

ಅಧ್ಯಾಯ ೭

ಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ಸಂಪರ್ಕ

ಮಾನವ ಸಮಾಜದ ಸರ್ವಾಂಗೀಣ ಬೆಳವಣಿಗೆಯಲ್ಲಿ ಅರ್ಥಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯು ನಿರ್ಣಾಯಕ ಪಾತ್ರ ವಹಿಸುತ್ತದೆ. ಆರ್ಥಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಸಾಧನೆಗೆ ಅಗತ್ಯವಾದ ಸಮೃದ್ಧ ಪ್ರಾಕೃತಿಕ ಸಂಪನ್ಮೂಲ, ಉತ್ಪಾದನಾಶೀಲ ಕೃಷಿ, ಪ್ರಗತಿಶೀಲ ಕೈಗಾರಿಕೆ, ಕ್ರಿಯಾಶೀಲ ವಾಣಿಜ್ಯ, ಉದ್ಯಮಶೀಲ ಬ್ಯಾಂಕಿಂಗ್‌ಗಳಂತಹ ವಿವಿಧ ಆರ್ಥಿಕ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳ ನಡುವೆ ಸಮನ್ವಯ ಸಾಧಿಸುವಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ಸಂಪರ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಪಾತ್ರ ಗಮನಾರ್ಹವಾಗಿದೆ. ಸಮಾಜದಲ್ಲಿ ಜನ-ಜಾನುವಾರು, ಸರಕು-ಸರಂಜಾಮುಗಳ ಸಾಗಾಣಿಕೆಯಲ್ಲಿ ಉತ್ತಮ ಭೂಮಾರ್ಗ ವ್ಯವಸ್ಥೆ, ವ್ಯವಸ್ಥಿತ ವಾಹನ ಸೌಕರ್ಯ; ವ್ಯಾಪಾರ-ವ್ಯವಹಾರ, ಸಾಮಾಜಿಕ ಸಂಬಂಧಗಳಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಸಾಧನಗಳಾದ ಅಂಚೆ-ತಂತಿ, ದೂರವಾಣಿ, ಮೊಬೈಲ್ ಸೇವೆ; ಸಮೂಹ ಮಾಧ್ಯಮಗಳಾದ ಆಕಾಶವಾಣಿ, ದೂರದರ್ಶನ; ವಿದ್ಯುನ್ಮಾನ ಆಡಳಿತದ ಅನುಷ್ಠಾನಕ್ಕೆ ಅತ್ಯಗತ್ಯವಾದ ಮಾಹಿತಿ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನ ಸಾಧನಗಳಾದ ಗಣಕಯಂತ್ರ, ಅಂತರ್ಜಾಲ ವ್ಯವಸ್ಥೆ, ವಿದ್ಯುನ್ಮಾನ ಅಂಚೆ (e-mail), ಅಂತರ್ಜಾಲ ದೂರವಾಣಿ ಸೇವೆ, ಸಂಕ್ಷಿಪ್ತ ಸಂದೇಶ ಸೇವೆ (Short Message Service) ಮುಂತಾದ ಅವಿಷ್ಕಾರಗಳಲ್ಲಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಹಾಗೂ ಸರ್ಕಾರಿ ವಲಯಗಳು ಕೈಚೋಡಿಸಿರುವ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ, ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಬದುಕಿನಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಸಾಧನಗಳೆಂದು ಗಣನೀಯ ಸೇವೆ ಸಲ್ಲಿಸುತ್ತಿವೆ. ಅದರಲ್ಲೂ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನ ರಂಗದಲ್ಲಿಯೂ ಉಂಟಾಗಿರುವ ಅದ್ಭುತ ಪ್ರಗತಿಯಿಂದಾಗಿ ಸಾವಿರಾರು ಕಿ.ಮಿ.ಗಳ ಅಂತರ ದೂರವೆನಿಸದೆ, ಪ್ರಪಂಚವೆಂದು ಕಿರಿದಾಗಿ ಅತ್ಯಂತ ಸಮೀಪವಾಗುತ್ತಿದೆಯೇನೋ ಎಂಬ ಭಾವನೆಯುಂಟಾಗುತ್ತಿದ್ದು, 'ವಿಶ್ವಗ್ರಾಮ' (Global Village) ಪರಿಕಲ್ಪನೆ ಮತ್ತಷ್ಟು ಗಟ್ಟಿಯಾಗುತ್ತಿದೆ. ಈ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ, ಕೋಲಾರ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ ಹಾಗೂ ಸಂಪರ್ಕ ಜಾಲವನ್ನು ಒದಗಿಸುವ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ, ಬಹುಹಿಂದಿನಿಂದಲೂ, ಅದರಲ್ಲೂ ವಿಶೇಷವಾಗಿ ಸ್ವಾತಂತ್ರ್ಯನಂತರದ ದಶಕಗಳಲ್ಲಿ, ಸರ್ಕಾರವು ನಡೆಸಿರುವ ಪ್ರಯತ್ನವನ್ನು ದಾಖಲಿಸುವುದೇ ಈ ಅಧ್ಯಾಯದ ಉದ್ದೇಶವಾಗಿದೆ.

ಭೂಸಾರಿಗೆ

ನಾಡಿನ ಚರಿತ್ರೆಯಲ್ಲಿ ವಿಭಿನ್ನ ಪಾತ್ರ ವಹಿಸಿರುವ ಕೋಲಾರ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಪಾಲಾರ್, ಉತ್ತರ ಪಿನಾಕಿನಿ, ದಕ್ಷಿಣ ಪಿನಾಕಿನಿ, ಚಿತ್ರಾವತಿ, ಪಾಪಾಫ್ಲಿ, (ಈ ಐದು ನದಿಗಳನ್ನು ಆಧರಿಸಿ, ಜಿಲ್ಲೆಯನ್ನು ಪಂಚನದಿಗಳ ನಾಡೆಂದು ಕರೆಯುವ ವಾಡಿಕೆಯೂ ರೂಢಿಯಲ್ಲಿದೆ) ನಂಗಲಿ, ಕೌಂಡಿನ್ಯ, ಕುಮುದ್ವತಿ, ಕುಶಾವತಿ, ಮಾರ್ಕಂಡೇಯ, ಅರ್ಕಾವತಿ, ವೃಷಭಾವತಿ, ಮುಂತಾದ ನದಿ-ಉಪನದಿ, ಹಳ್ಳ-ಕೊಳ್ಳಗಳಿಂದ ಕೂಡಿದ್ದರೂ, ಇವುಗಳಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಿನವು ಮಳೆಗಾಲದಲ್ಲಿ ಮಾತ್ರ ಹರಿಯುತ್ತಿದ್ದು, ವರ್ಷವಿಡೀ ಹರಿಯುವ ಜೀವನದಿಗಳು ಇಲ್ಲವೇ ಇಲ್ಲ. ಆದರೂ ಈ ಪ್ರದೇಶವು ಇತಿಹಾಸಪೂರ್ವ ಕಾಲದ ಮಾನವನನ್ನು ಆಕರ್ಷಿಸಿದ

ಅಂಶವನ್ನು ಜಿಲ್ಲೆಯ ತೇರಹಳ್ಳಿ (ಪಾಪರಾಜನ ಹಳ್ಳಿಯ ಉಪಗ್ರಾಮ), ಕೆಂದಟ್ಟಿ, ಸೂಲೂರು, ಸೀತಿಬೆಟ್ಟ, ಹುನಗುಂದ, ಹುನಗುಂದಪಟ್ಟಣ ಮುರುಗಮಲೆ, ಗರುಡನಹಳ್ಳಿ, ನರಸಾಪುರ, ಗರುಡನಪಾಳ್ಯ, ಬನಹಳ್ಳಿ, ಪರಾಂಡಪಲ್ಲಿ, ಹರಳಕೋಟೆ, ಪೆರೆಸಂದ್ರ, ಮಾಶಳ್ಳಿ, ಮುಂತಾದೆಡೆಗಳಲ್ಲಿ ಲಭಿಸಿರುವ ನೂತನ ಹಾಗೂ ಬೃಹತ್ ಶಿಲಾಯುಗ ಸಂಸ್ಕೃತಿಯ ೨೫೦ಕ್ಕೂ ಹೆಚ್ಚು ನೆಲೆಗಳು ದೃಢಪಡಿಸುತ್ತವೆ. ಮಿಗಿಲಾಗಿ ಆ ದಿನಗಳಲ್ಲಿ ಈ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಜನಸಾಂದ್ರತೆ ವಿರಳವಾಗಿದ್ದ ಅಂಶವೂ ಇದರಿಂದ ವೇದ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ. ಜಿಲ್ಲೆಯ ವಿವಿಧೆಡೆಗಳಲ್ಲಿ ಲಭಿಸಿರುವ ನೂತನ ಹಾಗೂ ಬೃಹತ್ ಶಿಲಾಯುಗ ಸಂಸ್ಕೃತಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಶಿಲಾಯುಧ, ಮೃತ್ತಾತ್ಮಕ ಹಾಗೂ ಸಮಾಧಿನೆಲೆಗಳು, ನೆರೆಯ ಬೆಂಗಳೂರು ಹಾಗೂ ತುಮಕೂರು ಜಿಲ್ಲೆ ಹಾಗೂ ಬದಿಯ ಆಂಧ್ರ-ತಮಿಳುನಾಡು ರಾಜ್ಯಗಳಿಗೆ ಸೇರಿದ ಗಡಿ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಪತ್ತೆಯಾಗಿರುವ ಶಿಲಾಯುಗ ಸಂಸ್ಕೃತಿಯ ಅವಶೇಷಗಳೊಂದಿಗೆ ಹೋಲಿಕೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿವೆ. ಇದು ಹಿಂದೆ ವಿವಿಧ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿದ್ದ ಶಿಲಾಯುಗದ ಮಾನವರ ನಡುವೆ ಇದ್ದ ಸಂಬಂಧ ಹಾಗೂ ಸಂಪರ್ಕ; ಸಾಂಸ್ಕೃತಿಕ ಅಂಶಗಳಲ್ಲಿ ಕಂಡುಬರುವ ಪರಸ್ಪರ ಪ್ರಭಾವ ಮುಂತಾದವನ್ನು ಸೂಚಿಸುವುದರ ಜೊತೆಗೆ ಅಂದಿನ ದಿನಗಳಲ್ಲಿ ರೂಪುಗೊಂಡು ಬಳಕೆಗೆ ಬಂದಿರಬಹುದಾದ ಕಾಡುಹಾದಿಗಳತ್ತ ಚಿಂತಿಸಲು ನಮ್ಮನ್ನು ಪ್ರೇರೇಪಿಸುತ್ತವೆ.

ಇತಿಹಾಸ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಬಾಣರು, ಗಂಗರು, ನೊಳಂಬರು, ಚೋಳರು, ಹೊಯ್ಸಳರು, ವಿಜಯನಗರದರಸರು, ಗುಮ್ಮನಾಯಕನಪಾಳ್ಯದ ನಾಯಕರು, ಸುಗಟೂರು ಹಾಗೂ ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರ ಪಾಳೇಗಾರರು, ಮರಾಠರು, ಮೊಗಲರು, ಮೈಸೂರರಸರು, ಹೈದರ್-ಟಿಪ್ಪು ಹಾಗೂ ಬ್ರಿಟೀಷರ ಆಳ್ವಿಕೆಗೂ ಒಳಪಟ್ಟಿದ್ದ ಈ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಅವರ ಆಳ್ವಿಕೆಯಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ-ಸಂಪರ್ಕ ರಂಗದಲ್ಲಾದ ಪ್ರಗತಿಯ ಬಗ್ಗೆ ಸ್ಪಷ್ಟ ಚಿತ್ರ ಲಭಿಸಿದ್ದರೂ ಅವರ ಕಾಲದ ಶಾಸನ-ದಾಖಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಕ್ಷಚಿತ್ತಾಗಿ ಕಂಡುಬರುವ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಬಂಧದ ಪದಗಳಿಂದಾಗಿ ಆ ಬಗ್ಗೆ ಅಲ್ಪಸ್ವಲ್ಪ ಮಾಹಿತಿ ಲಭಿಸುತ್ತದೆ. ಈ ಅವಧಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಲಭಿಸುವ ವಿಫುಲ ಶಾಸನಾಧಾರಗಳು, ಮಾನವ ಚಟುವಟಿಕೆ ಕ್ರಮಣ ಅಧಿಕಗೊಂಡು ಮಾನವ ನೆಲೆಗಳು ವೃದ್ಧಿಸಲಾರಂಭಿಸಿದ ಅಂಶವನ್ನು ಬಿಂಬಿಸುತ್ತವೆ. ಜಿಲ್ಲೆಯ ಶಾಸನಗಳಲ್ಲಿ ಕಂಡು ಬರುವ ಬೀದಿ, ಮಾರ್ಗ, ಹಾದಿ, ದಾರಿ (ಬಟ್ಟಿ), ಮುಂತಾದ ಪದಗಳು ಹಿಂದೆ ಗ್ರಾಮ-ಗ್ರಾಮಗಳನ್ನು, ಪ್ರಾಂತ-ಪ್ರಾಂತಗಳನ್ನು ಸಂಪರ್ಕಿಸಲು ಇದ್ದ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಬಗ್ಗೆ ಬೆಳಕು ಚೆಲ್ಲಲು ನೆರವಾಗುತ್ತವೆ. ಕಿರಿದಾದ ಈ ಹಾದಿಗಳು ಹೆಚ್ಚಿನ ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ ಕಾಲುದಾರಿಗಳಾಗಿದ್ದು, ಸಂಚಾರ ಮಂದಗತಿಯಿಂದ ಕೂಡಿರುತ್ತಿದ್ದು ವ್ಯಕ್ತಿ, ಬಂಡಿ, ಜಾನುವಾರುಗಳ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಸೀಮಿತವಾಗಿದ್ದವು. ಆದರೆ ಪಲಕ್ಕಿದಾರಿ, ಬಂಡಿದಾರಿಗಳು ಸ್ವಲ್ಪ ವಿಶಾಲವಾಗಿರುತ್ತಿದ್ದವು. ಸೈನಿಕ ಚುಟುಕುಗಳಿಗೆ ಬಳಸಲ್ಪಡುತ್ತಿದ್ದ ದಂಡಿನ ದಾರಿಗಳು ಇನ್ನೊಂದು ವರ್ಗಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ ರಸ್ತೆಗಳಾಗಿರುತ್ತಿದ್ದು, ಅವುಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ, ನಿರ್ವಹಣೆಗಳತ್ತ ಆಳರಸರು ವಿಶೇಷ ಗಮನ ಹರಿಸುತ್ತಿದ್ದರು. ಆದರೂ ಅವೂ ಕೂಡ ತಾತ್ಕಾಲಿಕ ಸ್ವರೂಪದ್ದಾಗಿರುತ್ತಿದ್ದವು. ಆದರೆ ಈ ರಸ್ತೆಗಳು ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಕನಿಷ್ಠ ಇಂದಿನ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ರಸ್ತೆಗಳೇ ಆಗಿದ್ದುವೆಂಬ ಅಭಿಪ್ರಾಯವೂ ಇದೆ.

ಮುಂಗಾನಹಳ್ಳಿ(ಚಿಂತಾಮಣಿ ತಾಲೂಕು)ಯ ಸುಮಾರು ೧೮೦೫(?)ರ ಕಲ್ಪರಹದಿಂದ ಶಿಥ್ಲಘಟ್ಟವು ಮುಂಗಾನಹಳ್ಳಿ ಗ್ರಾಮದ ಗಡಿಯಿಂದ ಒಂಬತ್ತು ಕೃಷ್ಣರಾಜ ಹರದಾರಿ ದೂರದಲ್ಲಿತ್ತೆಂಬ ಅಂಶ ವೇದ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ. ಗೌರಿಬಿದನೂರು ತಾಲೂಕಿನ ನ್ಯಾಮಗೊಂಡುವಿನ ಸುಮಾರು ೧೮೦೦ರ ಶಾಸನವು ೫,೨೮೦ ಗಜಗಳು ಒಂದು ಕೃಷ್ಣರಾಜ ಕೋಸಿ (ಕೋಶ)ಗೆ ಸಮವೆಂದು ಹೇಳುತ್ತದೆ. ಇದರಿಂದ ಹರದಾರಿ-ಕ್ರೋಶ ಪದಗಳು ಮೂರು ಮೈಲಿ ದೂರವನ್ನು ಸೂಚಿಸಲು ಬಳಸುತ್ತಿದ್ದ ಪದಗಳೆಂದು ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತದೆ. ಸುಮಾರು ೧೭-೧೮ನೆಯ ಶತಮಾನದ ವೇಮಗಲ್ಲಿನ ಶಿಲಾಲೇಖವೊಂದು ಗಡಿ ಅಳತೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸುತ್ತಾ ಗಜ ನಲವತ್ತಾಲಕಕ್ಕೆ ಹನ್ನೊಂದು ಸಮ ಎಂದು ಉಲ್ಲೇಖಿಸುತ್ತದೆ.

ಜಿಲ್ಲಾ ಕೇಂದ್ರ ಕೋಲಾರವು ಹಿಂದೆ 'ಕುವಲಾಲಪುರ' ಎಂದೇ ಪ್ರಸಿದ್ಧವಾಗಿದ್ದು, ಗಂಗ ಅರಸರ ಆರಂಭದ ರಾಜಧಾನಿ ಪಟ್ಟಣವಾಗಿತ್ತು ಎಂಬ ಅಭಿಪ್ರಾಯವಿದೆ. ಅದೇ ರೀತಿ ನಂದಿದುರ್ಗ ಅವರ ಇನ್ನೊಂದು ಆಯಕಟ್ಟು ಕೇಂದ್ರವಾಗಿತ್ತು. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಬಹು ಹಿಂದಿನಿಂದಲೂ ಇದು ತಲಕಾಡು, ಕಂಚಿ, ಪೆನುಗೊಂಡೆ, ತಿರುಪತಿ ಮುಂತಾದ ಕೇಂದ್ರಗಳೊಂದಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಹೊಂದಿದ್ದು, ಅಂದಿನ ದಿನಗಳಲ್ಲಿ ಕಷ್ಟ ರಸ್ತೆ ಸೌಕರ್ಯವಿದ್ದಿರಬೇಕು. ಜಿಲ್ಲೆಯ ಇತಿಹಾಸದಲ್ಲಿ ಹಾಸುಹೊಕ್ಕಾಗಿ ಬೆರೆತಿರುವ ಸೀತಿಬೆಟ್ಟ, ಮುಳಬಾಗಿಲು, ಕೈವಾರ, ಆವನಿ, ಸೀತಿಬೆಟ್ಟ, ಅಂತರಗಂಗೆ, ಅಂಬಾಜಿದುರ್ಗ, ನಂದಿದುರ್ಗ, ಚಿಕ್ಕತಿರುಪತಿ,

ಗೂಳೂರು, ಗುಮ್ಮನಾಯಕನಪಾಳ್ಯ, ಕುರುಡುಮಲೆ, ಗುಡಿಬಂಡೆ, ಆಲಂಬಗಿರಿ ಮುಂತಾದ ಪ್ರಮುಖ ಸ್ಥಳಗಳ ನಡುವೆ ರಸ್ತೆಗಳಿದ್ದುದಕ್ಕೆ ಕುರುಡುಮಲೆ, ಕೋಲಾರದ ೧೭೬೧ರ ತಾಮ್ರಶಾಸನವು, ೫೬ ದೇಶದ ಬಾರಾಮಾರ್ಗದವರನ್ನು ಉಲ್ಲೇಖಿಸುತ್ತಾ, ಕೋಳಾಲ ಸೀಮೆಯ ಬೂದಿಗಂಟ್ಟ ಕಟ್ಟಿ ಬಳಿ ನಿಂತು ಸಾಗುತ್ತಿದ್ದ ಜಾನುವಾರು ನಡೆಗಳಿಂದ, ಬಾರಾಮಾರ್ಗ ಪೈರಿಯಾಗಿ ಸಂಗ್ರಹಿಸುತ್ತಿದ್ದ ಸುಂಕ ಹಣಬ್ಯಾಳಿ(ನಾಣ್ಯದ ಹೆಸರು)ಯನ್ನು ದಾನ ಬಿಟ್ಟು ಅಂಶವನ್ನು ದಾಖಲಿಸುತ್ತದೆ. ಆದರೂ ಎಲ್ಲಾ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಯು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ವ್ಯವಸ್ಥಿತ ರೂಪವನ್ನು ಪಡೆದದ್ದು, ಬ್ರಿಟೀಷರ ಆಡಳಿತಕ್ಕೊಳಪಟ್ಟ ಮೇಲೆಂದರೆ ತಪ್ಪಾಗಲಾರದು. ಮದ್ರಾಸ್ ಪ್ರೆಸಿಡೆನ್ಸಿಯ ಆದೇಶದಂತೆ ೧೮೦೦ರಲ್ಲಿ ಮೈಸೂರು ಸಂಸ್ಥಾನಕ್ಕೆ ಭೇಟಿ ನೀಡಿದ್ದ ಫ್ರಾನ್ಸಿಸ್ ಬುಕಾನನ್, ಏಪ್ರಿಲ್ ೨೩ರಂದು ಮದ್ರಾಸಿನಿಂದ ಹೊರಟು ಪೊನ್ನಾಮಲೈ, ಶ್ರೀಪೆರಂಬದೂರು, ಕಾಂಚೀಪುರಂ, ವಲ್ಲಭಪೇಟೆ, ಆರ್ಕಾಟ್, ವೆಲ್ಲೂರು ಹಾಗೂ ವೆಂಕಟಗಿರಿ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಪ್ರಯಾಣಿಸಿ ೧೮೦೦ರ ಮೇ ಐದರಂದು ಬೇತಮಂಗಲ ತಲುಪಿ, ಟೀಕಲ್, ಮಾಲೂರು, ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಬೆಂಗಳೂರನ್ನು ೧೮೦೦ರ ಮೇ ೧೦ರಂದು ತಲುಪಿದ್ದು, ಬೇತಮಂಗಲದಿಂದ ಕುದುರೆಯ ಮೇಲೆ ಸವಾರಿ ಮಾಡಿ ಬೆಂಗಳೂರು ತಲುಪಲು ನಾಲ್ಕು ದಿನ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದ್ದು ಉಲ್ಲೇಖಾರ್ಹವಾಗಿದೆ. ಮುಂದೆ ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣಕ್ಕೆ ಭೇಟಿ ನೀಡಿ, ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ಹಿಂತಿರುಗಿದ ಅವನು ವಕ್ಕಲೇರಿ (ಏಪ್ರಿಲ್ ೬), ಕೋಲಾರ, ಶಿಡ್ಲಘಟ್ಟ, ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಸಾಗಿ ಬೆಂಗಳೂರು-ತುಮಕೂರು ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ಮೂಲಕ ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣಕ್ಕೆ ಮತ್ತೊಮ್ಮೆ ಭೇಟಿ ನೀಡಿದ್ದರ ಬಗ್ಗೆ ಉಲ್ಲೇಖವಿದೆ. ಹಿಂದೆ ಮುಗಳ ಬೆಟ್ಟ ಶ್ರೇಣಿಯ ಮೂಲಕ ಹಾದುಹೋಗುತ್ತಿದ್ದ ಮದ್ರಾಸ್-ಕೋಲಾರ ಮಾರ್ಗಕ್ಕೆ ಬೇತಮಂಗಲದ ಬಳಿ ೧೮೦೦ಕ್ಕೆ ಮೊದಲೇ ಸೇತುವೆ ಇದ್ದ ಅಂಶ ಸಮಕಾಲೀನ ದಾಖಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಉಲ್ಲೇಖಿತಗೊಂಡಿದ್ದು, ಜಿಲ್ಲೆಯ ಅತ್ಯಂತ ಪ್ರಾಚೀನ ಸೇತುವೆ ಅದಾಗಿದ್ದು, ಬುಕಾನನ್ ಮದ್ರಾಸಿನಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ಬಂದದ್ದು ಇದೇ ಮಾರ್ಗದ ಮೂಲಕ. ಆದರೆ ಅನಂತರದಲ್ಲಿ ಕೋಲಾರ-ಮದ್ರಾಸ್ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಮುಳಬಾಗಿಲು ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ನೇರ ಹಾದುಹೋಗುವಂತೆ ಮಾಡಲಾಯಿತು.

ಸಂಸ್ಥಾನದ ರಿಜಿಂಟ (೧೮೦೦-೧೧)ರಾಗಿದ್ದ ದಿವಾನ್ ಪೂರ್ಣಯ್ಯನವರು ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಪಾಪನಹಳ್ಳಿ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ತಿರುಪತಿಗೆ ತೀರ್ಥಯಾತ್ರೆ ಕೈಗೊಂಡಿದ್ದ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ, ಪಾಪನಹಳ್ಳಿ ಗ್ರಾಮಕ್ಕೆ ತಮ್ಮ ಮಗ ಶ್ರೀನಿವಾಸಮೂರ್ತಿಯ ಹೆಸರಲ್ಲಿ ಶ್ರೀನಿವಾಸಪುರವೆಂದು ಪುನರ್ ನಾಮಕರಣ ಮಾಡಿದರೆಂಬ ಅಭಿಪ್ರಾಯವಿದೆ. ಆ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಅವರು ಮುಗಳ ಶ್ರೇಣಿ (ಪಲಮನೇರು ಘಟ್ಟ) ಮೂಲಕ ಚಿತ್ತೂರಿನವರೆಗೆ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡಿದ್ದು, ಆ ಮಾರ್ಗ ಬಹಳ ಕಟ್ಟದ್ದಾಗಿದ್ದು, ಹಲವೆಡೆ ಕೃಷಿ ಭೂಮಿಯನ್ನು ಹಾಯ್ದು ದಾಟಬೇಕಾಯಿತೆಂದು ತಿಳಿದುಬರುತ್ತದೆ. ಆದರೆ ಮುಂದೆ ಇದೇ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಹೊಂದಿ ಬೆಂಗಳೂರು-ಮದ್ರಾಸ್ ಅಥವಾ ಮದ್ರಾಸ್-ಕಣ್ಣಾನೂರು ರಸ್ತೆ ಎಂದೇ ಪ್ರಸಿದ್ಧವಾಯಿತು.

ಸಂಸ್ಥಾನವು ಬ್ರಿಟೀಷ್ ಕಮಿಷನರುಗಳ ಆಳ್ವಿಕೆಗೆ ೧೮೩೧ರಲ್ಲಿ ಒಳಪಟ್ಟು ರಾಜಧಾನಿಯು ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ವರ್ಗಾಯಿಸಲ್ಪಟ್ಟ ನಂತರ ರಸ್ತೆಗಳ ಸುಧಾರಣೆಯತ್ತ ಗಮನ ಹರಿಸಲಾಯಿತು. ಬೆಂಗಳೂರು ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಹಾದುಹೋಗುತ್ತಿದ್ದ ನಾಯ್ಕನೇರಿ-ಮೈಸೂರು ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಸುಧಾರಿಸಿ, ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಸಿದ್ಧಪಡಿಸಲಾಯಿತು. ೧೮೩೧-೫೬ರ ಕಾಲಾವಧಿಯಲ್ಲಿ ಸಂಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಒತ್ತು ನೀಡಲಾಯಿತು. ಮಾರ್ಕ್ ಕಬ್ಬನ್(೧೮೩೪-೬೧)ನ ಆಡಳಿತಾವಧಿಯಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ರಾಜಮಾರ್ಗ, ಪ್ರಾಂತೀಯ ದಾರಿ ಹಾಗೂ ಹಳ್ಳಿ ರಸ್ತೆಗಳೆಂದು ವಿಂಗಡಿಸಲಾಯಿತು. ರಾಜಧಾನಿ ಬೆಂಗಳೂರನ್ನು, ಸಂಸ್ಥಾನದ ಎಲ್ಲಾ ಎಂಟು ಜಿಲ್ಲಾ ಕೇಂದ್ರಗಳೊಂದಿಗೆ ಚೋಡಿಸುವ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳನ್ನು, ಸುಮಾರು ೨೮-೭೫ ಲಕ್ಷ ರೂ. ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಯಿತು. ಆ ದಿನಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಧಾನ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳೆಂದೂ, ಕಡಿಮೆ ಮಹತ್ವದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಜಿಲ್ಲಾ ನಿಧಿ ರಸ್ತೆಗಳೆಂದೂ ಕರೆಯಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಚಿಂತಾಮಣಿ ಮೂಲಕ ಹಾದುಹೋಗುತ್ತಿದ್ದ ಬೆಂಗಳೂರು-ಮದನಪಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಯ ಭಾಗವಾಗಿದ್ದ ಹೊಸಪೇಟೆ (ಬೆಂಗಳೂರು ಜಿ.)-ಅಂಬಾಜಿದುರ್ಗ (ಚಿಂತಾಮಣಿ ತಾ.) ರಸ್ತೆ ಅತ್ಯಂತ ಮಹತ್ವದ್ದಾಗಿದ್ದು, ಅದರ ಸುಧಾರಣೆಗೆ ಪ್ರಾಮುಖ್ಯತೆ ನೀಡಲಾಯಿತು. ಗುಮ್ಮನಾಯಕನಪಾಳ್ಯ (ನಂತರ ಬಾಗೇಪಲ್ಲಿ) ತಾಲೂಕಿನ ಪಶ್ಚಿಮ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಹಾದುಹೋಗುತ್ತಿದ್ದ ಬೆಂಗಳೂರು-ಬಳ್ಳಾರಿ ರಸ್ತೆ ಇನ್ನೊಂದು ಹಳೆ ರಸ್ತೆಯಾಗಿತ್ತು. ಕ್ರಮೇಣ ಈ ರಸ್ತೆಯು ಚೀಳೂರು ರಸ್ತೆ, ಚಿಂತಾಮಣಿ ರಸ್ತೆ ಮುಂತಾದ ಹಲವಾರು ಕವಲು ರಸ್ತೆಗಳ ರಚನೆಗೆ ಅವಕಾಶ ಮಾಡಿಕೊಟ್ಟಿತು. ಗುಡಿಬಂಡೆ ಹಾಗೂ ಗೌರಿಬಿದನೂರುಗಳಿಗೆ ಕವಲು ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ರೂಪಿಸಲಾಯಿತು. ಇದೇ ರೀತಿ ಬೇತಮಂಗಲ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಹಾದು ಹೋಗುವ ಬಂಗಾರಪೇಟೆ-ಮುಳಬಾಗಿಲು ರಸ್ತೆ

ಇನ್ನೊಂದು ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆಯಾಗಿದ್ದು, ಆ ರಸ್ತೆ ರೂಪಗೊಂಡ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಬೇತಮಂಗಲವು ತಾಲೂಕು ಕೇಂದ್ರವಾಗಿತ್ತು. ಈ ನಡುವೆ ರಸ್ತೆ-ಸೇತುವೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ ನಿರ್ವಹಣೆಗಳಿಗೊಂದು ಉದ್ದಕ್ಕೂ ಮರಾಠ್ ಇಲಾಖೆಯನ್ನು ಸಂಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿ ಆರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಸಾಲದೆನಿಸಿದಾಗ ಉದ್ದಕ್ಕೂ ಅದನ್ನು ವಿಸ್ತರಿಸಿ 'ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆ' ಎಂದು ನಾಮಕರಣ ಮಾಡಲಾಯಿತು. ಮುಂದೆ ಉದ್ದಕ್ಕೂ ಬೆಂಗಳೂರು-ಚೋಲಾರಪೇಟೆ ಬ್ರಾಡ್‌ಗೆಜ್ ರೈಲು ಮಾರ್ಗದ ಸಂಚಾರ ಆರಂಭಗೊಂಡಾಗ ಬಂಗಾರಪೇಟೆಗೆ (ಅಂದಿನ ಬೌರಿಂಗಪೇಟೆ) ಗಣನೀಯ ಮಹತ್ವ ಲಭಿಸಿತು. ಅದೇ ವರ್ಷ ಬೇತಮಂಗಲದ ಬದಲು ಬಂಗಾರಪೇಟೆ ತಾಲೂಕು ಕೇಂದ್ರವಾಯಿತು (೧೮೬೪). ಆದರೆ ಕೋಲಾರ-ಮುಳಬಾಗಿಲು-ನಂಗಲಿ-ಪಲಮನೇರ್-ಚಿತ್ತೂರು ರಸ್ತೆಯು ರೂಪಗೊಂಡ ನಂತರ ಬೇತಮಂಗಲ-ಮುಳಬಾಗಿಲು ರಸ್ತೆಯ ಮಹತ್ವ ಕುಗ್ಗಿತು. ಆದರೆ ಆ ವೇಳೆಗಾಗಲೇ ಜಿಲ್ಲಾ ಕೇಂದ್ರ ಕೋಲಾರಕ್ಕೆ ಬೇತಮಂಗಲದಿಂದ ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಒದಗಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಏತನ್ಮಧ್ಯೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯು ಉದ್ಭವಿಸಿ ವಿಭಾಗೀಯ ಕಚೇರಿಯನ್ನು ಆರಂಭಿಸಿತು.

ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಉದ್ಭವಿಸಿದ ಮೇಳೆಗೆ ೩೫೨ ಮೈಲಿ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು ೧೫೦ ಮೈಲಿ ನೆಡಲಾಗಿತ್ತೆಂದು ವರದಿಯೊಂದು ದಾಖಲಿಸಿದೆ. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೮೭೪-೭೫ರ ವೇಳೆಗೆ ಇದ್ದ ೧೫೮ ಮೈಲಿ ಉದ್ದದ ಐದು ಇಂಪೀರಿಯಲ್ ರಸ್ತೆ (ಪ್ರಾಂತೀಯ ರಸ್ತೆ) ಹಾಗೂ ೨೭೦ ಮೈಲಿ ಉದ್ದದ ೨೨ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆಗೆ ಕ್ರಮವಾಗಿ ರೂ.೧೬,೧೦೬ ಹಾಗೂ ರೂ. ೯,೭೮೫ ಗಳ ವಾರ್ಷಿಕ ವೆಚ್ಚ ತಗಲುತ್ತಿದ್ದೆಂದು ಮೈಸೂರು ಗ್ಯಾಸೆಟಿಯರ್ (ಬಿ.ಎಲ್.ರೈಸ್ ೧೮೭೬ ಸಂಪುಟ ೨) ದಾಖಲಿಸಿದೆ. ಸಂಸ್ಥಾನಕ್ಕೆ ಅಧಿಕಾರ ಪುನಃ ಪ್ರಾಪ್ತಿಯಾದ (೧೮೮೧) ನಂತರದ ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಗಮನ ನೀಡಲಾಯಿತು. ಅದರಂತೆ ೧೮೮೨-೮೩ರಲ್ಲಿ ಸಂಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿ ನೂತನವಾಗಿ ತೆರೆಯಲ್ಪಟ್ಟ ಲಳಿ ಮೈಲಿ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ೧೮ ಮೈಲಿ ಕೋಲಾರ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ರಚಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿತು. ಅದರಂತೆ ೧೮೮೩-೮೪ರಲ್ಲಿ ೩೭(೧೧೭); ೧೮೮೭-೮೮ರಲ್ಲಿ ೩೭(೧೦೮); ೧೮೯೦-೯೧ರಲ್ಲಿ ೨೭(೯೩); ೧೮೯೫-೯೬ರಲ್ಲಿ ೨೫(೧೦೨); ೧೮೯೭-೯೮ರಲ್ಲಿ ೯(೩೮) ಹಾಗೂ ೧೮೯೮-೯೯ರಲ್ಲಿ ೪(೨೨) ಮೈಲಿ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳು ಕ್ರಮವಾಗಿ ನಿರ್ಮಾಣಗೊಂಡವು. ಇಲ್ಲಿ ನೀಡಿರುವ ಅಂಕಿ-ಅಂಶಗಳಲ್ಲಿ ಕಂಸದಲ್ಲಿ ನೀಡಿರುವ ಅಂಕಿಯು ಸಂಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿ ಆಯಾ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟಾರೆ ನಿರ್ಮಾಣಗೊಂಡ ರಸ್ತೆಯ ಪ್ರಮಾಣವನ್ನು ಸೂಚಿಸುತ್ತದೆ. ೧೮೮೧-೧೯೦೧ರ ಕಾಲಾವಧಿಯಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೧೫೨ ಮೈಲಿ ನೂತನ ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಾಣಗೊಂಡಿದ್ದು, ೧೯೦೧ರ ಜೂನ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೧೯೨ ಮೈಲಿ ಪ್ರಾಂತೀಯ ರಸ್ತೆ ೩೮೭ ಮೈಲಿ ಜಿಲ್ಲಾನಿಧಿ ರಸ್ತೆ ಹಾಗೂ ೫೭೯ ಮೈಲಿ ಸಿವಿಲ್ ರಸ್ತೆಗಳಿದ್ದು, ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಪ್ರತೀ ಆರು ಚದುರ ಮೈಲಿ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ ಸರಾಸರಿ ಒಂದು ಮೈಲಿ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆ ಇತ್ತು.

ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರ ಕಂದಾಯ ಉಪವಿಭಾಗವು ೧೮೯೧ರಲ್ಲಿ ಅಸ್ತಿತ್ವಕ್ಕೆ ಬರುವುದರೊಂದಿಗೆ ಹಳೆಯ ಬೆಂಗಳೂರು-ಬಳ್ಳಾಪುರ ರಸ್ತೆಯ ಗುಣಮಟ್ಟವನ್ನು ಮತ್ತಷ್ಟು ಸುಧಾರಿಸಿ, ಎಲ್ಲಾ ವಿಧದ ಸಂಚಾರಕ್ಕೂ ಯೋಗ್ಯವಾಗಿರುವಂತೆ ಅದನ್ನು ಮಾರ್ಪಡಿಸಲಾಯಿತು. ಇದೇ ರೀತಿ ನಂದಿಬೆಟ್ಟದ ಬಳಿಯಲ್ಲಿ ಹಾದುಹೋಗುವ ಕೋಲಾರ-ದೊಡ್ಡಬಳ್ಳಾಪುರ (ಬೆಂಗಳೂರು ಜಿ.) ರಸ್ತೆಯು ಜಿಲ್ಲೆಯ ಇನ್ನೊಂದು ಹಳೆಯ ರಸ್ತೆಯಾಗಿತ್ತು. ಈ ನಡುವೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಾದ ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳ ರಚನೆಯು, ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಗಳ ಮಹತ್ವವನ್ನು ಕುಗ್ಗಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಬದಲು ಅದಕ್ಕೆ ಪೂರಕವಾಗಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುವಂತಾಯಿತು. ಅಲ್ಲದೇ ರಸ್ತೆಗಳು ಪಾದಚಾರಿಗಳ ಓಡಾಟದ ಜೊತೆಗೆ ಎತ್ತಿನಗಾಡಿ, ಬೈಸಿಕಲ್, ಹಾಗೂ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ಸಂಚಾರಕ್ಕೂ ಬಳಕೆಯಾಗತೊಡಗಿದವು. ಅದರಲ್ಲೂ ವಿಶೇಷವಾಗಿ ಕಡಿಮೆ ಬೆಲೆಗೆ ಲಭಿಸುತ್ತಿದ್ದ ಬೈಸಿಕಲ್‌ಗಳಿಗೆ ಬೇಡಿಕೆ ಹೆಚ್ಚಾಗತೊಡಗಿತು. ಕೃಷಿರಂಗದಲ್ಲಿನ ಪ್ರಗತಿಯಿಂದಾಗಿ ಗ್ರಾಮೀಣ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಎತ್ತಿನ ಗಾಡಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯೂ ಅಧಿಕಗೊಂಡಿತು.

ಕ್ರಮೇಣ ರಸ್ತೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ ಹಾಗೂ ಅವುಗಳ ಮೇಲ್ವಿಚಾರಣೆಯನ್ನು ರೂಪಿಸುವ ವಿಧಾನಗಳಲ್ಲೂ ಗಣನೀಯ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಸುಧಾರಣೆಯುಂಟಾಯಿತು. ಮಿಗಿಲಾಗಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಬೆಟ್ಟಗುಡ್ಡಗಳು ಗಣನೀಯ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿದ್ದರೂ, ಬಹುಪಾಲು ಮೈದಾನ ಪ್ರದೇಶವಾಗಿದ್ದು, ದೊಡ್ಡ ನದಿಗಳ ಕೊರೆತೆ ಕೂಡ ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಾಣವನ್ನು ಸುಲಭಸಾಧ್ಯಗೊಳಿಸಿತು. ಹತ್ತೊಂಬತ್ತನೆಯ ಶತಮಾನದ ಉತ್ತರಾರ್ಧ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಬೆಳಕಿಗೆ ಬಂದ ಕೋಲಾರದ ಚಿನ್ನದ ಗಣಿ (ಕೋಲಾರ ಗೋಲ್ಡ್‌ಫೀಲ್ಡ್)ಯಿಂದಾಗಿ ಜಿಲ್ಲೆಯು ವಿಶ್ವಪ್ರಸಿದ್ಧವಾಯಿತು. ಚಿನ್ನದ ಗಣಿಗಾಗಿ ೧೯೦೨ರಲ್ಲಿ ಜಲವಿದ್ಯುತ್ ಸರಬರಾಜನ್ನು ಶಿವನಸಮುದ್ರದಿಂದ ಪಡೆಯುವ ಮೂಲಕ

ಕೆ.ಜಿ.ಎಫ್.ಗೆ ಸಂಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿ ವಿಶಿಷ್ಟ ಸ್ಥಾನ ಲಭಿಸಿತು. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೨೩ರ ವೇಳೆಗೆ ಎಂಟು ಪ್ರಾಂತೀಯ ರಸ್ತೆಗಳು ಹಾದುಹೋಗುತ್ತಿದ್ದು, ಅವುಗಳ ಒಟ್ಟು ಉದ್ದ ೨೧೭-೨೫ ಮೈಲಿ ಆಗಿದ್ದು, ಅವುಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆಗಂದು ೪೪,೪೦೦ ರೂ.ಗಳ ವಾರ್ಷಿಕ ವೆಚ್ಚ ತಗಲುತ್ತಿತ್ತು. ಆ ಎಂಟು ರಸ್ತೆಗಳು ಕ್ರಮವಾಗಿ ಮದ್ರಾಸ್-ಕಣ್ಣಾನೂರು ರಸ್ತೆ, ಕಡಪಾ ರಸ್ತೆ, ಮುಳಬಾಗಿಲು ರೈಲ್ವೆ ನಿಲ್ದಾಣ ಸಂಪರ್ಕ ರಸ್ತೆ, ಕೆ.ಜಿ.ಎಫ್ ರಸ್ತೆ ಬಾಲಫಾಟ್-ಮಾರಿಕುಪ್ಪು ರಸ್ತೆ ಬೆಂಗಳೂರು-ಕಡಪಾ ರಸ್ತೆ ಬೆಂಗಳೂರು-ಪೆನುಗೊಂಡೆ-ಬಳ್ಳಾರಿ ರಸ್ತೆ ಹಾಗೂ ಬೆಂಗಳೂರು-ಹಿಂದೂಪುರ ರಸ್ತೆಗಳಾಗಿದ್ದವು. ಅಲ್ಲಿದ್ದೀಚೆಗೆ ಈ ವರ್ಗದ ರಸ್ತೆಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಾಗಲೀ, ಉದ್ದದಲ್ಲಾಗಲೀ, ಯಾವುದೇ ಬಗೆಯ ವ್ಯತ್ಯಾಸ ೧೯೩೮ರವರೆಗೆ ಕಂಡು ಬರುವುದಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ಅವುಗಳ ನಿರ್ವಹಣಾ ವೆಚ್ಚ ಸುಮಾರು ೫೦,೦೦೦ ರೂ.ಗಳಿಗೇರಿತೆಂದು ತಿಳಿದುಬರುತ್ತದೆ.

ಇದೇ ರೀತಿ ೧೯೨೩ರ ವೇಳೆಗೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ೨೬ ಜಿಲ್ಲಾ ನಿಧಿ ರಸ್ತೆಗಳ ಒಟ್ಟು ಉದ್ದ ೩೮೭-೨೫ ಮೈಲಿಗಳಾಗಿದ್ದು, ಅವುಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆಗಂದು ೩೭೪೯೭ ರೂ.ಗಳ ವಾರ್ಷಿಕ ವೆಚ್ಚ ಮಾಡಲಾಗಿತ್ತು. ಅವುಗಳಲ್ಲಿ ಮುಳಬಾಗಿಲು-ಗೌರಿಬಿದನೂರು; ಚಿಂತಾಮಣಿ-ಚೇಳೂರು; ಚಿಂತಾಮಣಿ-ಬಾಗೇಪಲ್ಲಿ; ಯಲ್ಲಂಪಳ್ಳಿ-ಚೇಳೂರು; ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರ-ನಂದಿ; ನಂದಿ-ಹೆಗ್ಗಡಹಳ್ಳಿ; ಮಾಲೂರು-ವೇಮಗಲ್; ಹೊಸಕೋಟೆ-ಶಿಡ್ಲಘಟ್ಟ; ಪೆರೆಸಂದ್ರ-ಸಾದಲಿ; ಪೆರೆಸಂದ್ರ-ಗೌರಿಬಿದನೂರು; ತೊಂಡೇಬಾವಿ-ಮಧುಗಿರಿ (ತುಮಕೂರು ಜಿಲ್ಲೆ) ಮುಂತಾದವು ಪ್ರಮುಖ ಜಿಲ್ಲಾನಿಧಿ ರಸ್ತೆಗಳಾಗಿದ್ದವು. ಇವುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ೧೯೩೮ರ ವೇಳೆಗೆ ೨೯ಕ್ಕೇರಿ, ಅವುಗಳ ಒಟ್ಟು ಉದ್ದ ೪೦೪.೫ ಮೈಲಿಗಳಾಗಿದ್ದವು. ಅವುಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆಗಂದು ಜಿಲ್ಲಾ ಬೋರ್ಡು, ಮರಾಮತ್ ಇಲಾಖೆಗೆ ವಾರ್ಷಿಕ ೪೫,೦೦೦ ರೂಪಾಯಿ ನೀಡುತ್ತಿತ್ತು. ಅಲ್ಲದೇ ಸಿವಿಲ್ ಇಲಾಖೆಯ ಆಡಳಿತದಡಿಯಲ್ಲಿದ್ದ ೫೦೯ ಮೈಲಿ ಉದ್ದದ ಒಟ್ಟು ೯೯ ರಸ್ತೆಗಳಿಗಾಗಿ ಜಿಲ್ಲಾ ಬೋರ್ಡು ಸುಮಾರು ೨೩,೦೦೦ ರೂ. ವ್ಯಯ ಮಾಡಿತ್ತು.

ರಸ್ತೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ, ನಿರ್ವಹಣೆ ಹಾಗೂ ವರ್ಗೀಕರಣಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ೧೯೪೨ರವರೆಗೆ ಪ್ರಾಂತೀಯ ವ್ಯತ್ಯಾಸಗಳಿದ್ದು, ಏಕರೂಪತೆ ಇರಲಿಲ್ಲ. ಅದನ್ನು ಕೊನೆಗಾಣಿಸಿ, ದೇಶದಾದ್ಯಂತ ಏಕಪ್ರಕಾರದ ರಸ್ತೆ ಜಾಲವನ್ನು ರೂಪಿಸುವ ಉದ್ದೇಶದಿಂದ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರವು ೧೯೪೨ರಲ್ಲಿ ನಾಗಪುರ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಜಾರಿಗೊಳಿಸಿತು. ಆ ಪ್ರಕಾರ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ೧) ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ೨) ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ, ೩) ಜಿಲ್ಲಾ ಪ್ರಮುಖ ರಸ್ತೆ ೪) ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆ ಹಾಗೂ ೫) ಗ್ರಾಮಾಂತರ ರಸ್ತೆಗಳೆಂದು ಐದು ವರ್ಗಗಳಾಗಿ ವಿಂಗಡಿಸಲಾಯಿತು. ಈ ವಿಂಗಡಣೆಯನ್ನು ರಸ್ತೆಗಳ ಪ್ರಾಮುಖ್ಯತೆಯನ್ನು ಆಧರಿಸಿ ಮಾಡಿದ್ದಾಗಿದ್ದು, ಮೊದಲ ಮೂರು ವರ್ಗದ ರಸ್ತೆಗಳು ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯ ನಿಯಂತ್ರಣಕ್ಕೆ ಒಳಪಟ್ಟಿದ್ದವು. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಈ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ೧೯೪೬ರ ವೇಳೆಗೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಗಮನಾರ್ಹ ಪ್ರಗತಿಯಾಗಿತ್ತು.

ಏಕೀಕೃತ ಕರ್ನಾಟಕವು ೧೯೫೬ರಲ್ಲಿ ಅಸ್ತಿತ್ವಕ್ಕೆ ಬಂದಾಗ, ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲಾ ವರ್ಗಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ ಒಟ್ಟು ೨,೪೪೪ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳಿದ್ದವು. ಇದು ೧೯೬೧ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ೨,೫೯೦ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಾಗಿದ್ದು, ಎರಡು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ, ನಾಲ್ಕು ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ, ೩೭ ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯರಸ್ತೆ ಹಾಗೂ ೨೫ ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿತ್ತು. ೧೯೫೬-೬೬ರ ದಶಕದಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಅಲ್ಪ-ಸ್ವಲ್ಪ ಪ್ರಗತಿಯಾಗಿತ್ತು. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೫೬ರಲ್ಲಿ ಇದ್ದ ಒಟ್ಟು ೨,೪೪೪ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆಯು ೧೯೬೬ರ ವೇಳೆಗೆ ೨,೮೨೦ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೆ ಏರಿತು. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೫೬ರಲ್ಲಿ ಕೇವಲ ೩೦೪ ಕಿ.ಮೀ. ಇದ್ದ ಡಾಂಬರ್ ರಸ್ತೆಯು ೧೯೬೬ರ ವೇಳೆಗೆ ೮೫೩ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೇರಿತು. ಈ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲಾ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಹಾಗೂ ಕೆಲವು ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ ಡಾಂಬರೀಕರಣ ಮಾಡಲಾಯಿತು. ೧೯೬೭ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ನಾಲ್ಕು ಹಾಗೂ ಏಳಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ ೧೨೧ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಯು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಹಾದುಹೋಗಿದ್ದವು. ಜಿಲ್ಲೆಯ ನಾಲ್ಕು ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಒಟ್ಟು ೧೮೦ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಯು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿತ್ತು. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೯೪೫ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ಒಟ್ಟು ೩೮ ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆಗಳಿದ್ದು, ಅವು ಸರ್ವಋತು ರಸ್ತೆಗಳಾಗಿದ್ದವು. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೩೪೮ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ಒಟ್ಟು ೨೫ ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳಿದ್ದು, ಅವು ಕೂಡ ಸರ್ವಋತು ರಸ್ತೆಗಳಾಗಿದ್ದರೂ, ಏಕಪಥ ಮಾರ್ಗವಾಗಿದ್ದು, ಕಿರಿದಾಗಿದ್ದವು. ಕೊನೆಯ ವರ್ಗಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ್ದ ೪೧ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ರಸ್ತೆಗಳು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದು, ಅವುಗಳ ಒಟ್ಟು ಉದ್ದ ೫೪೨ ಕಿ.ಮೀ. ಇದ್ದು, ಅವುಗಳಲ್ಲಿ ೩೦ ಕಿ.ಮೀ. ಮಣ್ಣಿನ ರಸ್ತೆಯಾಗಿದ್ದು, ಉಳಿದವು ಕಟ್ಟಾ ರಸ್ತೆಗಳಾಗಿದ್ದವು. ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯ ಅಧೀನದಲ್ಲಿದ್ದ ಎಲ್ಲಾ ವರ್ಗಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ

ಒಟ್ಟು ೨೧೩೮ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ೯೮೦ಕಿ.ಮೀ. ಕಪ್ಪು ಮೇಲ್ಮೈ ಹೊಂದಿರುವ ಡಾಂಬರು ರಸ್ತೆ ೮೫೩ ಕಿ.ಮೀ. ಮ್ಯಾಕಡೆಮ್ ರಸ್ತೆ (ಇಂಗ್ಲೆಂಡಿನಲ್ಲಿ ಕ್ರಿ.ಶ. ೧೮ನೇ ಶತಮಾನದಲ್ಲಿ ಸಂಭವಿಸಿದ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಕ್ರಾಂತಿಯ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣದಲ್ಲಿ ಜಲ್ಲಿಯ ಬಳಕೆ ಆರಂಭಗೊಂಡು, ಅಂತಹ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಮ್ಯಾಕಡೆಮ್‌ಸಡ್ (Macadamised) ರಸ್ತೆಗಳೆಂದು ಕರೆಯಲಾಗುತ್ತಿದ್ದು, ಈ ಪದದ ಬಳಕೆಯು ಇಂದಿಗೂ ಚಾಲ್ತಿಯಲ್ಲಿದೆ.) ಹಾಗೂ ೬೨ ಕಿ.ಮೀ ಮಣ್ಣಿನ ರಸ್ತೆಗಳಾಗಿದ್ದವು. ತಾಲೂಕು ಬೋರ್ಡ್‌ಗಳ ನಿಯಂತ್ರಣದಲ್ಲಿದ್ದ ೭೪೭ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ೧೦೬ ಕಿ.ಮೀ. ಮ್ಯಾಕಡೆಮ್ ರಸ್ತೆಯಾಗಿತ್ತು. ಸರ್ಕಾರದ ಆದೇಶದಂತೆ ೧೯೬೬-೬೭ರ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ತಾಲೂಕು ಬೋರ್ಡ್ ಹಾಗೂ ಇತರ ಮೂಲಗಳಿಂದ ೬೪ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯ ವಹಿಸಿಕೊಂಡು ಅವುಗಳನ್ನು ಮೇಲ್ದರ್ಜೆಗೇರಿಸಲು ಮುಂದಾಯಿತು.

ಮುಂದೆ ೧೯೭೧ರ ವೇಳೆಗೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ವಿವಿಧ ವರ್ಗಗಳಿಗೆ ಸೇರಿದ ಒಟ್ಟು ೨,೯೨೯ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆಗಳಿದ್ದು, ಅವು ಎರಡು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ, ನಾಲ್ಕು ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ, ೪೧ ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆ ೨೯ ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆ ಹಾಗೂ ೨೪ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿದ್ದವು. ಅದರಲ್ಲಿ ೨,೦೨೮ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆ ಮೇಲ್ಮೈಯನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು, ಉಳಿದವು ಕುಟ್ಟು ರಸ್ತೆಗಳಾಗಿದ್ದವು. ೧೯೭೩ರ ವೇಳೆಗೆ ವಿವಿಧ ವರ್ಗಗಳಿಗೆ ಸೇರಿದ ರಸ್ತೆಗಳ ಪ್ರಮಾಣ ೪,೭೬೦ಕ್ಕೂ ೧೯೮೨ರಲ್ಲಿ ೫,೪೫೨ಕ್ಕೂ ೧೯೯೨ರ ವೇಳೆಗೆ ೫,೯೭೮ಕ್ಕೂ ಏರಿತು. ಇದು ೧೯೯೨ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ೬,೨೧೬ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೆ ಏರಿತು. ಅಲ್ಲಿಂದೀಚೆಗೆ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಒಟ್ಟು ರಸ್ತೆಯ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ನಿರಂತರ ಏರಿಕೆ ಕಂಡುಬಂದಿದ್ದು, ೨೦೦೨ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಇದು ೯,೨೬೨ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೆ ಏರಿರುವುದಾಗಿ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯ ವರದಿಯಲ್ಲಿ ನಮೂದಿಸಲಾಗಿದ್ದು ಒಮ್ಮಿಂದೊಮ್ಮೆಗೆ ಆಗಿರುವ ಈ ಏರಿಕೆಗೆ ವಿವರಣೆಯನ್ನು ಒದಗಿಸಿರುವುದಿಲ್ಲ. ೨೦೦೩ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ವಿವಿಧ ವರ್ಗಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ ಒಟ್ಟು ೧೨,೮೫೮ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆಗಳಿದ್ದವೆಂದು ತಿಳಿದು ಬರುತ್ತಿದ್ದು, ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯು, ಇದೇ ಅಂಕಿಅಂಶವನ್ನು ೨೦೦೪ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೂ ನೀಡಿದೆ. ಪೂರಕ ಅಂಕಿ-ಅಂಶಗಳಿಗೆ ಕೋಷ್ಟಕ ೭೧ ಹಾಗೂ ೭೨ ಗಮನಿಸಿ.

ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೫೬ರ ವೇಳೆಗೆ ಪ್ರತಿ ೧೦೦ ಚ.ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೆ ೩೦ ಕಿ.ಮೀ. ಇದ್ದ ಸರಾಸರಿ ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದ ೧೯೬೬ರಲ್ಲಿ ೩೪ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೇರಿತು. ಇದು ೧೯೭೦-೭೧ರಲ್ಲೂ ಅಷ್ಟೇ ಇತ್ತು. ಆದರೆ ೧೯೭೨-೭೩ರಲ್ಲಿ ಇದು ೫೭ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೂ, ೧೯೮೦-೮೧ರಲ್ಲಿ ೬೫ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೂ, ೧೯೮೫-೮೬ರಲ್ಲಿ ೭೦ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೂ ೧೯೯೦-೯೧ರಲ್ಲಿ ೭೨ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೂ ೧೯೯೫-೯೬ ರಲ್ಲಿ ೭೪ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೂ ಏರಿದ್ದು, ೧೯೯೨ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಸರಾಸರಿ ೭೯ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ಸರಾಸರಿ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿತ್ತು. ಇದು ರಾಜ್ಯದ ಸರಾಸರಿ ಪ್ರಮಾಣಕ್ಕಿಂತ (೬೮.೭೩) ಅಧಿಕವಾಗಿದೆಯಾದರೂ ಉಳಿದ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗೆ ಹೋಲಿಸಿದಾಗ ೧೧ನೇ ಸ್ಥಾನ ಪಡೆದಿದೆ. ೨೦೦೨ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಪ್ರತಿ ನೂರು ಚ.ಕಿ.ಮೀ.ಗೆ ಸರಾಸರಿ ರಸ್ತೆ ಉದ್ದ ೧೧೩ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೇರಿ, ೨೦೦೪ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ೧೫೫ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳನ್ನು ದಾಟಿದ್ದು, ಈ ಹಠಾತ್ ಹೆಚ್ಚಳಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಒಟ್ಟು ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಒಮ್ಮಿಂದೊಮ್ಮೆಗೆ ಕಂಡು ಬಂದಿರುವ ಹೆಚ್ಚಳವೇ ಕಾರಣವಾಗಿದೆ. ಇದೇ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿ ಲಕ್ಷ ಜನಸಂಖ್ಯೆಗೆ ಸರಾಸರಿ ೨೪೬ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆ ಸೌಲಭ್ಯ ಲಭ್ಯವಿತ್ತು. ಇದು ೨೦೦೪ರ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಪ್ರತಿ ಲಕ್ಷ ಜನಸಂಖ್ಯೆಗೆ ಸರಾಸರಿ ೫೦೩ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದಕ್ಕೇರಿತು.

ಏತನ್ಮಧ್ಯೆ ದೇಶದಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗಾಗಿ ೨೦ ವರ್ಷಗಳ (೨೦೦೧-೨೦೨೧) ವಿಶೇಷ ಯೋಜನೆಯೊಂದನ್ನು ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರವು ಯೋಜಿಸಿದ್ದು, ಆ ಉದ್ದೇಶಕ್ಕಾಗಿ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಪ್ರಾಥಮಿಕ, ಮಾಧ್ಯಮಿಕ ಹಾಗೂ ತೃತೀಯ ವರ್ಗದ ರಸ್ತೆಗಳೆಂದು ವರ್ಗೀಕರಿಸಲಾಗಿದೆ. ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಹಾಗೂ ಶೀಘ್ರ ಮಾರ್ಗಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪ್ರಥಮ ವರ್ಗಕ್ಕೆ ಸೇರಿದರೆ, ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಹಾಗೂ ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮಧ್ಯಮ ವರ್ಗಕ್ಕೆ ಸೇರುತ್ತದೆ. ತೃತೀಯ ವರ್ಗಕ್ಕೆ ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆ ಹಾಗೂ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ರಸ್ತೆಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಒಳಪಡುತ್ತದೆ. ತೃತೀಯ ವರ್ಗಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ ರಸ್ತೆಗಳು ಗ್ರಾಮೀಣ ಪ್ರದೇಶವನ್ನು ಸಂಪರ್ಕಿಸುವುದರಿಂದ ಅವುಗಳನ್ನು ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳೆಂದೇ ಪರಿಗಣಿಸಲಾಗಿದೆ. ಈ ಯೋಜನೆಯಡಿ ೧೫೦೦ ಕ್ಕಿಂತ ಅಧಿಕ ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಹೊಂದಿರುವ ಎಲ್ಲಾ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಕನಿಷ್ಠ ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆಗಳ ಸಂಪರ್ಕ ಇರುವಂತೆಯೂ, ೧೦೦೦ ರಿಂದ ೧೫೦೦ ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಇರುವ ಎಲ್ಲಾ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಕನಿಷ್ಠ ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳ ಸಂಪರ್ಕ ಇರುವಂತೆಯೂ, ೫೦೦-೧೦೦೦ ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಇರುವ ಎಲ್ಲಾ

ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಕನಿಷ್ಠ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕ ಇರುವಂತೆಯೂ, ೫೦೦ ಕ್ಕಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಇರುವ ಎಲ್ಲಾ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ, ಅವು ಬಯಲು ಸೀಮೆಯಲ್ಲಿದ್ದಲ್ಲಿ ಮೂರು ಕಿ.ಮೀ. ದೂರದಲ್ಲೂ ಬೆಟ್ಟಸೀಮೆಯಾದಲ್ಲಿ ಐದು ಕಿ.ಮೀ. ದೂರದಲ್ಲಾದರೂ ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕ ಹೊಂದಿರುವಂತೆ ನೋಡಿಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ಸೂಚಿಸಲಾಗಿದೆ. ಮಧ್ಯಮ ವರ್ಗಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು, ೨೦೦೬ರ ವೇಳೆಗೆ ಎದುರಾಗಬಹುದಾದ ರಸ್ತೆ ಸಂಚಾರ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ಗಮನದಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಂಡು ಅಗಲೀಕರಿಸಿ ಸದೃಢ ಅಡ್ಡಮೋರಿ-ಸೇತುವೆಗಳನ್ನು ಅವುಗಳಿಗೆ ಒದಗಿಸಬೇಕೆಂದು ಯೋಜಿಸಲಾಗಿದೆ.

ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ : ದೇಶದ ವಿವಿಧ ಭಾಗಗಳೊಂದಿಗೆ, ವಿವಿಧ ರಾಜ್ಯಗಳ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳೊಂದಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸಲು ರಾಷ್ಟ್ರ ವ್ಯಾಪ್ತಿ ಹರಡಿಕೊಂಡಿರುವ ರಸ್ತೆ ಜಾಲವೇ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಾಗಿದ್ದು, ದೇಶದ ಭಾವೈಕ್ಯತೆಗೆ ಹಾಗೂ ಆರ್ಥಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಇವು ನೆರವಾಗುತ್ತಿವೆ. ೧೯೫೬ರ ವೇಳೆಗೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ಎರಡು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳು ೧೧೬ ಕಿ.ಮೀ. ಕ್ರಮಿಸುತ್ತಿದ್ದವು. ಏತನ್ಮಧ್ಯೆ ಆಯಾ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಹಾದುಹೋಗುವ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆಗಾಗಿ ಆಯಾ ರಾಜ್ಯಗಳಲ್ಲಿರುವ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಗಳು ೧೯೭೧ ರಿಂದೀಚೆಗೆ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ವಿಭಾಗವನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು, ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ನಿರ್ವಹಣಾ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದ ನಿಧಿಯಿಂದ ಭರಿಸಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಹಾದು ಹೋಗುತ್ತಿದ್ದ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಲ್ಲಿ ಮದ್ರಾಸ್-ಥಾಣೆ (ಮುಂಬಯಿ) ಗಳನ್ನು ಚೋಡಿಸುವ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಸಂಖ್ಯೆ ನಾಲ್ಕು, ಜಿಲ್ಲೆಯ ಕೋಲಾರ ಹಾಗೂ ಮುಳಬಾಗಿಲು ತಾಲೂಕುಗಳ ಮೂಲಕ ೬೪ ಕಿ.ಮೀ. ಕ್ರಮಿಸಿದರೆ, (ಕೋಲಾರ, ಮುಳಬಾಗಿಲು, ಹಾಗೂ ನಂಗಲಿ ಈ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿರುವ ಪ್ರಮುಖ ಪಟ್ಟಣಗಳಾಗಿವೆ) ಬೆಂಗಳೂರು-ಬಳ್ಳಾರಿಗಳನ್ನು ಸಂಪರ್ಕಿಸುವ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಸಂಖ್ಯೆ ಏಳು, (ವಾರಣಾಸಿ-ಕನ್ಯಾಕುಮಾರಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ) ಜಿಲ್ಲೆಯ ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರ, ಗುಡಿಬಂಡೆ ಹಾಗೂ ಬಾಗೇಪಲ್ಲಿ ತಾಲೂಕುಗಳ ಮೂಲಕ ೫೭ ಕಿ.ಮೀ. ಕ್ರಮಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ಈ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ತಾಲೂಕು ಕೇಂದ್ರಗಳಾದ ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರ ಹಾಗೂ ಬಾಗೇಪಲ್ಲಿ ಪಟ್ಟಣಗಳಿವೆ. ೧೯೯೯ರಲ್ಲಿ ಮೇಲ್ದರ್ಜೆಗೇರಿಸಲ್ಪಟ್ಟ ನಂತರ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ೨೦೭ (ಹೊಸೂರು-ಡಾಬಸ್‌ಪೇಟೆ ರಸ್ತೆ) ಜಿಲ್ಲೆಯ ಮಾಲೂರು ತಾಲೂಕಿನಂಚೆಲ್ಲಿ ಎಂಟು ಕಿ.ಮೀ. ಕ್ರಮಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ೨೦೦೫ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೧೨೯ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ಮೂರು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳು ಹಾದು ಹೋಗಿದ್ದು, ಇವು ಏಳೂವರೆ ಮೀಟರ್ ಅಗಲದ ದ್ವಿಪಥ ರಸ್ತೆಗಳಾಗಿವೆ. ಪ್ರಧಾನ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಘೋಷಿಸಿರುವ ಕಾಶ್ಮೀರ-ಕನ್ಯಾಕುಮಾರಿಗಳನ್ನು ಚೋಡಿಸುವ ಉತ್ತರ-ದಕ್ಷಿಣ ಕಾರಿಡಾರ್ ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಾಣ ಯೋಜನೆಯ ಭಾಗವಾಗಿರುವ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಏಳು (ವಾರಣಾಸಿ-ಕನ್ಯಾಕುಮಾರಿ ಹೆದ್ದಾರಿ)ಯು ಕೋಲಾರ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲೂ ಹಾದುಹೋಗಿದೆ. ಈ ಯೋಜನೆಯನ್ವಯ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಏಳು, ಆರು ಪಥದ ಹೆದ್ದಾರಿಯಾಗಿ ಪರಿವರ್ತನೆಗೊಳ್ಳಲಿದ್ದು, ಈ ಕಾರ್ಯ ೨೦೦೯ರ ವೇಳೆಗೆ ಪೂರ್ಣಗೊಳ್ಳುವ ನಿರೀಕ್ಷೆ ಇದೆ. ತತ್ಸಂಬಂಧವಾಗಿ ಬೆಂಗಳೂರು-ಬಾಗೇಪಲ್ಲಿ ನಡುವಣ ೧೦೦ ಕಿ.ಮೀ. ಅಂತರವನ್ನು ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಲು ಸುಮಾರು ೫೦೦ ಕೋಟಿ ರೂ.ಗಳು ವೆಚ್ಚವಾಗಬಹುದೆಂದು ಅಂದಾಜು ಮಾಡಲಾಗಿದೆ.

ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ : ರಾಜ್ಯದ ಎಲ್ಲಾ ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆ ಹಾಗೂ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ನಡುವೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುವ ಕೊಂಡಿಗಳೇ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಾಗಿದ್ದು, ಇವುಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆ ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರದ ಜವಾಬ್ದಾರಿಯಾಗಿದ್ದು, ಅದನ್ನು ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯ ಮೂಲಕ ನಿರ್ವಹಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ. ನಾಗಪುರ ಯೋಜನೆ (೧೯೪೨) ಅನುಷ್ಠಾನಕ್ಕೆ ಬರುವ ಮೊದಲು ರಾಜ್ಯನಿಧಿ ರಸ್ತೆಗಳೆಂದು ಕರೆಯಲ್ಪಡುತ್ತಿದ್ದ ಇವುಗಳ ನಿರ್ವಹಣಾ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ರಾಜ್ಯ ನಿಧಿಯಿಂದ ಭರಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೫೬ರ ವೇಳೆಗೆ ಒಟ್ಟು ೧೮೮ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ನಾಲ್ಕು ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಿದ್ದವು. ಇವು ೧೯೭೧ರ ವೇಳೆಗೆ ೧೮೭ ಕಿ.ಮೀ.ಇದ್ದು, ೧೯೭೬ರಲ್ಲಿ ೨೩೬ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೂ ೧೯೮೦ರಲ್ಲಿ ೨೭೦ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೂ ಹೆಚ್ಚಿದ್ದು ಕಂಡುಬಂತು. ೧೯೯೨ರಲ್ಲಿ ಇದು ೩೯೩ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೇರಿತು. ೧೯೯೬ರಲ್ಲಿ ೪೩೩ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೇರಿದ ಇದರ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಅಲ್ಲಿಂದೀಚೆಗೆ ಯಾವುದೇ ಬದಲಾವಣೆ ಕಂಡು ಬಂದಿಲ್ಲ. ೨೦೦೫ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ಒಟ್ಟು ಎಂಟು ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳೆಂದರೆ;

ಅ) ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಸಂಖ್ಯೆ ೫ (೧೦೬ ಕಿ.ಮೀ.) (ಬಾಗೇಪಲ್ಲಿ-ಚಿಂತಾಮಣಿ-ಕೋಲಾರ-ಬಂಗಾರಪೇಟೆ); ಆ) ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಸಂಖ್ಯೆ ೯ (೩೧.೪೦ ಕಿ.ಮೀ.) (ಯಲಹಂಕ-ಗೌರಿಬಿದನೂರು-ಹಿಂದೂಪುರ); ಇ) ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಸಂಖ್ಯೆ ೩೫

(೧೭-೨೦ ಕಿ.ಮೀ.) (ಶಿಡ್ಲಘಟ್ಟ-ಹೊಸಕೋಟೆ-ಅನೇಕಲ್); ಈ) ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಸಂಖ್ಯೆ ೫೮ (೧೫೬-೨೦ ಕಿ.ಮೀ.) (ಮೂಡಿಗೆರೆ-ಗೌರಿಬಿದನೂರು-ಚಿಕ್ಕುಳ್ಳಾಪುರ-ಚಿಂತಾಮಣಿ-ಶ್ರೀನಿವಾಸಪುರ-ಮುಳಬಾಗಿಲು-ವೆಂಕಟಗಿರಿಕೋಟೆ); ಉ) ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಸಂಖ್ಯೆ ೭೪ (೧೫-೨೦ ಕಿ.ಮೀ.); ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ನಾಲ್ಕು ಹಾಗೂ ಏಳನ್ನು ಕೂಡಿಸುವ ನೆಲಮಂಗಲ-ಚಿಕ್ಕುಳ್ಳಾಪುರ ರಸ್ತೆ ೮೦) ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಸಂಖ್ಯೆ ೭೪೫ (೪.೮೦ ಕಿ.ಮೀ.) (ನಂದಿ - ದೇವನಹಳ್ಳಿ); ಋ) ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಸಂಖ್ಯೆ ೮೨ (೬೪.೪೦ ಕಿ.ಮೀ) (ಹೊಸಕೋಟೆ-ಚಿಂತಾಮಣಿ-ಗೌನಿಪಲ್ಲಿ-ಕಡಪಾ) ಹಾಗೂ ಋ) ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಸಂಖ್ಯೆ ೯೬ (೩೯.೪೦ ಕಿ.ಮೀ.) (ಕೋಲಾರ-ಸೋಂಪುರ(ಬೆಂಗಳೂರು ೧೨)ರಸ್ತೆ). ಉತ್ತಮ ಮೇಲ್ಮೈಯನ್ನು ಹೊಂದಿರುವ ಈ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ೩೧೦ ಕಿ.ಮೀ.ಏಕಪಥ (೩.೭೫ ಮೀ.ಅಗಲ), ೧೧೭ ಕಿ.ಮೀ.ವೃದ್ಧವ ಪಥ (೫.೫ ಮೀ ಅಗಲ) ಹಾಗೂ ಆರು ಕಿ.ಮೀ. ದ್ವಿಪಥ (೭.೫ ಮೀ ಅಗಲ) ರಸ್ತೆಗಳಾಗಿದ್ದವು.

ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಪ್ರಮುಖ ವ್ಯಾಪಾರಿ ಸ್ಥಳ, ರೈಲ್ವೆ ನಿಲ್ದಾಣ, ರಾಜ್ಯ ಹಾಗೂ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ನಡುವೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುವ ಸಾಧನ ಇದಾಗಿದೆ. ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯ ನಿಯಂತ್ರಣಕ್ಕೊಳಪಟ್ಟಿರುವ ಈ ರಸ್ತೆಗಳು ಜಿಲ್ಲೆಯ ಆರ್ಥಿಕ ಚುಟುವಟಿಕೆಯಲ್ಲೂ ಮಹತ್ವದ ಪಾತ್ರ ವಹಿಸುತ್ತವೆ. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಈ ವರ್ಗಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ ರಸ್ತೆಗಳು ೧೯೫೬ರಲ್ಲಿ ೬೦೦ ಕಿ.ಮೀ. ಇದ್ದು, ಅಲ್ಲಿಂದೀಚೆಗೆ ೧೯೭೩ರವರೆಗೆ ನಿರಂತರವಾಗಿ ಹೆಚ್ಚಾಗುತ್ತ ಬಂದಿದ್ದು, ೧೯೭೩ರಲ್ಲಿ ಇದು ೯೬೨ ಕಿ.ಮೀ. ಆಗಿತ್ತು. ಅಲ್ಲಿಂದೀಚೆಗೆ ೧೯೭೬ರಲ್ಲಿ ೯೧೨ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೂ, ೧೯೮೨ರಲ್ಲಿ ೮೭೯ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೂ ಇಳಿಯಿತು. ಇದು ೧೯೮೬ರಲ್ಲಿ ಮತ್ತೆ ೯೫೮ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೂ, ೧೯೯೨ರಲ್ಲಿ ೧೦೩೧ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೂ, ೧೯೯೬ ರಲ್ಲಿ ೧೫೯೭ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೂ ಏರಿತು. ೨೦೦೪ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ೧೫೯೯ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಷ್ಟಿತ್ತು. ಇದರಲ್ಲಿ ೧೫೬೯ ಕಿ.ಮೀ.ರಸ್ತೆ ಮೇಲ್ಮೈಯನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು, ಉಳಿದ ೩೦ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳು ಮೇಲ್ಮೈರಹಿತ ರಸ್ತೆಗಳಾಗಿದ್ದವು.

ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆ : ಇವು ತಾಲೂಕು ಮತ್ತು ಹೋಬಳಿ ಕೇಂದ್ರಗಳನ್ನು ಸಂಪರ್ಕಿಸುವ ರಸ್ತೆಗಳಾಗಿದ್ದು, ಜಿಲ್ಲೆಯೊಳಗಿನ ಸಂಚಾರವನ್ನು ಚುರುಕುಗೊಳಿಸುವಲ್ಲಿ ಮಹತ್ವದ ಪಾತ್ರ ವಹಿಸುತ್ತಿವೆ. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಈ ವರ್ಗಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ ೩೫೪ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆ ೧೯೫೬ರಲ್ಲಿದ್ದು, ಅಲ್ಪಸ್ವಲ್ಪ ಬದಲಾವಣೆಗಳೊಂದಿಗೆ ೧೯೮೨ರ ವೇಳೆಗೆ ಇದು ೩೬೧ ಕಿ.ಮೀ. ಗಳಿಗೇರಿತ್ತು. ಅಲ್ಲಿಂದೀಚೆಗೆ ಇದು ನಿರಂತರವಾಗಿ ಇಳಿಕೆಯನ್ನು ಕಂಡಿದ್ದು, ೨೦೦೪ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಕೇವಲ ೬೦ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಮಾತ್ರ ಹೊಂದಿದ್ದು, ಜಿಲ್ಲಾ ಪಂಚಾಯತಿಯ ನಿಯಂತ್ರಣಕ್ಕೆ ಒಳಪಟ್ಟಿದೆ.

ಗ್ರಾಮಾಂತರ ರಸ್ತೆಗಳು : ಹಳ್ಳಿ-ಹಳ್ಳಿಗಳ ನಡುವೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸಲು, ಕೃಷಿ ಉತ್ಪನ್ನಗಳನ್ನು ಸಮೀಪದ ಸಂತೆ-ಮಾರುಕಟ್ಟೆಗಳಿಗೆ ರವಾನಿಸಿ ಮಾರಾಟ ಮಾಡಲು ಇಲ್ಲವೇ ಅಲ್ಲಿಂದ ಅಗತ್ಯ ವಸ್ತುಗಳನ್ನು ಖರೀದಿಸಿ ತರಲು ಗ್ರಾಮೀಣ ಜನತೆಗೆ ಈ ರಸ್ತೆಗಳು ಅತ್ಯವಶ್ಯಕವಾಗಿವೆ. ಪರಂಪರಾಗತವಾಗಿ ಹಳ್ಳಿ ರಸ್ತೆಗಳ ರಚನೆ ಮತ್ತು ನಿರ್ವಹಣೆಗಳಿಗೆ, ಆಯಾ ಗ್ರಾಮಗಳೇ ಸಮುದಾಯ ಕಾರ್ಯವಾಗಿ ವಿಶೇಷ ಗಮನ ನೀಡುತ್ತಿದ್ದವಾದರೂ, ಗ್ರಾಮಾಂತರ ರಸ್ತೆಗಳ ಯೋಜಿತ ರಚನೆ ಹಾಗೂ ನಿರ್ವಹಣೆಗಳತ್ತ ಆದಳಿತಯಂತ್ರವು ವಿಶೇಷಗಮನ ಹರಿಸಲಾರಂಭಿಸಿದ್ದು ಸುಮಾರು ೧೮-೧೯ನೆಯ ಶತಮಾನದಿಂದಷ್ಟೇ ಎಂಬುದಕ್ಕೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಪುರಾವೆಗಳಿವೆ. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೫೬ ರ ವೇಳೆಗೆ ೩೪೨ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ರಸ್ತೆಗಳಿದ್ದು, ಪ್ರತಿ ೧೦೦ ಚ.ಕಿ.ಮೀ.ಗೆ ಇದು ಕೇವಲ ಸರಾಸರಿ ೩೧ ಕಿ.ಮೀ. ಆಗಿದ್ದು, ಗ್ರಾಮೀಣ ಪ್ರದೇಶದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯು ಗ್ರಾಮಾಂತರ ರಸ್ತೆಗಳ ರಚನೆ ಹಾಗೂ ನಿರ್ವಹಣೆಗಳಲ್ಲಿ ಅಡಗಿದೆ ಎಂಬ ಅಂಶವನ್ನು ಮನಗಂಡ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರವು ೧೯೫೬ರಲ್ಲಿ, ೨೦ ವರ್ಷ ಕಾಲಾವಧಿಯ ಅಖಿಲ ಭಾರತ ಗ್ರಾಮೀಣ ಸಂಪರ್ಕ ಯೋಜನೆ ಅಥವಾ ಅಖಿಲ ಭಾರತ ಮುಖ್ಯ ಇಂಜಿನಿಯರುಗಳ ಯೋಜನೆ (೧೯೬೧-೮೧)ಯನ್ನು ರೂಪಿಸಲು ಮುಂದಾಯಿತು. ಸುಮಾರು ರೂ.೫,೨೦೦ ಕೋಟಿ ಅಂದಾಜು ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲಾ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೂ ಸರ್ವ ಋತು ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಒದಗಿಸುವ ಮಹತ್ವದ ಯೋಜನೆ ಇದಾಗಿದ್ದು, ಅದನ್ನು ಮೂರನೆಯ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಯಡಿ ೧೯೬೧ರಲ್ಲಿ ಜಾರಿಗೆ ತರಲಾಯಿತು. ಆದರೆ, ೧೯೬೬ರಲ್ಲಿ ಕೇವಲ ೫೮೦ ಕಿ.ಮೀ.ಉದ್ದದ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ರಸ್ತೆಗಳಿದ್ದು, ಅವರೆಗೆ ಕೇವಲ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ, ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಹಾಗೂ ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಮಾತ್ರ ಮುತುವರ್ಜಿ ವಹಿಸಿರುವುದನ್ನು ಮನಗಂಡ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರವು ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಬಗ್ಗೆ ಅಧ್ಯಯನ ನಡೆಸಿ, ವರದಿ

ಸಲ್ಲಿಸಲು ಹೆಚ್.ಪಿ. ಸಿನ್ಹಾ ಅವರ ಅಧ್ಯಕ್ಷತೆಯಲ್ಲಿ ಏಕವ್ಯಕ್ತಿ ಆಯೋಗವನ್ನು ೧೯೬೭ರಲ್ಲಿ ರಚಿಸಿತು. ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ೧೯೬೮ರಲ್ಲಿ ಸಲ್ಲಿಸಲ್ಪಟ್ಟ ಈ ಸಮಿತಿಯ ವರದಿಯು ೧೯೬೯-೭೦ರ ಕಾಲಾವಧಿಯಲ್ಲಿ ೧,೪೩೦ ಕೋಟಿ ರೂ.ಗಳ ಅಂದಾಜು ವೆಚ್ಚದ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಶಿಫಾರಸ್ಸು ಮಾಡಿತ್ತು. ಮುಂದೆ ೧೯೭೨ರಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರವು ಸಮಗ್ರ ಹಾಗೂ ವ್ಯಾಪಕ ಗ್ರಾಮೀಣ ಸಂಪರ್ಕ ಯೋಜನೆ (ICRCP) ಯನ್ನು ಜಾರಿಗೆ ತಂದಿತು. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಇದು ೧೯೭೩ರಲ್ಲಿ ೮೬೧ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೂ ೧೯೭೬ ರಲ್ಲಿ ೧,೩೩೦ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೂ ೧೯೮೨ರಲ್ಲಿ ೧,೮೪೦ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೂ, ೧೯೮೬ರಲ್ಲಿ ೨,೭೧೧ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೂ ಏರಿತು. ಆದರೆ ೧೯೯೨ರಲ್ಲಿ ೨೬೯೩ಕ್ಕೂ ೧೯೯೬ರಲ್ಲಿ ೨೨೧೦ ಕ್ಕೂ ಇಳಿದ ಇದು ೧೯೯೯ರಲ್ಲಿ ಮತ್ತೆ ೨,೩೭೧ ಕಿ.ಮೀ. ಗಳಿಗೇರಿತು. ೨೦೦೨ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ರಸ್ತೆಯ ಪ್ರಮಾಣ ಒಮ್ಮಿಂದೊಮ್ಮೆಗೆ ೪,೩೭೭ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೆ ಏರಿದ್ದು, ೨೦೦೪ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಇದು ೪,೭೩೫ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೇರಿತು. ಇಂದು ಜಿಲ್ಲಾ ಪಂಚಾಯತಿಯ ನಿಯಂತ್ರಣಕ್ಕೆ ಒಳಪಟ್ಟಿರುವ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ರಸ್ತೆಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಸರ್ಕಾರ ನಾನಾ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಹಮ್ಮಿಕೊಂಡಿದೆ.

ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕ ಯೋಜನೆ : ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಹಳ್ಳಿಗೂ ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುವ ಉದ್ದೇಶದಿಂದ ೧೯೫೮ರಲ್ಲಿ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮವನ್ನು ರೂಪಿಸಲಾಯಿತು. ಆ ಯೋಜನೆಯು ೧) ಗ್ರಾಮಾಂತರ ರಸ್ತೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ ೨) ಅಂತರ್ ಜೋಡಣಾ ರಸ್ತೆಗಳ ಪುನರ್ ನಿರ್ಮಾಣ ಹಾಗೂ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯ ಅಧಿನಕ್ಷಾಳಪಡದ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲೆ ಆರು ಮೀಟರ್‌ಗಿಂತ ಉದ್ದದ ಅಡ್ಡಮೋರಿಗಳ ನಿರ್ಮಾಣವನ್ನೂ ಒಳಗೊಂಡಿತ್ತು. ಈ ಯೋಜನೆಯಡಿ ನಿರ್ಮಿಸಲ್ಪಟ್ಟ ರಸ್ತೆಗಳು ಜಲ್ಲಿ ಅಥವಾ ಮಣ್ಣಿನ ರಸ್ತೆಗಳಾಗಿದ್ದು, ಬಂಡಿಗಳ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆಂದೆ ಸಿದ್ಧಪಡಿಸುವ ಉದ್ದೇಶವನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದವು. ಅಲ್ಲದೆ ಆಗ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿ ೧೦೦ ಚ.ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೆ ಇದ್ದ ಸರಾಸರಿ ರಸ್ತೆ ಪ್ರಮಾಣವನ್ನು ೧೬ ರಿಂದ ೩೨ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೆ ವೃದ್ಧಿಸುವ ಉದ್ದೇಶವನ್ನೂ ಹೊಂದಿತ್ತು. ಮಿಗಿಲಾಗಿ ಕನಿಷ್ಠ ೫,೦೦೦ ಜನಸಂಖ್ಯೆಯುಳ್ಳ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸಲು ಯೋಜಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಹೊಂದದ ಕೃಷಿ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿರುವ ಹಳ್ಳಿಗಳಿಗೆ ಕನಿಷ್ಠ ಅರು ಕಿ.ಮೀ.ಅಂತರದಲ್ಲಿ ಜಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಇಲ್ಲವೇ ೨.೫ ಕಿ.ಮೀ. ಅಂತರದಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ಬಗೆಯ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಒದಗಿಸಬೇಕು; ಅದೇ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಹೊಂದುತ್ತಿರುವ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿರುವ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಕನಿಷ್ಠ ೧೨ ಕಿ.ಮೀ. ಅಂತರದಲ್ಲಿ ಜಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಇಲ್ಲವೇ ಐದು ಕಿ.ಮೀ. ಅಂತರದಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ಬಗೆಯ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಒದಗಿಸಬೇಕು. ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಕಾಣಬೇಕಾಗಿರುವ ಬೆಂಗಳೂರು ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿರುವ ಹಳ್ಳಿಗಳಿಗೆ ಕನಿಷ್ಠ ೨೦ ಕಿ.ಮೀ. ದೂರದಲ್ಲಿ ಜಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಇಲ್ಲವೇ ಎಂಟು ಕಿ.ಮೀ. ದೂರದಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ಬಗೆಯ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಒದಗಿಸಬೇಕೆಂಬ ಆಶಯವನ್ನು ಈ ಯೋಜನೆಯು ಹೊಂದಿತ್ತು. ಈ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಮೂರನೆಯ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಯಡಿ (೧೯೬೧) ಆರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಈ ಯೋಜನೆಯಡಿ ೧೯೬೧-೮೧ ರವರೆಗೆ ಒಟ್ಟು ೨,೫೯೧ ಕಿ.ಮೀ. ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳ ಕಾರ್ಯ ಪೂರ್ಣಗೊಂಡಿದ್ದು, ಅದಕ್ಕಾಗಿ ಈ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೨೦೮.೦೮ ಲಕ್ಷ ರೂ.ಗಳು ವೆಚ್ಚವಾಗಿತ್ತು. ಈ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ೪೭೬ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳನ್ನು ರಾಜ್ಯ ನಿಧಿ ರಸ್ತೆಯಾಗಿ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಗೂ ೪೬೬ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳನ್ನು ಸ್ಥಳೀಯ ನಿಧಿ ರಸ್ತೆಯಾಗಿ ತಾಲೂಕು ಬೋರ್ಡ್‌ಗಳಿಗೂ ಮಾರ್ಗವಣಿ ಮಾಡಲಾಗಿದ್ದು, ಉಳಿದ ೧,೬೧೬ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳು ಗ್ರಾಮೀಣ ಸಂಪರ್ಕ ಯೋಜನೆಯಡಿಯಲ್ಲೇ ಮುಂದುವರಿದವು. ಈ ಯೋಜನೆಯ ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ೧೯೭೨ರ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯ ೧,೧೦೬ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಸರ್ವತು ರಸ್ತೆ ೧೨೨೧ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಯೋಗ್ಯತು ರಸ್ತೆ ಹಾಗೂ ಉಳಿದ ೫೦೨ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಕುಪ್ಪಾರಸ್ತೆ ಸೌಕರ್ಯವಿತ್ತು. ಆದರೆ ೧೯೭೭ರ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಇವುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಕ್ರಮವಾಗಿ ೧,೨೦೩, ೯೫೩ ಹಾಗೂ ೪೦೦ ಆಗಿದ್ದು, ೨೫೩ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಯಾವುದೇ ರಸ್ತೆಗಳಿರಲಿಲ್ಲವೆಂದು ದಾಖಲಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಈ ನಡುವೆ ನಿಗದಿತ ಕಾಲಾವಧಿಯಲ್ಲಿ ಉದ್ದೇಶಿತ ಗುರಿಯನ್ನು ಸಾಧಿಸುವುದು ಅಸಾಧ್ಯವೆಂದು ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಮನವರಿಕೆಯಾಯಿತು. ಮಿಗಿಲಾಗಿ ಕೃಷಿಯಲ್ಲುಂಟಾದ ಪ್ರಗತಿಯೂ ಇದಕ್ಕೆ ಪ್ರೇರಣೆಯಾಯಿತು. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಐದನೆಯ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಯಡಿ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕ ಯೋಜನೆಯನ್ನು, ಕನಿಷ್ಠ ಅಗತ್ಯ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮ (Minimum Needs Programme)ದಲ್ಲಿ ಸೇರಿಸಲಾಯಿತು. ಈ ಯೋಜನೆಯಡಿ ಕಡಿಮೆ ಜನಸಾಂದ್ರತೆ ಇರುವ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ, ೧೦೦೦ಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ಜನಸಂಖ್ಯೆಯುಳ್ಳ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಹಾಗೂ ಹೆಚ್ಚು ಜನಸಾಂದ್ರತೆ ಇರುವ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ೧೫೦೦ಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ಜನಸಂಖ್ಯೆಯುಳ್ಳ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಸರ್ವತು ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸಲು ಉದ್ದೇಶಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಏತನ್ಮಧ್ಯೆ ರಾಜ್ಯದ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳ

ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗಾಗಿ ೧೯೭೯ರಲ್ಲಿ ೨೦ ವರ್ಷ ಕಾಲಾವಧಿಯ ಮಹಾಯೋಜನೆ (Master Plan)ಯೊಂದನ್ನು ತಯಾರಿಸಲಾಯಿತು. ಜನಸಂಖ್ಯೆಯನ್ನು ಆಧರಿಸಿ ಗ್ರಾಮಗಳನ್ನು ನಾಲ್ಕು ವರ್ಗಗಳಾಗಿ ವಿಂಗಡಿಸಲಾಯಿತು. ಆ ಪ್ರಕಾರ ಗ್ರಾಮಗಳನ್ನು ಅ) ೦-೪೯೯; ಆ) ೫೦೦-೯೯೯; ಇ) ೧೦೦೦-೧೪೯೯; ಈ) ೧೫೦೦ ಕ್ಕೂ ಅಧಿಕ ಜನಸಂಖ್ಯೆಯುಳ್ಳ ಗ್ರಾಮಗಳೆಂದು ವರ್ಗೀಕರಿಸಲಾಯಿತು. ಅದಕ್ಕೆ ಪೂರಕವಾಗಿ ಕೈಗೊಂಡಿದ್ದ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ರಸ್ತೆಗಳ ಸರ್ವೇಕ್ಷಣದಂತೆ, ೧೯೭೮ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯ ೫೬೨ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಸರ್ವಾಯತು ರಸ್ತೆ ೬೨೦ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಯೋಗ್ಯತೆಯು ರಸ್ತೆ ೧೪೬೫ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಕುಚ್ಚಾರಸ್ತೆಗಳಿದ್ದು, ಉಳಿದ ೨೮೨ ಗ್ರಾಮಗಳು ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕದಿಂದ ವಂಚಿತವಾಗಿದ್ದವು. ಆದರೆ ೧೯೮೫ರ ವೇಳೆಗೆ ಯೋಜಿತ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳ ಅನುಷ್ಠಾನದಿಂದಾಗಿ ೭೫೮ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಸರ್ವಾಯತು ರಸ್ತೆ ೭೧೫ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಯೋಗ್ಯತೆಯು ರಸ್ತೆ ೧೫೩೨ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಕುಚ್ಚಾರಸ್ತೆಗಳಿದ್ದು, ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಹೊಂದಿರದ ೪೩ ಗ್ರಾಮಗಳು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದವು. ಇದು ೧೯೯೩ರಲ್ಲಿ ಕ್ರಮವಾಗಿ ೮೭೩, ೭೨೫, ೧೨೨೫ ಆಗಿದ್ದು, ಉಳಿದ ೨೨ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಇನ್ನೂ ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕ ಲಭಿಸಿರಲಿಲ್ಲ. ಮುಂದೆ ೧೯೯೬ರ ವೇಳೆಗೆ ಇದು ಕ್ರಮವಾಗಿ ೯೭೧, ೭೬೨, ೧೧೪೮ ಆಗಿದ್ದು, ಎಂಟು ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸಲಾಗಿರಲಿಲ್ಲ. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿರುವ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ರಸ್ತೆಗಳ ಸ್ಥಿತಿ-ಗತಿ ಬಗ್ಗೆ ಇಲಾಖೆಯು ೧೯೯೬ರ ಸೆಪ್ಟೆಂಬರ್ ತಿಂಗಳಲ್ಲಿ ಮರುಪರಿಶೀಲನೆ ನಡೆಸಿತು. ಗ್ರಾಮಾಂತರ ರಸ್ತೆಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಹಾಗೂ ನೂತನ ರಸ್ತೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣಗಳನ್ನೊಳಗೊಂಡ ಸುಮಾರು ೨,೧೦೫.೦೫ ಕೋಟಿ ರೂ.ಗಳ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ರಸ್ತೆಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗಾಗಿ ಬೃಹತ್ ಯೋಜನೆಯೊಂದನ್ನು ಮತ್ತೊಮ್ಮೆ ಪುನಾರೂಪಿಸಲಾಯಿತು. ಈ ಯೋಜನೆಯಡಿ ರಸ್ತೆಗಿಂತ ಹಳ್ಳಿಗಳಿಗೆ ರಸ್ತೆ ಒದಗಿಸುವುದರ ಜೊತೆಗೆ ಹಾಲಿ ಇರುವ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ ಉದ್ದೇಶವನ್ನೂ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯು ಹೊಂದಿತ್ತು. ಈ ಸಲುವಾಗಿ ೧೯೯೭-೯೮ನೇ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ಸ್ವಾತಂತ್ರ್ಯದ ೫೦ನೇ ವಾರ್ಷಿಕ ಸ್ಮರಣೋತ್ಸವದ ಅಂಗವಾಗಿ ಸಂಪರ್ಕವಿಲ್ಲದ ಹಳ್ಳಿಗಳಿಗೆ ರಸ್ತೆ ಮಾರ್ಗ-ಪ್ರಧಾನಮಂತ್ರಿಗಳ ಗ್ರಾಮ ಸಡಕ್ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಆರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಈ ಯೋಜನೆಯಡಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲೂ ೨೦೦೦-೦೧ರಿಂದ ಕಾಮಗಾರಿಯನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳಲಾಗಿದೆ. ಏತನ್ಮಧ್ಯೆ, ೧೯೯೯ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ೧,೫೧೬ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಸರ್ವಾಯತು ರಸ್ತೆ ೧೪೫ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಯೋಗ್ಯತೆಯು ರಸ್ತೆ ೧೨೨೧ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಕುಚ್ಚಾರಸ್ತೆಗಳಿದ್ದು, ಉಳಿದ ಏಳು ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸಬೇಕಾಗಿತ್ತು. ಗ್ರಾಮ ಸಡಕ್ ಯೋಜನೆಯನ್ವಯ ಯಾವುದೇ ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಹೊಂದಿರದ, ೫೦೦ ಅಥವಾ ಅದಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ಜನಸಂಖ್ಯೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿರುವ ಎಲ್ಲಾ ವಸತಿ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೂ ಉತ್ತಮ ಗುಣಮಟ್ಟದ ಸರ್ವಾಯತು ರಸ್ತೆ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ೨೦೦೭ರ (ಹತ್ತನೆಯ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆ)ಒಳಗೆ ಕಲ್ಪಿಸುವ ಸಮುದ್ದೇಶವನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದ ಈ ಯೋಜನೆಯನ್ವಯ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೨೦೦೪ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಸುಮಾರು ೨೩.೭೫ ಕಿ.ಮೀ. ನೂತನ ರಸ್ತೆ ರಚನೆ, ೯೧ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆಯ ಜಲ್ಲೀಕರಣ ಹಾಗೂ ೮೯ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆಯ ಡಾಂಬರೀಕರಣವನ್ನು ಸುಮಾರು ೫೭೫.೪೨ ಲಕ್ಷ ರೂ. ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ಅಲ್ಲದೆ, ಜಿಲ್ಲೆಯ ಎಲ್ಲಾ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸುವುದರ ಜೊತೆಗೆ ಕುಚ್ಚಾರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಯೋಗ್ಯತೆಯು ರಸ್ತೆಗಳನ್ನಾಗಿಯೂ, ಯೋಗ್ಯತೆಯು ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಸರ್ವಾಯತು ರಸ್ತೆಗಳನ್ನಾಗಿಯೂ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸುವ ಕಾರ್ಯ ಮುಂದುವರಿದಿದೆ.

ತಾಲೂಕು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮಂಡಳಿ ರಸ್ತೆ : ತಾಲೂಕು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮಂಡಳಿಯ ನಿಯಂತ್ರಣಕ್ಕೆ ಒಳಪಟ್ಟಿರುವ ಈ ರಸ್ತೆಗಳು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಆರಂಭದಿಂದಲೂ ಕಂಡು ಬರುತ್ತವೆ. ಆರಂಭದಲ್ಲಿ ಅಧಿಕ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿದ್ದ ಈ ರಸ್ತೆಗಳು ಕಾಲಕಾಲಕ್ಕೆ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯ ನಿಯಂತ್ರಣಕ್ಕೆ ಸರ್ಕಾರದ ಆದೇಶದಂತೆ ಹಸ್ತಾಂತರಿಸಲ್ಪಡುವುದರಿಂದ ಅಂಕಿ-ಅಂಶಗಳಲ್ಲಿ ಏರುಪೇರು ಕಂಡುಬರುತ್ತದೆ. ೧೯೫೬ರಲ್ಲಿ ೧,೧೭೮ಕಿ.ಮೀ. ಇದ್ದ ಇದು ೧೯೬೬ರಲ್ಲಿ ೬೭೦ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೂ, ೧೯೭೧ರಲ್ಲಿ ೫೮೫ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೂ ಇಳಿದಿತ್ತು. ಆದರೆ ೧೯೭೩ರಲ್ಲಿ ೨೨೬೯ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೇರಿದ ಇದು, ೧೯೮೨ರಲ್ಲಿ ೧,೯೬೨ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗಿಳಿಯಿತು. ೧೯೮೭ ರಿಂದೀಚೆಗೆ ೧,೫೩೫ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೆ ಇಳಿದಿದ್ದ ಇದು ೨೦೦೪ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ೨,೨೨೧ ಕಿ.ಮೀ. ಗಳಿಗೇರಿತ್ತು.

ನೀರಾವರಿ ರಸ್ತೆ : ಇವು ನೀರಾವರಿ ಕಾಲುವೆಗಳ ರಚನೆ, ದುರಸ್ತಿ, ನಿಯಂತ್ರಣಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ನೀರಾವರಿ ಇಲಾಖೆಯ ಎಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ವಿಭಾಗದಿಂದ ನಿರ್ಮಿಸಲ್ಪಡುವ ರಸ್ತೆಗಳಾಗಿದ್ದು, ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೯೦ರಲ್ಲಿ ಅಂತಹ ೭೨ ಕಿ.ಮೀ. ನೀರಾವರಿ ರಸ್ತೆಗಳಿದ್ದವೆಂದು ತಿಳಿದುಬರುತ್ತಿದ್ದು, ಅದೇ ಸ್ಥಿತಿ ೨೦೦೪ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೂ ಮುಂದುವರಿದಿದ್ದು, ಅವುಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆ ನೀರಾವರಿ ಇಲಾಖೆಯದಾಗಿದೆ.

ಅರಣ್ಯ ಇಲಾಖೆ ರಸ್ತೆ : ಇವು ಅರಣ್ಯ ಇಲಾಖೆಯ ಅಧೀನದಲ್ಲಿರುವ ರಸ್ತೆಗಳಾಗಿದ್ದು, ೧೯೫೬ರ ವೇಳೆಗೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೪ ಕಿ.ಮೀ. ಇದ್ದ ಇದು ಮುಂದೆ ೧೯೭೧ ರಿಂದ ೧೯೭೩ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಕೇವಲ ಮೂರು ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗಿಳಿಯಿತು. ಇದು ೧೯೮೦ರಿಂದ ೧೯೮೬ರವರೆಗೆ ೨೩ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿದ್ದು, ೧೯೯೨ ರಿಂದೀಚೆಗೆ ೨೪ ಕಿ.ಮೀ. ತಲುಪಿತು. ೨೦೦೪ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ೫೧ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೇರಿತು.

ಪುರಸಭೆ ರಸ್ತೆ : ನಗರಸಭೆಗಳ ನಿಯಂತ್ರಣಕ್ಕೆ ಒಳಪಡುವ ಈ ರಸ್ತೆಗಳು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೨೦೦೪ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಒಟ್ಟು ೩೫೬ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿದ್ದು, ಅವುಗಳ ದುರಸ್ತಿ ಹಾಗೂ ನಿರ್ವಹಣೆ ಆಯಾ ಪುರಸಭೆಗಳದ್ದಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಗಳು

ಆರ್ಥಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯನ್ನು ವ್ಯವಸ್ಥಿತವಾಗಿ ಸಾಧಿಸುವ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಆರಂಭಿಸಲ್ಪಟ್ಟ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಗಳ ಭಾಗವಾಗಿ ಜಿಲ್ಲಾ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ರೂಪಿಸಿ, ಜಿಲ್ಲಾ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಆರ್ಥಿಕ ಪ್ರಗತಿಯನ್ನು ಸಾಧಿಸಲು ಯೋಜಿಸಲಾಯಿತು. ಅದರಂತೆ ಮೊದಲನೆಯ (೧೯೫೧-೫೬) ಹಾಗೂ ಎರಡನೆಯ (೧೯೫೬-೬೧) ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಗಳಡಿ ಕೋಲಾರ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ೬೮ ಕಿ.ಮೀ. ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಹಾಗೂ ೬೪೧.೨೦ ಕಿ.ಮೀ. ರಾಜ್ಯ ನಿಧಿ ರಸ್ತೆಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆ ಹಾಗೂ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಕಾರ್ಯಗಳನ್ನು ಮಾಡಲಾಯಿತು. ಮಿಗಿಲಾಗಿ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳುವ ಮೂಲಕ ವಿವಿಧ ತಾಲೂಕುಗಳಲ್ಲಿ ಹಾಳು ರಸ್ತೆಗಳ ದುರಸ್ತಿಯೂ ಸೇರಿದಂತೆ ಸುಮಾರು ೬೨೪ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳ ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಾಣ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ಕೈಗೆತ್ತಿಕೊಳ್ಳಲಾಯಿತು. ತತ್ಸಂಬಂಧ ಈ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ೧,೫೮,೨೦,೫೬೦ ರೂ.ಗಳನ್ನು ವೆಚ್ಚ ಮಾಡಲಾಯಿತು. ಮೂರನೆಯ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆ (೧೯೬೧-೬೬)ಯ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಆದರೆ ಅಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಉಳಿದಿದ್ದ ಕಾರ್ಯಗಳನ್ನು ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಲು ನಿರ್ಧರಿಸುವುದರ ಜೊತೆಗೆ ಹೊಸ ಕೆಲಸವನ್ನು ಹಮ್ಮಿಕೊಳ್ಳದಿರಲು ನಿರ್ಧರಿಸಲಾಯಿತು. ಆದರೆ ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ ಮೇಲ್ಮೈ ಒದಗಿಸುವ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ಯಥಾ ರೀತಿ ಮುಂದುವರಿಸಲು ಯೋಜಿಸಿ ಆ ಬಾಬಾಗಿ ರೂ. ಒಂದು ಕೋಟಿ ಮೂರು ಲಕ್ಷ ಹಾಗೂ ಸೇತುವೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕೆ ಎರಡು ಲಕ್ಷ ರೂ.ಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರ ವಿಭಾಗಕ್ಕೆ ಎರಡನೇ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಯಡಿ ಮಂಜೂರಾಗಿದ್ದ ೫೨ ಲಕ್ಷ ರೂ.ಗಳಲ್ಲಿ ೪೮,೯೫,೭೧೧ ರೂ.ಗಳನ್ನು ವೆಚ್ಚಮಾಡಿ ೬೮.೮ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಾಣ, ೭೨ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆಯ ಮೇಲ್ಮೈ ರಚನೆ, ಸುಮಾರು ೨೦೦೩ ಕಿ.ಮೀ. ಗ್ರಾಮಾಂತರ ರಸ್ತೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ ಹಾಗೂ ಚಿತ್ರಾವತಿ ನದಿಯ ಎರಡು ಪ್ರಧಾನ ಸೇತುವೆಗಳನ್ನು ಹಿಗ್ಗಿಸಲಾಯಿತು. ಚಿತ್ರಾವತಿ ನದಿಗೆ ಬಾಗೇಪಲ್ಲಿ ಬಳಿ ಹಾಗೂ ಪಾಪಾಪ್ಪಿ ನದಿಗೆ ಯನಗಡಲೆ ಬಳಿ ಸೇತುವೆ ನಿರ್ಮಾಣ ಕಾರ್ಯ ಸಾಗಿತ್ತು. ಬೆಂಗಳೂರು-ಹಿಂದೂಪುರ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಬರುವ ಉತ್ತರ ಪೆನ್ನಾರ್ ಹಾಗೂ ಇತರ ಹಳ್ಳಿಗಳಿಗಾಗಿ ಸುಮಾರು ೧೦ ಲಕ್ಷ ರೂ.ವೆಚ್ಚದ ಸೇತುವೆ ನಿರ್ಮಾಣ ಕಾರ್ಯವೂ ಭರದಿಂದ ನಡೆದಿತ್ತು. ಮೂರನೆಯ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಯಡಿ, ೨೫ ಮೈಲಿಗಳ ನೂತನ ರಸ್ತೆ ರಚನೆ, ಮೂರು ಲಕ್ಷ ರೂ. ಅಂದಾಜು ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ೧೫೦ ಮೈಲಿ ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ ಮೇಲ್ಮೈ ಒದಗಿಸುವುದು. ಎರಡು ಲಕ್ಷ ರೂ. ಅಂದಾಜು ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ಐದು ಸೇತುವೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ; ಹಾಗೂ ೪೦೦ ಮೈಲಿ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ರಸ್ತೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣದ ಗುರಿಯನ್ನು ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಸಾಧಿಸಲು ಯೋಜಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಜಿಲ್ಲೆಯ ೧೨೦೯ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಲಿಂಕ ರಸ್ತೆಗಳಿದ್ದು, ಉಳಿದ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೂ ಅದನ್ನು ವಿಸ್ತರಿಸಲು ಯೋಜಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ನಂತರದ ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಬಹುಪಾಲು ಈ ಎಲ್ಲಾ ಕಾರ್ಯಗಳನ್ನು ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಲಾಗಿದೆ. ಆನಂತರದಲ್ಲಿ ರೂಪಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿರುವ ಮೂರು ವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಗಳು (೧೯೬೬-೬೯), ನಾಲ್ಕು (೧೯೬೯-೭೪) ಮತ್ತು ಐದನೆಯ (೧೯೭೪-೭೯) ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಗಳಡಿ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಸಾಕಷ್ಟು ಪ್ರಗತಿ ಹೊಂದಿರುವುದನ್ನು ಲಭ್ಯವಿರುವ ಅಂಕಿ-ಅಂಶಗಳು ಸೂಚಿಸುತ್ತವೆ. ಆರು (೧೯೭೯-೮೪), ಏಳು (೧೯೮೫-೯೦), ಎರಡು ವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆ (೧೯೯೦-೯೨), ಎಂಟು (೧೯೯೨-೧೯೯೭), ಒಂಭತ್ತು (೧೯೯೭-೨೦೦೨) ಹಾಗೂ ಹತ್ತನೆಯ (೨೦೦೨-೦೭)ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಗಳಡಿ ವಿವಿಧ ವರ್ಗದ ರಸ್ತೆಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ರಸ್ತೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ ಹಾಗೂ ಸೇತುವೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ-ನಿರ್ವಹಣೆಗಳಿಗಾಗಿ ಹೆಚ್ಚಿನ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಗಮನ ಹರಿಸಿರುವ ಅಂಶವನ್ನು ಜಿಲ್ಲೆಯ ವಾರ್ಷಿಕ ಅಂಕಿ-ಅಂಶಗಳು ಬಿಂಬಿಸುತ್ತವೆ. ಆದರೆ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಯೋಜನಾ ವಿವರಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಲಭಿಸುವ ಮಾಹಿತಿ ಹೆಚ್ಚಿನ ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ ಆರ್ಥಿಕ ಸ್ವರೂಪದ್ದಾಗಿವೆ. ಹತ್ತನೆಯ ಯೋಜನೆಯ ಮೊದಲ ವರ್ಷದಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಹಾಗೂ ಸೇತುವೆಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗಾಗಿ ಜಿಲ್ಲೆಗೆ ನೀಡಲ್ಪಟ್ಟಿದ್ದ ೧೦೦.೬೩ ಲಕ್ಷ ರೂ.ಗಳಲ್ಲಿ ೬೦.೯೮ ಲಕ್ಷ ರೂ.ಗಳು ವೆಚ್ಚವಾಗಿತ್ತೆಂದು ತಿಳಿದು ಬರುತ್ತದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೧ : ಕೋಲಾರ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿರುವ ವಿವಿಧ ವರ್ಗದ ರಸ್ತೆಗಳ ವಿವರ (೧೯೫೬-೨೦೦೪ ಮಾರ್ಚ್ ೩೧ರವರೆಗೆ)

ವರ್ಗ	ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ	ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ	ಪೋಸ್ಟಾಫೀಸುಗಳಿಗೆ ನಿಯಂತ್ರಿತ ರಸ್ತೆ			ಇತರ ಏಜೆನ್ಸಿ ನಿಯಂತ್ರಿತ ರಸ್ತೆ			ಒಟ್ಟು (ಕಾಲಂ ೬ ಮತ್ತು ೧೦ ಸೇರಿ)	ಮೇಲ್ಮೈ ಯುಕ್ತ ರಸ್ತೆ	ಮೇಲ್ಮೈ ರಹಿತ ರಸ್ತೆ	ಒಟ್ಟು ರಸ್ತೆ	ಕ್ರಮಿತ ಕೆ.ಮೀ. ಇರುವ ಸರಾಸರಿ ರಸ್ತೆ
			ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆ	ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆ	ಗ್ರಾಮಾಂತರ ರಸ್ತೆ	ಗುಲಾಕು ನಿಲಾಯದ ರಸ್ತೆ	ಗುಲಾಕು ನಿಲಾಯದ ರಸ್ತೆ	ಒಟ್ಟು (೭ ರಿಂದ ೯)					
೧	೨	೩	೪	೫	೬	೭	೮	೯	೧೦	೧೧	೧೨	೧೩	೧೪
೧೯೫೬	೧೧೭	೧೧೧	೬೦೦	೨೫೫	-	೧೨೫೨	೧೧೨೮	-	೧೧೨೮	೨೫೫೨	೧೧೨೮	೩೬೮೦	೩೦
೧೯೬೧	೧೧೭	೧೧೧	೬೧೦	೨೫೫	೨೫೫	೧೨೫೨	೧೧೨೮	-	೧೧೨೮	೨೫೫೨	೧೧೨೮	೩೬೮೦	೩೧
೧೯೬೬	೧೧೭	೧೧೧	೬೨೫	೨೫೫	೨೫೫	೧೨೫೨	೧೧೨೮	-	೧೧೨೮	೨೫೫೨	೧೧೨೮	೩೬೮೦	೩೨
೧೯೭೧	೧೧೭	೧೧೨	೬೨೫	೨೫೫	೨೫೫	೧೨೫೨	೧೧೨೮	-	೧೧೨೮	೨೫೫೨	೧೧೨೮	೩೬೮೦	೩೩
೧೯೭೬	೧೧೭	೧೧೨	೬೨೫	೨೫೫	೨೫೫	೧೨೫೨	೧೧೨೮	-	೧೧೨೮	೨೫೫೨	೧೧೨೮	೩೬೮೦	೩೪
೧೯೮೦	೧೧೭	೧೧೨	೬೨೫	೨೫೫	೨೫೫	೧೨೫೨	೧೧೨೮	-	೧೧೨೮	೨೫೫೨	೧೧೨೮	೩೬೮೦	೩೫
೧೯೮೫	೧೧೭	೧೧೨	೬೨೫	೨೫೫	೨೫೫	೧೨೫೨	೧೧೨೮	-	೧೧೨೮	೨೫೫೨	೧೧೨೮	೩೬೮೦	೩೬
೧೯೯೦	೧೧೭	೧೧೨	೬೨೫	೨೫೫	೨೫೫	೧೨೫೨	೧೧೨೮	-	೧೧೨೮	೨೫೫೨	೧೧೨೮	೩೬೮೦	೩೭
೧೯೯೫	೧೧೭	೧೧೨	೬೨೫	೨೫೫	೨೫೫	೧೨೫೨	೧೧೨೮	-	೧೧೨೮	೨೫೫೨	೧೧೨೮	೩೬೮೦	೩೮
೨೦೦೦	೧೧೭	೧೧೨	೬೨೫	೨೫೫	೨೫೫	೧೨೫೨	೧೧೨೮	-	೧೧೨೮	೨೫೫೨	೧೧೨೮	೩೬೮೦	೩೯
೨೦೦೫	೧೧೭	೧೧೨	೬೨೫	೨೫೫	೨೫೫	೧೨೫೨	೧೧೨೮	-	೧೧೨೮	೨೫೫೨	೧೧೨೮	೩೬೮೦	೪೦

* ವಿಳಾಸ ಕೆ.ಮೀ. ಪುರಸಭಾ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿದೆ.

§ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿರುವ ೩೧೨೫ ಕೆ.ಮೀ. ಪಂಚಾಯತಿ ರಸ್ತೆ ಹಾಗೂ ೩೫೬ ಕೆ.ಮೀ. ಮುನಿಸಿಪಾಲಿಟಿ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನೂ ಇದು ಒಳಗೊಂಡಿದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೨ : ೨೦೦೪ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯದಲ್ಲಿದ್ದ ವಿವಿಧ ವರ್ಗದ ರಸ್ತೆಗಳ ತಾಲೂಕುವಾರು ವಿವರ

ತಾಲೂಕು	ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ	ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ	ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆ	ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆ	ಹಳ್ಳಿರಸ್ತೆ	ತಾಲೂಕು ಬೋರ್ಡ್ ರಸ್ತೆ	ಆರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆ ರಸ್ತೆ	ನೀರಾವರಿ ಇಲಾಖೆ ರಸ್ತೆ	ಪುರಸಭೆ ರಸ್ತೆ	ಪಂಚಾಯತಿ ರಸ್ತೆ	ಒಟ್ಟು
ಕೋಲಾರ	೩೧	೫೪	೧೯೭	೬	೫೯೮	೧೭೪	-	-	-	-	೧೧೫೧
ಗುಡಿಬಂಡೆ	೧೨	-	೬೦	-	೨೦೫	೩೭	೨೩	೧೨	-	೨೭೬	೬೫೫
ಗೌರಿಬಿದನೂರು	-	೬೬	೧೬೬	೧೧	೨೯೫	೩೯೭	-	-	-	೬೬೭	೧೬೦೨
ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರ	೩೭	೪೮	೧೫೬	-	೨೦೯	೧೭೩	-	-	-	೩೫೫	೯೭೮
ಚಿಂತಾಮಣಿ	-	೭೬	೧೨೪	-	೪೨೭	೨೩೩	-	೫	-	೬೯೦	೧೫೯೫
ಬಂಗಾರಹೇಟಿ	-	೧೧	೨೫೩	೧೨	೯೨೯	೧೭೬	-	-	-	-	೧೦೮೧
ಬಾಗೇಪಲ್ಲಿ	೮	೧೯	೧೬೧	೩	೩೧೨	೨೭೦	೨೭	-	-	೫೯೫	೧೩೮೫
ಮಾಲೂರು	೮	-	೧೫೫	೧೫	೫೫೩	೨೧೯	೧	೨೮	-	-	೯೩೮
ಮುಳಬಾಗಿಲು	೩೩	೩೩	೧೬೧	-	೬೨೨	೬೭	-	-	-	-	೯೦೬
ಶಿಡ್ಲಘಟ್ಟ	-	೨೪	೮೭	೬	೩೦೪	೨೯೮	-	೨೩	-	೫೫೨	೧೩೬೪
ಶ್ರೀನಿವಾಸಪುರ	-	೫೨	೧೨೯	೭	೬೫೫	೧೮೦	-	೪	-	-	೧೧೦೮
ಒಟ್ಟು	೧೨೯	೪೩೩	೧೫೯೯	೬೦	೪೭೭೯	೨೨೫೪	೫೧	೭೨	೩೫೬	೩೧೨೫	೧೨೮೫೫

ಸೇತುವೆಗಳು

ಆರಂಭದಲ್ಲಿ ನದಿ ತೀರಗಳಲ್ಲಿ ವಾಸಿಸುತ್ತಿದ್ದ ಆದಿಮಾನವ ಜಲಚರಜೀವಿಗಳನ್ನು ನೋಡಿ ಈಜುವುದನ್ನು ಕಲಿತದ್ದು ಪ್ರಾಚೀನವಾದರೂ ತೇಲುವ ವಸ್ತುಗಳನ್ನು ಅವಲಂಬಿಸಿ ಹೊಳೆ ದಾಟುವುದು ಅತ್ಯಂತ ಪ್ರಾಚೀನ ವಿಧಾನವಾಗಿದ್ದು, ಬೇಸಿಗೆಯಲ್ಲಿ ಆಳವಿಲ್ಲದೇ ನಡೆದೇ ದಾಟುವುದನ್ನು ಬಲ್ಲವನಾಗಿದ್ದ. ಹೊಳೆ ದಾಟಲು ಮರದ ದಿಮ್ಮಿ-ತೆಪ್ಪಗಳೇ ಮಾನವನ ಪ್ರಾಚೀನ ಸಾಧನಗಳಾಗಿದ್ದು, ಬಿದಿರಿನ ಉಯ್ಯಾಲೆ ಸೇತುವೆಯ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕೆ ಮುಂದಾದದ್ದು ಕೆಲವು ಶತಮಾನಗಳ ಹಿಂದಷ್ಟೇ. ಈ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆಯಲ್ಲಿ ಸೇತುವೆಗಳ ಪಾತ್ರ ಹಿರಿದಾಗಿದೆ. ಒಂದು ಪ್ರದೇಶದಿಂದ ಮತ್ತೊಂದು ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ ಹೋಗುವ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ, ಮಧ್ಯೆ ಅಡ್ಡಲಾಗಿ ಸಿಗುವ ನದಿ, ಹಳ್ಳಿ-ಕೊಳ್ಳೆಗಳು ಬಹು ಹಿಂದಿನಿಂದಲೂ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಗೆ ಸಮಸ್ಯೆಯೇ. ಮಳೆಗಾಲದ ನದಿಗಳು ಮಳೆಗಾಲದಲ್ಲಿ ಮಾತ್ರ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಅಡ್ಡಿಯುಂಟು ಮಾಡಿದರೆ, ವರ್ಷ ಪೂರಾ ಹರಿಯುವ ಜೀವನದಿಗಳು ಸಂಚಾರವನ್ನು ಸಂಪೂರ್ಣ ಸ್ಥಗಿತಗೊಳಿಸುತ್ತಿದ್ದವು. ಇದನ್ನು ಮನಗಂಡ ಮಾನವ ಕಂಡುಕೊಂಡ ಸುಧಾರಿತ ವಿಧಾನವೇ ಸೇತುವೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣವಾಗಿದೆ. ಕೋಲಾರ ಜಿಲ್ಲೆಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಯಲ್ಲಿ ಇಂದು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಐದನೆಯ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿದೆ. ಜಿಲ್ಲೆಯು, ೨೦೦೪ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಪ್ರತಿ ೧೦೦ ಚ.ಕಿ.ಮೀ. ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ ಸರಾಸರಿ ೧೫೫ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು, ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿ ಸೇತುವೆಗಳ ಪಾತ್ರವನ್ನು ಇದು ಬಿಂಬಿಸುತ್ತದೆ.

ಹಿಂದೆ ರಾಜಮಹಾರಾಜರ ಆಡಳಿತಕ್ಕೆ ಒಳಪಟ್ಟಿದ್ದ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಸೇತುವೆಗಳು ನಿರ್ಮಾಣಗೊಂಡಿರಬಹುದಾದ ಸಾಧ್ಯತೆಗಳಿವೆ. ಆದರೆ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಹೆಚ್ಚು ನದಿಗಳು ವರ್ಷ ಪೂರಾ ತುಂಬಿ ಹರಿಯುವ ಜೀವನದಿಗಳಾಗದಿರುವ ಕಾರಣ ವಿವಿಧ ಆಳರಸರು ಇದಕ್ಕೆ ನೀಡಿದ್ದ ಗಮನ ಸೀಮಿತವಾಗಿದ್ದಂತೆ ತೋರುತ್ತದೆ. ಹಿಂದೆ ಮುಳಬಾಗಿಲು-ಬೇತಮಂಗಲ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಹಾದುಬರುತ್ತಿದ್ದ ಮದ್ರಾಸ್-ಕೋಲಾರ ರಸ್ತೆಗೆ, ಬೇತಮಂಗಲ ಬಳಿ ೧೮೦೦ಕ್ಕೆ ಮೊದಲೇ ನಿರ್ಮಾಣಗೊಂಡಿದ್ದ ಸೇತುವೆಯೇ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಅತ್ಯಂತ ಪ್ರಾಚೀನ ಸೇತುವೆ ಎಂದು ಪರಿಗಣಿಸಲಾಗಿದೆ. ಇಂದು ಮದ್ರಾಸ್-ಕರ್ಣಾಟಕ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯು ಹಾದುಹೋಗುವ ಪಾಲಾರ್ ನದಿಗೆ ೧೦೦ ಮೀ ಉದ್ದದ ಇಟ್ಟಿಗೆಯ ಎರಡು ಸೇತುವೆಗಳನ್ನು ತಂಬಿಹಳ್ಳಿ ಬಳಿ ೧೮೯೮ರಷ್ಟು

ಹಿಂದೆಯೇ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿತ್ತೆಂದು ತಿಳಿದುಬರುತ್ತದೆ. ಬೆಂಗಳೂರು-ಹಿಂದೂಪುರ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ದಕ್ಷಿಣ ಪೆನ್ನಾರ್ ನದಿಗೆ ಹೊಸಕೋಟೆ ಬಳಿ ೧೯೪೦ಕ್ಕೆ ಮೊದಲೇ ಸೇತುವೆಯೊಂದನ್ನು ರಚಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೫೬ರ ವೇಳೆಗೆ ೩೦-೯೦ಮೀ ಉದ್ದದ ನಾಲ್ಕು ಹಾಗೂ ೯೦-೧೫೨ ಮೀ ಉದ್ದದ ಒಂದು ಸೇತುವೆಗಳಿದ್ದವು. ಆವನಿ-ಫಾಪುರ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ೧,೩೦,೦೦೦ ರೂ.ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ೧೪೦ ಅಡಿ ಉದ್ದದ ಸೇತುವೆಯೊಂದನ್ನು ೧೯೬೧ರಲ್ಲಿ ಕಟ್ಟಲಾಗಿದೆ. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ೧೯೬೧ರ ವೇಳೆಗೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಐದು ದೊಡ್ಡ ಸೇತುವೆಗಳು ಇದ್ದವು. ಚಿಂತಾಮಣಿ-ಚೇಳೂರು ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ೧೮೦ ಅಡಿ ಉದ್ದದ ಸೇತುವೆಯನ್ನು ೧೯೬೪ರಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿದೆ. ಬೆಂಗಳೂರು-ಹಿಂದೂಪುರ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಎರಡು ಪ್ರಧಾನ ಸೇತುವೆಗಳನ್ನು ೧೯೬೪ರಲ್ಲಿ ಒಂಭತ್ತು ಲಕ್ಷ ರೂ. ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ರಚಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ೧೯೬೬ರ ವೇಳೆಗೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಎಂಟು ಭಾರಿ ಸೇತುವೆಗಳಿದ್ದು, ೧೯೬೯ರ ವೇಳೆಗೆ ಅವುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಹತ್ತಕ್ಕೇರಿತು. ಕುಮುದತ್ತಿ ನದಿಗೆ ಗೌರಿಬಿದನೂರು-ಮಧುಗಿರಿ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಕಾಡಲವೇಣಿ ಬಳಿ ೬೨೦೬ ಮೀಟರ್ ಉದ್ದದ ಸೇತುವೆಯನ್ನು ಹಾಗೂ ಅದೇ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಅಡ್ಡಲಾಗಿ ಹರಿಯುವ ನೇರಳೆಹಳ್ಳಕ್ಕೆ ೫೪.೮೬ಮೀ ಉದ್ದದ ಸೇತುವೆಯನ್ನು ೧೯೭೦ರಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಯಿತು. ಏತನ್ಮಧ್ಯೆ, ೧೯೭೧ರ ವೇಳೆಗೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ಭಾರಿ ಸೇತುವೆಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ೧೫ಕ್ಕೆ ಏರಿತು. ಉತ್ತರ ಪಿನಾಕಿನಿ ನದಿಗೆ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಏಳರ ಮೇಲೆ ಗೌರಿಬಿದನೂರು ಬಳಿ ೧೬೫.೯ ಮೀ ಉದ್ದದ ಸೇತುವೆಯನ್ನು ೧೯೭೮ ರಲ್ಲಿ ೫.೯೮ಲಕ್ಷ ರೂ. ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಯಿತು. ಗೌರಿಬಿದನೂರು ತಾಲೂಕಿನ ಬಿಸಹಳ್ಳಿ ಬಳಿ ಹರಿಯುವ ಹಳ್ಳಕ್ಕೆ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ-ಏಳರ ಮೇಲೆ ೨೨ ಮೀ ಉದ್ದದ ಸೇತುವೆಯನ್ನು ೧೯೭೯ರಲ್ಲಿ ೩.೭೦ ಲಕ್ಷ ರೂ. ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಸೇತುವೆ ಮೇಲಿನ ರಸ್ತೆ ೭೫ ಮೀ. ಅಗಲವಿದೆ. ಈ ಸೇತುವೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣದತ್ತ ವಿಶೇಷ ಗಮನ ಹರಿಸಿದ ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ೧೯೭೯ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೨೩ ಭಾರಿ ಸೇತುವೆಗಳಿದ್ದವು. ಗೌರಿಬಿದನೂರು ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ಕೆರೆಯೊಂದರ ಮೂಲಕ ಹಾದು ಹೋಗುವ ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯರಸ್ತೆಗೆ ೧೯೯೫ರಲ್ಲಿ ೧೦೩ ಮೀ. ಉದ್ದದ ಸೇತುವೆಯನ್ನು ನಾಲ್ಕು ಲಕ್ಷ ರೂ. ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿದೆ. ಅಲ್ಲದೇ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಹಾದುಹೋಗುವ ವಿವಿಧ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲೆ ವಿವಿಧ ಪ್ರಮಾಣದ ಅಡ್ಡಮೋರಿ (Culvert), ಕಿರು ಹಾಗೂ ಭಾರಿ ಸೇತುವೆಗಳು ನಿರ್ಮಿಸಲ್ಪಟ್ಟು, ಜಿಲ್ಲೆಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಯು ಗಣನೀಯ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಹೊಂದಿದವ ಅಂಶ ಕೋಷ್ಟಕ ೭೩ ರಿಂದ ವೇದ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ಆರು ಮೀಟರ್‌ಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಪ್ರಮಾಣದ ಅಡ್ಡಮೋರಿಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಮಾಹಿತಿ ೧೯೭೮ರಿಂದ ಲಭಿಸಿದರೆ, ಆರರಿಂದ ಮೂವತ್ತು ಮೀ ಪ್ರಮಾಣದ ಸಣ್ಣ ಸೇತುವೆಗಳ ಬಗ್ಗೆ ೧೯೭೧ರಿಂದ ಮಾಹಿತಿ ಲಭಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಅಡ್ಡಮೋರಿಗಳು ಅಧಿಕ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಾಣಗೊಂಡಿರುವುದು ಗಮನಾರ್ಹವಾಗಿದೆ. ಕೋಲಾರ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ೨೦೦೪ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಆರು ಮೀಟರಿನ ೨೨೪೮; ೧೨ ಮೀಟರ್‌ವರೆಗಿನ ೧೪೪; ೨೪ ಮೀಟರ್‌ನ ೩೩ ಹಾಗೂ ಮೂವತ್ತು ಮೀಟರಿನ ೦೭ ಸೇತುವೆಗಳಿದ್ದು, ೩೦-೩೬೦ ಮೀಟರ್ ಉದ್ದದ ಸೇತುವೆಗಳು ಈ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಇರುವುದಿಲ್ಲ.

ಜಿಲ್ಲಾ ಪಂಚಾಯತ್ ತಾಂತ್ರಿಕ ವಿಭಾಗ : ರಾಜ್ಯದ ಇತರತೆಳೆಕಂತೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲೂ ೧೯೮೭ ರಿಂದ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿರುವ ಕೋಲಾರ ಹಾಗೂ ಚಿಕ್ಕುಳ್ಳಾಪುರ ಜಿಲ್ಲಾ ಪಂಚಾಯತ್ ತಾಂತ್ರಿಕ ವಿಭಾಗಗಳು, ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆ ಹಾಗೂ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ರಸ್ತೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ, ನಿರ್ವಹಣೆ ಹಾಗೂ ಅವುಗಳ ಮೇಲೆ ಅಡ್ಡಮೋರಿ-ಸೇತುವೆಗಳ ರಚನೆ, ದುರಸ್ತಿ ಮುಂತಾದ ಕೆಲಸಗಳನ್ನು ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿವೆ. ಯೋಜನೆ, ಯೋಜನೇತರ ಹಾಗೂ ಹೆಚ್ಚಿನ ಯೋಜನೆಗಳು ಎಂಬ ಲೆಕ್ಕಶೀರ್ಷಿಕೆಗಳಡಿ ಆಯ್ದ ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಅವು ಪಡೆದ ಅನುದಾನ ಹಾಗೂ ಮಾಡಿದ ವೆಚ್ಚದ ವಿವರವನ್ನೊಳಗೊಂಡ ಆರ್ಥಿಕ ಸಾಧನೆಯನ್ನು ಇಲ್ಲಿ ನೀಡಲಾಗಿದೆ. ಈ ಯೋಜನೆಗಳಡಿ ರಸ್ತೆ ಸೇತುವೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ, ಗ್ರಾಮೀಣ ಸಾರಿಗೆ-ಸಂಪರ್ಕ ಹಾಗೂ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಕಾರ್ಯಗಳನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳಲಾಗಿದೆ. ಜಿಲ್ಲಾ ಪಂಚಾಯತ್ ತಾಂತ್ರಿಕ ವಿಭಾಗವು ೨೦೦೩-೦೪ರ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ಯೋಜನೆಯಡಿ ಮಂಜೂರಾಗಿದ್ದ ೧೦೦.೬೩ ಲಕ್ಷ ರೂ. ಅನುದಾನದಲ್ಲಿ ೬೭.೮೧ ಲಕ್ಷ ರೂ.ಗಳನ್ನೂ; ಯೋಜನೇತರ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮದಡಿ ಮಂಜೂರಾಗಿದ್ದ ೨೯೫.೯೩ ಲಕ್ಷ ರೂ.ಗಳಲ್ಲಿ ೧೦೯.೮೭ ಲಕ್ಷ ರೂ.ಗಳನ್ನು ಜಿಲ್ಲೆಯ ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ಸೇತುವೆಗಳ ಕಾಮಗಾರಿಗಾಗಿ ವೆಚ್ಚಮಾಡಿತ್ತು. (ವಿವರಕ್ಕೆ ಕೋಷ್ಟಕ ೭೪ ನೋಡಿ)

ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೩ : ಆಯಾ ವರ್ಷದ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ವಿವಿಧ ವರ್ಗದ ಸೇತುವೆಗಳ ವಿವರ

ವರ್ಷ	ಸಣ್ಣ ಸೇತುವೆ						ಭಾರೀ ಸೇತುವೆ					
	೬ ಮೀ. ಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇರುವ ಅಡ್ಡ ಮೋರಿ	೬-೧೨ ಮೀ.	೧೨-೧೮ ಮೀ.	೧೮-೨೪ ಮೀ.	೨೪-೩೦ ಮೀ.	ಒಟ್ಟು (೨+೩+೪+೫+೬)	೩೦ ರಿಂದ ಮೀ.	೬೦ ರಿಂದ ಮೀ.	೯೦ ರಿಂದ ಮೀ.	೧೫೦ ರಿಂದ ಮೀ.	೨೦೦ ರಿಂದ ಮೀ.	ಒಟ್ಟು (೮ ರಿಂದ ೧೨)
೧೯೭೧	-	೧೧೫	೩೫	೭	೪	೧೬೧	೧೪	-	-	೧	-	೧೫
೧೯೭೬	-	೧೫೫	೩೯	೮	೬	೧೯೮	೧೫	-	-	೧	-	೧೬
೧೯೭೮*	೨೯೬೯	೧೫೩	೫೧	೧೧	೮	೩೧೯೨	೧೬	-	೨	೧	-	೧೯
೧೯೮೨	೪೪೯೨	೧೯೨	೬೨	೧೮	೧೬	೪೭೮೦	೨೫	-	೩	೧	-	೨೯
೧೯೮೬	೫೧೯೩	೨೨೮	೬೭	೨೦	೧೬	೫೫೨೪	೨೯	೪	೩	೧	-	೩೭
೧೯೯೨	೭೯೭೩	೪೨೪	೭೫	೨೫	೧೭	೯೫೧೨	೩೨	೪	೩	೧	-	೪೦
೧೯೯೬	೮೪೪೩	೫೧೫	೮೫	೩೫	೨೭	೯೯೯೫	೩೫	೫	೩	೧	-	೪೪
೨೦೦೦**	೪೪೧೨	೨೫೧	೬೯	೨೩	೨೩	೪೫೭೮**	೩೦	೩	೩	೧	-	೩೭**

* ೧೯೭೮ರಿಂದೀಚೆಗೆ ಮಾತ್ರ ಆರು ಮೀಟರ್‌ಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇರುವ ಅಡ್ಡಮೋರಿ (ಕಲ್‌ವರ್ಸ್) ಬಗ್ಗೆ ಮಾಹಿತಿ ಲಭಿಸುತ್ತದೆ.

** ೧೯೯೯-೨೦೦೦ನೇ ಸಾಲಿನಿಂದ ಜಿಲ್ಲಾ ಪಂಚಾಯತಿ ವ್ಯಾಪ್ತಿಗೊಳಪಡುವ ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆ ಹಾಗೂ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲಿರುವ ಸೇತುವೆಗಳ ಅಂಕಿ-ಅಂಶಗಳಿಗಾಗಿ ಜಿಲ್ಲಾ ಪಂಚಾಯತ್ ವಿಭಾಗವನ್ನು ಅವಲಂಬಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ. ಇಲ್ಲಿ ನೀಡಿರುವ ಅಂಕಿ-ಅಂಶ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯಡಿ ಬರುವ ಸೇತುವೆಗಳ ವಿವರವಾಗಿದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೪: ಕೋಲಾರ ಜಿಲ್ಲಾ ಪಂಚಾಯತ್ ತಾಂತ್ರಿಕ ವಿಭಾಗದ ರಸ್ತೆ-ಸೇತುವೆ ನಿರ್ಮಾಣ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳು

(ಲಕ್ಷ ರೂ.ಗಳಲ್ಲಿ)

ವರ್ಷ	ಕೋಲಾರ ವಿಭಾಗ						ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರ ವಿಭಾಗ					
	ಯೋಜನೆ ಅನುದಾನ		ಯೋಜನೇತರ ಅನುದಾನ		ಹೆಚ್ಚುವರಿ ಯೋಜನೆ ಅನುದಾನ		ಯೋಜನೆ ಅನುದಾನ		ಯೋಜನೇತರ ಅನುದಾನ		ಹೆಚ್ಚುವರಿ ಯೋಜನೆ ಅನುದಾನ	
೨೦೧೧-೧೨	೭೦೦	೫೦೦	೨೫೯೬	೧೨೫೨	೨೪೫೭೨೫	೨೪೫೭೨೫	೭೬೭೧	೪೧೭೫	೧೧೮೯೧	೧೯೯೧	೨೮೫೧	೨೮೫೧
೨೦೧೨-೧೩	೫೭೭೫	೪೦೧೫	೧೧೪೨೦	೧೨೭೩	೧೭೭೫	೧೫೫೭೫	೪೧೭೫	೫೫೫	೧೯೮೦	೧೨೪೬	೧೭೫೮	೧೭೫೮

ಸಂಚಾರ ಗಣತಿ ಹಾಗೂ ವಾಹನ ಸಮೀಕ್ಷೆ

ವಿವಿಧ ವರ್ಗದ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲೆ ನಿರಂತರವಾಗಿ ಸಾಗಿರುವ ಜನ-ಜಾನುವಾರುಗಳ ಓಡಾಟ, ವಾಹನ ಸಂಚಾರ, ಸರಕು ಸಾಗಾಣಿಕೆ ಮುಂತಾದವು ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲೆ ಬೀರುವ ಪ್ರಭಾವ, ಹೇರುವ ಒತ್ತಡ, ಮುಂತಾದ ಅಂಶಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಮೂಲಭೂತ ಅಂಕಿ-ಅಂಶಗಳನ್ನು ಸಂಗ್ರಹಿಸಿ, ಅವುಗಳನ್ನು ಆಧರಿಸಿ, ರಸ್ತೆಸಾರಿಗೆಯಲ್ಲಿ ಸುಧಾರಣೆ ತರುವ ಮೂಲಕ ರಸ್ತೆಜಾಲವನ್ನು ಉತ್ತಮಪಡಿಸುವ ಉದ್ದೇಶದಿಂದ ೧೯೫೯ರಲ್ಲಿ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯು ಸಂಚಾರ ಗಣತಿ ಹಾಗೂ ವಾಹನಗಳ ಸಮೀಕ್ಷೆಯನ್ನು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಆರಂಭಿಸಲು ಯೋಜಿಸಿತು. ಈ ಉದ್ದೇಶಕ್ಕಾಗಿ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಗೆ ಸೇರಿದ ಎಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಸಂಚಾರ ಗಣತಿ ಹಾಗೂ ವಾಹನ ಸಮೀಕ್ಷೆಯನ್ನು ಪ್ರತೀ ಐದು ವರ್ಷಗಳಿಗೊಮ್ಮೆ ಪೂರ್ಣ ಏಳು ದಿನಗಳ ಕಾಲ (ರಾತ್ರಿ-ಹಗಲು) ಕೈಗೊಳ್ಳುವುದರ ಜೊತೆಗೆ, ಆಯ್ದು ಕೆಲವೇ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರತೀ ವರ್ಷ ಏಕದಿನ (೨೪ ತಾಸು)ದ 'ಮಾದರಿ ಸಮೀಕ್ಷೆ' ಯನ್ನೂ ನಡೆಸಲಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ಸಮೀಕ್ಷೆಗಳಿಂದ ವಿವಿಧ ವರ್ಗದ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲಿನ ವಾಹನ ಸಂಚಾರ ಹಾಗೂ ಸರಕು ಸಾಗಾಣಿಕೆ

ಸ್ವರೂಪ, ವಾರ್ಷಿಕ ಹಾಗೂ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಸಂಚಾರ ದೃಷ್ಟಿ ಹಾಗೂ ಒತ್ತಡಗಳನ್ನು ಗ್ರಹಿಸಬಹುದಾಗಿದೆ. ಈ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯು ಎಲ್ಲಾ ವರ್ಗದ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲೂ ಮೊದಲ ಬಾರಿಗೆ ಸಂಚಾರ ಗಣತಿ ಹಾಗೂ ವಾಹನ ಸಮೀಕ್ಷೆಯನ್ನು ೧೯೬೧-೬೨ರಲ್ಲಿ ಮೂರನೆಯ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಯ ಆರಂಭದ ವರ್ಷದಲ್ಲಿ ಕೈಗೊಂಡಿತು. ಮಿಗಿಲಾಗಿ ೧೯೬೩-೬೪ರಿಂದ ಆಯ್ದು ಕೆಲವೇ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಮೊದಲ ಬಾರಿಗೆ ವಾರ್ಷಿಕ ಗಣತಿ ಹಾಗೂ ಸಮೀಕ್ಷೆಯನ್ನೂ ಆರಂಭಿಸಲಾಯಿತು.

ಮೊದಲ ಸಮೀಕ್ಷೆಯು ೧೯೬೧-೬೨ರಲ್ಲಿ ಜರುಗಿದ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ, ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಹಾದುಹೋಗುವ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ನಾಲ್ಕರಲ್ಲಿ ಸರಾಸರಿ ೪೯೪೯ ಮೆಟ್ರಿಕ್ ಟನ್‌ಗಳ ದೈನಂದಿನ ಸರಕು ಸಂಚಾರ ದೃಷ್ಟಿಯಿದ್ದು, ೬೧೯ ಭಾರಿ ವಾಹನ, ೧೮೪ ಲಘುವಾಹನ ಹಾಗೂ ೧೪೪ ನಿಧಾನಗತಿ ವಾಹನಗಳ ಸರಾಸರಿ ದೈನಂದಿನ ಸಂಚಾರ ದೃಷ್ಟಿ ಇತ್ತು. ಇದೇ ರೀತಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಏಳರಲ್ಲಿ ೪೭೫೬ ಮೆಟ್ರಿಕ್ ಟನ್‌ಗಳ ದೈನಂದಿನ ವಾಹನ ಸಂಚಾರ ದೃಷ್ಟಿ ಇದ್ದು, ೪೯೨ ಭಾರಿವಾಹನ, ೧೬೬ ಲಘುವಾಹನ ಹಾಗೂ ೧೧೦ ನಿಧಾನಗತಿ ವಾಹನಗಳ ದೈನಂದಿನ ಸಂಚಾರ ವಾಹನ ದೃಷ್ಟಿ ಇತ್ತು.

೧೯೬೫-೬೬ರಲ್ಲಿ ಜರುಗಿದ ಎರಡನೆಯ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಸಂಚಾರ ಗಣತಿ ಹಾಗೂ ವಾಹನ ಸಮೀಕ್ಷೆಯನ್ವಯ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಹಾದುಹೋಗುವ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ನಾಲ್ಕರಲ್ಲಿ ೫,೨೫೩ ಮೆಟ್ರಿಕ್ ಟನ್‌ಗಳ ಸರಾಸರಿ ದೈನಂದಿನ ಸಂಚಾರ ದೃಷ್ಟಿಯಿದ್ದು, ೫೧೨ ಭಾರಿ ವಾಹನ, ೨೦೩ ಲಘು ವಾಹನ ಹಾಗೂ ೭೩ ನಿಧಾನಗತಿ ವಾಹನಗಳ ದೈನಂದಿನ ಸಂಚಾರ ದೃಷ್ಟಿ ಇತ್ತು. ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಏಳರ ಮೇಲೆ ೩,೮೪೯ ಮೆಟ್ರಿಕ್ ಟನ್‌ಗಳ ಸರಾಸರಿ ದೈನಂದಿನ ಸರಕು ಸಂಚಾರ ದೃಷ್ಟಿ ಇದ್ದು, ೧೩೯ ಭಾರಿ ವಾಹನ, ೧೦೯ ಲಘು ವಾಹನ ಹಾಗೂ ೧೧೧ ನಿಧಾನಗತಿ ವಾಹನಗಳ ಸರಾಸರಿ ದೈನಂದಿನ ಸಂಚಾರ ದೃಷ್ಟಿ ಇತ್ತು.

೧೯೭೦-೭೧ರಲ್ಲಿ ಜರುಗಿದ ಮೂರನೆಯ ಸಮೀಕ್ಷೆ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಹಾದುಹೋಗುವ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ನಾಲ್ಕರ ಮೇಲೆ ೯,೪೮೬ ಮೆಟ್ರಿಕ್ ಟನ್‌ಗಳ ಸರಾಸರಿ ದೈನಂದಿನ ಸಂಚಾರ ದೃಷ್ಟಿ ಇದ್ದು ೮೪೨ ಭಾರಿ ವಾಹನ, ೫೮೨ ಲಘು ವಾಹನ ಹಾಗೂ ೯೨ ನಿಧಾನಗತಿ ವಾಹನಗಳು ದಿನ ನಿತ್ಯ ಸಂಚರಿಸುತ್ತಿದ್ದುದು ಕಂಡು ಬಂದು, ಅವುಗಳ ಒಟ್ಟು ಪ್ರಯಾಣಿಕ ಕಾರು ಯೂನಿಟ್ ಪ್ರಮಾಣ ೩,೬೧೪ ಎಂದು ತಿಳಿದುಬರುತ್ತದೆ. ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಏಳರಲ್ಲಿ ೮,೩೬೧ ಮೆಟ್ರಿಕ್ ಟನ್‌ಗಳ ದೈನಂದಿನ ಸಂಚಾರ ದೃಷ್ಟಿ ಇದ್ದು, ೮೬೧ ಭಾರಿ ವಾಹನ, ೬೯೮ ಲಘು ವಾಹನ ಹಾಗೂ ೧೨೦ ನಿಧಾನಗತಿ ವಾಹನಗಳು ಸಂಚರಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ಅವುಗಳ ಒಟ್ಟು ಪ್ರಯಾಣಿಕ ಕಾರು ಯೂನಿಟ್ ಪ್ರಮಾಣ ೩,೯೨೩ ಆಗಿತ್ತು. ಜಿಲ್ಲೆಯ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ಮೇಲೆ ೧,೦೯೩ ಮೆಟ್ರಿಕ್ ಟನ್, ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲೆ ೭೪೦ ಮೆಟ್ರಿಕ್ ಟನ್ ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲೆ ೪೫೯ ಮೆಟ್ರಿಕ್ ಟನ್ ಹಾಗೂ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲೆ ೩೩೬ ಮೆಟ್ರಿಕ್ ಟನ್‌ಗಳ ದೈನಂದಿನ ಸಂಚಾರ ದೃಷ್ಟಿ ಇದ್ದು, ಅವುಗಳ ಸರಾಸರಿ ಸಂಚಾರ ದೃಷ್ಟಿ ಪ್ರಮಾಣ ಸರಾಸರಿ ೬೫೮ ಮೆಟ್ರಿಕ್ ಟನ್ ಆಗಿತ್ತು. ಈ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲೆ ೬೨ ಭಾರಿ ವಾಹನ, ೪೨ ಲಘು ವಾಹನ ಹಾಗೂ ೬೮ ನಿಧಾನಗತಿ ವಾಹನಗಳ ದೈನಂದಿನ ಸಂಚಾರವಿದ್ದು, ಅವುಗಳ ಸರಾಸರಿ ಸಂಚಾರ ದೃಷ್ಟಿ ಪ್ರಮಾಣ ೭೩೧ ಪ್ರಯಾಣಿಕ ಕಾರು ಯೂನಿಟ್ ಆಗಿತ್ತು. ಅದರಲ್ಲೂ ವಿಶೇಷವಾಗಿ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ಮೇಲೆ ೧೦೨ ಭಾರಿ ವಾಹನ, ೫೫ ಲಘು ವಾಹನ ಹಾಗೂ ೪೬ ನಿಧಾನಗತಿ ವಾಹನಗಳ ದೈನಂದಿನ ಸಂಚಾರವಿದ್ದು, ಅವುಗಳ ಸರಾಸರಿ ಸಂಚಾರ ಪ್ರಮಾಣ ೬೩೨ ಪ್ರಯಾಣಿಕ ಕಾರು ಯೂನಿಟ್‌ಗಳಾಗಿತ್ತು.

೧೯೭೫-೭೬ರ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ನಡೆದ ನಾಲ್ಕನೆಯ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಸಂಚಾರ ಗಣತಿ ಹಾಗೂ ವಾಹನ ಸಮೀಕ್ಷೆಯಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ೧೧೭ ಕಿ.ಮೀ. ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ಮೇಲೆ ಮೂರು; ೨೦೮ ಕಿ.ಮೀ. ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ಮೇಲೆ ಒಂಬತ್ತು, ೯೪೧ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲೆ ೪೯; ೩೬೧ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲೆ ೧೭ ಹಾಗೂ ೮೬೧ ಕಿ.ಮೀ. ಗ್ರಾಮಾಂತರ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲೆ ೧೭ ಸಂಚಾರ ಗಣತಿ ಕೇಂದ್ರಗಳನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಹಾದು ಹೋಗುವ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ನಾಲ್ಕರ ಮೇಲೆ ನಿರ್ಮಿಸಿದ ಎರಡು ಗಣತಿ ಕೇಂದ್ರಗಳು ದಾಖಲಿಸಿದ್ದಂತೆ ಒಟ್ಟು ೧೧,೧೧೧ ಮೆಟ್ರಿಕ್ ಟನ್ ದೈನಂದಿನ ಸಂಚಾರ ದೃಷ್ಟಿ ಇತ್ತು. ಈ ರಸ್ತೆಯ ಮೇಲೆ ೯೫೫ ಭಾರಿವಾಹನ, ೬೩೩ ಲಘುವಾಹನ, ೧೩೫

ನಿಧಾನಗತಿ ವಾಹನಗಳ ದೈನಂದಿನ ಸಂಚಾರವಿದ್ದು, ಅವುಗಳ ಸರಾಸರಿ ಸಂಚಾರ ದಟ್ಟಣೆ ಪ್ರಮಾಣ ೪,೧೯೨ ಪ್ರಯಾಣಿಕ ಕಾರು ಯೂನಿಟ್‌ಗಳಾಗಿತ್ತು. ಇದೇ ರೀತಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಹಾದು ಹೋಗುವ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಏಳರ ಮೇಲೆ ಸ್ಥಾಪಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿದ್ದ ಏಕೈಕ ಗಣತಿ ಕೇಂದ್ರದಲ್ಲಿ ದಾಖಲಾಗಿದ್ದಂತೆ ೫,೧೨೪ ಮೆಟ್ರಿಕ್ ಟನ್‌ಗಳ ದೈನಂದಿನ ಸಂಚಾರ ದಟ್ಟಣೆ ಇದ್ದು ೪೪೭ ಭಾರಿ ವಾಹನ, ೪೬೪ ಲಘುವಾಹನ, ೧೭೮ ನಿಧಾನಗತಿ ವಾಹನಗಳ ದೈನಂದಿನ ಸಂಚಾರವಿದ್ದು, ಅವುಗಳ ಒಟ್ಟು ಸಂಚಾರ ಪ್ರಮಾಣ ೨,೮೧೧ ಪ್ರಯಾಣಿಕಕಾರು ಯೂನಿಟ್‌ಗಳಾಗಿತ್ತು. ಈ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ವಿಶೇಷವಾಗಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕ ಬಸ್ಸು, ಸರಕು ಸಾಗಾಣಿಕೆ ಲಾರಿ, ಜೀಪು ಹಾಗೂ ಮೋಟಾರು ಸೈಕಲ್‌ಗಳ ಸಂಚಾರ ತೀವ್ರವಾಗಿದ್ದು, ಎತ್ತಿನ ಗಾಡಿಗಳ ಸಂಚಾರವೂ ವಿರಳವಾಗಿ ಕಂಡುಬರುತ್ತಿತ್ತು. ಈ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ಮೇಲೆ ಸಂಚರಿಸುವ ವಾಹನಗಳಲ್ಲಿ ದೂರ ಪ್ರಯಾಣದ ಲಾರಿಗಳ ಸಂಚಾರ ಅಧಿಕವಾಗಿದ್ದುದು ಕಂಡು ಬಂತು. ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ಮೇಲೆ ಸುಮಾರು ೪,೦೪೦ ಮೆಟ್ರಿಕ್ ಟನ್ ಸರಕು ದಿನನಿತ್ಯ ರವಾನೆಯಾಗುತ್ತಿದ್ದು, ಅದರ ಮೌಲ್ಯ ೧೮೭೧೪ ಲಕ್ಷ ರೂ.ಗಳಾಗಿತ್ತು. ಇದೇ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಲ್ಲಿ ೨,೦೫೫ ಮೆಟ್ರಿಕ್ ಟನ್ ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ೧,೦೮೪ ಮೆಟ್ರಿಕ್ ಟನ್, ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ೧,೦೧೭ ಮೆಟ್ರಿಕ್ ಟನ್ ಹಾಗೂ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ೪೫೩ ಮೆಟ್ರಿಕ್ ಟನ್ ಗಳ ದೈನಂದಿನ ಸಂಚಾರ ಇತ್ತೆಂದು ದಾಖಲಿಸಲಾಗಿದೆ. ಈ ರಾಜ್ಯನಿಧಿ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲೆ ಸರಾಸರಿ ೮೩ ಭಾರಿ ವಾಹನ, ೫೭ ಲಘು ವಾಹನ ಹಾಗೂ ೭೯ ನಿಧಾನಗತಿ ವಾಹನಗಳು ದಿನನಿತ್ಯ ಸಂಚರಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ಅವುಗಳ ಸರಾಸರಿ ಸಂಚಾರ ದಟ್ಟಣೆ ಪ್ರಮಾಣ ೭೮೯ ಪ್ರಯಾಣಿಕಕಾರು ಯೂನಿಟ್ (Passenger Car Unit-PCU)ಗಳಾಗಿತ್ತು. ಅದರಲ್ಲೂ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ಮೇಲೆ ೧೭೭ ಭಾರಿ, ೮೭ ಲಘು ಹಾಗೂ ೭೦ ನಿಧಾನಗತಿ ವಾಹನಗಳ ದೈನಂದಿನ ಸಂಚಾರವಿದ್ದು, ಅವುಗಳ ಪ್ರಯಾಣಿಕಕಾರು ಯೂನಿಟ್ ೯೯೨ ಆಗಿತ್ತು.

೧೯೮೧-೮೨ರಲ್ಲಿ ಜರುಗಿದ ಐದನೆಯ ಸಂಚಾರ ಗಣತಿ ಹಾಗೂ ವಾಹನ ಸಮೀಕ್ಷೆಯಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಎರಡು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ (ಒಟ್ಟು ೧೧೭ ಕಿ.ಮೀ.)ಗಳಲ್ಲಿ ಐದು; ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ (೨೭೦ ಕಿ.ಮೀ.)ಗಳ ಮೇಲೆ ೧೧; ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆ (೮೭೯ ಕಿ.ಮೀ.)ಗಳ ಮೇಲೆ ೪೦; ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳ (೩೬೧ ಕಿ.ಮೀ.) ಮೇಲೆ ೧೭; ಹಾಗೂ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ರಸ್ತೆ (೧೮೪೦ ಕಿ.ಮೀ.) ಗಳ ಮೇಲೆ ೨೫ ಗಣತಿ ಕೇಂದ್ರಗಳನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಹಾದುಹೋಗುವ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ನಾಲ್ಕರ ಮೇಲೆ ಸ್ಥಾಪಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿದ್ದ ಎರಡು ಗಣತಿ ಕೇಂದ್ರಗಳಲ್ಲಿ ದಾಖಲಾಗಿದ್ದಂತೆ ಒಟ್ಟು ೧೯,೮೧೬ ಮೆಟ್ರಿಕ್ ಟನ್ ಸಂಚಾರ ದಟ್ಟಣೆ ಇತ್ತು. ಈ ರಸ್ತೆಯ ಮೇಲೆ ೧,೭೪೯ ಭಾರಿ ವಾಹನ, ೮೮೨ ಲಘು ವಾಹನ ಹಾಗೂ ೮೯ ನಿಧಾನಗತಿ ವಾಹನಗಳ ದೈನಂದಿನ ಸಂಚಾರವಿದ್ದು, ಅವುಗಳ ಸಂಚಾರ ಪ್ರಮಾಣ ೬೭೬೯ ಪ್ರಯಾಣಿಕ ಕಾರು ಯೂನಿಟ್ ಆಗಿತ್ತು. ಇದೇ ರೀತಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ೭ ರ ಮೇಲೆ ಸ್ಥಾಪಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿದ್ದ ಮೂರು ಗಣತಿ ಕೇಂದ್ರಗಳಲ್ಲಿ ದಾಖಲಾಗಿದ್ದಂತೆ ಒಟ್ಟು ೧೫,೦೫೮ ಮೆಟ್ರಿಕ್ ಟನ್ ಸಂಚಾರ ದಟ್ಟಣೆ ಇದ್ದು, ೧,೪೯೩ ಭಾರಿ ವಾಹನ, ೬೨೦ ಲಘುವಾಹನ ಹಾಗೂ ೧೧೮ ನಿಧಾನಗತಿ ವಾಹನಗಳ ದೈನಂದಿನ ಸಂಚಾರವಿದ್ದು, ಅವುಗಳ ಸಂಚಾರ ಪ್ರಮಾಣ ೫,೯೧೫ ಪ್ರಯಾಣಿಕ ಕಾರು ಯೂನಿಟ್ ಆಗಿತ್ತು. ಈ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ಮೇಲೆ ೨,೩೩೫ ಮೆಟ್ರಿಕ್ ಟನ್, ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲೆ ೧,೩೯೭ ಮೆಟ್ರಿಕ್ ಟನ್, ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲೆ ೮೨೬ ಹಾಗೂ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲೆ ೫೪೫ ಮೆಟ್ರಿಕ್ ಟನ್ ದೈನಂದಿನ ಸಂಚಾರ ದಟ್ಟಣೆ ಇತ್ತು. ಆ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲೆ ಸರಾಸರಿ ೯೮ ಭಾರಿ ವಾಹನ, ೭೯ ಲಘು ವಾಹನ ಹಾಗೂ ೬೬ ನಿಧಾನಗತಿ ವಾಹನಗಳ ದೈನಂದಿನ ಸಂಚಾರವಿದ್ದು ಅವುಗಳ ಸರಾಸರಿ ಸಂಚಾರ ಪ್ರಮಾಣ ೭೬೯ ಪ್ರಯಾಣಿಕ ಕಾರು ಯೂನಿಟ್ ಆಗಿತ್ತು. ಈ ವರ್ಗದ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ಮೇಲೆ ೨೨೦ ಭಾರಿ ವಾಹನ, ೧೧೫ ಲಘು ವಾಹನ ಹಾಗೂ ೪೨ ನಿಧಾನಗತಿ ವಾಹನಗಳ ದೈನಂದಿನ ಸಂಚಾರವಿದ್ದು, ಅವುಗಳ ಸಂಚಾರ ದಟ್ಟಣೆ ಪ್ರಮಾಣ ೧,೦೨೭ ಪ್ರಯಾಣಿಕ ಕಾರು ಯೂನಿಟ್‌ಗಳಾಗಿದ್ದವು. ಜಿಲ್ಲೆಯ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ಮೇಲೆ ದೈನಂದಿನ ೧೭,೩೧೬ ಮೆಟ್ರಿಕ್ ಟನ್ ಸರಕು ಸಾಗಾಣಿಕೆಯಾಗಿದ್ದು ಅದರ ಮೌಲ್ಯ ೧೦೬೬೬೫ ಲಕ್ಷ ರೂ.ಗಳಾಗಿತ್ತು.

೧೯೮೭-೮೮ ರಲ್ಲಿ ಜರುಗಿದ ಆರನೆಯ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಸಮೀಕ್ಷೆಯಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲೆಯ ವಿವಿಧ ವರ್ಗದ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲೆ ಒಟ್ಟು ೧೧೮ (ಕ್ರಮವಾಗಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಲ್ಲಿ ೨, ರಾಜ್ಯಹೆದ್ದಾರಿಗಳಲ್ಲಿ ೧೫, ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ೪೯, ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಏಳು ಹಾಗೂ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ೪೧) ಗಣತಿ ಕೇಂದ್ರಗಳನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ನಾಲ್ಕರಲ್ಲಿ

ಸ್ಥಾಪಿಸಲಾಗಿದ್ದ ಮೂರು ಗಣತಿ ಕೇಂದ್ರಗಳಲ್ಲಿ ದಾಖಲಾಗಿದ್ದಂತೆ ಒಟ್ಟು ೩೪,೭೯೭ ಮೆಟ್ರಿಕ್ ಟನ್‌ಗಳ ಸರಾಸರಿ ದೈನಂದಿನ ಸಂಚಾರ ದಟ್ಟಣೆ ಇದ್ದು, ೩,೧೩೦ ಭಾರಿ ವಾಹನ, ೨೬೪೪ ಲಘುವಾಹನ ಹಾಗೂ ೯೧ ನಿಧಾನಗತಿ ವಾಹನಗಳ ಸರಾಸರಿ ದೈನಂದಿನ ವಾಹನ ಸಂಚಾರವಿದ್ದು, ಅವು ೧೨,೬೮೫ ಪ್ರಯಾಣಿಕ ಕಾರು ಯೂನಿಟ್‌ಗಳಿಗೆ ಸಮನಾಗಿದ್ದವು. ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಏಳರಲ್ಲಿ ಸ್ಥಾಪಿಸಲಾಗಿದ್ದ ಮೂರು ಗಣತಿ ಕೇಂದ್ರಗಳಲ್ಲಿ ದಾಖಲಾಗಿದ್ದಂತೆ ೩೦,೭೪೫ ಮೆಟ್ರಿಕ್ ಟನ್‌ಗಳ ಸರಾಸರಿ ದೈನಂದಿನ ಸಂಚಾರ ದಟ್ಟಣೆ ಇದ್ದು, ೨,೮೧೦ ಭಾರಿ ವಾಹನ, ೧,೭೩೩ ಲಘು ವಾಹನ ಹಾಗೂ ೧೨೫ ನಿಧಾನ ಗತಿ ವಾಹನಗಳ ದೈನಂದಿನ ಸಂಚಾರ ದಟ್ಟಣೆ ಇದ್ದು, ಅವು ಸರಾಸರಿ ೧,೦೮೧ ಪ್ರಯಾಣಿಕ ಕಾರು ಯೂನಿಟ್‌ಗಳಿಗೆ ಸಮನಾಗಿದ್ದವು. ಜಿಲ್ಲೆಯ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಲ್ಲಿ ೨,೮೯೪ ಮೆಟ್ರಿಕ್ ಟನ್, ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ೧,೮೫೨ ಮೆಟ್ರಿಕ್ ಟನ್, ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ೮೩೭ ಮೆಟ್ರಿಕ್ ಟನ್ ಹಾಗೂ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ೫೭೬ ಮೆಟ್ರಿಕ್ ಟನ್ ಗಳ ಸರಾಸರಿ ದೈನಂದಿನ ಸಂಚಾರ ದಟ್ಟಣೆ ಪ್ರತೀ ಗಣತಿ ಕೇಂದ್ರದಲ್ಲಿತ್ತೆಂದು ತಿಳಿದುಬರುತ್ತದೆ. ಆ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲೆ ೧೧೧ ಭಾರಿವಾಹನ, ೧೯೮ ಲಘು ವಾಹನ ಹಾಗೂ ೪೭ ನಿಧಾನಗತಿ ವಾಹನಗಳ ಸರಾಸರಿ ದೈನಂದಿನ ವಾಹನ ಸಂಚಾರವಿದ್ದು, ಅವುಗಳ ಸರಾಸರಿ ದೈನಂದಿನ ಪ್ರಯಾಣಿಕ ಕಾರು ಯೂನಿಟ್ ೮೦೫ ಆಗಿತ್ತು.

೧೯೯೨-೯೩ ರಲ್ಲಿ ಜರುಗಿನ ಏಳನೆಯ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಸಂಚಾರ ಹಾಗೂ ವಾಹನ ಗಣತಿ ಸಮೀಕ್ಷೆಯಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲೆಯ ವಿವಿಧ ವರ್ಗದ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲೆ ಒಟ್ಟು ೧೦೭ (ಕ್ರಮವಾಗಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ಮೇಲೆ ೮, ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ಮೇಲೆ ೧೫, ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲೆ ೫೪, ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲೆ ಮೂರು ಹಾಗೂ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲೆ ೨೯) ಗಣತಿ ಕೇಂದ್ರಗಳನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ನಾಲ್ಕರ ಮೇಲೆ ಸ್ಥಾಪಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿದ್ದ ಮೂರು ಗಣತಿ ಕೇಂದ್ರಗಳಲ್ಲಿ ದಾಖಲಾಗಿದ್ದಂತೆ ೬೦,೬೧೧ ಮೆಟ್ರಿಕ್ ಟನ್‌ಗಳ ದೈನಂದಿನ ಸರಾಸರಿ ಸಂಚಾರ ದಟ್ಟಣೆಯಿದ್ದು, ೫,೧೭೪ ಭಾರಿ ವಾಹನ, ೨,೮೮೪ ಲಘುವಾಹನ ಹಾಗೂ ೧೭ ನಿಧಾನಗತಿ ವಾಹನಗಳ ಸರಾಸರಿ ದೈನಂದಿನ ಸಂಚಾರ ದಟ್ಟಣೆ ಇದ್ದು, ಅವುಗಳ ಸರಾಸರಿ ದೈನಂದಿನ ಪ್ರಯಾಣಿಕ ಕಾರು ಯೂನಿಟ್ ೧೯,೦೧೮ ಆಗಿತ್ತು. ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಏಳರಲ್ಲಿದ್ದ ಮೂರು ಗಣತಿ ಕೇಂದ್ರಗಳಲ್ಲಿ ದಾಖಲಾಗಿದ್ದಂತೆ ಒಟ್ಟು ೮೨,೬೦೭ ಮೆಟ್ರಿಕ್ ಟನ್‌ಗಳ ದೈನಂದಿನ ಸಂಚಾರ ದಟ್ಟಣೆ ಇದ್ದು, ೮,೦೪೯ ಭಾರಿ ವಾಹನ, ೩,೨೭೯ ಲಘುವಾಹನ ಹಾಗೂ ೭೩೦ ನಿಧಾನಗತಿ ವಾಹನಗಳ ಸರಾಸರಿ ದೈನಂದಿನ ಸಂಚಾರವಿದ್ದು, ಅವುಗಳ ಒಟ್ಟು ಪ್ರಯಾಣಿಕ ಕಾರು ಯೂನಿಟ್ ೩೨,೯೯೦ ಆಗಿತ್ತು. ಜಿಲ್ಲೆಯ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಲ್ಲಿ ೩,೬೨೫, ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ೨,೪೫೬, ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ೭೮೭ ಹಾಗೂ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ೫೭೮ ಮೆಟ್ರಿಕ್ ಟನ್‌ಗಳ ಸರಾಸರಿ ದೈನಂದಿನ ಸಂಚಾರ ದಟ್ಟಣೆ ಇತ್ತೆಂದು ತಿಳಿದುಬರುತ್ತದೆ. ಆ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲೆ ೧೭೧ ಭಾರಿ ವಾಹನ, ೪೨೨ ಲಘು ವಾಹನ ಹಾಗೂ ೩೩ ನಿಧಾನಗತಿ ವಾಹನಗಳ ಸರಾಸರಿ ದೈನಂದಿನ ಸಂಚಾರ ದಟ್ಟಣೆ ಇದ್ದು ಅವು ಸರಾಸರಿ ೧,೧೬೧ ಪ್ರಯಾಣಿಕ ಕಾರು ಯೂನಿಟ್‌ಗಳಿಗೆ ಸಮನಾಗಿದ್ದವು.

೧೯೯೭-೯೮ರಲ್ಲಿ ಜರುಗಿದ ಎಂಟನೆಯ ಸಮೀಕ್ಷೆಯಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲೆಯ ವಿವಿಧ ವರ್ಗದ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲೆ ಒಟ್ಟು ೧೧೧ ಗಣತಿ ಕೇಂದ್ರಗಳನ್ನು (ಕ್ರಮವಾಗಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ಮೇಲೆ ಐದು, ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ಮೇಲೆ ೧೬, ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲೆ ೫೩, ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲೆ ನಾಲ್ಕು ಹಾಗೂ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲೆ ೩೩ ಗಣತಿ ಕೇಂದ್ರಗಳು) ಸ್ಥಾಪಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ನಾಲ್ಕರ ಮೇಲೆ ಸ್ಥಾಪಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿದ್ದ ಮೂರು ಗಣತಿ ಕೇಂದ್ರಗಳಲ್ಲಿ ದಾಖಲಾಗಿದ್ದಂತೆ ಒಟ್ಟು ೧,೫೯,೧೯೦ ಮೆಟ್ರಿಕ್ ಟನ್ ಗಳ ದೈನಂದಿನ ಸಂಚಾರ ದಟ್ಟಣೆ ಇದ್ದು, ೧೧,೭೭೪ ಭಾರಿ ವಾಹನ, ೧೧,೯೮೭ ಲಘುವಾಹನ ಹಾಗೂ ೬೩೫ ನಿಧಾನಗತಿ ವಾಹನಗಳ ದೈನಂದಿನ ಸಂಚಾರವಿದ್ದು, ಅವುಗಳ ಪ್ರಯಾಣಿಕ ಕಾರು ಯೂನಿಟ್ ೫೫,೧೯೬ ಆಗಿತ್ತು. ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ೭ ರ ಮೇಲೆ ಸ್ಥಾಪಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿದ್ದ ಎರಡು ಗಣತಿ ಕೇಂದ್ರಗಳಲ್ಲಿ ದಾಖಲಾಗಿದ್ದಂತೆ ಈ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೪೭,೫೩೧ ಮೆಟ್ರಿಕ್ ಟನ್ ಗಳ ದೈನಂದಿನ ಸಂಚಾರ ದಟ್ಟಣೆ ಇದ್ದು, ೪,೪೦೯ ಭಾರಿ ವಾಹನ, ೩,೦೦೬ ಲಘುವಾಹನ ಹಾಗೂ ೨೨೦ ನಿಧಾನಗತಿ ವಾಹನಗಳ ದೈನಂದಿನ ಸಂಚಾರವಿದ್ದು, ಅವು ೧೮,೩೯೯ ಪ್ರಯಾಣಿಕ ಕಾರು ಯೂನಿಟ್‌ಗೆ ಸಮನಾಗಿದ್ದವು. ರಾಜ್ಯಹೆದ್ದಾರಿಗಳಲ್ಲಿ ೪,೨೫೦, ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ೩,೩೩೬, ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ೧,೨೫೮ ಹಾಗೂ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ೯೫೩ ಮೆಟ್ರಿಕ್ ಟನ್‌ಗಳ ಸರಾಸರಿ ದೈನಂದಿನ ಸಂಚಾರ ದಟ್ಟಣೆ ಇತ್ತು. ಆ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲೆ ೨೧೫ ಭಾರಿ ವಾಹನ, ೭೫೩ ಲಘುವಾಹನ, ಹಾಗೂ ೨೦ ನಿಧಾನಗತಿ ವಾಹನಗಳ ದೈನಂದಿನ ಸಂಚಾರವಿದ್ದು, ಅವುಗಳ ಪ್ರಯಾಣಿಕ ಕಾರು ಯೂನಿಟ್ ೧,೫೬೭ ಆಗಿತ್ತು.

ತೀರಾ ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ಅಂದರೆ, ೨೦೦೨-೦೩ ರಲ್ಲಿ ಜರುಗಿದ ಒಂಭತ್ತನೆಯ ಸಂಚಾರ ಗಣತಿ ಹಾಗೂ ವಾಹನ ಸಮೀಕ್ಷೆಯಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲೆಯ ವಿವಿಧ ವರ್ಗದ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲೆ ಒಟ್ಟು ೧೧೮ ಗಣತಿ ಕೇಂದ್ರಗಳನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಅವುಗಳಲ್ಲಿ ಐದನ್ನು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ನಾಲ್ಕು ಹಾಗೂ ಏಳು ಮೇಲೂ, ೧೬ ಗಣತಿ ಕೇಂದ್ರಗಳನ್ನು ವಿವಿಧ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಲ್ಲೂ, ೨೧ ಕೇಂದ್ರಗಳನ್ನು ವಿವಿಧ ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲೂ ಸ್ಥಾಪಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಉಳಿದ ೨೧ ಗಣತಿ ಕೇಂದ್ರಗಳನ್ನು, ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆ ಹಾಗೂ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲೂ ಸ್ಥಾಪಿಸಿ, ಸಂಚಾರ ಗಣತಿ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆ ಸಮೀಕ್ಷೆಯನ್ನು ಪೂರೈಸಲಾಯಿತು.

ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕಚೇರಿ

“ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ಇಲಾಖೆ” ಎಂದೇ ಚಿರಪರಿಚಿತವಾಗಿದ್ದ ಇದರ ಹೆಸರನ್ನು ೧೯೮೯ರಲ್ಲಿ “ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ” ಎಂದು ಮಾರ್ಪಡಿಸಲಾಯಿತು. ರಾಜ್ಯದ ಖಜಾನೆಗೆ ಅಧಿಕ ಆದಾಯವನ್ನು ತರುವ ಕೆಲವೇ ಇಲಾಖೆಗಳಲ್ಲಿ ಒಂದಾಗಿರುವ ಇದು ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ನೋಂದಣಿ, ನಿಯಂತ್ರಣ, ಮೋಟಾರು ತೆರಿಗೆ ಸಂಗ್ರಹ, ಚಾಲಕರಿಗೆ-ನಿರ್ವಾಹಕರಿಗೆ ಪರವಾನಗಿ ನೀಡಿಕೆ, ವಾಹನಗಳಿಂದ ಉಂಟಾಗುವ ಪರಿಸರ ಮಾಲಿನ್ಯ ನಿಯಂತ್ರಣ ಮುಂತಾದ ಮಹತ್ವದ ಕಾರ್ಯಗಳನ್ನು ಅ) ೧೯೩೯ರ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ಕಾಯ್ದೆ (೧೯೩೯ರ ಕೇಂದ್ರ ಕಾಯ್ದೆ ೪) ಆ) ೧೯೫೭ರ ಕರ್ನಾಟಕ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ತೆರಿಗೆ ನಿಯಮ ಕಾಯ್ದೆ ಇ) ೧೯೬೩ರ ಕರ್ನಾಟಕ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ನಿಯಮ, ಈ) ೧೯೮೮ರ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ಅಧಿನಿಯಮ (೧೯೮೮ರ ೨೯ನೇ ಕೇಂದ್ರ ಅಧಿನಿಯಮ) ಉ) ೧೯೮೯ರ ಕರ್ನಾಟಕ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ನಿಯಮ ಊ) ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದ ೧೯೮೯ರ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ಅಧಿನಿಯಮ ಮುಂತಾದ ಕಾಯ್ದೆ ನಿಯಮಗಳನ್ನು ಅನುಷ್ಠಾನಕ್ಕೆ ತರುವ ಈ ಇಲಾಖೆಯು, ಜಿಲ್ಲಾ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಹಾಗೂ ಸಹಾಯಕ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕಚೇರಿಗಳ ಮೂಲಕ ಕಾರ್ಯ ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತದೆ. ಮಿಗಿಲಾಗಿ ಕಾಲಕಾಲಕ್ಕೆ ಕೇಂದ್ರ ಹಾಗೂ ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರಗಳು ರೂಪಿಸುವ ಮೋಟಾರು ವಾಹನ ಸಂಬಂಧಿತ ಕಾಯ್ದೆ ಕಾನೂನುಗಳನ್ನು ಅನುಷ್ಠಾನಕ್ಕೆ ತರುವುದೂ ಇದರ ಆದ್ಯ ಕರ್ತವ್ಯವಾಗಿದೆ.

ಜಿಲ್ಲಾ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕಚೇರಿಗಳು ಆರಂಭ (೧೯೫೭)ಗೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಮೊದಲು ಸಾರಿಗೆ ಸಂಚಾರ ಹಾಗೂ ನಿಯಂತ್ರಣಗಳಂತಹ ಕಾರ್ಯಗಳನ್ನು ಜಿಲ್ಲಾ ಬೋರ್ಡ್ ಹಾಗೂ ಪುರಸಭೆಗಳು ಪೋಲೀಸ್ ಇಲಾಖೆಯ ಸಹಯೋಗದೊಂದಿಗೆ ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದವು. ೧೯೧೧ರ ಮೈಸೂರು ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಣ ಕಾಯ್ದೆಯಂತೆ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ವಾಹನ ಸಂಚಾರದ ನಿಯಂತ್ರಣ ಹಾಗೂ ಪರಿಶೀಲನಾ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ಆಯಾ ಪುರಸಭೆಗಳಿಗೆ ವಹಿಸಿಕೊಡಲಾಗಿತ್ತು. ೧೯೧೩ರ ಮೋಟಾರು ವಾಹನ ಕಾಯ್ದೆಯನ್ವಯ ವಾಹನಗಳ ನೋಂದಣಿ ಹಾಗೂ ವಾಹನ ಚಾಲನಾ ಪರವಾನಗಿಯನ್ನು ಕಡ್ಡಾಯಗೊಳಿಸಿ ವಾಹನ ಚಾಲಕರಿಗೆ ಪರವಾನಗಿ ಬಿಲ್ಲೆ (ಲೈಸೆನ್ಸ್) ಯನ್ನೂ ನೀಡಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ೧೯೨೯ರ ಮೈಸೂರು ಮೋಟಾರು ವಾಹನ ಕಾಯ್ದೆಯು, ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳಿಗೆ ಸಂಚಾರ ಪರವಾನಗಿ ನೀಡುವ ಅಧಿಕಾರವನ್ನು ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿದ್ದ ಇನ್‌ಸ್ಪೆಕ್ಟರ್ ಜನರಲ್ ಆಫ್ ಪೋಲೀಸ್ (ಐ.ಜಿ.ಪಿ) ಅವರಿಗೆ ನೀಡಿತ್ತು. ಆದರೆ ಜಿಲ್ಲಾ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿ ವಾಹನಗಳಿಗೆ ಪರವಾನಗಿ ನೀಡುವ ಅಧಿಕಾರವನ್ನು ೧೯೩೭ರಿಂದ ಜಿಲ್ಲಾ ದಂಡಾಧಿಕಾರಿಗಳಿಗೆ ನೀಡಲಾಯಿತು. ಪ್ರಜಾಪ್ರತಿನಿಧಿ ಸಭೆಯ ಸಭಾನಾಯಕ, ಸರ್ಕಾರಿ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಹಾಗೂ ಅಧಿಕಾರೇತರರನ್ನು ಸದಸ್ಯರನ್ನಾಗಿ ಹೊಂದಿದ್ದ ‘ಮೈಸೂರು ಸಾರಿಗೆ ಬೋರ್ಡ್’, ಮೈಸೂರು ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಹಾಗೂ ತೆರಿಗೆ ನಿಯಂತ್ರಣ ಕಾಯ್ದೆಯನ್ನು ೧೯೩೯ರ ಜನವರಿ ಒಂದರಿಂದ ಜಾರಿಗೊಳಿಸುವ ಮೂಲಕ ಏಕರೂಪತೆ ತರಲು ಮುಂದಾಯಿತು. ತಕ್ಷಣವಾಗಿ ಜಿಲ್ಲಾ ಬೋರ್ಡ್ ಹಾಗೂ ಪುರಸಭೆಗಳಿಗೆ ಆದರೆ ಇದ್ದ ತೆರಿಗೆ ವಿಧಿಸುವ ಅಧಿಕಾರ ರದ್ದಾಯಿತು. ತಕ್ಷಣಬಂಧ ಪುರಸಭೆಗಳಿಗೆ ಪರಿಹಾರವನ್ನೂ ನೀಡಲಾಯಿತು. ಅಲ್ಲದೆ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ರಸ್ತೆ ನಿಧಿಯನ್ನು ಆರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ತೆರಿಗೆ ಸಂಗ್ರಹಕ್ಕಾಗಿ ಉಕ್ಕಡ (ಟೊಲ್‌ಗೆಟ್)ಗಳನ್ನು ತೆರೆಯಲಾಯಿತು. ಸಂಸ್ಥಾನದ ಗಡಿಪ್ರದೇಶದ ಉಕ್ಕಡಗಳ ಮುತ್ತದಿ (ಉಕ್ಕಡದ ಅಧಿಕಾರಿ)ಗಳಿಗೆ ಪ್ರವಾಸಿಗರನ್ನು ಒಳಗೊಂಡ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳಿಗೆ ಅಲ್ಪಾವಧಿಯ ತಾತ್ಕಾಲಿಕ ಪರವಾನಗಿ ನೀಡುವ ಅಧಿಕಾರವನ್ನೂ ಕೊಡಲಾಯಿತು. ಮೋಟಾರ್ ಸೈಕಲ್ ಹಾಗೂ ಕಾರುಗಳ ಮೇಲಿನ ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ೧೯೩೭ರಲ್ಲಿ ಇಳಿಸಲಾಯಿತು. ಮೋಟಾರ್ ಸೈಕಲ್ ಹೊರತುಪಡಿಸಿ ಉಳಿದ ವಾಹನಗಳಿಗೆ ಪಾರ್ಶ್ವಗನ್ನಡಿ (Rear Mirror) ಯನ್ನು ಕಡ್ಡಾಯಗೊಳಿಸಲಾಯಿತು. ಬಸ್ಸು ನಿರ್ವಾಹಕರ ಪರವಾನಗಿ ನವೀಕರಣ ಕ್ರಿಯೆಯನ್ನು ಆರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಅಪಘಾತವನ್ನು ತಡೆಗಟ್ಟುವ ಉದ್ದೇಶದಿಂದ ನಗರ

ಪ್ರದೇಶದ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿ ಕಾರುಗಳಿಗೆ ಗಂಟೆಗೆ ೩೦ ಮೈಲಿ, ಬಸ್ಸು-ಲಾರಿಗಳಿಗೆ ಗಂಟೆಗೆ ೨೦ ಮೈಲಿ ವೇಗಮಿತಿಯನ್ನು ನಿಗದಿಪಡಿಸಲಾಯಿತು. ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಮೋಟಾರು ವಾಹನ ಹಾಗೂ ಖಾಸಗಿ ಲಾರಿಗಳನ್ನು ತಮ್ಮ ತಮ್ಮ ಜಿಲ್ಲಾ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿ ಬೇಕೆಂದಲ್ಲಿ ಅಡ್ಡಗಟ್ಟಿ, ಆಚ್ಛಿ (ಸರ್ಪೈಸ್) ತಪಾಸಣೆ ನಡೆಸಲು ಜಿಲ್ಲಾ ದಂಡಾಧಿಕಾರಿಗಳನ್ನು ಕೋರಲಾಯಿತು. ಬಸ್ಸುಗಳ ಆಸನ ಸಾಮರ್ಥ್ಯ, ಟ್ಯಾಕ್ಸಿಗಳಿಗೆ ಮೀಟರ್ ಜೋಡಣೆ ಹಾಗೂ ಬಾಡಿಗೆ ದರವನ್ನು ೧೯೪೨ರಲ್ಲಿ ನಿಗದಿಪಡಿಸಲಾಯಿತು.

ಮೈಸೂರು ರಸ್ತೆ ವರ್ಗೀಕರಣ ಸಮಿತಿಯ ಸಲಹೆಯಂತೆ ೧೯೪೨-೪೩ರಲ್ಲಿ ಉಕ್ಕಡ (ಟೋಲ್‌ಗೇಟ್)ಗಳು ರದ್ದಾದವು. ಆದರೆ ಇದರಿಂದ ಉಂಟಾಗುವ ನಷ್ಟವನ್ನು ಭರಿಸಲು ಮೋಟಾರು ವಾಹನ ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಲು ಸಾರಿಗೆ ಬೋರ್ಡು ಸಮ್ಮತಿಸಿತು. ಎರಡನೆಯ ಜಾಗತಿಕ ಯುದ್ಧ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಟ್ರೈದ-ಪೆಟ್ರೋಲ್‌ಗಳನ್ನು ಪಡೆತರ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗೆ ಒಳಪಡಿಸಲಾಗಿತ್ತಾದರೂ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಬಸ್ ಸಂಚಾರವನ್ನು ಯಥಾರೀತಿ ಮುಂದುವರಿಸಲಾಯಿತು. ೧೯೪೮ರ ವೇಳೆಗೆ ವಾಹನಗಳ ನೋಂದಣಿಯು ಐ.ಬಿ.ಪಿ.ಯ ನಿಯಂತ್ರಣಕ್ಕೊಳಪಟ್ಟಿದ್ದು, ಚಾಲಕ ಪರವಾನಗಿ ನೀಡುವ ಅಧಿಕಾರವು ಜಿಲ್ಲಾ ಪೊಲೀಸ್ ಕಮಿಷನರ್ ಅವರಲ್ಲಿ ಕೇಂದ್ರೀಕೃತವಾಗಿತ್ತು. ೧೯೪೮-೪೯ರಲ್ಲಿ ಜಾರಿಗೆ ಬಂದ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ನೀತಿ ಹಾಗೂ ಆ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ತೆಲೆದೋರಿದ ಪೆಟ್ರೋಲ್ ಅಭಾವಗಳಿಂದಾಗಿ ಬಸ್ ಪರ್ಮಿಟ್ ವಿತರಣೆಗೆ ನಿಯಂತ್ರಣ ಏರಲಾಯಿತು. ಟ್ಯಾಕ್ಸಿಗಳಿಗೆ ಪರ್ಮಿಟ್ ನೀಡಿ, ತೆರಿಗೆ ನಿಗದಿಪಡಿಸಿ ಕನಿಷ್ಠ ಪ್ರಯೋಜನವನ್ನು ನಿರ್ಧರಿಸುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ೧೯೫೦ರಿಂದ ಜಾರಿಗೆ ತರಲಾಯಿತು. ಆದರೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಆಟೋರಿಕ್ಷಾಗಳು ಕಾಣಿಸಿಕೊಳ್ಳಲಾರಂಭಿಸಿದುದು ಎರಡು ದಶಕಗಳ ನಂತರವೇ. ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರವು ೧೯೫೬ರಲ್ಲಿ ಮೋಟಾರು ವಾಹನ ಇಲಾಖೆಯನ್ನು ಆರಂಭಿಸುವುದರೊಂದಿಗೆ ೧೯೫೬ರಿಂದ ಅಸ್ತಿತ್ವದಲ್ಲಿದ್ದ ಸಾರಿಗೆ ಬೋರ್ಡು ರದ್ದಾಯಿತು. ಕೋಲಾರ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಈ ಇಲಾಖೆಯ ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗದ ವ್ಯಾಪ್ತಿಗೆ ಒಳಪಟ್ಟಿತು. ಹಿಂದೆಯೇ ಜಿಲ್ಲೆಗೊಂದೊಂದು ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕಚೇರಿಗಳು ತೆರೆಯಲ್ಪಟ್ಟಾಗ, ಕೋಲಾರ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲೂ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕಚೇರಿಯು ೧೯೫೭ರಲ್ಲಿ ಪ್ರಾರಂಭಗೊಂಡು, ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗದಡಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸಲಾರಂಭಿಸಿತು.

ಮೋಟಾರು ವಾಹನ ಇಲಾಖೆಯ ಕಾರ್ಯಚಟುವಟಿಕೆಗಳನ್ನು ಚುರುಕುಗೊಳಿಸುವ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ರಾಜ್ಯಮಟ್ಟದಲ್ಲಿರುವಂತೆ ಜಿಲ್ಲಾ ಮಟ್ಟದಲ್ಲೂ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಪ್ರಾಧಿಕಾರವನ್ನು ೧೯೫೮ರಲ್ಲಿ ಆರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಜಿಲ್ಲಾಧಿಕಾರಿಯು ಅಧ್ಯಕ್ಷರಾಗಿರುವ ಇದಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲಾ ಪೊಲೀಸ್ ಕಮಿಷನರ್ ಸದಸ್ಯರಿದ್ದು, ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಅಧಿಕಾರಿಯು ಪದನಿಮಿತ್ತ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿಯಾಗಿದ್ದು, ಇದು ಭಾಗಶಃ ನ್ಯಾಯಾಂಗದಂತೆ ಕಾರ್ಯ ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತದೆ. ವಾಹನಗಳ ಮಾಲೀಕರಿಗೆ ಆಗಬಹುದಾದ ಅನಗತ್ಯ ವಿಕಲಂಕವನ್ನು ತಡೆಗಟ್ಟಲು, ೧೯೫೭ರ ಮೋಟಾರು ಕಾಯ್ದೆಯನ್ವಯ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಅಧಿಕಾರಿಗಳೂ ಸೇರಿದಂತೆ ಎಲ್ಲಾ ತಾಲೂಕು ಖಜಾನಾಧಿಕಾರಿಗಳಿಗೂ ಪರವಾನಗಿ ನೀಡುವ ಅಧಿಕಾರವಿತ್ತು. ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಣ ಕಾರ್ಯವು ಸಂಚಾರಿ ಪೊಲೀಸ್ ವಿಭಾಗದಾಗಿದ್ದು, ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ವಾಹನಗಳ ನೋಂದಣಿ, ಪರವಾನಗಿ ವಿತರಣೆ ಹಾಗೂ ಚಾಲಕ-ನಿರ್ವಾಹಕ ಲೈಸೆನ್ಸ್‌ಗಳನ್ನು ಜಿಲ್ಲಾವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿ ನೀಡುವ ಅಧಿಕಾರವನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದರು. ವಾಹನಗಳಿಗೆ ಕಡ್ಡಾಯ ವಿಮೆ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಕುಖನಿಟ್ಟಾಗಿ ಜಾರಿಗೆ ತರಲಾಯಿತು.

ಜಿಲ್ಲೆಯ ಗಡಿಯಲ್ಲಿ ಆಂಧ್ರ ಹಾಗೂ ತಮಿಳುನಾಡು ರಾಜ್ಯಗಳಿರುವ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ವಾಹನಗಳ ಪರವಾನಗಿ, ನೋಂದಣಿ ಮುಂತಾದ ಸಾರಿಗೆ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳು ಅಧಿಕಗೊಂಡ ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಕೋಲಾರ ಚಿನ್ನದ ಗಣಿ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಸಹಾಯಕ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕಚೇರಿಯನ್ನು ೧೯೭೫ರಲ್ಲಿ ಆರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಅದೂ ಸಾಲದಾದಾಗ ೧೯೯೪ರಲ್ಲಿ ಇನ್ನೊಂದು ಸಹಾಯಕ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕಚೇರಿಯನ್ನು ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರದಲ್ಲಿ ಆರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ, ಕೋಲಾರ, ಚಿಂತಾಮಣಿ, ಮುಳಬಾಗಿಲು ಹಾಗೂ ಶ್ರೀನಿವಾಸಪುರ ತಾಲೂಕುಗಳು ಕೋಲಾರದಲ್ಲಿರುವ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕಚೇರಿಯ ವ್ಯಾಪ್ತಿಗೂ, ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರ, ಗುಡಿಬಂಡೆ, ಗೌರಿಬಿದನೂರು, ಬಾಗೇಪಲ್ಲಿ ಹಾಗೂ ಶಿಡ್ಲಘಟ್ಟ ತಾಲೂಕುಗಳು ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರದಲ್ಲಿರುವ ಸಹಾಯಕ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕಚೇರಿಯ ವ್ಯಾಪ್ತಿಗೂ; ಬಂಗಾರಪೇಟೆ ಹಾಗೂ ಮಾಲೂರು ತಾಲೂಕುಗಳು ಕೆ.ಬಿ.ಎಫ್.ನಲ್ಲಿರುವ ಸಹಾಯಕ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕಚೇರಿಯ ವ್ಯಾಪ್ತಿಗೂ ಒಳಪಟ್ಟವೆ. ಕೋಲಾರ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಸಾರಿಗೆ ನೋಂದಣಿ ಸಂಕೇತ ಸಂಖ್ಯೆ (R.T.O Code) ಕೆಎ ೦೭ (ಕೋಲಾರ) ಕೆಎ ೦೮ (ಕೆ.ಬಿ.ಎಫ್) ಹಾಗೂ ಕೆಎ ೪೦ (ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರ) ಆಗಿದ್ದು, ಜಿಲ್ಲೆಯ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ

ಸಾರಿಗೆ ಕುಟೀರಿ (ಕೋಲಾರ) ಹಾಗೂ ಉಪ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಕುಟೀರಿ (ಕೆ.ಜಿ.ಎಫ್. ಹಾಗೂ ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರ)ಗಳಲ್ಲಿ ನೋಂದಣಿಸಲ್ಪಡುವ ವಾಹನಗಳಿಗೆ ಕ್ರಮವಾಗಿ ಈ ನೋಂದಣಿ ಸಂಕೇತವನ್ನು ನೀಡಲಾಗುತ್ತದೆ. ಇಲಾಖೆಯ ವತಿಯಿಂದ ತಪಾಸಣಾ ಕೇಂದ್ರ (ಚೆಕ್‌ಪೋಸ್ಟ್)ಗಳನ್ನು ಜಿಲ್ಲೆಯ ನಗಲಿ ಹಾಗೂ ಬಾಗೇಪಲ್ಲಿಗಳಲ್ಲಿ ೧.೧೧.೧೯೮೯ ರಿಂದಲೂ, ಗೌರಿಬಿದನೂರಿನಲ್ಲಿ ೧೯.೧೨.೧೯೯೦ ರಿಂದಲೂ ಹಾಗೂ ರಾಯಲಪಡುವಿನಲ್ಲಿ ೨೦೦೩ರ ಅಕ್ಟೋಬರ್‌ನಿಂದಲೂ ಆರಂಭಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಅವು ಪರಿಣಾಮಕಾರಿಯಾಗಿ ಕಾರ್ಯ ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿವೆ.

ಜಿಲ್ಲಾ ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೫೬-೨೦೦೩ರವರೆಗೆ ನೋಂದಣಿಯಾಗಿರುವ ವಿವಿಧ ವರ್ಗಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ವಿವರವನ್ನು ಕೋಷ್ಟಕ ೭೫, ೭೬ ಹಾಗೂ ೭೭ರಲ್ಲಿ ನೀಡಲಾಗಿದೆ. ಆ ಪ್ರಕಾರ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೫೬ರವರೆಗೆ ೭೩೦ ವಾಹನಗಳು ನೋಂದಣಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿದ್ದರೆ, ೧೯೬೬ರ ವೇಳೆಗೆ ಒಟ್ಟು ೧,೫೦೮ ವಾಹನಗಳು ನೋಂದಣಿಯಾಗಿದ್ದು, ಆ ದಶಕದಲ್ಲಿ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಶೇಕಡ ೧೦೦ಕ್ಕೂ ಹೆಚ್ಚು ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಅಧಿಕಗೊಂಡಿರುವುದು ಗೋಚರವಾಗುತ್ತದೆ. ೧೯೭೩ರ ವೇಳೆಗೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೨,೭೭೮ ನೋಂದಣಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿದ್ದ ವಾಹನಗಳಿದ್ದು, ೧೯೭೮ರ ವೇಳೆಗೆ ಅವುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ೫,೬೮೭ ಆಗಿದ್ದು, ೧೯೮೩ರ ವೇಳೆಗೆ ಇದು ೮,೧೧೧ಕ್ಕೆ ಏರಿತು. ೧೯೮೯ರ ವೇಳೆಗೆ ಅದು ೨೭,೪೯೮ಕ್ಕೆ ಏರುವುದರ ಮೂಲಕ ಗಣನೀಯವಾಗಿ ಅಧಿಕಗೊಂಡಿರುವುದು ಉಲ್ಲೇಖಾರ್ಹವಾಗಿದೆ. ಇದು ೧೯೯೪ರ ವೇಳೆಗೆ ೪೭,೫೫೮ಕ್ಕೆ ಏರಿದ್ದು, ೧೯೯೬ರ ವೇಳೆಗೆ ೫೯,೬೨೩ ತಲುಪಿತ್ತು. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೯೯ರ ವೇಳೆಗೆ ಒಟ್ಟು ೮೩,೪೩೬ ವಾಹನಗಳು ನೋಂದಣಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿದ್ದು, ೨೦೦೨ರ ವೇಳೆಗೆ ಅದು ೧,೦೨,೮೪೮ ಕ್ಕೆರಿಸಿತ್ತು. ೨೦೦೩ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೧,೧೯,೨೪೬ ವಾಹನಗಳಿದ್ದು, ಇದು ಜಿಲ್ಲೆಯ ಆರ್ಥಿಕ ಪ್ರಗತಿಯನ್ನು ಗುರುತಿಸುವಲ್ಲಿ ನೆರವಾಗುತ್ತದೆ. ಇದು ೨೦೦೪ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ೧,೩೦,೧೦೩ಕ್ಕೆ ಏರಿತು. ಜಿಲ್ಲಾ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ನೋಂದಣಿ ಪ್ರತಿ ಲಕ್ಷ ಜನಸಂಖ್ಯೆಗೆ ೧೯೭೧ರಲ್ಲಿ ೧೫೩, ೧೯೮೧ರಲ್ಲಿ ೪೫೪, ೧೯೯೧ ರಲ್ಲಿ ೧,೫೦೭, ೧೯೯೫-೯೬ರಲ್ಲಿ ೨,೪೯೮ ಹಾಗೂ ೨೦೦೧ರಲ್ಲಿ ೩,೯೬೬ ಇತ್ತು. ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಇದು ಕ್ರಮವಾಗಿ ೪೨೧, ೧೦೯೪, ೩೧೬೧, ೪೪೯೬ ಹಾಗೂ ೭೦೦೦ ಆಗಿತ್ತು. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಇನ್ನೂ ಅಧಿಕಗೊಳ್ಳುವ ನಿರೀಕ್ಷೆ ಇದೆ.

ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೫೬ರ ವೇಳೆಗೆ ಕೇವಲ ೧೧೮ ಮಾತ್ರವಿದ್ದ ಮೋಟಾರುಸೈಕಲುಗಳು ೧೯೬೬ರಲ್ಲಿ ೩೫೪ಕ್ಕೂ ೧೯೭೩ರಲ್ಲಿ ೯೦೩ಕ್ಕೂ ೧೯೭೬ರಲ್ಲಿ ೩,೮೭೭ಕ್ಕೂ ಏರಿತು. ೧೯೮೦ರಿಂದ ಗಮನಾರ್ಹ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಾರಂಭಿಸಿದ ಇವು ೧೯೮೪ರಲ್ಲಿ ೯೮೧೪ಕ್ಕೂ ೧೯೮೯ರಲ್ಲಿ ೨೧೩೯೩ಕ್ಕೂ ಏರಿದ್ದು, ೧೯೯೪ರ ವೇಳೆಗೆ ೩೫,೬೨೯ಕ್ಕೂ ೨೦೦೨ರಲ್ಲಿ ೮೧,೦೨೦ಕ್ಕೂ ಏರಿದ್ದು, ೨೦೦೩ರ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ೯೦,೩೬೬ ಮೋಟಾರು ಸೈಕಲುಗಳು ಇದ್ದು, ಇದು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿರುವ ಒಟ್ಟು ವಾಹನಗಳಲ್ಲಿ ಶೇಕಡ ೭೯ರಷ್ಟಿರುವುದು ಉಲ್ಲೇಖಾರ್ಹವಾಗಿದೆ. ಅವುಗಳಲ್ಲಿ ಅತಿ ಹೆಚ್ಚು ಬಂಗಾರಪೇಟೆ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿದ್ದು, ಅತಿ ಕಡಿಮೆ ಗುಡಿಬಂಡೆ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ಕಂಡು ಬರುತ್ತದೆ. ಇದೇ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಸ್ವಲ್ಪ ಹೆಚ್ಚು ಕಡಿಮೆ ಮುಂದುವರಿದಿದ್ದು, ೨೦೦೪ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೯೮,೩೭೨ ಮೋಟಾರು ಸೈಕಲುಗಳು ನೋಂದಣಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿದ್ದವು.

ರಾಜಧಾನಿ ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ೧೯೫೦ರ ವೇಳೆಗಾಗಲೇ ಬೇಬಿಟ್ಯಾಕ್ಸಿ ಓಡಾಡಲಾರಂಭಿಸಿದರೂ, ಅದು ಕೋಲಾರ ಜಿಲ್ಲೆಯನ್ನು ಪ್ರವೇಶಿಸಿದ್ದು ನಂತರದಲ್ಲೇ. ಇದೇ ರೀತಿ ರಾಜಧಾನಿ ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ೧೯೫೦ರಿಂದ ಕಾಣಿಸಿಕೊಳ್ಳಲಾರಂಭಿಸಿದ ಆಟೋರಿಕ್ಷಾಗಳು ಜಿಲ್ಲೆಯನ್ನು ಪ್ರವೇಶಿಸಿದ್ದು ೧೯೭೦ರ ದಶಕದಲ್ಲಿ. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೭೩ರಲ್ಲಿ ಕೆಲವೇ ಇದ್ದ ಆಟೋರಿಕ್ಷಾಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ೧೯೭೯ರ ವೇಳೆಗೆ ೯೦ ಇದ್ದು, ೧೯೮೭ರ ವೇಳೆಗೆ ೫೪೩ಕ್ಕೂ, ೧೯೮೯ರ ವೇಳೆಗೆ ೬೯೭ಕ್ಕೂ, ೧೯೯೪ರ ವೇಳೆಗೆ ೧,೬೧೪ಕ್ಕೂ ೨೦೦೨ರ ವೇಳೆಗೆ ೩,೮೮೦ಕ್ಕೂ ಏರಿದ್ದು, ೨೦೦೪ರ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಅವುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ೪,೪೧೪ ಆಗಿತ್ತು. ಇವು ಜಿಲ್ಲೆಯ ಪ್ರಮುಖ ಪಟ್ಟಣಗಳಲ್ಲಿ ನಾಗರಿಕರು ಹಾಗೂ ಸಮೀಪದ ಗ್ರಾಮೀಣ ಜನತೆಗೂ ಇಂದು ಸಾರಿಗೆ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸುವುದರ ಜೊತೆಗೆ ಹಲವಾರು ಕುಟುಂಬಗಳಿಗೂ ಜೀವನಾಧಾರವಾಗಿವೆ.

ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೫೬ರಲ್ಲಿ ಕೇವಲ ಐದಕ್ಕೆ ಸೀಮಿತವಾಗಿದ್ದ ಟ್ರಾಕ್ಟರ್‌ಗಳು, ೧೯೬೧ರ ಸೆನ್ಸ್ ಪ್ರಕಾರ ೫೬ಕ್ಕೆ ಏರಿದ್ದು, ೧೯೭೨ರ ವೇಳೆಗೆ ಅವುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ೨೧೭ಕ್ಕೆ ಏರಿತು. ಇದು ೧೯೭೪ರ ವೇಳೆಗೆ ೩೦೭ಕ್ಕೂ, ೧೯೮೦ರ ವೇಳೆಗೆ ೬೫೭ಕ್ಕೂ, ೧೯೮೯ರ ವೇಳೆಗೆ ೧,೦೪೭ಕ್ಕೂ ೧೯೯೪ರ ವೇಳೆಗೆ ೨,೨೧೬ಕ್ಕೂ ೧೯೯೯ರ ವೇಳೆಗೆ ೩,೯೯೮ಕ್ಕೂ ೨೦೦೩ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ

೬,೪೩೨ಕ್ಕೂ ಏರಿತು. ಇದು ಕೃಷಿ ಹಾಗೂ ಗ್ರಾಮೀಣ ಸರಕು ಸಾಗಾಣಿಕೆ ರಂಗದಲ್ಲಿ ಆಗಿರುವ ಪ್ರಗತಿಯನ್ನು ಸೂಚಿಸಲು ನೆರವಾಗುತ್ತದೆ. ಇದೇ ವೇಳೆಗೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೫,೯೭೬ ಟ್ರೈಲರ್‌ಗಳು ಉಪಯೋಗಿಸಲ್ಪಡುತ್ತಿದ್ದವು. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೨೦೦೪ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಟ್ರಾಕ್ಟರ್ ಹಾಗೂ ಟ್ರೈಲರ್ ಎರಡೂ ಸೇರಿ ಒಟ್ಟು ೧೨,೪೦೮ ವಾಹನಗಳು ನೋಂದಣಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿದ್ದವು.

ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೫೭ರ ವೇಳೆಗೆ ೧೩೦ ಬಸ್ಸುಗಳು ನೋಂದಣಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿದ್ದು, ಅವುಗಳಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯ ಬಸ್ಸುಗಳೂ ಸೇರಿದ್ದವು. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೬೭ರ ವೇಳೆಗೆ ೧೨೫ ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ಸುಮಾರ್ಗಗಳಿದ್ದವು. ಅವು ೧೯೭೯ರಲ್ಲಿ ೧೪೫ ಇದ್ದು, ೧೯೮೯ರ ವೇಳೆಗೆ ೧೬೬ಕ್ಕೆರಿದವು. ಇದು ೧೯೯೪ರಲ್ಲಿ ೧೮೩ಕ್ಕೆ ಏರಿತು ೧೯೯೭ರಲ್ಲಿ ೧೫೨ಕ್ಕೆ ಇಳಿದವು. ೨೦೦೩ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೬೮೭(ಸರ್ಕಾರಿ ಹಾಗೂ ಖಾಸಗಿ) ಬಸ್ಸುಗಳು ನೋಂದಣಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿದ್ದವು. ಜಿಲ್ಲೆಯ ಗ್ರಾಮೀಣ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಈಗಲೂ ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳ ಸಾರಿಗೆ ಸೇವೆ ವಿಶೇಷವಾಗಿ ಕಂಡುಬರುತ್ತದೆ. ಅಲ್ಲದೇ ನೆರೆಯ ಬೆಂಗಳೂರು, ತುಮಕೂರು ಜಿಲ್ಲೆಗಳೊಂದಿಗೆ ಗಡಿಯಂಚಿಲ್ಲದವ ತಮಿಳುನಾಡು-ಆಂಧ್ರ ಪ್ರದೇಶದ ಪ್ರಮುಖ ನಗರ ಹಾಗೂ ಗ್ರಾಮೀಣ ಪ್ರದೇಶಗಳೊಂದಿಗೂ ಇವು ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸಿವೆ.

ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಈವರೆಗೆ ನೋಂದಣಿಯಾಗಿರುವ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳಲ್ಲಿ ಕೆಲವು ವಾಹನಗಳ ತಾಲೂಕುವಾರು ವಿವರವನ್ನು (ಕೋಷ್ಟಕ ೭೮ ನೋಡಿ) ತುಲನಾತ್ಮಕವಾಗಿ ಗಮನಿಸಿದಾಗ ಬಂಗಾರಪೇಟೆ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ವಿವಿಧ ಬಗೆಯ ವಾಹನಗಳು ಆರಂಭದಿಂದಲೂ ಅಧಿಕ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಕಂಡುಬರುತ್ತಿದ್ದು, ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ನೋಂದಣಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿರುವ ವಾಹನಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಥಮಸ್ಥಾನ ಈ ತಾಲೂಕಿನದ್ದಾಗಿದೆ. ಆನಂತರದ ಮೂರು ಸ್ಥಾನಗಳು ಕ್ರಮವಾಗಿ ಕೋಲಾರ, ಚಿಂತಾಮಣಿ ಹಾಗೂ ಮಾಲೂರು ತಾಲೂಕುಗಳಿಗೆ ಸಲ್ಲುತ್ತದೆ. ೨೦೦೪ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಬಂಗಾರಪೇಟೆ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲೇ ಅತ್ಯಂತ ಹೆಚ್ಚು ನೋಂದಣಿಸಲ್ಪಟ್ಟ ವಾಹನಗಳಿದ್ದು ಕೋಲಾರ, ಚಿಂತಾಮಣಿ ಹಾಗೂ ಮಾಲೂರು ತಾಲೂಕುಗಳು ನಂತರದ ಸ್ಥಾನಗಳಲ್ಲಿ ಇದ್ದು, ಗುಡಿಬಂಡೆ ತಾಲೂಕು ಕೊನೆಯ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿತ್ತು. ಟ್ರಾಕ್ಟರ್-ಟ್ರೈಲರ್‌ಗಳ ಸಾಂದ್ರತೆ ವಿಶೇಷವಾಗಿ ಕೋಲಾರ, ಚಿಂತಾಮಣಿ, ಬಂಗಾರಪೇಟೆ ಹಾಗೂ ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರ ತಾಲೂಕುಗಳಲ್ಲಿ ಕಂಡುಬರುತ್ತಿದ್ದು, ಉಳಿದೆಡೆ ಅಲ್ಪಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿದ್ದವು. ಆಟೋರಿಕ್ಷಾಗಳೂ ಸಹ ಕೋಲಾರ, ಬಂಗಾರಪೇಟೆ ತಾಲೂಕುಗಳಲ್ಲಿ ಅಧಿಕವಾಗಿದ್ದು, ಉಳಿದೆಡೆ ಕಡಿಮೆ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿದ್ದು ಗುಡಿಬಂಡೆ ತಾಲೂಕು ಕೊನೆಯ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿತ್ತು.

ಎತ್ತಿನಗಾಡಿ : ಕೋಲಾರ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಕೃಷಿ ಪ್ರಧಾನ ಜಿಲ್ಲೆಯಾಗಿರುವುದರಿಂದ ಬಹುಹಿಂದಿನಿಂದಲೂ ಮರದಗಾಲಿಯಿರುವ ಎತ್ತಿನ ಗಾಡಿಗಳೇ ಜನಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಸರಕು ಸಾಗಾಣಿಕೆಗೆ ಉಪಯೋಗದಲ್ಲಿದ್ದು, ೧೮೭೨ರ ವೇಳೆಗೆ ಮೈಸೂರು ಸಂಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿ ೧೨,೪೯೧ ಗಾಡಿಗಳಿದ್ದು ಪ್ರತೀ ಗಾಡಿಗೆ ಒಂದು ರೂಪಾಯಿ ವಾರ್ಷಿಕ ತೆರಿಗೆ ವಿಧಿಸಲಾಗುತ್ತಿದ್ದು, ನಂತರದಲ್ಲಿ ಅದನ್ನು ಎರಡು ರೂಪಾಯಿಗಳಿಗೆ ಏರಿಸಲಾಯಿತು. ಆದರೆ ಪ್ರತಿಭಟನೆಯ ನಂತರ ರೈತರ ಗಾಡಿಗಳಿಗೆ ತೆರಿಗೆ ವಿನಾಯಿತಿಯನ್ನು ನೀಡಲಾಯಿತು. ಮರದ ಗಾಲಿಗಳ ಬದಲಿಗೆ ಟೈರ್ ಗಾಲಿಗಳ ಅಳವಡಿಕೆ ಎತ್ತಿನ ಬಂಡಿಗಳ ಚಲನೆಯನ್ನು ಸರಳಗೊಳಿಸುವುದರ ಜೊತೆಗೆ ತ್ವರಿತ ಸಂಚಾರಕ್ಕೂ ಎಡೆ ಮಾಡಿಕೊಟ್ಟಿತು. ಅಲ್ಲದೆ, ಗ್ರಾಮೀಣ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಸರಕು ಸಾಗಾಣಿಕೆಯನ್ನು ಸರಳಗೊಳಿಸಿತು. ಆಧುನಿಕ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನದ ಬೆಳವಣಿಗೆಯ ನಡುವೆಯೂ ಎತ್ತಿನಗಾಡಿಗಳು ಇಂದಿಗೂ ಸರಕು ಸಾಗಾಣಿಕೆಗೆ ಗ್ರಾಮೀಣ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಉಪಯೋಗಿಸಲ್ಪಡುತ್ತಿದ್ದು, ಕುಗ್ಗದ ಅದು ಮಹತ್ವಕ್ಕೆ ಸಾಕ್ಷಿಯಾಗಿದೆ. ಎತ್ತಿನಗಾಡಿಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೨೩ರಿಂದೀಚೆಗೆ ಅಂಕಿ-ಅಂಶಗಳು ಲಭಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ೧೯೫೬ರ ವೇಳೆಗೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೪೧,೪೨೪ ಎತ್ತಿನಗಾಡಿಗಳಿದ್ದವೆಂದು ತಿಳಿದುಬರುತ್ತದೆ. ಇದು ೧೯೬೧ರಲ್ಲಿ ೪೬೦೮೮ಕ್ಕೆ ಏರಿತು ಅಂಶವೂ ವರದಿಯಾಗಿದೆ. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೭೨ ವೇಳೆಗೆ ೩೨,೮೨೬ ಗಾಡಿಗಳು ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿದ್ದರೆ, ನಗರ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಅವುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಕೇವಲ ೮೨೪ ಆಗಿತ್ತು. ಇದು ೧೯೭೭ರಲ್ಲಿ ೩೬೮೪೫ (೧೨) ಹಾಗೂ ೧,೩೧೨ (ನಗರ) ಆಗಿದ್ದು, ೧೯೯೦ರಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೫೫,೧೧೨ ಎತ್ತಿನಗಾಡಿಗಳು ಬಳಕೆಯಲ್ಲಿದ್ದವೆಂದು ತಿಳಿದುಬರುತ್ತದೆ. ಇದು ೨೦೦೨ರ ಗಣತಿ ಪ್ರಕಾರ ಅಲ್ಪಸ್ವಲ್ಪ ಏರಿರುವುದು, ಇಂದಿಗೂ ಅದಕ್ಕಿರುವ ಮಹತ್ವವನ್ನು ಸೂಚಿಸುತ್ತದೆ.

ಚಾಲಕ ಹಾಗೂ ನಿರ್ವಾಹಕ ಲೈಸೆನ್ಸ್ : ೧೯೩೯ರ ಮೋಟಾರು ವಾಹನ ಕಾಯ್ದೆಯ ಸೆಕ್ಷನ್ ಮೂರರ ಪ್ರಕಾರ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿ ವಾಹನ ನಡೆಸಲು ಚಾಲನ ಪರವಾನಗಿ (ಡ್ರೈವಿಂಗ್ ಲೈಸೆನ್ಸ್) ಅತ್ಯಗತ್ಯವಾಗಿದ್ದು, ಅದೇ ಕಾಯ್ದೆಯ

ಸೆಕ್ಷನ್ ೨೧ರ ಪ್ರಕಾರ ಬಸ್ ನಿರ್ವಾಹಕರೂ ಕೂಡ ಕಡ್ಡಾಯ ಲೈಸೆನ್ಸ್ ಹೊಂದಿರಬೇಕಾಗಿದ್ದು, ಲೈಸೆನ್ಸ್ ಪಡೆಯುವ ಪೂರ್ವದಲ್ಲಿ ಚಾಲಕರು ಹಾಗೂ ನಿರ್ವಾಹಕರು ಪ್ರಥಮ ಚಿಕಿತ್ಸೆ ತರಬೇತಿಯೂ ಸೇರಿದಂತೆ ಅರ್ಹತಾ ಪರೀಕ್ಷೆಯಲ್ಲಿ ತೇರ್ಗಡೆ ಹೊಂದಲೇಬೇಕಾಗಿದ್ದು, ಆ ರೀತಿ ತೇರ್ಗಡೆಯಾದವರಿಗೆ ಮಾತ್ರ ಲೈಸೆನ್ಸ್ ನೀಡುವ ಹಕ್ಕು ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಧಿಕಾರಿಗಳದ್ದಾಗಿದ್ದು, ೧೯೮೩ರ ತಿದ್ದುಪಡಿಯನ್ವಯ ಲೈಸೆನ್ಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಚಾಲಕರ ಹಾಗೂ ನಿರ್ವಾಹಕರ ಭಾವಚಿತ್ರವನ್ನು ಕಡ್ಡಾಯವಾಗಿ ಅಳವಡಿಸುವಂತಾಗಿದೆ. ರಸ್ತೆ ಅಪಘಾತಗಳನ್ನು ಆದಷ್ಟು ನಿಯಂತ್ರಿಸುವ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಚಾಲಕರನ್ನು ತೀವ್ರ ಪರೀಕ್ಷೆಗೆ ಒಳಪಡಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ. ಆ ಪ್ರಕಾರ ಕೋಲಾರ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೭೪ರ ವೇಳೆಗೆ ನೀಡಿದ್ದ ಚಾಲಕ ಲೈಸೆನ್ಸ್‌ಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ೫,೨೨೯ಕ್ಕೂ, ೧೯೭೯ರ ವೇಳೆಗೆ ೭,೫೪೬ಕ್ಕೂ, ೧೯೮೬ರ ವೇಳೆಗೆ ೧೦,೬೨೭ಕ್ಕೂ, ೧೯೯೧ರ ವೇಳೆಗೆ ೨೨,೧೮೧ಕ್ಕೂ ೧೯೯೭ರಲ್ಲಿ ೩೯,೦೮೩ಕ್ಕೂ ಏರಿತು, ೨೦೦೫ರ ಜನವರಿ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಕೋಲಾರ ಸಾರಿಗೆ ಕುಟೀರಿಯಂನಿಂದ ೪೮,೭೨೫; ಕೆ.ಜಿ.ಎಫ್. ಕುಟೀರಿಯಂನಿಂದ ೪೦,೯೩೯ ಹಾಗೂ ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರ ಕುಟೀರಿಯಂನಿಂದ ೧೫,೬೨೫ ಚಾಲಕ ಲೈಸೆನ್ಸ್‌ಗಳನ್ನು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ನೀಡಲಾಗಿತ್ತು. ಇದೇ ರೀತಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಬಸ್ ನಿರ್ವಾಹಕರಿಗೆ ಲೈಸೆನ್ಸ್ ಅನ್ನು ೧೯೮೬ರ ವೇಳೆಗೆ ೨,೬೭೨, ೧೯೯೧ರ ವೇಳೆಗೆ ೪,೯೪೦, ೧೯೯೭ರ ವೇಳೆಗೆ ೧೧,೧೮೦ಕ್ಕೇರಿತು. ೨೦೦೫ರ ಜನವರಿ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಕೋಲಾರ ಸಾರಿಗೆ ಕುಟೀರಿಯಂನಿಂದ ೧೭,೮೭೮; ಕೆ.ಜಿ.ಎಫ್.ನಿಂದ ೨,೨೭೪ ಹಾಗೂ ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರ ಕುಟೀರಿಯಂನಿಂದ ೬,೫೧೯ ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಲೈಸೆನ್ಸ್‌ಗಳನ್ನು ನೀಡಲಾಗಿತ್ತು. ವಿವರಗಳಿಗೆ ಕೋಷ್ಟಕ ೭೯ ನೋಡಿ.

ಮೋಟಾರು ವಾಹನ ಚಾಲಕರ ತರಬೇತಿ: ೧೯೩೯ರ ಮೋಟಾರು ವಾಹನ ಕಾಯ್ದೆಯನ್ವಯ ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರವು ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯ ಮೂಲಕ, ವಾಹನ ಚಾಲಕ ತರಬೇತಿ ಶಾಲೆಗಳ ಮೇಲೆ ನಿಯಂತ್ರಣವನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. ೧೯೬೩ರ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ನಿಯಮ ೩೦ರ ಪ್ರಕಾರ ಮೋಟಾರು ವಾಹನ ಚಾಲಕ ತರಬೇತಿ ಶಾಲೆಗಳಿಗೆ ಪರವಾನಗಿ ನೀಡುವ ಅಧಿಕಾರವನ್ನು ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿಗೆ ನೀಡಲಾಗಿದೆ. ಜಿಲ್ಲಾ ಕೇಂದ್ರವಾದ ಕೋಲಾರದ ತರಬೇತಿ ಶಾಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೮೭-೮೮ರಲ್ಲಿ ಮಾರ್ಚ್ ಮಾಹೆಯಲ್ಲಿ ಪರೀಕ್ಷೆಗೆ ಕುಳಿತಿದ್ದ ಎಲ್ಲಾ ೧೩೧ ಅಭ್ಯರ್ಥಿಗಳೂ ಪಾಸಾದರೆ, ೧೯೯೦ರಲ್ಲಿ ಪರೀಕ್ಷೆಗೆ ಕುಳಿತಿದ್ದ ೨೭೬ ಅಭ್ಯರ್ಥಿಗಳಲ್ಲಿ ೧೪೬ ಮಂದಿ ಮಾತ್ರ ಪಾಸಾಗಿದ್ದರು. ೧೯೯೧ರ ವೇಳೆಗೆ ಕೋಲಾರ ಪಟ್ಟಣದಲ್ಲಿದ್ದ ಶ್ರೀ ಅಂಬಾಭವಾನಿ ಮೋಟಾರ್ ಡ್ರೈವಿಂಗ್ ಶಾಲೆಯಲ್ಲಿ ಒಬ್ಬ ಕೆ.ಜಿ.ಎಫ್.ನ ಫಾತೀಮಾ ಡ್ರೈವಿಂಗ್ ಶಾಲೆಯಲ್ಲಿ ೬೪ ಹಾಗೂ ಬಂಗಾರಪೇಟೆಯ ಭಾರತ್ ಮೋಟಾರು ಡ್ರೈವಿಂಗ್ ಶಾಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೧೪ ಮಂದಿ ಉತ್ತೀರ್ಣರಾಗಿದ್ದರು. ಇಂದು, ಜಿಲ್ಲಾ ಕೇಂದ್ರ ಕೋಲಾರದಲ್ಲಿ ೧) ಅಂಬಾಭವಾನಿ ೨) ಸುಮಿತ್ರ ೩) ಕೋಲಾರಮ್ಮ ಹಾಗೂ ೪) ಮಧು ಮೋಟಾರು ಡ್ರೈವಿಂಗ್ ಸ್ಕೂಲ್; ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರದಲ್ಲಿ ೧) ಶ್ರೀವಿನಾಯಕ ೨) ನವ್ಯ ೩) ಶ್ರೀ ಲಕ್ಷ್ಮೀವೆಂಕಟೇಶ್ವರ ಮೋಟಾರ್ ಡ್ರೈವಿಂಗ್ ಶಾಲೆ; ಕೋಲಾರ ಚಿನ್ನದ ಗಣಿ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಎಸ್.ಎಸ್.ಜಿ ಹಾಗೂ ಗೌರಿಬಿದನೂರಿನಲ್ಲಿ ಸುಬ್ರಮಣ್ಯೇಶ್ವರ ಮೋಟಾರ್ ಡ್ರೈವಿಂಗ್ (ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೯) ಶಾಲೆಗಳಿವೆ.

ಪ್ಲಾಸ್ಟಿಕ್ ಲೈಸೆನ್ಸ್ ಕಾರ್ಡ್: ದ್ವಿಚಕ್ರ ವಾಹನ ಹಾಗೂ ಕಾರುಗಳ ಚಾಲಕರಿಗೆ ಪ್ಲಾಸ್ಟಿಕ್ ಲೈಸೆನ್ಸ್ ಕಾರ್ಡ್‌ಗಳನ್ನು ವಿತರಣೆ ಮಾಡುವ ಪದ್ಧತಿಯನ್ನು ೧೯೮೪-೮೫ರ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ಮೊದಲ ಬಾರಿಗೆ ಪ್ರಾಯೋಗಿಕವಾಗಿ ರಾಜಧಾನಿ ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಚಾರಿಗೆ ತರಲಾಯಿತು. ಸರಳತೆ ಹಾಗೂ ಸುರಕ್ಷತೆಗಳ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಇದೊಂದು ಉತ್ತಮ ಯೋಜನೆಯಾಗಿದ್ದುದರಿಂದ ಬಲುಬೇಗ ಜನಪ್ರಿಯವಾಯಿತು. ಇದನ್ನು ೧೯೮೭ರಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದ ಇತರಡೆಗಳಂತೆ ಕೋಲಾರ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲೂ ಅನುಷ್ಠಾನಕ್ಕೆ ತರಲಾಯಿತು. ಇವನ್ನು ಮೂರು ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ನೀಡಲಾಗುತ್ತಿದ್ದು ನೀಲಿ ಕಾರ್ಡ್, ದ್ವಿಚಕ್ರ ವಾಹನ ಚಾಲಕರಿಗೂ, ಹಸಿರುಕಾರ್ಡ್, ಲಘುವಾಹನ ಚಾಲಕರಿಗೂ ಹಾಗೂ ಕೆಂಪು ಕಾರ್ಡ್‌ನ್ನು ಮೋಟಾರು ಕಾರು ಮತ್ತು ಮೋಟಾರು ಸೈಕಲ್ ಚಾಲಕರಿಗೂ ನೀಡಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಆ ಪ್ರಕಾರ ೧೯೯೦ರಲ್ಲಿ ೪೬೫ ನೀಲಿ, ೨೦ ಹಸಿರು ಹಾಗೂ ೫೭ ಕೆಂಪು ಕಾರ್ಡ್‌ಗಳನ್ನು ನೀಡಲಾಗಿತ್ತು. ೧೯೯೧ರ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ೧೭೯ ನೀಲಿ, ಎಂಟು ಹಸಿರು, ಹಾಗೂ ೪೮ ಕೆಂಪು ಕಾರ್ಡ್‌ಗಳನ್ನು ನೀಡುವ ಮೂಲಕ ಒಟ್ಟು ೩,೫೨೫ ರೂ.ಗಳನ್ನು ಶೇಖರಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ೨೦೦೪-೦೫ರ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ಜನವರಿ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಕೋಲಾರದ ಸಾರಿಗೆ ಕುಟೀರಿಯಂನಿಂದ ೫೪೯ ನೀಲಿ, ೫೩ ಹಸಿರು, ೩೯೨ ಕೆಂಪು ಹಾಗೂ ೧೩ ಖಾಕಿ ಕಾರ್ಡ್‌ಗಳನ್ನು ನೀಡಲಾಗಿತ್ತು. ಇದೇ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರದ ಕುಟೀರಿಯಂನಿಂದ ೫೦೮, ೧೧೨ ಮತ್ತು ೩೯೫ ಪ್ಲಾಸ್ಟಿಕ್ ಡ್ರೈವಿಂಗ್ ಲೈಸೆನ್ಸ್ ಕಾರ್ಡ್‌ಗಳನ್ನು ನೀಡಲಾಗಿತ್ತು. ಈ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ಕೆ.ಜಿ.ಎಫ್. ಕುಟೀರಿಯಂನಿಂದ ಯಂತ್ರಮೋಪದಿಂದಾಗಿ ಕಾರ್ಡ್ ನೀಡಲಾಗಲಿಲ್ಲ.

ಅಪಘಾತಗಳು : ರಸ್ತೆ ಅಪಘಾತಗಳನ್ನು ತಡೆಗಟ್ಟಲು ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಚಾಲಕರನ್ನು ತೀವ್ರ ಪರೀಕ್ಷೆಗೆ ಒಳಪಡಿಸಿ ಚಾಲಕ ಪರವಾನಗಿಯನ್ನು ನೀಡುತ್ತಾರಾದರೂ, ವಾಹನಗಳ ತಾಂತ್ರಿಕ ದೋಷ, ರೋಗಗ್ರಸ್ತ ರಸ್ತೆ ಪಾದಚಾರಿಗಳಿಂದ ಸಂಚಾರ ನಿಯಮ ಉಲ್ಲಂಘನೆ, ಚಾಲಕರ ಬೇಜವಾಬ್ದಾರಿ ಮುಂತಾದ ಕಾರಣಗಳಿಂದಾಗಿ ಅಪಘಾತಗಳು ದಿನೇ ದಿನೇ ಅಧಿಕವಾಗುತ್ತಿದ್ದು, ಅವನ್ನು ತಡೆಗಟ್ಟಲು ಸಕಲರೂ, ಸಮಾನ ಜಾಗೃತೆ ವಹಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ. ೧೯೭೨ರಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೧೮೨ ಅಪಘಾತಗಳು ಘಟಿಸಿದ್ದು, ೩೪ ಮಂದಿ ಸಾವಿಗೀಡಾದರೆ, ೧೫೯ ಮಂದಿ ಗಾಯಗೊಂಡರು. ೧೯೭೩ರ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೨೫೯ ಅಪಘಾತಗಳು ಸಂಭವಿಸಿದ್ದು, ೬೯ ಮಂದಿ ಸಾವಿಗೀಡಾದರೆ, ೧೮೭ ಮಂದಿ ಗಾಯಗೊಂಡರು. ೧೯೮೩ರಲ್ಲಿ ೩೯೧ ಅಪಘಾತಗಳು ಆಗಿದ್ದು, ೭೧ ಮಂದಿ ಗತಿಸಿದರೆ, ೪೫೩ ಜನ ಗಾಯಕ್ಕೆ ತುತ್ತಾದರು. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೮೭-೮೮ರ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೫೯೩ ಅಪಘಾತಗಳು ಘಟಿಸಿದ್ದು, ೧೩೪ ಮಂದಿ ಸಾವಿಗೀಡಾದರೆ ೮೦೯ ಜನ ಗಾಯಗೊಂಡಿದ್ದರು. ೧೯೯೦ ರ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ಅಪಘಾತಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ೮೦೫ಕ್ಕಿಂತ ೨೦೩ ಮಂದಿ ಸಾವಿಗೀಡಾಗಿ ೧೦೪೩ ಜನ ಗಾಯಗೊಂಡಿದ್ದರು. ೧೯೯೩-೯೪ರ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ಅಪಘಾತಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ೬೬೩ಕ್ಕೆ ಇಳಿದು, ೧೬೧ ಮಂದಿ ಸತ್ತರೆ, ೮೮೭ ಮಂದಿ ಗಾಯಗೊಂಡರು. ೧೯೯೬-೯೭ರಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೧೦೩೭ ಅಪಘಾತಗಳು ಸಂಭವಿಸಿದ್ದು, ೨೮೮ ಮರಣ ಹೊಂದಿದರೆ, ೧,೬೮೧ ಮಂದಿ ಗಾಯಗೊಂಡರು, ೨೦೦೫ರ ಫೆಬ್ರವರಿ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಇದು ಕ್ರಮವಾಗಿ ೫೫೫ ಹಾಗೂ ೨೨೫ ಆಗಿತ್ತು (ವಿವರಗಳಿಗೆ ಕೋಷ್ಟಕ ೭೧೦ ನೋಡಿ). ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಸಿಗ್ನಲ್ ಅಳವಡಿಕೆ ಸಂಚಾರ ನಿಯಮಗಳ ಪ್ರಕಾರ ಮುಂತಾದ ಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳುವ ಮೂಲಕ ಸಂಚಾರಿ ಪೊಲೀಸ್ ವಿಭಾಗವು ಅಪಘಾತಗಳನ್ನು ನಿಯಂತ್ರಿಸಲು ನಿರಂತರ ಶ್ರಮಿಸುತ್ತದೆ.

ವಾಯುಮಾಲಿನ್ಯ ನಿರ್ಬಂಧ : ೧೯೮೯ರ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ನಿಯಮಾವಳಿಯ ೧೧೫ನೇ ಸೆಕ್ಷನ್ ಪ್ರಕಾರ ೧೯೯೦ರಲ್ಲಿ, ವಿವಿಧ ವರ್ಗದ ವಾಹನಗಳ ಧೂಮ ವಿಸರ್ಜನಾ ಪ್ರಮಾಣವನ್ನು ತಪಾಸಣೆ ಮಾಡುವ ಕ್ರಮವನ್ನು ರಾಜಧಾನಿ ಬೆಂಗಳೂರು ಸೇರಿದಂತೆ ರಾಜ್ಯದ ಪ್ರಮುಖ ನಗರಗಳಲ್ಲಿ ಜಾರಿಗೊಳಿಸಲಾಯಿತು. ಮುಂದೆ ಕ್ರಮವಾಗಿ ಇದನ್ನು ಜಿಲ್ಲಾ ಕೇಂದ್ರಗಳಿಗೂ ವಿಸ್ತರಿಸಲಾಯಿತು. ಆ ಪ್ರಕಾರ ಕೋಲಾರ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲೂ ಇದನ್ನು ೧೯೯೧ರಿಂದ ಅನುಷ್ಠಾನಕ್ಕೆ ತರಲಾಗಿದೆ. ಧೂಮ ತಪಾಸಣಾ ಕೇಂದ್ರಗಳನ್ನು ಆರಂಭಿಸಲು ಖಾಸಗಿಯವರಿಗೆ ಮಂಜೂರಾತಿ ನೀಡಲಾಗಿದ್ದು, ವಾಹನಗಳ ಮಾಲೀಕರಿಂದ ತಪಾಸಣಾ ಶುಲ್ಕ ಪಡೆದು ದೃಢೀಕರಣ ಪತ್ರವನ್ನು ಅವು ನೀಡುತ್ತವೆ. ಅಲ್ಲದೇ ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯು ವಾಹನಗಳ ಧೂಮ ವಿಸರ್ಜನಾ ಪ್ರಮಾಣವನ್ನು ತಪಾಸಣೆ ಮಾಡಲು ವಿಶೇಷ ಘಟಕವನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು, ಅನಿಲ ವಿಶ್ಲೇಷಕ ಸಾಧನ ಹಾಗೂ ಹೊಗೆ ಪರಿಶೀಲನಾ ಮೀಟರುಗಳನ್ನು ಆ ತಂಡಕ್ಕೆ ಒದಗಿಸಲಾಗಿತ್ತು.

ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೫: ೧೯೫೬-೨೦೦೩ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ (ಆಯ್ದ ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ) ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ನೋಂದಣಿಗೊಂಡಿದ್ದ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ವಿವರ

ವರ್ಷ	ನೋಂದಣಿಗೊಂಡಿದ್ದ ಒಟ್ಟು ವಾಹನಗಳು	ವರ್ಷ	ನೋಂದಣಿಗೊಂಡಿದ್ದ ಒಟ್ಟು ವಾಹನಗಳು
೧೯೫೬	೭೩೦	೧೯೯೯	೨೭೪೯೮
೧೯೬೬	೧೫೦೮	೧೯೯೧	೩೫೦೬೪
೧೯೬೯	೧೯೨೮	೧೯೯೪	೪೭೫೫೮
೧೯೭೧	೨೫೧೬	೧೯೯೬	೫೯೬೨೩
೧೯೭೪	೩೦೩೮	೧೯೯೯	೮೫೪೩೬
೧೯೭೬	೩೯೩೩	೨೦೦೧	೭೫೭೧೬
೧೯೭೯	೬೮೦೮	೨೦೦೨	೧೦೨೮೯೮
೧೯೮೬	೧೫೮೦೫	೨೦೦೩	೧೧೯೦೫೫
೧೯೮೭	೨೫೫೪೨	೨೦೦೪	೧೩೦೧೦೩

ಕೋಷ್ಟಕ ೨.೬: ೧೯೫೭-೨೦೦೪ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯದವರೆಗೆ (ಕೆಲವು ಆಯ್ಕೆ ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ) ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ನೋಂದಣಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿದ್ದ ವಿವಿಧ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ವಿವರ

ನೋಂದಣಿಸಲಾಗಿದ್ದ ವಾಹನಗಳು	೧೯೫೭	೧೯೬೬	೧೯೭೫	೧೯೮೦	೧೯೮೫	೧೯೯೦	೧೯೯೭	೨೦೦೨	೨೦೦೪
ಮೋಟಾರ್ ಸೈಕಲ್	೧೧೮	೩೫೬	೧೦೩೫	೩೮೭೭	೧೩೯೬೧	೨೪೨೪೬	೪೦೮೮೪	೭೭೬೪೨	೯೮೩೭೨
ಮ್ಯಾಕ್ಸಿಕ್ಯಾಬ್	೬	೬	೯	೬	೪೮	೩೨	೧೨೪	೧೮೯	೬೩೭
ಮೋಟಾರ್ ಕಾರು	೨೮	೪೧೬	೫೧೭	೮೩೪	೧೦೨೬	೧೨೬೮	೨೩೮೧	೪೮೮೮	೬೦೫೦
ಜೀಪು	-	-	೧	೨೩೪	೨೫೬	೨೩೩	೩೭೬	-	-
ಆಟೋರಿಕ್ಷಾ	-	-	೧	೧೫೩	೫೫೩	೮೫೩	೨೦೬೦	೩೭೭೧	೪೪೧೧೪
ಸರ್ವೋಪಯೋಗಿ ಬಸ್	-	-	೪೩	೭೦	೧೧೫	೧೫೦	೧೭೯	೫೫೯	೬೮೭
ಸರಕು ವಾಹನ	೧೬೨	೨೯೭	೪೦೩	೬೪೭	೮೩೪	೧೧೬೬	೧೯೬೫	೩೮೭೫	೪೮೨೧
ಸ್ಟೇಜ್ ಕ್ಯಾರಿಯರ್ (ಸರ್ಕಾರಿ/ಖಾಸಗಿ)	೧೩೦	೨೪೩	೩೬೯	೫೧೬	೭೯೧	೫೯೩	೫೫೬	-	-
ಟ್ರಾಕ್ಟರ್ / ಟ್ರೈಲರ್	-	-	೬೫೭	೯೯೯	೧೩೧೨	೨೨೧೬	-	-	೧೨೪೦೮
ಇತರ ವಾಹನಗಳು	೩೪	೧೯೨	೬೮೧	೫೯೭	೧೧೮	೧೬೭	೪೭೧	೧೧೯೩೪	೨೭೧೪
ಒಟ್ಟು	೭೩೦	೧೫೦೮	೩೦೩೮	೭೫೯೧	೧೯೫೫೨	೩೧೩೭೧	೬೯೯೯೮	೧೦೨೮೪೮	೧೩೦೧೦೩

ಕೋಷ್ಟಕ ೨.೭ : ೨೦೦೪ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯ ವಿವಿಧ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕಚೇರಿಗಳಲ್ಲಿ ನೋಂದಣಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿದ್ದ ವಿವಿಧ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳು

ನೋಂದಣಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿದ್ದ ವಿವಿಧ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳು	ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕಚೇರಿ (ಕೋಲಾರ)	ಉಪಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕಚೇರಿ (ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರ)	ಉಪಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕಚೇರಿ (ಕೆ.ಜಿ.ಎಫ್)
೧. ಮೋಟಾರು ಸೈಕಲ್	೪೦೩೧೭	೨೧೪೪೫	೩೬೫೧೦
೨. ಮೋಟಾರು ಕಾರು	೨೩೮೧	೧೩೩೬	೨೩೯೩
೩. ಜೀಪು	೩೩೯	೧೩೩	೧೨೫
೪. ಆಟೋರಿಕ್ಷಾ	೨೪೨೨	೭೮೬	೧೨೦೬
೫. ಆಮ್ನಿಬಸ್	೨೮೬	೨೯೧	೧೧೦
೬. ಸರಕು ವಾಹನ	೨೧೭೫	೧೪೬೯	೧೧೭೭
೭. ಅ) ಟ್ರಾಕ್ಟರ್ಸ್	೩೦೪೧	೨೧೨೯	೧೨೬೨
ಆ) ಟ್ರೈಲರ್ಸ್	೨೮೫೫	೧೯೭೪	೧೧೫೬
೮. ಸ್ಟೇಜ್-ಕ್ಯಾರಿಯರ್	೧೦೭೫	೩೪	೨೭
೯. ಪವರ್ ಟೆಲ್ಲರ್ಸ್	೬೭	೬೭	೦
೧೦. ಆಂಬುಲೆನ್ಸ್	೮೩	೮೩	೨೩
೧೧. ಡೆಲಿವರಿ ವ್ಯಾನ್ಸ್	೯೯	೪೨	೨೯
೧೨. ಫೈರ್ ಎಂಜಿನ್/ಫೈಟರ್ಸ್	೮೩	೧೧	೦
೧೩. ಮ್ಯಾಕ್ಸಿಕ್ಯಾಬ್	ಮಾಹಿತಿ ಲಭ್ಯವಿಲ್ಲ	೧೫೦	ಮಾಹಿತಿ ಲಭ್ಯವಿಲ್ಲ
೧೪. ಇತರ	೯೧೪	೭೧	-

ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೮

೨೦೦೪ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ನೋಂದಣಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿದ್ದ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ತಾಲೂಕುವಾರು ವಿವರ

ನೋಂದಣಿಯಾದ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳು	ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕಚೇರಿ, ಕೋಲಾರ ವ್ಯಾಪ್ತಿಗೆ ಬರುವ ತಾಲೂಕುಗಳು		ಸಹಾಯಕ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕಚೇರಿ, ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರ ವ್ಯಾಪ್ತಿಗೆ ಬರುವ ತಾಲೂಕುಗಳು		ಸಹಾಯಕ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕಚೇರಿ, ಕೆ.ಜಿ.ಎಸ್ ವ್ಯಾಪ್ತಿಗೆ ಬರುವ ತಾಲೂಕುಗಳು						
	ಕೋಲಾರ	ಚಿಂತಾಮಣಿ	ಮುಳಬಾಗಿಲು	ಶ್ರೀನಿವಾಸಪುರ	ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರ	ಗುಡಿಬಂಡೆ	ಗೌರಿಬಿದನೂರು	ಬಾಗೇಶಲಿ	ಶಿಡ್ಲಾಂಗು	ಬಂಗಾರಜೋಟಿ	ಮಾಲೂರು
ಮೋಟಾರು ಸೈಕಲ್	೨೦೪೫೦	೮೫೧೮	೬೩೯೨	೪೫೫೭	೬೫೫೨	೧೮೭೬	೫೨೭೯	೩೪೫೨	೪೬೦೬	೨೭೪೫೯	೯೦೭೧
ಮೋಟಾರು ಕಾರು	೧೨೨೮	೬೦೪	೩೦೧	೧೮೮	೫೫೨	೫೫೨	೫೫೨	೩೦೭	೨೫೨	೧೯೭೦	೪೫೫
ಜೇಷು	೨೫೫	೪೯	೫೫	೫೦	೫೫	೫೫	೫೫	೫೫	೫೫	೧೦೦	೫೫
ಆಟೋರಿಕ್ಷಾ	೧೨೫೦	೬೫೨	೫೫೫	೧೮೮	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫	೯೯೯	೫೫೫
ಅಮ್ಮಬಸ್	೧೧೨	೬೫	೬೦	೫೫	೫೫	೫೫	೫೫	೫೫	೫೫	೧೦೫	೫೫
ಸರಕು ವಾಹನ	೯೫೫	೫೫೦	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫
ಟ್ರಾಕ್ಟರ್	೧೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫
ಟ್ರೈಲರ್	೧೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫
ಸ್ಟೇಜ್ ಕ್ಯಾರಿಯರ್	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫
ಪವರ್ ಟ್ರೈಲರ್	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫
ಅಂಬ್ಯುಲೆನ್ಸ್	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫
ಡೆಲಿವರಿ ವ್ಯಾನ್	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫
ಫೈರ್ ಎಂಜಿನ್	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫
ಫೈರ್ ಫೈಟರ್	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫
ಮ್ಯಾಕ್ಯಾಬೈ	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫
ಇತರ	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫	೫೫೫

* - ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ. ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿದೆ. ಲ* - ಮಾಹಿತಿ ಲಭ್ಯವಿರುವುದಿಲ್ಲ. \$ - ಟ್ರಾಕ್ಟರ್-ಟ್ರೈಲರ್ ಎರಡನ್ನೂ ಒಳಗೊಂಡಿದೆ.
 ಅಧಾರ: ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕಚೇರಿ, ಕೋಲಾರ; ಸಹಾಯಕ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕಚೇರಿ, ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರ, ಕೆ.ಜಿ.ಎಸ್ ಹಾಗೂ ಜಿಲ್ಲಾ ಸಂಪನ್ಮೂಲಕಾರಿಗಳ ಕಚೇರಿ, ಕೋಲಾರ

ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೯: ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಚಾಲಕರು ಹಾಗೂ ನಿರ್ವಾಹಕರಿಗೆ ನೀಡಿರುವ ಲೈಸೆನ್ಸ್ ವಿವರ

ವರ್ಷ	ಚಾಲ್ತಿಯಲ್ಲಿದ್ದ ಚಾಲಕರ ಲೈಸೆನ್ಸ್	ವರ್ಷ	ಚಾಲ್ತಿಯಲ್ಲಿದ್ದ ನಿರ್ವಾಹಕರ ಲೈಸೆನ್ಸ್
೧೯೭೪	೫೨೨೬	೧೯೮೦	೨೦೭೯
೧೯೭೭	೭೩೪೩	೧೯೮೩	೨೫೫೮
೧೯೭೯	೭೫೪೬	೧೯೮೬	೨೬೭೨
೧೯೮೮	೧೬೦೪೫	೧೯೮೮	೩೩೩೭
೧೯೯೩	೨೧೯೫೫	೧೯೯೩	೫೩೩೬
೧೯೯೭	೩೯೦೮೩	೧೯೯೭	೧೧೧೮೦

ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೧೦: ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಘಟಿಸಿರುವ ಅಪಘಾತಗಳ ವಿವರ

ವರ್ಷ	ಜರುಗಿದ ಒಟ್ಟು ಅಪಘಾತ	ಸತ್ತವರು	ಗಾಯಗೊಂಡವರು
೧೯೮೦	೨೭೯	೫೨	೩೦೦
೧೯೮೩	೩೯೧	೭೧	೪೫೩
೧೯೮೫	೫೧೭	೧೨೭	೬೦೮
೧೯೮೮	೫೯೩	೧೩೪	೮೯೯
೧೯೯೦	೮೦೫	೨೦೩	೧೦೪೩
೧೯೯೩	೬೬೩	೧೬೧	೮೮೭
೧೯೯೭	೧೦೩೭	೨೮೮	೧೬೮೧
೨೦೦೫*	೨೨೮	-	-

* ಜನವರಿ ತಿಂಗಳ ಮಾಹಿತಿಯನ್ನಷ್ಟೇ ನೀಡಲಾಗಿದೆ.

ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆ

ಹತ್ತೊಂಬತ್ತನೆಯ ಶತಮಾನದ ಅಂತ್ಯದವರೆಗೆ, ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಸೌಕರ್ಯ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯು ಸಂಪೂರ್ಣ ಖಾಸಗಿ ವಲಯದ ನಿಯಂತ್ರಣದಲ್ಲಿತ್ತು. ಜನಸಾಮಾನ್ಯರು ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ವಿಶೇಷವಾಗಿ ಕಾಲ್ನಡಿಗೆಯನ್ನೇ ಅವಲಂಬಿಸಿದ್ದು, ಎತ್ತಿನಬಂಡಿಯ ಬಳಕೆಯೂ ರೂಢಿಯಲ್ಲಿತ್ತು. ಆನೆ, ಕುದುರೆ, ಮೇನೆ, ಪಲಕ್ಕಿ ಹಾಗೂ ರಥಗಳು ರಾಜಪರಿವಾರ ಮತ್ತು ಆಡಳಿತ ವರ್ಗದ ಜನರ ಸಂಚಾರ ಮಾಧ್ಯಮಗಳಾಗಿದ್ದವು. ಮತ್ತು, ಎಮ್ಮೆ, ಕೋಣ, ಕತ್ತೆ, ಕುದುರೆ, ಕಾವಡಿ ಹಾಗೂ ಬಂಡಿಗಳು ಸರಕು ಸಾಗಾಣಿಕೆಗೆ ಬಳಸಲ್ಪಡುತ್ತಿದ್ದವು. ೧೯೬೬ರ ವೇಳೆಗೆ ೩,೧೨೮ ಕುದುರೆ, ೫೭೭೪ ಕತ್ತೆ ಹಾಗೂ ೪೦,೫೬೪ ಎತ್ತಿನಗಾಡಿಗಳು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದವು. ಆದರೆ ೧೯೯೭ರ ವೇಳೆಗೆ ಇದು ಕ್ರಮವಾಗಿ ೧,೦೦,೭೦೦, ಹಾಗೂ ೫೫,೧೧೨ ಆಗಿತ್ತು. ಕ್ರಮೇಣ ಪಟ್ಟಣಗಳಲ್ಲಿ ಜಟಕಾ, ಟಾಂಗಾ ಹಾಗೂ ಸೈಕಲ್‌ಗಳು ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಬದುಕನ್ನು ಪ್ರವೇಶಿಸಿದರೂ, ಎತ್ತಿನ ಗಾಡಿಗಳೇ ಗ್ರಾಮೀಣ ಸಾರಿಗೆಗೆ ಪ್ರಧಾನ ಮಾಧ್ಯಮಗಳಾಗಿದ್ದವು. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೮೭೦ರ ದಶಕದಲ್ಲಿ ಪ್ರಾರಂಭಗೊಂಡ ರೈಲು ಸಾರಿಗೆ, ೨೦ನೆಯ ಶತಮಾನದ ಆರಂಭದಲ್ಲಿ ಚಾಲನೆಗೆ ಬಂದ ಸೈಕಲ್, ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ಸು ಹಾಗೂ ಮೋಟಾರು ಕಾರುಗಳು, ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಂಚಾರ ಸೇವಾ ರಂಗದಲ್ಲಿ ಹೊಸ ಅಯಾಮಕ್ಕೆ ನಾಂದಿಯಾದವು. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಅಂದಿನ ಸ್ಥಾನಿಕ ಸರ್ಕಾರ ೧೯೧೧ರಲ್ಲಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಣ ಕಾಯ್ದೆಯನ್ನು ರೂಪಿಸಿ ಚಾರಿಗೊಳಿಸಿತ್ತು. ಅವುಗಳ ನಡುವೆ ಎತ್ತಿನಗಾಡಿ ಹಾಗೂ ಜಟಕಾಗಳು ಜಿಲ್ಲಾ ಕೇಂದ್ರ ಕೋಲಾರದಿಂದ ವಿವಿಧ ಸ್ಥಳಗಳಿಗೆ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಂಚಾರ ಸೌಕರ್ಯ ಒದಗಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ೧೯೧೫ರ ವೇಳೆಗೆ ಜಿಲ್ಲಾ ಕೇಂದ್ರ ಕೋಲಾರದಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು ೬೦ ಜಟಕಾಗಳು ಓಡಾಡುತ್ತಿದ್ದು, ಮೈಲಿಗೆ ಒಂದರಿಂದ ಎರಡಾಣೆ ದರದಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲೆಯ ವಿವಿಧ ಸ್ಥಳಗಳಿಗೆ ಸುಲಭವಾಗಿ ಬಾಡಿಗೆಗೆ ದೊರೆಯುತ್ತಿದ್ದವು.

೨೦ ಮೈಲಿಯಷ್ಟು ದೂರವನ್ನು ನಿರಂತರವಾಗಿ ಎರಡು ಗಂಟೆಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡಿ ಕ್ರಮಿಸಬಹುದಾಗಿತ್ತೆಂದು ತಿಳಿದು ಬರುತ್ತದೆ. ಸರಕು ಸಾಗಾಣಿಕೆ ಹಾಗೂ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಚಾರಕ್ಕೇನು ಜಿಲ್ಲಾ ಕೇಂದ್ರ ಕೋಲಾರದಲ್ಲಿ ಎತ್ತುಗಳಿಂದ ಎಳೆಯಲ್ಪಡುವಂತಹ ೨೫೦ ಎತ್ತಿನ ಗಾಡಿಗಳು ಸೇವೆಯಲ್ಲಿದ್ದವು.

ಜಿಲ್ಲಾ ಕೇಂದ್ರ ಕೋಲಾರದಿಂದ ಚಿಂತಾಮಣಿಗೆ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಅನುಕೂಲಕ್ಕಾಗಿ ಮೋಟಾರು ಬಸ್ಸೊಂದು ೧೯೧೫ರ ವೇಳೆಗಾಗಲೇ ಓಡಾಡುತ್ತಿದ್ದ ಅಂಶ ಗಮನಾರ್ಹವಾಗಿತ್ತು. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೨೦ರ ವೇಳೆಗೆ ಹಲವಾರು ಬಸ್ಸುಗಳು ಸಂಚರಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ರಾಜಧಾನಿ ಬೆಂಗಳೂರು ಸೇರಿದಂತೆ ನೆರೆಯ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಪ್ರಮುಖ ಸ್ಥಳಗಳ ಜೊತೆಗೆ ಜಿಲ್ಲೆಯ ವಿವಿಧ ಸ್ಥಳಗಳಿಗೂ ಅವು ಬಸ್ಸು ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸಿದ್ದವು. ಮೊದಲ ಜಾಗತಿಕ ಯುದ್ಧ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಪೆಟ್ರೋಲ್ ಕೊರತೆ ಎದುರಾದಾಗ ಕಲ್ಲಿದ್ದಲನ್ನು ಬಳಸಿ ಬಸ್ಸುಗಳ ಸಂಚಾರ ಸೇವೆಯನ್ನು ಮುಂದುವರಿಸಲಾಯಿತೆಂದು ತಿಳಿದುಬರುತ್ತದೆ. ನಜೀಮ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್, ಮೆಸರ್ಸ್ ಭಗವಾನ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್, ಲಿಯೋಬಸ್ ಮುಂತಾದ ಖಾಸಗಿ ಒಡೆತನದ ಬಸ್ಸುಗಳು ಬೆಂಗಳೂರು, ಹೊಸಕೋಟೆಗಳಿಂದ ಕೋಲಾರಕ್ಕೆ ಸಾರಿಗೆ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸಿದ್ದವು. ನಂದಿ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಲಿಮಿಟೆಡ್, ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ನಂದಿಬೆಟ್ಟಕ್ಕೆ ಸಾರಿಗೆ ಸೌಕರ್ಯ ಕಲ್ಪಿಸಿತ್ತು. ಆದರೆ ಬೆಟ್ಟದ ತಪ್ಪಲಿನಿಂದ ಮೇಲಕ್ಕೆ ಕಾಲುದಾರಿಯಲ್ಲೇ ಪ್ರವಾಸಿಗರು ಸಾಗಬೇಕಾಗಿದ್ದು, ೧೯೩೬ರ ನಂತರ ಅದೇ ದಾರಿಯನ್ನು ವಾಹನ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಅಲ್ಪಸ್ವಲ್ಪ ಬದಲಾವಣೆಯೊಂದಿಗೆ ಪರಿವರ್ತಿಸಲಾಯಿತು. ಏತನ್ಮಧ್ಯೆ ೧೯೩೬ರಲ್ಲಿ ಸ್ಥಾಪಿಸಲ್ಪಟ್ಟ 'ಮೈಸೂರು ಸಾರಿಗೆ ಬೋರ್ಡ್'ಗೆ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಸೇವೆಯ ನಿಯಂತ್ರಣವನ್ನು ವಹಿಸಿಕೊಡಲಾಯಿತು. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೩೮ರ ವೇಳೆಗೆ ಇದ್ದ ೬೯ ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳು, ಜಿಲ್ಲೆಯ ವಿವಿಧ ಸ್ಥಳ ಹಾಗೂ ನೆರೆಯ ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ಪ್ರಮುಖ ಸ್ಥಳಗಳೊಂದಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸಿದ್ದು, ಬಸ್ ಸಂಚಾರವಿದ್ದ ೬೦ ಮಾರ್ಗಗಳ ಪಟ್ಟಿ ೧೯೩೯ರಲ್ಲಿ ಪ್ರಕಟವಾಗಿರುವ ಕೋಲಾರ ಡಿಸ್ಟ್ರಿಕ್ಟ್ ಕೈಪಿಡಿಯಲ್ಲಿ ಲಭ್ಯವಿದೆ. ಅದರಲ್ಲಿ ಉಲ್ಲೇಖಿತವಾಗಿರುವಂತೆ ರೈಲು ಸೌಕರ್ಯವಿರುವ ಊರುಗಳಿಗೆ ಮೈಲಿಗೆ ಐದು ಕಾಸು, ಇತರಡೆಗಳಿಗೆ ಮೈಲಿಗೆ ನಾಲ್ಕು ಕಾಸಿನಿಂದ ಒಂದು ಆಣೆವರೆಗೂ ಪ್ರಯಾಣ ದರ ನೀಡಬೇಕಾಗಿತ್ತು. ಬಸ್ಸುಗಳ ರಚನೆಯಲ್ಲಿ ಅರೆಸಲೂನ್ ಮಾದರಿಯನ್ನು ಅಳವಡಿಸಲಾಯಿತು. ಎರಡನೆಯ ಜಾಗತಿಕ ಯುದ್ಧ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಟೈರ್ ಪಡಿತರವನ್ನು ಅಳವಡಿಸಲಾಯಿತು. ಮೋಟಾರು ವಾಹನ ಹಾಗೂ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಕಾಯ್ದೆಯನ್ನು ಸ್ಥಾನಿಕ ಸರ್ಕಾರವು ಸಾರಿಗೆ ಬೋರ್ಡಿನ ಸಲಹೆಯಂತೆ ಅಂಗೀಕರಿಸಿ ೧೯೪೫ರಲ್ಲಿ ಜಾರಿಗೆ ತಂದಿತು. ಬಸ್ಸುಗಳ ಗರಿಷ್ಠ ಪ್ರಯಾಣದವನ್ನು ಮೈಲಿಗೆ ೧೨ ಕಾಸಿನಿಂದ ಹತ್ತು ಕಾಸುಗಳಿಗೆ ಇಳಿಸಲಾಯಿತು. ಜಿಲ್ಲಾ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲಾ ಸಾರಿಗೆ ಸಮಿತಿ ರಚಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿತು. ಮೈಸೂರು ರಾಜ್ಯದ ಸಾರಿಗೆ ಬೋರ್ಡು ೧೯೪೮ರಲ್ಲಿ ಬಯಲು ನಾಡಿನ ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸಿನ ದರವನ್ನು ಮೈಲಿಗೆ ಆರುಕಾಸುಗಳಿಗೂ ಮಲೆನಾಡು ಪ್ರದೇಶ ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಮೈಲಿಗೆ ಒಂಭತ್ತು ಕಾಸುಗಳಿಗೂ ಪುನರ್ ನಿಗದಿಪಡಿಸಿತು. ಆ ವೇಳೆಗಾಗಲೇ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಯ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಚರ್ಚಿಸಿದ್ದ ಮೈಸೂರು ಸಾರಿಗೆ ಬೋರ್ಡು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣದತ್ತ ಒಲವನ್ನು ವ್ಯಕ್ತಪಡಿಸಿತ್ತು.

ಸ್ವಾತಂತ್ರ್ಯ ನಂತರದಲ್ಲಿ ದೇಶದ ಇತರಡೆ ರಾಜ್ಯ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಗಳನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಿದಂತೆ ಮೈಸೂರು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲೂ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯನ್ನು ೧೯೪೮ರ ಸೆಪ್ಟೆಂಬರ್ ೧೨ರಂದು ಸ್ಥಾಪಿಸಲಾಯಿತು. ಮೊದಲ ಹಂತವಾಗಿ ಇಲಾಖೆಯು ೨೦ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಖರೀದಿಸಿ, ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ವಿವಿಧೆಡೆಗಳಿಗೆ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಂಚಾರ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಪ್ರತೀ ಕಿ.ಮೀ.ಗೆ ಐದು ಕಾಸಿನ (ಒಂದು ಆಣೆಗೆ ೧೨ ಕಾಸಿನ ಲೆಕ್ಕದಲ್ಲಿ) ದರದಲ್ಲಿ ಒದಗಿಸಿತ್ತು. ಇಲಾಖೆಯು ೧೯೫೨-೫೩ರಲ್ಲಿ ಪ್ರಮುಖ ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣಗಳಲ್ಲಿ ಬುಕ್ಕಿಂಗ್ ಏಜೆಂಟ್‌ರನ್ನು ನೇಮಿಸಿತ್ತು. ವಿದ್ಯಾರ್ಥಿಗಳಿಗೆ, ಸರ್ಕಾರಿ ನೌಕರಿಗೆ ರಿಯಾಯಿತಿ ಪಾಸ್ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ೧೯೫೪ರಲ್ಲಿ ನೀಡಲಾಯಿತು. ಕೇಂದ್ರ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಕಾಯ್ದೆ ೧೯೫೦ರ ಸೆಕ್ಷನ್ ಮೂರನೆಯ 'ಮೈಸೂರು ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ'ಯ ಹೆಸರನ್ನು ೧೯೬೧ರ ಆಗಸ್ಟ್ ಒಂದರಂದು 'ಮೈಸೂರು ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ' ಎಂದು ಬದಲಾಯಿಸಲಾಯಿತು. ೧೯೬೬ರಲ್ಲಿ ಬಸ್ ದರವನ್ನು ಪುನರ್ ಪರಿಷ್ಕರಿಸಲಾಯಿತು. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೬೭ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ೨೨೫ ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ ಮಾರ್ಗಗಳು ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸೇವೆಯಲ್ಲಿ ತೊಡಗಿದ್ದು, ಈ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯು ೧೬ ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ೨೪ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನೂ ಓಡಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ೪,೩೬೦ ಕಿ.ಮೀ. ದೈನಂದಿನ ಪ್ರಯಾಣಿಕ ಸೇವೆಯನ್ನು ಒದಗಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ಜಿಲ್ಲಾ ಕೇಂದ್ರ ಕೋಲಾರದಲ್ಲಿ ವಿಭಾಗೀಯ ಕುಟೀರಿ ಹಾಗೂ ವರ್ಕ್‌ಷಾಪ್ ಕಟ್ಟಡಗಳೂ ೧೯೬೭ರಲ್ಲಿ ಆರಂಭಗೊಂಡವು.

ಆದರೆ, ಕೋಲಾರ ಘಟಕವು ಆರಂಭಗೊಳ್ಳುವ ಮೊದಲು, ಕೋಲಾರ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಬೆಂಗಳೂರು ಘಟಕಕ್ಕೆ ಸೇರಿತ್ತು. ಜಿಲ್ಲೆಯ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಚಾರವನ್ನು ಸುಧಾರಿಸಲು ೧೯೬೭ರಿಂದ ಯತ್ನಿಸುತ್ತಿರುವ ಈ ಘಟಕವು ಜಿಲ್ಲೆಯ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಗೆ ಸಾರಿಗೆ ಸೌಕರ್ಯ ಕಲ್ಪಿಸಲು ಶ್ರಮಿಸುತ್ತಿದೆ. ಮುಂದೆ ಕೋಲಾರ ಘಟಕವೂ ಸೇರಿದಂತೆ ಎರಡು ಘಟಕಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡ ಕೋಲಾರ ವಿಭಾಗವೂ ಅಸ್ತಿತ್ವಕ್ಕೆ ಬಂತು. ಜಿಲ್ಲೆಯ ಜನತೆಗೆ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಸೇವೆಯನ್ನು ನೀಡುವ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಮೂರು ಘಟಕಗಳು ಜಿಲ್ಲೆಯ ಕೋಲಾರ, ಕೆ.ಜಿ.ಎಫ್., ಹಾಗೂ ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರಗಳಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ೧೯೭೭-೭೮ರ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ಮೂರು ಘಟಕಗಳು ೨೪೯ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು, ೨೦೯ ಷೆಡ್ಯೂಲ್‌ಗಳನ್ನು, ೨೨೨ ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ೧೭೭೭೯೯ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳ ದೈನಂದಿನ ಸೇವೆಯನ್ನು ನೀಡುತ್ತಿದ್ದವು. ೧೯೮೦-೮೧ರ ವೇಳೆಗೆ ಬಸ್ಸುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ೨೬೮ಕ್ಕೂ ಷೆಡ್ಯೂಲ್‌ಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ೨೩೩ ಕ್ಕೂ ಸೇವಾಮಾರ್ಗಗಳು ೨೭೦ಕ್ಕೆ ಏರಿದ್ದರೂ, ರೂಟ್ ಕಿ.ಮೀ.ನಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ವ್ಯತ್ಯಾಸವಾಗಿರಲಿಲ್ಲ. ೧೯೯೩ರ ವೇಳೆಗೆ ಚಿಂತಾಮಣಿ ಘಟಕವೂ ಕಾರ್ಯಾರಂಭ ಮಾಡಿತು. ೧೯೯೨-೯೩ರ ವೇಳೆಗೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ನಾಲ್ಕು ಘಟಕಗಳಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೨೩೩ ಬಸ್ಸುಗಳಿದ್ದವು. ೧೯೯೭ರ ವೇಳೆಗೆ ಬಸ್ಸುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ೨೩೦ಕ್ಕೆ ಒಟ್ಟು ೭೨೨ ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಸೇವೆ ಲಭ್ಯವಿತ್ತು.

೨೦೦೩ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಕೋಲಾರ, ಕೆ.ಜಿ.ಎಫ್., ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರ, ಚಿಂತಾಮಣಿ, ಬಾಗೇಪಲ್ಲಿ, ಮಾಲೂರು ಹಾಗೂ ಶ್ರೀನಿವಾಸಪುರಗಳಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯ ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯ ಘಟಕಗಳಿದ್ದು, ಗೌರಿಬಿದನೂರು ಹಾಗೂ ಮುಳಬಾಗಲುಗಳಲ್ಲೂ ಘಟಕಗಳು ಪ್ರಾರಂಭಗೊಳ್ಳುವ ನಿರೀಕ್ಷೆ ಇತ್ತು. ಈ ಏಳು ಘಟಕಗಳು ಒಟ್ಟು ೬೧೮ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು, ೨೪೭ ಷೆಡ್ಯೂಲ್‌ಗಳನ್ನು ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ೨೪೨೨೮ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳ ಸರಾಸರಿ ದೈನಂದಿನ ಅದಾಯವನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು, ದೈನಂದಿನ ವೆಚ್ಚ ೨೫.೪೦ ಲಕ್ಷ ರೂ.ಗಳಾಗಿತ್ತು. ೨೦೦೪ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ಸೇವಾಸೌಕರ್ಯಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ವಿವರಗಳಿಗೆ ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೧೧ ಹಾಗೂ ೭.೧೨ ನೋಡಿ. ೨೦೦೫ರ ಏಪ್ರಿಲ್ ಒಂದರಂದು ಗೌರಿಬಿದನೂರು ಘಟಕವನ್ನು ಒಂಭತ್ತೂವರೆ ಎಕರೆ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು ೬೬ ಲಕ್ಷ ರೂ. ವೆಚ್ಚದೊಂದಿಗೆ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿದ್ದು ಆರಂಭದಲ್ಲಿ ೩೦ ಬಸ್ಸುಗಳು ಕಾರ್ಯಚರಣೆಗೆ ಇಳಿಯಲಿದ್ದು ಇದು ಕೋಲಾರ ವಿಭಾಗದ ಎಂಟನೆಯ ಘಟಕವಾಗಿದೆ. ಇಂದು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಪ್ರಯಾಣ ಚೀಟಿ ನೀಡುವಲ್ಲಿ ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ.ಯ ನಿರ್ವಾಹಕರು ಕಿರುಗಾತ್ರದ ಟಿಕೆಟ್ ವಿತರಣಾ ಕಂಪ್ಯೂಟರನ್ನು ಬಳಸುತ್ತಿರುವುದು ಉಲ್ಲೇಖಾರ್ಹವಾಗಿದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೧೧: ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಕಾರ್ಯ ಚಟುವಟಿಕೆ ವಿವರ

ವರ್ಷ	ಘಟಕಗಳು	ಬಸ್ಸುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ	ಅನುಸೂಚಿ-ಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ (ಷೆಡ್ಯೂಲ್‌ಗಳು)	ಮಾರ್ಗಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ	ಮಾರ್ಗ (ರೂಟ್) ಕಿ.ಮೀ.ಗಳು	ಮಾರ್ಗಗಳ ಸರಾಸರಿ ದೂರ (ಕಿ.ಮೀ)	ದೈನಂದಿನ ಆದಾಯ
೧೯೯೩-೯೪	೪	೨೪೯	೪೨೮	೭೧೬	೪೨೪೯೪	೬೨೪	-
೧೯೯೫-೯೬	೪	೨೫೭	೨೪೪	೭೬೩	೪೨೪೯೯	೬೪೩	-
೧೯೯೭-೯೮	೪	೨೫೩	೨೪೧	೭೫೨	೪೨೪೯೦	೭೪೬	-
೧೯೯೯-೦೦	೬	೨೯೮	೨೫೭	೭೬೦	೪೨೪೯೦	೭೮೨೦	-
೨೦೦೦-೦೧	೭	೬೨೬	೨೫೫	೭೧೧	೪೨೪೯೯	೭೮೫೬	೨೦೧೮
೨೦೦೧-೦೨	೭	೬೩೩	೨೫೦	೭೧೧	೪೨೪೯೩	೭೮೩೩	೨೨೨೪
೨೦೦೨-೦೩	೭	೬೧೮	೨೫೭	೭೧೧	-	-	೨೪೨೨
೨೦೦೩-೦೪	೭	೬೨೨	೨೫೫	೭೧೧	-	-	೨೫೭೧

ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೧೨: ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಜಿಲ್ಲಾ ಘಟಕವಾರು ವಿವರ ಮಾರ್ಚ್ ೨೦೦೪

ಘಟಕಗಳು	ಬಸ್ಸುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ	ದೈನಂದಿನ ಸರಾಸರಿ ಆದಾಯ (ಲಕ್ಷ ರೂ.)	ದೈನಂದಿನ ಸರಾಸರಿ ಖರ್ಚು (ಲಕ್ಷ ರೂ.)	ವರ್ಷಾಂತ್ಯದಲ್ಲಿ ಮಾರ್ಗಗಳು	ವರ್ಷಾಂತ್ಯದಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ಮಾರ್ಗ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳು
೧. ಕೋಲಾರ	೧೨೧	೨೨೨	೨೨೧	೧೧೧	೪೦೦೦೧
೨. ಕೋಲಾರ ಚಿನ್ನದ ಗಣಿ	೧೧೨	೪೮೮	೪೮೮	೧೧೧	೨೨೨೨೨
೩. ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರ	೧೦೩	೪೩೧	೪೩೧	೯೩	೩೨೨೦೯
೪. ಚಿಂತಾಮಣಿ	೧೦೮	೪೪೩	೪೪೩	೧೦೩	೩೨೨೨೩
೫. ಬಾಗೇಪಲ್ಲಿ	೨೮	೨೦೮	೨೦೮	೨೮	೧೦೮೨೮
೬. ಮಾಲೂರು	೨೬	೧೯೮	೨೧೨	೨೬	೧೬೨೬೬
೭. ಶ್ರೀನಿವಾಸಪುರ	೬೨	೨೮೬	೨೮೬	೬೧	೨೨೬೬೬
೮. ಗೌರಿಬಿದನೂರು*	೩೦	-	-	-	-
ಒಟ್ಟು	೬೨೨	೨೨೪೧	೨೨೯೨	೨೨೨	೨೦೧೬೨೩

* ಈ ಘಟಕವನ್ನು ೨೦೦೫ ಏಪ್ರಿಲ್ ಒಂದರಿಂದ ಆರಂಭಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಆಧಾರ: ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ ಕೋಲಾರ (೨೦೦೪)

ನಗರ ಸಾರಿಗೆ : ಜಿಲ್ಲಾ ಕೇಂದ್ರವಾದ ಕೋಲಾರದಲ್ಲಿ ನಗರ ಸಾರಿಗೆ ಸೇವೆ ಹಾಗೂ ನಗರ ಹೊರವಲಯ ಸೇವೆಯನ್ನು ಎರಡು ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಆರಂಭಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಒಟ್ಟು ೩೪೨ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳ ದೈನಂದಿನ ಸೇವೆಯನ್ನು ಎರಡು ಅನುಸೂಚಿಗಳಲ್ಲಿ ಒದಗಿಸಲಾಗುತ್ತಿದೆ.

ರೈಲುಸಾರಿಗೆ

ಬ್ರಿಟೀಷ್ ವಸಾಹತುಪಾಹಿ ಆಡಳಿತದಡಿಯಲ್ಲಿ ವಿವಿಧ ರಂಗಗಳಲ್ಲಾದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಕಾರ್ಯಗಳು ಮೂಲತಃ ವಸಾಹತು ಹಿತಾಸಕ್ತಿಯನ್ನು ದೃಷ್ಟಿಯಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಂಡು ಕೈಗೊಂಡ ಕ್ರಮಗಳಾದರೂ ಇದರಿಂದ ಜನಸಾಮಾನ್ಯರಿಗೆ ಪರೋಕ್ಷವಾಗಿ ಆದ ಲಾಭ ಗಮನಾರ್ಹ. ಹತ್ತೊಂಬತ್ತನೆಯ ಶತಮಾನದ ಪೂರ್ವಾರ್ಧ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಪಾಶ್ಚಿಮಾತ್ಯ ರಾಷ್ಟ್ರಗಳಲ್ಲಿ ರೈಲು ಸಾರಿಗೆ ಪ್ರಗತಿ ಸಾಧಿಸಲಾರಂಭಿಸಿತು. ಅದರಲ್ಲೂ ಇಂಗ್ಲೆಂಡಿನಲ್ಲಿ ೧೮೨೦ರಲ್ಲಿ ಉಗಿಬಂಡಿ (ಸ್ಟೀಮ್ ಎಂಜಿನ್) ಬಳಸಿ ರೈಲು ಸಂಚಾರ ಆರಂಭಿಸಿದ್ದು ಗಮನಾರ್ಹವಾಗಿತ್ತು. ಮುಂದೆ ೧೮೪೮ರ ವೇಳೆಗೆ ಫ್ರಾನ್ಸ್, ಅಮೆರಿಕಾ, ಜರ್ಮನಿ, ಹಾಲೆಂಡ್, ಇಟಲಿ, ಸ್ವೀಡನ್ ಮುಂತಾದ ರಾಷ್ಟ್ರಗಳಲ್ಲೂ ರೈಲು ಸಾರಿಗೆ ಮಹತ್ವ ಪಡೆಯಿತು. ಇದು ಸಹಜವಾಗಿ ಭಾರತದಂತಹ ವಿಶಾಲ ದೇಶದ ಮೇಲೆ ಅಧಿಪತ್ಯ ಹೊಂದಿದ್ದ ಬ್ರಿಟೀಷರನ್ನು ಎಚ್ಚರಿಸಿತು. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಬ್ರಿಟಿಷರಿಂದ ಭಾರತದಲ್ಲಿ ೧೮೫೩ರಲ್ಲಿ (ಮುಂಬಯಿ-ಥಾಣೆ ಮಾರ್ಗ) ಪರಿಚಯಿಸಲ್ಪಟ್ಟ ರೈಲು ಸಾರಿಗೆ, ದೇಶದ ವಿವಿಧ ಭಾಗಗಳ ನಡುವೆ ಪರಸ್ಪರ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುವುದರ ಜೊತೆಗೆ ಸರಕು ಸಾಗಾಣಿಕೆಯನ್ನು ಸುಧಾರಿಸುವ ಮೂಲಕ ಆರ್ಥಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೂ ಪರೋಕ್ಷವಾಗಿ ದಾರಿ ಮಾಡಿಕೊಟ್ಟಿತು. ಮದ್ರಾಸ್ ಪ್ರೆಸಿಡೆನ್ಸಿಯು ತನ್ನ ಆಡಳಿತ ಕೇಂದ್ರವಾದ ಮದ್ರಾಸಿನಿಂದ ದಕ್ಷಿಣದ ವಿವಿಧ ಭಾಗಗಳ ಮೇಲೆ (ಬೆಂಗಳೂರು ಸೇರಿದಂತೆ) ರಾಜಕೀಯ ಹಿಡಿತ, ಆರ್ಥಿಕ ಗಳಿಕೆ ಹಾಗೂ ಸಾಮಾಜಿಕ ನಿಯಂತ್ರಣವನ್ನು ಸಾಧಿಸಲು ರೈಲು ಸಾರಿಗೆಯನ್ನು ಅರ್ಥಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಬಳಸಿಕೊಳ್ಳುವ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ವಿನೂತನ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ (೧೮೩೧-೩೨ರಷ್ಟು ಮೊದಲೇ) ಯೋಚಿಸಿತ್ತು. ಆದರೆ ದೇಶದಲ್ಲೇ ಮೊದಲನೆಯದಾಗಬಹುದಾಗಿದ್ದ ಮದ್ರಾಸ್-ಬೆಂಗಳೂರು ರೈಲುಮಾರ್ಗ ನಿರ್ಮಾಣ ಯೋಜನಾ ಕಾರ್ಯ ನಾನಾಕಾರಗಳಿಂದಾಗಿ ಕೈಗೂಡಲಿಲ್ಲ. ಆದರೂ ವಿವಿಧೋದ್ದೇಶಗಳ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಬ್ರಿಟಿಷ್ ಸರ್ಕಾರವು ಭಾರತದಲ್ಲಿ ರೈಲು ಸಾರಿಗೆಯ ನಿರ್ಮಾಣದಂತಹ ಮಹತ್ವದ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಯೋಜನೆಗೆ ಮುಂದಾದುದು, ಮುಂದೆ ದೇಶದ ಅಭ್ಯುದಯಕ್ಕೂ ಪರೋಕ್ಷವಾಗಿ ಕಾರಣವಾಯಿತು.

ಮೈಸೂರು ಸಂಸ್ಥಾನವು ಬ್ರಿಟಿಷ್ ಕಮೀಷನರುಗಳ ಆಡಳಿತಕ್ಕೆ (೧೮೩೧-೪೧) ಒಳಪಟ್ಟಿದ್ದಾಗ, ಮೈಸೂರು ಪ್ರಾಂತದಲ್ಲೂ ರೈಲು ಶಕ್ತಿ ೧೮೬೪ರಲ್ಲಿ ಆರಂಭವಾಯಿತು. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಕೋಲಾರ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲೂ ನೆರೆಯ ಬೆಂಗಳೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯಂತೆ ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್ (೧,೬೭೬ ಮಿ.ಮೀ.), ಮೀಟರ್‌ಗೇಜ್ (೧,೦೦೦ ಮಿ.ಮೀ) ಹಾಗೂ ನ್ಯಾರೋ‌ಗೇಜ್ (೭೬೨ ಹಾಗೂ ೬೧೦ ಮಿ.ಮೀ.) ಮಾರ್ಗಗಳು ರಚಿಸಲ್ಪಟ್ಟು, ಕ್ರಮವಾಗಿ ನೆರೆಯ ಮದ್ರಾಸ್(೧೮೬೪) ಹಾಗೂ ಆಂಧ್ರ (೧೮೯೩) ರಾಜ್ಯಗಳೊಂದಿಗೆ ರೈಲು ಸಾರಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಹೊಂದುವುದರ ಜೊತೆಗೆ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಉತ್ತರ, ದಕ್ಷಿಣ ಹಾಗೂ ಪೂರ್ವ ಭಾಗಗಳಿಗೂ ಸಾರಿಗೆ ಸೌಲಭ್ಯ ಬದಗಿಸಿಕೊಡುವಲ್ಲಿ ಯಶಸ್ವಿಯಾದವು.

ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್ : ರೈಲು ಸಾರಿಗೆಯ ಪ್ರಗತಿಯಲ್ಲಿ ಮಹತ್ವದ ಪಾತ್ರ ವಹಿಸಿರುವ ಕೋಲಾರ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಸಂಸ್ಥಾನದ ಪ್ರಾಥಮಿಕ ರೈಲು ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಪಡೆದ ಕೆಲವೇ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಒಂದೆಂಬ ಹೆಗ್ಗಳಿಕೆಗೆ ಪಾತ್ರವಾಗಿದ್ದು, ಮದ್ರಾಸ್-ಬೆಂಗಳೂರು ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್ ರೈಲು ಮಾರ್ಗದ ನಿರ್ಮಾಣ ಕಾರ್ಯ ೧೮೫೯ರಲ್ಲಿ ಆರಂಭಗೊಂಡು ಪೂರ್ಣಗೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದಂತೆ ೧೮೬೪ರ ಆಗಸ್ಟಿನಲ್ಲಿ ರೈಲು ಸಂಚಾರ ಆರಂಭವಾಯಿತು. ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರದ ಹಳೆ ಗ್ಯಾರಂಟಿ ನಿಯಮದಂತೆ ಮದ್ರಾಸ್ ರೈಲ್ವೆ ಕಂಪನಿಯಿಂದ ನಿರ್ಮಿಸಲ್ಪಟ್ಟ ಈ ಮಾರ್ಗವು ಕೋಲಾರ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಮಾಲೂರು ಹಾಗೂ ಬಂಗಾರಪೇಟೆ ತಾಲೂಕುಗಳಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು ೫೨.೮ ಕಿ.ಮೀ.ಸಾಗುತ್ತಿದ್ದು, ಜಿಲ್ಲೆಯನ್ನು ಮಾಲೂರು ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣದಿಂದ ಸ್ವಲ್ಪ ಹಿಂದಕ್ಕಾದಂತೆ ಪ್ರವೇಶಿಸಿ, ಮಾಲೂರು, ಬ್ಯಾಟರಾಯನಹಳ್ಳಿ, ಟೇಕಲ್, ಮರಲ್ಲಳ್ಳಿ ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣ; ಕೋಲಾರದ ಚಿನ್ನದ ಗಣಿ ಕೊಂಡಿಯಾಗಿದ್ದ ಬಂಗಾರಪೇಟೆ ಜಂಕ್ಷನ್; ವರದಾಪುರ; ಕೆ.ಜಿ.ಎಫ್‌ಗೆ ಹೆಚ್ಚಾಗಿಲಾಗಿದ್ದ ಕಾಮಸಮುದ್ರ ಹಾಗೂ ತನಿಮಡಗು ಗ್ರಾಮದ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿರುವ ಬಿಸಾನತ್ತಂ ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣಗಳನ್ನು ಹಾದು ಸ್ವಲ್ಪ ಮುಂದೆ ಸಾಗಿ ನೆರೆಯ ತಮಿಳುನಾಡನ್ನು ಪ್ರವೇಶಿಸುತ್ತದೆ. ಈ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಇಂದು ಒಟ್ಟು ಎಂಟು ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣಗಳಿವೆ.

ಎಲ್.ಬಿ.ಬೌರಿಂಗ್ ಸಂಸ್ಥಾನದ ಕಮೀಷನರ್ ಆಗಿದ್ದಾಗ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ (೧೮೬೪) ತೆರೆಯಲ್ಪಟ್ಟ ಈ ಮಾರ್ಗದ ನಿರ್ಮಾಣದ ಹೊಣೆಯನ್ನು ಮದ್ರಾಸ್ ರೈಲ್ವೆ ಕಂಪೆನಿಗೆ ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ಕಾರಿನೊಂದಿಗೆ ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರವು ನೀಡಿತು. ಸಂಸ್ಥಾನದ ಸರ್ಕಾರವು ರೈಲು ಮಾರ್ಗದ ರಚನೆಗೆ ಭೂಮಿಯನ್ನು ಉಚಿತವಾಗಿ ನೀಡುವ ಮೂಲಕ ಸಹಕಾರ ನೀಡಿತು. ಆದರೆ ಮುಂದೆ ಮೈಸೂರು ರೈಲ್ವೆ ಇಲಾಖೆಯು ಆರಂಭಗೊಂಡ ನಂತರ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿದ್ದ ಇತರ ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ಅದಕ್ಕೆ ವಹಿಸಿಕೊಟ್ಟರೂ ಈ ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಅದಕ್ಕೆ ವಹಿಸಿಕೊಡದೆ ಮದ್ರಾಸ್ ಅಂಡ್ ಸದರ್ನ್ ಮರಾಠ ರೈಲ್ವೆ ಕಂಪೆನಿಯ ನಿಯಂತ್ರಣದಲ್ಲೇ ಮುಂದುವರಿಸಲಾಯಿತು. ಆದರೆ ಮುಂದೆ ಈ ಕಂಪೆನಿಯನ್ನು ರದ್ದು ಮಾಡಿ, ಅದರ ನಿಯಂತ್ರಣದಲ್ಲಿದ್ದ ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರವು ತಾನೇ ವಹಿಸಿಕೊಂಡಿತು. ಮುಂದೆ ೧೯೫೧ರಲ್ಲಿ ರೈಲ್ವೆ ವಲಯಗಳ ರಚನೆಯಾದಾಗ ದಕ್ಷಿಣ ರೈಲ್ವೆ ವಲಯದ ವ್ಯಾಪ್ತಿಗೆ ಇದನ್ನು ಒಳಪಡಿಸಲಾಯಿತು.

ಜಿಲ್ಲೆಯ ರೈಲು ಸಾರಿಗೆಯಲ್ಲಿ ಮಹತ್ವದ ಇನ್ನೊಂದು ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್ ಮಾರ್ಗವೆಂದರೆ, ಸುಮಾರು ೧೪.೮೪ ಕಿ.ಮೀ. ಸಾಗಿರುವ ಬಂಗಾರಪೇಟೆ-ಮಾರಿಕುಪ್ಪಂ ಮಾರ್ಗ. ಕೋಲಾರ ಚಿನ್ನದ ಗಣಿ ಮೂಲಕ ಹಾದು ಹೋಗುವ ಇದು, ಬಸ್ಸು ಸಾರಿಗೆ ಚಾಲನೆಗೆ ಬರುವ ಮೊದಲು ಆ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ ದೈನಂದಿನ ಏಕೈಕ ಸಾರಿಗೆ ಮಾಧ್ಯಮವಾಗಿತ್ತು. ಈ ಶಾಖಾ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಕೋಲಾರದಿಂದ, ಉರಗಾವ್, ಚಾಂಪಿಯನ್ ಹಾಗೂ ಮಾರಿಕುಪ್ಪಂ ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣಗಳಿದ್ದು, ಈ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಕೋಲಾರ ಚಿನ್ನದ ಗಣಿ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ ಸೌಕರ್ಯ ಕಲ್ಪಿಸುವ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಹತ್ತನೆಯ ಚಾಮರಾಜ ಒಡೆಯರ್ ಅವರ ಆಡಳಿತಾವಧಿಯಲ್ಲಿ ದಿವಾನ್ ಕೆ.ಶೇಷಾದ್ರಿ ಅಯ್ಯರ್ ಅವರ ಸಲಹೆಯಂತೆ ಸುಮಾರು ೫,೩೩,೧೫೭ ರೂ.ಗಳ ಅಂದಾಜು ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ (ಪ್ರತೀ ಕಿ.ಮೀ.ಗೆ ೫೩,೫೧೯ ರೂ.ನಂತೆ) ನಿರ್ಮಿಸಲು ಯೋಜಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ೧೮೯೩ರಲ್ಲಿ ಪ್ರಾರಂಭಗೊಂಡ ಇದರ ನಿರ್ಮಾಣ ಕಾರ್ಯ ೧೮೯೪ರಲ್ಲಿ ಪೂರ್ಣಗೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದಂತೆ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಎಡೆ ಮಾಡಿಕೊಡಲಾಯಿತು. ಈ ಮಾರ್ಗದ ರಚನೆಗೆ ಸಂಸ್ಥಾನದ ಸರ್ಕಾರವೇ ಮುಂದಾಯಿತಾದರೂ ಅಂತಿಮವಾಗಿ ಮದ್ರಾಸ್ ಅಂಡ್ ಸದರ್ನ್ ಮರಾಠ ಕಂಪೆನಿಯೊಂದಿಗೆ ಮಾಡಿಕೊಂಡ ಸುಧಾರಿತ ಕರಾರಿನಂತೆ, ಎರಡು ಪಕ್ಷಗಳಲ್ಲೊಂದು ಆರು ತಿಂಗಳ ಮುಂಗಡ ನೋಟಿಸು ನೀಡಿದರೆ ಕರಾರು ಸ್ಥಗಿತಗೊಳ್ಳುವುದೆಂಬ ನಿರ್ಬಂಧವೊಂದಿಗೆ ಅದರ ಹೊಣೆಯನ್ನು ಕಂಪೆನಿಗೆ ವಹಿಸಿಕೊಡಲಾಯಿತು. ಮದ್ರಾಸ್ ಅಂಡ್ ಸದರ್ನ್ ಮರಾಠ ರೈಲ್ವೆ ಕಂಪೆನಿಯು ಈ ಉಪ ಮಾರ್ಗದ ನಿರ್ವಹಣೆಯನ್ನೂ ಬೆಂಗಳೂರು-ಮದ್ರಾಸ್ ರೈಲು ಮಾರ್ಗದೊಂದಿಗೆ ನಿರ್ವಹಿಸಿತು. ಕ್ರಮೇಣ ಇದೂ ಕೂಡ ದಕ್ಷಿಣ ರೈಲ್ವೆ

ವಲಯಕ್ಕೆ ಹಸ್ತಾಂತರಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿತು. ಮುಂದೆ ೧೯೬೫ರಲ್ಲಿ ಬಿ.ಇ.ಎಂ.ಎಲ್ (ಭಾರತ್ ಅರ್ತ್ ಮೂವರ್ಸ್ ಲಿಮಿಟೆಡ್) ಕಾರ್ಖಾನೆಯು ಕ್ರಾಲರ್-ಟ್ರಾಕ್ಟರ್ ಘಟಕ (Crawler Tractor Unit)ವನ್ನು ಇಲ್ಲಿ ಆರಂಭಿಸಲು ಮುಂದಾದಾಗ 'ಬೆಮೆಲ್‌ನಗರ' ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣವು ಈ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ತಲೆ ಎತ್ತಿತು.

ಮೀಟರ್‌ಗೇಜ್ ಮಾರ್ಗ: ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು ೨೮.೮ಕಿ.ಮೀ. ಸಾಗುತ್ತಿದ್ದ ಬೆಂಗಳೂರು-ಗುಂತಕಲ್ ಮಾರ್ಗವು ಜಿಲ್ಲೆಯನ್ನು ತೊಂಡೇಬಾವಿ ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕಿಂತ ಸ್ವಲ್ಪ ಹಿಂದೆಯೇ ಪ್ರವೇಶಿಸಿ, ತೊಂಡೇಬಾವಿ-ಗೌರಿಬಿದನೂರು ಹಾಗೂ ವಿದುರಾಶ್ವತ್ಥ (ದೊಡ್ಡಕುರುಗೋಡು) ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣಗಳ ಮೂಲಕ ಸಾಗಿ ಮುಂದೆ ಆಂಧ್ರಪ್ರದೇಶವನ್ನು ಪ್ರವೇಶಿಸುತ್ತಿತ್ತು. ಈ ಮಾರ್ಗದ ಬೆಂಗಳೂರು-ಹಿಂದೂಪುರ ಸೆಕ್ಷನ್ (ಸು.೫೧.೫ ಮೈಲಿ) ನಿರ್ಮಾಣ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ೨೫,೦೧,೧೬೦ ರೂಪಾಯಿಗಳ ಅಂದಾಜು ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ೧೮೯೧ರ ಮಾರ್ಚ್‌ನಲ್ಲಿ ಆರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಜಿಲ್ಲೆಯ ಗೌರಿಬಿದನೂರು ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ಹಾದುಹೋಗುವ ಈ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಪೆನ್ನಾರ್ ನದಿಗೆ ಸೇತುವೆಯನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಈ ಮಾರ್ಗವು ಕೂಡ ೧೮೯೧-೯೩ರ ಕಾಲಾವಧಿಯಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಾಣಗೊಂಡಿತು. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ೧೮೯೩ರಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಹಿಂದೂಪುರದವರೆಗೆ ರೈಲು ಸಂಚಾರ ಆರಂಭವಾದಂತಾಯಿತು. ಆದರೆ, ಇಂದು ಈ ಮಾರ್ಗವು ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜಿಗೆ ಪರಿವರ್ತಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿದೆ.

ನ್ಯಾರೋಗೇಜ್ : ಬೆಂಗಳೂರು-ಬಂಗಾರಪೇಟೆ ನಡುವೆ ಬಳಸು ದಾರಿಯ ಮೂಲಕ ರೈಲು ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುವ ಈ ನ್ಯಾರೋಗೇಜ್ ಮಾರ್ಗವು ರಾಜ್ಯದ ದಕ್ಷಿಣ ರೈಲ್ವೆ ವಿಭಾಗದ ಏಕೈಕ ನ್ಯಾರೋಗೇಜ್ ಮಾರ್ಗವಾಗಿದ್ದು, ಜಿಲ್ಲೆಯ ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರ, ಶಿಡ್ಲಘಟ್ಟ, ಚಿಂತಾಮಣಿ, ಶ್ರೀನಿವಾಸಪುರ, ಕೋಲಾರ ಹಾಗೂ ಬಂಗಾರಪೇಟೆ ತಾಲೂಕುಗಳ ಮೂಲಕ ಸುಮಾರು ೧೦೪ ಕಿ.ಮೀ. ಸಾಗಿ ಬಂಗಾರಪೇಟೆ ರೈಲ್ವೆ ಜಂಕ್ಷನ್‌ನಲ್ಲಿ, ಮದ್ರಾಸ್-ಬೆಂಗಳೂರು ಹಾಗೂ ಬಂಗಾರಪೇಟೆ-ಮಾರಿಕುಪ್ಪಂ ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ಕೂಡುತ್ತಿತ್ತು. ಸರ್.ಎಂ.ವಿಶ್ವೇಶ್ವರಯ್ಯನವರು ಸಂಸ್ಥಾನದ ದಿವಾನರಾಗಿದ್ದ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಈ ರೈಲು ಮಾರ್ಗವು ಪೂರ್ಣಗೊಂಡಿತು.

ಈ ಹಗುರ ರೈಲುಮಾರ್ಗದ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಬಹಳ ಹಿಂದಿನಿಂದಲೂ ಚಿಂತನ-ಮಂಥನಗಳು ನಡೆದಿದ್ದು, ೧೯೦೨ಕ್ಕೆ ಮೊದಲೇ ದೊಡ್ಡಬಳ್ಳಾಪುರ-ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರ-ಕೋಲಾರ ಹಾಗೂ ಬೌರಿಂಗ್‌ಪೇಟೆ (ಬಂಗಾರಪೇಟೆ) ನಡುವೆ ರೈಲು ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸಲು ಯೋಚಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ೧೯೦೬ರಲ್ಲಿ ಇದರ ನಿರ್ಮಾಣ ಕಾರ್ಯಕ್ಕೆ ಸ್ಥಳೀಯ ಖಾಸಗಿ ಕಂಪನಿಯೊಂದು ಮುಂದಾದಾಗ ಸರ್ಕಾರವು ಬಂಡವಾಳದ ಮೊತ್ತಕ್ಕೆ ಶೇ.೪% ಬಡ್ಡಿಯನ್ನು ನೀಡುವ ಭರವಸೆಯನ್ನು ನೀಡಿತು. ಆದರೆ ಅದು ನಾನಾ ಕಾರಣದಿಂದಾಗಿ ಮುರಿದು ಬಿತ್ತು. ಆದರೆ, ಮುಂದೆ ಕೋಲಾರ ಜಿಲ್ಲಾ ಬೋರ್ಡ್ ಡಿಬೆಂಚರ್ ಸಾಲಪತ್ರದ ಮೂಲಕ ಹಣ ಸಂಗ್ರಹಿಸಿ ಈ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ರೂಪಿಸುವ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಮುಂದಿಟ್ಟಾಗ, ಆ ಯೋಜನೆಗೆ ಸ್ಥಾನಿಕ ಸರ್ಕಾರವು ೧೯೧೧ರ ಜೂನ್ ತಿಂಗಳಲ್ಲಿ ಆಡಳಿತಾತ್ಮಕ ಮಂಜೂರಾತಿಯನ್ನು ನೀಡಿತು. ಮಿಗಿಲಾಗಿ ಸಾಲಪತ್ರ ಮುಖೇನ ಸಂಗ್ರಹಿಸಿದ ಹಣಕ್ಕೆ ಶೇ ನಾಲ್ಕರ ದರದಲ್ಲಿ ಬಡ್ಡಿ ನೀಡುವ ಭರವಸೆಯನ್ನೂ ಕೊಟ್ಟಿತು. ಜಿಲ್ಲೆಯ ಜನರೂ ಉತ್ಸಾಹದಿಂದ ಭರವಸೆ ಸಾಲಪತ್ರವನ್ನು ಖರೀದಿಸುವ ಮೂಲಕ ಸಹಕರಿಸಿದ್ದರಿಂದ ಮಾರ್ಗ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕೆ ಅಗತ್ಯವಿದ್ದ ಮೂಲ ಬಂಡವಾಳದ ಕೋಡಿಕರಣಕ್ಕೆ ಕಾಯಬೇಕಾದ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಉದ್ಭವಿಸಲಿಲ್ಲ. ಅತ್ಯಲ್ಪಾವಧಿಯಲ್ಲೇ ನಾಲ್ಕು ಲಕ್ಷ ರೂ.ಗಳನ್ನು ಸಂಗ್ರಹಿಸಲಾಯಿತು. ನವೆಂಬರ್ ೧೯೧೧ರಲ್ಲಿ ಈ ಮಾರ್ಗದ ಸಮೀಕ್ಷೆ ನಡೆಸಿ, ನ್ಯಾರೋಗೇಜ್ ಮಾರ್ಗ ರಚಿಸಲು ಅಗತ್ಯ ಕ್ರಮ ಕೈಗೊಳ್ಳಲಾಯಿತು. ೧೯೧೨ರ ಡಿಸೆಂಬರ್‌ನಲ್ಲಿ ಮಾರ್ಗ ನಿರ್ಮಾಣ ಕಾರ್ಯ ವಾಸ್ತವಿಕವಾಗಿ ಆರಂಭವಾಗಿ, ಬಂಗಾರಪೇಟೆ-ಕೋಲಾರ ನಡುವಣ ೧೭೬ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ಮಾರ್ಗ ೧೯೧೩ರ ಡಿಸೆಂಬರ್‌ನಲ್ಲಿ ಪೂರ್ಣಗೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದಂತೆ, ನಾಲ್ವಡಿ ಕೃಷ್ಣರಾಜ ಒಡೆಯರ್ ಅವರು ೧೯೧೩ರ ಡಿಸೆಂಬರ್ ೧೫ರಂದು ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆಂದು ಅದನ್ನು ಉದ್ಘಾಟಿಸಿದರು. ಈ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಚಿಂತಾಮಣಿ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರದವರೆಗೆ ವಿಸ್ತರಿಸಲು ತಗಲುವ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ಶೇ.೫೦ ರಷ್ಟು ಭಾಗವನ್ನು ಜಿಲ್ಲಾ ಬೋರ್ಡ್ ಸಂಗ್ರಹಿಸುವುದಾದರೆ ಉಳಿದ ಅರ್ಧ ಭಾಗವನ್ನು ಸಂಸ್ಥಾನದ ಸರ್ಕಾರ ಮುಂಗಡವಾಗಿ ನೀಡುವುದಾಗಿ ಆದೇ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಆಳರಸರು ಘೋಷಿಸಿದ್ದರು. ಸರ್ಕಾರವು ಶೇ ನಾಲ್ಕರ ದರದಲ್ಲಿ ಬಡ್ಡಿಯನ್ನು ನೀಡುವ ಖಾತರಿ ನೀಡಿದ್ದರೂ, ಬೆಂಗಳೂರು-ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರ ಲೈಟ್ ರೈಲ್ವೆ ಕಂಪನಿಯು ರೈಲು ಮಾರ್ಗದ ನಿರ್ಮಾಣ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ಆರ್ಥಿಕ ಮುಗ್ಗಟ್ಟಿನಿಂದಾಗಿ ಮುಂದುವರಿಸಲಾಗಲಿಲ್ಲ. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಕಂಪನಿಯೊಂದಿಗೆ ಪರಿಷ್ಕೃತ

ಕರಾರು ಮಾಡಿಕೊಂಡ ನಂತರ ಆ ಮಾರ್ಗದ ರಚನೆಗೆ ಸಂಸ್ಥಾನದ ಸರ್ಕಾರವೇ ಮುಂದಾಯಿತು. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಯಲಹಂಕ-ದೇವನಹಳ್ಳಿ-ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರ ನಡುವಣ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಪೂರೈಸಿ ೧೯೧೫ರಲ್ಲಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ತೆರವು ಮಾಡಿಕೊಡಲಾಯಿತು. ಅದೇ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರ-ಚಿಂತಾಮಣಿ-ಕೋಲಾರ ನಡುವಣ ರೈಲು ಮಾರ್ಗದ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಕೋಲಾರ ಜಿಲ್ಲಾ ಬೋರ್ಡಿನೊಂದಿಗೆ ಚರ್ಚಿಸಿ ೧೯೧೬ರ ನವೆಂಬರ್‌ನಲ್ಲಿ ಅದನ್ನೂ ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಲಾಯಿತು. ಆದರೆ ಯಲಹಂಕ-ಯಶವಂತಪುರ ಮಾರ್ಗ (೧೯೧೭) ಹಾಗೂ ಬೆಂಗಳೂರು-ಯಶವಂತಪುರ ಮಾರ್ಗ (೧೯೧೮)ಗಳು ಪೂರ್ಣಗೊಂಡ ನಂತರ ಬೆಂಗಳೂರು-ಬೌರಿಂಗ್ ಪೇಟೆ (ಬಂಗಾರಪೇಟೆ) ನಡುವೆ ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರ-ಕೋಲಾರ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ರೈಲು ಸಂಚಾರವನ್ನು ೧೯೧೮ರಲ್ಲಿ ಆರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಈ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲೆಯ ನಂದಿರಸ್ತೆ, ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರ, ಗಿಡ್ಡಹಳ್ಳಿ, ಶಿಡ್ಲಘಟ್ಟ, ಹುಣಸೇನಹಳ್ಳಿ, ಚಿಂತಾಮಣಿ, ದೊಡ್ಡನೆತ್ತರ, ಶ್ರೀನಿವಾಸಪುರ, ದಳಸನೂರು, ಜನ್ನಘಟ್ಟ, ಕೋಲಾರ, ಹುದುಕಲ್ ಹಾಗೂ ಬೌರಿಂಗ್‌ಪೇಟೆ (ಬಂಗಾರಪೇಟೆ)ಗಳು ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದವು. ಈ ಮಾರ್ಗದ ಮೇಲಿನ ನಿಯಂತ್ರಣವನ್ನು ಮೈಸೂರು ರೈಲ್ವೆ ಇಲಾಖೆಯು ಹೊಂದಿದ್ದು, ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಕೋಲಾರದಡೆಗೆ ಹೋಗುವ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಬಂಗಾರಪೇಟೆವರೆಗೆ ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್‌ನಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಸಿ, ಅಲ್ಲಿಂದಾಚೆಗೆ ನ್ಯಾರೋಗೇಜ್ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಸಾಗುವ ರೈಲಿನಲ್ಲಿ ಕೋಲಾರದತ್ತ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದರು. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೧೮ರ ವೇಳೆಗೆ ೬೭-೬೮ಕಿ.ಮೀ. ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್, ೨೮.೮೦ ಕಿ.ಮೀ. ಮೀಟರ್ ಗೇಜ್ ಹಾಗೂ ೧೦೨ ಕಿ.ಮೀ. ನ್ಯಾರೋಗೇಜ್ ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳು (ಒಟ್ಟು ೧೯೮.೪೪ ಕಿ.ಮೀ.) ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ಉತ್ತಮ ಗಳಿಕೆಗೆ ಹೆಸರಾಗಿದ್ದವು.

ಮೈಸೂರು ರೈಲ್ವೆ ಇಲಾಖೆಯು ಉತ್ತಮ ಸೇವೆ ಸಲ್ಲಿಸುತ್ತಿದ್ದ ಅಂಶವನ್ನು ೧೯೩೫ರಲ್ಲಿ ಪ್ರಕಟವಾಗಿರುವ 'ಮೈಸೂರು ರೈಲ್ವೆ ಕೋಚಿಂಗ್ ಗೈಡ್' ಕೈಪಿಡಿ ಸಮರ್ಥಿಸುತ್ತದೆ. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೩೪ರ ವೇಳೆಗೆ ಒಟ್ಟು ೨೫ ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣಗಳಿದ್ದು, ಅವುಗಳಲ್ಲಿ ನಾಲ್ಕು ನಿಲ್ದಾಣಗಳು ಮದ್ರಾಸ್-ಬೆಂಗಳೂರು ರೈಲು ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲೂ ಐದು ನಿಲ್ದಾಣಗಳು ಬಂಗಾರಪೇಟೆ-ಮಾರಿಕೊಪ್ಪು ರೈಲು ಮಾರ್ಗದಲ್ಲೂ, ಬೆಂಗಳೂರು-ಹಿಂದೂಪುರ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲೂ ಮೂರು ನಿಲ್ದಾಣಗಳು, ಹಾಗೂ ಉಳಿದ ೧೩ ನಿಲ್ದಾಣಗಳು ಬೆಂಗಳೂರು-ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರ-ಬಂಗಾರಪೇಟೆ ನ್ಯಾರೋಗೇಜ್ ರೈಲು ಮಾರ್ಗದಲ್ಲೂ ಇದ್ದವೆಂದು ತಿಳಿದು ಬರುತ್ತದೆ.

೧೯೩೫ರಲ್ಲಿದ್ದ ರೈಲು ಪ್ರಯಾಣ ದರ ಪ್ರಥಮ ದರ್ಜೆಗೆ ಮೈಲಿಗೆ ೧೨ ರಿಂದ ೩೨ ಕಾಸು (೧೨ ಕಾಸಿಗೆ ಒಂದಾಣೆ, ೧೬ ಆಣೆ (೧೩೨ ಕಾಸು)ಗೆ ಒಂದು ರೂಪಾಯಿ) ದ್ವಿತೀಯ ದರ್ಜೆಗೆ ಮೈಲಿಗೆ ಆರಿಯಿಂದ ಹದಿನಾರು ಕಾಸು; ಮೇಲ್ ಹಾಗೂ ಷಟ್ ರೈಲುಗಳಿಗೆ, ಮಧ್ಯಮ ತರಗತಿಗೆ ಮೈಲಿಗೆ ನಾಲ್ಕರಿಂದ ಏಳುಕಾಸು ಹಾಗೂ ಮೂರನೆಯ ದರ್ಜೆಗೆ ಕ್ರಮವಾಗಿ ಐದುಕಾಸು ಮತ್ತು ಒಂದೂವರೆ ಯಿಂದ ನಾಲ್ಕು ಕಾಸುಗಳಾಗಿತ್ತು. ಕನಿಷ್ಠ ಪ್ರಯಾಣದರ ಎರಡು ಆಣೆ (ಮೇಲ್ದರ್ಜೆಗೆ) ಹಾಗೂ ಒಂದಾಣೆ (ಕೆಳದರ್ಜೆಗೆ) ಇದ್ದು, ನಾಲ್ಕು ಮೈಲಿವರೆಗೆ ಇದೇ ದರವಿತ್ತು. ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಕೋಲಾರಕ್ಕೆ ಮೂರು ರೂಪಾಯಿ ಆರಾಣೆ (ಮೇಲ್ದರ್ಜೆಗೆ) ಇದ್ದರೆ ಕೆಳದರ್ಜೆಗೆ ಒಂದು ರೂಪಾಯಿ ಮೂರಾಣೆ-ಮೂರು ಕಾಸು ದರ ವಿಧಿಸಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರಕ್ಕೆ ಮೇಲ್ದರ್ಜೆಯಾದಲ್ಲಿ ಒಂದು ರೂಪಾಯಿ, ಕೆಳದರ್ಜೆಯಾದಲ್ಲಿ ಎಂಟಾಣೆ ಮೂರು ಕಾಸನ್ನು ತೆರಬೇಕಾಗಿತ್ತು. ಬಂಗಾರಪೇಟೆಗೆ ಮೇಲ್ದರ್ಜೆಯಾದಲ್ಲಿ ಮೂರು ಮುಕ್ಕಾಲು ರೂಪಾಯಿ, ಕೆಳದರ್ಜೆಯಾದಲ್ಲಿ ಒಂದು ರೂಪಾಯಿ ಐದಾಣೆ ಮೂರುಕಾಸುಗಳನ್ನು ನಿಗದಿಪಡಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಕೋಲಾರ ಹಾಗೂ ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರಗಳಲ್ಲಿ ದೇಶೀಯ ಉಪಹಾರ ಮಂದಿರಗಳಿದ್ದರೆ, ಬಂಗಾರಪೇಟೆಯಲ್ಲಿ ಸಸ್ಯಹಾರಿ ಹಾಗೂ ಮಾಂಸಾಹಾರಿ ಉಪಹಾರಗೃಹಗಳಿದ್ದವು. ಚಿಂತಾಮಣಿಯಲ್ಲಿ ಅಲ್ಪೋಪಹಾರ ಮಂದಿರಗಳಿದ್ದು, ನಂದಿಯಲ್ಲಿ ಕ್ಲೋಕ್ ರೂಂ ಸೌಕರ್ಯವಿದ್ದು, ೨೪ ಗಂಟೆಗೆ ಎರಡು ಆಣೆ ಶುಲ್ಕ ವಿಧಿಸಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರದಲ್ಲಿ ಭೋಜನ ಮಾಡಲು ಬೆಂಗಳೂರು-ಯಲಹಂಕಗಳಲ್ಲಿ ಮುಂದಾಗಿ ಟಿಕೇಟ್ ಪಡೆಯಲು ಅವಕಾಶವಿತ್ತು. ಮೇಲ್ದರ್ಜೆಗೆ ಒಂದೂ ಕಾಲು ರೂಪಾಯಿ, ದ್ವಿತೀಯ ದರ್ಜೆಗೆ ಹತ್ತಾಣೆ, ಮೂರನೆಯ ದರ್ಜೆಗೆ ಐದಾಣೆಯನ್ನು ನಿಗದಿಪಡಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಬ್ರೆಡ್ ಚಹಾ ಒಳಗೊಂಡ ಚೋಟ ಹಜರಿಗೆ ಎಂಟಾಣೆ ನೀಡಬೇಕಿತ್ತು. ಖಾಯಂ ಆಗಿ ಪ್ರಯಾಣಿಸುವವರಿಗೆ ಮಾಸಿಕ ಸೀಸನ್ ಟಿಕೇಟನ್ನು ಗರಿಷ್ಠ ೧೯೦ ಕಿ.ಮೀ. ದೂರದವರೆಗೆ ನೀಡಲಾಗುತ್ತಿದ್ದು, ಪ್ರತೀ ಎಂಟು ಕಿ.ಮೀ.ಗೆ ಸೀಸನ್ ಟಿಕೇಟು ದರ ಹೆಚ್ಚಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಇದೇ ರೀತಿ ತ್ರೈಮಾಸಿಕ ಹಾಗೂ ಷಣ್ಮಾಸಿಕ ಸೀಸನ್ ಟಿಕೇಟುಗಳನ್ನು ಗರಿಷ್ಠ ೧೯೦ ಕಿ.ಮೀ.ದೂರದವರೆಗೆ ನೀಡಲಾಗುತ್ತಿದ್ದು, ಅದರ ದರವೂ ಪ್ರತೀ ಎಂಟು ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೆ ಬದಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು.

ಸ್ವಾತಂತ್ರ್ಯ ನಂತರ ವಿವಿಧ ಪ್ರಾಂತೀಯ ರೈಲ್ವೆಗಳನ್ನು ೧೯೫೧ರಲ್ಲಿ ತಾನೇ ವಹಿಸಿಕೊಂಡ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರವು ಆಡಳಿತದ ಅನುಕೂಲಕ್ಕಾಗಿ ಭಾರತೀಯ ರೈಲ್ವೆಯನ್ನು ಹಲವಾರು ವಲಯಗಳನ್ನಾಗಿ ವಿಭಜಿಸಿತು. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಮೈಸೂರು ರೈಲ್ವೆಯು ದಕ್ಷಿಣ ರೈಲ್ವೆ ವಲಯದ ಆಡಳಿತಕ್ಕೆ ೧೯೫೧ರ ಏಪ್ರಿಲ್ ನಾಲ್ಕರಂದು ಒಳಪಟ್ಟಿತು. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಚಾಲ್ತಿಯಲ್ಲಿದ್ದ ನ್ಯಾರೋಗೇಜ್ ಮಾರ್ಗವು ಆರ್ಥಿಕವಾಗಿ ಲಾಭಕರವಾಗಿಲ್ಲವೆಂಬ ನಿಲುವಿಗೆ ಬಂದ ರೈಲ್ವೆ ಇಲಾಖೆಯು ೧೯೭೦ರ ದಶಕದ ಮಧ್ಯಭಾಗದಲ್ಲಿ ಈ ಮಾರ್ಗದ ರೈಲು ಸಂಚಾರವನ್ನು ರದ್ದು ಮಾಡಿತಾದರೂ, ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಒತ್ತಡಕ್ಕೆ ಮಣಿದು ೧೯೭೮-೭೯ರ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ಯಲಹಂಕ-ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರ-ಬಂಗಾರಪೇಟೆ ನಡುವೆ ಮತ್ತೆ ರೈಲು ಸಂಚಾರವನ್ನು ಪುನರಾರಂಭಿಸಿತು. ಅಲ್ಲದೇ ಬೆಂಗಳೂರು ಯಲಹಂಕ ನಡುವಣ ಸಂಚಾರವನ್ನೂ ನಂತರದಲ್ಲಿ ಆರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಆದರೆ ಈ ಮಾರ್ಗವು ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರ, ಚಿಂತಾಮಣಿ, ಶಿಡ್ಲಘಟ್ಟ ತಾಲೂಕುಗಳಲ್ಲಿ ಸಮೃದ್ಧವಾಗಿ ಬೆಳೆಯುವ ಈರುಳ್ಳಿ, ಆಲೂಗಡ್ಡೆ ಹಾಗೂ ಹಸಿಮೆಣಸಿನಕಾಯಿಗಳಂತಹ ವಾಣಿಜ್ಯ ಬೆಳೆಗಳ ಸಾಗಾಣಿಕೆಗೆ ಅನುಕೂಲ ನೀಡಿತು.

ಗೇಜು ಪರಿವರ್ತನೆ : ಕ್ರಮೇಣ ರೈಲ್ವೆ ಇಲಾಖೆಯು, ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯೋಜನೆಯಡಿಯಲ್ಲಿ ಬರುವ, ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳ ವಿಸ್ತರಣೆ, ಹಿಂದುಳಿದ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಗೆ ರೈಲು ಸೇವೆ ವಿಸ್ತರಣೆ ಹಾಗೂ ನೂತನ ಮಾರ್ಗಗಳ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕಾಗಿ ಭೌಗೋಳಿಕ ಸಮೀಕ್ಷೆಯತ್ತ ವಿಶೇಷ ಗಮನ ಹರಿಸಿತು. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಭಾರತೀಯ ರೈಲ್ವೆಯಲ್ಲಿ ಯೂನಿಗೇಜ್ ಯೋಜನೆಯು ಜಾರಿಗೆ ಬಂದು ದೇಶದಾದ್ಯಂತ ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್ ಪರಿವರ್ತನಾ ಕಾರ್ಯ ಆರಂಭವಾಯಿತು. ಅದರಂತೆ ಬೆಂಗಳೂರು-ಗುಂತಕಲ್ ಮೀಟರ್‌ಗೇಜ್ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ೧೭೫೮,೫೯,೬೦೭ ರೂ.ಗಳ ಅಂದಾಜು ಮೊತ್ತದಲ್ಲಿ ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜಾಗಿ ಪರಿವರ್ತಿಸಲು ರೈಲ್ವೆ ಬೋರ್ಡ್ ೧೯೭೧ರಲ್ಲಿ ಒಪ್ಪಿಗೆಯನ್ನು ನೀಡಿತು. ಈ ಕಾರ್ಯವು ಪೂರ್ಣಗೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದಂತೆ ೧೯೮೩ರಲ್ಲಿ ರೈಲು ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಅನುವು ಮಾಡಿಕೊಡಲಾಯಿತು. ಹೆಚ್ಚು ಸಂಚಾರ ಒತ್ತಡವಿರುವ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ಜೋಡಿ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನಾಗಿಸುವ ಯೋಜನೆಯಡಿ ಮದ್ರಾಸ್-ಬೆಂಗಳೂರು ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್ ರೈಲು ಮಾರ್ಗದ ಜೋಡಿ ಮಾರ್ಗದ ರಚನೆ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ೧೯೭೦ರಲ್ಲಿ ಕೈಗೆತ್ತಿಕೊಳ್ಳಲಾಯಿತು. ೧೯೮೦ರ ವೇಳೆಗೆ ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಕೃಷ್ಣರಾಜಪುರದವರೆಗಿನ ೧೩.೮೭ ಕಿ.ಮೀ. ಕಾರ್ಯ ಮುಗಿಯಿತು. ಕೃಷ್ಣರಾಜಪುರ-ವೈಟ್ ಫೀಲ್ಡ್ ನಡುವೆ ೯-೩೦ ಕಿ.ಮೀ. ದೂರದ ಜೋಡಿ ಮಾರ್ಗ ರಚನೆಗೆ ೧೯೮೧-೮೨ರಲ್ಲಿ ಮಂಜೂರಾತಿ ನೀಡಲಾಯಿತು. ಆನಂತರದಲ್ಲಿ ಈ ಜೋಡಿ ಮಾರ್ಗದ ರಚನಾ ಕಾರ್ಯ ಬಂಗಾರಪೇಟೆವರೆಗೆ ಮುಕ್ತಾಯಗೊಂಡಿದ್ದು, ರೈಲ್ವೆ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಈ ಜೋಡಿ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ಘನುತ ಬಳಸಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ಬಂಗಾರಪೇಟೆ-ಬಿಸಾನ್ತು ನಡುವಣ ಮಾರ್ಗ ರಚನೆ ಕಾರ್ಯ ೨೦೦೩-೦೪ರಲ್ಲಿ ಮುಕ್ತಾಯಗೊಂಡಿದೆ. ಬಿಸಾನ್ತು-ಕುಪ್ಪಂ ನಡುವಣ ರೈಲು ಮಾರ್ಗದ ಹಳೆಜೋಡಿಣಾ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ಪೂರೈಸಿ ೨೦೦೪ರ ನವೆಂಬರ್‌ನಲ್ಲಿ ಈ ಜೋಡಿ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಿಸಲಾಯಿತು. ಇದರಿಂದಾಗಿ ಬೆಂಗಳೂರು-ಮದ್ರಾಸ್ ನಡುವಣ ಈ ಜೋಡಿ ಮಾರ್ಗ ಪೂರ್ಣ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುವಂತಾಗಿದೆ. ಮದ್ರಾಸ್-ಬೆಂಗಳೂರು ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿರುವ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಬಂಗಾರಪೇಟೆ ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣವು ಬೆಂಗಳೂರು, ಚಿನ್ನೈ, ಪಾಟ್ನ, ನಾಗರಕೋಯಲ್, ತ್ರಿವೆಂಕುಮ್, ಹೌರಾ, ತಿರುಪತಿ, ಕೊಯಮತ್ತೂರು, ತುತುಕುಡಿ, ಗೌಹಾತಿ, ಸೇಲಂ, ರಾಜಕೋಟೆ, ಮುಂಬಯಿ, ಮೈಸೂರು, ಕೋಲಾರ ಮುಂತಾದ ಪ್ರಮುಖ ಸ್ಥಳಗಳ ನಡುವೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುವ ಜಂಕ್ಷನ್ ಆಗಿ ಮಹತ್ವ ಪಡೆದಿದೆ. ಬೆಂಗಳೂರು-ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರ ಹಾಗೂ ಬಂಗಾರಪೇಟೆ-ಕೋಲಾರಗಳ ನಡುವೆ ಇದ್ದ ನ್ಯಾರೋಗೇಜ್ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜಾಗಿ ಪರಿವರ್ತಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಬೆಂಗಳೂರು-ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರ ನಡುವೆ ಪ್ರಾಸೆಂಜರ್ ಗಾಡಿಗಳು ಓಡಾಡುತ್ತಿವೆ. ಕೋಲಾರ-ಬಂಗಾರಪೇಟೆ ನಡುವೆ ದಿನನಿತ್ಯ ಮೂರು ಬಾರಿ 'ರೈಲುಬಸ್' ಸಂಚಾರ ಸೇವೆಯನ್ನು ಒದಗಿಸಲಾಗಿದೆ. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ, ೨೦೦೪ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ಎಲ್ಲಾ ಐದು ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳು ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್ ಮಾರ್ಗಗಳಾಗಿದ್ದು ಅವುಗಳ ಒಟ್ಟು ಉದ್ದ ೧೨೨.೪೪ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಾಗಿದ್ದು, ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೧೯ ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣಗಳಿದ್ದು, ವಿವರಗಳಿಗೆ ಕೋಷ್ಟಕ ೭೧೩ ನೋಡಿ. ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರ-ಕೋಲಾರ ನಡುವಣ ನ್ಯಾರೋಗೇಜ್ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜಿಗೆ ಪರಿವರ್ತಿಸುವ ದಿಸೆಯಲ್ಲಿ ಕೇಂದ್ರ ರೈಲ್ವೆ ಇಲಾಖೆಯು ಮೀನಾಮೇಷ ಹಾಕುತ್ತಿದೆಯಾದರೂ ಅದನ್ನು ಬಾಡ್‌ಗೇಜಿಗೆ ಪರಿವರ್ತಿಸಬೇಕೆಂಬ ಸ್ಥಳೀಯ ಬೇಡಿಕೆ ತೀವ್ರವಾಗುತ್ತಿದೆ. ರೈಲು ಮಾರ್ಗ ವಿದ್ಯುದೀಕರಣದ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಮದ್ರಾಸ್-ಬೆಂಗಳೂರು ರೈಲು ಮಾರ್ಗಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ ಬೆಂಗಳೂರು-ಜೋಲಾರಪೇಟೆ ವಿಭಾಗದ ವಿದ್ಯುದೀಕರಣ ಕಾರ್ಯವು ೧೯೯೨ರಲ್ಲಿ ಪೂರ್ಣಗೊಂಡಿದ್ದು, ಅದೇ ವರ್ಷದ ಮೇ ೧೯ರಿಂದ ವಿದ್ಯುತ್ ಚಾಲಿತ ಎಂಜಿನ್‌ಗಳು ಈ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿವೆ.

ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಹಾದು ಹೋಗುವ ಐದು ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿರುವ ಒಟ್ಟು ೧೯ ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣಗಳಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರು-ಮದ್ರಾಸ್ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿರುವ ಬಿಸಾನ್ತಂ (ತನಿಮಡಗು ಗ್ರಾಮ) ರಾಜ್ಯದ ಗಡಿಯಲ್ಲಿರುವ ಕೊನೆಯ ರೈಲ್ವೆನಿಲ್ದಾಣವಾಗಿದೆ. ಅಲ್ಲದೇ ದಕ್ಷಿಣ ಭಾರತದಲ್ಲೇ ಪ್ರಪಂಚದ ಸೌರಶಕ್ತಿ ನಿಯಂತ್ರಿತ ರೈಲ್ವೆ ನಿಲ್ದಾಣವಾಗಿಯೂ ಇದು ಎರಡು ದಶಕಗಳ ಹಿಂದೆ ಖ್ಯಾತಿ ಪಡೆದಿತ್ತು. ಆದರೆ ಇಂದು ಅದು ಸೌರಶಕ್ತಿ ನಿಯಂತ್ರಿತ ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣವಾಗಿ ಉಳಿದಿಲ್ಲ. ಶಿವನಸಮುದ್ರದಿಂದ ವಿದ್ಯುತ್ನ್ನು ಈ ಮಾರ್ಗದ ನಿರ್ವಹಣೆಗಾಗಿ ಒದಗಿಸಲಾಗಿದೆ. ಗೌರಿಬಿದನೂರು-ಕೋಲಾರಗಳನ್ನು ನೂತನ ರೈಲುಮಾರ್ಗ ನಿರ್ಮಿಸುವ ಮೂಲಕ ಜೋಡಿಸಿದ್ದೇ ಆದರೆ, ದಕ್ಷಿಣ ರೈಲ್ವೆ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಮಹತ್ವದ ಪ್ರಗತಿಯಾಗಲಿದೆ ಎಂಬ ಜನಾಭಿಪ್ರಾಯ ಸ್ಥಳೀಯರಲ್ಲಿದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೧೩ : ೨೦೦೪ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣಗಳ ತಾಲೂಕುವಾರು ವಿವರ

ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳು	ತಾಲೂಕು	ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್	ಮೀಟರ್ ಗೇಜ್	ನ್ಯಾರೋ ಗೇಜ್	ನಿಲ್ದಾಣಗಳ ಹೆಸರು	
ಬೆಂಗಳೂರು-ಮದ್ರಾಸ್	ಮಾಲೂರು	೨೨.೮೫	ಜಿಲ್ಲೆಯ ಮೀಟರ್ ಗೇಜ್ ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಇದ್ದು ೩೭ ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣಗಳಿವೆ.	ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ	ಮಾಲೂರು ಬ್ಯಾಟರಾಯನಹಳ್ಳಿ ಟೇಕಲ್ ಮರಲ್ಲಳ್ಳಿ	
	ಬಂಗಾರಪೇಟೆ			ನ್ಯಾರೋ ಗೇಜ್	ಬಂಗಾರಪೇಟೆ ವರದಾಪುರ ಕಾಮಸಮುದ್ರಂ ಬಿಸಾನ್ತಂ (ತನಿಮಡಗು ಗ್ರಾಮದ ವ್ಯಾಪ್ತಿ)	
ಬಂಗಾರಪೇಟೆ-ಮಾರಿಕುಪ್ಪಂ	ಬಂಗಾರಪೇಟೆ	೧೫.೮೪		ಮಾರ್ಗವಿಂದು	ಬೆಮಲ್ ನಗರ ಕೋರಮಂಡಲ್ ಉರಗಾಂವ್ ಚಾಂಪಿಯನ್ ಮಾರಿಕುಪ್ಪಂ	
ಬೆಂಗಳೂರು-ಗುಂತಕಲ್	ಗೌರಿಬಿದನೂರು	೨೮.೮೦		ಸ್ಥಗಿತಗೊಂಡಿದೆ	ತೊಂಡೇಬಾವಿ ಗೌರಿಬಿದನೂರು ವಿದುರಾಶ್ವತ್ಥ	
ಬೆಂಗಳೂರು-ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರ	ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರ	೮.೪೦			ನಂದಿ ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರ	
ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರ-ಕೋಲಾರ*	ಶಿಡ್ಲಘಟ್ಟ ಚಿಂತಾಮಣಿ ಶ್ರೀನಿವಾಸಪುರ	-			೭೬*	ಸಂಚಾರವಿಗ ಸ್ಥಗಿತಗೊಂಡಿದೆ
ಬಂಗಾರಪೇಟೆ-ಕೋಲಾರ	ಕೋಲಾರ ಬಂಗಾರಪೇಟೆ	೧೭.೬೦			-	ಕೋಲಾರ
ಒಟ್ಟು	-	೧೨೨.೪೪		-	೭೬*	೧೯

* ನ್ಯಾರೋಗೇಜ್ ಮಾರ್ಗವಿಂದು ಸ್ಥಗಿತಗೊಂಡಿದೆ.

ಜಲಸಾರಿಗೆ

ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಹಲವಾರು ನದಿ, ಹಳ್ಳ-ಕೊಳ್ಳುಗಳು ಹರಿದಿದ್ದರೂ, ಅವು ವರ್ಷ ಪೂರ್ಣ ಹರಿಯದೆ ಮಳೆಗಾಲಕ್ಕಷ್ಟೇ ಸೀಮಿತವಾಗಿರುವುದರಿಂದ ಜಲಸಾರಿಗೆಗೆ ಅವಕಾಶವಿಲ್ಲ.

ವಾಯುಸಾರಿಗೆ

ಜಿಲ್ಲಾ ಕೇಂದ್ರ ಕೋಲಾರದಿಂದ ಎಂಟು ಕಿ.ಮೀ. ಈಶಾನ್ಯಕ್ಕೆ, ಶ್ರೀನಿವಾಸಪುರ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿರುವ ವೀರಾಪುರವನ್ನು ಎರಡನೆಯ ಜಾಗತಿಕ ಯುದ್ಧ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ಪರ್ಯಾಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವಾಗಿ ಸಿದ್ಧಪಡಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಅಕಸ್ಮಾತ್ತಾಗಿ ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವೆನಾದರೂ ಬಾಂಬು ಧಾಳಿಗೆ ಬಲಿಯಾದರೆ, ವಿಮಾನ ಹಾರಾಟಕ್ಕೆ ಅನಾನುಕೂಲವಾಗದಿರಲೆಂಬ ಉದ್ದೇಶದಿಂದ ಮುಂಜಾಗತಾ ಕ್ರಮವಾಗಿ ವೀರಾಪುರದಲ್ಲಿ ಪರ್ಯಾಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ರೂಪಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಆದರೆ ಅಂತಹ ಅವಗಣ ಸಂಭವಿಸಲಿಲ್ಲ. ಆನಂತರದಲ್ಲಿ ಇದನ್ನು ರಕ್ಷಣಾ ಇಲಾಖೆಯ ವಿಮಾನ ಹಾರಾಟಕ್ಕೆ ಬಳಸಲಾಗುತ್ತಿದ್ದು, ಗಣ್ಯಾತಿಗಣ್ಯರು ಜಿಲ್ಲೆಗೆ ಆಗಮಿಸಿದಾಗ ತುರ್ತು ಟೀಕೆಆಘಾಗಾಗಿ ಬಳಸಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ಇದನ್ನು ಚಾಲಕರಹಿತ ವಿಮಾನಗಳ ಪರಿಷ್ಕಾರ್ಥ ಹಾರಾಟಗಳಿಗೆ ಬಳಸಲಾಗುತ್ತಿದ್ದು, ವಿಮಾನ ಚಾಲಕ ತರಬೇತಿ ಕೇಂದ್ರವಾಗಿ ಇದನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸುವ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಸರ್ಕಾರವು ಸುಮಾರು ೮೦೦ ಎಕರೆ ಜಮೀನನ್ನು ಸ್ವಾಧೀನಪಡಿಸಿಕೊಂಡಿದೆ ಎಂದು ತಿಳಿದು ಬಂದಿದೆ.

ರಾಜಧಾನಿ ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿರುವ ವಿಮಾಣ ನಿಲ್ದಾಣ ಜಿಲ್ಲೆಗೆ ಸಮೀಪದ ನಿಲ್ದಾಣವಾಗಿದೆ. ಬೆಂಗಳೂರು ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣದಿಂದ ರಾಷ್ಟ್ರಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್, ಚೆನ್ನೈ, ಮುಂಬಯಿ, ನವದೆಹಲಿ, ಕೋಲ್ಕತಾ ಮುಂತಾದ ಪ್ರಮುಖ ನಗರಗಳಿಗೆ ಹಾಗೂ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಇಂಗ್ಲೆಂಡ್, ಅಮೆರಿಕಾ, ಸಿಂಗಾಪುರ ಮುಂತಾದ ಹೊರದೇಶಗಳಿಗೆ ನಿಗದಿತ ವಿಮಾನ ಸೇವೆಯನ್ನು ಇಂಡಿಯನ್ ಎರ್‌ಲೈನ್ಸ್, ಎರ್ ಇಂಡಿಯಾ, ಸಹಾರಾ, ಡೆಕ್ಲೆನ್ ಎರ್‌ಲೈನ್ಸ್, ಮುಂತಾದ ವಿಮಾನಯಾನ ಕಂಪೆನಿಗಳು ಒದಗಿಸುತ್ತಿವೆ. ದೇವನಹಳ್ಳಿ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ ಪೂರ್ಣಗೊಂಡ ನಂತರ ಅದೂ ಕೂಡ ಜಿಲ್ಲೆಗೆ ಸಮೀಪದ ಇನ್ನೊಂದು ಪ್ರಮುಖ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವಾಗಲಿದೆ.

ಅಂಚೆ ಇಲಾಖೆ

ಸಂಪರ್ಕ ಸಾಧನ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಾಗಿರುವ ಕ್ರಾಂತಿಕಾರಕ ಬೆಳವಣಿಗೆಗಳ ಮಧ್ಯೆಯೂ ಅಂಚೆ ಸೇವೆ ಇಂದಿಗೂ ತನ್ನ ಮಹತ್ವವನ್ನು ಉಳಿಸಿಕೊಂಡು ಬಂದಿದೆ. ಅತ್ಯಲ್ಪ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ಸಾವಿರಾರು ಕಿ.ಮೀ. ಅಂತರದಲ್ಲಿರುವ ವ್ಯಕ್ತಿ, ಸಂಘ-ಸಂಸ್ಥೆಗಳ ನಡುವೆ ಭಾವನಾತ್ಮಕ ಸಂಬಂಧವನ್ನೂ ವ್ಯವಹಾರಿಕ ಸೌಹಾರ್ದತೆಯನ್ನೂ ವಾಣಿಜ್ಯ ಹೊಂದಾಣಿಕೆಯನ್ನೂ ಮೂಡಿಸುವಲ್ಲಿ ಅಂಚೆ ಇಲಾಖೆಯು ಬಳಕೆದಾರರಿಗೆ ಸಹಕಾರಿಯಾಗಿದೆ. ಅಲ್ಲದೆ ಇಂದಿಗೂ ಅರ್ಥಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಸೇವೆ ಸಲ್ಲಿಸುತ್ತಿರುವ ಅಂಚೆಗೆ ಅದರದೆ ಆದ ಪಾರಂಪರಿಕ ಇತಿಹಾಸವಿದೆ.

ಸಂಸ್ಕೃತ ಮೂಲದ “ಹಂಸ” ಪದದ ತತ್ಸಮ ರೂಪ ಅಂಚೆ ಆಗಿದ್ದು, ಹಂಸ, ಪಾರಿವಾಳಗಳನ್ನು ಸಂದೇಶ ರವಾನೆ ಮಾರ್ಗವುಗಳನ್ನಾಗಿ ಬಹು ಹಿಂದಿನಿಂದಲೂ ಭಾರತದಲ್ಲಿ ಬಳಸಲಾಗುತ್ತಿದ್ದು, ಕುರಿ ಕಾಳಿದಾಸನ ಕಾಲಕ್ಕಾಗಲೇ ಇದು ಚಿರಪರಿಚಿತವಾಗಿತ್ತು. ಆಳರಸರ ಆಸ್ಥಾನದ ಪತ್ರವ್ಯವಹಾರಗಳ ರವಾನೆಗೆ ಓಲೇಕಾರ, ತಳವಾರ ಹಾಗೂ ರಾಯಸದವರಿರುತ್ತಿದ್ದು, ಬೇಹುಗಾರರೂ ಸಂದರ್ಭಾನುಸಾರ ಈ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದರು. ಈ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ತಳವಾರರು ಕಾಲ್ಪಡಿಗೆಯಲ್ಲೂ ರಾಹುತರು ಕುದುರೆಗಳ ಮೇಲೂ ಸಾಗಿ ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದರು. ದೊಡ್ಡ ಪೊಟ್ಟಣಗಳನ್ನು ಒಯ್ಯಲು ಕಾವಡಿ ಟಪಾಲು ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಇತ್ತು. ಗಂಗ, ನೊಳಂಬ, ಚೋಳ, ಹೊಯ್ಸಳ ಹಾಗೂ ವಿಜಯನಗರದ ಅರಸರ ಕಾಲದಲ್ಲೂ ಇದೇ ವಿಧಾನವನ್ನು ಅನುಸರಿಸಲಾಗುತ್ತಿದ್ದು, ಅವರ ಕಾಲದ ಶಾಸನಗಳಲ್ಲಿ ರಾಯಸದ ಹೆಗಡೆ-ರಾಯಸದ ಅಧಿಕಾರಿಗಳ ಉಲ್ಲೇಖ ಕಂಡುಬರುತ್ತದೆ. ಆನಂತರದಲ್ಲಿ ಅಧಿಕಾರಕ್ಕೆ ಬಂದ ಮೈಸೂರು ಅರಸರ ಆಳ್ವಿಕೆಯಲ್ಲಿ ಇದಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಆದ್ಯತೆ ಲಭಿಸಿತು. ಅದರಲ್ಲೂ ಚಿಕ್ಕದೇವರಾಜ ಒಡೆಯರ (೧೬೭೩-೧೭೦೪) ಆಳ್ವಿಕೆಯಲ್ಲಿ ಬೇಹಿನ ಚಾವಡಿಗೆ ಸೇರಿದ ಅಂಚೆ ಹರಿಕಾರ(ರನ್ನರ್)ರನ್ನೊಳಗೊಂಡ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಶಾಖೆಯನ್ನೇ ೧೭೦೧ರಲ್ಲಿ ಆರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಮುಂದೆ ಇದು ‘ಮೈಸೂರು ಅಂಚೆ’ ಎಂದೇ ಘೋಷವಾಯಿತು. ಇದೇ ರೀತಿ ಹೈದರಾಬಾದ್, ತಿರುವಾಂಕೂರು ಹಾಗೂ ಕೊಚ್ಚಿನ್ ಸಂಸ್ಥಾನಗಳಲ್ಲೂ ಸ್ಥಳೀಯ ಅಂಚೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯು ಬಳಕೆಯಲ್ಲಿತ್ತು. ಬ್ರಿಟೀಷ್ ಅಂಚೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗೆ (೧೭೭೪)

ಹೋಲಿಸಿದರೆ ಮೈಸೂರು ಅಂಚೆ ದುಬಾರಿಯಾಗಿರದೆ, ಅಂಚೆ ಶುಲ್ಕ ಕಡಿಮೆ ಇತ್ತು. ಅಂಚೆ ಕಾರ್ಯದ ಮೇಲ್ವಿಚಾರಣೆಗಾಗಿ ಸಂಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿ ಅಂಚೆ ಭಕ್ಷಿ ಅಂಚೆ ಗುಮಾಸ್ತರುಗಳಿದ್ದು, ಬೇಹಾರಿ (ರನ್ನರ್)ಗಳು ಊರಿಂದೂರಿಗೆ ಸರ್ಕಾರಿ ಹಾಗೂ ಖಾಸಗಿ ಅಂಚೆಯನ್ನು ಒಯ್ಯುತ್ತಿದ್ದರಾದರೂ ಸರ್ಕಾರಿ ಪತ್ರಗಳೇ ಅಧಿಕವಾಗಿರುತ್ತಿದ್ದವು. ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ಅಂತರಕ್ಕೊಬ್ಬರಂತೆ ಹರಿಕಾರಿರುತ್ತಿದ್ದು, ಗೆಜ್ಜೆ-ಗಂಟಿ ಕಟ್ಟಿದ ಕೋಲನ್ನು ಬಲಗೈಯಲ್ಲಿ ಹಿಡಿದು, ಎಡಭುಜದ ಮೇಲೆ ಅಂಚೆ ಚೀಲವನ್ನು ಹಾಕಿಕೊಂಡು ಓಡುತ್ತಾ ದೂರವನ್ನು ಕ್ರಮಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ಅಂಚೆಯವನು ಬರುವ ಮುನ್ನೂಚನೆಯನ್ನು ಅವನ ಕೈಯಲ್ಲಿರುತ್ತಿದ್ದ ಗಂಟಿಕೋಲು ಸಪ್ಪಳ ಮಾಡುವ ಮೂಲಕ ಮುಂದಾಗಿ ಸೂಚಿಸುತ್ತಿತ್ತು.

ಹೈದರ್ ಹಾಗೂ ಟಿಪ್ಪು ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಬೇಹಾರಿ ಚಾವಡಿ ಹಾಗೂ ಅಂಚೆ ಶಾಖೆಗಳಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಮಹತ್ವ ಲಭಿಸಿತು. ಮುಂದೆ ೧೮೦೦ ರಿಂದೀಚೆಗೆ ಮೈಸೂರು ಸಂಸ್ಥಾನವು ಬ್ರಿಟಿಷರ ಪ್ರಭಾವಕ್ಕೆ ಒಳಗಾದಾಗ, ಅದರ ಪರಿಣಾಮ ಸಹಜವಾಗಿ ಮೈಸೂರು ಅಂಚೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಮೇಲೂ ಆಯಿತು. ಆದರೆ ಆ ವೇಳೆಗೆ ಬ್ರಿಟಿಷರು ಕಲ್ಕತ್ತಾ (೧೭೭೪) ದಲ್ಲಿ ಜಿ.ಪಿ.ಒ. ಆರಂಭಿಸುವುದರೊಂದಿಗೆ ಬ್ರಿಟಿಷ್ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಅಂಚೆ ಸೌಕರ್ಯ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಮುಕ್ತವಾಗಿ ದೊರೆಯುವಂತಾಯಿತು. ಕ್ರಮೇಣ ಮದ್ರಾಸ್ (೧೭೮೬), ಮುಂಬಯಿ (೧೭೯೪) ಹಾಗೂ ಬೆಂಗಳೂರು (೧೮೦೦) ಜಿ.ಪಿ.ಒ.ಗಳು ತೆರೆಯಲ್ಪಟ್ಟವು. ೧೮೦೩ರಲ್ಲಿ ಆರಂಭಗೊಂಡ ಮದ್ರಾಸ್-ಮುಂಬಯಿ ರನ್ನರ್ ಅಂಚೆ ಮಾರ್ಗವು ಬೆಂಗಳೂರು ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಕೋಲಾರ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಮೂಲಕ ಹಾದು ಹೋಗುತ್ತಿತ್ತು. ಜಿಲ್ಲೆಯ ಬಾಗೇಪಲ್ಲಿ, ಮುಳಬಾಗಿಲು ಹಾಗೂ ನಂದಿದುರ್ಗಗಳಿಗೆ ಮದ್ರಾಸಿನಿಂದ ಡಾಕ್ ಅಂಚೆ ಸೇವೆಯು ಲಭ್ಯವಿದ್ದು, ೧೮೩೩ರಲ್ಲಿ ಅಲ್ಲಿಂದ ಬರುವ ಅಂಚೆಗೆ ಬಾಗೇಪಲ್ಲಿ, ನಂದಿದುರ್ಗಗಳಾದರೆ, ೧೦ ಆಣೆ, ಮುಳಬಾಗಿಲಾದರೆ ಏಳು ಆಣೆ ಅಂಚೆ ಶುಲ್ಕವನ್ನು ಪ್ರತಿ ಲಕೋಟಿಗೂ ವಿಧಿಸುತ್ತಿದ್ದರೆಂದು ತಿಳಿದುಬರುತ್ತದೆ. ಅಲ್ಲದೇ ಬಾಗೇಪಲ್ಲಿ ಹಾಗೂ ನಂದಿದುರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಇಂಪೀರಿಯಲ್ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳು ಆ ವೇಳೆಗಾಗಲೇ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದ ಅಂಶವೂ ವೇದ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ. ಬ್ರಿಟಿಷ್ ಪ್ರಾಂತ್ಯಗಳಲ್ಲಿ ೧೮೨೭ಕ್ಕೆ ಮೊದಲೇ ಅಂಚೆ ಶುಲ್ಕದಲ್ಲಿ ವ್ಯತ್ಯಾಸವಿದ್ದು ಅಂಚೆ ಶುಲ್ಕವನ್ನು ವಸ್ತುವಿನ ತೂಕ ಹಾಗೂ ತಲುಪಬೇಕಾದ ಸ್ಥಳದ ದೂರವನ್ನು ಆಧರಿಸಿ ನಿಗದಿಪಡಿಸಲಾಗುತ್ತಿದ್ದು, ರೂಪಾಯಿ ತೂಕದ ಟಪಾಲಿಗೆ ಮೂವತ್ತು ಮೈಲಿ ಒಳಗಣ ಅಂತರಕ್ಕೆ ಕನಿಷ್ಠ ಎರಡು ಆಣೆಯನ್ನು ವಿಧಿಸಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಇದನ್ನು ೧೮೩೪ರಲ್ಲಿ ೧೫ ಮೈಲಿ ಅಂತರಕ್ಕೆ ಒಂದಾಣೆಯಂತೆ ವಿಧಿಸಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಆದರೆ ೧೮೩೭ರವರೆಗೆ ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಬ್ರಿಟಿಷ್ ಪ್ರೆಸಿಡೆನ್ಸಿಯೂ ತನ್ನದೇ ಆದ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಅಂಚೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿತ್ತು. ೧೮೩೯ರಲ್ಲಿ ಮತ್ತೆ ಅಂಚೆ ಶುಲ್ಕವನ್ನು ಬ್ರಿಟಿಷ್ ಪ್ರಾಂತ್ಯದಲ್ಲಿ ಏಕನು ಪರಿಷ್ಕರಿಸಲಾಯಿತು. ಆ ಫಕಾರ ೧೦೦ ಮೈಲಿ ಅಂತರಕ್ಕೆ ಆರುಕಾಸನ್ನು ವಿಧಿಸಲಾಗುತ್ತಿದ್ದು, ೧೪೦೦ ಮೈಲಿಗಿಂತ ಅಧಿಕದ ದೂರಕ್ಕೆ ಎಂಟಾಣೆಯನ್ನು ವಿಧಿಸಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಜಿಲ್ಲಾ ಹಾಗೂ ತಾಲೂಕು ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಅಂಚೆ ಸೇವೆಯನ್ನು ಸ್ಥಳೀಯ ಅಧಿಕಾರಿಗಳ ಮೂಲಕ ನಿರ್ವಹಿಸುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ೧೮೪೪ರಿಂದ ಜಾರಿಗೆ ತರಲಾಯಿತು. ಮುಂದೆ ೧೮೫೪ರಲ್ಲಿ ಸದ್ದಾರ್ (ಪ್ರಧಾನ) ಕಚೇರಿಯು ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಆರಂಭವಾಯಿತು. ಅಲ್ಲದೆ ಮದ್ರಾಸ್-ಬೆಂಗಳೂರು ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಊಟಿಗೆ ದೈನಂದಿನ ಭಾಂಗಿ ಅಂಚೆ ಸೇವೆಯನ್ನು ೧೮೫೫ರಲ್ಲಿ ಆರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ಕರೆದೊಯ್ಯುವ ಪಲ್ಲಕ್ಕಿ ಅದನ್ನು ಹೊರುವ ಜನ ಹಾಗೂ ಪ್ರವಾಸಿ ಬಂಗಲೆಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆ ಕೂಡ ಅಂಚೆ ಇಲಾಖೆಯದಾಗಿದ್ದು, ಪ್ರವಾಸಿ ಬಂಗಲೆಗಳನ್ನು ಹಿಂದೆ ಡಾಕ್ ಬಂಗಲೆಗಳೆಂದೇ ಕರೆಯಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಈ ನಡುವೆ ಅಂಚೆ ಚೀಟಿಯ ಬಳಕೆ ೧೮೫೪ರಲ್ಲಿ ಆರಂಭವಾಯಿತು. ಅಲ್ಲದೆ, ಟಪಾಲು ಬಂಡಿಗಳ ಸೇವೆಯನ್ನು ಎಲ್ಲಾ ಪ್ರಧಾನ ಅಂಚೆ ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ೧೮೫೫-೫೬ರ ಕಾಲಾವಧಿಯಲ್ಲಿ ಆರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಅದರಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೂ ಪಯಣಿಸಲು ಅವಕಾಶವಿದ್ದು, ಅದಕ್ಕಾಗಿ ಶುಲ್ಕವನ್ನು ನಿಗದಿಪಡಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಬೆಂಗಳೂರು-ಮದ್ರಾಸ್ ರೈಲು ಮಾರ್ಗದ ಆರಂಭ (೧೮೬೪), ಅಂಚೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಗಮನಾರ್ಹ ಬದಲಾವಣೆಯನ್ನುಂಟು ಮಾಡಿತು. ಬೆಂಗಳೂರು ಸದ್ದಾರ್ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಯ ವ್ಯಾಪ್ತಿಗೆ ಕೋಲಾರ ಜಿಲ್ಲಾ ಪ್ರದೇಶವು ೧೮೬೯ರಲ್ಲಿ ಒಳಪಟ್ಟಿತು. ಆದರೆ, ಅದಕ್ಕೂ ಮೊದಲೇ ೧೮೨೨ರ ವೇಳೆಗೆ ಆಸ್ತಿತ್ವದಲ್ಲಿದ್ದ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದ ಮನಿಯಾರ್ಡರ್ ಇಲಾಖೆಗೆ ಸೇರಿದಂತೆ ಮೈಸೂರು ವ್ಯಕ್ತವು ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ಆ ವರ್ಷದ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಕೋಲಾರ ಜಿಲ್ಲೆಗೆ ೩೬ ಮನಿಯಾರ್ಡರ್‌ಗಳು ಬಟವಾಡೆಗಿಂದು ಬಂದಿದ್ದು, ಅವುಗಳ ಮೊತ್ತ ೧೧,೪೪೨ ರೂಪಾಯಿ-ನಾಲ್ಕಾಣೆ ಆಗಿದ್ದು, ಅದರಿಂದ ಸಂಸ್ಥಾನಕ್ಕೆ ೧೫೫ ರೂಪಾಯಿ-ಆರು ಆಣೆ ಕಮೀಷನ್ ಸಂದಾಯವಾಗಿತ್ತು. ಅವುಗಳಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಿನವು ಮದ್ರಾಸಿನಿಂದ ಬಂದಿದ್ದಾಗಿದ್ದು, ಉಳಿದವು ಸಂಸ್ಥಾನದೊಳಗಿನದಾಗಿದ್ದವು.

೧೮೭೯-೮೦ರಲ್ಲಿ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಗೂ ಅಂಚೆ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ವಿಸ್ತರಿಸಲು ಯತ್ನಿಸಲಾಯಿತು. ಹೋಬಳಿ ಶಾಲಾ ಮಾಸ್ತರುಗಳಿಗೆ ಶಾಖಾ ಅಂಚೆ ಕುಟೀರಗಳ ಮುಕ್ತ ಹುದ್ದೆಯನ್ನು ನೀಡಿ, ಅದಕ್ಕಾಗಿ ಅವರಿಗೆ ಮೂರು ರೂಪಾಯಿಗಳ ಮಾಸಿಕ ಗೌರವಧನವನ್ನು ಸಂಭಾವನೆಯಾಗಿ ನೀಡುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ೧೮೮೨ರಲ್ಲಿ ಜಾರಿಗೊಳಿಸಲಾಯಿತು. ಬ್ರಿಟೀಷ್ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಚಾಲ್ತಿಯಲ್ಲಿದ್ದ ಕಾಲಾಣಿ (ಮೂರುಕಾಸು) ಅಂಚೆ ಕಾರ್ಡನ್ನು ಸಂಸ್ಥಾನದಲ್ಲೂ ಚಲಾವಣೆಗೆ ತರಲಾಯಿತು. ೧೮೮೪ರಲ್ಲಿ ರಿಫೈ ಕಾರ್ಡ್ ಮಾರಾಟವನ್ನು ಆರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಮೈಸೂರು ಅಂಚೆ ಇಲಾಖೆಯನ್ನು ಬ್ರಿಟೀಷ್ ಇಂಪೀರಿಯಲ್ ಅಂಚೆಗೆ ವರ್ಗಾಯಿಸುವ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ೧೮೮೪ರಲ್ಲಿ ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಲಾಯಿತಾದರೂ ನಂತರ ಕೈಬಿಡಲಾಯಿತು. ಆದರೆ ಬ್ರಿಟೀಷ್ ಅಂಚೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ನೀತಿನಿಯಮಗಳನ್ನು ಅಳವಡಿಸಿಕೊಳ್ಳಲು ಸಮ್ಮತಿಸಲಾಯಿತು. ಆದರೆ ಮುಂದೆ ೧೮೮೯ರಲ್ಲಿ ಮೈಸೂರು ಅಂಚೆಯನ್ನು ಬ್ರಿಟೀಷ್ ಇಂಪೀರಿಯಲ್ ಅಂಚೆಯಲ್ಲಿ ವಿಲೀನಗೊಳಿಸಲಾಯಿತು. ಬೆಂಗಳೂರು ಅಂಚೆ ವಿಭಾಗವು ಆರಂಭಗೊಂಡ ಮೇಲೆ ಮೈಸೂರು ಅಂಚೆ ಅದರ ವ್ಯಾಪ್ತಿಗೆ ಒಳಪಟ್ಟಿತು. ೧೯೧೧-೧೬ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಾಣಗೊಂಡ ಬೆಂಗಳೂರು-ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರ-ಕೋಲಾರ-ಬಂಗಾರಪೇಟೆ ನ್ಯಾರೋಗೇಜ್ ರೈಲು ಮಾರ್ಗದಿಂದಾಗಿ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಅಂಚೆ ಬಟವಾಡೆಯಲ್ಲಿ ಗವನಾರ್ಹ ಪ್ರಾತಿಯಾಯಿತು.

೧೯೩೮ರ ವೇಳೆಗೆ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಕೋಲಾರ, ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಧಾನ ಅಂಚೆ ಕುಟೀರಿ ಹಾಗೂ ರಾಬರ್ಟ್‌ಸನ್‌ಪೇಟೆಯಲ್ಲಿ ಉಪಪ್ರಧಾನ ಅಂಚೆ ಕುಟೀರಿಗಳಿದ್ದವು. ಅಲ್ಲದೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೬೫ ಅಂಚೆ ಕುಟೀರಿಗಳಿದ್ದು, ಅದರಲ್ಲಿ ೧೬ ಸಂಯುಕ್ತ ಅಂಚೆ-ತಂತಿ ಕುಟೀರಿಗಳಿದ್ದವು. ಅಂಚೆ ಕುಟೀರಿಗಳು ಕ್ರಮವಾಗಿ ಕೋಲಾರ ತಾಲೂಕಿನ ಕೋಲಾರ, ಶಿಲ್ಕುಗೆರೆ, ಜನ್ನಘಟ್ಟ, ಕ್ಯಾಲನೂರು, ವೇಮಗಲ್; ಮುಳಬಾಗಿಲು ತಾಲೂಕಿನ ಮುಳಬಾಗಿಲು, ಆವನಿ, ದೇವರಾಯಸಮುದ್ರ, ಗುಡಿಪಲ್ಲಿ, ತಾಯಲೂರು, ನಂಗಲಿ; ಶ್ರೀನಿವಾಸಪುರ ತಾಲೂಕಿನ ಶ್ರೀನಿವಾಸಪುರ, ಏರುಕಾಲ್ವೆ, ರಾಯಲ್ಪಾಡು, ಯಲ್ಲೂರು; ಚಿಂತಾಮಣಿ ತಾಲೂಕಿನ ಚಿಂತಾಮಣಿ, ಕೈವಾರ, ಇರಗಂಪಲ್ಲಿ, ಮುರುಗಮಲೆ; ಶಿಡ್ಲಘಟ್ಟ ತಾಲೂಕಿನ ಶಿಡ್ಲಘಟ್ಟ, ಬಶೆಟ್ಟಿಹಳ್ಳಿ, ಬುರುಡಕುಂಟೆ, ಜಂಗಮಕೋಟೆ, ಮೇಲೂರು, ಸಾದಲಿ; ಬಾಗೇಪಲ್ಲಿ ತಾಲೂಕಿನ ಬಾಗೇಪಲ್ಲಿ, ಚೇಳೂರು, ಗೂಳೂರು, ಮಾರಗಾನಕುಂಟೆ, ಪಾತಪಾಳ್ಯ, ಮಿಟ್ಟಿವರಿ; ಗೌರಿಬಿದನೂರು ತಾಲೂಕಿನ ಗೌರಿಬಿದನೂರು, ದಾರಿನಾಯಕನಪಾಳ್ಯ, ಹದಗೂರು, ನಾಮಗೊಂಡ್ಲು, ದೊಡ್ಡಹುಡುಗೋಡು, ಇಡಗೂರು, ಹೊಸೂರು, ಮಂಚೇನಹಳ್ಳಿ, ನಗರಕೆರೆ, ವಾಟದಹೊಸಹಳ್ಳಿ, ತೊಂಡೇಬಾವಿ; ಗುಡಿಬಂಡೆ ಉಪತಾಲೂಕಿನ ಗುಡಿಬಂಡೆ, ವರಲಕೊಂಡ, ಬೀಚಗಾನಹಳ್ಳಿ; ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರ ತಾಲೂಕಿನ ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರ, ಮಂಡಿಕಲ್, ಪೆರೆಸಂದ್ರ, ನಂದಿ; ಮಾಲೂರು ತಾಲೂಕಿನ ಮಾಲೂರು, ಮಾಸ್ತಿ, ನರಸಾಪುರ, ಟೀಕಲ್; ಹಾಗೂ ಬೌರಿಂಗ್‌ಪೇಟೆ (ಬಂಗಾರಪೇಟೆ) ತಾಲೂಕಿನ ಬೌರಿಂಗ್‌ಪೇಟೆ, ಬೇತಮಂಗಲ, ಬೂದಿಕೋಟೆ, ಆಂಡರಸನ್‌ಪೇಟೆ, ಕೋರಮಂಡಲ, ಛಾಂಪಿಯನ್, ಮಾರಿಕೊಪ್ಪು, ಮಾದಮಂಗಲ, ರಾಬರ್ಟ್‌ಸನ್‌ಪೇಟೆ, ಉರಗಾಂವ್, ಕಮ್ಮಸಂದ್ರ ಹಾಗೂ ಕ್ಯಾಲನೂರುಗಳಲ್ಲಿದ್ದವು. (ಬಿ.ಎಲ್.ಸ್ವಾಮಿ: ಕೋಲಾರ ಡಿಸ್ಟ್ರಿಕ್ಟ್ ಕೈಪಿಡಿ, ಮೈಸೂರು, ೧೯೩೯)

ಭಾರತೀಯ ಅಂಚೆ ಮತ್ತು ತಂತಿ ಇಲಾಖೆಗೆ ಸೇರಿದ ಮೈಸೂರು (ನಂತರದ ಕರ್ನಾಟಕ) ವೃತ್ತವನ್ನು ೧೯೬೦ರ ಏಪ್ರಿಲ್‌ನಲ್ಲಿ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಇದರಿಂದಾಗಿ ಕೋಲಾರ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಅಂಚೆ ಮತ್ತು ತಂತಿ ಆಡಳಿತವನ್ನು ನಿರ್ವಹಿಸಲು ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಕೋಲಾರ ವಿಭಾಗೀಯ ಕುಟೀರಿಯನ್ನು ಕೋಲಾರದಲ್ಲಿ ೧೯೬೫ರ ಅಕ್ಟೋಬರ್ ಒಂದರಿಂದ ಆರಂಭಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಅದರ ವ್ಯಾಪ್ತಿಗೆ ಬೆಂಗಳೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯ ಕೆಲವು ಗ್ರಾಮೀಣ ಪ್ರದೇಶಗಳೂ ಒಳಪಟ್ಟಿದ್ದವು. ೧೯೬೦ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೨೨ ಅಂಚೆಕುಟೀರಿಗಳಿದ್ದವು. ಮುಂದೆ ೧೯೬೬ರ ವೇಳೆಗೆ ಅವುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ೨೫೫ಕ್ಕೆ ಏರಿತು. ಇದು ಒಂದು ಪ್ರಧಾನ ಅಂಚೆ ಕುಟೀರಿ, ೩೬ ಉಪ ಅಂಚೆಕುಟೀರಿ, ಎರಡು ಇಲಾಖೇತರ ಉಪಕುಟೀರಿಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿದ್ದು, ಉಳಿದವು ಶಾಖಾ ಅಂಚೆಕುಟೀರಿಗಳಿದ್ದವು. ೧೯೭೧ರ ವೇಳೆಗೆ ಅವುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ೩೪೨ಕ್ಕೆ, ೧೯೭೬ ವೇಳೆಗೆ ೩೫೩ಕ್ಕೆ ಏರಿತು. ಮುಂದೆ ೧೯೮೨ರಲ್ಲಿ ಅವು ೩೯೭ಕ್ಕೆ ಏರಿತವು. ಈ ವರಿಕೆ ಪ್ರವೃತ್ತಿ ಮುಂದುವರಿದು ೧೯೯೧ರಲ್ಲಿ ಅಂಚೆ ಕುಟೀರಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ೪೦೭ ಆಯಿತು. ೧೯೯೬ರಲ್ಲಿ ಅದು ೪೫೩ಕ್ಕೆ ೨೦೦೨ರ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ೪೨೨ಕ್ಕೆ ಏರಿತು, ೨೦೦೪ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೪೨೨ ಅಂಚೆ ಕುಟೀರಿಗಳಿದ್ದು, ಬಂಗಾರಪೇಟೆ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಿನ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಅಂಚೆಕುಟೀರಿಗಳಿದ್ದರೆ, ಗುಡಿಬಂಡೆ ತಾಲೂಕು ಅತ್ಯಂತ ಕಡಿಮೆ ಸಂಖ್ಯೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿತ್ತು. ೨೦೦೨ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಕೋಲಾರ ಅಂಚೆ ವಿಭಾಗಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ ಕೋಲಾರ ಉಪವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ

೯೬, ರಾಬರ್ಟ್‌ಸನ್‌ಪೇಟೆ ಉಪವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ೯೧, ಚಿಂತಾಮಣಿ ಉಪವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ೮೮, ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರ ಉಪವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ೭೧, ಹಾಗೂ ಗೌರಿಬಿದನೂರು ಉಪವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ೭೬ ಅಂಚೆಕಚೇರಿಗಳು ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದವು. ೨೦೦೪ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಕೋಲಾರ ಅಂಚೆ ವಿಭಾಗಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ ಕೋಲಾರ ಅಂಚೆ ಉಪವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ೯೨, ರಾಬರ್ಟ್‌ಸನ್‌ಪೇಟೆ ಅಂಚೆ ಉಪವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ೮೫, ಚಿಂತಾಮಣಿ ಅಂಚೆ ಉಪವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ೮೪, ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರ ಅಂಚೆಉಪವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ೮೧ ಹಾಗೂ ಗೌರಿಬಿದನೂರು ಅಂಚೆ ಉಪವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ೮೦ ವಿಭಿನ್ನ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳು ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದವು. ವಿವರಗಳಿಗೆ ಕೋಷ್ಟಕ ೭೧೪ ನೋಡಿ.

ಜಿಲ್ಲಾ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ೧೯೭೦-೭೧ರಲ್ಲಿ ೪,೪೩೫ ಜನಸಂಖ್ಯೆಗೆ ಒಂದರಂತೆ, ೧೯೮೦-೮೧ರಲ್ಲಿ ೪,೯೨೪ ಜನಸಂಖ್ಯೆಗೆ ಒಂದರಂತೆ, ೧೯೯೦-೯೧ರಲ್ಲಿ ೫,೩೯೪ ಜನಸಂಖ್ಯೆಗೆ ಒಂದರಂತೆ ೧೯೯೫-೯೬ ರಲ್ಲಿ ೫,೭೮೯ಕ್ಕೆ ಒಂದರಂತೆ ಹಾಗೂ ೨೦೦೦ ರಲ್ಲಿ ೫,೯೮೦ ಜನಸಂಖ್ಯೆಗೆ ಒಂದರಂತೆ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳು ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದವು. ಅದೇ ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಇದು ಕ್ರಮವಾಗಿ ೩,೫೨೦, ೩,೯೭೭, ೪,೬೫೪, ೫,೧೧೩ ಹಾಗೂ ೫,೩೪೦ ಜನಸಂಖ್ಯೆಗೆ ಒಂದರಂತೆ ಇತ್ತು. ೨೦೦೨ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿ ೨೫,೩೯ ಚ.ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೆ ಒಂದರಂತಿದ್ದ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳು ಸುಮಾರು ೧೪,೯೩೭ ಜನರಿಗೆ ಸೇವೆ ಸಲ್ಲಿಸುತ್ತಿದ್ದವು. ಜಿಲ್ಲೆಯ ಕೋಲಾರ ಪಟ್ಟಣದಲ್ಲಿ ನಾಲ್ಕು, ಬಂಗಾರಪೇಟೆಯಲ್ಲಿ ಎರಡು, ಕೆ.ಜಿ.ಎಫ್.ನಲ್ಲಿ ಮೂರು, ಮಾಲೂರಿನಲ್ಲಿ ಎರಡು, ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರದಲ್ಲಿ ಎರಡು, ಚಿಂತಾಮಣಿ ಕಾಮಸಮುದ್ರ ಮುಳಬಾಗಿಲು, ಶ್ರೀನಿವಾಸಪುರ, ಶಿಡ್ಲಘಟ್ಟ ಗೌರಿಬಿದನೂರು ಹಾಗೂ ಬಾಗೇಪಲ್ಲಿ ಪಟ್ಟಣಗಳಲ್ಲಿ ತಲಾ ಒಂದೊಂದು ತ್ವರಿತ ಅಂಚೆ ಸಂಗ್ರಹಣಾ ಕೇಂದ್ರಗಳಿದ್ದವು.

ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೨೦೦೦ದ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಇದ್ದ ೧೮೬೪ ಅಂಚೆ ಪೆಟ್ಟಿಗೆ (ಲೆಟರ್‌ಬಾಕ್ಸ್)ಗಳಲ್ಲಿ ೨೭೬ ನಗರ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲೂ ಹಾಗೂ ೧೫೮೮ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲೂ ಬಳಸಲ್ಪಡುತ್ತಿದ್ದವು. ೨೦೦೪ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ಅಂಚೆ ಡಬ್ಬುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ೧,೮೬೭ ಆಗಿದ್ದು, ಅವು ಟಿ.ವಿ. ಮಾದರಿಯ ೩೨, ಸ್ತಂಭ ಮಾದರಿಯ ೩೧, ಸಿಡಿ ಮಾದರಿಯ ೩೪೬, ಸಿಳ ಮಾದರಿಯ ೩೮೬ ಹಾಗೂ ಸಿಫಿ ಮಾದರಿಯ ೧೦೭೨ ಡಬ್ಬುಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿದ್ದವು. ಇವುಗಳಲ್ಲಿ ಮೊದಲಿನೆರಡು ಮಾದರಿ ನಗರಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಬಳಕೆಯಲ್ಲಿದ್ದರೆ, ಉಳಿದ ಮೂರು ಮಾದರಿಯ ಡಬ್ಬುಗಳು ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ರೂಢಿಯಲ್ಲಿವೆ. ತ್ವರಿತ ಅಂಚೆ ಸೇವೆ (Speed Post), ಉಪಗ್ರಹ ಮನಿಯಾಡರ್ (Satellite Money Order) ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಹಾಗೂ ಫಿಲಿಟೆಲಿಕ್ ಘಟಕ ಸೇವೆಗಳನ್ನು ಗ್ರಾಹಕರ ಸೇವಾ ಸೌಲಭ್ಯ ಕೇಂದ್ರದ ಮೂಲಕ ಗ್ರಾಹಕರಿಗೆ ನೀಡುವ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಇಲಾಖೆಯು ಕಾರ್ಯಪ್ರವೃತ್ತವಾಗಿದೆ.

ತಂತಿ ಕಚೇರಿ

ದೇಶದಲ್ಲಿ, ಮೊಟ್ಟ ಮೊದಲು ತಂತಿ ಸೇವೆ ೧೮೫೧ರಲ್ಲಿ ಕಲ್ಕತ್ತಾ ನಗರದಲ್ಲಿ ಆರಂಭವಾಯಿತು. ಆದಾದ ನಾಲ್ಕು ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಮೈಸೂರು ಸಂಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿ ತಂತಿ ಸೇವೆ ಚಾಲನೆಗೆ ಬಂದು ೧೮೫೭ರ ವೇಳೆಗೆ ಬೆಂಗಳೂರಿಗೂ ತಂತಿ ಸೌಲಭ್ಯವನ್ನು ವಿಸ್ತರಿಸಲಾಯಿತು. ಇದು ಅಂಚೆ ಇಲಾಖೆಯ ನಿಯಂತ್ರಣಕ್ಕೊಳಪಟ್ಟಿದ್ದು, ೧೮೮೩ರ ವೇಳೆಗೆ ಬಹುಪಾಲು ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳಿಗೆ ತಂತಿ ಸಂಪರ್ಕ ಚೋಡಿಸುವ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಕ್ರಮ ಕೈಗೊಳ್ಳಲಾಯಿತು. ಮೊದಲ ಜಾಗತಿಕ ಯುದ್ಧದ ನಂತರ ತಂತಿ ಸೇವೆಗಾಗಿ ಬೇಡಿಕೆ ಹೆಚ್ಚಾದಾಗ ತಾಲೂಕು ಕೇಂದ್ರಗಳಲ್ಲೂ ತಂತಿ ಸೇವೆ ನೀಡಲು ಅಂಚೆ ಇಲಾಖೆಯು ಮುಂದಾಯಿತು. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಜಿಲ್ಲೆಯ ತಾಲೂಕು ಕೇಂದ್ರಗಳಲ್ಲೂ ತಂತಿ ಸೇವೆಯು ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಯಲ್ಲಿ ಸಂಯುಕ್ತವಾಗಿ ಲಭಿಸುವಂತಾಯಿತು. ೧೯೬೦ರ ವೇಳೆಗೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೧೪ ಸಂಯುಕ್ತ ಕಚೇರಿಗಳಿದ್ದವು. ೧೯೬೬ರ ವೇಳೆಗೆ ಅವುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ೨೬ಕ್ಕೆ ಏರಿತು. ಇದು ೧೯೭೧ರಲ್ಲಿ ೩೬ಕ್ಕೂ ೧೯೭೬ರಲ್ಲಿ ೩೮ಕ್ಕೂ ೧೯೮೦ರಲ್ಲಿ ೭೧ಕ್ಕೂ ಏರಿತು. ಇದು ಕ್ರಮವಾಗಿ ೧೯೮೩ರಲ್ಲಿ ೭೯ಕ್ಕೂ ೧೯೯೧ರಲ್ಲಿ ೧೬೯ಕ್ಕೂ ಹೆಚ್ಚಿತು. ಅಲ್ಲದೇ ೧೯೯೩-೯೪ರ ವೇಳೆಗೆ ಎರಡು ಸ್ವತಂತ್ರ ತಂತಿ ಕಚೇರಿಗಳು ಜಿಲ್ಲೆಯ ಕೋಲಾರ ಹಾಗೂ ಬಂಗಾರಪೇಟೆಗಳಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯ ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದವು. ಇದು ೧೯೯೬ರಲ್ಲಿ ೧೮೩ಕ್ಕೂ ೨೦೦೨ರ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ೨೧೮ಕ್ಕೂ ಅಧಿಕಗೊಂಡಿತು. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೨೦೦೩ರ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಒಟ್ಟು ೨೧೮ ತಂತಿ ಕಚೇರಿಗಳು ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದವು.

ದೂರವಾಣಿ

ತಂತ್ರಜ್ಞಾನದ ಪ್ರಗತಿಯಿಂದಾಗಿ ಸಂಪರ್ಕ ಸಾಧನ ರಂಗದಲ್ಲಿ ಆಗಿರುವ ಕ್ರಾಂತಿಕಾರಕ ಬೆಳವಣಿಗೆಗಳಲ್ಲಿ ದೂರವಾಣಿ ಸೌಲಭ್ಯ ಮಹತ್ವದ್ದಾಗಿದೆ. ದೂರವಾಣಿ ಸೌಲಭ್ಯದಿಂದಾಗಿ ಸಾವಿರಾರು ಕಿ.ಮೀ.ಗಳ ಅಂತರ ನಗ್ನವಾಗಿದ್ದು, ವಿಶ್ವದ ಯಾವುದೇ ಮೂಲೆಯೊಂದಿಗೆ ಕೆಲವೇ ಕ್ಷಣಗಳಲ್ಲಿ ದೂರವಾಣಿ ಮೂಲಕ ಸಂಪರ್ಕ ಸಾಧಿಸಬಹುದಾಗಿದೆ. ಮೈಸೂರು ಸಂಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿ ಪ್ಲೇಗ್ ನಿಯಂತ್ರಣಕ್ಕೆ ಪೂರಕವಾಗಿ ದೂರವಾಣಿ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ತಾತ್ಕಾಲಿಕವಾಗಿ ೧೮೯೯ರಲ್ಲಿ ಜೋಡಿಸಲಾಯಿತು. ಆದರೆ ಕೋಲಾರ ಜಿಲ್ಲೆಗೆ ದೂರವಾಣಿ ಸೌಲಭ್ಯ ದೊರೆತದ್ದು ೧೯೫೬ರಲ್ಲಿ. ಜಿಲ್ಲಾ ಕೇಂದ್ರ ಕೋಲಾರದಲ್ಲಿ ೧೯೫೬ರ ಮಾರ್ಚ್ ೨೦ರಂದು ಆರಂಭವಾದ ಒಪ್ಪಂದದ ಮೂಲಕ ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರವು ಸೀಮಿತ ಸಾಮರ್ಥ್ಯವನ್ನು ಹೊಂದಿತ್ತು. ಅದೇ ವರ್ಷ ಡಿಸೆಂಬರ್ ೨೯ರಂದು ಬಂಗಾರಪೇಟೆಯಲ್ಲಿ ೨೫/೩೫ ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತ ಸ್ವಿಚ್ ಬೋರ್ಡ್ ಹೊಂದಿದ್ದ ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರ ಆರಂಭಗೊಂಡಿತು. ಮುಂದೆ ಅದರ ಸಾಮರ್ಥ್ಯವನ್ನು ೫೦ ಲೈನ್‌ಗಳಿಗೆ ೧೯೫೮ರಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಿಸಲಾಯಿತು. ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರ (೧೯೫೭),ಕೆ.ಜಿ.ಎಫ್ (೧೯೫೮), ಚಿಂತಾಮಣಿ (೧೯೫೯) ಹಾಗೂ ಮುಳಬಾಗಿಲು (ಏಪ್ರಿಲ್ ೧೯೫೯)ಗಳಲ್ಲಿ ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳು ಪ್ರಾರಂಭವಾದವು. ಮೂರನೆಯ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಯ ಕಾಲಾವಧಿಯಲ್ಲಿ ಗೌರಿಬಿದನೂರು (ಅಗಸ್ಟ್ ೧೯೬೧), ಶಿಡ್ಲಘಟ್ಟ (ಜುಲೈ ೧೯೬೪), ಶ್ರೀನಿವಾಸಪುರ (ಮಾರ್ಚ್ ೧೯೬೫) ಹಾಗೂ ಮಾಲೂರು (ಜೂನ್ ೧೯೬೫) ಗಳಲ್ಲೂ ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳು ಆರಂಭಗೊಂಡವು. ಬಾಗೇಪಲ್ಲಿಯ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರವನ್ನು ೧೯೬೬ರಲ್ಲಿ ಆರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೬೬ರ ವೇಳೆಗೆ ೧೦ ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳಿದ್ದು, ೬೭೦ ದೂರವಾಣಿ ಸಂಪರ್ಕಗಳು ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದವು. ಆವರೆಗೆ ಹಿಂದೂಪುರ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರದೊಂದಿಗೆ ಜೋಡಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿದ್ದ ಗೌರಿಬಿದನೂರು ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರವನ್ನು ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರ ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರದೊಂದಿಗೆ ಫೆಬ್ರವರಿ ೧೯೬೭ರಲ್ಲಿ ಜೋಡಿಸಲಾಯಿತು. ಗುಡಿಬಂಡೆಯಲ್ಲಿ ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರವನ್ನು ೧೯೬೭ರಲ್ಲಿ ಆರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ೧೯೬೭ರ ವೇಳೆಗೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ಒಟ್ಟು ೧೦೭೫ ಲೈನ್ ಸಾಮರ್ಥ್ಯದ ೧೨ ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳ ಮೂಲಕ ೭೬೯ ದೂರವಾಣಿ ಸಂಪರ್ಕಗಳು ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ೧೭ ಜನ ದೂರವಾಣಿ ಸಂಪರ್ಕದ ನಿರೀಕ್ಷೆಯಲ್ಲಿದ್ದರು.

ಕೋಲಾರ, ಬಂಗಾರಪೇಟೆ ಹಾಗೂ ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರಗಳಲ್ಲಿದ್ದ ಟ್ರಾಂಕ್‌ಕಾಲ್ ಬೇಡಿಕೆಯನ್ನಾಧರಿಸಿ, ಆ ಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಟ್ರಾಂಕ್‌ಕಾಲ್ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳನ್ನು ಆರಂಭಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಕೋಲಾರ-ಮದನಪಲ್ಲಿ (ಆಂಧ್ರ) ನಡುವೆ ನೇರ ಟ್ರಾಂಕ್‌ಕಾಲ್ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸಲಾಗಿತ್ತು.

ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಅಗತ್ಯವಿದ್ದೆಡೆ ದೂರವಾಣಿ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಸಾರ್ವತ್ರಿಕವಾಗಿ ಒದಗಿಸುವ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಬೇತಮಂಗಲ, ದಿಬ್ಬರಹಳ್ಳಿ, ಗುಡಿಬಂಡೆ, ಮಾಚೇನಹಳ್ಳಿ, ಮಾಸ್ತಿ, ನರಸಾಪುರ, ನಂದಿಬೆಟ್ಟ, ತೊಂಡೇಬಾವಿ, ವಿದುರಾಶ್ವತ್ಥ ಮತ್ತು ವೇಮಗಲ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ದೂರವಾಣಿ ಕೇಂದ್ರಗಳನ್ನು ೧೯೬೭ರ ಜೂನ್ ವೇಳೆಗೆ ಸ್ಥಾಪಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಬಂಗಾರು ತಿರುಪತಿ, ಜಂಗಮಕೋಟೆ, ಹಾಗೂ ಪಾತಪಾಳ್ಯಗಳಲ್ಲೂ ಸ್ಥಾಪಿಸಲು ನಿರ್ಧರಿಸಲಾಗಿತ್ತು.

ದೂರವಾಣಿ ಸಂಪರ್ಕದ ಮೇಲಿನ ನಿಯಂತ್ರಣವು ೧೯೭೪ರವರೆಗೆ ಕರ್ನಾಟಕ ಅಂಚೆ ವೃತ್ತದ ಸುಬರ್ದಿನಲ್ಲೇ ಇತ್ತು. ಆದರೆ ೧೯೭೪ರ ಸೆಪ್ಟೆಂಬರ್‌ನಲ್ಲಿ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಕರ್ನಾಟಕ ದೂರವಾಣಿ ಸಂಪರ್ಕ ವೃತ್ತವನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸುವ ಮೂಲಕ ಇದನ್ನು ಅಂಚೆ ಇಲಾಖೆಯಿಂದ ಬೇರ್ಪಡಿಸಲಾಯಿತು. ಆ ಪ್ರಕಾರ ಕೋಲಾರ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲೂ ಜಿಲ್ಲಾ ದೂರವಾಣಿ ಸಂಪರ್ಕ ವಿಭಾಗವು ಸ್ವತಂತ್ರವಾಗಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸಲಾರಂಭಿಸಿತು. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ದೂರವಾಣಿ ಸಂಪರ್ಕ ಜೋಡಣೆಯಲ್ಲಿ ಹಿಡುಕುಂಟಾಯಿತು. ೧೯೭೪ರ ವೇಳೆಗೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೨೫ ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳಿದ್ದು, ೨೦೨೦ ದೂರವಾಣಿಗಳು ಚಾಲ್ತಿಯಲ್ಲಿದ್ದವು. ೧೯೭೯ರಲ್ಲಿ ೨೯೯೬ರ ಅನುಕ್ರಮ ಸಂಖ್ಯೆ, ೧೯೮೪ರಲ್ಲಿ ೪೦ ಆಯಿತು. ಇದು ೧೯೯೧ ರಲ್ಲಿ ೮೬೬೬ ೧೯೯೬ರಲ್ಲಿ ೧೦೫೬೬೬ ಏರಿ ಆ ಕೇಂದ್ರಗಳಲ್ಲಿ ಕ್ರಮವಾಗಿ ೮೦೮೧, ೧೯೮೫೧, ದೂರವಾಣಿಗಳು ಸಂಪರ್ಕ ಸೇವೆ ಒದಗಿಸಿದ್ದವು. ೨೦೦೨ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ೧೪೩ ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದು, ಒಟ್ಟು ೮೮,೫೨೬ ದೂರವಾಣಿಗಳು ಚಾಲ್ತಿಯಲ್ಲಿದ್ದವು.

೨೦೦೩ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ೧೪೫ ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳಿದ್ದು, ೯೫,೭೪೫ ದೂರವಾಣಿ ಸಂಪರ್ಕಗಳು ಚಲಾವಣೆಯಲ್ಲಿದ್ದವು. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೨೦೦೪ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯದಲ್ಲಿದ್ದ ದೂರವಾಣಿಯ ತಾಲೂಕುವಾರು ವಿವರ ಕೆಳಕಂಡಂತಿತ್ತು. ಬಾಗೇಪಲ್ಲಿ (೧೨-೩೪೭೪), ಬಂಗಾರಪೇಟೆ (೧೫-೨೧,೧೨೧), ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರ (೧೦-೮,೭೬೧), ಚಿಂತಾಮಣಿ (೧೮-೧೦,೫೫೭), ಗೌರಿಬಿದನೂರು (೧೧-೭,೦೨೫), ಗುಡಿಬಂಡೆ (೦೫-೮೩೯), ಕೋಲಾರ (೧೮-೧೭,೧೬೪), ಮಾಲೂರು (೧೦-೬,೫೧೦), ಮುಳಬಾಗಿಲು (೧೪-೬೯೪೭), ಶಿಡ್ಲಘಟ್ಟ(೧೬-೬,೭೨೬), ಶ್ರೀನಿವಾಸಪುರ (೧೫-೬,೧೧೦), ಕಂಸದಲ್ಲಿ ನೀಡಿರುವ ಅಂಕಿ-ಅಂಶ, ಆಯಾ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರ ಹಾಗೂ ಚಾಲ್ತಿಯಲ್ಲಿದ್ದ ದೂರವಾಣಿ ಸಂಪರ್ಕಗಳನ್ನು ಸೂಚಿಸುತ್ತದೆ. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಅತ್ಯಂತ ಅಧಿಕ ದೂರವಾಣಿಗಳು ಬಂಗಾರಪೇಟೆ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿದ್ದು, ಕೊನೆಯ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿ ಗುಡಿಬಂಡೆ ತಾಲೂಕಿತ್ತು.

ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೮೦ರ ದಶಕದಲ್ಲಿ ಪರಿಚಯಿಸಲ್ಪಟ್ಟ ಎಸ್.ಟಿ.ಡಿ., ಐ.ಎಸ್.ಟಿ.ಡಿ. ಸೇವಾ ಸೌಲಭ್ಯಗಳಂದು ವಿಸ್ತೃತ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಬೆಳೆದಿದ್ದು, ಇದರಿಂದಾಗಿ, ಅಂತರರಾಜ್ಯ-ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಸಂಪರ್ಕಗಳಂದು 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 ರೇವಣಿ ಮೊತ್ತ ದೂರವಾಣಿ ಬಾಡಿಗೆ, ಕರ ಹಾಗೂ ಉಚಿತ ಕರೆ ಸೌಲಭ್ಯಗಳ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ವಿಶೇಷ ರಿಯಾಯಿತಿಯನ್ನು ನೀಡುವ ಮೂಲಕ ಗ್ರಾಮೀಣರನ್ನು ತಲುಪಲು ನಿರಂತರವಾಗಿ ಶ್ರಮಿಸುತ್ತಿದೆ.

ಟೆಲಿಕ್ಸ್-ಫ್ಯಾಕ್ಸ್-ಇ (ವಿದ್ಯುನ್ಮಾನ) ಮೇಲ್ ಸೇವೆಗಳು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಲಭ್ಯವಿದ್ದು, ಇವು ಮಾಹಿತಿ-ಸಂದೇಶಗಳ ರವಾನೆಯನ್ನು ಸರಳಗೊಳಿಸಿವೆ. ಕಂಪ್ಯೂಟರ್ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನ ಮತ್ತು ಮಾಹಿತಿ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನಗಳ ಅವಿಷ್ಕಾರದಿಂದಾಗಿ ಅಂತರ್ಜಾಲ ಸೇವೆ, ವೆಬ್ ಸೈಟ್ ತಾಣ ಮುಂತಾದ ಸೇವೆಗಳಂದು ಸಮೂಹ ಮಾಧ್ಯಮ ರಂಗವನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ಶ್ರೀಮಂತಗೊಳಿಸಿದ್ದು, ಉಪಯುಕ್ತವಾಗಿದೆ. 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, ಸ್ಪೈಸ್ ಮುಂತಾದ ಖಾಸಗಿ ಸಂಸ್ಥೆಗಳಿಂದ ನೀಡಲು ಮುಂದಾಗಿರುವ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ದೂರವಾಣಿ ಸಂಪರ್ಕ ಸೇವೆಯನ್ನು ಸುಧಾರಿಸುವಲ್ಲಿ ಸ್ಪರ್ಧಾತ್ಮಕ ಬೆಳವಣಿಗೆ ಕಂಡುಬರುತ್ತಿರುವುದು ಉಲ್ಲೇಖಾರ್ಹವಾಗಿದೆ.

ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೭೦-೭೧ರಲ್ಲಿ ೧.೩೮ ಲಕ್ಷಕ್ಕಿಂತ ಒಂದರಂತೆ ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳಿದ್ದು, ಲಕ್ಷ ಜನಸಂಖ್ಯೆಗೆ ೭೬ ದೂರವಾಣಿಗಳಿದ್ದವು. ೧೯೮೫-೮೬ರಲ್ಲಿ ೦.೩೮ ಲಕ್ಷ ಜನಸಂಖ್ಯೆಗೆ ಒಂದು ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರವಿದ್ದು, ಲಕ್ಷ ಜನಸಂಖ್ಯೆಗೆ ೧೮೫ ದೂರವಾಣಿಗಳಿದ್ದವು. ೧೯೯೦-೯೧ ರಲ್ಲಿ ೦.೨೬ ಲಕ್ಷ ಜನಸಂಖ್ಯೆಗೊಂದರಂತೆ ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳಿದ್ದು, ಲಕ್ಷ ಜನಸಂಖ್ಯೆಗೆ ೩೬೬ ದೂರವಾಣಿಗಳಿದ್ದವು. ೧೯೯೫-೯೬ರಲ್ಲಿ ೦.೨೩ ಲಕ್ಷ ಜನಸಂಖ್ಯೆಗೊಂದು ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರವಿದ್ದು, ಲಕ್ಷ ಜನಸಂಖ್ಯೆಗೆ ೮೨೫ ದೂರವಾಣಿಗಳಿದ್ದವು. ೨೦೦೦ರ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ೦.೨೧ ಲಕ್ಷ ಜನಸಂಖ್ಯೆಗೊಂದು ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರವಿದ್ದು, ಲಕ್ಷ ಜನಸಂಖ್ಯೆಗೆ ೨೨೫೭ ದೂರವಾಣಿಗಳಿದ್ದವು.

ಭಾರತ ಸಂಚಾರ ನಿಗಮ ಲಿ. (ಬಿ.ಎಸ್.ಎನ್.ಎಲ್.): ಭಾರತೀಯ ಟೆಲಿಕಾಂ ಉದ್ಯಮದಲ್ಲಿ ೧೯೯೨ರಿಂದೀಚೆಗೆ ಬೀಸಲಾರಂಭಿಸಿದ ಉದಾರೀಕರಣ ಹಾಗೂ ಖಾಸಗೀಕರಣದ ಗಾಳಿಯಿಂದಾಗಿ ದೇಶದ ದೂರವಾಣಿ ಸೇವೆಯಲ್ಲಿ ಗಮನಾರ್ಹ ಬದಲಾವಣೆಗಳಾದವು. ಏರ್‌ಟೆಲ್, ಹಚ್ಚ್ (Hutch), ಸ್ಯಾಮ್‌ಸಂಗ್, ನೋಕಿಯಾ, ಟಾಟಾ ಇಂಡಿಕಾಮ್, ರಿಲಿಯನ್ಸ್, ಬೆನ್‌ಕ್ಯು (Benq) ಮುಂತಾದ ಖಾಸಗಿ ಉದ್ಯಮಗಳಿಂದ ವೈವಿಧ್ಯಮಯ ದೂರವಾಣಿ ಸೇವೆಯನ್ನು ನೀಡುತ್ತಿವೆ. ಭಾರತೀಯ ಟೆಲಿಕಾಂ ಉದ್ಯಮವು ಆರಂಭದಲ್ಲಿ ವಿದೇಶ ಸಂಚಾರ ನಿಗಮ (ಲಿ) (೧೯೯೫) (VSNL) ಎಂದೂ ನಂತರದಲ್ಲಿ ಭಾರತೀಯ

ಸಂಚಾರ ನಿಗಮ ಲಿಮಿಟೆಡ್ (BSNL) ಎಂದು ತನ್ನ ಹೆಸರನ್ನು ಮಾರ್ಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳುವ ಮೂಲಕ ಗ್ರಾಹಕರಿಗೆ ಉತ್ತಮ ಸೇವಾಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ನೀಡಲು ಆರೋಗ್ಯಕರವಾಗಿ ಸ್ಪರ್ಧಿಸುತ್ತಿದೆ. ವಿವಿಧ ಖಾಸಗಿ ದೂರವಾಣಿ ಉದ್ಯಮಗಳ ಪ್ರವೇಶದಿಂದಾಗಿ ಸ್ಥಳೀಯ, ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹಾಗೂ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ದೂರವಾಣಿ ಸೇವಾ ಸೌಲಭ್ಯ ದೂರವಾಣಿ ಸಾಧನ, ಹಾಗೂ ದರಕ್ಷಮಾಣಗಳು ಗಣನೀಯ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಸುಧಾರಿಸಿವೆ. ಈ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ೧೯೯೪ ಹಾಗೂ ೧೯೯೯ರ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ದೂರವಾಣಿ ಸಂಪರ್ಕ ನೀತಿ (ಎನ್.ಟಿ.ಪಿ) ಕಾಯ್ದೆಗಳ ಪಾತ್ರ ಉಲ್ಲೇಖಾರ್ಹವಾಗಿದೆ. ಸೆಲ್‌ಫೋನ್ (ಮೊಬೈಲ್) ಅಂತರ್‌ಜಾಲ (VOIP (Voice Over Internet Protocol) ಮುಂತಾದ ಸೇವೆಗಳು ಗ್ರಾಹಕರಿಗೆ ಲಭ್ಯವಿದೆ. ಕೇಬಲ್ ಆಧಾರಿತ ದೂರವಾಣಿಗಳಿಗೆ ಬದಲು ಒಂದು ಅಥವಾ ಒಂದಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ಪಾಯಿಂಟ್ ಹೊಂದಿರುವ ತಂತಿರಹಿತ (ವೈರ್‌ಲೆಸ್) ಅಥವಾ ರೇಡಿಯೋ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ದೂರವಾಣಿಗಳ ಉಪಯೋಗದಿಂದಾಗಿ ದೂರವಾಣಿ ಸೇವೆ ಸರಳವೂ ಪರಿಣಾಮಕಾರಿಯೂ ಆಗಿದ್ದು ಹೆದ್ದಾರಿ (ರೈಲುಮಾರ್ಗ) ಹಾಗೂ ಗ್ಯಾಸ್‌ಪೈಪ್ ಲೈನ್‌ಗಳ ಬದಿಯಲ್ಲಿ, ಆಪ್ಟಿಕಲ್ ಫೈಬರ್ ಕೇಬಲ್‌ಗಳ ಜೋಡಣೆಯಿಂದಾಗಿ ವಿವಿಧ ನಗರಗಳ ನಡುವಣ ಸಂಪರ್ಕ ಸರಳಗೊಳ್ಳುವಂತಾಗಿದೆ. ಅದರಲ್ಲೂ ಅಲ್ಟ್ರಾ ಡೀಪ್ ವೇವ್ ಮಲ್ಟಿಪ್ಲೆಕ್ಸಿಂಗ್ (Ultra Deep Wave Multi Plexing) ತಂತ್ರದ ಅಳವಡಿಕೆಯಿಂದಾಗಿ ಪ್ರಸರಣ ವ್ಯಕ್ತವೂ ಗಣನೀಯವಾಗಿ ಇಳಿಯುತ್ತಿದ್ದು, ಮುಂದಿನ ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಇದು ಮತ್ತಷ್ಟು ಕಡಿಮೆಯಾಗಲಿದೆ. ೧೯೯೯ರ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ದೂರಸಂಪರ್ಕ ನೀತಿಯಿಂದಾಗಿ ರೈಲ್ವೆ, ವಿದ್ಯುತ್ ಹಾಗೂ ಗ್ಯಾಸ್ ಕಂಪೆನಿಗಳು ಆಪ್ಟಿಕಲ್ ಫೈಬರ್ ಕೇಬಲ್ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ರಚಿಸಿ, ದೂರವಾಣಿ ಉದ್ಯಮಗಳಿಗೆ ಗುತ್ತಿಗೆ ಇಲ್ಲವೇ ಮಾರಾಟ ಮಾಡಬಹುದಾಗಿದೆ. ಗ್ಯಾಸ್ ಅಥಾರಿಟಿ ಆಫ್ ಇಂಡಿಯಾ (GAIL) ಈ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯಶೀಲವಾಗಿದ್ದು, ಭಾರತೀಯ ಸಂಚಾರ ನಿಗಮಕ್ಕೆ ಪ್ರಬಲ ಪ್ರತಿಸ್ಪರ್ಧಿಯಾಗಿದೆ. ತಳದೂರವಾಣಿ (Land Phone)ಗಳ ಬೇಡಿಕೆ ಕ್ರಮೇಣ ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತಿದ್ದು, ಮೊಬೈಲ್ ಫೋನ್‌ಗಳಿಗೆ ಬೇಡಿಕೆ ಹೆಚ್ಚಾಗುತ್ತಿದೆ. ಬಿ.ಎಸ್.ಎನ್.ಎಲ್ ಮೊಬೈಲ್ ಫೋನ್‌ಗಳ (೨೦೦೨) ಆಗಮನ, ಖಾಸಗಿ ದೂರವಾಣಿ ಮೊಬೈಲ್ ಫೋನ್‌ಗಳಿಗಿದ್ದ ದುಬಾರಿ ಬೆಲೆ ಹಾಗೂ ಬೇಡಿಕೆಯನ್ನು ಗಣನೀಯವಾಗಿ ಇಳಿಸುವಲ್ಲಿ ಯಶಸ್ವಿಯಾಗಿದೆ.

ಮೊಬೈಲ್ ಫೋನ್‌ಗಳು ವರ್ಣರಂಜಿತವಾಗಿದ್ದು, ವೀಡಿಯೋಗೇಮ್ಸ್, ಕ್ಯಾಮೆರಾ, ದೂರದರ್ಶನ, ಎಸ್.ಎಂ.ಎಸ್. ರವಾನೆ ಮುಂತಾದ ವೈವಿಧ್ಯಮಯ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು, ಸ್ವಲ್ಪ ದಿನಗಳಲ್ಲೇ ಗಣಕಯಂತ್ರಗಳಾಗಿ ಮಾರ್ಪಡುವ ಸಾಧ್ಯತೆಗಳು ದಟ್ಟವಾಗಿವೆ. ದೇಶವ್ಯಾಪ್ತಿ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುವಲ್ಲಿ ಯಶಸ್ವಿಯಾಗುತ್ತಿರುವ ಬಿ.ಎಸ್.ಎನ್.ಎಲ್. ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ, ಪ್ರಮುಖ ರೈಲುಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಬರುವ ಪುರ್ವಾಗಳೂ ಸೇರಿದಂತೆ ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ ಪ್ರದೇಶಗಳೊಂದಿಗೆ ದೂರವಾಣಿ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಒದಗಿಸುತ್ತಿದೆ. ಬಿ.ಎಸ್.ಎನ್.ಎಲ್. ಮೊಬೈಲ್‌ಗಳಿಗಾಗಿ, ಅದರಲ್ಲೂ ನಂತರ ಪಾವತಿ ಮಾಡುವ ಸೆಲ್‌ಫೋನ್ ಹಾಗೂ ಮುಂದಾಗಿ ಪಾವತಿ ಮಾಡುವ ಎಕ್ಸ್‌ಲೆಟ್‌ಗಳಿಗೆ ಮಾರುಕಟ್ಟೆಯಲ್ಲಿ ಅಧಿಕ ಬೇಡಿಕೆ ಇದೆ.

ಭಾರತದಲ್ಲಿ ಅಂತರ್‌ಜಾಲ ಸೇವೆಯನ್ನು ೧೯೯೫ರಿಂದ ಬಿ.ಎಸ್.ಎನ್.ಎಲ್.ನ 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 ವ್ಯವಸ್ಥೆಗಿಂದೇ ದೂರವಾಣಿ ಇಲಾಖೆಯು ಮಹಾನಗರ ಟೆಲಿಫೋನು ನಿಗಮ ಲಿ. ಎಂಬ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನನ್ನು (ಎಂ.ಟಿ.ಎನ್.ಎಲ್.) ರಚಿಸಿದ್ದು, ದೇಶದ ಇತರ ಭಾಗಗಳ ದೂರವಾಣಿ ವ್ಯವಸ್ಥೆ, ಬಿ.ಎಸ್.ಎನ್.ಎಲ್.ನ ವ್ಯಾಪ್ತಿಗೆ ಒಳಪಟ್ಟಿದೆ. ತಳದೂರವಾಣಿಗಳಿಗೆ (Land line) Answering Machine Service (AMS) ಸೇವೆಯನ್ನು ಬಿ.ಎಸ್.ಎನ್.ಎಲ್. ನೀಡಲು ಮುಂದಾಗಿದ್ದು, ಇದರಿಂದ ಗ್ರಾಹಕರು ತಮಗೆ ಬರುವ ಕರೆ ಸಂದೇಶಗಳನ್ನು ತಪ್ಪದೆ ಪಡೆಯಬಹುದಾಗಿದೆ.

ಕೋಲಾರ ಜಿಲ್ಲಾ ದೂರವಾಣಿ ವಲಯ (ಕೋಲಾರ ಟೆಲಿಕಾಂ ಡಿಸ್ಟ್ರಿಕ್ಟ್): ಇದು ಕೋಲಾರ ಜಿಲ್ಲಾ ಕಂದಾಯ ವ್ಯಾಪ್ತಿಕೊಳ್ಳಬಹುದಾದ ಪ್ರದೇಶವನ್ನು ನಿಯಂತ್ರಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ೨೦೦೨ರ ಡಿಸೆಂಬರ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ೯೫,೨೨೯ ಸ್ಥಿರ ದೂರವಾಣಿ (Land Line Telephone) ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ೧೪೪ (೧೧ ದೊಡ್ಡ ಹಾಗೂ ೧೩೩ ಸಣ್ಣ ಹಾಗೂ ಮಧ್ಯಮ ಪ್ರಮಾಣದ) ದೂರವಾಣಿ

ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳ ಮೂಲಕ ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ಎಲ್ಲಾ ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳಿಗೂ ಸ್ಥಿರವಾದ ಹಾಗೂ ವಿಶ್ವಾಸಾರ್ಹ ಸಾಧನಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಎಸ್.ಟಿ.ಡಿ. (Subscribers Trunk Dialing STD) ಸೌಕರ್ಯ ಲಭಿಸುವಂತೆ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೨೦೦೩-೦೪ರ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ೫,೫೭೯ ನೂತನ ದೂರವಾಣಿ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಜೋಡಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ೪,೫೫೦ ಮಂದಿ ದೂರವಾಣಿ ನಿರೀಕ್ಷಾಕಾಂಕ್ಷಿಗಳು ದೂರವಾಣಿ ಸಂಪರ್ಕ ಪಡೆಯುವವರ ನಿರೀಕ್ಷಾ ಪಟ್ಟಿಯಲ್ಲಿದ್ದರು. ಜಿಲ್ಲೆಯ ೨,೬೯೫ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ದೂರವಾಣಿ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಈವರೆಗೆ (೨೦೦೪) ಕಲ್ಪಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಉಳಿದ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ದೂರವಾಣಿ ಸಂಪರ್ಕ ಒದಗಿಸುವ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯೋಜನೆಯನ್ನು ರೂಪಿಸಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೨,೩೭೩ ಡಬ್ಲ್ಯು.ಎಲ್.ಎಲ್. ಜೋಡಣೆ (Wireless in Local Loop ; WLL) ಗಳನ್ನು ಕೋಲಾರ, ಬಂಗಾರಪೇಟೆ, ಮಾಲೂರು, ಗೌರಿಬಿದನೂರು ಹಾಗೂ ಬಾಗೇಪಲ್ಲಿಗಳಲ್ಲಿರುವ ಬೇಸ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ರಿಸೀವ್ ಸ್ಟೇಷನ್ (Base Trans Receive Station BTRS)ಗಳ ನೆರವಿನೊಂದಿಗೆ ನಿರ್ವಹಿಸಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ಇಂಡಿಯಾ ಟೆಲಿಪೋನ್ ಕಾರ್ಡ್ (ITC) ಗಳನ್ನು ಜಿಲ್ಲೆಯಾದ್ಯಂತ ಪರಿಚಯಿಸುವ ಮೂಲಕ ಎಸ್.ಟಿ.ಡಿ./ಐ.ಎಸ್.ಡಿ.ಯೇತರ ದೂರವಾಣಿ ಗ್ರಾಹಕರಿಗೂ ಎಸ್.ಟಿ.ಡಿ./ಐ.ಎಸ್.ಡಿ. ಕರೆಗಳನ್ನು ಮಾಡುವ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸಲಾಗಿದೆ. ನವೆಂಬರ್ ೨೦೦೨ರಲ್ಲಿ ಸೆಲ್ಯೂಲಾರ್ ಮೊಬೈಲ್ ಸೇವೆಯನ್ನು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಆರಂಭಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಮುಂದಾಗಿ ಪಾವತಿಸಿದ (ಪ್ರೀಪೇಯ್ಡ್) ೧೭೦೭ ಹಾಗೂ ನಂತರದಲ್ಲಿ ಪಾವತಿಸಬಹುದಾದ (ಪೋಸ್ಟ್‌ಪೇಯ್ಡ್) ೬೬೭೦ ಮೊಬೈಲ್ ಸೆಟ್‌ಗಳು ೨೦೦೪ರ ವೇಳೆಗೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಚಲಾವಣೆಯಲ್ಲಿದ್ದವು. ಅಲ್ಲದೇ ವೆಬ್‌ಪೋನ್, ಸೀಮಿತ ಡಬ್ಲ್ಯು.ಎಲ್.ಎಲ್. ಮೊಬೈಲ್ (ತರಂಗ) ಸೇವೆಗಳನ್ನು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಚಾಲ್ತಿಗೆ ತರಲಾಗಿದ್ದು ಅಂತರಜಾಲ ಥಾಬ ಹಾಗೂ ಮಾಹಿತಿ ಸಿಂಧು (Internet Dhabas and Mahithi Sindhu) ಸೇವೆಗಳನ್ನು ಗ್ರಾಮೀಣ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಗೂ ವಿಸ್ತರಿಸಲಾಗಿದೆ. ಗ್ರಾಹಕರಿಗೆ ಉತ್ತಮ ಸೇವಾಸೌಲಭ್ಯಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸುವ ಉದ್ದೇಶದಿಂದ ಗ್ರಾಹಕ ಸೇವಾ ಕೇಂದ್ರಗಳನ್ನು ಜಿಲ್ಲೆಯ ಎಲ್ಲಾ ತಾಲೂಕು ಕೇಂದ್ರಗಳಲ್ಲೂ ತೆರೆಯಲಾಗಿದೆ. ಪ್ರಸರಣ ಟವರ್‌ಗಳನ್ನು ನಿರಂತರವಾಗಿ ಮೇಲ್ದರ್ಜೆಗೇರಿಸುವ ಮೂಲಕ ವಿಶ್ವಾಸಾರ್ಹ ಸಂಪರ್ಕ ಸೇವೆಯನ್ನು ಗ್ರಾಹಕರಿಗೆ ನೀಡಲು ಯತ್ನಿಸಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ಅಲ್ಲದೇ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಗ್ರಾಹಕರಿಗೆ ಇಂಟಲಿಜೆಂಟ್ ನೆಟ್‌ವರ್ಕ್ ಸೇವೆ, ಐ.ಎಸ್.ಡಿ.ಎನ್. ಪೋನ್ ಫ್ಲಕ್ ಸೌಕರ್ಯಗಳಾದ ಕರೆ ಎಚ್ಚರಿಕೆ, ಕರೆ ವರ್ಗಾವಣೆ, ಕರೆ ಮಾಡುವವರ ಲೈನ್‌ಅನ್ನು ಗುರುತಿಸಿ ಸೂಚಿಸುವ ಕ್ಲಿಪ್ (CLIP) ಮುಂತಾದ ಸೇವೆಗಳನ್ನೂ ದೂರಸಂಪರ್ಕ ಇಲಾಖೆಯು ನೀಡುತ್ತಿದೆ.

ಆಕಾಶವಾಣಿ

ಕಳೆದ ಶತಮಾನದ ನಾಲ್ಕನೆಯ ದಶಕದಲ್ಲಿ ಚಾಲನೆಗೆ ಬಂದ ರೇಡಿಯೋಗಳು ಶತಮಾನದುದ್ದಕ್ಕೂ ನಿರಂತರವಾಗಿ ಜನಸಾಮಾನ್ಯರ ದೈನಂದಿನ ಬದುಕಿನಲ್ಲಿ ಮಹತ್ವದ ಪಾತ್ರ ವಹಿಸಿವೆ. ನಂತರದಲ್ಲಿ ದೂರದರ್ಶನದಂತಹ ದೃಶ್ಯ-ಶ್ರವಣ ಸಮೂಹ ಮಾಧ್ಯಮದ ಆಗಮನದೊಂದಿಗೆ ಸ್ವಲ್ಪ ಹಿನ್ನಡೆಯನ್ನು ಕಂಡಿದ್ದರೂ, ವೈವಿಧ್ಯಮಯ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮ ಹಾಗೂ ಎಫ್.ಎಂ. ಸೌಕರ್ಯದಿಂದಾಗಿ ಮತ್ತೆ ಮಹತ್ವ ಪಡೆಯುತ್ತಿವೆ. ಕೋಲಾರ ಜಿಲ್ಲೆಗೆ ಯಾವುದೇ ಸ್ವತಂತ್ರ ಆಕಾಶವಾಣಿ ನಿಲಯವಿಲ್ಲದಿದ್ದರೂ ಅದು ಬಹುಹಿಂದಿನಿಂದಲೂ ಬೆಂಗಳೂರು ಆಕಾಶವಾಣಿ ನಿಲಯವನ್ನೇ ಅವಲಂಬಿಸಿದೆ.

ಸಂಸ್ಥಾನದ ಆಳರಸರ ವಾಸಸ್ಥಳವಾಗಿದ್ದ ಮೈಸೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ ಮೈಸೂರು ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾಲಯದ ಪ್ರಾಧ್ಯಾಪಕ ಪ್ರೊ.ಎಂ.ವಿ.ಗೋಪಾಲಸ್ವಾಮಿಯವರು ೧೯೫೫ರಲ್ಲಿ ಆರಂಭಿಸಿದ ಆಕಾಶವಾಣಿ ಕೇಂದ್ರವನ್ನು ೧೯೪೧ರಲ್ಲಿ ಸಂಸ್ಥಾನವು ತಾನೇ ವಹಿಸಿಕೊಂಡಿತು. ಮುಂದೆ ೧೯೫೫ರಲ್ಲಿ ರಾಜಧಾನಿ ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ನಿಲಯವು ಸ್ಥಳಾಂತರಗೊಂಡಿತು. ಅಲ್ಲಿಂದೀಚೆಗೆ ಕೋಲಾರ ಜಿಲ್ಲೆಗೂ ಬೆಂಗಳೂರು ಆಕಾಶವಾಣಿ ಕೇಂದ್ರದ ಬಾನುಲಿ ಸೇವೆ ಲಭಿಸುವಂತಾಯಿತು. ರೇಡಿಯೋ ಬಳಕೆಗೆ ಬಂದ ಆರಂಭದ ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ, ರೇಡಿಯೋಗಳನ್ನು ಉಪಯೋಗಿಸಲು ಅಂಚೆ ಇಲಾಖೆಯಿಂದ ಪರವಾನಿಗೆ (ಲೈಸೆನ್ಸ್) ಪಡೆಯಬೇಕಾಗಿತ್ತು. ಮಿಗಿಲಾಗಿ ಪ್ರತಿ ವರ್ಷ ಅದನ್ನು ನವೀಕರಿಸಬೇಕಾಗಿತ್ತು. ಇದು ೧೯೮೦ ರವರೆಗೆ ಚಾಲ್ತಿಯಲ್ಲಿತ್ತು. ಆ ವರ್ಷ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರವು ಒಂದು-ಎರಡು ಬಾರಿ ರೇಡಿಯೋಗಳಿಗೆ ರಿಯಾಯಿತಿ ನೀಡಿ ಲೈಸೆನ್ಸ್ ನವೀಕರಣವನ್ನು ರದ್ದು ಮಾಡಿತು. ಮುಂದೆ ೧೯೮೫ರಲ್ಲಿ ರೇಡಿಯೋ ಲೈಸೆನ್ಸ್ ಸಂಪೂರ್ಣ ರದ್ದು ಮಾಡಲಾಯಿತು.

ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೧೪
ಕೋಲಾರ ಅಂಚೆ ವಿಭಾಗದ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳ ತಾಲೂಕುವಾರು ವಿವರ

ತಾಲೂಕು	ಪ್ರಧಾನ ಕಚೇರಿ (ನಗರ)	ಉಪಕಚೇರಿಗಳು			ಇಲಾಖೇತರ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳು	ಶಾಖಾಕಚೇರಿಗಳು			ಒಟ್ಟು		
		ಗ್ರಾಮಾಂ-ತರ	ನಗರ	ಒಟ್ಟು		ಗ್ರಾಮಾಂ-ತರ	ನಗರ	ಒಟ್ಟು	ಗ್ರಾಮಾಂ-ತರ	ನಗರ	ಒಟ್ಟು
ಕೋಲಾರ	೧	೨	೩	೪	೫	೬	೭	೮	೯	೧೦	೧೧
ಗುಡಿಬಂಡೆ	೦೧	೧	೫	೬	೨	೨೪	೦೩	೨೭	೨೭	೯	೩೬
ಗೌರಿಬದನೂರು	-	೧	-	೧	-	೦೭	-	೦೭	೦೧	೦೭	೦೮
ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರ	-	೬	೨	೮	-	೪೩	೧	೪೪	೪೯	೦೩	೫೨
ಚಿಂತಾಮಣಿ	೦೧	೨	೩	೫	-	೩೩	-	೩೩	೩೫	೦೪	೩೯
ಬಂಗಾರಪೇಟೆ	-	೪	೩	೭	-	೪೩	೧	೪೪	೪೭	೦೪	೫೧
ಬಾಗೇಪಲ್ಲಿ	-	೨	೧೫	೧೭	-	೪೬	೬	೫೨	೪೮	೨೧	೬೯
ಮಾಲೂರು	-	೨	೧	೩	-	೨೪	-	೨೪	೨೬	೦೧	೨೭
ಮುಳಬಾಗಲು	-	೨	೨	೪	-	೩೧	-	೩೧	೩೩	೨	೩೫
ಶಿವಳ್ಳಿ	-	೩	೨	೫	-	೩೩	೧	೩೪	೩೬	೩	೩೯
ಶಿವಳ್ಳಿ	-	೦	೨	೨	-	೧೯	-	೧೯	೧೯	೨	೨೧
ಶ್ರೀನಿವಾಸಪುರ	-	೪	೧	೫	-	೪೦	-	೪೦	೪೨	೧	೪೩
ಒಟ್ಟು	೦೨	೩೬	೨೭	೬೩	೦೨	೩೪೩	೧೨	೩೫೫	೩೭೨	೫೧	೪೨೩

ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೧೫
ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿರುವ ಅಂಚೆ-ತಂಪಿ ಕಚೇರಿ, ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರ, ಇತ್ಯಾದಿ ವಿವರ
(ಆಯಾ ವರ್ಷದ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯದಲ್ಲಿದ್ದಂತೆ)

ವರ್ಷ	ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳು	ತಂಪಿ ಕಚೇರಿ	ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರ	ಜಾಲ್ತಿಯಲ್ಲಿದ್ದ ದೂರವಾಣಿಗಳು	ರೇಡಿಯೋ	ದೂರ ದರ್ಶನ
೧೯೬೦	೧೨೨	೧೪	೦೬	-	-	-
೧೯೬೬	೨೫೪	೨೬	೧೦	೬೭೦	೧೧೨೨	-
೧೯೭೧	೩೪೨	೩೬	೧೧	೧೧೪೮	೨೦೩೬	-
೧೯೭೬	೩೫೩	೩೮	೬೮	೧೯೧೫	೯೨೫೫	-
೧೯೮೨	೩೯೭	೪೯	೮೧	೨೯೧೮	೩೭೬೧ (೧೯೭೮)*	೧೩೯ (೧೯೮೨)*
೧೯೯೧	೪೦೭	೧೬೯	೮೬	೮೮೧	೨೪೯೬೬ (೧೯೮೦)*	೨೩೬ (೧೯೮೩)*
೧೯೯೬	೪೧೫	೧೮೩	೧೦೩	೧೯೮೧	೨೨೪೪೭ (೧೯೮೩)*	-
೨೦೦೨	೪೨೨	೨೧೮	೧೫೩	೮೮೫೨	-	-
೨೦೦೩	೪೨೨	೨೧೮	೧೫೪	೯೩೪೯೭	-	-
೨೦೦೪	೪೨೩	೨೧೮	೧೫೪	೯೩೬೩೦	-	-

* ಇದು ಆಯಾ ವರ್ಷವನ್ನು ಸೂಚಿಸುತ್ತದೆ.

ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ರೇಡಿಯೋಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಅಂಕಿ-ಅಂಶಗಳು ೧೯೬೬ರಿಂದ ೧೯೮೪ರವರೆಗೆ ಲಭಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ಅದನ್ನು ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೧೫ರಲ್ಲಿ ನೀಡಲಾಗಿದೆ. ಆ ಪ್ರಕಾರ ೧೯೬೬ರಲ್ಲಿ ೧೧೨೨೨, ೧೯೬೯ರಲ್ಲಿ ೧೫೨೭೭, ೧೯೭೧ರಲ್ಲಿ ೨೦೩೨೬, ೧೯೭೪ರಲ್ಲಿ ೬೮,೮೯೮, ೧೯೭೬ರಲ್ಲಿ ೯೨,೮೫೭ ರೇಡಿಯೋಗಳು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಇದ್ದವು. ಅಲ್ಲಿಂದೀಚೆಗೆ ಅವುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದ್ದು, ೧೯೭೮ರಲ್ಲಿ ೩೭೬೨೧, ೧೯೮೦ರಲ್ಲಿ ೨೪, ೯೬೬, ೧೯೮೩ರಲ್ಲಿ ೨೨೪೪೭ ರೇಡಿಯೋಗಳು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದವು. ಇಂದು ರೇಡಿಯೋಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಅಂಕಿಅಂಶಗಳ ಲಭ್ಯವಿಲ್ಲ. ಆದರೂ ಒಂದು ಅಂದಾಜಿನ ಪ್ರಕಾರ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದು ಸುಮಾರು ಒಂದೂವರೆ ಲಕ್ಷ ರೇಡಿಯೋಗಳಿವೆ ಎಂದು ತಿಳಿದು ಬರುತ್ತದೆ.

ದೂರದರ್ಶನ

ಸಮೂಹ ಮಾಧ್ಯಮ ರಂಗದಲ್ಲಿಂದ ಅತ್ಯಂತ ಜನಪ್ರಿಯತೆ ಗಳಿಸಿರುವ ದೂರದರ್ಶನದ ಬಳಕೆ ಭಾರತದಲ್ಲಿ ೧೯೫೯ರಷ್ಟು ಹಿಂದೆಯೇ ಆರಂಭವಾದರೂ ಅದು ಕರ್ನಾಟಕವನ್ನು ಪ್ರವೇಶಿಸಿದ್ದು ೧೯೭೭ರಲ್ಲಿ. ಮುಂದೆ ೧೯೮೧ರಲ್ಲಿ ದೂರದರ್ಶನ ಕೇಂದ್ರವು ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಪ್ರಾರಂಭಗೊಂಡ ಮೇಲೆ ಕೋಲಾರ ಜಿಲ್ಲೆಗೂ ೧೯೮೨ರಿಂದ ಅದರ ಸೌಲಭ್ಯ ಲಭಿಸಲಾರಂಭಿಸಿತು. ಪ್ರಾರಂಭದಲ್ಲಿ ದೂರದರ್ಶನದ ಬಳಕೆ ಮೇಲುವರ್ಗಕ್ಕೆ ಸೀಮಿತವಾಗಿದ್ದು, ೧೯೮೨ರ ವೇಳೆಗೆ ಕೇವಲ ೧೩೯ ದೂರದರ್ಶನಗಳು ಮಾತ್ರ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ಅಂಶ ಇದನ್ನು ಪುಷ್ಟೀಕರಿಸುತ್ತದೆ. ಆಗ ಬೆಂಗಳೂರು ದೂರದರ್ಶನ ಕೇಂದ್ರವು ಮದ್ರಾಸ್ ಹಾಗೂ ಮುಂಬಯಿ ದೂರದರ್ಶನ ಕೇಂದ್ರಗಳು ಪ್ರಸಾರ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದ ತಮಿಳು ಹಾಗೂ ಮರಾಠಿ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳನ್ನಷ್ಟೆ ಮರುಪ್ರಸಾರ ಮಾಡುತ್ತಿತ್ತು. ಮುಂದೆ ಬೆಂಗಳೂರು ದೂರದರ್ಶನ ಕೇಂದ್ರವು ಸ್ವತಂತ್ರವಾಗಿ ಕನ್ನಡ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳ ಪ್ರಸಾರಕ್ಕೆ ೧೯೮೩ರಲ್ಲಿ ಮುಂದಾಯಿತು. ಅಲ್ಲದೆ, ಆರಂಭದಲ್ಲಿ ದೂರದರ್ಶನವನ್ನು ಹೊಂದಿರುವವರು ಲೈಸೆನ್ಸ್ (೧೯೬೨) ಶುಲ್ಕವನ್ನು ನೀಡಬೇಕಾಗಿದ್ದು, ಅದನ್ನು ೧೯೮೪ರಲ್ಲಿ ರದ್ದುಪಡಿಸಲಾಯಿತು. ಇದರಿಂದಾಗಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ದೂರದರ್ಶನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಆ ವರ್ಷದ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ೨೩೯ಕ್ಕೆ ಏರಿತು. ಅಲ್ಲಿಂದೀಚೆಗೆ ದೂರದರ್ಶನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ನಿರಂತರವಾಗಿ ಅಧಿಕಗೊಳ್ಳಲಾರಂಭಿಸಿತು. ಮುಂದೆ ೧೯೯೩ರಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರು ದೂರದರ್ಶನ ಕೇಂದ್ರದೊಂದಿಗೆ ರಾಜ್ಯದ ಎಲ್ಲಾ ಸಂವಹನ ಕೇಂದ್ರಗಳನ್ನು ಚೋಡಿಸುವುದರೊಂದಿಗೆ ಬೆಂಗಳೂರು ದೂರದರ್ಶನ ಕೇಂದ್ರದ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳು ರಾಜ್ಯದಾದ್ಯಂತ ಏಕಕಾಲದಲ್ಲಿ ಪ್ರಸಾರವಾಗುವಂತಾಯಿತು. ಜಿಲ್ಲೆಯ ಕೆ.ಬಿ.ಎಫ್ ನಲ್ಲಿ ೧೦೦ವ್ಯಾಟ್ ಸಾವರ್ಧ್ಯದ ಸಂವಹನ ಯಂತ್ರ (ಟ್ರಾನ್ಸ್ ಮಿಟರ್)ವನ್ನು ೧೫-೦೯-೧೯೮೯ರಲ್ಲಿ ಸ್ಥಾಪಿಸಲಾಯಿತು. ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿರುವ ದೂರದರ್ಶನ ನಿರ್ವಹಣಾ ಕೇಂದ್ರದ ನಿಯಂತ್ರಣದಡಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುವ ಇದು ೧೫ ಕಿ.ಮೀ. ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಗೆ ದೂರದರ್ಶನ ಕೇಂದ್ರದ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳನ್ನು ನೇರ ಪ್ರಸಾರ ಮಾಡಲು ನೆರವಾಗುತ್ತದೆ. ಇದರಿಂದಾಗಿ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಸುಮಾರು ೧.೪೦ ಲಕ್ಷ ನಗರ ನಿವಾಸಿಗಳಿಗೆ ಹಾಗೂ ೧.೩೦ ಲಕ್ಷ ಗ್ರಾಮೀಣರಿಗೆ ದೂರದರ್ಶನ ವೀಕ್ಷಣಾ ಸೌಲಭ್ಯ ಲಭಿಸಿದಂತಾಯಿತು. ಇದು ಜಿಲ್ಲೆಯ ಒಟ್ಟು ಜನಸಂಖ್ಯೆಯ ಶೇ. ೧೦ ಭಾಗವಾಗಿದ್ದು, ಉಳಿದ ಶೇ ೯೦ ಭಾಗ ದೂರದರ್ಶನದ ಸೇವಾಕ್ಷೇತ್ರದಿಂದ ಹೊರಗುಳಿದಿತ್ತು. ಸಮೂಹ ಮಾಧ್ಯಮಗಳ ಪರಿಣಾಮಕಾರಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಣೆಯಲ್ಲಿ, ಕೃತಕ ಉಪಗ್ರಹಗಳ ವಿಸ್ತೃತ ಬಳಕೆಯಿಂದಾಗಿ ದೂರದರ್ಶನ ಮಾಧ್ಯಮವಿಂದು ಅತ್ಯಂತ ಪ್ರಬಲ ಸಮೂಹ ಮಾಧ್ಯಮವಾಗಿ ಹೊರಹೊಮ್ಮಿದೆ. ದೂರದರ್ಶನ ಕೇಂದ್ರಕ್ಕೆ (ಡಿ.ಡಿ.೧, ಡಿ.ಡಿ. ೨ ಹಾಗೂ ಚಂದನ ಚಾನಲ್) ಸರಿಸಾಟಿಯಾಗಿ ಉದಯ, ಈ ಟಿ.ವಿ., ಉಷ್ಣ ಸಿ.ಟಿ.ಕೇಬಲ್ ಸನ್, ಡಿಜಿಟಲ್, ಚಿಮಿನಿ, ಸ್ಟಾರ್‌ಸ್ಟೋರ್ಜ್, ಇ.ಎಸ್.ಪಿ.ಎನ್., ಟೆನ್‌ಸ್ಟೋರ್ಜ್, ಮುಂತಾದ ಖಾಸಗಿ ದೂರದರ್ಶನ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು ಸ್ವತಂತ್ರ ಚಾನಲ್ ಮೂಲಕ ಇಂದು ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ವೈವಿಧ್ಯಮಯ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳನ್ನು ನೀಡುವ ಮೂಲಕ ಪ್ರಬಲ ಸ್ಪರ್ಧಿಗಳಾಗಿ ಹೊರಹೊಮ್ಮಿವೆ. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ದೂರದರ್ಶನ ವೀಕ್ಷಿಸುವವರ ಸಂಖ್ಯೆಯೂ ಗಣನೀಯ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಅಧಿಕಗೊಂಡಿರುವುದಾಗಿ ತಿಳಿದುಬಂದಿದೆ.

ಕೋಲಾರ ಜಿಲ್ಲೆಯ ವಿವಿಧ ತಾಲೂಕುಗಳಲ್ಲಿ ಕೇಬಲ್ ಅಪರೇಟರ್‌ಗಳು ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ತಾಲೂಕು ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಸಂಘಟಿತರಾಗಿ ನೆಟ್ವರ್ಕ್ ಕೇಬಲ್ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ರೂಪಿಸಿಕೊಂಡು ೫೦ಕ್ಕೂ ಹೆಚ್ಚು ಚಾನಲ್ ನೀಡುವ ಮೂಲಕ ಗ್ರಾಹಕ ಸೇವೆ ಉತ್ತಮಗೊಂಡಿರುವುದಾಗಿ ತಿಳಿದುಬರುತ್ತದೆ. ಇದರಿಂದಾಗಿ ದೂರದರ್ಶನವಿಂದು ಕೇವಲ ಮನರಂಜನೆಗಷ್ಟೆ ಸೀಮಿತವಾಗಿರದೆ, ಜ್ಞಾನ ಪ್ರಸಾರ ಕಾರ್ಯದಲ್ಲೂ ಯಶಸ್ವಿಯಾಗಿದೆ. ಒಂದು ಅಂದಾಜಿನ ಪ್ರಕಾರ ಜಿಲ್ಲೆಯ ನಗರ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಶೇ.೮೦ ರಷ್ಟು ಜನ, ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ೫೦% ಜನ ದೂರದರ್ಶನ ವೀಕ್ಷಿಸುವರೆಂದು ತಿಳಿದುಬರುತ್ತದೆ.

ವಿಶ್ರಾಂತಿ ಗೃಹಗಳು

ಬಹು ಹಿಂದಿನಿಂದಲೂ ಮಂಟಪ, ಗುಡಿ, ಮಠ, ಧರ್ಮಸತ್ತ, ಶಾಲೆ ಮುಂತಾದೆಡೆಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ, ಯಾತ್ರಿಕರಿಗೆ ಊಟ ವಸತಿ ಸೌಕರ್ಯ ಒದಗಿಸುವ ಪರಂಪರೆ ರೂಢಿಯಲ್ಲಿದ್ದು, ಆಳರಸರು, ದಂಡನಾಯಕರು, ವರ್ತಕರು, ಧಾರ್ಮಿಕರು ಹಾಗೂ ಉದಾರಿಗಳು ಪ್ರಮುಖ ಯಾತ್ರಿ ಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿ ಧರ್ಮಸತ್ತ, ವಿಶ್ರಾಂತಿ ಮಂಟಪ, ಅರಮ್ನೆಗೆ ಮುಂತಾದವನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲು ಮುಂದಾಗುತ್ತಿದ್ದು, ಅಂತಹವುಗಳನ್ನು ಜಿಲ್ಲೆಯ ಕೋಲಾರ, ಮುಳಬಾಗಿಲು, ಚಿಕ್ಕ ತಿರುಪತಿ, ಬಂಗಾರು ತಿರುಪತಿ, ಮುಂತಾದೆಡೆಗಳಲ್ಲಿ ಈಗಲೂ ನೋಡಬಹುದಾಗಿದೆ. ಅದರಲ್ಲೂ 'ತಲೆಹೊರೆ' ಹೊತ್ತು ಸಾಗುತ್ತಿದ್ದ ದಾರಿಹೋಕರಿಗಿಂದೇ 'ನಿಲುಸು ಕಲ್ಲು' (Head Resters)ಗಳನ್ನು ಅರಮ್ನೆಗೆ, ತಂಗುಮಂಟಪಗಳ ಬಳಿಯಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗುತ್ತಿದ್ದು, ಬಳಿಯಲ್ಲೇ ನೀರಿನಕಟ್ಟಿ ಕುಂಟಿ, ಹೊಂಡ, ಕಲ್ಯಾಣಿಗಳಿರುತ್ತಿದ್ದು, ಅಂತಹವುಗಳನ್ನು ಧರ್ಮಕಾರ್ಯ ನಿಮಿತ್ತ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗುತ್ತಿದ್ದ ಅಂಶವನ್ನು ಅನೇಕ ಶಾಸನಗಳೂ ದಾಖಲಿಸಿದ್ದು, ಯಲವಹಳ್ಳಿಯ (ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರ ತಾ.) ೧೭೯೪ರ ಶಾಸನದಲ್ಲಿ, ಬಳ್ಳಾರಿ-ಚಿನ್ನಪಟ್ಟಣ ರಸ್ತೆಗೆ ಕೂಡುವ ಯಲವಹಳ್ಳಿ-ದೊಡ್ಡಮರಳ್ಳಿ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಮಂಟಪ, ಸೇದುವ ಬಾವಿ, ಗುಂಡುತೋಪು, ಸಾಲುವರ, ನಿಲುವುಗಲ್ಲು ಹಾಗೂ ಗೋವುಗಳಿಗಾಗಿ ನೀರಿನ ತೊಟ್ಟಿಗಳನ್ನು ನಂದೀಶ್ವರ ಸ್ವಾಮಿಯ ಸನ್ನಿಧಿಯಲ್ಲಿ ಧರ್ಮಾರ್ಥವಾಗಿ ಜೋಗಿ ಬಸಪ್ಪನು ನಿರ್ಮಿಸಿದ ಅಂಶವನ್ನು ದಾಖಲಿಸಲಾಗಿದೆ. ದಾರಿಹೋಕರು ಏಕಾಂಗಿಗಾಗಿದ್ದರೂ, ಇತರರ ನೆರವಿಲ್ಲದೇ, ತಲೆಹೊರೆಯನ್ನು ಆ ನಿಲುಸುಗಲ್ಲಿನ ಮೇಲೆ ಸ್ವತಂತ್ರವಾಗಿ ಇಳಿಸಿ, ಕೊಳದಲ್ಲಿ ನೀರು ಕುಡಿದು, ಮಂಟಪದಲ್ಲಿ ವಿಶ್ರಾಂತಿ ಪಡೆದು, ಇಳಿಸಿದ್ದ ತಲೆಹೊರೆಯನ್ನು ಮತ್ತೆ ಹೊತ್ತುಕೊಂಡು ಮುಂದೆ ಸಾಗುವುದು ತೀರಾ ಇತ್ತೀಚಿನವರೆಗೆ ಸರ್ವಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿತ್ತು. ಆದರೆ ಇಂದು ಅದರ ನೆನಪಾಗಿ ಹೂಳು ತುಂಬಿದ ಕೊಳ, ಪಾಳುಮಂಟಪ, ಬಾಗಿರ/ಬಿದ್ದ ನಿಲುವುಗಲ್ಲುಗಳನ್ನಷ್ಟೇ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಗ್ರಾಮೀಣ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಈಗಲೂ ನೋಡಬಹುದಾಗಿದೆ. ಜಿಲ್ಲೆಯ ಪ್ರಾಚೀನ ಧಾರ್ಮಿಕ ಕೇಂದ್ರಗಳಾದ ಕೋಲಾರ, ಕೈವಾರ, ಮುಳಬಾಗಿಲು, ಸೀತಿಬೆಟ್ಟ ಮುಂತಾದೆಡೆ ಇರುವ ಗುಡಿಗಳು ಹೊಂದಿರುವ ವಿಶಾಲವಾದ ಪ್ರಾಕಾರ, ಕೈಸಾಲೆ ಮಂಟಪಗಳು, ಹಿಂದೆ ಯಾತ್ರಿಕರಿಗಾಗಿ ಅಲ್ಪ ವಿಶ್ರಾಂತಿ, ದೀರ್ಘವಿರಾಮ ಹಾಗೂ ರಾತ್ರಿಯ ವಸತಿಗಳಿಗೆ ಅನುಕೂಲಕರವಾಗಿದ್ದವು. ಈ ಸುಸಂಪ್ರದಾಯ ನಿರಂತರವಾಗಿ ಬೆಳೆದುಬಂದಿದ್ದು, ಗಂಗ, ಚೋಳ, ಹೊಯ್ಸಳ, ವಿಜಯನಗರ ಹಾಗೂ ಮೈಸೂರು ಅರಸರ ಕಾಲದ ಶಿಲಾಶಾಸನಗಳಲ್ಲಿ ಅರಮ್ನೆಗೆ, ಧರ್ಮಸತ್ತಗಳ ಉಲ್ಲೇಖವಿದೆ. ಆಸ್ಥಾನದ ಕಾರ್ಯದ ಮೇಲೆ ಪ್ರವಾಸ ಕೈಗೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದ ರಾಜಸೇವಕ-ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿಗೆ ಸ್ಥಳೀಯ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಊಟ, ವಸತಿ ಹಾಗೂ ಸಾರಿಗೆ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸುವುದು ಬಹುಹಿಂದಿನಿಂದಲೂ ರೂಢಿಯಲ್ಲಿದ್ದು, ಅಂದಿನ ಕಾಲಮಾನಕ್ಕೆ ಅನಿವಾರ್ಯವೂ ಆಗಿತ್ತು. ಸಂಸ್ಥಾನದ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ೧೦-೧೨ ಮೈಲಿಗೊಂದರಂತೆ ಪ್ರಮುಖ ಪಟ್ಟಣ ಹಾಗೂ ಧರ್ಮಸತ್ತಗಳಿರುತ್ತಿದ್ದ ಅಂಶವನ್ನು ಸಮಕಾಲೀನ ದಾಖಲೆಗಳು ಖಚಿತಪಡಿಸುತ್ತವೆ. ಹೈದರ್-ಟೀಪು ಹಾಗೂ ಮೈಸೂರು ಅರಸರ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿ ಒಂಭತ್ತು ಮೈಲಿಗೊಂದರಂತೆ ತಂಗುದಾಣಗಳಿರುತ್ತಿದ್ದು, ಅಲ್ಲಿ ನೀರು-ನೆರಳಿನ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಇರುತ್ತಿತ್ತು. ಜಿಲ್ಲೆಯ ಕೋಲಾರ, ವೇಮಗಲ್, ಮುಳಬಾಗಿಲು, ನಂಗಲಿ, ತಂಬಿಹಳ್ಳಿ, ನರಸಾಪುರ ಮುಂತಾದೆಡೆ ರಸ್ತೆಯಂಚಿನಲ್ಲಿ ಅಂತಹ ತಂಗುದಾಣಗಳಿದ್ದುದಕ್ಕೆ ಕುರುಹುಗಳನ್ನು ಈಗಲೂ ಕಾಣಬಹುದಾಗಿದೆ. ಬ್ರಿಟೀಷ್ ಕಮೀಷನರುಗಳ ಆಡಳಿತಕ್ಕೆ ಸಂಸ್ಥಾನವು ಒಳಪಟ್ಟಿದ್ದಾಗ, ಪ್ರವಾಸದ ಮೇಲೆ ಭೇಟಿ ನೀಡುತ್ತಿದ್ದ ಅಧಿಕಾರಿಗಳ ಸಲುವಾಗಿ ನಿರೀಕ್ಷಣಾ ಮಂದಿರ, ಪ್ರವಾಸಿ ಮಂದಿರ, ಸರ್ಕ್ಯೂಟ್ ಹೌಸ್‌ಗಳಂತಹ ವಿವಿಧ ವರ್ಗದ ವಿಶ್ರಾಂತಿ ಗೃಹಗಳನ್ನು ಸರ್ಕಾರವೇ ನಿರ್ಮಿಸಿ, ನಿರ್ವಹಿಸುವ ಪದ್ಧತಿ ಜಾರಿಗೆ ಬಂತು. ಟಿಪಾಲು ಬಂಡಿಗಳಿಗೆ ಹೂಡುವ ಎತ್ತು ಹಾಗೂ ಟಾಂಗಾದ ಕುದುರೆಗಳನ್ನು ಬದಲಿಸುವುದರ ಜೊತೆಗೆ ವಿಶ್ರಾಂತಿ ಪಡೆಯಲು ಈ ವಿಶ್ರಾಂತಿ ಗೃಹಗಳನ್ನು ಹಿಂದೆ ಬಳಸುತ್ತಿದ್ದುದರಿಂದ ಅವನ್ನು ಡಾಕ್ ಬಂಗಲೆಗಳೆಂದೂ ಕರೆಯಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಅಲ್ಲದೆ ಈ ವಿಶ್ರಾಂತಿ ಗೃಹಗಳ ಮೇಲ್ವಿಚಾರಣೆಯ ಹೊಣೆ ಸ್ಥಳೀಯ ಮೋಸ್ಟ್ ಮಾಸ್ತರುಗಳದ್ದಾಗಿದ್ದು, ಕೊಠಡಿಗಳನ್ನು ಕಾಯ್ದಿರಿಸುವ ಹಾಗೂ ಮಂಜೂರು ಮಾಡುವ ಅಧಿಕಾರವೂ ಅವರದ್ದಾಗಿರುತ್ತಿತ್ತು. ಜಿಲ್ಲಾ ಬೋರ್ಡುಗಳು ಆರಂಭದಲ್ಲಿ ನಿಯಂತ್ರಿಸುತ್ತಿದ್ದ ಪ್ರವಾಸಿ ಮಂದಿರ ಹಾಗೂ ಮುಸಾಫರ್‌ಖಾನಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆಯನ್ನು ನಂತರದಲ್ಲಿ ತಾಲೂಕು ಬೋರ್ಡುಗಳಿಗೆ ವರ್ಗಾಯಿಸಲಾಯಿತು. ೧೯೨೨ರ ವೇಳೆಗೆ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಬೌರಿಂಗ್‌ಪೇಟೆ, ಕೋಲಾರ ಹಾಗೂ ರಾಬರ್ಟ್‌ಸನ್ ಪೇಟೆಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಥಮ ದರ್ಜೆ; ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರ ಹಾಗೂ ಮಾಲೂರುಗಳಲ್ಲಿ ದ್ವಿತೀಯದರ್ಜೆ; ಬಾಗೇಪಲ್ಲಿ, ಚಿಂತಾಮಣಿ, ದಿಬ್ಬೂರುಹಳ್ಳಿ, ಗೌರಿಬಿದನೂರು, ಜಂಗಮಕೋಟೆ, ಮೇಟುಮಾಕಲಪಲ್ಲಿ, ಮುಳಬಾಗಿಲು, ನರಸಾಪುರ, ಪೆರಿಸಂದ್ರ, ರಾಯಲಪಾಡ್, ಶ್ರೀನಿವಾಸಪುರ, ತಲಗವಾರ ಹಾಗೂ ವೇಮಗಲ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ತೃತೀಯ ದರ್ಜೆಯ ಡಾಕ್‌ಬಂಗಲೆಗಳು

ಇದ್ದು, ಕೋಲಾರ, ಬೌರಿಂಗ್‌ಪೇಟೆ ಮುಳಬಾಗಿಲು ಹಾಗೂ ಮಾಲೂರುಗಳಲ್ಲಿ ಸರ್ಕಾರಿ ಛತ್ರಗಳಿದ್ದವು. ನಂದಿ ಬೆಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಕ್ನಿಂಗ್ ಹ್ಯಾಂ ಬಂಗಲೆ; ಕಬ್ಬನ್ ಹೌಸ್, ಗ್ಲೇನ್ ಟೆಲ್ಟ್, ಬೌನ್ಸ್ ಲಾಡ್ಜ್ ಹಾಗೂ ಸ್ಯಾಂಡರ್ಸ್ ರೂಮುಗಳು ಪ್ರವಾಸಿಗರಿಗೆ ಲಭ್ಯವಿದ್ದವು. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೩೮ರ ವೇಳೆಗೆ ಪ್ರಥಮ ದರ್ಜೆಯ ಪ್ರವಾಸಿ ಬಂಗಲೆ ಕೋಲಾರದಲ್ಲೂ ದ್ವಿತೀಯ ದರ್ಜೆಯ ಪ್ರವಾಸಿ ಬಂಗಲೆಗಳು ಮಾಲೂರು ಹಾಗೂ ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರಗಳಲ್ಲೂ, ಮೂರನೆಯ ವರ್ಗದ ೧೬ ಪ್ರವಾಸಿ ಬಂಗಲೆಗಳು ವಿವಿಧ ಮುಖ್ಯ ಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲೂ ಹಾಗೂ ೨೫ ಮುಸಾಫರಿಖಾನಾಗಳು ಜಿಲ್ಲೆಯ ದೊಡ್ಡ ದೊಡ್ಡ ಊರುಗಳಲ್ಲಿದ್ದು, ಹಲವೆಡೆ ಧರ್ಮಛತ್ರಗಳೂ ಇದ್ದವು. ಅಲ್ಲದೆ ಕೋಲಾರದಲ್ಲಿ ಒಂದು ರೆಸ್ಪ್ ಹೌಸ್ ಕೂಡ ಇತ್ತೆಂದು ಕೋಲಾರ ಡಿಸ್ಟ್ರಿಕ್ಟ್ ಕೈಪಿಡಿ (೧೯೩೯) ದಾಖಲಿಸಿದೆ.

ಏಕೀಕೃತ ಕರ್ನಾಟಕವು (೧೯೫೬) ಅಸ್ತಿತ್ವಕ್ಕೆ ಬಂದ ನಂತರ ವಿಶ್ರಾಂತಿ ಗೃಹಗಳ ಹೊಣೆಯನ್ನು ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಗೆ (ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ಕಟ್ಟಡ ವಿಭಾಗ) ವರ್ಗಾಯಿಸಲಾಯಿತು. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೬೮ರ ವೇಳೆಗೆ ಕೋಲಾರ, ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರ, ಮಾಲೂರು, ಉರಗಾವ್, ರಾಬರ್ಟ್‌ಸನ್‌ಪೇಟೆಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರವಾಸಿ ಬಂಗಲೆಗಳಿದ್ದವೆಂದು ಕೋಲಾರ ಜಿಲ್ಲಾ ಗ್ಯಾಸೆಟಿಯರ್ (೧೯೬೭) ದಾಖಲಿಸಿದೆ. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೮೨ರ ವೇಳೆಗೆ ಒಂದು ವಿಶ್ರಾಂತಿ ಗೃಹ, ಎಂಟು ಪ್ರವಾಸಿ ಮಂದಿರ ಹಾಗೂ ಎರಡು ನಿರೀಕ್ಷಣಾ ಮಂದಿರಗಳಿದ್ದು, ಎಲ್ಲಾ ಸೇರಿ ಒಟ್ಟು ೩೯ ಸೂಟ್‌ಗಳಿದ್ದವು. ಅಲ್ಲದೇನಿರಲಿಗಾಗಿ ನಿರಂತರವಾಗಿ ಅಗತ್ಯಕ್ಕೆ ಅನುಗುಣವಾಗಿ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆ ಹಾಗೂ ಜಿಲ್ಲಾ ಪಂಚಾಯಿತಿಗಳು, ಪ್ರವಾಸಿ ಮಂದಿರ ಹಾಗೂ ನಿರೀಕ್ಷಣಾ ಮಂದಿರಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲು ಮುಂದಾಗಿವೆ. ತಪ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಇಂದು ಜಿಲ್ಲೆಯ ಪ್ರಮುಖ ಹೋಬಳಿ ಕೇಂದ್ರ ಪಟ್ಟಣ, ಪ್ರವಾಸಿ ತಾಣ ಹಾಗೂ ಎಲ್ಲಾ ತಾಲೂಕು ಕೇಂದ್ರಗಳು ಪ್ರವಾಸಿ ಮಂದಿರಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು, ಪ್ರವಾಸದಲ್ಲಿರುವ ಸರ್ಕಾರದ ವಿವಿಧ ಇಲಾಖಾ ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿಗಾಗಿ ವಿಶೇಷವಾಗಿ ಬಳಸಲ್ಪಡುತ್ತಿವೆ. ಜಿಲ್ಲಾ ಕೇಂದ್ರದಲ್ಲಿ ಮಾತ್ರ ಸೀಮಿತ ವಸತಿ ಸೌಕರ್ಯವಿರುವ ಕೆಲವು ಖಾಸಗಿ ಹೋಟೆಲ್‌ಗಳಿದ್ದು, ತಾಲೂಕು ಹಾಗೂ ಹೋಬಳಿ ಕೇಂದ್ರಗಳಲ್ಲಿ ಇದು ಸಾಕಷ್ಟು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಹೊಂದಬೇಕೆಂದು, ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಹೋಟೆಲ್ ಉದ್ಯಮವನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ಸಾಕಷ್ಟು ಅವಕಾಶವಿದೆ.

ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮ

ಬಹು ಹಿಂದಿನಿಂದಲೂ ಕೋಲಾರ, ಕೆ.ಜಿ.ಎಫ್., ಮುಳಬಾಗಿಲು, ನಂದಿಬೆಟ್ಟ, ಕೈವಾರ, ಅಂತರಗಂಗಿ, ಚಿಕ್ಕತಿರುಪತಿ, ಸೀತಿಬೆಟ್ಟ ಮುಂತಾದ ಧಾರ್ಮಿಕ ಸ್ಥಳಗಳಿಂದಾಗಿ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಪ್ರವಾಸಿಗರನ್ನು ಆಕರ್ಷಿಸುತ್ತಿದೆ. ಕೋಲಾರದ ಚಿನ್ನದ ಗಣಿಯಿಂದಾಗಿ (ಇಂದು ಸ್ಥಗಿತಗೊಂಡಿದೆ) ವಿಶ್ವದ ನಕಾಶೆಯಲ್ಲೂ ಸ್ಥಾನ ಗಳಿಸಿದ್ದ ಕೆ.ಜಿ.ಎಫ್. ಮಾಲೂರು ಮುಂತಾದೆಡೆಗಳಲ್ಲಿ ಪುರಾತನ ಇಗರ್ಜಿಗಳಿವೆ. ಗಾಂಧೀಜಿಯವರ ವಿಶ್ರಾಂತಿ ತಾಣವಾಗಿದ್ದ ನಂದಿಗಿರಿಧಾಮ; ಪ್ರಾಚೀನ ಕೋಟೆಗಳಿರುವ ನಂದಿದುರ್ಗ, ಗುಡಿಬಂಡೆ, ರಹಮನ್‌ಗಡ್, ಅಂಬಾಜಿದುರ್ಗ ಮುಂತಾದವು, ಕೋಲಾರ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಹಾಳು ಹಂಪೆ ಎಂಬ ವಿಶೇಷವನ್ನು ಹೊಂದಿರುವ ಗುಮ್ಮನಾಯಕನಪಾಳ್ಯ; ಆವನಿ, ಕೈವಾರ, ಸೀತಿಬೆಟ್ಟ, ಕೋಲಾರ, ಕುರುಡುಮಲೆ, ಗಡಿದಂ ಮುಂತಾದೆಡೆಗಳಲ್ಲಿರುವ ಪ್ರಾಚೀನ ದೇವಾಲಯಗಳು; ಹೈದರ್ ಆಲಿ ಖಾನ್ ಜನಿಸಿದ ಬೂದಿಕೋಟೆ; ಹೈದರ್‌ನ ತಂದೆ-ತಾಯಿ-ಮಲತಾಯಿ ಹಾಗೂ ಇತರ ಬಂಧುಗಳ ಸಮಾಧಿಗಳನ್ನೊಳಗೊಂಡ 'ಮಕಬಾರ' ಹಾಗೂ ದರ್ಗಾಗಳಿರುವ ಕೋಲಾರ, ಮುಸ್ಲಿಂ ಗೋರಿ (ಪೀರ್ ಜಲಾಲ್ ಬಖರಿವಾಲಿ) ಗಳಿರುವ ಗೌರಿ (ಗೋರಿ)ಬಿದನೂರು; ಜುಮ್ಮಾ ಮಸೀದಿ ಮತ್ತು ಹುಸೇನ್ ಷಾ ಮಿರ್ಜಾ ಹಾಗೂ ಅವನ ಕುಟುಂಬದ ಸದಸ್ಯರ ಗೋರಿ (ಒಟ್ಟು ನಾಲ್ಕು) ಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡ ನ್ಯಾಮತ್ ಬಿ ದರ್ಗಾ ಇರುವ ಹಿರೇಬಿದನೂರು; ಹೈದರ್‌ವಾಲಿ ದರ್ಗಾ ಇರುವ ಮುಳಬಾಗಿಲು, ಮುರುಗಮಲ್ಲ ಮುಂತಾದ ಸ್ಥಳಗಳು ಜಿಲ್ಲೆಯ ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಅವಕಾಶ ಕಲ್ಪಿಸಿಕೊಟ್ಟಿವೆ. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿರುವ ನಂದಿ, ಅಂತರಗಂಗಿ, ಟೇಕಲ್, ಸೀತಿಬೆಟ್ಟ ಮುಂತಾದ ಬೆಟ್ಟಗಳು ಚಾರಣಕ್ಕೆ ಹಾಗೂ ಶಿಲಾ ಆರೋಹಣಕ್ಕೆ ಹೇಳಿ ಮಾಡಿಸಿದಂತಿದ್ದು, ಅವುಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಅವಕಾಶವಿದೆ. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿರುವ ಪ್ರವಾಸಿ ತಾಣಗಳಿಗೆ ಪ್ರವಾಸಿಗರನ್ನು ಆಕರ್ಷಿಸಲು ಪೂರಕ ಮಾಹಿತಿ, ಮಾರ್ಗಸೂಚಿ, ಪ್ರವಾಸಿ ಸೌಲಭ್ಯ ಹಾಗೂ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸುವ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯಶೀಲವಾಗಬೇಕೆಂದು, ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಹೇರಳ ಅವಕಾಶವಿದೆ.