

ಅಧ್ಯಾಯ-೦೨

ಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ಸಂಪರ್ಕ

ಪೀಠಿಕೆ: ಮಾನವ ಸಮಾಜದ ಸಮಗ್ರ ಬೆಳವಣಿಗೆಯಲ್ಲಿ ಆರ್ಥಿಕಾಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಪಾತ್ರ ನಿರ್ಣಾಯಕವಾದುದು. ಆರ್ಥಿಕ ವಿಕಾಸಕ್ಕೆ ಅಗತ್ಯವಾದ ಸಮೃದ್ಧ ನೈಸರ್ಗಿಕ ಸಂಪನ್ಮೂಲ, ಪ್ರಗತಿಶೀಲ ಕೃಷಿ, ಉತ್ಪಾದನಾಶೀಲ ಕೈಗಾರಿಕೆ, ಉದ್ಯಮಶೀಲ ಬ್ಯಾಂಕಿಂಗ್, ಕ್ರಿಯಾಶೀಲ ವಾಣಿಜ್ಯಗಳಂತಹ ವಿವಿಧ ಆರ್ಥಿಕ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳ ನಡುವೆ ಸಮನ್ವಯ ಸಾಧಿಸುವಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ-ಸಂಪರ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಪಾತ್ರ ಗುರುತರವಾದುದು. ಆಧುನಿಕ ಯುಗದಲ್ಲಿ ಜನ-ಜಾನುವಾರು, ಸರಕು-ಸರಂಜಾಮುಗಳ ಸಾಗಣೆಯಲ್ಲಿ, ಉತ್ತಮ ಭೂಮಾರ್ಗ ಸೌಕರ್ಯ, ವ್ಯವಸ್ಥಿತ ವಾಹನ ಸೌಲಭ್ಯ; ಸಂಪರ್ಕ ಸಾಧನಗಳಾದ ಅಂಚೆ-ತಂತಿ-ದೂರವಾಣಿ; ಸಮೂಹ ಮಾಧ್ಯಮಗಳಾದ ಆಕಾಶವಾಣಿ, ದೂರದರ್ಶನ; ವಿದ್ಯುನ್ಮಾನ ಆಡಳಿತಕ್ಕೆ ಅಗತ್ಯವಾದ ಮಾಹಿತಿ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನದ ಸಾಧನಗಳಾದ ಗಣಕಯಂತ್ರ, ಅಂತರ್ಜಾಲ ವ್ಯವಸ್ಥೆ, ವಿದ್ಯುನ್ಮಾನ ಅಂಚೆ (ಈ-ಮೇಲ್), ಅಂತರ್ಜಾಲ ದೂರವಾಣಿ ಸೇವೆ, ಮುಂತಾದ ಅವಿಷ್ಕಾರಗಳೆಂದು ಕೈಜೋಡಿಸಿರುವ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಬದುಕಿನಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ-ಸಂಪರ್ಕ ಸಾಧನಗಳೆಂದು ಗಣನೀಯ ಸೇವೆ ಸಲ್ಲಿಸುತ್ತಿವೆ. ಅದರಲ್ಲೂ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನ ರಂಗದಲ್ಲಿಯೂ ಆಗಿರುವ ಅದ್ಭುತ ಬೆಳವಣಿಗೆಯಿಂದಾಗಿ, ಸಾವಿರಾರು ಕಿ.ಮೀ.ಗಳ ಅಂತರ ದೂರವೆನಿಸದೆ, ಜಗತ್ತಿನಿಂದ ಕಿರಿದಾಗಿದೆಯೇನೋ ಎಂಬ ಭಾವನೆ ಉಂಟಾಗುತ್ತಿದೆ. ಈ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಚಾಮರಾಜನಗರ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಪ್ರಾಚೀನ ಸಾರಿಗೆ-ಸಂಪರ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಸಂಕ್ಷಿಪ್ತವಾಗಿಯೂ, ಸ್ವಾತಂತ್ರ್ಯೋತ್ತರ ಅವಧಿಯ ಬೆಳವಣಿಗೆಯನ್ನು ವಿಸ್ತೃತವಾಗಿಯೂ ಈ ಅಧ್ಯಾಯದಲ್ಲಿ ಬಿಂಬಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಕಳೆದ ಶತಮಾನದ ಅಂತ್ಯದವರೆಗೆ (೧೯೯೨) ಮೈಸೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲೇ ಅಂತರ್ಗತವಾಗಿದ್ದ ಇಂದಿನ ಚಾಮರಾಜನಗರ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕರಂಗಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಕಾಲಕಾಲಕ್ಕೆ ಆಗಿರುವ ಪ್ರಗತಿಯನ್ನು ವಿವಿಧ ಮೂಲಗಳಿಂದ ಅರಿಯಬಹುದಾಗಿದೆ. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಪತ್ತೆಯಾಗಿರುವ ಇತಿಹಾಸ ಪೂರ್ವಕಾಲದ ನೆಲೆಗಳು ಆ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಅವುಗಳ ನಡುವೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸಲು ಇದ್ದಿರಬಹುದಾದ ಕಾಡುಹಾದಿಗಳತ್ತ ಚಿಂತಿಸಲು ಪ್ರೇರೇಪಿಸುತ್ತವೆ. ಪ್ರಾಚೀನ ಶಾಸನಗಳಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಬಂಧೀ ಪದಗಳು ಕಂಡುಬರುತ್ತಿದ್ದು, ಯಳಂದೂರು ತಾಲೂಕಿನ ಆಲಕೆರೆಯ ೧೫೧೯ ಹಾಗೂ ೧೫೩೧ರ ಶಾಸನಗಳಲ್ಲಿ ಬಂಡಿದಾರಿಯ ಉಲ್ಲೇಖವಿದ್ದರೆ, ೧೬ನೇ ಶತಮಾನಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ ಇನ್ನೊಂದು ಶಾಸನದಿಂದ ನಂದ್ಯಾಲ ಸೀಮೆಯ ಬಂಡಿಕಾರರು ಗಣಿಗನೂರ ಬಳಿ ಎರಡು ಒಡ್ಡುಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಿದ ಅಂಶ ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತದೆ. ಬಂಡೀಪುರಕ್ಕೆ ಆ ಹೆಸರು ಬರಲು ನೀಲಗಿರಿಗೆ

ಸಾಗುತ್ತಿದ್ದ ಸರಕಿನ ಹೇರೆತ್ತು, ಬಂಡಿಗಳು ಹಿಂದೆ ತಂಗುತ್ತಿದ್ದ ತಂಗುದಾಣ ನೆಲೆಯಾಗಿದ್ದುದೇ ಇದಕ್ಕೆ ಕಾರಣವಾಗಿತ್ತು. ಆ ಸಲುವಾಗಿ ಅಲ್ಲೊಂದು ಕೆರೆ ಹಾಗೂ ತೋಪನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಚಿಕ್ಕದೇವರಾಜ ಒಡೆಯರು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಆರಂಭಿಸಿದ ಅಂಚೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯು ರಸ್ತೆಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಕಾರಣವಾಗಿದ್ದು, ಹೈದರ್, ಟಿಪ್ಪು ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಸೇನಾ ರವಾನೆಗೇಂದೇ 'ದಂಡಿನ ದಾರಿ'ಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗುತ್ತಿದ್ದು, ಫಿರಂಗಿಗಳ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ವಿಶೇಷವಾಗಿ ಬಳಸಲ್ಪಡುತ್ತಿದ್ದ ದಾರಿಯು 'ಫಿರಂಗಿ ರಸ್ತೆ' ಎಂದೇ ಪ್ರಸಿದ್ಧವಾಗಿತ್ತು. ಗುಡ್ಡಗಾಡುಗಳ ನಡುವೆ ಹಾದು ಹೋಗುತ್ತಿದ್ದ ಕಾಲುದಾರಿಗಳು ಪಥಿಕರಿಗೆ ಅನುಕೂಲಕರವಾಗಿದ್ದು, ಕುದುರೆ, ಪಲ್ಲಕ್ಕಿಗಳ ಬಳಕೆ ಮೇಲ್ವರ್ಗಕ್ಕೆ ಮೀಸಲಾಗಿತ್ತು. ಎತ್ತು, ಕತ್ತೆ, ಕುದುರೆಗಳ ಮೇಲೆ ಸರಕನ್ನು ಸಾಗಿಸಲಾಗುತ್ತಿದ್ದು, ಜನಸಾಮಾನ್ಯರು ತಲೆಹೊರೆ ಇಲ್ಲವೇ ಕಾವಡಿಗಳಲ್ಲಿ ಸರಕನ್ನು ಹೊತ್ತು ಸಾಗಿಸುತ್ತಿದ್ದರು. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಹರಿದಿರುವ ಕಾವೇರಿ ನದಿ, ಪಾಲಾರ್, ಗುಂಡ್ಲ, ಸುವರ್ಣಾವತಿ, ನುಗು, ಉಡತೋರೆ, ಚಿಕ್ಕಹೊಳೆ, ಮುಂತಾದ ಉಪನದಿ-ಹಳ್ಳಕೊಳ್ಳಗಳನ್ನು ದಾಟಲು ಬಹು ಹಿಂದಿನಿಂದಲೂ ಕಡವುಗಳಿದ್ದು, ಈಗಲೂ ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲ ತಾಲೂಕಿನ ಮುಳ್ಳೂರು ಮುಂತಾದೆಡೆ ಕಾವೇರಿ ನದಿಯನ್ನು ದಾಟಲು ಹರಿಗೋಲನ್ನು ಬಳಸಲಾಗುತ್ತಿದೆ.

ಜಿಲ್ಲೆಯ ಗಡಿಯಾಗಿರುವ ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲ ತಾಲೂಕು ೧೮೦೦ರಿಂದ ೧೯೪೨ರ ವರೆಗೆ ಮದ್ರಾಸ್ ಪ್ರೆಸಿಡೆನ್ಸಿ ಪ್ರಾಂತದಲ್ಲೂ, ಅನಂತರ ೧೯೫೬ರವರೆಗೆ ಮದ್ರಾಸ್ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲೂ ಅಂತರ್ಗತವಾಗಿದ್ದು, ಏಕೀಕೃತ ಕರ್ನಾಟಕ ೧೯೫೬ರಲ್ಲಿ ಅಸ್ತಿತ್ವಕ್ಕೆ ಬಂದಾಗ ಮೈಸೂರು ರಾಜ್ಯಕ್ಕೆ ವರ್ಗಾಯಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿತು. ಆಗ ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ಇದ್ದ ಒಟ್ಟು ರಸ್ತೆ ಕೇವಲ ೧೨೨ ಮೈಲಿಗಳಾಗಿದ್ದು ಕೊಯಮತ್ತೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯ ರಸ್ತೆ (೩.೮೪೦ ಮೈ) ಪ್ರಮಾಣಕ್ಕೆ ಹೋಲಿಸಿದರೆ ನಗಣ್ಯವಾಗಿದ್ದು, ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲ ತಾಲೂಕು ಪ್ರದೇಶದ ರಸ್ತೆ ನಿರ್ವಹಣೆಯು ಮದ್ರಾಸ್ ಆಡಳಿತ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗೆ ಅನುಗುಣವಾಗಿತ್ತು. ಆದರೆ ಮದ್ರಾಸ್ ಸರ್ಕಾರ ೧೯೯೮ರಲ್ಲಿ ಪ್ರಕಟಿಸಿರುವ ಕೊಯಮತ್ತೂರು ಜಿಲ್ಲಾ ಮ್ಯಾನ್ಯುಯಲ್ ಸೇರಿದಂತೆ ಇತರ ಆಕರಗಳಲ್ಲಿ ಕುತೂಹಲಕಾರಿ ಮಾಹಿತಿ ಲಭ್ಯವಿದೆ. ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲ ತಾಲೂಕು ಸೇರಿದಂತೆ ಅಂದಿನ ಕೊಯಮತ್ತೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೮೦೦ರವರೆಗೆ ಯಾವುದೇ ಉತ್ತಮ ರಸ್ತೆಗಳಿರಲಿಲ್ಲ. ಇದ್ದ ರಸ್ತೆಗಳು ಕಾಲುದಾರಿಗಳಾಗಿದ್ದು, ಹೇರೆತ್ತು, ಕುದುರೆ, ಕೋಣಗಳೇ ಸರಕು ಸಾಗಣೆ ಮಾಧ್ಯಮಗಳಾಗಿದ್ದು, ಬಂಡಿಯ ಪರಿಚಯವೇ ಇರಲಿಲ್ಲವೆಂಬ ಅಂಶ ಜಿಲ್ಲಾ ಕಲೆಕ್ಟರ್ ಕ್ಯಾಪ್ಟನ್ ಮೆಕ್ಲಯಾಡ್‌ನ ವರದಿಯಿಂದ ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತದೆ.

ಮೈಸೂರು ಸಂಸ್ಥಾನವು ೧೮೫೧ರಲ್ಲಿ ಕಮೀಷನರುಗಳ ಆಡಳಿತಕ್ಕೆ ಒಳಪಟ್ಟ ನಂತರ ರಸ್ತೆಗಳ ಸುಧಾರಣೆಯತ್ತ ಗಮನ ಹರಿಸಲಾಯಿತು. ಈ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ೧೮೫೬ರ ವೇಳೆಗೆ ಸಂಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿ ಆರಂಭಗೊಂಡ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆ ಹಾಗೂ ೧೮೬೨ರಲ್ಲಿ ಅಸ್ತಿತ್ವಕ್ಕೆ ಬಂದ ಸ್ಥಳೀಯ ಸ್ವಯಂ ಆಡಳಿತ ಸಂಸ್ಥೆಗಳ ಪಾತ್ರ ಹಿರಿದಾಗಿದ್ದು, ರಸ್ತೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ ಹಾಗೂ ನಿರ್ವಹಣೆಯನ್ನು ಅವುಗಳಿಗೆ ವಹಿಸಲಾಯಿತು. ಆ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಗಳ ಗುಣಮಟ್ಟವನ್ನಾಧರಿಸಿ ಅವನ್ನು ಆರು ದರ್ಜೆಗಳಾಗಿ ವರ್ಗೀಕರಿಸಲಾಯಿತು. ಕ್ರಮೇಣ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ರಾಜ್ಯನಿಧಿ ರಸ್ತೆ ಹಾಗೂ ಜಿಲ್ಲಾನಿಧಿ ರಸ್ತೆಗಳೆಂದು ಪುನರ್ ವಿಂಗಡಿಸಲಾಯಿತು. ಸುಮಾರು ೧೮೭೦ರ ವೇಳೆಗೆ ಮೈಸೂರು-ಕಣ್ಣಾನೂರು ರಸ್ತೆಯು ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ತೆರೆಯಲ್ಪಟ್ಟಿತು. ೧೮೯೪ರ ವೇಳೆಗೆ ಹಾಸನೂರು ಘಟ್ಟ ರಸ್ತೆ ಕಾರ್ಯ ಪೂರ್ಣಗೊಂಡಿದ್ದು, ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ೧೦೨ ಮೈಲಿಯಷ್ಟು ರಸ್ತೆ ಇತ್ತೆಂದು ಮ್ಯಾನ್ಯುಯಲ್ ದಾಖಲಿಸಿದೆ. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೦೦ರ ವೇಳೆಗೆ ಹಾದುಹೋಗುತ್ತಿದ್ದ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ೧) ಮೈಸೂರು-ಕಣ್ಣಾನೂರು ರಸ್ತೆ, ೨) ಬೆಂಗಳೂರು-ನೀಲಗಿರಿ ರಸ್ತೆ, ೩) ಮೈಸೂರು-ಮಾನಂದವಾಡಿ ರಸ್ತೆ ೪) ನಂಜನಗೂಡು-ಹಾಸನೂರು ರಸ್ತೆ ಹಾಗೂ (೫) ಗುಂಡ್ಲುಪೇಟೆ-ಸುಲ್ತಾನ ಬತೇರಿ ರಸ್ತೆಗಳು

ಪ್ರಮುಖವಾಗಿದ್ದು, ಇತರೆ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳೂ ಇದ್ದವು. ಮುಂದೆ, ೧೯೩೭-೩೮ರ ವೇಳೆಗೆ) ಬೆಂಗಳೂರು-ಊಟಿ ರಸ್ತೆ ಹಾಗೂ ಮೈಸೂರು-ಮಾನಂದವಾಡಿ ರಸ್ತೆಗಳು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಹಾದುಹೋಗಿದ್ದ ಮುಖ್ಯ ಪ್ರಾಂತೀಯ ರಸ್ತೆಗಳಾಗಿದ್ದವು.

ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದ ನಾಗಪುರ ಯೋಜನೆಯನ್ವಯ ೧೯೪೩ರಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ೧) ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ, ೨) ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ, ೩) ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆ, ೪) ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆ ಹಾಗೂ ೫) ಹಳ್ಳಿ ರಸ್ತೆಗಳೆಂದು ವರ್ಗೀಕರಿಸಲಾಯಿತು. ಆದರೆ ೧೯೯೦ರವರೆಗೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಿರಲಿಲ್ಲ. ೧೯೫೬ರ ವೇಳೆಗೆ ಇಂದಿನ ಚಾಮರಾಜನಗರ ಜಿಲ್ಲಾ ಪ್ರದೇಶವು ಸೇರಿದಂತೆ ಅಂದಿನ ಮೈಸೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೩,೬೩೪ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆ ಇತ್ತು. ೧೯೬೬ರ ವೇಳೆಗೆ ೪,೬೦೮ ಕಿ.ಮೀಗಳಿಗೇರಿದ ಇದು ೧೯೭೬ರಲ್ಲಿ ೮,೦೩೧ ಕಿ.ಮೀ ತಲುಪಿತ್ತು.

ಮುಂದೆ ೧೯೮೬ರ ವೇಳೆಗೆ ಇಂದಿನ ಚಾಮರಾಜನಗರ ಜಿಲ್ಲಾ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೨೭೬೧ (ಮೂಲ ಮೈಸೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯ ಅಂಕಿ ಅಂಶವನ್ನು ಹೊರತುಪಡಿಸಿ)ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿದ್ದವು. ಇದು ೧೯೯೬ರಲ್ಲಿ ೩೦೦೩ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿತ್ತು. ಏತನ್ಮಧ್ಯೆ ೧೯೯೭ರಲ್ಲಿ ಮೈಸೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯು ವಿಭಜಿಸಲ್ಪಟ್ಟು ಚಾಮರಾಜನಗರ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಅಸ್ತಿತ್ವ ಪಡೆದ ನಂತರ ೧೯೯೮ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ನೂತನ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ವಿವಿಧ ವರ್ಗಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ ೩೨೨೦ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆಗಳಿದ್ದವು. ೨೦೧೦ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ವಿವಿಧ ವರ್ಗಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ ಒಟ್ಟು ೪,೪೭೦ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆಯು ಅಸ್ತಿತ್ವದಲ್ಲಿತ್ತು. ವಿವರಗಳಿಗೆ ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೧ ರಿಂದ ೭.೩ ನೋಡಿ.

ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳು: ರಾಷ್ಟ್ರವ್ಯಾಪಿ ಹರಡಿಕೊಂಡಿರುವ ಈ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳು ದೇಶದ ವಿವಿಧ ರಾಜ್ಯಗಳನ್ನೂ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳನ್ನೂ ಜೋಡಿಸುವ ಮೂಲಕ ರಾಷ್ಟ್ರ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಜಾಲವನ್ನು ಹೆಣೆಯುವ ಕೊಂಡಿಗಳಾಗಿದ್ದು, ದೇಶದ ಭಾವೈಕ್ಯತೆಗೆ, ಆರ್ಥಿಕಾಭಿವೃದ್ಧಿಗಳಿಗೆ ಸಹಕಾರಿಯಾಗಿವೆ. ಆದರೆ ಇಂದಿನ ಚಾಮರಾಜನಗರ ಜಿಲ್ಲಾ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ವಿಭಜನಾ ಪೂರ್ವಾವಧಿಯಲ್ಲಿ ಅಂದರೆ ೧೯೯೭ಕ್ಕೆ ಮೊದಲು ಯಾವುದೇ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳು ಹಾದು ಹೋಗಿರಲಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ೧೯೯೯ರ ವೇಳೆಗೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ-೨೦೯ (ಬೆಂಗಳೂರು-ದಿಂಡಿಗಲ್)ಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ ೧೦೧ ಕಿ.ಮೀ. ಹಾಗೂ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ-೨೧೨ (ಕಲಿಕೋಟೆ-ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲ)ಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ ೮೬ ಕಿ.ಮೀ. (ಒಟ್ಟು ೧೮೭ ಕಿ.ಮೀ.) ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಿದ್ದವು.

ಈ ಎರಡು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳು ಜಿಲ್ಲೆಯ ಚಾಮರಾಜನಗರ (೬೧ ಕಿ.ಮೀ.) ಗುಂಡ್ಲುಪೇಟೆ (೮೭ ಕಿ.ಮೀ) ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲ (೨೪ ಕಿ.ಮೀ) ಹಾಗೂ ಯಳಂದೂರು (೧೮ ಕಿ.ಮೀ) ತಾಲೂಕು ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಹಾದು ಹೋಗಿವೆ. ಈ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಏಳು ಕಿ.ಮೀ. ಸೀಮೆಂಟ್ ರಸ್ತೆಯಾದರೆ ಉಳಿದ ೧೮೩ ಕಿ.ಮೀ. ಡಾಂಬರು ರಸ್ತೆಯಾಗಿತ್ತು. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿ ಲಕ್ಷ ಜನರಿಗೆ ೧೮ ಕಿ.ಮೀ. ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಇದ್ದರೆ, ಪ್ರತೀ ೧೦೦ ಚ.ಕಿ.ಮೀ. ಗೆ ಇದ್ದ ಸರಾಸರಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಪ್ರಮಾಣ ಮೂರು ಕಿ.ಮೀ. ಆಗಿತ್ತು.

ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ-೨೦೯ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲ, ಯಳಂದೂರು, ಹಾಗೂ ಚಾಮರಾಜನಗರ ತಾಲೂಕುಗಳ ಮೂಲಕ ಹಾದು ತಮಿಳುನಾಡು ಕಡೆಗೆ ಸಾಗಿದರೆ, ಕೇರಳ ಕಡೆಯಿಂದ ಬರುವ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ-೨೧೨ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಗುಂಡ್ಲುಪೇಟೆ ತಾಲೂಕು, ಮೈಸೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯ ನಂಜನಗೂಡು, ಮೈಸೂರು ಹಾಗೂ

ತಿರುಮಕೂಡಲು ನರಸೀಪುರ ತಾಲೂಕುಗಳ ಮೂಲಕ ಸಾಗಿ ಮುಂದೆ, ಚಾಮರಾಜನಗರ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲದ ಬಳಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ೨೦೯ ಅನ್ನು ಕೂಡುತ್ತದೆ. ಈಗ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯ ಭಾಗವಾಗಿರುವ ಇವು ಹಿಂದೆ 'ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ'ಗಳಾಗಿದ್ದು, ಅವುಗಳನ್ನು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಾಗಿ ಮೇಲ್ದರ್ಜೆಗೇರಿಸುವ ಮೂಲಕ ಜಿಲ್ಲೆಯು ನೆರೆಯ ಕೇರಳ ಹಾಗೂ ತಮಿಳುನಾಡುಗಳೊಂದಿಗೆ ಉತ್ತಮ ಗುಣಮಟ್ಟದ ರಸ್ತೆ ಸೌಲಭ್ಯವನ್ನು ಹೊಂದುವಂತಾಗಿದೆ. ಈ ವರ್ಗದ ರಸ್ತೆಗಳ ದುರಸ್ತಿ ನಿರ್ವಹಣೆಗಳಿಗಂದು ೧೯೭೧ರಿಂದೀಚೆಗೆ ಆಯಾ ರಾಜ್ಯಗಳಲ್ಲಿರುವ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಗಳು ಪ್ರತ್ಯೇಕ ವಿಭಾಗವನ್ನೂ ಹೊಂದಿದ್ದು, ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ನಿರ್ವಹಣಾ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದ ನಿಧಿಯಿಂದ ಭರಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಈ ಎರಡು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ಅಗಲೀಕರಣ ಕಾರ್ಯ ಪ್ರಗತಿಯಲ್ಲಿದ್ದು ೨೦೧೧ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೧೯೦ ಕಿ.ಮೀ. ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯಿತ್ತು. ಇದರಲ್ಲಿ ಬಹು ಪಾಲು ದ್ವಿಪಥ ರಸ್ತೆಯಾಗಿದ್ದು, ಬೆಂಗಳೂರು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ವಿಭಾಗದ ನಿಯಂತ್ರಣಕ್ಕೆ ಒಳಪಟ್ಟಿದೆ.

ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳು: ರಾಜ್ಯದ ಮುಖ್ಯ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಜೋಡಿಸುವ ಮೂಲಕ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳೊಂದಿಗೂ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುವ ತಂತುಗಳು ಇವಾಗಿದ್ದು, ರಾಜ್ಯದ ಬೆಳವಣಿಗೆಯಲ್ಲಿ ಹಿರಿದಾದ ಪಾತ್ರವನ್ನು ವಹಿಸುತ್ತಿವೆ. ಈ ವರ್ಗದ ರಸ್ತೆಗಳ ರಚನೆ ದುರಸ್ತಿ, ನಿರ್ವಹಣೆ ಮುಂತಾದವು ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರದ ಜವಾಬ್ದಾರಿಯಾಗಿದ್ದು, ಅದನ್ನು ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯ ಸಂಪರ್ಕ ಮತ್ತು ಕಟ್ಟಡಗಳ ವಿಭಾಗದ ಮೂಲಕ ರಾಜ್ಯ ನಿಧಿಯಿಂದ ನಿರ್ವಹಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ. ಇಂದಿನ ಚಾಮರಾಜನಗರ ಜಿಲ್ಲಾ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ೧೯೭೩ರಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೧೯೨ ಕಿ.ಮೀ. ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಇತ್ತು. ೧೯೯೨ರಲ್ಲಿ ಇದು ೨೨೨ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೆ ಅದೇ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ೧೯೯೬ರಲ್ಲೂ ಇದ್ದು, ಆವರೆಗೆ ಯಳಂದೂರು ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯು ಇರಲಿಲ್ಲ. ಇದೇ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಚಾಮರಾಜನಗರ ಜಿಲ್ಲೆಯು ರೂಪುಗೊಂಡ ನಂತರವೂ ಮುಂದುವರಿಯಿತು. ಆದರೆ ೧೯೯೯ರಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಕೆಲವು ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳು, ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳೂ ಮೇಲ್ದರ್ಜೆಗೇರಿದಾಗ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯ ಪ್ರಮಾಣ ೧೦೬ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೆ ಇಳಿಯಿತು. ಇದರಲ್ಲಿ ೧೬ ಕಿ.ಮೀ. ಏಕಪಥ (೩.೫ ಮೀ ಅಗಲ) ವಾಗಿದ್ದು, ೬೦ ಕಿ.ಮೀ. ಮಧ್ಯವರ್ತಿಪಥ (೫.೫ ಮೀ ಅಗಲ)ವಾಗಿದ್ದರೆ, ಉಳಿದ ೩೦ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆ ದ್ವಿಪಥ (೭.೫ ಮೀ ಅಗಲ)ದಾಗಿದ್ದವು. ಪ್ರಸ್ತುತ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ಆರು ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಿದ್ದು, ಅವು ಕ್ರಮವಾಗಿ ೧) ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ-೩೮ (ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲ-ಹಾಸನೂರು), ೨)ರಾಜ್ಯಹೆದ್ದಾರಿ-೫೭ (ಬಾಗಲಕೋಟೆ-ಬಿಳಿಗಿರಿರಂಗನ ಬೆಟ್ಟ), ೩)ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ-೭೯ (ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣ-ಮಹದೇಶ್ವರ ಬೆಟ್ಟ) ೪) ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ-೮೦ (ನಂಜನಗೂಡು-ಬಿಳಿಗಿರಿರಂಗನ ಬೆಟ್ಟ), ೫) ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ-೮೧ (ಯಳಂದೂರು-ಗುಂಡ್ಲುಪೇಟೆ) ಹಾಗೂ ೬) ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ-೮೬ (ರಾಮನಾಥಪುರ-ತೆರಕಣಾಂಬಿ) ರಸ್ತೆಗಳಾಗಿವೆ. ೨೦೧೧ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ಉದ್ದವು ೩೩೯ ಕಿ.ಮೀಗಳಾಗಿತ್ತು. ಇದರಲ್ಲಿ ೩೩೭ ಕಿ.ಮೀ. ಡಾಂಬರು ರಸ್ತೆಯಾಗಿತ್ತು. ಇವುಗಳಲ್ಲಿ ೧೩೨ ಕಿ.ಮೀ ಏಕಪಥ ರಸ್ತೆಯಾದರೆ, ೨೦೫ ಕಿ.ಮೀ. ಮಧ್ಯವರ್ತಿ ಪಥ ರಸ್ತೆಯಾಗಿದ್ದು, ಉಳಿದೊಂದು ಕಿ.ಮೀ. ದ್ವಿಪಥ ರಸ್ತೆಯಾಗಿತ್ತು.

ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆಗಳು: ಪ್ರಮುಖ ವಾಣಿಜ್ಯ ಕೇಂದ್ರ, ಹೋಬಳಿ, ರೈಲ್ವೆನಿಲ್ದಾಣ, ರಾಜ್ಯ ಹಾಗೂ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ನಡುವೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುವ ಮಾರ್ಗ ಇವಾಗಿವೆ. ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯ ನಿಯಂತ್ರಣಕ್ಕೆ ಒಳಪಟ್ಟಿರುವ ಈ ರಸ್ತೆಗಳು ಜಿಲ್ಲೆಯ ಆಂತರಿಕ ಪ್ರಗತಿಯಲ್ಲಿ ಮಹತ್ವದ ಪಾತ್ರ ವಹಿಸುತ್ತವೆ. ೧೯೭೩ರ ವೇಳೆಗೆ ಈ ವರ್ಗಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ ೨೯೪ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆಗಳು ಇಂದಿನ ಚಾಮರಾಜನಗರ ಜಿಲ್ಲಾ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿದ್ದು ಮುಂದೆ

೧೯೯೬ರ ವೇಳೆಗೆ ಅದು ೬೪೯ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೇರಿತ್ತು. ಅದೇ ೨೦೦೦ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯದ ವೇಳೆಗೆ ೬೫೮ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಷ್ಟಿದ್ದ ಈ ವರ್ಗದ ರಸ್ತೆಗಳು, ೨೦೧೦ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ೯೧೩ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೇರಿತ್ತು. ಅದೇ ೨೦೧೧ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಇದು ೯೯೫ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಳಗೊಂಡಿತ್ತು. ಇದರಲ್ಲಿ ೮೫೩ ಕಿ.ಮೀ. ಡಾಂಬರ್ ಮೇಲ್ಮೈಯನ್ನು ಹೊಂದಿದ ರಸ್ತೆಯಾದರೆ, ೧೦೬ ಕಿ.ಮೀ. ಮ್ಯಾಕಡಮ್ ರಸ್ತೆಯಾಗಿದ್ದು, ಉಳಿದ ೩೬ ಕಿ.ಮೀ. ಯಾವುದೇ ಮೇಲ್ಮೈಯನ್ನು ಹೊಂದಿರದ ಕಚ್ಚಾರಸ್ತೆಯಾಗಿತ್ತು. ಈ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ೮೦೪ ಕಿ.ಮೀ. ಏಕಪಥ(೩.೫ ಕಿ.ಮೀ ಅಗಲ) ರಸ್ತೆಯಾದರೆ, ಉಳಿದ ೧೯೧ ಕಿ.ಮೀ. ಮಧ್ಯವರ್ತಿ(೩.೫ ಕಿ.ಮೀ ಅಗಲ)ರಸ್ತೆ ಆಗಿತ್ತು.

ಜಿಲ್ಲಾ ಇತರ ರಸ್ತೆಗಳು: ಇದು ತಾಲೂಕು ಹಾಗೂ ಹೋಬಳಿ ಸೇರಿದಂತೆ ಇತರ ಪ್ರಮುಖ ಊರುಗಳನ್ನು ಜೋಡಿಸುವ ರಸ್ತೆಗಳಾಗಿದ್ದು, ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ಇವನ್ನು ಹಳ್ಳಿರಸ್ತೆಗಳೊಂದಿಗೆ ಕೂಡಿಸಿ, ಎರಡನ್ನೂ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ರಸ್ತೆಗಳೆಂದೇ ಪರಿಗಣಿಸಲಾಗಿದೆ. ಇವುಗಳ ನಿಯಂತ್ರಣ ಜಿಲ್ಲಾ ಪಂಚಾಯಿತಿಗೊಳಪಟ್ಟಿದೆ. ೧೯೭೩ರ ವೇಳೆಗೆ ಇಂದಿನ ಚಾಮರಾಜನಗರ ಜಿಲ್ಲಾ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ೨೧೮ ಕಿ.ಮೀ. ಇದ್ದ ಈ ವರ್ಗದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಹಂತಹಂತವಾಗಿ ಮೇಲ್ದರ್ಜೆಗೇರಿಸಿ, ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯರಸ್ತೆಗಳೆಂದು ಪರಿಗಣಿಸಿದ ಕಾರಣ, ೧೯೯೬ರ ವೇಳೆಗೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಈ ವರ್ಗದ ಯಾವುದೇ ರಸ್ತೆಗಳಿರಲಿಲ್ಲ. ಇದೇ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಅನಂತರದಲ್ಲಿ ಮುಂದುವರಿದರೂ, ೨೦೦೬ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಈ ವರ್ಗಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ ಕೇವಲ ನಾಲ್ಕು ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆಗಳು ಮಾತ್ರ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದವು. ೨೦೧೦ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಈ ವರ್ಗಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ ಯಾವುದೇ ರಸ್ತೆ ಈ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿರಲಿಲ್ಲ. ಪ್ರಸ್ತುತ, ಈ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನೂ ಹಳ್ಳಿ ರಸ್ತೆಗಳೊಂದಿಗೆ ಒಗ್ಗೂಡಿಸಿ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳೆಂದು ವರ್ಗೀಕರಿಸಲಾಗಿದೆ

ಗ್ರಾಮಾಂತರ(ಗ್ರಾಮೀಣ) ರಸ್ತೆಗಳು: ಹಳ್ಳಿರಸ್ತೆಗಳೆಂದೇ ಚಿರಪರಿಚಿತವಿರುವ ಈ ರಸ್ತೆಗಳು ಹಳ್ಳಿ ಹಳ್ಳಿಗಳ ನಡುವೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುವ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳಾಗಿದ್ದು, ಗ್ರಾಮೀಣ ಅರ್ಥವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಸಾಮಾಜಿಕ ಬದುಕನ್ನು ಹಸನಾಗಿಸುವಲ್ಲಿ, ಮಹತ್ವದ ಪಾತ್ರವನ್ನು ವಹಿಸುತ್ತಿವೆ. ೧೯೭೩ರ ವೇಳೆಗೆ ಇಂದಿನ ಚಾಮರಾಜನಗರ ಜಿಲ್ಲಾ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ೨೧೩೦ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಷ್ಟಿದ್ದ ಈ ರಸ್ತೆ, ೧೯೯೬ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ೨೧೨೩ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗಿಳಿದಿತ್ತು. ಸ್ವತಂತ್ರ ಜಿಲ್ಲೆಯಾಗಿ ೧೯೯೭ರಲ್ಲಿ ರೂಪುಗೊಂಡ ನಂತರ ೧೯೯೮ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ೧೦೧೪ ಕಿ.ಮೀ. ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಈ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಹೊಂದಿದ್ದು, ೨೦೧೦ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಇದು ೨೧೧೭ ಕಿ.ಮೀ. ಗಳಿಗೇರಿತ್ತು. ಪ್ರಸ್ತುತ ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆ ಹಾಗೂ ಹಳ್ಳಿ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಒಗ್ಗೂಡಿಸಿ, ಅದನ್ನು ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳೆಂದು ಪರಿಗಣಿಸಲಾಗಿದೆ. ಇದರಲ್ಲಿ ೫೯೭ ಕಿ.ಮೀ ಡಾಂಬರು ರಸ್ತೆ, ೭೩೫ ಕಿ.ಮೀ ಮ್ಯಾಕಡಮ್ ರಸ್ತೆ ಹಾಗೂ ೭೮೫ ಕಿ.ಮೀ ಮೇಲ್ಮೈರಹಿತ ಕಚ್ಚಾ ರಸ್ತೆಗಳಾಗಿದ್ದವು.

ಗ್ರಾಮೀಣ ಸಂಪರ್ಕ ಯೋಜನೆ: ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಉತ್ತಮಗೊಳಿಸುವ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರವು ೧೯೬೧ರಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮವನ್ನು ಹಮ್ಮಿಕೊಂಡಿತು. ಈ ಯೋಜನೆಯಂತೆ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಸರ್ವಋತು ರಸ್ತೆ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸುವ ಉದ್ದೇಶವನ್ನು ಹೊಂದಲಾಗಿತ್ತು. ಆದರೆ ಈ ಯೋಜನೆಯಡಿ ಗುರಿ ಸಾಧಿಸುವುದು ಅಸಾಧ್ಯವೆನಿಸಿದಾಗ ಐದನೆಯ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಯಡಿ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಕನಿಷ್ಠ ಅಗತ್ಯ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮ (ಮಿನಿಮಮ್ ನೀಡ್ ಪ್ರೋಗ್ರಾಮ್)ದಡಿ ಸೇರಿಸಲಾಯಿತು. ಈ ಯೋಜನೆಯಡಿ ಕಡಿಮೆ ಜನಸಾಂದ್ರತೆ ಇರುವ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ

೧೦೦೦ಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಹಾಗೂ ಹೆಚ್ಚು ಜನಸಾಂದ್ರತೆ ಇರುವ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ೧೫೦೦ಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಹೊಂದಿರುವ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಸರ್ವತೋಮುಖ ರಸ್ತೆ ಸೌಲಭ್ಯವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸಲು ಉದ್ದೇಶಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಏತನ್ಮಧ್ಯೆ ರಾಜ್ಯದ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗಾಗಿ ೧೯೭೯ರಲ್ಲಿ ೨೦ ವರ್ಷ ಕಾಲಾವಧಿಯ ಮಹಾಯೋಜನೆ (ಮಾಸ್ಟರ್ ಪ್ಲಾನ್) ಯೊಂದನ್ನು ರೂಪಿಸಲಾಯಿತು. ಜನಸಂಖ್ಯೆಯನ್ನು ಆಧರಿಸಿ ಗ್ರಾಮಗಳನ್ನು ನಾಲ್ಕು ವರ್ಗಗಳಾಗಿ ವಿಂಗಡಿಸಲಾಯಿತು. ಆದರೆ ಈ ಯೋಜನೆಯ ಅವಧಿ ಪೂರ್ಣಗೊಳ್ಳುವ ಮೊದಲೇ ೧೯೯೬ರಲ್ಲಿ ಸೆಪ್ಟೆಂಬರ್‌ನಲ್ಲಿ ಇನ್ನೊಂದು ಮಹಾಯೋಜನೆಯನ್ನು ರೂಪಿಸಲಾಯಿತು. ಈ ಎಲ್ಲಾ ಯತ್ನಗಳಿಂದಾಗಿ ಅಂದಿನ ಮೈಸೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಅಂತರ್ಗತವಾಗಿದ್ದ ಇಂದಿನ ಚಾಮರಾಜನಗರ ಜಿಲ್ಲಾ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲೂ ಗ್ರಾಮೀಣ ಸಂಪರ್ಕ ಯೋಜನೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಪ್ರಗತಿ ಸಾಧಿಸುವ ಮೂಲಕ ೧೯೮೬ರ ವೇಳೆಗೆ ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಗ್ರಾಮವು ಒಂದಲ್ಲಾ ಒಂದು ಬಗೆಯ ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದವು. ಅದರಂತೆ ೧೯೯೬ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಈ ಜಿಲ್ಲಾ ಪ್ರದೇಶದ ೨೯೮ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಸರ್ವತೋಮುಖ ರಸ್ತೆ ೯೪ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಯೋಗ್ಯವೆಂದು ರಸ್ತೆ ಹಾಗೂ ೮೪ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಕಚ್ಚಾರಸ್ತೆಗಳಿದ್ದವು. ಇದು ೧೯೯೬ರ ಮಾರ್ಚ್ ಪ್ಲಾನ್ ವರದಿಯಿಂದಲೂ ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ. ಜಿಲ್ಲಾ ಪಂಚಾಯತ್‌ನ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮತೆಯಿಂದಾಗಿ ೨೦೧೦ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯದ ವೇಳೆಗೆ, ಜಿಲ್ಲೆಯ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳು, ಕ್ರಮೇಣ ಸುಧಾರಿಸಲಾರಂಭಿಸಿದ್ದು, ಕಚ್ಚಾರಸ್ತೆಗಳು, ಯೋಗ್ಯವೆಂದು ರಸ್ತೆಗಳಾಗಿ, ಯೋಗ್ಯವೆಂದು ರಸ್ತೆಗಳು ಸರ್ವತೋಮುಖ ರಸ್ತೆಗಳಾಗಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಹೊಂದುತ್ತಿವೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಪೂರಕವಾಗಿ ಗ್ರಾಮೀಣ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಕಾರ್ಯ ನಿರಂತರವಾಗಿ ನಡೆದಿದೆ.

ತಾಲೂಕು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮಂಡಳಿ ರಸ್ತೆಗಳು: ತಾಲೂಕು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮಂಡಳಿಯ ಅಧೀನದಲ್ಲಿರುವ ಈ ರಸ್ತೆಗಳು ಆರಂಭದಿಂದಲೂ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಕಂಡುಬರುತ್ತವೆ. ಆರಂಭದಲ್ಲಿ ಅಧಿಕ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿದ್ದ ಈ ರಸ್ತೆಗಳು ಹಂತಹಂತವಾಗಿ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆ/ಜಿಲ್ಲಾ ಪಂಚಾಯತ್ ನಿಯಂತ್ರಣಕ್ಕೆ ವರ್ಗಾವಣೆಗೊಳ್ಳುವುದರಿಂದ ಅಂಕಿಅಂಶಗಳಲ್ಲಿ ಏರುಪೇರು ಕಂಡುಬರುತ್ತದೆ. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೯೮ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಈ ವರ್ಗಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ ೩೩೭ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆ ಇದ್ದವು. ಆದರೆ ತಾಲೂಕು ಪಂಚಾಯಿತಿ ಸಮಿತಿಗಳು ಅಸ್ತಿತ್ವಕ್ಕೆ ಬಂದ ನಂತರ ತಾಲೂಕು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮಂಡಳಿಗಳು ರದ್ದಾಗಿವೆ. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಇಂದು ತಾಲೂಕು ಪಂಚಾಯಿತಿ ಸಮಿತಿಗಳು ಜಿಲ್ಲಾ ಪಂಚಾಯತ್ ನಿಯಂತ್ರಣದಡಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿವೆ.

ನೀರಾವರಿ ರಸ್ತೆಗಳು: ನೀರಾವರಿ ಕಾಲುವೆಗಳ ದುರಸ್ತಿ, ನಿರ್ವಹಣೆಗಳಿಗಾಗಿ ರಚಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿರುವ ಇವು ನೀರಾವರಿ ಇಲಾಖೆಯ ನಿಯಂತ್ರಣಕ್ಕೆ ಒಳಪಟ್ಟಿರುತ್ತವೆ. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೯೮ರಿಂದ ೨೦೦೬ರವರೆಗೆ ಇದ್ದ ನೀರಾವರಿ ರಸ್ತೆಗಳ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ವ್ಯತ್ಯಾಸ ಕಂಡುಬರದೆ, ಅದು ೩೩೩ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಷ್ಟಿತ್ತು. ಆದರೆ ೨೦೧೦ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಇದು ೨೯೦ ಕಿ.ಮೀ ಗಳಿಗೆ ಇಳಿದಿತ್ತು.

ಅರಣ್ಯ ಇಲಾಖೆ ರಸ್ತೆಗಳು: ಅರಣ್ಯಗಳ ಸಂರಕ್ಷಣೆ ಹಾಫೂ ಉಸ್ತುವಾರಿಗಳಿಗಾಗಿ ರಚಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿರುವ ಈ ರಸ್ತೆಗಳು ಅರಣ್ಯ ಇಲಾಖೆಯ ನಿಯಂತ್ರಣದಲ್ಲಿದ್ದು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೨೦೧೦ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ೪೮೭ ಕಿ.ಮೀ.ನಷ್ಟು ಅರಣ್ಯ ರಸ್ತೆಗಳಿದ್ದವು.

ಪುರಸಭೆ ರಸ್ತೆಗಳು: ನಗರಸಭೆ, ಪುರಸಭೆ ಪಟ್ಟಣ ಪಂಚಾಯಿತಿಯ ನಿಯಂತ್ರಣದಲ್ಲಿರುವ ಪಟ್ಟಣಗಳಲ್ಲಿ ಅಸ್ತಿತ್ವದಲ್ಲಿರುವ ರಸ್ತೆಗಳು ಇವಾಗಿದ್ದು, ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಈ ವರ್ಗಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ ರಸ್ತೆಗಳು ೧೯೯೮ರಲ್ಲಿ ೨೧೬ ಕಿ.ಮೀ. ಗಳಿದ್ದಿತು. ೨೦೧೦ರ ಮಾರ್ಚ್ ವೇಳೆಗೆ ಇದು ೨೩೬ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಳಗೊಂಡಿತ್ತು.

ಚಾಮರಾಜನಗರ ಜಿಲ್ಲಾ ಗ್ಯಾಸೆಟಿಯರ್

ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೧: ಚಾಮರಾಜನಗರ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ವಿವಿಧ ವರ್ಗಗಳ ರಸ್ತೆ ವಿವರ

ವರ್ಷ	ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ	ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ	ಪ್ರಮುಖ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆ	ಜಿಲ್ಲಾ ಇತರ ರಸ್ತೆ	ಗ್ರಾಮಾಂತರ ರಸ್ತೆ	ತಾಲೂಕು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮಂಡಳಿ ರಸ್ತೆ	ಅರಣ್ಯ ಇಲಾಖೆ ರಸ್ತೆ	ನೀರಾವರಿ ಇಲಾಖೆ ರಸ್ತೆ	ಸುರಸಭೆ ನಿಯಂತ್ರಿತ ರಸ್ತೆ	ಒಟ್ಟು ರಸ್ತೆಗಳು
೧೯೯೮	-	೨೨೨	೬೪೯	-	೧,೧೧೪	೩೩೭	೪೪೯	೩೩೩	೨೧೬	೩,೨೨೦
೧೯೯೯	೧೬೦	೧೧೬	೬೫೮	-	೯೨೭	೩೩೭	೪೪೯	೩೩೩	ಲಭ್ಯವಿಲ್ಲ	೨,೯೭೦*
೨೦೦೦	೧೬೪	೯೮	೬೮೫	-	೧,೬೬೬	೭೯೧	೪೪೯	೩೩೩	೫೨೪(?)	೪,೬೮೬
೨೦೦೪	೧೫೦	೧೦೪	೬೬೭	-	೨,೬೧೨	-	೪೪೯	೩೩೩	೨೯೬	೪,೬೧೬
೨೦೦೯	೧೮೭	೩೩೯	೯೧೩	-	೨೧೧೬	-	೪೮೭	೨೯೦	೨೩೭	೪,೭೭೦
೨೦೧೦	೧೮೭	೩೩೯	೯೯೪	-	೨೧೧೭	-	೪೮೭	೨೯೦	೨೩೭	೪,೭೭೦

ಛಾಪ: *ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯ ವರದಿ ೧೯೯೯-೨೦೦೯ ಜಿಲ್ಲಾ ಅಂಕಿ-ಅಂಶಗಳ ನೋಟ

ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೨: ಅವಿಭಜಿತ ಮೈಸೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ಇಂದಿನ ಚಾಮರಾಜನಗರ ಜಿಲ್ಲಾ ಪ್ರದೇಶದ ವಿವಿಧ ವರ್ಗಗಳ ತಾಲೂಕುವಾರು ರಸ್ತೆ ವಿವರ (೧೯೭೩-೧೯೯೬)

ತಾಲೂಕು	ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ	ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ	ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆ	ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆ	ಗ್ರಾಮಾಂತರ ರಸ್ತೆ	ಒಟ್ಟು	ಮೇಲ್ಮೈವುಳ್ಳ ರಸ್ತೆ	ಮೇಲ್ಮೈ ರಹಿತ ರಸ್ತೆ	ಸರಾಸರಿ ರಸ್ತೆ ಉದ್ದ ಪ್ರತಿ ೧೦೦ ಚ.ಕಿ.ಮೀ)
೧೯೭೩									
ಚಾಮರಾಜನಗರ	-	೫೪	೧೦೬	೬೦	೧೦೨೬	೧೨೪೬	೫೧೧	೭೩೫	೯೯
ಗುಂಡ್ಲುಪೇಟೆ	-	೮೫	೬೬	೬೦	೩೯೧	೬೦೨	೩೫೦	೨೫೨	೪೮
ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲ	-	೫೩	೮೭	೮೭	೪೧೭	೬೬೪	೩೨೬	೩೧೮	೨೩
ಯಳಂದೂರು	-	-	೩೫	೧೧	೨೯೬	೩೪೨	೧೦೦	೨೪೨	೧೨೯
ಒಟ್ಟು	-	೧೯೨	೨೯೪	೨೧೮	೨೧೩೦	೨೮೩೪	೧೨೮೭	೧೫೪೭	೭೫
೧೯೮೦									
ಚಾಮರಾಜನಗರ	-	೫೪	೧೦೬	೬೦	೬೪೧	೮೬೧	೪೫೯	೪೦೨	೭೦
ಗುಂಡ್ಲುಪೇಟೆ	-	೮೫	೬೬	೬೦	೫೪೬	೭೫೭	೩೦೭	೪೫೫	೫೪
ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲ	-	೫೩	೮೭	೯೧	೫೩೮	೭೬೯	೩೬೨	೪೦೭	೨೮
ಯಳಂದೂರು	-	-	೩೯	೧೧	೧೭೭	೨೨೭	೧೨೦	೧೦೭	೮೬
೧೯೮೬									
ಚಾಮರಾಜನಗರ	-	೫೪	೧೦೬	೬೦	೬೫೩	೮೭೩	೫೨೬	೩೪೭	-
ಗುಂಡ್ಲುಪೇಟೆ	-	೮೫	೧೦೮	೩೬	೫೫೨	೭೮೧	೩೫೦	೪೩೧	-
ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲ	-	೫೩	೧೫೬	೨೨	೫೩೮	೭೬೯	೪೫೯	೩೧೦	-
ಯಳಂದೂರು	-	-	೬೨	೧೧	೨೬೫	೩೩೮	೧೩೬	೨೦೨	-
೧೯೯೨									
ಚಾಮರಾಜನಗರ	-	೫೬	೧೦೬	೭೦	೮೧೪	೧೦೪೬	೬೪೫	೪೦೧	೮೫
ಗುಂಡ್ಲುಪೇಟೆ	-	೮೫	೧೧೩	೩೭	೫೮೯	೮೧೮	೪೦೩	೪೧೫	೫೮
ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲ	-	೮೧	೧೨೦	೨೨	೬೧೬	೮೩೯	೫೫೫	೨೮೪	೩೧
ಯಳಂದೂರು	-	-	೫೯	೧೦	೨೪೯	೩೧೮	೨೧೨	೧೦೬	೧೨೦
೧೯೯೬									
ಚಾಮರಾಜನಗರ	-	೫೬	೨೨೨	-	೭೭೮	೧೦೫೬	೬೬೩	೩೯೩	೮೬
ಗುಂಡ್ಲುಪೇಟೆ	-	೮೫	೧೬೪	-	೫೬೮	೮೧೭	೪೦೨	೪೧೫	೫೮
ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲ	-	೮೧	೧೮೭	-	೫೭೬	೮೪೪	೫೫೯	೨೮೫	೩೦
ಯಳಂದೂರು	-	-	೭೬	-	೨೧೦	೨೮೬	೨೩೧	೫೫	೧೦೭

ವಿ.ಸೂ. ತಾಲೂಕುವಾರು ಅಂಕಿ-ಅಂಶಗಳು ತಾತ್ಕಾಲಿಕ ಸ್ವರೂಪದವೆಂದು ಇಲಾಖಾ ವರದಿಯೂ ತಿಳಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ತಾಲೂಕುವಾರು ಮೂಲದಿಂದ ಅದನ್ನು ಪಡೆಯಬೇಕಾಗಿರುವುದನ್ನು ಕಾರಣವಾಗಿ ಮುಂದಿಡಲಾಗುತ್ತದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೩ : ಚಾಮರಾಜನಗರ ಜಿಲ್ಲೆಯ ವಿವಿಧ ವರ್ಗಗಳ ತಾಲೂಕುವಾರು ರಸ್ತೆ ವಿವರ

ತಾಲೂಕು	ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ	ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ	ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯರಸ್ತೆ	ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆ	ಗ್ರಾಮಾಂತರ ರಸ್ತೆ	ತಾಲೂಕು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮಂಡಳಿ ರಸ್ತೆ	ಅರಣ್ಯ ರಸ್ತೆ	ನೀರಾವರಿ ರಸ್ತೆ	ಪುರಸಭೆ ರಸ್ತೆ	ಒಟ್ಟು
೧೯೯೮										
ಚಾಮರಾಜನಗರ	-	೫೬	೨೨೨	-	೩೭೯	೧೫೩	೬೫	೧೮೨	೧೭೬	೧೨೩೩
ಗುಂಡ್ಲುಪೇಟೆ	-	೮೫	೧೬೪	-	೧೮೨	೧೬೧	೧೮೦	೪೫	೧೮	೮೩೫
ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲ	-	೮೧	೧೮೭	-	೨೮೩	೧೯	೧೮೪	೯೦	೨೨	೮೬೬
ಯಳಂದೂರು	-	-	೭೬	-	೧೭೦	೦೪	೨೦	೧೬	-	೨೮೬
ಒಟ್ಟು	-	೨೨೨	೬೪೯	-	೧೦೧೪	೩೩೭	೪೪೯	೩೩೩	೨೧೬	೩೨೨೦
೨೦೦೦										
ಚಾಮರಾಜನಗರ	೫೪	೧೮	೨೬೮	-	೭೨೪	೧೩೩	೬೫	೧೮೨	೧೮೭	೧೬೩೧
ಗುಂಡ್ಲುಪೇಟೆ	೫೯	೨೬	೧೩೭	-	೩೬೨	೧೩೩	೧೮೦	೪೫	೧೬೦	೧೧೦೨
ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲ	೩೪	೫೦	೧೯೨	-	೪೧೫	೫೧೩	೧೮೪	೯೦	೧೭೦	೧೬೪೮
ಯಳಂದೂರು	೧೭	-	೬೮	-	೧೬೫	೧೨	೨೦	೧೬	೦೭	೩೦೫
ಒಟ್ಟು	೧೬೪	೯೪	೬೬೫	-	೧೬೬೬	೭೯೧	೪೪೯	೩೩೩	೫೨೪	೪೬೮೬
೨೦೧೦										
ಚಾಮರಾಜನಗರ	೫೪,೨೦	೫೯,೫೯	೨೯೧,೭೦	-	೭೯೨,೨೭	-	೧೩೯,೨೦	೯೬,೭೦	೯೫,೯೬	೧೪೬೬,೬೨
ಗುಂಡ್ಲುಪೇಟೆ	೮೫,೮೦	೫೩,೦೭	೨೫೦,೬೫	-	೫೩೪,೬೫	-	೧೮೦,೦೦	೮೭,೩೮	೫೬,೦೦	೧೨೫೭,೭೫
ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲ	೩೨,೦೦	೧೯೨,೧೦	೩೯೯,೬೬	-	೭೦೧,೧೧	-	೮೦,೩೩	೬೮,೦೦	೭೨,೬೫	೧೫೪೫,೮೫
ಯಳಂದೂರು	೧೫,೦೦	೩೪,೫೦	೫೨,೦೦	-	೧೫೧,೮೦	-	೮೭,೨೬	೩೮,೦೦	೧೭,೫೦	೩೯೬,೨೬
ಒಟ್ಟು	೧೮೭,೦೦	೩೩೯,೨೬	೯೯೪,೦೦	-	೨೧೧೬,೮೩	-	೪೮೬,೭೯	೨೯೦,೦೮	೨೪೨,೧೧	೪೭೭೦

ಸೇತುವೆಗಳು

ಬಹು ಹಿಂದೆ ನದಿ ತೀರ, ಹಳ್ಳ-ಕೊಳ್ಳಗಳ ದಂಡೆಯಲ್ಲಿ ವಾಸಿಸುತ್ತಿದ್ದ ಆದಿಮಾನವನು ಜಲಚರ ಜೀವಿಗಳನ್ನು ಗಮನಿಸಿ, ಈಜುವುದನ್ನು ಕಲಿತದ್ದು ಪ್ರಾಚೀನವಾದರೂ ತೇಲುವ ವಸ್ತುಗಳನ್ನು ಅವಲಂಬಿಸಿ, ಹೊಳೆದಾಟುವುದು ಅತ್ಯಂತ ಪ್ರಾಚೀನ ಪದ್ಧತಿಯಾಗಿದ್ದು ಬೇಸಿಗೆಯಲ್ಲಿ ಆಳವಿಲ್ಲದೇ ನಡೆದೇ ದಾಟುವುದನ್ನು ಬಲ್ಲವನಾಗಿದ್ದ. ಹೊಳೆ ದಾಟಲು ಮರದ ದಿಮ್ಮಿ ತೆಪ್ಪಗಳೇ ಮಾನವನ ಪ್ರಾಚೀನ ಸಾಧನಗಳಾಗಿದ್ದು, ಬಿದಿರಿನ ಉಯ್ಯಾಲೆ ಸೇತುವೆಯ ನಿರ್ಮಾಣ ಮುಂತಾದವು ರೂಢಿಗೆ ಬಂದದ್ದು ಕೆಲವು ಶತಮಾನಗಳ ಹಿಂದಷ್ಟೆ. ಈ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಭೂ ಸಾರಿಗೆಯಲ್ಲಿ ಸೇತುವೆಗಳ ಪಾತ್ರ ಹಿರಿದಾಗಿದೆ. ಭೌಗೋಳಿಕವಾಗಿ ನದಿಹಳ್ಳಗಳಿಂದ ಕೂಡಿದ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಸಂಚಾರ ತೊಡಕಿನದೇ. ಮಳೆಗಾಲದ ನದಿಗಳು, ಮಳೆಗಾಲದಲ್ಲಿ ಮಾತ್ರ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಅಡ್ಡಿಯನ್ನುಂಟು ಮಾಡಿದರೆ, ವರ್ಷವಿಡಿ ಹರಿಯುವ ಜೀವನದಿಗಳು ಸಂಚಾರವನ್ನು ಸಂಪೂರ್ಣ ಸ್ಥಗಿತಗೊಳಿಸುತ್ತಿದ್ದವು. ಇದನ್ನು ಮನಗಂಡ ಮಾನವನು ಕಂಡುಕೊಂಡ ಸುಧಾರಿತ ವಿಧಾನವೇ ಸೇತುವೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ. 'ಮಧ್ಯರಂಗ' ಎಂದೇ ಪ್ರಸಿದ್ಧವಾಗಿರುವ ಶಿವಸಮುದ್ರದಲ್ಲಿ ಕಾವೇರಿ ನದಿಗೆ ೧೯ನೇ ಶತಮಾನದಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಾಣಗೊಂಡಿರುವ ಸೇತುವೆ ತೀರಾ ಇತ್ತೀಚಿನವರೆಗೆ ಸುಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿತ್ತು. ಕಾವೇರಿ ನದಿಗೆ ಸತ್ತೇಗಾಲ (ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲ ತಾ.) ಬಳಿ ಬೃಹತ್ ಸೇತುವೆಯನ್ನು ೧೯೮೫ರಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಚಾಮರಾಜನಗರ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಕಪಿಲಾ, ಸುವರ್ಣಾ (ಹೊನ್ನುಹೊಳೆ) ನುಗು, ತಾರಕಾ ಮುಂತಾದ ನದಿ ಹಳ್ಳಿಗಳಿಗೆ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಹಲವೆಡೆ ಸೇತುವೆಗಳನ್ನು ಬಹಳ ಹಿಂದೆಯೇ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಸಣ್ಣಪುಟ್ಟ ಹಳ್ಳಿ-ಕೊಳ್ಳಗಳಿಗಾಗಿ ೬ ರಿಂದ ೩೦ ಮೀ ಉದ್ದದ ಅಡ್ಡಮೋರಿ (ಕಲ್ಟರ್ಸ್)ಹಾಗೂ ಕಿರುಸೇತುವೆಗಳನ್ನು ರಚಿಸಲಾಗಿದೆ. ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ-೨೦೮ಕ್ಕೆ ಅಡ್ಡಲಾಗಿ ಹರಿದಿರುವ ಕಾವೇರಿ ನದಿಗೆ ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲ ತಾಲೂಕು ಸತ್ತೇಗಾಲದ ಬಳಿ ನಿರ್ಮಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿರುವ ಸೇತುವೆಯು ಭಾರೀ ಸೇತುವೆಗಳ ಗುಂಪಿಗೆ ಸೇರುತ್ತದೆ. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೯೮ರ ವೇಳೆಗೆ, ರಾಜ್ಯನಿಧಿ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲೆ ೬೦-೯೦ ಮೀ ಉದ್ದದ ಎರಡು, ೯೦-೧೫೨ ಮೀ ಉದ್ದದ ಎರಡು, ೧೫೨ ರಿಂದ ೩೦೪ ಮೀ ಉದ್ದದ ಒಂದು ಹಾಗೂ ೩೦೪ ಮೀ.ಗೂ ಉದ್ದದ ಇನ್ನೊಂದು (ಎಲ್ಲಾ ಸೇರಿ ಒಟ್ಟು ಆರು) ಭಾರಿ ಸೇತುವೆಗಳಿದ್ದವು. ಅಲ್ಲದೇ ಆರು ಮೀ.ಗಿಂತ ಕಡಿಮೆಯ ೧೦೮೮ ಅಡ್ಡಮೋರಿ; ೬-೧೨ ಮೀ. ಉದ್ದದ ೬೭, ೧೨-೧೮ ಮೀ. ಉದ್ದದ ೧೭, ೧೮-೨೪ ಮೀ. ಉದ್ದದ ೧೧, ೨೪-೩೦ ಮೀ. ಉದ್ದದ ೯ ಹಾಗೂ ೩೦-೬೦ ಮೀ. ಉದ್ದದ ೧೩ (ಎಲ್ಲಾ ಸೇರಿ ೧೧೭) ಕಿರು ಸೇತುವೆಗಳೂ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದವು. ಮುಂದೆ ೨೦೦೬ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯ ಮೇಲೆ ೯೪-೩೦೪ ಮೀ ಉದ್ದದ ಒಂದು ಭಾರೀ ಸೇತುವೆ; ೬ ಮೀ. ಒಳಗಿನ ೧೦೦ ಅಡ್ಡ ಮೋರಿ ಹಾಗೂ ೬-೬೦ ಮೀ. ಉದ್ದದ ೨೩ ಕಿರುಸೇತುವೆಗಳಿದ್ದವು. ಅಲ್ಲದೆ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲೆ ೬೦-೩೦೪ ಮೀಗಿಂತ ಉದ್ದದ ಎಂಟು ಭಾರಿ ಸೇತುವೆ; ಆರು ಮೀ. ಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇರುವ ೨೪೬೭ ಅಡ್ಡಮೋರಿ, ಹಾಗೂ ೬-೬೦ ಮೀ ಉದ್ದದ ೧೯೯ ಕಿರುಸೇತುವೆಗಳಿದ್ದವು. ೨೦೧೨ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ಒಂಬತ್ತು ಭಾರಿ ಸೇತುವೆಗಳಿದ್ದವು. ಅವುಗಳಲ್ಲಿ ತಲಾ ಎರಡೆರಡು ಸೇತುವೆ, ಯಳಂದೂರು, ಚಾಮರಾಜನಗರ ಹಾಗೂ ಗುಂಡ್ಲುಪೇಟೆ ತಾಲೂಕುಗಳಲ್ಲೂ ಹಾಗೂ ಉಳಿದ ಮೂರು ಭಾರಿ ಸೇತುವೆಗಳು ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲೂ ಇದ್ದವು.

ಸಂಚಾರ ಗಣತಿ ಹಾಗೂ ವಾಹನ ಸಮೀಕ್ಷೆ: ವಿವಿಧ ವರ್ಗದ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲೆ ನಿರಂತರವಾಗಿ ನಡೆದಿರುವ ಜನ-ಜಾನುವಾರು ಸಂಚಾರ, ಸರಕು ಸಾಮಾನು ರವಾನೆ, ವಾಹನಗಳ ಓಡಾಟ ಮುಂತಾದವು ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲೆ ಬೀರುವ ಪ್ರಭಾವ, ಹೇರುವ ಒತ್ತಡಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಮೂಲಭೂತ ಅಂಕಿಅಂಶಗಳ ಸಂಗ್ರಹಣೆ, ವಿಶ್ಲೇಷಣೆಗಳ ಮೂಲಕ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಯಲ್ಲಿ ಸುಧಾರಣೆ ತರುವುದರೊಂದಿಗೆ ರಸ್ತೆಜಾಲವನ್ನು ಉತ್ತಮಪಡಿಸುವ ಉದ್ದೇಶದಿಂದ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯು ೧೯೫೯ರಲ್ಲಿ ಸಂಚಾರ ಗಣತಿ ಹಾಗೂ ವಾಹನ ಸಮೀಕ್ಷೆಯನ್ನು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಜಾರಿಗೆ ತರಲು ಮುಂದಾಯಿತು. ಅದರಂತೆ ೧೯೬೧-೬೨ರಲ್ಲಿ ಒಂದು ವಾರ ಹಗಲು ರಾತ್ರಿ ನಡೆಯುವ ಮೊದಲ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಸಂಚಾರ ಸಮೀಕ್ಷೆಯನ್ನು ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯ ಎಲ್ಲಾ ವರ್ಗದ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲೆ ಕೈಗೊಳ್ಳಲಾಯಿತು. ಮಿಗಿಲಾಗಿ ೧೯೬೩-೬೪ರಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದ ಆಯ್ದು ಕೆಲವೇ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ವಾರ್ಷಿಕ ಮಾದರಿ ಸಮೀಕ್ಷೆಯನ್ನು ಆರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಈ ಸಮೀಕ್ಷೆಗಳೂ ಸೇರಿದಂತೆ ೧೯೬೫-೬೬ ರಿಂದ ೧೯೯೭-೯೮ ರವರೆಗೆ ಒಟ್ಟು ಎಂಟು ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಸಮೀಕ್ಷೆಗಳನ್ನು ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯು ನಡೆಸಿದ್ದು, ಆಯಾ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಇಂದಿನ ಚಾಮರಾಜನಗರ ಜಿಲ್ಲಾ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಸಮೀಕ್ಷೆಯನ್ನು ನಡೆಸಿದೆಯಾದರೂ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಅಂಕಿಅಂಶಗಳು ಲಭಿಸುವುದಿಲ್ಲ. ೨೦೦೨-೦೩ರ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ಜರುಗಿದ ಒಂಭತ್ತನೆಯ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಸಂಚಾರ ಸಮೀಕ್ಷೆಯಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ, ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಹಾಗೂ ಮುಖ್ಯ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲೂ ಗಣತಿ ಕೇಂದ್ರಗಳನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಿ ಸಮೀಕ್ಷೆಯನ್ನು ನಡೆಸಲಾಯಿತು. ಅದರಂತೆ ಮೇಲಿನ ಮೂರು ವರ್ಗಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ ಜಿಲ್ಲೆಯ ೯೨೦ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ತಲಾ ನಾಲ್ಕು ಗಣತಿ ಕೇಂದ್ರಗಳನ್ನು ಜಿಲ್ಲೆ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹಾಗೂ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ಮೇಲೂ ಹಾಗೂ ೩೮ ಗಣತಿ ಕೇಂದ್ರಗಳನ್ನು ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲೂ (ಎಲ್ಲಾ ಸೇರಿ ೪೬) ಸರಾಸರಿ ೨೦ ಕಿ.ಮೀ. ಅಂತರದಲ್ಲಿ ಸ್ಥಾಪಿಸಿ ಗಣತಿ ಮಾಡಲಾಯಿತು. ಅದರಂತೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ

ಹಾದುಹೋಗಿರುವ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ೨೦೯ರ ದೈನಂದಿನ ವಾಹನ ಸಂಚಾರ ದಟ್ಟಣೆಯು ೨೦೦೦-೨೦೦೧ ಪ್ರಯಾಣಿಕ ಕಾರು ಯೂನಿಟ್‌ನಿಂದ ೧೫,೦೦೦ ಪ್ರಯಾಣಿಕ ಕಾರು ಯೂನಿಟ್‌ಗಳಿಗೆ ಅಧಿಕವಾಗಿದ್ದ ಅಂಶ ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತದೆ. ಇದೇ ರೀತಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ೨೧೨ರ ಮೇಲೆ ೨೦೦೦-೨೦೦೧ ರಿಂದ ೧೫,೦೦೦ ಪ್ರಯಾಣಿಕ ಕಾರು ಯೂನಿಟ್‌ಗಳಷ್ಟು ದೈನಂದಿನ ವಾಹನ ಸಂಚಾರ ದಟ್ಟಣೆ ಇದ್ದ ಅಂಶವೂ ವೇದ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ. (ವಾಹನಗಳ ಸಾಮರ್ಥ್ಯ ಹಾಗೂ ಸ್ವರೂಪವನ್ನು ಆಧರಿಸಿ ವಾಹನಗಳಿಗೆ ಪ್ರಯಾಣಿಕ ಕಾರು ಯೂನಿಟ್ ಅನ್ನು ನಿಗದಿಪಡಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ). ೨೦೦೨-೦೩ರ ಸಮೀಕ್ಷೆಯ ಪ್ರಕಾರ ಉತ್ತಮ ಏಕಪಥರಸ್ತೆ (೩.೫ ಮೀ ಅಗಲ) ಗಳ ಮೇಲೆ ೨೦೦೦ ಪ್ರಯಾಣಿಕ ಕಾರು ಯೂನಿಟ್‌ನಷ್ಟು ಮಧ್ಯವರ್ತಿ ರಸ್ತೆ(೫.೫ ಮೀ ಅಗಲ)ಗಳ ಮೇಲೆ ೨೦೦೦ ಪ್ರಯಾಣಿಕ ಕಾರು ಯೂನಿಟ್‌ನಷ್ಟು ಹಾಗೂ ದ್ವಿಪಥ ರಸ್ತೆ (೭.೫ ಮೀ ಅಗಲ)ಗಳ ಮೇಲೆ ೧೫,೦೦೦ ಪ್ರಯಾಣಿಕ ಕಾರು, ಯೂನಿಟ್‌ನಷ್ಟು ವಾಹನ ಸಂಚಾರ ಸಾಮರ್ಥ್ಯವನ್ನು ನಿಗದಿಪಡಿಸಲಾಗಿದೆ. ವಾಹನ ಸಂಚಾರ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ಆಧರಿಸಿ, ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ೧) ೨೦೦೦ ಪ್ರಯಾಣಿಕ ಕಾರು ಯೂನಿಟ್ ೨) ೨೦೦೦-೨೦೦೧ ಪ್ರಯಾಣಿಕ ಕಾರು ಯೂನಿಟ್ ೩) ೨೦೦೦-೧೫,೦೦೦ ಪ್ರಯಾಣಿಕ ಕಾರು ಯೂನಿಟ್ ಹಾಗೂ ೪) ೧೫,೦೦೦ ಪ್ರಯಾಣಿಕ ಕಾರು ಯೂನಿಟ್‌ಗಿಂತ ಅಧಿಕ ಸಾಮರ್ಥ್ಯದವೆಂದು ನಿಷ್ಕರ್ಷಿಸಿ ನಾಲ್ಕು ವರ್ಗಗಳನ್ನಾಗಿ ವರ್ಗೀಕರಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಈ ಸಮೀಕ್ಷೆಯ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ೨೦೯ರಲ್ಲಿ ೧೯೨೩ ಭಾರೀವಾಹನ ೩,೧೬೯ ಲಘುವಾಹನ, ೧೬೮ ಮಂದಗತಿ ವಾಹನ (ಎಲ್ಲಾ ಸೇರಿ ೫೨೬೦)ಗಳ ದೈನಂದಿನ ಸರಾಸರಿ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆ ಇದ್ದು, ೮೯೩೨ ಪ್ರಯಾಣಿಕ ಕಾರು ಯೂನಿಟ್‌ಗೆ ಸಮನಾಗಿತ್ತು. ಅದೇ ರೀತಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ೨೧೨ರಲ್ಲಿ ೨೬೧೪, ಭಾರೀವಾಹನ, ೩,೪೪೮ ಲಘುವಾಹನ, ೬೮ ಮಂದಗತಿ ವಾಹನ (ಎಲ್ಲಾ ಸೇರಿ ೬,೧೩೦)ಗಳ ದೈನಂದಿನ ಸರಾಸರಿ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆ ಇದ್ದು, ೧೦,೧೮೭ ಪ್ರಯಾಣಿಕ ಕಾರು ಯೂನಿಟ್‌ಗೆ ಅದು ಸಮನಾಗಿತ್ತು.

ಅದೇ ೨೦೦೫ರ ಮಾರ್ಚ್ ತಿಂಗಳಲ್ಲಿ ಜರುಗಿದ ಸಮೀಕ್ಷೆಯಲ್ಲಿ ಏಳು ದಿನಗಳ ಕಾಲ ಹಗಲು-ರಾತ್ರಿ ಮೂರು ಪಾಳೆಗಳಲ್ಲಿ ವಾಹನ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಹಾಗೂ ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯರಸ್ತೆಗಳ ಗಣತಿ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳಲಾಗಿತ್ತು. ಅದಕ್ಕಾಗಿ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಸಂಚರಿಸುವ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಹತ್ತು ವರ್ಗಗಳಾಗಿ ವಿಂಗಡಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಈ ಸಮೀಕ್ಷೆಯಲ್ಲಿ ದೈನಂದಿನ ಸರಾಸರಿ ವಾಹನ ಸಂಚಾರವನ್ನೊಳಗೊಂಡಂತೆ, ವಿವಿಧ ಅಂಶಗಳನ್ನು ಪರಿಗಣಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಆಯಾವರ್ಗಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ ವಾಹನಗಳಿಗೆ ಪ್ರಾಸೆಂಜರ್ ಕಾರು ಯೂನಿಟ್ (ಪ್ಯಾ.ಕಾ.ಯೂ.) ಮೌಲ್ಯವನ್ನು ನಿಗದಿಪಡಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ದ್ವಿಚಕ್ರ-ತ್ರಿಚಕ್ರ ವಾಹನಗಳಿಗೆ ೦.೫೦ ಪ್ಯಾ.ಕಾ.ಯೂ.ಗಳ ಮೌಲ್ಯವನ್ನು ನೀಡಿದ್ದರೆ, ಕಾರು-ವ್ಯಾನ್-ಜೀಪುಗಳಿಗೆ ೧.೦೦ ಪ್ಯಾ.ಕಾ.ಯೂ. ಟೆಂಪೊ-ಮಿನಿಬಸ್ ಲಘು ವಾಣಿಜ್ಯ ವಾಹನಗಳಿಗೆ ೧.೫೦ ಪ್ಯಾ.ಕಾ.ಯೂ.; ಬಸ್ಸು ಹಾಗೂ ಎರಡು ಆಕ್ಸೆಲ್ ಟ್ರಕ್‌ಗಳಿಗೆ, ೩.೦೦ ಪ್ಯಾ.ಕಾ.ಯೂ.; ಟ್ರಾಕ್ಟರ್-ಟೈಲರ್ ಹಾಗೂ ಬಹು ಆಕ್ಸೆಲ್ ಟ್ರಕ್ ಗಳಿಗೆ ೪.೫೦ ಪ್ಯಾ.ಕಾ.ಯೂ. ಹಾಗೂ ಎತ್ತಿನಗಾಡಿಗಳಿಗೆ ೮.೦೦ ಪ್ಯಾ.ಕಾ.ಯೂ.ಗಳಷ್ಟು ಮೌಲ್ಯವನ್ನು ನಿಗದಿಪಡಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಅದರಂತೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ಒಟ್ಟು ೧೨೦೩ ಕಿ.ಮೀ (ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ+ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆ)ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲೆ ಸರಾಸರಿ ೧೬ ಕಿ.ಮೀ ಗಳಿಗೊಂದರಂತೆ ಒಟ್ಟು ೭೩ (೧೪ +೫೯) ಗಣಕ ಕೇಂದ್ರಗಳನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಆ ಪ್ರಕಾರ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿರುವ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ-೭೯, ೩೮, ಮತ್ತು ೧೮೬, ೨೦೦೦ ಪ್ಯಾ.ಕಾ.ಯೂ.ಕ್ಕಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಸಾಮರ್ಥ್ಯದ ಗುಂಪಿಗೆ ಸೇರಿದ್ದರೆ, ಕೆಲವೆಡೆ ೨೦೦೦-೨೦೦೧ ಪ್ಯಾ.ಕಾ.ಯೂ. ಸಾಮರ್ಥ್ಯವನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದವು.

ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕಚೇರಿ

ಸಾರ್ವಜನಿಕ ವಾಹನಗಳ ಉಸ್ತುವಾರಿ ಹಾಗೂ ತೆರಿಗೆ ನಿಯಂತ್ರಣಕ್ಕಾಗಿ ೧೯೩೬ರ ಜನವರಿ ಒಂದರಂದು ಸಂಚಾರ ಬೋರ್ಡ್ (Traffic Board) ಸಮಿತಿಯನ್ನು ಆರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಈ ಸಮಿತಿಯು ಸರ್ಕಾರಿ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಮತ್ತು ಅಧಿಕಾರೇತರರನ್ನೂ ಸದಸ್ಯರನ್ನಾಗಿ ಹೊಂದಿದ್ದು, ಸಂಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿ ಏಕರೂಪದ ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಣ ಹಾಗೂ ಮೋಟಾರು ವಾಹನ ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ಜಾರಿಗೆ ತರುವ ಉದ್ದೇಶವನ್ನು ಹೊಂದಿತ್ತು. ಈ ಸಂಬಂಧ ಸಂಗ್ರಹವಾಗುತ್ತಿದ್ದ ತೆರಿಗೆ ಆದಾಯವನ್ನು ಜಮಾಯಿಸಲು ಪ್ರತ್ಯೇಕ ರಾಜ್ಯ ನಿಧಿ ಖಾತೆಯನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಲಾಯಿತು. ಪೊಲೀಸ್ ಇನ್‌ಸ್‌ಪೆಕ್ಟರ್ ಜನರಲ್‌ರನ್ನು ಮೋಟಾರು ಸಾರಿಗೆ ನಿಯಂತ್ರಕರೆಂದು ನೇಮಿಸಲಾಯಿತು. ಏಕೀಕೃತ ಕರ್ನಾಟಕ (೧೯೫೬) ರೂಪಗೊಂಡ ನಂತರ ಸ್ಥಾಪನೆಗೊಂಡ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ಇಲಾಖೆಯ ಅಧೀನದಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯ ಬೊಕ್ಕಸಕ್ಕೆ ಅಧಿಕ ಆದಾಯವನ್ನು ತರುವ ಕೆಲವೇ ಇಲಾಖೆಗಳಲ್ಲಿ ಒಂದಾಗಿರುವ ಇದು, ೧) ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ಕಾಯ್ದೆ (೧೯೩೪ರ ಕೇಂದ್ರ ಕಾಯ್ದೆ ೪), ೨) ೧೯೫೭ರ ಕರ್ನಾಟಕ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ತೆರಿಗೆ ನಿಯಮ ಕಾಯ್ದೆ, ೩) ೧೯೬೩ರ ಕರ್ನಾಟಕ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ನಿಯಮ, ೪) ೧೯೮೮ರ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ಅಧಿನಿಯಮ (೧೯೮೮ರ ೫೯ನೆಯ ಕೇಂದ್ರ ಅಧಿನಿಯಮ), ೫) ೧೯೮೯ರ ಕರ್ನಾಟಕ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ನಿಯಮ, ೬) ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದ ೧೯೮೯ರ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ಅಧಿನಿಯಮ ಮುಂತಾದ ಕಾಯ್ದೆ, ನಿಯಮಗಳ ಮೂಲಕ ಸರ್ಕಾರದ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಅನುಷ್ಠಾನಕ್ಕೆ ತರುವ ಉದ್ದೇಶವನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. ಈ ಇಲಾಖೆಯ ಉಸ್ತುವಾರಿಯಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲೆಗೊಂದರಂತೆ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕಚೇರಿಯನ್ನು ೧೯೫೮ರ ಜನವರಿಯಿಂದ ಆರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಅಲ್ಲದೇ ಜಿಲ್ಲಾ ಸಾರಿಗೆ ಪ್ರಾಧಿಕಾರವನ್ನು ಜಿಲ್ಲಾ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ರಚಿಸಲಾಯಿತು. ಇದಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲಾಧಿಕಾರಿ ಪದನಿಮಿತ್ತ ಅಧ್ಯಕ್ಷರಾದರೆ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಅಧಿಕಾರಿಯು ಪದನಿಮಿತ್ತ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿಯಾಗಿರುತ್ತಾರೆ. ಅದರಂತೆ ೧೯೫೭ರಲ್ಲಿ ಅಂದಿನ ಮೈಸೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ವಿವಿಧ ವರ್ಗಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ ೧೭೫೫ ವಾಹನಗಳು ನೋಂದಣಿಗೊಂಡಿದ್ದು, ೧೯೬೬ರ ವೇಳೆಗೆ ೪೧೩೨ಕ್ಕೆ ಏರಿತು. ಅದು ಇಂದಿನ ಚಾಮರಾಜನಗರ ಜಿಲ್ಲಾ ಪ್ರದೇಶವನ್ನೂ ಒಳಗೊಂಡಿತ್ತು. ೧-೪-೧೯೮೪ರಲ್ಲಿ ಇಂದಿನ ಜಿಲ್ಲಾ ಕೇಂದ್ರವಾಗಿರುವ ಚಾಮರಾಜನಗರದಲ್ಲಿ ಚಾಮರಾಜನಗರ, ಯಳಂದೂರು, ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲ ಹಾಗೂ ಗುಂಡ್ಲುಪೇಟೆ ತಾಲೂಕುಗಳ ಮೇಲೆ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯನ್ನು ಹೊಂದಿರುವ ಸಹಾಯಕ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕಚೇರಿಯು ಆರಂಭವಾಗುವವರೆಗೆ ಚಾಮರಾಜನಗರ ಜಿಲ್ಲಾ ಪ್ರದೇಶವು ಮೈಸೂರಿನ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕಚೇರಿಯ ನಿಯಂತ್ರಣದಲ್ಲಿತ್ತು. ಚಾಮರಾಜನಗರದ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕಚೇರಿಯ ನೋಂದಣಿ ಸಂಕೇತ ಸಂಖ್ಯೆ (Registration Code Number) ಕೆ.ಎ-೧೦ ಅಗಿದೆ. ಅದರಂತೆ ೧೯೮೭ರ ಜೂನ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಅಂದಿನ ಮೈಸೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಅಂತರ್ಗತವಾಗಿದ್ದ ಇಂದಿನ ಚಾಮರಾಜನಗರ ಜಿಲ್ಲಾ ಪ್ರದೇಶದ ಮೇಲೆ ಕಾರ್ಯವ್ಯಾಪ್ತಿಯನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದ ಸಹಾಯಕ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕಚೇರಿಯಲ್ಲಿ ವಿವಿಧ ವರ್ಗಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ ೪,೭೧೬ ವಾಹನಗಳು ನೋಂದಣಿಗೊಂಡಿದ್ದು, ಮೈಸೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ನೋಂದಣಿಗೊಂಡಿದ್ದ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ(೬೮,೩೦೪)ಗೆ ಹೋಲಿಸಿದರೆ ಇದು ಅತ್ಯಲ್ಪವಾಗಿತ್ತು. ಅದರಲ್ಲಿ ಅತಿ ಹೆಚ್ಚು ಸಂಖ್ಯೆಯು ದ್ವಿಚಕ್ರ ವಾಹನಗಳದ್ದಾಗಿದ್ದು(೩೩೨೧), ೨೮ ಆಟೋಗಳಷ್ಟೇ ಇಂದಿನ ಜಿಲ್ಲಾ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ನೋಂದಣಿಗೊಂಡಿದ್ದವು. ಆದರೆ, ಅದೇ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ೧೪೫ ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳು ನೋಂದಣಿಗೊಂಡಿದ್ದು, ಟ್ರಾಕ್ಟರ್(೨೨೦) ಟ್ರೈಲರ್ (೧೬೭) ಹಾಗೂ ಪವರ್ ಟೆಲ್ಲರ್ಸ್ (೨೭)ಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಸೀಮಿತವಾಗಿತ್ತು.

ಏತನ್ಮಧ್ಯೆ, ೧೯೮೪ರ ಜನವರಿಯಲ್ಲಿ ಮೈಸೂರು-ಊಟಿ-ಕಲ್ಲಿಕೋಟೆ ರಸ್ತೆಯ ಗುಂಡ್ಲುಪೇಟೆಯಲ್ಲಿ ತಪಾಸಣಾ ಕೇಂದ್ರ (ಚೆಕ್‌ಪೋಸ್ಟ್)ವನ್ನು ಆರಂಭಿಸುವ ಮೂಲಕ ಅಂತರ ರಾಜ್ಯ ಸಾರಿಗೆಯ ನಿಯಂತ್ರಣಕ್ಕೆ

ಕ್ರಮ ಕೈಗೊಳ್ಳಲಾಯಿತು. ಮುಂದೆ ೧೯೯೨ರಲ್ಲಿ ಸಹಾಯಕ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕಚೇರಿಯನ್ನು ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕಚೇರಿಯಾಗಿ ಮೇಲ್ದರ್ಜೆಗೇರಿಸಲಾಯಿತು. ಮುಂದೆ ೧೯೯೫-೯೬ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಇಂದಿನ ಚಾಮರಾಜನಗರ ಜಿಲ್ಲಾ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ವಿವಿಧ ವರ್ಗಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ ೧೨,೩೭೦ ವಾಹನಗಳು ನೋಂದಣಿಗೊಂಡಿದ್ದು, ಜಿಲ್ಲಾ ಅಂಕಿ-ಅಂಶಗಳಿಗೆ ಹೋಲಿಸಿದರೆ ಅತ್ಯಂತ ಕಡಿಮೆ ಇತ್ತು. ೧೯೯೭ರ ಮೇ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಇಂದಿನ ಚಾಮರಾಜನಗರ ಜಿಲ್ಲಾ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೧೪,೭೪೦ ವಾಹನಗಳು ನೋಂದಣಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿದ್ದವು. ಏತನ್ಮಧ್ಯೆ, ಚಿಕ್ಕಹೊಳೆ ತಪಾಸಣಾ ಕೇಂದ್ರವು ಸಹಾಯಕ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಅಧಿಕಾರಿಗಳ ನಿಯಂತ್ರಣದಡಿ ಸ್ವತಂತ್ರವಾಗಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸಲಾರಂಭಿಸಿತು.

ಸ್ವತಂತ್ರ ಜಿಲ್ಲೆಯಾಗಿ ಇದು ರೂಪುಗೊಂಡ ನಂತರ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕಚೇರಿಯಲ್ಲಿ ೧೯೯೮ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಒಟ್ಟು ೧೫,೯೧೫ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳು ನೋಂದಣಿಗೊಂಡಿದ್ದು, ಅದರಲ್ಲಿ ೧೧,೭೨೭ ದ್ವಿಚಕ್ರ ವಾಹನಗಳಾಗಿದ್ದವು. ಈ ಪೈಕಿ ಹೆಚ್ಚು ವಾಹನಗಳು ಚಾಮರಾಜನಗರ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ (೭೮೧೪) ನೋಂದಣಿಗೊಂಡಿದ್ದು, ಅತ್ಯಂತ ಕಡಿಮೆ ವಾಹನಗಳು (೧೦೬೨) ಯಳಂದೂರು ತಾಲೂಕಿನಿಂದ ನೋಂದಣಿಗೊಂಡಿದ್ದರೆ, ಎರಡು ಹಾಗೂ ಮೂರನೆಯ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿ ಕ್ರಮವಾಗಿ ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲ (೪೯೧೭) ಹಾಗೂ ಗುಂಡ್ಲುಪೇಟೆ ತಾಲೂಕು(೨೧೨೨)ಗಳಿದ್ದವು. ಮುಂದೆ ೨೦೦೪ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕಚೇರಿಯಲ್ಲಿ ನೋಂದಣಿಗೊಂಡಿದ್ದ ಒಟ್ಟು ೨೯,೮೮೦ ವಾಹನಗಳಲ್ಲಿ ಸಿಂಹಪಾಲು(೨೩,೦೦೨) ಮೋಟಾರು ಸೈಕಲ್/ಸ್ಕೂಟರ್‌ಗಳಿದ್ದಾಗಿದ್ದು, ನಂತರದ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿ ಕ್ರಮವಾಗಿ ಟ್ರಾಕ್ಟರ್ (೧೩೬೪) ಸರಕು ಸಾಗಣೆ ವಾಹನ (೧೨೮೦) ಹಾಗೂ ಟ್ರೈಲರ್(೧೨೦೩)ಗಳಿದ್ದು, ೮೩೬ ಆಟೋರಿಕ್ಷಾ ಹಾಗೂ ೩೭ ಪವರ್ ಟಿಲ್ಲರ್‌ಗಳೂ ನೋಂದಣಿಗೊಂಡಿದ್ದವು. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ನೋಂದಣಿಗೊಂಡಿದ್ದ ಒಟ್ಟು (೨೯,೮೮೦) ವಾಹನಗಳಲ್ಲಿ, ಅತಿ ಹೆಚ್ಚು ಚಾಮರಾಜನಗರ (೯,೪೪೮) ತಾಲೂಕಿನಿಂದಲೂ ಅತೀ ಕಡಿಮೆ ಗುಂಡ್ಲುಪೇಟೆ (೫,೧೦೪) ತಾಲೂಕಿನಿಂದಲೂ ನೋಂದಣಿಗೊಂಡಿದ್ದು, ಯಳಂದೂರು (೮೬೦೦) ಹಾಗೂ ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲ (೬೭೨೮) ತಾಲೂಕುಗಳು ಕ್ರಮವಾಗಿ ಎರಡು ಹಾಗೂ ಮೂರನೆಯ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿದ್ದವು, ೨೦೦೬ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೩೭,೫೬೩ ವಾಹನಗಳು ನೋಂದಣಿಗೊಂಡಿದ್ದವು. ೨೦೦೭ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ನೋಂದಣಿಗೊಂಡಿದ್ದ ಒಟ್ಟು ೪೨೯೧೩ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳಲ್ಲಿ ಚಾಮರಾಜನಗರ ತಾಲೂಕಿನಿಂದ ಅತೀ ಹೆಚ್ಚು ವಾಹನಗಳು (೧೩,೫೨೪) ನೋಂದಣಿಗೊಂಡಿದ್ದರೆ, ಅತೀ ಕಡಿಮೆ (೭೦೭೭) ವಾಹನಗಳು ಯಳಂದೂರು ತಾಲೂಕಿನಿಂದ ನೋಂದಣಿಗೊಂಡಿದ್ದು, ಎರಡು ಹಾಗೂ ಮೂರನೆಯ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿ ಕ್ರಮವಾಗಿ ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲ ಹಾಗೂ ಗುಂಡ್ಲುಪೇಟೆ ತಾಲೂಕುಗಳಿದ್ದವು. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಎರಡು ತಪಾಸಣಾ ಕೇಂದ್ರ (ಗುಂಡ್ಲುಪೇಟೆ ಹಾಗೂ ಚಿಕ್ಕಹೊಳೆ), ಹಾಗೂ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕಚೇರಿ (ಚಾಮರಾಜನಗರ)ಗಳು ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ೨೦೦೯ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೫೮,೪೬೮ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳು ನೋಂದಣಿಗೊಂಡಿದ್ದು, ರಾಜ್ಯಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲೆಯು ೨೮ನೆಯ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿದ್ದು, ಚಾಮರಾಜನಗರ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚು ವಾಹನ(೧೭,೭೪೯) ನೋಂದಣಿಗೊಂಡಿದ್ದರೆ, ಯಳಂದೂರು ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ನೋಂದಣಿಗೊಂಡಿದ್ದ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ೧೧,೨೪೩ ಆಗಿತ್ತು. ಅದೇ ೨೦೧೦ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ನೋಂದಣಿಗೊಂಡಿದ್ದ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯು ೬೫,೦೮೫ಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚಳಗೊಂಡಿದ್ದು, ೨೦,೧೦೭ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದ ಚಾಮರಾಜನಗರ ತಾಲೂಕು ಅಗ್ರಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿದ್ದರೆ, ೧೨,೩೮೬ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದ ಯಳಂದೂರು ತಾಲೂಕು ಕೊನೆಯ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿದ್ದು, ೨೦೧೨ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ನೋಂದಣಿಯಾಗಿದ್ದ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ೮೩,೨೨೩ ಆಗಿದ್ದು, ೨೬,೧೩೦ ವಾಹನಗಳ ನೋಂದಣಿ ಹೊಂದಿದ್ದ ಚಾಮರಾಜನಗರ ತಾಲೂಕು ಅಗ್ರಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿದ್ದರೆ, ೧೪,೬೨೯ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದ ಯಳಂದೂರು ತಾಲೂಕು ಕೊನೆಯ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿದ್ದು.

ಎತ್ತಿನಗಾಡಿಗಳು: ಡೀಸೆಲ್, ಪೆಟ್ರೋಲ್ ಹಾಗೂ ಗ್ಯಾಸ್‌ಗಳನ್ನು ಇಂಧನವನ್ನಾಗಿ ಬಳಸುವ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳಷ್ಟೇ ಅಲ್ಲದೇ, ಸಾಂಪ್ರದಾಯಿಕವಾದ ಕೈಗಾಡಿ, ಎತ್ತಿನಗಾಡಿ, ಜಟಕಾ ಹಾಗೂ ಟಾಂಗಾಗಳು ಇಂದಿಗೂ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಸಾರಿಗೆಯಲ್ಲಿ ಮಹತ್ವ ಪಡೆದಿವೆ. ೧೯೮೩ರ ಸಮೀಕ್ಷೆಯ ಪ್ರಕಾರ ಇಂದಿನ ಚಾಮರಾಜನಗರ ಜಿಲ್ಲಾ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿದ್ದ ಒಟ್ಟು ೧೮,೩೩೧ ಎತ್ತಿನಗಾಡಿಗಳಲ್ಲಿ, ೧೭೭೭೧ ಗ್ರಾಮೀಣ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿದ್ದರೆ, ಉಳಿದ ೫೬೦ ನಗರ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿದ್ದವು. ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ಅತಿ ಹೆಚ್ಚು (೬,೩೩೭) ಎತ್ತಿನಗಾಡಿಗಳಿದ್ದರೆ, ಯಳಂದೂರು ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ಅತಿ ಕಡಿಮೆ (೧,೬೯೧) ಎತ್ತಿನಗಾಡಿಗಳಿದ್ದವು. ಆನಂತರದ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಸಮೀಕ್ಷೆಗಳಲ್ಲಿ ಇದರ ಸಂಖ್ಯೆ ಹಂತಹಂತವಾಗಿ ಇಳಿಮುಖವಾಗಿದೆ. ಪ್ರಸ್ತುತ, ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಎತ್ತಿನಗಾಡಿಗಳು ಬಳಕೆಯಲ್ಲಿದ್ದರೂ, ಅವುಗಳ ಬಳಕೆ ಕ್ರಮೇಣ ಕ್ಷೀಣಿಸಿ, ಟ್ರಾಕ್ಟರ್ ಹಾಗೂ ಟ್ರೈಲರ್‌ಗಳ ಬಳಕೆ ಅಧಿಕಗೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದು, ಗ್ರಾಮೀಣ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲೂ ಕಣ್ಮರೆಯಾಗುತ್ತಿವೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೪: ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕಚೇರಿಯಲ್ಲಿ ಚಾಮರಾಜನಗರ ಜಿಲ್ಲಾ ಪ್ರದೇಶದಿಂದ ನೋಂದಣಿಗೊಂಡಿದ್ದ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ವಿವರ

ವಿಭಜನಾ ಪೂರ್ವ		ಸ್ವತಂತ್ರ ಜಿಲ್ಲೆಯಾದ ನಂತರ	
ವರ್ಷ	ನೋಂದಣಿಯಾಗಿದ್ದ ವಾಹನಗಳು	ವರ್ಷ	ನೋಂದಣಿಗೊಂಡ ವಾಹನಗಳು
೧೯೮೦	೧,೩೭೪	೧೯೯೮	೧೫,೯೧೫
		೨೦೦೬	೩೮,೧೯೬
೧೯೮೭	೩,೨೦೪	೨೦೦೭	೪೫,೫೫೦
೧೯೯೪	೧೧೧೫೩	೨೦೦೮	೫೨,೦೪೬
೧೯೯೬	೧೨,೩೮೦	೨೦೦೯	೫೮,೫೮೩
೨೦೦೨	೨೩,೫೪೬	೨೦೧೦	೬೫,೦೮೫

ಚಾಮರಾಜನಗರದಲ್ಲಿ ಸಹಾಯಕ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕಚೇರಿಯು ೧೯೮೪ರಲ್ಲಿ ಆರಂಭವಾಗುವುದಕ್ಕೆ ಮೊದಲು ಮೈಸೂರಿನ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕಚೇರಿಯಲ್ಲೇ ಇಂದಿನ ಚಾಮರಾಜನಗರ ಜಿಲ್ಲಾ ಪ್ರದೇಶದ ವಾಹನಗಳೂ ನೋಂದಣಿಗೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದವು.

ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೬: ಜಿಲ್ಲೆಯ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕಚೇರಿಯಲ್ಲಿ ನೋಂದಣಿಗೊಂಡಿದ್ದ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ತಾಲೂಕುವಾರು ವಿವರ-೨೦೧೦

ತಾಲೂಕು	ಸ್ಕೂಟರ್/ಮೋಟಾರ್ ಸೈಕಲ್	ಕಾರು	ಬಾಡಿಗೆ ಕಾರು	ಆಟೋ ರಿಕ್ಷಾ	ಅಮ್ಮಿ ಬಸ್ಸು	ಟ್ರಾಕ್ಟರ್ ಮತ್ತು ಟ್ರೈಲರ್ಸ್	ಕ್ಲೋಸ್ಡ್ ಕಾಂಪಾರ್ಟ್	ಸರಕು ವಾಹನ	ಇತರೆ	ಒಟ್ಟು
ಚಾಮರಾಜನಗರ	೮,೮೪೨	೬೦೨	೨೭	೨೮೦	೨೯	೧೫೪೦	೮	೫೦೧	೨೬೦	೧೨,೦೮೯
ಗುಂಡ್ಲುಪೇಟೆ	೬,೪೧೯	೪೮೨	೧೩	೨೧೯	೨೦	೧೧೧೦	೫	೩೮೪	೨೦೧	೮,೮೫೩
ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲ	೮,೫೮೯	೫೧೦	೧೮	೨೨೦	೨೨	೯೩೭	೪	೪೮೨	೨೫೦	೧೧,೦೩೨
ಯಳಂದೂರು	೪,೬೬೪	೨೯೩	೪	೧೫೪	೧೪	೭೩೬	೨	೨೭೩	೮೨	೬,೨೨೨
ಒಟ್ಟು	೨೮,೫೧೪	೧,೮೮೭	೬೨	೮೭೩	೮೫	೪,೩೨೩	೧೯	೧,೬೪೦	೭೯೩	೩೮,೧೯೬

ಆಧಾರ : ಜಿಲ್ಲಾ ಅಂಕ-ಅಂಶಗಳ ನೋಟ, ೨೦೦೫-೦೬

ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೬: ಜಿಲ್ಲೆಯ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕಚೇರಿಯಲ್ಲಿ ನೋಂದಣಿಗೊಂಡಿದ್ದ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ತಾಲೂಕುವಾರು ವಿವರ-೨೦೧೦

ತಾಲೂಕು	ಸ್ಕೂಟರ್/ಮೋಟಾರ್ ಸೈಕಲ್	ಕಾರು	ಬಾಡಿಗೆ ಕಾರು	ಆಟೋ ರಿಕ್ಷಾ	ಅಮ್ಮಿ ಬಸ್ಸು	ಟ್ರಾಕ್ಟರ್ ಮತ್ತು ಟ್ರೈಲರ್ಸ್	ಟ್ರೆಕ್ಟರ್	ಸರಕು ವಾಹನ	ಇತರೆ	ಒಟ್ಟು
ಚಾಮರಾಜನಗರ	೧೪,೮೭೫	೧,೦೫೭	೫೭	೫೪೭	೩೩	೧,೧೨೭	೧೨	೯೦೯	೧೪೯೦	೨೦,೧೦೭
ಗುಂಡ್ಲುಪೇಟೆ	೧೧,೩೪೫	೮೬೪	೨೮	೩೫೪	೨೨	೬೦೩	೬	೭೩೨	೭೮೭	೧೪,೭೪೧
ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲ	೧೩,೯೬೭	೯೩೦	೩೭	೨೭೩	೨೪	೧,೦೭೪	೧೦	೭೪೪	೭೯೨	೧೭,೮೫೧
ಯಳಂದೂರು	೯,೬೪೫	೬೮೦	೧೭	೨೧೧	೧೫	೬೧೬	೩	೫೮೨	೬೧೭	೧೨,೩೮೬
ಒಟ್ಟು	೪೯,೮೩೨	೩,೫೩೧	೯೪	೧,೩೮೫	೯೪	೩,೪೨೦	೩೧	೨,೯೬೭	೩,೬೮೬	೬೫,೦೮೫

ಆಧಾರ : ಜಿಲ್ಲಾ ಅಂಕಿ-ಅಂಶಗಳ ಸೋಟ, ೨೦೧೧-೧೨

ಮೋಟಾರು ಚಾಲಕ ತರಬೇತಿ ಶಾಲೆಗಳು: ೧೯೩೯ರ ಮೋಟಾರು ವಾಹನ ಕಾಯ್ದೆಯನ್ವಯ ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರ, ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯ ಮೂಲಕ ವಾಹನ ಚಾಲಕ ತರಬೇತಿ ಶಾಲೆಗಳ ಮೇಲೆ ಸಂಪೂರ್ಣ ನಿಯಂತ್ರಣವನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು, ೧೯೬೩ರ ಕಾಯ್ದೆಯ ನಿಯಮ ೩೦ರ ಅನ್ವಯ, ಈ ಶಾಲೆಗಳಿಗೆ ಪರವಾನಗಿ ನೀಡುವ ಅಧಿಕಾರ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಅಧಿಕಾರಿಗಳದ್ದಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಅಂದಿನ ಮೈಸೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಅಂತರ್ಗತವಾಗಿದ್ದ ಇಂದಿನ ಚಾಮರಾಜನಗರ ಜಿಲ್ಲಾ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ೧೯೯೧ರವರೆಗೆ ಯಾವುದೇ ಮೋಟಾರು ಚಾಲಕ ತರಬೇತಿ ಶಾಲೆಗಳು ಆರಂಭಗೊಂಡಿರಲಿಲ್ಲ. ಆ ಕಾರಣ ಆ ದಿನಗಳಲ್ಲಿ ಈ ಭಾಗದ ಜನ ವಾಹನ ಚಾಲನಾ ತರಬೇತಿ ಪಡೆಯಲು ಜಿಲ್ಲಾ ಕೇಂದ್ರ ಮೈಸೂರಿನಲ್ಲಿದ್ದ ಮೂರು ಮೋಟಾರು ವಾಹನ ತರಬೇತಿ ಶಾಲೆಗಳಿಗೆ ತರಬೇತಿ ಪಡೆಯಲು ಹೋಗಬೇಕಿತ್ತು. ಆದರೆ ೧೯೯೨ರಲ್ಲಿ ಚಾಮರಾಜನಗರದಲ್ಲಿನ ಸಹಾಯಕ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕಚೇರಿಯನ್ನು ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕಚೇರಿಯನ್ನಾಗಿ ಪರಿವರ್ತಿಸಿ ಮೇಲ್ದರ್ಜೆಗೇರಿಸಲಾಯಿತು. ಚಾಮರಾಜನಗರ, ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲ ಹಾಗೂ ಗುಂಡ್ಲುಪೇಟೆ ಪಟ್ಟಣಗಳಲ್ಲಿ ವಾಹನ ಚಾಲಕ ತರಬೇತಿ ಶಾಲೆಗಳಿಗೆ ಮಂಜೂರಾತಿ ದೊರೆತಿದ್ದು, ಅದರಿಂದಾಗಿ ವಾಹನ ಚಾಲಕ ತರಬೇತಿಯು ಜಿಲ್ಲೆಯ ಆಕಾಂಕ್ಷಿಗಳಿಗೆ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಪಟ್ಟಣಗಳಲ್ಲೇ ಸುಲಭವಾಗಿ ಲಭಿಸುವಂತಾಗಿದೆ. ಚಾಮರಾಜನಗರದಲ್ಲಿ ೧೯೯೨ರಲ್ಲಿ ಆರಂಭಗೊಂಡ ಚೈತ್ರ ಮೋಟಾರ್ ಡ್ರೈವಿಂಗ್ ಶಾಲೆ ೧೯೯೮ರ ವರೆಗೆ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸಿತು. ಮುಂದೆ ಭೀಮರಾಜ ನಗರದಲ್ಲಿ ಸಿಟಿ ಡ್ರೈವಿಂಗ್ ಸ್ಕೂಲ್ ೧೯೯೮ರಲ್ಲೂ, ಕುಂಕುಮ್ ಮೋಟಾರ್ ಡ್ರೈವಿಂಗ್ ಸ್ಕೂಲ್ ೧೯೯೯ರಲ್ಲೂ ಆರಂಭಗೊಂಡವು. ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲದಲ್ಲಿ ವರ್ಮ ಮೋಟಾರ್ ಡ್ರೈವಿಂಗ್ ಶಾಲೆ ೨೦೦೩ರಲ್ಲಿ ಆರಂಭವಾಯಿತು. ೨೦೧೨ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ಆರು ಮೋಟಾರು ವಾಹನ ಚಾಲಕ ತರಬೇತಿ ಕೇಂದ್ರಗಳಿದ್ದು, ಜಿಲ್ಲಾ ಕೇಂದ್ರ ಸ್ಥಳ ಚಾಮರಾಜನಗರದಲ್ಲಿ ಮೂರು [ಸಿಟಿ ಚಾಲನಾ ತರಬೇತಿ ಶಾಲೆ (೧೯೮೮), ಕುಂಕುಂ ಚಾಲನಾ ತರಬೇತಿ ಶಾಲೆ (೪-೧೨-೨೦೦೯) ಹಾಗೂ ತುಳಸಿ ಚಾಲನಾ ತರಬೇತಿ ಶಾಲೆ (೧-೧೨-೨೦೧೧)], ಉಪವಿಭಾಗ ಕೇಂದ್ರ ಸ್ಥಳ ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲದಲ್ಲಿ ಒಂದು [ವರ್ಮ ಚಾಲನಾ ತರಬೇತಿ ಶಾಲೆ (೨೩-೫-೨೦೦೩)], ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲ ತಾಲೂಕಿನ ಹನೂರುನಲ್ಲಿ ಎರಡು [ಶ್ರೀ ಮಲೆ ಮಹದೇಶ್ವರ ಚಾಲನಾ ತರಬೇತಿ ಶಾಲೆ (೨೫-೧-೨೦೧೦), ಸೇಂಟ್ ಜೋಸೆಫ್ ವೋಕೇಷನಲ್ ಟ್ರೈನಿಂಗ್ ಸ್ಕೂಲ್ (೧-೧೨-೨೦೧೧)], ವಾಹನ ಚಾಲನಾ ತರಬೇತಿ ಶಾಲೆಗಳಿದ್ದವು.

ಚಾಲಕ ಹಾಗೂ ನಿರ್ವಾಹಕ ಪರವಾನಗಿ ವಿತರಣೆ: ೧೯೩೯ರ ಮೋಟಾರು ವಾಹನ ಕಾಯ್ದೆಯ ಸೆಕ್ಷನ್ ಮೂರರ ಪ್ರಕಾರ, ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿ ವಾಹನ ನಡೆಸಲು ಚಾಲಕ ಪರವಾನಗಿ ಅತ್ಯಗತ್ಯವಾಗಿದ್ದು, ಅದೇ ಕಾಯ್ದೆಯ ಸೆಕ್ಷನ್ ೨೧ರ ಅನ್ವಯ ನಿರ್ವಾಹಕರು ಕೂಡ ಕಡ್ಡಾಯ ಲೈಸೆನ್ಸ್ ಹೊಂದಿರಬೇಕಾಗಿದ್ದು,

ವಾಹನ ಚಾಲಕರು ಹಾಗೂ ಬಸ್ ನಿರ್ವಾಹಕರು ಪರವಾನಗಿ (ಲೈಸೆನ್ಸ್)ಪಡೆಯಲು ಪ್ರಥಮ ಚಿಕಿತ್ಸೆ ಪರೀಕ್ಷೆಯನ್ನೊಳಗೊಂಡ ಅರ್ಹತಾ ಪರೀಕ್ಷೆಯು ಕಡ್ಡಾಯವಾಗಿದ್ದು, ಅದಕ್ಕಾಗಿ ಪರೀಕ್ಷೆಯನ್ನು ಏರ್ಪಡಿಸಿ, ತೇರ್ಗಡೆಯಾದವರಿಗೆ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕಚೇರಿಯಿಂದ ಪರವಾನಗಿ ನೀಡಲಾಗುತ್ತದೆ. ೧೯೮೭ರ ತಿದ್ದುಪಡಿಯನ್ವಯ ಲೈಸೆನ್ಸ್ ಕಾರ್ಡ್‌ನಲ್ಲಿ ಚಾಲಕ ಹಾಗೂ ನಿರ್ವಾಹಕರ ಭಾವಚಿತ್ರವನ್ನು ಕಡ್ಡಾಯವಾಗಿ ಅಳವಡಿಸಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ಅದರಂತೆ ೧೯೮೭ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಚಾಮರಾಜನಗರದಲ್ಲಿದ್ದ ಸಹಾಯಕ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಅಧಿಕಾರಿಗಳ ಕಚೇರಿಯಿಂದ ೧೧೩೩ ಚಾಲಕರಿಗೆ ಹಾಗೂ ೮೩ ನಿರ್ವಾಹಕರಿಗೆ ಲೈಸೆನ್ಸ್ ನೀಡಲಾಗಿತ್ತು. ಅದೇ ೧೯೯೧ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ, ೩೯೪ ವೃತ್ತಿಪರಚಾಲಕ ಲೈಸೆನ್ಸ್ ಹಾಗೂ ೨೯೬೩ರ ಜನ ವೃತ್ತಿಯೇತರ ಚಾಲಕ ಲೈಸೆನ್ಸ್ ಹೊಂದಿದ್ದರೆ(ಎರಡೂ ಸೇರಿ ಒಟ್ಟು ೩,೩೫೭) ೮೦೩ ಮಂದಿ ನಿರ್ವಾಹಕ ಲೈಸೆನ್ಸ್ ಹೊಂದಿದವರಾಗಿದ್ದರು. ೧೯೯೭ರಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಸ್ವತಂತ್ರ ಅಸ್ತಿತ್ವವನ್ನು ಪಡೆದ ನಂತರ, ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಇದು ಕ್ರಮೇಣ ಅಧಿಕಗೊಳ್ಳಲಾರಂಭಿಸಿತು. ೨೦೦೭ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ, ಇದು ಕ್ರಮವಾಗಿ ೪೩,೦೦೭ ಹಾಗೂ ೭೫೩೪ಕ್ಕೇರಿತು. ೨೦೦೮ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೪೮,೨೨೨ ಚಾಲಕರು ಹಾಗೂ ೭,೮೨೭ ನಿರ್ವಾಹಕರು ಪರವಾನಗಿ ಪಡೆದಿದ್ದರು. ೨೦೧೨ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೭೧,೫೫೫ ಚಾಲಕರು ಹಾಗೂ ೮೬೨೨ ನಿರ್ವಾಹಕರು ಪರವಾನಗಿ ಪಡೆದಿದ್ದು ಇದರಲ್ಲಿ ಮಹಿಳೆಯರೂ ಸೇರಿದ್ದರು.

ರಸ್ತೆ ಅಪಘಾತಗಳು: ರಸ್ತೆ ಅಪಘಾತಗಳನ್ನು ನಿಯಂತ್ರಿಸಲು ಇಲ್ಲವೇ ಸಂಪೂರ್ಣ ತಡೆಗಟ್ಟುವ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯು ಚಾಲನಾ ಲೈಸೆನ್ಸ್ ನೀಡುವಲ್ಲಿ ಚಾಲಕರನ್ನು ತೀವ್ರ ಪರೀಕ್ಷೆಗೆ ಒಳಪಡಿಸಿ, ತೇರ್ಗಡೆ ಹೊಂದಿದ ಅಭ್ಯರ್ಥಿಗಳಿಗೆ ಮಾತ್ರ ಲೈಸೆನ್ಸ್ ನೀಡುತ್ತದೆ. ಆದರೂ ಇತರೇ ಕಾರಣಗಳಿಂದಾಗಿ ಅಪಘಾತಗಳಾಗುತ್ತದೆ. ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕಚೇರಿಯಲ್ಲಿ ನೋಂದಣಿಗೊಂಡಿದ್ದು ಅಪಘಾತಕ್ಕೊಳಗಾದ ವಾಹನಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಮಾಹಿತಿ ದೊರೆಯುತ್ತಿದೆ. ಅದರಂತೆ ಇಂದಿನ ಚಾಮರಾಜನಗರ ಜಿಲ್ಲಾ ಪ್ರದೇಶವನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿದ್ದ ಅಂದಿನ ಮೈಸೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೮೬-೮೭ರ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ಜರುಗಿದ ಒಟ್ಟು ೭೨ ಅಪಘಾತಗಳಲ್ಲಿ ೧೨೯ ಮಂದಿ ಗತಿಸಿದ್ದು, ೮೦೬ ಜನ ಗಾಯಗೊಂಡಿದ್ದರು. ಅದೇ ೨೦೦೬-೦೭ರ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೩೨೭ ಅಪಘಾತಗಳು ಘಟಿಸಿದ್ದು, ೬೭ ಜನ ನಿಧನ ಹೊಂದಿದ್ದರೆ, ೪೯೧ ಮಂದಿ ಗಾಯಗೊಂಡಿದ್ದರು. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಸಂಚಾರ ಸಿಗ್ನಲ್ ಅಳವಡಿಕೆ ಹಾಗೂ ಸಂಚಾರ ನಿಯಮಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಸಾರ್ವತ್ರಿಕ ಅರಿವು ಮೂಡಿಸಲು ಪ್ರಚಾರ ಮುಂತಾದ ಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳುವ ಮೂಲಕ ಸಂಚಾರಿ ಪೊಲೀಸ್ ವಿಭಾಗವು ಅಪಘಾತ ನಿಯಂತ್ರಣಕ್ಕೆ ಶ್ರಮಿಸುತ್ತಿದೆ.

ಪ್ಲಾಸ್ಟಿಕ್ ಲೈಸೆನ್ಸ್ ಕಾರ್ಡ್ ವಿತರಣೆ: ವಾಹನ ಚಾಲಕರಿಗೆ ವಿವಿಧ ಬಗೆಯ ಪ್ಲಾಸ್ಟಿಕ್ ಲೈಸೆನ್ಸ್ ಕಾರ್ಡ್‌ನ್ನು ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯು ೧೯೮೪-೮೫ ರಿಂದ ನೀಡಲಾರಂಭಿಸಿದ್ದು, ೧೯೯೧ರ ವೇಳೆಗೆ ಇಂದಿನ ಚಾಮರಾಜನಗರ ಜಿಲ್ಲಾ ಪ್ರದೇಶದ ಮೇಲೆ ನಿಯಂತ್ರಣ ಹೊಂದಿದ್ದ ಸಹಾಯಕ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು (ಚಾಮರಾಜನಗರ) ೯೩೮ ನೀಲಿ ಪ್ಲಾಸ್ಟಿಕ್ ಕಾರ್ಡ್‌(ದ್ವಿಚಕ್ರ ವಾಹನ ಚಾಲಕರಿಗೆ), ೬೩ ಹಸಿರು ಕಾರ್ಡ್ (ಮೋಟಾರು ಕಾರು), ೧೮೨ ಕೆಂಪು (ಭಾರಿ ವಾಹನಗಳು) ಪ್ಲಾಸ್ಟಿಕ್ ಲೈಸೆನ್ಸ್ ಕಾರ್ಡ್‌ಗಳನ್ನು (ಒಟ್ಟು ೧೧೮೩ ಪ್ಲಾಸ್ಟಿಕ್ ಲೈಸೆನ್ಸ್ ಕಾರ್ಡ್‌ಗಳನ್ನು) ನೀಡಿದ್ದು, ₹ ೧೭,೭೪೫ ಶುಲ್ಕವನ್ನು ಸಂಗ್ರಹಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಅದೇ ೧೯೯೭-೯೮ರ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ೧೮೯೧ ನೀಲಿ ಕಾರ್ಡ್, ೧೩೩ ಹಸಿರು ಕಾರ್ಡ್, ೭೪೪ ಕೆಂಪುಕಾರ್ಡ್ ಹಾಗೂ ೫೦ ಖಾಕಿ ಕಾರ್ಡ್‌ಗಳನ್ನು ವಿವಿಧ ವಾಹನ ಚಾಲಕರಿಗೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ನೀಡಲಾಗಿತ್ತು. ಪ್ರಸ್ತುತ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕಚೇರಿಯಲ್ಲಿ ಬಣ್ಣದ ಪ್ಲಾಸ್ಟಿಕ್ ಕಾರ್ಡ್‌ಗಳ ವಿತರಣೆ ಇರುವುದಿಲ್ಲ. ಬದಲಾಗಿ, ಗಣಕೀಕೃತ ಲ್ಯಾಮಿನೇಟೆಡ್ ಕಾರ್ಡ್‌ನ್ನು ವಿತರಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ.

ವಾಯುಮಾಲಿನ್ಯ ನಿಯಂತ್ರಣ: ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ೧೯೮೯ರ ಕಾಯ್ದೆಯ ೧೧೫ ಸೆಕ್ಷನ್ ಪ್ರಕಾರ ೧೯೯೦ರಲ್ಲಿ ರಾಜಧಾನಿ ಬೆಂಗಳೂರು ಸೇರಿದಂತೆ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ನಗರಗಳಲ್ಲಿ ವಾಹನಗಳು ಉಗುಳುವ ಧೂಮ(ಹೊಗೆ)ವನ್ನು ನಿಯಂತ್ರಿಸಲು ಧೂಮ ಪ್ರಮಾಣವನ್ನು ತಪಾಸಣೆ ಮಾಡುವ ಪರೀಕ್ಷೆಯನ್ನು ಜಾರಿಗೊಳಿಸಲಾಯಿತು. ಇದನ್ನು ೧೯೯೧ರಲ್ಲಿ ಅಂದಿನ ಜಿಲ್ಲಾ ಕೇಂದ್ರ ಮೈಸೂರು ನಗರಕ್ಕೂ ವಿಸ್ತರಿಸಲಾಯಿತು. ಕ್ರಮೇಣ ಚಾಮರಾಜನಗರದಲ್ಲೂ ಧೂಮ ವಿಸರ್ಜನಾ ಪ್ರಮಾಣವನ್ನು ತಪಾಸಣೆ ಮಾಡುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯು ಆರಂಭವಾಗಿದ್ದು, ಈ ಕೇಂದ್ರಗಳನ್ನು ಖಾಸಗಿಯವರಿಗೆ ಆರಂಭಿಸಲು ಮಂಜೂರಾತಿ ನೀಡಲಾಗಿದ್ದು, ವಾಹನ ಮಾಲೀಕರಿಂದ ತಪಾಸಣಾ ಶುಲ್ಕವನ್ನು ಪಡೆದು, ತಪಾಸಣಾ ದೃಢೀಕರಣ ಪತ್ರವನ್ನು ಅವು ನೀಡುತ್ತವೆ. ಅಂತಹ ಕೇಂದ್ರಗಳು, ಜಿಲ್ಲಾ ಕೇಂದ್ರ ಚಾಮರಾಜನಗರ, ತಾಲೂಕು ಕೇಂದ್ರಗಳಾದ ಗುಂಡ್ಲುಪೇಟೆ ಹಾಗೂ ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲ ಪಟ್ಟಣಗಳಲ್ಲಿವೆ.

ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಂಚಾರ

೧೯ನೇ ಶತಮಾನದ ಉತ್ತರಾರ್ಧ ಭಾಗದವರೆಗೆ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಯಾವುದೇ ಬಗೆಯ ಸಾರ್ವತ್ರಿಕ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಆಡಳಿತ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಒದಗಿಸಿರಲಿಲ್ಲ. ಆವರೆಗೆ ಖಾಸಗಿ ವ್ಯಕ್ತಿಗಳು ತಮ್ಮ ಅಗತ್ಯಕ್ಕನುಗುಣವಾಗಿ ತಮ್ಮವೇ ಆದ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿರುತ್ತಿದ್ದರೂ, ಹೆಚ್ಚಿನವರು ಕಾಲ್ನಡಿಗೆಯನ್ನೇ ಅವಲಂಬಿಸಿದ್ದರು. ಮತ್ತು, ಕತ್ತೆ, ಕೋಣ, ಎತ್ತಿನಗಾಡಿ, ಕುದುರೆ, ಜಟಕಾಗಳು ವ್ಯಕ್ತಿಗಳ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ, ಸರಕುಗಳ ಸಾಗಣೆಗೆ ಬಳಕೆಯಾಗುತ್ತಿದ್ದರೆ, ಮೇಲ್ವರ್ಗದವರು ಮೇನೆ, ಜಟಕಾಗಾಡಿ ಮುಂತಾದವನ್ನು ಬಳಸುತ್ತಿದ್ದು, ಗ್ರಾಮೀಣ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಎತ್ತಿನ ಬಂಡಿಗೆಗಳೇ ಹೆಚ್ಚು ರೂಢಿಯಲ್ಲಿದ್ದವು. ಸುಮಾರು ೨೦ನೇ ಶತಮಾನದ ಮೊದಲೆರಡು ದಶಕದಲ್ಲಿ ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ಸು ಸಂಚಾರ ಅಂದಿನ ಮೈಸೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಆರಂಭಗೊಂಡಾಗ ಅದರಲ್ಲಿ ಅಂತರ್ಗತವಾಗಿದ್ದ ಇಂದಿನ ಚಾಮರಾಜನಗರ ಜಿಲ್ಲಾ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಬಿ.ಸಿ. ಪಾಪಾರಾಮ್ ಒಡತನದ ಮಾಡರ್ನ್ ಟ್ರಾವೆಲ್ಸ್ ಬಸ್ ಸೇವೆ ಗುಂಡ್ಲುಪೇಟೆ ಹಾಗೂ ತಿರುಮಕೂಡು ನಡುವೆ ಆರಂಭವಾಯಿತು. ಚಾಮರಾಜನಗರ-ಗುಂಡ್ಲುಪೇಟೆ ನಡುವೆ ಸಿ.ಡಿ. ನಾರಾಯಣರಾಯರ ಚಾಮರಾಜೇಶ್ವರ ಬಸ್, ಚಾಮರಾಜನಗರ-ಸತ್ಯಮಂಗಲ ನಡುವೆ ಬಿ. ನಾರಾಯಣರವರ ರಿಪಬ್ಲಿಕ್ ಮೋಟಾರ್ಸ್, ಚಾಮರಾಜನಗರ-ಮೈಸೂರು ನಡುವೆ ಅಬ್ದುಲ್ಲಾ ಮೋಟಾರ್ಸ್, ಚಾಮರಾಜನಗರ-ಗುಂಡ್ಲುಪೇಟೆ-ಯಳಂದೂರು ನಡುವೆ ಹನುಮಂತರಾಯಿ ಆಂಜನೇಯ ಬಸ್ ಸರ್ವಿಸ್, ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲ-ನಂಜನಗೂಡು ನಡುವೆ ಶ್ರೀ ಬಸವಣ್ಣದೇವರು, ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲ-ಮದ್ದೂರು ನಡುವೆ ಶ್ರೀ ಶಂಕರನಾರಾಯಣನ್ (ಮದ್ದೂರು ರೈಲ್ವೆ ನಿಲ್ದಾಣದಿಂದ ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲಕ್ಕೆ ಇವರದೇ ಔಟ್ ಏಜೆನ್ಸಿ ಸೇವೆ ಇತ್ತು) ಗುಂಡ್ಲುಪೇಟೆ-ಮೂಲೆಹೊಳೆ ನಡುವೆ ಶ್ರೀ ಮರಿಸ್ವಾಮಿನಾಯ್ಡರವರ ಬಸ್ ಹಾಗೂ ಗುಂಡ್ಲುಪೇಟೆ-ಮೈಸೂರು ನಡುವೆ ಬಿ.ಕೆ. ಸಂಜೀವೇಗೌಡ ಸೋದರರ ಬಸ್ಸುಗಳು ಓಡಾಡುತ್ತಿದ್ದವು. ಅಲ್ಲದೆ ಮದ್ದೂರು-ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲ, ನಂಜನಗೂಡು-ಗುಂಡ್ಲುಪೇಟೆ ಹಾಗೂ ನಂಜನಗೂಡು-ಚಾಮರಾಜನಗರ ನಡುವೆ ಜಟಕಾ ಸೇವೆ ಕೂಡ ೧೯೧೨-೧೮ರ ವೇಳೆಗೆ ಚಾಲ್ತಿಯಲ್ಲಿದ್ದವು. ಆಗ ಬಸ್‌ಗಳಿಗೆ ಪರವಾನಗಿ ನೀಡುವ ಅಧಿಕಾರ ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿದ್ದ ರಾಜ್ಯ ಪೊಲೀಸ್ ವರಿಷ್ಠಾಧಿಕಾರಿಗಳಿಗೆ ಇದ್ದು, ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಸಂಚರಿಸುತ್ತಿದ್ದ ವಾಹನಗಳು ಕೊಯಮತ್ತೂರಿನಲ್ಲಿ ನೋಂದಣಿಗೊಂಡಿರುತ್ತಿದ್ದವು. ಏತನ್ಮಧ್ಯೆ ೧೯೨೧ರಲ್ಲಿ ಆರಂಭಗೊಂಡ ನಂಜನಗೂಡು-ಚಾಮರಾಜನಗರ ರೈಲು ಮಾರ್ಗ, ಚಾಮರಾಜನಗರ ಜಿಲ್ಲಾ ಪ್ರದೇಶದ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆಯನ್ನು ಮತ್ತಷ್ಟು ಪರಿಣಾಮಕಾರಿಯನ್ನಾಗಿಸಿತು.

ಸ್ವಾತಂತ್ರ್ಯ ನಂತರದಲ್ಲಿ ದೇಶದ ಇತರೆಡೆ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕೃತ ರಾಜ್ಯ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು ಸ್ಥಾಪನೆಗೊಂಡಂತೆ ಅಂದಿನ ಮೈಸೂರು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲೂ ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯನ್ನು ೧೯೪೮ರ ಸೆಪ್ಟೆಂಬರ್ ೧೨ರಂದು ಸ್ಥಾಪಿಸಲಾಯಿತು. ಮೊದಲ ಹಂತದಲ್ಲಿ ರಾಜಧಾನಿ ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಎಲ್ಲಾ ಜಿಲ್ಲಾ ಹಾಗೂ ತಾಲೂಕು ಕೇಂದ್ರಗಳಿಗೂ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಬಸ್ ಸೇವೆಯನ್ನು ಆರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಅಲ್ಲದೆ ಕೊಯಮತ್ತೂರು ಹಾಗೂ ಕೇರಳದ ಸಾರಿಗೆ ಕಚೇರಿಗಳಿಂದ

ಪರವಾನಗಿ ಪಡೆದು, ಅಂತರ ರಾಜ್ಯ ಬಸ್ ಸಂಚಾರಕ್ಕೂ ಅನುಮತಿ ನೀಡಲಾಯಿತು. ಮುಂದೆ ೧೯೬೧ರಲ್ಲಿ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಹೆಸರನ್ನು ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಎಂದು ಮಾರ್ಪಡಿಸಲಾಯಿತು. ೧೯೮೦ರಲ್ಲಿ ಮೈಸೂರಿನಲ್ಲಿ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಕಚೇರಿಯನ್ನು ಆರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಆನಂತರದಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ನಿಗಮವು ಇಂದಿನ ಚಾಮರಾಜನಗರ ಜಿಲ್ಲಾ ಪ್ರದೇಶದ ಗಡಿಯಾಗಿದ್ದ ಗುಂಡ್ಲುಪೇಟೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೮೬ರ ವೇಳೆಗೆ ಸಾರಿಗೆ ಘಟಕವನ್ನು ಆರಂಭಿಸಿತು. ಆಗ ಇಂದಿನ ಚಾಮರಾಜನಗರ ಜಿಲ್ಲಾ ಪ್ರದೇಶವು ಅದರ ವ್ಯಾಪ್ತಿಗೊಳಪಟ್ಟಿತ್ತು. ಅಲ್ಲಿಂದೀಚೆಗೆ ಈ ಘಟಕವು ಕ್ರಮೇಣ ತನ್ನ ಕಾರ್ಯವ್ಯಾಪ್ತಿಯನ್ನು ವಿಸ್ತರಿಸಿಕೊಳ್ಳುವ ಮೂಲಕ ನೆರೆಯ ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲ, ಚಾಮರಾಜನಗರ ಹಾಗೂ ಯಳಂದೂರು ತಾಲೂಕು ಪ್ರದೇಶಗಳಿಗೂ ಸಾರಿಗೆ ಸೇವೆಯನ್ನು ನೀಡಲಾರಂಭಿಸಿತು. ಮುಂದೆ ೧೯೯೭ರ ಆಗಸ್ಟ್‌ನಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ನಿಗಮವು ಆಡಳಿತಾತ್ಮಕವಾಗಿ ಬೆಂಗಳೂರು ಮಹಾನಗರ ಸಾರಿಗೆ (ಬಿ.ಎಂ.ಟಿ.ಸಿ.)ಯನ್ನು ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ. ಯಿಂದ ಬೇರ್ಪಡಿಸಿ ಅದಕ್ಕೆ ಸ್ವತಂತ್ರ ಅಸ್ತಿತ್ವ ನೀಡಲಾಯಿತು. ೧೯೯೮ರ ಏಪ್ರಿಲ್ ಒಂದರಂದು ವಾಯವ್ಯ ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಅಸ್ತಿತ್ವಕ್ಕೆ ಬಂದು, ಹಿಂದಿನ ಮುಂಬಯಿ (ಕಿತ್ತೂರು)ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶವು ಅದರ ವ್ಯಾಪ್ತಿಗೊಳಪಟ್ಟಿತು. ಏತನ್ಮಧ್ಯೆ ೧೯೯೯-೨೦೦೦ದ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ಮೈಸೂರು ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ವಿಭಾಗವನ್ನು ಮೈಸೂರು (ನಗರ) ಹಾಗೂ ಮೈಸೂರು (ಗ್ರಾಮಾಂತರ) ವಿಭಾಗವೆಂದು ವಿಭಜಿಸಲಾಯಿತು. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಇಂದಿನ ಚಾಮರಾಜನಗರ ಜಿಲ್ಲಾ ಪ್ರದೇಶವು ಮೈಸೂರು (ಗ್ರಾಮೀಣ)ಸಾರಿಗೆ ವಿಭಾಗದ ನಿಯಂತ್ರಣಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ್ದು, ಗುಂಡ್ಲುಪೇಟೆ ಸಾರಿಗೆ ಘಟಕವು ಆ ವಿಭಾಗದ ಅಧೀನಕ್ಕೆ ಒಳಪಟ್ಟಿತು. ಈ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಗುಂಡ್ಲುಪೇಟೆ ಘಟಕವೂ ಸೇರಿದಂತೆ ಒಟ್ಟು ನಾಲ್ಕು ಘಟಕಗಳಿದ್ದು, ೩೧೧ ಅನುಸೂಚಿಗಳು ಚಾಲ್ತಿಯಲ್ಲಿದ್ದವು. ಮುಂದೆ ಈಶಾನ್ಯ ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯು ೧-೧೦-೨೦೦೦ದಂದು ಆರಂಭಗೊಂಡಿತು. ಇದು ಹಿಂದಿನ ಹೈದರಾಬಾದ್ ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಮೇಲೆ ನಿಯಂತ್ರಣವನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು, ಅದರ ಕೇಂದ್ರ ಕಚೇರಿಯನ್ನು ಕಲ್ಬುರ್ಗಿಯಲ್ಲಿ ಆರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಹಳೇಮೈಸೂರು ಪ್ರಾಂತ್ಯವು ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯ ನಿಯಂತ್ರಣದಲ್ಲೇ ಮುಂದುವರಿಯಿತು. ಆನಂತರದಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲಾ ಕೇಂದ್ರ ಚಾಮರಾಜನಗರದಲ್ಲೂ ರಾಜ್ಯ ಸಾರಿಗೆ ಘಟಕವು ೨೦೦೫-೦೬ರಲ್ಲಿ ಆರಂಭಗೊಂಡಿತು. ೨೦೦೬-೦೭ರಲ್ಲಿ ಮೈಸೂರು ಗ್ರಾಮಾಂತರ ವಿಭಾಗ ವಿಭಜಿಸಿ ಮಂಡ್ಯ ವಿಭಾಗ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಿದ್ದು, ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲ ಘಟಕ ಮಂಡ್ಯ ವಿಭಾಗ ವ್ಯಾಪ್ತಿಗೆ ಸೇರಿತು. ೨೦೦೯-೧೦ರಲ್ಲಿ ಮೈಸೂರು ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಹಾಗೂ ಮಂಡ್ಯ ವಿಭಾಗಗಳನ್ನು ವಿಭಜಿಸಿ ಹೊಸ ವಿಭಾಗವಾಗಿ ಚಾಮರಾಜನಗರ ವಿಭಾಗವನ್ನು ೧-೧೨-೨೦೦೯ರಂದು ಆರಂಭಿಸಿದ್ದು, ಈ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಚಾಮರಾಜನಗರ, ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲ, ಗುಂಡ್ಲುಪೇಟೆ ಹಾಗೂ ಹೆಚ್.ಡಿ. ಕೋಟೆ ಘಟಕಗಳು ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದವು. ನಂತರ ೩-೫-೨೦೧೦ರಿಂದ ಹೆಚ್.ಡಿ ಕೋಟೆ ಘಟಕವನ್ನು ಮೈಸೂರು ಗ್ರಾಮಾಂತರ ವಿಭಾಗಕ್ಕೂ, ನಂಜನಗೂಡು ಘಟಕವನ್ನು ಚಾಮರಾಜನಗರ ವಿಭಾಗಕ್ಕೂ ಸೇರ್ಪಡೆ ಮಾಡಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಜಿಲ್ಲೆಯ ಚಾಮರಾಜನಗರ ಹಾಗೂ ಗುಂಡ್ಲುಪೇಟೆಗಳಲ್ಲಿ ಸರ್ಕಾರಿ ಹಾಗೂ ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೆ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಸುಸಜ್ಜಿತ ಬಸ್ಸು ನಿಲ್ದಾಣಗಳಿವೆ. ಆದರೆ ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲ ಹಾಗೂ ಯಳಂದೂರುಗಳಲ್ಲಿ ಸರ್ಕಾರಿ ಹಾಗೂ ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೆ ಸುಸಜ್ಜಿತ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣವಿನ್ನೂ ನಿರ್ಮಾಣವಾಗಬೇಕೆಂದು ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ಯಳಂದೂರು ಪಟ್ಟಣದಲ್ಲಿ ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿದೆ.

ವರ್ಷ	ಬಸ್ಸುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ	ಅನುಸೂಚಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ	ಅನುಸೂಚಿತ ಮಾರ್ಗಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ	ಒಟ್ಟು ಮಾರ್ಗ ದೂರ	ದೈನಂದಿನ ಸರಾಸರಿ ಮಾರ್ಗ ದೂರ	ದೈನಂದಿನ ಆದಾಯ (ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿ)
೨೦೦೯-೧೦	೩೪೧	೩೧೫	೨೯೨	೧೯,೭೮೫	೬೭.೮೦	೧೭.೦೬
೨೦೧೦-೧೧	೩೪೬	೩೧೧	೨೫೮	೧೮,೫೫೪	೭೧.೯೦	೧೭.೫೪
೨೦೧೧-೧೨	೪೧೪	೩೮೭	೨೬೨	೧೮,೪೮೪	೭೦.೫೫	೨೩.೮೬

ನಗರ ಸಾರಿಗೆ: ಜಿಲ್ಲಾ ಕೇಂದ್ರ ಚಾಮರಾಜನಗರದಲ್ಲಿ ನಗರ ಸಾರಿಗೆ ಸೇವೆ ಇನ್ನೂ ಆರಂಭವಾಗಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ನಗರದ ಗ್ರಾಮೀಣ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಗೆ ಸಾರಿಗೆ ಸೇವೆಯನ್ನು ಒದಗಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಅವೇ ನಗರಕ್ಕೂ ಪೂರಕ ಸಾರಿಗೆ ಸೇವೆಯನ್ನು ಪರೋಕ್ಷವಾಗಿ ಒದಗಿಸುತ್ತಿವೆ.

ರೈಲು ಸಾರಿಗೆ

ಬ್ರಿಟಿಷ್ ಆಡಳಿತಾವಧಿಯಲ್ಲಿ ವಿವಿಧ ಕ್ಷೇತ್ರಗಳಲ್ಲಾದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಕಾರ್ಯಗಳು ಮೂಲತಃ ವಸಾಹತುಷಾಹಿ (ಕಲೋನಿಯಲ್)ಹಿತಾಸಕ್ತಿಯನ್ನು ಗುರಿಯಾಗಿಟ್ಟುಕೊಂಡು ಕೈಗೊಂಡ ಕ್ರಮಗಳಾದರೂ ಅದರಿಂದ ಜನಸಮುದಾಯಕ್ಕೆ ಪರೋಕ್ಷವಾಗಿ ಲಾಭವಾದುದು ಗಮನಾರ್ಹ. ೧೯ನೆಯ ಶತಮಾನದ ಪೂರ್ವಾರ್ಧ ಭಾಗದಿಂದಲೇ ಪಾಶ್ಚಿಮಾತ್ಯ ರಾಷ್ಟ್ರಗಳಲ್ಲಿ ರೈಲು ಸಾರಿಗೆ ಆರಂಭಗೊಂಡರೂ ಅದು ಭಾರತವನ್ನು ಪ್ರವೇಶಿಸಿದ್ದು ೧೮೫೩ರಲ್ಲಿ. ಭಾರತದಂತಹ ವಿಶಾಲ ದೇಶದ ಮೂಲೆಮೂಲೆಗೂ ತಮ್ಮ ಪ್ರಾಬಲ್ಯ ಸ್ಥಾಪಿಸಲು ಉತ್ಸುಕರಾಗಿದ್ದ ಬ್ರಿಟೀಷರಿಗೆ ರೈಲು ಸಾರಿಗೆ ನಿರ್ಮಾಣ ಕಾರ್ಯ ಅನಿವಾರ್ಯವಾಗಿತ್ತು. ಇದು ಅಂದಿನ ಮೈಸೂರು ಸಂಸ್ಥಾನದ ರಾಜಧಾನಿ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರವನ್ನು ಪ್ರವೇಶಿಸಿದ್ದು ೧೮೬೪ರಲ್ಲಿ. ಆದರೆ ಸಾಂಸ್ಕೃತಿಕ ನಗರ ಮೈಸೂರನ್ನು ತಲುಪಿದ್ದು ೧೮೮೨ರಲ್ಲಿ. ಮುಂದೆ ೧೮೯೧ರಲ್ಲಿ ಮೈಸೂರಿನಿಂದ ನಂಜನಗೂಡು ಸಮೀಪದ ಸುಜಾತ ಮಿಲ್ಸ್‌ವರೆಗೆ ಆರಂಭದಲ್ಲಿ ಚಾಲ್ತಿಗೆ ಬಂದ ಮೀಟರ್‌ಗೇಜ್ ರೈಲು ಮಾರ್ಗವು, ೧೮೯೯ರಲ್ಲಿ ನಂಜನಗೂಡು ಪಟ್ಟಣದವರೆವಿಗೆ ವಿಸ್ತರಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿತು. ಆದರೆ ಚಾಮರಾಜನಗರ ಜಿಲ್ಲೆಗೆ ರೈಲು ಶಕೆ ಆರಂಭವಾದುದು ೧೯೨೦ರ ನಂತರವೇ. ೧೯೧೯ರ ವೇಳೆಗೆ ನಂಜನಗೂಡು-ಚಾಮರಾಜನಗರ ಮೀಟರ್‌ಗೇಜ್ ಮಾರ್ಗದ ಕಾಮಗಾರಿ ಕಾರ್ಯ ಪೂರ್ಣಗೊಳ್ಳುವ ಹಂತದಲ್ಲಿತ್ತಾದರೂ ಹಣಕಾಸಿನ ಅಡಚಣೆಯಿಂದಾಗಿ ಕೆಲಸವು ಮಂದಗತಿಯಲ್ಲಿ ಸಾಗಿತ್ತು. ಆದರೆ ೧೯೨೩-೨೪ ರಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲಾ ಬೋರ್ಡಿಗೆ ₹ ಎಂಟು ಲಕ್ಷಗಳ ಡಿಬೆಂಚರ್ ಸಾಲ ಎತ್ತುವ ಅಧಿಕಾರ ನೀಡುವ ಮೂಲಕ ಈ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ಪುನರಾರಂಭ ಮಾಡಲಾಯಿತು. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ನಂಜನಗೂಡು-ಚಾಮರಾಜನಗರದವರೆಗಿನ ರೈಲು ಮಾರ್ಗ ಪೂರ್ಣಗೊಂಡು ೨೭.೮.೧೯೨೬ರಂದು ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಈ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ತೆರೆಯಲಾಯಿತು. ಆಗ ಇದಕ್ಕಾಗಿ ತಗುಲಿದ ವೆಚ್ಚ ₹ ೮,೧೪,೧೫೧. ಅಲ್ಲಿಂದೀಚೆಗೆ ಈ ಮಾರ್ಗವು ೧೯೯೭ರಲ್ಲಿ ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್ ಪರಿವರ್ತನೆಗೆ, ಒಳಪಡುವವರೆವಿಗೂ ಕಾರ್ಯ ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ಮೈಸೂರು-ಚಾಮರಾಜನಗರ ನಡುವೆ ಪ್ಯಾಸೆಂಜರ್ ರೈಲು ಸೌಲಭ್ಯವಿತ್ತು. ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್ ಮಾರ್ಗ ಪರಿವರ್ತನಾ ಕಾರ್ಯಪೂರ್ಣಗೊಂಡ ನಂತರ ೨೦೦೮ರ ಅಕ್ಟೋಬರ್ ೧೧ರಂದು ನಂಜನಗೂಡು-ಚಾಮರಾಜನಗರ ನಡುವೆ ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್ ರೈಲು ಸೇವೆ ಆರಂಭಗೊಂಡಿತು. ಈ ಮಾರ್ಗದ ಗೇಜ್ ಪರಿವರ್ತನೆಗಾಗಿ ಸುಮಾರು ₹ ೧೯೭ ಕೋಟಿಗಳನ್ನು ವೆಚ್ಚಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಚಾಮರಾಜನಗರ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿನ ೧೮ ಕಿ.ಮೀ. ರೈಲು ಮಾರ್ಗವಿದ್ದು, ಮರಿಯಾಲ ಹಾಗೂ ಚಾಮರಾಜನಗರಗಳಲ್ಲಿ ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣಗಳಿವೆ. ೧೯೯೮ರವರೆಗೆ ಬಳಕೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ಉಗಿಬಂಡಿ ಎಂಜಿನ್ (ಸ್ಪೀಮ್ ಎಂಜಿನ್)ಗಳಿಗೆ ಬದಲಾಗಿ ಡೀಸೆಲ್ ಎಂಜಿನ್‌ಗಳನ್ನು ಪ್ರಸ್ತುತ ಬಳಸಲಾಗುತ್ತಿದೆ.

ಆದರೆ ೧೮೯೮ರಷ್ಟು ಹಿಂದೆಯೇ ಈರೋಡು-ನಂಜನಗೂಡು ನಡುವೆ ಸತ್ಯಮಂಗಲ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ರೈಲು ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುವ ಯೋಜನೆ ಇತ್ತು. ಆದರೆ ಈರೋಡು-ತಿರುಚಿನಪಳ್ಳಿ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್ ಮಾರ್ಗವನ್ನಾಗಿಸಿದ್ದರಿಂದ ಇದು ಅಸಾಧ್ಯವಾಯಿತೆಂದು ಕೊಯಮತ್ತೂರು ಗ್ಯಾಸೆಟಿಯರ್ (೧೯೬೬) ದಾಖಲಿಸಿದೆ. ಇದೇ ರೀತಿ ಚಾಮರಾಜನಗರ-ಸತ್ಯಮಂಗಲ-ಮೆಟ್ಟುಪಾಳ್ಯಂ ನಡುವೆ ರೈಲು ಮಾರ್ಗವನ್ನು ರೂಪಿಸುವ ಯೋಜನೆಯೂ (೧೯೪೯)ಇತ್ತು. ಅದಕ್ಕಾಗಿ ಸರ್ವೇಕ್ಷಣ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳಲಾಗಿತ್ತು. ಆದರೆ ಅದಿನ್ನೂ ಕಾರ್ಯಗತವಾಗಬೇಕಿಲ್ಲ. ಚಾಮರಾಜನಗರ-ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲ ರೈಲು ಮಾರ್ಗದ ರಚನೆಗಾಗಿ ೧೯೨೫ರಷ್ಟು ಹಿಂದೆಯೇ ಸರ್ವೇಕ್ಷಣೆಯನ್ನು ನಡೆಸಲಾಗಿತ್ತು. ಆದರೆ ಅದೂ ಪ್ರಗತಿ ಕಾಣಲಿಲ್ಲ. ತೀರಾ ಇತ್ತೀಚೆಗೆ

ಬೆಂಗಳೂರು-ಚಾಮರಾಜನಗರ ನಡುವೆ ಕನಕಪುರ-ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲ ಮೂಲಕ ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್ ರೈಲುಮಾರ್ಗ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಸಮೀಕ್ಷೆ ಕೈಗೊಳ್ಳಲು ಯೋಜಿಸಲಾಗಿತ್ತಾದರೂ ಅದರ ಪ್ರಗತಿ ಮಂದಗತಿಯಲ್ಲಿ ಸಾಗಿದೆ. ಏತನ್ಮಧ್ಯೆ ಚಾಮರಾಜನಗರ-ಈರೋಡು-ಮೆಟ್ಟುಪಾಳ್ಯಂ ರೈಲು ಮಾರ್ಗದ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಒತ್ತಡ ಕಂಡುಬರುತ್ತಿದ್ದು, ಈ ಮಾರ್ಗ ರೂಪುಗೊಂಡಲ್ಲಿ ಕೊಯಮತ್ತೂರು-ಈರೋಡ್ ಭಾಗದಿಂದ, ಚೆನ್ನೈ (ಮದ್ರಾಸ್) ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ಬಳಸಿ ಬರುವ ಪ್ರಮೇಯ ತಪ್ಪುತ್ತದೆಂಬ ಸ್ಥಳೀಯ ಅಭಿಪ್ರಾಯವಿದ್ದು, ಈ ಮಾರ್ಗದ ರಚನೆ ತುರ್ತು ಆಗಬೇಕೆಂಬ ಆಶಯ ಜನಸಾಮಾನ್ಯರದ್ದಾಗಿದೆ.

ವಾಯುಸಾರಿಗೆ

ಜಿಲ್ಲಾ ಕೇಂದ್ರ ಚಾಮರಾಜನಗರದಲ್ಲಿ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ಸಾಂಸ್ಕೃತಿಕ ರಾಜಧಾನಿ ನಗರವೆಂದೇ ಖ್ಯಾತಿ ಪಡೆದಿರುವ ಮೈಸೂರು ನಗರಕ್ಕೆ ವಿಮಾನಯಾನಕ್ಕೆ ಅಗತ್ಯವಾದ ವಿಮಾನ ಪಟ್ಟಿಯನ್ನು ಅಗತ್ಯವನ್ನು ೧೯೩೬ರಷ್ಟು ಹಿಂದೆಯೇ ನಿರ್ಧರಿಸಲಾಗಿತ್ತಾದರೂ ಆ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಜಮೀನನ್ನು ಸ್ವಾಧೀನಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳುವ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆಯನ್ನು ೧೯೩೬-೪೭ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಮೂರು ಹಂತದಲ್ಲಿ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯು ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಿದ್ದು, ಆಗ ಮೈಸೂರು ತಾಲೂಕಿನ ಮಂಡಕಳ್ಳಿ-ಮರಸೆ ಗ್ರಾಮಗಳ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿ ೨೯೧ ಎಕರೆ ಜಮೀನನ್ನು ಈ ಸಂಬಂಧ ಸ್ವಾಧೀನಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳಲಾಯಿತು. ಏತನ್ಮಧ್ಯೆ ಅಗತ್ಯ ಕಟ್ಟಡಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ೧೯೪೦ರಲ್ಲಿ ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಲಾಯಿತು. ಮುಂದೆ ೧೯೫೦ರ ಸೆಪ್ಟೆಂಬರ್ ಒಂದರಂದು ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದ ನಾಗರಿಕ ವಿಮಾನಯಾನ ಇಲಾಖೆಯು ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಜಮೀನು ಹಾಗೂ ಕಟ್ಟಡಗಳನ್ನು ತನ್ನ ಸುಪರ್ದಿಗೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿತು. ಆದರೂ ೧೯೮೫ರ ಏಪ್ರಿಲ್‌ವರೆಗೆ ಈ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣದಿಂದ ಯಾವುದೇ ನಿಗದಿತ ವಿಮಾನಯಾನ ಸೇವೆಯು ಆರಂಭಗೊಳ್ಳದೇ ಗಣ್ಯರ ವಿಮಾನ, ಹೆಲಿಕಾಪ್ಟರ್ ಯಾನಗಳಿಗಷ್ಟೇ ಇದು ಸೀಮಿತವಾಗಿತ್ತು. ಆದರೆ ೧೯೮೫ರ ಏಪ್ರಿಲ್ ತಿಂಗಳಿನಲ್ಲಿ ಮೈಸೂರು-ಬೆಂಗಳೂರು ನಡುವೆ ವಾರಕ್ಕೆ ಮೂರು ಯಾನಗಳ ವಾಯುದೂತ ಸೇವೆಯು ಆರಂಭವಾಯಿತು. ಅಲ್ಲದೇ ದಸರೆ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಮನರಂಜನಾ ಹಾರಾಟಕ್ಕೂ ಅವಕಾಶ ಕಲ್ಪಿಸಲಾಯಿತು. ಇಲ್ಲಿಯ ಪ್ರಧಾನ ರನ್‌ವೇ ೪೮೦೦ ಅಡಿ ಉದ್ದ ಹಾಗೂ ೧೫೦ ಅಡಿ ಅಗಲವಿದ್ದರೆ, ಎರಡನೆಯ ರನ್‌ವೇಯು ೨೨೦೦ ಅಡಿ ಉದ್ದ ಹಾಗೂ ೧೫೦ ಅಡಿ ಅಗಲವಿದೆ. ಇದನ್ನು ದೇಶೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವೆಂದು ವರ್ಗೀಕರಿಸಿ ಡಿಸಿ-೩, ಡೋರಿಯರ್ ಮುಂತಾದ ಕಿರುವಿಮಾನಗಳ ಹಾರಾಟಕ್ಕೆ ಅನುಮತಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಆದರೆ ಈ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವು ಪುನರುಜ್ಜೀವನಗೊಳ್ಳಬೇಕಾಗಿದ್ದು, ಇದನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಇನ್ನಷ್ಟು ಜಮೀನನ್ನು ಸ್ವಾಧೀನ ಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳಲಾಗಿದ್ದು, ಇಂದು ಸುಸಜ್ಜಿತ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ ರೂಪುಗೊಂಡಿದೆ. ಈ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವು ಜಿಲ್ಲೆಗೆ ವಾಯುಯಾನ ಸೌಕರ್ಯ ಕಲ್ಪಿಸುವ ಸಮೀಪದ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವಾಗಿದೆ. ಆದರೆ ಇಂದು ಜಿಲ್ಲಾ ಕೇಂದ್ರವಾಗಿರುವ ಚಾಮರಾಜನಗರ ಪಟ್ಟಣಕ್ಕೂ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ ಬೇಕೆಂಬ ಸ್ಥಳೀಯ ಒತ್ತಡವಿದೆ. ಜಿಲ್ಲಾ ಕೇಂದ್ರ ಚಾಮರಾಜನಗರ, ಬಂಡೀಪುರ, ಬಿಳಿಗಿರಿರಂಗನಬೆಟ್ಟ, ಹಿಮವತ್ ಗೋಪಾಲಸ್ವಾಮಿಬೆಟ್ಟ, ಮುಂತಾದೆಡೆ ಗಣ್ಯರ ಹೆಲಿಕಾಪ್ಟರ್‌ಗಳಿಗಾಗಿ ತಾತ್ಕಾಲಿಕ ಇಳಿದಾಣವಾಗಿ ಹೆಲಿಪ್ಯಾಡ್‌ಗಳಿದ್ದು, ಅವು ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿವೆ.

ಜಲಸಾರಿಗೆ

ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಕಾವೇರಿ, ಸುವರ್ಣ, ತಾರಾ, ನುಗು, ಮುಂತಾದ ನದಿಗಳು ಹರಿದಿದ್ದರೂ ದೋಣಿಯಾನಕ್ಕೆ ಹಿತಕರವಾಗಿಲ್ಲ. ೧೯೮೩-೮೪ರ ವೇಳೆಗೆ ಅಂದಿನ ಮೈಸೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ೩೪ ಕಡವುಗಳಲ್ಲಿ ಎರಡು, ಬಂದರು ಹಾಗೂ ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯ ನಿಯಂತ್ರಣದಲ್ಲಿದ್ದು, ಅದರಲ್ಲಿ ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲ ತಾಲೂಕಿನ ದಾಸನಪುರ ಕಡವು ಒಂದಾಗಿದ್ದು, ಕಾವೇರಿ ನದಿಯನ್ನು ದಾಟಲು ದಾಸನಪುರ-ಕಾವೇರಿಪುರ (ನರಸೀಪುರ ತಾಲೂಕು) ನಡವೆ ಕಡವು ಸೇವೆ ಲಭ್ಯವಿತ್ತು. ಮುಂದೆ ೧೯೯೦-೯೧ರ ವೇಳೆಗೆ ಇಲಾಖಾ

ನಿಯಂತ್ರಿತ ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲ ತಾಲೂಕಿನ ದಾಸನಪುರ ಕಡವು ತಾಣದ ಜೊತೆಗೆ ಅದೇ ತಾಲೂಕಿನ ಹಂಪಾಪುರ-ವಿಜಯಪುರ (ನರಸೀಪುರ ತಾಲೂಕು) ನಡುವಣ ಕಡವು ಸೇವೆಯನ್ನು ಖಾಸಗಿಯವರಿಗೆ ₹ ೬,೩೦೦ಗಳಿಗೆ ಗುತ್ತಿಗೆ ನೀಡಲಾಗಿತ್ತು. ಆ ವೇಳೆಗೆ ಅಂದಿನ ಮೈಸೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೪೮ ಕಡವು ಸೇವಾ ತಾಣಗಳಿದ್ದವು. ೧೯೯೩ರ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಅಂದಿನ ಮೈಸೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ೩೮ ಕಡವುಗಳಲ್ಲಿ ಇಲಾಖೆಯ ನಿಯಂತ್ರಣಕ್ಕೊಳಪಟ್ಟಿದ್ದ ಎರಡರಲ್ಲಿ ಒಂದು ದಾಸನಪುರ ಕಡವಾಗಿತ್ತು. ಅದೇ ರೀತಿ ಹಂಪಾಪುರ ಕಡವು ಗುತ್ತಿಗೆ ನೀಡಿದ ತಾಣವಾಗಿದ್ದು, ₹ ೩೦೫೦ಗಳಿಗೆ ಹರಾಜು ಮಾಡಲಾಗಿತ್ತು. ಚಾಮರಾಜನಗರ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಸ್ವತಂತ್ರ ಅಸ್ತಿತ್ವ ಪಡೆದ(೧೯೯೭)ನಂತರ ೧೯೯೮ರ ವೇಳೆಗೆ ನೂತನ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೪ ಕಡವುಗಳಿದ್ದವು. ಅದೇ, ೨೦೦೭ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಇಂದಿನ ಚಾಮರಾಜನಗರ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ೧೪ ಕಡವುಗಳಲ್ಲಿ ಒಂದು ಇಲಾಖೆಯ ನಿಯಂತ್ರಣ(ದಾಸನಪುರ-ಕಾವೇರಿಪುರ)ದಲ್ಲೂ, ಇನ್ನೊಂದು (ಹಂಪಾಪುರ-ವಿಜಯಪುರ) ಕಡವನ್ನು ಗುತ್ತಿಗೆ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ₹ ೧೦,೫೦೦ಗಳಿಗೆ ಖಾಸಗಿಯವರಿಗೆ ನೀಡಲಾಗಿತ್ತು. ಉಳಿದ ೧೨ ಕಡವುಗಳು ಸ್ಥಳೀಯರು ಹೊಳೆಯನ್ನು ದಾಟಲು ಬಳಸುವ ಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿದ್ದು, ಹರಿಗೋಲು, ತೆಪ್ಪಗಳನ್ನು ಬಳಸಲಾಗುತ್ತದೆ. ೨೦೧೧ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೩೩೪(೧೫ ನೇರ ಇಲಾಖಾ ನಿಯಂತ್ರಿತ ಹಾಗೂ ೪೭ ಗುತ್ತಿಗೆ ಆಧಾರಿತ) ಕಡವುಗಳಿದ್ದವು. ಅದೇ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ೧೪ ಕಡವುಗಳಲ್ಲಿ ಒಂದು ಇಲಾಖೆಯ ನಿಯಂತ್ರಣ(ದಾಸನಪುರ-ಕಾವೇರಿಪುರ)ದಲ್ಲಿದ್ದು, ಇದರಿಂದ ಇಲಾಖೆಗೆ ₹ ೧,೭೭,೧೮೦ ಆದಾಯ ಬಂದಿದ್ದರೆ, ಇನ್ನೊಂದು (ಹಂಪಾಪುರ-ವಿಜಯಪುರ)ಕಡವನ್ನು ಗುತ್ತಿಗೆ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಖಾಸಗಿಯವರಿಗೆ ನೀಡಲಾಗಿತ್ತು ಉಳಿದ ೧೨ ಕಡವುಗಳು ಸ್ಥಳೀಯರು ಹೊಳೆಯನ್ನು ದಾಟಲು ಬಳಸುವ ಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿದ್ದು, ಉಳಿದವನ್ನು ಜಿಲ್ಲಾ ಪಂಚಾಯತ್, ತಾಲೂಕು ಪಂಚಾಯತ್, ಗ್ರಾಮ ಪಂಚಾಯತ್ ಮುಂತಾದ ಸ್ಥಳೀಯ ಸ್ವಯಮಾಡಳಿತ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದವು. ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿರುವ ಬಂದರು ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ವಲಯ ಕಚೇರಿಯ ನಿಯಂತ್ರಣಕ್ಕೊಳಪಟ್ಟಿರುವ ಈ ಕಡವುಗಳ ಉಸ್ತುವಾರಿಗೆ ಕಡವು ನಿರೀಕ್ಷಕರಿರುತ್ತಾರೆ.

ಅಂಚೆ

ಸಂಸ್ಕೃತ ಮೂಲದ 'ಹಂಸ' ಪದದ ತತ್ಸಮವೇ 'ಅಂಚೆ' ಆಗಿದ್ದು, ಒಂದೆಡೆಯಿಂದ ಮತ್ತೊಂದೆಡೆಗೆ ಸಂದೇಶವನ್ನು ರವಾನಿಸಲು ಹಂಸ-ಪಾರಿವಾಳಗಳನ್ನು ಹಿಂದೆ ಮಾಧ್ಯಮವಾಗಿ ಬಳಸಲಾಗುತ್ತಿದ್ದು, ಕವಿ ಕಾಳಿದಾಸನ ಕಾಲಕ್ಕಾಗಲೇ ಇದು ಸುಪರಿಚಿತವಾಗಿತ್ತು. ಆಳರಸರ ಆಸ್ಥಾನದ ಪತ್ರವ್ಯವಹಾರಗಳ ರವಾನೆಗೆ ಓಲೇಕಾರ, ತಳವಾರ ಹಾಗೂ ರಾಯಸದವರಿರುತ್ತಿದ್ದು, ಬೇಹುಗಾರರೂ ಸಂದರ್ಭಾನುಸಾರ ಈ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದರು. ೨೦ನೆಯ ಶತಮಾನದ ಕೊನೆಯ ಹಾಗೂ ೨೧ನೆಯ ಶತಮಾನದ ಆರಂಭದ ದಶಕಗಳಲ್ಲಿ ಸಂಪರ್ಕ ಸಾಧನ ರಂಗದಲ್ಲಾಗಿರುವ ಕ್ರಾಂತಿಕಾರಕ ಪ್ರಗತಿಯ ನಡುವೆಯೂ ಅಂಚೆ ಸೇವೆಯು ಇಂದಿಗೂ ತನ್ನ ಮಹತ್ವವನ್ನು ಉಳಿಸಿಕೊಂಡು ಬಂದಿದೆ. ಅತೀ ಕಡಿಮೆ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ಸಾವಿರಾರು ಕಿ.ಮೀ. ಅಂತರದಲ್ಲಿರುವ ವ್ಯಕ್ತಿ, ಸಂಸ್ಥೆಗಳ ಮಧ್ಯೆ ಭಾವನಾತ್ಮಕ ಸಂಬಂಧವನ್ನೂ ವ್ಯವಹಾರಿಕ ಸೌಹಾರ್ದತೆಯನ್ನೂ, ವಾಣಿಜ್ಯ-ವ್ಯಾಪಾರ ವಹಿವಾಟನ್ನೂ ರೂಪಿಸುವಲ್ಲಿ ಗ್ರಾಹಕರಿಗೆ ಅಂಚೆ ಇಲಾಖೆಯು ಸಹಕಾರಿಯಾಗಿದೆ. ಇದನ್ನು, ದೇಶದಲ್ಲಿರುವ ಸುಮಾರು ೧೦೫೫ ಲಕ್ಷ ಅಂಚೆಕಚೇರಿಗಳು, ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿರುವ ೯,೮೬೪ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳು ಖಚಿತಪಡಿಸುತ್ತವೆ. ಹೀಗೆ ಇಂದಿಗೂ ಅರ್ಥಪೂರ್ಣ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸೇವೆಯಲ್ಲಿ ನಿರತವಾಗಿರುವ ಅಂಚೆಗೆ ತನ್ನದೇ ಆದ ಶ್ರೀಮಂತ ಪರಂಪರೆ ಇದೆ.

ಚಿಕ್ಕದೇವರಾಜ ಒಡೆಯರ(೧೬೭೩-೧೭೦೪)ಆಳ್ವಿಕೆಯಲ್ಲಿ ಬೇಹಿನ ಚಾವಡಿಯ ಅಧೀನದಲ್ಲಿ ಅಂಚೆ ಹರಿಕಾರರನ್ನೊಳಗೊಂಡ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಶಾಖೆಯನ್ನು ೧೭೦೧ರಲ್ಲಿ ಅಂಚೆ ಭಕ್ಷಿಯ ನೇತೃತ್ವದಲ್ಲಿ ಆರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಇದೇ ಮುಂದೆ 'ಮೈಸೂರು ಅಂಚೆ' ಎಂದು ಪ್ರಸಿದ್ಧವಾಯಿತು. ಅಂಚೆಯನ್ನು ಒಯ್ಯಲು ಕಾಲ್ನಡಿಗೇಯಲ್ಲಿ ಹರಿಕಾರರು, ಕುದುರೆ ಮೇಲೆ ರಾಹುತರು ಸಾಗುತ್ತಿದ್ದು ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ಅಂತರದಲ್ಲಿ ಅಂಚೆಗಂಟು ಬದಲಾವಣೆಯಾಗುತ್ತಿದ್ದು, ಆಗ ಇದು ಆಳರಸರ ಆಡಳಿತಯಂತ್ರದ ಪತ್ರ ವ್ಯವಹಾರಗಳಿಗಷ್ಟೇ ಸೀಮಿತವಾಗಿತ್ತು.

ಟಿಪ್ಪು ಪತನದೊಂದಿಗೆ ಮೈಸೂರು ಅರಸರಿಗೆ ಮತ್ತೆ ಅಧಿಕಾರ ದೊರೆತರೂ ಸಂಸ್ಥಾನದ ಆಡಳಿತದಲ್ಲಿ ಬ್ರಿಟಿಷ್ ಪ್ರಭಾವ ಅಧಿಕಗೊಂಡಿತು. ಆ ವೇಳೆಗೆ ಬ್ರಿಟಿಷರು ಕಲ್ಕತ್ತಾ (೧೭೭೪)ದಲ್ಲಿ ಜಿ.ಪಿ.ಒ. ಆರಂಭಿಸಿದ್ದರು. ಕ್ರಮೇಣ ಮದ್ರಾಸ್ (೧೭೮೨), ಮುಂಬಯಿ (೧೭೯೪), ಹಾಗೂ ಬೆಂಗಳೂರು (೧೮೦೦) ಗಳಲ್ಲೂ ಜಿ.ಪಿ.ಒ. ಗಳು ಆರಂಭಗೊಂಡವು. ಸುಮಾರು ೫-೬ ಮೈಲಿಗೊಬ್ಬರಂತೆ ಇದ್ದ ಅಂಚೆ ರನ್ನರ್ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಇನ್ನಷ್ಟು ಚುರುಕು ಮೂಡಿತು. ಜಿಲ್ಲಾ ಮತ್ತು ತಾಲೂಕು ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಅಂಚೆ ಸೇವೆಯನ್ನು ಸ್ಥಳೀಯ ಅಧಿಕಾರಿಗಳ ಮೂಲಕ ನಿರ್ವಹಿಸುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ೧೮೪೪ರಲ್ಲಿ ಆರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಅವರಿಗೆ ಸರ್ಕಾರಿ ಕಾರ್ಯಗಳಿಗೆ ಮೀಸಲಾಗಿದ್ದ ಅಂಚೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯು ಅದೇ ವರ್ಷದಿಂದ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೂ ದೊರೆಯುವಂತೆ ಮಾಡಲಾಯಿತು.

ಮುಂದೆ ೧೮೫೪ರಲ್ಲಿ ಪ್ರಧಾನ (ಸದರ್) ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಯೂ ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಆರಂಭವಾಯಿತು. ಮದ್ರಾಸ್-ಬೆಂಗಳೂರು-ಊಟಿ ನಡುವೆ ದೈನಂದಿನ ಭಾಂಗಿ ಅಂಚೆ ಸೇವೆಯನ್ನು ೧೮೫೫ರಲ್ಲಿ ಆರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಇದು ಇಂದಿನ ಚಾಮರಾಜನಗರ ಜಿಲ್ಲಾ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಸಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ಹೊತ್ತು ಸಾಗುವ ಪಲ್ಲಕ್ಕಿ, ಅದನ್ನು ಹೊರುವ ಜನ ಹಾಗೂ ಪ್ರವಾಸಿ ಬಂಗಲೆಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆ ಕೂಡ ಅಂಚೆ ಇಲಾಖೆಯದಾಗಿದ್ದು, ಪ್ರವಾಸಿ ಬಂಗಲೆಗಳನ್ನು ಹಿಂದೆ ಡಾಕ್ ಬಂಗಲೆಗಳೆಂದೇ ಕರೆಯಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಟಪಾಲು ಬಂಡಿಯ ಅಂಚೆ ಸೇವೆಯನ್ನು ಎಲ್ಲಾ ಪ್ರಧಾನ ಅಂಚೆ ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ೧೮೫೫-೫೬ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಆರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಇದರಲ್ಲಿ ಪಯಣಿಸಲು ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೂ ಅವಕಾಶವಿದ್ದು, ಅದಕ್ಕಾಗಿ ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ಶುಲ್ಕವನ್ನು ನಿಗದಿಪಡಿಸಲಾಗಿತ್ತು.

ಅಂಚೆ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಗ್ರಾಮೀಣ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಗೂ ವಿಸ್ತರಿಸಲು ೧೮೭೯-೮೦ರಲ್ಲಿ ಯತ್ನಿಸಲಾಯಿತು. ಹೋಬಳಿ ಶಾಲಾ ಮಾಸ್ತರುಗಳಿಗೆ ಶಾಖಾ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳ ಮುತ್ತದಿ ಹುದ್ದೆಯನ್ನು ನೀಡಿ, ಮೂರು ರೂಪಾಯಿಗಳ ಮಾಸಿಕ ಗೌರವ ಧನವನ್ನು ನೀಡುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ೧೮೮೨ರಲ್ಲಿ ಜಾರಿಗೊಳಿಸಲಾಯಿತು. ಕೊಯಮತ್ತೂರಿನ ಪ್ರಧಾನ ಅಂಚೆಕಚೇರಿಯ ನಿಯಂತ್ರಣದಲ್ಲಿ ಆ ವೇಳೆಗಾಗಲೇ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದ ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲದ ಅಂಚೆ ಸ್ವೀಕಾರ ಕೇಂದ್ರದ ಜವಾಬ್ದಾರಿಯನ್ನು ಬೆಂಗಳೂರು ಪ್ರಧಾನ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗೆ ವರ್ಗಾಯಿಸಲಾಯಿತು. ಆನಂತರದಲ್ಲಿ ಆ ವೇಳೆಗೆ ಚೆನ್ನಾಗಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದ ಮೈಸೂರು ಅಂಚೆಯನ್ನು ೧೮೮೯ರಲ್ಲಿ ಬ್ರಿಟಿಷ್ ಇಂಪೀರಿಯಲ್ ಅಂಚೆಯಲ್ಲಿ ವಿಲೀನಗೊಳಿಸಲಾಯಿತು. ಆಗ ಬೆಂಗಳೂರು ಅಂಚೆ ವಿಭಾಗದ ನಿಯಂತ್ರಣಕ್ಕೆ ಮೈಸೂರು ಅಂಚೆಯೂ ಒಳಪಟ್ಟಿತು. ಬ್ರಿಟಿಷ್ ಇಂಪೀರಿಯಲ್ ಅಂಚೆ ದರಕ್ಕೆ ಹೋಲಿಸಿದರೆ ಮೈಸೂರು ಅಂಚೆಯ ದರ ಕಡಿಮೆ ಇದ್ದುದು ಉಲ್ಲೇಖಾರ್ಹವಾಗಿತ್ತು. ಈ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಯಜಮಾನ್ ವೀರಸಂಗಪ್ಪ, ಮೈಸೂರು ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಟಪಾಲು ಬಂಡಿ ಸೇವೆಯಲ್ಲಿ ತೊಡಗಿಸಿಕೊಂಡಿದ್ದ ಪ್ರಮುಖ ಗುತ್ತಿಗೆದಾರರಾಗಿದ್ದು, ಎತ್ತಿನ ಬಂಡಿಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸುವುದು ಅವರ ಆದ್ಯ ಕರ್ತವ್ಯವಾಗಿತ್ತು. ಅಂಚೆ ಚೀಟಿಗಳ ಬಳಕೆ ೧೮೫೪ರಲ್ಲೂ,

ಮನಿಯಾರ್ಡರ್ ಸೇವೆ ೧೮೭೭ರಲ್ಲೂ ೧೮೭೮ರಲ್ಲಿ ಅಂಚೆ ಪಾಸ್ಟಲ್ ವಿಮೆ, ೧೮೮೪ರಲ್ಲಿ ಮರುಟಪಾಲು (ರಿಫ್ಲೈ ಕಾರ್ಡ್) ಹಾಗೂ ತಂತಿ ಮನಿಯಾರ್ಡರ್ ಸೇವೆಗಳು ಆರಂಭಗೊಂಡವು. ೧೯೦೪ರ ವೇಳೆಗೆ ೧೪ ಬಗೆಯ ಅಂಚೆಚೀಟಿ, ಅಂಚೆ ಲಕೋಟೆ, ಅಂಚೆಕಾರ್ಡುಗಳು ಬಳಕೆಯಲ್ಲಿದ್ದವು.

ಬ್ರಿಟಿಷ್ ಅಂಚೆಯಲ್ಲಿ ಮೈಸೂರು ಅಂಚೆಯು ವಿಲೀನಗೊಂಡ ನಂತರ ಸಾಕಷ್ಟು ಪ್ರಗತಿಯಾದುದರ ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ೧೯೧೭ರ ವೇಳೆಗೆ ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲ ತಾಲೂಕನ್ನು ಹೊರತುಪಡಿಸಿದ ಅಂದಿನ ಮೈಸೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ೫೦ ಅಂಚೆಕಚೇರಿಗಳಲ್ಲಿ ಚಾಮರಾಜನಗರ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ಎಂಟು, ಗುಂಡ್ಲುಪೇಟೆ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ನಾಲ್ಕು ಹಾಗೂ ಯಳಂದೂರು ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ಒಂದು (ಎಲ್ಲಾ ಸೇರಿ ಒಂಭತ್ತು) ಅಂಚೆಕಚೇರಿಗಳು ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದವು. ಮುಂದೆ ೧೯೨೫-೨೬ರ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ಮೈಸೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ೫೬ ಅಂಚೆಕಚೇರಿಗಳಲ್ಲಿ ಚಾಮರಾಜನಗರ ತಾಲೂಕಿನ (೧) ಚಾಮರಾಜನಗರ (೨) ಅಟ್ಟಿಖಾನ, (೩) ಹರದನೂರು, (೪) ಹರದನಹಳ್ಳಿ, (೫) ಕುದೇರು (೬) ಮೊಗ್ಗಲಿ, ಹಾಗೂ (೭) ಸಂತೆಮರಹಳ್ಳಿ; ಗುಂಡ್ಲುಪೇಟೆ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ (೧)ಗುಂಡ್ಲುಪೇಟೆ,(೨) ತೆರಕಣಾಂಬಿ (೩) ಹಂಗಲ (೪) ಕಬ್ಬಹಳ್ಳಿ ಹಾಗೂ (೫) ಬೇಗೂರು; ಯಳಂದೂರು ತಾಲೂಕಿನ (೧) ಯಳಂದೂರು ಹಾಗೂ (೨) ಮಾಂಬಳ್ಳಿಗಳಲ್ಲಿ (ಎಲ್ಲಾ ಸೇರಿ ೧೪) ಅಂಚೆಕಚೇರಿಗಳಿದ್ದವು. ೧೯೬೦ಕ್ಕೆ ಮೊದಲು ಬೆಂಗಳೂರು ಅಂಚೆ ವಿಭಾಗದಡಿ ಇದ್ದ ಮೈಸೂರು ಜಿಲ್ಲೆ ೧೯೭೩ರ ಅಕ್ಟೋಬರ್‌ನಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲಾ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಅಂಚೆ ವಿಭಾಗೀಯ ಕೇಂದ್ರವಾಗಿ ಮೇಲ್ದರ್ಜೆಗೇರಿತು. ಆಗ ಇಂದಿನ ಚಾಮರಾಜನಗರ ಜಿಲ್ಲಾ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೧೭೯ ಅಂಚೆಕಚೇರಿಗಳು ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದವು. ಮುಂದೆ ೧೯೭೯ರಲ್ಲಿ ನಂಜನಗೂಡು ಅಂಚೆ ವಿಭಾಗ ರೂಪುಗೊಂಡಾಗ, ಅದರ ವ್ಯಾಪ್ತಿಗೆ ಇಂದಿನ ಚಾಮರಾಜನಗರ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಎಲ್ಲಾ ನಾಲ್ಕು ತಾಲೂಕುಗಳೂ ಒಳಪಟ್ಟವು. ಅದರಂತೆ ಈ ಕಚೇರಿಗೆ ಹಿರಿಯ ಅಂಚೆ ಸೂಪರಿಂಟೆಂಡೆಂಟರು ಅಧಿಕಾರಿಗಳಾಗಿದ್ದರು. ಆಗ ಚಾಮರಾಜನಗರ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ೭೦, ಗುಂಡ್ಲುಪೇಟೆ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ೫೩, ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ೪೯ ಹಾಗೂ ಯಳಂದೂರು ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ೧೬ ಅಂಚೆಕಚೇರಿಗಳಿದ್ದವು. ಅದೇ ೧೯೮೭ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಇಂದಿನ ಚಾಮರಾಜನಗರ ಜಿಲ್ಲಾ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೧೯೫ ಅಂಚೆಕಚೇರಿಗಳಿದ್ದು, ಚಾಮರಾಜನಗರ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ಆರು ಉಪ ಅಂಚೆಕಚೇರಿ, ೬೨ ಇಲಾಖೇತರ ಶಾಖಾ ಅಂಚೆಕಚೇರಿ; ಗುಂಡ್ಲುಪೇಟೆ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ಐದು ಉಪ ಅಂಚೆಕಚೇರಿ, ೫೨ ಇಲಾಖೇತರ ಶಾಖಾ ಅಂಚೆಕಚೇರಿ, ಹಾಗೂ ಒಂದು ಇಲಾಖೇತರ ಉಪ ಅಂಚೆಕಚೇರಿ; ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ಒಂದು ಪ್ರಧಾನ ಅಂಚೆಕಚೇರಿ ಐದು ಉಪ ಅಂಚೆಕಚೇರಿ, ೪೧ ಇಲಾಖೇತರ ಶಾಖಾ ಅಂಚೆಕಚೇರಿ ಹಾಗೂ ನಾಲ್ಕು ಇಲಾಖೇತರ ಉಪ ಅಂಚೆಕಚೇರಿ; ಹಾಗೂ ಯಳಂದೂರು ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ಎರಡು ಉಪ ಅಂಚೆಕಚೇರಿ ಹಾಗೂ ೧೮ ಇಲಾಖೇತರ ಶಾಖಾ ಅಂಚೆಕಚೇರಿಗಳು ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದವು. ಮುಂದೆ ೧೯೯೬ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಇಂದಿನ ಚಾಮರಾಜನಗರ ಜಿಲ್ಲಾ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೧೯೯ ಅಂಚೆಕಚೇರಿಗಳು ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದವು, ಚಾಮರಾಜನಗರ (೪೦) ಗುಂಡ್ಲುಪೇಟೆ (೩೩) ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲ (೫೨) ಹಾಗೂ ಯಳಂದೂರು (೨೦) ತಾಲೂಕುಗಳ ನಡುವೆ ಹಂಚಿಹೋಗಿದ್ದವು. ೧೯೯೭ರಲ್ಲಿ ಮೈಸೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯಿಂದ ಪ್ರತ್ಯೇಕಿಸಲ್ಪಟ್ಟ ಚಾಮರಾಜನಗರ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೯೮ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಒಟ್ಟು ೨೦೧ ಅಂಚೆಕಚೇರಿಗಳಿದ್ದವು. ಮುಂದೆ ೨೦೦೫ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ಅಂಚೆಕಚೇರಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ೧೭೮ ಕ್ಕೆ ಇಳಿದು, ಅವು ಚಾಮರಾಜನಗರ (೬೩), ಗುಂಡ್ಲುಪೇಟೆ (೫೩), ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲ (೩೮) ಹಾಗೂ ಯಳಂದೂರು (೨೪) ತಾಲೂಕುಗಳ ನಡುವೆ ಹಂಚಿಹೋಗಿದ್ದವು. ಅದೇ ೨೦೦೯ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ೧೮೭ ಅಂಚೆಕಚೇರಿಗಳು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಇದ್ದು, ಅವು ಕ್ರಮವಾಗಿ ಚಾಮರಾಜನಗರ (೬೬), ಗುಂಡ್ಲುಪೇಟೆ (೩೫), ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲ (೪೨), ಹಾಗೂ ಯಳಂದೂರು (೨೪) ತಾಲೂಕುಗಳ ನಡುವೆ ವಿತರಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿದ್ದವು.

ಬದಲಾದ ಸನ್ನಿವೇಶದಡಿ, ಅಂಚೆ ಇಲಾಖೆ, ತನ್ನ ಮೂಲಭೂತ ಕರ್ತವ್ಯಗಳ ಜೊತೆಗೆ, ಆಧುನಿಕ ಕಾಲಕ್ಕೆ ಅನುಗುಣವಾಗಿ ಹಲವಾರು ವಿಶಿಷ್ಟ ಸೇವೆಗಳನ್ನು ಜನರಿಗೆ ನೀಡಲು ಮುಂದಾಗಿದೆ. ಅಂಚೆ ಇಲಾಖೆಯು ಇತ್ತೀಚೆಗೆ (೨೦೦೮) ಎ.ಆರ್.ಎಂ.ಐ. ಸಲ್ಯೂಷನ್ಸ್ (ಲಿ.) ಖಾಸಗಿ ಸಂಸ್ಥೆಯೊಂದಿಗೆ ಮಾಡಿಕೊಂಡಿರುವ ಒಪ್ಪಂದದಂತೆ, ರಾಜ್ಯದ ಆಯ್ದು ೧೯೨ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳಲ್ಲಿ, ವಿಮಾನ, ಬಸ್ಸು, ರೈಲು ಪ್ರಯಾಣದ ಟಿಕೆಟ್, ಮುಂಗಡ ಟಿಕೆಟ್ ಗಳನ್ನು ಕಾಯ್ದಿರಿಸುವ, ಹೋಟೇಲು ಹಾಗೂ ಕಾರು ಬಾಡಿಗೆಗೂ ಬುಕ್ಕಿಂಗ್ ಮಾಡುವ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ನೀಡಲು ಮುಂದಾಗಿದ್ದು, ಈ ಸೇವೆಯು ಜಿಲ್ಲೆಯ ಚಾಮರಾಜನಗರ, ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲ ಹಾಗೂ ಗುಂಡ್ಲುಪೇಟೆ ಪಟ್ಟಣಗಳ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳಲ್ಲಿ ಲಭ್ಯವಿದೆ. ೨೦೧೦ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೨೦೨ ಅಂಚೆ ಕಛೇರಿಗಳು ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದವು.

ಈಗ ಪತ್ರ ಸ್ವೀಕಾರ, ವಿನಿಯೋಗದ ಜೊತೆಗೆ ಮೀಡಿಯಾ ಪ್ರೋಸ್ಟ್, ಇ.ಎಂ.ಎಸ್. ಸ್ವೀಡ್ ಪ್ರೋಸ್ಟ್, ರೀಟೈಲ್ ಪ್ರೋಸ್ಟ್, ವೆಸ್ಟರ್ನ್ ಯೂನಿಯನ್ ಮನಿ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಫರ್, ಇ-ಪ್ರೋಸ್ಟ್, 'ಪಿಕ್ ಅಪ್ ಸರ್ವೀಸ್' ಮುಂತಾದ ಹಲವು ರೀತಿಯ ಜವಾಬ್ದಾರಿಗಳನ್ನು ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದೆ. ಪ್ರೋಸ್ಟ್‌ಕಾರ್ಡ್, ಇನ್‌ಲ್ಯಾಂಡ್ ಲೆಟರ್, ಏರೋಗ್ರಾಂ, ಎನ್‌ವೆಲಪ್, ಲೆಟರ್ ಬಾಕ್‌ಗಳ ಮೇಲೆ ಜಾಹಿರಾತು ಮುದ್ರಿಸುವ ಮೂಲಕ ಜಾಹಿರಾತಿಗೆ ಹೊಸ ಅವಕಾಶಗಳನ್ನು ತೆರೆದುಕೊಡುವ 'ಮೀಡಿಯಾ ಪ್ರೋಸ್ಟ್'ನ ದರಗಳ ವಿವರ ಹೀಗಿದೆ.

ಮಾಧ್ಯಮ	ಜಾಹಿರಾತಿನ ಅವಕಾಶ	ಏಕವರ್ಣದ ದರ	ಬಹುವರ್ಣದ ದರ
ಪ್ರೋಸ್ಟ್ ಕಾರ್ಡ್	೨ ಸೆ.ಮೀ. x ೧ ಸೆ.ಮೀ.	೧೦ ಪೈಸೆ	೨೦ ಪೈಸೆ
ಇನ್‌ಲ್ಯಾಂಡ್ ಲೆಟರ್	೯ ಸೆ.ಮೀ. x ೨.೨೫ ಸೆ.ಮೀ.	೧೫ ಪೈಸೆ	೨೦ ಪೈಸೆ
ಏರೋ ಗ್ರಾಂ	೫.೫ ಸೆ.ಮೀ. x ೪.೨೫ ಸೆ.ಮೀ.	೨೦ ಪೈಸೆ	೬೦ ಪೈಸೆ

ಕನಿಷ್ಠ ೧೦ ಲಕ್ಷಕ್ಕೆ ಪ್ರಿಂಟ್ ಆರ್ಟರ್ ನೀಡಬೇಕು. ಅಂಚೆ ವಾಹನಗಳಿಗೆ ₹ ೧೦೦೦ ಒಂದು ತಿಂಗಳಿಗೆ ಮತ್ತು ಪೈಂಟಿಂಗ್ ವೆಚ್ಚ ₹ ೫೦೦ ಅಂಚೆ ಡಬ್ಬಗಳಿಗೆ ₹ ೧೦೦೦ ಒಂದು ವರ್ಷಕ್ಕೆ ಮತ್ತು ₹ ೨೦೦ ಪೈಂಟಿಂಗ್ ಛಾರ್ಜ್. ಈ ಮೀಡಿಯಾ ಪ್ರೋಸ್ಟ್ ಈಗೀಗ ಹೆಚ್ಚು ಜನಪ್ರಿಯತೆಯನ್ನು ಗಳಿಸಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದೆ.

'ಇಎಂಎಸ್ ಸ್ವೀಡ್ ಪ್ರೋಸ್ಟ್' ಸೇವೆಯನ್ನು ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ಅಂಚೆ ಇಲಾಖೆಯು ತನಗೆ ಪ್ರತಿಸ್ಪರ್ಧಿಯಾಗುತ್ತಿರುವ ಖಾಸಗಿ ವಲಯದ ಕೊರಿಯರ್ ಸೇವೆಗೆ ಸಂವಾದಿಯಾಗಿ ಚಾಲನೆಗೆ ತಂದಿದೆ. ರಜಾ ದಿನಗಳಲ್ಲೂ ಬುಕಿಂಗ್ ಸೌಲಭ್ಯ ಲಭ್ಯವಿದೆ. 'ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್' ಅರ್ಜಿಯನ್ನು ನಿಗದಿತ ಶುಲ್ಕ ಪಾವತಿಸಿ ಈಗ ಅಂಚೆ ಕಛೇರಿಯಿಂದ ಕಳುಹಿಸಿಕೊಡಬಹುದು.

ಅಲ್ಲದೆ ಅಂಚೆಪೇದೆಗಳು ಅಂಚೆ ಪತ್ರ ವಿತರಣೆಯ ಜೊತೆಗೆ ಅಂಚೆ ಚೀಟಿ, ಅಂಚೆ ಪತ್ರ ಮತ್ತಿತರ ಅಂಚೆ ಸಾಮಗ್ರಿಗಳನ್ನೂ ಅವಶ್ಯವಿದ್ದವರಿಗೆ ಸ್ಥಳದಲ್ಲೆ ಮಾರುವ ಮತ್ತು ಅಂಚೆಯನ್ನು ಸ್ವೀಕರಿಸುವ 'ಪಿಕ್ ಅಪ್ ಸರ್ವೀಸ್' ಈಗಾಗಲೇ ಚಾಲ್ತಿಗೆ ಬಂದಿದೆ. 'ವೆಸ್ಟರ್ನ್ ಯೂನಿಯನ್ ಮನಿ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಫರ್' ಸೇವೆಯಿಂದಾಗಿ ವಿದೇಶದಿಂದ ಕಳುಹಿಸಲ್ಪಟ್ಟ ಹಣವನ್ನು ಕೆಲವೇ ನಿಮಿಷಗಳಲ್ಲಿ ಪಡೆಯಲು ಇದೀಗ ಸಾಧ್ಯವಾಗಿದೆ. ಕ್ಯಾಷ್ ಸರ್ಟಿಫಿಕೇಟ್, ನ್ಯಾಷನಲ್ ಸೇವಿಂಗ್ ಸರ್ಟಿಫಿಕೇಟ್, ಕಿಸಾನ್ ವಿಕಾಸ್ ಪತ್ರ, ಆರ್.ಡಿ ಮುಂತಾದ ಯೋಜನೆಗಳ ಮೂಲಕ ಸಣ್ಣ ಉಳಿತಾಯಕ್ಕೆ ಪ್ರೋತ್ಸಾಹವನ್ನೂ ನೀಡಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ಕೊರಿಯರ್

ಸರ್ವಿಸ್‌ಗಳು ಈಗಿನ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳಿಗೆ ಸ್ಪರ್ಧೆ ನೀಡುತ್ತಿರುವುದು ನಿಜವಾದರೂ, ೧೫೦ ವರ್ಷಗಳ ಪ್ರಾಮಾಣಿಕ ಸೇವೆಯಿಂದ ಗಟ್ಟಿ ನಂಬಿಕೆ ಬೆಳೆಸಿಕೊಂಡಿರುವ 'ಅಂಚೆ'ಗೆ ಈ ಸ್ಪರ್ಧೆಯನ್ನು ಮೀರಿ ಬೆಳೆಯುವ ಚೈತನ್ಯವಿದೆ.

ತಂತಿಕಚೇರಿ

ತಂತಿಸೇವೆಯು ದೇಶದಲ್ಲಿ ಮೊಟ್ಟ ಮೊದಲು ೧೮೫೧ರಲ್ಲಿ ಕಲ್ಕತ್ತಾ ನಗರದಲ್ಲಿ ಆರಂಭವಾಯಿತು. ಮುಂದೆ ೧೮೫೫ರಲ್ಲಿ ಮೈಸೂರು ಸಂಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿ ತಂತಿ ಸೇವೆಯು ಜಾಲನೆಗೆ ಬಂದು ೧೮೫೭ರಲ್ಲಿ ಅದನ್ನು ಬೆಂಗಳೂರಿಗೂ ವಿಸ್ತರಿಸಲಾಯಿತು. ಆರಂಭದಲ್ಲಿ ಅಂಚೆ ಇಲಾಖೆಯ ನಿಯಂತ್ರಣಕ್ಕೊಳಪಟ್ಟಿದ್ದ ಇದನ್ನು ೧೮೮೩ರ ವೇಳೆಗೆ ಬಹುಪಾಲು ಅಂಚೆಕಚೇರಿಗಳಲ್ಲಿ ತಂತಿ ಸೌಲಭ್ಯವನ್ನು ಜೋಡಿಸುವ ಕ್ರಮ ಕೈಗೊಳ್ಳಲಾಯಿತು. ಆದರೆ ೧೮೯೮ರವರೆಗೆ ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ತಂತಿಸೇವೆ ಲಭ್ಯವಿರಲಿಲ್ಲ. ೧೯೧೭ರ ವೇಳೆಗೆ ಅಂದಿನ ಮೈಸೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ೨೫ ತಂತಿಕಚೇರಿಗಳಲ್ಲಿ, ಚಾಮರಾಜನಗರ, ಗುಂಡ್ಲುಪೇಟೆಗಳಲ್ಲಿ ತಲಾ ಒಂದೊಂದು ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲ ಹಾಗೂ ಯಳಂದೂರು ತಾಲೂಕುಗಳಲ್ಲಿ ತಲಾ ಮೂರೂರು ತಂತಿಕಚೇರಿಗಳಿದ್ದವು. ಅದೇ ೧೯೨೫ರ ವೇಳೆಗೆ ಚಾಮರಾಜನಗರ ಹಾಗೂ ಯಡತೊರೆಗಳಲ್ಲಿ ತಂತಿಕಚೇರಿಗಳು ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದವು. ೧೯೩೩ರ ವೇಳೆಗೆ ಇದು ೩೭ಕ್ಕೇರಿ ಕ್ರಮವಾಗಿ ಚಾಮರಾಜನಗರ (೮), ಗುಂಡ್ಲುಪೇಟೆ (೭), ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲ ಹಾಗೂ ಯಳಂದೂರು ತಾಲೂಕುಗಳಲ್ಲಿ ತಲಾ ೧೦ ತಂತಿಕಚೇರಿಗಳಿದ್ದವು. ಇದು ೧೯೮೭ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ೯೬ಕ್ಕೇರಿದರೆ, ೧೯೯೬ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ೧೪೫ಕ್ಕೆ ಏರಿ ಹೇಚ್ಚಿನವು ಸಂಯುಕ್ತ ಅಂಚೆ-ತಂತಿಕಚೇರಿಗಳಾಗಿದ್ದವು. ೧೯೯೮ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ, ಆ ವೇಳೆಗೆ ನೂತನವಾಗಿ ರಚಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿದ್ದ ಚಾಮರಾಜನಗರ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೩೩ ತಂತಿಕಚೇರಿಗಳಿದ್ದವು. ಆದರೆ ೨೦೦೫ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಕೇವಲ ೨೫ಕ್ಕೆ ಇಳಿಯುವ ಮೂಲಕ ಗಣನೀಯ ಇಳಿತ ಕಂಡು ಬಂದಿದ್ದು ಇದಕ್ಕೆ ದೂರವಾಣಿ ರಂಗದಲ್ಲಾಗಿರುವ ಕ್ರಾಂತಿಕಾರಕ ಬೆಳವಣಿಗೆಯೇ ಕಾರಣವಾಗಿದೆ. ೨೦೦೯ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ತಂತಿಕಚೇರಿಗಳು ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿರಲಿಲ್ಲ.

ದೂರವಾಣಿ

ಅವಿಭಜಿತ ಮೈಸೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಮೊದಲ ದೂರವಾಣಿ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ೧೮೮೯ರಷ್ಟು ಹಿಂದೆಯೇ ಖೆಡ್ಡೆ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಕಾಕನಕೋಟೆ-ಹುಣಸೂರು ನಡುವೆ ಹಾಕುವ ಮೂಲಕ ಆರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಈ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ತಾತ್ಕಾಲಿಕವಾಗಿ ಎಳೆಯಲಾಗಿದ್ದು, ಮುಂದೆ ೧೯೦೯ರಲ್ಲಿ ಮೈಸೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ ಶಾಶ್ವತ ತಂತಿ ಮಾರ್ಗ ಎಳೆದು ೧೯೧೧-೧೨ರಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರಿನೊಂದಿಗೆ ದೂರವಾಣಿ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಜೋಡಿಸಲಾಯಿತು. ವಿದ್ಯುತ್ ಇಲಾಖೆಯ ನಿಯಂತ್ರಣಕ್ಕೆ ಆರಂಭದಲ್ಲಿ ಇವು ಒಳಪಟ್ಟಿದ್ದು, ಜಿಲ್ಲಾ ಕೇಂದ್ರ ಮೈಸೂರಿನಲ್ಲಿ ಮೊದಲ ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರವು ಆರಂಭಗೊಂಡಂತೆ ಕ್ರಮೇಣ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಇತರ ಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲೂ ಅವನ್ನು ಅರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ೧೯೬೦ರಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕ ದೂರವಾಣಿ ಸಂಪರ್ಕ ವಲಯ ಸ್ಥಾಪನೆಯಾಯಿತು. ೧೯೬೭ರ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಅವಿಭಜಿತ ಮೈಸೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೫ ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರ ಹಾಗೂ ೨,೧೮೮ ದೂರವಾಣಿ ಸಂಪರ್ಕಗಳು ಚಾಲ್ತಿಯಲ್ಲಿದ್ದು, ೧೯೭೭ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಇದು ಕ್ರಮವಾಗಿ ೧೯ ಹಾಗೂ ೭,೦೨೪ ಆಗಿತ್ತು. ೧೯೭೩ರ ವೇಳೆಗೆ ಇಂದಿನ ಚಾಮರಾಜನಗರ ಜಿಲ್ಲಾ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಕ್ರಮವಾಗಿ ಚಾಮರಾಜನಗರ (೧೧೨), ಗುಂಡ್ಲುಪೇಟೆ (೩೯) ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲ (೧೭೪) ಹಾಗೂ ಯಳಂದೂರು (೧೭) ತಾಲೂಕುಗಳಲ್ಲಿ ದೂರವಾಣಿಗಳು ಚಲಾವಣೆಯಲ್ಲಿದ್ದವು. ಇದು ೧೯೭೯ರ ವೇಳೆಗೆ ಕ್ರಮವಾಗಿ ೨೧೦,೫೭,೩೬೪ ಹಾಗೂ ೪೬ ಆಗಿತ್ತು. ಅದೇ ೧೯೮೭ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಇಂದಿನ ಚಾಮರಾಜನಗರ ಜಿಲ್ಲಾ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ೨೭ ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳಿದ್ದು ಒಟ್ಟು ೧೫೭೮ ದೂರವಾಣಿಗಳು ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದವು. ಅದೇ ೧೯೯೬ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ

ಉಲ್ಲ

ಚಾಮರಾಜನಗರ ಜಿಲ್ಲಾ ಗ್ಯಾಸೆಟಿಯರ್

ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೪೧ ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳಿದ್ದು ೫೨೨೩ ದೂರವಾಣಿಗಳು ಚಾಲ್ತಿಯಲ್ಲಿದ್ದವು. ಅತ್ಯಂತ ಹೆಚ್ಚು ದೂರವಾಣಿಗಳು ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲ (೨,೪೬೫) ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿದ್ದರೆ, ಯಳಂದೂರು (೨೧೭) ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ಅತ್ಯಂತ ಕಡಿಮೆ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ದೂರವಾಣಿಗಳಿದ್ದವು.

ಚಾಮರಾಜನಗರ ಜಿಲ್ಲೆ (೧೯೯೭) ಸ್ವತಂತ್ರವಾಗಿ ರೂಪುಗೊಂಡ ನಂತರ ೧೯೯೮ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ನೂತನ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೪೧ ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳಿದ್ದು, ೭೬೬೫ ದೂರವಾಣಿಗಳು ಚಾಲ್ತಿಯಲ್ಲಿದ್ದವು. ಅದೇ ೨೦೦೫ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಹಿಂದಿದ್ದ ೪೧ ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳ ನೆರವಿನೊಂದಿಗೆ ಜಿಲ್ಲೆಯ ೨೫,೫೧೦ ಗ್ರಾಹಕರಿಗೆ ದೂರವಾಣಿ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಒದಗಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ೨೦೦೯ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ೫೩ ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳಿಂದ ೧೭,೭೩೨ ಗ್ರಾಹಕರಿಗೆ ದೂರವಾಣಿ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸಿಕೊಡಲಾಗಿತ್ತು. ಅದೇ ೨೦೧೦ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಇದು ಕ್ರಮವಾಗಿ ೪೪ ಹಾಗೂ ೧೧,೨೭೪ ಅಗಿತ್ತು. ಸ್ಥಿರ ದೂರವಾಣಿ ಬಳಕೆದಾರರ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಾಗಿರುವ ಈ ಕುಸಿತಕ್ಕೆ ಮೊಬೈಲ್ ಗಳ ಬಳಕೆಯೇ ಮುಖ್ಯ ಕಾರಣವಾಗಿದೆ.

ಮಾಹಿತಿ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನದ ಅವಿಷ್ಕಾರದಿಂದಾಗಿ ಇಂದು ಅಂತರ ನಗಣ್ಯವಾಗಿದ್ದು, ತೋರ್ಟರಳ ಮೊನೆಯಿಂದ ವಿಶ್ವದ ಇನ್ನೊಂದು ಮೂಲೆಯಲ್ಲಿರುವ ಮಾಹಿತಿಯನ್ನು ಕೆಲವೇ ಕ್ಷಣದಲ್ಲಿ ಗಣಕ ಯಂತ್ರದ ಪರದೆಯ ಮೇಲೆ ನೋಡಬಹುದಾದ ಈ ಎಲೆಕ್ಟ್ರಾನಿಕ್ ಯುಗದಲ್ಲಿ ಮೊಬೈಲ್ ಗಳು ನೀಡುತ್ತಿರುವ ವೈವಿಧ್ಯಮಯ ಸೇವಾ ಸವಲತ್ತುಗಳಿಂದಾಗಿ ಇಂದು ಸ್ಥಿರವಾಣಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಗಣನೀಯ ಇಳಿತ ಕಾಣಬರುತ್ತಿದ್ದು, ನಗರಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಮೊಬೈಲು ಬಳಕೆ ಅಧಿಕಗೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದು, ಪ್ರತಿಕುಟುಂಬಕ್ಕೂ ಸರಾಸರಿ ಎರಡು ಮೊಬೈಲು ಸೇವೆ ಲಭ್ಯವಿದ್ದರೆ, ಗ್ರಾಮೀಣ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಇದು ಕುಟುಂಬಕ್ಕೆ ಸರಾಸರಿ ಒಂದರಂತೆ ಆಗುವ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಸದ್ಯದಲ್ಲೇ ನಿರ್ಮಾಣಗೊಳ್ಳಲಿದೆ ಎಂದು ಅಂದಾಜು ಮಾಡಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ಇದರಿಂದಾಗಿ, ಒಂದು ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಗ್ರಾಹಕಮಿತ್ರವಾಗಿದ್ದ ಕಾಯನ್ ಬೂತ್ ಹಾಗೂ ಎಸ್.ಟಿ.ಡಿ. ಬೂತುಗಳೆಂದು ನಗರ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ತಮ್ಮ ಪ್ರಾಮುಖ್ಯತೆಯನ್ನು ಕಳೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಿವೆ. ಆದರೆ ಗ್ರಾಮೀಣ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಇನ್ನೂ ತಮ್ಮ ಮಹತ್ವವನ್ನು ಅಲ್ಲಿ ಉಳಿಸಿಕೊಂಡಿವೆ. ಮಾಹಿತಿ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನದ ಅವಿಷ್ಕಾರದಿಂದಾಗಿ ಅಂತರಜಾಲ ತಾಣ, ಇಮೇಲ್, ಟೆಲಿಮೆಡಿಷನ್ ಮಾರುಕಟ್ಟೆ ವಿದ್ಯಮಾನ, ಸ್ಯಾಟಲೈಟ್ ಶಿಕ್ಷಣ, ಮುಂತಾದವು ಜನಸಾಮಾನ್ಯರಿಗೆ ಸುಲಭವಾಗಿ ತಲುಪುವಂತಾಗಿದ್ದು, ಬ್ರಾಡ್ ಬ್ಯಾಂಡ್ ಸೇವೆಯು ಅಂತರ್ಜಾಲ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಸರಳಗೊಳಿಸುವ ಮೂಲಕ ಗ್ರಾಹಕ ಮಿತ್ರವಾಗಿದೆ. ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರದ 'ಭೂಮಿ' ಯೋಜನೆಯಿಂದಾಗಿ ರೈತರಿಗೆ ಅವರ ಪಹಣಿ-ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ. (Record of Rights, Tenancy and Crop Inspection - R.T.C.) ದಾಖಲೆ ಸುಲಭವಾಗಿ ಲಭಿಸುವಂತಾಗಿದೆ. ವಿವರಗಳಿಗೆ ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೭ ಹಾಗೂ ೭.೯ ನೋಡಿ.

ಭಾರತ ಸಂಚಾರ ನಿಗಮ ಲಿ. (ಬಿ.ಎಸ್.ಎನ್.ಎಲ್): ಭಾರತೀಯ ಟೆಲಿಕಾಂ ಉದ್ಯಮದಲ್ಲಿ ೧೯೯೨ರಿಂದೀಚೆಗೆ ಬೀಸಲಾರಂಭಿಸಿದ ಉದಾರೀಕರಣ ಹಾಗೂ ಖಾಸಗೀಕರಣದ ಗಾಳಿಯಿಂದಾಗಿ ದೇಶದ ದೂರವಾಣಿ ಸೇವೆಯಲ್ಲಿ ಗಮನಾರ್ಹ ಬದಲಾವಣೆಗಳಾದವು. ಏರ್‌ಟೆಲ್, ಹಟ್ಲೈ, ಸ್ಯಾಮ್‌ಸಂಗ್, ನೋಕಿಯಾ, ಟಾಟಾ ಇಂಡಿಕಾಮ್, ರಿಲೆಯನ್ಸ್, ಬೆನ್‌ಕ್ಯು ಮುಂತಾದ ಖಾಸಗಿ ಉದ್ಯಮಗಳೆಂದು ವೈವಿಧ್ಯಮಯ ದೂರವಾಣಿ ಸೇವೆಯನ್ನು ನೀಡುತ್ತಿವೆ. ಭಾರತೀಯ ಟೆಲಿಕಾಂ ಉದ್ಯಮವು ಆರಂಭದಲ್ಲಿ ವಿದೇಶ್ ಸಂಚಾರ ನಿಗಮ (ಲಿ) (೧೯೯೫) (ಬಿ.ಎಸ್.ಎನ್.ಎಲ್.) ಎಂದೂ, ನಂತರದಲ್ಲಿ ಭಾರತೀಯ ಸಂಚಾರ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತ (ಬಿಎಸ್‌ಎನ್‌ಎಲ್) ಎಂದೂ ತನ್ನ ಹೆಸರನ್ನು ಮಾರ್ಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳುವ ಮೂಲಕ ಗ್ರಾಹಕರಿಗೆ ಉತ್ತಮ

ಸೇವಾಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ನೀಡಲು ಆರೋಗ್ಯಕರವಾಗಿ ಸ್ಪರ್ಧಿಸುತ್ತಿದೆ. ವಿವಿಧ ಖಾಸಗಿ ದೂರವಾಣಿ ಉದ್ಯಮಗಳ ಪ್ರವೇಶದಿಂದಾಗಿ ಸ್ಥಳೀಯ, ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹಾಗೂ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ದೂರವಾಣಿ ಸೇವಾ ಸೌಲಭ್ಯ, ದೂರವಾಣಿ ಸಾಧನ ಹಾಗೂ ದರಪ್ರಮಾಣಗಳು ಗಣನೀಯ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಸುಧಾರಿಸಿವೆ. ಈ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ೧೯೯೪ ಹಾಗೂ ೧೯೯೯ರ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ದೂರವಾಣಿ ಸಂಪರ್ಕ ನೀತಿ (ಎನ್.ಟಿ.ಪಿ) ಕಾಯ್ದೆಗಳ ಪಾತ್ರ ಉಲ್ಲೇಖಾರ್ಹವಾಗಿದೆ. ಸೆಲ್‌ಫೋನ್ (ಮೊಬೈಲ್), ಅಂತರ್‌ಜಾಲ ಮುಂತಾದ ಸೇವೆಗಳು ಗ್ರಾಹಕರಿಗೆ ಲಭ್ಯವಿದೆ. ಕೇಬಲ್ ಆಧಾರಿತ ದೂರವಾಣಿಗಳಿಗೆ ಬದಲು ಒಂದು ಅಥವಾ ಒಂದಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ಪಾಯಿಂಟ್ ಹೊಂದಿರುವ ತಂತಿರಹಿತ (ವೈರ್‌ಲೆಸ್) ಅಥವಾ ರೇಡಿಯೋ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ದೂರವಾಣಿಗಳ ಉಪಯೋಗದಿಂದಾಗಿ ದೂರವಾಣಿ ಸೇವೆ ಸರಳವೂ ಪರಿಣಾಮಕಾರಿಯೂ ಆಗಿದ್ದು, ಹೆದ್ದಾರಿ (ರೈಲುಮಾರ್ಗ) ಹಾಗೂ ಗ್ಯಾಸ್‌ಪೈಪ್ ಲೈನ್‌ಗಳ ಬದಿಯಲ್ಲಿ, ಆಪ್ಟಿಕಲ್ ಫೈಬರ್ ಕೇಬಲ್‌ಗಳ ಜೋಡಣೆಯಿಂದಾಗಿ ವಿವಿಧ ನಗರಗಳ ನಡುವಣ ಸಂಪರ್ಕ ಸರಳಗೊಳ್ಳುವಂತಾಗಿದೆ. ಅದರಲ್ಲೂ ಅಲ್ಟ್ರಾ ಡೀಪ್ ವೇವ್ ಮಲ್ಟಿ ಪ್ಲೆಕ್ಸಿಂಗ್ ತಂತ್ರದ ಅಳವಡಿಕೆಯಿಂದಾಗಿ ಪ್ರಸರಣ ವೆಚ್ಚವೂ ಗಣನೀಯವಾಗಿ ಇಳಿಯುತ್ತಿದ್ದು, ಮುಂದಿನ ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಇದು ಮತ್ತಷ್ಟು ಕಡಿಮೆಯಾಗಬಹುದೆಂದು ನಿರೀಕ್ಷಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ೧೯೯೯ರ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ದೂರಸಂಪರ್ಕ ನೀತಿಯಿಂದಾಗಿ ರೈಲ್ವೆ, ವಿದ್ಯುತ್ ಹಾಗೂ ಗ್ಯಾಸ್ ಕಂಪೆನಿಗಳು ಆಪ್ಟಿಕಲ್ ಫೈಬರ್ ಕೇಬಲ್ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ರಚಿಸಿ, ದೂರವಾಣಿ ಉದ್ಯಮಗಳಿಗೆ ಗುತ್ತಿಗೆ ಇಲ್ಲವೇ ಮಾರಾಟ ಮಾಡಬಹುದಾಗಿದೆ. ಗ್ಯಾಸ್ ಅಥಾರಿಟಿ ಆಫ್ ಇಂಡಿಯಾ ಈ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯಶೀಲವಾಗಿದ್ದು, ಭಾರತೀಯ ಸಂಚಾರ ನಿಗಮಕ್ಕೆ ಪ್ರಬಲ ಪ್ರತಿಸ್ಪರ್ಧಿಯಾಗಲಿದೆ. ಸ್ಥಿರದೂರವಾಣಿ(ಲ್ಯಾಂಡ್ ಲೈನ್)ಗಳ ಬೇಡಿಕೆ ಕ್ರಮೇಣ ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತಿದ್ದು, ಮೊಬೈಲ್ ಫೋನ್‌ಗಳಿಗೆ ಬೇಡಿಕೆ ಹೆಚ್ಚಾಗುತ್ತಿದೆ. ಬಿ.ಎಸ್.ಎನ್.ಎಲ್. ಮೊಬೈಲ್ ಫೋನ್‌ಗಳ (೨೦೦೨) ಅಗಮನ, ಖಾಸಗಿ ದೂರವಾಣಿ ಮೊಬೈಲ್ ಫೋನ್‌ಗಳಿದ್ದ ದುಬಾರಿ ಬೆಲೆ ಹಾಗೂ ಬೇಡಿಕೆಯನ್ನು ಗಣನೀಯವಾಗಿ ಇಳಿಸುವಲ್ಲಿ ಯಶಸ್ವಿಯಾಗಿದೆ.

ಮೊಬೈಲ್ ಫೋನ್‌ಗಳು ವರ್ಣರಂಜಿತವಾಗಿದ್ದು, ವೀಡಿಯೋಗೇಮ್ಸ್, ಕ್ಯಾಮೆರಾ, ದೂರದರ್ಶನ, ಎಸ್. ಎಂ.ಎಸ್. ರವಾನೆ, ಕಂಪ್ಯೂಟರ್ ಸೌಲಭ್ಯಗಳೇ ಮುಂತಾದ ವೈವಿಧ್ಯಮಯ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು, ಗಣಕಯಂತ್ರಗಳಾಗಿ ಮಾರ್ಪಟ್ಟಿವೆ. ದೇಶವ್ಯಾಪಿ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುವಲ್ಲಿ ಯಶಸ್ವಿಯಾಗುತ್ತಿರುವ ಬಿ.ಎಸ್.ಎನ್. ಎಲ್. ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ, ಪ್ರಮುಖ ರೈಲುಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಬರುವ ಪಟ್ಟಣಗಳೂ ಸೇರಿದಂತೆ ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ ಪ್ರದೇಶಗಳೊಂದಿಗೆ ದೂರವಾಣಿ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಒದಗಿಸುತ್ತಿದೆ. ಬಿ.ಎಸ್.ಎನ್.ಎಲ್. ಮೊಬೈಲ್‌ಗಳಿಗಾಗಿ, ಅದರಲ್ಲೂ ನಂತರ ಪಾವತಿ ಮಾಡುವ ಸೆಲ್‌ಫೋನ್ ಹಾಗೂ ಮುಂದಾಗಿ ಪಾವತಿ ಮಾಡುವ ಎಕ್ಸೆಲ್‌ಗಳಿಗೆ ಮಾರುಕಟ್ಟೆಯಲ್ಲಿ ಅಧಿಕ ಬೇಡಿಕೆ ಇದೆ.

ಭಾರತದಲ್ಲಿ ಅಂತರ್‌ಜಾಲ ಸೇವೆಯನ್ನು ೧೯೯೫ರಿಂದ ಬಿ.ಎಸ್.ಎನ್.ಎಲ್‌ನ ಮೂಲಕ ನೀಡಲಾರಂಭಿಸಿದ ದೂರವಾಣಿ ಇಲಾಖೆಯ ಏಕಸ್ವಾಮ್ಯತೆ ೧೯೯೮ರಲ್ಲಿ ರದ್ದಾಯಿತು. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಇಂದು ಈ ಸೇವೆಯನ್ನು ಗ್ರಾಹಕರಿಗೆ ಖಾಸಗಿ ಕಂಪೆನಿಗಳೂ ಒದಗಿಸುತ್ತಿವೆ. ಆದರೂ ಖಾಸಗಿ ವಲಯಗಳ ಪ್ರಬಲ ಸ್ಪರ್ಧೆಯ ನಡುವೆಯೂ ಗ್ರಾಹಕರಿಗೆ ಅಲ್ಪವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ಅಂತರ್‌ಜಾಲ ಸೇವೆಯನ್ನು ನೀಡಲು ಬಿ.ಎಸ್. ಎನ್.ಎಲ್. ಯತ್ನಿಸುತ್ತಿದೆ. ಮುಂಬಯಿ ಹಾಗೂ ದೆಹಲಿ ನಗರಗಳ ದೂರವಾಣಿ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗಂದೇ ದೂರವಾಣಿ ಇಲಾಖೆಯು ಮಹಾನಗರ ಟೆಲಿಫೋನ್ ನಿಗಮ ಲಿ. ಎಂಬ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್‌ನ್ನು (ಎಂ.ಟಿ.ಎನ್. ಎಲ್) ರಚಿಸಿದ್ದು, ದೇಶದ ಇತರ ಭಾಗಗಳ ದೂರವಾಣಿ ವ್ಯವಸ್ಥೆ, ಬಿ.ಎಸ್.ಎನ್.ಎಲ್.ನ ವ್ಯಾಪ್ತಿಗೆ ಒಳಪಟ್ಟಿದೆ. ಸ್ಥಿರದೂರವಾಣಿಗಳಿಗೆ ಎ.ಎಂ.ಎಸ್. ಸೇವೆಯನ್ನು ಬಿ.ಎಸ್.ಎನ್.ಎಲ್. ನೀಡಲು ಮುಂದಾಗಿದ್ದು, ಇದರಿಂದ ಗ್ರಾಹಕರು ತಮಗೆ ಬರುವ ಕರೆ ಸಂದೇಶಗಳನ್ನು ತಪ್ಪದೆ ಪಡೆಯಬಹುದಾಗಿದೆ.

೪೪೬

ಚಾಮರಾಜನಗರ ಜಿಲ್ಲಾ ಗ್ಯಾಸೆಟಿಯರ್

ಕೋಷ್ಟಕ ೨.೨: ವಿಭಜನಾ ಪೂರ್ವದಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ಅಂಚೆ, ತಂತಿ ಹಾಗೂ ದೂರವಾಣಿ ಕಚೇರಿಗಳ ವಿವರ

ವರ್ಷ	ಅಂಚೆಕಚೇರಿಗಳು	ತಂತಿಕಚೇರಿಗಳು	ದೂರವಾಣಿ ಕಚೇರಿಗಳು	ದೂರವಾಣಿ	ರೇಡಿಯೋ
೧೯೭೩	೧೭೯	೩೭	-	೩೪೬	೧೭೪೦೨
೧೯೮೦	೧೯೩	೭೯	-	೬೭೭	೨೪,೭೫೧
೧೯೮೭	೧೯೫	೯೬	೩೭	೧,೫೭೮	ಮಾಹಿತಿ ಲಭ್ಯವಿಲ್ಲ
೧೯೯೬	೧೯೯	೧೪೫	೪೧	೫,೨೨೩	ಮಾಹಿತಿ ಲಭ್ಯವಿಲ್ಲ

ಆಧಾರ : ಜಿಲ್ಲಾ ಅಂಚೆಅಂಶಗಳ ನೋಟ ೧೯೭೩, ೧೯೮೦, ೧೯೮೭ ಹಾಗೂ ೧೯೯೬

ಕೋಷ್ಟಕ ೨.೪: ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ಅಂಚೆ, ತಂತಿ ಹಾಗೂ ದೂರವಾಣಿ ಕಚೇರಿಗಳ ವಿವರ

ವರ್ಷ	ಅಂಚೆಕಚೇರಿ	ಅಂಚೆ ಸೌಲಭ್ಯ	ಅಂಚೆ, ತಂತಿ ಸೌಲಭ್ಯ	ಅಂಚೆತಂತಿ ದೂರವಾಣಿ ಸೌಲಭ್ಯ	ತಂತಿ ಕಚೇರಿಗಳು	ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳು	ಬಳಕೆಯಲ್ಲಿರುವ ದೂರವಾಣಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ
೧೯೯೮	೨೦೧	೬೮	೬೮	೧೩೩	-	೪೧	೭೬೬೫
೨೦೦೧	೨೬೨	೪೭	೧೫೫	೧೫೫	-	೩೯	೯೭೦೨
೨೦೦೨	೨೦೩	೪೮	೧೫೫	೧೫೫	೪	೩೮	೧೮,೫೯೨
೨೦೦೪	೧೭೮	೧೫೩	೨೫	-	೪	೪೧	೨೧,೭೦೦
೨೦೦೬	೧೭೮	-	-	-	೨೫	೪೧	೨೬,೯೩೬
೨೦೦೯	೧೮೭	-	-	-	-	೪೩	೧೭,೭೩೨
೨೦೧೦	೨೦೩	-	-	-	-	೪೪	೧೧,೨೭೪

ಕೋಷ್ಟಕ ೨.೯: ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿ ಹಾಗೂ ದೂರವಾಣಿ ಸೇವೆಗಳ ತಾಲೂಕುವಾರು ವಿವರ ೨೦೦೯ ಹಾಗೂ ೨೦೧೦ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ

ತಾಲೂಕು	ಅಂಚೆಕಚೇರಿಗಳು		ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳು		ಚಾಲ್ತಿಯಲ್ಲಿದ್ದ ಸ್ಥಿರ ದೂರವಾಣಿಗಳು	
	೨೦೦೯	೨೦೧೦	೨೦೦೯	೨೦೧೦	೨೦೦೯	೨೦೧೦
ಚಾಮರಾಜನಗರ	೬೬	೭೩	೧೩	೧೪	೬,೮೧೦	೪,೩೧೦
ಗುಂಡ್ಲುಪೇಟೆ	೫೫	೫೯	೧೨	೧೨	೩,೧೧೨	೨,೦೦೯
ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲ	೪೨	೪೫	೧೬	೧೬	೭,೧೦೯	೪,೨೫೪
ಯಳಂದೂರು	೨೪	೨೬	೨	೨	೭೦೧	೭೦೧
ಒಟ್ಟು	೧೮೭	೨೦೩	೪೩	೪೪	೧೭,೭೩೨	೧೧,೨೭೪

ಆಕಾಶವಾಣಿ

೨೦ನೆಯ ಶತಮಾನದ ನಾಲ್ಕನೆಯ ದಶಕದಲ್ಲಿ (೧೯೩೫) ಬಳಕೆಗೆ ಬಂದ ರೇಡಿಯೋಗಳು, ಶತಮಾನದುದ್ದಕ್ಕೂ ನಿರಂತರವಾಗಿ ಜನಸಾಮಾನ್ಯರ ದೈನಂದಿನ ಬದುಕಿನಲ್ಲಿ ಸಾಂಸ್ಕೃತಿಕವಾಗಿ ಮಹತ್ವದ ಪಾತ್ರವಹಿಸಿವೆ. ಆದರೆ ೧೯೮೦ರಿಂದ ಈಚೆಗೆ ದೂರದರ್ಶನದಂತಹ ದೃಶ್ಯ-ಶ್ರವಣ ಸಮೂಹ ಮಾಧ್ಯಮದ ಆಗಮನದೊಂದಿಗೆ ಸ್ವಲ್ಪ ಹಿನ್ನಡೆಯುಂಟಾಯಿತು. ಆದರೂ ವೈವಿಧ್ಯಮಯ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಹಮ್ಮಿಕೊಳ್ಳುವುದರ ಜೊತೆಗೆ ಎಫ್.ಎಂ. ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಒದಗಿಸುವ ಮೂಲಕ ಮತ್ತೆ ಮಹತ್ವ ಪಡೆಯುತ್ತಿದೆ. ನೂತನವಾಗಿ ೧೯೯೭ರಲ್ಲಿ ಅಸ್ತಿತ್ವಕ್ಕೆ ಬಂದ ಚಾಮರಾಜನಗರ ಜಿಲ್ಲೆಗೆ ಬಹು ಹಿಂದಿನಿಂದಲೂ ಮೈಸೂರು ಆಕಾಶವಾಣಿ ಕೇಂದ್ರವೇ ರೇಡಿಯೋ ಸೌಕರ್ಯ ನೀಡುವ ಕೇಂದ್ರವಾಗಿದ್ದು, ಮೈಸೂರು ಕೇಂದ್ರಕ್ಕೆ ಶ್ರೀಮಂತ ಪರಂಪರೆ ಇದೆ. ಮೈಸೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ ೧೯೩೫ರಷ್ಟು ಹಿಂದೆಯೇ ರೇಡಿಯೋ ಸ್ಟೇಷನ್ ಸ್ಥಾಪಿಸಿದ ಹೆಗ್ಗಳಿಕೆ ಸ್ಥಳೀಯ ಮಹಾರಾಜ ಕಾಲೇಜಿನ ಪ್ರಾಧ್ಯಾಪಕ ಎಂ.ವಿ. ಗೋಪಾಲಸ್ವಾಮಿಯವರಿಗೆ ಸಲ್ಲುತ್ತದೆ. ಅವರು ಮೈಸೂರಿನಲ್ಲಿ ಖಾಸಗಿ ಪ್ರಸಾರ ಕೇಂದ್ರವನ್ನು ೧೯೩೫ರ ಸೆಪ್ಟೆಂಬರ್ ೧೦ರಂದು ಆರಂಭಿಸುವ ಮೂಲಕ ಮೈಸೂರು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ರೇಡಿಯೋ ಯುಗಕ್ಕೆ ನಾಂದಿಯನ್ನು ಹಾಡಿದರು. ಅಷ್ಟೇ ಅಲ್ಲದೇ ಆಕಾಶವಾಣಿ ಎಂಬ ನಾಮಾಂಕಿತವನ್ನೂ ನೀಡಿದವರೂ ಅವರೇ ಎಂಬ ಅಭಿಪ್ರಾಯವೂ ಇದೆ. ಈ ಕೇಂದ್ರವನ್ನು ೧೯೪೧ರಲ್ಲಿ ಸಂಸ್ಥಾನದ ಸರ್ಕಾರ ತನ್ನ ಅಧೀನಕ್ಕೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿತು. ಮುಂದೆ ಈ ಕೇಂದ್ರವನ್ನು ಏಪ್ರಿಲ್ ಒಂದು, ೧೯೫೦ರಲ್ಲಿ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದ ಆಲ್ ಇಂಡಿಯಾ ರೇಡಿಯೋ ತನ್ನ ವಶಕ್ಕೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿತು. ಆನಂತರ ೧೯೫೫ರಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ಇದನ್ನು ಸ್ಥಳಾಂತರಿಸಲಾಯಿತು. ಆದರೆ ಮುಂದೆ ೧೯೬೪ರ ನವೆಂಬರ್‌ನಲ್ಲಿ ಮೈಸೂರು ಆಕಾಶವಾಣಿ ಕೇಂದ್ರವನ್ನು ಒಂದು ಕಿ.ವ್ಯಾ. ಸಾಮರ್ಥ್ಯದ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಮಿಟರ್‌ನೊಂದಿಗೆ ಮೈಸೂರಿನಲ್ಲೇ ಪುನರಾರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಮುಂದೆ ೧೯೮೩ರಲ್ಲಿ ಇದನ್ನು ಸ್ವತಂತ್ರ ಕೇಂದ್ರವನ್ನಾಗಿ ಪರಿವರ್ತಿಸಲಾಯಿತು. ಈ ಕೇಂದ್ರದ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳೂ ಸೇರಿದಂತೆ, ಬೆಂಗಳೂರು, ಭದ್ರಾವತಿ, ಧಾರವಾಡ ಮುಂತಾದ ಆಕಾಶವಾಣಿ ನಿಲಯಗಳ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳು ಇಂದಿನ ಚಾಮರಾಜನಗರ ಜಿಲ್ಲಾ ಪ್ರದೇಶದಕ್ಕೆ ಹಿಂದಿನಿಂದಲೂ ಲಭ್ಯವಿದ್ದು, ದೂರದರ್ಶನದ ಆಗಮನದವರೆಗೆ ರೇಡಿಯೋ ಅತ್ಯಂತ ಪ್ರಮುಖ ಮನರಂಜನಾ ಮಾಧ್ಯಮವಾಗಿತ್ತು. ಆನಂತರ ಹಿನ್ನಡೆ ಕಂಡ ರೇಡಿಯೋ ಮಾಧ್ಯಮ, ಎಫ್.ಎಂ. ಚಾನೆಲ್‌ಗಳನ್ನು ಆರಂಭಿಸುವ ಮೂಲಕ ಮತ್ತೆ ಜನಪ್ರಿಯತೆ ಗಳಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ಖಾಸಗಿ ಎಫ್.ಎಂ.ಚಾನೆಲ್‌ಗಳೂ ಕಾರ್ಯಪ್ರವೃತ್ತವಾಗಿದ್ದು, ವೈವಿಧ್ಯಮಯ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳನ್ನು ನೀಡುತ್ತಿವೆ. ೧೯೮೪ ರವರೆಗೆ ರೇಡಿಯೋ ಮಾಲೀಕರು ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಯಿಂದ ಪರವಾನಗಿ ಪಡೆಯುವ ಹಾಗೂ ನವೀಕರಿಸುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಇತ್ತು. ಆನಂತರದಲ್ಲಿ ಅದನ್ನು ರದ್ದುಪಡಿಸಲಾಯಿತು. ಇದರಿಂದಾಗಿ, ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ರೇಡಿಯೋ, ಎಫ್ ಎಮ್, ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಹೊಂದಿರುವವರ ಪ್ರಮಾಣ ಎಷ್ಟೆಂದು ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಇಂದು ಚರವಾಣಿ (ಮೊಬೈಲ್) ಗಳು ಎಫ್.ಎಂ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಒದಗಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ಮೊಬೈಲ್ ಗಳು ಸುಲಭವಾಗಿ ಗ್ರಾಹಕರನ್ನು ತಲುಪುತ್ತಿರುವ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ರೇಡಿಯೋ ಮತ್ತೆ ತನ್ನ ಮಹತ್ವವನ್ನು ಗಳಿಸುತ್ತಿದೆ.

ದೂರದರ್ಶನ

ಸಮೂಹ ಮಾಧ್ಯಮಗಳಲ್ಲಿ ಅತ್ಯಂತ ಪ್ರಮುಖವಾಗಿರುವ ದೂರದರ್ಶನವು ಭಾರತವನ್ನು ೧೯೫೯ರಷ್ಟು ಹಿಂದೆಯೇ ಪ್ರವೇಶಿಸಿದರೂ ಅದು ಗುಲಬರ್ಗಾ ಮೂಲಕ ಕರ್ನಾಟಕಕ್ಕೆ ಕಾಲಿಟ್ಟಿದ್ದು ೧೯೭೭ರಲ್ಲಿ. ಮುಂದೆ ೧೯೮೧ರಲ್ಲಿ ದೂರದರ್ಶನ ಕೇಂದ್ರವು ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಆರಂಭಗೊಂಡ ನಂತರ ಅದರ ಸೌಲಭ್ಯ ಈ ಜಿಲ್ಲೆಗೂ ದೊರೆಯಲಾರಂಭಿಸಿದ್ದು, ಕಡಿಮೆ ಸಾಮರ್ಥ್ಯದ ದೂರದರ್ಶನ ಮರುಪ್ರಸಾರಣ ಕೇಂದ್ರವು ಮೈಸೂರಿನಲ್ಲಿ ೧೯೮೪ರ ಅಕ್ಟೋಬರ್ ಒಂದರಂದು ಸ್ಥಾಪನೆಗೊಂಡ ನಂತರವೇ. ೧೦೦ ಮೀ ಎತ್ತರದ ಗೋಪುರವನ್ನೂ ೧೦೦ ವ್ಯಾಟ್ ಸಾಮರ್ಥ್ಯದ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಮಿಟರ್ ಜೋಡಣೆಯನ್ನೂ ಹೊಂದಿದ್ದ ಈ ಕೇಂದ್ರದ ಪ್ರಸಾರಣ ಸಾಮರ್ಥ್ಯವು ೨೫ ಕಿ.ಮೀ. ವ್ಯಾಸದ ಪ್ರದೇಶವಾಗಿದ್ದು, ೮.೬ ಲಕ್ಷ ಜನಕ್ಕೆ ಮನರಂಜನೆ ದೊರೆಯುತ್ತಿತ್ತು. ಬೆಂಗಳೂರು

ಉಲ್ಲ

ಚಾಮರಾಜನಗರ ಜಿಲ್ಲಾ ಗ್ಯಾಸೆಟಿಯರ್

ದೂರದರ್ಶನ ಕೇಂದ್ರ ಮೇಲ್ವರ್ಗೀಕರಿಸಿದುದರಿಂದ ಹಾಗೂ ಪ್ರಸರಣ ಕೇಂದ್ರಗಳನ್ನು ಕೇಂದ್ರದೊಂದಿಗೆ ನೇರ ಜೋಡಿಸಿರುವುದರಿಂದ ಇಂದು ದೂರದರ್ಶನ ಸೌಲಭ್ಯ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಗ್ರಾಮೀಣ ಪ್ರದೇಶಗಳನ್ನೂ ತಲುಪಿದ್ದು, ಖಾಸಗಿ ಚಾನೆಲ್‌ಗಳು ಕಾರ್ಯಕ್ರಮವನ್ನು ಸ್ವತಂತ್ರವಾಗಿ ನೀಡುತ್ತಿವೆ. ಸ್ಥಳೀಯ ಕೇಬಲ್ ಜಾಲ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಜೊತೆಗೆ ದೂರದರ್ಶನ ಇಲಾಖೆ ಹಾಗೂ ಖಾಸಗಿ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು ನೀಡುತ್ತಿರುವ ಡೈರೆಕ್ಟ್ ಟೂ ಹೋಮ್ (DTH) ಸೇವೆಯು ಹೆಚ್ಚಿಷ್ಟು ಜನಪ್ರಿಯವಾಗುತ್ತಿದೆ.

ವಿಶ್ರಾಂತಿಗೃಹಗಳು

ಆರಂಭದಲ್ಲಿ ಮರದ ಬುಡ-ಪೊಟರೆಗಳಲ್ಲಿ, ಮರದ ಮೇಲೆ, ಬೆಟ್ಟದ ತಪ್ಪಲು, ಕಲ್ಲಾಸರೆ, ನಿಸರ್ಗವಿಗಳಲ್ಲಿ ಆಸರೆ ಪಡೆದಿದ್ದ ಅಲೆಮಾರಿ ಮಾನವ, ಕ್ರಮೇಣ ಕಾಡುಕಡಿದು ಬೇಸಾಯ ಆರಂಭಿಸುವ ಮೂಲಕ ಒಂದೆಡೆ ನೆಲೆಯೂರಿ, ಜನವಸತಿಗಳು ರೂಪುಗೊಂಡಿದ್ದು ಇತಿಹಾಸ. ಕಾಲಕ್ರಮೇಣ ಆದ ಸಾಮಾಜಿಕ ಬೆಳವಣಿಗೆಯಿಂದಾಗಿ ಮಾನವ ವಸತಿಗಳ ವಿಸ್ತರಣೆ, ವಿತರಣೆಗಳಿಂದಾಗಿ ಹೆಚ್ಚಿನ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ವಿವಿಧೆಡೆ ತಲೆ ಎತ್ತಿದ ಹಟ್ಟಿ, ಗ್ರಾಮ, ಊರು, ಮುಂತಾದ ಮಾನವ ವಸತಿ ನೆಲೆಗಳು, ಸಾಂಸ್ಕೃತಿಕ ವಿಕಾಸದಿಂದಾಗಿ, ನಾನಾ ಮಜಲುಗಳು ರೂಪುಗೊಂಡು ಪರಸ್ಪರ ಸಂಪರ್ಕ ಅಗತ್ಯವಾದಾಗ ಪ್ರಯಾಣ ಅನಿವಾರ್ಯವಾಯಿತು. ವಿವಿಧ ಉದ್ದೇಶಗಳಿಗಾಗಿ ಮಾನವ ಕೈಗೊಂಡ ಪ್ರಯಾಣಗಳು, ನಾನಾ ದಿಕ್ಕಿನಲ್ಲಿ ಮಾನವ ಪ್ರಗತಿಗೆ ದಾರಿ ಮಾಡಿಕೊಟ್ಟವು.

ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಮಂಟಪ, ಗುಡಿ, ಮಠ, ಧರ್ಮಶಾಲೆ, ಧರ್ಮಶಾಲೆ, ಅರವಟ್ಟಿಗೆ, ಮುಂತಾದವು ನೀರು ನೆರಳಿನ ಜೊತೆಗೆ ತಂಗಲು ತಾತ್ಕಾಲಿಕ ಸೌಲಭ್ಯವನ್ನು ಒದಗಿಸುವ ಉತ್ತಮ ಪರಂಪರೆ ಬಹು ಹಿಂದಿನಿಂದಲೂ ರೂಢಿಯಲ್ಲಿದ್ದು, ಆಳರಸರು, ದಂಡನಾಯಕರು ಶ್ರೀಮಂತ ವರ್ತಕರು, ಧಾರ್ಮಿಕರು ಹಾಗೂ ದಾನಿಗಳು ಮಾರ್ಗಾಯಾಸ ಪರಿಹಾರಕ್ಕಾಗಿ ವಿಶ್ರಾಂತಿ ಮಂಟಪ, ಅರವಟ್ಟಿಗೆ, ಕೊಳ, ತೋಪುಗಳನ್ನೂ ಮಾರ್ಗಮಧ್ಯದಲ್ಲೂ ಪ್ರಮುಖ ತೀರ್ಥಕ್ಷೇತ್ರಗಳಲ್ಲೂ ನಿರ್ಮಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ತಲೆಹೊರೆಯನ್ನು ಇಳಿಸಲು ಅನುಕೂಲವಾಗುವಂತಹ ನಿಲುಸುಗಲ್ಲು (Head Resters), ಮತ್ತು ಅದರ ನಿರ್ವಹಣೆಗೆ ಸೂಕ್ತ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಮಾಡಿದ್ದರು. ದೇವಾಲಯದ ಪ್ರಾಕಾರ ಮಂಟಪ, ಹಾಗೂ ಕೈಸಾಲೆ ಮಂಟಪಗಳು ಭಕ್ತಾದಿಗಳಿಗೆ ತಂಗಲು ಅವಕಾಶ ಕಲ್ಪಿಸಿಕೊಡುತ್ತಿದ್ದು, ಹಲವೆಡೆ ಅದಕ್ಕಂದೇ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಭವನಗಳಿರುತ್ತಿದ್ದವು. ಮಠಗಳೂ ಈ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಭಕ್ತಾದಿಗಳಿಗೆ ಸೌಕರ್ಯ ಕಲ್ಪಿಸುತ್ತಿದ್ದವು. ಜಿಲ್ಲೆಯ ಹರದನಹಳ್ಳಿ, ಗೋಪಾಲಸ್ವಾಮಿ ಬೆಟ್ಟ, ನರಸಮಂಗಲ, ಬಿಳಿಗಿರಿರಂಗನಬೆಟ್ಟ, ಮಲೆಯೂರು, ಮಲೆಮಹದೇಶ್ವರ ಬೆಟ್ಟ, ಅಗರ, ಮುಡಿಗೊಂಡ, ಮುಂತಾದ ತೀರ್ಥಕ್ಷೇತ್ರಗಳು ಭಕ್ತರಿಗೆ ಜಾತ್ರೆ, ಹಬ್ಬ ಹರಿದಿನಗಳಲ್ಲಿ ತಂಗಲು ತಾತ್ಕಾಲಿಕ ಸೌಕರ್ಯ ಕಲ್ಪಿಸಿದ್ದವು.

ಆಡಳಿತಾತ್ಮಕ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಪ್ರವಾಸ ಕೈಗೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದ ಆಸ್ಥಾನದ ಗಣ್ಯರು, ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿಗಾಗಿ, ಸಾರ್ವತ್ರಿಕ ವಸತಿ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು, ಬ್ರಿಟಿಷರ ಆಗಮನದೊಂದಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥಿತವಾಗಿ ರೂಪುಗೊಳಿಸಲಾಯಿತು. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಮುಸಾಫರ್‌ಖಾನ, ಪ್ರವಾಸಿಮಂದಿರ, ಮುಂತಾದವು ಪ್ರಮುಖ ಪಟ್ಟಣಗಳಲ್ಲಿ, ಮುಖ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಲ್ಲಿ ಅಸ್ತಿತ್ವಕ್ಕೆ ಬಂದವು. ಪ್ರಮುಖ ಅಂಚೆಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಡಾಕ್ ಬಂಗಲೆಗಳು ಅಸ್ತಿತ್ವಕ್ಕೆ ಬಂದು ಅವುಗಳ ನಿಯಂತ್ರಣವೂ ಅಂಚೆ ಇಲಾಖೆಗೆ ಸೇರಿತ್ತು. ೧೮೯೨-೯೩ರ ವೇಳೆಗೆ ಮದ್ರಾಸ್ ಪ್ರಾಂತದಲ್ಲಿದ್ದ ಇಂದಿನ ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲ ತಾಲೂಕು ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲ ಹಾಗೂ ರಾಮಾಪುರಗಳಲ್ಲಿ ಎರಡು ಮಲಗುವ ಕೋಣೆಯನ್ನುಳ್ಳ ವಿಶ್ರಾಂತಿಗೃಹ; ಬೈಲೂರು ಹಾಗೂ ಲೋಕನಹಳ್ಳಿಯಲ್ಲಿ ಒಂದೇ ಕೊಠಡಿಯುಳ್ಳ ವಿಶ್ರಾಂತಿಗೃಹಗಳು ತಾಲೂಕು ಬೋರ್ಡ್

ನಿಯಂತ್ರಣದಡಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದವು. ಅಲ್ಲದೇ ಬೈಲೂರು ಹಾಗೂ ಲೋಕ್ಕನಹಳ್ಳಿಗಳಲ್ಲಿ ಏಕಕೋರಡಿಯುಳ್ಳ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಪ್ರವಾಸಿಮಂದಿಗಳನ್ನು ಅರಣ್ಯ ಇಲಾಖೆಯೇ ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿತ್ತು. ಇವುಗಳಲ್ಲಿ ಬೈಲೂರನ್ನು ಹೊರತುಪಡಿಸಿ, ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲ, ಲೋಕ್ಕನಹಳ್ಳಿ ಹಾಗೂ ರಾಮಾಪುರದ ಪ್ರವಾಸಿ ಬಂಗಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಕುದುರೆಲಾಯವೂ ಇದ್ದಿತಾದರೂ ಪ್ರವಾಸಿಗಳಿಗೆ ಊಟದ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಇರಲಿಲ್ಲ. ಇವುಗಳ ಜೊತೆಗೆ ತಾಲೂಕಿನ ಹನೂರು, ಕೌಡಳ್ಳಿ, ಬೈಲೂರು ಹಾಗೂ ಲೋಕ್ಕನಹಳ್ಳಿಗಳಲ್ಲಿ ಸ್ಥಳೀಯ ನಿಧಿಯಿಂದ ನಡೆಸುತ್ತಿದ್ದ ಧರ್ಮಸತ್ರಗಳು ಇದ್ದವಾದರೂ ಆಹಾರ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಇರಲಿಲ್ಲ.

ಏಕೀಕೃತ ಕರ್ನಾಟಕವು ಅಸ್ತಿತ್ವಕ್ಕೆ ಬಂದ ನಂತರ ಇವುಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ, ದುರಸ್ತಿ, ನಿರ್ವಹಣೆಗಳನ್ನು ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಗೆ ವರ್ಗಾಯಿಸಲಾಯಿತು. ರಾಜ್ಯದ ಎಲ್ಲೆಡೆಯಂತೆ ಮೈಸೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲೂ ಜಿಲ್ಲಾ ಹಾಗೂ ತಾಲೂಕು ಕೇಂದ್ರಗಳೂ ಸೇರಿದಂತೆ ಪ್ರಮುಖ ಊರುಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರವಾಸಿ ಮಂದಿರಗಳು ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ಅವುಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಇಲಾಖೆ ಅನೇಕ ಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಕೈಗೊಂಡಿತು. ಅದರಂತೆ ೧೯೯೭ರವರೆಗೆ ಮೈಸೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಅಂತರ್ಗತವಾಗಿ ಚಾಮರಾಜನಗರ ಜಿಲ್ಲಾ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲೂ ಪ್ರವಾಸಿ ಬಂಗಲೆ, ನಿರೀಕ್ಷಣೆ ಮಂದಿರಗಳಿದ್ದು, ಅವುಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆ, ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯದಾಗಿತ್ತು. ೨೦೧೨ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲಾ ಕೇಂದ್ರ ಚಾಮರಾಜನಗರದಲ್ಲಿ ಪ್ರವಾಸಿ ಮಂದಿರ, ಪರಿವೀಕ್ಷಣಾ ಮಂದಿರ (ಸರ್ಕ್ಯೂಟ್ ಹೌಸ್)ಹಾಗೂ ವಿಶೇಷ ಅತಿಥಿಗೃಹಗಳಿದ್ದರೆ, ಸಂತೆಮಠಿಯಲ್ಲಿ ತಲಾ ಒಂದೊಂದು, ಪ್ರವಾಸಿ ಮಂದಿರ ಹಾಗೂ ವಿಶೇಷ ಅತಿಥಿಗೃಹಗಳಿದ್ದವು. ಯಳಂದೂರಿನಲ್ಲಿ ತಲಾ ಒಂದೊಂದು, ಗುಂಡ್ಲುಪೇಟೆಯಲ್ಲಿ ಮೂರು ಪ್ರವಾಸಿ ಮಂದಿರ ಹಾಗೂ ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲದಲ್ಲಿ ಎರಡು ಸರ್ಕ್ಯೂಟ್ ಹೌಸ್, ಒಂದು ಪ್ರವಾಸಿಮಂದಿರ ಹಾಗೂ ಒಂದು ಅತಿಥಿಗೃಹ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದವು. ಇವುಗಳಲ್ಲಿ ಚಾಮರಾಜನಗರದಲ್ಲಿರುವ ಹಳೆಯ ಪ್ರವಾಸಿ ಮಂದಿರವು ೧೮೮೯ರಲ್ಲೂ ಗುಂಡ್ಲುಪೇಟೆಯ ನಿರೀಕ್ಷಣಾ ಮಂದಿರ ೧೯೪೦ರಲ್ಲೂ ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲದ ಸರ್ಕ್ಯೂಟ್ ಹೌಸ್ ೧೯೬೪ರಲ್ಲೂ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯಿಂದ ನಿರ್ಮಾಣಗೊಂಡ ಆರಂಭದ ವಿಶ್ರಾಂತಿ ಗೃಹಗಳಾಗಿವೆ.

ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮ: ಸೌಲಭ್ಯ-ಸವಲತ್ತುಗಳು

ಬಹು ಹಿಂದಿನಿಂದಲೂ ಜಿಲ್ಲಾ ಕೇಂದ್ರ ಚಾಮರಾಜನಗರ, ಮಲೆಮಹಾದೇಶ್ವರ ಬೆಟ್ಟ, ಮಲೆಯೂರು, ನರಸಮಂಗಲ, ಬಿಳಿಗಿರಿರಂಗನಬೆಟ್ಟ, ಹರಳುಕೋಟೆ, ಗೋಪಾಲಸ್ವಾಮಿ ಬೆಟ್ಟ, ಅಗರ, ಮುಡಿಗೊಂಡ, ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲ, ಗುಂಡ್ಲುಪೇಟೆ, ಶಿವಸಮುದ್ರ (ಮಧ್ಯರಂಗ), ಯಳಂದೂರು, ಪಾರ್ವತಿಬೆಟ್ಟ, ಮುಂತಾದ ಧಾರ್ಮಿಕ ಕೇಂದ್ರಗಳು: ಬಂಡೀಪುರ ಅಭಯಾರಣ್ಯ, ಚಿಕ್ಕಹೊಳೆ ಅಣೆಕಟ್ಟು, ಮುಂತಾದ ನಿಸರ್ಗ ತಾಣಗಳು, ಜಿಲ್ಲೆಯ ಗಿರಿಪರ್ವತಗಳು ಚಾರಣಕ್ಕೆ ಪ್ರಶಸ್ತವಾಗಿದ್ದು, ಉತ್ತಮ ಪ್ರವಾಸೀತಾಣಗಳಾಗಿ ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮಕ್ಕೆ ಸದವಕಾಶವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸಿವೆ. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿರುವ ಪ್ರವಾಸಿ ತಾಣಗಳಿಗೆ ಪ್ರವಾಸಿಗರನ್ನು ಆಕರ್ಷಿಸಲು ಉತ್ತಮ ಮಾರ್ಗಸೂಚಿ, ವ್ಯವಸ್ಥಿತ ರಸ್ತೆ ಸೌಲಭ್ಯ, ಸುಸಜ್ಜಿತ ಊಟ-ವಸತಿ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸುವ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಸರ್ಕಾರಿ ಹಾಗೂ ಖಾಸಗಿ ಮೂಲಗಳು, ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ರೂಪಿಸಲು ಹೇರಳ ಅವಕಾಶವಿದೆ. ಅದರಲ್ಲೂ ಹೋಟೆಲು ಉದ್ಯಮಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚು ಒತ್ತು ನೀಡುವ ಅಗತ್ಯವಿದೆ. ಬಂಡೀಪುರ ಅಭಯಾರಣ್ಯದಲ್ಲಿರುವ ಜಂಗಲ್ ಲಾಡ್ಜ್, ಪ್ರವಾಸಿಗರಿಗೆ ಉತ್ತಮ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಒದಗಿಸುತ್ತಿದೆ.
