

ಅಧ್ಯಾಯ - ೭

ಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ಸಂಪರ್ಕ

ಪೀಠಿಕೆ : ಯಾವುದೇ ಪ್ರದೇಶದ ಇಲ್ಲವೇ ಸಮಾಜದ ಆರ್ಥಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿ ಸ್ಥಳೀಯವಾಗಿ ಲಭಿಸುವ ನೈಸರ್ಗಿಕ ಹಾಗೂ ಮಾನವ ಸಂಪನ್ಮೂಲಗಳ ಪಾತ್ರ ಮಹತ್ವದ್ದಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಈ ಸಂಪನ್ಮೂಲಗಳ ಸಮರ್ಥ ಬಳಕೆಯಿಂದ ಬೇಸಾಯ-ಕೈಗಾರಿಕೆ-ವಾಣಿಜ್ಯ-ವ್ಯಾಪಾರ-ಬ್ಯಾಂಕಿಂಗ್ ಇತ್ಯಾದಿ ಕ್ಷೇತ್ರಗಳಲ್ಲಿ ಗಣನೀಯ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಬೆಳವಣಿಗೆಯನ್ನು ಸಾಧಿಸಬಹುದಾಗಿದೆ. ಆದರೆ ಈ ಬಗೆಯ ವೈವಿಧ್ಯಮಯ ಆರ್ಥಿಕ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳ ನಡುವೆ ಹೊಂದಾಣಿಕೆಯನ್ನು ರೂಪಿಸುವಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ಸಂಪರ್ಕ ಸಾಧನಗಳ ಪಾತ್ರ ಹಿರಿದಾದುದು. ದೈನಂದಿನ ಬದುಕಿನಲ್ಲಿ ಜನ-ಜಾನುವಾರುಗಳ ಸಂಚಾರ, ಸರಕು-ಸರಂಜಾಮುಗಳ ಸಾಗಣೆ ಮುಂತಾದ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳಿಗೆ ಸುಸಜ್ಜಿತ ಭೂಮಾರ್ಗ, ವಿಸ್ತೃತ ರೈಲುಮಾರ್ಗ ಹಾಗೂ ಉತ್ತಮ ಸಾರಿಗೆ-ಸಂಪರ್ಕ ಸೌಕರ್ಯಗಳು ಅತ್ಯವಶ್ಯವಾಗಿದ್ದು, ತನ್ಮೂಲಕ ಯೋಜಿತ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಸಾಮಾಜಿಕ-ಆರ್ಥಿಕ-ಸಾಂಸ್ಕೃತಿಕ ವ್ಯವಹಾರಗಳನ್ನು ನಿಭಾಯಿಸಬಹುದಾಗಿದೆ. ಇದೇ ರೀತಿ ಆಧುನಿಕ ಬದುಕಿನ ಸಾಮಾಜಿಕ-ಆರ್ಥಿಕ ಸಂಬಂಧಗಳ ಜೋಡಣೆ, ಸುಧಾರಣೆಗಳಲ್ಲಿ ವಿಶಿಷ್ಟ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಸೇವೆ ಸಲ್ಲಿಸುತ್ತಿರುವ ಸಂಪರ್ಕ ಸಾಧನಗಳಾದ ಅಂಚೆ-ತಂತಿ, ಕೊರಿಯರ್, ದೂರವಾಣಿ ಮೊಬೈಲು; ಸಮೂಹ ಮಾಧ್ಯಮಗಳಾದ ಆಕಾಶವಾಣಿ ಹಾಗೂ ದೂರದರ್ಶನ; ವಿದ್ಯುನ್ಮಾನ ಆಡಳಿತ (e-governance) ದ ಅನುಷ್ಠಾನಕ್ಕೆ ಅನಿವಾರ್ಯವಾಗಿರುವ ಗಣಕಯಂತ್ರ (ಕಂಪ್ಯೂಟರ್), ಮಾಹಿತಿ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನ ಪ್ರಸರಣ ಮಾಧ್ಯಮಗಳಾದ ಅಂತರ್ಜಾಲ ವ್ಯವಸ್ಥೆ; ವೆಬ್‌ಸೈಟ್ ಸೇವೆ; ವಿದ್ಯುನ್ಮಾನ ಅಂಚೆ, ಅಂತರ್ಜಾಲ ದೂರವಾಣಿ ಸೇವೆ, ಸಂಕ್ಷಿಪ್ತ ಸಂದೇಶ ಸೇವೆ ಮುಂತಾದ ವೈವಿಧ್ಯಮಯ ಸೇವೆಗಳೆಂದು ಮಾಹಿತಿ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನದ ಅವಿಷ್ಕಾರದಿಂದಾಗಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಬದುಕನ್ನು ಗಮನಾರ್ಹ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಮಾರ್ಪಡಿಸುವಲ್ಲಿ ಯಶಸ್ವಿಯಾಗಿವೆ. ಉದಾರೀಕರಣ-ಜಾಗತೀಕರಣ-ಖಾಸಗೀಕರಣಗಳಿಂದಾಗಿ ಇತ್ತೀಚಿನ ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಸರ್ಕಾರಿ ಉದ್ಯಮಗಳಿಗೆ ಖಾಸಗಿ ಉದ್ಯಮಗಳು ಆರೋಗ್ಯಕರ ಸ್ಪರ್ಧೆಯನ್ನೊಡ್ಡುತ್ತಿರುವುದು ಸ್ವಾಗತಾರ್ಹವಾಗಿದೆ. ಅದರಲ್ಲೂ ಮಾಹಿತಿ-ತಂತ್ರಜ್ಞಾನ ರಂಗದಲ್ಲಿಯೇ ಉಂಟಾಗಿರುವ ಅದ್ಭುತ ಪ್ರಗತಿಯಿಂದಾಗಿ ಸಾವಿರಾರು ಕಿ.ಮೀ.ಗಳ ಅಂತರವೂ ನಗಣ್ಯವಾಗಿ ತೋರುತ್ತಿದ್ದು, 'ವಿಶ್ವಗ್ರಾಮ ಪರಿಕಲ್ಪನೆ' ಮತ್ತಷ್ಟು ಗಟ್ಟಿಯಾಗುತ್ತಿದೆ.

ಈ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಸರ್ಕಾರದ ಆಡಳಿತಾತ್ಮಕ ಕ್ರಮದಂತೆ ೧೯೯೭ರ ಆಗಸ್ಟ್‌ನಲ್ಲಿ ಹಿಂದಿನ ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯಿಂದ ಪ್ರತ್ಯೇಕಿಸಲ್ಪಟ್ಟು, ನೂತನವಾಗಿ ರೂಪುಗೊಂಡ ಉಡುಪಿ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಪ್ರಾಚೀನ ಕಾಲದಿಂದ

೧೯ನೆಯ ಶತಮಾನದವರೆಗೆ ವಿವಿಧ ಆಡಳಿತ ಘಟ್ಟಗಳಲ್ಲಿ ಹೊಂದಿದ್ದ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಸಂಕ್ಷಿಪ್ತವಾಗಿಯೂ, ಸ್ವಾತಂತ್ರ್ಯೋತ್ತರ ದಶಕಗಳ ಬೆಳವಣಿಗೆಯನ್ನು ವಿವರವಾಗಿಯೂ ದಾಖಲಿಸಲು ಯತ್ನಿಸಲಾಗಿದೆ. ಉಡುಪಿ ಜಿಲ್ಲೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ೧೯೯೭ರವರೆಗಿನ ವಿಭಜನಾಪೂರ್ವ ಅಂಕಿಅಂಶಗಳನ್ನು ನೀಡುವಾಗ, ಇಂದಿನ ಉಡುಪಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿರುವ ಉಡುಪಿ, ಕಾರ್ಕಳ ಹಾಗೂ ಕುಂದಾಪುರ ತಾಲೂಕುಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಅಂಕಿಅಂಶಗಳನ್ನಷ್ಟೇ ಸಾಧ್ಯವಾದಷ್ಟು ನೀಡಲಾಗಿದೆ. ಆದರೆ ಉಡುಪಿ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಕಾರ್ಕಳ ತಾಲೂಕಿನ ಮೂಡಬಿದ್ರಿ ಹೋಬಳಿಯನ್ನು ಮಂಗಳೂರು ತಾಲೂಕಿಗೆ ೧೯೯೮ರಲ್ಲಿ ವರ್ಗಾಯಿಸಿರುವ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಆ ನಂತರದ ಅಂಕಿಅಂಶ ನೀಡುವಾಗ ಅದನ್ನೂ ಪರಿಗಣಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಕರ್ನಾಟಕದ ಪಶ್ಚಿಮ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ದಕ್ಷಿಣೋತ್ತರವಾಗಿ ಹರಡಿಕೊಂಡಿರುವ ಕರಾವಳಿ ಪ್ರದೇಶವು, ಕರ್ನಾಟಕದ ಸಾಗರೋತ್ತರ ಸಂಪರ್ಕಕ್ಕೆ ಬಹು ಹಿಂದಿನಿಂದಲೂ ಹೆಚ್ಚಾಗಿತ್ತು. ಪಶ್ಚಿಮ ಕರಾವಳಿಯ ಮಧ್ಯಭಾಗದಲ್ಲಿರುವ ಉಡುಪಿ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಪೂರ್ವಕ್ಕೆ ಸಹ್ಯಾದ್ರಿ ಗಿರಿಶ್ರೇಣಿಯಿಂದ ಕೂಡಿದ ಪಶ್ಚಿಮಘಟ್ಟಗಳನ್ನೂ, ಪಶ್ಚಿಮಕ್ಕೆ ಅರಬ್ಬೀ ಸಮುದ್ರವನ್ನೂ ಎಲ್ಲೆಯಾಗಿ ಹೊಂದಿದ್ದು, ದಕ್ಷಿಣಕ್ಕೆ ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆ ಹಾಗೂ ಉತ್ತರಕ್ಕೆ ಉತ್ತರ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯನ್ನೂ ಗಡಿಯಾಗಿ ಹೊಂದಿದೆ. ತನ್ನ ಈ ವಿಭಿನ್ನ ಪ್ರಾಕೃತಿಕ ಲಕ್ಷಣಗಳಿಂದಾಗಿ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಬಹು ಹಿಂದಿನಿಂದಲೂ ಮಲ್ಲೆ, ಹಂಗಾರಕಟ್ಟೆ, ಬೈಂದೂರು, ಹಾಗೂ ಕುಂದಾಪುರ-ಗಂಗೊಳ್ಳಿ ಬಂದರುಗಳ ಮೂಲಕ ಸಾಗರದಂಚಿನ ನೆರೆ-ಹೊರೆಯ ಬಂದರು ಪಟ್ಟಣಗಳಿಗೂ, ತನ್ಮೂಲಕ ಸಾಗರೋತ್ತರ ಸಂಪರ್ಕಕ್ಕೂ ತೆರೆದುಕೊಳ್ಳುವಂತಾಯಿತು. ಇದರಿಂದಾಗಿ ಅರಬ್ ಹಾಗೂ ಐರೋಪ್ಯ ರಾಷ್ಟ್ರಗಳೊಡನೆ ವಾಣಿಜ್ಯ ಸಂಪರ್ಕ ಏರ್ಪಡುವಂತಾಯಿತು. ಪಶ್ಚಿಮಘಟ್ಟಗಳಿಂದಾಗಿ ಸೀಮಿತ ಬಯಲು ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಪಶ್ಚಿಮಾಭಿಮುಖವಾಗಿ ಹರಿಯುವ ಗಂಗೊಳ್ಳಿ, ಹಾಲಾಡಿ, ಸ್ವರ್ಣ, ವಾರಾಹಿ, ಸೌಪರ್ಣಿಕಾ, ಚಕ್ರಾ, ಸೀತಾ, ಶಾಂಭವಿ, ಎಣ್ಣೆಹೊಳೆ ಮುಂತಾದ ನದಿ-ಕೊಳ್ಳುಗಳು ಒಳನಾಡ ಜಲಸಾರಿಗೆಗೆ ಅಲ್ಲಲ್ಲಿ ಅನುಕೂಲ ಕಲ್ಪಿಸಿವೆ. ಅದರಲ್ಲೂ ಗಂಗೊಳ್ಳಿ ಬಳಿ ಹಾಲಾಡಿ ನದಿಯು ನಿರ್ಮಿಸಿರುವ ವಿಶಾಲವಾದ ಹಿನ್ನೀರ ಸರೋವರ ಹಾಗೂ ಹಂಗಾರಕಟ್ಟೆ ಬಳಿ ಸೀತಾ ಹಾಗೂ ಸುವರ್ಣಾವತಿ ನದಿಗಳು ಸಮುದ್ರದಲ್ಲಿ ಒಂದಾಗುವ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ರೂಪಿಸಿರುವ ವಿಶಾಲವಾದ ಹಿನ್ನೀರ ಸರೋವರಗಳು ಒಳನಾಡ ಜಲಸಾರಿಗೆಗೂ ಸಹಕಾರಿಯಾಗಿವೆ. ಬಹು ಹಿಂದಿನಿಂದಲೂ ಬಾರಕೂರು, ಬಸರೂರು ಮುಂತಾದ ಒಳನಾಡ ಪಟ್ಟಣಗಳಿಗೆ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಸೌಲಭ್ಯವಿದ್ದ ಅಂಶ ವಿವಿಧ ದಾಖಲೆಗಳಿಂದ ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ. ಇದನ್ನು ವಿದೇಶಿ ದಾಖಲೆಗಳೂ ಉಲ್ಲೇಖಿಸುತ್ತವೆ. ಆದರೆ ಹಿಂದೆ ಘಟ್ಟದ ಮೇಲಿನ ಸಂಪರ್ಕ ಸೀಮಿತವಾಗಿದ್ದು, ಘಟ್ಟದ ಕಡಿದಾದ ಹೇರತ್ತಿನ ಕಾಲುದಾರಿಗಳನ್ನೇ ಅದಕ್ಕಾಗಿ ಅವಲಂಬಿಸಬೇಕಾಗಿತ್ತು. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಜಿಲ್ಲೆಯು ೧೯ನೆಯ ಶತಮಾನದ ಆರಂಭದವರೆಗೆ ಹೇರತ್ತಿನ ಹಾದಿಗಳ ಮೂಲಕ ಸಾಗುತ್ತಿದ್ದ ವಾಣಿಜ್ಯ ವ್ಯಾಪಾರಗಳಿಂದಾಗಿ ಹೊರ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು, ನಾಡಿನ ಚರಿತ್ರೆಯಲ್ಲಿ ಆಯಾ ಕಾಲಕ್ಕೆ ತಕ್ಕಂತೆ ವಿಭಿನ್ನ ಪಾತ್ರವನ್ನು ವಹಿಸುವ ಮೂಲಕ, ಜಿಲ್ಲೆಯು ನಾಡಿನ ಸಾಂಸ್ಕೃತಿಕ ಪ್ರಗತಿಯಲ್ಲಿ ನಿರಂತರವಾಗಿ ಕೈಚೂಡಿಸಿಕೊಂಡು ಬಂದಿದೆ.

ಜಿಲ್ಲೆಯ ಬಯಲು ಪ್ರದೇಶವು ಪಶ್ಚಿಮಾಂಚುಡಿ ಹಾಗೂ ಪಶ್ಚಿಮ ಘಟ್ಟಗಳಿಂದಾಗಿ ಸಂಕುಚಿತಗೊಂಡಿದ್ದರೂ ಗಣನೀಯ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಜನಸಾಂದ್ರತೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿರುವ ಪ್ರದೇಶವಾಗಿದೆ. ಮಿಗಿಲಾಗಿ ಪಶ್ಚಿಮ ಘಟ್ಟಗಳಿಂದಾಗಿ ಧಾರಾಕಾರವಾಗಿ ಸುರಿವ ಮಳೆ, ತುಂಬಿ ತುಳುಕುವ ಹೊಳೆ, ಉಕ್ಕಿಬರುವ ಸಮುದ್ರದುದ್ದುಬ್ಬರಗಳು ಜಿಲ್ಲೆಯ ಜನಜೀವನವನ್ನು ರೂಪಿಸುವಲ್ಲಿ ಮಹತ್ವದ ಪಾತ್ರ ವಹಿಸಿವೆ. ಈ ಜಿಲ್ಲೆಯೂ ಸೇರಿದಂತೆ ಕರಾವಳಿ ಪ್ರದೇಶವು ಇತಿಹಾಸ ಪೂರ್ವ ಕಾಲದಿಂದಲೂ ಮಾನವ ಚಟುವಟಿಕೆಯನ್ನು ಕಂಡಿದ್ದ ಅಂಶವನ್ನು ಬಿಂಬಿಸುವ ಹತ್ತಾರು ನೆಲೆಗಳು ಪಶ್ಚಿಮ ಕರಾವಳಿಯುದ್ದಕ್ಕೂ ಪತ್ತೆಯಾಗಿವೆ. ಅದರಂತೆ ಈ ಜಿಲ್ಲೆಯಿಂದಲೂ ವಿವಿಧ ಶಿಲಾಯುಗ ಸಂಸ್ಕೃತಿಯ ನಾಲ್ಕಾರು ನೆಲೆಗಳು ವರದಿಯಾಗಿವೆ. ಆದಿಶಿಲಾಯುಗದ ಆಯುಧವೊಂದು ೨೦೦೪ರಲ್ಲಿ ಕುಂದಾಪುರ ತಾಲೂಕಿನ

ಕೊಳನಕಲ್‌ನಲ್ಲಿ ಪತ್ತೆಯಾಗಿರುವುದಾಗಿ ವರದಿಯಾಗಿದೆ. ಸೂಕ್ಷ್ಮ ಶಿಲಾಯುಗ ಸಂಸ್ಕೃತಿಗೆ (ಕ್ರಿ.ಪೂ.೪೦೦೦-೩೦೦೦) ಸೇರಿದ ನೆಲೆಗಳು ಉಡುಪಿ ತಾಲೂಕಿನ ಬಾರಕೂರು, ನಂಚಾರು, ಹಾಲಾಡಿ, ಹಿರಿಯಡ್ಕ; ಕಾರ್ಕಳ ತಾಲೂಕಿನ ಅಂದರಚಾರಿ, ಕಡ್ಕಳ (ಶೆಟ್ಟುಬೊಟ್ಟುಗ್ರಾಮ) ಕುಕ್ಕಂದೂರು, ಚಾರ, ಚಾರ್ಕಳ, ಬೆಳ್ಳಂಜೆ, ಮೂಡುಕೊಣಾಜೆ, ಸಾಣೂರು ಮತ್ತು ಕಾರ್ಕಳ; ಹಾಗೂ ಕುಂದಾಪುರ ತಾಲೂಕಿನ ಬೈಂದೂರುಗಳಲ್ಲಿ ಪತ್ತೆಯಾಗಿವೆ. ನೂತನ ಶಿಲಾಯುಗ ಸಂಸ್ಕೃತಿಗೆ ಸೇರಿದ ನೆಲೆಗಳು ಉಡುಪಿ ತಾಲೂಕಿನ ಕುಕ್ಕಡೆ (ಹಾಲಾಡಿ ಗ್ರಾಮ), ಕೋಟತಟ್ಟು ಹಾಗೂ ನಡೂರುಗಳಲ್ಲಿ ಪತ್ತೆಯಾಗಿವೆ. ಶಿಲಾತಾಮ್ರಯುಗ ಸಂಸ್ಕೃತಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಏಕೈಕ ನೆಲೆಯು ಉದ್ಯಾವರ ಬಳಿ ಶೋಧಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿದೆ. ಪರಶುರಾಮಕ್ಷೇತ್ರ ಎಂಬ ಹೆಗ್ಗಳಿಕೆಗೆ ಪಾತ್ರವಾಗಿರುವ ಈ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಬೃಹತ್ ಶಿಲಾಯುಗ ಸಂಸ್ಕೃತಿಗೆ ಸೇರಿದ ನೆಲೆಗಳು ಉಡುಪಿ ತಾಲೂಕಿನ ಉದ್ಯಾವರ, ಉಡುಪಿ (ಎರಡು ನಿವೇಶನಗಳಿವೆ), ಕುಕ್ಕಜೆ, ಕಿರಾಡಿ, ಕೆಳಕುಂಜಾಲು, ಕಲ್ಯಾಣಪುರ, ಪರ್ಕಳ, ಪೆಡೂರು, ಪೆರಂಪಳ್ಳಿ, ಬಗ್ಗೇರ್‌ಕಾರ್ ಹಾಗೂ ಸುಭಾಷ್‌ನಗರ (ಶಿರ್ವಗ್ರಾಮ), ಬಾರಕೂರು, ಬಾರಾಳಿ, ಬರ್ಲಪಾಡಿ, ಬೈಲೂರು, ಬೊಮ್ಮರಬೆಟ್ಟು, ಬೋಲಮಡೆ, ಬಂಡಿಮಠ, ಬ್ರಹ್ಮಾವರ, ಮೂಡನಿಡಂಬೂರು, ಬ್ರಹ್ಮಗಿರಿ, ಮೈರಕೋಮೈ (ಮಂದರ್ತಿಗ್ರಾಮ), ವಡ್ಡೆರ್ಸೆ, ಆವರ್ಸೆ ಹಾಗೂ ಸಾಂತೂರು; ಕಾರ್ಕಳ ತಾಲೂಕಿನ ಬೋರ್ಕಟ್ಟೆ; ಕುಂದಾಪುರ ತಾಲೂಕಿನ ಅಮಾವಾಸೆ ಬೈಲು, ಕಡಸೆ, ಗಾವಳಿ, ಗಂಟೆಹೊಳೆ, ಬಸರೂರು, ಬೇಳೂರು-ಚೌಂತಾಡಿ, ನೀಡ್ಲಾಡಿ, ಮಳೂರು, ಹಲ್ಲಾಡಿ-ಹರ್ಕಾಡಿಗಳಲ್ಲಿ ಪತ್ತೆಯಾಗಿವೆ. ತೀರಾ ಇತ್ತೀಚಿನವರೆಗೆ ಕೇರಳಕ್ಕೆ ಸೀಮಿತವಾಗಿದ್ದ ಲ್ಯಾಟರೈಟ್ ಶಿಲಾಬಂಡೆಗಳಲ್ಲಿ ಅರ್ಧ ಗೋಳಾಕಾರದ ಗುಹಾಸಮಾಧಿ ರಚನಾ ಮಾದರಿಗಳು ಕುಂದಾಪುರ, ಉಡುಪಿ (ಮೂಡನಿಡಂಬೂರು) ಹಾಗೂ ಕಾರ್ಕಳ ತಾಲೂಕುಗಳಲ್ಲೂ ಪತ್ತೆಯಾಗಿವೆ. ಪೂರ್ವೇತಿಹಾಸ ಕಾಲದ ನೆಲೆಗಳು ಉದ್ಯಾವರ, ಉಡುಪಿ ಹಾಗೂ ಹಟ್ಟಿಯಂಗಡಿ (ಕುಂದಾಪುರ ತಾ.)ಗಳಲ್ಲಿ ದೊರೆತಿವೆ. ಸೀಮಿತ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಇತಿಹಾಸಪೂರ್ವಕಾಲದ ನೆಲೆಗಳು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿರುವ ಅಂಶವು ಉಲ್ಲೇಖಾರ್ಹವಾಗಿದ್ದು, ಬಹಳ ಕಾಲ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಘಟ್ಟದ ಮೇಲಿನ ಇತರ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಂದ ಪ್ರತ್ಯೇಕಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿದ್ದ ಅಂಶವನ್ನು ಇದು ಪರೋಕ್ಷವಾಗಿ ಬಿಂಬಿಸುತ್ತದೆ. ಆದರೂ ಗಡಿಜಿಲ್ಲೆಗಳಾದ ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ, ಉತ್ತರ ಕನ್ನಡ, ಹಾಗೂ ಶಿವಮೊಗ್ಗ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಬೆಳಕಿಗೆ ಬಂದಿರುವ ವಿವಿಧ ಶಿಲಾಯುಗ ಸಂಸ್ಕೃತಿಯ ಅವಶೇಷಗಳೊಂದಿಗೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಲಭಿಸಿರುವ ಅವಶೇಷಗಳೂ ತಾಳೆ ಹೊಂದುತ್ತವೆ. ಇದರಿಂದ ಹಿಂದೆ ಆ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ನೆಲೆಸಿದ ಶಿಲಾಯುಗದ ಮಾನವರ ನಡುವೆ ಇದ್ದಿರಬಹುದಾದ ಪರಸ್ಪರ ಸಂಬಂಧ ಹಾಗೂ ಸಾಂಸ್ಕೃತಿಕ ಪ್ರಭಾವಗಳನ್ನು ಅರಿಯುವುದರ ಜೊತೆಗೆ ಅಂದಿನ ದಿನಗಳಲ್ಲಿ ರೂಪುಗೊಂಡಿರಬಹುದಾದ ಕಾಡುಹಾದಿಗಳತ್ತ ಚಿಂತಿಸಲು ಪ್ರೇರೇಪಿಸುತ್ತವೆ.

ಶಿಲಾಯುಗ ಹಂತದಿಂದ ಇತಿಹಾಸಯುಗಕ್ಕೆ ಬರುತ್ತಿದ್ದಂತೆ ಈ ಭಾಗವು ಆಲುಪ, ಹೊಯ್ಸಳ, ವಿಜಯನಗರ, ಕೆಳದಿ, ಪೋರ್ಚುಗೀಸ್ ಹಾಗೂ ಬ್ರಿಟಿಷರ ಆಡಳಿತಕ್ಕೆ ಒಳಪಟ್ಟಿತ್ತು. ಅಲ್ಲದೆ ಕಾರ್ಕಳದ ಭೈರರಸರು, ಮೂಡಬಿದ್ರಿ ಹಾಗೂ ಪುತ್ತಿಗೆಯ ಚೌಟರು, ಮೂಲ್ಕಿಯ ಸಾವಂತರು, ಸೂರಾಲಿನ ತೋಲ್ಟಾರ ಅರಸರು, ಹೊಸಗಡಿಯ ಹೊನ್ನಕಂಬಳಿ ಅರಸರು, ಕಾಂತಾವರದ ಬಲ್ಲಾಳರು, ನಂದಳಿಕೆಯ ಹೆಗ್ಗಡೆಗಳು, ಕಾಪುವಿನ ಮದ್ದಹೆಗ್ಗಡೆ, ಅಂಬಲಪಾಡಿ ಬಲ್ಲಾಳರು, ಕುಂದಹೆಗ್ಗಡೆ, ಮುಂತಾದ ಸ್ಥಳೀಯ ಜೈನ ಅರಸರ ನಿಯಂತ್ರಣದಲ್ಲೂ ಇತ್ತು. ಈ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಆಗಿದ್ದಿರಬಹುದಾದ ಪ್ರಗತಿಯ ಕುರುಹುಗಳಾಗಿ ಅಪರೂಪಕ್ಕೊಮ್ಮೆ ದಾರಿ, ಹೆದ್ದಾರಿ, ಬಟ್ಟೆ, ಮಾರ್ಗ, ಕಾಲುದಾರಿ ಮುಂತಾದ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿತ ಪದಗಳು ಕ್ಷಚಿತ್ತಾಗಿ ಶಾಸನಗಳಲ್ಲಿ, ಸಾಹಿತ್ಯ ಗ್ರಂಥಗಳಲ್ಲಿ ಕಾಣಿಸುತ್ತವೆ. ಬಾರಕೂರಿನ ೧೩೫೩ರ ಶಾಸನದಲ್ಲಿ ಹೆದ್ದಾರಿಯ ಉಲ್ಲೇಖವಿದ್ದರೆ, ೧೪೦೬ರ ಶಾಸನದಲ್ಲಿ ಹಿರಿಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯ ಪ್ರಸ್ತಾಪವಿದ್ದು, ಇನ್ನೊಂದು ಶಾಸನದಲ್ಲಿ ರಾಜಬೀದಿಯ ಉಲ್ಲೇಖವೂ ಇದೆ. ಬಸರೂರಿನ ೧೪೩೩ರ ಶಾಸನದಲ್ಲೂ ರಾಜಬೀದಿಯ ಉಲ್ಲೇಖವಿದ್ದು, ೧೪೫೫ ರ ಇನ್ನೊಂದು ಶಾಸನದಲ್ಲಿ ೧೨ ಕೋಲು ಹಾದಿ ಹಾಗೂ ೩೫ ಕೋಲು ಅಗಲದ ಹೆದ್ದಾರಿಯ ಉಲ್ಲೇಖವಿದ್ದು, ರಸ್ತೆ ಬದಿಯಲ್ಲಿ ಸಾಲು ಮಾವು ನೆಟ್ಟ ಪ್ರಸ್ತಾಪವೂ ಇದೆ. ಅಂದಿನ ದಿನಗಳಲ್ಲಿ ಘಟ್ಟದ ಮೇಲಿನ ವ್ಯಾಪಾರಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಇದ್ದ

ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಶಾಸನೋಲ್ಲೇಖಗಳಿವೆ. ಕಾಪುವಿನ ೧೪೬೬ರ ಶಾಸನದಲ್ಲಿ ಎಂಟು ಘಟ್ಟಗಳನ್ನು ಇಳಿದು ಬರುವ ಎತ್ತುಗಳ ಉಲ್ಲೇಖವಿದೆ. ಬಾರಕೂರಿನ ೧೪೩೧ರ ಶಾಸನ ಘಟ್ಟದ ಮೇಲಿನ ವ್ಯವಹಾರದ ಬಗ್ಗೆ ಮಹತ್ವದ ಮಾಹಿತಿಯನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು ಉಲ್ಲೇಖಾರ್ಹವಾಗಿದೆ. ೧೫೨೫ರ ಶಾಸನದಲ್ಲಿ ಹಾದಿಯ ಉಲ್ಲೇಖವಿದೆ. ಅದರಲ್ಲೂ ೧೪೦೬ರ ಶಾಸನ ಹೆದ್ದಾರಿಯು ಕಲ್ಲುಕಟ್ಟಿಂದ ಕೂಡಿದ್ದ ಅಂಶವನ್ನು ದಾಖಲಿಸಿದೆ. ಬಾರಕೂರಿನ ೧೫೮೧ರ ಶಾಸನದಲ್ಲಿ 'ದಾರಿಯು' ಉಲ್ಲೇಖವಿದೆ. ಯಾನಗದ್ದೆಯ ೧೪೭೪ರ ಶಾಸನದಲ್ಲಿ ಎತ್ತು ನಡೆವ ಹೆದ್ದಾರಿಯ ಉಲ್ಲೇಖವಿದ್ದು, ಭೂತಪಾಂಡ್ಯನ ಜತಿಗಲ್ಲಿ - (ಜಗತಿಕಟ್ಟೆ -Tollgate) ಯನ್ನು ಹೆಸರಿಸಲಾಗಿದೆ. ಹಿರಿಯಂಗಡಿಯ ೧೫೪೫ರ ಶಾಸನ ಏಳು ಘಟ್ಟಗಳಲ್ಲಿಯೂ ಗೋವುಗಳನ್ನು ಕೊಂದಷ್ಟು ಪಾಪ ಬರುತ್ತದೆಂಬ ಶಾಪಾಶಯವನ್ನು ಉಲ್ಲೇಖಿಸುತ್ತದೆ. ನೆರೆಯ ಪಡುವ ಪಣಂಬೂರಿನ ೧೫೪೨ರ ಶಾಸನದಲ್ಲಿ ೧೮ ಘಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಇಳಿಯುವ ೧೮,೦೦೦ ಕವಿಲೆಗಳ ಉಲ್ಲೇಖವಿದೆ. ಈ ಎಲ್ಲಾ ಉದಾಹರಣೆಗಳು ಹಿಂದೆ ಬಾರಕೂರು ಬಸರೂರು, ಉಡುಪಿ ಮುಂತಾದವು ಘಟ್ಟದೊಂದಿಗೆ ಹೊಂದಿದ್ದ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಬೆಳಕು ಚೆಲ್ಲುತ್ತವೆ. ಮುಂದೆ ಸ್ವಲ್ಪ ಕಾಲ ಹೈದರ್-ಟಿಪ್ಪು ಆಡಳಿತ ಪ್ರಭಾವಕ್ಕೂ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಒಳಗಾಗಿತ್ತು. ಆಗ ಬಳಕೆಗೆ ಬಂದ ಫಿರಂಗಿದಾರಿ ಹಾಗೂ ದಂಡಿನದಾರಿಗಳು ಯುದ್ಧದ ಸಲುವಾಗಿಯೇ ರೂಪುಗೊಂಡು ಯುದ್ಧಾನಂತರದಲ್ಲಿ ಆಳರಸರ ನಿರಾಸಕ್ತಿಯಿಂದಾಗಿ ಹಾಳುಬೀಳುತ್ತಿದ್ದವು. ಟಿಪ್ಪು ಪತನಾನಂತರ (೧೭೯೯) ಜಿಲ್ಲೆಯು ಬ್ರಿಟೀಷ್ ಅಧಿಪತ್ಯದಡಿ ಮದ್ರಾಸ್ ಪ್ರಾಂತದ ನಿಯಂತ್ರಣಕ್ಕೊಳಪಟ್ಟಿತು. ಅಲ್ಲಿಂದೀಚೆಗೆ ಸುಮಾರು ಒಂದೂವರೆ ಶತಮಾನಗಳ (೧೮೦೦-೧೯೪೭) ಕಾಲ ಬ್ರಿಟೀಷ್ ಆಡಳಿತದಡಿ ಜಿಲ್ಲೆಯು ವಿವಿಧ ರಂಗಗಳಲ್ಲಿ ಸಾಧಿಸಿದ ಪ್ರಗತಿ ಗಮನಾರ್ಹವಾಗಿತ್ತು. ಅನಂತರ ಮೈಸೂರು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ವಿಲೀನಗೊಳ್ಳು (೧೯೫೬) ವರೆಗೆ ಮದ್ರಾಸ್ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿತ್ತು. ಸುಮಾರು ೧೮೦೦-೦೧ರಲ್ಲಿ ಮೈಸೂರು, ಮಲಬಾರ್ ಹಾಗೂ ಕೆನರಾ ಪ್ರಾಂತಗಳಲ್ಲಿ ಸಮೀಕ್ಷಾ ಪ್ರವಾಸ ಕೈಗೊಂಡಿದ್ದ ಫ್ರಾನ್ಸಿಸ್ ಬುಕಾನನ್, ಮಲಬಾರ್ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಸಂಚರಿಸಿ, ಇಂದಿನ ಉಡುಪಿ ಜಿಲ್ಲೆಯನ್ನು ಜಿಲ್ಲೆಯ ಕಾರ್ಕಳ ಮೂಲಕ ಪ್ರವೇಶಿಸಿ, ಹಿರಿಯಡ್ಕ, ಉಡುಪಿ, ಬ್ರಹ್ಮಾವರ, ಕುಂದಾಪುರ ಹಾಗೂ ಕಿರುಮಂಜೇಶ್ವರ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಭಟ್ಟಳದತ್ತ ಸಾಗಿದ ಅಂಶ ಅವನ ಪ್ರವಾಸ ಕಥನದಿಂದ ವ್ಯಕ್ತವಾಗುತ್ತದೆ. ಬುಕಾನನ್ನನ ಈ ಪ್ರವಾಸದಿಂದ, ಆ ವೇಳೆಗಾಗಲೇ ಮಲಬಾರ್-ಕೊಂಕಣಗಳನ್ನು ಜೋಡಿಸುವ ರಸ್ತೆ ಮಾರ್ಗವಿದ್ದು, ನಡುವೆ ಹರಿದಿದ್ದ ಹೊಳೆ-ನದಿಗಳನ್ನು ಕಡವುಗಳ ಮೂಲಕ ದಾಟುತ್ತಿದ್ದ ಅಂಶ ವೇದ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ. ಅಲ್ಲದೆ ಆ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಈ ಭಾಗದ ಜನರ ಸಾಮಾಜಿಕ ಆರ್ಥಿಕ ಹಾಗೂ ಸಾಂಸ್ಕೃತಿಕ ಬದುಕನ್ನು ಅರಿಯುವಲ್ಲಿ ಈ ವರದಿ ನೆರವಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ವ್ಯಾಪಾರಕ್ಕೆಂದು ವರ್ತಕರು ಬಳಸುತ್ತಿದ್ದ ಕೆಲವು ಮಾರ್ಗಗಳು ಕಾಲುದಾರಿ ಇಲ್ಲವೇ ಹೇರೆತ್ತಿನ ದಾರಿಗಳಾಗಿದ್ದವು. ಅಲ್ಲದೆ ಬಹು ಹಿಂದಿನಿಂದಲೂ ರೂಢಿಯಲ್ಲಿದ್ದ ಘಟ್ಟರಸ್ತೆಗಳು ಹೊರಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಒದಗಿಸುವ ಕೊಂಡಿಗಳಾಗಿದ್ದವು.

ಘಟ್ಟ ರಸ್ತೆಗಳು : ಸಹ್ಯಾದ್ರಿ ಪರ್ವತ ಶ್ರೇಣಿಯಿಂದ ಕೂಡಿದ ಪಶ್ಚಿಮಘಟ್ಟಗಳಿಂದಾಗಿ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಘಟ್ಟದ ಮೇಲಿನ ಭಾಗಗಳೊಂದಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಸಾಧಿಸಲು ಘಾಟಿರಸ್ತೆಗಳು ಮಹತ್ವದಾಗಿದ್ದು, ಅವಿಭಜಿತ ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯನ್ನು ಪ್ರವೇಶಿಸಲು ಇರುವ ಏಳು ಘಾಟಿರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ನಾಲ್ಕು ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದರೆ, (ಸಂಪಾಜೆ, ಶಿರಾಡಿ, ಬಿಸ್ತೆ ಹಾಗೂ ಚಾರ್ಮಾಡಿ) ಉಳಿದ ಮೂರು (ಆಗುಂಬೆ, ಕೊಲ್ಲೂರು ಹಾಗೂ ಹುಲಿಕಲ್) ಉಡುಪಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿವೆ. ಶಿವಮೊಗ್ಗ ಕಡೆಯಿಂದ ಆಗುಂಬೆ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಉಡುಪಿಯತ್ತ ಬರುವ ಆಗುಂಬೆ ಘಾಟಿರಸ್ತೆ; ಕುಂದಾಪುರ-ಕೊಲ್ಲೂರು ಘಾಟಿರಸ್ತೆ; ಹಾಗೂ ಹೊಸಂಗಡಿ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಸಾಗುವ ಹುಲಿಕಲ್ ಘಾಟಿರಸ್ತೆಗಳು ಜಿಲ್ಲೆಯ ಮೂರು ಪ್ರಮುಖ ಘಾಟಿರಸ್ತೆಗಳಾಗಿವೆ. ಅದರಲ್ಲೂ ಆಗುಂಬೆ ಘಾಟಿರಸ್ತೆಯು ಬಹಳ ಸಂಕಷ್ಟದ ಹಾದಿಯಾಗಿದ್ದು, ಕಠಿಣ ತಿರುವುಗಳಿಂದ ಕೂಡಿದ್ದು, ಆಗುಂಬೆಯ ನಡುನೆತ್ತಿಯಲ್ಲಿರುವ ಸೂರ್ಯಾಸ್ತಮ ವೀಕ್ಷಣಾ ಸ್ಥಳದಿಂದ ಸೋಮೇಶ್ವರದವರೆಗೆ ಸುಮಾರು ೨೦೦೦ ಅಡಿಗಳಷ್ಟು ಇಳಿಜಾರು ಕಂಡುಬರುತ್ತಿದ್ದು, ಕರಾವಳಿಯಿಂದ ಶಿವಮೊಗ್ಗಕ್ಕೆ ತೆರಳುತ್ತಿದ್ದ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು

ಸೋಮೇಶ್ವರದವರೆಗೆ ಬಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಸಾಗಿ, ಅಲ್ಲಿಂದ ಆಗುಂಬೆವರೆಗೆ ಕಿರುಗಾತ್ರದ ಮಿನಿಬಸ್ ವಾಹನದಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮುಂದುವರಿಸುತ್ತಿದ್ದುದು ಇತ್ತೀಚಿನವರೆಗೆ ತೀರಾ ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿತ್ತು. ಇದೇ ರೀತಿ ಹುಲಿಕಲ್ ಘಟ್ಟರಸ್ತೆಯು ಕಂದಲೂರುನಿಂದ ಹುಲಿಕಲ್‌ವರೆಗೆ ಹಲವಾರು ದುರ್ಬಲ ಸೇತುವೆಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು, ಪ್ರಯಾಣ ದುಸ್ತರವಾಗಿತ್ತು. ಅಲ್ಲದೇ ಇದೇ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಹಾದುಹೋಗುತ್ತಿದ್ದ ಬೈಂದೂರು-ಕಾವಾಯ್ (ಕೇರಳ ರಾಜ್ಯ) ನಡುವಣ ೨೧೬ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆ ಇನ್ನೊಂದು ಪ್ರಮುಖ ರಸ್ತೆಯಾಗಿತ್ತು. ಮೂಲತಃ ಕಚ್ಚಾರಸ್ತೆಗಳಾಗಿದ್ದ ಇವು ಬಹಳ ಕಿರಿದಾಗಿದ್ದು, ಮುಂಗಾರು ಮಳೆಗೆ ಸಿಲುಕಿ, ಮೇಲ್ದರ ಎದ್ದು, ಭೂಕುಸಿತದಿಂದಾಗಿ ಮೇಲಿಂದಮೇಲೆ ಹಾನಿಗೊಳಗಾದರೆ, ಬೇಸಿಗೆಯಲ್ಲಿ ತಗ್ಗು-ಗುಳಿಗಳಿಂದ ಕೂಡಿರುತ್ತಿದ್ದ ಇವು ಧೂಳೆಬ್ಬಿಸುತ್ತಿದ್ದುದು ಸರ್ವೇಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿತ್ತು. ಕೊಲ್ಲೂರು ಉಡುಪಿಗಳಂತಹ ಯಾತ್ರಾಸ್ಥಳಗಳಿಗೆ ಕಳೆದ ಶತಮಾನದ ಪೂರ್ವಾರ್ಧದವರೆವಿಗೂ ಶಿವಮೊಗ್ಗ ಕಡೆಯಿಂದ ಸರಳವಾದ ರಸ್ತೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಇರಲಿಲ್ಲ. ಇವಷ್ಟೇ ಅಲ್ಲದೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಇನ್ನೂ ಅನೇಕ ರಸ್ತೆಗಳು ೨೦ ಅಡಿಯಷ್ಟು ಕಿರಿದಾಗಿದ್ದು, ಸೂಕ್ತವಾದ ಏರಿಗಳ ನಿರ್ಮಾಣವಾಗಿರದೆ ಎತ್ತಿನ ಗಾಡಿಗಳ ಸಂಚಾರಕ್ಕಾಗಿ ನಿರ್ಮಾಣಗೊಂಡಿದ್ದ ಕಚ್ಚಾರಸ್ತೆಗಳಾಗಿದ್ದವು. ಕಾರ್ಕಳ-ಮೂಡಬಿದ್ರಿ-ಮಂಗಳೂರು ರಸ್ತೆ, ಕಾರ್ಕಳ-ಮೂಲ್ಕಿ ರಸ್ತೆ ಮುಂತಾದವು ಕಠಿಣ ತಿರುವುಗಳಿಂದ ಕೂಡಿದ ಕ್ಲಿಷ್ಟ ಮಾರ್ಗಗಳಾಗಿದ್ದವು. ಇವನ್ನು ೧೯ನೆಯ ಶತಮಾನದ ಪೂರ್ವಾರ್ಧ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ವ್ಯವಸ್ಥಿತ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಅನುವುಗೊಳಿಸಲಾಯಿತು.

ಅಂದಿನ ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಗೆ ೧೮೫೦ರಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲಾಧಿಕಾರಿಯಾಗಿದ್ದ ಎಫ್.ಎನ್. ಮ್ಯಾಟ್ಸಿ ತಾನು ಸೇವೆಗೆ ಸೇರಿದ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ರಸ್ತೆಯು ಸುಸಜ್ಜಿತವಾಗಿರದೆ, ಮಂಗಳೂರು ಪಟ್ಟಣ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಿಂದಾಚೆಗೆ ಗಾಲಿಯಿರುವ ಎತ್ತಿನ ಬಂಡಿಗಳೂ ಪರಿಚಿತವಿರಲಿಲ್ಲ ಎಂದು ಅಭಿಪ್ರಾಯಪಟ್ಟಿದ್ದು, ೧೮೫೪ರ ವೇಳೆಗೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಆರು ಅತ್ಯುತ್ತಮ ಘಾಟಿರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ತೆರೆಯಲಾಗಿದ್ದು, ಆ ವರ್ಷಾಂತಕ್ಕೆ ಇಂದಿನ ಉಡುಪಿ ಜಿಲ್ಲೆಯನ್ನೊಳಗೊಂಡಿದ್ದ ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು ೫೦೯ ಮೈಲಿಯಷ್ಟು ಉತ್ತಮ ರಸ್ತೆಗಳು ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಲಭಿಸುತ್ತಿದ್ದವೆಂದೂ ದಾಖಲಿಸಿರುವುದು ಉಲ್ಲೇಖಾರ್ಹ. ಇಂದು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯಾಗಿರುವ ಕಲ್ಪಿಕೋಟೆ-ಮುಂಬಯಿ ಮಾರ್ಗ (ರಾ.ಹೆ.೧೭)ವು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಹಾದುಹೋಗುತ್ತಿದ್ದು, ಅದಕ್ಕೆ ಅಡ್ಡಲಾಗಿ ಹರಿದಿರುವ ಉದ್ಯಾವರ, ಪಾವಂಜಿ, ಮೂಲ್ಕಿಗಳಂತಹ ಹಳ್ಳಗಳಿಗೆ ಸೇತುವೆಗಳು ನಿರ್ಮಾಣಗೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಮೊದಲು ಇವನ್ನು ದಾಟಲು ಕಡವು ಸೇವೆಯನ್ನೇ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಅವಲಂಬಿಸಿದ್ದರು. ೧೮೪೬ರವರೆಗೆ ಕಂದಾಯ ಸಮಿತಿಯ ನಿಯಂತ್ರಣದಲ್ಲಿದ್ದ ರಸ್ತೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ ಹಾಗೂ ನಿರ್ವಹಣಾ ಹೊಣೆಯನ್ನು ಮದ್ರಾಸ್ ಪ್ರಾಂತದ ರಸ್ತೆ ಅಧೀಕ್ಷಕರಿ (Superintendent)ಗೆ ವಹಿಸಿಕೊಡಲಾಗಿತ್ತು. ಆದರೆ ಕೆಲವೇ ವರ್ಷದಲ್ಲಿ ಇದು ವಿಫಲವಾದಾಗ ಆ ಜವಾಬ್ದಾರಿಯನ್ನು ಮೊದಲು ಜಿಲ್ಲಾಧಿಕಾರಿಗಳಿಗೂ, ನಂತರದಲ್ಲಿ ಸ್ಥಳೀಯ ಮಂಡಳಿಗಳಿಗೂ ವಹಿಸಿಕೊಡಲಾಯಿತು. ಆದರೂ ಕೆಲವೊಮ್ಮೆ ೬೨ ಕಿ.ಮೀ. ಅಂತರದ ಮಂಗಳೂರು-ಉಡುಪಿ ನಡುವೆ ಪ್ರಯಾಣಿಸುವವರು, ಕಾರ್ಕಳ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಬಳಸು ದಾರಿಯಲ್ಲಿ ೧೦೦ ಕಿ.ಮೀ. ಸಾಗಬೇಕಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಹೀಗೆ ಭೌಗೋಳಿಕ ಕಾರಣದಿಂದಾಗಿ ಜಿಲ್ಲೆಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯು ಸಮಸ್ಯೆಯಿಂದ ಕೂಡಿದ್ದು, ಕುಂದಾಪುರ-ಕುಮಟಾ ನಡುವಣ ೯೬ ಕಿ.ಮೀ. ಪ್ರಯಾಣಕ್ಕೆ ಅರ್ಧದಿನ ತಗಲುತ್ತಿತ್ತೆಂದು ತಿಳಿದುಬರುತ್ತದೆ. ಸುಮಾರು ೧೮೭೨ರ ವೇಳೆಗೆ ಇಂದಿನ ಉಡುಪಿ ಜಿಲ್ಲೆಯನ್ನೂ ಒಳಗೊಂಡಿದ್ದ ಅಂದಿನ ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೭೭೨-೫ ಮೈಲಿ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಯು ಮೇಲ್ಮೈಯನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು, ಇದು ೧೮೮೨ರ ವೇಳೆಗೆ ೮೭೭.೫ ಮೈಲಿಗಳಿಗೂ, ೧೮೯೨ರ ವೇಳೆಗೆ ೧೦೫೯-೫ ಮೈಲಿಗಳಿಗೂ ಏರಿತ್ತು. ಅಲ್ಲದೆ, ೧೮೯೩ರ ವೇಳೆಗೆ ಕುಂದಾಪುರ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ೧೪೪ ಮೈಲಿ ಉದ್ದದ ೧೩ ರಸ್ತೆಗಳಿದ್ದು, ೪೫೮ ಎತ್ತಿನಗಾಡಿಗಳಿದ್ದವು. ಅದೇ ಉಡುಪಿ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ೧೭೭ ಮೈಲಿ ಉದ್ದದ ೧೧ ರಸ್ತೆಗಳಿದ್ದು, ೧೫೮೭ ಎತ್ತಿನಗಾಡಿಗಳಿದ್ದವು. ಅಲ್ಲದೇ ೩೨ ಮೈಲಿ ಉದ್ದದ ಮೂರು (ಹಂಗರ - ಕೋಕರ್ಣ, ಹಂಗಾರಕಟ್ಟೆ-ಬಜ್ಜೆ ಹಾಗೂ ಮಲ್ಟೆ-ಉಡುಪಿ) ಜಲಮಾರ್ಗವಿದ್ದು, ಅದರಲ್ಲಿ ಆರು ಟನ್ ಸರಕನ್ನು ಸಾಗಿಸುವ ನಾವೆಗಳಿಗೆ ಸಂಚರಿಸಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಈ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ

ಇವೆರಡೂ ಹಾಗೂ ಮಂಗಳೂರು ತಾಲೂಕು ನಡುವೆ ಕಾರ್ಕಳ ತಾಲೂಕು ಹಂಚಿಹೋಗಿತ್ತು. ಮುಂದೆ ೧೯೧೨ರ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಪ್ರಮಾಣವು ೧,೧೦೧ ಮೈಲಿಗಳಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಳಗೊಂಡಿದ್ದ ಅಂಶ ಹಿಂದಿನ ಗ್ಯಾಸೆಟಿಯರ್‌ನಿಂದ ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತದೆ. ಅದೇ ೧೯೨೬ರ ವೇಳೆಗೆ ಅಂದಿನ ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ಒಟ್ಟು ೧,೪೧೩ ಮೈಲಿ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲಾ ಮಂಡಳಿಗಳ ನಿಯಂತ್ರಣದಲ್ಲಿದ್ದ ೬೭ ಮೈಲಿ ಹೆದ್ದಾರಿ, ೬೬೪ ಮೈಲಿ ಇತರ ರಸ್ತೆ; ತಾಲೂಕು ಮಂಡಳಿಗಳಿಂದ ನಿರ್ವಹಿಸಲ್ಪಡುತ್ತಿದ್ದ ೬೪೧ ಮೈಲಿ; ಹಾಗೂ ಮಂಗಳೂರು ಪುರಸಭೆಯಿಂದ ನಿರ್ವಹಿಸಲ್ಪಡುತ್ತಿದ್ದ ಎರಡು ಮೈಲಿ ಹೆದ್ದಾರಿ ಹಾಗೂ ೪೮ ಮೈಲಿ ಇತರ ರಸ್ತೆಗಳಿದ್ದು, ಅದರಲ್ಲಿ ೪೯೫ ಮೈಲಿ ರಸ್ತೆ ಮೇಲ್ಮೈಯನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದರೆ ಉಳಿದ ೯೧೮ ಮೈಲಿ ರಸ್ತೆ ಮೈಲ್ಮೈರಹಿತ ಕಚ್ಚಾರಸ್ತೆಗಳಾಗಿದ್ದವು. ಇದು ೧೯೩೬ರ ವೇಳೆಗೆ ೧೪೬೭ ಮೈಲಿಗಳಿಗೇರಿದ್ದು, (ಜಿಲ್ಲಾ ಮಂಡಳಿ ನಿಯಂತ್ರಿತ ೧೦೬ ಮೈಲಿ ರಸ್ತೆ, ೭೭೩.೫ ಮೈಲಿ ಇತರ ರಸ್ತೆಗಳು; ಹಾಗೂ ತಾಲೂಕು ಮಂಡಳಿ ನಿಯಂತ್ರಿತ ೫೮೬.೫ ಮೈಲಿ ರಸ್ತೆ) ಅದರಲ್ಲಿ ೫೮೮ ಮೈಲಿ ಮೇಲ್ಮೈಯನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದರೆ, ಉಳಿದ ೮೮೫ ಮೈಲಿ ಮೇಲ್ಮೈರಹಿತ ರಸ್ತೆಯಾಗಿತ್ತು. ಅಲ್ಲದೇ ಇದೇ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಮಂಗಳೂರು ಪುರಸಭೆಯ ನಿಯಂತ್ರಣದಲ್ಲಿ ಎರಡೂವರೆ ಮೈಲಿ ಹೆದ್ದಾರಿ ಹಾಗೂ ೪೯ ಮೈಲಿ ಇತರ ರಸ್ತೆಗಳು ಇದ್ದವು. ಈ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಮುಖ್ಯಹೆದ್ದಾರಿಗಳನ್ನು ಮೊದಲ ವರ್ಗಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ ಗ್ರಾಂಡ್‌ಟ್ರಂಕ್ ರಸ್ತೆಗಳೆಂದು (೧೦೬ ಮೈಲಿ) ಕರೆಯಲಾಗುತ್ತಿದ್ದು, ಅವುಗಳನ್ನು ಜಿಲ್ಲಾ ಮಂಡಳಿ ಹಾಗೂ ಪುರಸಭೆಗಳು ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದವು. ಇದೇ ರೀತಿ ಎರಡು (೫೮೭ ಮೈಲಿ) ಹಾಗೂ ಮೂರನೆಯ ವರ್ಗ (೭೮೮ ಮೈಲಿ)ದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಜಿಲ್ಲಾ ಮಂಡಳಿಗಳು ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದವಾದರೂ ಅವುಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆಗಂದು ಬರುತ್ತಿದ್ದ ಆರ್ಥಿಕ ನೆರವು ಸ್ವಲ್ಪ ವ್ಯತ್ಯಾಸದಿಂದ ಕೂಡಿರುತ್ತಿತ್ತು. ಅದೇ ಕೊನೇ ವರ್ಗಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ ರಸ್ತೆಗಳು ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳಾಗಿದ್ದು, ಇವುಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆ ಪಂಚಾಯಿತಿ ಸಮಿತಿಗಳದ್ದಾಗಿರುತ್ತಿದ್ದು, ತೀರಾ ಹೀನಾಯ ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿದ್ದವು.

ಆಗುಂಬೆ ಘಾಟಿರಸ್ತೆ, ಹೈದರ್ ಘಾಟಿರಸ್ತೆ, ಗುರುಪುರ-ಮೂಡಬಿದ್ರಿ-ಕಾರ್ಕಳ-ಅಜೆಕಾರುರಸ್ತೆ, ಸೋಮೇಶ್ವರ ರಸ್ತೆ, ಬ್ರಹ್ಮಾವರ-ಜನ್ನಾಡಿ ರಸ್ತೆ, ಉತ್ತರ ಕರಾವಳಿ ರಸ್ತೆ, ಕಾರವಾರ-ಮಂಗಳೂರು, ಹಾಲಾಡಿ-ಶಂಕರನಾರಾಯಣ-ವಡರ್ಸೆ ರಸ್ತೆ, ಸಂತೆಕಟ್ಟೆ-ಕೊಕ್ಕರ್ನೇ, ಹಿರಿಯಡ್ಕ-ಹೆಬ್ಬಿ, ಕಾರ್ಕಳ-ಪಡುಬಿದ್ರಿ ರಸ್ತೆ, ಬೆಳ್ಳೆಣ್ಣು ರಸ್ತೆ, ಕಟಪಾಡಿ-ಬೆಳ್ಳೆಣ್ಣು ರಸ್ತೆ; ಮಲ್ಲೆ-ಉಡುಪಿ-ಕಾರ್ಕಳ ರಸ್ತೆ, ಮೂಡಬಿದ್ರಿ-ಬಂಟ್ವಾಳ ರಸ್ತೆ; ಮೂಡಬಿದ್ರಿ-ಗುರುವಾಯನಕೆರೆ ರಸ್ತೆ; ಮೂಡಬಿದ್ರಿ ನಾರಾವಿ ರಸ್ತೆ, ಮೂಡಬಿದ್ರಿ-ಮೂಲ್ಕಿರಸ್ತೆ; ಸೋಮೇಶ್ವರ-ಕೋಟೇಶ್ವರ ರಸ್ತೆ; ಸೌದ-ಜನ್ನಾಡಿ ರಸ್ತೆ, ಸೀತಾನದಿ-ಬ್ರಹ್ಮಾವರ ರಸ್ತೆ; ವಂಡೆ-ಹಾಳ್ಳಲ್ ರಸ್ತೆ; ಮುಂತಾದವು ಆ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಇಂದಿನ ಉಡುಪಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆಗಳಾಗಿದ್ದವು. ಸುಮಾರು ೧೯೩೬ರ ವೇಳೆಗೆ ಕಾರ್ಕಳ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ೧. ಆಗುಂಬೆ ಘಾಟಿರಸ್ತೆ, (ಮೀಜಾರಿನಿಂದ-ಸೋಮೇಶ್ವರವರೆಗೆ) ೪೨ ಮೈ ; ೨. ಕಾರ್ಕಳ-ಉಡುಪಿ ರಸ್ತೆ (೨೪ ಮೈ.) ಕಾರ್ಕಳ ಪಡುಬಿದ್ರಿ ರಸ್ತೆ (೧೨ ಮೈ), ಕಾರ್ಕಳ-ಗುರುವಾಯನಕೆರೆ ರಸ್ತೆ (೨೭ ಮೈ.); ಮೂಡಬಿದ್ರಿ-ಐಕಲ ರಸ್ತೆ (೧೧ ಮೈ); ಹಾಗೂ ಹೊಸಂಗಡಿ-ಸಂಗಬೆಟ್ಟುರಸ್ತೆ (ಐದು ಮೈ.) ಮುಂತಾದ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆಗಳಿದ್ದು, ೯೩೦ ಎತ್ತಿನಗಾಡಿ ಹಾಗೂ ೪೧ ದೋಣಿಗಳಿದ್ದವು. ಇದೇ ರೀತಿ ಉಡುಪಿ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ಉತ್ತರ ಕರಾವಳಿ ರಸ್ತೆ (ಪಡುಬಿದ್ರಿ-ಯಣ್ಣುರು (೩೦ ಮೈ.) (ನಡುವೆ ಉದ್ಯಾವರ, ಕಲ್ಯಾಣಪುರ ಹಾಗೂ ಮಬೂಕಲ್ ಬಳಿ ಕಡವು ಸೇವೆ ಲಭ್ಯವಿತ್ತು), ಮಲ್ಲೆ-ಪೆರ್ಡೂರು-ಸೋಮೇಶ್ವರ (೨೦ ಮೈಲಿ), ಬ್ರಹ್ಮಾವರ-ಹೆಬ್ಬಿರಸ್ತೆ ಹಾಗೂ ಬ್ರಹ್ಮಾವರ-ಪೆರ್ಡೂರು ರಸ್ತೆ (೨೫ ಮೈಲಿ ರಸ್ತೆ), ಕೋಟ-ಗೋಳಿಯಂಗಡಿ ರಸ್ತೆ (೧೫ ಮೈಲಿ), ಬಾರಕೂರು-ಶಂಕರನಾರಾಯಣ ರಸ್ತೆ (೮ ಮೈಲಿ.) ಹಾಗೂ ಯಾನುಗುಡ್ಡೆ-ಬೆಳ್ಳೆಣ್ಣು ರಸ್ತೆ (೧೬ ಮೈಲಿ)ಗಳಿದ್ದವು. ಒಟ್ಟಾರೆ ಉಡುಪಿ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು ೧೫೦ ಮೈಲಿ ಜಿಲ್ಲಾ ಬೋರ್ಡು ರಸ್ತೆಗಳಿದ್ದು, ಒಟ್ಟು ೧೧೯೯ ಎತ್ತಿನಗಾಡಿ ಹಾಗೂ ೨,೫೨೬ ದೋಣಿಗಳಿದ್ದವು. ಇದೇ ರೀತಿ ಕುಂದಾಪುರ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ಪ್ರಮುಖ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಉತ್ತಮ ರಸ್ತೆ ಸೌಕರ್ಯವಿದ್ದು, ಕರಾವಳಿ ರಸ್ತೆಯು ಸುಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ಅಗತ್ಯವಿರುವೆಡೆ ಕಡವು ಸೇವೆಯನ್ನು ಒದಗಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ದೋಣಿ ಹಾಗೂ ಜಂಗರ್‌ಗಳನ್ನು ಬಳಸಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಅಲ್ಲದೇ,

ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ೧,೪೩೯ ಎತ್ತಿನಗಾಡಿ ಹಾಗೂ ೧,೯೭೯ ದೋಣಿಗಳಿದ್ದವೆಂದು ಹಿಂದಿನ ಗ್ಯಾಸೆಟಿಯರ್‌ನಿಂದ ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಅಡ್ಡಹರಿದಿದ್ದ ಹೆಚ್ಚಿನ ನದಿ-ಹಳ್ಳಗಳಿಗೆ ೧೯೩೯ರವರೆಗೆ ಇನ್ನೂ ಸೇತುವೆಗಳು ನಿರ್ಮಾಣಗೊಂಡಿರದೆ ಅವುಗಳನ್ನು ದಾಟಲು ಕಡವುಗಳನ್ನು ಬಳಸುವುದು ಸರ್ವೇಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿತ್ತು. ಏತನ್ಮಧ್ಯೆ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರವು ರಾಷ್ಟ್ರಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ-ನಿರ್ವಹಣೆಗಳಿಗೆ ಏಕಪ್ರಕಾರದ ನೀತಿಯನ್ನು ರೂಪಿಸಲು ೧೯೪೩ರ ನಾಗಪುರ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಜಾರಿಗೆ ತಂದಿತು. ಆ ಯೋಜನೆಯಂತೆ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ೧) ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ, ೨) ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ, ೩) ಪ್ರಮುಖ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆ ೪) ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆ ಹಾಗೂ ೫) ಹಳ್ಳಿರಸ್ತೆ ಎಂದು ವರ್ಗೀಕರಿಸಲಾಯಿತು. ಆ ನಂತರದಲ್ಲಿ ಇದನ್ನು ರಾಷ್ಟ್ರಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಹಂತಹಂತವಾಗಿ ಅಳವಡಿಸಲಾಯಿತು.

ಆದರೆ ಮದ್ರಾಸ್ ಪ್ರಾಂತದಲ್ಲಿದ್ದ ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೪೬ರವರೆಗೆ ರಸ್ತೆಗಳು ಜಿಲ್ಲಾ ಮಂಡಳಿಯ ನಿಯಂತ್ರಣಕ್ಕೊಳಪಟ್ಟಿದ್ದವು. ೧೯೪೬ರಲ್ಲಿ ಹೆದ್ದಾರಿ ಇಲಾಖೆಯನ್ನು ಪ್ರಾಂತೀಯ ಸರ್ಕಾರವು ಆರಂಭಿಸುವುದರೊಂದಿಗೆ, ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳು ಆ ಇಲಾಖೆಯ ನಿಯಂತ್ರಣಕ್ಕೊಳಪಟ್ಟವು. ಮುಂದೆ ೧೯೫೬ರಲ್ಲಿ ಏಕೀಕೃತ ಕರ್ನಾಟಕ (ಅಂದಿನ ಮೈಸೂರು) ರಾಜ್ಯವು ಅಸ್ತಿತ್ವಕ್ಕೆ ಬಂದ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಇಂದಿನ ಉಡುಪಿ ಜಿಲ್ಲೆಯನ್ನೂ ಒಳಗೊಂಡಿದ್ದ ಅಂದಿನ ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ವಿವಿಧ ವರ್ಗಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ ೨೧೦೯ ಕಿ.ಮೀ ರಸ್ತೆಗಳಿದ್ದು, ಇದು ೧೯೫೬ ಕಿ.ಮೀ. ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆ ರಸ್ತೆ, ಹಾಗೂ ೧೫೩ ಕಿ.ಮೀ. ಅರಣ್ಯ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿತ್ತು.

ಏಕೀಕರಣೋತ್ತರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ : ಅಂದಿನ ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ಇಂದಿನ ಉಡುಪಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೫೬ರ ವೇಳೆಗೆ ೧,೫೩೯ ಕಿ.ಮೀ. ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆ ರಸ್ತೆಗಳಿದ್ದು, ಅದರಲ್ಲಿ ೧,೦೧೬ ಕಿ.ಮೀ. ಮೇಲ್ಮೈಯನ್ನು ಹೊಂದಿರುವ ಡಾಂಬರು ರಸ್ತೆಯಾದರೆ, ಉಳಿದ ೫೨೩ ಕಿ.ಮೀ. ಮೇಲ್ಮೈರಹಿತ ಕಚ್ಚಾ ರಸ್ತೆಯಾಗಿತ್ತು. ಅದೇ ೧೯೮೦ರ ವೇಳೆಗೆ ಇದು ೧,೮೮೨ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೇರಿ ಅದರಲ್ಲಿ ೧,೧೨೦ ಕಿ.ಮೀ. ಮೇಲ್ಮೈಯುಳ್ಳ ರಸ್ತೆಯಾದರೆ ೭೬೨ ಕಿ.ಮೀ. ಮೇಲ್ಮೈರಹಿತ ರಸ್ತೆಯಾಗಿತ್ತು. ಮುಂದೆ ೧೯೮೬ರ ವೇಳೆಗೆ ಇದು ೨,೧೦೧ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೇರಿ ಅದರಲ್ಲಿ ೧,೪೩೩ ಕಿ.ಮೀ. ಮೇಲ್ಮೈಯುಳ್ಳ ರಸ್ತೆಯಾಗಿದ್ದು, ೬೬೮ ಕಿ.ಮೀ. ಮೇಲ್ಮೈರಹಿತ ರಸ್ತೆಯಾಗಿದ್ದವು. ಇದು ೧೯೯೨ರ ವೇಳೆಗೆ ೨,೧೬೭ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೇರಿ ಅದರಲ್ಲಿ ೧,೬೨೫ ಕಿ.ಮೀ. ಮೇಲ್ಮೈಯುಳ್ಳದಾಗಿದ್ದು, ಉಳಿದ ೫೪೨ ಕಿ.ಮೀ. ಮೇಲ್ಮೈರಹಿತವಾಗಿತ್ತು. ಇದು ೧೯೯೬ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ೨,೨೫೧ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೇರಿ, ಅದರಲ್ಲಿ ೧,೭೫೯ ಕಿ.ಮೀ. ಮೇಲ್ಮೈಯುಳ್ಳದಾಗಿದ್ದರೆ, ಉಳಿದ ೪೯೨ ಕಿ.ಮೀ. ಮೇಲ್ಮೈರಹಿತವಾಗಿತ್ತು.

ಏತನ್ಮಧ್ಯೆ ೧೯೯೭ರ ಆಗಸ್ಟ್ ೨೫ರಂದು ಇಂದಿನ ಉಡುಪಿ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಜಿಲ್ಲೆಯಾಗಿ ಅಸ್ತಿತ್ವಪಡೆದ ನಂತರ ೧೯೯೮ರಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಕಳ ತಾಲೂಕಿನ ಮೂಡಬಿದ್ರಿ ಹೋಬಳಿಯನ್ನು ಮಂಗಳೂರು ತಾಲೂಕಿಗೆ ವರ್ಗಾಯಿಸಲಾಯಿತು. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ೧೯೯೯ರ ವೇಳೆಗೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ರಸ್ತೆಯ ಪ್ರಮಾಣವು ೨,೧೮೭ ಕಿ.ಮೀ.ಗೆ ಇಳಿಯಿತು. ಆದರೆ ೨೦೦೧ರ ವೇಳೆಗೆ ಮತ್ತೆ ಇದು ೨,೩೩೪ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೇರಿತು. ೨೦೦೫ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ೨,೮೬೮ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಉಡುಪಿ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ೧,೪೫೬ ಕಿ.ಮೀ. ಕಾರ್ಕಳ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ೯೨೫ ಕಿ.ಮೀ. ಹಾಗೂ ಕುಂದಾಪುರ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ೮೫೭ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆಗಳಿದ್ದವು. ೨೦೦೫ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿ ೧೦೦ ಚ.ಕಿ.ಮೀ. ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ ಸರಾಸರಿ ೧೪೪ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆ ಇದ್ದು ಇದು ಸರಾಸರಿ ೫೩ ಕಿ.ಮೀ. ಮೇಲ್ಮೈ ರಸ್ತೆ ಹಾಗೂ ೯೨ ಕಿ.ಮೀ. ಮೇಲ್ಮೈರಹಿತ ರಸ್ತೆಗಳಾಗಿದ್ದವು. ಅದೇ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ, ರಾಜ್ಯಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಇದು ಕ್ರಮವಾಗಿ ೮೩.೫೨ ಹಾಗೂ ೩೧ ಕಿ.ಮೀಗಳಾಗಿತ್ತು. ವಿವರಗಳಿಗೆ ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೧ ರಿಂದ ೭.೩ ನೋಡಿ. ೨೦೦೮ರ ಮಾರ್ಚ್

ಕೋಷ್ಟಕ ೨.೧ : ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ವಿವಿಧ ವರ್ಗದ ರಸ್ತೆಗಳ ವಿವರ

ವರ್ಷ	ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ	ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ	ಪ್ರಮುಖ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆ	ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆ	ಹಳ್ಳಿ ರಸ್ತೆ	ಮೇಲ್ಮೈ ಯುಕ್ತ ರಸ್ತೆ	ಮೇಲ್ಮೈರಹಿತ ರಸ್ತೆ	ತಾಲೂಕು ಬೋರ್ಡು ರಸ್ತೆ	ಅರಣ್ಯ ಇಲಾಖೆ ರಸ್ತೆ	ನೀರಾವರಿ ರಸ್ತೆ	ಒಟ್ಟು ರಸ್ತೆ
೧೯೫೬	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	೧೨೧೬
೧೯೬೦	-	೪೦೨	೨೪೪	೨೨೯	೩೪೬	೮೦೪	೪೧೨	೨೫೬	೯೫	-	೧೨೨೧
೧೯೬೫#		೪೧೩	೨೬೦	೨೬೧	೨೧೦	೮೬೪	೩೫೭	೩೫೩	೧೦೭	-	೧೧೪೪
೧೯೭೩@	೧೦೪	೪೧೩	೧೭೦	೩೪೪	೭೧೩	೮೯೯	೨೪೫	೪೩೪	೮೧	-	೧೫೩೯
೧೯೮೦	೧೦೪	೨೪೨	೨೨೦	೨೬೨	೪೮೨	೧೦೧೬	೫೨೩	೧೬೧	೯೬	-	೧೮೮೨
೧೯೮೬	೧೦೪	೨೮೨	೨೭೧	೨೧೩	೮೪೮	೧೧೨೦	೭೬೨	೨೬೨	೧೦೬	೧೧೬	೨೧೦೧
೧೯೯೮	೧೦೭	೨೮೨	೩೪೦	೭೪	೮೭೨	೧೪೩೩	೬೬೮	೧೯೮	೧೫೦	೦೫	೨೧೬೭
೧೯೯೬	೧೦೭	೩೪೭	೬೮೮	೦೮	೬೭೪	೧೬೨೫	೫೪೨	೨೬೮	೧೫೨	೦೫	೨೨೫೧
೧೯೯೯	೧೪೨	೨೮೩	೬೩೧	೦೮	೭೦೦	೧೭೫೯	೪೬೨	೧೯೭	೧೫೦	೦೫	೨೧೮೭
೨೦೦೧	೧೪೨	೨೮೩	೬೨೩	೦೮	೯೨೭	೧೭೫೯	೪೩೧	೨೦೬	೧೫೦	೦೫	೨೩೩೪
೨೦೦೫	೧೪೨	೩೫೩	೭೩೫	೦೮	೧೧೬೨	-	-	-	೧೫೦	೦೫	೨೭೬೧§
೨೦೦೬	೧೩೯	೩೫೩	೭೩೯	೦೮	೪೪೪೧	-	-	೧೩೭೪	-	-	೭೮೮೩**
೨೦೦೮	೧೩೯	೩೫೩	೭೯೫	೦೮	೬೬೫೭	-	-	-	-	-	೮೮೪೧§§

- # ೧೯೬೫ರವರೆಗೆ ಇಂದಿನ ಉಡುಪಿ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಸೇರಿದಂತೆ ಅಂದಿನ ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಅಂಕಿಅಂಶವನ್ನು ಇದು ಹೊಂದಿದ್ದು, ಉದ್ದವನ್ನು ಮೈಲಿಯಲ್ಲಿ ನೀಡಲಾಗಿದೆ.
- @ ಇಲ್ಲಿಂದೀಚೆಗೆ ಅಂದಿನ ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ಇಂದಿನ ಉಡುಪಿ ಜಿಲ್ಲಾ ಪ್ರದೇಶದ ಅಂಕಿಅಂಶವನ್ನು ಕಿ.ಮೀ.ನಲ್ಲಿ ನೀಡಲಾಗಿದೆ.
- § ಇದು ೮೬ ಕಿ.ಮೀ. ಪುರಸಭೆ ರಸ್ತೆಯನ್ನೂ ಒಳಗೊಂಡಿರುತ್ತದೆ.
- ** ಇದು ೮೩ ಕಿ.ಮೀ. ಪುರಸಭಾ ರಸ್ತೆಯನ್ನೂ ಒಳಗೊಂಡಿದೆ.
- §§ ಇದು ೮೮.೯ ಕಿ.ಮೀ. ಪುರಸಭೆ ರಸ್ತೆಯನ್ನೂ ಒಳಗೊಂಡಿದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ ೨.೨ : ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ರಸ್ತೆಗಳ ತಾಲೂಕುವಾರು ವಿವರ (ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಲ್ಲಿ)

ವಿಭಜನಾ ಪೂರ್ವ	ವಿಭಜನಾ ನಂತರ								
	೧೯೮೯	೧೯೯೨	೧೯೯೮	೨೦೦೦	೨೦೦೨	೨೦೦೪	೨೦೦೫	೨೦೦೬	೨೦೦೮
ತಾಲೂಕು	೬೫೩	೫೪೬	೭೮೨	೮೯೮	೮೧೪	೧೦೦೨	೧೦೫೬	೩೨೦೧	೩೪೪೭
ಉಡುಪಿ	೬೫೩	೫೪೬	೭೮೨	೮೯೮	೮೧೪	೧೦೦೨	೧೦೫೬	೩೨೦೧	೩೪೪೭
ಕಾರ್ಕಳ	೭೫೪	೭೩೯	೬೧೩	೭೦೧	೬೨೧	೫೫೯	೬೨೫	೧೯೨೫	೧೮೯೫
ಕುಂದಾಪುರ	೭೧೮	೭೭೬	೭೫೪	೮೫೫	೭೪೧	೮೧೫	೮೬೨	೨೩೫೭	೩೪೭೯

ಕೋಷ್ಟಕ ೨.೩ : ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ವಿವಿಧ ವರ್ಗದ ರಸ್ತೆಗಳ ತಾಲೂಕುವಾರು ವಿವರ (೩೧-೦೩-೨೦೦೬ರ ಅಂತ್ಯದಲ್ಲಿದ್ದಂತೆ)

ತಾಲೂಕು	ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ	ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ	ಪ್ರಮುಖ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆ	ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆ	ಹಳ್ಳಿ ರಸ್ತೆ	ತಾಲೂಕು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮಂಡಳಿ ರಸ್ತೆ	ಪುರಸಭೆ ರಸ್ತೆ	ಒಟ್ಟು
ಉಡುಪಿ	೫೪	೬೮	೨೯೬	೬	೧೪೮೮	೫೮೨	೭೦೭	೩೨೦೧
ಕಾರ್ಕಳ	೩೨	೧೫೩	೧೬೧	೨	೧೦೫೩	೪೪೭	೭೮	೧೯೨೫
ಕುಂದಾಪುರ	೫೩	೧೩೨	೨೮೨	-	೧೯೦೦	೩೪೫	೪೫	೨೭೫೭
ಒಟ್ಟು	೧೩೯	೩೫೩	೭೩೯	೦೮	೪೪೪೧	೧೩೭೪	೮೩೦	೭೮೮೩

ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲಾ ವರ್ಗಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ ೮,೮೪೧ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆಗಳಿದ್ದವು. ಒಮ್ಮಿದೊಮ್ಮೆಲೆ ಆಗಿರುವ ಈ ಹೆಚ್ಚಳಕ್ಕೆ ಹಳ್ಳಿರಸ್ತೆ, ತಾಲೂಕು ಮಂಡಳಿ ರಸ್ತೆಗಳ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಆಗಿರುವ ಹೆಚ್ಚಳವೇ ಕಾರಣವಾಗಿದೆ.

ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ : ರಾಷ್ಟ್ರದ ವಿವಿಧ ಭಾಗಗಳನ್ನೂ ವಿವಿಧ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳನ್ನೂ ಜೋಡಿಸುವ ಮೂಲಕ ರಾಷ್ಟ್ರವ್ಯಾಪ್ತಿ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸುವ ಈ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಮಹತ್ವವನ್ನು ಹೊಂದಿರುವುದರಿಂದ ಅವುಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆ ಸುಧಾರಣೆಗಳಿಗೆ ಆರಂಭದಿಂದಲೂ ಮೊದಲ ಆದ್ಯತೆಯನ್ನು ನೀಡಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದಿಂದಲೇ ಆರ್ಥಿಕ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಭರಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ಉಸ್ತುವಾರಿಗೆಂದೇ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ವಿಭಾಗವನ್ನು ರಾಜ್ಯ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯು ೧೯೭೨ರಲ್ಲಿ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಿದ್ದು, ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿರುವ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳನ್ನು ಅದರ ಮೂಲಕ ನಿಯಂತ್ರಿಸಲಾಗುತ್ತಿದ್ದು, ೧೯೭೨ರವರೆಗೆ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಯಾವುದೇ ರಸ್ತೆಯು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯ ಭಾಗವಾಗಿರಲಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ೧೯೭೨ರಲ್ಲಿ ಮುಂಬೈ-ಕೇಪ್‌ಕಾಮೊರಿನ್ ನಡುವಣ ಕರಾವಳಿ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ೧೭ ಎಂದು ಘೋಷಿಸುವುದರೊಂದಿಗೆ ಜಿಲ್ಲೆಗೂ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯ ಸೌಕರ್ಯ ಲಭಿಸಿದಂತಾಯಿತು. ಉತ್ತರದಿಂದ ಕುಂದಾಪುರ ತಾಲೂಕಿನ ಮೂಲಕ ಜಿಲ್ಲೆಯನ್ನು ಪ್ರವೇಶಿಸುವ ಈ ಹೆದ್ದಾರಿಯು ಉಡುಪಿ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಸಾಗಿ ಉದ್ಯಾವರದಿಂದ ಸ್ವಲ್ಪ ಮುಂದೆ ತೆರಳಿ ಮುಲ್ಕಿ ಬಳಿ ಇಂದಿನ ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯನ್ನು ಪ್ರವೇಶಿಸುತ್ತಿತ್ತು. ಮುಂದೆ ಮಂಗಳೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ೪೮ (ಬೆಂಗಳೂರು-ಮಂಗಳೂರು) ಅನ್ನು ಸಂಪರ್ಕಿಸಲು ಇದು ನೆರವಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಇದು ೧೯೯೬ರ ವೇಳೆಗೆ ಉಡುಪಿ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ೫೨ ಕಿ.ಮೀ. ಹಾಗೂ ಕುಂದಾಪುರ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ೫೫ ಕಿ.ಮೀ. ಸಾಗಿದ್ದು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ಒಟ್ಟು ಉದ್ದ ೧೦೭ ಕಿ.ಮೀ. ಆಗಿತ್ತು. ಅಲ್ಲಿಂದೀಚೆಗೆ ೧೯೯೯ರವರೆಗೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಪ್ರಮಾಣವು ಯಥಾಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿ ಮುಂದುವರಿಯಿತು. ಆದರೆ ೧೯೯೯ರಲ್ಲಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ೧೩ (ಸೊಲ್ಲಾಪುರ-ಚಿತ್ರದುರ್ಗ) ಅನ್ನು ಚಿತ್ರದುರ್ಗದಿಂದ ಮಂಗಳೂರಿನವರೆಗೆ ವಿಸ್ತರಿಸುವುದರೊಂದಿಗೆ ಜಿಲ್ಲೆಗೆ ಮೂರನೆಯ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯು ಲಭಿಸುವಂತಾಯಿತು. ಈ ಹೆದ್ದಾರಿಯು ಜಿಲ್ಲೆಯನ್ನು ಕಾರ್ಕಳ ತಾಲೂಕಿನ ಮೂಲಕ ಪ್ರವೇಶಿಸಿ ಮಂಗಳೂರನ್ನು ತಲುಪುತ್ತದೆ. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಈ ಹೆದ್ದಾರಿಯು ಸುಮಾರು ೩೫ ಕಿ.ಮೀ. ಕ್ರಮಿಸುತ್ತದೆ. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ೨೦೦೫ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಗೆ ಒಟ್ಟು ೧೪೨ ಕಿ.ಮೀ. ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಸೌಲಭ್ಯವು ದೊರೆಯುವಂತಾಗಿದೆ. ಅಲ್ಲಿಂದೀಚೆಗೆ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಇಲ್ಲವೇ ಉದ್ದಳತೆಯಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಯಾವುದೇ ಬೆಳವಣಿಗೆಯಾಗಿಲ್ಲದಿದ್ದರೂ ೨೦೦೮ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಕೆಲವೆಡೆ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ನೇರಗೊಳಿಸಿರುವ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೩೯ಕಿ.ಮೀ. ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯು ಹಾದುಹೋಗಿದ್ದು, ಇವು ೭೫ ಮೀಟರ್ ಅಗಲದ ದ್ವಿಪಥ ರಸ್ತೆಗಳಾಗಿವೆ.

ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ : ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ, ವಿವಿಧ ಜಿಲ್ಲಾ ಕೇಂದ್ರ ಹಾಗೂ ಮುಖ್ಯ ಪಟ್ಟಣಗಳನ್ನು ಪರಸ್ಪರ ಜೋಡಿಸುವ ರಾಜ್ಯಮಟ್ಟದ ಪ್ರಮುಖ ರಸ್ತೆಜಾಲ ಇದಾಗಿದೆ. ಇದರ ನಿರ್ವಹಣೆಯು ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯದಾಗಿದ್ದು, ಅದನ್ನು ಸಂಪೂರ್ಣ ರಾಜ್ಯನಿಧಿಯಿಂದಲೇ ಭರಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ. ಇಂದಿನ ಉಡುಪಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೭೩ರ ವೇಳೆಗೆ ಹಾದು ಹೋಗಿದ್ದ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ಒಟ್ಟು ಉದ್ದ ೧೮೬ ಕಿ.ಮೀ. ಆಗಿದ್ದು, ೧೯೮೪ರ ವೇಳೆಗೆ ಇದು ೨೮೨ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೂ ೧೯೯೬ರಲ್ಲಿ ೩೫೮ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೂ ಏರಿತು ೧೯೯೮ರ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ೩೦೮ಕ್ಕೆ ಇಳಿದ ಇದು ೨೦೦೮ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ೩೫೩ ಕಿ.ಮೀ. ತಲುಪಿತ್ತು. ಅದರಂತೆ ಇಂದು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧) ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ - ೧ (ಪಡುಬಿದ್ರೆ-ಚಿಕ್ಕಲಗುಡ್ಡರಸ್ತೆ-೭೬.೨೦ ಕಿ.ಮೀ) ೨) ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ೨೬-೧೭.೨೦ ಕಿ.ಮೀ (ಹಲಗೇರಿ-ಹುಲಿಕಲ್ ರಸ್ತೆ) ೩) ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ೨೭ (೪೭.೮೦ ಕಿ.ಮೀ), ೪) ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ೩೭ (೮೮.೭೦ ಕಿ.ಮೀ) (ವೀರಾಜಪೇಟೆ-ಬೈಂದೂರು ರಸ್ತೆ) ೫) ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ೫೨ (ಉಡುಪಿ-ಸುಬ್ರಹ್ಮಣ್ಯ ರಸ್ತೆ) (೪೨ ಕಿ.ಮೀ) ತೀರ್ಥಹಳ್ಳಿ-

ಕುಂದಾಪುರ ರಸ್ತೆ ೬) ರಾಜ್ಯಹೆದ್ದಾರಿ - ೬೫ (೪೩.೪೦) (ಮಲ್ಲೆ - ಮೊಳಕಾಲ್ಮೂರು ರಸ್ತೆ ಹಾಗೂ ೭) ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ೬೭-೩೭.೨೦ (ಮಂಗಳೂರು-ಅತ್ರಾಡಿ ರಸ್ತೆ) ಕಿ.ಮೀ.) ಹಾದುಹೋಗಿದ್ದು, ಇವು ಮೇಲ್ಮೈಯನ್ನು ಹೊಂದಿರುವ ರಸ್ತೆಗಳಾಗಿದ್ದು, ಸುಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿವೆ.

ಪ್ರಮುಖ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆ : ಜಿಲ್ಲೆಯ ವಿವಿಧ ಭಾಗಗಳನ್ನು ಪರಸ್ಪರ ಜೋಡಿಸುವುದರ ಜೊತೆಗೆ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳನ್ನು ಸಂಪರ್ಕಿಸುವ ಜಿಲ್ಲಾಕೊಂಡಿಗಳೂ ಇವಾಗಿವೆ. ಈ ವರ್ಗದ ರಸ್ತೆಗಳೂ ಕೂಡ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯ ನಿಯಂತ್ರಣಕ್ಕೊಳಪಟ್ಟಿವೆ. ಇಂದಿನ ಉಡುಪಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೭೩ರ ವೇಳೆಗೆ ೧೭೦ ಕಿ.ಮೀ.ನಷ್ಟು ಪ್ರಮುಖ ಜಿಲ್ಲಾರಸ್ತೆಗಳಿದ್ದು, ೧೯೮೪ರ ವೇಳೆಗೆ ೨೯೧ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೂ ೧೯೯೬ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ೫೮೮ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೂ ಏರಿತು ಇದು ೧೯೯೮ರಲ್ಲಿ ೬೫೫ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಷ್ಟಿದ್ದು, ೨೦೦೫ರ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ೭೩೫ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೇರಿತು. ಇದರಲ್ಲಿ ೭೧೪ ಕಿ.ಮೀ. ಮೇಲ್ಮೈ ಹೊಂದಿರುವ ಡಾಂಬರು ರಸ್ತೆಯಾದರೆ ಉಳಿದ ೨೧ ಕಿ.ಮೀ. ಸಂಚಾರ ಯೋಗ್ಯವಾದ ಕಚ್ಚಾರಸ್ತೆಯಾಗಿದ್ದು, ಮೇಲ್ಮೈಯನ್ನು ಹೊಂದಿರಲಿಲ್ಲ. ಇವುಗಳಲ್ಲಿ ೨೩೫ ಕಿ.ಮೀ. ಏಕಪಥ (೩.೭೫ ಮೀ. ಅಗಲ) ಮಾರ್ಗ, ೧೧೭ ಕಿ.ಮೀ. (ಮಧ್ಯಮ ಪಥ ೫.೫ ಮೀ. ಅಗಲ) ಹಾಗೂ ಒಂದು ಕಿ.ಮೀ. ದ್ವಿಪಥ (೭.೫ ಮೀ ಅಗಲ) ರಸ್ತೆಗಳಾಗಿದ್ದವು. ೨೦೦೮ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಇದು ೭೯೫ ಕಿ.ಮೀ. ಗಳಿಗೇರಿತು.

ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆ : ಜಿಲ್ಲಾ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆಗಳೊಂದಿಗೆ ಜೋಡಿಸುವ ಸಂಪರ್ಕ ಸೇತು ಇದಾಗಿದೆ. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೭೩ರ ವೇಳೆಗೆ ಇದ್ದ ೩೪೬ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದಷ್ಟು ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳು ೧೯೮೪ರ ವೇಳೆಗೆ ೨೧೮ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗಿಳಿದ ಇದು ೧೯೯೮ರ ವೇಳೆಗೆ ಕೇವಲ ಎಂಟು ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೆ ಕುಸಿದಿದ್ದು, ೨೦೦೮ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಇದೇ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಮುಂದುವರಿದಿದ್ದು, ಈ ವರ್ಗಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ ಐದು ಕಿ.ಮೀ. ಕುಂದಾಪುರ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲೂ ಹಾಗೂ ಮೂರು ಕಿ.ಮೀ. ಉಡುಪಿ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲೂ ಇದ್ದವು. ಈ ವರ್ಗದ ರಸ್ತೆಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆಯನ್ನು ೧೯೮೫ರವರೆಗೆ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯೇ ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿತ್ತು. ಆದರೆ ೧೯೮೫ರಲ್ಲಿ ಅಸ್ತಿತ್ವಕ್ಕೆ ಬಂದ ಜಿಲ್ಲಾ ಪರಿಷತ್‌ಗಳಿಂದಾಗಿ ಇವುಗಳ ಉಸ್ತುವಾರಿಯನ್ನು ಅವುಗಳಿಗೆ ವಹಿಸಲು ನಿರ್ಧರಿಸಲಾಯಿತು. ಅಲ್ಲಿಂದೀಚೆಗೆ ಇವುಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆ ಜಿಲ್ಲಾ ಪಂಚಾಯತ್‌ಗಳದ್ದಾಗಿದೆ. ಇಂದು ಹಳ್ಳಿ ರಸ್ತೆ ಹಾಗೂ ಈ ವರ್ಗದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳೆಂದು ಪರಿಗಣಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಹಳ್ಳಿರಸ್ತೆ : ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಗ್ರಾಮ, ಹೋಬಳಿ ಹಾಗೂ ಪಟ್ಟಣಗಳನ್ನು ಪರಸ್ಪರ ಜೋಡಿಸುವ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ರಸ್ತೆಗಳು ಇವಾಗಿದ್ದು, ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಪ್ರದೇಶದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿ ಈ ರಸ್ತೆಗಳು ಅತ್ಯಗತ್ಯವಾಗಿವೆ. ಇಂದಿನ ಉಡುಪಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೭೩ರ ವೇಳೆಗೆ ೭೧೩ ಕಿ.ಮೀ. ನಷ್ಟು ಗ್ರಾಮಾಂತರ ರಸ್ತೆಗಳಿದ್ದು, ೧೯೮೪ರ ವೇಳೆಗೆ ೧,೧೩೧ ಕಿ.ಮೀ. ಗಳಿಗೇರಿದ್ದ ಇದು ೧೯೯೬ರ ವೇಳೆಗೆ ೧,೦೯೧ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗಿಳಿಯಿತು. ೧೯೯೮ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ೬೩೨ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಷ್ಟಿತ್ತು. ಮುಂದೆ ೨೦೦೧ರ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ೯೨೭ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೇರಿದ ಇದು ೨೦೦೫ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ೧೧೬೨ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳನ್ನು ತಲುಪಿತ್ತು. ಅದೇ ೨೦೦೮ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಇದು ೬೬೫೭ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೇರಿದ್ದು, ಒಮ್ಮಿಂದೊಮ್ಮೆಗೆ ಕಂಡು ಬರುವ ಈ ಹೆಚ್ಚಳಕ್ಕೆ ಇಲಾಖೆಯಿಂದ ಯಾವುದೇ ವಿವರ ಲಭ್ಯವಿಲ್ಲ. ಇದರ ನಿರ್ವಹಣೆಯು ೧೯೮೫ರಿಂದೀಚೆಗೆ ಆರಂಭದಲ್ಲಿ ಗ್ರಾಮಪರಿಷತ್, ಆನಂತರ ಜಿಲ್ಲಾ ಪಂಚಾಯತ್‌ಗಳ ವ್ಯಾಪ್ತಿಗೆ ಸೇರಿದೆ. ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆ ಹಾಗೂ ಹಳ್ಳಿರಸ್ತೆಗಳೆರಡನ್ನೂ ಒಗ್ಗೂಡಿಸಿ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ರಸ್ತೆ ಎಂದೇ ಪರಿಗಣಿಸಲಾಗಿದ್ದು ಇವು ಜಿಲ್ಲಾ ಪಂಚಾಯತ್ ನಿಯಂತ್ರಣಕ್ಕೆ ಒಳಪಟ್ಟಿವೆ.

ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕ ಯೋಜನೆ : ಪ್ರತಿ ಗ್ರಾಮಕ್ಕೂ ಒಂದಲ್ಲ ಒಂದು ಬಗೆಯ ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಒದಗಿಸಬೇಕೆಂಬುದೇ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕ ಯೋಜನೆಯ ಘನ ಉದ್ದೇಶವಾಗಿದ್ದು, ಈ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ

೧೯೫೯-೬೦ರಿಂದಲೂ ವಿವಿಧ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಸರ್ಕಾರವು ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯ ಮೂಲಕ ಹಮ್ಮಿಕೊಂಡು ಸಾಕಷ್ಟು ಪ್ರಗತಿಯನ್ನು ಸಾಧಿಸಿದೆ. ಅಂದಿನ ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಅಂತರ್ಗತವಾಗಿದ್ದ ಇಂದಿನ ಉಡುಪಿ ಜಿಲ್ಲೆಯ ೨೮೭ ಗ್ರಾಮಗಳಲ್ಲಿ ೨೧೦ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಸರ್ವೆಯುತು ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕವಿದ್ದು, ೭೭ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಯೋಗ್ಯ ಮತ್ತು ರಸ್ತೆ ಇದ್ದು, ಉಳಿದ ಐದು ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಐದು ಕಿ.ಮೀ. ಅಂತರದಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕವಿತ್ತು. ಆದರೆ ೧೯೭೮ರಲ್ಲಿ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಮರುಸಮೀಕ್ಷೆ ನಡೆಸಿದಾಗ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ೨೮೭ ವಸತಿಗ್ರಾಮಗಳಲ್ಲಿ ೧೪೩ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಸರ್ವೆಯುತು ರಸ್ತೆ, ೪೬ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಯೋಗ್ಯ ಮತ್ತು ರಸ್ತೆ ೯೪ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಸಂಚಾರ ಯೋಗ್ಯವಲ್ಲದ ಕಚ್ಚಾರಸ್ತೆಗಳಿದ್ದರೆ, ಉಳಿದ ನಾಲ್ಕು ಗ್ರಾಮಗಳು ಯಾವುದೇ ರಸ್ತೆ ಸೌಲಭ್ಯವನ್ನು ಹೊಂದಿರಲಿಲ್ಲ.

ಈ ಸಂಬಂಧ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ನೂತನ ರಸ್ತೆ, ಸೇತುವೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ, ಇರುವ ರಸ್ತೆಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮುಂತಾದ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳಿಗಾಗಿ ಅಂದಿನ ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಉಡುಪಿ ತಾಲೂಕಿಗೆ ೫೦೫.೭೪ ಲಕ್ಷ ರೂ. ಕುಂದಾಪುರ ತಾಲೂಕಿಗೆ ೧,೧೫೦.೨೪ ಲಕ್ಷ ರೂ. ಹಾಗೂ ಕಾರ್ಕಳ ತಾಲೂಕಿಗೆ ೬೧೧.೩೦ ಲಕ್ಷ ರೂ.ಗಳು ಬೇಕಾಗಬಹುದೆಂದು ಅಂದಾಜಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಅನಂತರದಲ್ಲಿ ಆದ ಪ್ರಗತಿಯಿಂದಾಗಿ ೧೯೮೫ರ ವೇಳೆಗೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ೨೭೯ ವಸತಿ ಗ್ರಾಮಗಳಲ್ಲಿ ೧೬೭ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಸರ್ವೆಯುತು ರಸ್ತೆ, ೫೧ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಯೋಗ್ಯ ಮತ್ತು ರಸ್ತೆ, ೫೨ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಸಂಚಾರಯೋಗ್ಯವಲ್ಲದ ಕಚ್ಚಾರಸ್ತೆಗಳಿದ್ದು, ಉಳಿದ ಒಂಭತ್ತು ರಸ್ತೆಸಂಪರ್ಕ ವಂಚಿತ ಗ್ರಾಮಗಳಾಗಿದ್ದವು. ಅದೇ ೧೯೯೬ರ ವೇಳೆಗೆ ಇಂದಿನ ಉಡುಪಿ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಮೂರು ತಾಲೂಕುಗಳಲ್ಲಿದ್ದ ಒಟ್ಟು ೨೭೦ ಗ್ರಾಮಗಳಲ್ಲಿ ೨೨೧ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಸರ್ವೆಯುತು ರಸ್ತೆ, ೩೩ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಯೋಗ್ಯ ಮತ್ತು ರಸ್ತೆ ಹಾಗೂ ೧೬ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಸಂಚಾರ ಯೋಗ್ಯವಲ್ಲದ ಕಚ್ಚಾರಸ್ತೆಗಳಿದ್ದವು. ಉಡುಪಿ ಜಿಲ್ಲೆಯು ೧೯೯೭ರಲ್ಲಿ ಅಸ್ತಿತ್ವಕ್ಕೆ ಬಂದ ನಂತರ ಕ್ರಮೇಣ ಉಡುಪಿ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಹೆಚ್ಚಿನ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಸರ್ವೆಯುತು ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಉಳಿದ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಯೋಗ್ಯ ಮತ್ತು ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕವಿದೆ. ೨೦೦೮ರ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಬಹು ಪಾಲು ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಸರ್ವೆಯುತು ರಸ್ತೆ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸುವ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಕ್ರಮ ಕೈಗೊಳ್ಳಲಾಗುತ್ತಿದೆ.

ತಾಲೂಕು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮಂಡಳಿ ರಸ್ತೆ : ತಾಲೂಕು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮಂಡಳಿಯ ಉಸ್ತುವಾರಿಗೆ ಒಳಪಡುವ ಇವು ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿದ್ದು, ಬಹು ಹಿಂದಿನಿಂದಲೂ ಅಸ್ತಿತ್ವದಲ್ಲಿವೆ. ಇಂದಿನ ಉಡುಪಿ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಮೂರು ತಾಲೂಕುಗಳಲ್ಲಿ ಈ ವರ್ಗಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ ೨೭೧ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆಗಳು ೧೯೯೧ರಲ್ಲಿದ್ದು, ಅದೇ ೧೯೯೬ರ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ೨೬೬ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೆ ಇಳಿದ ಇವು ೧೯೯೮ರ ವೇಳೆಗೆ ೨೪೦ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೆ ತಲುಪಿದ್ದವು. ಇದು ೨೦೦೧ರ ವೇಳೆಗೆ ೧೯೭ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೆ ಇಳಿದರೂ ೨೦೦೫ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ೨೦೬ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೆ ಇಳಿತು. ೨೦೦೬ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ೧೩೭೪ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೆ ಇಳಿತೆಂದು ತಿಳಿದು ಬರುತ್ತದೆ. ಒಮ್ಮಿಂದೊಮ್ಮೆಗೆ ಈ ರೀತಿ ಆಗಿರುವ ಹೆಚ್ಚಳಕ್ಕೆ ವಿವರಣೆಯನ್ನು ಇಲಾಖೆಯು ಒದಗಿಸುವ ಅಗತ್ಯವಿದೆ. ಈ ವರ್ಗಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಹಳ್ಳಿರಸ್ತೆಗಳಾಗಿ ಪರಿವರ್ತಿಸಿ, ೧೯೮೫ರವರೆಗೆ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಗೂ ಅನಂತರದಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲಾ ಪಂಚಾಯತ್‌ಗೂ ಹಸ್ತಾಂತರಿಸುವ ಕ್ರಿಯೆ ನಡೆದಿರುವುದರಿಂದ ಈ ಏರುಪೇರುಗಳು ಕಂಡುಬರುತ್ತವೆ.

ಅರಣ್ಯ ಇಲಾಖೆ ರಸ್ತೆ: ಇವು, ಅರಣ್ಯಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆಗಾಗಿ ಅರಣ್ಯ ಇಲಾಖೆಯು ರೂಪಿಸಿ ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿರುವ ರಸ್ತೆಗಳಾಗಿದ್ದು, ೧೯೯೧ರ ವೇಳೆಗೆ ಇಂದಿನ ಉಡುಪಿ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಮೂರು ತಾಲೂಕುಗಳಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೧೫೦ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆಗಳಿದ್ದವು. ೨೦೦೮ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೂ ಇದೇ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಮುಂದುವರಿದಿತ್ತು.

ಪುರಸಭೆ ರಸ್ತೆ: ಪುರಸಭೆ / ನಗರಸಭೆ / ಪಟ್ಟಣ ಪಂಚಾಯಿತಿ ಪ್ರದೇಶದ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿರುವ ಈ ರಸ್ತೆಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆ ಆಯಾ ಸ್ಥಳೀಯ ಸ್ವಯಂ ಆಡಳಿತ ಸಂಸ್ಥೆಗಳದ್ದಾಗಿದ್ದು, ಸ್ಥಳೀಯ ನಿಧಿಯಿಂದಲೇ

ಆ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಭರಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ. ೧೯೯೬ರ ವೇಳೆಗೆ, ಇಂದಿನ ಉಡುಪಿ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಮೂರು ತಾಲೂಕುಗಳಲ್ಲಿ ವಿವಿಧ ಪುರಸಭೆಗಳಿಗೆ ಸೇರಿದ ಒಟ್ಟು ೧೮೭ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆಗಳಿದ್ದವು. ಇದು ೧೯೯೮ರ ವೇಳೆಗೆ ೧೭೦ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಾಗಿಳಿಯಿತು. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೨೦೦೬ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಒಟ್ಟು ೮೩ ಕಿ.ಮೀ. ಪುರಸಭೆ ರಸ್ತೆಗಳಿದ್ದವು. ೨೦೦೮ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಇದು ೮೮.೯ ಕಿ.ಮೀ. ಗಳಿಗೇರಿತ್ತು.

ಸೇತುವೆಗಳು

ಜಿಲ್ಲೆಯು ಪಶ್ಚಿಮಘಟ್ಟಗಳ ಪಶ್ಚಿಮ ಭಾಗದಲ್ಲಿರುವುದರಿಂದ ಗಿರಿಶ್ರೇಣಿಯಿಂದ ಹರಿಯುವ ನದಿ ಹಳ್ಳಕೊಳ್ಳಗಳಿಗೆ, ಸಮೃದ್ಧವಾಗಿ ಬೀಳುವ ಮಾನ್‌ಸೂನ್ ಮಳೆ ಆಧಾರವಾಗಿದೆ. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಹರಿಯುವ ಹಾಲಾಡಿ, ಗಂಗೋಳಿ, ಸ್ವರ್ಣಾ, ಸೌಪರ್ಣಿಕಾ, ಸೀತಾ ವಾರಾಹಿ, ಉದ್ಯಾವರ, ಚಕ್ರ, ಕುಬ್ಜಾ, ಬೈಂದೂರು, ಶಂಕದಗುಂಡಿ, ಗೋಳಿ ಮುಂತಾದ ನದಿ, ಹೊಳೆ, ಹಳ್ಳ-ಕೊಳ್ಳಗಳಿಂದಾಗಿ ಜಿಲ್ಲೆಯ ರಸ್ತೆಸಾರಿಗೆಯು ಬಹುಹಿಂದಿನಿಂದಲೂ ಸಮಸ್ಯೆಯಾಗಿತ್ತು. ಇದರಿಂದಾಗಿ ಕಡವು ಸಾರಿಗೆಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಪ್ರಾಮುಖ್ಯತೆ ಇದ್ದು, ನದಿಗಳ ನಡುವಣ ಬಯಲು ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಆರಂಭದಲ್ಲಿ ಕತ್ತೆ, ದನ, ಹೇರೆತ್ತು, ಎತ್ತಿನಗಾಡಿ, ನಂತರದಲ್ಲಿ ಯಾಂತ್ರಿಕ ವಾಹನಗಳು ಬಳಸಲ್ಪಡುತ್ತಿದ್ದರೂ, ನದಿಗಳಿಗೆ ಸೇತುವೆಗಳು ನಿರ್ಮಾಣಗೊಳ್ಳುವ ಮೊದಲು ಅವನ್ನೂ ತೆಪ್ಪ, ದೋಣಿ, ಹರಿಗೋಲುಗಳ ನೆರವಿನೊಂದಿಗೆ ದಾಟಿಸಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ೧೯೩೬ರ ವೇಳೆಗೆ ಇಂದಿನ ಉಡುಪಿ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಉಡುಪಿ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ೧೧೯೯ ಎತ್ತಿನಗಾಡಿ ಹಾಗೂ ೨,೫೨೬ ದೋಣಿ; ಕಾರ್ಕಳ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ೯೩೦ ಎತ್ತಿನಗಾಡಿ ಹಾಗೂ ೪೧ ಹರಿಗೋಲು, ದೋಣಿ; ಮತ್ತು ಕುಂದಾಪುರ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ೧೪೩೯ ಎತ್ತಿನಗಾಡಿ ಹಾಗೂ ೨,೫೨೬ ದೋಣಿಗಳಿದ್ದವೆಂದು ಹಿಂದಿನ ಗ್ಯಾಸೆಟಿಯರ್ (೧೯೩೮) ಪುರವಣಿಯಲ್ಲಿ ದಾಖಲಿಸಿರುವುದು ಮೇಲಿನ ಅಂಶವನ್ನು ಸ್ಪಷ್ಟಪಡಿಸುತ್ತದೆ. ಆದರೂ ಆಗುಂಬೆ, ಹುಲಿಕಲ್ ಹಾಗೂ ಕೊಲ್ಲೂರು ಘಟ್ಟರಸ್ತೆಗಳು ೧೮೫೦ರ ವೇಳೆಗಾಗಲೇ ಸೇತುವೆಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು ಸುಧಾರಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿದ್ದ ಅಂಶ ಹಿಂದಿನ ಗ್ಯಾಸೆಟಿಯರ್ (೧೯೩೮)ನಿಂದ ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ. ಆದರೆ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಬಯಲು ಸೀಮೆಯಲ್ಲಿ ಹರಿದು ಸಮುದ್ರ ಸೇರುತ್ತಿದ್ದ ನದಿಗಳಿಗೆ ಅಗತ್ಯವಿದ್ದೇ ಸೇತುವೆಗಳನ್ನು ೧೯೩೬ರ ನಂತರದಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸುವ ಕ್ರಿಯೆ ಆರಂಭಗೊಂಡಿತು. ಮಂಗಳೂರು, ಉಡುಪಿ ನಡುವೆ ಹರಿದಿದ್ದ ನಾಲ್ಕು ಹಳ್ಳಗಳ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಜಟಕಾ ಗಾಡಿ ಸೇವೆ ಒದಗಿಸುತ್ತಿದ್ದು ಕಡವುಗಳ ನಡುವೆ ಇವುಗಳ ಮೂಲಕ ಸರಕು ಸಾಗಣೆ ಮಾಡಲಾಗುತ್ತಿದ್ದು, ಅದಕ್ಕೆ ಸುಬ್ಬರಾಯಿಶೆಟ್ಟರ ವಿಲೇವಾರಿ ಪದ್ಧತಿಯೆಂದೇ ಕರೆಯಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು.

ದೊಡ್ಡ ಸೇತುವೆಗಳು: ಇಂದಿನ ಉಡುಪಿ ಜಿಲ್ಲೆಯನ್ನೂ ಒಳಗೊಂಡಿದ್ದ ಅಂದಿನ ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೫೬ರ ವೇಳೆಗೆ (೩೦ ಮೀ.-೩೦೪ ಮೀ ಉದ್ದದ) ೧೯ ದೊಡ್ಡ ಸೇತುವೆಗಳಿದ್ದವು. ಇದು ೧೯೬೧ರ ವೇಳೆಗೆ ೩೫ ಕ್ಕೂ ೧೯೬೬ರ ವೇಳೆಗೆ ೬೧ಕ್ಕೂ ಏರಿ ೧೯೭೧ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ೭೬ ದೊಡ್ಡ ಸೇತುವೆಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿತ್ತು. ಇದು ೧೯೮೨ರ ವೇಳೆಗೆ ೧೦೬ ಕ್ಕೂ ೧೯೯೬ರ ವೇಳೆಗೆ ೧೧೧ಕ್ಕೂ ಏರಿತ್ತು. ಆದರೆ ೨೦೦೪ರ ವೇಳೆಗೆ ಉಡುಪಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೬೦-೯೦ಮೀ ಉದ್ದದ ಒಂದು, ೯೦-೧೫೨ಮೀ ಉದ್ದದ ಮೂರು, ೧೫೨-೩೦೪ ಮೀ ಉದ್ದದ ೪ ಹಾಗೂ ೩೦೪ ಮೀಟರಿಗಿಂತ ಉದ್ದದ ಎರಡು ಸೇತುವೆಗಳು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯ ಮೇಲಿದ್ದವು. ಅಲ್ಲದೇ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಹಾಗೂ ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲಿದ್ದ ಒಂಭತ್ತು ಭಾರಿ ಸೇತುವೆಗಳಲ್ಲಿ ೬೦-೯೦ಮೀ ಉದ್ದದ ಎರಡು ೯೦-೧೫೨ಮೀ ಉದ್ದದ ಮೂರು ೧೫೨-೩೦೪ ಮೀ ಉದ್ದದ ಎರಡು ಹಾಗೂ ೩೦೪ ಮೀ.ಗಿಂತ ಉದ್ದದ ಎರಡು ಸೇತುವೆಗಳು ಸೇರಿದ್ದವು. ಇಂದಿನ ಉಡುಪಿ ಜಿಲ್ಲೆಯ (೧) ಎಣ್ಣೆಹೊಳೆ (ಹಿರ್ಗಾನ್-ಅಜಕಾರು) (೧೯೧೬), (೨) [ಸೀತಾಸೇತುವೆ (ನಡಲ್) ೧೯೨೫], (೩) ಬ್ರಹ್ಮಾವರ ಸೇತುವೆ (೧೯೩೮), (೪) ಶಿವಪುರ ಸೇತುವೆ (ಹಿರೈಡು-ಹೆಬ್ಬಿ), (೧೯೪೦); (೫) ಮತ್ತಿಬೆಟ್ಟು ಸೇತುವೆ (ವರಾಂಗ) (೧೯೪೨), (೬) ಬಾಚಪ್ಪಸೇತುವೆ (ಹೆಬ್ಬಿ) ೧೯೫೩; (೭) ಸ್ವರ್ಣ ಸೇತುವೆ (ಪುತ್ತಿಗೆ) ೧೯೫೪, (೮) ಕಲ್ಲಡಸೇತುವೆ (ಕಡವೂರು) (೧೯೫೬ಕ್ಕೆ ಮೊದಲು), (೯) ಹಾಳಲು ಸೇತುವೆ (೧೯೫೬), (೧೦) ಹೊಸಮಲ್

ಸೇತುವೆ (ಕಾರ್ಕಳ-ಬೆಳ್ತಂಗಡಿ) ೧೯೫೭; (೧೧) ಉದ್ಯಾವರ (ವರಾಂಗ) (೧೯೫೮), ಸಂಕದಗುಂಡಿ (ಶೀರೂರು) (೧೯೬೦), (೧೨) ಹೊಸ ಅಂಗಡಿ ಸೇತುವೆ (೧೯೬೧) (೧೩) ಹಾಲಾಡಿ ಸೇತುವೆ (೧೯೬೩), (೧೪) ಸೀತಾಸೇತುವೆ (ಸಟ್ಟಕಟ್ಟೆ) (೧೯೬೫)- (೧೫) ಚಾರ, ವಾರಾಹಿ ಸೇತುವೆ (೧೯೬೬) (ಜಾಲಾಡಿ), ಸೌಪರ್ಣಿಕಾ ಸೇತುವೆ (ವಾಂಡ್ಲೆ) (೧೯೬೯-೭೦), (೧೬) ಕೊಲ್ಲೂರು ಸೇತುವೆ (ಇಡ್ಕಲ್) (೧೯೬೬), (೧೭) ಉಚ್ಚಿಲ ಸೇತುವೆ (೧೯೬೬), (೧೮) ರಾಜಾಡಿ ಹಳ್ಳಿ ಸೇತುವೆ (೧೯೬೭), (೧೯) ಗಂಗೊಳ್ಳಿ ಬಲ ಸೇತುವೆ (೧೯೬೭), (೨೦) ಗಂಗೊಳ್ಳಿ ಸೇತುವೆ (೧೯೬೮), (೨೧) ಸೀತಾಸೇತುವೆ (ಬ್ರಹ್ಮಾವರ-ಜನ್ನಾರಿ ರಸ್ತೆ), (೨೨) (೧೯೬೯) ಬೆನ್ನಾಡಿ ಸೇತುವೆ (೧೯೭೦), (೨೩) ಕಂದ್ಲೇಶ್ ಸೇತುವೆ (೧೯೭೦), (೨೪) ಹಾಲಾಡಿ ಸೇತುವೆ (ಹೊಸಕಟ್ಟೆ ಹಳ್ಳಿ - (೧೯೭೦), ಮುಂತಾದವು. ಹಿಂದಿನ ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ಉಡುಪಿ, ಕಾರ್ಕಳ ಹಾಗೂ ಕುಂದಾಪುರ ತಾಲೂಕುಗಳಲ್ಲಿ ೧೯೭೨ರವರೆಗೆ ನಿರ್ಮಾಣಗೊಂಡಿದ್ದ ಪ್ರಮುಖ ಸೇತುವೆಗಳಾಗಿದ್ದವು. ಇವುಗಳಲ್ಲಿ ಎಣ್ಣೆಹೊಳೆ ನದಿಗೆ ಅಜಕಾರು ಬಳಿ ೧೯೧೬ರಲ್ಲಿ ೭೭ ಮೀಟರ್ ಉದ್ದದ ಸೇತುವೆಯನ್ನು ಏಳು ಲಕ್ಷ ರೂ. ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಇದೇ, ನೂತನ ಉಡುಪಿ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಅತ್ಯಂತ ಪ್ರಾಚೀನ ಸೇತುವೆಯಾಗಿದೆ. ಸೀತಾ ನದಿಗೆ ನಡ್ಗಲ್ ಬಳಿ ೧೯೨೫ರಲ್ಲಿ ೪೫ ಮೀ. ಉದ್ದದ ಸೇತುವೆಯನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿದೆ. ಒಟ್ಟಾರೆ ೨೦೦೪ರ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಇಂದಿನ ಉಡುಪಿ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಕಸಬಾ ತಾಲೂಕಿನ ಪುತ್ತಿಗೆ (ಸ್ವರ್ಣಹೊಳೆ (೧೯೫೪) ಹಾಗೂ ಕೊಕ್ಕರ್ಣಿ (೧೯೬೪) ಬಾರಕೂರು (೧೯೫೦) ಅಟ್ಟಿಂಜಿ ಹಾಗೂ ಬೆಳ್ಳೆ ಮಣಿಪುರ (ಉದ್ಯಾವರ ಹೊಳೆ), ಕುಂದಾಪುರ ತಾಲೂಕಿನ ವಂಡ್ಲೆ (ಸೌಪರ್ಣಿಕಾ (೧೯೭೦) ಜಾಲಾಡಿ (೧೯೬೬) (ಕಂಡ್ಲೂರು ವಾರಾಹಿ) ಹಾಗೂ ಕಾರ್ಕಳ ತಾಲೂಕಿನ ಮರ್ಣಿ, ಕೆರವಾಸೆ (೧೯೮೧) (ಎಣ್ಣೆಹೊಳೆ), ಶಿವಪುರ (೧೯೫೪) (ಸುವರ್ಣ): ಚಾರಾ (ಸೀತಾನದಿ) ಕಡ್ಲಲ (ಶೀತೂರ್ಣಿ)ಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಮುಖ ಸೇತುವೆಗಳಿದ್ದವು. ಕಂಸದಲ್ಲಿ ನೀಡಿರುವ ವರ್ಷ ಆಯಾ ಸೇತುವೆಗಳು ನಿರ್ಮಾಣಗೊಂಡಿರುವ ವರ್ಷವನ್ನು ಸೂಚಿಸುತ್ತದೆ.

ಕಿರುಸೇತುವೆಗಳು : ಆರು ಮೀಟರ್‌ವರೆಗಿನ ಅಡ್ಡಮೋರಿಗಳು, ೬-೧೨ ಮೀ., ೧೨-೧೮ ಮೀ, ೧೮ ರಿಂದ ೨೪ ಮೀ ಹಾಗೂ ೨೪ ರಿಂದ ೩೦ ಮೀ ಉದ್ದದ ಸೇತುವೆಗಳನ್ನು ಕಿರುಸೇತುವೆಗಳೆಂದು ಪರಿಗಣಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ೧೯೭೧ರ ವೇಳೆಗೆ ಅಂದಿನ ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ಇಂದಿನ ಉಡುಪಿ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಉಡುಪಿ, ಕಾರ್ಕಳ ಹಾಗೂ ಕುಂದಾಪುರ ತಾಲೂಕುಗಳಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೭೫ ಕಿರುಸೇತುವೆಗಳಿದ್ದವು. ಇದೇ ರೀತಿ ೧೯೮೨ರ ವೇಳೆಗೆ ೧೭೫ ಕಿರುಸೇತುವೆಗಳ ಜೊತೆಗೆ ೨೭೪೦ ಅಡ್ಡಮೋರಿ (ಆರು ಮೀ.ಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ)ಗಳಿದ್ದವು. ಅದೇ ೧೯೯೬ರ ವೇಳೆಗೆ ಆರು ಮೀ.ಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇರುವ ೨೮೧೨ ಅಡ್ಡಮೋರಿ, ೬ ರಿಂದ ೬೦ ಮೀ ಉದ್ದದ ೨೭೪ ಕಿರು ಸೇತುವೆಗಳಿದ್ದವು. ಅಲ್ಲದೇ ೬೦ ರಿಂದ ೩೦೪ ಮೀ ಉದ್ದದ ೨೧ ದೊಡ್ಡ ಸೇತುವೆಗಳೂ ಇದ್ದವು. ೨೦೦೬ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಉಡುಪಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಹಾದು ಹೋಗಿದ್ದ ಮೂರು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ಮೇಲೆ ೧೧ ದೊಡ್ಡ ಸೇತುವೆಗಳಿದ್ದವು. ಆರು ಮೀ. ಉದ್ದದ ೩೭೫, ೬ ರಿಂದ ೬೦ ಮೀ ಉದ್ದದ ೧೮ ಕಿರು ಸೇತುವೆಗಳು ಜಿಲ್ಲೆಯ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ಮೇಲಿದ್ದವು. ಅಲ್ಲದೇ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆ ರಸ್ತೆ (ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಹಾಗೂ ಪ್ರಮುಖ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆ)ಗಳ ಮೇಲೆ ೧೬ ಭಾರಿ ಸೇತುವೆಗಳಲ್ಲದೇ ಆರು ಮೀಟರ್‌ಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಉದ್ದದ ೨೨೬೮ ಅಡ್ಡಮೋರಿ : ೬-೧೨ ಮೀ. ಉದ್ದದ ೬೪ ; ೧೨-೧೮ ಮೀ ಉದ್ದದ ೨೧; ೧೮-೨೪ ಮೀ ಉದ್ದದ ೮; ೨೪-೩೦ ಮೀ ಉದ್ದದ ೧೧ ಹಾಗೂ ೩೦-೬೦ ಮೀ ಉದ್ದದ ೨೪ (ಎಲ್ಲಾ ಸೇರಿ ೧೨೮) ಸೇತುವೆಗಳಿದ್ದವು. ಅಲ್ಲದೇ ಜಿಲ್ಲಾ ಪಂಚಾಯತ್ ನಿಯಂತ್ರಣದಲ್ಲಿರುವ ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆ ಹಾಗೂ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲೆ ವಿವಿಧ ಗಾತ್ರದ ಸೇತುವೆಗಳಿದ್ದು, ಅವುಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಜಿಲ್ಲಾ ಪಂಚಾಯತ್ ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಮಾಹಿತಿ ಲಭಿಸುತ್ತದೆ.

ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಸಂಚಾರ ಗಣತಿ ಹಾಗೂ ವಾಹನ ಸಮೀಕ್ಷೆ: ವಿವಿಧ ವರ್ಗದ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲಿನ ಸಂಚಾರ ದಟ್ಟಣೆ ಹಾಗೂ ಸರಕುಸಾಗಣೆ ಒತ್ತಡಗಳಿಗೆ ತಕ್ಕಂತೆ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅನುವುಗೊಳಿಸುವ ಉದ್ದೇಶದಿಂದ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಸಂಚಾರಗಣತಿ ಹಾಗೂ ವಾಹನ ಸಮೀಕ್ಷೆಯನ್ನು ಎಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲೂ ಏಳು ದಿನಗಳ ಕಾಲ ಹಗಲೂ ರಾತ್ರಿ ಕೈಗೊಳ್ಳಲು ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯು ೧೯೫೬ರಲ್ಲಿ ನಿರ್ಧರಿಸಿತು. ಅದರಂತೆ ೧೯೬೧-೬೨ರಲ್ಲಿ ಮೊದಲ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಸಮೀಕ್ಷೆಯನ್ನು ಆರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಅಲ್ಲದೇ ವಾರ್ಷಿಕ ಬೆಳವಣಿಗೆಯನ್ನು ಅರಿಯುವ ಸಲುವಾಗಿ ಪ್ರತಿ ವರ್ಷ ಆಯ್ದ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲೆ ಮಾದರಿ ಸಮೀಕ್ಷೆಯನ್ನೂ ಕೈಗೊಳ್ಳಲು ೧೯೬೩-೬೪ರಿಂದ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಇಲಾಖೆಯ ಯೋಜನೆಯಂತೆ ೧೯೬೧-೬೨, ೧೯೬೫-೬೬, ೧೯೭೦-೭೧, ೧೯೭೫-೭೬ ೧೯೮೧-೮೨, ೧೯೮೫-೮೮ ೧೯೯೨-೯೩, ೧೯೯೭-೯೮ ಹಾಗೂ ೨೦೦೨-೦೩ ರಲ್ಲಿ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಸಂಚಾರ ಗಣತಿ ಹಾಗೂ ವಾಹನ ಸಮೀಕ್ಷೆಯನ್ನು ಇಂದಿನ ಉಡುಪಿ ಜಿಲ್ಲೆಯನ್ನೊಳಗೊಂಡಿದ್ದ ಅಂದಿನ ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲೂ ನಡೆಸಲಾಗಿತ್ತು. ವಿವರಗಳಿಗೆ ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲಾ ಗ್ಯಾಸೆಟಿಯರ್ (೨೦೦೬) ನೋಡಿ ೨೦೦೨-೦೩ರಲ್ಲಿ ನಡೆದ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಸಮೀಕ್ಷೆಯಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ಎರಡು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ (೧೪೨ ಕಿ.ಮೀ) ಮೇಲೆ ಐದು ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ಮೇಲೆ ೧೨, ಹಾಗೂ ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲೆ ೨೪ (ಎಲ್ಲಾ ಸೇರಿ ೪೧) ಗಣತಿ ಕೇಂದ್ರಗಳನ್ನು ಸರಾಸರಿ ೨೮ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೆ ಒಂದರಂತೆ ಸ್ಥಾಪಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಹಾದು ಹೋಗಿದ್ದ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ೧೨ರ ೧೦೨ ಕಿ.ಮೀ. ಹಾಗೂ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ೧೩ರ ೩೫ ಕಿ.ಮೀ. (ಎರಡೂ ಸೇರಿ ಒಟ್ಟು ೧೪೨ ಕಿ.ಮೀ) ರಸ್ತೆಗಳ ವಾಹನ ಸಂಚಾರ ದಟ್ಟಣೆಯು ಉಲ್ಲೇಖಾರ್ಹವಾಗಿದೆ. ಅದರಂತೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ೧೨ರ ಮೇಲಿನ ದೈನಂದಿನ ಸರಾಸರಿ ವಾಹನ ಸಂಚಾರವು ವಿವಿಧ ಗಣತಿ ಕೇಂದ್ರಗಳಲ್ಲಿ ದಾಖಲಾದಂತೆ ೭,೧೪೭ ಪ್ರಯಾಣಿಕ ಕಾರು ಯೂನಿಟ್ (ಘಟಕ) (PCU-Passenger Car Unit) ನಿಂದ ೨೫,೧೪೯ ಪ್ರಯಾಣಿಕ ಕಾರು ಘಟಕ ಆಗಿತ್ತು. ಇದೇ ರೀತಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ೧೩ರ ಮೇಲಿನ ದೈನಂದಿನ ಸರಾಸರಿ ಸಂಚಾರ ದಟ್ಟಣೆಯು ೧೯೭೭ ಪ್ರಯಾಣಿಕ ಕಾರು ಘಟಕ ಆಗಿತ್ತು. ಇದೇ ರೀತಿ ಜಿಲ್ಲೆಯ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳು ೨೦೦೦ ದಿಂದ ೬೦೦೦ ಪ್ರಯಾಣಿಕ ಕಾರು ಘಟಕ, ೬,೦೦೦ ದಿಂದ ೧೫,೦೦೦ ಹಾಗೂ ೧೫,೦೦೦ಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ಪ್ರಯಾಣಿಕ ಕಾರು ಘಟಕ ಹೊಂದಿರುವ ವರ್ಗಕ್ಕೆ ಸೇರಿದರೆ, ಪ್ರಮುಖ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳು ೨೦೦೦ಕ್ಕಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಪ್ರಯಾಣಿಕ ಕಾರು ಘಟಕ, ೨೦೦೦ ಪ್ರಯಾಣಿಕ ಕಾರು ಘಟಕ ಹಾಗೂ ೬,೦೦೦ ಪ್ರಯಾಣಿಕ ಕಾರು ಘಟಕಗಳ ದೈನಂದಿನ ಸಂಚಾರ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದ ಅಂಶ, ೨೦೦೩ರ ಸಮೀಕ್ಷೆಯಿಂದ ವೇದ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ. ೨೦೦೨-೦೩ರ ಸಮೀಕ್ಷೆಯಂತೆ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ೧೩ರ ಮೇಲೆ ೩೬೪೯ ಭಾರಿ ವಾಹನ ೧,೬೪೩ ಲಘು ವಾಹನ, ಹಾಗೂ ೭೭ ಮಂದಗತಿ ವಾಹನಗಳ ಸರಾಸರಿ ದೈನಂದಿನ ಸಂಚಾರ ದಟ್ಟಣೆ ಇದ್ದು, ಇದರ ಒಟ್ಟು ಪ್ರಯಾಣಿಕ ಕಾರು ಘಟಕ ೧೨೭೩೬ ಆಗಿತ್ತು. ಇದೇ ರೀತಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ೧೨ರ ಮೇಲೆ ೭,೨೫೮ ಭಾರಿ ವಾಹನ ೫,೧೫೩ ಲಘುವಾಹನ, ಎರಡು ಮಂದಗತಿ ವಾಹನಗಳ ಸರಾಸರಿ ದೈನಂದಿನ ಸಂಚಾರ ದಟ್ಟಣೆ ಇದ್ದು, ಇದರ ಒಟ್ಟು ಪ್ರಯಾಣಿಕ ಕಾರು ಘಟಕ ೨೩,೪೩೯ ಆಗಿತ್ತು. ರಸ್ತೆಯ ಸಾಮರ್ಥ್ಯವನ್ನು ವ್ಯಕ್ತಪಡಿಸಲು ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯು ವಾಹನ ಸಂಚಾರ ಸರ್ವೇಕ್ಷಣಕ್ಕೆಂದೇ ವಿವಿಧ ವಾಹನಗಳಿಗೆ ನಿಗದಿತ ಪ್ರಯಾಣಿಕ ಕಾರು ಘಟಕ ನೀಡಿದ್ದು, ಇದರಿಂದ ರಸ್ತೆಯ ಮೇಲೆ ಸಂಚರಿಸುವ ವಾಹನಗಳಿಂದಾಗುವ ಸಂಚಾರ ಒತ್ತಡವನ್ನು ಏಕ ರೀತಿಯ ಪ್ರಮಾಣದ ಮೂಲಕ ಗ್ರಹಿಸಬಹುದಾಗಿದೆ. ವಿವರಗಳಿಗೆ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯ ೨೦೦೩ರ ಸಂಚಾರ ಗಣತಿ ವರದಿಯನ್ನು ನೋಡಬಹುದು.

ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕಚೇರಿ

ಮೋಟಾರುವಾಹನಗಳ ನೋಂದಣಿ, ನಿಯಂತ್ರಣ, ಮೋಟಾರು ತೆರಿಗೆ ಸಂಗ್ರಹ, ರಾಜ್ಯ-ಅಂತರರಾಜ್ಯ ವಾಹನ ಪರವಾನಗಿ ಮಂಜೂರಾತಿ, ಚಾಲಕ ಹಾಗೂ ನಿರ್ವಾಹಕ ಪರವಾನಗಿ ವಿತರಣೆ, ಪರಿಸರ

ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೪ : ಉಡುಪಿ ಜಿಲ್ಲಾ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕಚೇರಿಯಲ್ಲಿ ನೋಂದಣಿಪಟ್ಟಿರುವ ವಿವಿಧ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ವಿವರ

ವಿವಿಧ ಬಗೆಯ ವಾಹನಗಳು	೧೯೬೫	೧೯೬೬	೧೯೬೭	೧೯೬೮	೧೯೬೯	೧೯೭೦	೧೯೭೧	೧೯೭೨	೧೯೭೩	೨೦೦೪	೨೦೦೫	೨೦೦೬
ಮೋಟಾರ್ ಸೈಕಲ್/ಸ್ಕೂಟರ್	೨೦೮೪	೫೪೭೬	೫೪೭೬	೫೪೭೬	೧೫೨೧೬	೩೦೦೪೪	೪೫೨೬೭	೪೫೨೬೭	೪೫೨೬೭	೭೧೨೬೪	೭೧೨೬೪	೭೧೨೬೪
ಮೋಟಾರ್ ಕಾರ್	೮೧೯	೪೭೪೮	೪೭೪೮	೪೭೪೮	೨೪೫೦	೪೮೧೩	೮೩೯೫	೮೩೯೫	೮೩೯೫	೧೨೬೭೦	೧೨೬೭೦	೧೨೬೭೦
ಜೇಛು	೧೩೭	೪೦೨	೪೦೨	೪೦೨	೩೧೦	೫೫೩	೬೫೯	೬೫೯	೬೫೯	೯೯೧	೯೯೧	೧೦೨೭
ಮ್ಯಾಕಿಕ್ಯಾಬ್	೧೮೯	೬೩೪	೬೩೪	೬೩೪	೪೦೬	೫೬೪	೪೭೭೮	೪೭೭೮	೪೭೭೮	-	-	೨೧೪೯
ಆಟೋರಿಕ್ಷಾ	೧೩೦	೮೬೪	೮೬೪	೧೩೬೫	೨೦೦೬	೨೨೮೪	೯೧೯	೯೧೯	೯೧೯	೭೦೮೯	೭೦೮೯	೭೭೨೮
ಸರ್ವೋಪಯೋಗಿ ಬಸ್	೧೫	೫೪	೫೪	೧೦೦	೯೯	೫೧೯	-	-	-	೯೪೬	೯೪೬	೯೮೬
ವ್ಯಾಗನ್	-	-	-	೧೧	೦೮	೦೬	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ಸ್ಪೆ ಕ್ಯಾರಿಯೇಜ್	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ಖಾಸಗಿ ವಾಹನ	೨೧೧	೩೯೭	೩೯೭	೨೬೨	೩೪೭	೬೨೭	೮೩೯	೮೩೯	೮೩೯	೧೦೮೮	೧೦೮೮	೧೦೭೦
ಸರಕು ವಾಹನ	೬೯೫	೨೫೨೨	೨೫೨೨	೧೯೭೦	೨೭೦೪	೩೮೦೧	೪೮೮೫	೪೮೮೫	೪೮೮೫	೫೭೮೩	೫೭೮೩	೬೩೯೩
ಟ್ರ್ಯಾಕ್ಟರ್	೩೮	೪೬	೪೬	೩೦	೩೩	೭೨	-	-	-	೨೩೨	೨೩೨	೨೪೮
ಟ್ರೈಲರ್	೪೪	೧೨೭	೧೨೭	೩೬	೪೪	-	-	-	-	-	-	-
ಡಂಪರ್	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ಬುಲ್ಡೋಜರ್	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ದೋಡ್‌ದೋಲರ್	೭	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ಟಿಪ್ಪರ್	-	-	-	೧೨	-	-	-	-	-	-	-	-
ರಾಕರ್	-	-	-	೪೨	-	-	-	-	-	-	-	-
ಫೈರ್‌ಎಂಜಿನ್	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ಪವರ್‌ಟ್ರಲರ್	-	-	-	೩	೨	-	-	-	-	-	-	-
ಡೆಲಿವರಿ ವ್ಯಾನ್	-	-	-	-	೧	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	೨೬	-	-	-	-	-	-
ಅಂಬುಲೆನ್ಸ್	-	-	-	೭	೧೫	-	೨೦೮	೨೦೮	೨೦೮	೭೨೫	೭೨೫	೧೦೦೯
ಫೈರ್ ಫೈಟರ್	-	-	-	-	೨೫	-	-	-	-	-	-	-
ಟ್ಯಾಂಕರ್	-	-	-	-	೨	-	-	-	-	-	-	-
ಮ್ಯಾಕಿಕ್ಯಾಬ್	-	-	-	-	೩	೨೩೨	-	-	-	-	-	-
ಇತರೆ	೩೧	೧೯೫	೧೯೫	೩೦	೫	೨೬೧	-	-	-	೧೯೨೬	೧೯೨೬	೮೯೭
ಪ್ರವಾಸಿ ಕಾರುಗಳು	೧೭	೫೬	೫೬	-	-	೩೯	-	-	-	೭೪೮	೭೪೮	-
ಒಟ್ಟು	೫,೨೭೬*	೧೫,೫೨೧*	೧೫,೫೨೧*	೧೫,೯೬೪**	೨೩,೭೦೬	೪೪,೪೯೯	೬೭,೮೧೯	೬೭,೮೧೯	೬೭,೮೧೯	೧,೦೩,೪೬೨	೧,೦೩,೪೬೨	೧,೦೩,೪೬೨

* : ಉಡುಪಿ ಜಿಲ್ಲೆಯನ್ನೊಳಗೊಂಡ ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆ ಅಂಕಿ ಅಂಶ ** : ೧೯೭೨ರಿಂದ ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ಇಂದಿನ ಉಡುಪಿ ಜಿಲ್ಲಾ ಭಾಗದ ಅಂಕಿ ಅಂಶ

ಮಾಲಿನ್ಯ ನಿಯಂತ್ರಣ ಮುಂತಾದ ಕಾರ್ಯಗಳನ್ನು ನಿರ್ವಹಿಸುವ ಈ ಇಲಾಖೆಯನ್ನು ೧೯೮೯ಕ್ಕೆ ಮೊದಲು 'ಮೋಟಾರು ವಾಹನ ಇಲಾಖೆ' ಎಂದೇ ಕರೆಯಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಈ ಇಲಾಖೆಯು, ಕೇಂದ್ರ ಹಾಗೂ ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರಗಳು ಕಾಲಕಾಲಕ್ಕೆ ಜಾರಿಗೆ ತರುವ ನೂತನ ಸಾರಿಗೆ ಕಾಯ್ದೆಗಳನ್ನು ಕಾರ್ಯರೂಪಕ್ಕೆ ತರುವ ಜವಾಬ್ದಾರಿಯನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು, ೧೯೫೭ರಿಂದ ಜಿಲ್ಲಾ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕಚೇರಿ ಹಾಗೂ ಸಹಾಯಕ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕಚೇರಿಗಳ ಮೂಲಕ ಆಡಳಿತವನ್ನು ನಿರ್ವಹಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ. ಆದರೆ ೧೯೫೭ಕ್ಕೆ ಮೊದಲು ಈ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ಜಿಲ್ಲಾ ಮಂಡಳಿ ಹಾಗೂ ಪುರಸಭೆಗಳು ಪೊಲೀಸ್ ಇಲಾಖೆಯ ಸಹಕಾರದೊಂದಿಗೆ ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದವು. ಶಿವಮೊಗ್ಗ ವಿಭಾಗೀಯ ಸಾರಿಗೆ ಆಯುಕ್ತರ ನಿಯಂತ್ರಣದಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿರುವ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕಚೇರಿಗಳು ಅಂದಿನ ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಮಂಗಳೂರು ಹಾಗೂ ಉಡುಪಿಗಳಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯ ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದವು. ಇಂದಿನ ಉಡುಪಿ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಕಸಬಾ ಸೇರಿದಂತೆ ಕುಂದಾಪುರ ಹಾಗೂ ಕಾರ್ಕಳ ತಾಲೂಕುಗಳು ಉಡುಪಿ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕಚೇರಿಯ ವ್ಯಾಪ್ತಿಗೊಳಪಟ್ಟಿದ್ದವು. ಅದರಂತೆ ೧೯೫೭ರಲ್ಲಿ ಅಂದಿನ ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ಉಡುಪಿ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕಚೇರಿಯಲ್ಲಿ ಇಂದಿನ ಉಡುಪಿ ಜಿಲ್ಲಾ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ೧೯೬೧ರಲ್ಲಿ ೫,೨೭೬, ೧೯೬೬ರಲ್ಲಿ ೧೩,೬೯೭, ೧೯೯೧ರಲ್ಲಿ ೨೩,೭೦೯, ೧೯೯೬ರಲ್ಲಿ ೩೯,೧೦೪, ೧೯೯೮ರಲ್ಲಿ ೫೧,೧೦೪ ವಾಹನಗಳು

ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೫ : ೨೦೦೬ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ನೋಂದಣಿಗೊಂಡಿದ್ದ ವಿವಿಧ ಮೋಟಾರ್ ವಾಹನಗಳ ತಾಲೂಕುವಾರು ವಿವರ

ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳು	ಉಡುಪಿ	ಕಾರ್ಕಳ	ಕುಂದಾಪುರ	ಒಟ್ಟು
ಮೋಟಾರು ಸೈಕಲ್/ ಸ್ಕೂಟರು	೪೩೩೭೫	೧೨೬೬೯	೨೨೯೮೦	೭೯೦೨೪
ಮೋಟಾರು ಕಾರು	೬೯೧೨	೨೧೭೭	೪೬೮೩	೧೩೭೭೨
ಬಾಡಿಗೆ ಕಾರುಗಳು	೧೧೩೧	೪೫೫	೫೬೩	೨೧೪೯
ಜೇಪುಗಳು	೫೦೫	೧೭೫	೩೪೭	೧೦೨೭
ಆಟೋರಿಕ್ಷಾಗಳು	೪೫೩೫	೧೩೨೩	೧೮೭೦	೭೭೨೮
ಆಮ್ನಿಬಸ್ಸುಗಳು	೫೦೯	೧೬೭	೩೧೦	೯೮೬
ಆಂಬ್ಯುಲೆನ್ಸ್ ಮತ್ತು ಡೆಲಿವರಿ ವ್ಯಾನುಗಳು	೫೬೪	೧೭೦	೨೭೫	೧೦೦೯
ಬಸ್ಸುಗಳು (ಸರ್ಕಾರಿ ಹಾಗೂ ಖಾಸಗಿ)	೫೪೬	೧೮೫	೩೩೯	೧೦೭೦
ಸರಕು ಸಾಗಣೆ ವಾಹನ	೨೯೨೬	೧೨೮೭	೨೧೮೦	೬೩೯೩
ಟ್ರಾಕ್ಟರ್ ಮತ್ತು ಟ್ರೈಲರ್ಸ್	೧೦೫	೬೨	೮೧	೨೪೮
ಇತರೆ ವಾಹನಗಳು	೪೮೦	೧೩೭	೨೮೦	೮೯೭
ಒಟ್ಟು	೫೮,೩೭೬	೧೯,೩೫೪	೩೬,೫೭೩	೧,೧೪,೩೦೩

ನೋಂದಣಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿದ್ದು, ೨೦೦೫ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಇದು ೧,೦೩,೪೬೨ಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚಳಗೊಂಡಿತ್ತು. ಅಲ್ಲದೆ, ಪ್ರತಿಲಕ್ಷ ಜನಸಂಖ್ಯೆಗೆ ಸರಾಸರಿ ೮೪೦೮ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ನೋಂದಣಿಗೊಂಡಿದ್ದವು. ರಾಜ್ಯಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಇದು ಸರಾಸರಿ ೯೨೨೬ ಆಗಿತ್ತು. ೨೦೦೬ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ನೋಂದಣಿಗೊಂಡಿದ್ದ ಮೋಟಾರುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ೧,೧೪,೩೦೩ಕ್ಕೆ ಏರಿತು.

ಈ ಇಲಾಖೆಯು ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ನೋಂದಣಿ, ರಾಜ್ಯ ಅಂತರರಾಜ್ಯ ವಾಹನ ಪರವಾನಗಿ ನೀಡಿಕೆ, ವಾಹನ ಚಾಲಕರಿಗೆ ಹಾಗೂ ನಿರ್ವಾಹಕರಿಗೆ ಚಾಲಕ ಹಾಗೂ ನಿರ್ವಾಹಕ ಲೈಸೆನ್ಸ್‌ಗಳ ವಿತರಣೆ; ವಾಹನ ಚಾಲಕರಿಗೆ ವಿವಿಧ ವರ್ಗದ ಪ್ಲಾಟ್‌ಫಾರ್ಮ್ ಲೈಸೆನ್ಸ್ ಕಾರ್ಡುಗಳ ವಿತರಣೆ; ಮೋಟಾರು ಚಾಲನಾ ತರಬೇತು ಶಾಲೆಗಳಿಗೆ ಪರವಾನಗಿ ನೀಡುವುದರ ಜೊತೆಗೆ ಆ ಶಾಲೆಗಳ ಮೂಲಕ ಪರೀಕ್ಷೆಗೆ

**ಕೋಷ್ಟಕ ೨.೬ : ಉಡುಪಿ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕಚೇರಿಯಲ್ಲಿ ನೋಂದಣಿಗೊಂಡಿದ್ದ
ವಾಹನಗಳ ತಾಲೂಕುವಾರು ವಿವರ**

ತಾಲೂಕು	ವಿಭಜನಾ ಪೂರ್ವ		ವಿಭಜನಾ ನಂತರ			
	೧೯೮೪	೧೯೯೨	೧೯೯೮	೨೦೦೧	೨೦೦೫	೨೦೦೬
ಉಡುಪಿ	೫೬೭೩	೧೪೯೯೦	೨೬೬೧೭	೩೪೪೨೦	೫೫೯೮೫	೫೮೩೭೬
ಕಾರ್ಕಳ	೧೭೧೧	೪೧೮೪	೮೯೮೧	೧೨೦೮೧	೧೬೭೦೪	೧೯೩೫೪
ಕುಂದಾಪುರ	೧೫೬೩	೭೫೦೬	೧೫೫೦೬	೨೧೩೧೮	೩೦೭೭೩	೩೬೫೭೩
ಒಟ್ಟು	೮೯೪೭	೨೬೬೮೦	೫೧೧೦೪	೬೭೮೧೯	೧೦೩೪೬೨	೧೧೪೩೦೩

ಕೋಷ್ಟಕ ೨.೭ : ಚಾಲಕ ಹಾಗೂ ನಿರ್ವಾಹಕ ಪರವಾನಗಿ ವಿತರಣೆ ವಿವರ

ವಿವರ	೧೯೮೭	೧೯೯೧	೨೦೦೫
ಚಾಲಕರು	೯೦೦೭	೨೧೩೩೮	೧,೧೪,೮೯೭
ನಿರ್ವಾಹಕರು	೧೯೮	೩೪೭	೩,೫೨೬

ಕೋಷ್ಟಕ ೨.೮ : ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಘಟಿಸಿರುವ ಅಪಘಾತಗಳ ವಿವರ

ವಿವರ	ವಿಭಜನಾ ಪೂರ್ವ			ವಿಭಜನಾ ನಂತರ	
	೧೯೭೨	೧೯೭೭	೧೯೮೨	೧೯೯೭	೨೦೦೫
ಘಟಿಸಿದ ಅಪಘಾತಗಳು	೩೮೦	೫೫೧	೬೨೪	೨೦೫೯	೧೦೮೪
ಮರಣ ಹೊಂದಿದವರು	೮೬	೮೬	೧೫೩	೪೨೦	೧೬೫
ಗಾಯಗೊಂಡವರು	೪೨೦	೬೮೫	೬೪೯	೩೪೪೭	೧೫೫೬

ಕೋಷ್ಟಕ ೨.೯ : ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ಮೋಟಾರ ಚಾಲನ ತರಬೇತಿ ಶಾಲೆಗಳ ವಿವರ

ವಿವರ	೧೯೮೭	೧೯೯೧	೨೦೦೬
ಒಟ್ಟು ಶಾಲೆಗಳು	೦೧	೦೯	೧೫
ಪರೀಕ್ಷಾರ್ಥಿಗಳು	೦೩	೧೭೪೭	೪೮೫೪
ಪಾಸಾದವರು	೩೨೧	೧೩೮೯	೪೬೦೨
ನಪಾಸಾದವರು	೧೨೨	೩೫೮	೨೫೨

ಕೂರುವ ಅಭ್ಯರ್ಥಿಗಳಿಗೆ ಪರೀಕ್ಷೆ ನಡೆಸಿ, ಪಾಸಾದವರಿಗೆ ಚಾಲಕ ಪರವಾನಗಿಯನ್ನು ನೀಡುವುದು, ರಸ್ತೆ ಅಪಘಾತಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಅಧಿಕೃತ ದಾಖಲೆ ಸಿದ್ಧಪಡಿಸುವುದು; ವಾಹನಗಳು ಉಗುಳುವ ಹೊಗೆಯಿಂದುಂಟಾಗುವ ಪರಿಸರ ಮಾಲಿನ್ಯವನ್ನು ನಿಯಂತ್ರಿಸಲು ಹೊಗೆ ಪ್ರಮಾಣವನ್ನು ಪರೀಕ್ಷಿಸಿ, ನಿಯಂತ್ರಿಸುವುದರ ಜೊತೆಗೆ ವಾಯುಮಾಲಿನ್ಯ ಮಾಪನ ಕೇಂದ್ರಗಳಿಗೆ ಮಂಜೂರಾತಿ ನೀಡುವುದೇ ಮುಂತಾದ ಕಾರ್ಯಚಟುವಟಿಕೆಗಳಲ್ಲಿ ತೊಡಗಿದ್ದು, ಅದಕ್ಕೆ ಪೂರಕವಾದ ಮಾಹಿತಿಯನ್ನು ಇಲ್ಲಿ ನೀಡಲಾಗಿದೆ.

ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆ : ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ, ಹತ್ತೊಂಬತ್ತನೆಯ ಶತಮಾನದ ಕೊನೆಯವರೆಗೆ ಇದ್ದ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯು ಸಂಪೂರ್ಣ ಖಾಸಗಿಯದ್ದಾಗಿತ್ತು. ಜನಸಾಮಾನ್ಯರು ಊರಿಂದೂರಿಗೆ ಕಾಲ್ನಡಿಗೆಯಲ್ಲೇ ಹೋಗುತ್ತಿದ್ದು, ಎತ್ತಿನಬಂಡಿಯೂ ಬಳಕೆಯಲ್ಲಿತ್ತು. ಆನೆ, ಕುದುರೆ, ಮೇನೆ, ಪಲ್ಲಕ್ಕಿ, ರಥ, ಸಾರೋಟು, ಮುಂತಾದವು ರಾಜಪರಿವಾರ ಹಾಗೂ ಆಡಳಿತವರ್ಗಗಳಿಗೆ ಸೇರಿದ ವ್ಯಕ್ತಿಗಳ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಮಾಧ್ಯಮಗಳಾಗಿದ್ದವು. ಸರಕು ಸಾಗಣೆಗೆ ವ್ಯಕ್ತಿಗತವಾಗಿ ತಲೆಹೊರೆ, ಹಾಗೂ ಕಾವಡಿ ಮೂಲಕ ಸರಕು ಸಾಗಣೆ ನಡೆಸಲಾಗುತ್ತಿದ್ದು, ಎಮ್ಮೆ, ಕೋಣ, ಕತ್ತೆ, ಕುದುರೆ, ಎತ್ತು, ಎತ್ತಿನಗಾಡಿ

ಮುಂತಾದವು ಸರಕು ಸಾಗಣೆಗೆ ಉಪಯೋಗಿಸಲ್ಪಡುತ್ತಿದ್ದವು. ಆದರೆ ಮುಂದೆ ಜಟಕಾ, ಟಾಂಗಾ, ಬೈಸಿಕಲ್‌ಗಳು ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಬದುಕನ್ನು ಪ್ರವೇಶಿಸಿದರೂ ಎತ್ತಿನಗಾಡಿಗಳೇ ಗ್ರಾಮೀಣ ಪ್ರದೇಶದ ಪ್ರಮುಖ ಸಾರಿಗೆ ಮಾಧ್ಯಮಗಳಾಗಿದ್ದವು. ಸುಳ್ಯ- ಮಂಗಳೂರು-ಉಡುಪಿ ನಡುವೆ ಬೆಳ್ಳೆ ಸುಬ್ಬಯ್ಯಶೆಟ್ಟರ ಜಟಕಾಗಾಡಿ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಇತ್ತು. ಮಂಗಳೂರು-ಉಡುಪಿ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಆ ದಿನಗಳಲ್ಲಿ ಕೂಳೂರು, ಪಾವಂಜೆ, ಮೂಲ್ಕಿ, ಉದ್ಯಾವರಗಳ ಬಳಿ ಹರಿದಿದ್ದ ಹೊಳೆಗಳಿಗೆ ಇನ್ನೂ ಸೇತುವೆ ನಿರ್ಮಾಣಗೊಂಡಿರದ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಅವುಗಳನ್ನು ದಾಟಲು ದೋಣಿ, ನಾವೆಗಳನ್ನು ಬಳಸಲಾಗುತ್ತಿದ್ದು, ಹೊಳೆಗಳ ನಡುವೆ ಬಯಲು ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಜಟಕಾಗಾಡಿಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ರಸ್ತೆ ಮೂಲಕ ಸುವ್ಯವಸ್ಥಿತವಾಗಿ ಸಾಗಿಸುವ ಅಪೂರ್ವ ಕಾರ್ಯದಲ್ಲಿ ಸುಬ್ಬಯ್ಯಶೆಟ್ಟರು ತೊಡಗಿದ್ದು, ಅದಕ್ಕೆ ಸುಬ್ಬಯ್ಯ ಶೆಟ್ಟರ ವಿಲೇವಾರಿ ಎಂದೇ ಕರೆಯಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು.

ಸ್ವಾತಂತ್ರ್ಯ ನಂತರದಲ್ಲಿ ಮೈಸೂರು ರಾಜ್ಯವೂ ಸೇರಿದಂತೆ (೧೯೪೮) ದೇಶದ ವಿವಿಧೆಡೆಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಾದೇಶಿಕವಾಗಿ, ರಾಜ್ಯ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು ಆರಂಭಗೊಂಡವು. ಆದರೆ ೧೯೫೬ಕ್ಕೂ ಮೊದಲು, ಮದ್ರಾಸ್ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿದ್ದ ಇಂದಿನ ಉಡುಪಿ ಜಿಲ್ಲೆಯನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿದ್ದ ಅಂದಿನ ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೨೦ನೆಯ ಶತಮಾನದ ಆರಂಭದಲ್ಲೇ ಖಾಸಗಿ ಒಡೆತನದ ಬಸ್ಸುಗಳು ಸಾರ್ವಜನಿಕ ರಂಗದಲ್ಲಿ ಸೇವೆಸಲ್ಲಿಸಲಾರಂಭಿಸಿದ್ದವು. ಸುಮಾರು ೧೯೧೪ರಲ್ಲಿ ನೆಲ್ಲಿಕಾಯಿ ವೆಂಕಟರಾಮ ಹಾಗೂ ಬೋಳಾರ ವಿಠಲರಾವ್ ಅವರು ಕೆನರಾ ಪಬ್ಲಿಕ್ ಕನ್ವೆಯನ್ಸ್ ಕುಡ್ಡ ಕಂಪನಿಯನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಿ ಬಸ್ ಸೇವೆಯನ್ನು ಆರಂಭಿಸಿದ ಸಮಯದಲ್ಲೇ ಉಡುಪಿಯ ಪಾಂಗಾಳ ಉಪೇಂದ್ರ ನಾಯಕರು ಹನುಮಾನ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್, ಆರೂರು ಲಕ್ಷ್ಮೀ ನಾರಾಯಣ್‌ರಾವ್, ಶಂಕರ ವಿಠಲ ಮೋಟಾರ್ ಕಂ., ಕಟೀಲು ದುರ್ಗಾಪರಮೇಶ್ವರಿ ಮೋಟಾರು ಸರ್ವಿಸ್‌ಗಳು ಆರಂಭಗೊಂಡವು. ಆ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಮಂಗಳೂರು-ಉಡುಪಿ (೯೦ ಕಿಮೀ) ನಡುವೆ ಗುರುಪುರ ಕಾರ್ಕಳ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಸಾಗುತ್ತಿದ್ದ ಮೋಟಾರುಗಳ ಪ್ರಯಾಣಾವಧಿಯು ಐದು ತಾಸುಗಳಾಗಿದ್ದು, ಧೂಳಿನಿಂದ ಕೂಡಿದ ಆ ರಸ್ತೆ ಪ್ರಯಾಣ, ಯಾತ್ರಿಕರಿಗೆ ತ್ರಾಸನದಾಗಿರುತ್ತಿತ್ತು. ಮುಂದೆ ಈ ಎಲ್ಲಾ ಕಂಪನಿಗಳು ೧೯೫೬ರಲ್ಲಿ ಒಗ್ಗೂಡಿ ಕಂಬೈನ್ಡ್ ಬುಕ್ಯಿಂಗ್ ಏಜೆನ್ಸಿಯನ್ನು ಆರಂಭಿಸಿದವು. ಆನಂತರದಲ್ಲಿ ಜೋಯಿಸ್ ಬುಕ್ಯಿಂಗ್ ಏಜೆನ್ಸಿ ಆರಂಭವಾಯಿತು. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ನಿಗದಿತ ಸಮಯ, ನಿಗದಿತ ದರದಂತೆ ಮೋಟಾರು ಸೇವೆಯು ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಲಭಿಸುವಂತಾಯಿತು. ಆದರೆ ೧೯೫೬-೪೭ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿ ನಿಗದಿತ ಪ್ರಗತಿಯಾಗಿರದೆ, ಹಲವಾರು ನದಿಗಳಿಗೆ ಇನ್ನೂ ಸೇತುವೆಗಳೇ ನಿರ್ಮಾಣಗೊಂಡಿರಲಿಲ್ಲ. ಏತನ್ಮಧ್ಯೆ ಮೆ|| ಗೋಪಾಲ್ ಶೆಟ್ಟಿಯವರ ಮಂಜುನಾಥ್ ಮೋಟಾರು ಸಂಸ್ಥೆಯು ಉಡುಪಿಯಿಂದ ಬಸ್ ಸೇವೆಯನ್ನು ಆರಂಭಿಸಿತು. ಏಕೀಕರಣದ ನಂತರ ೧೯೫೭ರಲ್ಲಿ ಮೈಸೂರು ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯು ಬೆಂಗಳೂರು-ಮಂಗಳೂರು ನಡುವೆ ನೇರ ಬಸ್ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸುವುದರ ಜೊತೆಗೆ ಖಾಸಗಿ ಬಸ್‌ಗಳ ಸಂಚಾರಕ್ಕೂ ಅನುಮತಿಸಿ, ಈ ಜಿಲ್ಲೆಯನ್ನು ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರದ, ರಸ್ತೆ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣದ ವ್ಯಾಪ್ತಿಗೆ ತರಲಾಯಿತು. ಅದೇ ವರ್ಷದಲ್ಲಿ ಮಂಗಳೂರು ಪುತ್ತೂರುಗಳಲ್ಲಿ ಘಟಕವನ್ನಾರಂಭಿಸಿ, ಹಾಸನ ಸಾರಿಗೆ ವಿಭಾಗದ ನಿಯಂತ್ರಣಕ್ಕೆ ಒಳಪಡಿಸಲಾಯಿತು. ಮುಂದೆ ಅವುಗಳಿಗೆ ಕಾರ್ಯಾಗಾರವನ್ನೂ ಸೇರಿಸಲಾಯಿತು. ಆದರೆ ೧೯೭೨ರ ವೇಳೆಗೆ ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯು ವಿಶೇಷವಾಗಿ ಖಾಸಗಿ ವಲಯದ ನಿಯಂತ್ರಣದಲ್ಲಿದ್ದು, ಕೆನರಾ ಪಬ್ಲಿಕ್, ಶಂಕರವಿಠಲ, ಮಂಜುನಾಥ, ಹನುಮಾನ್, ಭಾರತ್, ಎಸ್.ಸಿ.ಎಸ್., ಯುನೈಟೆಡ್ ಟ್ರೇಡಿಂಗ್, ಪಿ.ವಿ.ಎಂ. ಬಲ್ಲಾಳ, ವರ್ಮ, ಬಿ.ಎನ್.ಎಸ್. ಮುಂತಾದ ಕಂಪನಿಗಳು ೨೦೮ ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು ೨೬೨೨೫ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳ ದೈನಂದಿನ ಸಾರಿಗೆ ಸೇವೆ ಸಲ್ಲಿಸುತ್ತಿದ್ದ ಅಂಶ ಹಿಂದಿನ ಗ್ಯಾಸೆಟಿಯರ್‌ನಿಂದ ವೇದ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ. ಮುಂದೆ ಮಂಗಳೂರಿನಲ್ಲೂ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ವಿಭಾಗವನ್ನೂ ಆರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಆಗ ಅದರ ನಿಯಂತ್ರಣಕ್ಕೆ ಮಂಗಳೂರು, ಪುತ್ತೂರು ಹಾಗೂ ಧರ್ಮಸ್ಥಳ ಘಟಕಗಳು ಒಳಪಟ್ಟಿದ್ದವು. ಆನಂತರದಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಘಟಕವನ್ನು ಕುಂದಾಪುರದಲ್ಲೂ ತೆರೆಯಲಾಯಿತು. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ೧೯೯೪ರ ವೇಳೆಗೆ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಕುಂದಾಪುರ ಘಟಕವು ಗ್ರಾಮೀಣ ಸಾರಿಗೆಯನ್ನು ಅಲ್ಪ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ

ನಿಭಾಯಿಸಲಾರಂಭಿಸಿದರೂ ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳದೇ ದರ್ಬಾರು ಎದ್ದು ಕಾಣುತ್ತಿದೆ. ಆದರೂ, ಉಡುಪಿ-ಮಂಗಳೂರು, ಉಡುಪಿ-ಕುಂದಾಪುರ, ಉಡುಪಿ-ಕಾರ್ಕಳ, ಉಡುಪಿ-ಕಾರವಾರ ಸೇರಿದಂತೆ, ಜಿಲ್ಲೆಯ ವಿವಿಧ ಭಾಗಗಳಿಗೆ ಉತ್ತಮ ಸಾರಿಗೆ ಸೇವೆಯನ್ನು ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ ಕಂಪೆನಿಗಳ ಆರೋಗ್ಯಕರ ಸ್ಪರ್ಧೆಯೊಂದಿಗೆ ನೀಡುವಲ್ಲಿ ಇದು ಯಶಸ್ವಿಯಾಗಿವೆ. ಉಡುಪಿಯಲ್ಲೂ ರಾಜ್ಯಸಾರಿಗೆ ಘಟಕ ಆರಂಭಿಸಲು ೨೦೦೭-೦೮ರ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ಉದ್ದೇಶಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಪ್ರಾರಂಭವಾಗಬೇಕಿದೆ.

ನಗರ ಸಾರಿಗೆ : ಜಿಲ್ಲಾ ಕೇಂದ್ರ ಉಡುಪಿಯಲ್ಲಿ ನಗರ ಸಾರಿಗೆ ಸೇವೆಯನ್ನು ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ ಕಂಪೆನಿಗಳು, ನಿಗದಿತ ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ನಿಗದಿತ ದರದೊಂದಿಗೆ ಒದಗಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ಉಡುಪಿ ಪಟ್ಟಣದ ವಿವಿಧ ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ನಗರಸಾರಿಗೆ ಸೇವೆಯನ್ನು ಪರಿಣಾಮಕಾರಿಯಾಗಿ ನೀಡುತ್ತಿವೆ. ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯು ಯಾವುದೇ ನಗರ ಸಾರಿಗೆ ಸೇವೆಯನ್ನು ಒದಗಿಸುತ್ತಿಲ್ಲ.

ರೈಲು ಸಾರಿಗೆ

ಇಂದಿನ ಉಡುಪಿ ಜಿಲ್ಲೆಯು, ಹಿಂದೆ ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದಾಗಲೂ ಕೊಂಕಣ ರೈಲುಮಾರ್ಗ ಆರಂಭವಾಗುವವರೆಗೆ (೧೯೯೦) ಪ್ರಯಾಣಿಕ ಸಂಚಾರ ಹಾಗೂ ಸರಕು ಸಾಗಣೆಗೆ ೬೦ ಕಿ.ಮೀ. ದೂರದಲ್ಲಿದ್ದ ಮಂಗಳೂರು ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ಅವಲಂಬಿಸಿತ್ತು. ಮಂಗಳೂರು-ಮದ್ರಾಸ್ ನಡುವಣ ಬ್ರಾಡ್‌ಗೆಜ್ಜ್ ರೈಲು ಮಾರ್ಗವನ್ನು ೧೯೦೭ರಷ್ಟು ಹಿಂದೆಯೇ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ತೆರೆಯಲಾಯಿತಾದರೂ, ಅದನ್ನು ಮಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಉತ್ತರಕ್ಕೆ ಉಡುಪಿ-ಕುಂದಾಪುರ-ಕಾರವಾರಗಳೆಡೆಗೆ ವಿಸ್ತರಿಸಲು ಪ್ರಾಕೃತಿಕ ಕಾರಣಗಳು ಅನುಕೂಲಕರವಾಗಿರಲಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ಮುಂದೆ ಮಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಪಣಂಬೂರಿನವರೆಗೆ ೧೧ ಕಿ.ಮೀ. ಮಾರ್ಗವನ್ನು ೧೯೨೨ರಲ್ಲಿ ವಿಸ್ತರಿಸಲಾಯಿತು. ಆನಂತರ ಮಂಗಳೂರು-ಹಾಸನ ಮೀಟರ್‌ಗೆಜ್ಜ್ ಮಾರ್ಗವು ೧೯೭೯ರಲ್ಲಿ ಪೂರ್ಣಗೊಂಡಿತು. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಇಂದಿನ ಉಡುಪಿ ಜಿಲ್ಲಾ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೂ ಮಂಗಳೂರು ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣದ ಮೂಲಕ ರಾಜಧಾನಿ ಬೆಂಗಳೂರು ಹಾಗೂ ಸಾಂಸ್ಕೃತಿಕ ನಗರಿ ಮೈಸೂರುಗಳೊಂದಿಗೆ ರೈಲು ಸಂಪರ್ಕ ಲಭಿಸಿತು. ಆದರೆ ಉಡುಪಿ ಜಿಲ್ಲೆಗೆ ನೇರ ರೈಲು ಸಂಪರ್ಕ ಲಭಿಸಿದ್ದು, ಕೊಂಕಣ ರೈಲು ಮಾರ್ಗದ ನಿರ್ಮಾಣದ ನಂತರವೇ.

ರೋಹ/ಅಪ್ಪಾ-ಮಂಗಳೂರು (ಕೊಂಕಣ) ರೈಲುಮಾರ್ಗ : ಮುಂಬೈನ ಕಲ್ಯಾಣದ ಬಳಿಯಿರುವ ಅಪ್ಪಾರೋಹ ಹಾಗೂ ಮಂಗಳೂರು ಸಮೀಪದ ತೋಕೂರುಗಳ ನಡುವೆ ಪಶ್ಚಿಮ ಕರಾವಳಿಯುದ್ದಕ್ಕೂ ಸುಮಾರು ೭೩೮.೪೪ ಕಿ.ಮೀ. ಸಾಗುವ ಈ ಬ್ರಾಡ್‌ಗೆಜ್ಜ್ ರೈಲು ಮಾರ್ಗದ ರಚನೆಗಾಗಿ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯು ಸಲ್ಲಿಸಲ್ಪಟ್ಟ ನಂತರ ೧೯೭೦-೭೧ರಲ್ಲಿ ಈ ಮಾರ್ಗದ ಸರ್ವೇಕ್ಷಣ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಿ ರೂಪು ರೇಷೆಗಳನ್ನು ನಿರ್ಧರಿಸಿ ತಗಲಬಹುದಾದ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಅಂದಾಜಿಸಿ, ಇದರ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕಾಗಿ ಕೊಂಕಣ ರೈಲು ನಿಗಮವನ್ನು ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರವು ಸ್ಥಾಪಿಸಿತು. ಈ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಜಾರ್ಜ್ ಫರ್ನಾಂಡಿಸ್ ಪಾತ್ರ ಉಲ್ಲೇಖಾರ್ಹ. ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದ ಅಂಗಸಂಸ್ಥೆಯಾದ ಕೊಂಕಣ ರೈಲು ನಿಗಮವು ಉಡುಪಿ ವಿಭಾಗದ ರೈಲ್ವೆ ಮುಖ್ಯ ಇಂಜಿನಿಯರರ ಉಸ್ತುವಾರಿಯಲ್ಲಿ ಮಂಗಳೂರು-ಉಡುಪಿ ನಡುವಣ ೬೦ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳ ರೈಲು ಮಾರ್ಗವನ್ನು ೧೯೯೩ರ ವೇಳೆಗೆ ಪೂರೈಸಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ತೆರವುಗೊಳಿಸಿತು. ಆನಂತರದಲ್ಲಿ ಈ ಮಾರ್ಗವು ಪೂರ್ಣಗೊಳ್ಳುವುದರೊಂದಿಗೆ ೧೯೯೭ರಲ್ಲಿ ಅದನ್ನು ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಸಂಪೂರ್ಣ ತೆರೆಯಲಾಯಿತು. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಕೊಂಕಣ ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಕಂಕನಾಡಿ, ತೋಕೂರು, ಸುರತ್ಕಲ್ ಹಾಗೂ ಮುಲ್ಕಿಗಳಲ್ಲಿ ರೈಲುನಿಲ್ದಾಣಗಳಿದ್ದು, ಕಂಕನಾಡಿ ಪ್ರಮುಖ ರೈಲ್ವೆ ಜಂಕ್ಷನ್ ಆಗಿ ರೂಪುಗೊಂಡಿದ್ದು, ಮುಂಬಯಿ-ಮದ್ರಾಸ್ (ಚೆನ್ನೈ) ನಡುವೆ ಕರಾವಳಿ ರೈಲು ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಒದಗಿಸುವಲ್ಲಿ ಮಹತ್ವದ ಪಾತ್ರ ವಹಿಸುತ್ತಿದೆ. ಅದರಂತೆ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಉಡುಪಿ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ೪೯ ಕಿ.ಮೀ. ಹಾಗೂ ಕುಂದಾಪುರ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ೫೧.೮೬ (ಎಲ್ಲಾ ಸೇರಿ ಒಟ್ಟು ೧೦೦.೮೬) ಕಿ.ಮೀ. ಸಾಗುವ ಈ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಉಡುಪಿ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ಮೂರು (ಪಡುಬಿದ್ರಿ, ಉಡುಪಿ

ಹಾಗೂ ಬಾರಕೂರು) ಹಾಗೂ ಕುಂದಾಪುರ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ಐದು (ಕುಂದಾಪುರ, ಸೇನಾಪುರ, ಬೀಜೂರು, ಬೈಂದೂರು ಹಾಗೂ ಶೀರೂರು) ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣಗಳಿವೆ. ಈ ಮಾರ್ಗದಿಂದಾಗಿ ಉಡುಪಿ ಜಿಲ್ಲೆಗೂ ಮುಂಬಯಿನೊಂದಿಗೆ ನೇರ ರೈಲು ಸಂಪರ್ಕ ಲಭಿಸಿ, ಅಂತರ ಹಾಗೂ ಪ್ರಯಾಣದ ಸಮಯ ಹಾಗೂ ಶುಲ್ಕದಲ್ಲಿ ಗಣನೀಯ ಸುಧಾರಣೆಯಾಗಿದೆ. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಇಂದು ಉಡುಪಿ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಉತ್ತರದಲ್ಲಿ ಮುಂಬೈನೊಂದಿಗೂ ದಕ್ಷಿಣದಲ್ಲಿ ಮಂಗಳೂರು ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಕೊಚ್ಚಿನ್, ಮದ್ರಾಸ್ ಹಾಗೂ ಬೆಂಗಳೂರುಗಳೊಂದಿಗೂ ನೇರ ರೈಲು ಸಂಪರ್ಕ ಪಡೆದಿದೆ. ಏತನ್ಮಧ್ಯೆ ೧೯೯೩ರಲ್ಲಿ ಮಂಗಳೂರು-ಹಾಸನ ನಡುವಣ ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್ ಮಾರ್ಗ ಪರಿವರ್ತನಾ ಕಾರ್ಯ ಆರಂಭಗೊಂಡು ಮೊದಲ ಹಂತದಲ್ಲಿ ಮಂಗಳೂರು-ಕುಕ್ಕೆಸುಬ್ರಹ್ಮಣ್ಯ ರಸ್ತೆ ಹಾಗೂ ಹಾಸನ-ಸಕಲೇಶಪುರ ನಡುವಣ ಕಾರ್ಯವೂ ಪೂರ್ಣಗೊಂಡು ಪ್ರಯಾಣಿಕ ಹಾಗೂ ಸರಕು ಸಾಗಣೆ ರೈಲು ಸೇವೆಯನ್ನೂ ಆರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ೨೦೦೫ರಲ್ಲಿ ಸಕಲೇಶಪುರ-ಕುಕ್ಕೆ ಸುಬ್ರಹ್ಮಣ್ಯ ರಸ್ತೆ ನಡುವಣ ಕಾರ್ಯವೂ ಪೂರ್ಣಗೊಂಡು ಸರಕು ಸಾಗಣೆ ರೈಲು ಸಂಚಾರ ಆರಂಭವಾಗಿತ್ತು. ಪ್ರಯಾಣಿಕ ರೈಲು ಸೇವೆಯನ್ನು ಆದಷ್ಟು ಜಾಗ್ರತೆ ಒದಗಿಸುವ ಮೂಲಕ ಮಂಗಳೂರು-ಬೆಂಗಳೂರು (ಹಾಸನ-ಅರಸೀಕೆರೆ ಮೂಲಕ) ನಡುವೆ ರೈಲು ಸೇವೆಯನ್ನು ಆರಂಭಿಸುವಂತೆ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಂದ ಒತ್ತಡವಿದ್ದು, ೨೦೦೮ರ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ಯಶವಂತಪುರ-ಮಂಗಳೂರು ನಡುವೆ ಪ್ರಯಾಣಿಕ ರೈಲು ಸೇವೆಯನ್ನೂ ಬೆಂಗಳೂರು-ಮೈಸೂರು-ಹಾಸನ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಆರಂಭಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಯಶವಂತಪುರದಿಂದ ತುಮಕೂರು-ಅರಸೀಕೆರೆ-ಹಾಸನ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಮಂಗಳೂರಿಗೆ ಇನ್ನೊಂದು ರಾತ್ರಿ ರೈಲು ಓಡಾಟದ ಜೊತೆಗೆ ಹಗಲು ರೈಲು ಸೇವೆಯನ್ನೂ ಆರಂಭಿಸುವಂತೆ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಒತ್ತಡವಿತ್ತು.

ವಾಯುಸಾರಿಗೆ

ಜಿಲ್ಲಾ ಕೇಂದ್ರ ಉಡುಪಿಗೆ ವಿಭಜನಾ ಪೂರ್ವದಿಂದಲೂ ಮಂಗಳೂರು ತಾಲೂಕಿನ ಬಜಪೆ ಬಳಿಯಿರುವ ಮಂಗಳೂರು ವಿಮಾನನಿಲ್ದಾಣವೇ ಸಮೀಪದ ನಿಲ್ದಾಣವಾಗಿದೆ. ಹೆಚ್ಚಿನ ವಿವರಗಳಿಗೆ ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲಾ ಗ್ಯಾಸೆಟಿಯರ್ (೨೦೦೬) ನೋಡಿ. ಜಿಲ್ಲಾ ಕೇಂದ್ರ ಉಡುಪಿಯಿಂದ ದಕ್ಷಿಣಕ್ಕಾದಂತೆ, ೬೦ ಕಿ.ಮೀ. ದೂರದಲ್ಲಿರುವ ಬಜಪೆ (ಮಂಗಳೂರು) ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣದಿಂದ ಇಂಡಿಯನ್ ಏರ್‌ಲೈನ್ಸ್ ಜೆಟ್‌ಪರ್ಟ್‌ಸ್, ಏರ್‌ಡೆಕನ್ ಹಾಗೂ ಕಿಂಗ್ ಫಿಶರ್ ಒಡತನದ ವಿಮಾನಗಳು ಮುಂಬಯಿಗೆ ದಿನನಿತ್ಯ ನಾಲ್ಕು ಹಾಗೂ ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ಮೂರು ವಿಮಾನಯಾನಗಳ ಸೇವೆ ಲಭ್ಯವಿದೆ. ಇತ್ತೀಚೆಗೆ, ಈ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲಿ ಇನ್ನೊಂದು ರನ್‌ವೇಯನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸುವ ಮೂಲಕ ಅದನ್ನು ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನನಿಲ್ದಾಣವನ್ನಾಗಿ ರೂಪಿಸುವ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆಗಳು ಪೂರ್ಣಗೊಂಡಿದ್ದು, ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನಗಳ ಹಾರಾಟ ನಡೆದಿದೆ.

ಜಲಸಾರಿಗೆ

ಸುಮಾರು ೮೦ಕಿ.ಮೀ. ನಷ್ಟು ನಿಡಿದಾದ ಕರಾವಳಿ ತೀರವನ್ನು ಹೊಂದಿರುವ ಉಡುಪಿ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಅರಬ್ಬಿ ಸಮುದ್ರದ ತೆಕ್ಕೆಯಲ್ಲಿರುವುದರಿಂದ, ಬಹುಹಿಂದಿನಿಂದಲೂ ಒಳನಾಡಿನಲ್ಲಿದ್ದ ಬಸರೂರು, ಬಾರಕೂರು ಗಳಿಗೆ ಬಂದರುಗಳ ಮೂಲಕ ಆಂತರಿಕ ವ್ಯಾಪಾರಕ್ಕೆ ಪ್ರಸಿದ್ಧವಾಗಿದ್ದು, ನೆರೆಯ ಹಳೆಮಂಗಳೂರು, ಭಟ್ಟಳ, ಕಾರವಾರ ಮುಂತಾದ ಬಂದರುಗಳ ಮೂಲಕ ಸಾಗರೋತ್ತರ ವ್ಯಾಪಾರದಲ್ಲಿ ಕೈಜೋಡಿಸಿತ್ತು. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೫೬ರ ವೇಳೆಗೆ ಇದ್ದ ಮಲ್ಲೆ, ಕುಂದಾಪುರ, ಹಂಗಾರಕಟ್ಟೆ ಹಾಗೂ ಬೈಂದೂರು ಬಂದರುಗಳು ಸಣ್ಣ ಬಂದರುಗಳಾಗಿದ್ದು, ತೀರಪ್ರದೇಶದ ವ್ಯಾಪಾರಕ್ಕೆ ಮೀನು ಉದ್ಯಮಕ್ಕೆ ಹೆಸರಾಗಿದ್ದವು. ಏಕೀಕರಣಪೂರ್ವದಲ್ಲಿ ಮದ್ರಾಸ್ ರಾಜ್ಯದ ಬಂದರು ಇಲಾಖೆಯ ನಿಯಂತ್ರಣಕ್ಕೆ ಒಳಪಟ್ಟಿದ್ದ ಇವುಗಳ ಉಸ್ತುವಾರಿಗಾಗಿ ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರವು ೧೯೫೭ರಲ್ಲಿ ಬಂದರು ಇಲಾಖೆಯನ್ನು ಆರಂಭಿಸಿ ಅದರ ಕೇಂದ್ರ ಕಚೇರಿಯನ್ನು ಕಾರವಾರದಲ್ಲಿ ಸ್ಥಾಪಿಸಿತು. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿರುವ ಪಡುಬಿದ್ರಿ ಬಂದರಿನ ಸರಹದ್ದನ್ನು ೧೯೯೮ರಲ್ಲಿ ನಿಗದಿಪಡಿಸಿ ಅದಕ್ಕೂ ಸಣ್ಣ ಬಂದರಿನ ಸ್ಥಾನವನ್ನು ನೀಡಲಾಗಿದೆ. ಇದರಿಂದಾಗಿ ಉಡುಪಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿಯೂ

ಒಟ್ಟು ನಾಲ್ಕು ಸಣ್ಣ ಬಂದರುಗಳಿದ್ದು, ಬೈಂದೂರು ಬಂದರಿಂದು ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿಲ್ಲ. ವಿದೇಶಿ ವ್ಯಾಪಾರಕ್ಕೆ ನೆರೆಯ ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿರುವ ಪಣಂಬೂರು (ನವಮಂಗಳೂರು) ಬಂದರು ವಿಶೇಷವಾಗಿ ಬಳಕೆಯಾಗುತ್ತಿದೆ. ಉಡುಪಿ ಬಳಿಯ ಪಡುಬಿದ್ರಿ ಬಂದರಿನ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯನ್ನು ಸರ್ಕಾರವು ತನ್ನ ೧೨-೧೦-೧೯೯೮ರ ಆದೇಶದ ಮೂಲಕ ನಿಗದಿಪಡಿಸಿದೆ. ೨೦೦೪-೦೫ರ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ಮಲ್ಲೆ ಬಂದರಿನಿಂದ ಇಲಾಖೆಗೆ ೫,೦೯,೬೯೯ ರೂ.ಗಳ ಆದಾಯವಿದ್ದು, ಈ ಬಂದರಿನ ನಿರ್ವಹಣೆಗೆ ೪,೦೪,೪೨೩ ರೂ.ಗಳು ವೆಚ್ಚವಾಗಿತ್ತು; ಕುಂದಾಪುರ ಬಂದರಿನಿಂದ ೩,೪೯,೦೦೫ ರೂ. ಆದಾಯವಿದ್ದು, ಅದರ ನಿರ್ವಹಣೆಗೆ ೨,೬೬,೬೪೪ ರೂ.ಗಳು ವೆಚ್ಚವಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಅದೇ ಹಂಗಾರಕಟ್ಟೆ ಬಂದರಿನಿಂದ ೨೦,೨೨೦ರೂ.ಗಳ ಆದಾಯವಿದ್ದು, ಅದರ ನಿರ್ವಹಣೆಗೆ ೯೩,೧೫೬ ರೂ.ಗಳನ್ನು ವ್ಯಯಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಇದರಿಂದ ಹಂಗಾರಕಟ್ಟೆ ಹಾಗೂ ಕುಂದಾಪುರ ಬಂದರುಗಳು ನಷ್ಟದ ನಡುವೆಯೂ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿರುವ

ಕೋಷ್ಟಕ ೨.೧೦ : ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ಸಣ್ಣ ಬಂದರುಗಳ ಆಮದು-ರಫ್ತು ವಹಿವಾಟು ವಿವರ

ಬಂದರಿನ ಹೆಸರು	ವರ್ಷ	ಆಮದು (ಮಿ.ಟನ್)	ರಫ್ತು (ಮಿ.ಟನ್)	ಒಟ್ಟು (ಮಿ.ಟನ್)	ವಹಿವಾಟಿನಿಂದ ಬಂದ ಶುಲ್ಕ
ಮಲ್ಲೆ	೧೯೫೬-೫೭	೧೦,೮೮೨	೧೦,೧೬೧	೨೧,೦೪೩	ಲಭ್ಯವಿಲ್ಲ
	೧೯೭೯-೮೦	೧,೮೫೪	೫,೯೧೩	೭,೭೬೭	೬,೯೮೨
	೧೯೮೯-೯೦	೩,೬೫೭	೨೪,೧೪೧	೨೭,೭೯೮	೭೭,೮೦೫
	೧೯೯೭-೯೮	೨,೧೫೧	೨೭,೩೭೪	೨೯,೫೨೫	೧,೯೬,೬೯೬
	೨೦೦೪-೦೫	೧,೬೯೪	೧೧,೮೭೪	೧೩,೫೬೮	೭೬,೨೯೬
೨೦೦೬-೦೭	೫೨೦	೧೩,೫೦೨	೧೪,೦೨೨	೧,೩೪,೧೦೫	
ಹಂಗಾರಕಟ್ಟೆ	೧೯೫೬-೫೭	೨,೫೦೭	೨,೩೬೭	೪,೮೭೦	-
	೧೯೭೯-೮೦	೮೩೪	೩,೯೫೫	೪,೭೮೯	೨,೫೮೯
	೧೯೮೯-೯೦	-	೧,೦೬೦	೧,೦೬೦	೧,೬೦೭
	೧೯೯೭-೯೮	-	-	-	-
	೨೦೦೪-೦೫	-	-	-	-
೨೦೦೬-೦೭	-	-	-	-	
ಕುಂದಾಪುರ	೧೯೫೬-೫೭	೧೧,೩೦೯	೨೫,೪೧೫	೩೬,೭೨೪	-
	೧೯೭೯-೮೦	೪,೩೧೧	೩೭,೩೪೩	೪೧,೬೫೪	೪೮,೦೩೬
	೧೯೮೯-೯೦	೭೪೭	೧೨,೨೭೬	೧೩,೦೨೩	೨೫,೪೬೫
	೧೯೯೭-೯೮	-	೪೬೪	೪೬೬	೧,೧೪೬
	೨೦೦೪-೦೫	-	-	-	-
೨೦೦೬-೦೭	-	-	-	-	
ಬೈಂದೂರು*	೧೯೫೬-೫೭	-	-	-	-
	೧೯೭೯-೮೦	೧೯,೮೯೫	-	೧೯,೮೯೫	೧,೪೬,೭೪೯
	೧೯೮೯-೯೦	-	-	-	-
	೧೯೯೭-೯೮	-	-	-	-
	೨೦೦೪-೦೫	-	-	-	-
೨೦೦೬-೦೭	-	-	-	-	

* ೧೯೮೪-೮೯ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಇದನ್ನು ಮುಚ್ಚಲಾಗಿದೆ.

ಅಂಶ ವೇದ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಹಂಗಾರಕಟ್ಟೆ, ಕುಂದಾಪುರ ಬಂದರುಗಳ ೨೦೦೪-೦೭ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ವಹಿವಾಟು ನಡೆಸಿರುವುದಿಲ್ಲ. ಮಲ್ಲೆ ಬಂದರು ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಖಾಸಗಿ ಸಂಸ್ಥೆಯೊಂದು ಹಡಗು ನಿರ್ಮಾಣ ಘಟಕವನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸುವ ಕಾರ್ಯದಲ್ಲಿ ನಿರತವಾಗಿದೆ. ೨೦೦೬-೦೭ನೇ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ಮಲ್ಲೆ ಬಂದರಿನಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೯೧,೪೭,೮೯೦ ಮೌಲ್ಯದ ಆಮದು ರಫ್ತು ವಹಿವಾಟು ನಡೆದಿತ್ತು. ವಿವರಗಳಿಗೆ ಕೋಷ್ಟಕ ೨.೧೦ ನೋಡಿ.

ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ : ಬಹುಹಿಂದಿನಿಂದಲೂ ಜಿಲ್ಲೆಯ ನದಿಗಳು ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಚಾರ ಹಾಗೂ ಸರಕು ಸಾಗಣೆಗೆ ಹಿತಕರವಾಗಿದ್ದ ಅಂಶ ವಿದೇಶಿ ಬರಹಗಳಿಂದ ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ. ವಿದೇಶಿ ವ್ಯಾಪಾರಿಗಳು ಜಿಲ್ಲೆಯ ಬಸ್ತೂರು, ಬಾರಕೂರುಗಳಿಗೆ ವ್ಯಾಪಾರಕ್ಕಾಗಿ ನಾವೆಗಳಲ್ಲಿ ಬರುತ್ತಿದ್ದುದಕ್ಕೆ ದಾಖಲೆಗಳಿವೆ. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಹರಿದಿದ್ದ ನದಿ ಹಳ್ಳ-ಕೊಳ್ಳಗಳಿಗೆ ಸೇತುವೆ (ಸಂಕ)ಗಳು ನಿರ್ಮಾಣವಾಗುವುದಕ್ಕೆ ಮೊದಲು ಮಂಗಳೂರು-ಉಡುಪಿ ನಡುವಣ ಸಾರಿಗೆಯು ಬೆಳ್ಳೆ ಸುಬ್ಬಯ್ಯಶೆಟ್ಟರ ವಿಲೇವಾರಿ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಅವಲಂಬಿಸಿದ್ದ ಅಂಶವನ್ನು ಈಗಾಗಲೇ ಗಮನಿಸಿರುವುದು ಸರಿಯಷ್ಟೆ. ಆ ವೇಳೆಗಾಗಲೇ ಅಸ್ತಿತ್ವದಲ್ಲಿದ್ದು ಅವರು ಅನುಸರಿಸುತ್ತಿದ್ದ ಹೇರೆತ್ತಿನ ಜಾಡಿನ ಕುರುಹುಗಳನ್ನು ಈಗಲೂ ಮಂಗಳೂರು-ಉಡುಪಿ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಅಲ್ಲಲ್ಲಿ ಗುರುತಿಸಬಹುದಾಗಿದೆ. ಇಂದಿನ ಉಡುಪಿ ಜಿಲ್ಲಾ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ೧೯೫೮ರ ವೇಳೆಗೆ ಜಿಲ್ಲಾ ಮಂಡಳಿಯ ನಿಯಂತ್ರಣದಲ್ಲಿ ೩೨ ಕಡುವುಗಳಿದ್ದವು. ಆನಂತರದಲ್ಲಿ ಇವುಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆಯನ್ನು ೧೯೭೨-೭೩ರಲ್ಲಿ ತಾಲೂಕು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮಂಡಳಿಗಳಿಗೆ ವಹಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಆಗ ಇಂದಿನ ಉಡುಪಿ ಜಿಲ್ಲಾ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ೨೭ ಕಡುವುಗಳಿದ್ದು, ಒಟ್ಟು ೩,೧೮೩ ರೂ.ಗಳ ವಾರ್ಷಿಕ ಆದಾಯವಿತ್ತು. ಇವುಗಳಲ್ಲಿ ೧೪ ಕುಂದಾಪುರ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲೂ ೧೦ ಉಡುಪಿ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲೂ ಉಳಿದ ಮೂರು ಕಾರ್ಕಳ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲೂ ಇದ್ದವು. ಅವುಗಳಲ್ಲಿ ಕಲ್ಯಾಣಪುರ-ಭದ್ರಗಿರಿ, ಕುಂದಾಪುರ-ಗಂಗೊಳ್ಳಿ, ಎಣ್ಣೆಹೊಳೆ (ಕಾರ್ಕಳ ತಾ.) ಕಡುವುಗಳನ್ನು ಇಲಾಖೆಯೇ ನಿಯಂತ್ರಿಸುತ್ತಿತ್ತು. ಏತನ್ಮಧ್ಯೆ ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆಯ ನಿಯಂತ್ರಣಕ್ಕೆಂದು ಪ್ರತ್ಯೇಕ ವಿಭಾಗವೊಂದನ್ನು ೧೯೭೨ರಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯ ಬಂದರು ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿ ಆರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಮಂಗಳೂರು ವೃತ್ತದ ನಿಯಂತ್ರಣಕ್ಕೆ ಒಳಪಟ್ಟ ಈ ಭಾಗದ ಕಡುವುಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೊಂದೂ ವಿವಿಧ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಗಳಡಿ ಕ್ರಮ ಕೈಗೊಳ್ಳಲಾಯಿತಾದರೂ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ಕಡುವುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಇಳಿಮುಖವಾಗಿದ್ದು, ೨೦೦೫ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೧೨ ಕಡುವುಗಳಿದ್ದವು. ಅವುಗಳಲ್ಲಿ ಒಂದಾದ ಸೀತಾನದಿಯಲ್ಲಿ ಹಂಗಾರಕಟ್ಟೆ-ಬೆಂಗ್ರೆ ನಡುವೆ ಇದ್ದ ಕಡವು ಸೇವೆಯು ಇಲಾಖೆಯ

ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೧೧ : ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ಕಡುವುಗಳ ವಿವರ

ವರ್ಷ	ಒಟ್ಟು ಕಡುವುಗಳು	ಇಲಾಖಾ ನಿಯಂತ್ರಿತ	ಗುತ್ತಿಗೆ ನಿಯಂತ್ರಿತ
೧೯೭೩	೨೭	೩	-
೧೯೮೦*	೬೬	೨	೬
೧೯೮೪*	೬೬	೩	೬
೧೯೯೦*	೫೫	೨	೬
೧೯೯೭*	೪೦	೩	೬
೧೯೯೮**	೧೨	೦೧	೦೧
೨೦೦೨	೧೨	೦೧	೦೧
೨೦೦೫	೧೨	೦೧	೦೧

* ಅವಿಭಜಿತ ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಅಂಕಿಅಂಶಗಳಿವು
 ** ಇಲ್ಲಿಂದೀಚೆಗೆ ಇಂದಿನ ಉಡುಪಿ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಅಂಕಿಅಂಶಗಳನ್ನು ನೀಡಲಾಗಿದೆ.

ನಿಯಂತ್ರಣದಲ್ಲಿದ್ದರೆ, ಮಲ್ಲೆ-ಪಡುಕೆರೆ ನಡುವಣ ಕಡುವನ್ನು ಹರಾಜು ಮೂಲಕ ಖಾಸಗಿಯವರಿಗೆ ನೀಡಲಾಗಿದ್ದು, ಅದರಿಂದ ೩೦.೫೦೦ರೂ. ಆದಾಯ ಇಲಾಖೆಗಿತ್ತು. ಹಂಗಾರಕಟ್ಟೆ-ಬೆಂಗ್ರೆ ನಡುವಣ ಕಡವು ಸೇವೆಯನ್ನು ೨೦೦೪-೦೫ರ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ೪೭.೬೩೭ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಬಳಸಿಕೊಂಡಿದ್ದು, ಅದರಿಂದ ೪೭.೬೩೭ ರೂ.ಗಳು ಆದಾಯ ಇಲಾಖೆಗೆ ಲಭಿಸಿದ್ದು, ೩,೬೬೬.೬೪೩ ರೂ. ಶುಲ್ಕ ಸಂದಾಯವಾಗಿದ್ದು, ಈ ಕಡವು ಸೇವೆಯನ್ನು ೮೭,೨೬೪ ರೂ. ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ಇಲಾಖೆಯು ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿತ್ತು.

ಅಂಚೆ

ಸಂಪರ್ಕಸಾಧನ ರಂಗದಲ್ಲಿ ಉಂಟಾಗಿರುವ ಕ್ರಾಂತಿಕಾರಕ ಪ್ರಗತಿಯ ನಡುವೆಯೂ ಅಂಚೆಸೇವೆ ಇಂದಿಗೂ ತನ್ನ ಪ್ರಾಮುಖ್ಯತೆಯನ್ನು ಉಳಿಸಿಕೊಂಡಿದೆ. ಅತ್ಯಲ್ಪ ಖರ್ಚಿನಲ್ಲಿ ಸಾವಿರಾರು ಕಿ.ಮೀ. ದೂರದಲ್ಲಿರುವ ವ್ಯಕ್ತಿ, ಸಂಘ-ಸಂಸ್ಥೆಗಳ ಭಾವನಾತ್ಮಕ ಸಂಬಂಧವನ್ನೂ, ವ್ಯವಹಾರಿಕ ಸೌಹಾರ್ದತೆಯನ್ನೂ, ವಾಣಿಜ್ಯ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನೂ ಸಾಧಿಸುವಲ್ಲಿ ಜನಸಾಮಾನ್ಯರಿಗೆ ಅಂಚೆ ಇಲಾಖೆಯು ನೆರವಾಗುತ್ತಿದ್ದು, ಅದಕ್ಕೆ ತನ್ನದೇ ಆದ ಶ್ರೀಮಂತ ಪರಂಪರೆ ಇದೆ. ಸ್ವಾತಂತ್ರ್ಯ ನಂತರದಲ್ಲಿ ಭಾರತೀಯ ಅಂಚೆ ತಂತಿ ಇಲಾಖೆಗೆ ಸೇರಿದ ಅಂಚೆ ವಿಭಾಗವು ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಅಸ್ತಿತ್ವಕ್ಕೆ ಬಂದು ಅದರಡಿ ಮೂರು ಉಪವಿಭಾಗೀಯ ಅಂಚೆಕಚೇರಿಗಳಿದ್ದವು. ಅವುಗಳಲ್ಲೊಂದು ಉಡುಪಿಯಲ್ಲಿತ್ತು. ಮುಂದೆ ೧೯೭೨ರ ವೇಳೆಗೆ ಅಂದಿನ ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಇದ್ದ ಎಂಟು ಉಪವಿಭಾಗೀಯ ಅಂಚೆಕಚೇರಿಗಳಲ್ಲಿ ಮೂರು ಕ್ರಮವಾಗಿ, ಉಡುಪಿ, ಕಾರ್ಕಳ ಹಾಗೂ ಕುಂದಾಪುರಗಳಲ್ಲಿದ್ದವು. ಅಲ್ಲದೆ ಉಡುಪಿ ಹಾಗೂ ಕುಂದಾಪುರಗಳಲ್ಲಿ ಕೇಂದ್ರ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳಿದ್ದವು. ಅವುಗಳ ನಿಯಂತ್ರಣದಲ್ಲಿ ೭೩ ಉಪ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿ ಹಾಗೂ ೨೬೪ ಇಲಾಖೇತರ ಶಾಖಾ ಅಂಚೆಕಚೇರಿಗಳಿದ್ದವು. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ

ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೧೨ : ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳ ತಾಲೂಕುವಾರು ವಿವರ

ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳು						
ತಾಲೂಕು	೧೯೮೪	೧೯೮೯	೧೯೯೮	೨೦೦೧	೨೦೦೫	೨೦೦೬
ಉಡುಪಿ	೧೫೨	೧೩೪	೧೫೪	೧೫೭	೧೫೮	೧೫೮
ಕಾರ್ಕಳ	೯೫	೯೯	೭೦	೬೨	೬೨	೬೨
ಕುಂದಾಪುರ	೧೧೧	೧೨೩	೧೧೦	೧೧೧	೧೧೧	೧೧೧
ಒಟ್ಟು	೩೫೮	೩೫೬	೩೩೪	೩೩೦	೩೩೧	೩೩೧

೧೯೭೨ರ ವೇಳೆಗೆ ಇಂದಿನ ಉಡುಪಿ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಕಸಬಾ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ೧೪೦, ಕಾರ್ಕಳ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ೮೮ ಹಾಗೂ ಕುಂದಾಪುರ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ೧೧೧ (ಎಲ್ಲಾ ಸೇರಿ ಒಟ್ಟು ೩೩೯) ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳು ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದವು. ಅದೇ ೧೯೯೨ರ ವೇಳೆಗೆ ಜಿಲ್ಲಾ ಕೇಂದ್ರ ಉಡುಪಿಯಲ್ಲಿ ವಿಭಾಗೀಯ ಅಂಚೆಕಚೇರಿ ಹಾಗೂ ಕೇಂದ್ರ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳು ಉಡುಪಿ, ಕಾರ್ಕಳ ಹಾಗೂ ಕುಂದಾಪುರಗಳಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದವು. ಮುಂದೆ ೧೯೯೮ರ ವೇಳೆಗೆ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ೩೩೪ಕ್ಕೆ ಇಳಿದರೆ, ೨೦೦೬ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ೩೩೧ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದವು. ೨೦೦೬ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಸರಾಸರಿ ೪೧೧೯ ಜನರಿಗೊಂದರಂತೆ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳು ಕಾರ್ಯ ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ಇದು ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ೫೩೩೪ ಜನರಿಗೊಂದರಂತಿತ್ತು. ವಿವರಗಳಿಗೆ ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೧೨ ನೋಡಿ.

ತಂತಿ ಕಚೇರಿ

ಮದ್ರಾಸ್ ಪ್ರೆಸಿಡೆನ್ಸಿಯ ನಿಯಂತ್ರಣದಲ್ಲಿದ್ದ ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಗೆ ತಂತಿ ಸೇವೆಯು, ೧೮೬೫ರಲ್ಲಿ ಜೋಡಣೆಗೊಂಡ ಕಣ್ಣಾನೂರು-ಮಂಗಳೂರು ಶಾಖಾ ತಂತಿಮಾರ್ಗದಿಂದಾಗಿ ದೊರೆತಾಗ ಮಂಗಳೂರು ಪಟ್ಟಣವೂ ಈ ಜಾಲಕ್ಕೆ ಒಳಪಟ್ಟಿತು. ಮುಂದೆ ೧೮೯೩ರ ವೇಳೆಗೆ ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದ ನಾಲ್ಕು ಸಂಯುಕ್ತ ಅಂಚೆ ತಂತಿ ಕಚೇರಿಗಳಲ್ಲಿ ಒಂದು ಉಡುಪಿ ಪಟ್ಟಣದಲ್ಲೂ ಇತ್ತು. ಅದೇ ೧೯೭೦ರ ವೇಳೆಗೆ ಇಂದಿನ ಉಡುಪಿ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಅನೇಕ ಅಂಚೆಕಚೇರಿಗಳಲ್ಲಿ ತಂತಿಸೇವೆಯೂ ಜಂಟಿಯಾಗಿ ದೊರೆಯಲಾರಂಭಿಸಿತ್ತು. ೧೯೮೪ರ ವೇಳೆಗೆ ಉಡುಪಿ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ೧೦೫, ಕಾರ್ಕಳ

ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ೫೨ ಹಾಗೂ ಕುಂದಾಪುರ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ೪೭ ಸಂಯುಕ್ತ ಅಂಚೆಕಚೇರಿಗಳು ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದವು. ಏತನ್ಮಧ್ಯೆ ದೂರವಾಣಿ ಸೌಲಭ್ಯದ ಹೆಚ್ಚಳ ಎಸ್.ಟಿ.ಡಿ. ಸೇವೆಯ ಲಭ್ಯತೆಯಿಂದಾಗಿ ತಂತಿ (ಟೆಲಿಗ್ರಾಂ) ನೀಡುವ ಪದ್ಧತಿ ಇಳಿಮುಖಗೊಳ್ಳಲಾರಂಭಿಸಿತು. ಮುಂದೆ ೧೯೯೨ರ ವೇಳೆಗೆ ಉಡುಪಿ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ೯೬, ಕಾರ್ಕಳ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ೬೩ ಹಾಗೂ ಕುಂದಾಪುರ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ

ತಂತಿ ಕಚೇರಿಗಳು							
ತಾಲೂಕು	೧೯೮೪	೧೯೮೮	೧೯೯೨	೧೯೯೮	೨೦೦೧	೨೦೦೫	೨೦೦೬
ಉಡುಪಿ	೪೭	೫೮	೫೮	೫೮	೫೮	೩೮	೩೮
ಕಾರ್ಕಳ	೪೩	೨೩	೨೩	೧೦	೦೭	೦೭	೦೭
ಕುಂದಾಪುರ	೪೫	೪೫	೪೬	೫೪	೫೩	೫೪	೫೪

೪೬ (ಎಲ್ಲಾ ಸೇರಿ ೨೦೫) ಸಂಯುಕ್ತ ಅಂಚೆ ತಂತಿ ಕಚೇರಿಗಳಿದ್ದವು. ಇದು ೧೯೯೮ರ ವೇಳೆಗೆ ಕ್ರಮವಾಗಿ ೧೨೩, ೬೦ ಹಾಗೂ ೭೬ ಇದ್ದು, ಜೊತೆಗೆ ನಾಲ್ಕು ಸ್ವತಂತ್ರ ತಂತಿಕಚೇರಿಗಳು ಉಡುಪಿ (೨), ಕಾರ್ಕಳ (೧) ಹಾಗೂ ಕುಂದಾಪುರ (೧) ಪಟ್ಟಣಗಳಲ್ಲಿದ್ದವು. ೨೦೦೧ರ ವೇಳೆಗೆ ಇದು ಕ್ರಮವಾಗಿ ೧೨೭, ೪೭ ಹಾಗೂ ೮೦ (ಎಲ್ಲಾ ಸೇರಿ ಒಟ್ಟು ೨೫೪)ಇದ್ದು, ಜೊತೆಗೆ ನಾಲ್ಕು ಸ್ವತಂತ್ರ ತಂತಿಕಚೇರಿಗಳಿದ್ದವು. ಇದು ೨೦೦೫ರ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಕ್ರಮವಾಗಿ ೧೨೯, ೧೨ ಹಾಗೂ ೮೧ (ಎಲ್ಲಾ ಸೇರಿ ೨೨೨) ಜೊತೆಗೆ ನಾಲ್ಕು ಸ್ವತಂತ್ರ ತಂತಿಕಚೇರಿಗಳೂ ಇದ್ದವು. ೨೦೦೬ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಇದು ಕ್ರಮವಾಗಿ ೫೮,೭, ಹಾಗೂ ೫೭ ಇದ್ದು ೧೧ ಸ್ವತಂತ್ರ (ಉಡುಪಿ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ೫, ಕುಂದಾಪುರ ಹಾಗೂ ಕಾರ್ಕಳ ತಾಲೂಕುಗಳಲ್ಲಿ ತಲಾ ಮೂರು) ತಂತಿ ಕಚೇರಿಗಳು ಕಾರ್ಯ ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದವು.

ದೂರವಾಣಿ

ತಂತ್ರಜ್ಞಾನದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಿಂದಾಗಿ ಸಂಪರ್ಕ ಸಾಧನ ರಂಗದಲ್ಲಾಗಿರುವ ಕ್ರಾಂತಿಕಾರಕ ಪ್ರಗತಿಯಲ್ಲಿ ದೂರವಾಣಿ ಸೌಲಭ್ಯ ಮಹತ್ವದ್ದಾಗಿದೆ. ದೂರವಾಣಿ ಸೌಲಭ್ಯದಿಂದಾಗಿ ಸಾವಿರಾರು ಕಿ.ಮೀ.ಗಳ ಅಂತರ ನಗಣ್ಯವಾಗಿದ್ದು, ಪ್ರಪಂಚದ ಯಾವುದೇ ಮೂಲೆಯೊಂದಿಗೆ ಕೆಲವೇ ಕ್ಷಣಗಳಲ್ಲಿ ದೂರವಾಣಿ ಮೂಲಕ ಸಂಪರ್ಕ ಸಾಧಿಸಬಹುದಾಗಿದೆ. ಮದ್ರಾಸ್ ನಗರದಲ್ಲಿ ದೂರವಾಣಿ ಸೇವೆಯು ೧೮೮೪ರಲ್ಲಿ ಆರಂಭವಾಯಿತು. ಮುಂದೆ ೧೮೮೯ರಲ್ಲಿ ಕಾಕನಕೋಟೆ ಖೆಡ್ದಾ ಆಚರಣೆಯ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಸಂಸ್ಥಾನದಲ್ಲೂ ಹುಣಸೂರು ಕಾಕನಕೋಟೆಗಳ ನಡುವೆ ೫೮ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳ ದೂರಸಂಪರ್ಕ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಆರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಆದರೆ ಸುಮಾರು ೧೯೪೦ರ ಆಸುಪಾಸಲ್ಲಿ ಮಂಗಳೂರು ನಗರಕ್ಕೆ ದೂರವಾಣಿಯ ಪ್ರವೇಶವಾಯಿತು. ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕ ವೃತ್ತವು ೧೯೬೦ರಲ್ಲಿ ಆರಂಭವಾದಾಗ ಅಂಚೆ ಮತ್ತು ದೂರಸಂಪರ್ಕಗಳನ್ನೊಳಗೊಂಡ ಒಂದೇ ಸಾಮಾನ್ಯ ಆಡಳಿತ ವೃತ್ತವಿತ್ತು. ಕ್ರಮೇಣ ದೂರವಾಣಿ ಸೌಲಭ್ಯವು ಹೆಚ್ಚು ಜನಪ್ರಿಯಗೊಳ್ಳಲಾರಂಭಿಸಿದ ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ೧೯೭೧ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ೩೩ ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳ ಮೂಲಕ ೭.೧೩೦ ಜನರಿಗೆ ದೂರವಾಣಿ ಸೇವೆಯನ್ನು ಒದಗಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಇದರಲ್ಲಿ ೪೨೦೦ ದೂರವಾಣಿಗಳು ಮಂಗಳೂರು ನಗರದಲ್ಲೇ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದವು. ಅಲ್ಲದೇ ೧೩೯ ಸ್ಥಳೀಯ ಕರೆ ಕೇಂದ್ರ ಹಾಗೂ ೪೨ ಟ್ರಂಕ್‌ಕಾಲ್ ಕೇಂದ್ರಗಳೂ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದವು. ಆದರೆ ೧೯೭೪ರ ಸೆಪ್ಟೆಂಬರ್‌ನಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕ ಅಂಚೆ-ತಂತಿ ವೃತ್ತವನ್ನು ಇಬ್ಭಾಗಿಸಿ ಅಂಚೆಗಾಗಿ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಅಂಚೆ ವೃತ್ತ ಹಾಗೂ ದೂರವಾಣಿಗಾಗಿ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ದೂರಸಂಪರ್ಕ ವೃತ್ತವನ್ನು ರೂಪಿಸಲಾಯಿತು. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ರಾಜ್ಯದಾದ್ಯಂತ ದೂರವಾಣಿ ಸಂಪರ್ಕ ಜೋಡಣೆಯಲ್ಲಿ ಗಮನಾರ್ಹ ಪ್ರಗತಿಯಾಯಿತು. ಇಂದಿನ ಉಡುಪಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೯೨ರ ವೇಳೆಗೆ ೭೫ ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳಿದ್ದು, ಅವುಗಳ ಮೂಲಕ ೧೩,೬೨೭ ದೂರವಾಣಿ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ೨೦೦೪ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ

ಸರಾಸರಿ ೧೫೦೦೦ ಜನಸಂಖ್ಯೆಗೊಂದರಂತೆ ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳು ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದು ಪ್ರತಿ ಲಕ್ಷ ಜನಸಂಖ್ಯೆಗೆ ೭೭೩೪ ದೂರವಾಣಿಗಳು ಕಾರ್ಯನಿರತವಾಗಿದ್ದವು. ೨೦೦೫ರ ವೇಳೆಗೆ ಕ್ರಮವಾಗಿ ದೂರವಾಣಿ ಕೇಂದ್ರಗಳು ೧೦೩೬೬೬ ಒಟ್ಟು ೧,೧೧,೦೩೭ ಗ್ರಾಹಕರಿಗೆ ದೂರವಾಣಿ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸಿಕೊಡಲಾಗಿತ್ತು. ಅದೇ ೨೦೦೬ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಇದು ೧೦೬೬೬೬ ಏರಿ ೧,೧೬,೨೩೪ ದೂರವಾಣಿ ಸಂಪರ್ಕಗಳು ಕಾರ್ಯಪ್ರವೃತ್ತವಾಗಿದ್ದವು.

ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೮೦ರ ದಶಕದಲ್ಲಿ ಪರಿಚಯಿಸಲ್ಪಟ್ಟ ಎಸ್.ಟಿ.ಡಿ., ಐ.ಎಸ್.ಟಿ.ಡಿ. ಸೇವಾ ಸೌಲಭ್ಯಗಳೆಂದು ವಿಸ್ತೃತ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಬೆಳೆದಿದ್ದು, ಇದರಿಂದಾಗಿ, ಅಂತರರಾಜ್ಯ-ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಸಂಪರ್ಕಗಳೆಂದು ಜನಸಾಮಾನ್ಯರಿಗೆ ಸುಲಭ ದರದಲ್ಲಿ ದೊರೆಯುವಂತಾಗಿದೆ. ಮುಂದುವರಿದ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನದಿಂದಾಗಿ ಇಂದು ಜಿಲ್ಲಾ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ದೂರವಾಣಿ ಸೇವೆ, ಸ್ಥಳೀಯ ಕರೆಗಳ ಲೆಕ್ಕದಲ್ಲಿ ಲಭಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ಗ್ರಾಮೀಣ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಗೆ ದೂರವಾಣಿ ಸೌಲಭ್ಯ ಸುಲಭವಾಗಿದೆ. ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಗೆ ದೂರವಾಣಿ ಸೌಲಭ್ಯವನ್ನು ಒದಗಿಸಲು ಹೆಚ್ಚು ಗಮನ ನೀಡುತ್ತಿರುವ ಟೆಲಿಕಾಂ ಇಲಾಖೆಯು ಗ್ರಾಮೀಣ ಚಂದಾದಾರರಿಗೆ ಠೇವಣಿ ಮೊತ್ತ, ದೂರವಾಣಿ ಬಾಡಿಗೆ, ಕರ ಹಾಗೂ ಉಚಿತ ಕರೆ ಸೌಲಭ್ಯಗಳ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ವಿಶೇಷ ರಿಯಾಯಿತಿಯನ್ನು ನೀಡುವ ಮೂಲಕ ಗ್ರಾಮೀಣರನ್ನು ತಲುಪಲು ನಿರಂತರವಾಗಿ ಶ್ರಮಿಸುತ್ತಿದೆ.

ಟೆಲಿಕ್ಸ್-ಫ್ಯಾಕ್ಸ್-ಇ(ವಿದ್ಯುನ್ಮಾನ)ಮೇಲ್ ಸೇವೆಗಳು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಲಭ್ಯವಿದ್ದು, ಇವು ಮಾಹಿತಿ, ಸಂದೇಶಗಳ ರವಾನೆಯನ್ನು ಸರಳಗೊಳಿಸಿವೆ. ಕಂಪ್ಯೂಟರ್ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನ ಮತ್ತು ಮಾಹಿತಿ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನಗಳ ಅವಿಷ್ಕಾರದಿಂದಾಗಿ ಅಂತರಜಾಲ ಸೇವೆ, ವೆಬ್‌ಸೈಟ್ ತಾಣ ಮುಂತಾದ ಸೇವೆಗಳೆಂದು ಸಮೂಹ ಮಾಧ್ಯಮ ರಂಗವನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ಶ್ರೀಮಂತಗೊಳಿಸಿದ್ದು, ಉಪಯುಕ್ತವಾಗಿವೆ. ಕಂಪ್ಯೂಟರಿಕರಣಗೊಂಡಿರುವ ಜಿಲ್ಲಾಧಿಕಾರಿಗಳ ಕಚೇರಿಯು ಮುಖ್ಯಮಂತ್ರಿಗಳ ಕಚೇರಿಯೊಂದಿಗೆ ನೇರ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಸಾಧಿಸಿದೆ. ತಾಲೂಕು ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ತಾಲೂಕು ಕಚೇರಿಗಳಲ್ಲೂ ಕಂಪ್ಯೂಟರಿಕರಣ ಕಾರ್ಯ ಪ್ರಗತಿಯಲ್ಲಿದೆ. ತಾಲೂಕು, ಹೋಬಳಿ ಕೇಂದ್ರಗಳಲ್ಲಿ ಖಾಸಗಿ ಕಂಪ್ಯೂಟರ್ ತರಬೇತಿ ಕೇಂದ್ರಗಳು ತಲೆ ಎತ್ತಿವೆ. ದೂರವಾಣಿ ಇಲಾಖೆಗೆ ಸರಿಸಾಟಿಯಾದ ದೂರವಾಣಿ ಸೇವೆಯನ್ನು ಬಿ.ಪಿ.ಎಲ್., ಏರ್‌ಟೆಲ್, ಸ್ಪೆಸ್ ಹಜ್, ರಿಲೆಯನ್ಸ್, ವೊಡೊಪೋನ್, ಮುಂತಾದ ಖಾಸಗಿ ಸಂಸ್ಥೆಗಳೆಂದು ನೀಡಲು ಮುಂದಾಗಿರುವ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ದೂರವಾಣಿ ಸಂಪರ್ಕ ಸೇವೆಯನ್ನು ಸುಧಾರಿಸುವಲ್ಲಿ ಸ್ಪರ್ಧಾತ್ಮಕ ಬೆಳವಣಿಗೆ ಕಂಡುಬರುತ್ತಿರುವುದು ಉಲ್ಲೇಖಾರ್ಹವಾಗಿದೆ.

ಭಾರತ ಸಂಚಾರ ನಿಗಮ ಲಿ. (ಬಿ.ಎಸ್.ಎನ್.ಎಲ್): ಭಾರತೀಯ ಟೆಲಿಕಾಂ ಉದ್ಯಮದಲ್ಲಿ ೧೯೯೨ರಿಂದೀಚೆಗೆ ಬೀಸಲಾರಂಭಿಸಿದ ಉದಾರೀಕರಣ ಹಾಗೂ ಖಾಸಗೀಕರಣದ ಗಾಳಿಯಿಂದಾಗಿ ದೇಶದ ದೂರವಾಣಿ ಸೇವೆಯಲ್ಲಿ ಗಮನಾರ್ಹ ಬದಲಾವಣೆಗಳಾದವು. ಏರ್‌ಟೆಲ್, ಹಟ್ವೈ, ಸ್ಯಾಮ್‌ಸಂಗ್, ನೋಕಿಯಾ, ಟಾಟಾ ಇಂಡಿಕಾಮ್, ರಿಲೆಯನ್ಸ್, ಬೆನ್‌ಕ್ಯು ಮುಂತಾದ ಖಾಸಗಿ ಉದ್ಯಮಗಳೆಂದು ವೈವಿಧ್ಯಮಯ ದೂರವಾಣಿ ಸೇವೆಯನ್ನು ನೀಡುತ್ತಿವೆ. ಭಾರತೀಯ ಟೆಲಿಕಾಂ ಉದ್ಯಮವು ಆರಂಭದಲ್ಲಿ ವಿದೇಶ ಸಂಚಾರ ನಿಗಮ (ಲಿ) (೧೯೯೫) (ಬಿ.ಎಸ್.ಎನ್.ಎಲ್.) ಎಂದೂ ನಂತರದಲ್ಲಿ ಭಾರತೀಯ ಸಂಚಾರ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತ (ಬಿ.ಎಸ್.ಎನ್.ಎಲ್.) ಎಂದು 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) ಅಂತರಜಾಲ 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 ಮಲ್ಟಿಪ್ಲೆಕ್ಸಿಂಗ್ ತಂತ್ರದ ಅಳವಡಿಕೆಯಿಂದಾಗಿ ಪ್ರಸರಣ ವೆಚ್ಚವೂ ಗಣನೀಯವಾಗಿ ಇಳಿಯುತ್ತಿದ್ದು, ಮುಂದಿನ ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಇದು ಮತ್ತಷ್ಟು ಕಡಿಮೆಯಾಗಲಿದೆ. 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 ಪ್ರತಿಸ್ಪರ್ಧಿಯಾಗಿದೆ. ಸ್ಥಿರ ದೂರವಾಣಿ (Land Line) ಗಳ ಬೇಡಿಕೆ ಕ್ರಮೇಣ ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತಿದ್ದು, ಮೊಬೈಲ್ ಫೋನ್‌ಗಳಿಗೆ ಬೇಡಿಕೆ ಹೆಚ್ಚಾಗುತ್ತಿದೆ. ಬಿ.ಎಸ್.ಎನ್.ಎಲ್. ಮೊಬೈಲ್ ಫೋನ್‌ಗಳ (೨೦೦೨) ಆಗಮನ, ಖಾಸಗಿ ದೂರವಾಣಿ ಮೊಬೈಲ್ ಫೋನ್‌ಗಳಿಗಿದ್ದ ದುಬಾರಿ ಬೆಲೆ ಹಾಗೂ ಬೇಡಿಕೆಯನ್ನು ಗಣನೀಯವಾಗಿ ಇಳಿಸುವಲ್ಲಿ ಯಶಸ್ವಿಯಾಗಿದೆ. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಇಂದು ವೈವಿಧ್ಯತೆಯಿಂದ ಕೂಡಿದ ನಾನಾ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿರುವ ನೋಕಿಯಾ, ರಿಲಿಯನ್ಸ್, ಟಾಟಾ ಇಂಡಿಕಾಮ್ ಮೊಬೈಲ್‌ಗಳು ಗ್ರಾಹಕರಿಗೆ ಕಡಿಮೆ ಬೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಲಭಿಸುವಂತಾಗಿದೆ. ಗ್ರಾಮೀಣರನ್ನೂ ಆಕರ್ಷಿಸಲು ಈ ಕಂಪೆನಿಗಳು ನಿರಂತರವಾಗಿ ಶ್ರಮಿಸುತ್ತಿವೆ.

ಮೊಬೈಲ್ ಫೋನ್‌ಗಳು ವರ್ಣರಂಜಿತವಾಗಿದ್ದು, ವೀಡಿಯೋಗೇಮ್, ಕ್ಯಾಮೆರಾ, ದೂರದರ್ಶನ, ಎಸ್.ಎಂ.ಎಸ್. ರವಾನೆ, ಎಫ್.ಎಂ.ಸೇವೆ ಮುಂತಾದ ವೈವಿಧ್ಯಮಯ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು, ವಿದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಗಣಕಯಂತ್ರ(ಕಂಪ್ಯೂಟರ್)ಗಳಾಗಿ ಈಗಾಗಲೇ ಮಾರ್ಪಟ್ಟಿದ್ದು, ಸ್ವಲ್ಪ ದಿನಗಳಲ್ಲೇ ನಮ್ಮಲ್ಲೂ ಮಾರ್ಪಡುವ ಸಾಧ್ಯತೆಗಳು ದಟ್ಟವಾಗಿದೆ. ದೇಶವ್ಯಾಪಿ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುವಲ್ಲಿ ಯಶಸ್ವಿಯಾಗುತ್ತಿರುವ ಬಿ.ಎಸ್.ಎನ್.ಎಲ್. ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ, ಪ್ರಮುಖ ರೈಲುಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಬರುವ ಪಟ್ಟಣಗಳೂ ಸೇರಿದಂತೆ ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ ಗ್ರಾಮೀಣ ಪ್ರದೇಶಗಳೊಂದಿಗೂ ದೂರವಾಣಿ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಪರಿಣಾಮಕಾರಿಯಾಗಿ

ಕೋಷ್ಟಕ ೨.೧೩ : ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರ ಹಾಗೂ ದೂರವಾಣಿಗಳ ತಾಲೂಕುವಾರು ವಿವರ

ವರ್ಷ	ಉಡುಪಿ		ಕಾರ್ಕಳ		ಕುಂದಾಪುರ		ಒಟ್ಟು	
	ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳು	ದೂರವಾಣಿ ಸಂಪರ್ಕಗಳು	ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳು	ದೂರವಾಣಿ ಸಂಪರ್ಕಗಳು	ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳು	ದೂರವಾಣಿ ಸಂಪರ್ಕಗಳು	ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳು	ದೂರವಾಣಿ ಸಂಪರ್ಕಗಳು
೧೯೮೪	೧೯	೨೮೩೩	೧೫	೯೯೭	೧೭	೯೩೬	೫೧	೪೭೬೬
೧೯೮೯	೨೪	೫೬೫೨	೨೭	೨೧೪೫	೨೨	೧೮೨೯	೭೩	೯೬೨೬
೧೯೯೭	೨೬	೭೬೮೮	೨೬	೨೯೧೪	೨೩	೩೦೨೫	೭೫	೧೩೬೨೭
೧೯೯೮	೩೭	೨೮೫೬೯	೧೬	೪೯೯೨	೨೭	೮೯೪೭	೮೦	೪೨೫೦೮
೨೦೦೧	೪೨	೪೯೭೨೫	೨೬	೧೮೪೦೬	೩೦	೧೭೮೪೯	೯೮	೮೫೯೮೦
೨೦೦೫	೪೨	೬೩೦೬೨	೨೭	೨೩೨೫೯	೩೪	೨೪೭೧೬	೧೦೩	೧೧೧೦೩೭
೨೦೦೬	೪೭	೬೬೫೯೩	೨೫	೨೩೧೩೯	೩೪	೨೬೫೦೨	೧೦೬	೧೧೬೨೩೪

ಒದಗಿಸುತ್ತಿದೆ. ಬಿ.ಎಸ್.ಎನ್.ಎಲ್. ಮೊಬೈಲ್‌ಗಳಿಗಾಗಿ, ಅದರಲ್ಲೂ ನಂತರ ಪಾವತಿ ಮಾಡುವ ಸೆಲ್‌ಫೋನ್ ಹಾಗೂ ಮುಂದಾಗಿ ಪಾವತಿ ಮಾಡುವ ಎಕ್ಸ್‌ಲೈಟ್‌ಗಳಿಗೆ 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 ವ್ಯವಸ್ಥೆಗೆಂದೇ ದೂರವಾಣಿ ಇಲಾಖೆಯು ಮಹಾನಗರ ಟೆಲಿಫೋನ್ ನಿಗಮ ಲಿ. ಎಂಬ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನನ್ನು (ಎಂ.ಟಿ.ಎನ್.ಎಲ್) ರಚಿಸಿದ್ದು, ದೇಶದ ಇತರ ಭಾಗಗಳ ದೂರವಾಣಿ ವ್ಯವಸ್ಥೆ, ಬಿ.ಎಸ್.ಎನ್.ಎಲ್.ನ ವ್ಯಾಪ್ತಿಗೆ ಒಳಪಟ್ಟಿದೆ. ತಳದೂರವಾಣಿಗಳಿಗೆ ಎ.ಎಂ.ಎಸ್. ಸೇವೆಯನ್ನು ಬಿ.ಎಸ್.ಎನ್.ಎಲ್. ನೀಡಲು ಮುಂದಾಗಿದ್ದು, ಇದರಿಂದ ಗ್ರಾಹಕರು ತಮಗೆ ಬರುವ ಕರೆ ಸಂದೇಶಗಳನ್ನು ತಪ್ಪದೆ ಪಡೆಯಬಹುದಾಗಿದೆ.

ಆಕಾಶವಾಣಿ

೨೦ನೆಯ ಶತಮಾನದ ನಾಲ್ಕನೆಯ ದಶಕದಲ್ಲಿ (೧೯೩೫) ಬಳಕೆಗೆ ಬಂದ ರೇಡಿಯೋಗಳು, ಶತಮಾನದುದ್ದಕ್ಕೂ ನಿರಂತರವಾಗಿ ಜನಸಾಮಾನ್ಯರ ದೈನಂದಿನ ಬದುಕಿನಲ್ಲಿ ಸಾಂಸ್ಕೃತಿಕವಾಗಿ ಮಹತ್ವದ ಪಾತ್ರವಹಿಸಿವೆ. ಆದರೆ ೧೯೮೦ ರಿಂದೀಚೆಗೆ ದೂರದರ್ಶನದಂತಹ ದೃಶ್ಯ-ಶ್ರವಣ ಸಮೂಹ ಮಾಧ್ಯಮದ ಆಗಮನದೊಂದಿಗೆ ಸ್ವಲ್ಪ ಹಿನ್ನಡೆಯುಂಟಾಯಿತು. ಆದರೂ ವೈವಿಧ್ಯಮಯ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಹಮ್ಮಿಕೊಳ್ಳುವುದರ ಜೊತೆಗೆ ಎಫ್.ಎಂ. ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಒದಗಿಸುವ ಮೂಲಕ ಮತ್ತೆ ಮಹತ್ವ ಪಡೆಯುತ್ತಿದೆ. ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೭೬ರ ನವೆಂಬರ್ ೧೪ರಂದು ಆಕಾಶವಾಣಿ ಕೇಂದ್ರವು ಮಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಆರಂಭವಾಗುವುದಕ್ಕೆ ಮೊದಲು ಜಿಲ್ಲೆಯು ಬೆಂಗಳೂರು ಹಾಗೂ ಧಾರವಾಡ ಆಕಾಶವಾಣಿ ಕೇಂದ್ರಗಳಿಂದ ಪ್ರಸಾರವಾಗುತ್ತಿದ್ದ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಜಿಲ್ಲೆಯು ಪಡೆಯುತ್ತಿತ್ತು. ಅನಂತರ ೧೯೭೬ರಲ್ಲಿ ಮಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಸ್ಥಳೀಯ ಹಾಗೂ ಬ್ರಹ್ಮಾವರ (ಉಡುಪಿ ತಾ.)ದಲ್ಲಿ ಪ್ರಸಾರಣ ತಾಣವನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಲಾಯಿತು. ಏತನ್ಮಧ್ಯೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೬೭ರ ವೇಳೆಗೆ ೧೭,೮೩೨ ರೇಡಿಯೋ ಸೆಟ್‌ಗಳಿದ್ದು, ೧೯೭೨ರ ವೇಳೆಗೆ ಪರವಾನಿಗೆ ಪಡೆದ ೩೪,೪೧೭ ರೇಡಿಯೋ ಸೆಟ್‌ಗಳಿದ್ದವು. ಇವು ನಿರಂತರವಾಗಿ ಅಧಿಕಗೊಳ್ಳಲಾರಂಭಿಸಿ ೧೯೭೮ರ ವೇಳೆಗೆ ೬೨,೧೦೪ಕ್ಕೂ, ೧೯೮೦ರಲ್ಲಿ ೧,೧೦,೬೬೭ಕ್ಕೂ ಏರಿತವು. ಆದರೆ ೧೯೮೨ರಲ್ಲಿ ೫೫,೯೨೨ಕ್ಕೆ ಇಳಿದ ಅವುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ೧೯೮೩ರ ವೇಳೆಗೆ ೬೩,೪೯೫ ಆಗಿತ್ತು. ಅಲ್ಲಂದೀಚೆಗೆ ಇದಕ್ಕೆ ಪೂರಕವಾದ ಮಾಹಿತಿ ಲಭ್ಯವಿಲ್ಲ. ಆವರೆಗೂ ಚಾಲ್ತಿಯಲ್ಲಿದ್ದ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದ ರೇಡಿಯೋ ಲೈಸೆನ್ಸ್ ನವೀಕರಣ ನಿಯಮದ ರದ್ದತಿಯೇ ಮಾಹಿತಿ ಅಲಭ್ಯತೆಗೆ ಕಾರಣವಾಗಿದೆ. ಆದರೂ ವಾಕ್‌ಮೆನ್‌ನಂತಹ ಅಂಗೈಯಗಲದ ಕಿರುರೇಡಿಯೋಗಳು ಎಫ್.ಎಂ. ಸೇವೆಯನ್ನು ಗ್ರಾಹಕರಿಗೆ ಒದಗಿಸುವ ಮೂಲಕ ಜನಪ್ರಿಯವಾಗಿವೆ. ಮಂಗಳೂರು ಕೇಂದ್ರದಲ್ಲಿ ಖಾಸಗಿ ಎಫ್.ಎಂ ಸೇವೆಯು ಆರಂಭಗೊಂಡಿದ್ದು, ಉಡುಪಿ ಜಿಲ್ಲೆಗೂ ಈ ಸೌಲಭ್ಯ ಲಭಿಸುತ್ತಿದೆ.

ದೂರದರ್ಶನ

ಸಮೂಹ ಮಾಧ್ಯಮ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿಂದು ಅತ್ಯಂತ ಜನಪ್ರಿಯವೆನಿಸಿರುವ ದೂರದರ್ಶನವು ಭಾರತದಲ್ಲಿ ೧೯೫೯ರಷ್ಟು ಹಿಂದೆಯೇ ಪರಿಚಯಿಸಲ್ಪಟ್ಟರೂ ಅದು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಮೂಲಕ ಕರ್ನಾಟಕವನ್ನು ಪ್ರವೇಶಿಸಿದ್ದು ೧೯೭೨ರಲ್ಲಿ. ಮುಂದೆ ದೂರದರ್ಶನ ಕೇಂದ್ರವು ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ೧೯೮೧ರಲ್ಲಿ ಆರಂಭವಾಯಿತು. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲೂ ಟಿ.ವಿ. ಶಕೆಯು ಆರಂಭವಾಯಿತು. ಆರಂಭಿಕವಾಗಿ ೧೯೮೨ರಲ್ಲಿ ಒಂಭತ್ತು ಟಿ.ವಿ.ಗಳು ನೋಂದಣಿಗೊಂಡವು.

ಇದು ೧೯೮೩ರಲ್ಲಿ ೨೬ಕ್ಕೆ ಏರಿತು. ಏತನ್ಮಧ್ಯೆ ಮಂಗಳೂರು ನಗರ (೨೧-೦೭-೮೪)ವೂ ಸೇರಿದಂತೆ ರಾಜ್ಯ ೧೦ ವಿವಿಧ ಪಟ್ಟಣಗಳಲ್ಲಿ ೧೦೦ ವ್ಯಾಟ್ ಸಾಮರ್ಥ್ಯದ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಮೀಟರ್‌ಗಳನ್ನು ೧೯೮೪ರಲ್ಲಿ ಸ್ಥಾಪಿಸಲಾಯಿತು. ಉಡುಪಿಯಲ್ಲಿ ೧೦೦ ವ್ಯಾಟ್ ಸಾಮರ್ಥ್ಯದ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಮೀಟರ್‌ನ್ನು ೧೪-೦೩-೧೯೮೭ರಲ್ಲಿ ಸ್ಥಾಪಿಸಲಾಯಿತು. ಈ ನಡುವೆ ಬೆಂಗಳೂರು ಕೇಂದ್ರವು ೧೯೮೮ರಿಂದ ಸ್ವತಂತ್ರವಾಗಿ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳನ್ನು

ಪೂರ್ಣಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಸಾದರಪಡಿಸಲು ಆರಂಭಿಸಿತು. ಏತನ್ಮಧ್ಯೆ ಬಂಟ್ವಾಳದಲ್ಲಿ ೧೦೦ ವ್ಯಾಟ್ ಸಾಮರ್ಥ್ಯದ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಮೀಟರ್ ಕೇಂದ್ರವನ್ನು ೨೯-೧೦-೧೯೮೯ರಲ್ಲಿ ಸ್ಥಾಪಿಸಲಾಯಿತು. ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದ ಯೋಜನೆಯಂತೆ ಹಾಗೂ ಸ್ಥಳೀಯರ ಕೋರಿಕೆಯಂತೆ ಎಲ್ಲಾ ದೂರದರ್ಶನ ಉಪಕೇಂದ್ರಗಳನ್ನು ಬೆಂಗಳೂರು ದೂರದರ್ಶನ ಕೇಂದ್ರದೊಂದಿಗೆ ೧೯೯೦ರಲ್ಲಿ ಜೋಡಿಸುವುದರೊಂದಿಗೆ ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳು ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧೆಡೆಗಳಲ್ಲಿ ಏಕಕಾಲದಲ್ಲಿ ಪ್ರಸಾರವಾಗುವಂತಾಯಿತು. ಆಗ ಸಂಜೆ ೫.೩೦ರಿಂದ ೮.೩೦ರವರೆಗೆ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳು ಬೆಂಗಳೂರು ಕೇಂದ್ರದಿಂದ ಪ್ರಸಾರವಾಗುತ್ತಿದ್ದವು. ಉಳಿದಂತೆ ತಮಿಳು, ತೆಲುಗು, ಮರಾಠಿ, ಮಲಯಾಳ, ಉರ್ದು, ಕೊಡವ ಕೊಂಕಣಿ ಹಾಗೂ ಇತರ ಭಾರತೀಯ ಭಾಷಾ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳೂ ಪ್ರಸಾರವಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಮುಂದೆ ೧೯೯೩ರ ಅಕ್ಟೋಬರ್‌ನಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರು ಕೇಂದ್ರವು ಎರಡನೆಯ ಚಾನೆಲ್‌ನನ್ನೂ ಆರಂಭಿಸಿತು. ಇದರೊಂದಿಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಜನಪ್ರಿಯಗೊಳ್ಳಲಾರಂಭಿಸಿದ ದೂರದರ್ಶನವು ೧೯೯೩ರ ವೇಳೆಗೆ ಇಂದಿನ ಉಡುಪಿ ಜಿಲ್ಲೆಯನ್ನೊಳಗೊಂಡ ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯ ನಗರ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು ೩.೮ ಲಕ್ಷ ಹಾಗೂ ಗ್ರಾಮೀಣ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ೬.೩ ಲಕ್ಷ ಜನಕ್ಕೆ ದೂರದರ್ಶನ ಸೇವೆಯನ್ನು ತಲುಪಿಸುವ ಪ್ರಬಲ ಮಾಧ್ಯಮವಾಗಿ ಬೆಳೆದಿತ್ತೆಂದು ತಿಳಿದು ಬರುತ್ತದೆ. ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದ ಪ್ರಸಾರ ಭಾರತಿ ನಿಗಮವು ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ಪರಿಚಯಿಸಿರುವ ಡಿ.ಟಿ.ಎಚ್ [ಡೈರೆಕ್ಟ್ ಟು ಹೋಂ (ನೇರ ಮನೆಗೆ)] ಸೇವೆಯನ್ವಯ ೪೫-೬೦ ಸೆ.ಮೀ.ವ್ಯಾಸದ ಸಣ್ಣ ಡಿಷ್ ಆ್ಯಂಟೆನಾ ಹಾಗೂ ಒಂದು ಸೆಟ್ ಟಾಪ್‌ಬಾಕ್ಸ್‌ನ್ನು ಬಳಕೆದಾರರು ತಮ್ಮ ದೂರದರ್ಶನಗಳಿಗೆ ಅಳವಡಿಸಿಕೊಳ್ಳುವ ಮೂಲಕ ಸುಮಾರು ೪೦ಕ್ಕೂ ಹೆಚ್ಚು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹಾಗೂ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಚಾನೆಲ್‌ಗಳನ್ನು ವೀಕ್ಷಿಸಬಹುದಾಗಿದ್ದು, ಜೊತೆಗೆ ಆಕಾಶವಾಣಿ ಕೇಂದ್ರಗಳ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳನ್ನೂ ಆಲಿಸಬಹುದಾಗಿದೆ. ಏತನ್ಮಧ್ಯೆ ಮಂಗಳೂರು ದೂರದರ್ಶನ ಕೇಂದ್ರದ ಸಾಮರ್ಥ್ಯವನ್ನು ಹತ್ತು ಕಿ.ವ್ಯಾ.ಗೆ ಏರಿಸಲು ಉದ್ದೇಶಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಅದಕ್ಕೆ ೧೫೦ ಮೀ. ಎತ್ತರದ ಟವರ್ ಅಳವಡಿಸಬೇಕಾಗಿದ್ದು, ವಿಮಾನಯಾನ ಇಲಾಖೆಯ ಅನುಮೋದನೆಗೆ ಸಲ್ಲಿಸಲಾಗಿದೆ. ಬಂಟ್ವಾಳ ಬಳಿ ಇರುವ ದೂರದರ್ಶನ ಮರುಪ್ರಸಾರ ಕೇಂದ್ರದ ಸಾಮರ್ಥ್ಯವನ್ನು ೧೦೦ ವ್ಯಾಟಿನಿಂದ ೫೦೦ ವ್ಯಾಟಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿಸಲಾಗಿದೆ. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಇಂದು ದೂರದರ್ಶನ ಸೇವೆಯು ಜಿಲ್ಲೆಯ ಶೇ ೯೨ ಜನರನ್ನು ತಲುಪಿದೆಯೆಂದು ಅಂದಾಜು ಮಾಡಲಾಗಿದೆ.

ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮ

ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ನೋಡಿದರೆ, ರಾಷ್ಟ್ರದಲ್ಲಿ ಕಾಶ್ಮೀರದ ನಂತರದ ಸ್ಥಾನ ಕರ್ನಾಟಕಕ್ಕೆ ಸಲ್ಲುತ್ತದೆ. ಈ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕವನ್ನು 'ಪ್ರವಾಸಿಗರ ಸ್ವರ್ಗ' ಎಂದೇ ಬಣ್ಣಿಸಲಾಗಿದೆ. ಈ ಹೆಗ್ಗಳಿಕೆಯು ಕರ್ನಾಟಕಕ್ಕೆ ಲಭಿಸುವಲ್ಲಿ ಕರಾವಳಿ ಪ್ರದೇಶದ ಪಾತ್ರ ಗುರುತರವಾದುದು. ಜಿಲ್ಲೆಯ ಕಡಲ ತೀರದಲ್ಲಿ ಚಾಚಿಕೊಂಡಿರುವ ಮರವಂತೆ, ಮಲ್ಲೆ, ಒಟ್ಟಿನಣೆಗಳಂತಹ ಬೀಚುಗಳು; ಸದಾ ಹಸಿರಿನಿಂದ ಕೂಡಿದ ಪಶ್ಚಿಮಘಟ್ಟ ಶ್ರೇಣಿಯು ಚಾರಣಕ್ಕೆ ಹೇಳಿ ಮಾಡಿಸಿದಂತಹ ಸ್ಥಳಗಳಿಂದ ತುಂಬಿದೆ. ವರ್ಷವಿಡೀ ಹರಿಯುವ ನದಿಗಳು ರೂಪಿಸಿರುವ ಜಲಪಾತಗಳು ; ಸರೋವರಗಳು, ನಿಸರ್ಗಧಾಮಗಳು; ಕಾರ್ಕಳ, ಬ್ರಹ್ಮಾವರ, ಬಾರಕೂರು, ಬಸರೂರು, ಉದ್ಯಾವರ, ಕಲ್ಯಾಣಪುರ, ವರಾಂಗ, ಸೋಮೇಶ್ವರ, ಶಂಕರನಾರಾಯಣ ಮುಂತಾದ ಚಾರಿತ್ರಿಕ ಮಹತ್ವದ ಸ್ಥಳಗಳು; ಉಡುಪಿ, ಕೊಲ್ಲೂರು, ಕೋಟೇಶ್ವರ ಮುಂತಾದ ತೀರ್ಥಕ್ಷೇತ್ರಗಳು; ಮಣಿಪಾಲ್ (ಮಾಹೆ) ನಂತಹ ಶೈಕ್ಷಣಿಕ ಕೇಂದ್ರಗಳು; ಮಲ್ಲೆ, ಕುಂದಾಪುರ, ಪಡುಬಿದ್ರಿ, ಹಾಗೂ ಹಂಗಾರಕಟ್ಟೆ ಬಂದರುಗಳಿಂದಾಗಿ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಪ್ರವಾಸಿಗರನ್ನು ಸೂಜಿಗಲ್ಲಿನಂತೆ ಸೆಳೆಯುತ್ತಿದೆ. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿರುವ ಪ್ರವಾಸಿ ತಾಣಗಳಿಗೆ ಪೂರಕವಾದ ಮಾರ್ಗಸೂಚಿ, ಮಾಹಿತಿಸೂಚಿ, ಉತ್ತಮ ಸಾರಿಗೆ ಸೌಕರ್ಯ; ಪ್ರವಾಸಿಗರಿಗೆ ತಂಗಲು ಊಟ-ವಸತಿ ಸೌಲಭ್ಯಗಳಿರುವ ಸುಸಜ್ಜಿತ ಹೋಟೆಲುಗಳು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿವೆ. ಆದರೂ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಇನ್ನೂ ಸಾಕಷ್ಟು ಅವಕಾಶವಿದೆ.

ವಿಶ್ರಾಂತಿ ಗೃಹಗಳು

ವಿಶ್ರಾಂತಿ ಗೃಹಗಳನ್ನು ಅಂಚೆ ಸೇವೆಗೂ ಬಳಸುತ್ತಿದ್ದುದರಿಂದ, ಅವುಗಳಿಗೆ ಡಾಕ್ ಬಂಗಲೆಗಳೆಂದೂ ಕರೆಯಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಇವುಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆಯನ್ನು ಆರಂಭದಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲಾ ಮಂಡಳಿಗಳಿಗೆ

ವಹಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ನಂತರದಲ್ಲಿ ತಾಲೂಕು ಮಂಡಳಿಗಳಿಗೆ ವರ್ಗಾಯಿಸಲಾಯಿತು. ಅಲ್ಲದೇ ಅರಣ್ಯ ಇಲಾಖೆ ಹಾಗೂ ಗ್ರಾಮಪಂಚಾಯಿತಿಗಳ ಅಧೀನದಲ್ಲಿ ಅಲ್ಲೊಂದು, ಇಲ್ಲೊಂದು ವಿಶ್ರಾಂತಿಗೃಹಗಳಿರುತ್ತಿದ್ದವು. ಅದರಂತೆ ೧೮೯೩ರ ವೇಳೆಗೆ ಇಂದಿನ ಉಡುಪಿ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಕಸಬಾ ತಾಲೂಕಿನ ಹಾಲಾಡಿ, ಬ್ರಹ್ಮಾವರ, ಹಿರಿಯಡ್ಕ ಕಾಪು ಹಾಗೂ ಉಡುಪಿಗಳಲ್ಲಿದ್ದ ಪ್ರವಾಸಿ ಬಂಗಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಎರಡು ಜಿಲ್ಲಾ ಮಂಡಳಿ ನಿಯಂತ್ರಣದಲ್ಲೂ ಮೂರು ತಾಲೂಕು ಮಂಡಳಿ ನಿಯಂತ್ರಣದಲ್ಲೂ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದರೆ, ಕುಂದಾಪುರ ತಾಲೂಕಿನ ಕಿರುಮಂಜೇಶ್ವರ ಹಾಗೂ ಬೈಂದೂರಗಳಲ್ಲಿದ್ದ ವಿಶ್ರಾಂತಿಗೃಹಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆ ತಾಲೂಕು ಮಂಡಳಿಯದಾಗಿತ್ತು. ಇಂದಿನ ಕಾರ್ಕಳ ತಾಲೂಕಿನ ಕಾರ್ಕಳ ಹಾಗೂ ಮುದ್ರಾಡಿಗಳಲ್ಲಿದ್ದ ಬಂಗಲೆಗಳು ಜಿಲ್ಲಾ ಮಂಡಳಿ ನಿಯಂತ್ರಣಕ್ಕೊಳಪಟ್ಟಿದ್ದವು. ಇವುಗಳಲ್ಲಿ ತಂಗುತ್ತಿದ್ದವರಿಗೆ ಒಬ್ಬರಾಗಿದ್ದಲ್ಲಿ ಎಂಟಾಣೆ, ದಂಪತಿಯಾದಲ್ಲಿ ೧೨ ಆಣೆ ವಿಧಿಸಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಕೆಲವೆಡೆ ಇದು ಕ್ರಮವಾಗಿ ನಾಲ್ಕು ಹಾಗೂ ಆರಾಣೆಗಳಾಗಿರುತ್ತಿತ್ತು. ಅಲ್ಲದೇ ಇಂದಿನ ಉಡುಪಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ಮೂಡಬಿದ್ರಿ ಭತ್ತ, ಕಸಬಾ ತಾಲೂಕಿನ ಅಜೆಕಾರು, ಕಾಪು, ಆರೂರು, ಬೊಮ್ಮರಬೆಟ್ಟು, ಚೆರ್ಕಾಡಿ, ಗುಂಡ್ಲಿ, ಹಂಡೆಟ್ಟು, ಕಾವಿಲ, ಪೆರ್ಡೂರು, ಹಾಗೂ ಶಿವಳ್ಳಿ; ಕುಂದಾಪುರ ತಾಲೂಕಿನ ಹೊಸಂಗಡಿ, ಕಿರುಮಂಜೇಶ್ವರ, ನಾಗವಾಡಿ, ಬೈಂದೂರು, ಜಡಕಲ್ಲು ಹಾಗೂ ಕೊಲ್ಲೂರು; ಕಾರ್ಕಳ ತಾಲೂಕಿನ ಮುದ್ರಾಡಿ, ಶಿರಿಯಾರು, ಸೋಮೇಶ್ವರ, ಕಾರ್ಕಳ ಹೆಬ್ಬಿ ಕರ್ಕಡ, ಮುಂತಾದೆಡೆಗಳಲ್ಲಿ ಸ್ಥಳೀಯ ಮಂಡಳಿ ನಿಯಂತ್ರಣಕ್ಕೆ ಹಾಗೂ ಖಾಸಗಿ ಒಡೆತನಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ ಭತ್ತಗಳಿದ್ದವು. ಇವುಗಳಲ್ಲಿ ಕೆಲವು ಬ್ರಾಹ್ಮಣರಿಗೂ ಕೆಲವು ಹಿಂದೂಗಳಿಗೂ, ಕೆಲವು ಎಲ್ಲಾ ವರ್ಗದ ಜನರಿಗೂ ಮೀಸಲಾಗಿದ್ದು, ಮುಸಲ್ಮಾನರಿಗಾಗಿ ಇದ್ದ ಅಂದರ್ ಹೈದರ್ ಸಾಬ್ ಭತ್ತವು ಕಾರ್ಕಳದಲ್ಲಿದ್ದು. ಅನಂತರದಲ್ಲಿ ೧೯೨೬ರ ವೇಳೆಗೆ ಉಡುಪಿ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿದ್ದ ೧೮ ವಸತಿ ಗೃಹಗಳಲ್ಲಿ ೧೧ (ಕೋಟ, ಪಡುಬಿದ್ರಿ, ಪೆರ್ಡೂರು, ಶಿಲ್ಪ ಹಾಲಾಡಿ ಹಿರಿಯಡ್ಕ (೨) ಕರ್ಜೆ, ಕಾಪು ಕೊಕ್ಕರ್ಣಿ ಹಾಗೂ ಉಡುಪಿ) ಮೂರನೆಯ ವರ್ಗಕ್ಕೂ (ಒಂಭತ್ತು ಜಿಲ್ಲಾ ಮಂಡಳಿ ನಿಯಂತ್ರಿತ ಹಾಗೂ ಎರಡು ತಾಲೂಕು ಮಂಡಳಿ ನಿಯಂತ್ರಿತ); ಮೂರು (ಉಡುಪಿಯಲ್ಲಿದ್ದ ಎರಡು (ಹಳೆಯ ಮತ್ತು ನೂತನ) ಹಾಗೂ ಬ್ರಹ್ಮಾವರ ಬಂಗಲೆಗಳು) ದ್ವಿತೀಯ ವರ್ಗಕ್ಕೂ (ಜಿಲ್ಲಾ ಮಂಡಳಿ (೨) ತಾಲೂಕು ಮಂಡಳಿ (೧) ಹಾಗೂ ನಾಲ್ಕು (ಮಲ್ಲೆ ಹಾಗೂ ಬ್ರಹ್ಮಾವರ (೨) ಜಿಲ್ಲಾ ಮಂಡಳಿ ನಿಯಂತ್ರಿತ,) ಶಿರಿಯಾರು-ತಾಲೂಕು ಮಂಡಳಿ ನಿಯಂತ್ರಿತ) ಧರ್ಮಸತ್ತಗಳಾಗಿದ್ದವು. ಇವುಗಳಲ್ಲಿ ಐದು (ಪಡುಬಿದ್ರಿ ಹಾಲಾಡಿ, ಹಿರಿಯಡ್ಕ (೨) ಹಾಗೂ ಪೆರ್ಡೂರು) ಹುಲ್ಲಿನ ಮಾಳಿಗೆ ಹೊಂದಿದ್ದರೆ, ಉಳಿದ ೧೧ ಹೆಂಚಿನ ಮಾಳಿಗೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದವು. ಇವುಗಳಲ್ಲಿ ಏಳು ಏಕ ಕೊಠಡಿಯನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದರೆ ಉಳಿದವು ಎರಡು ಕೊಠಡಿಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು, ಐದು ಕುದುರೆ ಲಾಯಗಳಿದ್ದವು. ಈ ವಿಶ್ರಾಂತಿ ಗೃಹಗಳಲ್ಲಿ ಆರಕ್ಕೆ ಬಾವಿ ಸೌಲಭ್ಯವಿತ್ತು. ಒಂದು ರೂಮಿನ ಶೆಡ್‌ಗೆ ಆರು ಆಣೆ ಶುಲ್ಕ ವಿಧಿಸಿದರೆ, ಎರಡು ಕೊಠಡಿ ಇದ್ದೆಡೆ ತಲಾ ನಾಲ್ಕು ಆಣೆ ವಿಧಿಸಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಅದೇ ಉಡುಪಿಯಲ್ಲಿದ್ದ ಪರಿವೀಕ್ಷಣಾ ಶೆಡ್‌ಗೆ ತಲಾ ಎಂಟಾಣೆಯನ್ನು ವಿಧಿಸಿದರೆ, ಅಲ್ಲಿದ್ದ ಪ್ರವಾಸಿ ಬಂಗಲೆಗಳಿಗೆ ತಲಾ ೧೦ ಆಣೆ ಆರು ಕಾಸುಗಳ ಶುಲ್ಕವನ್ನು ದಿನವೊಂದಕ್ಕೆ ವಿಧಿಸಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಈ ಕೊಠಡಿಗಳಲ್ಲಿ ಸ್ನಾನದ ಮನೆ, ಅಡುಗೆ ಮನೆಗಳಿದ್ದು, ಆವರಣದಲ್ಲಿ ಕುದುರೆಯ, ಬಾವಿಗಳಿರುತ್ತಿದ್ದವು. ಇದೇ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಕಳ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿದ್ದ ೧೫ ವಸತಿ ಗೃಹಗಳಲ್ಲಿ ೧೦ (ಸೋಮೇಶ್ವರ, ವೇಣೂರು, ಪಡ್ಡೆಗುಡ್ಡೆ, ನೆಲ್ಲಿಕಾರು (ಅಳಿಯೂರು), ಮುದ್ರಾಡಿ, ಮೂಡಬಿದ್ರಿ, ಹೆಬ್ಬಿ, ಬೆಳ್ಳಣ್ಣು, ಬೈಲೂರು ಹಾಗೂ ಅಜೆಕಾರು) ಮೂರನೆಯ ವರ್ಗಕ್ಕೂ ನಾಲ್ಕು (ಮುದ್ರಾಡಿ (೨), ನಾರಾವಿ ಹಾಗೂ ಕಾರ್ಕಳ) ಎರಡನೆಯ ವರ್ಗಕ್ಕೂ ಸೇರಿದ್ದು, ಉಳಿದೊಂದು (ಕಾರ್ಕಳ ಭತ್ತ) ಗ್ರಾಮಪಂಚಾಯಿತಿಯ ನಿಯಂತ್ರಣದಲ್ಲೂ ಇತ್ತು. ಇವುಗಳಲ್ಲಿ ನಾಲ್ಕು ಹುಲ್ಲಿನ ಛಾವಣಿಯನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದರೆ ಉಳಿದವು ಹೆಂಚಿನ ಛಾವಣಿಯನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು, ಎಂಟಕ್ಕೆ ಕುದುರೆಯಾಗಿದ್ದವು. ಅಲ್ಲದೇ ಕೆಲವಕ್ಕೆ ಗ್ಯಾರೇಜು, ಮೋಟಾರು ಶೆಡ್‌ಗಳು ಇದ್ದವು. ಇವುಗಳಲ್ಲಿ ವೇಣೂರಿನ ವಸತಿಗೃಹದಲ್ಲಿ ಮೂರು ಕೊಠಡಿಗಳಿದ್ದರೆ, ನಾರಾವಿಯ ವಸತಿಗೃಹದಲ್ಲಿ ಸೇವಕರಿಗಂದೇ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಕೊಠಡಿ ಇದ್ದವು.

ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿದ್ದ ವಿಶ್ರಾಂತಿಗೃಹಗಳಲ್ಲಿ ೧೦ ಜಿಲ್ಲಾ ಮಂಡಳಿ ನಿಯಂತ್ರಣದಲ್ಲೂ, ಎರಡು ತಾಲೂಕು ಮಂಡಳಿ ನಿಯಂತ್ರಣದಲ್ಲೂ, ಎರಡು ಗ್ರಾಮಪಂಚಾಯಿತಿ ನಿಯಂತ್ರಣದಲ್ಲೂ ಹಾಗೂ ಉಳಿದೊಂದು ಅರಣ್ಯ ಇಲಾಖೆಯ ನಿಯಂತ್ರಣದಲ್ಲೂ ಇದ್ದವು. ಇದೇ ರೀತಿ ಕುಂದಾಪುರ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿದ್ದ ೧೮ ವಿಶ್ರಾಂತಿ ಗೃಹಗಳಲ್ಲಿ ಒಂಭತ್ತು (ಆಜ್ಞೆ, ಆಲ್ಪಡಿ, ಅಂಪಾರು, ಗೋಲಿಹೊಳೆ, ಹನ್ನೂರು, ನಾಗೋಡಿ, ಶಂಕರನಾರಾಯಣ ಹೊಸಂಗಡಿ ಹಾಗೂ ವಂಡೆ) ಮೂರನೆಯ ವರ್ಗಕ್ಕೂ (ಏಳು ಜಿಲ್ಲಾ ಮಂಡಳಿ ನಿಯಂತ್ರಿತ ಹಾಗೂ ಎರಡು ತಾಲೂಕು ಮಂಡಳಿ ನಿಯಂತ್ರಿತ) ಎಂಟು (ಆಲೂರು, ಬೈಂದೂರು, ಕುಂದಾಪುರ, ಜಡ್ಕಲ್, ಕಿರುಮಂಜೇಶ್ವರ, ಕೋಲೂರು, ಕದಿಕೆ ಹಾಗೂ ವಂಡೆ) ದ್ವಿತೀಯ ವರ್ಗಕ್ಕೂ (ಐದು ಜಿಲ್ಲಾ ಮಂಡಳಿ ನಿಯಂತ್ರಿತ ಹಾಗೂ ಮೂರು ಅರಣ್ಯ ಇಲಾಖೆ ನಿಯಂತ್ರಿತ) ಸೇರಿದ್ದು, ಉಳಿದೊಂದು ಭತ್ತವು ಆಲ್ಪಡಿಯಲ್ಲಿದ್ದು, ತಾಲೂಕು ಮಂಡಳಿ ನಿಯಂತ್ರಣಕ್ಕೊಳಪಟ್ಟಿತ್ತು. ಇವುಗಳಲ್ಲಿ ನಾಲ್ಕು ಹುಲ್ಲಿನ ಛಾವಣಿಯನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದರೆ, ಉಳಿದ ೧೪ ಹೆಚ್ಚಿನ ಛಾವಣಿಯವಾಗಿದ್ದವು. ಇವುಗಳಲ್ಲಿ ಏಕಕೊಠಡಿಯ ಐದು ಎರಡು ಕೊಠಡಿಯ ಏಳು, ಮೂರು ಹಾಗೂ ನಾಲ್ಕು ಕೊಠಡಿಯ ತಲಾ ಮೂರೂರು ವಸತಿಗೃಹಗಳಿದ್ದು, ಏಕವ್ಯಕ್ತಿಯಾದಲ್ಲಿ ಎಂಟಾಣೆ, ದಂಪತಿಯಾದಲ್ಲಿ ೧೨ ಆಣೆಯನ್ನು ವಿಧಿಸಲಾಗುತ್ತಿದ್ದು, ಪ್ರವಾಸಿಗರ ಜೊತೆ ಬರುವ ೧೨ ವರ್ಷಕ್ಕಿಂತ ಕಿರಿಯ ಮಕ್ಕಳಿಗೆ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಶುಲ್ಕ ವಿಧಿಸುತ್ತಿರಲಿಲ್ಲ. ಇವುಗಳಲ್ಲೂ ಸ್ನಾನಗೃಹ, ಅಡಿಗೆಮನೆ, ಹಾಲ್, ಸೇವಕರಿಗೆ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಕೊಠಡಿ, ಆವರಣದಲ್ಲಿ ಕುದುರೆಯ/ಗ್ಯಾರೇಜು/ಮೋಟಾರ್ ಶೆಡ್ ಹಾಗೂ ಬಾವಿಗಳಿರುತ್ತಿದ್ದವು. ಈ ಮೇಲಿನ ವಿವರಣೆಯಿಂದ ಕುಂದಾಪುರ ಹಾಗೂ ಉಡುಪಿ ತಾಲೂಕುಗಳಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚು (ತಲಾ ೧೮) ವಸತಿ ಗೃಹಗಳಿದ್ದರೆ, ಕಾರ್ಕಳ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ೧೦ಕ್ಕೆ ಸೀಮಿತವಾಗಿದ್ದ ಅಂಶ ವೇದ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ. ಇವಷ್ಟೇ ಅಲ್ಲದೇ ಕೊಲ್ಲೂರು, ಉಡುಪಿ ಮುಂತಾದೆಡೆಗಳಲ್ಲಿ ದೇವಾಲಯ ಹಾಗೂ ಖಾಸಗಿ ವ್ಯಕ್ತಿಗಳು ನಡೆಸುತ್ತಿದ್ದ ಧರ್ಮಸತ್ರಗಳಿದ್ದವು.

ಮುಂದೆ ೧೯೩೬ರ ವೇಳೆಗೆ ಉಡುಪಿ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿದ್ದ ೧೪ ಪ್ರವಾಸಿ ಬಂಗಲೆಗಳು ಜಿಲ್ಲಾ ಮಂಡಳಿಯ ನಿಯಂತ್ರಣಕ್ಕೆ ಒಳಪಟ್ಟಿದ್ದು, ಅವುಗಳಲ್ಲಿ ಬ್ರಹ್ಮಾವರ, ಹಿರಿಯಡ್ಕ, ಕಾಪು, ಹಾಲಾಡಿ, ಹಾಗೂ ಉಡುಪಿ (ಹಳೆಯ ಹಾಗೂ ನೂತನ) ಗಳಲ್ಲಿದ್ದ ಒಟ್ಟು ಆರು ಬಂಗಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಇಬ್ಬರು ಯಾತ್ರಿಕರಿಗೆ ವಸತಿ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಿತ್ತು. ಸುಸಜ್ಜಿತ ಕೊಠಡಿ, ಅಡಿಗೆಮನೆ ಕುದುರೆಯ/ಮೋಟಾರ್‌ಶೆಡ್ ಹಾಗೂ ಬಾವಿ ಇತ್ತು. ಉಡುಪಿಯಲ್ಲಿದ್ದ ಪಟ್ಟದ ಭತ್ತ ಇಬ್ಬರು ಯಾತ್ರಿಕರಿಗೆ ಉಚಿತ ವಸತಿ ಸೌಕರ್ಯ ಒದಗಿಸುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿತ್ತು. ಮಲ್ಟೆ ಹಾಗೂ ಶಿರಿಯಾರದ ಭತ್ತಗಳಲ್ಲಿ ಯಾತ್ರಿಕರಿಗೆ ತಲಾ ನಾಲ್ಕಾಣೆ ವಸತಿ ಶುಲ್ಕ ವಿಧಿಸಲಾಗುತ್ತಿದ್ದು, ಒಂದಿಬ್ಬರಿಗಷ್ಟೆ ಉಳಿಯಲು ಅವಕಾಶವಿತ್ತು. ಕೊಕ್ಕರ್ಣೆ, ಕೋಟ, ಪಡುಬಿದ್ದಿ ಶಿವರಗಳಲ್ಲಿದ್ದ ಯಾತ್ರಿಕ ಶೆಡ್‌ಗಳು ಸೀಮಿತ ಯಾತ್ರಿಕರಿಗೆ ವಸತಿಯನ್ನು ಒದಗಿಸುವ ಸಾಮರ್ಥ್ಯವನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು ತಲಾ ನಾಲ್ಕಾಣೆಯನ್ನು ವಿಧಿಸಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಇದೇ ರೀತಿ ಕಾರ್ಕಳ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿದ್ದ ೧೧ ವಸತಿ ಗೃಹಗಳಲ್ಲಿ ಐದು ಶೆಡ್‌ಗಳು ಸೋಮೇಶ್ವರ, ಮೂಡಬಿದ್ದಿ, ಹೆಬ್ಬಿ, ಬೆಳ್ಳಣ್ಣ ಹಾಗೂ ಬೈಲೂರುಗಳಲ್ಲೂ ಎರಡು ಭತ್ತಗಳು ಕಾರ್ಕಳ ಹಾಗೂ ಮುದ್ರಾಡಿಗಳಲ್ಲೂ ಮೂರು ವಿಶ್ರಾಂತಿಗೃಹಗಳು ಮೂಡಬಿದ್ದಿ, ನಾರಾವಿ ಹಾಗೂ ಕೆರೆವಾಸೆಗಳಲ್ಲೂ ಇದ್ದು, ಎರಡು ಕೊಠಡಿಯ ಉಳಿದೊಂದು ವಸತಿಗೃಹ ಕಾರ್ಕಳದಲ್ಲಿದ್ದು, ಇವುಗಳಲ್ಲಿ ಏಳು ಜಿಲ್ಲಾಮಂಡಳಿ ನಿಯಂತ್ರಣದಲ್ಲೂ ಎರಡು ತಾಲೂಕು ಮಂಡಳಿ ನಿಯಂತ್ರಣದಲ್ಲೂ ಎರಡು ಅರಣ್ಯ ಇಲಾಖೆಯ ನಿಯಂತ್ರಣದಲ್ಲೂ ಇದ್ದವು. ಅದೇ ಕುಂದಾಪುರ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿದ್ದ ೧೭ ಪ್ರವಾಸಿ ಮಂದಿರಗಳಲ್ಲಿ ೧೨ ಜಿಲ್ಲಾ ಮಂಡಳಿ ನಿಯಂತ್ರಣದಲ್ಲೂ ಉಳಿದೈದು ಅರಣ್ಯ ಇಲಾಖೆಯ ಉಸ್ತುವಾರಿಯಲ್ಲೂ ಕಾರ್ಯ ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದವು. ಆಲ್ಪಡಿ, ಆಲೂರು, ಅಂಪಾರು, ಬೈಂದೂರು, ಕುಂದಾಪುರ, ಹನ್ನೂರು, ಹೊಸಂಗಡಿ, ಜಡ್ಕಲ್ (೨), ಕಿರುಮಂಜೇಶ್ವರ ಕೊಲ್ಲೂರು (೨), ಕದಿಕೆ, ನಾಗೋಡಿ, ಶಂಕರನಾರಾಯಣ ಹಾಗೂ ವಾಂಡೆ (೨)ಯಲ್ಲಿ ಇದ್ದ ಇವುಗಳಲ್ಲಿ ಒಂದು ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಎಂಟು ಆಣೆ, ವಿವಾಹಿತ ದಂಪತಿಗಳಿಗೆ ೧೨ ಆಣೆಯನ್ನು ವಿಧಿಸಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಮುಂದೆ ಸ್ವಾತಂತ್ರ್ಯ ನಂತರ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಗೆ ಪ್ರವಾಸಿ ಮಂದಿರ, ವಿಶ್ರಾಂತಿ ಗೃಹ ನಿರೀಕ್ಷಣಾ ಮಂದಿರ ಹಾಗೂ

ಸರ್ಕೂಟ್ ಹೌಸ್‌ಗಳನ್ನು ವಹಿಸಲಾಯಿತು. ಅನಂತರದಲ್ಲಿ ವ್ಯವಸ್ಥಿತ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಇವುಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ ನಿರ್ವಹಣೆಗಳಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯು ಮುಂದಾಯಿತು. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ೧೯೭೨ರ ವೇಳೆಗೆ ಅಂದಿನ ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ಎರಡು ಸರ್ಕೂಟ್ ಹೌಸ್ ಒಂದು ಮುಖ್ಯ ಹಾಗೂ ಎರಡು ಉಪ ಮುಖ್ಯ ನಿರೀಕ್ಷಣಾಮಂದಿರ; ದ್ವಿತೀಯ ದರ್ಜೆಯ ಒಂಭತ್ತು ನಿರೀಕ್ಷಣಾ ಮಂದಿರ ಹಾಗೂ ಐದು ಪ್ರವಾಸಿ ಮಂದಿರಗಳಲ್ಲಿ ಇಂದಿನ ಉಡುಪಿ ಜಿಲ್ಲಾ ಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಕೆಲವು ದ್ವಿತೀಯ ರಜೆಯ ನಿರೀಕ್ಷಣಾ ಮಂದಿರ ಹಾಗೂ ಪ್ರವಾಸಿ ಮಂದಿರಗಳಾಗಿದ್ದವು. ಅದೇ ೧೯೮೨ರ ವೇಳೆಗೆ ಉಡುಪಿಯಲ್ಲಿ ಮೂರು ಸೂಟ್ ಇರುವ ಸರ್ಕೂಟ್ ಹೌಸ್ (೧) ಹಾಗೂ ಒಂದು ನಿರೀಕ್ಷಣಾ ಮಂದಿರ ಒಂದು ಪ್ರವಾಸಿ ಬಂಗಲೆ (ಒಂದು ಸೂಟ್) ಐದು ನಿರೀಕ್ಷಣಾಮಂದಿರಗಳು (ತಲಾ ಐದೈದು ಸೂಟ್‌ಗಳು) ಕುಂದಾಪುರ (೨) ಕಾರ್ಕಳ ಮೂಡಬಿದ್ರಿ, ಹಾಗೂ ಕೊಲ್ಲೂರುಗಳಲ್ಲಿದ್ದವು. ಅನಂತರದಲ್ಲಾದ ಬೆಳವಣಿಗೆಯಿಂದಾಗಿ ಪ್ರವಾಸಿ ಮಂದಿರಗಳೆಂದು ತಾಲೂಕು ಕೇಂದ್ರ, ಹಾಗೂ ಪ್ರಮುಖ ಪ್ರವಾಸಿ ತಾಣಗಳಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯ ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿವೆ. ೨೦೦೬ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಕುಂದಾಪುರ ಕೊಲ್ಲೂರು, ಬೈಂದೂರು ಹಾಗೂ ಕಾರ್ಕಳಗಳಲ್ಲಿ ನಿರೀಕ್ಷಣಾ ಮಂದಿರ; ಕಾರ್ಕಳ, ಹೆಬ್ಬಿ ಹಾಗೂ ಉಡುಪಿ (ಬನ್ನಂಜೆ)ಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರವಾಸಿ ಮಂದಿರಗಳಿದ್ದವು. ಅಲ್ಲದೇ ಉಡುಪಿ, ಕೊಲ್ಲೂರು ಮುಂತಾದ ತೀರ್ಥಕ್ಷೇತ್ರಗಳಲ್ಲಿ ದೇವಾಲಯದ ವತಿಯಿಂದ ಧರ್ಮಸತ್ತ, ವಸತಿಗೃಹ, ಉಚಿತ ಭೋಜನಾಶಾಲೆಗಳನ್ನು ನಡೆಸಲಾಗುತ್ತಿದ್ದು ಯಾತ್ರಿಕರ ಅಗತ್ಯವನ್ನು ಪೂರೈಸುವಲ್ಲಿ ಅವು ಗಣನೀಯ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಸಹಕರಿಸುತ್ತಿವೆ. ಮಿಗಿಲಾಗಿ ಖಾಸಗಿ ಒಡೆತನದ ಬಹುತಾರ ಹೋಟೆಲು, ವಸತಿಗೃಹ, ರೆಸ್ಟೋರೆಂಟು, ದರ್ಶಿನಿ ಮುಂತಾದವು ಜಿಲ್ಲೆಗೆ ಬರುವ ಪ್ರವಾಸಿಗರಿಗೆ, ಯಾತ್ರಿಕರಿಗೆ ಅಗತ್ಯ ಸೇವೆಯನ್ನು ನೀಡುವಲ್ಲಿ ಯಶಸ್ವಿಯಾಗಿವೆ. ಆದರೂ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮಕ್ಕೆ ಪೂರಕವಾಗಿ ಹೋಟೆಲ್ ಉದ್ಯಮದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಅವಕಾಶಗಳಿವೆ.

* * * * *