯೇ? (1-ಹೌದು, 2-ಇಲ್ಲ)		
ರಿ-5)	ಹೌದಾದರೆ, ಮೊದಲು ಮತ್ತು ಪ್ರಸ್ತುತ ಸರಬರಾಜು ಮಾಡುತ್ತಿರುವ ಹಾಲಿನ ಪ್ರಮಾಣ (ಲೀಟರ್ ಗಳಲ್ಲಿ ನಮೂದಿಸಿ)	----- ಲೀಟರ್	----- ಲೀಟರ್

ನಬಾರ್ಡ್ ಯೋಜನೆಯಡಿಯಲ್ಲಿ ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸಿರುವ ಸೇತುವೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಕಾಮಗಾರಿಗಳಿಂದ ಗ್ರಾಮೀಣ ಜನರ ಮೇಲೆ ಉಂಟಾಗಿರುವ ಸಾಮಾಜಿಕ - ಆರ್ಥಿಕ ಪರಿಣಾಮಗಳ ಮೌಲ್ಯಮಾಪನ ಪ್ರಶ್ನಾವಳಿ (ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ)
(ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಮಾಹಿತಿಗೂ ಕೊಟ್ಟಿರುವ ಕೋಡುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯನ್ನು ಬಳಸಿ ದಯಮಾಡಿ ಉತ್ತರಿಸುವುದು)

ಕುಟುಂಬದ ವಿವರ ಪಡೆಯಲು ಪ್ರಶ್ನಾವಳಿ - ಸೇತುವೆಗಳು (1-ಬಿ)

I. ಗುರುತಿಸುವಿಕೆ

(ಅ) ವೃತ್ತ	
(ಆ) ಜಿಲ್ಲೆ / ವಿಭಾಗ	
(ಇ) ತಾಲ್ಲೂಕು	
(ಈ) ಗ್ರಾಮ ಪಂಚಾಯಿತಿ	
(ಉ) ಗ್ರಾಮ / ಹಳ್ಳಿ	
(ಊ) ಸೇತುವೆಯ ಹೆಸರು	

II. ಕುಟುಂಬದವರ ಬಗ್ಗೆ ಮಾಹಿತಿ

ಕಾರ್ಡ್ ಪ್ರಕಾರ ಗುರುತಿಸುವಿಕೆ (✓)

ಮನೆ ಸಂಖ್ಯೆ	ಅಂತ್ಯೋದಯ	ಬಿಪಿಎಲ್	ಎಪಿಎಲ್

1. ಕುಟುಂಬದ ಎಲ್ಲಾ ಸದಸ್ಯರ ವಿವರಗಳು

(ಕೋಡ್ ಉಪಯೋಗಿಸಿ)

ಕ್ರ.ಸಂಖ್ಯೆ	ಐ ಡಿ ಕೋಡ್	ಹೆಸರು	ವಯಸ್ಸು	ಲಿಂಗ	ಶಿಕ್ಷಣ	ವೈವಾಹಿಕ ಸ್ಥಿತಿ	ಮುಖ್ಯ ಉದ್ಯೋಗ
i							
ii							
iii							
iv							
v							
vi							
ಲಿಂಗ (1-ಗಂಡು, 2-ಹೆಣ್ಣು)							

ಶಿಕ್ಷಣ (1-ಪ್ರಾಥಮಿಕ, 2-ಮಾಧ್ಯಮಿಕ, 3-ಪ್ರೌಢ. 4-ಪದವಿಪೂರ್ವ, 5-ಪದವಿ/ಸ್ನಾತಕೋತ್ತರ, 6-ತಾಂತ್ರಿಕ, 7-ಅನಕ್ಷರಸ್ಥ)

ವೈವಾಹಿಕ ಸ್ಥಿತಿ (1 - ವಿವಾಹಿತ, 2 - ಅವಿವಾಹಿತ, 3 - ಬೇರೆಯಾಗು / ವಿಚ್ಛೇದಿತ, 4 - ವಿಧವೆ / ವಿಧುರ)

ಮುಖ್ಯ ಉದ್ಯೋಗ (1 - ಕೃಷಿ ಕಾರ್ಮಿಕ, 2 - ಕೃಷಿಯೇತರ ಕಾರ್ಮಿಕ, 3 - ರೈತ, 4 - ಹೈನುಗಾರಿಕೆ , 5 - ಕೋಳಿ ಸಾಕಣೆ, 6 - ಕುರಿ/ಮೇಕೆ/ಹಂದಿ ಸಾಕಣೆ, 7 - ಕಟ್ಟಡ ಮತ್ತು ಇತರೆ ಸಿವಿಲ್ ಕೆಲಸ / ಗಣಿಗಾರಿಕೆ ಮತ್ತು ಕಲ್ಲುಗಣಿ, 8 - ವ್ಯಾಪಾರ / ಅಂಗಡಿ, 9 - ಚಾಲಕ, 10 - ಕುಶಲಕರ್ಮಿ, 11 - ಸರ್ಕಾರಿ ನೌಕರಿ, 12 - ಖಾಸಗಿ ನೌಕರಿ, 13 - ನರೇಗಾ ಯೋಜನೆಯಡಿ ಕೂಲಿ ಕೆಲಸ, 14 - ಇತರೆ, 15 - ಯಾವುದೂ ಇಲ್ಲ).

2. ಜಾತಿ ವರ್ಗ: 1-ಎಸ್‌ಸಿ, 2-ಎಸ್‌ಟಿ, 3-ಬಬಿಸಿ, 4-ಸಾಮಾನ್ಯ 5-ಇತರೆ

3. ವಾಸಿಸುವ ಮನೆ: 1-ಗುಡಿಸಲು 2-ಹೆಂಚು/ಶೀಟು 3-ಆರ್‌ಸಿಸಿ 4-ಬಾಡಿಗೆ ಮನೆ

III. ಕೃಷಿಯ ಬಗ್ಗೆ ಮಾಹಿತಿ

1. ಕುಟುಂಬದವರು ಕೃಷಿ ಜಮೀನನ್ನು ಹೊಂದಿರುವರೇ (1 - ಹೌದು 2 - ಇಲ್ಲ)
ಇಲ್ಲವಾದಲ್ಲಿ ಪ್ರಶ್ನೆ IV ಕ್ಕೆ ಹೋಗುವುದು.

ಕೃಷಿ ಜಮೀನು ಇದ್ದಲ್ಲಿ ಈ ಕೆಳಗೆ ನಮೂದಿಸಿರುವುದಕ್ಕೆ ಉತ್ತರಿಸಿ,

2. ಒಟ್ಟು ಜಮೀನು

ಎಕರೆ		ಗುಂಟೆ	
------	--	-------	--

- 2a ಒಟ್ಟು ನೀರಾವರಿ ಪ್ರದೇಶ

ಎಕರೆ		ಗುಂಟೆ	
------	--	-------	--

3. ಸೇತುವೆಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಿಂದ ನಿಮ್ಮ ಕೃಷಿ ಉತ್ಪನ್ನ ಹೆಚ್ಚಲು ಸಹಾಯವಾಗಿದೆಯೇ (1 - ಹೌದು 2 - ಇಲ್ಲ)
ಹೌದಾದಲ್ಲಿ ಈ ಕೆಳಗಿನ ಯಾವ ಮೂಲ ಕಾರಣಗಳು ಇರಬಹುದು.

i	ಬಿತ್ತನೆ ಪ್ರದೇಶ ಹೆಚ್ಚಿರುವುದರಿಂದ	
ii	ಬೆಳೆಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಹೆಚ್ಚಿರುವುದರಿಂದ	
iii	ಪ್ರಸ್ತುತ ವಾಣಿಜ್ಯ ಬೆಳೆಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ಬೆಳೆಯುವುದರಿಂದ	
iv	ಸದರಿ ಬೆಳೆಗಳ ಉತ್ಪನ್ನವು ಹೆಚ್ಚಿರುವುದರಿಂದ	
v	ಮಂಡಿ / ಮಾರುಕಟ್ಟೆಗಳಿಗೆ ಹೋಗಿ ನೇರವಾಗಿ ಮಾರಾಟ ಮಾಡುವುದರಿಂದ	

4.	ಈ ಕೆಳಗಿನ ಯಾವ ಸ್ವತ್ತುಗಳು / ಜಾನುವಾರುಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿರುವಿರಿ (ಇಲ್ಲದಿದ್ದಲ್ಲಿ 0 ಎಂದು ನಮೂದಿಸಿ)	ಸೇತುವೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮೊದಲು (ಸಂಖ್ಯೆಗಳಲ್ಲಿ)	ಸೇತುವೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯಾದ ಮೇಲೆ (ಸಂಖ್ಯೆಗಳಲ್ಲಿ)
i	ಟ್ರ್ಯಾಕ್ಟರ್		
ii	ವಿದ್ಯುತ್ ಟೆಲ್ಲರ್		
iii	ಕಾಳು ಬೇರ್ಪಡಿಸುವ ಯಂತ್ರ (ಥ್ರಿಷರ್)		
iv	ಪಂಪುಸೆಟ್		
v	ಇತರ ಕೃಷಿ ಯಂತ್ರೋಪಕರಣಗಳು		
vi	ಹಸು / ಎಮ್ಮೆಗಳು		
vii	ಕೋಳಿ		
viii	ಮೇಕೆ / ಕುರಿ		
ix	ಹಂದಿ		
x	ಇತರೆ		
5	ಈ ಕೆಳಗೆ ನಮೂದಿಸಿರುವ ಸೌಲಭ್ಯ/ಸೇವೆಗಳ ಬಳಕೆ ಮಾಡಲಾಗುತ್ತಿದೆಯೇ? ಹೌದಾದಲ್ಲಿ, ಇವುಗಳು ದೊರೆಯುವ ಮೂಲದ ಬಗ್ಗೆ ನಮೂದಿಸಿ.	ಸೇತುವೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮೊದಲು	ಸೇತುವೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯಾದ ಮೇಲೆ
i	ಅ) ರಸಗೊಬ್ಬರ / ಕೀಟ ನಾಶಕಗಳನ್ನು ಪಡೆಯುವ ಮೂಲ (1 - ಸ್ಥಳೀಯ ಅಂಗಡಿ, 2 - ಹೊರಗಿನ ಮಾರುಕಟ್ಟೆ, 3 - ಇವುಗಳನ್ನು ಉಪಯೋಗಿಸಿರುವುದಿಲ್ಲ) ಆ) ಹೊರಗಿನ ಮಾರುಕಟ್ಟೆಯಾದರೆ ಗ್ರಾಮದಿಂದಿರುವ ದೂರ (ಕಿ.ಮೀ.)		
ii	ಅ) ಸುಧಾರಿತ ಬಿತ್ತನೆ ಬೀಜಗಳನ್ನು ಪಡೆಯುವ ಮೂಲ (1 - ಸ್ಥಳೀಯ ಅಂಗಡಿ, 2 - ಹೊರಗಿನ ಮಾರುಕಟ್ಟೆ, 3 - ಇವುಗಳನ್ನು ಉಪಯೋಗಿಸಿರುವುದಿಲ್ಲ)		

	ಅ) ಹೊರಗಿನ ಮಾರುಕಟ್ಟೆಯಾದರೆ ಗ್ರಾಮದಿಂದಿರುವ ದೂರ (ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಲ್ಲಿ)			
	ಈ ಕೆಳಗೆ ನಮೂದಿಸಿರುವ ಸೌಲಭ್ಯ/ಸೇವೆಗಳ ಬಳಕೆ ಮಾಡಲಾಗುತ್ತಿದೆಯೇ? ಹೌದಾದಲ್ಲಿ, ಇವುಗಳು ದೊರೆಯುವ ಮೂಲದ ಬಗ್ಗೆ ನಮೂದಿಸಿ.	ಸೇತುವೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮೊದಲು	ಸೇತುವೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯಾದ ಮೇಲೆ	
iii	ರೈತ ಸಹಕಾರ ಸಂಘದ ಸದಸ್ಯತ್ವ ಹೊಂದಿರುವಿರಾ? (1-ಹೌದು, 2-ಇಲ್ಲ)			
iv	ಮನೆಯ ಮಾಲೀಕ/ಸದಸ್ಯರು ಬ್ಯಾಂಕ್ ಖಾತೆ ಹೊಂದಿರುವರೇ? (1-ಹೌದು, 2-ಇಲ್ಲ)			
v	ಅ) ಮನೆಯ ಮಾಲೀಕ/ಸದಸ್ಯರು ಕೃಷಿ ಸಾಲವನ್ನು ಪಡೆದಿರುವರೇ? (1-ಹೌದು, 2-ಇಲ್ಲ)			
	ಆ) ಹೌದಾದರೆ, ಕೊನೆಯದಾಗಿ ಪಡೆದಿರುವ ಸಾಲದ ಮೊತ್ತ (ರೂ.)			
vi	ಅ) ಕೃಷಿ ವಿಸ್ತರಣಾ ಸೇವೆಯನ್ನು ಪಡೆದಿರುವಿರಾ? (1-ಹೌದು, 2-ಇಲ್ಲ)			
	ಆ) ಹೌದಾದಲ್ಲಿ ಕೃಷಿ ವಿಸ್ತರಣಾಧಿಕಾರಿಗಳು ನಿಮ್ಮ ಗ್ರಾಮಕ್ಕೆ ಎಷ್ಟು ಬಾರಿ ಭೇಟಿ ನೀಡಿರುವರು (ವಾರ್ಷಿಕ ಸರಾಸರಿ ಭೇಟಿ ಸಂಖ್ಯೆ ನಮೂದಿಸಿ)			
	ಇ) ಸುಧಾರಿತ ಬಿತ್ತನೆ ಬೀಜವನ್ನು ಪಡೆಯಲಾಗಿದೆಯೇ? (1-ಹೌದು, 2-ಇಲ್ಲ)			
	ಈ) ಕೃಷಿ ತರಬೇತಿ ಪಡೆಯಲಾಗಿದೆಯೇ / ಇತರೆ ಕೃಷಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಹಾಗೂ ಮಾನ್ಯತೆ ಪಡೆದ ಸ್ಥಳಕ್ಕೆ ಭೇಟಿ ನೀಡಲಾಗಿದೆಯೇ (1-ಹೌದು, 2-ಇಲ್ಲ)			
6.	ಅ) ಈ ಸೇತುವೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಿಂದ ನಿಮಗೆ ಹಾಗೂ ಮನೆಯ ಸದಸ್ಯರುಗಳಿಗೆ ಮಾರುಕಟ್ಟೆ / ಮಂಡಿಗಳಿಗೆ ಮೊದಲಿಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ಭೇಟಿ ನೀಡಲು ಸಹಾಯಕವಾಗಿ ನಿಮ್ಮ ಆದಾಯದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿದೆಯೇ? (1-ಹೌದು, 2-ಇಲ್ಲ)			
	ಆ) ಹೌದಾದಲ್ಲಿ, ಈ ಕೆಳಗಿನ ಯಾವ ಮೂಲ ಕಾರಣಗಳಿರಬಹುದು (ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆಯನ್ನು ಖಾಲಿ ಜಾಗದಲ್ಲಿ ಟಿಕ್ ಮಾಡಿ) (ಒಂದಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ಕಾರಣಗಳಿದ್ದರೆ ದಯವಿಟ್ಟು ನಮೂದಿಸಿ)			
i	ಉತ್ತಮ ಮಾರುಕಟ್ಟೆ ಮಾಹಿತಿ ಮತ್ತು ಬೆಳೆಗಳಿಗೆ ಒಳ್ಳೆಯ ಬೆಲೆ ಸಿಗುವುದರಿಂದ			
ii	ಜಾನುವಾರು / ಕೋಳಿ ಉತ್ಪನ್ನಗಳಿಗೆ ಉತ್ತಮ ಬೆಲೆ ಸಿಗುವುದರಿಂದ			
iii	ಕೃಷಿಯಲ್ಲಿ ಬಳಸುವ ಗೊಬ್ಬರ, ಕೀಟನಾಶಕ, ಯಂತ್ರೋಪಕರಣಗಳ ಬೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಕಡಿತವಾಗಿರುವುದರಿಂದ			
iv	ಕೃಷಿ ಉತ್ಪನ್ನಗಳನ್ನು ಮಾರುಕಟ್ಟೆಗೆ ಸಾಗಿಸುವ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ಕಡಿತವಾಗಿರುವುದರಿಂದ			
v	ಕೃಷಿ ಉತ್ಪನ್ನಗಳ ಶೇಖರಣೆ ಮಾಡಲು ಹತ್ತಿರದ ಪಟ್ಟಣ / ನಗರಗಳಲ್ಲಿರುವ ಗೋದಾಮುಗಳ ಬಳಕೆ ಹೆಚ್ಚಿರುವುದರಿಂದ			
7	ಕೃಷಿ ಚಟುವಟಿಕೆಯಿಂದ ಬರುತ್ತಿರುವ ಕುಟುಂಬದ ಒಟ್ಟು ವಾರ್ಷಿಕ ಆದಾಯ (ರೂ.ಗಳಲ್ಲಿ ನಮೂದಿಸಿ)	ಸೇತುವೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮೊದಲು	ಸೇತುವೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯಾದ ಮೇಲೆ	

IV. ಆದಾಯ ಮತ್ತು ಉದ್ಯೋಗ ಸ್ಥಿತಿ

ಎ. ನಿಮ್ಮ ಕುಟುಂಬದ ಸದಸ್ಯರುಗಳು ಯಾವ ಯಾವ ಮುಖ್ಯ ಉದ್ಯೋಗಗಳಲ್ಲಿ ತೊಡಗಿರುತ್ತಾರೆ? (ಸ್ವಂತ ಜಮೀನಿನ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ತೊಡಗಿಸಿಕೊಂಡ ಸದಸ್ಯರನ್ನು ಹೊರತುಪಡಿಸಿ ಉಳಿದ ಸದಸ್ಯರುಗಳ ಬಗ್ಗೆ ತಿಳಿಸಿ)

ಕ್ರಮ ಸಂಖ್ಯೆ	ಐ ಡಿ ಸಂಕೇತ (ಕುಟುಂಬದ ರೋಸ್ಟರ್ ನಲ್ಲಿ ಇರುವಂತೆ)	ಸೇತುವೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ ಮೊದಲು							ಸೇತುವೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯಾದ ಮೇಲೆ						
		ಮುಖ್ಯ ಉದ್ಯೋಗ	ಉದ್ಯೋಗದ ವಾರ್ಷಿಕ ಸರಾಸರಿ ದಿನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ	ವಾರ್ಷಿಕ ವರಮಾನ (ರೂ.ಗಳಲ್ಲಿ)	ಉದ್ಯೋಗ ಮಾಡುವ ಸ್ಥಳ	ದೂರ (ಕಿ.ಮೀ)	ಪ್ರಯಾಣದ ಸಮಯ (ನಿಮಿಷಗಳಲ್ಲಿ)	ಪ್ರಯಾಣದ ವಿಧ	ಮುಖ್ಯ ಉದ್ಯೋಗ	ಉದ್ಯೋಗದ ವಾರ್ಷಿಕ ಸರಾಸರಿ ದಿನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ	ವಾರ್ಷಿಕ ವರಮಾನ (ರೂ.ಗಳಲ್ಲಿ)	ಉದ್ಯೋಗ ಮಾಡುವ ಸ್ಥಳ	ದೂರ (ಕಿ.ಮೀ)	ಪ್ರಯಾಣದ ಸಮಯ (ನಿಮಿಷಗಳಲ್ಲಿ)	ಪ್ರಯಾಣದ ವಿಧ
i															
ii															
iii															
iv															
v															
vi															
vii															
viii	ಮುಖ್ಯ ಉದ್ಯೋಗದಿಂದ ಕುಟುಂಬದ ಇತರ ಸದಸ್ಯರುಗಳ ಒಟ್ಟು ಆದಾಯ			_____ರೂ.ಗಳು					_____ರೂ.ಗಳು						

ಮುಖ್ಯ ಉದ್ಯೋಗ (1 - ಕೃಷಿ ಕಾರ್ಮಿಕ, 2 - ಕೃಷಿಯೇತರ ಕಾರ್ಮಿಕ, 3 - ರೈತ, 4 - ಹೈನುಗಾರಿಕೆ, 5 - ಕೋಳಿ ಸಾಕಣೆ, 6 - ಕುರಿ/ಮೇಕೆ/ಹಂದಿ ಸಾಕಣೆ, 7 - ಕಟ್ಟಡ ಮತ್ತು ಇತರ ಸಿವಿಲ್ ಕೆಲಸ / ಗಣಿಗಾರಿಕೆ ಮತ್ತು ಕಲ್ಲುಗಣಿ, 8 - ವ್ಯಾಪಾರ / ಅಂಗಡಿ, 9 - ಚಾಲಕ, 10 - ಕುಶಲಕರ್ಮಿ, 11 - ಸರ್ಕಾರಿ ನೌಕರಿ, 12 - ಖಾಸಗಿ ನೌಕರಿ, 13 - ನರೇಗಾ ಯೋಜನೆಯಡಿ ಕೂಲಿ ಕೆಲಸ, 14 - ಇತರೆ, 15 - ಯಾವುದೂ ಇಲ್ಲ).

ಉದ್ಯೋಗದ ಸ್ಥಳ (1 - ಗ್ರಾಮದಲ್ಲಿ, 2 - ಪಕ್ಕದ ಗ್ರಾಮ / ಪಟ್ಟಣದಲ್ಲಿ, 3 - ಎರಡೂ ಸರಿ)

ದೂರ (ಕಿ.ಮೀ.) - ನೀವು ಕೆಲಸ ಮಾಡುವ ಸ್ಥಳ ನಿಮ್ಮ ಗ್ರಾಮವೇ ಆಗಿದ್ದಲ್ಲಿ '0' ಎಂದು ನಮೂದಿಸಿ.

ನಿಮ್ಮ ಉದ್ಯೋಗದ ಸ್ಥಳಕ್ಕೆ ತಲುಪುವ ಬಗೆ (1 - ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆ, 2 - ಜೀಪು / ಕಾರು, 3 - ಆಟೋರಿಕ್ಷಾ / ತ್ರಿಚಕ್ರ ವಾಹನ, 4 - ಸ್ಕೂಟರ್ / ಮೋಟಾರ್ ಸೈಕಲ್, 5 - ಬೈಸಿಕಲ್, 6 - ಜಟಕಾ / ಎತ್ತಿನ ಗಾಡಿ, 7 - ಕಾಲುವೆ, 8 - ಇತರೆ)

ಬಿ. ನಿಮ್ಮ ಕುಟುಂಬದ ಸದಸ್ಯರುಗಳು ಯಾವುದಾದರೂ ಇತರೆ ಉದ್ಯೋಗಗಳಲ್ಲಿ ತೊಡಗಿರುತ್ತಾರೆಯೇ? (ಸ್ವಂತ ಜಮೀನಿನ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ತೊಡಗಿಸಿಕೊಂಡ ಸದಸ್ಯರನ್ನು ಹೊರತುಪಡಿಸಿ ಉಳಿದ ಸದಸ್ಯರುಗಳ ಬಗ್ಗೆ ತಿಳಿಸಿ)

ಕ್ರಮ ಸಂಖ್ಯೆ	ಐ ಡಿ ಸಂಕೇತ (ಕುಟುಂಬದ ರೋಸ್ಟರ್ ನಲ್ಲಿ ಇರುವಂತೆ)	ಸೇತುವೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ ಮೊದಲು							ಸೇತುವೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯಾದ ಮೇಲೆ						
		ಇತರೆ ಉದ್ಯೋಗ	ಉದ್ಯೋಗದ ವಾರ್ಷಿಕ ಸರಾಸರಿ ದಿನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ	ವಾರ್ಷಿಕ ವರಮಾನ (ರೂ.ಗಳಲ್ಲಿ)	ಕೆಲಸ ಮಾಡುವ ಸ್ಥಳ	ದೂರ (ಕಿ.ಮೀ)	ಪ್ರಯಾಣದ ಸಮಯ (ನಿಮಿಷಗಳಲ್ಲಿ)	ಪ್ರಯಾಣದ ವಿಧ	ಇತರೆ ಉದ್ಯೋಗ	ಉದ್ಯೋಗದ ವಾರ್ಷಿಕ ಸರಾಸರಿ ದಿನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ	ವಾರ್ಷಿಕ ವರಮಾನ (ರೂ.ಗಳಲ್ಲಿ)	ಕೆಲಸ ಮಾಡುವ ಸ್ಥಳ	ದೂರ (ಕಿ.ಮೀ)	ಪ್ರಯಾಣದ ಸಮಯ (ನಿಮಿಷಗಳಲ್ಲಿ)	ಪ್ರಯಾಣದ ವಿಧ
i															
ii															
iii															
iv															
v															
vi															
vii															
viii	ಇತರೆ ಉದ್ಯೋಗದಿಂದ ಕುಟುಂಬದ ಇತರೆ ಸದಸ್ಯರುಗಳ ಒಟ್ಟು ಆದಾಯ			_____ ರೂ.ಗಳು					_____ ರೂ.ಗಳು						

ಇತರೆ ಉದ್ಯೋಗ (1-ಕೃಷಿ ಕಾರ್ಮಿಕ, 2-ಕೃಷಿಯೇತರ ಕಾರ್ಮಿಕ, 3 - ರೈತ, 4 - ಹೈನುಗಾರಿಕೆ , 5 - ಕೋಳಿ ಸಾಕಣೆ, 6 - ಕುರಿ/ಮೇಕೆ/ಹಂದಿ ಸಾಕಣೆ, 7 - ಕಟ್ಟಡ ಮತ್ತು ಇತರೆ ಸಿವಿಲ್ ಕೆಲಸ / ಗಣಿಗಾರಿಕೆ ಮತ್ತು ಕಲ್ಲುಗಣಿ, 8 - ವ್ಯಾಪಾರ / ಅಂಗಡಿ, 9 - ಚಾಲಕ, 10 - ಕುಶಲಕರ್ಮಿ, 11 - ಸರ್ಕಾರಿ ನೌಕರಿ, 12 - ಖಾಸಗಿ ನೌಕರಿ, 13 - ನರೇಗಾ ಯೋಜನೆಯಡಿ ಕೂಲಿ ಕೆಲಸ, 14 - ಇತರೆ, 15 - ಯಾವುದೂ ಇಲ್ಲ).

ಉದ್ಯೋಗದ ಸ್ಥಳ (1 - ಗ್ರಾಮದಲ್ಲಿ, 2 - ಪಕ್ಕದ ಗ್ರಾಮ / ಪಟ್ಟಣದಲ್ಲಿ, 3 - ಎರಡೂ ಸರಿ)

ದೂರ (ಕಿ.ಮೀ.) - ನೀವು ಕೆಲಸ ಮಾಡುವ ಸ್ಥಳ ನಿಮ್ಮ ಗ್ರಾಮವೇ ಆಗಿದ್ದಲ್ಲಿ '0' ಎಂದು ನಮೂದಿಸಿ.

ನಿಮ್ಮ ಉದ್ಯೋಗದ ಸ್ಥಳಕ್ಕೆ ತಲುಪುವ ಬಗ್ಗೆ (1 - ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆ, 2 - ಜೀಪು / ಕಾರು, 3 - ಆಟೋರಿಕ್ಷಾ / ತ್ರಿಚಕ್ರ ವಾಹನ, 4 - ಸ್ಕೂಟರ್ / ಮೋಟಾರ್ ಸೈಕಲ್, 5 - ಬೈಸಿಕಲ್, 6 - ಜಟಕಾ / ಎತ್ತಿನ ಗಾಡಿ, 7 - ಕಾಲುನಡಿಗೆ, 8-ಇತರೆ)

V.	ಕುಟುಂಬದ ಯಜಮಾನ ಮತ್ತು ಇತರೆ ಸದಸ್ಯರುಗಳ ಒಟ್ಟು ವಾರ್ಷಿಕ ಆದಾಯ (ರೂ.ಗಳಲ್ಲಿ) III (7) + IV(ಎ-viii)+ IV(ಬಿ -viii)	ಸೇತುವೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ ಮೊದಲು (ರೂ.ಗಳಲ್ಲಿ)	ಸೇತುವೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಾದ ಮೇಲೆ (ರೂ.ಗಳಲ್ಲಿ)	
VI.	ಸೇತುವೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಿಂದ ಶಾಲಾ ಕಾಲೇಜುಗಳ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮತ್ತು ಶಿಕ್ಷಣದಲ್ಲಿ ಆದ ಅನುಕೂಲಗಳು / ಪರಿಣಾಮಗಳು (1-ಹೌದು ಅಥವಾ 2-ಇಲ್ಲ ಎಂದು ಪಕ್ಕದ ಕಾಲಂನಲ್ಲಿ ನಮೂದಿಸಿ)	1-ಹೌದು	2-ಇಲ್ಲ	
1 (ಅ)	ಮಕ್ಕಳು ಪ್ರಾಥಮಿಕ ಶಾಲೆಗೆ ಹೋಗಲು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಿದ ಸೇತುವೆಯು ಅನುಕೂಲವಾಗಿದೆಯೇ?			
(ಆ)	ಸೇತುವೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಿಂದ ಪ್ರಾಥಮಿಕ ಶಾಲೆಗೆ ನಿಮ್ಮ ಮಕ್ಕಳ ಅದರಲ್ಲೂ ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಹೆಣ್ಣು ಮಕ್ಕಳ ದಾಖಲಾತಿಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿದೆಯೇ?			
(ಇ)	ನಿಮ್ಮ ಮಕ್ಕಳು ವರ್ಷದ ಎಲ್ಲಾ ಕಾಲಗಳಲ್ಲಿ ತಪ್ಪದೆ ಪ್ರಾಥಮಿಕ ಶಾಲೆಗೆ ಹೋಗುವರೇ			
(ಈ)	ಪ್ರಾಥಮಿಕ ಶಾಲೆಗೆ ತಲುಪಲು ಪ್ರಯಾಣದ ಸಮಯ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದೆಯೇ			
(ಉ)	ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದ್ದಲ್ಲಿ, ಎಷ್ಟು ಸಮಯ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದೆ (ನಿಮಿಷಗಳಲ್ಲಿ)			
2 (ಅ)	ಮಕ್ಕಳು ಮಾಧ್ಯಮಿಕ ಶಾಲೆಗೆ ಹೋಗಲು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಿದ ಸೇತುವೆಯು ಅನುಕೂಲವಾಗಿದೆಯೇ?			
(ಆ)	ಸೇತುವೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಿಂದ ಮಾಧ್ಯಮಿಕ ಶಾಲೆಗೆ ನಿಮ್ಮ ಮಕ್ಕಳ ಅದರಲ್ಲೂ ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಹೆಣ್ಣು ಮಕ್ಕಳ ದಾಖಲಾತಿಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿದೆಯೇ?			
(ಇ)	ನಿಮ್ಮ ಮಕ್ಕಳು ವರ್ಷದ ಎಲ್ಲಾ ಕಾಲಗಳಲ್ಲಿ ತಪ್ಪದೆ ಮಾಧ್ಯಮಿಕ ಶಾಲೆಗೆ ಹೋಗುವರೇ			
(ಈ)	ಮಾಧ್ಯಮಿಕ ಶಾಲೆಗೆ ತಲುಪಲು ಪ್ರಯಾಣದ ಸಮಯ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದೆಯೇ			
(ಉ)	ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದ್ದಲ್ಲಿ, ಎಷ್ಟು ಸಮಯ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದೆ (ನಿಮಿಷಗಳಲ್ಲಿ)			
3 (ಅ)	ಮಕ್ಕಳು ಪ್ರೌಢ ಶಾಲೆಗೆ ಹೋಗಲು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಿದ ಸೇತುವೆಯು ಅನುಕೂಲವಾಗಿದೆಯೇ?			
(ಆ)	ಸೇತುವೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಿಂದ ಪ್ರೌಢ ಶಾಲೆಗೆ ನಿಮ್ಮ ಮಕ್ಕಳ ಅದರಲ್ಲೂ ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಹೆಣ್ಣು ಮಕ್ಕಳ ದಾಖಲಾತಿಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿದೆಯೇ?			
(ಇ)	ನಿಮ್ಮ ಮಕ್ಕಳು ವರ್ಷದ ಎಲ್ಲಾ ಕಾಲಗಳಲ್ಲಿ ತಪ್ಪದೆ ಪ್ರೌಢ ಶಾಲೆಗೆ ಹೋಗುವರೇ			
(ಈ)	ಪ್ರೌಢ ಶಾಲೆಗೆ ತಲುಪಲು ಪ್ರಯಾಣದ ಸಮಯ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದೆಯೇ			
(ಉ)	ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದ್ದಲ್ಲಿ, ಎಷ್ಟು ಸಮಯ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದೆ (ನಿಮಿಷಗಳಲ್ಲಿ)			
4 (ಅ)	ಮಕ್ಕಳು ಕಾಲೇಜಿಗೆ ಹೋಗಲು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಿದ ಸೇತುವೆಯು ಅನುಕೂಲವಾಗಿದೆಯೇ?			
(ಆ)	ಸೇತುವೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಿಂದ ಕಾಲೇಜಿಗೆ ನಿಮ್ಮ ಮಕ್ಕಳ ಅದರಲ್ಲೂ ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಹೆಣ್ಣು ಮಕ್ಕಳ ದಾಖಲಾತಿಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿದೆಯೇ?			
(ಇ)	ನಿಮ್ಮ ಮಕ್ಕಳು ವರ್ಷದ ಎಲ್ಲಾ ಕಾಲಗಳಲ್ಲಿ ತಪ್ಪದೆ ಕಾಲೇಜಿಗೆ ಹೋಗುವರೇ			
(ಈ)	ಕಾಲೇಜಿಗೆ ತಲುಪಲು ಪ್ರಯಾಣದ ಸಮಯ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದೆಯೇ			
(ಉ)	ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದ್ದಲ್ಲಿ, ಎಷ್ಟು ಸಮಯ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದೆ (ನಿಮಿಷಗಳಲ್ಲಿ)			
5 (ಅ)	ಮಕ್ಕಳು ವೃತ್ತಿಪರ ತರಬೇತಿ ಕೇಂದ್ರಕ್ಕೆ ಹೋಗಲು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಿದ ಸೇತುವೆಯು ಅನುಕೂಲವಾಗಿದೆಯೇ?			
(ಆ)	ಸೇತುವೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಿಂದ ವೃತ್ತಿಪರ ಕೇಂದ್ರಕ್ಕೆ ನಿಮ್ಮ ಮಕ್ಕಳ ಅದರಲ್ಲೂ ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಹೆಣ್ಣು ಮಕ್ಕಳ ದಾಖಲಾತಿಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿದೆಯೇ?			
(ಇ)	ನಿಮ್ಮ ಮಕ್ಕಳು ವರ್ಷದ ಎಲ್ಲಾ ಕಾಲಗಳಲ್ಲಿ ತಪ್ಪದೆ ವೃತ್ತಿಪರ ತರಬೇತಿ ಕೇಂದ್ರಕ್ಕೆ ಹೋಗುವರೇ			
(ಈ)	ವೃತ್ತಿಪರ ತರಬೇತಿ ಕೇಂದ್ರಕ್ಕೆ ತಲುಪಲು ಪ್ರಯಾಣದ ಸಮಯ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದೆಯೇ			
(ಉ)	ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದ್ದಲ್ಲಿ, ಎಷ್ಟು ಸಮಯ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದೆ (ನಿಮಿಷಗಳಲ್ಲಿ)			

VII.	ಸೇತುವೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಿಂದ ಆರೋಗ್ಯ ತಪಾಸಣೆ ಹಾಗೂ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಸುಧಾರಣೆ	ಸೇತುವೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ ಮೊದಲು	ಸೇತುವೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯಾದ ಮೇಲೆ
1 (i)	(ಅ) ನೀವು ಅಥವಾ ನಿಮ್ಮ ಕುಟುಂಬದ ಸದಸ್ಯರು ಅನಾರೋಗ್ಯಕ್ಕೆ ತುತ್ತಾದರೆ ಚಿಕಿತ್ಸೆ ಎಲ್ಲಿ ಪಡೆಯುವಿರಿ? (1-ಗ್ರಾಮದ ನಾಟಿ ವೈದ್ಯರು, 2-ಪಕ್ಕದ ಊರು / ಪಟ್ಟಣದಲ್ಲಿರುವ ವೈದ್ಯರು 3- ಚಿಕಿತ್ಸೆ ಎಲ್ಲಿಯೂ ಪಡೆಯಲಿಲ್ಲ.		
	(ಆ) ಚಿಕಿತ್ಸೆ ಪಕ್ಕದ ಊರು / ಪಟ್ಟಣದಲ್ಲಿರುವ ವೈದ್ಯರಿಂದ ಪಡೆದಿದ್ದರೆ, ಅದು ಎಷ್ಟು ದೂರವಿದೆ (ಕಿ.ಮೀ.ನಲ್ಲಿ ನಮೂದಿಸಿ)		
(ii)	(ಅ) ಈ ಹೊರಗಿನ ಆಸ್ಪತ್ರೆ ಎಲ್ಲಾ ಕಾಲದಲ್ಲಿಯೂ ಲಭ್ಯವಿರುತ್ತದೆಯೇ? (1-ಹೌದು, 2-ಇಲ್ಲ)		
	(ಆ) ಈ ಹೊರಗಿನ ಆಸ್ಪತ್ರೆಗೆ ಭೇಟಿ ನೀಡಲು ಅಂದಾಜು ಪ್ರಯಾಣದ ಸಮಯವೆಷ್ಟು? (ನಿಮಿಷಗಳಲ್ಲಿ)		
	(ಇ) ರೋಗಿ ಗುಣವಾಗಲು ಊರಿನ ವೈದ್ಯ ಅಥವಾ ಹೊರಗಿನ ವೈದ್ಯರಿಂದ ಚಿಕಿತ್ಸೆ ಪಡೆಯದೆ ಇರುವುದಕ್ಕೆ ಈ ಕೆಳಗಿನ ಯಾವ ಕಾರಣಗಳಿರಬಹುದು? (1-ಅಗತ್ಯವೆನಿಸಲಿಲ್ಲ, 2-ಆಸ್ಪತ್ರೆ ದೂರವಿರುತ್ತದೆ, 3-ಕುಟುಂಬವು ಆಸ್ಪತ್ರೆ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಭರಿಸಲು ಸಾಧ್ಯವಿರಲಿಲ್ಲ, 4 - ಇತರೆ ಕಾರಣಗಳು)		
2 (i)	(ಅ) ನಿಮ್ಮ ಕುಟುಂಬದಲ್ಲಿ ಗರ್ಭಿಣಿ ಮಹಿಳೆಯರು ಇರುವರೇ? (1-ಹೌದು, 2-ಇಲ್ಲ), (ಇಲ್ಲವಾದರೆ ಪ್ರಶ್ನೆ (iv) ಕ್ಕೆ ಮುಂದೆ ಹೋಗಿ).		
	(ಆ) ಇದ್ದರೆ, ಗರ್ಭಿಣಿಯರು ಆಗಾಗ್ಗೆ ತಪಾಸಣೆ ಪಡೆಯುತ್ತಿದ್ದಾರೆಯೇ? (1-ಹೌದು, 2-ಇಲ್ಲ), (ಇಲ್ಲವಾದರೆ ಪ್ರಶ್ನೆ (iv) ಕ್ಕೆ ಮುಂದೆ ಹೋಗಿ).		
(ii)	(ಅ) ಆಗಾಗ್ಗೆ ತಪಾಸಣೆ ಎಲ್ಲಿ ಪಡೆಯಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು? (1-ಗ್ರಾಮದ ನಾಟಿ ವೈದ್ಯರು, 2-ಗ್ರಾಮದಲ್ಲಿರುವ ವೈದ್ಯ, 3-ಪಕ್ಕದ ಊರು / ಪಟ್ಟಣದಲ್ಲಿರುವ ಸರ್ಕಾರಿ ಆಸ್ಪತ್ರೆ, 4-ಪಕ್ಕದ ಊರು / ಪಟ್ಟಣದಲ್ಲಿರುವ ಖಾಸಗಿ ಆಸ್ಪತ್ರೆ, 5- ಚಿಕಿತ್ಸೆ ಗ್ರಾಮದಲ್ಲೇ ಪಡೆದಿದ್ದರೆ ಪ್ರಶ್ನೆ (iv) ಕ್ಕೆ ಮುಂದೆ ಹೋಗಿ.		
	(ಆ) ಹೊರಗಿನ ಆಸ್ಪತ್ರೆಯಲ್ಲಿ ತಪಾಸಣೆ ಪಡೆದಿದ್ದರೆ ಅದು ಎಷ್ಟು ದೂರವಿದೆ? (ಕಿ.ಮೀ)		
(iii)	(ಅ) ಹೊರಗಿನ ಆಸ್ಪತ್ರೆ ಎಲ್ಲಾ ಕಾಲದಲ್ಲಿಯೂ ಲಭ್ಯವಿರುತ್ತದೆಯೇ? (1-ಹೌದು, 2-ಇಲ್ಲ)		
	(ಆ) ಈ ಹೊರಗಿನ ಆಸ್ಪತ್ರೆಗೆ ಭೇಟಿ ನೀಡಲು ಅಂದಾಜು ಸಮಯವೆಷ್ಟು? (ನಿಮಿಷಗಳಲ್ಲಿ)		
(iv)	(ಅ) ಮಗುವಿನ ಜನನ ಈ ಕೆಳಗಿನ ಯಾವ ಸ್ಥಳದಲ್ಲಿ ಆಗಿತ್ತು? (1-ಮನೆ, 2-ಊರಿನ ಆಸ್ಪತ್ರೆ, 3-ಹತ್ತಿರದ ಊರು/ಪಟ್ಟಣದಲ್ಲಿರುವ ಸರ್ಕಾರಿ ಆಸ್ಪತ್ರೆ, 4- ಪಕ್ಕದ ಊರು / ಪಟ್ಟಣದಲ್ಲಿರುವ ಖಾಸಗಿ ಆಸ್ಪತ್ರೆ, 5-ಗರ್ಭ ತೆಗೆಸಲಾಗಿತ್ತು) (ಉತ್ತರ 1 ಅಥವಾ 5 ಆಗಿದ್ದರೆ, ಪ್ರಶ್ನೆ (v) ಕ್ಕೆ ಹೋಗಿ.		
	(ಆ) ಹೊರಗಿನ ಆಸ್ಪತ್ರೆಯಲ್ಲಿ ಮಗು ಜನಿಸಿದ್ದರೆ, ಆಸ್ಪತ್ರೆ ಎಷ್ಟು ದೂರವಿದೆ? (ಕಿ.ಮೀ)		
(v)	(ಅ) ಮಗು ಜನಿಸಿದ ನಂತರ ತಾಯಿಗೆ ಆಗಾಗ್ಗೆ ಚಿಕಿತ್ಸೆ / ಶುಶ್ರೂಷೆ ಕೊಡಿಸಲಾಗುತ್ತಿತ್ತೇ? (1 - ಹೌದು, 2 - ಇಲ್ಲ)		
	(ಆ) ಹೌದಾದರೆ, ಆಗಾಗ್ಗೆ ಚಿಕಿತ್ಸೆ / ಶುಶ್ರೂಷೆ ಎಲ್ಲಿ ಕೊಡಿಸಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು? (1-ಗ್ರಾಮದ ನಾಟಿ ವೈದ್ಯರು, 2-ಗ್ರಾಮದಲ್ಲಿರುವ ವೈದ್ಯ, 3-ಪಕ್ಕದ ಊರು / ಪಟ್ಟಣದಲ್ಲಿರುವ ಸರ್ಕಾರಿ ಆಸ್ಪತ್ರೆ, 4-ಪಕ್ಕದ ಊರು / ಪಟ್ಟಣದಲ್ಲಿರುವ ಖಾಸಗಿ ಆಸ್ಪತ್ರೆ.)		

ಸೇತುವೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಿಂದ ಆರೋಗ್ಯ ತಪಾಸಣೆ ಹಾಗೂ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಸುಧಾರಣೆ		ಸೇತುವೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ ಮೊದಲು	ಸೇತುವೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಾದ ಮೇಲೆ
(vi)	ಸೇತುವೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಾದ ಮೇಲೆ ಪಟ್ಟಣದಿಂದ ಬರುವ ವೈದ್ಯ / ದಾದಿಯರ ಭೇಟಿಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿ, ಗರ್ಭಿಣಿಯರು ಆಗಾಗ್ಗೆ ಚಿಕಿತ್ಸೆ ಪಡೆಯುವುದರಲ್ಲಿ ಅನುಕೂಲವಾಗಿದೆಯೇ? (1 - ಹೌದು, 2 - ಇಲ್ಲ).		
3 (i)	ಅ) ನಿಮ್ಮ ಕುಟುಂಬದಲ್ಲಿ ಎಳೆಯ ಮಗು ಇರುವುದೇ? (1-ಹೌದು, 2-ಇಲ್ಲ), (ಇಲ್ಲವಾದರೆ ಪ್ರಶ್ನೆ (iii) ಕ್ಕೆ ಮುಂದೆ ಹೋಗಿ).		
	ಆ) ಇದ್ದರೆ, ಎಳೆಯ ಮಗುವಿಗೆ ಆಗಾಗ್ಗೆ ತಪಾಸಣೆ / ಚಿಕಿತ್ಸೆ ಪಡೆಯಲಾಗುತ್ತಿದೆಯೇ? (1-ಹೌದು, 2-ಇಲ್ಲ), (ಇಲ್ಲವಾದರೆ ಪ್ರಶ್ನೆ (iv)ಕ್ಕೆ ಮುಂದೆ ಹೋಗಿ).		
(ii)	ಅ) ಆಗಾಗ್ಗೆ ತಪಾಸಣೆ / ಚಿಕಿತ್ಸೆ ಎಲ್ಲಿ ಪಡೆಯಲಾಗುತ್ತಿದೆ? (1-ಗ್ರಾಮದ ನಾಟಿ ವೈದ್ಯರು, 2-ಗ್ರಾಮದಲ್ಲಿರುವ ವೈದ್ಯ, 3-ಪಕ್ಕದ ಊರು / ಪಟ್ಟಣದಲ್ಲಿರುವ ಸಕಾರಿ ಆಸ್ಪತ್ರೆ, 4-ಪಕ್ಕದ ಊರು / ಪಟ್ಟಣದಲ್ಲಿರುವ ಖಾಸಗಿ ಆಸ್ಪತ್ರೆ, 5- ಚಿಕಿತ್ಸೆ ಗ್ರಾಮದಲ್ಲೇ ಪಡೆದಿದ್ದರೆ ಪ್ರಶ್ನೆ () ಕ್ಕೆ ಮುಂದೆ ಹೋಗಿ.		
	ಆ) ಹೊರಗಿನ ಆಸ್ಪತ್ರೆಯಲ್ಲಿ ತಪಾಸಣೆ / ಚಿಕಿತ್ಸೆ ಪಡೆದಿದ್ದರೆ ಅದು ಎಷ್ಟು ದೂರವಿದೆ? (ಕಿ.ಮೀ)		
(iii)	ಅ) ಹೊರಗಿನ ಆಸ್ಪತ್ರೆ ಎಲ್ಲಾ ಕಾಲದಲ್ಲಿಯೂ ಲಭ್ಯವಿರುತ್ತದೆಯೇ? (1-ಹೌದು, 2-ಇಲ್ಲ)		
	ಆ) ಈ ಹೊರಗಿನ ಆಸ್ಪತ್ರೆಗೆ ಭೇಟಿ ನೀಡಲು ಅಂದಾಜು ಸಮಯವೆಷ್ಟು? (ನಿಮಿಷಗಳಲ್ಲಿ)		
(iv)	ಅ) ಮಗು ಜನಿಸಿದ ನಂತರ ತಾಯಿಗೆ ಆಗಾಗ್ಗೆ ಚಿಕಿತ್ಸೆ / ಶುಶ್ರೂಷೆ ಕೊಡಿಸಲಾಗುತ್ತಿತ್ತೇ? (1 - ಹೌದು, 2 - ಇಲ್ಲ)		
	ಆ) ಹೌದಾದರೆ, ಆಗಾಗ್ಗೆ ಚಿಕಿತ್ಸೆ / ಶುಶ್ರೂಷೆ ಎಲ್ಲಿ ಕೊಡಿಸಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು? (1-ಗ್ರಾಮದ ನಾಟಿ ವೈದ್ಯರು, 2-ಗ್ರಾಮದಲ್ಲಿರುವ ವೈದ್ಯ, 3-ಪಕ್ಕದ ಊರು / ಪಟ್ಟಣದಲ್ಲಿರುವ ಸಕಾರಿ ಆಸ್ಪತ್ರೆ, 4-ಪಕ್ಕದ ಊರು / ಪಟ್ಟಣದಲ್ಲಿರುವ ಖಾಸಗಿ ಆಸ್ಪತ್ರೆ.)		
4 (i)	ಅ) ಸೇತುವೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಾದ ಮೇಲೆ ಪಟ್ಟಣದಿಂದ ಬರುವ ವೈದ್ಯ / ದಾದಿಯರ ಭೇಟಿಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿದೆಯೇ? (1 - ಹೌದು, 2 - ಇಲ್ಲ).		
	ಆ) ಸೇತುವೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಾದ ಮೇಲೆ ಪಟ್ಟಣದಿಂದ ಬರುವ ವೈದ್ಯ / ದಾದಿಯರ ಭೇಟಿಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿ, ಎಳೆ ಮಕ್ಕಳು / ಗರ್ಭಿಣಿಯರು ಆಗಾಗ್ಗೆ ಚಿಕಿತ್ಸೆ ಪಡೆಯುವುದರಲ್ಲಿ ಅನುಕೂಲವಾಗಿದೆಯೇ? (1 - ಹೌದು, 2 - ಇಲ್ಲ).		
	ಇ) ಈ ಮೇಲಿನ ಅನುಕೂಲತೆಯಿಂದ ನಿಮ್ಮ ಕುಟುಂಬ / ಗ್ರಾಮದಲ್ಲಿ ಎಳೆ ಮಕ್ಕಳ ಸಾವಿನ ಸಂಖ್ಯೆ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದೆಯೇ? (1 - ಹೌದು, 2 - ಇಲ್ಲ).		
	ಈ) ಈ ಮೇಲಿನ ಅನುಕೂಲತೆಯಿಂದ ನಿಮ್ಮ ಕುಟುಂಬ / ಗ್ರಾಮದಲ್ಲಿ ಗರ್ಭಿಣಿಯರ ಸಾವಿನ ಸಂಖ್ಯೆ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದೆಯೇ? (1 - ಹೌದು, 2 - ಇಲ್ಲ).		
VIII.	ಸೇತುವೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಿಂದ ಒಟ್ಟಾರೆ ಜೀವನ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಸುಧಾರಣೆ		ಸೂಕ್ತ ಕೋಡ್‌ನ್ನು ನಮೂದಿಸಿ
1	ಸೇತುವೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಿಂದ ಆದ ಅನುಕೂಲಗಳ ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ನೀವು ಕೃಷಿ ಭೂಮಿಯನ್ನು ಖರೀದಿಸಿದ್ದೀರಾ? (1-ಹೌದು, 2-ಇಲ್ಲ), ಇಲ್ಲವಾದಲ್ಲಿ, "0" ಎಂದು, ಹೌದಾದಲ್ಲಿ, ಖರೀದಿಸಿದ		

	ಭೂಮಿಯ ವಿಸ್ತೀರ್ಣವನ್ನು ಈ ಕೆಳಗೆ ನಮೂದಿಸಿದಂತೆ ತಿಳಿಸಿ. (1- ಎರಡು ಎಕರೆವರೆಗೆ, 2-ಎರಡು ಎಕರೆಯಿಂದ ಮೂರು ಎಕರೆವರೆಗೆ, 3-ಮೂರು ಎಕರೆಯಿಂದ ನಾಲ್ಕು ಎಕರೆವರೆಗೆ, 4-ಬೇರೆ ಇದ್ದರೆ ನಮೂದಿಸಿ).		
2	ಸೇತುವೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಿಂದ ನೀವು ಅವಲಂಬಿತರಾಗಿರುವ ಕೃಷಿಯ ಮೇಲೆ ಈ ಕೆಳಗಿನ ಯಾವ ಪರಿಣಾಮಗಳು ತಮಗೆ ಅನ್ವಯಿಸುತ್ತದೆ. a) ಕಡಿಮೆ ಆದಾಯ ನೀಡುವ ಬೆಳೆಗಳನ್ನು ಬಿಟ್ಟು ಅಧಿಕ ಆದಾಯ ನೀಡುವ ಬೆಳೆಗಳನ್ನು ಬೆಳೆಯಲಾಗುತ್ತಿದೆ (1-ಹೌದು, 2-ಇಲ್ಲ), b) ಕಡಿಮೆ ಇಳುವರಿ ನೀಡುವ ಬೆಳೆಗಳನ್ನು ಬಿಟ್ಟು ಅಧಿಕ ಇಳುವರಿ ನೀಡುವ ಬೆಳೆಗಳನ್ನು ಬೆಳೆಯಲಾಗುತ್ತಿದೆ (1-ಹೌದು, 2-ಇಲ್ಲ), c) ಕೃಷಿ ಉತ್ಪನ್ನಗಳನ್ನು ನೇರವಾಗಿ ಸಂತೆ/ಮಾರುಕಟ್ಟೆಗೆ ಒಯ್ದು ಮಾರಾಟ ಮಾಡುವುದರಿಂದ ಆದಾಯದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿದೆ (1-ಹೌದು, 2-ಇಲ್ಲ), d) ಪಶು ಸಂಗೋಪನೆ ಚಟುವಟಿಕೆಯಲ್ಲಿ ಆದಾಯ ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿದೆ (1-ಹೌದು, 2-ಇಲ್ಲ) e) ಆರ್ಥಿಕ ಬೆಳೆಗಳನ್ನು ಬೆಳೆಯುವುದರಿಂದ ಆದಾಯ ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿದೆ (1-ಹೌದು, 2-ಇಲ್ಲ)		
3.	ಸೇತುವೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಿಂದ ಊಟ, ಬಟ್ಟೆ ಮತ್ತು ವಸತಿ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಆಗಿರುವ ಸಾಮಾಜಿಕ / ಆರ್ಥಿಕ ಬದಲಾವಣೆಗಳು / ಉಪಯೋಗಗಳು	ಸೇತುವೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ ಮೊದಲು	ಸೇತುವೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯಾದ ಮೇಲೆ
ಅ	ವಾಸಿಸುವ ಮನೆ (1-ಗುಡಿಸಲು, 2-ಹೆಂಚು/ಶೀಟು, 3-ಆರ್‌ಸಿಸಿ, 4-ಬಾಡಿಗೆ ಮನೆ)		
ಆ	ವರ್ಷಕ್ಕೆ ನೀವು ಹೊಸ ಬಟ್ಟೆಗಳನ್ನು ಎಷ್ಟು ಬಾರಿ ಖರೀದಿಸುತ್ತೀರಿ? (1-ಎರಡು ಬಾರಿ, 2-ಮೂರು ಬಾರಿ, 3-ನಾಲ್ಕು ಬಾರಿ, 4-ಬೇರೆ ಇದ್ದರೆ _____ ಬಾರಿ ಎಂದು ನಮೂದಿಸಿ)		
ಇ	ಆಹಾರ / ಊಟದ ಭದ್ರತೆ ವಿಚಾರವಾಗಿ ಈ ಕೆಳಗಿನ ಯಾವುದು ತಮಗೆ ಅನ್ವಯಿಸುತ್ತದೆ? (1-ವರ್ಷಪೂರ್ತಿ ಊಟ ದಿನದಲ್ಲಿ ಒಪ್ಪತ್ತು ಮಾತ್ರ 2- ವರ್ಷಪೂರ್ತಿ ಊಟ ದಿನದಲ್ಲಿ ಎರಡು ಹೊತ್ತು 3- ವರ್ಷಪೂರ್ತಿ ಊಟ ದಿನದಲ್ಲಿ ಮೂರು ಹೊತ್ತು 4-ಇತರೆ ಇದ್ದಲ್ಲಿ ನಮೂದಿಸಿ.		
ಈ	ಶೌಚಾಲಯದ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ವಿಚಾರವಾಗಿ ಈ ಕೆಳಗಿನ ಯಾವುದು ತಮಗೆ ಅನ್ವಯಿಸುತ್ತದೆ ನಮೂದಿಸಿ. (1-ಮನೆಯಲ್ಲಿ ಶೌಚಾಲಯ ಇದೆ, 2-ಸಮುದಾಯ ಶೌಚಾಲಯ, 3- ಬಯಲು ಶೌಚ)		
ಉ	ಈ ಕೆಳಗಿನ ಯಾವ ಗೃಹಬಳಕೆ ವಸ್ತುಗಳನ್ನು ಖರೀದಿ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ? (ಟಿವಿ, ಫ್ಯಾನ್, ಗ್ಯಾಸ್, ಕುಕ್ಕರ್, ಬೈಸಿಕಲ್, ಬೈಕ್, ಪೀರೋಪಕರಣಗಳು, ಫ್ರಿಡ್ಜ್, ಟ್ರಾಕ್ಟರ್, ಟಿಲ್ಲರ್, ಇತರೆ) (0-ಯಾವ ವಸ್ತು ಕೊಂಡಿರುವುದಿಲ್ಲ, 1-ಒಂದು ವಸ್ತು ಕೊಂಡರೆ, 2-ಎರಡು ವಸ್ತು ಕೊಂಡರೆ, 3-ಮೂರು ವಸ್ತು ಕೊಂಡರೆ, 4-ಮೇಲೆ ನಮೂದಿಸಿರುವ ಎಲ್ಲಾ ವಸ್ತುಗಳನ್ನು ಕೊಂಡಿದ್ದರೆ)		
ಊ	ಕೃಷಿ ಕೆಲಸದಲ್ಲಿ ಹಾಗೂ ಇನ್ನಿತರೆ ಮನೆ ಕೆಲಸಗಳ ಸಂಬಂಧವಾಗಿ ಈ ಕೆಳಗಿನ ಯಾವ ರೀತಿಯ ಕೆಲಸದವರನ್ನು ನೇಮಿಸಿಕೊಂಡಿರುತ್ತೀರಿ? (1 - ಮಹಿಳಾ ಕಾರ್ಮಿಕರು, 2 - ಪುರುಷ ಕಾರ್ಮಿಕರು, 3 - ಇತರರು)		
ಋ	ಇನ್ನೂ ಆರ್ಥಿಕವಾಗಿ ಮುಂದುವರಿಯಲು ಇಚ್ಛಿಸಿದ್ದು, ನಿಮ್ಮ ಗೃಹ ಬಳಕೆಗೆ ಹಣವನ್ನು ಸಾಲ ಪಡೆದಿದ್ದರೆ ಈ ಕೆಳಗಿನ ಯಾವುದು ತಮಗೆ ಅನ್ವಯಿಸುತ್ತದೆ? (1 - ಕೈಸಾಲ, 2 - ಕೃಷಿ ಸಾಲ, 3 - ಗೃಹ ಸಾಲ, 4 - ಕೈಗಾರಿಕಾ ಸಾಲ, 5 - ವ್ಯಾಪಾರ, 6 - ವಿದ್ಯಾಭ್ಯಾಸ, 7 - ಇತರೆ)		

e-1)	ತಿಂಗಳಿಗೆ ಕುಟುಂಬದ ಗಂಡಸರು ಹತ್ತಿರದ ಪಟ್ಟಣ / ಮಂಡಿ / ಸಂತೆಗಳಿಗೆ ಭೇಟಿ ನೀಡುವುದು ಹೆಚ್ಚಿದೆಯೇ? (1-ಹೌದು, 2-ಇಲ್ಲ),		
e-2)	ಹೌದಾದಲ್ಲಿ ಎಷ್ಟು ಬಾರಿ ಭೇಟಿ ನೀಡುವರು? (ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ನಮೂದಿಸಿ)		
f-1)	ನಿಮ್ಮ ಕುಟುಂಬದ ಹೆಂಗಸರು ಪಟ್ಟಣ/ಮಂಡಿ/ ಸಂತೆಗೆ ಹೋಗುವ ವಾಡಿಕೆ ಇತ್ತೇ ಅಥವಾ ಇರಲಿಲ್ಲವೇ? (1-ಇತ್ತು, 2-ಇಲ್ಲ)		
f-2)	ಸೇತುವೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಾದ ಕಾರಣ ಈಗ ಕುಟುಂಬದ ಹೆಂಗಸರು ಹತ್ತಿರದ ಪಟ್ಟಣ / ಮಂಡಿ / ಸಂತೆಗಳಿಗೆ ಭೇಟಿ ನೀಡುವುದು ಹೆಚ್ಚಿದೆಯೇ? (1-ಹೌದು, 2-ಇಲ್ಲ),		
g-1)	ಸೇತುವೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಾದ ಮೇಲೆ ಊರು / ಪಟ್ಟಣಗಳಲ್ಲಿ ಇರುವ ನಿಮ್ಮ ಸಂಬಂಧಿಕರ ಮನೆಗೆ ಭೇಟಿ ನೀಡುವುದು ಹೆಚ್ಚಾಗಿದೆಯೇ? (1-ಹೌದು, 2-ಇಲ್ಲ),		
g-2)	ಹೌದಾದಲ್ಲಿ ಎಷ್ಟು ಬಾರಿ ಭೇಟಿ ನೀಡಿದ್ದೀರಿ? (ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ನಮೂದಿಸಿ)		
h-1)	ಸೇತುವೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಾದ ಮೇಲೆ ಪ್ರವಾಸಿ ತಾಣ / ದೇವಸ್ಥಾನಗಳಿಗೆ ಭೇಟಿ ನೀಡುವುದು ಹೆಚ್ಚಾಗಿದೆಯೇ? (1-ಹೌದು, 2 - ಇಲ್ಲ),		
h-2)	ಹೌದಾದಲ್ಲಿ ಎಷ್ಟು ಬಾರಿ ಭೇಟಿ ನೀಡಿದ್ದೀರಿ? (ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ನಮೂದಿಸಿ)		
i-1)	ಸೇತುವೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಾದ ಮೇಲೆ ನಿಮ್ಮ ಭೂಮಿಯ ಬೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿದೆಯೇ? (1-ಹೌದು, 2 - ಇಲ್ಲ),		
i-2)	ಹೌದಾದಲ್ಲಿ ಈ ಕೆಳಗಿನವುಗಳ ಬೆಲೆ ಎಷ್ಟು ಪಟ್ಟು ಹೆಚ್ಚಾಗಿದೆ? (ಲಕ್ಷ ರೂ.ಗಳಲ್ಲಿ ನಮೂದಿಸಿ)		
i-2a)	ಕೃಷಿ ಜಮೀನು		
i-2b)	ನಿವೇಶನ		
j-1)	ನಿಮ್ಮೂರಲ್ಲಿ ಹಾಲಿನ ಡೈರಿ ಇದೆಯೇ? (1-ಹೌದು, 2-ಇಲ್ಲ)		
j-2)	ಇಲ್ಲವಾದಲ್ಲಿ ಉತ್ಪಾದಿಸಿದ ಹಾಲು ಸರಬರಾಜು ಹೇಗೆ ಮಾಡುವಿರಿ (1-ಪಕ್ಕದ ಊರಿನ ಡೈರಿ, 2-ಹತ್ತಿರದ ಪಟ್ಟಣಕ್ಕೆ).		
j-3)	ಸೇತುವೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಾದ ಮೇಲೆ ಹಾಲು ಸರಬರಾಜು ಮಾಡಲು ಅನುಕೂಲವಾಗಿದೆಯೇ? (1-ಹೌದು, 2-ಇಲ್ಲ)		
j-4)	ನಿಮ್ಮೂರಲ್ಲಿ ಹಾಲಿನ ಡೈರಿ ಇದ್ದು, ಸೇತುವೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಾದ ಮೇಲೆ ಪ್ರಸ್ತುತ ಹಾಲು ಸರಬರಾಜಿನಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿದೆಯೇ? (1-ಹೌದು, 2-ಇಲ್ಲ)		
j-5)	ಹೌದಾದರೆ, ಮೊದಲು ಮತ್ತು ಪ್ರಸ್ತುತ ಸರಬರಾಜು ಮಾಡುತ್ತಿರುವ ಹಾಲಿನ ಪ್ರಮಾಣ (ಲೀಟರ್ ಗಳಲ್ಲಿ ನಮೂದಿಸಿ)	----- ಲೀಟರ್	----- ಲೀಟರ್

ನಬಾರ್ಡ್ ಯೋಜನೆಯಡಿಯಲ್ಲಿ ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸಿರುವ ಕಾಲುಸಂಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಕಾಮಗಾರಿಗಳಿಂದ ಗ್ರಾಮೀಣ ಜನರ ಮೇಲೆ ಉಂಟಾಗಿರುವ ಸಾಮಾಜಿಕ - ಆರ್ಥಿಕ ಪರಿಣಾಮಗಳ ಮೌಲ್ಯಮಾಪನ ಪ್ರಶ್ನಾವಳಿ (ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ)
(ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಮಾಹಿತಿಗೂ ಕೊಟ್ಟಿರುವ ಕೋಡುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯನ್ನು ಬಳಸಿ ದಯಮಾಡಿ ಉತ್ತರಿಸುವುದು)

ಕುಟುಂಬದ ವಿವರ ಪಡೆಯಲು ಪ್ರಶ್ನಾವಳಿ - ಕಾಲುಸಂಕಗಳು (1-ಸಿ)

I. ಗುರುತಿಸುವಿಕೆ

(ಅ) ವೃತ್ತ	
(ಆ) ಜಿಲ್ಲೆ / ವಿಭಾಗ	
(ಇ) ತಾಲ್ಲೂಕು	
(ಈ) ಗ್ರಾಮ ಪಂಚಾಯಿತಿ	
(ಉ) ಗ್ರಾಮ / ಹಳ್ಳಿ	
(ಊ) ಕಾಲುಸಂಕಯ ಹೆಸರು	

II. ಕುಟುಂಬದವರ ಬಗ್ಗೆ ಮಾಹಿತಿ

ಕಾರ್ಡ್ ಪ್ರಕಾರ ಗುರುತಿಸುವಿಕೆ (✓)

ಮನೆ ಸಂಖ್ಯೆ	ಅಂತ್ಯೋದಯ	ಬಿಪಿಎಲ್	ಎಪಿಎಲ್

1. ಕುಟುಂಬದ ಎಲ್ಲಾ ಸದಸ್ಯರ ವಿವರಗಳು

(ಕೋಡ್ ಉಪಯೋಗಿಸಿ)

ಕ್ರ.ಸಂಖ್ಯೆ	ಐ ಡಿ ಕೋಡ್	ಹೆಸರು	ವಯಸ್ಸು	ಲಿಂಗ	ಶಿಕ್ಷಣ	ವೈವಾಹಿಕ ಸ್ಥಿತಿ	ಮುಖ್ಯ ಉದ್ಯೋಗ
i							
ii							
iii							
iv							
v							
vi							

ಲಿಂಗ (1-ಗಂಡು, 2-ಹೆಣ್ಣು)

ಶಿಕ್ಷಣ (1-ಪ್ರಾಥಮಿಕ, 2-ಮಾಧ್ಯಮಿಕ, 3-ಪ್ರೌಢ. 4-ಪದವಿಪೂರ್ವ, 5-ಪದವಿ/ಸ್ನಾತಕೋತ್ತರ, 6-ತಾಂತ್ರಿಕ, 7-ಅನಕ್ಷರಸ್ಥ)

ವೈವಾಹಿಕ ಸ್ಥಿತಿ (1 - ವಿವಾಹಿತ, 2 - ಅವಿವಾಹಿತ, 3 - ಬೇರೆಯಾಗು / ವಿಚ್ಛೇದಿತ, 4 - ವಿಧವೆ / ವಿಧುರ)

ಮುಖ್ಯ ಉದ್ಯೋಗ (1 - ಕೃಷಿ ಕಾರ್ಮಿಕ, 2 - ಕೃಷಿಯೇತರ ಕಾರ್ಮಿಕ, 3 - ರೈತ, 4 - ಹೈನುಗಾರಿಕೆ, 5 - ಕೋಳಿ ಸಾಕಣೆ, 6 - ಕುರಿ/ಮೇಕೆ/ಹಂದಿ ಸಾಕಣೆ, 7 - ಕಟ್ಟಡ ಮತ್ತು ಇತರೆ ಸಿವಿಲ್ ಕೆಲಸ / ಗಣಿಗಾರಿಕೆ ಮತ್ತು ಕಲ್ಲುಗಣಿ, 8 - ವ್ಯಾಪಾರ / ಅಂಗಡಿ, 9 - ಚಾಲಕ, 10 - ಕುಶಲಕರ್ಮಿ, 11 - ಸರ್ಕಾರಿ ನೌಕರಿ, 12 - ಖಾಸಗಿ ನೌಕರಿ, 13 - ನರೇಗಾ ಯೋಜನೆಯಡಿ ಕೂಲಿ ಕೆಲಸ, 14 - ಇತರೆ, 15 - ಯಾವುದೂ ಇಲ್ಲ).

2. ಜಾತಿ ವರ್ಗ: 1-ಎಸ್‌ಸಿ, 2-ಎಸ್‌ಟಿ, 3-ಬಬಿಸಿ, 4-ಸಾಮಾನ್ಯ 5-ಇತರೆ

3. ವಾಸಿಸುವ ಮನೆ: 1-ಗುಡಿಸಲು 2-ಹೆಂಚು/ಶೀಟು 3-ಆರ್‌ಸಿಸಿ 4-ಬಾಡಿಗೆ ಮನೆ

III. ಕೃಷಿಯ ಬಗ್ಗೆ ಮಾಹಿತಿ

1. ಕುಟುಂಬದವರು ಕೃಷಿ ಜಮೀನನ್ನು ಹೊಂದಿರುವರೇ (1 - ಹೌದು 2 - ಇಲ್ಲ)
ಇಲ್ಲವಾದಲ್ಲಿ ಪ್ರಶ್ನೆ IV ಕ್ಕೆ ಹೋಗುವುದು.

ಕೃಷಿ ಜಮೀನು ಇದ್ದಲ್ಲಿ ಈ ಕೆಳಗೆ ನಮೂದಿಸಿರುವುದಕ್ಕೆ ಉತ್ತರಿಸಿ,

2. ಒಟ್ಟು ಜಮೀನು

ಎಕರೆ		ಗುಂಟೆ	
------	--	-------	--

- 2a ಒಟ್ಟು ನೀರಾವರಿ ಪ್ರದೇಶ

ಎಕರೆ		ಗುಂಟೆ	
------	--	-------	--

3. ಕಾಲುಸಂಕಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಿಂದ ನಿಮ್ಮ ಕೃಷಿ ಉತ್ಪನ್ನ ಹೆಚ್ಚಲು ಸಹಾಯವಾಗಿದೆಯೇ (1 - ಹೌದು 2 - ಇಲ್ಲ)
ಹೌದಾದಲ್ಲಿ ಈ ಕೆಳಗಿನ ಯಾವ ಮೂಲ ಕಾರಣಗಳು ಇರಬಹುದು.

i	ಬಿತ್ತನೆ ಪ್ರದೇಶ ಹೆಚ್ಚಿರುವುದರಿಂದ	
ii	ಬೆಳೆಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಹೆಚ್ಚಿರುವುದರಿಂದ	
iii	ಪ್ರಸ್ತುತ ವಾಣಿಜ್ಯ ಬೆಳೆಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ಬೆಳೆಯುವುದರಿಂದ	
iv	ಸದರಿ ಬೆಳೆಗಳ ಉತ್ಪನ್ನವು ಹೆಚ್ಚಿರುವುದರಿಂದ	
v	ಮಂಡಿ / ಮಾರುಕಟ್ಟೆಗಳಿಗೆ ಹೋಗಿ ನೇರವಾಗಿ ಮಾರಾಟ ಮಾಡುವುದರಿಂದ	

4.	ಈ ಕೆಳಗಿನ ಯಾವ ಸ್ವತ್ತುಗಳು / ಜಾನುವಾರುಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿರುವಿರಿ (ಇಲ್ಲದಿದ್ದಲ್ಲಿ 0 ಎಂದು ನಮೂದಿಸಿ)	ಕಾಲುಸಂಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮೊದಲು (ಸಂಖ್ಯೆಗಳಲ್ಲಿ)	ಕಾಲುಸಂಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯಾದ ಮೇಲೆ (ಸಂಖ್ಯೆಗಳಲ್ಲಿ)
i	ಟ್ರ್ಯಾಕ್ಟರ್		
ii	ವಿದ್ಯುತ್ ಟೆಲ್ಲರ್		
iii	ಕಾಳು ಬೇರ್ಪಡಿಸುವ ಯಂತ್ರ (ಥ್ರಷರ್)		
iv	ಪಂಪುಸೆಟ್		
v	ಇತರ ಕೃಷಿ ಯಂತ್ರೋಪಕರಣಗಳು		
vi	ಹಸು / ಎಮ್ಮೆಗಳು		
vii	ಕೋಳಿ		
viii	ಮೇಕೆ / ಕುರಿ		
ix	ಹಂದಿ		
x	ಇತರೆ		
5	ಈ ಕೆಳಗೆ ನಮೂದಿಸಿರುವ ಸೌಲಭ್ಯ/ಸೇವೆಗಳ ಬಳಕೆ ಮಾಡಲಾಗುತ್ತಿದೆಯೇ? ಹೌದಾದಲ್ಲಿ, ಇವುಗಳು ದೊರೆಯುವ ಮೂಲದ ಬಗ್ಗೆ ನಮೂದಿಸಿ.	ಕಾಲುಸಂಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮೊದಲು	ಕಾಲುಸಂಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯಾದ ಮೇಲೆ
i	ಅ) ರಸಗೊಬ್ಬರ / ಕೀಟ ನಾಶಕಗಳನ್ನು ಪಡೆಯುವ ಮೂಲ (1 - ಸ್ಥಳೀಯ ಅಂಗಡಿ, 2 - ಹೊರಗಿನ ಮಾರುಕಟ್ಟೆ, 3 - ಇವುಗಳನ್ನು ಉಪಯೋಗಿಸಿರುವುದಿಲ್ಲ)		
	ಆ) ಹೊರಗಿನ ಮಾರುಕಟ್ಟೆಯಾದರೆ ಗ್ರಾಮದಿಂದಿರುವ ದೂರ (ಕಿ.ಮೀ.)		
ii	ಅ) ಸುಧಾರಿತ ಬಿತ್ತನೆ ಬೀಜಗಳನ್ನು ಪಡೆಯುವ ಮೂಲ (1 - ಸ್ಥಳೀಯ ಅಂಗಡಿ, 2 - ಹೊರಗಿನ ಮಾರುಕಟ್ಟೆ, 3 - ಇವುಗಳನ್ನು ಉಪಯೋಗಿಸಿರುವುದಿಲ್ಲ)		

	ಅ) ಹೊರಗಿನ ಮಾರುಕಟ್ಟೆಯಾದರೆ ಗ್ರಾಮದಿಂದಿರುವ ದೂರ (ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಲ್ಲಿ)		
	ಈ ಕೆಳಗೆ ನಮೂದಿಸಿರುವ ಸೌಲಭ್ಯ/ಸೇವೆಗಳ ಬಳಕೆ ಮಾಡಲಾಗುತ್ತಿದೆಯೇ? ಹೌದಾದಲ್ಲಿ, ಇವುಗಳು ದೊರೆಯುವ ಮೂಲದ ಬಗ್ಗೆ ನಮೂದಿಸಿ.	ಕಾಲುಸಂಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮೊದಲು	ಕಾಲುಸಂಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯಾದ ಮೇಲೆ
iii	ರೈತ ಸಹಕಾರ ಸಂಘದ ಸದಸ್ಯತ್ವ ಹೊಂದಿರುವಿರಾ? (1-ಹೌದು, 2-ಇಲ್ಲ)		
iv	ಮನೆಯ ಮಾಲೀಕ/ಸದಸ್ಯರು ಬ್ಯಾಂಕ್ ಖಾತೆ ಹೊಂದಿರುವರೇ? (1-ಹೌದು, 2-ಇಲ್ಲ)		
v	ಅ) ಮನೆಯ ಮಾಲೀಕ/ಸದಸ್ಯರು ಕೃಷಿ ಸಾಲವನ್ನು ಪಡೆದಿರುವರೇ? (1-ಹೌದು, 2-ಇಲ್ಲ)		
	ಆ) ಹೌದಾದರೆ, ಕೊನೆಯದಾಗಿ ಪಡೆದಿರುವ ಸಾಲದ ಮೊತ್ತ (ರೂ.)		
vi	ಅ) ಕೃಷಿ ವಿಸ್ತರಣಾ ಸೇವೆಯನ್ನು ಪಡೆದಿರುವಿರಾ? (1-ಹೌದು, 2-ಇಲ್ಲ)		
	ಆ) ಹೌದಾದಲ್ಲಿ ಕೃಷಿ ವಿಸ್ತರಣಾಧಿಕಾರಿಗಳು ನಿಮ್ಮ ಗ್ರಾಮಕ್ಕೆ ಎಷ್ಟು ಬಾರಿ ಭೇಟಿ ನೀಡಿರುವರು (ವಾರ್ಷಿಕ ಸರಾಸರಿ ಭೇಟಿ ಸಂಖ್ಯೆ ನಮೂದಿಸಿ)		
	ಇ) ಸುಧಾರಿತ ಬಿತ್ತನೆ ಬೀಜವನ್ನು ಪಡೆಯಲಾಗಿದೆಯೇ? (1-ಹೌದು, 2-ಇಲ್ಲ)		
	ಈ) ಕೃಷಿ ತರಬೇತಿ ಪಡೆಯಲಾಗಿದೆಯೇ / ಇತರೆ ಕೃಷಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಹಾಗೂ ಮಾನ್ಯತೆ ಪಡೆದ ಸ್ಥಳಕ್ಕೆ ಭೇಟಿ ನೀಡಲಾಗಿದೆಯೇ (1-ಹೌದು, 2-ಇಲ್ಲ)		
6.	ಅ) ಈ ಕಾಲುಸಂಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಿಂದ ನಿಮಗೆ ಹಾಗೂ ಮನೆಯ ಸದಸ್ಯರುಗಳಿಗೆ ಮಾರುಕಟ್ಟೆ / ಮಂಡಿಗಳಿಗೆ ಮೊದಲಿಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ಭೇಟಿ ನೀಡಲು ಸಹಾಯಕವಾಗಿ ನಿಮ್ಮ ಆದಾಯದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿದೆಯೇ? (1-ಹೌದು, 2-ಇಲ್ಲ)		
	ಆ) ಹೌದಾದಲ್ಲಿ, ಈ ಕೆಳಗಿನ ಯಾವ ಮೂಲ ಕಾರಣಗಳಿರಬಹುದು (ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆಯನ್ನು ಖಾಲಿ ಜಾಗದಲ್ಲಿ ಟಿಕ್ ಮಾಡಿ) (ಒಂದಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ಕಾರಣಗಳಿದ್ದರೆ ದಯವಿಟ್ಟು ನಮೂದಿಸಿ)		
i	ಉತ್ತಮ ಮಾರುಕಟ್ಟೆ ಮಾಹಿತಿ ಮತ್ತು ಬೆಳೆಗಳಿಗೆ ಒಳ್ಳೆಯ ಬೆಲೆ ಸಿಗುವುದರಿಂದ		
ii	ಜಾನುವಾರು / ಕೋಳಿ ಉತ್ಪನ್ನಗಳಿಗೆ ಉತ್ತಮ ಬೆಲೆ ಸಿಗುವುದರಿಂದ		
iii	ಕೃಷಿಯಲ್ಲಿ ಬಳಸುವ ಗೊಬ್ಬರ, ಕೀಟನಾಶಕ, ಯಂತ್ರೋಪಕರಣಗಳ ಬೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಕಡಿತವಾಗಿರುವುದರಿಂದ		
iv	ಕೃಷಿ ಉತ್ಪನ್ನಗಳನ್ನು ಮಾರುಕಟ್ಟೆಗೆ ಸಾಗಿಸುವ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ಕಡಿತವಾಗಿರುವುದರಿಂದ		
v	ಕೃಷಿ ಉತ್ಪನ್ನಗಳ ಶೇಖರಣೆ ಮಾಡಲು ಹತ್ತಿರದ ಪಟ್ಟಣ / ನಗರಗಳಲ್ಲಿರುವ ಗೋದಾಮುಗಳ ಬಳಕೆ ಹೆಚ್ಚಿರುವುದರಿಂದ		
7	ಕೃಷಿ ಚಟುವಟಿಕೆಯಿಂದ ಬರುತ್ತಿರುವ ಕುಟುಂಬದ ಒಟ್ಟು ವಾರ್ಷಿಕ ಆದಾಯ (ರೂ.ಗಳಲ್ಲಿ ನಮೂದಿಸಿ)	ಕಾಲುಸಂಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮೊದಲು	ಕಾಲುಸಂಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯಾದ ಮೇಲೆ

IV. ಆದಾಯ ಮತ್ತು ಉದ್ಯೋಗ ಸ್ಥಿತಿ

ಎ. ನಿಮ್ಮ ಕುಟುಂಬದ ಸದಸ್ಯರುಗಳು ಯಾವ ಯಾವ ಮುಖ್ಯ ಉದ್ಯೋಗಗಳಲ್ಲಿ ತೊಡಗಿರುತ್ತಾರೆ? (ಸ್ವಂತ ಜಮೀನಿನ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ತೊಡಗಿಸಿಕೊಂಡ ಸದಸ್ಯರನ್ನು ಹೊರತುಪಡಿಸಿ ಉಳಿದ ಸದಸ್ಯರುಗಳ ಬಗ್ಗೆ ತಿಳಿಸಿ)

ಕ್ರಮ ಸಂಖ್ಯೆ	ಐ ಡಿ ಸಂಕೇತ (ಕುಟುಂಬದ ರೋಸ್ಟರ್ ನಲ್ಲಿ ಇರುವಂತೆ)	ಕಾಲಸಂಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ ಮೊದಲು							ಕಾಲಸಂಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯಾದ ಮೇಲೆ						
		ಮುಖ್ಯ ಉದ್ಯೋಗ	ಉದ್ಯೋಗದ ವಾರ್ಷಿಕ ಸರಾಸರಿ ದಿನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ	ವಾರ್ಷಿಕ ವರಮಾನ (ರೂ.ಗಳಲ್ಲಿ)	ಉದ್ಯೋಗ ಮಾಡುವ ಸ್ಥಳ	ದೂರ (ಕಿ.ಮೀ)	ಪ್ರಯಾಣದ ಸಮಯ (ನಿಮಿಷಗಳಲ್ಲಿ)	ಪ್ರಯಾಣದ ವಿಧ	ಮುಖ್ಯ ಉದ್ಯೋಗ	ಉದ್ಯೋಗದ ವಾರ್ಷಿಕ ಸರಾಸರಿ ದಿನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ	ವಾರ್ಷಿಕ ವರಮಾನ (ರೂ.ಗಳಲ್ಲಿ)	ಉದ್ಯೋಗ ಮಾಡುವ ಸ್ಥಳ	ದೂರ (ಕಿ.ಮೀ)	ಪ್ರಯಾಣದ ಸಮಯ (ನಿಮಿಷಗಳಲ್ಲಿ)	ಪ್ರಯಾಣದ ವಿಧ
i															
ii															
iii															
iv															
v															
vi															
vii															
viii	ಮುಖ್ಯ ಉದ್ಯೋಗದಿಂದ ಕುಟುಂಬದ ಇತರ ಸದಸ್ಯರುಗಳ ಒಟ್ಟು ಆದಾಯ			_____ರೂ.ಗಳು					_____ರೂ.ಗಳು						

ಮುಖ್ಯ ಉದ್ಯೋಗ (1 - ಕೃಷಿ ಕಾರ್ಮಿಕ, 2 - ಕೃಷಿಯೇತರ ಕಾರ್ಮಿಕ, 3 - ರೈತ, 4 - ಹೈನುಗಾರಿಕೆ, 5 - ಕೋಳಿ ಸಾಕಣೆ, 6 - ಕುರಿ/ಮೇಕೆ/ಹಂದಿ ಸಾಕಣೆ, 7 - ಕಟ್ಟಡ ಮತ್ತು ಇತರ ಸಿವಿಲ್ ಕೆಲಸ / ಗಣಿಗಾರಿಕೆ ಮತ್ತು ಕಲ್ಲುಗಣಿ, 8 - ವ್ಯಾಪಾರ / ಅಂಗಡಿ, 9 - ಚಾಲಕ, 10 - ಕುಶಲಕರ್ಮಿ, 11 - ಸರ್ಕಾರಿ ನೌಕರಿ, 12 - ಖಾಸಗಿ ನೌಕರಿ, 13 - ನರೇಗಾ ಯೋಜನೆಯಡಿ ಕೂಲಿ ಕೆಲಸ, 14 - ಇತರೆ, 15 - ಯಾವುದೂ ಇಲ್ಲ).

ಉದ್ಯೋಗದ ಸ್ಥಳ (1 - ಗ್ರಾಮದಲ್ಲಿ, 2 - ಪಕ್ಕದ ಗ್ರಾಮ / ಪಟ್ಟಣದಲ್ಲಿ, 3 - ಎರಡೂ ಸರಿ)

ದೂರ (ಕಿ.ಮೀ.) - ನೀವು ಕೆಲಸ ಮಾಡುವ ಸ್ಥಳ ನಿಮ್ಮ ಗ್ರಾಮವೇ ಆಗಿದ್ದಲ್ಲಿ '0' ಎಂದು ನಮೂದಿಸಿ.

ನಿಮ್ಮ ಉದ್ಯೋಗದ ಸ್ಥಳಕ್ಕೆ ತಲುಪುವ ಬಗೆ (1 - ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆ, 2 - ಜೀಪು / ಕಾರು, 3 - ಆಟೋರಿಕ್ಷಾ / ತ್ರಿಚಕ್ರ ವಾಹನ, 4 - ಸ್ಕೂಟರ್ / ಮೋಟಾರ್ ಸೈಕಲ್, 5 - ಬೈಸಿಕಲ್, 6 - ಜಟಕಾ / ಎತ್ತಿನ ಗಾಡಿ, 7 - ಕಾಲನಡಿಗೆ, 8 - ಇತರೆ)

ಬಿ. ನಿಮ್ಮ ಕುಟುಂಬದ ಸದಸ್ಯರುಗಳು ಯಾವುದಾದರೂ ಇತರೆ ಉದ್ಯೋಗಗಳಲ್ಲಿ ತೊಡಗಿರುತ್ತಾರೆಯೇ? (ಸ್ವಂತ ಜಮೀನಿನ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ತೊಡಗಿಸಿಕೊಂಡ ಸದಸ್ಯರನ್ನು ಹೊರತುಪಡಿಸಿ ಉಳಿದ ಸದಸ್ಯರುಗಳ ಬಗ್ಗೆ ತಿಳಿಸಿ)

ಕ್ರಮ ಸಂಖ್ಯೆ	ಐ ಡಿ ಸಂಕೇತ (ಕುಟುಂಬದ ರೋಸ್ಟರ್ ನಲ್ಲಿ ಇರುವಂತೆ)	ಕಾಲಸಂಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ ಮೊದಲು							ಕಾಲಸಂಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯಾದ ಮೇಲೆ						
		ಇತರೆ ಉದ್ಯೋಗ	ಉದ್ಯೋಗದ ವಾರ್ಷಿಕ ಸರಾಸರಿ ದಿನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ	ವಾರ್ಷಿಕ ವರಮಾನ (ರೂ.ಗಳಲ್ಲಿ)	ಕೆಲಸ ಮಾಡುವ ಸ್ಥಳ	ದೂರ (ಕಿ.ಮೀ)	ಪ್ರಯಾಣದ ಸಮಯ (ನಿಮಿಷಗಳಲ್ಲಿ)	ಪ್ರಯಾಣದ ವಿಧ	ಇತರೆ ಉದ್ಯೋಗ	ಉದ್ಯೋಗದ ವಾರ್ಷಿಕ ಸರಾಸರಿ ದಿನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ	ವಾರ್ಷಿಕ ವರಮಾನ (ರೂ.ಗಳಲ್ಲಿ)	ಕೆಲಸ ಮಾಡುವ ಸ್ಥಳ	ದೂರ (ಕಿ.ಮೀ)	ಪ್ರಯಾಣದ ಸಮಯ (ನಿಮಿಷಗಳಲ್ಲಿ)	ಪ್ರಯಾಣದ ವಿಧ
i															
ii															
iii															
iv															
v															
vi															
vii															
viii	ಇತರೆ ಉದ್ಯೋಗದಿಂದ ಕುಟುಂಬದ ಇತರೆ ಸದಸ್ಯರುಗಳ ಒಟ್ಟು ಆದಾಯ			_____ ರೂ.ಗಳು					_____ ರೂ.ಗಳು						

ಇತರೆ ಉದ್ಯೋಗ (1-ಕೃಷಿ ಕಾರ್ಮಿಕ, 2-ಕೃಷಿಯೇತರ ಕಾರ್ಮಿಕ, 3 - ರೈತ, 4 - ಹೈನುಗಾರಿಕೆ , 5 - ಕೋಳಿ ಸಾಕಣೆ, 6 - ಕುರಿ/ಮೇಕೆ/ಹಂದಿ ಸಾಕಣೆ, 7 - ಕಟ್ಟಡ ಮತ್ತು ಇತರೆ ಸಿವಿಲ್ ಕೆಲಸ / ಗಣಿಗಾರಿಕೆ ಮತ್ತು ಕಲ್ಲುಗಣಿ, 8 - ವ್ಯಾಪಾರ / ಅಂಗಡಿ, 9 - ಚಾಲಕ, 10 - ಕುಶಲಕರ್ಮಿ, 11 - ಸರ್ಕಾರಿ ನೌಕರಿ, 12 - ಖಾಸಗಿ ನೌಕರಿ, 13 - ನರೇಗಾ ಯೋಜನೆಯಡಿ ಕೂಲಿ ಕೆಲಸ, 14 - ಇತರೆ, 15 - ಯಾವುದೂ ಇಲ್ಲ).

ಉದ್ಯೋಗದ ಸ್ಥಳ (1 - ಗ್ರಾಮದಲ್ಲಿ, 2 - ಪಕ್ಕದ ಗ್ರಾಮ / ಪಟ್ಟಣದಲ್ಲಿ, 3 - ಎರಡೂ ಸರಿ)

ದೂರ (ಕಿ.ಮೀ.) - ನೀವು ಕೆಲಸ ಮಾಡುವ ಸ್ಥಳ ನಿಮ್ಮ ಗ್ರಾಮವೇ ಆಗಿದ್ದಲ್ಲಿ '0' ಎಂದು ನಮೂದಿಸಿ.

ನಿಮ್ಮ ಉದ್ಯೋಗದ ಸ್ಥಳಕ್ಕೆ ತಲುಪುವ ಬಗ್ಗೆ (1 - ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆ, 2 - ಜೀಪು / ಕಾರು, 3 - ಆಟೋರಿಕ್ಷಾ / ತ್ರಿಚಕ್ರ ವಾಹನ, 4 - ಸ್ಕೂಟರ್ / ಮೋಟಾರ್ ಸೈಕಲ್, 5 - ಬೈಸಿಕಲ್, 6 - ಜಟಕಾ / ಎತ್ತಿನ ಗಾಡಿ, 7 - ಕಾಲುವೆ, 8-ಇತರೆ)

V.	ಕುಟುಂಬದ ಯಜಮಾನ ಮತ್ತು ಇತರೆ ಸದಸ್ಯರುಗಳ ಒಟ್ಟು ವಾರ್ಷಿಕ ಆದಾಯ (ರೂ.ಗಳಲ್ಲಿ) III (7) + IV(ಎ-viii)+ IV(ಬಿ -viii)	ಕಾಲುಸಂಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ ಮೊದಲು (ರೂ.ಗಳಲ್ಲಿ)	ಕಾಲುಸಂಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಾದ ಮೇಲೆ (ರೂ.ಗಳಲ್ಲಿ)	
VI.	ಕಾಲುಸಂಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಿಂದ ಶಾಲಾ ಕಾಲೇಜುಗಳ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮತ್ತು ಶಿಕ್ಷಣದಲ್ಲಿ ಆದ ಅನುಕೂಲಗಳು / ಪರಿಣಾಮಗಳು (1-ಹೌದು ಅಥವಾ 2-ಇಲ್ಲ ಎಂದು ಪಕ್ಕದ ಕಾಲಂನಲ್ಲಿ ನಮೂದಿಸಿ)		1-ಹೌದು	2-ಇಲ್ಲ
1 (ಅ)	ಮಕ್ಕಳು ಪ್ರಾಥಮಿಕ ಶಾಲೆಗೆ ಹೋಗಲು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಿದ ಕಾಲುಸಂಕಯು ಅನುಕೂಲವಾಗಿದೆಯೇ?			
(ಆ)	ಕಾಲುಸಂಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಿಂದ ಪ್ರಾಥಮಿಕ ಶಾಲೆಗೆ ನಿಮ್ಮ ಮಕ್ಕಳ ಅದರಲ್ಲೂ ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಹೆಣ್ಣು ಮಕ್ಕಳ ದಾಖಲಾತಿಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿದೆಯೇ?			
(ಇ)	ನಿಮ್ಮ ಮಕ್ಕಳು ವರ್ಷದ ಎಲ್ಲಾ ಕಾಲಗಳಲ್ಲಿ ತಪ್ಪದೆ ಪ್ರಾಥಮಿಕ ಶಾಲೆಗೆ ಹೋಗುವರೇ			
(ಈ)	ಪ್ರಾಥಮಿಕ ಶಾಲೆಗೆ ತಲುಪಲು ಪ್ರಯಾಣದ ಸಮಯ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದೆಯೇ			
(ಉ)	ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದ್ದಲ್ಲಿ, ಎಷ್ಟು ಸಮಯ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದೆ (ನಿಮಿಷಗಳಲ್ಲಿ)			
2 (ಅ)	ಮಕ್ಕಳು ಮಾಧ್ಯಮಿಕ ಶಾಲೆಗೆ ಹೋಗಲು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಿದ ಕಾಲುಸಂಕಯು ಅನುಕೂಲವಾಗಿದೆಯೇ?			
(ಆ)	ಕಾಲುಸಂಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಿಂದ ಮಾಧ್ಯಮಿಕ ಶಾಲೆಗೆ ನಿಮ್ಮ ಮಕ್ಕಳ ಅದರಲ್ಲೂ ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಹೆಣ್ಣು ಮಕ್ಕಳ ದಾಖಲಾತಿಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿದೆಯೇ?			
(ಇ)	ನಿಮ್ಮ ಮಕ್ಕಳು ವರ್ಷದ ಎಲ್ಲಾ ಕಾಲಗಳಲ್ಲಿ ತಪ್ಪದೆ ಮಾಧ್ಯಮಿಕ ಶಾಲೆಗೆ ಹೋಗುವರೇ			
(ಈ)	ಮಾಧ್ಯಮಿಕ ಶಾಲೆಗೆ ತಲುಪಲು ಪ್ರಯಾಣದ ಸಮಯ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದೆಯೇ			
(ಉ)	ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದ್ದಲ್ಲಿ, ಎಷ್ಟು ಸಮಯ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದೆ (ನಿಮಿಷಗಳಲ್ಲಿ)			
3 (ಅ)	ಮಕ್ಕಳು ಪ್ರೌಢ ಶಾಲೆಗೆ ಹೋಗಲು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಿದ ಕಾಲುಸಂಕಯು ಅನುಕೂಲವಾಗಿದೆಯೇ?			
(ಆ)	ಕಾಲುಸಂಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಿಂದ ಪ್ರೌಢ ಶಾಲೆಗೆ ನಿಮ್ಮ ಮಕ್ಕಳ ಅದರಲ್ಲೂ ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಹೆಣ್ಣು ಮಕ್ಕಳ ದಾಖಲಾತಿಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿದೆಯೇ?			
(ಇ)	ನಿಮ್ಮ ಮಕ್ಕಳು ವರ್ಷದ ಎಲ್ಲಾ ಕಾಲಗಳಲ್ಲಿ ತಪ್ಪದೆ ಪ್ರೌಢ ಶಾಲೆಗೆ ಹೋಗುವರೇ			
(ಈ)	ಪ್ರೌಢ ಶಾಲೆಗೆ ತಲುಪಲು ಪ್ರಯಾಣದ ಸಮಯ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದೆಯೇ			
(ಉ)	ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದ್ದಲ್ಲಿ, ಎಷ್ಟು ಸಮಯ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದೆ (ನಿಮಿಷಗಳಲ್ಲಿ)			
4 (ಅ)	ಮಕ್ಕಳು ಕಾಲೇಜಿಗೆ ಹೋಗಲು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಿದ ಕಾಲುಸಂಕಯು ಅನುಕೂಲವಾಗಿದೆಯೇ?			
(ಆ)	ಕಾಲುಸಂಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಿಂದ ಕಾಲೇಜಿಗೆ ನಿಮ್ಮ ಮಕ್ಕಳ ಅದರಲ್ಲೂ ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಹೆಣ್ಣು ಮಕ್ಕಳ ದಾಖಲಾತಿಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿದೆಯೇ?			
(ಇ)	ನಿಮ್ಮ ಮಕ್ಕಳು ವರ್ಷದ ಎಲ್ಲಾ ಕಾಲಗಳಲ್ಲಿ ತಪ್ಪದೆ ಕಾಲೇಜಿಗೆ ಹೋಗುವರೇ			
(ಈ)	ಕಾಲೇಜಿಗೆ ತಲುಪಲು ಪ್ರಯಾಣದ ಸಮಯ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದೆಯೇ			
(ಉ)	ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದ್ದಲ್ಲಿ, ಎಷ್ಟು ಸಮಯ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದೆ (ನಿಮಿಷಗಳಲ್ಲಿ)			
5 (ಅ)	ಮಕ್ಕಳು ವೃತ್ತಿಪರ ತರಬೇತಿ ಕೇಂದ್ರಕ್ಕೆ ಹೋಗಲು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಿದ ಕಾಲುಸಂಕಯು ಅನುಕೂಲವಾಗಿದೆಯೇ?			
(ಆ)	ಕಾಲುಸಂಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಿಂದ ವೃತ್ತಿಪರ ಕೇಂದ್ರಕ್ಕೆ ನಿಮ್ಮ ಮಕ್ಕಳ ಅದರಲ್ಲೂ ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಹೆಣ್ಣು ಮಕ್ಕಳ ದಾಖಲಾತಿಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿದೆಯೇ?			
(ಇ)	ನಿಮ್ಮ ಮಕ್ಕಳು ವರ್ಷದ ಎಲ್ಲಾ ಕಾಲಗಳಲ್ಲಿ ತಪ್ಪದೆ ವೃತ್ತಿಪರ ತರಬೇತಿ ಕೇಂದ್ರಕ್ಕೆ ಹೋಗುವರೇ			
(ಈ)	ವೃತ್ತಿಪರ ತರಬೇತಿ ಕೇಂದ್ರಕ್ಕೆ ತಲುಪಲು ಪ್ರಯಾಣದ ಸಮಯ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದೆಯೇ			
(ಉ)	ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದ್ದಲ್ಲಿ, ಎಷ್ಟು ಸಮಯ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದೆ (ನಿಮಿಷಗಳಲ್ಲಿ)			

VII.	ಕಾಲುಸಂಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಿಂದ ಆರೋಗ್ಯ ತಪಾಸಣೆ ಹಾಗೂ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಸುಧಾರಣೆ	ಕಾಲುಸಂಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ ಮೊದಲು	ಕಾಲುಸಂಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯಾದ ಮೇಲೆ
1 (i)	(ಅ) ನೀವು ಅಥವಾ ನಿಮ್ಮ ಕುಟುಂಬದ ಸದಸ್ಯರು ಅನಾರೋಗ್ಯಕ್ಕೆ ತುತ್ತಾದರೆ ಚಿಕಿತ್ಸೆ ಎಲ್ಲಿ ಪಡೆಯುವಿರಿ? (1-ಗ್ರಾಮದ ನಾಟಿ ವೈದ್ಯರು, 2-ಪಕ್ಕದ ಊರು / ಪಟ್ಟಣದಲ್ಲಿರುವ ವೈದ್ಯರು 3- ಚಿಕಿತ್ಸೆ ಎಲ್ಲಿಯೂ ಪಡೆಯಲಿಲ್ಲ.		
	(ಆ) ಚಿಕಿತ್ಸೆ ಪಕ್ಕದ ಊರು / ಪಟ್ಟಣದಲ್ಲಿರುವ ವೈದ್ಯರಿಂದ ಪಡೆದಿದ್ದರೆ, ಅದು ಎಷ್ಟು ದೂರವಿದೆ (ಕಿ.ಮೀ.ನಲ್ಲಿ ನಮೂದಿಸಿ)		
(ii)	(ಅ) ಈ ಹೊರಗಿನ ಆಸ್ಪತ್ರೆ ಎಲ್ಲಾ ಕಾಲದಲ್ಲಿಯೂ ಲಭ್ಯವಿರುತ್ತದೆಯೇ? (1-ಹೌದು, 2-ಇಲ್ಲ)		
	(ಆ) ಈ ಹೊರಗಿನ ಆಸ್ಪತ್ರೆಗೆ ಭೇಟಿ ನೀಡಲು ಅಂದಾಜು ಪ್ರಯಾಣದ ಸಮಯವೆಷ್ಟು? (ನಿಮಿಷಗಳಲ್ಲಿ)		
	(ಇ) ರೋಗ ಗುಣವಾಗಲು ಊರಿನ ವೈದ್ಯ ಅಥವಾ ಹೊರಗಿನ ವೈದ್ಯರಿಂದ ಚಿಕಿತ್ಸೆ ಪಡೆಯದೆ ಇರುವುದಕ್ಕೆ ಈ ಕೆಳಗಿನ ಯಾವ ಕಾರಣಗಳಿರಬಹುದು? (1-ಅಗತ್ಯವೆನಿಸಲಿಲ್ಲ, 2-ಆಸ್ಪತ್ರೆ ದೂರವಿರುತ್ತದೆ, 3-ಕುಟುಂಬವು ಆಸ್ಪತ್ರೆ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಭರಿಸಲು ಸಾಧ್ಯವಿರಲಿಲ್ಲ, 4 - ಇತರೆ ಕಾರಣಗಳು)		
2 (i)	(ಅ) ನಿಮ್ಮ ಕುಟುಂಬದಲ್ಲಿ ಗರ್ಭಿಣಿ ಮಹಿಳೆಯರು ಇರುವರೇ? (1-ಹೌದು, 2-ಇಲ್ಲ), (ಇಲ್ಲವಾದರೆ ಪ್ರಶ್ನೆ (iv) ಕ್ಕೆ ಮುಂದೆ ಹೋಗಿ).		
	(ಆ) ಇದ್ದರೆ, ಗರ್ಭಿಣಿಯರು ಆಗಾಗ್ಗೆ ತಪಾಸಣೆ ಪಡೆಯುತ್ತಿದ್ದಾರೆಯೇ? (1-ಹೌದು, 2-ಇಲ್ಲ), (ಇಲ್ಲವಾದರೆ ಪ್ರಶ್ನೆ (iv) ಕ್ಕೆ ಮುಂದೆ ಹೋಗಿ).		
(ii)	(ಅ) ಆಗಾಗ್ಗೆ ತಪಾಸಣೆ ಎಲ್ಲಿ ಪಡೆಯಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು? (1-ಗ್ರಾಮದ ನಾಟಿ ವೈದ್ಯರು, 2-ಗ್ರಾಮದಲ್ಲಿರುವ ವೈದ್ಯ, 3-ಪಕ್ಕದ ಊರು / ಪಟ್ಟಣದಲ್ಲಿರುವ ಸರ್ಕಾರಿ ಆಸ್ಪತ್ರೆ, 4-ಪಕ್ಕದ ಊರು / ಪಟ್ಟಣದಲ್ಲಿರುವ ಖಾಸಗಿ ಆಸ್ಪತ್ರೆ, 5- ಚಿಕಿತ್ಸೆ ಗ್ರಾಮದಲ್ಲೇ ಪಡೆದಿದ್ದರೆ ಪ್ರಶ್ನೆ (iv) ಕ್ಕೆ ಮುಂದೆ ಹೋಗಿ.		
	(ಆ) ಹೊರಗಿನ ಆಸ್ಪತ್ರೆಯಲ್ಲಿ ತಪಾಸಣೆ ಪಡೆದಿದ್ದರೆ ಅದು ಎಷ್ಟು ದೂರವಿದೆ? (ಕಿ.ಮೀ)		
(iii)	(ಅ) ಹೊರಗಿನ ಆಸ್ಪತ್ರೆ ಎಲ್ಲಾ ಕಾಲದಲ್ಲಿಯೂ ಲಭ್ಯವಿರುತ್ತದೆಯೇ? (1-ಹೌದು, 2-ಇಲ್ಲ)		
	(ಆ) ಈ ಹೊರಗಿನ ಆಸ್ಪತ್ರೆಗೆ ಭೇಟಿ ನೀಡಲು ಅಂದಾಜು ಸಮಯವೆಷ್ಟು? (ನಿಮಿಷಗಳಲ್ಲಿ)		
(iv)	(ಅ) ಮಗುವಿನ ಜನನ ಈ ಕೆಳಗಿನ ಯಾವ ಸ್ಥಳದಲ್ಲಿ ಆಗಿತ್ತು? (1-ಮನೆ, 2-ಊರಿನ ಆಸ್ಪತ್ರೆ, 3-ಹತ್ತಿರದ ಊರು/ಪಟ್ಟಣದಲ್ಲಿರುವ ಸರ್ಕಾರಿ ಆಸ್ಪತ್ರೆ, 4- ಪಕ್ಕದ ಊರು / ಪಟ್ಟಣದಲ್ಲಿರುವ ಖಾಸಗಿ ಆಸ್ಪತ್ರೆ, 5-ಗರ್ಭ ತೆಗೆಸಲಾಗಿತ್ತು) (ಉತ್ತರ 1 ಅಥವಾ 5 ಆಗಿದ್ದರೆ, ಪ್ರಶ್ನೆ (v) ಕ್ಕೆ ಹೋಗಿ.		
	(ಆ) ಹೊರಗಿನ ಆಸ್ಪತ್ರೆಯಲ್ಲಿ ಮಗು ಜನಿಸಿದ್ದರೆ, ಆಸ್ಪತ್ರೆ ಎಷ್ಟು ದೂರವಿದೆ? (ಕಿ.ಮೀ)		
(v)	(ಅ) ಮಗು ಜನಿಸಿದ ನಂತರ ತಾಯಿಗೆ ಆಗಾಗ್ಗೆ ಚಿಕಿತ್ಸೆ / ಶುಶ್ರೂಷೆ ಕೊಡಿಸಲಾಗುತ್ತಿತ್ತೇ? (1 - ಹೌದು, 2 - ಇಲ್ಲ)		
	(ಆ) ಹೌದಾದರೆ, ಆಗಾಗ್ಗೆ ಚಿಕಿತ್ಸೆ / ಶುಶ್ರೂಷೆ ಎಲ್ಲಿ ಕೊಡಿಸಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು? (1-ಗ್ರಾಮದ ನಾಟಿ ವೈದ್ಯರು, 2-ಗ್ರಾಮದಲ್ಲಿರುವ ವೈದ್ಯ, 3-ಪಕ್ಕದ ಊರು / ಪಟ್ಟಣದಲ್ಲಿರುವ ಸರ್ಕಾರಿ ಆಸ್ಪತ್ರೆ, 4-ಪಕ್ಕದ ಊರು / ಪಟ್ಟಣದಲ್ಲಿರುವ ಖಾಸಗಿ ಆಸ್ಪತ್ರೆ.)		

ಕಾಲುಸಂಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಿಂದ ಆರೋಗ್ಯ ತಪಾಸಣೆ ಹಾಗೂ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಸುಧಾರಣೆ		ಕಾಲುಸಂಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ ಮೊದಲು	ಕಾಲುಸಂಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯಾದ ಮೇಲೆ
(vi)	ಕಾಲುಸಂಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಾದ ಮೇಲೆ ಪಟ್ಟಣದಿಂದ ಬರುವ ವೈದ್ಯ / ದಾದಿಯರ ಭೇಟಿಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿ, ಗರ್ಭಿಣಿಯರು ಆಗಾಗ್ಗೆ ಚಿಕಿತ್ಸೆ ಪಡೆಯುವುದರಲ್ಲಿ ಅನುಕೂಲವಾಗಿದೆಯೇ? (1 - ಹೌದು, 2 - ಇಲ್ಲ).		
3 (i)	ಅ) ನಿಮ್ಮ ಕುಟುಂಬದಲ್ಲಿ ಎಳೆಯ ಮಗು ಇರುವುದೇ? (1-ಹೌದು, 2-ಇಲ್ಲ), (ಇಲ್ಲವಾದರೆ ಪ್ರಶ್ನೆ (iii) ಕ್ಕೆ ಮುಂದೆ ಹೋಗಿ).		
	ಆ) ಇದ್ದರೆ, ಎಳೆಯ ಮಗುವಿಗೆ ಆಗಾಗ್ಗೆ ತಪಾಸಣೆ / ಚಿಕಿತ್ಸೆ ಪಡೆಯಲಾಗುತ್ತಿದೆಯೇ? (1-ಹೌದು, 2-ಇಲ್ಲ), (ಇಲ್ಲವಾದರೆ ಪ್ರಶ್ನೆ (iv)ಕ್ಕೆ ಮುಂದೆ ಹೋಗಿ).		
(ii)	ಅ) ಆಗಾಗ್ಗೆ ತಪಾಸಣೆ / ಚಿಕಿತ್ಸೆ ಎಲ್ಲಿ ಪಡೆಯಲಾಗುತ್ತಿದೆ? (1-ಗ್ರಾಮದ ನಾಟಿ ವೈದ್ಯರು, 2-ಗ್ರಾಮದಲ್ಲಿರುವ ವೈದ್ಯ, 3-ಪಕ್ಕದ ಊರು / ಪಟ್ಟಣದಲ್ಲಿರುವ ಸಕಾರಿ ಆಸ್ಪತ್ರೆ, 4-ಪಕ್ಕದ ಊರು / ಪಟ್ಟಣದಲ್ಲಿರುವ ಖಾಸಗಿ ಆಸ್ಪತ್ರೆ, 5- ಚಿಕಿತ್ಸೆ ಗ್ರಾಮದಲ್ಲೇ ಪಡೆದಿದ್ದರೆ ಪ್ರಶ್ನೆ () ಕ್ಕೆ ಮುಂದೆ ಹೋಗಿ.		
	ಆ) ಹೊರಗಿನ ಆಸ್ಪತ್ರೆಯಲ್ಲಿ ತಪಾಸಣೆ / ಚಿಕಿತ್ಸೆ ಪಡೆದಿದ್ದರೆ ಅದು ಎಷ್ಟು ದೂರವಿದೆ? (ಕಿ.ಮೀ)		
(iii)	ಅ) ಹೊರಗಿನ ಆಸ್ಪತ್ರೆ ಎಲ್ಲಾ ಕಾಲದಲ್ಲಿಯೂ ಲಭ್ಯವಿರುತ್ತದೆಯೇ? (1-ಹೌದು, 2-ಇಲ್ಲ)		
	ಆ) ಈ ಹೊರಗಿನ ಆಸ್ಪತ್ರೆಗೆ ಭೇಟಿ ನೀಡಲು ಅಂದಾಜು ಸಮಯವೆಷ್ಟು? (ನಿಮಿಷಗಳಲ್ಲಿ)		
(iv)	ಅ) ಮಗು ಜನಿಸಿದ ನಂತರ ತಾಯಿಗೆ ಆಗಾಗ್ಗೆ ಚಿಕಿತ್ಸೆ / ಶುಶ್ರೂಷೆ ಕೊಡಿಸಲಾಗುತ್ತಿತ್ತೇ? (1 - ಹೌದು, 2 - ಇಲ್ಲ)		
	ಆ) ಹೌದಾದರೆ, ಆಗಾಗ್ಗೆ ಚಿಕಿತ್ಸೆ / ಶುಶ್ರೂಷೆ ಎಲ್ಲಿ ಕೊಡಿಸಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು? (1-ಗ್ರಾಮದ ನಾಟಿ ವೈದ್ಯರು, 2-ಗ್ರಾಮದಲ್ಲಿರುವ ವೈದ್ಯ, 3-ಪಕ್ಕದ ಊರು / ಪಟ್ಟಣದಲ್ಲಿರುವ ಸಕಾರಿ ಆಸ್ಪತ್ರೆ, 4-ಪಕ್ಕದ ಊರು / ಪಟ್ಟಣದಲ್ಲಿರುವ ಖಾಸಗಿ ಆಸ್ಪತ್ರೆ.)		
4 (i)	ಅ) ಕಾಲುಸಂಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಾದ ಮೇಲೆ ಪಟ್ಟಣದಿಂದ ಬರುವ ವೈದ್ಯ / ದಾದಿಯರ ಭೇಟಿಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿದೆಯೇ? (1 - ಹೌದು, 2 - ಇಲ್ಲ).		
	ಆ) ಕಾಲುಸಂಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಾದ ಮೇಲೆ ಪಟ್ಟಣದಿಂದ ಬರುವ ವೈದ್ಯ / ದಾದಿಯರ ಭೇಟಿಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿ, ಎಳೆ ಮಕ್ಕಳು / ಗರ್ಭಿಣಿಯರು ಆಗಾಗ್ಗೆ ಚಿಕಿತ್ಸೆ ಪಡೆಯುವುದರಲ್ಲಿ ಅನುಕೂಲವಾಗಿದೆಯೇ? (1 - ಹೌದು, 2 - ಇಲ್ಲ).		
	ಇ) ಈ ಮೇಲಿನ ಅನುಕೂಲತೆಯಿಂದ ನಿಮ್ಮ ಕುಟುಂಬ / ಗ್ರಾಮದಲ್ಲಿ ಎಳೆ ಮಕ್ಕಳ ಸಾವಿನ ಸಂಖ್ಯೆ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದೆಯೇ? (1 - ಹೌದು, 2 - ಇಲ್ಲ).		
	ಈ) ಈ ಮೇಲಿನ ಅನುಕೂಲತೆಯಿಂದ ನಿಮ್ಮ ಕುಟುಂಬ / ಗ್ರಾಮದಲ್ಲಿ ಗರ್ಭಿಣಿಯರ ಸಾವಿನ ಸಂಖ್ಯೆ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದೆಯೇ? (1 - ಹೌದು, 2 - ಇಲ್ಲ).		
VIII.	ಕಾಲುಸಂಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಿಂದ ಒಟ್ಟಾರೆ ಜೀವನ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಸುಧಾರಣೆ		ಸೂಕ್ತ ಕೋಡ್‌ನ್ನು ನಮೂದಿಸಿ
1	ಕಾಲುಸಂಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಿಂದ ಆದ ಅನುಕೂಲಗಳ ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ನೀವು ಕೃಷಿ ಭೂಮಿಯನ್ನು ಖರೀದಿಸಿದ್ದೀರಾ? (1-ಹೌದು, 2-ಇಲ್ಲ), ಇಲ್ಲವಾದಲ್ಲಿ, "0" ಎಂದು, ಹೌದಾದಲ್ಲಿ, ಖರೀದಿಸಿದ		

	ಭೂಮಿಯ ವಿಸ್ತೀರ್ಣವನ್ನು ಈ ಕೆಳಗೆ ನಮೂದಿಸಿದಂತೆ ತಿಳಿಸಿ. (1- ಎರಡು ಎಕರೆವರೆಗೆ, 2-ಎರಡು ಎಕರೆಯಿಂದ ಮೂರು ಎಕರೆವರೆಗೆ, 3-ಮೂರು ಎಕರೆಯಿಂದ ನಾಲ್ಕು ಎಕರೆವರೆಗೆ, 4-ಬೇರೆ ಇದ್ದರೆ ನಮೂದಿಸಿ).		
2	ಕಾಲುಸಂಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಿಂದ ನೀವು ಅವಲಂಬಿತರಾಗಿರುವ ಕೃಷಿಯ ಮೇಲೆ ಈ ಕೆಳಗಿನ ಯಾವ ಪರಿಣಾಮಗಳು ತಮಗೆ ಅನ್ವಯಿಸುತ್ತದೆ. a) ಕಡಿಮೆ ಆದಾಯ ನೀಡುವ ಬೆಳೆಗಳನ್ನು ಬಿಟ್ಟು ಅಧಿಕ ಆದಾಯ ನೀಡುವ ಬೆಳೆಗಳನ್ನು ಬೆಳೆಯಲಾಗುತ್ತಿದೆ (1-ಹೌದು, 2-ಇಲ್ಲ), b) ಕಡಿಮೆ ಇಳುವರಿ ನೀಡುವ ಬೆಳೆಗಳನ್ನು ಬಿಟ್ಟು ಅಧಿಕ ಇಳುವರಿ ನೀಡುವ ಬೆಳೆಗಳನ್ನು ಬೆಳೆಯಲಾಗುತ್ತಿದೆ (1-ಹೌದು, 2-ಇಲ್ಲ), c) ಕೃಷಿ ಉತ್ಪನ್ನಗಳನ್ನು ನೇರವಾಗಿ ಸಂತೆ/ಮಾರುಕಟ್ಟೆಗೆ ಒಯ್ದು ಮಾರಾಟ ಮಾಡುವುದರಿಂದ ಆದಾಯದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿದೆ (1-ಹೌದು, 2-ಇಲ್ಲ), d) ಪಶು ಸಂಗೋಪನೆ ಚಟುವಟಿಕೆಯಲ್ಲಿ ಆದಾಯ ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿದೆ (1-ಹೌದು, 2-ಇಲ್ಲ) e) ಆರ್ಥಿಕ ಬೆಳೆಗಳನ್ನು ಬೆಳೆಯುವುದರಿಂದ ಆದಾಯ ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿದೆ (1-ಹೌದು, 2-ಇಲ್ಲ)		
3.	ಕಾಲುಸಂಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಿಂದ ಊಟ, ಬಟ್ಟೆ ಮತ್ತು ವಸತಿ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಆಗಿರುವ ಸಾಮಾಜಿಕ / ಆರ್ಥಿಕ ಬದಲಾವಣೆಗಳು / ಉಪಯೋಗಗಳು	ಕಾಲುಸಂಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ ಮೊದಲು	ಕಾಲುಸಂಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯಾದ ಮೇಲೆ
ಅ	ವಾಸಿಸುವ ಮನೆ (1-ಗುಡಿಸಲು, 2-ಹೆಂಚು/ಶೀಟು, 3-ಆರ್‌ಸಿಸಿ, 4-ಬಾಡಿಗೆ ಮನೆ)		
ಆ	ವರ್ಷಕ್ಕೆ ನೀವು ಹೊಸ ಬಟ್ಟೆಗಳನ್ನು ಎಷ್ಟು ಬಾರಿ ಖರೀದಿಸುತ್ತೀರಿ? (1-ಎರಡು ಬಾರಿ, 2-ಮೂರು ಬಾರಿ, 3-ನಾಲ್ಕು ಬಾರಿ, 4-ಬೇರೆ ಇದ್ದರೆ _____ ಬಾರಿ ಎಂದು ನಮೂದಿಸಿ)		
ಇ	ಆಹಾರ / ಊಟದ ಭದ್ರತೆ ವಿಚಾರವಾಗಿ ಈ ಕೆಳಗಿನ ಯಾವುದು ತಮಗೆ ಅನ್ವಯಿಸುತ್ತದೆ? (1-ವರ್ಷಪೂರ್ತಿ ಊಟ ದಿನದಲ್ಲಿ ಒಪ್ಪತ್ತು ಮಾತ್ರ 2- ವರ್ಷಪೂರ್ತಿ ಊಟ ದಿನದಲ್ಲಿ ಎರಡು ಹೊತ್ತು 3- ವರ್ಷಪೂರ್ತಿ ಊಟ ದಿನದಲ್ಲಿ ಮೂರು ಹೊತ್ತು 4-ಇತರೆ ಇದ್ದಲ್ಲಿ ನಮೂದಿಸಿ.		
ಈ	ಶೌಚಾಲಯದ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ವಿಚಾರವಾಗಿ ಈ ಕೆಳಗಿನ ಯಾವುದು ತಮಗೆ ಅನ್ವಯಿಸುತ್ತದೆ ನಮೂದಿಸಿ. (1-ಮನೆಯಲ್ಲಿ ಶೌಚಾಲಯ ಇದೆ, 2-ಸಮುದಾಯ ಶೌಚಾಲಯ, 3- ಬಯಲು ಶೌಚ)		
ಉ	ಈ ಕೆಳಗಿನ ಯಾವ ಗೃಹಬಳಕೆ ವಸ್ತುಗಳನ್ನು ಖರೀದಿ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ? (ಟಿವಿ, ಫ್ಯಾನ್, ಗ್ಯಾಸ್, ಕುಕ್ಕರ್, ಬೈಸಿಕಲ್, ಬೈಕ್, ಪೀರೋಪಕರಣಗಳು, ಫ್ರಿಡ್ಜ್, ಟ್ರಾಕ್ಟರ್, ಟಿಲ್ಲರ್, ಇತರೆ) (0-ಯಾವ ವಸ್ತು ಕೊಂಡಿರುವುದಿಲ್ಲ, 1-ಒಂದು ವಸ್ತು ಕೊಂಡರೆ, 2-ಎರಡು ವಸ್ತು ಕೊಂಡರೆ, 3-ಮೂರು ವಸ್ತು ಕೊಂಡರೆ, 4-ಮೇಲೆ ನಮೂದಿಸಿರುವ ಎಲ್ಲಾ ವಸ್ತುಗಳನ್ನು ಕೊಂಡಿದ್ದರೆ)		
ಊ	ಕೃಷಿ ಕೆಲಸದಲ್ಲಿ ಹಾಗೂ ಇನ್ನಿತರೆ ಮನೆ ಕೆಲಸಗಳ ಸಂಬಂಧವಾಗಿ ಈ ಕೆಳಗಿನ ಯಾವ ರೀತಿಯ ಕೆಲಸದವರನ್ನು ನೇಮಿಸಿಕೊಂಡಿರುತ್ತೀರಿ? (1 - ಮಹಿಳಾ ಕಾರ್ಮಿಕರು, 2 - ಪುರುಷ ಕಾರ್ಮಿಕರು, 3 - ಇತರರು)		
ಋ	ಇನ್ನೂ ಆರ್ಥಿಕವಾಗಿ ಮುಂದುವರಿಯಲು ಇಚ್ಛಿಸಿದ್ದು, ನಿಮ್ಮ ಗೃಹ ಬಳಕೆಗೆ ಹಣವನ್ನು ಸಾಲ ಪಡೆದಿದ್ದರೆ ಈ ಕೆಳಗಿನ ಯಾವುದು ತಮಗೆ ಅನ್ವಯಿಸುತ್ತದೆ? (1 - ಕೈಸಾಲ, 2 - ಕೃಷಿ ಸಾಲ, 3 - ಗೃಹ ಸಾಲ, 4 - ಕೈಗಾರಿಕಾ ಸಾಲ, 5 - ವ್ಯಾಪಾರ, 6 - ವಿದ್ಯಾಭ್ಯಾಸ, 7 - ಇತರೆ)		

e-1)	ತಿಂಗಳಿಗೆ ಕುಟುಂಬದ ಗಂಡಸರು ಹತ್ತಿರದ ಪಟ್ಟಣ / ಮಂಡಿ / ಸಂತೆಗಳಿಗೆ ಭೇಟಿ ನೀಡುವುದು ಹೆಚ್ಚಿದೆಯೇ? (1-ಹೌದು, 2-ಇಲ್ಲ),		
e-2)	ಹೌದಾದಲ್ಲಿ ಎಷ್ಟು ಬಾರಿ ಭೇಟಿ ನೀಡುವರು? (ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ನಮೂದಿಸಿ)		
f-1)	ನಿಮ್ಮ ಕುಟುಂಬದ ಹೆಂಗಸರು ಪಟ್ಟಣ/ಮಂಡಿ/ ಸಂತೆಗೆ ಹೋಗುವ ವಾಡಿಕೆ ಇತ್ತೇ ಅಥವಾ ಇರಲಿಲ್ಲವೇ? (1-ಇತ್ತು, 2-ಇಲ್ಲ)		
f-2)	ಕಾಲಸಂಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಾದ ಕಾರಣ ಈಗ ಕುಟುಂಬದ ಹೆಂಗಸರು ಹತ್ತಿರದ ಪಟ್ಟಣ / ಮಂಡಿ / ಸಂತೆಗಳಿಗೆ ಭೇಟಿ ನೀಡುವುದು ಹೆಚ್ಚಿದೆಯೇ? (1-ಹೌದು, 2-ಇಲ್ಲ),		
g-1)	ಕಾಲಸಂಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಾದ ಮೇಲೆ ಊರು / ಪಟ್ಟಣಗಳಲ್ಲಿ ಇರುವ ನಿಮ್ಮ ಸಂಬಂಧಿಕರ ಮನೆಗೆ ಭೇಟಿ ನೀಡುವುದು ಹೆಚ್ಚಾಗಿದೆಯೇ? (1-ಹೌದು, 2-ಇಲ್ಲ),		
g-2)	ಹೌದಾದಲ್ಲಿ ಎಷ್ಟು ಬಾರಿ ಭೇಟಿ ನೀಡಿದ್ದೀರಿ? (ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ನಮೂದಿಸಿ)		
h-1)	ಕಾಲಸಂಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಾದ ಮೇಲೆ ಪ್ರವಾಸಿ ತಾಣ / ದೇವಸ್ಥಾನಗಳಿಗೆ ಭೇಟಿ ನೀಡುವುದು ಹೆಚ್ಚಾಗಿದೆಯೇ? (1-ಹೌದು, 2 - ಇಲ್ಲ),		
h-2)	ಹೌದಾದಲ್ಲಿ ಎಷ್ಟು ಬಾರಿ ಭೇಟಿ ನೀಡಿದ್ದೀರಿ? (ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ನಮೂದಿಸಿ)		
i-1)	ಕಾಲಸಂಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಾದ ಮೇಲೆ ನಿಮ್ಮ ಭೂಮಿಯ ಬೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿದೆಯೇ? (1-ಹೌದು, 2 - ಇಲ್ಲ),		
i-2)	ಹೌದಾದಲ್ಲಿ ಈ ಕೆಳಗಿನವುಗಳ ಬೆಲೆ ಎಷ್ಟು ಪಟ್ಟು ಹೆಚ್ಚಾಗಿದೆ? (ಲಕ್ಷ ರೂ.ಗಳಲ್ಲಿ ನಮೂದಿಸಿ)		
i-2a)	ಕೃಷಿ ಜಮೀನು		
i-2b)	ನಿವೇಶನ		
j-1)	ನಿಮ್ಮೂರಲ್ಲಿ ಹಾಲಿನ ಡೈರಿ ಇದೆಯೇ? (1-ಹೌದು, 2-ಇಲ್ಲ)		
j-2)	ಇಲ್ಲವಾದಲ್ಲಿ ಉತ್ಪಾದಿಸಿದ ಹಾಲು ಸರಬರಾಜು ಹೇಗೆ ಮಾಡುವಿರಿ (1-ಪಕ್ಕದ ಊರಿನ ಡೈರಿ, 2-ಹತ್ತಿರದ ಪಟ್ಟಣಕ್ಕೆ).		
j-3)	ಕಾಲಸಂಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಾದ ಮೇಲೆ ಹಾಲು ಸರಬರಾಜು ಮಾಡಲು ಅನುಕೂಲವಾಗಿದೆಯೇ? (1-ಹೌದು, 2-ಇಲ್ಲ)		
j-4)	ನಿಮ್ಮೂರಲ್ಲಿ ಹಾಲಿನ ಡೈರಿ ಇದ್ದು, ಕಾಲಸಂಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಾದ ಮೇಲೆ ಪ್ರಸ್ತುತ ಹಾಲು ಸರಬರಾಜುವಿನಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿದೆಯೇ? (1-ಹೌದು, 2-ಇಲ್ಲ)		
j-5)	ಹೌದಾದರೆ, ಮೊದಲು ಮತ್ತು ಪ್ರಸ್ತುತ ಸರಬರಾಜು ಮಾಡುತ್ತಿರುವ ಹಾಲಿನ ಪ್ರಮಾಣ (ಲೀಟರ್ ಗಳಲ್ಲಿ ನಮೂದಿಸಿ)	----- ಲೀಟರ್	----- ಲೀಟರ್

Evaluation of NABARD Roads implemented by PRED for the three years (2012-13 to 2014-15)

Questionnaire : Habitation Schedule (Road works)

I. Identification

1.	Circle		2.	District	
3.	Taluk		4.	Grama Panchayat	
5.	Village		6.	Road Code	
7.	Completion date		8.	Date since road operative	
9.	Name of the road :				

II. Particulars of the Respondents

(Please ensure that at least 4-5 persons from among Sarpanch (1), Member of PRI (2), School Teacher (3), Anganawadi Worker (4), ANM/Health Worker (5), Doctor / Nurse (6), Village Secretary (7), Patwari (land records worker) (8), Local Shopkeeper (9), Artisan / entrepreneur (10), PWD/DRDA officials (11), Resident of habitation (12) are present at the time of canvassing of this schedule)

Sl. No.	Name of the Respondent	Designation (use code)	Sl. No.	Name of the Respondent	Designation (use code)
1.			6.		
2.			7.		
3.			8.		
4.			9.		
5.			10.		

III. Habitation Profile

1.	Total Population of the Habitation (No.s)	
2.	Total Number of Households in the Habitation (Nos.)	
3.	SC/ST Households in the Habitation (Nos.)	
4.	BPL Households in the Habitation (Nos.)	

IV. Status of Connectivity to Important Facilities (Present Status)

	Status of Connectivity to important facilities (Present Status)	Within the Habitation (1-Yes, 2-No)	Distance (in km) If within the habitation write '0'	If outside the habitation – access by [(✓) Tick the appropriate response]		
				Sample Road	Other pucca road	Kuccha road
a)	Nearest Anganawadi Centre					
b)	Nearest Primary School					
c)	Nearest Secondary School					
d)	Nearest Higher Secondary School					
e)	Nearest Degree College / University					
f)	Nearest Vocational Training Centre / Institute					
g)	Nearest Health Sub-Centre					
h)	Nearest Public Health Centre (PHC)					
i)	Nearest Community Health Centre (CHC)					
j)	Nearest Government Hospital					
k)	Nearest Private Hospital / Nursing Home					
l)	Nearest Veterinary Hospital / Centre					
m)	Local Police Station					
n)	Local Police Post					
o)	Nearest Agricultural Market / Mandi (Regular)					
p)	Nearest Agricultural Market (Mandi (Seasonal)					
q)	Nearest PDS Shop					
r)	Nearest Town / Urban Centre					
s)	Nearest Bank					
t)	Nearest Post Office					
u)	Nearest Market for buying household supplies					
v)	G P Office					
w)	Block Office					
x)	SDM/SDO Office					
y)	District Headquarter					

V. Connectivity Provided by the Sample Road

1.	What was the type of road access available to the habitation prior to the construction of this road?	
(Use Code: 1-Only Earth Work Road (not motorable), 2-Only Earth Work road (motorable), 3-Gravel/water bound macadam layer road, 4-All weather road)		
		Before this road was operative
		After this road was operative
2.	Availability of motorized access to this habitation during all Seasons? (Use Code: 1-Yes, 2-No)	
	If "No" for what period was / is the motorized access closed to the habitation every year. (Average no.of days)	
3.	Availability of a public transport commuting service (Use Code: 1-Yes, 2-No)	
	If "Yes" no.of vehicles plying in & out of the habitation weekly (Approx. Nos.)	
	Buses	
	Auto Rickshaws	
	Jeep / Car	
	Other Vehicles	
4.	Availability of a public transport load carriage service (Use Code: 1-Yes, 2-No)	
	If "Yes" no.of vehicles plying in & out of the habitation weekly (Approx. Nos.)	
	Light Truck	
	Medium Truck	
	Heavy Truck	
	Pick up truck / van	
	Tractor – Trolley	
	Other vehicles	

VI. Impact of Road on Agriculture

1. Provide the details of cropping pattern of the agricultural land owned by farmers in the habitation, before and after the construction of the road. Take averages and approximate estimates of 2 years prior and after the construction of the road.

	Crop Name	Area under cultivation before road was constructed (in Ha.)		Area under cultivation after road was constructed (in Ha.)		Reasons for change in cropping pattern, if any. (use code)	
		Irrigated	Non-irrigated	Irrigated	Non-irrigated	Irrigated	Non-irrigated
a) Kharif (July to October)							
b) Rabi (October to March)							
c) Zaid (March to June)							
Total							

Reasons for change in cropping pattern (Use Code) :

Irrigated Area (Increased due to:1-New irrigation scheme, 2-Climatic changes, 3-Better access to markets, 4-Better prices, 5-Improved availability of farm inputs, 6-Improved availability of machinery/tools, 7-Other reasons)

Irrigated Area (Decreased due to:1-Climatic changes, 2-Better access to markets, 3-Better prices, 4-Improved availability of farm inputs, 5-Improved availability of machinery/tools, 6-Other reasons)

Non-irrigated Area (Increased due to: 1-Climatic changes, 2-Better access to markets, 3-Better prices, 4-Improved availability of farm inputs, 5-Improved availability of machinery/tools, 6-Other reasons)

Non-irrigated Area (Decreased due to:7-New irrigation scheme, 8-Climatic changes, 9-Lower demand/prices, 10-Commercialisation of land, 11-Other reasons)

2. Were most of the farmers going to the same agricultural market/mandi before and after the construction of the road? (Use Code: 1-Yes, 2-No)
3. Provide the following details of the agricultural market/mandi accessed by most of the farmers of this habitation.

		Before this road was operative	After this road was operative
a)	Connectivity through an all weather / pucca road from the habitation (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
b)	Distance to the market / mandi (in kms)		
c)	Travel time to reach the market / mandi (minutes)		
d)	Type of Market (Use Code:1-Primate markets, 2-Govt. Marketing Corporation, 3-Farmers Cooperative Society)		
e)	No.of traders / commission agenes		
f)	Availability of godown / warehousing facilities (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
g)	Availability of fertilizers / pesticides / improved seeds, etc. (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
h)	Product Profile (Use Code: 1-Only grains, 2-Only vegetables, 3-Both, 4-Other)		

4. Has there been any perceptible change in the agriculture production of the farmers in the village after the road was constructed? (Use Code: 1-Yes, 2-No)

If "Yes", whether it has [(✓) Tick the appropriate response] (multiple response possible)

a)	Increased due to improved availability of improved seeds etc.	
b)	Increased due to improved availability of fertilizers, pesticides etc.	
c)	Increased due to increased use of tractor/ farm machinery etc.	

d)	Increased due to change in cropping pattern	
e)	Increased due to better access to irrigation facilities	
f)	Increased due to better awareness and access to market information for the farmers	
g)	Decreased due to commercialization of the agriculture land for other purposes	
h)	Decreased due to out migration of agriculture labour for jobs outside	

5. Has the better connectivity due to the road resulted in farmers fetching better prices for their crops?

(Use Code: 1-Yes, 2-No)

If "Yes", has it been because [(✓) Tick the appropriate response] (multiple response possible)

a)	More farmers now take their produce directly to the market / mandi and not sell to the middlemen	
b)	Availability of transport has increased to take the produce to the market / mandi	
c)	Farmers now have better awareness and access to market information / prices	
6.	Has there been an increase in the agricultural day wages due to increased employment opportunities as a result of the road now? (Use Code: 1-Yes, 2-No)	
7.	Has there been a reduction in the unit price of farm inputs due to improved road access to the markets now? (Use Code: 1-Yes, 2-No)	
8.	Has there been an improvement in population and productivity of livestock owned by the inhabitant families of the habitation due to improved road access to markets now? (Use Code: 1-Yes, 2-No)	
9.	Has there been an improvement in access to agro based industries due to the construction of the road? (Use Code: 1-Yes, 2-No)	
10.	Has there been an improvement in access to farmers' cooperatives / banks after the construction of the road? (Use Code: 1-Yes, 2-No)	

VII. Impact on Income and Employment Generation

1	Has there been an improvement in the overall employment generation for the inhabitants after the construction of the road? (Use Code: 1-Yes, 2-No) If "Yes", whether it has been due to [(✓) Tick the appropriate response] (multiple response possible)	
a)	Improved all season access to nearby industries & cities for jobs	
b)	Increase in number of persons selling fruits, vegetables, fuel wood & NTFP, etc.	
c)	Increase in on-farm employment opportunities due to change in cropping patterns	
d)	Increase in number of persons engaged in livestock / poultry business	

-7- Habitation Schedule (Roads) -2a

e)	Improved access to GP / Block offices for seeking employment under government programmes	
f)	Increase in number of non farm activities / small industries, shops etc, in the habitations	
g)	Increase in employment opportunities in transport sector	
2	Has there been an overall increase in the income levels of people in the habitation as a result of the road? (Use Code: 1-Yes, 2-No) If "Yes", whether it has been in case of [(✓) Tick the appropriate response] (multiple response possible)	
a)	The farmers due to increase in crop yield and fetching better prices	
b)	The wage labourers due to increase in labour rates	
c)	The persons engaged in livestock / poultry business etc., due to better access to markets	
d)	The persons engaged in business / trading / running shops due to better connectivity	
3	Has there been any new enterprise / industry set up in the village, feasibility of which was possible only after the connectivity provided under this road? (Use Code: 1-Yes, 2-No) If "Yes", no.of such enterprises set up <input type="text"/> & no.of persons engaged / employed in these enterprises / industries	
4	Has there been an increase in the no.of women travelling outside the habitation for work / employment after the connectivity provided under this road? (Use Code: 1-Yes, 2-No)	
5	Has there been an improvement in market access to women SHGs to market their products after the connectivity provided under this road? (Use Code: 1-Yes, 2-No)	
6	Has this road resulted in any changes in the migration of labour / workers in the habitation? (Use Code: 1-More out-migration of labour for seeking employment, 2-More in-migration of labour coming to the habitation for work, 3-Both, 4-No changes)	

VIII. Impact of this Road on Access to Health Facilities

1.	Status of Health facilities within the habitation	Before the road was operative	After the road was operative
a)	Health Sub-Centre (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
b)	Public Health Centre (PHC) (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
c)	Availability of Government Doctors (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
d)	Number of ANMs (Nos.)		
e)	Appointment of ASHA (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
f)	Constitution of village health committee (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
g)	Preparation of village health plan (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
h)	Availability of Private medical practitioner (Use Code: 1-Yes, 2-No)		

-8- Habitation Schedule (Roads) -2a

2.	Connectivity to health facilities from the habitation	Before the road was operative	After the road was operative
a)	Availability of all weather pucca road connectivity to the nearest public health centre (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
b)	Availability of all weather pucca road connectivity to the nearest Government hospital (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
c)	Availability of all weather pucca road connectivity to the nearest Private Hospital / Nursing Home (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
d)	Travel time to reach the nearest health facility in case of maternity emergencies (minutes)		
e)	Travel time to reach the nearest health facility in case of serious physical injuries / accidents (minutes)		
f)	Travel time to reach the nearest health facility in case of other medical emergencies (minutes)		
3	Has there been an increase in the number of deliveries made in hospitals / health centres (institutional deliveries) after the construction of this road? (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
4	Has there been an increase in the frequencies of the visits of health workers / ANMs in the village after the construction of this road? (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
5	Has there been an improvement in the availability of drug & medical supplies after the construction of this road? (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
6	Has there been an overall improvement in the general awareness on health and hygiene related issues after the construction of this road? (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
7	<p>Has there been change in the overall health care factors of the people living in the habitations due to the better connectivity available under this road now? (Use Code: 1-Yes, 2-No)</p> <p>If "Yes", whether there has been any change in terms of [(✓) Tick the appropriate response, take responses from health workers / staff of PHC/hospital, etc.] (multiple response possible)</p>		
a)	Improvement in immunization rate of children from the habitation		
b)	Reduction in morbidity rates		
c)	Increase in number of pregnant women receiving pre-natal care		
d)	Reduction in infant mortality rate		
e)	Reduction in anemia cases amongst women & girls		
f)	Reduction in child malnutrition		
g)	Reduction in occurrence of communicable diseases in the habitation		

IX. Impact of this road on access to education

1.	Status of Education facilities within the Habitation	Before the road was operative	After the road was operative
a)	Number of Anganawadi Centres (Nos.)		
b)	Number of Schools (Nos.)		
c)	Sufficient number of teaching staff in the schools (Use Code: 1-Yes, 2-No, 3-NA if no school)		
d)	Regular provision of mid-day meals for the students (Use Code: 1-Yes, 2-No, 3-NA if no school)		
2.	Connectivity status to education centres from the habitation before and after the construction of the road	Before the road was operative	After the road was operative
a)	Availability of all weather pucca road connectivity to the nearest Anganawadi centre (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
b)	Availability of all weather pucca road connectivity to the nearest Primary School (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
c)	Availability of all weather pucca road connectivity to the nearest Secondary School (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
d)	Availability of all weather pucca road connectivity to the nearest Higher Secondary School (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
e)	Availability of all weather pucca road connectivity to the nearest Degree / University (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
f)	Availability of all weather pucca road connectivity to the nearest Vocational Training Institute (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
g)	Travel time to reach the nearest Anganawadi Centre (minutes)		
h)	Travel time to reach the nearest Primary school (minutes)		
i)	Travel time to reach the nearest Secondary school (minutes)		
j)	Travel time to reach the nearest Higher Secondary School (minutes)		
k)	Travel time to reach the nearest Degree College / University (minutes)		
l)	Travel time to reach the nearest Vocational Training Institute (minutes)		
3.	Estimated number of students enrolled from the Habitation during the current year	Boys	Girls

-10- Habitation Schedule (Roads) -2a

a)	Nearest Anganawadi Centre		
b)	Neares Primary School		
c)	Nearest Secondary School		
d)	Nearest Higher Secondary School		
e)	Nearest Degree College / University		
f)	Nearest Vocational Training Institute		
4.	Has there been an increase in the number of children going to schools from the habitation due to better road connectivity provided by this Road? (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
5.	Has there been an increase in the number of girls going to schools from the habitation due to better road connectivity provided by this road? (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
6.	Has there been an increase in the number of children going outside the village for higher education due to better road connectivity provided by this road? (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
7.	Is the overall literacy levels enhanced due to better access and improved communications because of this road? (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
8.	Has there been an improvement in the attendance of students from the habitation in the nearby schools during all seasons due to improve all weather connectivity provided by this road? (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
9.	Has there been a reduction in the number of students dropouts from this habitation in the nearby schools due to improved connectivity provided by this road? (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
10.	Are the families in the habitation willing to send more of their girls for higher schools due to improved connectivity provided by this road? (Use Code: 1-Yes, 2-No)		

X. Impact of the road on industry sector

1.	Status of Industry within the Habitation	Before the road was operative	After the road was operative
a)	Has the new connectivity encouraged establishment of industries in the region. (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
b)	If yes, how many units were there before road formation and how many units have come up after the road formation, (Nos.)		
c)	What is the total approximate employment provided to the local people from the units before road formation and the units and after road formation? (nos.)		
d)	Please indicate the approximate investment from the units before road and after road formation respectively? (Rs.lakhs)		

XI. Impact of the road on tourism sector

1.	Status of Tourism spots within the Habitation	Before the road was operative	After the road was operative
a)	Does your village has any tourist spot (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
b)	If yes, how many vehicles ply / day approximately (nos.) - Cars - Pvt. Buses - Govt. Buses - Cabs - Bikes - Other vehicles		
c)	Total no. of tourists / annum before road & after road formation		
d)	Total no. of petty shops / shops established		

XII. Impact of the road on land and land value

1.	Status of Land cost before and after road	Before the road was operative	After the road was operative
a)	Has there been change in the land use (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
b)	If yes, for what purposes - Low value yielding cereals to value added crops like vegetables flowers etc., - Establishment of residential layout - Establishment commercial centres viz., private school or college / shopping complex / marriage hall / cinema theatre / warehouse / industry / nursing home etc., if others please indicate. _____		
c)	What was the land cost before road formation (Rs.lakhs/acre)		
d)	What is the land cost after road formation (Rs.lakhs /acre)		

XIII. Impact of the road on Animal Husbandry & Dairy sector

1.	Status of Dairy sector before and after road		
a)	Has there been increase in farmers purchasing cows / buffalos? land use (Use Code: 1-Yes, 2-No)	Yes	No
		Before the road was operative	After the road was operative
b)	If yes, how many cows or buffalos purchased ? (nos.)		
c)	Has there been increase in milk production and supply of milk to dairy? (ltrs.)		
d)	Was there milk dairy established in your village. Yes / No		
	If No, What was the arrangement for supply of milk to the dairy (1-supply to the dairy located in nearby village, 2-supply to the dairy located in the nearby town)		
e)	If already dairy centre is there, whether there has been increase numb of trips made by dairy vehicles due to increase in milk production? (Use Code: 1-Yes, 2-No)		

XIV. Impact of the Road on Other Aspects

1.	Has the new connectivity provided under this road also resulted in more families inclined to construct pucca houses? (Use Code: 1-Yes, 2-No)	
	If "Yes", no.of pucca houses constructed in the habitation during the last 12 months.	
2.	Has the new connectivity provided under this road also resulted in more families inclined to construct sanitary latrines? (Use Code: 1-Yes, 2-No)	
	If "Yes", no.of sanitary latrines constructed in the habitation during the last 12 months	
3.	Has there been an increase in the no.of families / persons travelling outside the habitation for recreational, pilgrimage & cultural visit after the construction of this road? (Use Code: 1-Yes, 2-No)	
4.	Has the construction of this road resulted in increase in number of NGOs / VOs visiting the habitation for various purposes? (Use Code: 1-Yes, 2-No)	
5.	Is the habitation now visited more frequently b y the representatives of various companies / organizations to sell their products & services after the construction of this road? (Use Code: 1-Yes, 2-No)	
6.	Has there been an increase in the frequency of visit of police patrol to the habitation after construction of this road? (Use Code: 1-Yes, 2-No)	
7.	Has the construction of this road resulted in an exponential increase in the prices of land in and around the habitation? (Use Code: 1-Yes, 2-No)	

-13- Habitation Schedule (Roads) -2a

8.	Connectivity status to various administrative centres from the habitation before and after the construction of the road	Before the road was operative	After the road was operative
a)	Availability of all weather pucca road connectivity to the GP (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
b)	Availability of all weather pucca road connectivity to the Block (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
c)	Availability of all weather pucca road connectivity to the Distirct HQs. (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
d)	Availability of all weather pucca road connectivity to the Local Police Station (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
e)	Travel time to reach the GP office (minutes)		
f)	Travel time to reach the Block office (minutes)		
g)	Travel time to reach the District HQs (minutes)		
h)	Travel time to reach the Local Police Station (minutes)		

9.	Status of Public Distribution System (PDS) in the Habitation	Before the road was operative	After the road was operative
a)	No.of PDS shops within this habitation (Nos.)		
b)	No.of PDS shops outside this habitation, accessed by the residents of this habitation (Nos.)		
c)	No.of households holding ration cards from this habitation (Nos.)		
d)	Estimated quantity of wheat / rice distributed during the last year from all the PDS shops to card holders of this habitation (Qntls.)		
e)	Estimated quantity of Sugar distributed during the last year from all the PDS shops to card holders of this habitation (Qntls.)		
f)	Estimated quantity of Kerosene oil distributed during the last year from all the PDS shops to card holders of this habitation (Ltrs.)		

10.	Status and progress of Rural Electrification Programme in the Habitation	Before the road was operative	After the road was operative
a)	No.of households having electricity connections in the habitation (Nos.)		
b)	No.of electricity connections for agriculture in the habitation (Nos.)		
c)	No.of industrial / commercial electricity connections in the habitation (Nos.)		
d)	No.of street light posts in the habitation (Nos.)		

XV. Are there any problems encountered in / during the acquisition of land for road formation under the scheme at village / GP level. How the local governments helped in acquisition of land. Please elaborate

XVI. Are there any instances of whether this NABARD funded road earlier was implemented under any other government schemes. If so, under what other schemes the road was taken up for improvement. Pl. explain

XVII. What type of connectivity provided by the existing road as mentioned below : (✓) Tick in the appropriate box

Farm/Agricultural fields to market	
Village to all weather roads	
Village to MDR	
Village to State Highway	
Village to another village	

XVIII. Has convergence of MGNREGA funds been made and utilization of local labour done while constructing this particular road ?

a) If not, why not ? :

b) If yes, what are the man days generated during construction of this road under the scheme for the evaluation period? Please elaborate.

Sl.No.	Mandays generated by (number of days)				Total mandays generated (number of days)
	Men		Women		

XIX. After implementation under NABARD assistance, how the roads are maintained. If Yes, please indicate the source of funding for maintenance of the roads.

XX. Are there any other roads proposed at GP level for unconnected villages for speedier completion of such roads ?

XXI. How was the quality during construction was monitored? Please elaborate on the system of quality monitoring .

Name of the Field Researcher: _____

Signature: _____

Date: _____

Evaluation of NABARD Bridges implemented by PRED for the three years (2012-13 to 2014-15)

Questionnaire : Habitation Schedule (Bridges)

I. Identification

1.	Circle		2.	District	
3.	Taluk		4.	Grama Panchayat	
5.	Village		6.	Bridge Code	
7.	Completion date		8.	Date since road operative	
9.	Name of the Bridge :				

II. Particulars of the Respondents

(Please ensure that at least 4-5 persons from among Sarpanch (1), Member of PRI (2), School Teacher (3), Anganawadi Worker (4), ANM/Health Worker (5), Doctor / Nurse (6), Village Secretary (7), Patwari (land records worker) (8), Local Shopkeeper (9), Artisan / entrepreneur (10), PWD/DRDA officials (11), Resident of habitation (12) are present at the time of canvassing of this schedule)

Sl. No.	Name of the Respondent	Designation (use code)	Sl. No.	Name of the Respondent	Designation (use code)
1.			6.		
2.			7.		
3.			8.		
4.			9.		
5.			10.		

III. Habitation Profile

1.	Total Population of the Habitation (No.s)	
2.	Total Number of Households in the Habitation (Nos.)	
3.	SC/ST Households in the Habitation (Nos.)	
4.	BPL Households in the Habitation (Nos.)	

IV. Status of Connectivity to Important Facilities (Present Status)

	Status of Connectivity to important facilities (Present Status)	Within the Habitation (1-Yes, 2-No)	Distance (in km) If within the habitation write '0'	If outside the habitation – access by [(✓) Tick the appropriate response]		
				Sample Bridge	Other pucca road	Other Kuccha road
a)	Nearest Anganawadi Centre					
b)	Nearest Primary School					
c)	Nearest Secondary School					
d)	Nearest Higher Secondary School					
e)	Nearest Degree College / University					
f)	Nearest Vocational Training Centre / Institute					
g)	Nearest Health Sub-Centre					
h)	Nearest Public Health Centre (PHC)					
i)	Nearest Community Health Centre (CHC)					
j)	Nearest Government Hospital					
k)	Nearest Private Hospital / Nursing Home					
l)	Nearest Veterinary Hospital / Centre					
m)	Local Police Station					
n)	Local Police Post					
o)	Nearest Agricultural Market / Mandi (Regular)					
p)	Nearest Agricultural Market (Mandi (Seasonal)					
q)	Nearest PDS Shop					
r)	Nearest Town / Urban Centre					
s)	Nearest Bank					
t)	Nearest Post Office					
u)	Nearest Market for buying household supplies					
v)	G P Office					
w)	Block Office					
x)	SDM/SDO Office					
y)	District Headquarter					

V. Connectivity Provided by the Sample Bridge

1.	What was the type of access available to the habitation prior to the construction of this Bridge?	
(Use Code: 1-Only temporary bridge (not motorable), 2-Only temporary bridge (motorable), 3-Gravel/water bound macadam layer road , 4-All weather road)		
		Before this Bridge was operative
2.	Availability of motorized access to this habitation during all Seasons? (Use Code: 1-Yes, 2-No)	
	If "No" for what period was / is the motorized access closed to the habitation every year. (Average no.of days)	
3.	Availability of a public transport commuting service (Use Code: 1-Yes, 2-No)	
	If "Yes" no.of vehicles plying in & out of the habitation weekly (Approx. Nos.)	
	Buses	
	Auto Rickshaws	
	Jeep / Car	
	Other Vehicles	
4.	Availability of a public transport load carriage service (Use Code: 1-Yes, 2-No)	
	If "Yes" no.of vehicles plying in & out of the habitation weekly (Approx. Nos.)	
	Light Truck	
	Medium Truck	
	Heavy Truck	
	Pick up truck / van	
	Tractor – Trolley	
	Other vehicles	

VI. Impact of Bridge on Agriculture

1. Provide the details of cropping pattern of the agricultural land owned by farmers in the habitation, before and after the construction of the bridge. Take averages and approximate estimates of 2 years prior and after the construction of the bridge.

	Crop Name	Area under cultivation before Bridge was constructed (in Ha.)		Area under cultivation after bridge was constructed (in Ha.)		Reasons for change in cropping pattern, if any. (use code)	
		Irrigated	Non-irrigated	Irrigated	Non-irrigated	Irrigated	Non-irrigated
a) Kharif (July to October)							
b) Rabi (October to March)							
c) Zaid (March to June)							
Total							

Reasons for change in cropping pattern (Use Code) :

Irrigated Area (Increased due to): 1-New irrigation scheme, 2-Climatic changes, 3-Better access to markets because of new bridge, 4-Better prices, 5-Improved availability of farm inputs, 6-Improved availability of machinery/tools, 7-Other reasons)

Irrigated Area (Decreased due to) : 1-Climatic changes, 2-Better access to markets, 3-Better prices, 4-Improved availability of farm inputs, 5-Improved availability of machinery/tools, 6-Other reasons)

Non-irrigated Area (Increased due to) : 1-Climatic changes, 2-Better access to markets, 3-Better prices, 4-Improved availability of farm inputs, 5-Improved availability of machinery/tools, 6-Other reasons)

Non-irrigated Area (Decreased due to) : 7-New irrigation scheme, 8-Climatic changes, 9-Lower demand/prices, 10-Commercialization of land, 11-Other reasons)

2. Were most of the farmers going to the same agricultural market/mandi before and after the construction of the bridge? (Use Code: 1-Yes, 2-No)

3. Provide the following details of the agricultural market/mandi accessed by most of the farmers of this habitation.

		Before this bridge was operative	After this bridge was operative
a)	Connectivity through an all weather / pucca road from the habitation (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
b)	Distance to the market / mandi (in kms)		
c)	Travel time to reach the market / mandi (minutes)		
d)	Type of Market (Use Code:1-Primate markets, 2-Govt. Marketing Corporation, 3-Farmers Cooperative Society)		
e)	No.of traders / commission agencies		
f)	Availability of godown / warehousing facilities (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
g)	Availability of fertilizers / pesticides / improved seeds, etc. (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
h)	Product Profile (Use Code: 1-Only grains, 2-Only vegetables, 3-Both, 4-Other)		

4. Has there been any perceptible change in the agriculture production of the farmers in the village after the bridge was constructed? (Use Code: 1-Yes, 2-No)

If "Yes", whether it has [(✓) Tick the appropriate response] (multiple response possible)

a)	Increased due to improved availability of improved seeds etc.	
b)	Increased due to improved availability of fertilizers, pesticides etc.	

c)	Increased due to increased use of tractor/ farm machinery etc.	
d)	Increased due to change in cropping pattern	
e)	Increased due to better access to irrigation facilities	
f)	Increased due to better awareness and access to market information for the farmers	
g)	Decreased due to commercialization of the agriculture land for other purposes	
h)	Decreased due to out migration of agriculture labour for jobs outside	

5. Has the better connectivity due to the bridge resulted in farmers fetching better prices for their crops?

(Use Code: 1-Yes, 2-No)

If "Yes", has it been because [(✓) Tick the appropriate response] (multiple response possible)

a)	More farmers now take their produce directly to the market / mandi and not sell to the middlemen	
b)	Availability of transport has increased to take the produce to the market / mandi	
c)	Farmers now have better awareness and access to market information / prices	
6.	Has there been an increase in the agricultural day wages due to increased employment opportunities as a result of the bridge now? (Use Code: 1-Yes, 2-No)	
7.	Has there been a reduction in the unit price of farm inputs due to improved bridge access to the markets now? (Use Code: 1-Yes, 2-No)	
8.	Has there been an improvement in population and productivity of livestock owned by the inhabitant families of the habitation due to improved bridge access to markets now? (Use Code: 1-Yes, 2-No)	
9.	Has there been an improvement in access to agro based industries due to the construction of the bridge? (Use Code: 1-Yes, 2-No)	
10.	Has there been an improvement in access to farmers' cooperatives / banks after the construction of the bridge? (Use Code: 1-Yes, 2-No)	

VII. Impact on Income and Employment Generation

1	Has there been an improvement in the overall employment generation for the inhabitants after the construction of the bridge? (Use Code: 1-Yes, 2-No) If "Yes", whether it has been due to [(✓) Tick the appropriate response] (multiple response possible)	
a)	Improved all season access to nearby industries & cities for jobs	
b)	Increase in number of persons selling fruits, vegetables, fuel wood & NTFP, etc.	
c)	Increase in on-farm employment opportunities due to change in cropping patterns	
d)	Increase in number of persons engaged in livestock / poultry business	

-7- Habitation Schedule (Bridges) -2b

e)	Improved access to GP / Block offices for seeking employment under government programmes	
f)	Increase in number of non farm activities / small industries, shops etc, in the habitations	
g)	Increase in employment opportunities in transport sector	
2	Has there been an overall increase in the income levels of people in the habitation as a result of the bridge? (Use Code: 1-Yes, 2-No) If "Yes", whether it has been in case of [(✓) Tick the appropriate response] (multiple response possible)	
a)	The farmers due to increase in crop yield and fetching better prices	
b)	The wage labourers due to increase in labour rates	
c)	The persons engaged in livestock / poultry business etc., due to better access to markets	
d)	The persons engaged in business / trading / running shops due to better connectivity	
3	Has there been any new enterprise / industry set up in the village, feasibility of which was possible only after the connectivity provided by this bridge? (Use Code: 1-Yes, 2-No) If "Yes", no.of such enterprises set up <input type="text"/> & no.of persons engaged / employed in these enterprises / industries	
4	Has there been an increase in the no.of women travelling outside the habitation for work / employment after the connectivity provided by this bridge? (Use Code: 1-Yes, 2-No)	
5	Has there been an improvement in market access to women SHGs to market their products after the connectivity provided by this bridge? (Use Code: 1-Yes, 2-No)	
6	Has this bridge resulted in any changes in the migration of labour / workers in the habitation? (Use Code: 1-More out-migration of labour for seeking employment, 2-More in-migration of labour coming to the habitation for work, 3-Both, 4-No changes)	

VIII. Impact of the Bridge on Access to Health Facilities

1.	Status of Health facilities within the habitation	Before the bridge was operative	After the bridge was operative
a)	Health Sub-Centre (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
b)	Public Health Centre (PHC) (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
c)	Availability of Government Doctors (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
d)	Number of ANMs (Nos.)		
e)	Appointment of ASHA (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
f)	Constitution of village health committee (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
g)	Preparation of village health plan (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
h)	Availability of Private medical practitioner Use Code: 1-Yes, 2-No)		

-8- Habitation Schedule (Bridges) -2b

2.	Connectivity to health facilities from the habitation	Before the bridge was operative	After the bridge was operative
a)	Availability of all weather pucca bridge connectivity to the nearest public health centre (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
b)	Availability of all weather pucca bridge connectivity to the nearest Government hospital (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
c)	Availability of all weather pucca bridge connectivity to the nearest Private Hospital / Nursing Home (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
d)	Travel time to reach the nearest health facility in case of maternity emergencies (minutes)		
e)	Travel time to reach the nearest health facility in case of serious physical injuries / accidents (minutes)		
f)	Travel time to reach the nearest health facility in case of other medical emergencies (minutes)		
3	Has there been an increase in the number of deliveries made in hospitals / health centres (institutional deliveries) after the construction of this bridge? (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
4	Has there been an increase in the frequencies of the visits of health workers / ANMs in the village after the construction of this bridge? (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
5	Has there been an improvement in the availability of drug & medical supplies after the construction of this bridge? (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
6	Has there been an overall improvement in the general awareness on health and hygiene related issues after the construction of this bridge? (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
7	Has there been change in the overall health care factors of the people living in the habitations due to the better connectivity available under this bridge now? (Use Code: 1-Yes, 2-No) If "Yes", whether there has been any change in terms of [(✓) Tick the appropriate response, take responses from health workers / staff of PHC/hospital, etc.] (multiple response possible)		
a)	Improvement in immunization rate of children from the habitation		
b)	Reduction in morbidity rates		
c)	Increase in number of pregnant women receiving pre-natal care		
d)	Reduction in infant mortality rate		
e)	Reduction in anemia cases amongst women & girls		
f)	Reduction in child malnutrition		
g)	Reduction in occurrence of communicable diseases in the habitation		

IX. Impact of the bridge on access to education

1.	Status of Education facilities within the Habitation	Before the bridge was operative	After the bridge was operative
a)	Number of Anganawadi Centres (Nos.)		
b)	Number of Schools (Nos.)		
c)	Sufficient number of teaching staff in the schools (Use Code: 1-Yes, 2-No, 3-NA if no school)		
d)	Regular provision of mid-day meals for the students (Use Code: 1-Yes, 2-No, 3-NA if no school)		
2.	Connectivity status to education centres from the habitation before and after the construction of the bridge	Before the bridge was operative	After the bridge was operative
a)	Availability of all weather pucca bridge connectivity to the nearest Anganawadi centre (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
b)	Availability of all weather pucca bridge connectivity to the nearest Primary School (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
c)	Availability of all weather pucca bridge connectivity to the nearest Secondary School (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
d)	Availability of all weather pucca bridge connectivity to the nearest Higher Secondary School (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
e)	Availability of all weather pucca bridge connectivity to the nearest Degree / University (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
f)	Availability of all weather pucca bridge connectivity to the nearest Vocational Training Institute (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
g)	Travel time to reach the nearest Anganawadi Centre (minutes)		
h)	Travel time to reach the nearest Primary school (minutes)		
i)	Travel time to reach the nearest Secondary school (minutes)		
j)	Travel time to reach the nearest Higher Secondary School (minutes)		
k)	Travel time to reach the nearest Degree College / University (minutes)		
l)	Travel time to reach the nearest Vocational Training Institute (minutes)		

3.	Estimated number of students enrolled from the Habitation during the current year	Boys	Girls
a)	Nearest Anganawadi Centre		
b)	Nearest Primary School		
c)	Nearest Secondary School		
d)	Nearest Higher Secondary School		
e)	Nearest Degree College / University		
f)	Nearest Vocational Training Institute		
4.	Has there been an increase in the number of children going to schools from the habitation due to better bridge connectivity provided by this Bridge? (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
5.	Has there been an increase in the number of girls going to schools from the habitation due to better bridge connectivity provided by this bridge? (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
6.	Has there been an increase in the number of children going outside the village for higher education due to better bridge connectivity provided by this bridge? (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
7.	Is the overall literacy levels enhanced due to better access and improved communications because of this bridge? (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
8.	Has there been an improvement in the attendance of students from the habitation in the nearby schools during all seasons due to improve all weather connectivity provided by this bridge? (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
9.	Has there been a reduction in the number of students dropouts from this habitation in the nearby schools due to improved connectivity provided by this bridge? (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
10.	Are the families in the habitation willing to send more of their girls for higher schools due to improved connectivity provided by this bridge? (Use Code: 1-Yes, 2-No)		

X. Impact of the bridge on industry sector

1.	Status of Industry within the Habitation	Before the bridge was operative	After the bridge was operative
a)	Has the new connectivity encouraged establishment of industries in the region. (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
b)	If yes, how many units were there before bridge formation and how many units have come up after the bridge formation, (Nos.)		
c)	What is the total approximate employment provided to the local people from the units before bridge formation and the units and after bridge formation? (nos.)		
d)	Please indicate the approximate investment from the units before bridge and after bridge formation respectively? (Rs.lakhs)		

XI. Impact of the bridge on tourism sector

1.	Status of Tourism spots within the Habitation	Before the bridge was operative	After the bridge was operative
a)	Does your village has any tourist spot (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
b)	If yes, how many vehicles ply / day approximately (nos.) - Cars - Pvt. Buses - Govt. Buses - Cabs - Bikes - Other vehicles		
c)	Total no. of tourists / annum before bridge & after bridge formation		
d)	Total no. of petty shops / shops established		

XII. Impact of the bridge on land and land value

1.	Status of Land cost before and after bridge	Before the bridge was operative	After the bridge was operative
a)	Has there been change in the land use (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
b)	If yes, for what purposes - Low value yielding cereals to value added crops like vegetables flowers etc., - Establishment of residential layout - Establishment commercial centres viz., private school or college / shopping complex / marriage hall / cinema theatre / warehouse / industry / nursing home etc., if others please indicate. _____		
c)	What was the land cost before bridge formation (Rs.lakhs/acre)		
d)	What is the land cost after bridge formation (Rs.lakhs /acre)		

XIII. Impact of the bridge on Animal Husbandry & Dairy sector

1.	Status of Dairy sector before and after bridge		
a)	Has there been increase in farmers purchasing cows / buffalos? land use (Use Code: 1-Yes, 2-No)	Yes	No
		Before the bridge was operative	After the bridge was operative
b)	If yes, how many cows or buffalos purchased ? (nos.)		
c)	Has there been increase in milk production and supply of milk to dairy? (ltrs.)		
d)	Was there milk dairy established in your village. Yes / No		
	If No, What was the arrangement for supply of milk to the dairy (1-supply to the dairy located in nearby village, 2-supply to the dairy located in the nearby town)		
e)	If already dairy centre is there, whether there has been increase numb of trips made by dairy vehicles due to increase in milk production? (Use Code: 1-Yes, 2-No)		

XIV. Impact of the Bridge on Other Aspects

1.	Has the new connectivity provided by this bridge also resulted in more families inclined to construct pucca houses? (Use Code: 1-Yes, 2-No)	
	If "Yes", no.of pucca houses constructed in the habitation during the last 12 months.	
2.	Has the new connectivity provided under this bridge also resulted in more families inclined to construct sanitary latrines? (Use Code: 1-Yes, 2-No)	
	If "Yes", no.of sanitary latrines constructed in the habitation during the last 12 months	
3.	Has there been an increase in the no.of families / persons travelling outside the habitation for recreational, pilgrimage & cultural visit after the construction of this bridge? (Use Code: 1-Yes, 2-No)	
4.	Has the construction of this bridge resulted in increase in number of NGOs / VOs visiting the habitation for various purposes? (Use Code: 1-Yes, 2-No)	
5.	Is the habitation now visited more frequently b y the representatives of various companies / organizations to sell their products & services after the construction of this bridge? (Use Code: 1-Yes, 2-No)	
6.	Has there been an increase in the frequency of visit of police patrol to the habitation after construction of this bridge? (Use Code: 1-Yes, 2-No)	
7.	Has the construction of this bridge resulted in an exponential increase in the prices of land in and around the habitation? (Use Code: 1-Yes, 2-No)	

8.	Connectivity status to various administrative centres from the habitation before and after the construction of the bridge	Before the bridge was operative	After the bridge was operative
a)	Availability of all weather pucca road connectivity to the GP (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
b)	Availability of all weather pucca road connectivity to the Block (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
c)	Availability of all weather pucca road connectivity to the Dist. HQs. (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
d)	Availability of all weather pucca road connectivity to the Local Police Station (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
e)	Travel time to reach the GP office (minutes)		
f)	Travel time to reach the Block office (minutes)		
g)	Travel time to reach the District HQs (minutes)		
h)	Travel time to reach the Local Police Station (minutes)		
9.	Status of Public Distribution System (PDS) in the Habitation	Before the bridge was operative	After the bridge was operative
a)	No.of PDS shops within this habitation (Nos.)		
b)	No.of PDS shops outside this habitation, accessed by the residents of this habitation (Nos.)		
c)	No.of households holding ration cards from this habitation (Nos.)		
d)	Estimated quantity of wheat / rice distributed during the last year from all the PDS shops to card holders of this habitation (Qntls.)		
e)	Estimated quantity of Sugar distributed during the last year from all the PDS shops to card holders of this habitation (Qntls.)		
f)	Estimated quantity of Kerosene oil distributed during the last year from all the PDS shops to card holders of this habitation (Ltrs.)		

10.	Status and progress of Rural Electrification Programme in the Habitation	Before the bridge was operative	After the bridge was operative
a)	No.of households having electricity connections in the habitation (Nos.)		
b)	No.of electricity connections for agriculture in the habitation (Nos.)		
c)	No.of industrial / commercial electricity connections in the habitation (Nos.)		
d)	No.of street light posts in the habitation (Nos.)		

XV. Are there any problems encountered in / during the acquisition of land for bridge formation under the scheme at village / GP level. How the local governments helped in acquisition of land. Please elaborate

XVI. Are there any instances of whether this NABARD funded bridge earlier was implemented under any other government schemes. If so, under what other schemes the bridge was taken up for improvement. Pl. explain

XVII. What type of connectivity provided by the existing bridge as mentioned below : (✓) Tick in the appropriate box

Farm/Agricultural fields to market	
Village to all weather bridges	
Village to MDR	
Village to State Highway	
Village to another village	

XVIII. Has convergence of MGNREGA funds been made and utilization of local labour done while constructing this particular bridge ?

a) If not, why not ? :

b) If yes, what are the man days generated during construction of this bridge under the scheme for the evaluation period? Please elaborate.

Sl.No.	Mandays generated by (number of days)			Total mandays generated (number of days)
	Men		Women	

XIX. After implementation under NABARD assistance, how the bridge is maintained. If Yes, please indicate the source of funding for maintenance of the bridge.

XX. Are there any other bridges proposed at GP level for unconnected villages for speedier completion of such bridges ?

XXI. How was the quality during construction was monitored ? Please elaborate on the system of quality monitoring ?

Name of the Field Researcher: _____

Signature: _____

Date: _____

Evaluation of NABARD Foot Foot bridge implemented by PRED for the three years (2012-13 to 2014-15)
Questionnaire : Habitation Schedule (Foot bridge)

I. Identification

1.	Circle		2.	District	
3.	Taluk		4.	Grama Panchayat	
5.	Village		6.	Foot bridge Code	
7.	Completion date		8.	Date since road operative	
9.	Name of the Foot bridge :				

II. Particulars of the Respondents

(Please ensure that at least 4-5 persons from among Sarpanch (1), Member of PRI (2), School Teacher (3), Anganawadi Worker (4), ANM/Health Worker (5), Doctor / Nurse (6), Village Secretary (7), Patwari (land records worker) (8), Local Shopkeeper (9), Artisan / entrepreneur (10), PWD/DRDA officials (11), Resident of habitation (12) are present at the time of canvassing of this schedule)

Sl. No.	Name of the Respondent	Designation (use code)	Sl. No.	Name of the Respondent	Designation (use code)
1.			6.		
2.			7.		
3.			8.		
4.			9.		
5.			10.		

III. Habitation Profile

1.	Total Population of the Habitation (No.s)	
2.	Total Number of Households in the Habitation (Nos.)	
3.	SC/ST Households in the Habitation (Nos.)	
4.	BPL Households in the Habitation (Nos.)	

IV. Status of Connectivity to Important Facilities (Present Status)

	Status of Connectivity to important facilities (Present Status)	Within the Habitation (1-Yes, 2-No)	Distance (in km) If within the habitation write '0'	If outside the habitation – access by [(✓) Tick the appropriate response]		
				Sample Foot bridge	Other pucca road	Other Kuccha road
a)	Nearest Anganawadi Centre					
b)	Nearest Primary School					
c)	Nearest Secondary School					
d)	Nearest Higher Secondary School					
e)	Nearest Degree College / University					
f)	Nearest Vocational Training Centre / Institute					
g)	Nearest Health Sub-Centre					
h)	Nearest Public Health Centre (PHC)					
i)	Nearest Community Health Centre (CHC)					
j)	Nearest Government Hospital					
k)	Nearest Private Hospital / Nursing Home					
l)	Nearest Veterinary Hospital / Centre					
m)	Local Police Station					
n)	Local Police Post					
o)	Nearest Agricultural Market / Mandi (Regular)					
p)	Nearest Agricultural Market (Mandi (Seasonal)					
q)	Nearest PDS Shop					
r)	Nearest Town / Urban Centre					
s)	Nearest Bank					
t)	Nearest Post Office					
u)	Nearest Market for buying household supplies					
v)	G P Office					
w)	Block Office					
x)	SDM/SDO Office					
y)	District Headquarter					

V. Connectivity Provided by the Sample Foot bridge

1.	What was the type of access available to the habitation prior to the construction of this Foot bridge?	
----	--	--

(Use Code: 1-Only temporary Foot bridge (not motorable), 2-Only temporary Foot bridge (motorable), 3-Gravel/water bound macadam layer road , 4-All weather road)

		Before this Foot bridge was operative	After this Foot bridge was operative
2.	Availability of motorized access to this habitation during all Seasons? (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
	If "No" for what period was / is the motorized access closed to the habitation every year. (Average no.of days)		
3.	Availability of a public transport commuting service (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
	If "Yes" no.of vehicles plying in & out of the habitation weekly (Approx. Nos.)		
	Buses		
	Auto Rickshaws		
	Jeep / Car		
	Other Vehicles		
4.	Availability of a public transport load carriage service (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
	If "Yes" no.of vehicles plying in & out of the habitation weekly (Approx. Nos.)		
	Light Truck		
	Medium Truck		
	Heavy Truck		
	Pick up truck / van		
	Tractor – Trolley		
	Other vehicles		

VI. Impact of Foot bridge on Agriculture

1. Provide the details of cropping pattern of the agricultural land owned by farmers in the habitation, before and after the construction of the Foot bridge. Take averages and approximate estimates of 2 years prior and after the construction of the Foot bridge.

	Crop Name	Area under cultivation before Foot bridge was constructed (in Ha.)		Area under cultivation after Foot bridge was constructed (in Ha.)		Reasons for change in cropping pattern, if any. (use code)	
		Irrigated	Non-irrigated	Irrigated	Non-irrigated	Irrigated	Non-irrigated
a) Kharif (July to October)							
b) Rabi (October to March)							
c) Zaid (March to June)							
Total							

Reasons for change in cropping pattern (Use Code) :

Irrigated Area (Increased due to): 1-New irrigation scheme, 2-Climatic changes, 3-Better access to markets because of new Foot bridge, 4-Better prices, 5-Improved availability of farm inputs, 6-Improved availability of machinery/tools, 7-Other reasons)

Irrigated Area (Decreased due to) : 1-Climatic changes, 2-Better access to markets, 3-Better prices, 4-Improved availability of farm inputs, 5-Improved availability of machinery/tools, 6-Other reasons)

Non-irrigated Area (Increased due to) : 1-Climatic changes, 2-Better access to markets, 3-Better prices, 4-Improved availability of farm inputs, 5-Improved availability of machinery/tools, 6-Other reasons)

Non-irrigated Area (Decreased due to) : 7-New irrigation scheme, 8-Climatic changes, 9-Lower demand/prices, 10-Commercialization of land, 11-Other reasons)

2. Were most of the farmers going to the same agricultural market/mandi before and after the construction of the Foot bridge? (Use Code: 1-Yes, 2-No)

3. Provide the following details of the agricultural market/mandi accessed by most of the farmers of this habitation.

		Before this Foot bridge was operative	After this Foot bridge was operative
a)	Connectivity through an all weather / pucca road from the habitation (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
b)	Distance to the market / mandi (in kms)		
c)	Travel time to reach the market / mandi (minutes)		
d)	Type of Market (Use Code:1-Primate markets, 2-Govt. Marketing Corporation, 3-Farmers Cooperative Society)		
e)	No.of traders / commission agencies		
f)	Availability of godown / warehousing facilities (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
g)	Availability of fertilizers / pesticides / improved seeds, etc. (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
h)	Product Profile (Use Code: 1-Only grains, 2-Only vegetables, 3-Both, 4-Other)		

4. Has there been any perceptible change in the agriculture production of the farmers in the village after the Foot bridge was constructed? (Use Code: 1-Yes, 2-No)

If "Yes", whether it has [(✓) Tick the appropriate response] (multiple response possible)

a)	Increased due to improved availability of improved seeds etc.	
----	---	--

-6- Habitation Schedule (Foot Bridge)-2c

b)	Increased due to improved availability of fertilizers, pesticides etc.	
c)	Increased due to increased use of tractor/ farm machinery etc.	
d)	Increased due to change in cropping pattern	
e)	Increased due to better access to irrigation facilities	
f)	Increased due to better awareness and access to market information for the farmers	
g)	Decreased due to commercialization of the agriculture land for other purposes	
h)	Decreased due to out migration of agriculture labour for jobs outside	

5. Has the better connectivity due to the Foot bridge resulted in farmers fetching better prices for their crops?
(Use Code: 1-Yes, 2-No)

If "Yes", has it been because [(✓) Tick the appropriate response] (multiple response possible)

a)	More farmers now take their produce directly to the market / mandi and not sell to the middlemen	
b)	Availability of transport has increased to take the produce to the market / mandi	
c)	Farmers now have better awareness and access to market information / prices	
6.	Has there been an increase in the agricultural day wages due to increased employment opportunities as a result of the Foot bridge now? (Use Code: 1-Yes, 2-No)	
7.	Has there been a reduction in the unit price of farm inputs due to improved Foot bridge access to the markets now? (Use Code: 1-Yes, 2-No)	
8.	Has there been an improvement in population and productivity of livestock owned by the inhabitant families of the habitation due to improved Foot bridge access to markets now? (Use Code: 1-Yes, 2-No)	
9.	Has there been an improvement in access to agro based industries due to the construction of the Foot bridge? (Use Code: 1-Yes, 2-No)	
10.	Has there been an improvement in access to farmers' cooperatives / banks after the construction of the Foot bridge? (Use Code: 1-Yes, 2-No)	

VII. Impact on Income and Employment Generation

1	Has there been an improvement in the overall employment generation for the inhabitants after the construction of the Foot bridge? (Use Code: 1-Yes, 2-No) If "Yes", whether it has been due to [(✓) Tick the appropriate response] (multiple response possible)	
a)	Improved all season access to nearby industries & cities for jobs	
b)	Increase in number of persons selling fruits, vegetables, fuel wood & NTFP, etc.	
c)	Increase in on-farm employment opportunities due to change in cropping patterns	
d)	Increase in number of persons engaged in livestock / poultry business	

-7- Habitation Schedule (Foot Bridge)-2c

e)	Improved access to GP / Block offices for seeking employment under government programmes	
f)	Increase in number of non farm activities / small industries, shops etc, in the habitations	
g)	Increase in employment opportunities in transport sector	
2	Has there been an overall increase in the income levels of people in the habitation as a result of the Foot bridge? (Use Code: 1-Yes, 2-No) If "Yes", whether it has been in case of [(✓) Tick the appropriate response] (multiple response possible)	
a)	The farmers due to increase in crop yield and fetching better prices	
b)	The wage labourers due to increase in labour rates	
c)	The persons engaged in livestock / poultry business etc., due to better access to markets	
d)	The persons engaged in business / trading / running shops due to better connectivity	
3	Has there been any new enterprise / industry set up in the village, feasibility of which was possible only after the connectivity provided by this Foot bridge? (Use Code: 1-Yes, 2-No) If "Yes", no.of such enterprises set up <input type="text"/> & no.of persons engaged / employed in these enterprises / industries	
4	Has there been an increase in the no.of women travelling outside the habitation for work / employment after the connectivity provided by this Foot bridge? (Use Code: 1-Yes, 2-No)	
5	Has there been an improvement in market access to women SHGs to market their products after the connectivity provided by this Foot bridge? (Use Code: 1-Yes, 2-No)	
6	Has this Foot bridge resulted in any changes in the migration of labour / workers in the habitation? (Use Code: 1-More out-migration of labour for seeking employment, 2-More in-migration of labour coming to the habitation for work, 3-Both, 4-No changes)	

VIII. Impact of this Foot bridge on Access to Health Facilities

1.	Status of Health facilities within the habitation	Before the Foot bridge was operative	After the Foot bridge was operative
a)	Health Sub-Centre (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
b)	Public Health Centre (PHC) (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
c)	Availability of Government Doctors (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
d)	Number of ANMs (Nos.)		
e)	Appointment of ASHA (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
f)	Constitution of village health committee (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
g)	Preparation of village health plan (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
h)	Availability of Private medical practitioner Use Code: 1-Yes, 2-No)		

-8- Habitation Schedule (Foot Bridge)-2c

2.	Connectivity to health facilities from the habitation	Before the Foot bridge was operative	After the Foot bridge was operative
a)	Availability of all weather pucca Foot bridge connectivity to the nearest public health centre (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
b)	Availability of all weather pucca Foot bridge connectivity to the nearest Government hospital (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
c)	Availability of all weather pucca Foot bridge connectivity to the nearest Private Hospital / Nursing Home (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
d)	Travel time to reach the nearest health facility in case of maternity emergencies (minutes)		
e)	Travel time to reach the nearest health facility in case of serious physical injuries / accidents (minutes)		
f)	Travel time to reach the nearest health facility in case of other medical emergencies (minutes)		
3	Has there been an increase in the number of deliveries made in hospitals / health centres (institutional deliveries) after the construction of this Foot bridge? (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
4	Has there been an increase in the frequencies of the visits of health workers / ANMs in the village after the construction of this Foot bridge? (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
5	Has there been an improvement in the availability of drug & medical supplies after the construction of this Foot bridge? (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
6	Has there been an overall improvement in the general awareness on health and hygiene related issues after the construction of this Foot bridge? (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
7	Has there been change in the overall health care factors of the people living in the habitations due to the better connectivity available under this Foot bridge now? (Use Code: 1-Yes, 2-No) If "Yes", whether there has been any change in terms of [(✓) Tick the appropriate response, take responses from health workers / staff of PHC/hospital, etc.] (multiple response possible)		
a)	Improvement in immunization rate of children from the habitation		
b)	Reduction in morbidity rates		
c)	Increase in number of pregnant women receiving pre-natal care		
d)	Reduction in infant mortality rate		
e)	Reduction in anemia cases amongst women & girls		
f)	Reduction in child malnutrition		
g)	Reduction in occurrence of communicable diseases in the habitation		

IX. Impact of this Foot bridge on access to education

1.	Status of Education facilities within the Habitation	Before the Foot bridge was operative	After the Foot bridge was operative
a)	Number of Anganawadi Centres (Nos.)		
b)	Number of Schools (Nos.)		
c)	Sufficient number of teaching staff in the schools (Use Code: 1-Yes, 2-No, 3-NA if no school)		
d)	Regular provision of mid-day meals for the students (Use Code: 1-Yes, 2-No, 3-NA if no school)		
2.	Connectivity status to education centres from the habitation before and after the construction of the Foot bridge	Before the Foot bridge was operative	After the Foot bridge was operative
a)	Availability of all weather pucca Foot bridge connectivity to the nearest Anganawadi centre (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
b)	Availability of all weather pucca Foot bridge connectivity to the nearest Primary School (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
c)	Availability of all weather pucca Foot bridge connectivity to the nearest Secondary School (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
d)	Availability of all weather pucca Foot bridge connectivity to the nearest Higher Secondary School (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
e)	Availability of all weather pucca Foot bridge connectivity to the nearest Degree / University (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
f)	Availability of all weather pucca Foot bridge connectivity to the nearest Vocational Training Institute (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
g)	Travel time to reach the nearest Anganawadi Centre (minutes)		
h)	Travel time to reach the nearest Primary school (minutes)		
i)	Travel time to reach the nearest Secondary school (minutes)		
j)	Travel time to reach the nearest Higher Secondary School (minutes)		
k)	Travel time to reach the nearest Degree College / University (minutes)		
l)	Travel time to reach the nearest Vocational Training Institute (minutes)		

-10- Habitation Schedule (Foot Bridge)-2c

3.	Estimated number of students enrolled from the Habitation during the current year	Boys	Girls
a)	Nearest Anganawadi Centre		
b)	Nearest Primary School		
c)	Nearest Secondary School		
d)	Nearest Higher Secondary School		
e)	Nearest Degree College / University		
f)	Nearest Vocational Training Institute		
4.	Has there been an increase in the number of children going to schools from the habitation due to better Foot bridge connectivity provided by this Foot bridge? (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
5.	Has there been an increase in the number of girls going to schools from the habitation due to better Foot bridge connectivity provided by this Foot bridge? (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
6.	Has there been an increase in the number of children going outside the village for higher education due to better Foot bridge connectivity provided by this Foot bridge? (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
7.	Is the overall literacy levels enhanced due to better access and improved communications because of this Foot bridge? (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
8.	Has there been an improvement in the attendance of students from the habitation in the nearby schools during all seasons due to improve all weather connectivity provided by this Foot bridge? (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
9.	Has there been a reduction in the number of students dropouts from this habitation in the nearby schools due to improved connectivity provided by this Foot bridge? (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
10.	Are the families in the habitation willing to send more of their girls for higher schools due to improved connectivity provided by this Foot bridge? (Use Code: 1-Yes, 2-No)		

X. Impact of the Foot bridge on industry sector

1.	Status of Industry within the Habitation	Before the Foot bridge was operative	After the Foot bridge was operative
a)	Has the new connectivity encouraged establishment of industries in the region. (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
b)	If yes, how many units were there before Foot bridge formation and how many units have come up after the Foot bridge formation, (Nos.)		
c)	What is the total approximate employment provided to the local people from the units before Foot bridge formation and the units and after Foot bridge formation? (nos.)		
d)	Please indicate the approximate investment from the units before Foot bridge and after Foot bridge formation respectively? (Rs.lakhs)		

XI. Impact of the Foot bridge on tourism sector

1.	Status of Tourism spots within the Habitation	Before the Foot bridge was operative	After the Foot bridge was operative
a)	Does your village has any tourist spot (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
b)	If yes, how many vehicles ply / day approximately (nos.) <ul style="list-style-type: none"> - Cars - Pvt. Buses - Govt. Buses - Cabs - Bikes - Other vehicles 		
c)	Total no. of tourists / annum before Foot bridge & after Foot bridge formation		
d)	Total no. of petty shops / shops established		

XII. Impact of the Foot bridge on land and land value

1.	Status of Land cost before and after Foot bridge	Before the Foot bridge was operative	After the Foot bridge was operative
a)	Has there been change in the land use (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
b)	If yes, for what purposes <ul style="list-style-type: none"> - Low value yielding cereals to value added crops like vegetables flowers etc., - Establishment of residential layout - Establishment commercial centres viz., private school or college / shopping complex / marriage hall / cinema theatre / warehouse / industry / nursing home etc., if others please indicate. <hr style="width: 30%; margin-left: 20px;"/>		
c)	What was the land cost before Foot bridge formation (Rs.lakhs/acre)		
d)	What is the land cost after Foot bridge formation (Rs.lakhs /acre)		

XIII. Impact of the Foot bridge on Animal Husbandry & Dairy sector

1.	Status of Dairy sector before and after Foot bridge		
a)	Has there been increase in farmers purchasing cows / buffalos? land use (Use Code: 1-Yes, 2-No)	Yes	No
		Before the Foot bridge was operative	After the Foot bridge was operative
b)	If yes, how many cows or buffalos purchased ? (nos.)		
c)	Has there been increase in milk production and supply of milk to dairy? (ltrs.)		
d)	Was there milk dairy established in your village. Yes / No		
	If No, What was the arrangement for supply of milk to the dairy (1-supply to the dairy located in nearby village, 2-supply to the dairy located in the nearby town)		
e)	If already dairy centre is there, whether there has been increase numb of trips made by dairy vehicles due to increase in milk production? (Use Code: 1-Yes, 2-No)		

XIV. Impact of the Foot bridge on Other Aspects

1.	Has the new connectivity provided by this Foot bridge also resulted in more families inclined to construct pucca houses? (Use Code: 1-Yes, 2-No)	
	If "Yes", no.of pucca houses constructed in the habitation during the last 12 months.	
2.	Has the new connectivity provided under this Foot bridge also resulted in more families inclined to construct sanitary latrines? (Use Code: 1-Yes, 2-No)	
	If "Yes", no.of sanitary latrines constructed in the habitation during the last 12 months	
3.	Has there been an increase in the no.of families / persons travelling outside the habitation for recreational, pilgrimage & cultural visit after the construction of this Foot bridge? (Use Code: 1-Yes, 2-No)	
4.	Has the construction of this Foot bridge resulted in increase in number of NGOs / VOs visiting the habitation for various purposes? (Use Code: 1-Yes, 2-No)	
5.	Is the habitation now visited more frequently b y the representatives of various companies / organizations to sell their products & services after the construction of this Foot bridge? (Use Code: 1-Yes, 2-No)	
6.	Has there been an increase in the frequency of visit of police patrol to the habitation after construction of this Foot bridge? (Use Code: 1-Yes, 2-No)	
7.	Has the construction of this Foot bridge resulted in an exponential increase in the prices of land in and around	

-13- Habitation Schedule (Foot Bridge)-2c

the habitation? (Use Code: 1-Yes, 2-No)			
8.	Connectivity status to various administrative centres from the habitation before and after the construction of the Foot bridge	Before the Foot bridge was operative	After the Foot bridge was operative
a)	Availability of all weather pucca road connectivity to the GP (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
b)	Availability of all weather pucca road connectivity to the Block (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
c)	Availability of all weather pucca road connectivity to the Dist. HQs. (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
d)	Availability of all weather pucca road connectivity to the Local Police Station (Use Code: 1-Yes, 2-No)		
e)	Travel time to reach the GP office (minutes)		
f)	Travel time to reach the Block office (minutes)		
g)	Travel time to reach the District HQs (minutes)		
h)	Travel time to reach the Local Police Station (minutes)		
9.	Status of Public Distribution System (PDS) in the Habitation	Before the Foot bridge was operative	After the Foot bridge was operative
a)	No.of PDS shops within this habitation (Nos.)		
b)	No.of PDS shops outside this habitation, accessed by the residents of this habitation (Nos.)		
c)	No.of households holding ration cards from this habitation (Nos.)		
d)	Estimated quantity of wheat / rice distributed during the last year from all the PDS shops to card holders of this habitation (Qntls.)		
e)	Estimated quantity of Sugar distributed during the last year from all the PDS shops to card holders of this habitation (Qntls.)		
f)	Estimated quantity of Kerosene oil distributed during the last year from all the PDS shops to card holders of this habitation (Ltrs.)		

10.	Status and progress of Rural Electrification Programme in the Habitation	Before the Foot bridge was operative	After the Foot bridge was operative
a)	No.of households having electricity connections in the habitation (Nos.)		
b)	No.of electricity connections for agriculture in the habitation (Nos.)		
c)	No.of industrial / commercial electricity connections in the habitation (Nos.)		
d)	No.of street light posts in the habitation (Nos.)		

XV. Are there any problems encountered in / during the acquisition of land for Foot bridge formation under the scheme at village / GP level. How the local governments helped in acquisition of land. Please elaborate

XVI. Are there any instances of whether this NABARD funded Foot bridge earlier was implemented under any other government schemes. If so, under what other schemes the Foot bridge was taken up for improvement. Pl. explain

XVII. What type of connectivity provided by the existing Foot bridge as mentioned below : (✓) Tick in the appropriate box

Farm/Agricultural fields to market	
Village to all weather Foot Foot bridge	
Village to MDR	
Village to State Highway	
Village to another village	

XVIII. Has convergence of MGNREGA funds been made and utilization of local labour done while constructing this particular Foot bridge ?

a) If not, why not ? :

b) If yes, what are the man days generated during construction of this Foot bridge under the scheme for the evaluation period? Please elaborate.

Sl. No.	Mandays generated by (number of days)				Total mandays generated (number of days)
	Men		Women		

XIX. After implementation under NABARD assistance, how the Foot bridge is maintained. If Yes, please indicate the source of funding for maintenance of the Foot bridge.

XX. Are there any other Foot Foot bridge proposed at GP level for unconnected villages for speeder completion of such Foot Foot bridge ?

XXI. How was the quality during construction was monitored? Please elaborate on the system of quality monitoring ?

Name of the Field Researcher: _____

Signature: _____

Date: _____