

ಅಧ್ಯಾಯ ೭ ಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ಸಂಪರ್ಕ

ಪೀಠಿಕೆ: ಮಾನವನ ಆರ್ಥಿಕ ಅಭ್ಯುದಯಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ, ಸ್ಥಳೀಯವಾಗಿ ಲಭ್ಯವಿರುವ ನೈಸರ್ಗಿಕ ಸಂಪನ್ಮೂಲ ಹಾಗೂ ಮಾನವ ಶಕ್ತಿಗಳ ಸದ್ಭಳಕೆ ಅತ್ಯಗತ್ಯವಾಗಿದ್ದು, ಇವೆರಡರ ನಡುವಣ ಸಮನ್ವಯದೊಂದಿಗೆ ಕೃಷಿ, ಕೈಗಾರಿಕೆ, ವಾಣಿಜ್ಯ, ವ್ಯಾಪಾರ, ಬ್ಯಾಂಕಿಂಗ್ ಮುಂತಾದ ರಂಗಗಳಲ್ಲಿ ಮಹತ್ವದ ಪ್ರಗತಿಯನ್ನು ಸಾಧಿಸಬಹುದಾಗಿದೆ. ಈ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ವಿವಿಧ ಆರ್ಥಿಕ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳ ನಡುವೆ ಸಾಮರಸ್ಯವನ್ನು ಸಾಧಿಸುವಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ಸಂಪರ್ಕ ಸಾಧನಗಳ ಪಾತ್ರ ಗುರುತರವಾದುದು. ಸಮಾಜದಲ್ಲಿ ಜನ-ಜಾನುವಾರು, ಸರಕು-ಸರಂಜಾಮುಗಳನ್ನು ಒಂದೆಡೆಯಿಂದ ಮತ್ತೊಂದೆಡೆಗೆ ಸಾಗಿಸುವಲ್ಲಿ ಸುಸಜ್ಜಿತ ಭೂಮಾರ್ಗ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಹಾಗೂ ಉತ್ತಮ ಸಾರಿಗೆ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಅಗತ್ಯವಿದ್ದು, ಇದರಿಂದ ವ್ಯವಸ್ಥಿತ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ವಾಣಿಜ್ಯ-ವ್ಯವಹಾರಗಳನ್ನು ನಿರ್ವಹಿಸಬಹುದಾಗಿದೆ. ಅಲ್ಲದೇ ಆರ್ಥಿಕ-ಸಾಮಾಜಿಕ ಸಂಬಂಧಗಳ ಜೋಡಣೆಯಲ್ಲಿ ಗಣನೀಯ ಸೇವೆ ಸಲ್ಲಿಸುತ್ತಿರುವ ಸಂಪರ್ಕ ಸಾಧನಗಳಾದ ಅಂಚೆ-ತಂತಿ, ದೂರವಾಣಿ-ಮೊಬೈಲು; ಸಮೂಹ ಮಾಧ್ಯಮಗಳಾದ ಆಕಾಶವಾಣಿ ಹಾಗೂ ದೂರದರ್ಶನ; ವಿದ್ಯುನ್ಮಾನ ಆಡಳಿತದ ಅನುಷ್ಠಾನಕ್ಕೆ ಅತ್ಯಗತ್ಯ ಸಾಧನಗಳಲ್ಲಿ ಒಂದಾದ ಗಣಕಯಂತ್ರ (ಕಂಪ್ಯೂಟರ್); ಮಾಹಿತಿ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನದ ಪ್ರಕರಣಕ್ಕೆ ಪೂರಕ ಮಾಧ್ಯಮಗಳಾದ ಅಂತರ್ಜಾಲ ವ್ಯವಸ್ಥೆ, ವೆಬ್‌ಸೈಟ್ ಸೇವೆ, ವಿದ್ಯುನ್ಮಾನ ಅಂಚೆ, ಅಂತರ್ಜಾಲ ದೂರವಾಣಿ ಸೇವೆ, ಸಂಕ್ಷಿಪ್ತ ಸಂದೇಶ ಸೇವೆ ಮುಂತಾದ ಅಸಂಖ್ಯಾತ ಅವಿಷ್ಕಾರಗಳು ಇಂದು ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಬದುಕನ್ನು ಗಣನೀಯ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಮಾರ್ಪಡಿಸುವಲ್ಲಿ ಯಶಸ್ವಿಯಾಗಿವೆ. ಜಾಗತೀಕರಣ-ಉದಾರೀಕರಣ-ಖಾಸಗೀಕರಣಗಳಿಂದಾಗಿ ಸರ್ಕಾರಿ ಉದ್ಯಮಗಳೊಂದಿಗೆ ಖಾಸಗಿ ಉದ್ಯಮಗಳೂ ಇಂದು ಸ್ಪರ್ಧೆಗಳಿದಿರುವುದರಿಂದ, ಈ ರಂಗದಲ್ಲಿ ಆರೋಗ್ಯಕರ ಬೆಳವಣಿಗೆ ಕಂಡುಬರುತ್ತಿದೆ. ಅದರಲ್ಲೂ ಮಾಹಿತಿ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನ ರಂಗದಲ್ಲಿಯೂ ಉಂಟಾಗಿರುವ ಅಧ್ಭುತ ಪ್ರಗತಿಯಿಂದಾಗಿ ಸಾವಿರಾರು ಕಿ.ಮೀ.ಗಳ ಅಂತರ ದೂರವೆನಿಸದಂತಾಗಿದ್ದು, 'ವಿಶ್ವಕ್ರಮ ಪರಿಕಲ್ಪನೆ' ಮತ್ತಷ್ಟು ಗಟ್ಟಿಯಾಗುತ್ತಿದೆ. ಈ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ವಿಭಿನ್ನ ಭೌಗೋಳಿಕ ಲಕ್ಷಣವನ್ನು ಹೊಂದಿರುವ ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ಸಂಪರ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಒದಗಿಸುವಲ್ಲಿ ಪ್ರಾಚೀನ ಕಾಲದಿಂದಲೂ, ಅದರಲ್ಲೂ ವಿಶೇಷವಾಗಿ ೧೯ನೆಯ ಶತಮಾನದಿಂದೀಚೆಗೆ ವಿವಿಧ ಆಡಳಿತ ಯಂತ್ರಗಳು ಕಾಲಕಾಲಕ್ಕೆ ನಡೆಸಿರುವ ಪ್ರಯತ್ನವನ್ನು ಸಂಕ್ಷಿಪ್ತವಾಗಿಯೂ; ಸ್ವಾತಂತ್ರ್ಯೋತ್ತರ ದಶಕಗಳ ಬೆಳವಣಿಗೆಯನ್ನು ವಿವರವಾಗಿಯೂ ದಾಖಲಿಸಲು ಯತ್ನಿಸಲಾಗಿದೆ. ಜಿಲ್ಲೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಅಂಕಿ-ಅಂಶಗಳನ್ನು ನೀಡುವಾಗ ೧೯೯೭-೯೮ರವರೆಗೆ ವಿಭಜನಾಪೂರ್ವ ಮಾಹಿತಿಯನ್ನು ನೀಡಲಾಗಿದ್ದು, ಅನಂತರದ ವರ್ಷಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಉಡುಪಿ, ಕಾರ್ಕಳ ಹಾಗೂ ಕುಂದಾಪುರ ತಾಲೂಕುಗಳನ್ನೊಳಗೊಂಡಂತೆ ನೂತನವಾಗಿ ರೂಪುಗೊಂಡಿರುವ ಉಡುಪಿ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಅಂಕಿಅಂಶವನ್ನು ಹೊರತುಪಡಿಸಿ ಮಂಗಳೂರು (ಕಾರ್ಕಳ ತಾಲೂಕಿನ ಮೂಡಬಿದ್ರೆ

ಹೋಬಳಿಯನ್ನು ೧೯೯೮ರಲ್ಲಿ ಮಂಗಳೂರು ತಾಲೂಕಿಗೆ ವರ್ಗಾಯಿಸಲಾಗಿದೆ), ಪುತ್ತೂರು, ಬಂಟ್ವಾಳ, ಬೆಳ್ತಂಗಡಿ ಹಾಗೂ ಸುಳ್ಯ ತಾಲೂಕುಗಳನ್ನೊಳಗೊಂಡ ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತಹ ಮಾಹಿತಿಯನ್ನು ಒದಗಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಭೂ ಸಾರಿಗೆ

ಕರ್ನಾಟಕದ ಪಶ್ಚಿಮ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ದಕ್ಷಿಣೋತ್ತರವಾಗಿ ಹರಡಿಕೊಂಡಿರುವ ಕರಾವಳಿ ಪ್ರದೇಶವು, ಕರ್ನಾಟಕದ ಸಾಗರೋತ್ತರ ಸಂಪರ್ಕಕ್ಕೆ ಬಹು ಹಿಂದಿನಿಂದಲೂ ಹೆಚ್ಚಾಗಿಲಾಗಿದೆ. ಇದರ ದಕ್ಷಿಣದಂಚಿನಲ್ಲಿರುವ ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯು, ಪೂರ್ವಕ್ಕೆ ಸಹ್ಯಾದ್ರಿ ಪರ್ವತಶ್ರೇಣಿಯಿಂದ ಕೂಡಿದ ಪಶ್ಚಿಮಘಟ್ಟಗಳನ್ನೂ ಪಶ್ಚಿಮಕ್ಕೆ ಅರಬ್ಬಿ ಸಮುದ್ರವನ್ನೂ ಎಲ್ಲೆಯಾಗಿ ಹೊಂದಿದೆ. ತನ್ನ ಈ ವಿಭಿನ್ನ ಭೌಗೋಳಿಕ ಲಕ್ಷಣಗಳಿಂದಾಗಿ ಜಿಲ್ಲೆಯು, ಬಹು ಹಿಂದೆಯೇ, ಸಾಗರದಂಚಿನ ನೆರೆಯ ಬಂದರು ಪಟ್ಟಣಗಳೂ ಸೇರಿದಂತೆ ಸಾಗರದಾಚೆಗಿನ ಬಾಹ್ಯ ಸಂಪರ್ಕಕ್ಕೆ ಮಂಗಳೂರು ಬಂದರೂ (ಹಳೆ) ಸೇರಿದಂತೆ, ಪಶ್ಚಿಮ ಕರಾವಳಿಯ ಇತರ ಬಂದರುಗಳ ಮುಖಾಂತರ ತೆರೆದುಕೊಂಡಿತ್ತು. ತನ್ನೂಲಕ ಅರಬ್ ಹಾಗೂ ಐರೋಪ್ಯ ರಾಷ್ಟ್ರಗಳೊಡನೆಯೂ ಸಂಪರ್ಕ ಏರ್ಪಟ್ಟಿತ್ತು. ಪಶ್ಚಿಮಘಟ್ಟಗಳಿಂದಾಗಿ ಸೀಮಿತ ಬಯಲು ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಹರಿಯುವ ನದಿ-ಕೊಳೆಗಳು ಒಳಸಾರಿಗೆಗೆ ಅಲ್ಲಲ್ಲಿ ಅನುಕೂಲಕರವಾಗಿದ್ದವು. ಆದರೆ ಘಟ್ಟದ ಮೇಲಿನ ಸಂಪರ್ಕ ಸೀಮಿತವಾಗಿತ್ತು. ಸಮುದ್ರದಂಚಿನಲ್ಲಿ ರೂಪುಗೊಂಡಿರುವ ಹಿನ್ನೀರು; ನೇತ್ರಾವತಿ ಹಾಗೂ ಗುರುಪುರ ಹೊಳೆಗಳು ಆಂತರಿಕ ಜಲಸಾರಿಗೆಗೆ ಹಲವೆಡೆ ಎಡೆಮಾಡಿಕೊಟ್ಟರೆ, ಘಟ್ಟದ ಕಡಿದಾದ ಕಾಲುದಾರಿಗಳೇ ಬಹುಹಿಂದಿನಿಂದಲೂ ಘಟ್ಟದಾಚೆಗಿನ ಒಳನಾಡಿಗೆ ಸೀಮಿತ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಒದಗಿಸಿದ್ದ ಘಟ್ಟ ರಸ್ತೆಗಳಾಗಿದ್ದವು. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಬಹುಕಾಲ ಹೇರಳತನ ಹಾದಿಗಳ ಮೂಲಕ ಸೀಮಿತ ಹೊರಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಹೊಂದಿತ್ತು. ಆದರೂ ನಾಡಿನ ಚರಿತ್ರೆಯಲ್ಲಿ ಆಯಾ ಕಾಲಕ್ಕೆ ತಕ್ಕಂತೆ ವಿಭಿನ್ನ ಪಾತ್ರವನ್ನು ವಹಿಸುವ ಮೂಲಕ ಜಿಲ್ಲೆಯು ನಾಡಿನ ಸಾಂಸ್ಕೃತಿಕ ಪ್ರಗತಿಯಲ್ಲಿ ನಿರಂತರವಾಗಿ ಕೈಚೂಡಿಸಿಕೊಂಡು ಬಂದಿದೆ.

ಜಿಲ್ಲೆಯನ್ನು ಭೌಗೋಳಿಕವಾಗಿ ಪೂರ್ವ-ಪಶ್ಚಿಮಗಳಿಂದ ಕ್ರಮವಾಗಿ ನಿಯಂತ್ರಿಸಿರುವ ಮುಗಿಲೆತ್ತರದ ಗಿರಿಶ್ರೇಣಿ ಹಾಗೂ ಕೊನೆಮೊದಲಿಲ್ಲದ ಪಶ್ಚಿಮಾಂಬುಧಿಗಳಿಂದಾಗಿ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಸೀಮಿತ ಬಯಲು ಪ್ರದೇಶವನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದರೂ ಅತೀ ಹೆಚ್ಚು ಜನಸಾಂದ್ರತೆಯಿಂದ ಕೂಡಿದ ಪ್ರದೇಶವೆಂಬ ಹೆಗ್ಗಳಿಕೆಗೂ ಪಾತ್ರವಾಗಿದೆ. ಮಿಗಿಲಾಗಿ ಪಶ್ಚಿಮಘಟ್ಟಗಳಿಂದಾಗಿ ಧಾರಾಕಾರವಾಗಿ ಸುರಿವ ಮಳೆ, ತುಂಬಿ ಹರಿಯುವ ಹೊಳೆ, ಉಕ್ಕಿಬರುವ ಸಮುದ್ರದಬ್ಬರಗಳೂ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಬದುಕನ್ನು ರೂಪಿಸುವಲ್ಲಿ ಪಾತ್ರವಹಿಸಿವೆ. ಈ ಪ್ರದೇಶವು ಮಾನವನನ್ನು ಇತಿಹಾಸ ಪೂರ್ವಕಾಲದಿಂದಲೂ ಆಕರ್ಷಿಸುವಲ್ಲಿ ಯಶಸ್ವಿಯಾಗಿದ್ದ ಅಂಶವನ್ನು ಸಾಧುವ ನಾಲ್ಕು ನೆಲೆಗಳು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಪತ್ತೆಯಾಗಿವೆ. ಅವುಗಳಲ್ಲಿ ಮಧ್ಯ ಹಣಕಾಸಿಲಾಯುಗ (ಕ್ರಿ.ಪೂ.೪೦,೦೦೦ - ಕ್ರಿ.ಪೂ ೧೦,೦೦೦) ಕಾಲಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ ಏಕೈಕ ನೆಲೆಯು ನಾರಾವಿ (ಬೆಳ್ತಂಗಡಿ ತಾ.)ಯಲ್ಲೂ ಅಂತ್ಯಹಳೆಯ ಶಿಲಾಯುಗ (ಕ್ರಿ.ಪೂ.೧೦,೦೦೦-ಕ್ರಿ.ಪೂ.೨೫೦೦) ಸಂಸ್ಕೃತಿಗೆ ಸೇರಿದ ನೆಲೆಗಳು ಉಪ್ಪಿನಂಗಡಿ (ಪುತ್ತೂರು ತಾ.) ಹಾಗೂ ಮಾಣಿ (ಬಂಟ್ವಾಳ ತಾ.)ಗಳಲ್ಲೂ ಸೂಕ್ಷ್ಮ ಶಿಲಾಯುಗ ಸಂಸ್ಕೃತಿ (ಕ್ರಿ.ಪೂ.೨೫೦೦-ಕ್ರಿ.ಪೂ.೧೦೦೦)ಯ ನೆಲೆಗಳು ಉಪ್ಪಿನಂಗಡಿ (ಪುತ್ತೂರು ತಾ.), ಬಡಗಕುಕುಡು ಹಾಗೂ ಮಚ್ಚಿನ (ಬಂಟ್ವಾಳ ತಾ.)ಗಳಲ್ಲೂ ಹಾಗೂ ಬೃಹತ್ ಶಿಲಾಯುಗ ಸಂಸ್ಕೃತಿಯ (ಕ್ರಿ.ಪೂ.೧೦೦೦-ಕ್ರಿ.ಪೂ.೨೫೦) ನೆಲೆಗಳು ಪುತ್ತೂರು, ಕಂದಕ್ಕ ಬೀರವಲೈ (ಪುತ್ತೂರು ತಾ.), ಬಡಗಕುಕುಡು, ವೆನಾಡು (ಬಂಟ್ವಾಳ ತಾ.); ಪಾಂಡುಕಲ್ಲು (ಬೆಳ್ತಂಗಡಿ ತಾ.); ಹಾಗೂ ಐವರನಾಡು (ಸುಳ್ಯ ತಾ.) ಗಳಿಂದಲೂ ವರದಿಯಾಗಿವೆ. ಇಷ್ಟೊಂದು ಕಡಿಮೆ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಇತಿಹಾಸಪೂರ್ವ ಕಾಲದ ನೆಲೆಗಳು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಪತ್ತೆಯಾಗಿರುವ ಅಂಶವು ಜಿಲ್ಲೆಯು ಭೌಗೋಳಿಕವಾಗಿ ಘಟ್ಟದ ಮೇಲಿನ ಇತರ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಂದ ಪ್ರತ್ಯೇಕಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿದ್ದನ್ನು ಸೂಚಿಸುತ್ತದೆ. ಆದರೂ ಗಡಿಜಿಲ್ಲೆಗಳಾದ ಉಡುಪಿ, ಚಿಕ್ಕಮಗಳೂರು, ಹಾಸನ, ಕೊಡಗು ಹಾಗೂ ನೆರೆಯ ಕಾಸರಗೋಡು (ಕೇರಳ ರಾಜ್ಯ) ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಪತ್ತೆಯಾಗಿರುವ ವಿವಿಧ ಶಿಲಾಯುಗ ಸಂಸ್ಕೃತಿಯ ಅವಶೇಷಗಳೊಂದಿಗೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಪತ್ತೆಯಾಗಿರುವ ಅವಶೇಷಗಳು ಸಾಮ್ಯತೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿವೆ. ಇದು ಹಿಂದೆ ಆ ಪ್ರದೇಶಗಳ ನಡುವೆ ಇದ್ದ ಸಂಬಂಧ ಹಾಗೂ ಸಂಪರ್ಕ, ಪರಸ್ಪರ ಸಾಂಸ್ಕೃತಿಕ ಪ್ರಭಾವಗಳನ್ನು ಸೂಚಿಸುವುದರ ಜೊತೆಗೆ ಅಂದಿನ ದಿನಗಳಲ್ಲಿ ರೂಪುಗೊಂಡಿರುವುದಾದ ಕಾಡುಹಾದಿಗಳತ್ತ ಚಿಂತಿಸಲು ಪ್ರೇರೇಪಿಸುತ್ತದೆ. ಅನಂತರದಲ್ಲಿ ಕರಾವಳಿ ಪ್ರದೇಶವು ಕ್ರಿಸ್ತಪೂರ್ವದಿಂದಲೂ ಮಧ್ಯಪೂರ್ವ ಏಷ್ಯಾ ಹಾಗೂ ಯೂರೋಪಿನ ಕೆಲವು ದೇಶಗಳೂ ಸೇರಿದಂತೆ ಹೊರನಾಡಿನೊಂದಿಗೆ ವಾಣಿಜ್ಯ-ವ್ಯಾಪಾರ ಸಂಪರ್ಕ ಹೊಂದಿದ್ದದ್ದಕ್ಕೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಪುರಾವೆಗಳಿವೆ. ಅದೇ ಇತಿಹಾಸ ಕಾಲಕ್ಕೆ ಬಂದರೆ ಈ ಭಾಗವು ಪ್ರಾಚೀನ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಆಲುಪ, ಹೊಯ್ಸಳ, ವಿಜಯನಗರ, ಹಾಗೂ ಕೆಳದಿ ಅರಸರ ಆಳ್ವಿಕೆಗೂ ನಂತರ ಪೋರ್ಚುಗೀಸರ ಹಿಡಿತಕ್ಕೂ ಒಳಪಟ್ಟಿತ್ತು. ಅನಂತರದಲ್ಲಿ ಮೂಡಬಿದ್ರಿಯ ಚೌಟರು, ಮೂಲ್ಕಿಯ ಸಾವಂತರು, ವಿಲ್ಲದರಸರು, ನಂದಾವರದ

ಬಂಗರಸರು, ಬೈಲಂಗಡಿಯ ಮೂಲರು, ಆಲದಂಗಡಿಯ ಅಜಲರು ಮುಂತಾದ ಸ್ಥಳೀಯ ಜೈನ ಅರಸರ ಆಳ್ವಿಕೆಗೂ ಒಳಪಟ್ಟಿತ್ತು. ಈ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಸಾಕಷ್ಟು ಪ್ರಗತಿಯಾಗಿದ್ದಿರಬಹುದಾದರೂ ಅದನ್ನು ಪುಷ್ಟೀಕರಿಸಲು ಪೂರಕ ದಾಖಲೆಗಳಿಲ್ಲ. ಆದರೂ ಲಭ್ಯವಿರುವ ಕೆಲವೇ ಆಧಾರಗಳಿಂದ ಇದು ಖಚಿತವಾಗುತ್ತದೆ. ಮಿಗಿಲಾಗಿ ಈ ಪ್ರದೇಶವು ಹೈದರ್-ಟಿಪ್ಪು ಆಳ್ವಿಕೆಯನ್ನೂ ಕಂಡಿತು. ಆದರೆ ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣ ಪತನಾನಂತರ (೧೭೯೯) ಬ್ರಿಟೀಷರ ನಿಯಂತ್ರಣದಲ್ಲಿದ್ದ ಮದ್ರಾಸ್ ಪ್ರೆಸಿಡೆನ್ಸಿಯ ಆಡಳಿತಕ್ಕೊಳಪಡುವುದರೊಂದಿಗೆ ಜಿಲ್ಲೆಗೊಂದು ಹೊಸ ತಿರುವು ಲಭಿಸುವಂತಾಯಿತು. ಸುಮಾರು ಒಂದೂವರೆ ಶತಮಾನ (೧೮೦೦-೧೯೪೭)ಗಳ ಕಾಲ ಬ್ರಿಟೀಷರ ಆಡಳಿತಕ್ಕೊಳಪಟ್ಟಿದ್ದ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಆ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ವಿವಿಧ ರಂಗಗಳಲ್ಲಿ ಗಮನಾರ್ಹ ಪ್ರಗತಿಯನ್ನೂ ಸಾಧಿಸಿತು.

ಸುಮಾರು ೧೮೦೦-೦೧ರಲ್ಲಿ ದಕ್ಷಿಣ ಭಾರತದಲ್ಲಿ ಪ್ರವಾಸ ಮಾಡಿದ ಫ್ರಾನ್ಸಿಸ್ ಬುಕಾನನ್ನನು ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಗೂ ಭೇಟಿ ನೀಡಿದ್ದು, ಜಿಲ್ಲೆಯನ್ನು ಮಲಬಾರ್ ಕಡೆಯಿಂದ, ಮಂಚೇಶ್ವರ ಮೂಲಕ ಪ್ರವೇಶಿಸಿ ಮಂಗಳೂರು, ಫರಂಗಿಪೇಟೆ, ಬಂಟ್ವಾಳ, ಬೆಂಗಳೂರು, ಮೂಡಬಿದ್ರೆ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಪ್ರಯಾಣಿಸಿ, ಇಂದಿನ ಉಡುಪಿ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಕಾರ್ಕಳ, ಹಿರೈಡು, ಉಡುಪಿ, ಬ್ರಹ್ಮಾವರ, ಕುದಾಪುರ ಹಾಗೂ ಕಿರುಮಂಚೇಶ್ವರ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ತೆರಳಿ ಉತ್ತರ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯನ್ನು ಪ್ರವೇಶಿಸಿದ ಅಂಶ, ಅವನ ಪ್ರವಾಸಿಕಥನದಿಂದ ವೇದ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ. ಇದರಿಂದ ಆ ವೇಳೆಗಾಗಲೇ ಕೊಂಕಣವನ್ನು ಜೋಡಿಸುವ ರಸ್ತೆ ಮಾರ್ಗವಿದ್ದ ಅಂಶವೂ ಮನವರಿಕೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಿನವು ಹೇರತ್ತಿನದಾರಿಗಳಾಗಿದ್ದು, ಉತ್ತಮವೆನ್ನಬಹುದಾದ ರಸ್ತೆಗಳು ವಿರಳವಾಗಿದ್ದವು. ನಗರರಸ್ತೆಗಳೂ ಕಿರುದಾರಿಗಳಾಗಿದ್ದು, ಎತ್ತಿನಗಾಡಿದಾರಿಗಳ ಮಟ್ಟದ್ದಾಗಿರುತ್ತಿದ್ದವು. ಬಹು ಹಿಂದಿನಿಂದಲೂ ಅಸ್ತಿತ್ವದಲ್ಲಿದ್ದ ಘಟ್ಟದ ರಸ್ತೆಗಳು ನಂತರದಲ್ಲಿ ಫಿರಂಗಿಗಳೂ ಸೇರಿದಂತೆ ಯುದ್ಧ ಸಾಮಗ್ರಿಗಳನ್ನು ಸಾಗಿಸಲು ಬಳಸಲ್ಪಡುತ್ತಿದ್ದರೂ ಮಾನ್‌ಸೂನ್ ಮಳೆಯ ಹೊಡೆತದಿಂದಾಗಿ ತೀವ್ರ ಹಾನಿಗೀಡಾಗುತ್ತಿದ್ದವು. ಇವೆಲ್ಲದರ ನಡುವೆಯೂ ರಸ್ತೆಗಳ ಸುರಕ್ಷತೆಗೆ ಗಮನ ಹರಿಸಲಾಗುತ್ತಿತ್ತೆಂಬುದಕ್ಕೆ ರಸ್ತೆಗಳ ಇಕ್ಕಲದಲ್ಲಿ ಕಂಡು ಬರುತ್ತಿದ್ದ ಸಾಲುವರಗಳೇ ಸಾಕ್ಷಿಯಾಗಿದ್ದವು. ಆಂತರಿಕ ವ್ಯಾಪಾರ-ವ್ಯವಹಾರಗಳಿಗೆ ಜಲಸಾರಿಗೆಯೊಂದಿಗೆ ರಸ್ತೆ ರಚನೆಗೆ ಅಡ್ಡಿಯಾಗಿ ಅಡ್ಡವಾಗಿ ಹರಿದಿದ್ದ ನದಿ-ಕೊಳೆಗಳಿಗೆ ಅಡ್ಡಮೋರಿ, ಕಿರು ಹಾಗೂ ದೊಡ್ಡ ಸೇತುವೆಗಳನ್ನು ನಂತರದಲ್ಲಿ ರಚಿಸುವ ಮೂಲಕ ಭೂಸಾರಿಗೆಯಲ್ಲೂ ಪ್ರಗತಿಯನ್ನು ಸಾಧಿಸಲಾಯಿತು. ಅಲ್ಲದೇ ಜಿಲ್ಲಾ ಕೇಂದ್ರವಾದ ಮಂಗಳೂರು ನಗರವೂ ಸೇರಿದಂತೆ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಪ್ರಮುಖ ಸ್ಥಳಗಳಾದ ಮೂಡಬಿದ್ರೆ ವೇಣೂರು, ಧರ್ಮಸ್ಥಳ, ಕುಕ್ಕೆ ಸುಬ್ರಹ್ಮಣ್ಯ, ಪುತ್ತೂರು, ಉಪ್ಪಿನಂಗಡಿ, ಮುಂತಾದ ಊರುಗಳನ್ನು ಸಂಪರ್ಕಿಸುವ ಕುಕ್ಕಾರಸ್ತೆಗಳು ಬಹುಹಿಂದಿನಿಂದಲೂ ಬಳಕೆಯಲ್ಲಿದ್ದುದಕ್ಕೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಪುರಾವೆಗಳಿವೆ.

ಸುಮಾರು ೧೯ನೆಯ ಶತಮಾನದ ಆದಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಸಾರಿಗೆ-ಸಂಪರ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯು ಸಾಕಷ್ಟು ಬದಲಾವಣೆಯನ್ನು ಕಂಡಿತು. ಈಗಾಗಲೇ ಗಮನಿಸಿದಂತೆ ಘಟ್ಟರಸ್ತೆಗಳು ಕದನ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಫಿರಂಗಿಯೂ ಸೇರಿದಂತೆ ಇತರ ಯುದ್ಧ ಸಾಮಗ್ರಿಗಳ ಸಾಗಣೆಗೊಂದೇ ತುರ್ತಾಗಿ ಬಳಕೆಯಾಗುತ್ತಿದ್ದು, ಯುದ್ಧ ಮುಗಿಯುತ್ತಿದ್ದಂತೆ, ಅವು ಆಳರಸರ ನಿರ್ಲಕ್ಷ್ಯಕ್ಕೆ ತುತ್ತಾಗುತ್ತಿದ್ದು, ಅವುಗಳನ್ನು ಹಾಳುಗಡಹುವಲ್ಲಿ ರಭಸದಿಂದ ಕೂಡಿದ ಮುಂಗಾರು ಮಳೆಯೂ ಕೈಜೋಡಿಸುತ್ತಿತ್ತು. ಆದರೆ ಕ್ರಮೇಣ ಈ ರಸ್ತೆಗಳ ಮಹತ್ವವನ್ನು ಮನಗಂಡ ಪ್ರೆಸಿಡೆನ್ಸಿ ಸರ್ಕಾರವು ಪ್ರಮುಖ ರಸ್ತೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ, ನೀಲಗಿರಿ ಹಾಗೂ ಪಶ್ಚಿಮ ಘಟ್ಟದ ಘಟ್ಟರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ತೆರೆಯಲು ಪರಿಣಿತರ ತಂಡವೊಂದನ್ನು ರೂಪಿಸಲು ಮುಂದಾಯಿತು. ಅದರಲ್ಲೂ ಆ ವೇಳೆಗೆ ಮಂಜರಾಬಾದ್, ಸಂಪಾಜಿ ಹಾಗೂ ಪೆರಿಯಂಬಾಡಿಗಳಿಗೆ ತೆರಳಲು ಸ್ಥಳೀಯವಾಗಿ ಬಳಸಲ್ಪಡುತ್ತಿದ್ದ ಬಿನ್ನೆ, ಹಿಗ್ಗೇಲಾ ಹಾಗೂ ಪೆರಿಯದಂತಹ ಸಂದಿಗ್ಧ ಘಟ್ಟ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಸಜ್ಜುಗೊಳಿಸುವಂತಹ ಪರಿಶ್ರಮದ ಕಾರ್ಯಕ್ಕೆ ಮುಂದಾದುದು ಗಮನಾರ್ಹವಾಗಿತ್ತು. ಮೂಲತಃ ಇವು ಕುಕ್ಕಾರಸ್ತೆಗಳಾಗಿದ್ದು, ಬೇಸಿಗೆಯಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಯ ಮೇಲ್ದರ ಎದ್ದು ಧೂಳಾದರೆ, ಮಳೆಗಾಲದಲ್ಲಿ ಕೆಸರಿನಿಂದ ಕೂಡಿ ಅಲ್ಲಲ್ಲಿ ಕುಸಿತಕ್ಕೊಳಗಾಗುತ್ತಿದ್ದವು.

ಘಟ್ಟ ರಸ್ತೆ: ಸಹ್ಯಾದ್ರಿ ಪರ್ವತಶ್ರೇಣಿಯಿಂದ ಕೂಡಿದ ಪಶ್ಚಿಮ ಘಟ್ಟಗಳಿಂದಾಗಿ ಜಿಲ್ಲೆಯು ರಾಜ್ಯದ ಇತರಡೆಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಸಾಧಿಸುವಲ್ಲಿ ಘಟ್ಟ ರಸ್ತೆಗಳು ಮಹತ್ವದ್ದಾಗಿವೆ. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಕೆಲವು ಪ್ರಮುಖ ರಸ್ತೆಗಳ ಸುಧಾರಣೆ ಹಾಗೂ ನೂತನ ರಸ್ತೆಗಳ ತೆರೆಯುವಿಕೆಯಂತಹ ಚಟುವಟಿಕೆ ಆರಂಭಗೊಂಡಿತು. ಇದರಿಂದಾಗಿ ಜಿಲ್ಲೆಯನ್ನು ಪ್ರವೇಶಿಸಲು ಇರುವ ಏಳು ಘಟ್ಟರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ನಾಲ್ಕು ರಸ್ತೆಗಳು ಮಂಗಳೂರು ಪಟ್ಟಣದ ಸಮೀಪ ಕೂಡುವಂತಾಯಿತು. ಮೈಸೂರು ಸಂಸ್ಥಾನದ ಪಶ್ಚಿಮ ಗಡಿಯಿಂದ ಆರಂಭಗೊಂಡು ಕೊಡಗು ಪ್ರಾಂತದ ಮೂಲಕ ಪುತ್ತೂರು-ಸುಳ್ಯ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಮಂಗಳೂರಿಗೆ ಹೋಗುವ ಈ ಘಟ್ಟ ರಸ್ತೆಯ ರಚನಾ ಕಾರ್ಯಕ್ಕೆ ಆ ದಿನಗಳಲ್ಲಿ ಬ್ರಿಟಿಷ್ ಆಡಳಿತದ

ವಿದ್ಯುತ್ ಕೆನರಾ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಕಾಣಿಸಿಕೊಂಡಿದ್ದ 'ಅಮರ ಸುಳ್ಯ ದಂಗೆ' (೧೮೩೭) ಪ್ರಧಾನ ಕಾರಣವಾಗಿತ್ತು. ಅದರಿಂದ ಪಾಠ ಕಲಿತ ಪ್ರೆಸಿಡೆನ್ಸಿ ಸರ್ಕಾರವು ಭವಿಷ್ಯದಲ್ಲಿ ಉದ್ಭವಿಸಬಹುದಾದ ಅಂತಹ ದಂಗೆಯನ್ನು ನಿಯಂತ್ರಿಸಲು ಸೇನಾತುಕಡಿಯ ಸರಳ ರವಾನೆಗೆ ಅನುಕೂಲವಾಗಲೆಂದೇ ಈ ಮಾರ್ಗದ ದುರಸ್ತಿ ಹಾಗೂ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿರ್ಮಾಣ ಕಾರ್ಯಗಳನ್ನು ಕೈಗೊಂಡಿತು. ಎರಡು ಹಂತಗಳಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯರೂಪಕ್ಕೆ ಬಂದ ಈ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಅನುಷ್ಠಾನಕ್ಕೆ ತರುವುದು ತುಂಬ ಪರಿಶ್ರಮದ ಕೆಲಸವಾಗಿದ್ದು, ದುಡಿಯುತ್ತಿದ್ದ ಕಾರ್ಮಿಕ ವರ್ಗ ಮಲೇರಿಯಾದಂತಹ ಸಾಂಕ್ರಾಮಿಕ ರೋಗದೊಂದಿಗೆ ಹೋರಾಡಬೇಕಾಗಿತ್ತು. ಈ ಎಲ್ಲ ಸಂಕಷ್ಟಗಳ ನಡುವೆ ಮಂಗಳೂರನ್ನು ಜೋಡಿಸುವ ಸಂಪಾಜೆ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಯಶಸ್ವಿಯಾಗಿ ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಲಾಯಿತಾದರೂ ಅಂದಾಜಿಗೂ ಮೀರಿ ಹೆಚ್ಚು ವೆಚ್ಚವಾಯಿತು. ಲೆಫ್ಟಿನೆಂಟ್ ಫಾಸ್ಟನ್ ಜಾಣ್ಣಿಗೆ ಸಾಕ್ಷಿಯಾಗಿರುವ ಸಂಪಾಜೆ ಫಾಟ್ ರಸ್ತೆಯು, ಪಶ್ಚಿಮ ಘಟ್ಟದ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೊಂದು ತೆರೆಯಲ್ಪಟ್ಟ ಮೊದಲ ರಸ್ತೆಯಾಗಿತ್ತು. ಆದರೆ ಈ ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಾಣ ಕಾರ್ಯ ಪೂರ್ತಿಯಲ್ಲಿದ್ದಾಗ ಮಧ್ಯಂತರದಲ್ಲಿ ತಂತ್ರಜ್ಞ ಕ್ಯಾಪ್ಟನ್ ಫಾಸ್ಟ್ ಮಲೇರಿಯಾ ರೋಗಕ್ಕೆ ಬಲಿಯಾದನು. ಅವನ ಸ್ಮರಣಾರ್ಥ ಈ ರಸ್ತೆಗೆ ಫಾಸ್ಟ್ ಫಾಟ್ ರಸ್ತೆ ಎಂದೇ ಕರೆಯಲಾಯಿತು. ಘಟ್ಟಗಳ ನಡುವೆ ಸುಮಾರು ೨೯.೬ ಕಿ.ಮೀ. ಸಾಗುವ ಈ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು ೨೯೦೦ ಅಡಿ ಇಳಿಜಾರು ಕಂಡುಬರುತ್ತಿದ್ದು, ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಸಂಪಾಜೆ ಬಳಿ ಈ ಘಟ್ಟರಸ್ತೆ ಅಂತ್ಯಗೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದು, ಇದರ ಹೆಚ್ಚಿನ ಭಾಗ ಕೊಡಗು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಸಾಗುತ್ತದೆ. ಮದ್ರಾಸ್ (ಚೆನ್ನೈ)-ಬೆಂಗಳೂರುಗಳಿಗೆ ಮಡಿಕೇರಿ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುವ ಈ ಸಂಪಾಜೆ ಘಟ್ಟ ರಸ್ತೆಯು ಜಿಲ್ಲೆಯ ಸುಳ್ಯ-ಪುತ್ತೂರು-ಬಂಟ್ವಾಳ-ಮಂಗಳೂರು ತಾಲೂಕುಗಳಲ್ಲಿ ಸಾಗಿ ಬಂಟ್ವಾಳ ಸಮೀಪದಲ್ಲಿರುವ ಮಾಣಿ ಬಳಿ ಹಾಸನದ ಕಡೆಯಿಂದ ಶಿರಾಡಿ ಫಾಟ್ ಮೂಲಕ ಬರುವ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ೪೮ಅನ್ನು ಕೂಡುತ್ತದೆ.

ಶಿರಾಡಿ-ಸಕಲೇಶಪುರ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಸಾಗುವ ಮಂಗಳೂರು-ಹಾಸನ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ೪೮, ರಾಜಧಾನಿ ಬೆಂಗಳೂರು ಹಾಗೂ ಮಂಗಳೂರುಗಳನ್ನು ಜೋಡಿಸುವ ಸಮೀಪದ ಮಾರ್ಗವಾಗಿದ್ದು, ಕಠಿಣ ತಿರುವುಗಳನ್ನು ಸರಳಗೊಳಿಸಿ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಅಗಲೀಕರಿಸುವ ಮೂಲಕ ಸಂಚಾರವನ್ನು ಕ್ರಮೇಣ ಸುಗಮಗೊಳಿಸಲಾಗಿದೆ. ಚಿಕ್ಕಮಗಳೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯ ಮೂಡಿಗೆರೆ, ಕೊಟ್ಟಿಗೆಹಾರ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಚಾರ್ಮಾಡಿ ಫಾಟ್ ಮೂಲಕ ಬರುವ ಮತ್ತೊಂದು ಘಟ್ಟರಸ್ತೆಯು ಬೆಳ್ಳಂಗಡಿ-ಬಂಟ್ವಾಳ-ಮಂಗಳೂರು ತಾಲೂಕುಗಳ ಮೂಲಕ ಹಾದು ಮಂಗಳೂರು ನಗರವನ್ನು ಸೇರುತ್ತದೆ. ಈ ಘಟ್ಟರಸ್ತೆಯೂ ಕಠಿಣ ತಿರುವುಗಳಿಂದ ಕೂಡಿದ್ದು, ಕುದುರೆಮುಖ ಹಾಗೂ ಕುಮಾರಧಾರ ಪರ್ವತಗಳ ನಡುವೆ ಆಳವಾದ ಕಣಿವೆಯಲ್ಲಿ ಸಾಗುವ ಅಪಾಯಕಾರಿ ರಸ್ತೆಯಾಗಿದೆ. ಸ್ವಲ್ಪ ನಂತರದಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿರುವ, ಸಕಲೇಶಪುರ-ಸುಬ್ರಹ್ಮಣ್ಯಗಳನ್ನು ಜೋಡಿಸುವ ಬಿಸ್ಲೆಫಾಟ್ ರಸ್ತೆಯು ಇನ್ನೊಂದು ಮುಖ್ಯ ಘಟ್ಟರಸ್ತೆಯಾಗಿತ್ತು. ಈ ಘಟ್ಟ ರಸ್ತೆಗಳು ಮೂಲತಃ ಕುಚ್ಚಾರಸ್ತೆಗಳಾಗಿದ್ದು, ನಂತರದಲ್ಲಿ ಈ ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ ಡಾಂಬರೀಕರಣ ಮಾಡಿ, ಅಡ್ಡವಾಗಿ ಹರಿದಿರುವ ಹಳ್ಳಿಹೊಳ್ಳಗಳಿಗೆ ಅಗತ್ಯವಿದ್ದೆಡೆ ಸೇತುವೆಗಳನ್ನು ನೂತನವಾಗಿ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿದೆ. ಆದರೆ ಅದಕ್ಕೂ ಮೊದಲು ವಾಹನಗಳನ್ನು ತೆಪ್ಪು ಹರಿಗೋಲು, ಸಣ್ಣದೋಣೆಗಳ ಮೇಲೇರಿಕೊಂಡು ನದಿ ದಾಟಿಸಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಇದು ಕರಾವಳಿ ಪ್ರದೇಶದ ಅಪೂರ್ವ ಲಕ್ಷಣವಾಗಿದ್ದು, ಹಲವೆಡೆ ಸಣ್ಣ ಹಳ್ಳಿಗಳಿಗೆ ಕಿರುಸೇತುವೆಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿತ್ತಾದರೂ ಮಳೆಗಾಲದಲ್ಲಿ ಸಂಚಾರ ಅಸ್ತವ್ಯಸ್ತಗೊಳ್ಳುತ್ತಿತ್ತು. ಇವಷ್ಟೇ ಅಲ್ಲದೇ, ಬೈಂದೂರು-ಕವಾಯಿ(ಕೇರಳ) ಗಳನ್ನು ಜೋಡಿಸುವ (೨೧೬ ಕಿ.ಮೀ.)ರಸ್ತೆ ಹಾಗೂ ವಿಟ್ಟ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಕಾಸರಗೋಡು (ಕೇರಳ) ತಾಲೂಕು ಮೂಲಕ ಸಾಗುವ ಪಾಣಿಮಂಗಳೂರು-ಕಲ್ಲಿಕೋಟೆ ರಸ್ತೆಗಳು ಜಿಲ್ಲೆಯ ಇತರ ಪ್ರಮುಖ ರಸ್ತೆಗಳಾಗಿದ್ದವು. ಈ ಪ್ರಧಾನ ರಸ್ತೆಗಳೊಂದಿಗೆ ಜಿಲ್ಲಾ ಹಾಗೂ ತಾಲೂಕು ಕೇಂದ್ರಗಳನ್ನು ಪರಸ್ಪರ ಜೋಡಿಸುತ್ತಿದ್ದ ಶಾಖಾ ರಸ್ತೆಗಳು ಜಿಲ್ಲೆರಸ್ತೆಗಳಾಗಿದ್ದು, ಮೇಲಿಂದ ಮೇಲೆ ದುರಸ್ತಿಯನ್ನು ಬಯಸುತ್ತಿದ್ದವು. ಗುಡ್ಡ ತುದಿಯನ್ನು ತಲುಪಲು ಇದ್ದ ಕಾಲುದಾರಿಗಳು ದುಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿದ್ದು, ಅವುಗಳನ್ನು ದುರಸ್ತಿ ಮಾಡಿ ಅಗಲಗೊಳಿಸಿದರೆ, ಅವೂ ಕೂಡ ಉತ್ತಮ ಶಾಖಾ ದಾರಿಗಳಾಗುವ ಸಾಧ್ಯತೆ ಇದ್ದು, ಅವುಗಳಿಗೂ ಜಿಲ್ಲೆಯನ್ನು ಒದಗಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಜಿಲ್ಲೆಯ ಪ್ರಮುಖ ರಸ್ತೆಗಳು ಕಠಿಣ ತಿರುವುಗಳಿಂದ ಕೂಡಿದ್ದು, ಗಾಳಿ-ಮಳೆಯಿಂದಾಗಿ ದುಸ್ಥಿತಿಗೆ ಈಡಾಗುತ್ತಿದ್ದು, ಮೇಲಿಂದ ಮೇಲೆ ರಿಪೇರಿಗೊಳಿಸಬಹುದಾಗಿದ್ದವು. ಮಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಮೂಡಬಿದ್ರಿ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಕಾರ್ಕಳಕ್ಕೆ ಸಾಗುತ್ತಿದ್ದ ರಸ್ತೆಯು ಅಂತಹ ಒಂದು ಉದಾಹರಣೆಯಾಗಿದ್ದು, ಅನಿರ್ದಿಷ್ಟ ಗತಿಯ ಕಠಿಣ ತಿರುವುಗಳಿಂದ ಕೂಡುತ್ತಿತ್ತು.

ರಸ್ತೆಗಳ ಹೆಚ್ಚಳ ಮತ್ತು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ

ಏಕೀಕರಣದ ಪೂರ್ವಸ್ಥಿತಿ : ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೮೭೨ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ೧೨೩೬ ಕಿ.ಮೀ. ಜಿಲ್ಲೆರಸ್ತೆ ಇದ್ದು, ೧೮೮೨ರ ವೇಳೆಗೆ ಅದು

೧೪೦೪ ಕಿ.ಮೀ. ಗಳಿಗೇರಿತ್ತು. ೧೮೯೩ರ ವೇಳೆಗೆ ಇದ್ದ ಒಟ್ಟು ೧೮೯೭ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ, ೬೮೮ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆಗಳ ಬದಿಯಲ್ಲಿ ೭೭೦೭೫ ಸಾಲುಮರಗಳಿದ್ದವು. ಈ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಬೈಂದೂರು-ಕಾವ (ಕೇರಳ) ನಡುವಣ ಕರಾವಳಿ ರಸ್ತೆ ಕಲ್ಲಿಕೋಟೆ-ಪಾಣಿಮಂಗಲೂರು ರಸ್ತೆ ಸಂಪಾಜೆ ಫಾಟ್‌ರಸ್ತೆ ಅಗುಂಬೆ ಫಾಟ್‌ರಸ್ತೆ ಹಾಗೂ ಚಾರ್ಮಡಿ ಫಾಟ್‌ರಸ್ತೆಗಳು ಪ್ರಧಾನವಾಗಿದ್ದವು. ಜಿಲ್ಲೆಯ ರಸ್ತೆ ಪ್ರಮಾಣವು ೧೯೦೨ರ ವೇಳೆಗೆ ೧೬೩೭ಕ್ಕೆ ಏರಿತು, ಇದು ೧೯೧೨ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ೧೭೬೨ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೆ ಅಧಿಕಗೊಂಡಿತ್ತು. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೨೬ರ ವೇಳೆಗೆ ಜಿಲ್ಲಾ ಬೋರ್ಡಿನ ನಿಯಂತ್ರಣದಲ್ಲಿದ್ದ ಸುಮಾರು ೧೦೭ ಕಿ.ಮೀ. ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆ ೧೦೬೨ ಕಿ.ಮೀ. ಇತರ ರಸ್ತೆ ತಾಲೂಕು ಬೋರ್ಡ್ ನಿಯಂತ್ರಣದಲ್ಲಿದ್ದ ೭೦೫ ಕಿ.ಮೀ. ಟಿ.ಡಿ.ಬಿ. ರಸ್ತೆ ಮಂಗಳೂರು ಪುರಸಭೆಯ ನಿಯಂತ್ರಣದಲ್ಲಿದ್ದ ೩೨೨ ಕಿ.ಮೀ. ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆ ಹಾಗೂ ೭೭ ಕಿ.ಮೀ. ಇತರ ರಸ್ತೆಗಳೂ ಸೇರಿದಂತೆ ಒಟ್ಟು ೨೧೧೪ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆಗಳು ಅಸ್ತಿತ್ವದಲ್ಲಿದ್ದವು. ಇದರಲ್ಲಿ ೬೪೮ ಕಿ.ಮೀ. ಜಿಲ್ಲೆರಸ್ತೆಯಾದರೆ, ಉಳಿದ ೧೪೬೬ ಕಿ.ಮೀ. ವ್ಯಕ್ತ ರಸ್ತೆಯಾಗಿತ್ತು. ಇದು ೧೯೩೪ರ ವೇಳೆಗೆ ೨೩೬೫ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೇರಿತು, ಮಂಗಳೂರು ಪುರಸಭಾ ನಿಯಂತ್ರಣಕ್ಕೊಳಪಟ್ಟಿದ್ದ ೮೨ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆಯನ್ನೂ ಅದು ಒಳಗೊಂಡಿತ್ತು.

ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೩೬ರ ವೇಳೆಗೆ ವಿವಿಧ ವರ್ಗಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ ಸುಮಾರು ೨೩೭೨ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆಗಳಿದ್ದು, ಪ್ರತಿ ೬೪ ಚ.ಕಿ.ಮೀ. ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ ಸರಾಸರಿ ೧.೬ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆ ಇತ್ತು. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ೧೩೯೦ ಕಿ.ಮೀ. ಸಂಚಾರಯೋಗ್ಯ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ೧೧೧೬ ಕಿ.ಮೀ. ಜಿಲ್ಲೆರಸ್ತೆಯಾಗಿದ್ದು, ಉಳಿದ ರಸ್ತೆಗಳ ಸ್ಥಿತಿ ಚಿಂತಾಜನಕವಾಗಿದ್ದು, ಬೇಸಿಗೆಯಲ್ಲಿ ಧೂಳಿನಿಂದಲೂ ಮಳೆಗಾಲದಲ್ಲಿ ಕೆಸರಿನಿಂದಲೂ ಕೂಡುತ್ತಿದ್ದು, ಪ್ರಯಾಣಕ್ಕೆ ಹಿತಕರವಾಗಿರಲಿಲ್ಲ. ಮಿಗಿಲಾಗಿ ದಕ್ಷಿಣದ ಮಲಬಾರ್ ಹಾಗೂ ಉತ್ತರದ ಕೆನರಾ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುವ ಉತ್ತಮ ರಸ್ತೆಯ ಕೊರತೆಯಿತ್ತು. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಕಲ್ಲಿಕೋಟೆಯಿಂದ ಮುಂಬಯಿಗೆ ನೇರ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುವ ಉತ್ತಮ ರಸ್ತೆಯ ಅಗತ್ಯ ಅನಿವಾರ್ಯವೆನಿಸಿತು. ಸಾಗರ-ಗಿರಿಶ್ರೇಣಿಗಳಂತಹ ನೈಸರ್ಗಿಕ ನಿರ್ಬಂಧದಿಂದಾಗಿ ರಾಜ್ಯದ ಇತರ ಭಾಗಗಳಿಂದ ಪ್ರತ್ಯೇಕಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿದ್ದು, ಸೀಮಿತ ಬಯಲು ಪ್ರದೇಶವನ್ನು ಹೊಂದಿರುವ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಬಿರುಸಿನಿಂದ ಕೂಡಿದ ಮುಂಗಾರು ಮಳೆ ಹಾಗೂ ಭೂಕುಸಿತಗಳಿಂದಾಗಿ ವಾಹನ ಸಂಚಾರ ಹಾಗೂ ಸರಕು ಸಾಗಣೆ ಸಂಕಷ್ಟದಿಂದ ಕೂಡಿರುತ್ತಿತ್ತು. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ವಾಹನ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಲಭ್ಯವಿದ್ದ ರಸ್ತೆಗಳು ಸೀಮಿತವಾಗಿದ್ದು, ಅವುಗಳಲ್ಲಿ ೧೦೦ಕ್ಕೂ ಹೆಚ್ಚು ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಸರಕು ಹಾಗೂ ಸಾಗಣೆ ವಾಹನಗಳ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ನಿರ್ಬಂಧವನ್ನು ಏರಲಾಗಿದ್ದು, ಕೇವಲ ೨೫ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ, ಅದೂ ಯೋಗ್ಯವುತುಗಳಲ್ಲಿ ಮಾತ್ರ ಸರಕು ವಾಹನಗಳ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಅನುಮತಿ ನೀಡಲಾಗಿತ್ತು. ಮಿಗಿಲಾಗಿ ಐದು ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಮಾತ್ರ ಸರ್ವವುತುಗಳಲ್ಲೂ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಅನುಮತಿ ನೀಡಲಾಗಿದ್ದು, ಗರಿಷ್ಠ ಐದೂವರೆ ಟನ್ ಪ್ರಮಾಣದ ಸರಕನ್ನು ಸಾಗಿಸಲು ಮಾತ್ರ ಪರವಾನಗಿ ನೀಡಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು.

ಏಕೀಕರಣದ ನಂತರ : ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯೂ ಸೇರಿದಂತೆ ಕರಾವಳಿ ತೀರಪ್ರದೇಶವು, ಭೌಗೋಳಿಕ ನಿರ್ಬಂಧಗಳಿಂದಾಗಿ ಸುಗಮ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಸಮಸ್ಯೆಯಾಗಿದ್ದು, ಸಣ್ಣ ಪ್ರಮಾಣದ ಹಳ್ಳಿಗಳೆಲ್ಲೂ ಮಳೆಗಾಲದಲ್ಲಿ ನದಿ ಸ್ವರೂಪ ಪಡೆದು ಪ್ರಾಣಹೋಪಾದಿಯಲ್ಲಿ ಹರಿಯುತ್ತವೆ. ಇದೂ ಸಾಲದೆಂಬಂತೆ ಸೇತುವೆ ನಿರ್ಮಾಣವೂ ದುಬಾರಿಯಾಗಿದ್ದು, ಕೊರಕಲು ಭೂಮಿಯಿಂದಾಗಿ ದಕ್ಷಿಣ-ಉತ್ತರ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ನಡುವಣ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಯು ಪದೇ ಪದೇ ತೊಡಕುಗೊಳಪಡುತ್ತಿತ್ತು. ಮಂಗಳೂರು ನಗರದ ಬಳಿ ಅಡ್ಡಲಾಗಿ ಹರಿದಿರುವ ನೇತ್ರಾವತಿ ನದಿಯಿಂದಾಗಿ ಬಹಳ ಕಾಲದಿಂದ ಮಂಗಳೂರಿನಿಂದ ದಕ್ಷಿಣ ಕರಾವಳಿಯಂಚೆಲ್ಲಿ ಕೇರಳ ರಾಜ್ಯಕ್ಕೆ ಕಾಸರಗೋಡು ತಾಲೂಕಿನ ಮೂಲಕ ಹಾದುಹೋಗುವ ನೇರ ಮುಖ್ಯರಸ್ತೆ ಇರಲಿಲ್ಲ. ಇದಕ್ಕೂ ಮೊದಲು ಮಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಕೇರಳಕ್ಕೆ ತೆರಳಬೇಕಾದ ಬಸ್ಸು-ಲಾರಿಗಳು ಮಂಗಳೂರು ಕಲ್ಲಡ್ಡ ಬಳಿ ಹೊರಳಿ ಕಾಸರಗೋಡು ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಸಾಗಬೇಕಾಗಿತ್ತು. ಆದರೆ ನೇತ್ರಾವತಿ ನದಿಗೆ ಪಾಣಿ ಮಂಗಳೂರು ಬಳಿ ಸೇತುವೆ ನಿರ್ಮಾಣಗೊಂಡುದರಿಂದ ಈ ಸಮಸ್ಯೆ ಬಗೆಹರಿದು ನೇರ ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕ ಏರ್ಪಟ್ಟಿತು. ಇದೇ ರೀತಿ ಮಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಉತ್ತರಕ್ಕೆ ಕರಾವಳಿ ರಸ್ತೆಗೆ ಪಾವಂಜಿ, ಮೂಲ್ಕಿ ಹಾಗೂ ಉದ್ಯಾವರ (ಉಡುಪಿ ಜಿ.) ಗಳ ಬಳಿ ಹರಿದಿದ್ದ ನದಿಗಳಿಗೆ ಸೇತುವೆ ನಿರ್ಮಿಸುವ ಮೂಲಕ ಅವುಗಳ ಮೇಲಿನ ಸಂಚಾರವನ್ನೂ ಸುಗಮಗೊಳಿಸಲಾಯಿತು. ಆದರೆ ಈ ಸೇತುವೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕೆ ಮೊದಲು ಎಲ್ಲಾ ಬಗೆಯ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಘೆರಿದೋಣಿಗಳ ಮೂಲಕ ನದಿ ದಾಟಿಸಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಕೆಲವು ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸು-ಲಾರಿಗಳು ಸುಮಾರು ೧೦೦ ಕಿ.ಮೀ. ಬಳಸು ದಾರಿಯಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಕಳ ಮೂಲಕ ಉಡುಪಿಯನ್ನು ಮುಟ್ಟುತ್ತಿದ್ದವು. ಆದರೆ ಅವುಗಳ ನಡುವಣ ನೇರ ಅಂತರ ಕೇವಲ ೬೧ ಕಿ.ಮೀ. ಎಂಬುದು ಗಮನಾರ್ಹ.

ಹೆದ್ದಾರಿ ಇಲಾಖೆಯು ೧೯೪೬ರಲ್ಲಿ ಆರಂಭವಾಗುವುದಕ್ಕೆ ಮೊದಲು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿನ ರಸ್ತೆಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆಯು ಜಿಲ್ಲಾ ಬೋರ್ಡ್‌ಗಳ ನಿಯಂತ್ರಣಕ್ಕೆ ಒಳಪಟ್ಟಿತ್ತು. ಅವುಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆಗಿಂದು ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ವಿಭಾಗವೇ ಇತ್ತು. ಸೀಮಿತ ಆರ್ಥಿಕ ಸಂಪನ್ಮೂಲವನ್ನು

ಹೊಂದಿದ್ದ ಜಿಲ್ಲಾ ಬೋರ್ಡ್‌ಗಳ ಅಧೀನದಲ್ಲಿದ್ದ ಈ ರಸ್ತೆಗಳು ದುಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿದ್ದುದನ್ನು ಗಮನಿಸಿದ ಪ್ರೆಸಿಡೆನ್ಸಿ ಸರ್ಕಾರವು ಪ್ರಮುಖ ರಸ್ತೆಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆಗೆ ಹೆದ್ದಾರಿ ಇಲಾಖೆಯನ್ನು ೧೯೪೬ರಲ್ಲಿ ಆರಂಭಿಸಿತು. ಕ್ರಮೇಣ ಆಯಾ ರಸ್ತೆಗಳ ಪ್ರಾಮುಖ್ಯತೆ ಹಾಗೂ ಸಂಚಾರ ದಟ್ಟಣೆ ಪ್ರಮಾಣಗಳನ್ನಾಧರಿಸಿ ಅವುಗಳ ಸುಧಾರಣೆಗೆ ಗಮನ ಹರಿಸಲಾಯಿತು. ಆದರೆ ೧೯೫೪ ರಷ್ಟು ಹಿಂದೆಯೇ ಮೈಸೂರು ಸಂಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆಗೊಂದು ಮರಾಮತ್ ಇಲಾಖೆಯು ಅಸ್ತಿತ್ವಕ್ಕೆ ಬಂದುದು ಗಮನಾರ್ಹವಾಗಿತ್ತು.

ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆ(ಕಾಸರಗೋಡು ತಾಲೂಕನ್ನು ಹೊರತುಪಡಿಸಿ)ಯು ೧೯೫೬ರಲ್ಲಿ ಮೈಸೂರು ರಾಜ್ಯಕ್ಕೆ ಸೇರ್ಪಡೆಗೊಂಡಾಗ ವಿವಿಧ ವರ್ಗಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ ಒಟ್ಟು ೨,೧೦೯ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆಗಳು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದವು. ಅವುಗಳಲ್ಲಿ ೧೯೫೬ಕಿ.ಮೀ. ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆ ರಸ್ತೆ ಹಾಗೂ ೧೫೫ ಕಿ.ಮೀ.ಅರಣ್ಯ ರಸ್ತೆಗಳಿದ್ದವು. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೬೦ರ ವೇಳೆಗೆ ೧೯ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ, ೧೯ ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆ ೧೮ ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆ ಹಾಗೂ ೮೬ ಹಳ್ಳಿರಸ್ತೆಗಳಿದ್ದವು. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೬೧ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಇದ್ದ ಒಟ್ಟು ೨,೧೪೦ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೬೫ಕಿ.ಮೀ. ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯ ನಿಯಂತ್ರಣಕ್ಕೂ ಹಾಗೂ ೮೪೬ ೧೭೫ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆಗಳು ಅರಣ್ಯ ಇಲಾಖೆಯ ಅಧೀನಕ್ಕೂ ಒಳಪಟ್ಟಿದ್ದವು. ಮುಂದೆ ೧೯೬೬ರ ವೇಳೆಗೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೭೫ಕಿ.ಮೀ. ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆ ರಸ್ತೆ ೯೦ ಕಿ.ಮೀ. ತಾಲೂಕು ಬೋರ್ಡ್ ರಸ್ತೆ ಹಾಗೂ ೧೭೫ ಕಿ.ಮೀ. ಅರಣ್ಯ ರಸ್ತೆಗಳಿದ್ದು, ಎಲ್ಲಾ ಸೇರಿ ಇದ್ದ ಒಟ್ಟು ೨,೫೧೮ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ೧೬೪೮ ಕಿ.ಮೀ. ಮೇಲ್ಮೈಯುಳ್ಳದ್ದಾಗಿದ್ದರೆ ಉಳಿದ ೯೪೧ ಕಿ.ಮೀ. ಮೇಲ್ಮೈರಹಿತ ರಸ್ತೆಯಾಗಿತ್ತು. ಅದೇ ವೇಳೆಗೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿ ೧೦೦ ಚ.ಕಿ.ಮೀ. ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ ಸರಾಸರಿ ೩೦ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆ ಇತ್ತು. ಆ ವೇಳೆಗೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೨೪ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ, ೨೦ ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆ ೨೭ ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆ ಹಾಗೂ ೨೦ ಹಳ್ಳಿರಸ್ತೆಗಳಿದ್ದವು. ಇದೇ ರೀತಿ ೧೯೭೧ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ಒಟ್ಟು ೩,೫೫೫ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯ ಸುಬದಿನ್‌ನಲ್ಲಿ ೨,೫೫೫ ಕಿ.ಮೀ. ತಾಲೂಕು ಬೋರ್ಡ್‌ಗಳ ಅಧೀನದಲ್ಲಿ ೧,೦೭೦ ಕಿ.ಮೀ. ಹಾಗೂ ಅರಣ್ಯ ಇಲಾಖೆಯ ಉಸ್ತುವಾರಿಯಡಿ ೧೭೫ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳಿದ್ದವು. ಇವುಗಳಲ್ಲಿ ೧,೮೨೫ ಕಿ.ಮೀ.ರಸ್ತೆಗಳು ಮೇಲ್ಮೈ ಹೊಂದಿದ್ದರೆ ಉಳಿದ ೧,೭೩೦ ಕಿ.ಮೀ. ಮೇಲ್ಮೈರಹಿತ ರಸ್ತೆಗಳಾಗಿದ್ದವು. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯಡಿಯಲ್ಲಿದ್ದ ರಸ್ತೆ ಸೇತುವೆಗಳ ದುರಸ್ತಿ ಹಾಗೂ ನೂತನ ರಸ್ತೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕಾಗಿ, ೧೯೭೧ರ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೨೨೯.೨೨ ಲಕ್ಷ ರೂ. ಷೆಡ್ಯೂಡಲಾಗಿತ್ತು. ತಾಲೂಕು ಬೋರ್ಡ್‌ನ ನಿಯಂತ್ರಣಕ್ಕೊಳಪಟ್ಟಿದ್ದ ೧,೧೨೦ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ೬೫ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆ ಡಾಂಬರೀಕರಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿದ್ದರೆ, ಉಳಿದ ೧,೦೫೫ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ೯೩೦ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆ ವಾಹನ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಯೋಗ್ಯವಾಗಿದ್ದು, ಉಳಿದ ೧೨೫ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆ ವಾಹನ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಯೋಗ್ಯವಾಗಿರಲಿಲ್ಲ. ಅರಣ್ಯ ಇಲಾಖೆಯಡಿ ಇದ್ದ ೧೭೫ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಆರು ಕಿ.ಮೀ. ಉತ್ತಮ ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿದ್ದರೆ ಉಳಿದ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ೮೦ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆ ಮಾತ್ರ ವಾಹನ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಯೋಗ್ಯವಾಗಿತ್ತು. ಆ ವೇಳೆಗೆ (೧೯೭೧) ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೬ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ, ೨೭ ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆ ೩೨ ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆ ೭೯ ಹಳ್ಳಿ ರಸ್ತೆ ಹಾಗೂ ೩೧ ಮೀನು ಸಾಗಣೆ ರಸ್ತೆಗಳಿದ್ದವು.

ಇದು ೧೯೭೩ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ೩,೬೧೭ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೇರಿದ್ದು, ೨,೪೦೦ ಕಿ.ಮೀ.ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆ ರಸ್ತೆ ೧,೦೪೫ ಕಿ.ಮೀ. ತಾಲೂಕು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮಂಡಳಿ ರಸ್ತೆ ಹಾಗೂ ೧೭೫ ಕಿ.ಮೀ. ಅರಣ್ಯ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿದ್ದು, ಅದರಲ್ಲಿ ೨,೦೪೮ ಕಿ.ಮೀ. ಮೇಲ್ಮೈಯುಳ್ಳದ್ದಾಗಿತ್ತು. ಉಳಿದ ೧,೫೬೯ ಕಿ.ಮೀ. ಮೇಲ್ಮೈರಹಿತ ರಸ್ತೆಯಾಗಿತ್ತು. ಅಲ್ಲದೇ ೯೩ ಕಿ.ಮೀ. ಪುರಸಭೆ ರಸ್ತೆಗಳಿದ್ದವು. ಇದು ೧೯೮೦ರ ವೇಳೆಗೆ ೪,೩೧೧ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೇರಿ ೩,೦೬೧ ಕಿ.ಮೀ. ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆ ರಸ್ತೆ ೧,೦೬೫ ಕಿ.ಮೀ. ತಾಲೂಕು ಬೋರ್ಡ್ ರಸ್ತೆ ಹಾಗೂ ೧೮೭ ಕಿ.ಮೀ. ಅರಣ್ಯ ಇಲಾಖೆ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿತ್ತು. ಅದರಲ್ಲಿ ೨,೫೪೪ ಕಿ.ಮೀ. ಮೇಲ್ಮೈಯುಳ್ಳ ರಸ್ತೆಯಾಗಿದ್ದು, ಉಳಿದ ೧,೯೬೭ ಕಿ.ಮೀ. ಮೇಲ್ಮೈರಹಿತ ರಸ್ತೆಯಾಗಿತ್ತು. ಅಲ್ಲದೇ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿ ೧೦೦ ಚ.ಕಿ.ಮೀ.ಗೆ ಸರಾಸರಿ ೫೧ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆ ಇತ್ತು. ಆ ವರ್ಷದ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೨೪೦ ಕಿ.ಮೀ. ಪುರಸಭೆರಸ್ತೆಗಳಿದ್ದವು. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ರಸ್ತೆಗಳ ಪ್ರಮಾಣ ೧೯೮೬ರ ವೇಳೆಗೆ ೪,೮೩೦ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೇರಿ, ಅದರಲ್ಲಿ ೩,೮೪೧ ಕಿ.ಮೀ. ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆ ರಸ್ತೆ ೭೮೫ ಕಿ.ಮೀ. ತಾಲೂಕು ಬೋರ್ಡ್ ರಸ್ತೆ ಐದು ಕಿ.ಮೀ. ನೀರಾವರಿ ರಸ್ತೆ ೧೯೯ ಕಿ.ಮೀ. ಹಾಗೂ ಅರಣ್ಯ ಇಲಾಖೆ ರಸ್ತೆಗಳೂ ಸೇರಿದ್ದವು. ಇವುಗಳಲ್ಲಿ ೩,೦೨೫ ಕಿ.ಮೀ. ಮೇಲ್ಮೈಯುಳ್ಳ ಪಕ್ಕಾ ರಸ್ತೆಗಳಾಗಿದ್ದು, ಉಳಿದ ೧,೮೦೫ ಕಿ.ಮೀ. ಮೇಲ್ಮೈರಹಿತ ರಸ್ತೆಗಳಾಗಿದ್ದವು. ಮಿಗಿಲಾಗಿ ಪ್ರತಿ ೧೦೦ ಚ.ಕಿ.ಮೀ.ಗೆ ಸರಾಸರಿ ೫೮ ಕಿ.ಮೀ.ರಸ್ತೆ ಇತ್ತು. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೯೬ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಇದ್ದ ಒಟ್ಟು ೫,೨೪೮ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ೪,೨೮೭ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆ ರಸ್ತೆ ೬೫೫ ಕಿ.ಮೀ., ತಾಲೂಕು ಬೋರ್ಡ್ ರಸ್ತೆ ಐದು ಕಿ.ಮೀ. ನೀರಾವರಿ ರಸ್ತೆ ಹಾಗೂ ೨೪೫ ಕಿ.ಮೀ. ಅರಣ್ಯ ರಸ್ತೆಗಳು ಸೇರಿದ್ದವು. ಇದೇ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ಪಕ್ಕಾ ರಸ್ತೆಗಳ ಪ್ರಮಾಣ ೪,೦೫೭ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೇರಿತು.

೧೯೯೭ರಲ್ಲಿ ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯು ವಿಭಜಿಸಲ್ಪಟ್ಟು ಉಡುಪಿ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಜಿಲ್ಲೆಯಾಗಿ ಹೊರಹೊಮ್ಮಿದುದರ ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೯೯ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಇದ್ದ ಒಟ್ಟು ೩,೦೯೪ ಕಿ.ಮೀ.ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ೨,೬೩೩ ಕಿ.ಮೀ. ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆ ರಸ್ತೆ ೩೬೮ ಕಿ.ಮೀ. ತಾಲೂಕು ಬೋರ್ಡ್ ರಸ್ತೆ ಹಾಗೂ ೯೩ ಕಿ.ಮೀ. ಅರಣ್ಯ ರಸ್ತೆಗಳಿದ್ದವು. ಇವುಗಳಲ್ಲಿ ೨,೪೩೦ ಕಿ.ಮೀ. ಪಕ್ಕಾ ರಸ್ತೆಯಾಗಿದ್ದು, ಉಳಿದ ೬೬೪ ಕಿ.ಮೀ. ಮೇಲ್ಮೈ ರಹಿತ ರಸ್ತೆಗಳಾಗಿದ್ದವು. ೨೦೦೧ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೩,೩೯೯ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆಗಳಿದ್ದು, ೨೦೦೫ ರ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ವಿವಿಧ ವರ್ಗಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ ರಸ್ತೆಗಳ ಪ್ರಮಾಣ ೩,೮೬೩ ಕಿ.ಮೀ. ಗಳಿಗೇರಿತು. ವಿವರಗಳಿಗೆ ಕೋಷ್ಟಕ ೭೧ ಹಾಗೂ ೭೨ ನೋಡಿ. ಘಟ್ಟರಸ್ತೆಗಳೂ ಸೇರಿದಂತೆ, ಜಿಲ್ಲೆಯ ರಸ್ತೆಗಳು ತೀವ್ರ ಸರಕು ಸಂಚಾರ ಒತ್ತಡದಿಂದಾಗಿ ಮೇಲಿಂದ ಮೇಲೆ ಹೀನಾಯ ಸ್ಥಿತಿಗೆ ತುತ್ತಾಗುತ್ತಿರುವ ಬಗ್ಗೆ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಜನತೆಗೆ ಅಸಮಾಧಾನವಿದೆ ಎಂದು ತಿಳಿದುಬರುತ್ತದೆ.

ರಸ್ತೆಗಳ ವರ್ಗೀಕರಣ

ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರವು ೧೯೪೩ರಲ್ಲಿ ಜಾರಿಗೆ ತಂದ ನಾಗಪುರ ಯೋಜನೆಯನ್ವಯ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ದೇಶದಾದ್ಯಂತ ೧) ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ, ೨) ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ, ೩) ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆ ೪) ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆ ಹಾಗೂ ೫) ಹಳ್ಳಿರಸ್ತೆಗಳೆಂದು ವರ್ಗೀಕರಿಸಲಾಯಿತು. ಅದರಂತೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲೂ ಈ ವರ್ಗೀಕರಣವನ್ನು ಅನುಷ್ಠಾನಕ್ಕೆ ತರಲಾಯಿತು. ವಿವರಗಳಿಗೆ ಕೋಷ್ಟಕ ೭೧ ಹಾಗೂ ೭೨ ನೋಡಿ.

ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ : ರಾಷ್ಟ್ರದ ವಿವಿಧ ಪ್ರದೇಶಗಳನ್ನು, ವಿವಿಧ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳನ್ನು ಜೋಡಿಸುವ ಮೂಲಕ ರಾಷ್ಟ್ರವ್ಯಾಪ್ತಿ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಜೋಡಿಸುವ ಇವು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಮಹತ್ವದ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಾಗಿದ್ದು, ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೭೧ರವರೆವಿಗೆ ಯಾವುದೇ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಿರಲಿಲ್ಲ. ಜಿಲ್ಲೆಯನ್ನು ರಾಷ್ಟ್ರದ ವಿವಿಧ ಭಾಗಗಳೊಂದಿಗೆ ಜೋಡಿಸುವ ಈ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಲ್ಲಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಸಂಖ್ಯೆ ೧೭ ಹಾಗೂ ೪೮, ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳೆಂದು ಘೋಷಿಸಲ್ಪಟ್ಟ ಮೊದಲ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಾಗಿವೆ. ಹಿಂದೆ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಾಗಿದ್ದ ಈ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ೧೯೭೧-೭೨ರಲ್ಲಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳೆಂದು ಘೋಷಿಸಲಾಯಿತು. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೨೪೪ ಕಿ.ಮಿ.ನಷ್ಟು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯು ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಲಭಿಸುವಂತಾಯಿತು. ರಾಜ್ಯದ ಅತ್ಯಂತ ಪ್ರಮುಖ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಲ್ಲಿ ಒಂದಾದ ಹೆದ್ದಾರಿ ಸಂಖ್ಯೆ ೧೭ ಉತ್ತರದಿಂದ ಜಿಲ್ಲೆಯನ್ನು ಪ್ರವೇಶಿಸಿ ಮೂಲ್ಕಿ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಮಂಗಳೂರನ್ನು ತಲುಪಿ, ಉಳ್ಳಾಲದಿಂದ ಸ್ವಲ್ಪ ಮುಂದೆ ಸಾಗಿ ಕಾಸರಗೋಡು-ಕಲ್ಲಿಕೋಟೆ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಕೇಪ್‌ಕಾಮೋರಿನನ್ನು ಸೇರುತ್ತದೆ. ಬಾಂಬೆ-ಕೇಪ್‌ಕಾಮೋರಿನ್‌ಗಳನ್ನು ಜೋಡಿಸುವ ಈ ಹೆದ್ದಾರಿಯನ್ನು ವಿವಿಧ ಪಂಚಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಗಳಡಿ ೩,೧೪ ಕೋಟಿ ರೂ.ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಈ ಹೆದ್ದಾರಿಯು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೪೫ ಕಿ.ಮೀ.ಕ್ರಮಿಸುತ್ತದೆ. ಈ ನೂತನ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯನ್ನು ಪುನರ್‌ರೂಪಿಸುವಾಗ ಅದಾಗಲೇ ಅಸ್ತಿತ್ವದಲ್ಲಿದ್ದ ಹಳೆಯ ಕಟ್ಟಾರಸ್ತೆಗೆ ಅಡ್ಡಮೋರಿ ಹಾಗೂ ಸೇತುವೆಗಳನ್ನು ಅಗತ್ಯವಿದ್ದೆ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಯಿತು. ಮೂಲ್ಕಿ ಪಾವಂಚಿ, ಕೂಳೂರು ಹಾಗೂ ಉಳ್ಳಾಲಗಳ ಬಳಿ ಸೇತುವೆ ನಿರ್ಮಿಸಿ ಈ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ವಾಹನ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆಂದು ತೆರೆಯಲಾಯಿತು. ಆವರೆಗೆ ಮುಂಬಯಿನಿಂದ ಕೇಪ್‌ಕಾಮೋರಿನ್‌ಗೆ ಪುಣೆ-ಕೊಲ್ಲಾಪುರ-ಬೆಳಗಾವಿ-ಧಾರವಾಡ-ಹರಿಹರ-ತುಮಕೂರು-ಬೆಂಗಳೂರು-ಹೊಸೂರು-ಸೇಲಂ-ನಾಮಕಲ್-ತಿರುಚಿ-ದಿಂಡಿಗಲ್-ಮಧುರೈ-ತಿರುನೆಲ್ವೆಲಿ-ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಇದ್ದ ಹೆದ್ದಾರಿಯು ಬಳಸು ದಾರಿಯಾಗಿದ್ದು, ಆ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಹೊಸದಾಗಿ ರಚಿಸಲ್ಪಟ್ಟ ಈ ಕರಾವಳಿ ರಸ್ತೆಯು ಮುಂಬಯಿ, ಕೇಪ್‌ಕಾಮೋರಿನ್‌ಗಳ ನಡುವಣ ಅಂತರವನ್ನು ಗಣನೀಯ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಮೊಟಕುಗೊಳಿಸಿತು. ಇದೇ ರೀತಿ ಜಿಲ್ಲಾ ಕೇಂದ್ರ ಮಂಗಳೂರನ್ನು ರಾಜ್ಯದ ರಾಜಧಾನಿ ಬೆಂಗಳೂರಿನೊಂದಿಗೆ ಜೋಡಿಸುವ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಸಂಖ್ಯೆ ೪೮, ಜಿಲ್ಲೆಯ ಬಂಟ್ವಾಳ-ಬೆಳ್ಳಂಗಡಿ-ಪುತ್ತೂರು ತಾಲೂಕುಗಳ ಮೂಲಕ ಹಾದು ಬೆಂಗಳೂರನ್ನು ತಲುಪುತ್ತಿದ್ದು, ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೯೯ ಕಿ.ಮೀ. ಕ್ರಮಿಸುತ್ತದೆ. ೧೯೯೯ರಲ್ಲಿ ಚಿತ್ರದುರ್ಗದಿಂದ ಮಂಗಳೂರುವರೆಗೆ ವಿಸ್ತರಿಸಲ್ಪಟ್ಟ ಸೊಲ್ಲಾಪುರ-ಮಂಗಳೂರು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಸಂಖ್ಯೆ ೧೩, ಜಿಲ್ಲೆಯನ್ನು ಮೂಡಬಿದ್ಡೆಗಿಂತ ಸ್ವಲ್ಪ ಹಿಂದೆಯೇ ಪ್ರವೇಶಿಸಿ ಮುಳ್ಳೂರು ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೪೨ ಕಿ.ಮೀ. ಕ್ರಮಿಸಿ, ಮಂಗಳೂರನ್ನು ತಲುಪುತ್ತದೆ. ಏತನ್ಮಧ್ಯೆ ಜಿಲ್ಲೆಯು ೧೯೯೭ರಲ್ಲಿ ವಿಭಜಿಸಲ್ಪಟ್ಟ ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಉಂಟಾದ ವ್ಯತ್ಯಾಸಗಳಿಂದಾಗಿ ೨೦೦೫ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಮೂರು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ (೧೩, ೧೭, ಹಾಗೂ ೪೮) ಗಳಿದ್ದು, ಅವುಗಳ ಒಟ್ಟು ಉದ್ದ (ಕ್ರಮವಾಗಿ ೪೨, ೯೩ ಹಾಗೂ ೪೨ ಕಿ.ಮೀ.) ೧೭೭ ಕಿ.ಮೀ. ಆಗಿತ್ತು. ಆರಂಭದಲ್ಲಿ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯ ಅಧೀನದಲ್ಲಿದ್ದ ಈ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆಗಿಂದು ರಾಜ್ಯಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ವಿಭಾಗವನ್ನು ೧೯೭೧ರಲ್ಲಿ ಆರಂಭಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಅವುಗಳ ನಿರ್ವಹಣಾ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಕೇಂದ್ರಸರ್ಕಾರವೇ ಭರಿಸುತ್ತದೆ.

ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ : ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ, ರಾಜ್ಯದ ಜಿಲ್ಲಾ ಕೇಂದ್ರ ಹಾಗೂ ಪ್ರಮುಖ ಪಟ್ಟಣಗಳನ್ನು ಪರಸ್ಪರ ಜೋಡಿಸುವ ಇವು ರಾಜ್ಯಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಒದಗಿಸುವ ಪ್ರಮುಖ ಕೊಂಡಿಗಳಾಗಿವೆ. ಈ ರಸ್ತೆಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆಯು ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯದಾಗಿದ್ದು, ತಗಲುವ ವಾರ್ಷಿಕ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ರಾಜ್ಯ ನಿಧಿಯಿಂದ ಭರಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ. ಜಿಲ್ಲೆಯನ್ನು ರಾಜ್ಯದ ಇತರಡೆಗಳೊಂದಿಗೆ ಜೋಡಿಸುವ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಒಟ್ಟು ಆರು ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಲ್ಲಿ, ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಸಂಖ್ಯೆ ೬೪, ಚಿಕ್ಕಮಗಳೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯಿಂದ ಚಾರ್ಮಾಡಿ ಫಾಟ್ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ೪೮ಅನ್ನು ಕೂಡುವ ಫಟ್ಟ ರಸ್ತೆಯಾದರೆ ಮೈಸೂರಿನಿಂದ ಮಡಿಕೇರಿ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಸಂಪಾಜಿ ಫಟ್ಟದ ಮೂಲಕ ಬಂಟ್ವಾಳ ಕ್ರಾಸ್‌ರೋಡ್ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಮಂಗಳೂರು ನಗರವನ್ನು ಸೇರುವ ಮುನ್ನ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ೪೮ಅನ್ನು ಕೂಡುವ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಸಂಖ್ಯೆ ೮೮ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಇನ್ನೊಂದು ಪ್ರಮುಖ ರಾಜ್ಯಹೆದ್ದಾರಿಯಾಗಿದೆ. ಅಲ್ಲದೇ ಮೂಲ್ಕಿ-ಮೂಡುಬಿದ್ರಿ ಬೆಳ್ತಂಗಡಿ ರಸ್ತೆ (ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಸಂಖ್ಯೆ ೬೪ಅ), ಮಂಗಳೂರು-ಬಜಪೆ-ಉಡುಪಿ ರಸ್ತೆ (ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ. ಸಂಖ್ಯೆ ೬೬ ಅ), ನಲ್ಲೂರು-ಬೆಳ್ತಂಗಡಿ ಮಡಿಕೇರಿ ರಸ್ತೆ (ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಸಂಖ್ಯೆ ೩೭) ಕಾಸರಗೋಡಿನಿಂದ ಹೊಸದುರ್ಗ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ೪೮ಅನ್ನು ಕೂಡುವ ರಸ್ತೆ (ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಸಂಖ್ಯೆ ೮೮ಸಿ)ಗಳು ಜಿಲ್ಲೆ ಉಳಿದ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಾಗಿವೆ. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೫೭ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಇದ್ದ ೬೩೮ ಕಿ.ಮೀ. ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯ ಪ್ರಮಾಣ ೧೯೬೬ರಲ್ಲಿ ೬೬೧ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೂ; ೧೯೬೯ರಲ್ಲಿ ೬೮೮ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೂ ಏರಿತು. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೭೧ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಇದ್ದ ೬೬೩ ಕಿ.ಮೀ. ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳು ಡಾಂಬರು ರಸ್ತೆಯಾಗಿದ್ದವು. ೧೯೭೨ರಲ್ಲಿ ಎರಡು ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳನ್ನು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳೆಂದು ಘೋಷಿಸಲ್ಪಟ್ಟ ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯು ೪೨೩ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೆ ಇಳಿಯಿತು. ಇದು ೧೯೭೬ರಲ್ಲಿ ೪೬೮ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೂ, ೧೯೮೧ರಲ್ಲಿ ೫೦೭ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೂ, ೧೯೯೧ರಲ್ಲಿ ೬೯೫ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೂ ಏರಿ ೧೯೯೮ರ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ೬೯೬ ಕಿ.ಮೀ. ಇತ್ತು. ಜಿಲ್ಲೆಯ ೧೯೯೭ರಲ್ಲಿ ವಿಭಜಿಸಲ್ಪಟ್ಟ ನಂತರ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ಪ್ರಮಾಣ ೩೩೮ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೆ ಇಳಿದು ೨೦೦೫ರ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ೫೨೩ ಕಿ.ಮೀ. ಇತ್ತು.

ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆ : ಜಿಲ್ಲೆಯ ವಿವಿಧ ಭಾಗಗಳನ್ನು ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳೊಡನೆ ಜೋಡಿಸುವ ಕೊಂಡಿ ಇದಾಗಿದ್ದು, ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯ ನಿಯಂತ್ರಣಕ್ಕೊಳಪಟ್ಟಿದೆ. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೫೬ರ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಇದ್ದ ೩೦೦ ಕಿ.ಮೀ. ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆಯು ೧೯೬೧ರಲ್ಲಿ ೪೬೧ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೂ ೧೯೭೧ರಲ್ಲಿ ೪೭೨ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೂ, ೧೯೭೬ರಲ್ಲಿ ೫೧೭ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೂ ೧೯೮೧ರಲ್ಲಿ ೫೩೫ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೂ ೧೯೮೬ರಲ್ಲಿ ೬೪೬ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೂ, ೧೯೯೧ರಲ್ಲಿ ೭೪೭ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೂ ೧೯೯೮ಕ್ಕೆ ೧೪೮೦ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೂ ಏರಿತು. ಆದರೆ ಜಿಲ್ಲೆಯು ೧೯೯೭ರಲ್ಲಿ ವಿಭಜಿಸಲಾಗುವ ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ೧೯೯೯ರಲ್ಲಿ ೮೪೯ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೆ ಇಳಿದ ಇದು ೨೦೦೫ರ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ೬೯೬ಕಿ.ಮೀ. ಗಳಿಗೆ ಇಳಿದಿತ್ತು.

ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆ : ಜಿಲ್ಲೆಯ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯರಸ್ತೆ ಹಾಗೂ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳೊಂದಿಗೆ ಜೋಡಿಸುವ ಸಂಪರ್ಕ ಸೇತು ಇದಾಗಿದೆ. ಮೂಲ್ಕಿ-ಮೂಡುಬಿದ್ರೆ ಮೂಡುಬಿದ್ರೆ-ಬೆಳ್ತಂಗಡಿ, ಮೂಡುಬಿದ್ರೆ-ಬಂಟ್ವಾಳ, ಮಂಗಳೂರು-ಬಜಪೆ-ಮೂಲ್ಕಿ ರಸ್ತೆಗಳು ಹಿಂದೆ ಈ ವರ್ಗಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ ರಸ್ತೆಗಳಾಗಿದ್ದು ತಾಲೂಕು ಬೋರ್ಡಿನ ನಿಯಂತ್ರಣಕ್ಕೊಳಪಟ್ಟಿದ್ದವು. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೫೬ರ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಇದ್ದ ಈ ವರ್ಗದ ೫೭೩ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆಯು ೧೯೬೬ರಲ್ಲಿ ೪೯೪ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗಾಯಿತು. ೧೯೭೧ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ಈ ವರ್ಗಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ ಒಟ್ಟು ೫೧೦ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ೪೦೦ ಕಿ.ಮೀ. ಮೇಲ್ಮೈಯನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದರೆ, ಉಳಿದ ೧೧೦ ಕಿ.ಮೀ. ಮೇಲ್ಮೈರಹಿತ ರಸ್ತೆಗಳಾಗಿದ್ದವು. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೮೧ರ ವೇಳೆಗೆ ಇದ್ದ ಈ ವರ್ಗದ ೪೩೩ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆಯು ೧೯೮೬ರಲ್ಲಿ ೩೨೨ ಕಿ.ಮೀ. ಗೂ, ೧೯೯೧ರ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ೭೬ ಕಿ.ಮೀ.ಗೂ ಇಳಿದು, ಜಿಲ್ಲಾ ವಿಭಜನೆ ೧೯೯೮ರ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಕೇವಲ ಎಂಟು ಕಿ.ಮೀ. ಮಾತ್ರ ಇತ್ತು. ನಂತರ ೨೦೦೧ರಿಂದ ಈ ವರ್ಗಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ ಕೇವಲ ಎರಡು ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆಯು ಪುತ್ತೂರು ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿದ್ದು, ೨೦೦೫ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಈ ವರ್ಗದ ರಸ್ತೆಗಳಾವುದು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿರಲಿಲ್ಲ ಆದರೆ ೧೯೯೮ ರಿಂದ ಇದರ ನಿರ್ವಹಣೆಯು ಜಿಲ್ಲಾ ಪಂಚಾಯತ್ ಆಡಳಿತಕ್ಕೊಳಪಟ್ಟಿತ್ತು.

ಹಳ್ಳಿರಸ್ತೆ : ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಪ್ರದೇಶಗಳನ್ನು ಪಟ್ಟಣ, ಹೋಬಳಿ, ತಾಲೂಕು ಕೇಂದ್ರಗಳೊಂದಿಗೆ ಜೋಡಿಸುವ ಈ ರಸ್ತೆಗಳು ಗ್ರಾಮೀಣ ಭಾಗದ ಜನರ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಅತ್ಯಗತ್ಯವಾಗಿವೆ. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೫೬ರ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ೪೪೫ಕಿ.ಮೀ. ಇದ್ದ ಹಳ್ಳಿ ರಸ್ತೆಗಳು, ೧೯೬೧ರಲ್ಲಿ ೪೩೬ಕ್ಕೂ ೧೯೬೬ರಲ್ಲಿ ೩೨೪ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೂ ಇಳಿದಿತ್ತು. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೭೧ರ ವೇಳೆಗೆ ಇದ್ದ ಸುಮಾರು ೭೦೮ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ೧೧೧ ಹಳ್ಳಿರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಮತ್ತೊಂದ್ಯಮಕ್ಕೆ ಪೂರಕವಾದ ೩೨ ಮೀನುಸಾಗಣೆ ರಸ್ತೆಗಳಿದ್ದವು. ಇವುಗಳಲ್ಲಿ ೧೦೨ ಕಿ.ಮೀ. ಡಾಂಬರು ರಸ್ತೆ ೧೨೭

ಕಿ.ಮೀ. ಜಿಲ್ಲೆ ರಸ್ತೆಗಳಾಗಿದ್ದರೆ ಉಳಿದವು ಕಚ್ಚಾರಸ್ತೆ ಆಗಿದ್ದು, ಅವುಗಳಲ್ಲಿ ೩೧೭ ಕಿ.ಮೀ. ವಾಹನ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಯೋಗ್ಯವಾಗಿದ್ದು, ಉಳಿದ ೧೬೨ ಕಿ.ಮೀ. ವಾಹನ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಹಿತಕರವಾಗಿರಲಿಲ್ಲ. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಹಳ್ಳಿರಸ್ತೆಗಳು ೧೯೭೬ರಲ್ಲಿ ೧,೦೩೫ಕಿ.ಮೀ.ಗೂ ೧೯೮೬ರಲ್ಲಿ ೨,೧೨೨ ಕಿ.ಮೀ.ಗೂ ೧೯೯೧ರಲ್ಲಿ ೨,೨೩೦ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೂ ಏರಿತು. ಆದರೆ ೧೯೯೬ರಲ್ಲಿ ೧,೭೫೬ಕಿ.ಮೀ.ಗೆ ಕುಸಿದ ಇದು ೧೯೯೮ರಲ್ಲಿ ೧,೯೩೮ಕಿ.ಮೀ.ಗೇರಿತು. ಜಿಲ್ಲೆಯ ವಿಭಜನೆಯ ನಂತರ (೧೯೯೭) ೨೦೦೧ರ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ೧,೬೬೦ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿದ್ದು ೨೦೦೫ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಈ ವರ್ಗಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ ೧,೭೨೧ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆಯು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿತ್ತು.

ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕ ಯೋಜನೆ : ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಗೆ ಉತ್ತಮ ರಸ್ತೆ ಜಾಲವನ್ನು ಒದಗಿಸುವ ಉದ್ದೇಶದೊಂದಿಗೆ ೧೯೫೯-೬೦ ನೇ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕ ಯೋಜನೆ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮವನ್ನು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಆರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಈ ಯೋಜನೆಯಡಿ ೧) ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ ೨) ಅಸ್ತಿತ್ವದಲ್ಲಿರುವ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳ ಜೋಡಣೆ ಹಾಗೂ ೩) ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯೇತರ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ೨೦ ಅಡಿಗಿಂತ ಅಗಲವಿರುವ ಹಳ್ಳಿಕೊಳ್ಳಗಳಿಗೆ ಕಿರುಸೇತುವೆಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸುವ ಉದ್ದೇಶವನ್ನು ಹೊಂದಲಾಗಿತ್ತು. ಮಣ್ಣು ಅಥವಾ ಜಿಲ್ಲೆ ರಸ್ತೆಗಳಾಗಿರುತ್ತಿದ್ದ ಇವುಗಳನ್ನು ಎತ್ತಿನಗಾಡಿಗಳ ಸಂಚಾರಕ್ಕಂದೇ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ನೆರೆಹೊರೆಯ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆ ಪ್ರಾಮುಖಿ ಪಟ್ಟಣ ಹಾಗೂ ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣಗಳಿಗೆ ಗ್ರಾಮೀಣ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಇವು ಕಲ್ಪಿಸುತ್ತಿದ್ದವು. ಈ ಯೋಜನೆಯನ್ವಯ ೧೯೭೧ರವರೆಗೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ದುರಸ್ತಿಗೊಂಡು ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದ್ದ ೧೩೧೧ಕಿ.ಮೀ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ೧೨೯೫ ಕಿ.ಮೀ ರಸ್ತೆಗಳ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಲಾಯಿತು. ಅಲ್ಲದೇ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೭೦ರ ವೇಳೆಗೆ ಇದ್ದ ೬೬೯ ಗ್ರಾಮಗಳಲ್ಲಿ ೪೭೬ ಗ್ರಾಮಗಳು ಐದು ಕಿ.ಮೀ. ಅಂತರದಲ್ಲಿ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದರೆ, ೧೪೬ ಗ್ರಾಮಗಳು ೫ ರಿಂದ ೧೦ ಕಿ.ಮೀ. ಅಂತರದಲ್ಲಿ ಮುಖ್ಯರಸ್ತೆಯನ್ನೂ ಎರಡು ಗ್ರಾಮಗಳು ೧೦ ರಿಂದ ೨೦ ಕಿ.ಮೀ. ಅಂತರದಲ್ಲೂ ಹಾಗೂ ೪೫ ಗ್ರಾಮಗಳು ೨೦ ಕಿ.ಮೀ.ಗೂ ಹೆಚ್ಚು ಅಂತರದಲ್ಲಿ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದವು. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೭೩ರ ವೇಳೆಗೆ ೪೫೩ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಜಿಲ್ಲೆರಸ್ತೆ ಹಾಗೂ ೧೭೫ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಮಣ್ಣಿನ ರಸ್ತೆ ಇದ್ದು, ಅವುಗಳಲ್ಲಿ ೪೭೮ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಸರ್ವೆಯಿತು ರಸ್ತೆ ೧೧೭ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಯೋಗ್ಯವಿತು ರಸ್ತೆ ಹಾಗೂ ೩೩ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಸಂಚಾರ ಯೋಗ್ಯವಲ್ಲದ ರಸ್ತೆಗಳಿದ್ದು, ಉಳಿದ ೩೪ ಗ್ರಾಮಗಳು ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕದಿಂದ ವಂಚಿತವಾಗಿದ್ದವು. ಆದರೆ ೧೯೯೭ರ ವೇಳೆಗೆ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಎಲ್ಲ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೂ ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕ ಲಭಿಸಿತ್ತು. ಮುಂದೆ ಜಿಲ್ಲೆಯು ೧೯೯೭ರಲ್ಲಿ ವಿಭಜನೆಗೊಂಡ ನಂತರ, ದಕ್ಷಿಣಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಎಲ್ಲಾ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೂ ಇದ್ದ ರಸ್ತೆ ಸೌಲಭ್ಯವನ್ನು ಮತ್ತಷ್ಟು ಸುಧಾರಿಸುವ ಕಾರ್ಯಗಳು ನಿರಂತರವಾಗಿ ನಡೆದಿದೆ. ಕೋಷ್ಟಕ ೭೪ ನೋಡಿ.

ತಾಲೂಕು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮಂಡಳಿ ರಸ್ತೆ : ತಾಲೂಕು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮಂಡಳಿಯ ನಿಯಂತ್ರಣಕ್ಕೆ ಒಳಪಡುವ ಈ ವರ್ಗದ ರಸ್ತೆಗಳು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಹಿಂದಿನಿಂದಲೂ ಕಂಡುಬರುತ್ತವೆ. ಪ್ರಾರಂಭದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಿನ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿದ್ದ ಈ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಕ್ರಮೇಣ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯ ನಿಯಂತ್ರಣಕ್ಕೆ ಸರ್ಕಾರದ ಆದೇಶದಂತೆ ಕಾಲಕಾಲಕ್ಕೆ ವರ್ಗಾಯಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿರುವುದರಿಂದ ಅಂಕಿಅಂಶಗಳಲ್ಲಿ ಏರುಪೇರು ಕಂಡುಬರುತ್ತದೆ. ಈ ವರ್ಗದ ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ೧೯೬೬ರಲ್ಲಿ ದಾಖಲಾಗಿರುವ ೪೯೧ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆಯೇ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಮೊದಲ ಉಲ್ಲೇಖವಾಗಿದ್ದು ಅದು ೧೯೬೯ರಲ್ಲಿ ೫೯೫ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೂ ೧೯೭೧ರಲ್ಲಿ ೧,೦೩೦ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೂ ಏರಿದ್ದು, ೧೯೭೩ರಲ್ಲಿ ೧೦೪೫ ಕಿ.ಮೀ. ಇದ್ದ ಅಂಶ ಆಯಾ ವರ್ಷದ ದಾಖಲೆಗಳಿಂದ ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ. ಇದು ೧೯೮೦ರ ವೇಳೆಗೆ ೧೦೬೩ ಕಿ.ಮೀ.ಗೇರಿದ್ದು, ೧೯೮೪ರಲ್ಲಿ ೧,೦೫೮ ಕಿ.ಮೀ. ಇದ್ದು, ೧೯೯೧ರಲ್ಲಿ ೬೨೮ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗಿಳಿದಿತ್ತು. ಇದು ೧೯೯೮ರಲ್ಲಿ ೬೩೫ ಕಿ.ಮೀ. ಇದ್ದು, ೧೯೯೯ರ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ೩೬೮ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಾಗಿದ್ದು, ೨೦೦೧ರ ವೇಳೆಗೆ ೩೭೪ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಷ್ಟಿತ್ತು. ೨೦೦೫ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಇದು ೩೫೧ ಕಿ.ಮೀ. ಆಗಿತ್ತು.

ನೀರಾವರಿ ರಸ್ತೆ : ಕಾಲುವೆಗಳ ರಚನೆ, ದುರಸ್ತಿ, ನಿರ್ವಹಣೆ, ನಿಯಂತ್ರಣಗಳಿಗೆ ಪೂರಕವಾಗಿ ಇವು ಸಣ್ಣ ನೀರಾವರಿ ಇಲಾಖೆಯ ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ವಿಭಾಗದಿಂದ ನಿರ್ಮಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿದ್ದ ರಸ್ತೆಗಳಾಗಿದ್ದವು. ಆದರೆ ೧೯೮೦ರವರೆಗೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ನೀರಾವರಿ ರಸ್ತೆಗಳಿರಲಿಲ್ಲ. ಮುಂದೆ ೧೯೮೨ರಿಂದ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಈ ವರ್ಗಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ ಕೇವಲ ಐದು ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆ ಮಾತ್ರವಿದ್ದು, ಇದೇ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ೧೯೯೮ರವರೆಗೂ ಮುಂದುವರಿಯಿತು. ೨೦೦೫ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ೧೬ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿತ್ತು.

ಅರಣ್ಯ ಇಲಾಖೆ ರಸ್ತೆ : ಅರಣ್ಯ ಇಲಾಖೆಯ ಅಧೀನದಲ್ಲಿರುವ ಈ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅರಣ್ಯ ಪ್ರದೇಶದ ನಿರ್ವಹಣೆಗೊಂದು ಇಲಾಖೆಯು ರೂಪಿಸಿಕೊಂಡಿದ್ದು, ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೫೬ರಲ್ಲಿ ೧೫೩ ಕಿ.ಮೀ. ಇದ್ದ ಈ ರಸ್ತೆ ೧೯೬೧ರಲ್ಲಿ ೧೭೫ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೆ, ೧೯೬೬ರವರೆಗೂ ಇದರ ಪ್ರಮಾಣ ಅಷ್ಟೇ ಇತ್ತು. ಆದರೆ ೧೯೬೯ರಲ್ಲಿ ೧೭೫ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗಿಳಿದ ಇದು ೧೯೭೮ರವರೆಗೂ ಅಷ್ಟೇ ಇತ್ತು. ಇದು ೧೯೮೦ರಲ್ಲಿ

ಕೋಷ್ಟಕ ೩.೧ : ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ವಿವಿಧ ವರ್ಗದ ರಸ್ತೆಗಳ ವಿವರ (೧೯೫೬-೨೦೦೫ ಮಾರ್ಚ್ ೩೧ರವರೆಗೆ)

ವರ್ಷ	ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ	ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆ	ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆ	ಹಳ್ಳಿ ರಸ್ತೆ	ಒಟ್ಟು (ಒಂದ ರಿಂದ ಐದು)	ನೀರಾವರಿ ಇಲಾಖೆ ರಸ್ತೆ	ತಾಲೂಕು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮಂಡಳಿ ರಸ್ತೆ	ಅರಣ್ಯ ಇಲಾಖೆ ರಸ್ತೆ	ಒಟ್ಟು (ಆರ ರಿಂದ ಒಂಬತ್ತು)	ಮೇಲ್ಮೈ ಯುಕ್ತ ರಸ್ತೆ	ಮೇಲ್ಮೈ ರಹಿತ ಚ.ಮೀ. ಇರುವ ರಸ್ತೆ	ಪ್ರತಿ ೧೦೦ ಸರಾಸರಿ ರಸ್ತೆ
೧೯೫೬	೨	೩	೪	೫	೬	೭	೮	೯	೧೦	೧೨	೧೩	೧೪
೧೯೫೭	-	೩೦೦	೫೨೩	೪೪೫	೧,೯೫೮	-	-	೧೫೩	೨,೧೦೯	೧,೪೧೪	೬೯೫	೨೫
೧೯೫೮	-	೪೨೧	೪೨೦	೪೩೬	೧,೯೬೭	-	-	೧೨೫	೨,೧೯೨	೧,೩೩೭	೮೦೩	೨೫
೧೯೫೯	-	೪೪೪	೪೪೪	೩೨೪	೧,೯೯೨	-	೪೯೧	೧೨೫	೨,೫೮೯	೧,೬೪೮	೯೪೧	೩೦
೧೯೬೦	-	೪೫೨	೫೧೦	೫೫೩	೨,೨೧೫	-	೫೯೫	೧೨೨	೨,೯೦೨	೧,೬೬೦	೧,೩೧೨	೩೫
೧೯೬೧	-	೬೬೩	೫೧೨	೫೧೨	೨,೩೫೭	-	೧,೦೬೦	೧೨೨	೩,೫೩೯	೧,೮೩೬	೧,೬೫೯	೪೩
೧೯೬೨	೨೪೪	೪೨೨	೫೧೬	೭೪೫	೫,೪೦೦	-	೧,೦೪೫	೧೨೨	೬,೬೦೭	೨,೦೪೮	೧,೫೬೯	೪೩
೧೯೬೩	೨೪೪	೫೧೭	೪೨೨	೧,೦೩೫	೨,೨೩೬	-	೧,೦೬೭	೧೨೨	೩,೯೯೫	೨,೩೩೨	೧,೬೧೩	೪೨
೧೯೬೪	೨೪೪	೫೩೫	೪೩೩	೧,೪೯೫	೩,೧೦೯	೫	೧,೦೫೫	೧೮೭	೪,೩೫೧	೨,೯೨೭	೧,೯೨೪	೫೨
೧೯೬೫	೨೪೪	೬೪೬	೩೨೨	೨,೧೨೨	೩,೮೪೧	೫	೭೮೫	೧೯೯	೪,೮೩೦	೩,೮೦೫	೧,೮೦೫	೫೭
೧೯೬೬	೨೪೨	೬೯೫	೭೬೬	೨,೨೨೨	೩,೯೯೦	೫	೬೨೮	೨೪೩	೪,೮೬೬	೩,೪೧೬	೧,೪೫೦	೫೭
೧೯೬೭	೨೪೨	೧೪೮೦	೦೮	೧,೭೫೬	೪,೧೮೨	೫	೬೩೫	೨೪೩	೫,೦೭೦	೪,೦೩೧	೧,೦೩೯	-
೧೯೬೮*	೧೩೮	೮೫೫	೦೨	೧,೨೪೦	೨,೬೨೩	೫	೩೯೫	೭೨	೩,೯೬೫**	-	-	-
೧೯೬೯	೧೩೮	೮೫೬	೦೨	೧,೩೪೦	೨,೭೬೭	೫	೩೬೮	೭೨	೩,೫೫೮**	-	-	-
೨೦೦೩	೧೩೮	೮೪೪	೦೦	೧,೨೧೬	೩,೦೭೬	೫	೩೫೧	೭೨	೩,೯೬೯**	-	-	-
೨೦೦೫	೧೩೮-೫೦	೫೨೩	೦೦	೧,೨೨೧	೩,೦೭೬	೧೬	೩೫೧	೪೯	೩,೮೬೬**	-	-	-

ಸಂಗ್ರಹಿಸಿದ ಸಂಖ್ಯೆ

ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯು ೧೯೬೭ರಲ್ಲಿ ವಿಭಜಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿರುವುದರಿಂದ ಇಲ್ಲಿ ನೀಡಿರುವ ೧೯೬೭ರ ವರೆಗಿನ ಅಂಕಿ ಅಂಶಗಳು ಜಿಲ್ಲೆಯ ವಿಭಜನಾಪೂರ್ವ ಸ್ಥಿತಿಯನ್ನು ಸೂಚಿಸುತ್ತವೆ.
** ಇದು ೩೨೪ ಕಿ.ಮೀ. ಪುರಸಭೆ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿದೆ.

೧೮೭ ಕಿ.ಮೀ.ಗೂ ೧೯೮೪ರಲ್ಲಿ ೧೯೭ ಕಿ.ಮೀ. ೧೯೮೬ರಲ್ಲಿ ೧೯೯ ಕಿ.ಮೀ.ಗೂ, ೧೯೯೧ರಲ್ಲಿ ೨೪೩ ಕಿ.ಮೀ. ಏರಿತು, ೧೯೯೮ರಲ್ಲೂ ಅಷ್ಟೇ ಇತ್ತು. ಆದರೆ ೧೯೯೯ರ ನಂತರ ಇದು ೯೩ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಾದು. ೨೦೦೫ರ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ೪೯ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗಿಳಿದಿತ್ತು.

ಪುರಸಭೆ ರಸ್ತೆ : ನಗರಸಭೆ-ಪುರಸಭೆಗಳ ನಿಯಂತ್ರಣಕ್ಕೊಳಪಡುವ ಈ ವರ್ಗದ ರಸ್ತೆಗಳು ಆಯಾ ನಗರ/ಪಟ್ಟಣಗಳಲ್ಲಿರುವ ರಸ್ತೆಗಳಾಗಿದ್ದು, ಅವುಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆ ಸ್ಥಳೀಯ ಆಡಳಿತ ಸಂಸ್ಥೆಗಳದ್ದಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಅದರಂತೆ ೧೯೭೩ರ ವೇಳೆಗೆ ೯೨ ಕಿ.ಮೀ. ಇದ್ದ ಇದು, ೧೯೮೦ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯ ವಿವಿಧ ಪುರಸಭಾ ಪ್ರದೇಶದ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿ ೨೪೦ ಕಿ.ಮೀ. ಗಳಿಗೇರಿತು, ೧೯೮೨ರ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಇದು ೨೮೧ ಕಿ.ಮೀ.ಗೂ ೧೯೮೪ರಲ್ಲಿ ೩೦೯ ಕಿ.ಮೀ.ಗೂ ೧೯೯೧ರಲ್ಲಿ ೭೨೬ ಕಿ.ಮೀ. ಗಳಿಗೂ, ೧೯೯೬ರಲ್ಲಿ ೭೫೨ ಕಿ.ಮೀ.ಗೂ ಏರಿತು ಜಿಲ್ಲಾ ವಿಭಜನೆಯ (೧೯೯೭) ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ೨೦೦೫ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಇದು ೨೨೪ ಕಿ.ಮೀ. ನಷ್ಟಿತ್ತು.

ಮೀನುಸಾಗಣೆ ರಸ್ತೆ : ಮತ್ತೊಂದೆಡೆಗೆ ಪೂರಕವಾಗಿ ರಾಜ್ಯದ ತೀರಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಕಂಡು ಬರುವ ಈ ವರ್ಗದ ರಸ್ತೆಗಳು ತೀರಪ್ರದೇಶದಿಂದ ಸಮೀಪದ ಪಟ್ಟಣಗಳಿಗೆ ಮೀನುಸಾಗಣೆಗಾಗಿ ಬಳಸಲ್ಪಡುವ ರಸ್ತೆಗಳಾಗಿದ್ದವು. ಜಿಲ್ಲೆಯ ಪ್ರಮುಖ ಉದ್ಯಮಗಳಲ್ಲಿ ಮೀನುಗಾರಿಕೆಗೆ ವಿಶೇಷ ಸ್ಥಾನವಿದೆ. ಈ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೭೧ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಒಟ್ಟು ೩೨ ಮೀನುಸಾಗಣೆ ರಸ್ತೆಗಳಿದ್ದು, ೧೯೭೬ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಇವುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ೫೦ ಕ್ಕೇರಿದ್ದವು. ಆದರೆ ೧೯೭೯ರ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಅದರ ಸಂಖ್ಯೆ ೪೫ಕ್ಕಿಳಿಯಿತು. ಈ ರಸ್ತೆಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆಯಲ್ಲಿ ಮೀನುಗಾರಿಕೆ ಇಲಾಖೆಯೂ ಆರಂಭದಲ್ಲಿ ಕೈಚೀರಿಸಿರುವಂತೆ ತೋರುತ್ತದೆ. ಕ್ರಮೇಣ ಅವುಗಳನ್ನು ಹಳ್ಳಿರಸ್ತೆಗಳೆಂದೇ ಪರಿಗಣಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಕೆ.ಇ.ಬಿ. ರಸ್ತೆ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಇಲಾಖೆಯ ಅಧೀನದಲ್ಲಿ ಬರುವ ಈ ರಸ್ತೆಗಳು ೧೯೮೪ರಿಂದ ೧೯೯೧ ರವರೆಗೆ ಕೇವಲ ೨.೪೫ ಕಿ.ಮೀ. ಮಾತ್ರವಿದ್ದು, ಅಲ್ಲಿಂದೀಚೆಗೆ ಇರುವುದಿಲ್ಲ.

ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೨ : ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯ ನಿಯಂತ್ರಣಕ್ಕೊಳಪಟ್ಟಿದ್ದ ರಸ್ತೆಗಳ ತಾಲೂಕುವಾರು ವಿವರ (೧೯೭೩-೧೯೯೬) ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಲ್ಲಿ

ತಾಲೂಕು	ವರ್ಷ	ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ	ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ	ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆ	ಜಿಲ್ಲಾ ಇತರ ರಸ್ತೆ	ಹಳ್ಳಿರಸ್ತೆ	ಒಟ್ಟು	
೧	೨	೩	೪	೫	೬	೭	೮	
ಮಂಗಳೂರು	೧೯೭೩	೬೬	೪೫	೬೫	೧೪	೨೮೨	೪೭೨	
	೧೯೮೪	೬೬	೩೯	೯೧	೦೯	೩೨೭	೫೩೨	
	೧೯೯೬	೫೬	೭೧	೨೨೯	-	೨೫೮	೬೧೪	
ಬಂಟ್ವಾಳ	೧೯೭೩	೩೬	೪೫	೩೩	೨೯	೩೦೫	೪೪೮	
	೧೯೮೪	೩೬	೪೪	೪೨	೩೫	೩೯೯	೫೫೬	
	೧೯೯೬	೩೩	೪೪	೧೭೦	-	-	-	
ಒ	೨	೩	೪	೫	೬	೭	೮	
	ಮತ್ತೂರು	೧೯೭೩	೩೮	೪೫	೧೦೮	೪೧	೨೩೨	೪೬೮
		೧೯೮೪	೩೮	೩೪	೧೨೪	೨೭	೩೨೨	೫೫೫
೧೯೯೬		೪೬	೬೨	೧೬೬	-	೪೦೧	೬೭೫	

ಮುಂದುವರಿದಿದೆ...

ಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ಸಂಪರ್ಕ

೩೧೧

೧	೨	೩	೪	೫	೬	೭	೮
ಸುಳ್ಯ	೧೯೭೩	—	೩೭	೭೨	೧೩	೨೩೦	೩೫೨
	೧೯೮೪	—	೩೭	೭೪	೧೧	೨೯೧	೪೧೩
	೧೯೯೬	—	೪೨	೧೨೮	—	೨೮೭	೪೫೭
ಬೆಳ್ತಂಗಡಿ	೧೯೭೩	—	೪೫	೨೪	೭೩	೨೦೦	೩೪೨
	೧೯೮೪	—	೭೧	೪೪	೨೭	೩೭೦	೫೧೨
	೧೯೯೬	—	೧೨೦	೯೯	—	೨೯೯	೫೧೮ಮೆ
ಉಡುಪಿ*	೧೯೭೩	೫೮	೨೦	೨೯	೧೭೮	೧೯೪	೪೭೯
	೧೯೮೪	೫೮	೩೭	೬೯	೧೬೮	೨೬೬	೫೯೮
	೧೯೯೬	೫೨	೫೫	೨೯೯	೦೬	೨೯೭	೭೦೯
ಕಾರ್ಕಳ*	೧೯೭೩	—	೧೦೨	೭೮	೯೧	೨೩೫	೫೦೬
	೧೯೮೪	—	೧೭೨	೧೦೪	೩೨	೪೩೫	೭೪೩
	೧೯೯೬	—	೨೦೭	೮೯	೦೨	೩೪೯	೭೪೭
ಕುಂದಾಪುರ*	೧೯೭೩	೪೬	೮೪	೬೩	೭೭	೨೮೪	೫೫೪
	೧೯೮೪	೪೬	೭೩	೯೮	೧೮	೪೩೦	೬೬೫
	೧೯೯೬	೫೫	೯೫	೨೦೦	—	೪೪೫	೭೯೫

* ಜಿಲ್ಲೆಯು ೧೯೯೭ರಲ್ಲಿ ವಿಭಜಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿತ್ತು, ಉಡುಪಿ ಸ್ವತಂತ್ರ ಜಿಲ್ಲೆಯಾಯಿತು.

ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೩ : ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯ ನಿಯಂತ್ರಣಕ್ಕೊಳಪಟ್ಟಿರುವ ರಸ್ತೆಗಳ ತಾಲೂಕುವಾರು ವಿವರ (೧೯೯೮-೨೦೦೫) ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಲ್ಲಿ

ತಾಲೂಕು	ವರ್ಷ	ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ		ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆ		ಜಿಲ್ಲಾ ಇತರ ರಸ್ತೆ		ಹಳ್ಳಿರಸ್ತೆ	ಒಟ್ಟು
		೩	೪	೫	೬	೭	೮		
ಮಂಗಳೂರು	೧೯೯೮	೫೬	೧೨೦	೨೯೨	—	೨೪೨	೭೧೦		
	೧೯೯೯	೯೮	೭೧	೨೮೪	—	೩೧೭	೭೭೦		
	೨೦೦೧	೯೮	೭೧	೨೮೨	—	೪೨೯	೮೮೦		
	೨೦೦೩	೯೨	೭೧	೨೮೨	—	೪೪೩	೮೮೮		
	೨೦೦೫	೬೪೫೦	೭೮	೨೧೭	—	*	—		
ಬಂಟ್ವಾಳ	೧೯೯೮	೩೪	೪೪	೧೭೦	—	೨೧೫	೪೬೭		
	೧೯೯೯	೩೩	೪೪	೧೭೦	—	೩೨೭	೫೭೪		
	೨೦೦೧	೩೮	೪೪	೧೬೭	—	೨೯೪	೫೪೩		
	೨೦೦೩	೩೮	೪೪	೧೬೮	—	೩೧೦	—		
	೨೦೦೫	೨೮	೧೧೨೫೦	೧೨೨.೯೨	—	*	—		

ಮುಂದುವರಿದಿದೆ...

೧	೨	೩	೪	೫	೬	೭	೮
ಮತ್ತೂರು	೧೯೯೮	೪೨	೬೨	೧೭೬	೦೨	೨೯೮	೫೮೦
	೧೯೯೯	೪೬	೬೨	೧೭೩	-	೪೨೯	೭೧೦
	೨೦೦೧	೪೨	೬೨	೧೭೩	೦೨	೩೪೬	೬೨೫
	೨೦೦೩	೪೨	೬೨	೧೬೫	-	೩೬೮	-
	೨೦೦೫	೪೨	೧೦೦	೧೪೧	-	*	-
ಸುಳ್ಯ	೧೯೯೮	-	೪೨	೧೧೮	-	೨೩೮	೩೯೮
	೧೯೯೯	-	೪೧	೧೨೨	-	೩೩೧	೪೯೪
	೨೦೦೧	-	೪೧	೧೨೨	-	೨೭೦	೪೩೪
	೨೦೦೩	-	೪೧	೧೩೦	-	೨೩೨	-
	೨೦೦೫	-	೧೧೧.೫	೯೦	-	*	-
ಬೆಳ್ತಂಗಡಿ	೧೯೯೮	೦೨	೧೨೦	೯೯	-	೨೪೭	೪೬೮
	೧೯೯೯	-	೧೨೦	೧೦೦	-	೩೨೬	೫೪೬
	೨೦೦೧	೨	೧೨೦	೧೦೦	-	೩೨೧	೫೪೩
	೨೦೦೩	೨	೧೨೦	೧೦೦	-	೩೨೩	-
	೧೯೯೮	೨	೧೨೦	೯೯	-	೨೪೭	-
೨೦೦೫	೨	೧೨೦	೧೨೬	-	*	-	

*ಮಾಹಿತಿ ಲಭ್ಯವಿಲ್ಲ

ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೪ : ಜಿಲ್ಲೆಯ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಲಭ್ಯವಿದ್ದ ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕ (೧೯೭೧-೧೯೯೬)

ವರ್ಷ	ಸರ್ವ ಋತು ರಸ್ತೆ ಹೊಂದಿದ್ದ ಗ್ರಾಮಗಳು	ಯೋಗ್ಯ ಋತು ರಸ್ತೆ ಹೊಂದಿದ್ದ ಗ್ರಾಮಗಳು	ಕಚ್ಚಾರಸ್ತೆ ಹೊಂದಿದ್ದ ಗ್ರಾಮಗಳು	ಯಾವುದೇ ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕ ಇಲ್ಲದ್ದು	ಒಟ್ಟು
೧೯೭೧	೪೬೨	೧೬೬	-	೪೦	೬೬೮
೧೯೭೩	೪೭೮	೧೧೭	೩೩	೩೪	೬೬೨
೧೯೭೮	೪೭೪	೧೩೯	೧೮	೩೧	೬೬೨
೧೯೭೯	೩೦೦	೧೪೧	೨೦೬	೧೫	೬೬೨
೧೯೮೫	೩೬೮	೧೨೪	೧೩೫	೦೮	೬೩೫
೧೯೯೩	೪೬೭	೧೨೪	೪೩	-	೬೩೫
೧೯೯೬	೪೫೭	೧೨೦	೩೮	-	೬೧೫

ಸೇತುವೆಗಳು

ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ನೇತ್ರಾವತಿ ಹಾಗೂ ಗುರುಪುರ ಮುಖ್ಯನದಿಗಳೊಂದಿಗೆ ಹರಿಯುವ ಹಲವಾರು ಹಳ್ಳ-ಕೊಳ್ಳಗಳಿಗೆ ಸಣ್ಣ ಹಾಗೂ ದೊಡ್ಡ ಸೇತುವೆಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸುವ ಮೂಲಕ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಯನ್ನು ಸುಗಮಗೊಳಿಸುವ ಕ್ರಿಯೆ ಬ್ರಿಟಿಷರ ಆಗಮನದೊಂದಿಗೆ ೧೯ನೆಯ ಶತಮಾನದಿಂದೀಚೆಗೆ ದೊಡ್ಡ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಆರಂಭವಾಯಿತು. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಸೇತುವೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕೂ ಇಂಬು ದೊರೆಯಿತು.

ಪ್ರಾಚೀನ ಸೇತುವೆಗಳು

ನೇತ್ರಾವತಿ ನದಿಗೆ ಮಂಗಳೂರು-ಮಡಿಕೇರಿ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೧೪ರಲ್ಲಿ ರೂ.೩.೮೪ ಲಕ್ಷ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿರುವ ೩೫೬೫೮ ಮೀ.ಉದ್ದದ ಪಾಣಿ-ಮಂಗಳೂರು ಸೇತುವೆ ೪.೮೮ ಮೀ. ಅಗಲದ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. ಅದಕ್ಕೆ ೧೯೨೫ರಲ್ಲಿ ಆರ್.ಸಿ.ಸಿ. ಡೆಕ್ ಅನ್ನು ಬದಲಿಸಲಾಗಿದೆ. ೧೯೧೬ರಲ್ಲಿ ಹಿಡಗಾವ್ ಹಾಗೂ ಅಜಕಲ್ ಗ್ರಾಮಗಳ ನಡುವೆ ನಿರ್ಮಿಸಲ್ಪಟ್ಟ ೭೭೭೩ ಮೀ. ಉದ್ದದ ಸೇತುವೆಯು ೪.೨೨ ಮೀಟರ್ ಅಗಲದ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು, ಏಕುಲಕ್ಷ ರೂ. ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ಅದನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲಾಯಿತು. ಇದೇ ರೀತಿ ಗುರುಪುರ (ಫಲ್ಲುಣಿ) ನದಿಗೆ ಮಂಗಳೂರು-ಆಗುಂಬೆ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಗುರುಪುರ ಬಳಿ ೧೯೧೮ರಲ್ಲಿ ೫.೩೨ ಲಕ್ಷ ರೂ. ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ೧೬೦ ಮೀ. ಉದ್ದದ ಸೇತುವೆಯನ್ನು ಕಟ್ಟಲಾಗಿದ್ದು, ೪.೮೮ ಮೀ. ಅಗಲದ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಅದು ಹೊಂದಿದೆ. ಮಂಗಳೂರು-ಮಡಿಕೇರಿ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ನೇತ್ರಾವತಿ ನದಿಗೆ ಪಾಣಿ ಮಂಗಳೂರು ಬಳಿ ಸುಮಾರು ೧೯೧೪ರಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸಿರುವ ಸೇತುವೆಯೇ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಪುರಾತನ ಸೇತುವೆಯಾಗಿದ್ದು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೫೬ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಇದ್ದ ೧೯ ದೊಡ್ಡ ಸೇತುವೆಗಳಲ್ಲಿ ೩೦೪.೮೦ ಮೀಟರಿಗಿಂತ ಉದ್ದದ ಒಂದು; ೧೫೨.೪೦ ಮೀಟರಿಗಿಂತ ಉದ್ದದ ಏಳು; ೯೧.೪೪ ಮೀ.ಗಿಂತ ಉದ್ದದ ನಾಲ್ಕು; ಹಾಗೂ ೩೦.೪೮ ಮಿ.ಗಿಂತ ಉದ್ದದ ಏಳು ಸೇತುವೆಗಳಿದ್ದವು. ಇವುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ೧೯೬೧ರಲ್ಲಿ ೩೫ ಕ್ಕೇರಿತು. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೭೧ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಇದ್ದ ಒಟ್ಟು ೭೬ ದೊಡ್ಡ ಸೇತುವೆಗಳಲ್ಲಿ ಮೇಲೆ ಸೂಚಿಸಿರುವ ನಾಲ್ಕು ವರ್ಗಗಳಿಗೆ ಸೇರಿದಂತೆ, ಕ್ರಮವಾಗಿ ೫, ೧೪, ೧೪ ಹಾಗೂ ೪೩ ಸೇತುವೆಗಳಿದ್ದವು. ಈ ಎಲ್ಲಾ ಸೇತುವೆಗಳ ಒಟ್ಟು ಉದ್ದ ೮,೮೬೨.೨೧ ಮೀಟರುಗಳಾಗಿದ್ದು, ಅದರಿಂದಾಗಿ ಜಿಲ್ಲೆಗೆ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಪ್ರಥಮಸ್ಥಾನ ಲಭಿಸಿತ್ತು. ಈ ಸೇತುವೆಗಳ ಜೊತೆಗೆ ವಿವಿಧ ಪ್ರಮಾಣದ ೧೫೭ ಕಿರುಸೇತುವೆಗಳ ಜೊತೆಗೆ ೪೭೬ ಅಡ್ಡಮೋರಿಗಳ ಕಾರ್ಯವೂ ಪೂರ್ಣಗೊಂಡಿತ್ತು. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೮೪ರ ವೇಳೆಗೆ ವಿವಿಧ ಪ್ರಮಾಣದ ಒಟ್ಟು ೫೭ ಭಾರಿ ಸೇತುವೆಗಳಿದ್ದವು. ಭಾರಿ ಸಂಖ್ಯೆ ಪ್ರಮಾಣ ೧೯೯೨ರಲ್ಲಿ ಓಡಿಹೋದಿತು. ಅದೇ ೧೯೯೬ರ ವೇಳೆಗೆ ಎಲ್ಲ ವರ್ಗಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ ಒಟ್ಟು ೮೭೪೮ ಸೇತುವೆಗಳಿದ್ದವು. ಇದರಲ್ಲಿ ಓಡಿ ಭಾರಿ ಸೇತುವೆಗಳು, ೮೧೧೭ ಅಡ್ಡಮೋರಿಗಳು (೬ಮೀ) ೪೧೨ (೬-೧೨ ಮೀ), ೧೨-೧೮ ಮೀ.ನ ೯೬, ೧೮-೨೪ ಮೀ.ನ ೫೦, ೨೪-೩೦ ಮೀ.ನ ೪೯, ಹಾಗೂ ೩೦-೬೦ ಮೀ.ನ ೬೧ ಸಣ್ಣ ಸೇತುವೆಗಳೂ ಸೇರಿದ್ದವು. ೨೦೦೦ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೪೨ ದೊಡ್ಡ ಸೇತುವೆ ಹಾಗೂ ೪,೬೭೬ ಕಿರುಸೇತುವೆ ಹಾಗೂ ಅಡ್ಡಮೋರಿಗಳಿದ್ದವು. ೨೦೦೫ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೫೯ ದೊಡ್ಡ ಸೇತುವೆಗಳಿದ್ದವು. ವಿವರಗಳಿಗೆ ಕೋಷ್ಟಕ ೭೫ ಮತ್ತು ೭೬ನ್ನು ನೋಡಿ.

ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೫ : ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ವಿವಿಧ ವರ್ಗಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ ಅಡ್ಡಮೋರಿ - ಕಿರುಸೇತುವೆಗಳ ವಿವರ

ವರ್ಷ	೬ ಮೀಟರ್ ವರೆಗೆ	೬ ರಿಂದ ೧೨ ಮೀ.ವರೆಗೆ	೧೨ ರಿಂದ ೧೮ ಮೀ.ವರೆಗೆ	೧೮ ರಿಂದ ೨೪ ಮೀ.ವರೆಗೆ	೨೪ ರಿಂದ ೩೦ ಮೀ. ವರೆಗೆ	೩೦ ರಿಂದ ೬೦ ಮೀ.ವರೆಗೆ	ಒಟ್ಟು
೧೯೭೧	-	೯೪	೩೪	೧೨	೧೭	-	೧೫೭
೧೯೭೬		೧೦೫	೪೦	೧೩	೨೦	-	೧೭೮
೧೯೭೮	೨೮೬೩	೧೨೦	೪೯	೧೯	೨೫	-	೩೦೭೬
೧೯೮೧	೬೦೬೪	೨೦೪	೫೮	೩೮	೩೫	-	೬೩೯೯
೧೯೮೬	೬೮೬೫	೨೫೭	೭೦	೪೪	೪೧	೫೧	೭೩೨೮
೧೯೯೨	೭೬೨೦	೨೭೩	೮೨	೪೬	೪೫	೫೭	೮೧೨೧
೧೯೯೬	೮೧೧೭	೩೧೨	೯೬	೫೦	೪೯	೬೧	೮೬೮೫
೨೦೦೦*	೩೪೦೭	೧೧೦೨	೯೭	೧೮	೨೨	೩೦	೪೬೭೬

* ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯ ನಿಯಂತ್ರಣದಲ್ಲಿರುವ ಸೇತುವೆಗಳನ್ನು ಮಾತ್ರ ಇಲ್ಲಿ ನೀಡಲಾಗಿದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೬ : ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ವಿವಿಧ ವರ್ಗಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ ದೊಡ್ಡ ಸೇತುವೆಗಳ ವಿವರ (೧೯೫೬-೧೯೯೮)

ವರ್ಷ	೩೦ ರಿಂದ ೯೦ ಮೀ.	೯೦ ಮೀ - ೧೫೨ ಮೀ.	೧೫೨ ಮೀ - ೩೦೪ ಮೀ	೩೦೪ ಮೀ ಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚು	ಒಟ್ಟು
೧೯೫೬	೨೫	೪	೬	೦	೩೬
೧೯೬೦	೨೭	೬	೭	೦	೪೦
೧೯೬೬	೪೦	೧೦	೧೨	೦	೬೨
೧೯೭೦	೪೩	೧೪	೧೪	೫	೭೬
೧೯೭೬	೫೨	೧೬	೧೬	೫	೮೯
೧೯೭೮	೬೦	೧೮	೧೭	೫	೧೦೦
೧೯೮೨	೬೪	೧೯	೧೮	೫	೧೦೬
	೬೦-೯೦ಮೀ	೯೦-೧೫೨ಕಿ.ಮೀ.	೧೫೨-೨೦೪ಕಿ.ಮೀ.	೨೦೪ ಕಿ.ಮೀ. ಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚು	
೧೯೮೬	೧೬	೧೯	೧೮	೦೫	೫೮
೧೯೯೨	೨೦	೨೦	೧೮	೫	೬೩
೧೯೯೬	೨೦	೨೦	೧೮	೫	೬೩
೨೦೦೦	೧೨	೧೪	೧೦	೫	೪೧
೨೦೦೩	-	-	-	-	೪೨
೨೦೦೫	-	-	-	-	೫೯

* ೧೯೮೪ಕ್ಕೆ ಮೊದಲು ೩೦-೬೦ ಮೀ ಉದ್ದದ ಸೇತುವೆಗಳನ್ನೂ ಭಾರಿ ಸೇತುವೆ ಎಂದೇ ವರ್ಗೀಕರಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಆದರೆ ೧೯೮೪ರಲ್ಲಿ ಅದನ್ನು ಕಿರುಸೇತುವೆ ಗುಂಪಿಗೆ ವರ್ಗಾಯಿಸಲಾಯಿತು ಆನಂತರದ ವರ್ಷಗಳಿಗೆ ಈ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ನಿಡಿದಿರುವ ಅಂಕಿಅಂಶ ೬೦-೯೦ಮೀ ಉದ್ದದ ಸೇತುವೆಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ್ದಾಗಿದೆ.

ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಗಳು

ಆರ್ಥಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯನ್ನು ಯೋಜಿತ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಸಾಧಿಸುವ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ರಾಷ್ಟ್ರಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಆರಂಭಿಸಲ್ಪಟ್ಟ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಯ ಭಾಗವಾಗಿ ರಾಜ್ಯ ಹಾಗೂ ಜಿಲ್ಲಾ ಮಟ್ಟಗಳಲ್ಲೂ ಅದನ್ನು ಅನುಷ್ಠಾನಕ್ಕೆ ತರುವ ಮೂಲಕ ವಿವಿಧ ಸ್ತರಗಳಲ್ಲಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯನ್ನು ಸರಿಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಸಾಧಿಸಲು ನಿರ್ದೇಶಿಸಲಾಯಿತು. ಅದರಂತೆ ಮೊದಲನೆಯ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಯ (೧೯೫೧-೫೬) ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಮದ್ರಾಸ್ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿದ್ದ ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯು ವಿವಿಧ ರಂಗಗಳಲ್ಲಿ ಅಲ್ಪಸ್ವಲ್ಪ ಪ್ರಗತಿಯನ್ನು ಸಾಧಿಸಿತು. ಆದರೆ ಎರಡನೆಯ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಯಿಂದೀಚೆಗೆ (೧೯೫೬-೬೧) ಭಾಷಾವಾದ ರಾಜ್ಯ ಪುನಾರುಜ್ಜಯಕ್ಕೆ ೧೯೫೬ರಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕ (ಮೈಸೂರು) ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ವಿಲೀನಗೊಂಡ ನಂತರ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಗಣನೀಯ ಪ್ರಗತಿ ಸಾಧಿಸಲು ಸಾಧ್ಯವಾಯಿತು.

ಈ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಕಾಮಗಾರಿ ಹಾಗೂ ನಿರ್ವಹಣೆಗಳಿಗೆಂದು ಒಟ್ಟು ೨೨೩.೪೧ ಲಕ್ಷ ರೂ.ಗಳನ್ನು ವೆಚ್ಚ ಮಾಡಲಾಗಿತ್ತು. ಮೂರನೆಯ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆ (೧೯೬೧-೬೬)ಯ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ೨೦೮-೩೬ ಲಕ್ಷ ರೂ. ವೆಚ್ಚ ಮಾಡಿ ೯೩ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಾಣ, ೫೬೫ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆ ಸುಧಾರಣೆ, ೧೨೫೯ ಕಿ.ಮೀ. ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ ಸುಧಾರಣೆ ೨೦೧ ಕಿ.ಮೀ. ಆಸ್ಪತ್ರೆಗಳ ರಸ್ತೆ ೩೯೦ ಅಡ್ಡ ಮೋರಿ ಹಾಗೂ ೧೬ ಸೇತುವೆಗಳ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ಪೂರೈಸಲಾಯಿತು. ಆನಂತರದ ಮೂರು ವಾರ್ಷಿಕ (೧೯೬೬-೬೯) ಯೋಜನೆಯ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೨೩೨.೨೯ ಲಕ್ಷ ರೂ. ವೆಚ್ಚ ಮಾಡಿ ೩೩೩ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಾಣ, ೧೦೧ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆ ಸುಧಾರಣೆ ೨೪ ಕಿ.ಮೀ.

ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳ ದುರಸ್ತಿಯನ್ನು ಕೈಗೊಂಡು ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಲಾಯಿತು. ನಾಲ್ಕನೆಯ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆ (೧೯೬೯-೭೪)ಯಡಿ ೧೬೭೮೭ ಲಕ್ಷ ರೂ. ವೆಚ್ಚ ಮಾಡಿ ಎಂಟು ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಾಣ ೨೮೩ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆಗಳ ಸುಧಾರಣೆ, ೩೪೬ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆಗೆ ಆಸ್ಫಾಲ್ಟ್ ಮೇಲ್ಮೈ ರಚನೆ, ೮೫ ಕಿ.ಮೀ. ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ ಸುಧಾರಣೆ, ೩೯೪ ಅಡ್ಡಮೋರಿ ನಿರ್ಮಾಣ ಹಾಗೂ ೧೦ ಭಾರಿ ಸೇತುವೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಲಾಯಿತು. ಐದನೆಯ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆ (೧೯೭೪-೭೮) ಯ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೧೫೦.೩೩ ಲಕ್ಷ ರೂ.ಗಳನ್ನು ವೆಚ್ಚ ಮಾಡಲಾಗಿತ್ತು. ತೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯಡಿ ಬರುವ ವಿವಿಧ ವರ್ಗದ ೩೮೮ ಕಿ.ಮೀ.ರಸ್ತೆಗಳ ಸುಧಾರಣೆ ೨೨ ಚಿಕ್ಕ ಹಾಗೂ ದೊಡ್ಡ ಸೇತುವೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ, ಕನಿಷ್ಠ ಅಗತ್ಯ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮದಡಿ ೧೧ ಹಳ್ಳಿಗಳಲ್ಲಿ ೪೮ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆ ರಚನೆ, ಹಾಗೂ ೪೧೫ ಕಿ.ಮೀ. ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳ ದುರಸ್ತಿ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ಪೂರೈಸಲಾಯಿತು. ಅನಂತರದ ಎರಡು ವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆ (೧೯೭೮-೮೦)ಯ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಗಮನ ನೀಡಲಾಗಿತ್ತು. ಆನಂತರದ ಆರನೆಯ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆ (೧೯೮೦-೮೫), ಏಳು (೧೯೮೫-೯೦), ಎರಡು ವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆ (೧೯೯೦-೯೨) ಎಂಟು (೧೯೯೨-೯೭), ಒಂಭತ್ತು (೧೯೯೭-೨೦೦೨) ಹಾಗೂ ಹತ್ತನೆಯ (೨೦೦೨-೨೦೦೭) ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಗಳಡಿ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗಾಗಿ ವಿಶೇಷ ಗಮನ ನೀಡಲಾಗಿದ್ದು, ಆಗಿರುವ ಪ್ರಗತಿಗೆ ಕೋಷ್ಟಕ ೭೧ ಮತ್ತು ೭೨ ನೋಡಿ.

ಜಿಲ್ಲಾ ಪಂಚಾಯತ್ ತಾಂತ್ರಿಕ ವಿಭಾಗ

ಅಧಿಕಾರ ವಿಕೇಂದ್ರೀಕರಣದ ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ೧೯೮೭ರಲ್ಲಿ ಅಸ್ತಿತ್ವಕ್ಕೆ ಬಂದ ಜಿಲ್ಲಾ ಪಂಚಾಯತಿಯು ಜಿಲ್ಲಾ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆ ಹಾಗೂ ಹಳ್ಳಿರಸ್ತೆಗಳ ದುರಸ್ತಿ ನಿರ್ವಹಣೆ ನಿರ್ಮಾಣ ಹಾಗೂ ಮೂವತ್ತು ಮೀಟರ್‌ಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಉದ್ದದ ಅಡ್ಡಮೋರಿ, ಕಿರುಸೇತುವೆಗಳ ರಚನೆ ಮುಂತಾದ ಕಾರ್ಯಗಳನ್ನು ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದೆ. ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ, ಕಿರುಸೇತುವೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ, ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಂತಹ ಕಾರ್ಯಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆಗೊಂದು ಯೋಜನೆ, ಯೋಜನೇತರ ಹಾಗೂ ಹೆಚ್ಚಿನ ಯೋಜನೆಗಳು ಎಂಬ ಲೆಕ್ಕಶೀರ್ಷಿಕೆಗಳಡಿ ಕೇಂದ್ರ ಹಾಗೂ ರಾಜ್ಯಸರ್ಕಾರಗಳು ನೀಡುವ ಅನುದಾನದೊಂದಿಗೆ ಈ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ಅನುಷ್ಠಾನಕ್ಕೆ ತರಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ಅದರಂತೆ ೨೦೦೨ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಇದರ ಅಧೀನದಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆ ಗಳಿರದೆ ೧೭೨೧ ಕಿ.ಮೀ. ಹಳ್ಳಿರಸ್ತೆಗಳು ಮಾತ್ರ ಇದ್ದವು.

ಸಂಚಾರ ಗಣತಿ ಹಾಗೂ ಮಾದರಿ ವಾಹನ ಸಮೀಕ್ಷೆ

ವಿವಿಧ ವರ್ಗಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲೆ ನಿರಂತರವಾಗಿ ಸಾಗಿರುವ ಜನ-ಜಾನುವಾರುಗಳ ಓಡಾಟ, ವಾಹನ ಸಂಚಾರ, ಸರಕು-ಸರಂಚಾಮುಗಳ ಸಾಗಣೆ ಮುಂತಾದವು ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲೆ ಹೇರುವ ಒತ್ತಡ, ಬೀರುವ ಪ್ರಭಾವ, ಸಂಚಾರದಟ್ಟಣೆಯಿಂದಾಗುವ ಅನಾನುಕೂಲಗಳೇ ಮುಂತಾದ ಅಂಶಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಅಮೂಲಾಗ್ರಹಾಗಿ ಅಂಕಿಅಂಶ ಸಂಗ್ರಹಿಸಿ, ಅವುಗಳನ್ನು ಆಧರಿಸಿ ರಸ್ತೆಗಳ ಗುಣಮಟ್ಟವನ್ನು ಉತ್ತಮ ಪಡಿಸುವ ಉದ್ದೇಶದಿಂದ ತೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯು ೧೯೫೯ರಲ್ಲಿ ಸಂಚಾರಗಣತಿ ಹಾಗೂ ಮಾದರಿ ವಾಹನಸಮೀಕ್ಷೆಯನ್ನು ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಕೈಗೊಳ್ಳಲು ಯೋಚಿಸಿತು. ಈ ಉದ್ದೇಶಕ್ಕಾಗಿ ಇಲಾಖೆಗೆ ಸೇರಿದ ಎಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಸಂಚಾರಗಣತಿ ಹಾಗೂ ಮಾದರಿ ವಾಹನಸಮೀಕ್ಷೆಯನ್ನು ಪ್ರತೀ ಐದು ವರ್ಷಗಳಿಗೊಮ್ಮೆ ಪೂರ್ಣ ಏಳು ದಿನಗಳ ಕಾಲ ರಾತ್ರಿ ಹಗಲೂ ಕೈಗೊಳ್ಳುವುದರ ಜೊತೆಗೆ, ಆಯ್ದು ಕೆಲವೇ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರತೀವರ್ಷ ಏಕದಿನ (೨೪ ಗಂಟೆಯ)ದ ಮಾದರಿ ಸಮೀಕ್ಷೆಯನ್ನೂ ನಡೆಸಲಾಗುತ್ತದೆ.

ಇಂತಹ ಸಮೀಕ್ಷೆಗಳಿಂದ ವಿವಿಧ ವರ್ಗದ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲಿನ ವಾರ್ಷಿಕ ಹಾಗೂ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ವಾಹನ ಸಂಚಾರ ಹಾಗೂ ಸರಕು ಸಾಗಣೆ ದಟ್ಟಣೆಯ ಸ್ವರೂಪ ಹಾಗೂ ಒತ್ತಡಗಳನ್ನು ಅರಿಯಬಹುದಾಗಿದೆ. ಈ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ತೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯು ರಾಜ್ಯದ ಎಲ್ಲಾ ವರ್ಗದ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಮೊದಲ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಸಮೀಕ್ಷೆಯನ್ನು ೧೯೬೧-೬೨ರಲ್ಲೂ ಹಾಗೂ ೧೯೬೩-೬೪ರಲ್ಲಿ ಆಯ್ದು ಕೆಲವೇ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಮೊದಲ ಬಾರಿಗೆ ವಾರ್ಷಿಕ ಮಾದರಿ ಸಮೀಕ್ಷೆಯನ್ನು ಆರಂಭಿಸಿತು. ಅದರಂತೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲೂ ಕಾಲಕಾಲಕ್ಕೆ ಸಂಚಾರ ಗಣತಿ ಹಾಗೂ ವಾಹನ ಸಮೀಕ್ಷೆಯನ್ನು ನಡೆಸಲಾಗಿದೆ. ಆಯ್ದು ವರ್ಷಗಳ ಸಮೀಕ್ಷೆಯ ಅಂಕಿಅಂಶವನ್ನಲ್ಲಿ ನೀಡಲಾಗಿದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ ೨.೨ : ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ವಿವಿಧ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಸಂಚಾರ ಗಣತಿ ಹಾಗೂ ವಾಹನ ಸಮೀಕ್ಷೆ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ತಾತ್ಕಾಲಿಕವಾಗಿ ಸ್ಥಾಪಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿದ್ದ ಗಣತಿ ಕೇಂದ್ರಗಳ ವಿವರ

ವರ್ಷ	ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ	ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ	ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆ	ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆ	ಹಳ್ಳಿ ರಸ್ತೆ	ಒಟ್ಟು	ಗಣತಿಕೇಂದ್ರಗಳ ನಡುವಣ ಸರಾಸರಿ ಅಂತರ (ಕಿ.ಮೀ)
೧೯೭೬	೧೦	೨೬	೪೪	೨೫	೪	೧೦೯	೩೬
೧೯೮೨	೧೦	೨೨	೨೭	೨೬	೨೭	೧೦೨	೨೮
೧೯೯೨-೯೩	೧೩	೩೪	೬೦	೦೧	೨೬	೧೨೪	೩೦
೧೯೯೭-೯೮	೧೩	೩೩	೬೦	೦೧	೨೭	೧೩೪	೩೪
೨೦೦೨-೦೩	೧೪	೩೪	೬೧	೦೧	೨೭	೧೩೭	೩೪

ಕೋಷ್ಟಕ ೨.೮ : ಜಿಲ್ಲೆಯ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ಮೇಲಿದ್ದ ದೈನಂದಿನ ಸಂಚಾರ ಒತ್ತಡ ಹಾಗೂ ವಾಹನ ಸಂಚಾರ ದಟ್ಟಣೆ

ವರ್ಷ	ದೈನಂದಿನ ಸರಾಸರಿ ಸಂಚಾರ ಒತ್ತಡ (ಮೆ.ಟನ್/ಗಂಟೆ)	ಪ್ರಯಾಣಿಕ ಕಾರು ಯೂನಿಟ್	ಸರಾಸರಿ ಗಣತಿ ಕೇಂದ್ರಗಳಲ್ಲಿ ದಾಖಲಾದ ವಾಹನಗಳ ದೈನಂದಿನ ಸಂಚಾರ			
			ಭಾರಿವಾಹನ	ಲಘುವಾಹನ	ಮಂದಗತಿ ವಾಹನ	ಒಟ್ಟು
ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ೧೭*						
೧೯೭೫-೭೬	೫೮೧೮೮	೨೨೯೯೬	೫೨೬೫	೪೪೯೧	೩೮೪	೧೦೧೪೦
೧೯೮೧-೮೨	೧೦೮೩೬೯	೪೩೫೦೦	೯೯೪೨	೧೦೬೩೪	೧೨೭	೨೦೭೦೩
೧೯೯೨-೯೩	೨೭೯೬೮೪	೧೦೬೦೨೯	೨೬೪೮೬	೨೯೮೦೮	೮೩	೪೬೧೮೫
೧೯೯೭-೯೮	೧೬೫೩೫೮	೭೭೭೧೪	೧೬೧೪೩	೩೦೦೪೨	೦	೫೬೩೮೧
೨೦೦೨-೦೩			ಮಾಹಿತಿ ಲಭ್ಯವಿಲ್ಲ			
ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ೪೮						
೧೯೭೫-೭೬	೧೯೯೭೭	೬೮೪೪	೧೮೬೦	೧೫೬೮	೦೩	೩೪೩೧
೧೯೮೧-೮೨	೨೪೦೧೪	೮೭೫೪	೨೧೬೮	೨೧೮೭	೦೭	೪೩೬೨
೧೯೯೨-೯೩	೧೨೨೧೨೦	೪೭೩೪೩	೯೭೯೧	೧೫೯೪೩	೦೧	೨೫೭೩೫
೧೯೯೭-೯೮	೩೭೮೨೬೨	೧೩೪೭೯೬	೩೩೭೧೬	೨೬೩೪೬	೦	೬೦೬೨
ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ೧೩# ಮಾಹಿತಿ ಲಭ್ಯವಿಲ್ಲ.						

* ೧೯೭೫ಕ್ಕೆ ಮೊದಲು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಿರಲಿಲ್ಲ.

೧೯೯೯ರಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲೆಗೂ ಇದು ವಿಸ್ತರಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿತು.

ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೯ : ಜಿಲ್ಲೆಯ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲಿದ್ದ ದೈನಂದಿನ ಸರಾಸರಿ ಸರಕು ಸಂಚಾರ ಒತ್ತಡ

(ಮೆಟ್ರಿಕ್ ಟನ್‌ಗಳಲ್ಲಿ)

ವರ್ಷ	ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ	ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆ	ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆ ಇತರ ರಸ್ತೆ	ಹಳ್ಳಿ ರಸ್ತೆ	ರಾಜ್ಯನಿಧಿ ರಸ್ತೆ ಮೇಲೆ ಸರಾಸರಿ
೧೯೭೦-೭೧	೨೨೨೫	೧೧೦೨	೫೮೬	೯೮೨	೧೩೧೧
೧೯೭೫-೭೬	೨೧೨೪	೧೧೫೧	೭೬೫	೧೦೨೮	೧೩೪೬
೧೯೮೧-೮೨	೩೩೫೯	೧೮೪೭	೭೭೪	೭೭೪	೧೪೧೧
೧೯೮೭-೮೮	೩೫೬೯	೧೮೭೬	೧೮೧೦	೮೪೨	೧೭೦೩
೧೯೯೨-೯೩	೪೯೫೬	೨೪೨೬	೫೨೧೧	೩೧೪೨	೨೯೭೩
೧೯೯೭-೯೮	೬೮೮೫	೩೪೫೦	೭೨೯೩	೧೪೫೦	೩೩೧೮

ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೧೦ : ಜಿಲ್ಲೆಯ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ರಸ್ತೆ ಮೇಲಿನ ದೈನಂದಿನ ಸಂಚಾರ ದಟ್ಟಣೆ ಪ್ರಮಾಣ

ವರ್ಷ	ಭಾರಿವಾಹನ	ಲಘು ವಾಹನ	ಮಂದಗತಿ ವಾಹನ	ಒಟ್ಟು	ಪ್ರಯಾಣಿಕ ಕಾರು ಯೂನಿಟ್
೧೯೭೦-೭೧	೧೧೫	೨೧೩	೧೪	೩೪೨	೬೩೦
೧೯೭೫-೭೬	೧೧೭	೨೨೦	೮	೩೪೫	೫೯೪
೧೯೮೧-೮೨	೧೧೪	೩೨೯	೫	೪೪೮	೭೨೩
೧೯೮೭-೮೮	೧೩೫	೪೯೦	೩	೬೨೮	೮೮೭
೧೯೯೨-೯೩	೨೨೯	೮೬೩	೨	೧೦೯೪	೧೬೦೦
೧೯೯೭-೯೮	೨೫೨	೧೦೫೪	-	೧೩೦೬	೧೮೨೦

ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕಚೇರಿ

ರಾಜ್ಯದ ಬೊಕ್ಕಸಕ್ಕೆ ಅಧಿಕ ಆದಾಯವನ್ನು ತರುವ ಕೆಲವೇ ಇಲಾಖೆಗಳಲ್ಲಿ ಒಂದಾದ ಇದನ್ನು 'ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ' ಎಂದು ೧೯೮೯ರಲ್ಲಿ ಹೆಸರಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಮೊದಲು, 'ಮೋಟಾರ್ ವಾಹನಗಳ ಇಲಾಖೆ' ಎಂದೇ ಇದು ಚಿರಪರಿಚಿತವಾಗಿತ್ತು. ಮೋಟಾರ್ ವಾಹನಗಳ ನೋಂದಣಿ, ನಿಯಂತ್ರಣ, ಮೋಟಾರ್ ತೆರಿಗೆ ಸಂಗ್ರಹ, ಚಾಲಕ ಹಾಗೂ ನಿರ್ವಾಹಕರಿಗೆ ಪರವಾನಗಿ ನೀಡಿಕೆ, ವಾಹನಗಳಿಂದ ಉಂಟಾಗುವ ಪರಿಸರ ಮಾಲಿನ್ಯ ನಿಯಂತ್ರಣ ಮುಂತಾದ ಪ್ರಧಾನ ಕಾರ್ಯಗಳ ಚೊತೆಗೆ ಕೇಂದ್ರ ಹಾಗೂ ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರಗಳು ಕಾಲಕಾಲಕ್ಕೆ ಜಾರಿಗೆ ತರುವ ನೂತನ ಸಾರಿಗೆ ಕಾಯ್ದೆಗಳನ್ನು ಅನುಷ್ಠಾನಕ್ಕೆ ತರಲೆಂದೇ ಅಸ್ತಿತ್ವದಲ್ಲಿರುವ ಈ ಇಲಾಖೆಯು ಜಿಲ್ಲಾ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಹಾಗೂ ಸಹಾಯಕ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕಚೇರಿಗಳ ಮೂಲಕ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತದೆ.

ಜಿಲ್ಲಾ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕಚೇರಿಗಳು ಆರಂಭ (೧೯೫೭)ಗೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಮೊದಲು, ಸಾರಿಗೆ ಸಂಚಾರ ಹಾಗೂ ನಿಯಂತ್ರಣಗಳಂತಹ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ಜಿಲ್ಲಾ ಬೋರ್ಡ್ ಹಾಗೂ ಪುರಸಭೆಗಳು ಪೊಲೀಸ್ ಇಲಾಖೆಯ ನೆರವಿನೊಂದಿಗೆ ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದವು. ಶಿವಮೊಗ್ಗ ವಿಭಾಗೀಯ ಸಾರಿಗೆ ಕಮೀಷನರ್ ಅಧೀನದಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿರುವ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕಚೇರಿಗಳು ಜಿಲ್ಲೆಯ ಮಂಗಳೂರು ಹಾಗೂ ಉಡುಪಿಗಳಲ್ಲಿದ್ದು, ಮಂಗಳೂರು ಸಾರಿಗೆ ಕಚೇರಿಯ ಅಧೀನದಲ್ಲಿ ಉಪ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕಚೇರಿಯು ೭-೪-೧೯೮೨ರಿಂದ ಪುತ್ತೂರಿನಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ೧೯೯೦ರ ವೇಳೆಗೆ ತಲಪಾಡಿಯಲ್ಲಿ ತಪಾಸಣೆ ಕೇಂದ್ರ ಆರಂಭವಾಗಿತ್ತು. ಮಂಗಳೂರು ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕಚೇರಿಯ ವ್ಯಾಪ್ತಿಗೆ ಮಂಗಳೂರು ಹಾಗೂ ಬಂಟ್ವಾಳ ತಾಲೂಕುಗಳು ಒಳಪಟ್ಟಿದ್ದರೆ, ಪುತ್ತೂರು ಉಪಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ

ಕುಟುಂಬದ ವ್ಯಾಪ್ತಿಗೆ ಪುತ್ರರು, ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಹಾಗೂ ಸುಳ್ಯ ತಾಲೂಕುಗಳು ಒಳಪಟ್ಟಿದ್ದವು.

ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೫೨ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಇದ್ದ ೨,೩೩೫ ನೋಂದಣಿ ವಾಹನಗಳಲ್ಲಿ ೧೨೪ ಮೋಟಾರ್ ಸೈಕಲ್, ೨೬೨ ಬಸ್ಸು, ೫೪೪ ಸರಕು ಸಾಗಣೆ ವಾಹನ ಲೇ ಬಾಡಿಗೆ ವಾಹನ, ೧೨೨೧ ಖಾಸಗಿ ವಾಹನ ಹಾಗೂ ೪೦ ಇತರೆ ವಾಹನಗಳಿದ್ದವು. ಅಲ್ಲದೇ ೩೬೨೯ ಎತ್ತಿನಗಾಡಿಗಳಿದ್ದವು. ಅದೇ ೧೯೬೪ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ನೋಂದಣಿಗೊಂಡಿದ್ದ ಒಟ್ಟು ೪,೫೬೪ ವಾಹನಗಳಲ್ಲಿ ೫೫೬ ಮೋಟಾರ್ ಸೈಕಲ್, ೨೩೨ ಬಸ್ಸು, ೧೩೩೫ ಸರಕು ವಾಹನ, ೧೯೩೨ ಮೋಟಾರು ಕಾರು, ೧೧೨ ಜೇಷು, ೧೦೦ ಆಟೋರಿಕ್ಸಾ, ೧೫೫ ಟ್ಯಾಕ್ಸಿ ೧೪ ಅಮ್ಮಿ ಬಸ್ ಹಾಗೂ ೧೦೩ ಇತರೆ ವಾಹನಗಳಿದ್ದವು. ಅಲ್ಲದೆ ೨,೧೮೮ ಎತ್ತಿನಗಾಡಿಗಳು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದವು. ಇದು ೧೯೬೬ರಲ್ಲಿ ೬೫೮೦ಕ್ಕೂ, ೧೯೬೮ರಲ್ಲಿ ೮,೪೮೦ಕ್ಕೂ ಏರಿತು. ಅದೇ ವೇಳೆಗೆ ೨೨,೦೦೦ ಬೈಸಿಕಲ್‌ಗಳು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಓಡಾಡುತ್ತಿದ್ದವು. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ೧೯೬೧ರಲ್ಲಿ ೧೩,೩೫೦ಕ್ಕೂ, ೧೯೬೩ರಲ್ಲಿ ೧೫,೫೫೧ ಕ್ಕೂ ಏರಿತು. ಆದರೆ ಎತ್ತಿನಗಾಡಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ೧೯೬೩ರಲ್ಲಿ ೧೬೮೦ಕ್ಕೆ ಇಳಿಯಿತು. ಏತನ್ಮಧ್ಯೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿ ಲಕ್ಷ ಜನಸಂಖ್ಯೆಗೆ ೧೯೬೬ರಲ್ಲಿದ್ದ ಸರಾಸರಿ ೪೧೧ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ೧೯೬೩ರಲ್ಲಿ ೮೦೦ ಕ್ಕೇರಿತು. ೧೯೬೮ರ ವೇಳೆಗೆ ೨೮,೪೨೦ ನೋಂದಣಿ ವಾಹನಗಳು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದು, ೧೯೮೨ಕ್ಕೆ ೫೬,೩೨೨ ಕ್ಕೇರಿದ್ದವು. ಈ ಏರಿಕೆ ಕ್ರಮವು ನಿರಂತರವಾಗಿ ಮುಂದುವರಿದು ೧೯೯೨ರ ವೇಳೆಗೆ ೧,೦೨,೬೪೫ ಕ್ಕೂ, ೧೯೯೭ರ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ೧,೬೦,೨೮೬ ಗಳಿಗೂ ಏರಿತು. ಆದರೆ ಜಿಲ್ಲೆಯು ವಿಭಜನೆ (೧೯೯೭) ಗೊಂಡ ನಂತರ ಮಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕುಟುಂಬ, ಹಾಗೂ ಮತ್ತೂರಿನಲ್ಲಿ ಉಪಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕುಟುಂಬಗಳು ಮುಂದುವರಿದು ಇಲ್ಲಿ ನೋಂದಣಿಗೊಳ್ಳುವ ವಾಹನಗಳಿಗೆ ನೀಡಲ್ಪಡುವ ನೋಂದಣಿ ಸಂಕೇತ ಸಂಖ್ಯೆಯು ಕ್ರಮವಾಗಿ ಕೆ.ಎ.೧೯ ಹಾಗೂ ಕೆ.ಎ ೨೧ ಆಗಿದೆ. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೨೦೦೧ರ ವೇಳೆಗೆ ೧,೬೩,೬೨೯ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳು ನೋಂದಣಿಗೊಂಡಿದ್ದವು. ೨೦೦೪ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಅವುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ೨,೧೩,೦೦೬ ಕ್ಕೇರಿತು. ಏತನ್ಮಧ್ಯೆ ೨೦೦೫ರ ಏಪ್ರಿಲ್ ಒಂದರಿಂದ ಪುತ್ರರಿನ ಉಪಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕುಟುಂಬದ ವಾಹನಗಳಿಗೆ ಕುಟುಂಬದ ವಾಹನಗಳಿಗೆ ಕುಟುಂಬ ಎಂದು ಮೇಲ್ವರ್ಗಕ್ಕೆ ಏರಿಕೆಯಾಗಿದೆ. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ, ೨೦೦೫ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ನೋಂದಣಿಗೊಂಡ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ೨,೩೪,೨೯೫ ಆಗಿತ್ತು. ಹೆಚ್ಚಿನ ವಿವರಗಳಿಗೆ ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೧೧ ಹಾಗೂ ೭.೧೨ ನೋಡಿ. ಈ ಇಲಾಖೆಯ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ನೋಂದಣಿ, ವಾಹನಗಳಿಗೆ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಪರವಾನಗಿ ನೀಡುವುದರ ಜೊತೆಗೆ ವಾಹನ ಚಾಲಕರಿಗೆ ಹಾಗೂ ನಿರ್ವಾಹಕರಿಗೆ ಲೈಸೆನ್ಸ್, ಚಾಲಕರಿಗೆ ವಿವಿಧ ವರ್ಗದ ಪ್ಲಾಟ್‌ ಲೈಸೆನ್ಸ್ ಕಾರ್ಡುಗಳ ವಿತರಣೆ, ಮೋಟಾರು ವಾಹನ ಚಾಲಕರ ತರಬೇತಿ ಶಾಲೆಗಳಿಗೆ ಅನುಮತಿ ನೀಡಿಕೆ, ಅಪಘಾತಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಅಧಿಕೃತ ದಾಖಲೆ, ವಾಯುಮಾಲಿನ್ಯ ನಿರ್ವಹಣಾಧಿಕಾರ ಇತರ ಕಾರ್ಯಗಳನ್ನು ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ಇಲಾಖೆಯ ಕಾರ್ಯ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳಿಗೆ ಪೂರಕವಾಗಿ ಜಿಲ್ಲಾ ಮಟ್ಟದಲ್ಲೂ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಪ್ರಾಧಿಕಾರವು ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತದೆ. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೨೦೦೫ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಇದ್ದ ಮೋಟಾರು ಚಾಲಕರ ತರಬೇತಿ ಶಾಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಿನವು ಮಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿದ್ದರೆ, ಬಂಟ್ವಾಳದಲ್ಲಿ ನಾಲ್ಕು, ಪುತ್ರರಿನಲ್ಲಿ ಏಳು, ಉಜಿರೆ, ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಹಾಗೂ ಸುಳ್ಯಗಳಲ್ಲಿ ತಲಾ ಎರಡು ಶಾಲೆಗಳಿದ್ದವು. (ಇವುಗಳಿಗೆ ಪೂರಕವಾಗಿ ನೀಡಿರುವ ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೧೩ ರಿಂದ ೭.೧೬ ನೋಡಿ).

ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೧೧ : ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ನೋಂದಣಿಗೊಂಡಿದ್ದ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳು

ವರ್ಷ	ನೋಂದಣಿಗೊಂಡಿದ್ದ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳು	ವರ್ಷ	ನೋಂದಣಿಗೊಂಡಿದ್ದ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳು
೧೯೫೭	೨,೩೩೫	೧೯೯೨	೧,೦೨,೬೪೫
೧೯೬೧	೩,೫೪೪	೧೯೯೬	೧,೬೩,೬೨೯
೧೯೬೬	೬,೫೮೦	೧೯೯೮*	೧,೨೭,೭೯೦
೧೯೭೧	೧೩,೩೫೦	೧೯೯೯	೧,೩೮,೩೬೩
೧೯೭೫	೧೯,೫೫೧	೨೦೦೧	೧,೬೩,೬೨೯
೧೯೮೧	೩೧,೯೯೯	೨೦೦೩	೧,೯೫,೪೫೫
೧೯೮೪	೪೩,೯೭೬	೨೦೦೪	೨,೧೩,೦೦೬
೧೯೮೬	೫೬,೩೨೨	೨೦೦೫	೨,೩೪,೨೯೫

* ಜಿಲ್ಲೆಯು ೧೯೯೭ರಲ್ಲಿ ವಿಭಜಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ ೩.೧.೨ : ಜಿಲ್ಲೆಯ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕಚೇರಿಯಲ್ಲಿ ನೋಂದಣಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿರುವ ವಿವಿಧ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ವಿವರ

ವಿವಿಧ ಬಗೆಯ ವಾಹನಗಳು	೧೯೬೧	೧೯೬೫	೧೯೭೩	೧೯೮೦	೧೯೮೨	೧೯೯೨	೧೯೯೬	೨೦೦೧	೨೦೦೨	೨೦೦೪	೨೦೦೫
ಮೋಟಾರ್ ಸೈಕಲ್	೪೦೫	೮೧೯	೫೪೭೬	೧೨,೦೪೪	೧೫,೪೮೧	೬೧,೧೩೨	೮೭,೮೬೨	೯೭,೯೬೮	೧,೦೭೨,೨೧೭	೧,೩೧,೮೫೭	೧,೪೫೨,೭೯೨
ಮೋಟಾರ್ ಕಾರ್	೧,೪೭೨	೨,೦೮೪	೪,೭೪೮	೬,೬೭೬	೭,೩೮೭	೧೬,೪೦೭	೨೦,೯೭೧	೨೫,೫೫೩	೨೭,೪೪೮	೩೪,೧೦೧	೩೮,೧೩೧
ಜೀಪು	-	೧೩೭	೪೦೨	೭೪೧	೯೨೦	೨,೮೯೩	೫,೫೦೨	೫,೦೮೭	೫,೪೨೩	೪,೪೪೧	೬,೨೫೪
ಆಟೋರಿಕ್ಷ್	೬೫	೧೩೦	೮೬೪	೨,೬೬೬	೩,೫೯೫	೩,೬೫೧	೧೧,೨೦೨	೧೩,೩೨೫	೧೪,೩೯೭	೧೬,೫೨೩	೧೭,೬೬೬
ಮ್ಯಾನ್ಯಾಬಲ್	೧೯೬	೮೯	೬೩೪	೯೬೨	೧,೨೭೬	-	-	-	-	-	೪,೬೬೪
ಆಟ್ಮಿ ಬಸ್	೦೨	೧೫	೫೪	೧೨೩	೧೩೧	೨೭೨	೯೭೩	೨,೩೩೧	೨,೪೩೧	೨,೬೨೯	೨,೪೫೨
ಖಾಸಗಿ ಬಸ್	೩೩೧	೨೭೦	೩೯೭	೫೩೯	೫೭೪	೧,೩೪೬	೨,೧೯೯	೧,೮೯೭	೨,೧೦೬	-	೨,೧೯೩
ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ.	-	-	-	-	೭೪	-	-	-	-	-	೧೦೭
ಖಾಸಗಿ ವಾಹನ	-	೧೩೯	೩೨೫	೪೯೩	೪೮೬	೧,೦೨೪	೧,೧೦೧	-	-	-	೧,೧೦೭
ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸರಕು ವಾಹನ	೧,೦೩೮	೧,೩೬೮	೨,೧೯೭	೩,೬೮೦	೪,೪೧೪	೯,೨೫೬	೧೦,೩೨೮	೧೦,೦೮೭	೧೦,೫೭೯	೧೨,೫೮೦	೧೩,೦೫೪
ಟ್ರ್ಯಾಕ್ಟರ್	-	೨೯	೪೬	೬೭	೭೩	-	-	-	-	೫೫೩	೨೩೧
ಟ್ರೈಲರ್	-	೨೭	೧೨೭	೨೮೮	೧೮೮	-	-	-	-	-	೩೨೬
ಇತರೇ ವಾಹನಗಳು	೩೭	೧೭	೨೫೧	೧೩೮	೨೧೮	೬೬೪	೫,೦೨೭	೭,೩೮೧	೭,೪೮೨	೧೦,೨೨೨	-
ಒಟ್ಟು	೩,೪೪೭	೩,೬೮೬	೧೫,೫೨೧	೨೮,೪೨೦	೩೪,೮೨೫	೧,೦೨,೬೪೫	೧,೪೪,೧೬೫	೧,೬೩,೬೨೯	೧೭,೭೦೮೩	೨,೧೩,೦೦೬	೨,೩೪,೨೯೫

* ಜಿಲ್ಲೆಯು ೧೯೯೭ರಲ್ಲಿ ವಿಭಜಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿದೆ.

ಸಂಗ್ರಹಿಸಿದ ದಾಖಲೆ

ಕೋಷ್ಟಕ ೨.೧೩ : ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕಚೇರಿಗಳಲ್ಲಿ ನೋಂದಣಿಗೊಂಡಿದ್ದ ವಾಹನಗಳ ತಾಲೂಕುವಾರು ವಿವರ ೨೦೦೫ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯದಲ್ಲಿದ್ದಂತೆ

ವಾಹನಗಳು	ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕಚೇರಿ, ಪುತ್ತೂರು				ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕಚೇರಿ, ಮಂಗಳೂರು		
	ಪುತ್ತೂರು	ಬೆಳ್ತಂಗಡಿ	ಸುಳ್ಯ	ಒಟ್ಟು	ಮಂಗಳೂರು	ಬಂಟ್ವಾಳ	ಒಟ್ಟು
ಮೊಟಾರ್ ಸೈಕಲ್	೯,೫೬೬	೮,೮೩೦	೮,೨೦೨	೨೬,೫೯೮	೧,೦೧೧,೪೫೩	೧೨,೨೬೧	೧,೦೨೩,೬೧೪
ಇನ್ ವ್ಯಾಲಿಡ್ ಕ್ಯಾರಿಯೇಜ್	೦೨	-	-	೦೨	೦೨	-	೦೨
ಮೋಟಾರು ಕಾರು	೧,೮೮೦	೧,೬೭೮	೧,೫೩೨	೫,೦೯೦	೨೨,೬೭೫	೫,೩೬೬	೩೩,೦೫೧
ಜೀಪ್	೮೬೯	೮೨೦	೮೦೧	೨,೪೯೦	೨,೯೮೮	೮೫೭	೩,೮೪೫
ಮ್ಯಾಕ್ಸಿಕ್ಯಾಬ್	೬೪	೪೬	೧೫೧	೧೬೧	೧೫೬	೩೯೪	೫೫೦
ಆಮ್ಮಿಬಸ್	೧೬೫	೧೬೬	೧೩೧	೪೬೨	೧,೮೧೦	೧೮೦	೧,೯೯೦
ಖಾಸಗಿ ಬಸ್	೭೦	೪೫	೨೪	೧೩೯	೯೧	೧೬	೧೦೭
ಸರಕುವಾಹನ	೧,೧೩೭	೬೮೭	೬೬೦	೨೪,೮೪೪	೮,೪೫೭	೧,೭೧೩	೧೦,೧೭೦
ಟ್ರಾಕ್ಟರ್	೩೧	೨೮	೨೭	೮೬	೮೬	೫೯	೧೪೫
ಟ್ರೈಲರ್ಸ್	೪೫	೩೫	೩೨	೧೧೨	೧೦೯	೧೦೫	೨೧೪
ಬುಲ್ಡೋಜರ್ಸ್	೦೨	೦೧	೦೧	೦೪	-	-	-
ಟೆಂಪ್ಲರ್ಸ್	೧೧	೧೪	೦೮	೩೩	೮೬	೫೯	೧೪೫
ಪವರ್ ಟೆಲ್ಲರ್ಸ್	೨	೨	೧	೦೫	೯	೧೨	೨೧
ಡೆಲಿವರಿ ವ್ಯಾನ್ಸ್	೧೪	೧೪	೯	೩೭	೯೮೨	೧೭೧	೧,೦೮೩
ಆಯಿಬುವೆನ್ಸ್	೧೫	೦೭	೭	೨೯	೮೦	೧೫	೯೫
ಟ್ಯಾಂಕರ್ಸ್	೪೭೮	೪೪	೫೬	೫೭೮	೫೦	೧೧	೬೧
ಎಲ್.ಟಿ.ವಿ.ಗಳು	೩೨೩	೨೬೨	೨೧೫	೮೦೦	-	-	-
ಟೂರಿಸ್ಟ್ ಟ್ಯಾಕ್ಸಿ	೬೨೨	೫೨೭	೮೪೧	೧,೯೯೦	೨,೭೬೦	೨೭೪	೩,೦೨೪
ಜೆ.ಸಿ.ಬಿ.	೦೫	೦೩	೦೩	೧೧	-	-	-
ಆಟೋರಿಕ್ವಾ	೧,೮೦೮	೧,೫೬೨	೧,೨೭೨	೪,೬೪೨	೧೦,೮೪೪	೨,೧೯೦	೧೩,೦೩೬
ಸ್ಟೇಜ್ ಕ್ಯಾರಿಯರ್	೬೨೨	೫೨೭	೮೪೧	೧,೯೯೦	೨,೦೩೪	೧೫೯	೨,೧೯೩
ಇತರೆ	-	-	-	-	೧೫೮	೬೦	೨೧೮
ಒಟ್ಟು	೧೭,೧೦೯	೧೪,೭೭೧	೧೩,೫೧೩	೪೫,೩೯೩	೧,೫೯೯,೯೯೫	೨೮,೯೦೭	೧,೬೮೮,೯೦೨

ಕೋಷ್ಟಕ ೨.೧೪ : ಚಾಲಕರು ಹಾಗೂ ನಿರ್ವಾಹಕರ ಲೈಸೆನ್ಸ್ ವಿವರ

ವರ್ಷ	ಚಾಲಕರು	ನಿರ್ವಾಹಕರು
೧೯೮೬	೧,೨೨,೭೩೮	೪,೮೩೨
೧೯೯೦	೧,೪೯,೦೪೬	೭,೭೫೫
೧೯೯೭	೨,೪೮,೪೪೯	೧೧,೩೧೧
೨೦೦೧	೨,೭೪,೧೨೯	೧೨,೧೩೮
೨೦೦೩	೩,೧೮,೯೭೯	೧೩,೩೮೫
೨೦೦೪	೩,೬೩,೯೫೦	೧೩,೬೯೨
೨೦೦೫	೩,೪೦,೮೩೪	೧೩,೯೬೫

ಕೋಷ್ಟಕ ೨.೧೫ : ಮೋಟಾರ್ ಡ್ರೈವಿಂಗ್ ತರಬೇತಿ ಶಾಲೆಗಳು

ವರ್ಷ	ಒಟ್ಟು ಶಾಲೆಗಳು	ಪರೀಕ್ಷಾರ್ಥಿಗಳು	ಪಾಸಾದವರು	ನಪಾಸಾದವರು
೧೯೮೭	೦೯	೫,೫೪೩	೪,೦೭೧	೧,೪೭೨
೧೯೮೯	೧೪	೭,೯೧೫	೬,೯೪೦	೯೭೫
೧೯೯೦	೧೭	೬,೨೯೧	೫,೧೮೬	೧,೧೦೫
೧೯೯೨	೩೩	-	-	-
೨೦೦೧*	೩೪	-	೧,೬೨೦	೪೯
೨೦೦೪*	೩೪	-	೧,೨೬೪	೩೪

* ಇದು ಮಾರ್ಚ್ ತಿಂಗಳ ಫಲಿತಾಂಶವನ್ನು ಮಾತ್ರ ಸೂಚಿಸುತ್ತದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ ೨.೧೬ : ಚಾಲಕ ಪರವಾನಗಿ ಪ್ಲಾಸ್ಟಿಕ್ ಚೀಟಿ ವಿತರಣಾ ವಿವರ

ವರ್ಷ	ನೀಲಿ ಕಾರ್ಡ್ (ದ್ವಿಚಕ್ರ)	ಹಸಿರುಕಾರ್ಡ್ (ಎಲ್.ಎಂ.ವಿ)	ಕೆಂಪುಕಾರ್ಡ್	ಕಾಕಿ ಕಾರ್ಡ್	ಒಟ್ಟು
೧೯೯೦	೮೦೩	೨೦೦	೩೬೫	-	೧,೪೪೮
೨೦೦೧	೩೭೫	೨೨೨	೧೦೬೨	೧೧	೧,೬೬೦
೨೦೦೩	೨,೪೨೪	೧,೦೯೧	೪,೭೪೧	೭೨	೮,೩೨೮
೨೦೦೫	೧,೪೧೦	೪೪೯	೨,೯೬೩	೪೫	೪,೮೬೭

ಕೋಷ್ಟಕ ೨.೧೭ : ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಘಟಿಸಿರುವ ಅಪಘಾತಗಳ ವಿವರ

ವರ್ಷ	ಒಟ್ಟು ಸಂಭವಿಸಿದ ಅಪಘಾತಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ		ಮರಣ ಹೊಂದಿದವರ ಸಂಖ್ಯೆ	
	ಗಾಯಗೊಂಡವರ ಸಂಖ್ಯೆ	ಮರಣ ಹೊಂದಿದವರ ಸಂಖ್ಯೆ	ಗಾಯಗೊಂಡವರ ಸಂಖ್ಯೆ	ಮರಣ ಹೊಂದಿದವರ ಸಂಖ್ಯೆ
೧೯೭೨	೩೮೦	೪೨೦	೮೬	೮೬
೧೯೭೫	೪೪೩	೪೯೬	೮೮	೮೮
೧೯೭೮	೭೪೪	೭೮೨	೧೨೦	೧೨೦
೧೯೮೨	೬೨೪	೬೪೯	೧೫೩	೧೫೩
೧೯೮೮	೧೦೬೮	೧೪೭೭	೧೯೫	೧೯೫
೧೯೯೧	೧೩೬೫	೨೦೨೭	೨೪೧	೨೪೧
೧೯೯೪	೧೪೮೩	೨೪೭೭	೩೧೩	೩೧೩

ಮುಂದುವರಿದಿದೆ

ವರ್ಷ	ಒಟ್ಟು ಅಪಘಾತ	ಮರಣಾಂತಕ	ಇತರೆ
೨೦೦೧*	೧,೦೦೭	೧೨೩	೮೮೪
೨೦೦೩*	೧,೧೪೨	೧೦೩	೧,೦೩೯
೨೦೦೪*	೧,೨೩೯	೧೦೪	೧,೧೩೫
೨೦೦೫*	೧,೧೯೬	೭೬	೧,೧೨೦

* ಮಂಗಳೂರು ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕಚೇರಿಯ ಮಾಹಿತಿಯನ್ನು ಮಾತ್ರ ಇದು ಸೂಚಿಸುತ್ತದೆ.

ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆ

ಹತ್ತೊಂಬತ್ತನೆಯ ಶತಮಾನದ ಅಂತ್ಯಾವಧಿಯವರೆಗೆ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಇದ್ದ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯು ಸಂಪೂರ್ಣ ಖಾಸಗಿಯದಾಗಿತ್ತು. ಜನಸಾಮಾನ್ಯರು ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಕಾಲ್ಕಡಿಗೆಯನ್ನೇ ಅವಲಂಬಿಸಿದ್ದು, ಎತ್ತಿನಬಂಡಿಯೂ ಬಳಕೆಯಲ್ಲಿತ್ತು. ಆನೆ, ಕುದುರೆ, ಮೇನೆ. ಪಲ್ಲಕ್ಕಿ ಹಾಗೂ ರಥಗಳು, ರಾಜಪರಿವಾರ ಹಾಗೂ ಆಡಳಿತ ವರ್ಗಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ ಅಧಿಕಾರಿಗಳ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಮಾಧ್ಯಮಗಳಾಗಿದ್ದವು. ಕಾವಡಿ, ಎತ್ತು, ಎಮ್ಮೆ, ಕೋಣ, ಕತ್ತೆ ಬಂಡಿ ಮುಂತಾದವು ಸರಕು ಸಾಗಣೆಗೆ ಉಪಯೋಗಿಸಲ್ಪಡುತ್ತಿದ್ದವು. ಆದರೆ ಕ್ರಮೇಣ ಜಟಕಾ, ಟಾಂಗಾ, ಬೈಸಿಕಲ್‌ಗಳು, ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಬದುಕನ್ನು ಪ್ರವೇಶಿಸಿದರೂ ಎತ್ತಿನಗಾಡಿಗಳೇ ಗ್ರಾಮೀಣ ಪ್ರದೇಶದ ಪ್ರಮುಖ ಸಾರಿಗೆ ಮಾಧ್ಯಮಗಳಾಗಿದ್ದವು. ಮಂಗಳೂರು-ಉಡುಪಿ ರಸ್ತೆಯ ಮೇಲೆ ಬೆಳ್ಳೆ ಸುಬ್ಬಯ್ಯ ಶೆಟ್ಟರ ಜಟಕಾಗಾಡಿ ಸರ್ವಿಸ್ ಇತ್ತು. ಮಂಗಳೂರು-ಉಡುಪಿ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಆ ದಿನಗಳಲ್ಲಿ ಕೂಳೂರು, ಪಾವಂಜಿ, ಮೂಲ್ಕಿ ಹಾಗೂ ಉದ್ಯಾವರಗಳ ಬಳಿ ಹರಿದಿದ್ದ ಹೊಳೆಗಳನ್ನು ದೋಣಿಯಲ್ಲಿ ದಾಟಬೇಕಿತ್ತು. ಆಗ ಮಂಗಳೂರಿನ ಸುಬ್ಬಯ್ಯ ಶೆಟ್ಟರು ಈ ಹೊಳೆಗಳ ಮಧ್ಯೆಯೂ ಜಟಕಾಬಂಡಿಗಳನ್ನು ಓಡಿಸುವ ಮೂಲಕ ಮಂಗಳೂರಿನಿಂದ-ಉಡುಪಿಯವರೆಗೆ ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ವ್ಯವಸ್ಥಿತವಾಗಿ ಸಾಗಿಸುವ ಅಪೂರ್ವ ಸಾಹಸ ನಡೆಸಿದ್ದರು.

ಸ್ವಾತಂತ್ರ್ಯಾನಂತರ ದೇಶದ ವಿವಿಧೆಡೆಗಳಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು ಆರಂಭಗೊಂಡಂತೆ ಮೈಸೂರು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲೂ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯನ್ನು ೧೯೪೮ರ ಸೆಪ್ಟೆಂಬರ್ ೧೨ರಂದು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಆದರೆ, ೧೯೫೬ಕ್ಕೆ ಮೊದಲು ಮದ್ರಾಸ್ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿದ್ದ ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೨೦ನೆಯ ಶತಮಾನದ ಆರಂಭದಲ್ಲೇ ಖಾಸಗಿ ಒಡೆತನದ ಬಸ್ಸುಗಳು ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸೇವೆಯಲ್ಲಿ ತೊಡಗಿದ್ದವು. ಸುಮಾರು ೧೯೧೪ರಲ್ಲಿ ನೆಲ್ಸನ್‌ನ ವೆಂಕುಪ್ಪಾ ಹಾಗೂ ಬೋಲಾರ ವಿಲರಾಜ್ ಅವರು ಕೆನರಾ ಪಬ್ಲಿಕ್ ಕನ್ಸ್ಟಿಯನ್ಸ್ ಕಂಪನಿಯನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸುವ ಮೂಲಕ ಬಸ್ ಸೇವೆಯನ್ನು ಆರಂಭಿಸಿದರು. ಸರಿಸುಮಾರು ಅದೇ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಹನುಮಾನ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್, ಶಂಕರ್ ವಿಲರ ಮೋಟಾರ್ ಕಂಪನಿ, ದುರ್ಗಾ ಪರಮೇಶ್ವರಿ ಮೋಟಾರ್ ಸರ್ವಿಸ್‌ಗಳೂ ಆರಂಭವಾದವು. ಮಂಗಳೂರು ಉಡುಪಿ ನಡುವೆ ಸಾಗುತ್ತಿದ್ದ ಮೋಟಾರುಗಳು ಗುರುಪುರ ಸೇತುವೆ ಮೇಲೆ ಕಾರ್ಕಳ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ೯೦ ಕಿ.ಮೀ. ಸಾಗಿ ಉಡುಪಿ ತಲುಪಲು ಐದು ತಾಸು ಧೂಳಿನ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಸಬೇಕಾಗಿತ್ತು. ಈ ಎಲ್ಲಾ ಮೋಟಾರ್ ಸರ್ವಿಸ್‌ಗಳು ೧೯೩೩ರಲ್ಲಿ ಒಂದಾಗಿ ಕಂಬೈನ್ಡ್ ಬುಕ್ಲಿಂಗ್ ಏಜೆನ್ಸಿಯನ್ನು ಆರಂಭಿಸಿದವು. ಆನಂತರ ಜೋಯಿಸ್ ಬುಕ್ಲಿಂಗ್ ಏಜೆನ್ಸಿ ಕೂಡ ಆರಂಭವಾಯಿತು. ತಕ್ಷಣವಾಗಿಯೇ ನಿಗದಿತ ಸಮಯ, ನಿಗದಿತ ದರದಂತೆ ಸ್ಪರ್ಧಾತ್ಮಕ ಮೋಟಾರ್ ಸೇವೆ ಸಿಗುವಂತಾಯಿತು. ಆದರೂ, ೧೯೩೩-೪೨ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ ಕ್ಷೇತ್ರ ಹಿಂದುಳಿಯಿತು. ರಸ್ತೆಗಳು ತೀರಾ ಹದಗೆಟ್ಟಿದ್ದು, ಸೇತುವೆಗಳು ಸಾಕಷ್ಟು ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿರಲಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ಸಂಸದ ಶ್ರೀನಿವಾಸ್ ಮಲ್ಯರಿಂದಾಗಿ ಕರಾವಳಿಯಲ್ಲಿ ಸೇತುವೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ, ರಸ್ತೆಗಳ ಡಾಂಬರೀಕರಣ ಗಣನೀಯ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ನಡೆಯಿತು. ೧೯೫೫ರ ಜನವರಿ ಒಂದರ ವೇಳೆಗೆ ಮಂಗಳೂರು-ಮೈಸೂರು ಬೆಂಗಳೂರು ಮಾರ್ಗವು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣಗೊಂಡರೂ, ಜಿಲ್ಲೆಯ ಉಳಿದೆಡೆಗಳಲ್ಲಿ ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳೇ ಸಂಚರಿಸುತ್ತಿದ್ದವು. ಮಂಗಳೂರು-ಪುತ್ತೂರುಗಳಲ್ಲಿ ಬಸ್ ಗ್ಯಾರೇಜುಗಳಿದ್ದು, ಮೈಸೂರು ಸಾರಿಗೆ ವಿಭಾಗಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ ಮೈಸೂರು ಘಟಕದಡಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದವು. ಮುಂದೆ ೧೯೫೭ರ ಏಪ್ರಿಲ್ ೧೮ರಂದು ಬೆಂಗಳೂರು-ಮಂಗಳೂರು ನಡುವೆ ರಾಜ್ಯ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯು ನೇರ ಬಸ್ಸು ಸೇವೆಯನ್ನು ಆರಂಭಿಸಿದ್ದು, ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆ ರಂಗದಲ್ಲೊಂದು ಮಹತ್ವದ ಮೈಲಿಗಲ್ಲಾಯಿತು. ಅಲ್ಲದೇ ಈ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳ ಸಂಚಾರಕ್ಕೂ ಪರವಾನಗಿಯನ್ನು ನೀಡಲಾಯಿತು. ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರದ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ನೀತಿಯನ್ವಯ ಮಂಗಳೂರು ಭಾಗದಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಗಳ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ೧೯೬೮ರಲ್ಲಿ ಕೈಗೊಳ್ಳಲಾಯಿತು. ಹಾಸನ

ವಿಭಾಗದ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿದ್ದ ಈ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಮಂಗಳೂರು ಹಾಗೂ ಪುತ್ತೂರುಗಳಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ ಘಟಕ ಹಾಗೂ ಕಾರ್ಯಾಗಾರಗಳನ್ನೂ ಆರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ೧೯೭೧ರ ವೇಳೆಗೆ ಈ ಎರಡು ಘಟಕಗಳು ೭೬ ಬಸ್ಸುಗಳ ನೆರವಿನೊಂದಿಗೆ ೫೮ ಮಾರ್ಗಗಳಿಗೆ ಬಸ್ಸು ಸೌಕರ್ಯ ಕಲ್ಪಿಸಿ, ಸರಾಸರಿ ೪,೯೧೭ ಕಿ.ಮೀ. ದೈನಂದಿನ ಮಾರ್ಗ ಸೇವೆ ನೀಡುವ ಮೂಲಕ ೪೮,೯೨೬ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ದೈನಂದಿನ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ನೆರವಾಗಿದ್ದವು. ಆದರೆ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯು ವಿಶೇಷವಾಗಿ ಖಾಸಗಿ ವಲಯದ ನಿಯಂತ್ರಣಕ್ಕೆ ಒಳಪಟ್ಟಿದ್ದು, ಕೆನರಾ ಪಬ್ಲಿಕ್ ಶಂಕರ ವಿಠಲ, ಮಂಜುನಾಥ್, ಹನುಮಾನ್, ಭಾರತ್, ಎಸ್.ಸಿ.ಎಸ್. ಯುನೈಟೆಡ್ ಟ್ರೇಡಿಂಗ್, ಪಿ.ವಿ.ಎಂ., ಬಲ್ಲಾಳ್, ವರ್ಮ, ಬಿಎನ್.ಎಸ್. ಮಿಸ್ಕುತ್, ದುರ್ಗಾಪರಮೇಶ್ವರಿ ವೆಸ್ಟ್‌ಕೋಸ್ಟ್ ಇಂಡಸ್ಟ್ರಿಯಲ್ ಅಂಡ್ ಕಮರ್ಷಿಯಲ್ ಸಿಂಡಿಕೇಟ್ ಮುಂತಾದ ಖಾಸಗಿ ಮೋಟಾರ್ ಸರ್ವಿಸ್ ಕಂಪೆನಿಗಳು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೨೦೮ ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು ೨೬೨೨೫ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳ ದೈನಂದಿನ ಸಾರಿಗೆ ಸೇವೆಯನ್ನು ೧೯೭೧-೭೨ರಲ್ಲಿ ನೀಡುತ್ತಿದ್ದವೆಂದು ತಿಳಿದುಬರುತ್ತದೆ. ಆದರೆ ಅನಂತರದಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯು ಗಣನೀಯ ಪ್ರಗತಿ ಸಾಧಿಸಿದ ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ೧೯೯೪ರ ವೇಳೆಗೆ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಮಂಗಳೂರು, ಉಡುಪಿ, ಕುಂದಾಪುರ, ಪುತ್ತೂರು ಹಾಗೂ ಧರ್ಮಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿದ್ದ ಐದು ಸಾರಿಗೆ ಘಟಕಗಳು ೪೬೭ ಬಸ್ಸುಗಳ ಮೂಲಕ ೪೯,೩೦೮ ಕಿ.ಮೀ. ಗಳ ದೈನಂದಿನ ಸೇವೆಯನ್ನು ನೀಡುತ್ತಿದ್ದವು. ವಿಭಜನೆಯ ನಂತರ (೧೯೯೭) ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಮಂಗಳೂರು ಘಟಕ-೧, ಹಾಗೂ ೨, ಪುತ್ತೂರು ಹಾಗೂ ಧರ್ಮಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿ ಘಟಕಗಳಿದ್ದು, ೨೦೦೨ರ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಒಟ್ಟು ೫೬೦ ಬಸ್ಸುಗಳ ಮೂಲಕ ೫೮,೦೧೯ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳ ದೈನಂದಿನ ಸಾರಿಗೆ ಸೇವೆ ಲಭ್ಯವಿತ್ತು. ಆದರೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳ ಸಾರಿಗೆ ಸೇವೆಯೇ ಹೆಚ್ಚಿನ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಕಂಡುಬರುತ್ತದೆ. ವಿವರಗಳಿಗೆ ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೧೮ ನೋಡಿ

ನಗರ ಸಾರಿಗೆ: ಮಂಗಳೂರು ಹಾಗೂ ನೆರೆಯ ಉಡುಪಿ ನಗರಗಳಲ್ಲಿ ನಗರಸಾರಿಗೆ ಸೇವೆಯನ್ನು ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ಸು ಮಾಲೀಕರು ನಿಗದಿತ ಬಸ್ ದರದೊಂದಿಗೆ ಒದಗಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ಮಂಗಳೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ ಹಂಪನಕಟ್ಟಿ ಹಾಗೂ ಸ್ಟೇಟ್ ಬ್ಯಾಂಕ್ ನಿಲ್ದಾಣಗಳಿಂದ ವಿವಿಧೆಡೆಗಳಿಗೆ ನಗರ ಹಾಗೂ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಸಾರಿಗೆ ಸೌಲಭ್ಯವನ್ನು ನೀಡುತ್ತಿವೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೧೮ : ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಕಾರ್ಯಚಟುವಟಿಕೆ ವಿವರ*

	೧೯೯೪	೧೯೯೫	೧೯೯೬*	೨೦೦೦	೨೦೦೨	೨೦೦೫
ಘಟಕಗಳು	೫	೫	೬	೬	೬	೬
ಷೆಡ್ಯೂಲ್‌ಗಳು	೪೧೪	೪೨೮	೪೩೯	೪೮೩	೫೦೫	
ಮಾರ್ಗಗಳು	೩೭೮	೩೮೪	೪೨೮	೪೪೫	೪೨೪	
ದೈನಂದಿನ ಮಾರ್ಗ ಕಿ.ಮೀ.	೪೯೩೦೮	೫೦೭೪೫	೫೪೮೭೪	೫೫೨೮೦	೫೮೦೧೯	
ದೈನಂದಿನ ಸರಾಸರಿ ಮಾರ್ಗದ ಉದ್ದ	೧೩೦.೪	೧೩೨.೧	೧೨೮.೨	೧೨೪.೨	೧೩೬.೮	
ಬಸ್ಸುಗಳು	೪೬೭	೪೭೦	೪೮೫	೪೬೮	೫೬೦	-

* ಉಡುಪಿ ಹಾಗೂ ಕುಂದಾಪುರ ಘಟಕಗಳ ಅಂಕಿ ಅಂಶವೂ ಇದರಲ್ಲಿ ಸೇರಿದೆ

ರೈಲು ಸಾರಿಗೆ

ಸ್ವಾತಂತ್ರ್ಯ ಪೂರ್ವದಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಮದ್ರಾಸ್ ಪ್ರೆಸಿಡೆನ್ಸಿಯ ನಿಯಂತ್ರಣದಲ್ಲಿ ೧೯೪೭ರವರೆಗೂ ಸ್ವಾತಂತ್ರ್ಯಾನಂತರ ಮದ್ರಾಸ್ ರಾಜ್ಯದ ಅಧೀನದಲ್ಲಿ ೧೯೫೬ರವರೆಗೆ ಇದ್ದರೂ ಉಳಿದ ಬ್ರಿಟಿಷ್ ಪ್ರಾಂತ್ಯಗಳಲ್ಲಿನ ರೈಲು ಸಾರಿಗೆಗೆ ಹೋಲಿಸಿದರೆ ಇಲ್ಲಿನ ಸ್ಥಿತಿ ವಿಭಿನ್ನವಾಗಿತ್ತು. ಆ ದಿನಗಳಲ್ಲಿ, ಮದ್ರಾಸ್ ಪ್ರೆಸಿಡೆನ್ಸಿಯ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿದ್ದ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ೧೮೯೨-೯೩ರವರೆಗೆ ಯಾವುದೇ ರೈಲುಮಾರ್ಗವನ್ನು ಹೊಂದಿರದ ಏಕೈಕ ಜಿಲ್ಲೆ ಇದಾಗಿತ್ತು. ಆದರೆ ಮದ್ರಾಸ್-ಮಂಗಳೂರುಗಳನ್ನು ಕಲ್ಕಿ ಕೋಟೆ-ಮಾಹೆ-ತಲಚೇರಿ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಜೋಡಿಸುವ ಕರಾವಳಿ ರೈಲು ಮಾರ್ಗವನ್ನು ರೂಪಿಸಲು ಬಹಳ ಹಿಂದೆಯೇ ಯೋಜಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಇದರ ಜೊತೆಗೆ ದಕ್ಷಿಣ ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರ ರೈಲು ಮಾರ್ಗದೊಂದಿಗೆ ದಕ್ಷಿಣದ ಮದ್ರಾಸ್ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ತಿಪಟೂರು ಇಲ್ಲವೇ ಮೈಸೂರು-ಮಂಗಳೂರು ಮೂಲಕ ಜೋಡಿಸಲೂ ಯೋಜಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಅಲ್ಲದೆ, ಮೈಸೂರು, ನಂಜನಗೂಡು ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಈರೋಡನ್ನು ತಲುಪುವ ರೈಲು ಮಾರ್ಗವನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸುವ ಯೋಜನೆಯೂ ಇತ್ತು. ಇವುಗಳಲ್ಲಿ ಎರಡನೆಯ ಯೋಜನೆಗೆ ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರವು ಸಮ್ಮತಿ ನೀಡುತ್ತಾದರೂ ಅದು ಅನುಷ್ಠಾನಕ್ಕೆ ಬರಲಿಲ್ಲ.

ಮದ್ರಾಸ್-ಮಂಗಳೂರು ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್ ಮಾರ್ಗ : ಹಿಂದೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ಏಕೈಕ ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್ ರೈಲುಮಾರ್ಗವು ಮದ್ರಾಸಿನಿಂದ ಆರಂಭಗೊಂಡು ಮಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಕೊನೆಗೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದು ೧೯೦೬-೦೭ರಲ್ಲಿ ಕಲ್ಮಕೋಟೆ-ಅಳಿಕಲ್ ವಿಭಾಗವನ್ನು ಕಾಂಞಾನಾಡವರೆಗೂ, ಅನಂತರ ಹಂತಹಂತವಾಗಿ ಅದನ್ನು ಕಾಸರಗೋಡು, ಕುಂಬ್ಲೆ ಹಾಗೂ ಮಂಗಳೂರುಗಳಿಗೂ ವಿಸ್ತರಿಸಿ, ೧೯೦೭ರಲ್ಲಿ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ತೆರೆಯಲಾಯಿತು. ಆದರೆ ಮಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಉತ್ತರಕ್ಕಿದ್ದ ಮೂಲ್ಕಿ, ಉಡುಪಿ, ಕುಂದಾಪುರಗಳಿಗೆ ರೈಲುಮಾರ್ಗವನ್ನು ವಿಸ್ತರಿಸಲು ಪ್ರಾಕೃತಿಕ ಕಾರಣದಿಂದ ಕೊಂಕಣ ರೈಲು ಮಾರ್ಗ ನಿರ್ಮಾಣಗೊಳ್ಳುವವರೆಗೂ ಸಾಧ್ಯವಾಗಿರಲಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ನೀಲಗಿರಿ ಬೆಟ್ಟ ಹಾಗೂ ಪಶ್ಚಿಮ ಘಟ್ಟಗಳು ಕೂಡುವ ಪಾಲ್ಗಾಟ್ ಕಣಿವೆಯ ಮಲಬಾರ್ ಹಾಗೂ ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡದ ಜನರಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುವಲ್ಲಿ ನೆರವಾಗಿದ್ದು, ಈ ಮಾರ್ಗವು ಪಾಲ್ಗಾಟ್ ಕಣಿವೆ ಮೂಲಕವೇ ಸಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಹರಡಿಕೊಂಡಿರುವ ನೇತ್ರಾವತಿ ನದಿಗೆ ೧೫೦ ಅಡಿ ಉದ್ದದ ೧೬ ಕಮಾನುಗಳಿರುವ ಉತ್ತಮ ಸೇತುವೆಯನ್ನು ಮಂಗಳೂರು ಬಳಿ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿದೆ. ಏಕೀಕರಣ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ (೧೯೫೬) ಕಾಸರಗೋಡು ತಾಲೂಕು ಕೇರಳ ರಾಜ್ಯಕ್ಕೆ ವರ್ಗಾಯಿಸಲ್ಪಟ್ಟ ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ಈ ರೈಲುಮಾರ್ಗದ ಉದ್ದ ೪೬೭ ಕಿ.ಮೀ.ನಿಂದ ೧೨೮೭ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೆ ಇಳಿಯಿತು. ಈ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಮಂಗಳೂರು ತಾಲೂಕಿನ ಉಳ್ಳಾಲ ಹಾಗೂ ಮಂಗಳೂರುಗಳು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣಗಳಾಗಿದ್ದು ಮಂಗಳೂರಿನ ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣವು ವೆನ್‌ಲಾಕ್ ಆಸ್ಪತ್ರೆಯಿಂದ ಪೂರ್ವಕ್ಕಾದಂತೆ ಇದೆ. ಮಂಗಳೂರಿನಿಂದ ದಕ್ಷಿಣಕ್ಕಿರುವ ಕರಾವಳಿ ಪ್ರದೇಶವು ವಿಶಾಲವಾದ ನದಿ ಹಾಗೂ ಹಳ್ಳಿಗಳಿಂದಾಗಿ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಅನುಕೂಲಕರವಾಗಿಲ್ಲದಿರುವ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಕೇರಳ ಹಾಗೂ ತಮಿಳುನಾಡುಗಳೊಂದಿಗೆ ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಸಂಪರ್ಕ ಸಾಧಿಸುವಲ್ಲಿ ಈ ರೈಲು ಮಾರ್ಗವು ಅಂದಿನ ದಿನಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಮುಖವಾದ ಪಾತ್ರವನ್ನು ವಹಿಸಿತು. ಸೌತ್ ಇಂಡಿಯನ್ ರೈಲ್ವೆ ಕಂಪನಿಯಿಂದ ನಿರ್ಮಾಣಗೊಂಡ ಈ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ನಂತರದಲ್ಲಿ ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರವು ವಹಿಸಿಕೊಂಡಿತು. ಮುಂದೆ ರೈಲ್ವೆ ವಲಯಗಳು ಆರಂಭಗೊಂಡಾಗ ಇದು ದಕ್ಷಿಣ ರೈಲ್ವೆ ವಲಯದ ನಿಯಂತ್ರಣಕ್ಕೊಳಪಟ್ಟಿತು. ಮಂಗಳೂರು ಪರಿಸರದಲ್ಲಿ ಕಂಪೋನೈಟ್ ಕೋಟೆ ಹಾಗೂ ಚಿಪ್ಪು ವಾರ್ಡ್‌ಗಳ ಮೂಲಕ ಸಾಗುವ ಈ ಮಾರ್ಗವು ಚಿಪ್ಪುವಾರ್ಡ್ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ದಾಟಿ, ಏರಿಯ ಮೇಲೆ ಸಾಗಿ, ಮಂಗಳೂರು ಪಟ್ಟಣವನ್ನು ತಲುಪುತ್ತದೆ. ಈ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಪಶ್ಚಿಮಕ್ಕಾದಂತೆ ಕವಲೊಡೆಯುವ ಶಾಖಾ ಮಾರ್ಗವೊಂದನ್ನು ರಚಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಅದು ಮಂಗಳಾದೇವಿ ಗುಡಿ ರಸ್ತೆ ಹಾಗೂ ರೋಸರಿಯೋ ಇಗರ್ಜಿ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ದಾಟಿ ಬಂದರನ್ನು ತಲುಪುತ್ತಿದ್ದು, ಇದರಿಂದ ಸರಕು ಸಾಗಣೆಗೆ ಭಾರಿ ಅನುಕೂಲವಾಗಿದೆ. ಮಂಗಳೂರು ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣದಿಂದ ಪಣಂಬೂರಿನಲ್ಲಿರುವ ನವಮಂಗಳೂರು ಬಂದರಿನವರೆಗೆ ಸುಮಾರು ೧೧ ಕಿ.ಮೀ. ದೂರದ ಮಂಗಳೂರು-ಪಣಂಬೂರು ರೈಲು ಮಾರ್ಗವನ್ನು ೨೬ ಕೋಟಿ ರೂ. ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸಿ ಸರಕು ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ೧೯೭೨ರಲ್ಲಿ ತೆರೆಯಲಾಯಿತು.

ಮಂಗಳೂರು-ಹಾಸನ ಮೀಟರ್‌ಗೇಜ್ ರೈಲು ಮಾರ್ಗ : ಮಂಗಳೂರು ಬಂದರನ್ನು ಮೈಸೂರು ಸಂಸ್ಥಾನದ ಒಳನಾಡುಗಳೊಂದಿಗೆ ಜೋಡಿಸುವ ರೈಲು ಮಾರ್ಗವೊಂದರ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕಾಗಿ ೧೮೭೦ರಿಂದಲೂ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ವಲಯದಲ್ಲಿ ನಿರಂತರ ಬೇಡಿಕೆ ಇತ್ತು. ಈ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಜನತೆ ಹಲವಾರು ಬಾರಿ ಮನವಿ ಪತ್ರಗಳನ್ನು ಮೇಲಿಂದ ಮೇಲೆ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಸಲ್ಲಿಸಿದ್ದರು. ಕಡೆಗೂ ಅವರ ಈ ಬೇಡಿಕೆಗೆ ಕಿವಿಗೊಟ್ಟು ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರವು ಈ ನಾಲ್ಕು ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ [(೧. ಮಂಗಳೂರು-ಶಿರಾಡಿಘಾಟ್-ಹಾಸನ-ಅರಸೀಕೆರೆ ೨) ಮಂಗಳೂರು-ಕೊಡಗು-ಮೈಸೂರು ನಗರ ೩) ತೆಲಚೇರಿ-ಕೊಡಗು-ಮೈಸೂರು ಹಾಗೂ ೪) ಕಣ್ಣಾನೂರು-ಕೊಡಗು ಮೈಸೂರು)] ಪ್ರಾಥಮಿಕ ಪರಿವೀಕ್ಷಣಾ ಸಮೀಕ್ಷೆಯನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳುವಂತೆ ಮದ್ರಾಸ್ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ೧೮೮೨ರಲ್ಲಿ ಆದೇಶ ನೀಡಿತು. ಅಂತಿಮವಾಗಿ ಮಂಗಳೂರು-ಹಾಸನ-ಅರಸೀಕೆರೆ ಇಲ್ಲವೇ ತೆಲಚೇರಿ-ಕೊಡಗು-ಮೈಸೂರು ಮಾರ್ಗದ ಸಾಧ್ಯತೆ-ಬಾಧ್ಯತೆಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಸರ್ವೇಕ್ಷಣೆ ಕೈಗೊಳ್ಳಲು ಶಿಫಾರಸ್ಸು ಮಾಡಲಾಯಿತು. ಅದರಂತೆ ಬ್ರಿಟಿಷ್ ಅಧಿಕಾರಿ ಗ್ರೇವ್ಸ್‌ನ ನಿರ್ದೇಶನದಲ್ಲಿ ಈ ಸರ್ವೇಕ್ಷಣೆ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ೧೮೯೩-೯೪ರಲ್ಲಿ ಕೈಗೊಳ್ಳಲಾಯಿತು. ಈ ಸಮೀಕ್ಷಾ ವರದಿಯನ್ನು ಪರಿಶೀಲಿಸಿದ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರವು ಸುಮಾರು ೧,೬೯,೬೨,೨೫೩ ರೂ. ಅಂದಾಜು ವೆಚ್ಚದ ೨೪೦.೫ ಕಿ.ಮೀ. ಅಂತರದ ಮಂಗಳೂರು-ಹಾಸನ-ಅರಸೀಕೆರೆ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಸಮಗ್ರವಾಗಿ ಪರಿಶೀಲಿಸಲು ಆದೇಶಿಸಿ, ಈ ಸಂಬಂಧ ನಡೆದ ವಿಸ್ತೃತ ಸರ್ವೇಕ್ಷಣೆ ಹಾಗೂ ಮಾರ್ಗ ನಿಗದಿ ಸರ್ವೇಕ್ಷಣೆ (೧೮೯೫-೯೯) ಕಾರ್ಯಗಳನ್ನು ಬ್ರಿಟಿಷ್ ಅಧಿಕಾರಿ ಗಿಲ್‌ಕ್ರಿಸ್ಟ್‌ನ ಮುಂದಾಳತ್ವದಲ್ಲಿ ನಿರ್ವಹಿಸಲಾಯಿತು. ಈ ಸರ್ವೇಕ್ಷಣೆವು ರೂ.೧,೮೬,೮೮,೬೪೬ ಅಂದಾಜು ವೆಚ್ಚದ ೨೫೧.೭ ಕಿ.ಮೀ. ಅಂತರದ ಮೀಟರ್‌ಗೇಜ್ ಮಾರ್ಗದ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕೆ ಶಿಫಾರಸ್ಸು ಮಾಡಿತು. ಆದರೂ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದ ಮರುಆದೇಶದಂತೆ ೧೮೯೯ರಲ್ಲಿ ಈ ಮಾರ್ಗದ ಸಾಧ್ಯತೆ-ಬಾಧ್ಯತೆಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಮರುಸಮೀಕ್ಷೆಯನ್ನು ಗ್ರೇವ್ಸ್ ನೇತೃತ್ವದಲ್ಲಿ ಮತ್ತೊಮ್ಮೆ ಪೂರೈಸಲಾಯಿತು. ಈ

ಎಲ್ಲಾ ಬೆಳವಣಿಗೆಗಳ ನಡುವೆಯೂ ಪಶ್ಚಿಮ ಕರಾವಳಿಯೊಂದಿಗೆ ಮೈಸೂರು ಸಂಸ್ಥಾನದ ಒಳನಾಡನ್ನು ಜೋಡಿಸುವ ರೈಲುಮಾರ್ಗದ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ೧೯೧೪ರವರೆಗೆ ಕಡೆಗಣಿಸಲಾಯಿತು. ಏತನ್ಮಧ್ಯೆ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರ ೧೯೧೪ರಲ್ಲಿ ಈ ರೈಲು ಮಾರ್ಗದ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕೆ ಪೂರಕವಾಗಿ ನೂತನವಾಗಿ ಸಮೀಕ್ಷೆ ಕೈಗೊಳ್ಳುವ ಹೊಣೆಯನ್ನು ರೀಚಾರ್ಜ್‌ಗೆ ವಹಿಸಿತು. ಇವನೂ ಹಿಂದಿನ ಸಮೀಕ್ಷಾಧಿಕಾರಿಗಳ ಶಿಫಾರಸ್ಸುಗಳನ್ನೇ ಮುಂದಿಟ್ಟಿತು. ಆದರೆ ಈ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಸುದೀರ್ಘ ಕಾಲ ಯಾವುದೇ ತೀರ್ಮಾನವನ್ನು ಮದ್ರಾಸ್ ಸರ್ಕಾರ ಕೈಗೊಳ್ಳಲಿಲ್ಲ.

ಮುಂದೆ ಸ್ವಾತಂತ್ರ್ಯಾನಂತರ ಬಂದ ಪ್ರಜಾಸರ್ಕಾರವು ಮಂಗಳೂರು-ಹಾಸನ ರೈಲುಮಾರ್ಗಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಪುನರ್‌ವಿವೇಚಿಸಿ, ಈ ಮಾರ್ಗದ ರಚನೆಗೆ ಪೂರಕವಾಗಿ ತಾಂತ್ರಿಕ ಸರ್ವೇಕ್ಷಣೆ ಹಾಗೂ ವಾಹನ ಸಂಚಾರ ಸಮೀಕ್ಷೆಗೆ ೧೯೫೩ರ ಆಗಸ್ಟ್‌ನಲ್ಲಿ ಆದೇಶಿಸಿತು. ಅದರಂತೆ ಸಮೀಕ್ಷೆಯನ್ನು ೧೯೫೪-೫೫ರಲ್ಲಿ ಕೈಗೊಳ್ಳಲಾಯಿತು. ಈ ಸರ್ವೇಕ್ಷಣೆ ವರದಿಯನ್ನು ಸಮಗ್ರವಾಗಿ ಪರಿಶೀಲಿಸಿದ ರೈಲ್ವೆ ಬೋರ್ಡು ೧೯೬೪ರ ನವೆಂಬರ್ ಎರಡರಂದು ಮಂಗಳೂರು-ಹಾಸನ ನೂತನ ರೈಲು ಮಾರ್ಗದ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕೆ ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡುವ ಮೂಲಕ ಈ ಭಾಗದ ಜನರ ಆಶಯಕ್ಕೆ ಸ್ಪಂದಿಸಿತು. ಸುಮಾರು ೧೮೯.೨೧ ಕಿ.ಮೀ. ಅಂತರದ ಈ ರೈಲು ಮಾರ್ಗದ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕೆ ಸುಮಾರು ೨೩.೭೦ ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳು ವೆಚ್ಚವಾಗಬಹುದೆಂದು ಅಂದಾಜಿಸಿ, ೧೯೭೧ರೊಳಗೆ ನಿರ್ಮಾಣವನ್ನು ಪೂರೈಸುವಂತೆ ಗಡುವು ವಿಧಿಸಲಾಯಿತು. ಈ ನೂತನ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ನೇತ್ರಾವತಿಗೆ ನಿರ್ಮಿಸಿರುವ ಬೃಹತ್ ಸೇತುವೆಯೂ ಸೇರಿದಂತೆ ಒಟ್ಟು ೧೧೮ ದೊಡ್ಡ ಸೇತುವೆ ಹಾಗೂ ೫೭೩ ಕಿರುಸೇತುವೆಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲು ಉದ್ದೇಶಿಸಲಾಯಿತು. ಘಟ್ಟಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿರುವ ೪೩ ಸುರಂಗಗಳಲ್ಲಿ ೧೮೫೦ ಅಡಿ ಉದ್ದದ ಸುರಂಗವು ಅತ್ಯಂತ ಉದ್ದನೆಯದಾಗಿದ್ದು, ಈ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೧೮೬ ಲೆವೆಲ್ ಕ್ರಾಸಿಂಗ್ ೧೭ ಮೇಲುಸೇತುವೆ ಹಾಗೂ ೯ ತಳ ಸೇತುವೆಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲು ಉದ್ದೇಶಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಈ ನೂತನ ಮಾರ್ಗದ ನಿರ್ಮಾಣ ಕಾರ್ಯವು ೧೯೬೫ರಲ್ಲಿ ಆರಂಭವಾಯಿತು. ಈ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಹಾಸನ-ಸಕಲೇಶಪುರ (೪೫.೯ ಕಿ.ಮೀ.) ಸಕಲೇಶಪುರ-ಸುಬ್ರಹ್ಮಣ್ಯ (೪೯.೬ ಕಿ.ಮೀ.) ಹಾಗೂ ಮಂಗಳೂರು-ಪುತ್ತೂರು-ಸುಬ್ರಹ್ಮಣ್ಯ (೯೪.೫ ಕಿ.ಮೀ) ವಿಭಾಗಗಳನ್ನಾಗಿ ವಿಂಗಡಿಸಿ ಏಕಕಾಲದಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಾಣ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಏಪ್ರಿಲ್ ೧೯೭೦ರ ವೇಳೆಗೆ ಹಾಸನದಿಂದ ಆಲೂರುವರೆಗಿನ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಪೂರೈಸಿ, ಸರಕುಗಾಡಿಯನ್ನು ಓಡಿಸಲಾಯಿತು. ಸಕಲೇಶಪುರ-ಸುಬ್ರಹ್ಮಣ್ಯ ವಿಭಾಗವು ಕಠಿಣ ಘಟ್ಟ ಪ್ರದೇಶದಿಂದ ಕೂಡಿದ್ದು, ಭೂಮಟ್ಟವು ಹಂತ ಹಂತವಾಗಿ ೩೦೦೦ ಅಡಿಗಳಿಂದ ೩೭೦ ಅಡಿಗಳಿಗೆ ಇಳಿಯುತ್ತಿದ್ದು, ಪ್ರಜೀ ಮೈಲಿಗೆ ಸರಾಸರಿ ೧೦೦ ಅಡಿ ಇಳಿತವನ್ನು ಕಾಣಬಹುದಾಗಿದೆ. ಈ ಇಳಿತದ ಸಮಸ್ಯೆಯನ್ನು ೪೦ ಸುರಂಗ, ಎತ್ತರದ ಏರಿ ಹಾಗೂ ಕಮಾನುಳ್ಳ ಸೇತುವೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣದ ಜೊತೆಗೆ ಬಂಡೆಗಳನ್ನು ಆಳವಾಗಿ ಕೊರೆಯುವ ಮೂಲಕ ಪ್ರಾಕೃತಿಕ ಏರಿಳಿತವನ್ನು ಸರಿದೂಗಿಸಿ ಈ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ರಚಿಸಲು ಯೋಜಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಇಂತಹ ಕ್ಷಿಪ್ರ ಮಾರ್ಗದ ರಚನೆಗೆ ಅಗತ್ಯವಿದ್ದ ನಿಖರತೆಯನ್ನು ಸಾಧಿಸಲು ನಾಜೂಕಾದ ತಾಂತ್ರಿಕ ಸಾಧನ, ವಿಶೇಷ ಪರಿಣತಿ ಪಡೆದ ರೈಲ್ವೆ ಸಿಬ್ಬಂದಿ ಹಾಗೂ ಗುತ್ತಿಗೆದಾರರನ್ನು ಬಳಸಿಕೊಳ್ಳಲಾಯಿತು. ಈ ಮಾರ್ಗ ರಚನೆಯಲ್ಲಿ ಅಡ್ಡಿಯಾಗಿದ್ದ ಬಂಡೆಗಳನ್ನು ಸಿಡಿಸಲು ಉಪಯೋಗಿಸಲ್ಪಡುವ ಆಸ್ಪೋಟವಸ್ತುಗಳಿಗೆ ಸುಮಾರು ಒಂದೂವರೆ ಕೋಟಿ ವೆಚ್ಚವಾಗಬಹುದೆಂದು ಅಂದಾಜಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಈ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿದ್ದ ಸುದೀರ್ಘ ಸುರಂಗ (೧,೮೫೦ ಅಡಿ)ವನ್ನು ೨೧ ಲಕ್ಷ ರೂ. ವ್ಯಯಿಸಿ ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಲಾಯಿತು.

ಈ ಮಾರ್ಗದ ಮಂಗಳೂರು-ಪುತ್ತೂರು ವಿಭಾಗವು ಬಯಲು ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿರುವುದರಿಂದ ನಿರ್ಮಾಣ ಕಾರ್ಯವು ಸರಳವಾಗಿದ್ದು, ೧,೩೧೪ ಅಡಿ ಉದ್ದದ ಸೇತುವೆಯನ್ನು ನೇತ್ರಾವತಿ ನದಿಗೆ ಬಂಟ್ವಾಳದ ಬಳಿ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಯಿತು. ೧೯೭೨ರ ವೇಳೆಗೆ ಈ ಮಾರ್ಗದ ಶೇ.೬೭ ರಷ್ಟು ನಿರ್ಮಾಣ ಕಾರ್ಯ ಪೂರ್ಣಗೊಂಡಿದ್ದು, ಅದಕ್ಕಾಗಿ ೨೩ ಕೋಟಿ ರೂ.ಗಳನ್ನು ವ್ಯಯಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಏತನ್ಮಧ್ಯೆ ಈ ಯೋಜನೆಯ ನಿರೀಕ್ಷಿತ ಅಂದಾಜು ವೆಚ್ಚವನ್ನು ೧೯೭೦ರಲ್ಲಿ ೨೮.೩೪ ೭೩.೭೦೦ ರೂ.ಗಳಿಗೆ ಪುನರ್ ಪರಿಷ್ಕರಿಸಲಾಯಿತು. ಇದನ್ನು ಮತ್ತೆ ೩೫,೮೬,೭೬,೩೧೦ ರೂ.ಗಳಿಗೆ ಪುನರ್ ಅಂದಾಜು ಮಾಡಲಾಯಿತು. ಸುಮಾರು ೧೮೯ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ಈ ಮಾರ್ಗಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ ಸುಮಾರು ೧೧೨.೫೩ ಕಿ.ಮೀ. ಮಾರ್ಗವು ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿದ್ದು, ಈ ಮೀಟರ್‌ಗೇಜ್ ಮಾರ್ಗದ ನಿರ್ಮಾಣ ಕಾರ್ಯವು ೧೯೭೯ರಲ್ಲಿ ಪೂರ್ಣಗೊಂಡಿತು. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೨೦೨ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ರೈಲು ಮಾರ್ಗವು ಅಸ್ತಿತ್ವಕ್ಕೆ ಬಂದಂತಾಯಿತು. ಈ ನೂತನ ರೈಲು ಮಾರ್ಗ ಮೀಟರ್‌ಗೇಜಿನದಾದರೂ ಇದನ್ನು ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜಿಗೆ ಸುಲಭವಾಗಿ ಪರಿವರ್ತಿಸಲು ಅನುವಾಗುವಂತೆ ಸಂಯೋಜಿಸಿ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಯಿತು. ಈ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿರುವ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಒಟ್ಟು ೧೩ ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣಗಳೆಂದರೆ ಮಂಗಳೂರು, ಕಂಕನಾಡಿ, ಫರಂಗಿಪೇಟೆ, ಬಂಟ್ವಾಳ, ಕಲ್ಲಡ್ಕ, ನೇರಳೆಕಟ್ಟೆ, ಕುಕ, ಪುತ್ತೂರು, ನರಿಮೋಗರು, ಕೇರಿಯೂರು, ಎಡಮಂಗಲ, ಬಜಕೆರೆ ಹಾಗೂ ಸುಬ್ರಹ್ಮಣ್ಯರಸ್ತೆಗಳಾಗಿವೆ.

ಮಂಗಳೂರು-ಹಾಸನ ಮಾರ್ಗದ ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್ ಪರಿವರ್ತನೆ : ರಾಷ್ಟ್ರವ್ಯಾಪಿ ಯೂನಿ(ಬ್ರಾಡ್)ಗೇಜ್ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ರೂಪಿಸುವ ಆಶಯವನ್ನು ಹೊಂದಿರುವ ರೈಲ್ವೆ ಇಲಾಖೆಯ ಯೋಜನೆಯಂತೆ ಸುಮಾರು ೧೮೦ ಕೋಟಿ ರೂ. ಅಂದಾಜು ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ಈ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜಿಗೆ ಪರಿವರ್ತಿಸುವ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ೧೯೯೩ರಲ್ಲಿ ಆರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಅದರಂತೆ ಮಂಗಳೂರು-ಪುತ್ತೂರು; ಹಾಸನ-ಸಕಲೇಶಪುರವರೆಗಿನ ಕಾರ್ಯ ಹಿಂದೆಯೇ ಮುಗಿದು ರೈಲ್ವೆ ಸಂಚಾರ ನಡೆದಿತ್ತು. ಆದರೂ ಮಂಗಳೂರು-ಹಾಸನ ಮಾರ್ಗದ ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್ ಪರಿವರ್ತನಾ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಲು ಸಶಕ್ತ ಷೇರುದಾರರು, ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರ ಹಾಗೂ ಕೇಂದ್ರ ರೈಲ್ವೆ ಸಚಿವಾಲಯಗಳ ಸಮಾನ ಪಾಲುದಾರಿಕೆ (Equity Partnership)ಯನ್ನೊಳಗೊಂಡ ಹಾಸನ-ಮಂಗಳೂರು ರೈಲ್ವೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಕಂಪನಿಯನ್ನು ಆರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಈ ಒಪ್ಪಂದಕ್ಕೆ ರೈಲ್ವೆ ಸಚಿವಾಲಯವು ೨೦೦೪ರ ಮಾರ್ಚ್‌ನಲ್ಲಿ ಸಹಿ ಹಾಕಿತು. ಈ ಯೋಜನೆಗೆ ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರದ ಉದ್ದೇಶಿತ ನೇರವಾದ ೪೫ ಕೋಟಿ ರೂ.ಗಳಲ್ಲಿ ೨೮ಕೋಟಿ ರೂ. ಗಳನ್ನು ಈಗಾಗಲೇ ಒದಗಿಸಿದೆ. ಏತನ್ಮಧ್ಯೆ ಕಂಪನಿಯು ಬ್ಯಾಂಕುಗಳಿಂದ ೪೦ಕೋಟಿ ರೂ. ಸಾಲ ಹಾಗೂ ಸಶಕ್ತ ಷೇರುದಾರರುಗಳಿಂದ ೨೦ಕೋಟಿ ರೂ. ಗಳನ್ನು ಪಡೆಯುವಲ್ಲಿ ಯಶಸ್ವಿಯಾಗಿತ್ತು. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಪುತ್ತೂರು-ಕುಕ್ಕೆಸುಬ್ರಹ್ಮಣ್ಯ ರಸ್ತೆವರೆಗಿನ ಮಾರ್ಗಪರಿವರ್ತನಾ ಕಾರ್ಯ ಮುಗಿದಿದ್ದು, ೨೦೦೫ರ ಆಗಸ್ಟ್ ತಿಂಗಳಲ್ಲಿ ರೈಲು ಸಂಚಾರವನ್ನು ಆರಂಭಿಸಲಾಗಿದೆ. ಕುಕ್ಕೆಸುಬ್ರಹ್ಮಣ್ಯ-ಸಕಲೇಶಪುರ ನಡುವಣ ಕಾರ್ಯ ಬಿರುಸಿನಿಂದ ಸಾಗಿದ್ದು, ಡಿಸೆಂಬರ್ ೨೦೦೫ ರಿಂದ ಸರಕು ಗಾಡಿಗಳನ್ನು ಈ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಪರೀಕ್ಷಾರ್ಥವಾಗಿ ಓಡಿಸಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ಈ ಮಾರ್ಗ ಸುರಕ್ಷಿತವೆಂದು ಘೋಷಿಸಲ್ಪಡುತ್ತಿದ್ದಂತೆ, ಯಶವಂತಪುರ ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣದಿಂದ ಮಂಗಳೂರಿಗೆ ಪ್ರತಿನಿತ್ಯ ಮೈಸೂರು ಹಾಗೂ ಅರಸೀಕೆರೆ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ರೈಲು ಸೇವೆಯನ್ನು ಡಿಸೆಂಬರ್ ೨೦೦೬ರಿಂದ ಒದಗಿಸುವ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ರೈಲ್ವೆ ಇಲಾಖೆಯು ಈಗಾಗಲೇ ಕಾರ್ಯ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ರೂಪಿಸಿತ್ತಾದರೂ ಅನಿವಾರ್ಯ ಕಾರಣಗಳಿಂದಾಗಿ, ಮತ್ತೆ ಪ್ರಯಾಣಿಕ ರೈಲು ಸಂಚಾರ ಸೇವೆಯನ್ನು ಅನಿರೀಕ್ಷಿತ ಕಾಲದವರೆಗೆ ಮುಂದೂಡಿದೆ. ಏತನ್ಮಧ್ಯೆ ಈ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಆದಷ್ಟು ಬೇಗ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ತೆರೆಯಬೇಕೆಂಬ ಒತ್ತಾಯ ದಿನೇದಿನೇ ಹೆಚ್ಚಾಗುತ್ತಿದೆ.

ರೋಹ / ಆಪ್ತಾ-ಮಂಗಳೂರು (ಕೊಂಕಣ) ರೈಲು ಮಾರ್ಗ : ಬಾಂಬೆ ಬಳಿಯ ಕಲ್ಯಾಣದ ಸಮೀಪ ಇರುವ ಆಪ್ತಾ/ರೋಹ ಹಾಗೂ ಮಂಗಳೂರುಗಳ ನಡುವೆ ಪಶ್ಚಿಮ ಕರಾವಳಿಯುದ್ದಕ್ಕೂ ಸಾಗುವ ಈ ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್ ರೈಲು ಮಾರ್ಗದ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕಾಗಿ ಫ್ರಾನ್ಸಿಸ್ ಸಲ್ಲಿಸಲ್ಪಟ್ಟ ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಜೂನ್ ೧೯೭೦ರಲ್ಲಿ ಆರಂಭಗೊಂಡ ಈ ಮಾರ್ಗದ ಸರ್ವೇಕ್ಷಣ ಕಾರ್ಯವು ೧೯೭೧ರ ಜೂನ್ ತಿಂಗಳಲ್ಲಿ ಪೂರ್ಣಗೊಂಡು, ಮಾರ್ಗದ ರೂಪು-ರೇಷೆ ಹಾಗೂ ಅಂದಾಜು ವೆಚ್ಚ ಬಗ್ಗೆ ಲೆಕ್ಕಾಚಾರ ಮಾಡಲಾಗಿದ್ದು, ಈ ನೂತನ ಮಾರ್ಗಕ್ಕೆ ಕೊಂಕಣ ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್ ರೈಲು ಮಾರ್ಗ ಎಂದೂ ಕರೆಯಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ಅತ್ಯಂತ ಕಠಿಣವಾಗಿದ್ದ ಈ ಮಾರ್ಗದ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕೆ ಸ್ವಿಡನ್‌ನಿಂದ ಭಾರಿ ಯಂತ್ರಗಳನ್ನು ತರಿಸಿಕೊಳ್ಳಲಾಯಿತು. ಅದರಲ್ಲೂ ಈ ಮಾರ್ಗದ ಕಾರವಾರ ವಲಯದಲ್ಲಿ ೧೦ ಸುರಂಗ, ೧೩ ಪ್ರಮುಖ ಸೇತುವೆ, ೩೧೦ ಸಣ್ಣ ಸೇತುವೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣಕಾರ್ಯ ಕ್ಷಿಪ್ರಕರವಾಗಿದ್ದು, ಶರಾವತಿ, ಕಾಳಿ ನದಿಗಳಿಗೆ ಅತೀ ಉದ್ದನೆಯ ಸೇತುವೆ ನಿರ್ಮಿಸಬೇಕಾಗಿತ್ತು. ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದ ಅಂಗಸಂಸ್ಥೆಯಾದ ಕೊಂಕಣ ರೈಲ್ವೆ ನಿಗಮವು ಆಪ್ತಾ-ಮಂಗಳೂರು ನಡುವಣ ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್ ರೈಲು ಮಾರ್ಗದ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕೆಂದೇ ರಚಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿದ್ದು, ಆರಂಭದಲ್ಲಿ ಮುಂಬಯಿ ಕಚೇರಿಂದ ರೈಲು ಮಾರ್ಗ ರಚನಾ ಕಾರ್ಯ ಆರಂಭಗೊಂಡಿತು. ಆನಂತರದಲ್ಲಿ, ಕಾರವಾರ ಹಾಗೂ ಉಡುಪಿ ವಲಯಗಳ ರೈಲು ಮಾರ್ಗ ರಚನೆಗೆ ಅಗತ್ಯವಿದ್ದ ಪೂರ್ಣ ಸಂಸ್ಕಾರಗೊಂಡ ಮೂರು ಲಕ್ಷ ಅಡ್ಡದಿಮ್ಮಿ(ಸ್ಲೀಪರ್)ಗಳ ತಯಾರಿಕೆಗೈಂದೇ ಉತ್ತರ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಕಾಯ್ಕಿಣಿಯಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಖಾನೆ ತೆರೆಯಲಾಯಿತು. ಅಲ್ಲೇ ತಯಾರಾದ ಸುಮಾರು ೬೦,೯೪೯ ದಿಮ್ಮಿಗಳನ್ನು ಉಡುಪಿ ವಲಯದ ಮಾರ್ಗ ರಚನೆಗೈಂದು ಒದಗಿಸಲಾಯಿತು. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಉಡುಪಿ ವಿಭಾಗದ ಮುಖ್ಯ ಇಂಜಿನಿಯರರ ಉಸ್ತುವಾರಿಯಲ್ಲಿ ಉಡುಪಿ-ಮಂಗಳೂರು ನಡುವಣ ನಿರ್ಮಾಣ ಕಾರ್ಯವು ಪೂರ್ಣಗೊಂಡು ೧೯೯೩ರ ವೇಳೆಗೆ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ತೆರೆಯಲಾಗಿತ್ತು. ಈ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಸುರಕ್ಷತ್, ಮೂಲ್ಕಿಗಳಲ್ಲಿ ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣಗಳಿವೆ. ಆನಂತರದಲ್ಲಿ ಈ ಮಾರ್ಗವು ಪೂರ್ಣಗೊಳ್ಳುವುದರೊಂದಿಗೆ ಮಂಗಳೂರು-ಮುಂಬಯಿ ನಡುವೆ ನೇರ ರೈಲ್ವೆ ಸೌಕರ್ಯ ಲಭಿಸಿದಂತಾಗಿದೆ. ಮಿಗಿಲಾಗಿ ಪಶ್ಚಿಮ ಕರಾವಳಿಗುಂಟ ರೈಲು ಸೌಕರ್ಯ ಲಭಿಸಿದಂತಾಗಿದ್ದು ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಹಣ, ಸಮಯ ಹಾಗೂ ಶ್ರಮವನ್ನು ಇದು ಗಣನೀಯ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಹಗುರಾಗಿಸಿದೆ. ಜಿಲ್ಲೆಯ ಮಂಗಳೂರು, ಬಂಟ್ವಾಳ ಹಾಗೂ ಪುತ್ತೂರು ತಾಲೂಕುಗಳಲ್ಲಿ ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳು ಹಾದು ಹೋಗಿದ್ದು, ಕಂಕನಾಡಿ ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣವು ಕೊಂಕಣ ರೈಲ್ವೆಯ ಪ್ರಮುಖ ಜಂಕ್ಷನ್ ಆಗಿ ರೂಪುಗೊಂಡಿದೆ. ಒಟ್ಟಾರೆ, ಇಂದು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೫೫ ಕಿ.ಮೀ. ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್ ಮಾರ್ಗವಿದ್ದು, ೧೯ ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣಗಳಿವೆ.

ವಾಯುಮಾರ್ಗ

ಏಕೀಕರಣಕ್ಕೆ ಮೊದಲು ಮದ್ರಾಸ್ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿದ್ದ ಮಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದ ನಾಗರಿಕ ವಿಮಾನಯಾನ ಇಲಾಖೆಯು ನಾಗರಿಕ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ಮಂಗಳೂರು-ಕಾರ್ಕಳ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಮಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಸುಮಾರು ೨೬ ಕಿ.ಮೀ. ದೂರದಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗೆ ಸಮೀಪದಲ್ಲಿ ಇರುವ ಬಜಪೆ ಗ್ರಾಮದ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿ ೧೯೫೧ರಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸಿತ್ತು. ಸುಮಾರು ೧೪೦ ಎಕರೆ ವಿಶಾಲಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿರುವ ಈ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವು ಬೆಟ್ಟದ ಬಳಿಯಿದ್ದು, ಉಳಿದ ಮೂರು ದಿಕ್ಕುಗಳಲ್ಲಿ ಆಳವಾದ ಕಣಿವೆ ಇದ್ದು, ಸುತ್ತಲೂ ನಿರ್ವಹಿಸಿ ಪಸರಿಸಿದೆ. ಆರಂಭದಲ್ಲಿ ಡಕೋಟಾ ವಿಮಾನಗಳ ಯಾನಕಷ್ಟೇ ಇದು ಸೀಮಿತವಾಗಿದ್ದು, ಡಕೋಟಾ ಪ್ರಯಾಣಿಕ ವಾಯುಸಾರಿಗೆ ಸೇವೆಯು ವಾರಕೊಂದಾವರ್ತಿ ಇದ್ದರೂ ನಿಯಮಿತವಾಗಿ ಬರುತ್ತಿರಲಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯು ನವ ಮೈಸೂರು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ವಿಲೀನವಾಗುತ್ತಿದ್ದಂತೆ ರಾಜ್ಯದ ರಾಜಧಾನಿ ಬೆಂಗಳೂರು ಹಾಗೂ ಮಂಗಳೂರುಗಳನ್ನು ಜೋಡಿಸುವ ವ್ಯವಸ್ಥಿತ ವಾಯುಸಾರಿಗೆ ಸೇವೆಯ ಕೊರತೆ ಒಡೆದು ಕಂಡಿತು. ಈ ಕೊರತೆಯನ್ನು ನೀಗಿಸುವಲ್ಲಿ ಕೆನರಾ ವಾಣಿಜ್ಯ ಒಕ್ಕೂಟವೂ ಸೇರಿದಂತೆ ಇತರ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದ ಮೇಲೆ ಒತ್ತಡ ಹೇರಿದವು. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಬೆಂಗಳೂರು ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಮಂಗಳೂರು-ಮುಂಬಯಿ ನಡುವೆ ವಾರಕೊಂದಾವರ್ತಿ ಬಂದು ಹೋಗುವ ವಾಯುಸಾರಿಗೆ ಸೇವೆಯನ್ನು ೧೯೫೨ರ ಡಿಸೆಂಬರ್ ೨೯ರಂದು ಆರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಮುಂದೆ ಈ ಸೇವೆಯನ್ನು ವಾರಕ್ಕೊಂದು ಬಾರಿ ದೊರಕುವಂತೆ ಮಾಡಲಾಯಿತು. ಅದೂ ಅಸಮರ್ಪಕವೆನಿಸಿದಾಗ ಇದನ್ನು ದೈನಂದಿನ ಸೇವೆಯಾಗಿ ಪಡೆಯಲು ಮಂಗಳೂರಿನ ಜನತೆ ಬಯಸಿತು. ಏತನ್ಮಧ್ಯೆ ಮಂಗಳೂರು ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ೧೯೬೦ರ ದಶಕದಲ್ಲಿ ವಿಸ್ತರಿಸಿ ಆವೋಸ್ ವಿಮಾನಗಳ ಯಾನಕ್ಕೆ ಪೂರಕವಾದ ಸೌಲಭ್ಯವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸಲಾಯಿತು. ಈ ನಡುವೆ ಜನತೆಯ ಬೇಡಿಕೆಗೆ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರವು ಸ್ಪಂದಿಸಿದ ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ೧೯೭೨ರ ವೇಳೆಗೆ ಮಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರು, ಬೆಳಗಾವಿ ಹಾಗೂ ಮುಂಬಯಿಗಳಿಗೆ ನಿತ್ಯ ವಾಯುಸಾರಿಗೆ ಸೇವೆ ಲಭಿಸುವಂತಾಯಿತು. ಮುಂಬಯಿ ಮದ್ರಾಸ್‌ಗಳ ನಡುವೆ ಇದ್ದ ನಿತ್ಯ ವಾಯುಸಾರಿಗೆಯು ಬೆಳಗಾವಿ-ಮಂಗಳೂರು-ಬೆಂಗಳೂರು ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಸಾಗುತ್ತಿದ್ದವು. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ೧೯೭೨ರ ವೇಳೆಗೆ ವಾರದಲ್ಲಿ ೧೪ ವಿಮಾನಗಳು ಮಂಗಳೂರಿಗೆ ಬಂದು ಹೋಗುತ್ತಿದ್ದವು. ಇವು ನಿಗದಿತ ವಿಮಾನಸಾರಿಗೆ ಸೇವೆಗಳಾಗಿದ್ದು, ಭಾರತೀಯ ಏರ್‌ಲೈನ್ಸ್ ಸಂಸ್ಥೆಯು ಎಚ್.ಎಸ್.೭೪೮ ವಿಮಾನಗಳ ಮೂಲಕ ಈ ವಾಯುಸಾರಿಗೆ ಸೇವೆಯನ್ನು ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಒದಗಿಸುತ್ತಿತ್ತು. ಅಲ್ಲದೆ ಮಂಗಳೂರು ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವು ಪ್ರತೀ ತಿಂಗಳೂ ಸುಮಾರು ೭೫೦೦ ಕೆ.ಜಿ.ಯಷ್ಟು ಸರಕು ಸಾಗಣೆ ಹಾಗೂ ೪,೫೦೦ ಕೆ.ಜಿ.ಯಷ್ಟು ಅಂಚೆ ಸಾರಿಗೆ ಸೇವೆಯನ್ನು ಒದಗಿಸುತ್ತಿತ್ತು. ೧೯೯೧-೯೨ರ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ೯೯ ಮೆಟ್ರಿಕ್ ಟನ್ ಸರಕು ಇತರೆಡೆಗಳಿಂದ ಮಂಗಳೂರು ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ಬಂದಿದ್ದು, ಮಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಇತರೆಡೆಗಳಿಗೆ ೫೭ ಮೆಟ್ರಿಕ್ ಟನ್ ಸರಕು ರವಾನೆಯಾಗಿತ್ತು. ಅನಂತರದಲ್ಲಿ ಗಣನೀಯ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಸಾಧಿಸಿರುವ ಮಂಗಳೂರು ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣದಿಂದ ಪ್ರತಿದಿನ ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ಎರಡು ಹಾಗೂ ಮುಂಬಯಿಗೆ ಮೂರು ವಿಮಾನಯಾನ ಸೇವೆ ಲಭ್ಯವಿದೆ. ವಿಮಾನ ನಿಲುಗಡೆ ತಾಣದ ವಿಸ್ತರಣಾ ಕಾರ್ಯ ತ್ವರಿತಗತಿಯಲ್ಲಿ ನಡೆದಿದ್ದು, ಮಂಗಳೂರು ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲಿ ಎರಡನೆಯ ರನ್‌ವೆ ಹಾಗೂ ನೂತನ ಟರ್ಮಿನಲ್ ಕಟ್ಟಡಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರವು ಕೈಗೆತ್ತಿಕೊಂಡಿದೆ. ಏತನ್ಮಧ್ಯೆ ಮಂಗಳೂರು ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವು ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾಣ ನಿಲ್ದಾಣವೆಂದು ೨೦೦೬ರ ಸೆಪ್ಟೆಂಬರ್‌ನಲ್ಲಿ ಪರಿಗಣಿಸಲಾಗಿದ್ದು ಮೊದಲ ಅಂತರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನವು ಸೆಪ್ಟೆಂಬರ್ ತಿಂಗಳ ಕೊನೆಯ ವಾರದಲ್ಲಿ ಮಂಗಳೂರು ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲಿ ನೇರ ಬಂದು ಇಳಿದಿದೆ.

ಜಲ ಸಾರಿಗೆ

ವಿಭಜನೆಗೆ ಮೊದಲು ೧೪೧ ಕಿ.ಮೀ. ನೀಳದ ಕರಾವಳಿ ತೀರವನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದ ಜಿಲ್ಲೆಯು ವಿಭಜನೆಯ ನಂತರ ಕೇವಲ ೬೧ ಕಿ.ಮೀ. ತೀರಪ್ರದೇಶವನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. ಅರಬ್ಬಿ ಸಮುದ್ರದ ಬಗಲಿನಲ್ಲಿರುವುದರಿಂದ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಬಹುಹಿಂದಿನಿಂದಲೂ ಸಾಗರೋತ್ತರ ವ್ಯಾಪಾರಕ್ಕೆ ಪ್ರಸಿದ್ಧವಾಗಿದ್ದು, ಪಶ್ಚಿಮಾಭಿಮುಖವಾಗಿ ಹರಿದು ಕಡಲನ್ನು ಕೂಡುವ ನೇತ್ರಾವತಿ ಹಾಗೂ ಗುರುಪುರ ನದಿಗಳಿಂದಾಗಿ ಒಳನಾಡ ಸಾರಿಗೆಗೂ ಹೆಸರಾಗಿದೆ. ಜಿಲ್ಲಾ ಕೇಂದ್ರವಾದ ಮಂಗಳೂರು, ಹಿಂದಿನಿಂದಲೂ ಸಾಗರೋತ್ತರ ವಾಣಿಜ್ಯಕ್ಕೆ ಪ್ರಸಿದ್ಧವಾಗಿದ್ದು, ಹಡಗುಗಳು ಬಂದು ಹೋಗುವ ಪ್ರಮುಖ ರೇವುಪಟ್ಟಣವಾಗಿದ್ದ ಮುಲ್ಕಿ ಬಂದರು ದೇಶೀಯ ದೋಣಿಗಳಾದ ಪಟ್ಟಮಾರುಗಳಿಗೆ ಮಾತ್ರ

ಸೀಮಿತವಾಗಿತ್ತು. ಸುಮಾರು ೧೮೪೫ರಲ್ಲಿ ಆರಂಭಗೊಂಡ ಮುಂಬಯಿ ಸ್ಟೀವ್-ನ್ಯಾವಿಗೇಷನ್ ಕಂಪೆನಿಯು ಮುಂಬಯಿ-ಮಂಗಳೂರು ನಡುವೆ ಪ್ರಯಾಣಿಕ ಸೇವೆಯನ್ನು ಆರಂಭಿಸಿದಾಗ, ಪ್ರಥಮದರ್ಜೆಗೆ ರೂ.೧೦೦-೦೦ ದ್ವಿತೀಯ ದರ್ಜೆಗೆ ರೂ.೫೦ ಮತ್ತು ತೃತೀಯ ದರ್ಜೆಗೆ ರೂ. ೮ ಪ್ರಯಾಣಿಕ ದರವಾಗಿತ್ತು. ಕರಾವಳಿಗುಂಟ ಇರುವ ನೈಸರ್ಗಿಕ ಕಡಲೊತ್ತು, ಅಳವೆ, ಹಾಗೂ ನದಿಗಳನ್ನು ಗಮನದಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಂಡು ಯೂರೋಪಿನ ಮ್ಯಾಂಚೆಸ್ಟರ್ ಕಾಲುವೆ ಮಾದರಿಯಲ್ಲಿ, ತೀರದಿಂದ ಸ್ವಲ್ಪ ಒಳಕ್ಕೆ ಒಂದು ಮೈಲಿ ಅಂತರದಲ್ಲಿ ಕರಾವಳಿಗುಂಟಾ ೧೦೦೦-೨೦೦೦ಟನ್ ಸಾಮರ್ಥ್ಯದ ಹಡಗುಗಳ ಕಡಲಸಾರಿಗೆಗೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುವಂತೆ ಕಡಲ್ಗಾಲುವೆಯನ್ನು ಮಂಗಳೂರು-ಭಟ್ಕಳವರೆಗೆ ನಿರ್ಮಿಸಲು ಬಹುಹಿಂದೆಯೇ ಯೋಚಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಬ್ರಿಟೀಷ್ ಅಧಿಕಾರಿ ಸರ್ ಆರ್ಥರ್ ಕಾಟನ್ ೧೮೬೦ರಲ್ಲಿ ಇಡೀ ಭಾರತಕ್ಕೆ ಅನ್ವಯಿಸುವಂತೆ ರೂಪಿಸಿದ್ದ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಯೋಜನೆಯ ನೀಲಿ ನಕಾಶೆಯಲ್ಲಿ ಕರಾವಳಿ ಮಾರ್ಗಕ್ಕೆ ವಿಶೇಷ ಆದ್ಯತೆ ನೀಡಲಾಗಿತ್ತು. ಇದೇ ರೀತಿ ಮಂಗಳೂರು-ಮಲ್ಲೆ ನಡುವೆ ಕೂಡ ಕಡಲ್ಗಾಲುವೆ ನಿರ್ಮಿಸುವ ಯೋಜನೆ ಇತ್ತು. ಈ ಕಾಲುವೆ ದಾರಿಯು ಕಡಲಮೀನುಗಾರಿಕೆಗೆ, ಒಳನಾಡ ಆಂತರಿಕ ಸಾರಿಗೆಗೆ ಹಾಗೂ ನೆರೆಹಾವಳಿಯ ನಿಯಂತ್ರಣಕ್ಕೂ ಸಹಕಾರಿಯಾಗಬಲ್ಲುದೆಂದು ಆಶಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಆದರೆ ಇದು ಯೋಜನೆಯಾಗಿಯೇ ಉಳಿಯಿತು.

ಸಾಗರೋತ್ತರ ಸಾರಿಗೆ

ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಬಂದರುಗಳು ಸ್ವಾತಂತ್ರ್ಯ ಪೂರ್ವದಲ್ಲಿ ಮದ್ರಾಸ್ ರಾಜ್ಯದ ಬಂದರು ಇಲಾಖೆಯ ಸ್ವಾಧೀನದಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ಮಂಗಳೂರು ಹಳೆಯ ಬಂದರಿನ ನಿರ್ವಹಣೆಗಿಂದು ಬಂದರ್ ಟ್ರಸ್ಟ್ ಸಮಿತಿಯೊಂದು ಅಸ್ತಿತ್ವದಲ್ಲಿದ್ದು, ಅದರ ನಿರ್ವಹಣೆಗೆ ಕಲೆಕ್ಟರ್ ಶ್ರೇಣಿಯವರನ್ನೇ ಬಂದರು ಅಧಿಕಾರಿಗಳನ್ನಾಗಿ ನೇಮಿಸಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ೧೯೫೬ರಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ವಿಲೀನಗೊಂಡ ನಂತರ ಅದರ ನಿರ್ವಹಣೆಗಿಂದು ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರವು ಮಂಗಳೂರು ಬಂದರು ಟ್ರಸ್ಟ್ ಸಮಿತಿಯನ್ನು ರೂಪಿಸಿತು. ಆ ಸಮಿತಿಯ ನಿಯಂತ್ರಣದಲ್ಲೇ ಮಂಗಳೂರು ಹಳೆಯ ಬಂದರು ೦೧-೦೧-೧೯೮೦ರವರೆಗೆ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸಿತು. ಅನಂತರ ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರದ ಬಂದರು ಇಲಾಖೆಯ ಸಾಮ್ಯಕ್ಕೆ ಒಳಪಟ್ಟಿತು. ಮಂಗಳೂರು ಪ್ರಮುಖ ಬಂದರಾಗಿ ದೇಶದ ಅರ್ಥವ್ಯವಸ್ಥೆಗೆ ಹಿರಿಯ ಕೊಡುಗೆ ನೀಡುತ್ತಿದ್ದ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಮೂಲ್ಕಿ ಸ್ಥಳ ಬಂದರಾಗಿ ಒಳಸಾರಿಗೆಗೆ ನೆರವಾಗಿತ್ತು. ೧೯೫೬-೫೭ರ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ಮಂಗಳೂರು ಬಂದರು ೭೧,೬೨೨ ಮೆ.ಟನ್. ಸರಕಿನ ಆಮದು ಹಾಗೂ ೧,೯೬,೪೫೨ ಮೆ.ಟನ್. ಸರಕಿನ ರಫ್ತು ವಹಿವಾಟನ್ನು ನಡೆಸಿದರೆ ಮೂಲ್ಕಿ ಬಂದರಿನಿಂದ ೮೨೮ ಟನ್ ಸರಕು ರಫ್ತುಗೊಂಡಿದ್ದು, ೩೮೮ ಟನ್ಗಳನ್ನು ಆಮದು ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಲಾಗಿತ್ತು. ಇದೇ ರೀತಿ ಮಲ್ಲೆ, ಕುಂದಾಪುರ ಹಂಗರಕಟ್ಟೆ ಹಾಗೂ ಬೈಂದೂರುಗಳು ೧೯೯೭ರವರೆಗೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ಇತರ ಬಂದರುಗಳಾಗಿದ್ದವು. (ವಿವರಗಳಿಗೆ ಕೋಷ್ಟಕ ೭೧ನೋಡಿ) ತೀರದಂಚಿನ ಅಳವೆ ಹಿನ್ನೀರಿನಲ್ಲಿ ದೇಶೀಯ ದೋಣಿಗಳ ಮೂಲಕ ಮೀನುಗಾರಿಕೆಯು ಕಡಲುದ್ದಕ್ಕೂ ನಿರಂತರವಾಗಿ ಕಂಡು ಬರುತ್ತಿತ್ತು. ಆದರೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೫೮ರಿಂದ ಯಾಂತ್ರೀಕೃತ ದೋಣಿಗಳ ಬಳಕೆ ಅಧಿಕಗೊಂಡು ೧೯೭೬ರ ವೇಳೆಗೆ ೯೨೯ ಯಾಂತ್ರೀಕೃತ ದೋಣಿ ಹಾಗೂ ೩೯೧೯ ನಾಡದೋಣಿಗಳು ಮತ್ತೊಂದು ದೃಶ್ಯದಲ್ಲಿ ಬಳಸಲ್ಪಡುತ್ತಿದ್ದವು.

ಜಿಲ್ಲೆಯ ಬಂದರುಗಳು

ಮುಲ್ಕಿ: ಮಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಉತ್ತರಕ್ಕೆ ಮೂಲ್ಕಿ ಹೊಳೆ ಸಂಗಮ ಸ್ಥಳದಲ್ಲಿರುವ ಈ ಬಂದರು ೧೯೬೧ರಲ್ಲಿ ಮುಚ್ಚಲ್ಪಟ್ಟಿದೆ.

ಕುಂದಾಪುರ: ಮಂಗಳೂರಿನಿಂದ ೯೬ ಕಿ.ಮೀ. ಉತ್ತರಕ್ಕೆ, ಸಮುದ್ರದೊಂದಿಗೆ ಗಂಗೊಳ್ಳಿ ನದಿಯ ಸಂಗಮ ಸ್ಥಳದಲ್ಲಿರುವ ಪ್ರಮುಖ ಬಂದರು. ಕಾರವಾರ ಬಂದರು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಹೊಂದುವುದಕ್ಕೆ ಮೊದಲು ಈ ಬಂದರು ಗಣನೀಯ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಆಮದು ರಫ್ತು-ವಹಿವಾಟನ್ನು ನಡೆಸಿದೆ. ಆದರೆ ಇಂದು ಇದು ಉಡುಪಿ ಜಿಲ್ಲೆಗೆ ಸೇರಿದೆ.

ಮಲ್ಲೆ: ಮಂಗಳೂರಿನಿಂದ ೬೪ ಕಿ.ಮೀ. ಉತ್ತರಕ್ಕೆ ಉದ್ಯಾವರ ನದಿಯು ಸಮುದ್ರದೊಂದಿಗೆ ಸಂಗಮಿಸುವ ಸ್ಥಳದಲ್ಲಿರುವ ಪ್ರಮುಖ ಬಂದರಾಗಿದ್ದು, ಉಡುಪಿಯಿಂದ ೫ ಕಿ.ಮೀ. ಪಶ್ಚಿಮಕ್ಕೆಿದೆ. ಇದೂ ಕೂಡ ೧೯೯೭ರಲ್ಲಿ ಉಡುಪಿ ಜಿಲ್ಲೆಗೆ ಸೇರಿದೆ.

ಹಂಗಾರಕಟ್ಟೆ: ಕುಂದಾಪುರದಿಂದ ೨೨ ಕಿ.ಮೀ ದಕ್ಷಿಣಕ್ಕೆ ಸೀತಾನದಿಯ ಬಾಯಲ್ಲಿರುವ ಬಂದರು ಪಟ್ಟಣ. ಕುಂದಾಪುರ ಬಂದರಿನ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಿಂದಾಗಿ ಇದು ಹಿನ್ನಡೆಯನ್ನು ಎದುರಿಸುತ್ತಿದೆ. ೨೦೦೩-೦೪ರ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ಅದರ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗಾಗಿ ಎರಡು ಲಕ್ಷ ರೂ.ಗಳನ್ನು ಖರ್ಚು ಮಾಡಲಾಗಿತ್ತು. ಇದು ಇಂದು ಉಡುಪಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದೆ. ಬೈಂದೂರು ಇನ್ನೊಂದು ಬಂದರಾಗಿದ್ದು, ಇಂದ ಉಡುಪಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದೆ.

ಮಂಗಳೂರು ಹಳೆಯ ಬಂದರು : ಪಶ್ಚಿಮ ಕರಾವಳಿಯಲ್ಲಿ ಮರ್ಮಗೋವಾದಿಂದ ೩೦೨ಕಿ.ಮೀ. ದಕ್ಷಿಣಕ್ಕೆ ಹಾಗೂ ಕೊಚ್ಚಿನ್‌ನಿಂದ ೩೨೨ ಕಿ.ಮೀ. ಉತ್ತರಕ್ಕಾದಂತೆ ಇರುವ ಮಂಗಳೂರು ರೇವುಪಟ್ಟಣವು ಮುಂಬೈ-ಮಲಬಾರ್‌ಗಳ ನಡುವೆ ಇದ್ದು, ವ್ಯಾಪಾರ, ಕೈಗಾರಿಕೆ, ಶಿಕ್ಷಣ ಮುಂತಾದ ಕ್ಷೇತ್ರಗಳಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚು ಪ್ರಗತಿಯನ್ನು ಸಾಧಿಸಿರುವ ನಗರವಾಗಿದೆ. ಭಾರತದ ವಿವಿಧ ಭಾಗಗಳೊಡನೆ ಉತ್ತಮ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. ಅದರಲ್ಲೂ ವಿಶೇಷವಾಗಿ ಮರ್ಮಗೋವಾ-ಕೊಚ್ಚಿನ್ ನಡುವೆ ಇರುವ ಇತರ ಬಂದರುಗಳಿಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಒಳನಾಡಿನೊಂದಿಗೆ ವಿಶೇಷ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಹೊಂದಿವೆ. ಆಯುಕ್ತವಾದ ಸ್ಥಳದಲ್ಲಿ ನೆಲೆಗೊಂಡಿರುವ ಈ ಬಂದರು, ಉತ್ತಮ ಪರಿಸರದಲ್ಲಿರುವ ಭಾರತದ ಕೆಲವೇ ನೈಸರ್ಗಿಕ ಬಂದರುಗಳಲ್ಲಿ ಒಂದಾಗಿದೆ. ಪ್ರಕೃತಿದತ್ತವಾಗಿ ಹರಿದಿರುವ ನೇತ್ರಾವತಿ, ಗುರುಪುರ ನದಿಗಳು ಒಳಸಾರಿಗೆಗೆ ಉಪಯೋಗಿಸಲ್ಪಡುತ್ತಿದ್ದು, ಮಂಗಳೂರು ಬಳಿ ಸಂಗಮಿಸಿ ಸುಮಾರು ೫-೬ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದ ಹಾಗೂ ೨೦೦೦ ಅಡಿ ಅಗಲದ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ವಿಶಾಲವಾದ ಹಿನ್ನೀರವಡುವನ್ನು ಅವು ರೂಪಿಸಿವೆ. ಈ ಹಿನ್ನೀರು, ನಡುವೆ ಇರುವ ಸುಮಾರು ೩೦೦ ರಿಂದ ೧೦೦೦ ಅಡಿ ಅಗಲದ ಮರಳು ಸೀಳಿನಿಂದಾಗಿ ಸಮುದ್ರದಿಂದ ಪ್ರತ್ಯೇಕಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿದೆ. ತಪ್ಪಣಾಮವಾಗಿ ತಿಳಿನೀರಿನ ದಡವಾಗಿರುವ ಈ ಹಿನ್ನೀರು ಮಡುವನ್ನು ಅಗತ್ಯವಿರುವಷ್ಟು ಆಳಕ್ಕೆ ಅಗೆಯುವ ಮೂಲಕ ಎಲ್ಲಾ ಋತುಗಳಲ್ಲೂ ಸ್ವೀಮರ್, ಹಡಗುಗಳಿಗೆ ಸಂಪೂರ್ಣ ಸುರಕ್ಷಿತವಾದ ಲಂಗರು ನೆಲೆಯಾಗಿ ಬಳಸಿಕೊಳ್ಳಬಹುದಾಗಿದೆ. ಹಿಂದಿನ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಗಳಲ್ಲಿ ಕರಾವಳಿಯ ಬಂದರುಗಳು ಗಮನಾರ್ಹ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯನ್ನು ಸಾಧಿಸುವ ಮೂಲಕ ಸರಕು ಸಾಗಣೆಯಲ್ಲಿ ಮಹತ್ವದ ಪ್ರಗತಿಯುಂಟಾಯಿತು. ಆ ವೇಳೆಗಾಗಲೇ ಈ ಬಂದರಿನಲ್ಲಿ ಒಂದು ಲಘು ಬಂದರು ಕಟ್ಟಿ ಖಾಸಗಿ ಒಡೆತನದ ೧೪ ಹಾಗೂ ಇಲಾಖೆಗೆ ಸೇರಿದ ಎರಡು ಕಾಪುಗಳಿದ್ದವು. ಅಲ್ಲದೇ ಲಕ್ಷದ್ವೀಪಕ್ಕೂ ಇಲ್ಲಿಂದ ಸಾಗರದೊತ್ತರ ಸಾರಿಗೆ ಸೇವೆ ಲಭ್ಯವಾಗಿತ್ತು ಇಲ್ಲಿಂದ ಈಗಲೂ ಲಕ್ಷದ್ವೀಪಕ್ಕೆ ನಿರಂತರವಾಗಿ ಸರಕು ಸಾಗಣೆ ನಡೆಯುತ್ತಿದೆ. ಅದರಂತೆ ಏಳನೆಯ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಯಡಿ ಮೊದಲ ಹಂತದಲ್ಲಿ ೧೨.೫೦ ಕೋಟಿ ರೂ. ಅಂದಾಜು ವೆಚ್ಚದ ಬಂದರಿನ ಪ್ರಗತಿ ಯೋಜನೆಗೆ ಮಂಜೂರಾತಿ ಲಭಿಸಿತು. ಅಲ್ಲದೇ ೯.೪ ಕೋಟಿ ರೂ. ಅಂದಾಜು ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ೨೫೨ ಮೀಟರ್ ಉದ್ದದ ಬಂದರು ಕಟ್ಟಿ ನಿರ್ಮಾಣವೂ ಸೇರಿದಂತೆ ಇತರ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಕಾರ್ಯಗಳನ್ನು ಹಮ್ಮಿಕೊಳ್ಳಲಾಯಿತು. ಈ ಕಾರ್ಯವು ೧೯೮೯ರಲ್ಲಿ ಆರಂಭಗೊಂಡು ೧೯೯೨ರ ವೇಳೆಗೆ ಪೂರ್ಣಗೊಂಡಿತು. ೧೯೯೨ರ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ಮಂಗಳೂರು ಬಂದರಿನಿಂದ ೩೭೮೦೦ ಟನ್ ಸರಕು ಆಮದಾಗಿದ್ದು, ೨೩೨೯೪ ಟನ್ ಸರಕು ರಫ್ತಾಗಿತ್ತು. ವಿವರಗಳಿಗೆ ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೧೯ ನೋಡಿ.

ನವಮಂಗಳೂರು (ಪಣಂಬೂರು) ಬಂದರು ನಿರ್ಮಾಣ : ಮಂಗಳೂರು ಹಳೆ ಬಂದರು ವರ್ಷದಲ್ಲಿ ಎಂಟು ತಿಂಗಳು (೧೬ನೇ ಸೆಪ್ಟೆಂಬರ್‌ನಿಂದ ೧೫ನೆಯ ಮೇವರೆಗೆ) ಮಾತ್ರ ಕಾರ್ಯಮಗ್ನವಾಗಿರುವ ಯೋಗ್ಯವುತು ಬಂದರಾಗಿದ್ದು, ನೈಋತ್ಯ ಮಾರುತ ಬೀಸುವ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ನೇತ್ರಾವತಿ-ಗುರುಪುರ ನದಿಗಳು ಸಮುದ್ರದೊಂದಿಗೆ ಕೂಡುವ ಸ್ಥಳದಲ್ಲಿ ಸಮುದ್ರವು ತೀಕ್ಷ್ಣ ಅಲೆಗಳಿಂದ ಕೂಡಿ ಅಬ್ಬರಿಸುವುದರಿಂದ ಯಾವುದೇ ಬಗೆಯ ಜಹಜಿಗೂ ಅವಕಾಶ ಸಿಗುವುದಿಲ್ಲ. ಈ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಒಳನಾಡಿನ ಆರ್ಥಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಮಂಗಳೂರು ಬಂದರಿನ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಅನಿವಾರ್ಯವಾಯಿತು. ಮಂಗಳೂರು ಬಂದರನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ ಯೋಜನೆ ಬಹಳ ಹಿಂದಿನಿಂದಲೂ ಸರ್ಕಾರದ ಗಮನದಲ್ಲಿತ್ತು. ತಪ್ಪಣಾಮವಾಗಿ ಪಶ್ಚಿಮ ತೀರದ ಘಾಮು ಬಂದರು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಸಮಿತಿಯ ಶಿವಾರಸಿನಂತೆ ೧೯೫೦ರಲ್ಲಿ ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರವು ಪೂನಾದ ಕೇಂದ್ರ ಜಲಶಕ್ತಿ ಸಂಶೋಧನಾ ಕೇಂದ್ರದಲ್ಲಿ ಮಾದರಿ ಪ್ರಯೋಗಗಳನ್ನು ನಡೆಸುವ ಮೂಲಕ ಆಳವಾದ ಕಾಲುವೆಯನ್ನು ಮಂಗಳೂರು ಬಂದರಿನಲ್ಲಿ ರೂಪಿಸುವುದರ ಸಾಧಕ-ಬಾಧಕಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಚಿಂತಿಸಲು ಮುಂದಾಯಿತು. ಏತನ್ಮಧ್ಯೆ ಮಂಗಳೂರು ಬಂದರಿನ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ಪೂನಾ ಪ್ರಯೋಗಾಲಯದ ಫಲಿತಾಂಶವನ್ನಾಧರಿಸಿ ಕೈಗೊಳ್ಳುವುದಾಗಿ ಭಾರತ ಹಾಗೂ ಮದ್ರಾಸ್ ಸರ್ಕಾರಗಳು ಮೇಲಿಂದ ಮೇಲೆ ಹೇಳುತ್ತಾ ಬಂದಿದ್ದವು. ಪುಣೆಯಲ್ಲಿ ನಡೆಸಿದ ಮಾದರಿ ಪ್ರಯೋಗಗಳು ಮಂಗಳೂರು ಬಂದರನ್ನು ಸರ್ವಿಯುತು ಬಂದರನ್ನಾಗಿಸಿ ೨೪ ಅಡಿಯ ಪಟವ (ಲಂಗರು)ನ್ನು ಹೊಂದಿರುವ ಉಗಿಹಡಗುಗಳ ಪ್ರವೇಶಕ್ಕೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುವಂತೆ ೧೨೫೦ ಅಡಿ ಅಂತರದಲ್ಲಿ ೨೦೦೦ ಅಡಿ ಉದ್ದದ ಎರಡು ಸೀಳು ಕಾಲುವೆಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಬಹುದೆಂಬ ಅಂಶವನ್ನು ಸಿದ್ಧಪಡಿಸಿದವು. ಈ ಸಲಹೆಯನ್ನು ಪರಿಶೀಲಿಸಿದ ಕೇಂದ್ರ ಸಾರಿಗೆ ಸಚಿವಾಲಯದ ತಾಂತ್ರಿಕ ಪರಿಣಿತರ ಸಮಿತಿಯು ಹಳೆಯ ಮಂಗಳೂರು ಬಂದರನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವುದರ ಜೊತೆಗೆ ಬಂದರಿನಿಂದ ಒಂಭತ್ತು ಕಿ.ಮೀ.ಉತ್ತರಕ್ಕೆ ಪಣಂಬೂರು ಬಳಿ ಆಳವಾದ ನೀರಿನಿಂದ ಕೂಡಿದ ಸರ್ವಿಯುತು ಬಂದರನ್ನು ನೂತನವಾಗಿ ರೂಪಿಸುವ ವಿಚಾರವನ್ನು ಮುಂದಿಟ್ಟಿತು. ಈ ಸಂಬಂಧ ವಿವರವಾದ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ರೂಪಿಸಿ, ನೂತನ ಬಂದರಿನ ನಿರ್ಮಾಣ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ಆರಂಭಿಸಲು ತೀರ್ಮಾನಿಸಲಾಯಿತು.

ಮಂಗಳೂರು ಬಂದರಿನ ಹಿನ್ನಾಡು ಪ್ರದೇಶವು ಕಬ್ಬಿಣ ಹಾಗೂ ಮ್ಯಾಂಗನೀಸ್ ಅದಿರುಗಳಂತಹ ಖನಿಜ ಸಂಪತ್ತಿನಿಂದ ಸಮೃದ್ಧವಾಗಿದ್ದು, ನೆರೆಯ ಚಿಕ್ಕಮಂಗಳೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯ ಕುದುರೆಮುಖವು ಕಬ್ಬಿಣದ ಅದಿರಿನ ಸಮೃದ್ಧ ನಿಕ್ಷೇಪವನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು, ಅದರ ರವಾನೆಗಿದ್ದ ಏಕೈಕ ನೈಸರ್ಗಿಕ ಹೊರಕಿಂಡಿ ಮಂಗಳೂರು ಬಂದರಾಗಿತ್ತು. ಸಂಪದ್ಭರಿತ ಅರಣ್ಯ, ಭದ್ರಾವತಿಯ ಕಬ್ಬಿಣ ಹಾಗೂ ಉಕ್ಕಿನ ಕಾರ್ಖಾನೆಗಳು ಮಂಗಳೂರು ಹಿನ್ನಾಡಿನ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿದ್ದು, ಕಾಫಿ ಹಾಗೂ ಗೋಡಂಬಿ ಪ್ಲಾಂಟೇಷನ್, ಸಕ್ಕರೆ, ಕಾಗದ, ಸಿಮೆಂಟ್, ಮಂಗಳೂರು ಹೆಂಚು ಸೂಪರ್ ಫಾಸ್ಟ್, ರಸಾಯನಿಕ ಗೊಬ್ಬರ ತಯಾರಿಕೆ ಮುಂತಾದ ಕಾರ್ಖಾನೆಗಳು ಮಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿವೆ. ಆದರೆ ಸರ್ವಮುತ ಬಂದರಿನ ಕೊರತೆಯಿಂದಾಗಿ ಮಳೆಗಾಲದಲ್ಲಿ ಹಿನ್ನಾಡಿನಿಂದಾಗುತ್ತಿದ್ದ ಆಮದು-ರಫ್ತು ವಹಿವಾಟನ್ನು ಮಂಗಳೂರು ಬಂದರಿಗೆ ಬದಲು ಮದ್ರಾಸ್ ಕೊಚ್ಚಿನ್ ಹಾಗೂ ಮರ್ಮಗೋವಾ ಬಂದರುಗಳ ಮೂಲಕ ನಿರ್ವಹಿಸಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಆಮದು-ರಫ್ತು ವ್ಯಾಪಾರಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಸರಕುಗಳಾದ ಮ್ಯಾಂಗನೀಸ್ ಅದಿರು, ಫೆರೋಸಿಲಿಕಾನ್, ಫೆರೋಕ್ರೋಮ್, ಹೆಂಚು, ಹೆಮಟೈಟ್, ಕಬ್ಬಿಣದ ಅದಿರು, ಉಪ್ಪು, ಅರಣ್ಯ ಉತ್ಪನ್ನ, ದ್ವಿದಳ ಧಾನ್ಯಗಳು, ಮತ್ತೊಂದೆಡೆಯದ ಉತ್ಪನ್ನ, ಗೋಡಂಬಿ ಬೀಜ, ಕೊಬ್ಬರಿ, ಅಡಕೆ, ಗೊಬ್ಬರ; ಗೊಬ್ಬರದ ಉತ್ಪಾದನೆಗೆ ಅಗತ್ಯವಿರುವ ಕಚ್ಚಾ ಸಾಮಗ್ರಿ, ಇದ್ದಿಲು, ಕೋಕ್, ಸಿಮೆಂಟ್ ಪೆಟ್ರೋಲಿಯಂ ಉತ್ಪನ್ನ ಆಹಾರಪದಾರ್ಥ ಮುಂತಾದವನ್ನು ಇಲ್ಲಿ ಹೆಸರಿಸ ಬಹುದಾಗಿದೆ. ಈ ಎಲ್ಲಾ ಕಾರಣಗಳಿಂದಾಗಿ ವರ್ಷಪೂರಾ ನಿರ್ವಹಿಸಬಹುದಾದ ಸರ್ವಮುತ ಬಂದರನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸುವ ಯೋಜನೆ ಅನಿವಾರ್ಯವಾಯಿತು.

ಆ ಪ್ರಕಾರ ನೂತನ ಬಂದರಿನಲ್ಲಿ ಮೊದಲ ಹಂತದಲ್ಲಿ ಪರಸ್ಪರ ಹೊಂದಿಕೊಂಡಂತೆ ಹಡಗು ನಿಲ್ಲುವ ಮೂರು ಪ್ರತ್ಯೇಕ ನಿಲುಗಡೆ ತಾಣಗಳನ್ನು ಕ್ರಮವಾಗಿ ೧) ಫುಚಲಿತ (ಸಾಧಾರಣ) ಸರಕು, ೨) ಕಬ್ಬಿಣ ಹಾಗೂ ಮ್ಯಾಂಗನೀಸ್ ಅದಿರು ಹಾಗೂ ೩) ಗೊಬ್ಬರ ಕಾರ್ಖಾನೆಗಳಿಗೆ ಅಗತ್ಯವಿರುವ ಕಚ್ಚಾ ಸಾಮಗ್ರಿಯ ಆಮದಿಗೆಂದೇ ರೂಪಿಸಲು ಯೋಜಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಅಲ್ಲದೇ ರಸಾಯನಿಕ ಗೊಬ್ಬರದ ರಫ್ತಿಗೊಂದೇ ಆಳವಿಲ್ಲದ ನಿಲುಗಡೆ ತಾಣ, ಫುಚಲಿತ ಸರಕು, ಕಬ್ಬಿಣ ಹಾಗೂ ಪೆಟ್ರೋಲಿಯಂಗಳ ಸಾಗಣೆಗಾಗಿ ಲಂಗರು ಹಾಕಿ ಹಡಗು ನಿಲ್ಲಿಸುವ ತಾಣಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸುವ ಉದ್ದೇಶವಿತ್ತು. ಮಿಗಿಲಾಗಿ ೧೯೭೫-೭೬ರ ವೇಳೆಗೆ ಅಧಿಕಗೊಳ್ಳಬಹುದಾದ ಸರಕು ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ಗಮನದಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಂಡು ಹೆಚ್ಚುವರಿ ಹಡಗು ನಿಲ್ದಾಣವೊಂದನ್ನೂ ನಿರ್ಮಿಸಲೂ ಸಂಕಲ್ಪಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಈ ಬಂದರಿನಲ್ಲಿ ಸರಕು ತುಂಬಿದ ಹಡಗುಗಳಿಗೆಂದು ೩೦ ಅಡಿ ಆಳದ ಡಾಕ್‌ಯಾರ್ಡ್ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ರೂಪಿಸಲಾಯಿತು. ಈ ಯೋಜನೆಯ ಅಂದಾಜು ವೆಚ್ಚ ೨೪.೩೦ ಕೋಟಿ ರೂ.ಗಳಾಗಿದ್ದು, ಅದು ೨೦೬೫ ಕೋಟಿ ರೂ.ಗಳ ವಿದೇಶಿ ವಿನಿಮಯವನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿತ್ತು. ಈ ಬಂದರು ಪೂರ್ಣಗೊಂಡಾಗ ೨೯.೬ ಲಕ್ಷ ಟನ್‌ಗಳ ವಾರ್ಷಿಕ ವಹಿವಾಟನ್ನು ನಿರ್ವಹಿಸಲಿದ್ದು, ೧೯೭೫-೭೬ರ ವೇಳೆಗೆ ಅದರ ವಾರ್ಷಿಕ ವಹಿವಾಟು ೩.೨೪ ಲಕ್ಷ ಟನ್‌ಗಳಿಗೇರುವ ನಿರೀಕ್ಷೆಯಿತ್ತು. ಈ ಸಂಬಂಧ ಮೊದಲ ಹಂತದಲ್ಲಿ ೩೭.೭೮ ಕೋಟಿ ರೂ. ವೆಚ್ಚ ಮಾಡಲಾಯಿತು. ಎರಡನೆಯ ಹಂತದಲ್ಲಿ ಕಬ್ಬಿಣದ ಅದಿರಿನ ರಫ್ತಿಗೆ ಅಗತ್ಯವೆನಿಸಿದಾಗ ಬಳಸಿಕೊಳ್ಳಲು ಅನುವಾಗುವಂತೆ, ೬೦,೦೦೦ ಡಿಡ್ಜುಟಿ ಸಾಮರ್ಥ್ಯದ ಅದಿರು ಸಾಗಣೆ ಹಡಗಿನ ಸಲುವಾಗಿ, ೪೦ ಅಡಿ ಆಳದ ಹಡಗು ನಿಲುಗಡೆ ತಾಣವನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸುವ ಮೂಲಕ ಬಂದರನ್ನು ವಿಸ್ತರಿಸಲು ಯೋಜಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಅಲ್ಲದೇ ಆ ಕಾಲಕ್ಕೆ ಗಂಟೆಗೆ ೪೦೦೦ ಟನ್ ಅದಿರನ್ನು ಹಡಗಿಗೆ ತುಂಬುವ ಸಾಮರ್ಥ್ಯವಿರುವ ಯಂತ್ರಕಾಲಿತ ವಾಹನವನ್ನು ಬಳಸಲು ಅನುಕೂಲವಾಗುವಂತಹ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ತಾಣವನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸುವ ಯೋಜನೆಯೂ ಇತ್ತು. ಈ ಎಲ್ಲದಕ್ಕೂ ಮೂಲಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಅವಕಾಶ ಕಲ್ಪಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಅಲ್ಲದೆ, ಕಾಲಾಂತರದಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು ಒಂದು ಲಕ್ಷ ಟನ್ ಸರಕಿನ ವಹಿವಾಟಿಗೆ ಅಗತ್ಯವಿರುವ ಎಲ್ಲಾ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಮುಂದಾಗಿ ಸೂಚಿಸಿ ನೀಲಿನಕಾಶೆಯನ್ನೂ ಸಿದ್ಧಪಡಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಬಂದರಿನ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕೆ ಸರ್ಕಾರಿ ಹಾಗೂ ಖಾಸಗಿ ವಲಯಗಳಿಂದ ಸುಮಾರು ೨,೩೪೧ ಎಕರೆ ಜಮೀನನ್ನು ಸ್ವಾಧೀನಪಡಿಸಿ ಕೊಳ್ಳಲಾಯಿತು. ಪ್ರಥಮ ಶ್ರೇಣಿಯ ವೀಕ್ಷಣಾಲಯ; ಮಣ್ಣು ಕಾಂಕ್ರೀಟ್ ಹಾಗೂ ರಸಾಯನಿಕ ಪರೀಕ್ಷಾ ವಿಭಾಗಗಳ ಜೊತೆಗೆ ಛಾಯಾಗ್ರಹಣ ವಿಭಾಗ ಹಾಗೂ ಅಲೆಮಾಪನ ಸಾಧನಗಳನ್ನೊಳಗೊಂಡ ಉತ್ತಮ ಗುಣಮಟ್ಟದ ಸುಸಜ್ಜಿತ ನಿಯಂತ್ರಣ ಪ್ರಯೋಗಾಲಯವನ್ನೂ ಸ್ಥಾಪಿಸಲಾಯಿತು.

ಬಂದರು ನಿರ್ಮಾಣದ ಆರಂಭಿಕ ಹಂತವನ್ನು ಗಮನದಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಂಡು ಸಿಬ್ಬಂದಿಯ ವಸತಿಗೊಂದು ವಿವಿಧ ಮಾದರಿಯ ೨೯೯ ಶಾಶ್ವತ ವಸತಿ ಕಟ್ಟಡಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲಾಯಿತು. ಅಲ್ಲದೇ ಅವಿವಾಹಿತ ನೌಕರರಿಗೊಂದೇ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ವಸತಿಗೃಹವನ್ನು ರಚಿಸಲಾಯಿತು. ಬಂದರು ಕುಟಿರಿಗಾಗಿ ಬಳಸಬಹುದಾದ ಆಡಳಿತ ಕುಟಿರಿ ಕಟ್ಟಡವನ್ನು ಶಾಶ್ವತವಾಗಿ ಕಟ್ಟಲಾಯಿತು. ಮೂರು ಉಗ್ರಾಣ ಕಟ್ಟಡ, ನಾಲ್ಕುಷೆಡ್, ಕಾರ್ಯಾಗಾರ, ಮಾರುಕಟ್ಟೆ ಪೊಲಿಸ್ ಠಾಣೆ, ಪ್ರಾಥಮಿಕ ಶಾಲೆ, ಆರೋಗ್ಯಕೇಂದ್ರ, ನರ್ಸರಿಶಾಲೆ, ಮಹಿಳಾ ಸಮುದಾಯ ಕೇಂದ್ರ, ಉಪಾಹಾರ ಮಂದಿರ ಹಾಗೂ ಎರಡೂ ವೀಕ್ಷಣಾ ಕುಟಿರಿಗಳನ್ನು ತಾತ್ಕಾಲಿಕ ಉಪಯೋಗಕ್ಕೆಂದು ನಿರ್ಮಿಸಲಾಯಿತು. ಗಣಿಗಳಿಗೆ

ಸಂಪರ್ಕಮಾರ್ಗ, ಸಿಬ್ಬಂದಿ ಕಾಲನಿಯ ಆಂತರಿಕ ರಸ್ತೆ ಹಾಗೂ ಬಂದರಿನ ಬಯಲಿನ ಕೆಲವು ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಗತ್ಯಕತೆಗನುಗುಣವಾಗಿ ರಚಿಸಲಾಯಿತು. ೩೦ ಅಡಿ ವ್ಯಾಸದ ಹೆಚ್ಚು ಅಳವಿಲ್ಲದ ಎರಡು ಬಾವಿ; ಎರಡು ನೀರಿನ ಟ್ಯಾಂಕ್‌ಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಿ, ವಿತರಣಾ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗಳನ್ನೂ ಅಳವಡಿಸಲಾಯಿತು. ಅಲ್ಲದೇ ಎರಡು ಲಕ್ಷ ಗ್ಯಾಲನ್ ಜಲ ಸಂಗ್ರಹಣಾ ಸಾಮರ್ಥ್ಯದ ನೀರಿನ ಕಾಂಕ್ರೀಟ್ ಟ್ಯಾಂಕ್‌ನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲಾಯಿತು. ಬಂದರಿನ ನಿರ್ಮಾಣಕಾರ್ಯಕ್ಕೆ ಪ್ರತಿ ದಿನ ಸುಮಾರು ಐದು ಲಕ್ಷ ಗ್ಯಾಲನ್ ನೀರಿನ ಅಗತ್ಯವಿದೆ ಎಂದು ಆರಂಭದಲ್ಲಿ ಅಂದಾಜಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಇದು ಸುಮಾರು ೧೫-೨೦ ವರ್ಷಗಳ ಅಂತರದಲ್ಲಿ ೩೦ ದಶಲಕ್ಷ ಗ್ಯಾಲನ್‌ಗಳಿಗೇರಬಹುದೆಂದೂ ನಿರೀಕ್ಷಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ನೇತ್ರಾವತಿಯಿಂದ ನವಮಂಗಳೂರು ಬಂದರಿಗೆ ಇಂದು ನೀರು ಸರಬರಾಜಾಗುತ್ತಿದೆ.

ಪೂರ್ವವನ್ನು ನಿಯಂತ್ರಿಸುವ ರೆಗ್ಯುಲೇಟರ್ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಿ, ಸುಮಾರು ೨.೩೦ ಲಕ್ಷ ರೂ. ಅಂದಾಜು ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ಸಿವರೇಜ್ ಟ್ರೀಟ್‌ಮೆಂಟ್ ಘಟಕವನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಲಾಯಿತು. ಬಂದರು ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಅಗತ್ಯವಿದ್ದಂತೆ ಅಗದು ಏರುತಗ್ಗುಗಳನ್ನು ಸರಿದೂಗಿಸಿ ಒಂದೇ ಮಟ್ಟಕ್ಕೆ ತರಲಾಯಿತು. ಸೀಳೂ ಕಾಲುವೆ ರಚನೆ ಹಾಗೂ ತೀರದಂಚಿನ ಆಳವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಲು ಹೂಳೆತ್ತುವ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ಏಕಕಾಲದಲ್ಲಿ ಕೈಗೊಳ್ಳಲಾಯಿತು. ತಕ್ಷಣವಾಗಿ ೧೯೭೨ರ ಆಗಸ್ಟ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಈ ಯೋಜನೆಗಾಗಿ ಒಟ್ಟು ೪೧.೩೨ ಕೋಟಿ ರೂ.ಗಳನ್ನು ವ್ಯಯಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ರಾಷ್ಟ್ರವಾದ ಒಂಬತ್ತನೆಯ ಪ್ರಮುಖ ಬಂದರೆಂಬ ಹೆಗ್ಗಲಿಕೆಯೊಂದಿಗೆ ನವಮಂಗಳೂರು ಬಂದರು. ೧೯೭೪ರ ಮೇ ನಾಲ್ಕರಂದು ಕಾರ್ಯಾರಂಭ ಮಾಡಿತಾದರೂ ೧೯೭೫ರ ಜನವರಿ ಹನ್ನೊಂದರಂದು ಪ್ರಧಾನಮಂತ್ರಿಗಳು ಔಪಚಾರಿಕವಾಗಿ ಉದ್ಘಾಟಿಸಿ ರಾಷ್ಟ್ರಕ್ಕೆ ಸಮರ್ಪಿಸಿದರು. ೧೯೭೩ರ ಪ್ರಮುಖ ಬಂದರು ಕಾಯ್ದೆಯನ್ವಯ, ಈ ಬಂದರಿಗೂ ಬಂದರು ಟ್ರಸ್ಟ್ ಸಮಿತಿಯನ್ನು ೧-೪-೧೯೮೦ ರಿಂದ ಜಾರಿಗೊಳಿಸಲಾಯಿತು. ಆ ನಂತರದಲ್ಲಿ ನವಮಂಗಳೂರು ಬಂದರು ಗಣನೀಯ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ, ಪ್ರಗತಿಯನ್ನು ಸಾಧಿಸಿದೆ. ನಂತರದ ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಗಮನಾರ್ಹವಾಗಿ ಬೆಳೆದಿರುವ ನವಮಂಗಳೂರು ಬಂದರು ಆರಂಭದಲ್ಲಿದ್ದ ತನ್ನ ಸರಕು ಸಾಗಣೆ ವಹಿವಾಟನ್ನು ಒಂದು ಲಕ್ಷ ಟನ್ ಗಳಿಂದ ೨೦೦೫ರ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ೨೨.೮೯ ದಶಲಕ್ಷ ಟನ್‌ಗಳಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿಸಿಕೊಂಡಿರುವುದು ಉಲ್ಲೇಖಾರ್ಹವಾಗಿದೆ.

ಮಂಗಳೂರು ನವಬಂದರಿನಲ್ಲಿ ಸಾಗರದಾಚೆಗಿನ ವ್ಯಾಪಾರಕ್ಕೆ ಅಗತ್ಯವಿರುವ ನಾಲ್ಕು ಉಗ್ರಾಣ, ೧೫ ಲಾಂಚ್‌ಗಳು, ೬ ಕ್ರೇನ್‌ಗಳು ಸೂಕ್ತವಿದ್ದುತ್ ಸೌಕರ್ಯವಿರುವ ೭ ರಿಂದ ೧೪ ಮೀ ಆಳದ ಸುಧಾರಿಸಿದ ೧೨ ಬಂದರು ಕಟ್ಟಡಗಳಿವೆ. ಸುಮಾರು ೧೫ ರಿಂದ ೩೦ ಮೀ. ಉದ್ದವಿರುವ ಈ ಕಟ್ಟಡಗಳಲ್ಲಿ ೭ ಕಟ್ಟಡ ದಶಲಕ್ಷ ಟನ್ ಸಾಮರ್ಥ್ಯವನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದರೆ, ೭ ರಿಂದ ದಶಲಕ್ಷ ಮೆ. ಟನ್ ಸಾಮರ್ಥ್ಯದ ಒಂದು ಬಂದರು ಕಟ್ಟಡ ಹಾಗೂ ೧೯ ರಿಂದ ದಶಲಕ್ಷ ಟನ್ ಸಾಮರ್ಥ್ಯದ ನಾಲ್ಕು ಕಟ್ಟಡಗಳಿವೆ. ೧೧ ವೇರ್ ಜಾಸ್‌ಗಳು, ೫೫ ಧ್ರುವ ಸಂಗ್ರಹ ಉಗ್ರಾಣ ಹಾಗೂ ಮೂರು ಬಯಲು-ಸಂಗ್ರಹಣೆ ಮುಂತಾದ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಿಕೊಡುವಲ್ಲಿ ಬಂದರು ಸಮಿತಿಯು ಸಹಕರಿಸಿದೆ. ಅದರಿಂದಾಗಿ ಪಶ್ಚಿಮತೀರದ ಬಂದರುಗಳಲ್ಲಿ ನವಮಂಗಳೂರು ಬಂದರು ಹೆಚ್ಚಿನ ಸರಕು ಸಾಗಣೆಗೆ ಪ್ರಸಿದ್ಧವಾಗಿದೆ. ೨೧ನೇ ಶತಮಾನದಲ್ಲಿ ಎದುರಾಗಬಹುದಾಗ ಅಗತ್ಯಗಳಿಗನುಸಾರವಾಗಿ ದೊಡ್ಡ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ರಸಾಯನಿಕ ಧ್ರುವ ಪೇಷೋಲಿಯಂ ಉತ್ಪನ್ನ ಎಲ್.ಪಿ.ಜಿ. ಮಾದರಿಯ ಸರಕುಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆಗೆ ಪೂರಕ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಈ ಬಂದರು ಹೊಂದಿದೆ. (ವಿವರಗಳಿಗೆ ಕೋಷ್ಟಕ ೭-೨೦ ಹಾಗೂ ೭-೨೧ ನೋಡಿ)

ನವಮಂಗಳೂರು ಬಂದರಿನ ವೈಶಿಷ್ಟ್ಯ: ಭಾರತದಲ್ಲೇ ದೊಡ್ಡ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಎಲ್.ಪಿ.ಜಿ.ಯನ್ನು ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿರುವುದು ಈ ಬಂದರಿನ ವೈಶಿಷ್ಟ್ಯವಾಗಿದೆ. ಸುಮಾರು ೧೫.೪೦ ಮೀ. ಆಳವನ್ನು ಹೊಂದಿರುವ ಬಂದರು ಪ್ರದೇಶ ಕಾಲುವೆ ಇದೆ. ಸಿಮೆಂಟ್ ರವಾನೆ ಕೇಂದ್ರವನ್ನು ಹೊಂದಿರುವ ಮೊದಲ ಬಂದರು ಇದಾಗಿದೆ. ಕುಬ್ಜಾದ ಅದಿರು, ಪೇಷೋಲಿಯಂ ಉತ್ಪನ್ನ ರಸಾಯನಿಕ ಧ್ರುವಗಳ ವಹಿವಾಟನ್ನು ದೊಡ್ಡ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿರುವ ಬಂದರು ಇದಾಗಿದೆ. ಕುಬ್ಜಾದ ಅದಿರು, ಅದಿರುಉಂಡೆ, ಮ್ಯಾಂಗನೀಸ್ ಅದಿರು, ಮಂಗಳೂರು ರಿಫೈನರೀಸ್‌ನ ಉತ್ಪನ್ನ, ಕ್ರೋಮೈಟ್ ಅದಿರು, ಗ್ರಾನೈಟ್ ಶಿಲೆ, ಫ್ಲೇವುಡ್, ಮುಂತಾದವು ಇಲ್ಲಿನ ಪ್ರಮುಖ ರಫ್ತು ಸರಕುಗಳಾದರೆ, ಪೇಷೋಲಿಯಂ, ಕುಬ್ಜಾತ್ಯೆಲ, ಸಿಮೆಂಟ್, ಗೊಬ್ಬರ, ರಸಾಯನಿಕ ವಸ್ತು ಎಲ್.ಪಿ.ಜಿ, ಸಕ್ಕರೆ, ಖಾದ್ಯತ್ಯೆಲ, ಮುಂತಾದವು ಇಲ್ಲಿನ ಪ್ರಮುಖ ಆಮದು ಸರಕುಗಳಾಗಿವೆ.

ನೌಕಾಯಾನದ ಮೂಲಕ ವಿದೇಶಿ ಪ್ರವಾಸಿಗರನ್ನು (Cruise Tourists) ನಿರಂತರವಾಗಿ ಆಮೇರಿಕಾ, ಜರ್ಮನಿ, ಮುಂತಾದೆಡೆಗಳಿಂದ ಹೊತ್ತು ತರುವ ನಾಲ್ಕಾರು ನೌಕೆಗಳು ವರ್ಷಂಪ್ರತಿ ಪ್ರವಾಸಿಗರನ್ನು ನವಮಂಗಳೂರು ಬಂದರಿಗೆ ಕರೆತರುತ್ತವೆ. ಅವುಗಳಲ್ಲಿ ಆಗಮಿಸುವ ವಿದೇಶಿ ಪ್ರವಾಸಿಗರು, ಒಳನಾಡಲ್ಲಿ ಪ್ರವಾಸ ಕೈಗೊಂಡು ಮತ್ತೆ ಸಮುದ್ರ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಸ್ವದೇಶಕ್ಕೆ ಹಿಂತಿರುಗುತ್ತಾರೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೧೯ : ಜಿಲ್ಲೆಯ ಪ್ರಮುಖ ಬಂದರುಗಳ ಆಮದು-ರಫ್ತು ವಹಿವಾಟು ೧೯೭೯-೨೦೦೪ ರವರೆಗೆ

(ಮೆ.ಟನ್‌ಗಳಲ್ಲಿ)

ಕ್ರ.ಸಂ	ಬಂದರು	ವರ್ಷ	ಆಮದು	ರಫ್ತು	ಒಟ್ಟು	ಸರಕುಗಳಿಂದ ಬಂದ ಶುಲ್ಕ ರೂ.ಗಳಲ್ಲಿ)
೧	ಮಲ್ಟೆ #	೧೯೫೬-೫೭	೧೦೮೮.೨	೧೦೧೬೧	೨೧೦೪೮	-
		೧೯೭೯-೮೦	೧೮೫೪	೫೯೧೩	೭೭೬೭	೬೯೮.೨
		೧೯೮೯-೯೦	೩೬೫೭	೨೪೧೪೧	೨೭೭೯೮	೭೭೮೦೫
		೧೯೯೭-೯೮	೨೧೫೧	೨೭೩೭೫	೨೯೫೨೬	೧೯೬೬೯೬
೨	ಹಂಗರಕಟ್ಟೆ #	೧೯೫೬-೫೭	೨೫೦೩	೨೩೬೭	೪೮೭೦	-
		೧೯೭೯-೮೦	೮೩೪	೩೯೫೫	೪೭೮೯	೨೫೮೯
		೧೯೮೯-೯೦	-	೧೦೬೦	೧೦೬೦	೧೬೦೭
		೧೯೯೭-೯೮ #	-	-	-	-
೩	ಕುಂದಾಪುರ #	೧೯೫೬-೫೭	೧೧೩೦೯	೨೫೪೧೫	೩೬೭೨೪	-
		೧೯೭೯-೮೦	೪೩೧೧	೩೭೩೪೩	೪೧೬೫೪	೪೮೦೩೬
		೧೯೮೯-೯೦	೭೪೭	೧೨೭೬೩	೧೩೫೧೦	೨೫೪೬೫
		೧೯೯೭-೯೮ #	-	೪೬೪	೪೬೪	೧೧೪೬
೪	ಮಂಗಳೂರು \$ ಹಳೇಬಂದರು	೧೯೫೬-೫೭	೭೧೬೭.೨	೧೯೬೪೫.೨	೨೭೮೧೦.೪	-
		೧೯೬೩-೬೪	೭೬೮೩.೪	೪೬೨೦೪.೦	೫೧೦೮೭.೪	-
		೧೯೭೯-೮೦	೩೩೩೩.೧	೧೪೪೭೯.೨	೧೭೮೧೬.೩	೪೭೬೮೭.೪
		೧೯೮೯-೯೦	೧೧೧೩೪.೫	೩೦೩೯೯	೧೪೧೭೪.೪	೭೪೮೭೦೮
		೧೯೯೭-೯೮	೫೬೫೬.೩	೮೩೭೦೩	೧೪೦೨೬.೬	೯೯೧೩೧೬
		೨೦೦೧-೦೨	೪೩೧೩೦	೧೩೮೯೮.೬	೧೮೨೧೧೬	೧೩೧೧೦೮.೨
		೨೦೦೩-೦೪	೧೨೦೨.೫	೯೪೮೦೮	೧೦೬೮೩.೩	೧೦೭೮೦೯೯
೫	ಮುಲ್ಕಿ **	೧೯೫೭-೫೮	೩೮೮	೮೮೭	೧೨೭೫	-
		೧೯೫೮-೫೯	೧೯೭	೩೬೭	೫೬೪	-
		೧೯೫೯-೬೦	೧೦೭	೫೮	೧೬೫	-
		೧೯೬೦-೬೧	-	-	೧೦೭	-

* ಈ ಬಂದರು ೦೧-೦೧-೧೯೮೦ರಂದು ರಾಜ್ಯ ಬಂದರು ಹಾಗೂ ನೌಕಾಯಾನ ಇಲಾಖೆಗೆ ಸೇರಿತು.

** ಈ ಬಂದರು ೧೪-೦೩-೧೯೬೧ರಲ್ಲಿ ಮುಚ್ಚಲ್ಪಟ್ಟಿದೆ. # ೧೯೯೭ರಿಂದ ಉಡುಪಿ ಜಿಲ್ಲೆಗೆ ಸೇರಿವೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ ೨.೨೦ : ನವಮಂಗಳೂರು ಬಂದರಿನ ಸರಕು ಸಾಗಣೆ ವಹಿವಾಟು ವಿವರ (೧೯೭೪-೨೦೦೫)

ವರ್ಷ	ಸರಕು ಸಾಗಣೆವಹಿವಾಟುಗಳು (ದಶಲಕ್ಷ ಟನ್‌ಗಳಲ್ಲಿ)	ಬಂದರಿಗೆ ಬಂದಿದ್ದ ಹಡಗುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ
೧೯೭೪-೭೫	೦.೦೯	೭೭
೧೯೭೮-೭೯	೦.೮೭	೨೮೬
೧೯೮೪-೮೫	೩.೩೮	೩೪೨
೧೯೮೮-೮೯	೭.೦೮	೪೩೨
೧೯೯೪-೯೫	೮.೦೦	೫೦೪
೧೯೯೬-೯೭	೧೨.೪೫	೬೪೫
೧೯೯೮-೯೯	೧೪.೨೧	೭೨೪
೨೦೦೦-೦೧	೧೭.೮೯	೭೩೪
೨೦೦೩-೦೪	೨೬.೬೭	೮೭೬
೨೦೦೪-೦೫	೩೩.೮೯	೧,೦೫೭

ಆಧಾರ : ನವಮಂಗಳೂರು ಬಂದರು ಸಮಿತಿ ವರದಿ ಪೂರ್ಣಬೂರು, ನವಮಂಗಳೂರು

ಕೋಷ್ಟಕ ೨.೨೧ : ನವಮಂಗಳೂರು ಬಂದರಿನ ಆಮದು ರಫ್ತು ವಹಿವಾಟು ವಿವರ (೧೯೯೬ - ೨೦೦೫)

ವರ್ಷ	ಆಮದು (ಮೆಟ್ರಿಕ್ ಟನ್‌ಗಳಲ್ಲಿ)	ರಫ್ತು	ಬೇಟೆ ನೀಡಿದ್ದ ಹಡಗುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ
೧೯೯೫-೯೬	೧೮,೮೩,೫೫೫	೭೦,೦೦,೭೬೦	೫೦೫
೧೯೯೬-೯೭	೪೪,೨೫,೮೪೬	೭೯,೭೪,೩೦೬	೬೪೫
೧೯೯೮-೯೯	೬೮,೯೪,೭೭೯	೭೨,೭೭,೭೧೯	೭೨೪
೧೯೯೯-೨೦೦೦	೮೪,೩೯,೧೭೨	೯೧,೪೭,೫೮೪	೭೪೯
೨೦೦೧-೦೨	೮೭,೫೬,೮೧೬	೮೭,೪೪,೨೭೩	೭೬೩
೨೦೦೩-೦೪	೧,೩೦,೪೫,೧೪೯	೧,೩೬,೨೪,೩೬೬	೮೭೬
೨೦೦೪-೦೫	೧೫೫,೧೧,೯೬೭	೧,೮೩,೭೯,೦೨೩	೧,೦೫೭

ಲೈಟ್ ಹೌಸ್: ರಾತ್ರಿಯ ವೇಳೆ ಸಮುದ್ರದಲ್ಲಿ ಬರುವ ಹಡಗುಗಳಿಗೆ ತೀರದ ಕಡೆಗೆ ಆಗಮಿಸಲು ಅನುಕೂಲವಾಗುವಂತೆ, ಎತ್ತರದಲ್ಲಿ ಲೈಟ್‌ಹೌಸ್ ಅನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ. ಅಂತಹ ಒಂದು ಲೈಟ್ ಹೌಸ್ ಮಂಗಳೂರಿನ ಲೈಟ್ ಹೌಸ್ ಹಿಲ್ ಮೇಲಿದ್ದು ಅದು ಸುಮಾರು ೩೩ ಅಡಿ ಎತ್ತರವಿದೆ. ಇನ್ನೊಂದು ಲೈಟ್ ಹೌಸ್ ಸುರಕ್ಷಲ್ ಬಳಿ ಇದ್ದು ಆ ದೀಪ ಸ್ತಂಭದ ಎತ್ತರ ೧೪೪ ಅಡಿ ಇದೆ.

ಒಳಸಾರಿಗೆ

ಹಿಂದೆ, ಜಿಲ್ಲೆಯ ನದಿಗಳು ಪ್ರಯಾಣಿಕ ಸಂಚಾರ ಹಾಗೂ ಸರಕು ಸಾಗಣೆಗೆ ಅನುಕೂಲಕರವಾಗಿದ್ದ ಅಂಶ ವಿವಿಧ ಮೂಲಗಳಿಂದ ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗುತ್ತಿದ್ದು, ಮೂರು ಆಣೆ ಶುಲ್ಕ ನೀಡಿ ಬಂಟ್ವಾಳದಲ್ಲಿ ರಾತ್ರಿ ದೋಣಿಯಲ್ಲಿ ಮಲಗಿದರೆ ಮುಂಜಾನೆ ಮಂಗಳೂರನ್ನು ತಲುಪುತ್ತಿದ್ದ ಅನುಭವವೆಂದು ಹಿಂದಿನ ತಲೆಮಾರಿನವರ ನೆನಪಲ್ಲಷ್ಟೇ ಉಳಿದಿದ್ದು, ಅದೂ ಈಗ ಮಸೂಕಾಗುತ್ತಿದೆ. ಅಲ್ಲದೇ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಹರಿದಿದ್ದ ನದಿ, ಹಳ್ಳ-ಕೊಳ್ಳಗಳಿಗೆ ಸೇತುವೆ (ಸಂಕ)ಗಳು ನಿರ್ಮಾಣವಾಗುವುದಕ್ಕೆ ಮೊದಲು, ಅಂದರೆ ಕಳೆದ ಶತಮಾನದ ಆರಂಭದ ದಶಕಗಳಲ್ಲಿ ಮಂಗಳೂರು ಉಡುಪಿ ನಡುವಣ ಸಾರಿಗೆಯು ಬೆಳ್ಳೆ ಸುಬ್ಬಯ್ಯಶೆಟ್ಟರ ವಿಲೇವಾರಿ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನೇ ಅವಲಂಬಿಸಿತ್ತು. ಸರಕುಗಳನ್ನು ಮಂಗಳೂರು-ಕೊಳೂರು, ಕೊಳೂರು-ಪೂರ್ಣಬೂರು, ಪೂರ್ಣಬೂರು-ಗುರುಪುರ, ಗುರುಪುರ-ಉದ್ಯಾವರ ಹಾಗೂ ಉದ್ಯಾವರ-

ಉಡುಪಿಗಳ ನಡುವಣ ಒಳನಾಡಲ್ಲಿ ಹೆಸರಗತ್ತೆಗಳ ಮೇಲೆ ಹೇರಿಕೊಂಡು ರವಾನಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ನಡುವೆ ಕೂಳೂರು, ಪಣಂಬೂರು, ಗುರುಪುರ ಹಾಗೂ ಉದ್ಯಾವರ ಬಳಿ ಹರಿದಿದ್ದ ಹೊಳೆ-ನದಿಗಳನ್ನು ತೆಪ್ಪು ದೋಣಿ, ಹರಿಗೋಲುಗಳ ಮೂಲಕ ದಾಟಿಸುತ್ತಿದ್ದರು. ಇದಕ್ಕಾಗಿಯೇ ಭೂಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಸಾಗಲು ಹೆಸರಗತ್ತೆಗಳನ್ನು ಬಳಸಲಾಗುತ್ತಿದ್ದು, ನದಿ-ಹಳ್ಳಕೊಳ್ಳಗಳನ್ನು ದಾಟಲು ತೆಪ್ಪು ಹರಿಗೋಲುಗಳನ್ನು ಉಪಯೋಗಿಸಲಾಗುತ್ತಿದ್ದು, ನಡುವೆ ಇದ್ದ ಈ ಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿ ಸರಕುಗಳನ್ನು ಬದಲಾಯಿಸಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಆದರೆ ಜಟಿಲಕಾಳ ಬಳಕೆ ಕ್ರಮೇಣ ಹೆಚ್ಚುಗೊಂಡು ಹೆಸರಗತ್ತೆಗಳ ಬಳಕೆ ಕಡಿಮೆಯಾಯಿತು. ಆದರೂ ಹೇರಿತ್ತಿನ ಹಾದಿಯ ಕುರುಹುಗಳನ್ನು ಪಾಣಿಮಂಗಳೂರು ಬಳಿ ಇಂದಿಗೂ ನೋಡಬಹುದಾಗಿದೆ. ಇದೇ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಸುಳ್ಯ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲೂ ಚಲಾವಣೆಯಲ್ಲಿತ್ತೆಂದು ತಿಳಿದುಬರುತ್ತದೆ. ಅರಣ್ಯ ನಾಶದಿಂದಾಗಿ ನದಿ ಬಾಯಲ್ಲಿ ಮರಳುರಾಶಿ, ಒಡಲಲ್ಲಿ ನಡುಗಡ್ಡೆಗಳು ತಲೆ ಎತ್ತಿ, ಜಿಲ್ಲೆಯ ನದಿಗಳು ನೌಕಾಯಾನಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚಿತ್ತು ನಿರುಪಯುಕ್ತವಾಗುತ್ತಿದ್ದು, ಇದಕ್ಕೆ ಪರಿಹಾರ ಕಂಡುಬಾರದಾಗಿದೆ. ತೀರಪ್ರದೇಶವನ್ನು ಒಳನಾಡಿನೊಂದಿಗೆ ಜೋಡಿಸುವ ಸೂಕ್ತ ಕಾಲುವೆ-ಜಲಸಂಧಿಗಳಲ್ಲದಿರುವುದರಿಂದ ನೂತನ ಜಲಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ತೆರೆಯಲಾಗುತ್ತಿಲ್ಲವೆಂಬ ಅಭಿಪ್ರಾಯ ೧೯೭೩ರಲ್ಲಿ ವ್ಯಕ್ತವಾಗಿದೆ. ಆದರೆ ಪೋರ್ಚುಗಿಸರ ಆಡಳಿತಾವಧಿಯಲ್ಲಿ ಭೇಟಿ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದ ವಿದೇಶಿ ಪ್ರವಾಸಿಗರು ನೀಡಿದ ವಿವರಣೆಯಿಂದ ವಿದೇಶಿ ಹಡಗುಗಳು ನದಿ ಮೂಲಕ ಸ್ವಲ್ಪ ಒಳಗಾದಂತೆ ಸುಮಾರು ಐದು ಕಿ.ಮೀ. ಅಂತರದಲ್ಲಿ ಇದ್ದ ಊರುಗಳಿಗೆ ಹೋಗುತ್ತಿದ್ದ ಅಂಶ ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತದೆ. ಪಶ್ಚಿಮಕರಾವಳಿಯ ದಕ್ಷಿಣದಂಚಿನ ಕೇರಳ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಹಿನ್ನೀರ ಮಡುವನ್ನು ಬಹಳ ದೂರದವರೆಗೆ ನೌಕಾ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಬಳಸುತ್ತಿದ್ದರೆ, ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡದಲ್ಲಿ ಈ ಬಗೆಯ ಸೀಮಿತ ನೌಕಾಸಂಚಾರ ಇತ್ತು. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೭೨ರಲ್ಲಿ ಬಳಕೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ಅಂತಹ ಎರಡು ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಒಂದು ನೇತ್ರಾವತಿ ನದಿಗುಂಟು ಸಾಗುವ ಮಂಗಳೂರು-ಪಾಣಿಮಂಗಳೂರು-ಬಂಟ್ವಾಳ (೨೯ ಕಿ.ಮೀ.) ಮಾರ್ಗವಾದರೆ, ಇನ್ನೊಂದು ಗುರುಪುರ ನದಿಗುಂಟು ಸಾಗುವ ಮಂಗಳೂರು-ಗುರುಪುರ ಮಾರ್ಗ (೧೬.೫ ಕಿ.ಮೀ.) ಈ ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಕಿರುಪ್ರಮಾಣದ ದೇಶೀಯ ದೋಣಿಗಳಲ್ಲಿ ಅಕ್ಕಿ ಹಾಗೂ ಇತರ ಸಾಮಗ್ರಿಗಳನ್ನು ಒಳಗಿನ ಹಳ್ಳಿಗಳಿಂದ ಮಂಗಳೂರು ನಗರಕ್ಕೆ ಸಾಗಿಸಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ನೈಋತ್ಯ ಮಾನ್‌ಸೂನ್ ಈ ನದಿಗಳಲ್ಲಿ ದೋಣಿಯಾನಕ್ಕೆ ಅಡ್ಡಿಯನ್ನುಂಟು ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದು, ಉಳಿದ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ದೋಣಿ ಸಂಚಾರ ಅಧಿಕವಾಗಿತ್ತು. ನೇತ್ರಾವತಿ ಹಾಗೂ ಗುರುಪುರ ನದಿಗಳು ಒಗ್ಗೂಡಿ ಸಮುದ್ರದ ಹಿನ್ನೀರಿನಲ್ಲಿ ಸಂಗಮಿಸುವ ಮೂಲಕ ವಿಶಾಲವಾದ ಹಿನ್ನೀರ ಮಡುವ(ಖಾರಿ)ನ್ನು ಸೃಷ್ಟಿಸಿದ್ದು, ಇದನ್ನು ನಡುವೆ ಸುಮಾರು ೬ ಕಿ.ಮೀ.ವರೆಗೆ ಇರುವ ಮರಳುದಂಡೆಯು ಸಮುದ್ರದಿಂದ ಬೇರ್ಪಡಿಸುತ್ತದೆ. ಪ್ರತಿ ಮಳೆಗಾಲದ ನಂತರ ಇದರಲ್ಲಿ ವ್ಯತ್ಯಾಸವಾಗುತ್ತಿದ್ದು, ಗುರುಪುರ ನದಿಯ ಸಮುದ್ರ ಪ್ರವೇಶ ಬಿಂದುವು ೧೮೮೭ರಲ್ಲೇ ಮುಚ್ಚಲ್ಪಟ್ಟು ಮರಳು ದಂಡೆಯು ೩೦೦-೧೦೦೦ ಅಡಿಯಷ್ಟು ವಿಸ್ತಾರವಾಗಿ ಹರಡಿಕೊಂಡಿದೆ. ಕಳೆದ ಶತಮಾನದ ಆರಂಭದ ದಶಕಗಳಲ್ಲಿ, ಮಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಪಣಂಬೂರುವರೆಗೆ ತೀರದಂಚಿನ ಹಿನ್ನೀರಲ್ಲಿ ಸಾಗುವ ಸುಮಾರು ಎಂಟು ಕಿ.ಮೀ. ನೀಳದ ಈ ಜಲಮಾರ್ಗವು ಗಮನಾರ್ಹವಾಗಿದ್ದು, ತೀರದ ಬದಿಯಲ್ಲಿ ಪೂರ್ವ-ಪಶ್ಚಿಮವಾಗಿ ಹರಿಯುವ ನೇತ್ರಾವತಿ ನದಿಯಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು ೨೯ ಕಿ.ಮೀ.ವರೆಗೆ ಒಳನಾಡ ಜಲಸಾರಿಗೆಗೆ ಅವಕಾಶವಿತ್ತು. ನದಿಮೂಲದ ಈ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಜೊತೆಗೆ ಮಂಗಳೂರು-ಕುಂದಾಪುರ ನಡುವಣ ತೀರದಗುಂಟಾ ದೇಶೀಯ ದೋಣಿಗಳ ಮೂಲಕ ಗ್ರಾಹಕ ಸರಕುಗಳನ್ನು ಸಾಗಿಸಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಈ ಅಂತರವನ್ನು (೯೬.೬ ಕಿ.ಮೀ) ಕ್ರಮಿಸಲು ಸರಕನ್ನು ಹೊತ್ತ ದೋಣಿಗಳಿಗೆ ಸುಮಾರು ೨೫-೩೦ ತಾಸುಗಳು ಬೇಕಾಗುತ್ತಿದ್ದು, ಮಾನ್‌ಸೂನ್ ತಿಂಗಳುಗಳನ್ನು ಹೊರತುಪಡಿಸಿ ಉಳಿದಂತೆ ವರ್ಷದುದ್ದಕ್ಕೂ ಗಣನೀಯ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಸರಕು ಸಾಗಣೆ ಇರುತ್ತಿದ್ದು, ದೋಣಿ-ಹರಿಗೋಲು ಸೇವೆ ಸರ್ವೇಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿತ್ತು.

ನದಿಗಳಿಗೆ ಸೇತುವೆ ನಿರ್ಮಿಸುವುದು ದುಬಾರಿ ವೆಚ್ಚವೆಂದು ತೋರಿದಡೆಗಳಲ್ಲಿ ಉತ್ತಮವಾದ ಹರಿಗೋಲು ಅಥವಾ ದೋಣಿ ಹಾಯ್ಡ ಸೇವೆ ಜನರಿಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಉಪಯುಕ್ತವಾಗಿತ್ತು. ಜಿಲ್ಲೆಯ ನೇತ್ರಾವತಿ ಗುರುಪುರ, ಕುಮಾರಧಾರ ನದಿಪಾತ್ರದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಿನ ಕಡುವುಗಳು ಕಂಡುಬರುತ್ತಿದ್ದು, ೧೯೫೭-೫೮ರ ವೇಳೆಗೆ ಜಿಲ್ಲಾ ಬೋರ್ಡಿನ ನಿಯಂತ್ರಣದಲ್ಲಿದ್ದ ೭೮ ಕಡುವುಗಳಲ್ಲಿ ಮಂಗಳೂರು (೧೬) ಪುತ್ತೂರು (೧೬) ಹಾಗೂ ಬೆಳ್ತಂಗಡಿ (೧೪) ತಾಲೂಕುಗಳಲ್ಲಿ ವಿವಿಧ ವರ್ಗಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ ೪೬ ಕಡುವುಗಳು ಚಾಲ್ತಿಯಲ್ಲಿದ್ದವು. ಅನಂತರದಲ್ಲಿ ಸಾಕಷ್ಟು ಸೇತುವೆಗಳು ನಿರ್ಮಿಸಲ್ಪಟ್ಟು ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಹಾಗೂ ಕೆಲವು ಕಡುವುಗಳಿಗೆ ಗುತ್ತಿಗೆದಾರರ ಅಲಭ್ಯತೆಯಿಂದಾಗಿ ಕಡವು/ಹರಿಗೋಲುಗಳ ಬಳಕೆ ಇಳಿಮುಖಗೊಳ್ಳಲಾರಂಭಿಸಿತು. ಜಿಲ್ಲಾ ಬೋರ್ಡುಗಳು ೧೯೭೨-೭೩ರಲ್ಲಿ ರದ್ದಾಗುವುದರಿಂದಾಗಿ ಕಡವುಗಳನ್ನು ತಾಲೂಕು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮಂಡಳಿಗಳ ಅಧೀನಕ್ಕೆ ಒಳಪಡಿಸಲಾಯಿತು. ಆಗ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ೬೨ ಕಡವುಗಳಲ್ಲಿ ೩೫ ಕಡವುಗಳು ಮಂಗಳೂರು (೭) ಬಂಟ್ವಾಳ (೧೩) ಪುತ್ತೂರು (೬), ಬೆಳ್ತಂಗಡಿ (೪) ಹಾಗೂ ಸುಳ್ಯ (೫) ತಾಲೂಕುಗಳಲ್ಲಿದ್ದವು. ಇವುಗಳಲ್ಲಿ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯ ನಿಯಂತ್ರಣಕ್ಕೊಳಪಟ್ಟಿರುವ ಕೆಲವೇ ಕಡವುಗಳಲ್ಲಿ ಬೆಳ್ತಂಗಡಿ ತಾಲೂಕಿನ ನರಿಯ ನದಿ ದಾಟಲು ಇದ್ದ ಮೂರು ಕಡವುಗಳೂ ಸೇರಿದ್ದವು. ೧೯೮೦ರ ವೇಳೆಗೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ೯೯ ಕಡವುಗಳಲ್ಲಿ ಎರಡು, ಇಲಾಖೆಯ ನಿಯಂತ್ರಣದಲ್ಲಿದ್ದರೆ ಎಂಟು ಕಡವುಗಳನ್ನು

ಹರಾಜಿನ ಮೂಲಕ ಗುತ್ತಿಗೆ ನೀಡಲಾಗಿತ್ತು. ಮುಂದೆ ೧೯೯೨ರ ವೇಳೆಗೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ೫೫ ಕಡುವುಗಳಲ್ಲಿ ಮೂರು, ಇಲಾಖೆಯ ನಿಯಂತ್ರಣದಲ್ಲೂ, ಒಂಭತ್ತು ಗುತ್ತಿಗೆ ಆಧಾರದ ಮೇಲೂ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ಉಳಿದವು ಖಾಸಗಿ ಒಡೆತನಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ್ದವು. ಇದು ೧೯೯೮ರ ವೇಳೆಗೆ ಲಭ್ಯವಾಗಿದ್ದು ಅದರಲ್ಲಿ ಮೂರು ಇಲಾಖೆಯ ನಿಯಂತ್ರಣದಲ್ಲಿದ್ದರೆ, ಒಂಭತ್ತು ಕಡುವುಗಳು ಗುತ್ತಿಗೆ ನೀಡಲ್ಪಟ್ಟಿದ್ದವು. ಜಿಲ್ಲೆಯು ೧೯೯೭ರಲ್ಲಿ ವಿಭಜನೆಗೊಂಡ ನಂತರ ೨೦೦೨ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಇದು ೩೫ಕ್ಕೆ ಇಳಿದು ಅವುಗಳಲ್ಲಿ ಎರಡು, ಇಲಾಖೆಯ ನಿಯಂತ್ರಣದಲ್ಲೂ, ಆರು ಗುತ್ತಿಗೆ (ಹರಾಜು) ಆಧಾರದ ಮೇಲೂ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದವು. ಮುಂದೆ ೨೦೦೪ರ ವೇಳೆಗೆ ಇದು ೨೭ಕ್ಕೆ ಇಳಿದು, ಅವುಗಳಲ್ಲಿ ಮೂರು ಇಲಾಖೆಯ ನಿಯಂತ್ರಣದಲ್ಲೂ, ಆರು ಕಡುವುಗಳು ಗುತ್ತಿಗೆ ಆಧಾರದ ಮೇಲೂ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದವು. ವಿವರಗಳಿಗೆ ಕೋಷ್ಟಕ ೭೨೨ ನೋಡಿ.

ದಕ್ಷಿಣ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ನೇತ್ರಾವತಿ ಹಾಗೂ ಪಶ್ಚಿಮಭಾಗದಲ್ಲಿ ಗುರುಪುರ ನದಿಗಳಿಂದ ಸುತ್ತವರಿಯಲ್ಪಟ್ಟಿರುವ ಮಂಗಳೂರು ಪಟ್ಟಣಕ್ಕೆ ನೇತ್ರಾವತಿ ನದಿಕಡೆಯಿಂದ ಹೋಗಲು ಚೆಪ್ಪು ಬಳಿ ಹಾಗೂ ಗುರುಪುರ ನದಿ ಕಡೆಯಿಂದ ಹೋಗಲು ಬೋಲಾರ್ ಬಳಿ ಕಡವು ಸೇವೆ ಹಿಂದೆ ಲಭ್ಯವಿದ್ದು ಅವೆರಡೂ ಪುರಸಭೆಯ ನಿಯಂತ್ರಣಕ್ಕೊಳಪಟ್ಟಿದ್ದವು. ಇಂದು ಹಳೆ ಮಂಗಳೂರು ಬಂದರಿನಿಂದ ನಡುಗದ್ದೆಗೆ, ಸುಲ್ತಾನ ಬತೇರಿಯಿಂದ ತಣ್ಣೀರುಬಾವಿಗೆ ಹೋಗಲು ಯಾಂತ್ರಿಕ ನಾವೆಗಳಿವೆ. ಅಲ್ಲಿ ದೋಣಿ ಹಾಗೂ ಲಾಂಚ್‌ಗಳ ಮೂಲಕ ಪ್ರಯಾಣಿಕರೊಂದಿಗೆ ಸರಕುಗಳ ಸಾಗಣೆಯನ್ನು ನಿರ್ವಹಿಸಲಾಗುತ್ತಿದ್ದು, ನೀರಿನ ಅಲೆ ಹಾಗೂ ಗಾಳಿ ಅನುಕೂಲಕರವಾಗಿದ್ದಾಗ ಇವು ಪರಿಣಾಮಕಾರಿಯಾಗಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತವೆ. ಕುಮಾರಧಾರ ಹಾಗೂ ನೇತ್ರಾವತಿ ನದಿಗಳಿಗೆ ಕ್ರಮವಾಗಿ ಹಿಂದೆ ಕುಕ್ಕೇಸುಬ್ರಹ್ಮಣ್ಯ ಹಾಗೂ ಧರ್ಮಸ್ಥಳಗಳ ಬಳಿ ಸಣ್ಣದೋಣಿಗಳು ಬಳಕೆಯಲ್ಲಿದ್ದು, ಸ್ಥಳೀಯರಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚು ಜನಪ್ರಿಯವಾಗಿದ್ದವು. ಆದರೆ ಇಂದು ಸೇತುವೆಗಳು ನಿರ್ಮಾಣಗೊಂಡಿರುವುದರಿಂದ ಕಡವು ಸೇವೆ ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತಿದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೨೨ : ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ಕಡವುಗಳ ವಿವರ (೧೯೭೯-೨೦೦೫)

ವರ್ಷ	ಒಟ್ಟು ಕಡವುಗಳು	ಇಲಾಖಾ ನಿಯಂತ್ರಿತ ಕಡವುಗಳು	ಹರಾಜು ಮಾಡಿದ ಕಡವುಗಳು
೧೯೭೯-೮೦	೯೯	೨	೮
೧೯೮೧-೮೨	೯೯	೨	೯
೧೯೮೩-೮೪	೯೯	೩	೯
೧೯೮೯-೯೦	೫೫	೨	೯
೧೯೯೩-೯೪	೫೫	೩	೯
೧೯೯೭-೯೮	೪೫	೩	೬
೧೯೯೯-೨೦೦೦	೪೫	೩	೮
೨೦೦೧-೦೨*	೩೫	೨	೬
೨೦೦೩-೦೪	೩೫	೨	೬
೨೦೦೪-೦೫	೩೫	೨	೭

* ಜಿಲ್ಲೆಯು ೧೯೯೭ರಲ್ಲಿ ವಿಭಜನೆಗೊಂಡರೂ ವಿಭಜಿತ ಜಿಲ್ಲೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಮಾಹಿತಿ ಲಭಿಸುವುದು ೨೦೦೧-೦೨ರ ಸಾಲಿನಿಂದ.

ಅಂಚೆ ಸೇವೆ

ಸಂಪರ್ಕ ಸಾಧನ ರಂಗದಲ್ಲುಂಟಾಗಿರುವ ಕ್ರಾಂತಿಯ ನಡುವೆಯೂ ಅಂಚೆ ಸೇವೆ ಇಂದಿಗೂ ತನ್ನ ಪ್ರಾಮುಖ್ಯತೆಯನ್ನು ಉಳಿಸಿಕೊಂಡಿದೆ. ಅತ್ಯಲ್ಪ ಖರ್ಚಿನಲ್ಲಿ ಸಾವಿರಾರು ಕಿ.ಮೀ. ದೂರದಲ್ಲಿರುವ ವ್ಯಕ್ತಿ ಸಂಘ-ಸಂಸ್ಥೆಗಳ ನಡುವೆ ಭಾವನಾತ್ಮಕ ಸಂಬಂಧವನ್ನೂ ವ್ಯವಹಾರಿಕ ಸೌಹಾರ್ದತೆಯನ್ನೂ ವಾಣಿಜ್ಯ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನೂ ಮೂಡಿಸುವಲ್ಲಿ ಅಂಚೆ ಇಲಾಖೆಯು ಜನಸಾಮಾನ್ಯರಿಗೆ ಉಪಯುಕ್ತವಾಗಿದ್ದು, ಅಂಚೆಗೆ ತನ್ನದೇ ಆದ ಪರಂಪರೆ ಇದೆ.

ಸಂಸ್ಕೃತ ಮೂಲದ 'ಹಂಸ' ಪದದ ತತ್ಸಮವೇ 'ಅಂಚೆ' ಆಗಿದ್ದು, ಒಂದೆಡೆಯಿಂದ ಮತ್ತೊಂದೆಡೆಗೆ ಸಂದೇಶವನ್ನು ರವಾನಿಸಲು ಹಂಸ-ಪಾರಿವಾಳಗಳನ್ನು ಹಿಂದೆ ಮಾಧ್ಯಮವಾಗಿ ಬಳಸಲಾಗುತ್ತಿದ್ದು, ಕುರಿಕಾಳಿದಾಸನ ಕಾಲಕ್ಕಾಗಲೇ ಇದು ಸುಪರಿಚಿತವಾಗಿತ್ತು. ಆಳರಸರ

ಆಸ್ಥಾನದ ಪ್ರತ್ಯವಹಾರಗಳ ರವಾನೆಗೆ ಓಲೇಕಾರ, ತಳವಾರ ಹಾಗೂ ರಾಯಸದವರಿರುತ್ತಿದ್ದು, ಬೇಹುಗಾರರೂ ಸಂದರ್ಭಾನುಸಾರ ಈ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದರು. ಆಲುಪ, ಹೊಯ್ಸಳ, ವಿಜಯನಗರ, ಕೆಳದಿ ಹಾಗೂ ಸ್ಥಳೀಯ ಅರಸರುಗಳ ಆಡಳಿತಾವಧಿಯಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲೂ ಇದೇ ವಿಧಾನವನ್ನು ಅನುಸರಿಸಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಆನಂತರದಲ್ಲಿ ಮೈಸೂರು, ಕೊಚ್ಚಿನ್ ಹಾಗೂ ತಿರುವಾಂಕೂರು ಸಂಸ್ಥಾನಗಳಲ್ಲಿ ಸ್ಥಳೀಯ ಅಂಚೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯು ಬಳಕೆಯಲ್ಲಿತ್ತು. ಹೈದರ್ ಟಿಪ್ಪು ಆಳ್ವಿಕೆಯಲ್ಲಿ ಬೇಹಾರಿ ಚಾವಡಿ ಹಾಗೂ ಅಂಚೆಶಾಖೆಗಳಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಮಹತ್ವ ಲಭಿಸಿತು. ಮುಂದೆ ೧೭೯೯ರಲ್ಲಿ ಟಿಪ್ಪು ಪತನದೊಂದಿಗೆ ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಮದ್ರಾಸ್ ಪ್ರೆಸಿಡೆನ್ಸಿಯ ನಿಯಂತ್ರಣಕ್ಕೊಳಪಟ್ಟು ಆ ವೇಳೆಗಾಗಲೇ ಮದ್ರಾಸಿನಲ್ಲಿ ಬ್ರಿಟೀಷರಿಂದ (೧೭೮೬) ಸ್ಥಾಪಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿದ್ದ ಜನರಲ್ ಪೋಸ್ಟ್ ಆಫೀಸಿನ ನಿಯಂತ್ರಣಕ್ಕೊಳಪಟ್ಟಿತು. ಬ್ರಿಟೀಷರು ೧೯ನೆಯ ಶತಮಾನದ ಮೊದಲ ದಶಕದಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರು ಹಾಗೂ ಮಂಗಳೂರುಗಳಲ್ಲಿ ತಮ್ಮ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳನ್ನು ಆರಂಭಿಸಿದರು. ಸುಮಾರು ೪೩೬ ಮೈಲಿ ದೂರದ ಮದ್ರಾಸಿನಿಂದ ಮಂಗಳೂರಿಗೆ ೧೮೩೩ರಲ್ಲಿ ಅಂಚೆ ಕಾರ್ ಒಂದಕ್ಕೆ ೧೨ ಆಣೆ ಶುಲ್ಕವನ್ನು ವಿಧಿಸಲಾಗುತ್ತಿದ್ದು, ಮದ್ರಾಸಿನ ಪೋಸ್ಟ್ ಮಾರ್ಸ್ ಜನರಲ್ ಅವರ ಅಧೀನದಲ್ಲಿ ಉಪ ಅಂಚೆಕಚೇರಿಯೊಂದು ಮಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ೧೮೩೭ರ ವೇಳೆಗೆ ಕಾರ್ಯ ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿತ್ತು. ಮದ್ರಾಸ್ ಪ್ರೆಸಿಡೆನ್ಸಿ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ೧೮೫೪ರ ಅಕ್ಟೋಬರ್‌ನಲ್ಲಿ ಇದ್ದ ಅಂಚೆಕಚೇರಿಗಳಲ್ಲಿ ಮಂಗಳೂರನ್ನು ಪ್ರಧಾನ ಅಂಚೆಕಚೇರಿ ಎಂದೇ ದಾಖಲಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಅದರ ಅಧೀನದಲ್ಲಿ ಹೊನ್ನಾವರ ಹಾಗೂ ಸಿಸಿ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳು ಕಾರ್ಯ ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದವು. ಮಂಗಳೂರಿನ ಹಂಪನಕಟ್ಟಿಯಲ್ಲಿರುವ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಯು ಪ್ರಾಯಶಃ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಮೊದಲ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಯಾಗಿದಂತೆ ತೋರುತ್ತದೆ. ಅಂಚೆ ಚೀಟಿಗಳು ೧೮೫೪ರಲ್ಲಿ ಬಳಕೆಗೆ ಬರುವ ಮೊದಲು ಅಂಚೆ ಶುಲ್ಕವನ್ನು ಮುಂದಾಗಿ ಪಾವತಿಸುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಜಾರಿಯಲ್ಲಿತ್ತು. ೧೮೫೮ರ ವೇಳೆಗೆ ಮಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿದ್ದ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗೆ ಡೆಪ್ಯುಟಿ ಪೋಸ್ಟ್ ಮಾರ್ಸ್ ಅಧಿಕಾರಿಗಳಾಗಿದ್ದು, ಇಬ್ಬರು ಸಹಾಯಕರು, ಇಬ್ಬರು ಅಂಚೆ ಪೇದೆ ಹಾಗೂ ಮೂರು ರನ್ಸರ್ ಮಾರ್ಗಗಳಿಗೆ ೨೬ ರನ್ಸರುಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು, ಈ ಕಚೇರಿಯ ನಿರ್ವಹಣೆಗೆ ಮಾಸಿಕ ೧೯೬ರೂ ವೆಚ್ಚವಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಮಂಗಳೂರು ಕೇಂದ್ರ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗೆ ಜಾನ್‌ಗೋಮ್ಸ್ ಮೊದಲ ಡೆಪ್ಯುಟಿ ಪೋಸ್ಟ್‌ಮಾಸ್ಟರಾಗಿದ್ದು ಮುಂದೆ ೧೮೬೭ರಲ್ಲಿ ಜಿ. ಕ್ರಾಸ್‌ರವರು ಮೊದಲ ಪೋಸ್ಟ್‌ಮಾಸ್ಟರ್ ಆಗಿ ಮಂಗಳೂರಿನ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗೆ ನೇಮಕಗೊಂಡರು. ೧೮೬೩-೬೪ರ ವೇಳೆಗೆ ಸಂಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿ ಹಾದುಹೋಗಿದ್ದ ಎರಡು ಅಂಚೆ ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಒಂದು ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಮೈಸೂರು-ಮಡಿಕೇರಿ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಮಂಗಳೂರಿಗೆ ಹೋಗುವ ಮಾರ್ಗವಾಗಿದ್ದು, ಹರಿಕಾರರು ಅಂಚೆಯನ್ನು ಕಾವಡಗಳ ಮೂಲಕ ರವಾನಿಸುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ರೂಢಿಯಲ್ಲಿತ್ತು. ಪಗಾರ ಪಾವತಿಸಲು ಒಂದು ಅಣೆಯ ರೆವೆನ್ಯೂ ಚೀಟಿಯನ್ನು ಬಳಸುವ ಪದ್ಧತಿ ೧೮೭೩ರಲ್ಲಿ ಆರಂಭವಾಯಿತು. ಗ್ರಾಮೀಣ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಅಂಚೆ ಸೇವೆಯನ್ನು ಒದಗಿಸುವ ಸಲುವಾಗಿ ಮದ್ರಾಸ್ ಪ್ರೆಸಿಡೆನ್ಸಿಯಲ್ಲೂ ೧೮೮೦ರ ಸೆಪ್ಟೆಂಬರ್‌ನಲ್ಲಿ ಹೋಬಳಿ ಶಾಲಾಮಾಸ್ಟರುಗಳಿಗೆ ಅಂಚೆ ಮುದ್ರೆ ಹುದ್ದೆ ನೀಡಿ ತಿಂಗಳಿಗೆ ಮೂರು ರೂಪಾಯಿಗಳ ಮಾಸಿಕ ಭತ್ಯೆಯನ್ನು ನೀಡುತ್ತಿದ್ದು, ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲೂ ಈ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಜಾರಿಯಲ್ಲಿತ್ತು. ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ಅಂತರಕ್ಕೊಬ್ಬರಂತೆ ಅಂಚೆಯನ್ನು ಹೊತ್ತು ಸಾಗುತ್ತಿದ್ದ ಅಂಚೆ ಪೇದೆಗಳಿದ್ದು, ಅವರು ಗಂಟೆ/ಗಂಟೆ ಕಟ್ಟಿದ ಕೋಲನ್ನು ಕೈಲಿ ಹಿಡಿದು ಟಪಾಲು ಗೌಜನ್ನು ಹೊತ್ತು ಓಡುತ್ತಿದ್ದು, ರನ್ಸರುಗಳೆಂದೇ ಅವರನ್ನು ಕರೆಯಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ೧೮೯೩ರ ವೇಳೆಗೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಒಂದು ಕೇಂದ್ರ ಅಂಚೆಕಚೇರಿ, ೭ ಉಪ ಅಂಚೆಕಚೇರಿ ಹಾಗೂ ೨೨ ಶಾಖಾ ಅಂಚೆಕಚೇರಿಗಳಿದ್ದು, ಉಳಿತಾಯ ಖಾತೆ ಸೇವೆಯೂ ಲಭ್ಯವಿತ್ತು.

ಸ್ವಾತಂತ್ರ್ಯಾನಂತರದಲ್ಲಿ ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಅಸ್ತಿತ್ವದಲ್ಲಿದ್ದ, ಭಾರತೀಯ ಅಂಚೆ ಮತ್ತು ತಂತ್ರ ಇಲಾಖೆಗೆ ಸೇರಿದ ಅಂಚೆ ವಿಭಾಗದ ನಿಯಂತ್ರಣಕ್ಕೆ ನೆರೆಯ ಕೇರಳ ರಾಜ್ಯದ ಕಣ್ಣಾನೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯೂ ಒಳಪಟ್ಟಿತ್ತು. ಆದರೆ ೨-೧-೧೯೪೯ರವರೆಗೆ ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಮಲಬಾರ್ ಅಂಚೆ ವಿಭಾಗದ ನಿಯಂತ್ರಣಕ್ಕೊಳಪಟ್ಟಿತ್ತು. ಅನಂತರ ದಕ್ಷಿಣಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆ ಅಂಚೆ ವಿಭಾಗವು ೨-೧-೧೯೪೯ರಲ್ಲಿ ಅಸ್ತಿತ್ವಕ್ಕೆ ಬಂದಿತ್ತು. ಮುಂದೆ ಏಕೀಕರಣದ ನಂತರ ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಅಂಚೆ ವಿಭಾಗವನ್ನು ೧೯೭೩ರಲ್ಲಿ ಮಂಗಳೂರು ಹಾಗೂ ಉಡುಪಿ ವಿಭಾಗಗಳೆಂದು ವಿಭಜಿಸಲಾಯಿತು. ಮಂಗಳೂರು ಅಂಚೆ ವಿಭಾಗವು ಜುಲೈ ೧೯೭೯ರಲ್ಲಿ ಇನ್ನೊಮ್ಮೆ ವಿಭಜಿಸಲ್ಪಟ್ಟು ಪುತ್ತೂರು ವಿಭಾಗವೂ ಅಸ್ತಿತ್ವಕ್ಕೆ ಬಂತು. ಆದರೆ ಏಕೀಕೃತ ಕರ್ನಾಟಕವು ರೂಪುಗೊಂಡ ನಂತರ ನೆರೆಯ ಕೊಡಗು ಜಿಲ್ಲೆಯ ಒಂದು ಗ್ರಾಮವೂ ಸೇರಿದಂತೆ ಇಡೀ ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಅಂಚೆ ಆಡಳಿತದ ಹೊಣೆಯನ್ನು ಮಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿದ್ದ ವಿಭಾಗೀಯ ಅಂಚೆಕಚೇರಿಗೆ ವಹಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಅದರಡಿ ಮೂರು ಉಪ ಅಂಚೆಕಚೇರಿಗಳಿದ್ದವು.

ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೭೨ರ ವೇಳೆಗೆ ಎಂಟು ಉಪವಿಭಾಗೀಯ ಅಂಚೆಕಚೇರಿಗಳಿದ್ದು, ಅವುಗಳಲ್ಲಿ ಐದು ಕ್ರಮವಾಗಿ ಮಂಗಳೂರು, ಪುತ್ತೂರು, ಬಂಟ್ವಾಳ, ಬೆಳ್ತಂಗಡಿ ಹಾಗೂ ಮೂಲೈಗಳಲ್ಲಿದ್ದು, ಉಳಿದ ಮೂರು ಇಂದಿನ ಉಡುಪಿ ಜಿಲ್ಲಾ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿದ್ದವು. ಇವುಗಳ

ನಿರ್ವಹಣೆ ಅಂಚೆ ನಿರೀಕ್ಷಕರದಾಗಿರುತ್ತಿತ್ತು. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ನಾಲ್ಕು ಪ್ರಧಾನ ಅಂಚೆಕಚೇರಿಗಳಲ್ಲಿ ಎರಡು, ಮಂಗಳೂರು ಹಾಗೂ ಪುತ್ತೂರುಗಳಲ್ಲಿದ್ದವು. ಅಲ್ಲದೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ವಿವಿಧ ವರ್ಗದ ಇತರ ೭೦೦ ಅಂಚೆಕಚೇರಿಗಳಲ್ಲಿ ೧೪೪ ಉಪಅಂಚೆಕಚೇರಿ, ಎರಡು ಇಲಾಖೇತರ ಉಪ ಅಂಚೆಕಚೇರಿ ಹಾಗೂ ೫೫೪ ಇಲಾಖೇತರ ಶಾಖಾ ಅಂಚೆಕಚೇರಿಗಳಾಗಿದ್ದು, ಜೊತೆಗೆ ಕೊಡಗು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ಒಂದು ಶಾಖಾ ಅಂಚೆಕಚೇರಿಯನ್ನೂ ಒಳಗೊಂಡಿತ್ತು. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೭೨ರ ವೇಳೆಗೆ ೬೬೬ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ದೈನಂದಿನ ಅಂಚೆ ಸೇವೆ ಇದ್ದರೆ, ಮೂರು ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ವಾರದಲ್ಲಿ ಮೂರು ದಿನದ ಸೇವೆ ಮಾತ್ರ ಲಭಿಸುತ್ತಿತ್ತು. ಮನಿಯಾರ್ಡರ್ ಸೇವೆ ಹಾಗೂ ಬ್ಯಾಂಕ್ ಮಾದರಿಯ ಉಳಿತಾಯ ಖಾತೆ ಸೇವೆಯು ಅಂಚೆಕಚೇರಿಗಳಲ್ಲಿ ಲಭ್ಯವಿತ್ತು. ಮಂಗಳೂರಿನಿಂದ ವಿವಿಧೆಡೆಗಳಿಗೆ ಅಂಚೆ ರವಾನಿಸಲು ಜಲಸಾರಿಗೆ, ರಸ್ತೆಸಾರಿಗೆ, ರೈಲುಸಾರಿಗೆ ಹಾಗೂ ವಾಯುಸಾರಿಗೆಗಳನ್ನು ಮಾಧ್ಯಮವಾಗಿ ಬಳಸಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೭೭ರ ವೇಳೆಗೆ ೭೧೪ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳಿದ್ದು, ಮುಂದೆ ೧೯೮೩ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ೭೭೭ ಅಂಚೆಕಚೇರಿಗಳು ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದವು. ಇದು ೧೯೮೮ರ ವೇಳೆಗೆ ೭೭೩ಕ್ಕೂ, ೧೯೯೨ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ೭೭೯ ಕ್ಕೂ ಏರಿತು. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಮೂರು (ಮಂಗಳೂರು, ಉಡುಪಿ ಹಾಗೂ ಪುತ್ತೂರುಗಳಲ್ಲಿ) ವಿಭಾಗೀಯ, ಎಂಟು (ಮಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಎರಡು, ಪುತ್ತೂರು ಹಾಗೂ ಉಡುಪಿಗಳಲ್ಲಿ ತಲಾ ಮೂರೂರು) ಕೇಂದ್ರೀಯ ಅಂಚೆಕಚೇರಿ, ೧೭೬ ಉಪಅಂಚೆಕಚೇರಿ, ೧೧೭ ಇಲಾಖೇತರ ಉಪ ಅಂಚೆಕಚೇರಿ ಹಾಗೂ ೪೭೮ ಇಲಾಖೇತರ ಶಾಖಾ ಅಂಚೆಕಚೇರಿಗಳಿದ್ದವು. ಜಿಲ್ಲೆಯು ೧೯೯೭ರಲ್ಲಿ ವಿಭಜನೆಗೊಂಡ ನಂತರ, ಇಂದಿನ ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಮಂಗಳೂರು ಹಾಗೂ ಪುತ್ತೂರುಗಳಲ್ಲಿ ವಿಭಾಗೀಯ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳಿದ್ದು ಅವು ಜಿಲ್ಲೆಯ ಅಂಚೆ ಸೇವೆಯ ಉಸ್ತುವಾರಿಯನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದವು. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೨೦೦೧ರ ವೇಳೆಗೆ ೪೮೬ ಅಂಚೆಕಚೇರಿಗಳಿದ್ದು, ೨೦೦೫ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಅವುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ೪೪೦ಕ್ಕೆ ಇಳಿದಿತ್ತು. ವಿವರಗಳಿಗೆ ಕೋಷ್ಟಕ ೭೨೩ ನೋಡಿ. ಅಲ್ಲದೆ ತ್ವರಿತ ಅಂಚೆ ಸೇವೆ, ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಸೇವೆ, ವೆಸ್ಟರ್ನ್ ಯೂನಿಯನ್ ಇಂಟರ್ ನ್ಯಾಷನಲ್ ಮನಿ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಫರ್ ಸೇವೆ, ಅಂಚೆ ಚೀಟಿ ವಿತರಣೆ ಸೇವೆ ಮೀಡಿಯಾ ಪೋಸ್ಟ್, ಇ.ಎಂ.ಎಸ್, ಇ-ಪೋಸ್ಟ್, ಪಿಐಎಫ್ ಸರ್ವಿಸ್ ಮುಂತಾದ ಸೇವೆಯನ್ನು ಗ್ರಾಹಕರಿಗೆ ನೀಡುವ ಮೂಲಕ ಅಂಚೆ ಇಲಾಖೆಯು ಸಾರ್ವಜನಿಕರ ವಿಶ್ವಾಸಕ್ಕೆ ಪಾತ್ರವಾಗಲು ಯತ್ನಿಸುತ್ತಿದೆ.

ತಂತಿಸೇವೆ

ದೇಶದಲ್ಲೇ ಮೊಟ್ಟಮೊದಲ ತಂತಿಸೇವೆಯನ್ನು ಕಲ್ಕತ್ತಾದಲ್ಲಿ ೧೮೫೧ರಲ್ಲಿ ಆರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಅದಾದ ನಾಲ್ಕು ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಮೈಸೂರು ಸಂಸ್ಥಾನದಲ್ಲೂ ತಂತಿಸೇವೆ ಚಾಲನೆಗೆ ಬಂದು ೧೮೫೭ರ ವೇಳೆಗೆ ಬೆಂಗಳೂರಿಗೂ ತಂತಿ ಸೌಲಭ್ಯವನ್ನು ವಿಸ್ತರಿಸಲಾಯಿತು. ಇದ್ದಂತೆ ಮದ್ರಾಸ್ ಪ್ರೆಸಿಡೆನ್ಸಿಯಲ್ಲೂ ಮದ್ರಾಸ್-ಮುಂಬಯಿ ತಂತಿ ಮಾರ್ಗದ ರಚನೆಯಿಂದಾಗಿ ಇದು ೧೮೫೩ರಲ್ಲೇ ಸಾಧ್ಯವಾಯಿತು. ಮುಂದೆ ಈ ಸೇವೆಯನ್ನು ಪಶ್ಚಿಮ ಕರಾವಳಿಯ ಮಂಗಳೂರು ಪಟ್ಟಣಕ್ಕೂ ಕಣ್ಣಾನೂರು (ಕೇರಳ) ಮಂಗಳೂರು ನಡುವೆ ಶಾಖಾ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಎಳೆಯುವ ಮೂಲಕ ೧೮೬೫ರಲ್ಲಿ ದೊರಕಿಸಿಕೊಡಲಾಯಿತು. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಆದ ಬೆಳವಣಿಗೆಯಿಂದಾಗಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೮೯೩ರ ವೇಳೆಗೆ ನಾಲ್ಕು ಸಂಯುಕ್ತ ಅಂಚೆ-ತಂತಿ ಕಚೇರಿಗಳು ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದವು. ೧೯೭೧ರ ವೇಳೆಗೆ ಜಿಲ್ಲಾ ಕೇಂದ್ರ ಮಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿರುವ ಒಂದು ಪ್ರಧಾನ ತಂತಿಕಚೇರಿಯ ಜೊತೆಗೆ ೧೫೦ ಸಂಯುಕ್ತ ಅಂಚೆ ತಂತಿಕಚೇರಿಗಳೂ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದವು. ಇದು ೧೯೭೭ರಲ್ಲಿ ೨೨೪ಕ್ಕೆ ಏರಿತು, ೧೯೮೩ರ ವೇಳೆಗೆ ಅವುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ೪೧೦ಕ್ಕೆ ಏರಿತು. ೧೯೯೨ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಇದು ೪೯೮ಕ್ಕೆ ಏರಿತು. ಜಿಲ್ಲಾ ವಿಭಜನೆಯ (೧೯೯೭) ನಂತರ ೨೦೦೫ರ ವೇಳೆಗೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ನಾಲ್ಕು ಸ್ವತಂತ್ರ ಪ್ರಧಾನ ತಂತಿಕಚೇರಿಗಳೂ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ತಂತಿಸೇವೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದ ೩೩೬ ಸಂಯುಕ್ತ ಅಂಚೆಕಚೇರಿಗಳೂ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದವು. ವಿವರಗಳಿಗೆ ಕೋಷ್ಟಕ ೭೨೩ ನೋಡಿ.

ದೂರವಾಣಿ

ತಂತ್ರಜ್ಞಾನದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಿಂದಾಗಿ ಸಂಪರ್ಕ ಸಾಧನ ರಂಗದಲ್ಲಿರುವ ಕ್ರಾಂತಿಕಾರಕ ಪ್ರಗತಿಯಲ್ಲಿ ದೂರವಾಣಿ ಸೌಲಭ್ಯ ವಹಿಷ್ಕಾರವಾಗಿದೆ. ದೂರವಾಣಿ ಸೌಲಭ್ಯದಿಂದಾಗಿ ಸಾವಿರಾರು ಕಿ.ಮೀ.ಗಳ ಅಂತರ ನಗರವಾಗಿದ್ದು, ಪ್ರಪಂಚದ ಯಾವುದೇ ಮೂಲೆಯೊಂದಿಗೆ ಕೆಲವೇ ಕ್ಷಣಗಳಲ್ಲಿ ದೂರವಾಣಿ ಮೂಲಕ ಸಂಪರ್ಕ ಸಾಧಿಸಬಹುದಾಗಿದೆ. ಮದ್ರಾಸ್ ನಗರದಲ್ಲಿ ದೂರವಾಣಿ ಸೇವೆಯು ೧೮೮೪ರಲ್ಲಿ ಆರಂಭವಾಯಿತು. ಮುಂದೆ ೧೮೮೯ರಲ್ಲಿ ಕಾಕತೋಟಿ ಖೆಡ್ಡಾ ಆಕಾಶೀಯ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಸಂಸ್ಥಾನದಲ್ಲೂ ಹಣಸೂರು ಕಾಕತೋಟಿಗಳ ನಡುವೆ ೫೮ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳ ದೂರಸಂಪರ್ಕ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಆರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಸುಮಾರು ೧೯೪೦ರ ಆಸುಪಾಸಲ್ಲಿ ಮಂಗಳೂರು ನಗರಕ್ಕೆ ದೂರವಾಣಿಯ ಪ್ರವೇಶವಾಯಿತು. ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕ ವೃತ್ತವು ೧೯೬೦ರಲ್ಲಿ ಆರಂಭವಾದಾಗ ಅಂಚೆ ಮತ್ತು

ದೂರಸಂಪರ್ಕಗಳನ್ನೊಳಗೊಂಡ ಒಂದೇ ಸಾಮಾನ್ಯ ಆಡಳಿತವೃತ್ತವಿತ್ತು. ಕ್ರಮೇಣ ದೂರವಾಣಿ ಸೌಲಭ್ಯವು ಹೆಚ್ಚು ಜನಪ್ರಿಯಗೊಳ್ಳಲಾರಂಭಿಸಿದ ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ೧೯೭೧ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ೩೩ ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳ ಮೂಲಕ ೭೧೩೦ 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 ಇಬ್ಬಾಗಿಸಿ ಅಂಚೆಗಾಗಿ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಅಂಚೆ ವೃತ್ತ ಹಾಗೂ ದೂರವಾಣಿಗಾಗಿ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ದೂರಸಂಪರ್ಕ ವೃತ್ತವನ್ನು ರೂಪಿಸಲಾಯಿತು. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ರಾಜ್ಯದಾದ್ಯಂತ ದೂರವಾಣಿ ಸಂಪರ್ಕ ಚೋಡಣೆಯಲ್ಲಿ ಗಮನಾರ್ಹ ಪ್ರಗತಿಯಾಯಿತು.

ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೭೭ರ ವೇಳೆಗೆ ೬೮ ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳಿದ್ದು, ೧೧,೫೭೭ ದೂರವಾಣಿಗಳು ಸೇವೆಯಲ್ಲಿದ್ದವು. ೧೯೮೩ರ ವೇಳೆಗೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ದೂರವಾಣಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ೧೭,೯೦೯ಕ್ಕೆೇರಿತು. ಮುಂದೆ ೧೯೯೨ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೭೧ ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳಿದ್ದು, ೪೩,೭೮೨ ದೂರವಾಣಿಗಳು ಚಾಲ್ತಿಯಲ್ಲಿದ್ದವು. ಅಲ್ಲದೇ ಮಾರ್ಚ್ ೯೨ರ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ೨೪೮ ಟೆಲಿಕ್ಸ್ ಘಟಕಗಳು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದವು. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೯೬ರ ವೇಳೆಗೆ ೧೯೧ ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳಿದ್ದು, ೮೫,೨೬೮ ದೂರವಾಣಿಗಳು ಚಾಲ್ತಿಯಲ್ಲಿದ್ದವು. ಜಿಲ್ಲೆಯು ೧೯೯೭ರಲ್ಲಿ ವಿಭಜಿಸಲ್ಪಟ್ಟ ನಂತರ ೨೦೦೧ರ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೨೫ ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳಿದ್ದು, ೧,೪೮,೩೬೪ ದೂರವಾಣಿಗಳು ಚಾಲ್ತಿಯಲ್ಲಿದ್ದವು. ೨೦೦೪ರ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ೧೪೭ ದೂರ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳ ಮೂಲಕ ೧,೭೪,೭೯೦ ದೂರವಾಣಿಗಳ ಸೇವೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಲಭ್ಯವಿತ್ತು. ೨೦೦೫ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ದೂರವಾಣಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ೧,೭೮,೭೯೬ ಇದ್ದು ಇದರ ತಾಲೂಕುವಾರು ವಿತರಣೆ ಮಂಗಳೂರು ೧,೦೧,೫೮೨; ಬಂಟ್ವಾಳ-೨೫,೦೦೧, ಬೆಳ್ತಂಗಡಿ-೧೩,೬೬೨ ಪ್ರತ್ಯಯ-೨೪,೫೩೬, ಹಾಗೂ ಸುಳ್ಯ - ೧೩,೯೩೫ ಆಗಿತ್ತು.

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, ಕು 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 ಅಂತರ್‌ಜಾಲ ಸೇವೆ, ವೆಬ್‌ಸೈಟ್ ತಾಣ ಮುಂತಾದ ಸೇವೆಗಳೆಂದು ಸಮೂಹ ಮಾಧ್ಯಮ ರಂಗವನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ಶ್ರೀಮಂತಗೊಳಿಸಿದ್ದು, ಉಪಯುಕ್ತವಾಗಿವೆ. ಕಂಪ್ಯೂಟರೀಕರಣಗೊಂಡಿರುವ ಜಿಲ್ಲಾಧಿಕಾರಿಗಳ ಕಚೇರಿಯು ಮುಖ್ಯಮಂತ್ರಿಗಳ ಕಚೇರಿಯೊಂದಿಗೆ ನೇರ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಸಾಧಿಸಿದೆ. ತಾಲೂಕು ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ತಾಲೂಕು ಕಚೇರಿಗಳಲ್ಲೂ ಕಂಪ್ಯೂಟರೀಕರಣ ಕಾರ್ಯ ಪ್ರಗತಿಯಲ್ಲಿದೆ. ತಾಲೂಕು, ಹೋಬಳಿ ಕೇಂದ್ರಗಳಲ್ಲಿ ಕಂಪ್ಯೂಟರ್ ತರಬೇತಿ ಕೇಂದ್ರಗಳು ತಲೆ ಎತ್ತಿವೆ. ದೂರವಾಣಿ ಇಲಾಖೆಗೆ ಸರಿಸಾಟಿಯಾದ ದೂರವಾಣಿ ಸೇವೆಯನ್ನು ಬಿ.ಪಿ.ಎಲ್., ಏರ್‌ಟೆಲ್, ಸ್ಟ್ರೈಪ್, ಟಾಟಾ ಇಂಡಿಕಾಮ್, ರಿಲಿಯನ್ಸ್ 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, ಹೆಚ್ಚೆ ಸ್ಯಾಮ್‌ಸಂಗ್, ನೋಕಿಯಾ, ಟಾಟಾ ಇಂಡಿಕಾಮ್, ರಿಲಿಯನ್ಸ್, ಬೆನ್‌ಕ್ಯು ಮುಂತಾದ ಖಾಸಗಿ ಉದ್ಯಮಗಳೆಂದು ವೈವಿಧ್ಯಮಯ ದೂರವಾಣಿ ಸೇವೆಯನ್ನು ನೀಡುತ್ತಿವೆ. ಭಾರತೀಯ ಟೆಲಿಕಾಂ ಉದ್ಯಮವು ಆರಂಭದಲ್ಲಿ ವಿದೇಶ ಸಂಚಾರ ನಿಗಮ (ಲಿ) (೧೯೯೫) (ಎಎಸ್‌ಎನ್‌ಎಲ್) 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, ಅಪ್ಟಿಕಲ್ ಫೈಬರ್ ಕೇಬಲ್‌ಗಳ ಚೋಡಣೆಯಿಂದಾಗಿ ವಿವಿಧ ನಗರಗಳ ನಡುವಣ ಸಂಪರ್ಕ ಸರಳಗೊಳ್ಳುವಂತಾಗಿದೆ. ಅದರಲ್ಲೂ ಅಲ್ಟಾ ಡೀಪ್ ವೇವ್ ಮಲ್ಟಿಪ್ಲೆಕ್ಸಿಂಗ್ ತಂತ್ರದ ಅಳವಡಿಕೆಯಿಂದಾಗಿ ಪ್ರಸರಣ ವೆಚ್ಚವೂ ಗಣನೀಯವಾಗಿ ಇಳಿಯುತ್ತಿದ್ದು, ಮುಂದಿನ ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಇದು ಮತ್ತಷ್ಟು ಕಡಿಮೆಯಾಗಲಿದೆ. ೧೯೯೯ರ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ದೂರಸಂಪರ್ಕ ನೀತಿಯಿಂದಾಗಿ ರೈಲ್ವೆ, ವಿದ್ಯುತ್ ಹಾಗೂ ಗ್ಯಾಸ್ ಕಂಪೆನಿಗಳು ಅಪ್ಟಿಕಲ್ ಫೈಬರ್ ಕೇಬಲ್ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ರಚಿಸಿ, ದೂರವಾಣಿ ಉದ್ಯಮಗಳಿಗೆ ಗುತ್ತಿಗೆ ಇಲ್ಲವೇ ಮಾರಾಟ ಮಾಡಬಹುದಾಗಿದೆ. ಗ್ಯಾಸ್ ಅಧಾರಿಟಿ ಆಫ್ ಇಂಡಿಯಾ ಈ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯಶೀಲವಾಗಿದ್ದು, ಭಾರತೀಯ ಸಂಚಾರ ನಿಗಮಕ್ಕೆ ಪ್ರಬಲ ಪ್ರತಿಸ್ಪರ್ಧಿಯಾಗಿದೆ. ತಳದೂರವಾಣಿ(Landline)ಗಳ ಬೇಡಿಕೆ ಕ್ರಮೇಣ ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತಿದ್ದು, ಮೊಬೈಲ್ ಫೋನ್‌ಗಳಿಗೆ ಬೇಡಿಕೆ ಹೆಚ್ಚಾಗುತ್ತಿದೆ. ಬಿ.ಎಸ್.ಎನ್.ಎಲ್. ಮೊಬೈಲ್ ಫೋನ್‌ಗಳ (೨೦೦೨) ಅಗಮನ, ಖಾಸಗಿ ದೂರವಾಣಿ ಮೊಬೈಲ್ ಫೋನ್‌ಗಳಿಗಿದ್ದ ದುಬಾರಿ ಬೆಲೆ ಹಾಗೂ ಬೇಡಿಕೆಯನ್ನು ಗಣನೀಯವಾಗಿ ಇಳಿಸುವಲ್ಲಿ ಯಶಸ್ವಿಯಾಗಿದೆ.

ಮೊಬೈಲ್ ಫೋನ್‌ಗಳು ವರ್ಣರಂಜಿತವಾಗಿದ್ದು, ವೀಡಿಯೋಗೇಮ್, ಕ್ಯಾಮೆರಾ, ದೂರದರ್ಶನ ಎಸ್.ಎಂ.ಎಸ್. ರವಾನೆ ಮುಂತಾದ ವೈವಿಧ್ಯಮಯ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು, ಸ್ವಲ್ಪ ದಿನಗಳಲ್ಲೇ ಗಣಕಯಂತ್ರಗಳಾಗಿ ಮಾರ್ಪಡುವ ಸಾಧ್ಯತೆಗಳು ದೃಷ್ಟವಾಗಿದೆ. ದೇಶವ್ಯಾಪಿ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುವಲ್ಲಿ ಯಶಸ್ವಿಯಾಗುತ್ತಿರುವ ಬಿ.ಎಸ್.ಎನ್.ಎಲ್. ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ, ಪ್ರಮುಖ ರೈಲುಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಬರುವ ಪಕ್ಷಿಗಳೂ ಸೇರಿದಂತೆ ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ ಪ್ರದೇಶಗಳೊಂದಿಗೆ ದೂರವಾಣಿ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಒದಗಿಸುತ್ತಿದೆ. ಬಿ.ಎಸ್.ಎನ್.ಎಲ್. ಮೊಬೈಲ್‌ಗಳಿಗಾಗಿ, ಅದರಲ್ಲೂ ನಂತರ ಪಾವತಿ ಮಾಡುವ ಸೆಲ್‌ಫೋನ್ ಹಾಗೂ ಮುಂದಾಗಿ ಪಾವತಿ ಮಾಡುವ ಎಕ್ಸ್‌ಲೆಗಳಿಗೆ 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 ವ್ಯವಸ್ಥೆಗಿಂದು 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. 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 ಮಹತ್ವ 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. ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೭೩ರ ನವೆಂಬರ್ ೧೪ರಂದು ಆಕಾಶವಾಣಿ ಕೇಂದ್ರವು ಮಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಆರಂಭವಾಗುವುದಕ್ಕೆ ಮೊದಲು ಜಿಲ್ಲೆಯು ಬೆಂಗಳೂರು ಹಾಗೂ ಧಾರವಾಡ ಆಕಾಶವಾಣಿ ಕೇಂದ್ರಗಳಿಂದ ಪ್ರಸಾರವಾಗುತ್ತಿದ್ದ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಪಡೆಯುತ್ತಿತ್ತು. ಅನಂತರ ೧೯೭೩ರಲ್ಲಿ

ಮಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಸ್ಥಳೀಯ ಹಾಗೂ ಬ್ರಹ್ಮಾವರದಲ್ಲಿ ಪ್ರಸಾರ ತಾಣವನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಲಾಯಿತು. ಏತನ್ಮಧ್ಯೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೬೨ರ ವೇಳೆಗೆ ೧೭೮೨ ರೇಡಿಯೋ ಸೆಟ್‌ಗಳಿದ್ದು, ೧೯೭೨ರ ವೇಳೆಗೆ ಪರವಾನಿಗೆ ಪಡೆದ ೩೪,೪೧೭ ರೇಡಿಯೋ ಸೆಟ್‌ಗಳಿದ್ದವು. ಇವು ನಿರಂತರವಾಗಿ ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿಗಾಗಿ ೧೯೭೨ರ ವೇಳೆಗೆ ೨೨,೧೦೪ಕ್ಕೂ ೧೯೮೦ರಲ್ಲಿ ೧,೧೦,೬೬೭ಕ್ಕೂ ಏರಿತವು. ಆದರೆ ೧೯೮೨ರಲ್ಲಿ ೨೫,೯೨೨ಕ್ಕೆ ಇಳಿದ ಅವುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ೧೯೮೩ರ ವೇಳೆಗೆ ೨೩,೪೯೫ ಆಗಿತ್ತು. ಅಲ್ಲಿಂದೀಚೆಗೆ ಇದಕ್ಕೆ ಪೂರಕವಾದ ಮಾಹಿತಿ ಲಭ್ಯವಿಲ್ಲ. ಆವರೆಗೂ ಚಾಲ್ತಿಯಲ್ಲಿದ್ದ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದ ರೇಡಿಯೋ ಟ್ರಸ್ಟ್‌ನ ನವೀಕರಣ ನಿಯಮದ ರದ್ದತಿಯೇ ಇದಕ್ಕೆ ಕಾರಣವಾಗಿದೆ. ಆದರೂ ವಾಕ್‌ಮೆನ್ ನಂತಹ ಅಂಗೈಯುಗಲದ ಕಿರು ರೇಡಿಯೋಗಳು ಎಫ್.ಎಂ. ಸೇವೆಯನ್ನು ಗ್ರಾಹಕರಿಗೆ ಒದಗಿಸುವ ಮೂಲಕ ಜನಪ್ರಿಯವಾಗಿವೆ.

ದೂರದರ್ಶನ

ಸಮೂಹ ಮಾಧ್ಯಮ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿ ಅತ್ಯಂತ ಜನಪ್ರಿಯವೆನಿಸಿರುವ ದೂರದರ್ಶನದ ಪರಿಚಯ ಭಾರತದಲ್ಲಿ ೧೯೫೯ರಷ್ಟು ಹಿಂದೆಯೇ ಆಗಿತ್ತು. ಆದರೆ ಅದು ಕರ್ನಾಟಕವನ್ನು ಪ್ರವೇಶಿಸಿದ್ದು ೧೯೭೨ರಲ್ಲಿ. ಮುಂದೆ ದೂರದರ್ಶನ ಕೇಂದ್ರವು ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ೧೯೮೧ರಲ್ಲಿ ಅರಂಭವಾಯಿತು. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲೂ ಟಿ.ವಿ. ಶಕ್ತಿಯು ಆರಂಭವಾಯಿತು. ಆರಂಭಿಕವಾಗಿ ೧೯೮೨ರಲ್ಲಿ ಒಂಭತ್ತು ಟಿ.ವಿ.ಗಳು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ನೋಂದಣಿಗೊಂಡವು.

ಇದು ೧೯೮೩ರಲ್ಲಿ ೨೬ಕ್ಕೆ ಏರಿತು. ಏತನ್ಮಧ್ಯೆ ಮಂಗಳೂರು ನಗರ (೨೧-೦೨-೮೪)ವೂ ಸೇರಿದಂತೆ ರಾಜ್ಯ ೧೦ ವಿವಿಧ ಪಟ್ಟಣಗಳಲ್ಲಿ ೧೦೦ ವ್ಯಾಟ್ ಸಾಮರ್ಥ್ಯದ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಮಿಟರ್‌ಗಳನ್ನು ೧೯೮೪ರಲ್ಲಿ ಸ್ಥಾಪಿಸಲಾಯಿತು. ಉಡುಪಿಯಲ್ಲಿ ೧೦೦ ವ್ಯಾಟ್ ಸಾಮರ್ಥ್ಯದ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಮಿಟರ್‌ನ್ನು ೧೪-೦೩-೧೯೮೨ರಲ್ಲಿ ಸ್ಥಾಪಿಸಲಾಯಿತು. ಈ ನಡುವೆ ಬೆಂಗಳೂರು ಕೇಂದ್ರವು ೧೯೮೮ರಿಂದ ಸ್ವತಂತ್ರವಾಗಿ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಪೂರ್ಣಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಸಾದರಪಡಿಸಲು ಆರಂಭಿಸಿತು. ಹಿಂದೆಯೇ, ಬಂಟ್ವಾಳದಲ್ಲಿ ೧೦೦ ವ್ಯಾಟ್ ಸಾಮರ್ಥ್ಯದ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಮಿಟರ್ ಕೇಂದ್ರವನ್ನು ೨೯-೧೦-೧೯೮೯ರಲ್ಲಿ ಸ್ಥಾಪಿಸಲಾಯಿತು. ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದ ಯೋಜನೆ ಯಂತೆ 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 ಚಾನೆಲ್‌ನ್ನೂ ಆರಂಭಿಸಿತು. ಇದರೊಂದಿಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಜನಪ್ರಿಯಗೊಳ್ಳಲಾರಂಭಿಸಿದ ದೂರದರ್ಶನವು ೧೯೯೩ರ ವೇಳೆಗೆ ಜಿಲ್ಲೆಯ ನಗರ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು ೩.೮ ಲಕ್ಷ ಹಾಗೂ ಗ್ರಾಮೀಣ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ೬೩ 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 ಸ್ಯಾ ಡಿಷ್ ಆ್ಯಂಟೆನಾ ಹಾಗೂ ಒಂದು ಸೆಟ್ ಟಾಪ್‌ಬಾಕ್ಸ್‌ಅನ್ನು ಬಳಕೆದಾರರು ತಮ್ಮ ದೂರದರ್ಶನಗಳಿಗೆ ಅಳವಡಿಸಿಕೊಳ್ಳುವ ಮೂಲಕ ಸುಮಾರು ೪೦ ಕ್ಕೂ ಹೆಚ್ಚು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹಾಗೂ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಚಾನೆಲ್‌ಗಳನ್ನು ವೀಕ್ಷಿಸಬಹುದಾಗಿದ್ದು, ಜೊತೆಗೆ ಆಕಾಶವಾಣಿ ಕೇಂದ್ರಗಳ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳನ್ನೂ ಆಲಿಸಬಹುದಾಗಿದೆ. ಏತನ್ಮಧ್ಯೆ ಮಂಗಳೂರು ದೂರದರ್ಶನ ಕೇಂದ್ರದ ಸಾಮರ್ಥ್ಯವನ್ನು ಹತ್ತು ಕಿ.ವ್ಯಾಟ್ ಏರಿಸಲು ಉದ್ದೇಶಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಅದಕ್ಕೆ ೧೫೦ ಮೀ. ಎತ್ತರದ ಟವರ್ ಅಳವಡಿಸಬೇಕಾಗಿದ್ದು, ವಿಮಾನಯಾನ ಇಲಾಖೆಯ ಅನುಮೋದನೆಗೆ ಸಲ್ಲಿಸಲಾಗಿದೆ. ಬಂಟ್ವಾಳ ಬಳಿ ಇರುವ ದೂರದರ್ಶನ ಮರುಪ್ರಸಾರ ಕೇಂದ್ರದ ಸಾಮರ್ಥ್ಯವನ್ನು ೧೦೦ ವ್ಯಾಟ್‌ನಿಂದ ೫೦೦ ವ್ಯಾಟ್‌ಗೆ ಹೆಚ್ಚಿಸಲಾಗಿದೆ. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಇಂದು ದೂರದರ್ಶನ ಸೇವೆಯು ಜಿಲ್ಲೆಯ ಶೇ ೯೨ ಜನರನ್ನು ತಲುಪಿದೆಯೆಂದು ಅಂದಾಜು ಮಾಡಲಾಗಿದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೨೩ : ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ಅಂಚೆ ತಂತ್ರಿಕಚೇರಿ, ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರ, ದೂರವಾಣಿ, ರೇಡಿಯೋಗಳ ವಿವರ

ವರ್ಷ	ಅಂಚೆಕಚೇರಿಗಳು	ಸಂಯುಕ್ತ ಅಂಚೆ ತಂತ್ರಿಕಚೇರಿಗಳು	ಚಾಲ್ತಿಯಲ್ಲಿದ್ದ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳು	ದೂರವಾಣಿಗಳು	ರೇಡಿಯೋ
೧೯೬೬	೬೭೪		೨೪	೩,೨೯೧	೧೫,೫೬೩
೧೯೬೯	೬೮೩	-	೨೮	೫,೧೬೯	೨೫,೫೮೩
೧೯೭೧	೬೯೪			೬,೪೪೫	೩೨,೮೪೫
೧೯೭೩	೭೦೩	೧೯೫	೨೯	೬,೪೪೫	೫೨,೪೪೩
೧೯೭೬	೭೦೭	೩೭೭	-	೧೦,೩೦೮	೫೪,೪೨೪
೧೯೮೦	೭೪೨	೩೭೨	-	೧೨,೪೮೦	೧,೧೦,೬೬೭
೧೯೮೪	೭೭೩	೪೨೬	೧೦೯	೧೭,೨೪೧	೬೩,೪೯೫
೧೯೮೯	೭೭೧	೪೬೩	೧೬೦	೩೦,೨೬೩	*ರೇಡಿಯೋ
೧೯೯೦	೭೭೨	೪೯೬	೧೬೪	೩೩,೪೬೬	ಪರವಾನಗಿ
೧೯೯೨	೭೭೯	೪೯೮	೧೭೦	೪೩,೭೮೨	ಕಾಯ್ದೆಯನ್ನು
೧೯೯೬	೭೮೮	೫೩೨	೧೯೧	೮೫,೨೬೮	ತೆಗೆದು
೧೯೯೮*	೪೭೩	೩೩೭	೧೨೩	೮೫,೯೦೧	ಹಾಕಲಾಯಿತು
೨೦೦೧	೪೬೮	೩೫೭	೧೨೫	೧,೪೮,೪೦೩	-
೨೦೦೩	೪೬೮	೩೪೦	೧೪೪	೧,೭೫,೯೧೮	-
೨೦೦೫	೪೪೦	೩೪೦	೧೪೭	೧,೭೮,೭೧೬	-

* ೧೯೯೭ರಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲೆಯು ವಿಭಜಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿದೆ.

ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮ

ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ವಿವೇಚಿಸಿದರೆ ರಾಷ್ಟ್ರದಲ್ಲಿ ಕಾಶ್ಮೀರದ ನಂತರದ ಸ್ಥಾನ ಕರ್ನಾಟಕಕ್ಕೆ ಸಲ್ಲುತ್ತದೆ. ಈ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕವನ್ನು ಪ್ರವಾಸಿಗರ ಸ್ವರ್ಗ ಎಂದೇ ಬಣ್ಣಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ಹೆಗ್ಗಳಿಕೆಯು ಕರ್ನಾಟಕಕ್ಕೆ ಲಭಿಸುವಲ್ಲಿ ಕರಾವಳಿ ಪ್ರದೇಶದ ಗಣನೀಯ ಪಾತ್ರವಿದೆ. ಜಿಲ್ಲೆಯ ಕಡಲತೀರದಲ್ಲಿ ಚಾಚಿಕೊಂಡಿರುವ ಉಳ್ಳಾಲ, ಸಸಿಹಿತ್ತು, ಪೊಂಬೂರು, ತಣ್ಣೀರುಬಾವಿಗಳಂತಹ ಬೀಚು; ಸದಾ ಹಸಿರಿನಿಂದ ಕೂಡಿದ ಪಶ್ಚಿಮಘಟ್ಟ ಶ್ರೇಣಿಯು ಚಾರಣಕ್ಕೆ ಹೇಳಿ ಮಾಡಿಸಿದಂತಹ ಸ್ಥಳಗಳಿಂದ ತುಂಬಿದೆ. ವರ್ಷವಿಡಿ ಹರಿಯುವ ನದಿಗಳು ರೂಪಿಸಿರುವ ಕುಮಾರಧಾರ, ಕುಕ್ಕುಂಜಿ, ಬಂಡಾಜಿ, ದಿಡುಪೆ, ದೇವರಗುಂಡಿ, ಮುಂತಾದ ಜಲಪಾತಗಳು; ಕೆಮ್ಮಾರು ಸರೋವರ, ಬೇಂದರ್‌ತೀರ್ಥ ಹಾಗೂ ಪಿಲಿಕುಲ ನಿಸರ್ಗಧಾಮದಂತಹ ನಿಸರ್ಗ ನಿರ್ಮಿತ ಸುಂದರ ತಾಣಗಳು; ಧರ್ಮಸ್ಥಳ, ಕುಕ್ಕುಂಜಿ, ಕುಕ್ಕುಂಜಿ, ಸೋಮೇಶ್ವರ, ಕದ್ರಿ, ಮೂಡಬಿದ್ರಿ, ವೇಣೂರು, ಉಳ್ಳಾಲ ಮುಂತಾದ ಯಾತ್ರಾಸ್ಥಳಗಳು; ಸುಲ್ತಾನಬತೇರಿ, ಬಲ್ಲಾಳರಾಯನ ದುರ್ಗ, ಜಮಾಲಬಾದ್, ಬೆಳ್ಳಾರೆ ಮುಂತಾದ ಚಾರಿತ್ರಿಕ ಮಹತ್ವದ ನೆಲೆಗಳು ; ಹಳೆಮಂಗಳೂರು ಬಂದರು ಹಾಗೂ ನವಮಂಗಳೂರು ಬಂದರು (ಪೊಂಬೂರು), ಮಂಗಳೂರು, ಸುರತ್ಕಲ್ ಮುಂತಾದ ಶೈಕ್ಷಣಿಕ, ಕೈಗಾರಿಕಾ ಹಾಗೂ ವಾಣಿಜ್ಯೋದ್ಯಮ ಮಹತ್ವದ ಸ್ಥಳಗಳಿಂದಾಗಿ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಪ್ರವಾಸಿಗರನ್ನು ಆಯಸ್ಕಾಂತದಂತೆ ಸೆಳೆಯುವಲ್ಲಿ ಯಶಸ್ವಿಯಾಗಿದೆ. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿರುವ ಪ್ರವಾಸಿ ತಾಣಗಳಿಗೆ ಪ್ರವಾಸಿಗರನ್ನು ಆಕರ್ಷಿಸಲು ಪೂರಕ ಮಾಹಿತಿ, ಮಾರ್ಗಸೂಚಿ, ಉತ್ತಮರಸ್ತೆ ಸೌಕರ್ಯ ಪ್ರವಾಸಿಗರಿಗೆ ತಂಗಲು ಊಟ ವಸತಿ ಸೌಲಭ್ಯಗಳಿರುವ ಸುಸಜ್ಜಿತ ಹೊಟೆಲುಗಳು ಈಗಾಗಲೇ ಲಭ್ಯವಿದೆ. ಈ ದಿಸೆಯಲ್ಲಿ ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮ ಇಲಾಖೆಯು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಕ್ರಿಯಾಶೀಲವಾಗಿದೆ. ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮದ ಸಾರಿಗೆ ಶಾಖೆಯು ಮಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿದೆ. ಆದರೂ ಈ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಇನ್ನಷ್ಟು ಸುಧಾರಣೆ ತರಲು ಅವಕಾಶವಿದ್ದು, ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಉತ್ತಮ ಅವಕಾಶವಿದೆ.

ವಿಶ್ರಾಂತಿ ಗೃಹಗಳು

ಪ್ರಾಚೀನ ಕಾಲದಿಂದಲೂ ಮಂಟಪ, ಗುಡಿ, ಮಠ, ಧರ್ಮಸತ್ರ ಮುಂತಾದೆಡೆಗಳಲ್ಲಿ ಯಾತ್ರಿಕರಿಗೆ ದಾರಿಹೋಕರಿಗೆ, ಅನ್ನ-ನೀರು-ನೆರಳಿನ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಇರುತ್ತಿದ್ದು, ರಾತ್ರಿ ಹೊತ್ತು ತಂಗಲು ವಸತಿ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನೂ ಒದಗಿಸಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಆಳರಸರು, ದಂಡನಾಯಕರು, ಶ್ರೀಮಂತ ವರ್ತಕರು, ಧಾರ್ಮಿಕರು ಹಾಗೂ ದಾನಿಗಳು ಪ್ರಮುಖ ಯಾತ್ರಾಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿ ವಿಶ್ರಾಂತಿ ಮಂಟಪ, ಅರವಟ್ಟಿಗೆ, ಧರ್ಮಸತ್ರಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲು ಮುಂದಾಗುತ್ತಿದ್ದು, ಅಂತಹ ಪರಂಪರೆ ಈ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲೂ ರೂಢಿಯಲ್ಲಿತ್ತು. ಟಿಪ್ಪು ಪತನದೊಂದಿಗೆ ಬ್ರಿಟಿಷರಿಗೆ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಹಸ್ತಾಂತರಗೊಂಡ ನಂತರ, ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಕೆಲಸದ ಮೇಲೆ ಪ್ರಾಸಾದ ವೇಳೆಯಲ್ಲಿ ಭೇಟಿ ನೀಡುತ್ತಿದ್ದ ಅಧಿಕಾರಿಗಳ ಸಲುವಾಗಿ ನಿರೀಕ್ಷಣಾ ಮಂದಿರ, ಪ್ರಾಸಾದ ಮಂದಿರ, ಸರ್ಕೂಟ್ ಹೌಸ್‌ಗಳಂತಹ ವಿಶ್ರಾಂತಿ ಗೃಹಗಳ ನಿರ್ಮಾಣದ ಜೊತೆಗೆ ಅದರ ನಿರ್ವಹಣೆಗೂ ಸರ್ಕಾರವೇ ಮುಂದಾಯಿತು. ಟಿಪ್ಪಾಲು ರವಾನೆ ಮಾಡಲು ಬಳಸುತ್ತಿದ್ದ ಬಂಡಿ-ಟಾಂಗಾಗಳನ್ನು ಎಳೆಯುವ ಎತ್ತು ಹಾಗೂ ಕುದುರೆಗಳನ್ನು ಬದಲಿಸುವುದರ ಜೊತೆಗೆ ವಿಶ್ರಾಂತಿ ಪಡೆಯಲು ಈ ವಿಶ್ರಾಂತಿಗೃಹಗಳನ್ನು ಹಿಂದೆ ಬಳಸುತ್ತಿದ್ದುದರಿಂದ ಅವನ್ನು ಡಾಕ್ ಬಂಗಲೆಗಳೆಂದೂ ಕರೆಯಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಅಲ್ಲದೇ ಇವುಗಳ ಹೊಣೆ ಸ್ಥಳೀಯ ಅಂಚೆ ಅಧಿಕಾರಿಗಳದ್ದಾಗಿದ್ದು, ಕೊಠಡಿಗಳನ್ನು ಮುಂದಾಗಿ ಕಾಯ್ದಿರಿಸುವ ಹಾಗೂ ಮಂಜೂರು ಮಾಡುವ ಅಧಿಕಾರವೂ ಅವರಲ್ಲಿ ಕೇಂದ್ರೀಕೃತವಾಗಿರುತ್ತಿತ್ತು. ಎತ್ತನಟ್ಟ ಜಿಲ್ಲಾ ಬೋರ್ಡ್‌ಗಳು ಆರಂಭದಲ್ಲಿ ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದ ಪ್ರಾಸಾದಮಂದಿರಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆಯನ್ನು ನಂತರ ತಾಲೂಕು ಬೋರ್ಡ್‌ಗಳಿಗೆ ವರ್ಗಾಯಿಸಲಾಯಿತು. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೮೯೩ರ ವೇಳೆಗೆ ಮಂಗಳೂರು ಪುರಸಭೆ ಹಾಗೂ ತಾಲೂಕು ಬೋರ್ಡ್‌ಗಳ ನಿಯಂತ್ರಾಂತ್ಯಾಂತ್ಯಾಂತ್ಯ ೨೮ ಪ್ರಾಸಾದ ಬಂಗಲೆಗಳು ಇದ್ದವು. ಇವುಗಳಲ್ಲಿ ಐದು, ಮಂಗಳೂರು ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ (ಮಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿದ್ದ ಪ್ರಾಸಾದ ಬಂಗಲೆಯು ನಗರಸಭೆಯ ನಿಯಂತ್ರಾಂತ್ಯಾಂತ್ಯಾಂತ್ಯ) ಉಳಿದವು ಉಪ್ಪಿನಂಗಡಿ (೧), ಉಡುಪಿ (೧), ಕಾಸರಗೋಡು (೧) ಹಾಗೂ ಕುಂದಾಪುರ (೨) ತಾಲೂಕುಗಳಲ್ಲಿದ್ದವು. ಇವುಗಳಲ್ಲಿ ೧೧ ಪೀಠೋಪಕರಣಗಳಿಂದ ಸುಸಜ್ಜಿತವಾಗಿದ್ದರೆ, ೬ ಭಾಗಶಃ ಸುಸಜ್ಜಿತಗೊಂಡಿದ್ದು, ಉಳಿದ ೧೦ರಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ಪೀಠೋಪಕರಣಗಳಿರಲಿಲ್ಲ. ಊಟ-ಉಪಹಾರಗಳ ಸೇವೆ ಇನ್ನೂ ರೂಪಿಸಿರಲಿಲ್ಲ. ಇವುಗಳಲ್ಲಿ ತಂಗಲು ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಮುಕ್ತ ಅವಕಾಶವಿದ್ದು, ಸರ್ಕಾರಿ ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿಗೆಯೂ ಯಾವುದೇ ವಿಶೇಷ ಆದ್ಯತೆ ಇರಲಿಲ್ಲ. ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಪ್ರಾಸಾದಿಗರಿಗೆ ದಿನವೊಂದಕ್ಕೆ ಒಬ್ಬಂಟಿಗರಾಗಿದ್ದಲ್ಲಿ ತಲಾ ಒಂದು ರೂಪಾಯಿ, ವಿವಾಹಿತ ದಂಪತಿಯಾಗಿದ್ದಲ್ಲಿ ಒಂದೂವರೆ ರೂಪಾಯಿಯನ್ನೂ ವಿಧಿಸಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಆದರೆ ಮುಲ್ಕಿ, ಚಾರ್ಮಡಿ ಮುಂತಾದೆಡೆಗಳಲ್ಲಿ ಇದರಲ್ಲೂ ದರವನ್ನು ವಿಧಿಸಲಾಗುತ್ತಿದ್ದು, ಹಿರಿಯರನ್ನು ಪ್ರಾಸಾದಬಂಗಲೆಯಲ್ಲಿ ಇದು ಕ್ರಮವಾಗಿ ನಾಲ್ಕು ಹಾಗೂ ಆರು ಆಣೆ ಆಗಿತ್ತು. ಮಂಗಳೂರು ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ಮಂಗಳೂರು, ಫರಂಗಿಪೇಟೆ, ಗುರುಪುರ, ಬಂಟ್ವಾಳ, ಪುಂಜಲಕಟ್ಟು ಹಾಗೂ ಮುಲ್ಕಿ; ಉಪ್ಪಿನಂಗಡಿ ತಾಲೂಕಿನ ಬೆಳ್ತಂಗಡಿ, ಚಾರ್ಮಡಿ, ಪುತ್ತೂರು, ಸಂಪಾಜೆ, ಶಿರಾಡಿ, ಸುಳ್ಯ ಹಾಗೂ ಉಪ್ಪಿನಂಗಡಿ; ಹಾಗೂ ಪಾಣೆ ಮಂಗಳೂರುಗಳಲ್ಲಿದ್ದ ಪ್ರಾಸಾದ ಬಂಗಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಕ್ರಮವಾಗಿ ಒಂದು ಹಾಗೂ ಒಂದೂವರೆ ರೂಪಾಯಿಯನ್ನು ವಿಧಿಸಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಇವುಗಳ ಜೊತೆಗೆ ಮಂಗಳೂರು ಪಟ್ಟಣದಲ್ಲಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗಾಗಿ ಪುರಸಭಾ ಭತ್ತ ಹಾಗೂ ಭೈರಾಗೆಗಳಿಗಾಗಿ ಧರ್ಮಶಾಲೆಗಳಿದ್ದು, ಬಜಜೆ, ಗುರುವಾಯನಕೆರೆ, ಪುಂಜಲಕಟ್ಟು, ಮುಲ್ಕಿ, ಪ್ರಾಂತ ಹಾಗೂ ಸೂರಕ್ಕಲ್; ಉಪ್ಪಿನಂಗಡಿ, ತಾಲೂಕಿನ ಉಪ್ಪಿನಂಗಡಿ, ಬೈಲಹಳ್ಳಿ, ಚಾರ್ಮಡಿ, ಕಸಬಾಕುಕ್ಕೆ, ಎರ್ಮಕಾಯ, ಕುಬಕ, ಹಿಂದೂ ಪ್ರಾಸಾದಿಗರಿಗೆ ಮಿಸಲಾಗಿದ್ದವು. ಇವುಗಳಲ್ಲಿ ಕೆಲವು ಖಾಸಗಿ ಸ್ವರೂಪದ್ದಾಗಿದ್ದರೆ ಉಳಿದವನ್ನು ಸ್ಥಳೀಯ ನಿಧಿಯಿಂದ ನಿರ್ವಹಿಸಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಪ್ರಾಂತದ ಮೂಡಬಿದ್ರಿ ಭತ್ತ, ಕುಬಕ ಮೋಲ್ಯಾಡ ಭತ್ತ, ಕಸಬಾ ಕುಕ್ಕೆಯ ಸುಬ್ರಮಣ್ಯ ದೇವಾಲಯದ ಭತ್ತ, ಮಲ್ಲರಮಡಿಯ ಧರ್ಮಸ್ಥಳದ ಮಂಜುನಾಥ ದೇವಾಲಯದ ಭತ್ತ, ನೆರಿಯಾಡ ದೇವಕಮ್ಮ ಹೆಬ್ಬಾರತಿ ಮನೆ ಭತ್ತ (ಮೂಲನಿರ್ವಹಣೆ) ಉಜಿರೆಯ ನಾರ್ಸಿನ ಪಡವಟನಯ್ಯನ ಮನೆ ಭತ್ತ, ಪಾಣೆ ಮಂಗಳೂರಿನ ಕೊಕ್ಕರೆ ಭಾಗೀರಥಿ ಅಮ್ಮನ ಭತ್ತ, ವಿಠಲದ ತಿಮ್ಮಯ್ಯಭಟ್ಟರ ಭತ್ತ, ವಿಠಲ ಅರಸು ಭತ್ತ ಮುಂತಾದವು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ಖಾಸಗಿ ಒಡೆತನದ ಭತ್ತಗಳಾಗಿದ್ದವು. ಅನಂತರದ ದಶಕಗಳಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ನೂತನವಾಗಿ ಹಲವಾರು ಪ್ರಾಸಾದ ಬಂಗಲೆಗಳು ನಿರ್ಮಾಣಗೊಂಡವು. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ೧೯೨೬ರ ವೇಳೆಗೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ವಿವಿಧ ವರ್ಗಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ ಜಿಲ್ಲಾ ಬೋರ್ಡ್ (೧೧೨), ತಾಲೂಕು ಬೋರ್ಡ್ (೯) ಅರಣ್ಯ ಇಲಾಖೆ (೯) ಗ್ರಾಮಪಂಚಾಯತಿ (೧) ಹಾಗೂ ಪುರಸಭೆ (೧) ಗಳ ನಿಯಂತ್ರಾಂತ್ಯಾಂತ್ಯಾಂತ್ಯ ಒಳಪಟ್ಟಿದ್ದ ಒಟ್ಟು ೧೩೨ ಪ್ರಾಸಾದಮಂದಿರಗಳಿದ್ದು, ೧೯೩೪ರ ವೇಳೆಗೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ವಿಶ್ರಾಂತಿ ಗೃಹಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ೧೨೦ ಕ್ಕೆ ಇಳಿಯಿತು. ಇದರಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲಾ ಬೋರ್ಡ್ (೧೦೮) ಅರಣ್ಯ ಇಲಾಖೆ (೯) ಗ್ರಾಮಪಂಚಾಯತಿ (೧), ಪುರಸಭೆ (೧), ಹಾಗೂ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯ ಅಧೀನಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ ಒಂದು ಪ್ರಾಸಾದ ಬಂಗಲೆಗಳಿದ್ದವು. ಅನಂತರದಲ್ಲಾದ ಬದಲಾವಣೆಗಳಿಂದಾಗಿ ೧೯೨೨ರ ವೇಳೆಗೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಥಮ ದರ್ಜೆಯ ಎರಡು ಸರ್ಕೂಟ್ ಹೌಸ್, ಒಂದು ಮುಖ್ಯ ಹಾಗೂ ಎರಡು ಉಪಮುಖ್ಯ ನಿರೀಕ್ಷಣಾ ಮಂದಿರ ಹಾಗೂ ದ್ವಿತೀಯ ದರ್ಜೆಯ ಒಂಭತ್ತು ನಿರೀಕ್ಷಣಾ ಮಂದಿರ ಹಾಗೂ ಐದು ಪ್ರಾಸಾದ ಮಂದಿರಗಳಿದ್ದವು. ಅಲ್ಲಿಂದೀಚೆಗೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಸಾಕಷ್ಟು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಾಗಿದ್ದು, ಮಂಗಳೂರಿನ ಕದ್ರಿ ಬೆಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಸುಸಜ್ಜಿತ ಸರ್ಕೂಟ್ ಹೌಸ್, ಮಲ್ಲಿಗೆರಿಯ ಪ್ರಾಸಾದಮಂದಿರ ಹಾಗೂ ತಾಲೂಕು ಕೇಂದ್ರಗಳೂ ಸೇರಿದಂತೆ ಅನೇಕ ಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಾಸಾದ ಮಂದಿರಗಳಿವೆ. ೨೦೦೨ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲಾಕೇಂದ್ರ ಮಂಗಳೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ ಎರಡು ಮೂಡಬಿದ್ರಿ, ಮಲ್ಕಿ ಬಂಟ್ವಾಳ, ಪುತ್ತೂರು, ಸುಳ್ಯ, ಬೆಳ್ತಂಗಡಿ (೨) ಹಾಗೂ ವಿಟ್ಲಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಾಸಾದ ಮಂದಿರಗಳಿದ್ದವು. ಧರ್ಮಸ್ಥಳ, ಕುಕ್ಕೆ ಸುಬ್ರಮಣ್ಯ, ಕದ್ರಿ, ಮುಂತಾದೆಡೆಗಳಲ್ಲಿ ದೇವಸ್ಥಾನದ ವಸತಿಗೃಹಗಳೂ ಇವೆ. ಅಲ್ಲದೆ ಖಾಸಗಿ ವಸತಿ ಗೃಹಗಳೂ ಗಣನೀಯ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿವೆ.

