

ಅಧ್ಯಾಯ-೨

ಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ಸಂಪರ್ಕ

ಮಾನವ ಸಮಾಜದ ಸರ್ವಾಂಗೀಣ ಪ್ರಗತಿಯಲ್ಲಿ ಆರ್ಥಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯು ಮಹತ್ವದ ಪಾತ್ರ ವಹಿಸುತ್ತದೆ. ಯಾವುದೇ ಪ್ರದೇಶದ ಆರ್ಥಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ, ಲಭ್ಯವಿರುವ ಭೌಗೋಳಿಕ ಸಂಪನ್ಮೂಲಗಳ ಸದೃಶಕೆ, ಕಾರ್ಯಶೀಲ ಕೃಷಿ ರಂಗ, ಉದ್ಯಮಶೀಲ ಕೈಗಾರಿಕಾ ರಂಗ, ಯೋಜನಾಶೀಲ ವಾಣಿಜ್ಯ-ವ್ಯಾಪಾರ, ವಿವೇಚನಾಶೀಲ ಬ್ಯಾಂಕಿಂಗ್, ಪ್ರಗತಿಶೀಲ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಹಾಗೂ ಸೃಜನಶೀಲ ತಾಂತ್ರಿಕ ಬೆಳವಣಿಗೆಗಳು ಅತ್ಯಗತ್ಯವಾಗಿದ್ದು, ಇವುಗಳ ಅರ್ಥಪೂರ್ಣ ಪ್ರಗತಿ, ಆರ್ಥಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಪೂರಕವಾಗುತ್ತದೆ. ಹೀಗೆ ವೈವಿಧ್ಯತೆಯಿಂದ ಕೂಡಿರುವ ಆರ್ಥಿಕ ಅಂಶಗಳನ್ನು ಪರಸ್ಪರ ಜೋಡಿಸುವಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ಸಂಪರ್ಕ ಮಾಧ್ಯಮಗಳ ಪಾತ್ರ ಹಿರಿದಾಗಿದೆ. ಅದರಲ್ಲೂ ಈ ರಂಗಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಕಳೆದ ಶತಮಾನದ ಉತ್ತರಾರ್ಧ ಭಾಗದಲ್ಲಾಗಿರುವ ವೈಜ್ಞಾನಿಕ ಪ್ರಗತಿ ಮತ್ತು ಕಂಪ್ಯೂಟರ್ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನದ ವಿಸ್ಮಯಗಳು, ಸಾರಿಗೆ-ಸಂಪರ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಗಮನಾರ್ಹ ಬದಲಾವಣೆಗಳನ್ನು ಉಂಟು ಮಾಡಿವೆ. ಸಂಪರ್ಕ ಮಾಧ್ಯಮ ರಂಗಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ, ಅದರಲ್ಲೂ ಕಂಪ್ಯೂಟರ್ ಅಂತರ್ಜಾಲ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಹಾಗೂ ಮಾಹಿತಿ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನ ಕ್ಷೇತ್ರಗಳಲ್ಲಿ ಸಾಗಿರುವ ಸಂಶೋಧನೆಗಳಿಂದಾಗಿ ವಿಶಾಲ ಪ್ರಪಂಚವೆಂದು ಕಿರಿದಾಗುತ್ತಿದೆಯೇನೋ ಎಂಬ ಭಾವನೆ ಮೂಡುತ್ತಿದ್ದು, ಸಾವಿರಾರು ಕಿ.ಮೀ.ಗಳ ದೂರ, ಅಂತರ ಎಂದು ಅನಿಸದಂತಾಗಿದೆ. ಇಂದು ಸಂಪರ್ಕ ಮಾಧ್ಯಮದ ಸಕಲ ಸಾಧನಗಳೂ ಒಂದಲ್ಲ ಒಂದು ರೀತಿಯ ತಾಂತ್ರಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಿಂದಾಗಿ ಮಾನವನ ದೈನಂದಿನ ಬದುಕನ್ನು ಗಣನೀಯ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಮಾರ್ಪಡಿಸುವಲ್ಲಿ ಸಾಕಷ್ಟು ಯಶಸ್ವಿಯಾಗಿವೆ. ಇದೇ ರೀತಿ ಮಂಡ್ಯ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲೂ ಕೂಡ ಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ಸಂಪರ್ಕ ಮಾಧ್ಯಮಗಳು ಪ್ರಗತಿಪಥದಲ್ಲಿ ಮುನ್ನಡೆದಿರುವುದು ಗಮನಾರ್ಹ ಅಂಶವಾಗಿದೆ.

ರಾಜ್ಯದ ಇತಿಹಾಸದಲ್ಲಿ ವಿಶಿಷ್ಟವಾದ ಪಾತ್ರ ವಹಿಸಿರುವ ಮಂಡ್ಯ ಜಿಲ್ಲೆಯು, ೧೯೩೯ರವರೆಗೆ ಅಂದಿನ ಮೈಸೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಅಂತರ್ಗತವಾಗಿತ್ತು. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಕಾವೇರಿ, ಹೇಮಾವತಿ, ಲೋಕಪಾವನಿ, ಶಿಂಷಾ ಹಾಗೂ ವೀರವೈಷ್ಣವಿ ನದಿಗಳೊಂದಿಗೆ, ಹೆಬ್ಬಾಳ, ಭೀಮಾ, ಮುಂತಾದ ಅನೇಕ ಹಳ್ಳ-ಕೊಳ್ಳಗಳು ಹರಿದಿದ್ದರೂ, ಜಿಲ್ಲೆಯ

ಭೌಗೋಳಿಕ ಅಂಶಗಳು ಇತಿಹಾಸಪೂರ್ವ ಕಾಲದ ಮಾನವನನ್ನು ತಡವಾಗಿ ಅಕರ್ಷಿಸಿದ ಅಂಶವನ್ನು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಪತ್ತೆಯಾಗಿರುವ ಕೆಲವೇ ಕೆಲವು ಶಿಲಾಯುಗ ನಿವೇಶನಗಳು ಖಚಿತಪಡಿಸುತ್ತವೆ. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಈವರೆಗೆ ಕಾವೇರಿ ತೀರದ ಹಂಗರಹಳ್ಳಿ, ರಂಗನತಿಟ್ಟು, (ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣ ತಾಲ್ಲೂಕು); ಬೆಚರಾಕ್ ಮರಲಹಳ್ಳಿ, ಬೆಳಕವಾಡಿ, ಮುತ್ತತ್ತಿ, ಹಲಗೂರು (ಮಳವಳ್ಳಿ ತಾಲ್ಲೂಕು) ಹಾಗೂ ಪಾಂಡವಪುರದ ಬಳಿಯ ಕುಂತಿಬೆಟ್ಟ, ಸಣಬಕೊಪ್ಪಲುಗಳಿಂದ ಶಿಲಾಯುಗ ಸಂಸ್ಕೃತಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಅವಶೇಷಗಳು ಲಭಿಸಿದ್ದು, ಇದು ಆ ದಿನಗಳಲ್ಲಿ ಈ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಜನಸಾಂದ್ರತೆ ವಿರಳವಾಗಿದ್ದ ಅಂಶವನ್ನು ಸೂಚಿಸುತ್ತದೆ.

ನದಿ, ಹಳ್ಳ-ಕೊಳ್ಳಗಳಿಂದಾವೃತವಾದ ಕಣಿವೆ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ವಾಸಿಸುತ್ತಿದ್ದ ಶಿಲಾಯುಗದ ಮಾನವನು ದಟ್ಟ ಕಾನನದಲ್ಲಿ, ಹೊಳೆಯಂಚಲ್ಲಿ, ದೈನಂದಿನ ಅಗತ್ಯಗಳಿಗೆ ಅನುಗುಣವಾಗಿ ಕಂಡುಕೊಂಡ ದುರ್ಗಮ ಕಾಡುಮಾರ್ಗಗಳೇ ಮಾನವ ಕಂಡುಕೊಂಡ ಆದಿ ಮಾರ್ಗಗಳಾಗಿವೆ. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಲಭಿಸಿರುವ ಶಿಲಾಯುಗ ಮಾನವರ ಕಾಲದ ಶಿಲಾಯುಧ, ಮೃತ್ಪಾತ್ರಗಳೇ ಮುಂತಾದ ಅವಶೇಷಗಳು, ನೆರೆಯ ಕಿಬ್ಬನಹಳ್ಳಿ (ತುಮಕೂರು ಜಿಲ್ಲೆ), ತಿರುಮಕೂಡಲು ನರಸೀಪುರ, ಹಾಗೂ ಹೆಮ್ಮಿಗೆ (ಮೈಸೂರು ಜಿಲ್ಲೆ) ನಿವೇಶನಗಳೂ ಸೇರಿದಂತೆ ನಾಡಿನ ಇತರ ಭಾಗಗಳಿಂದ ವರದಿಯಾಗಿರುವ ಅವಶೇಷಗಳೊಂದಿಗೆ ಸಾಮ್ಯತೆ ಹೊಂದಿರುವ ಅಂಶ, ಹಿಂದೆ ವಿವಿಧ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿದ್ದ ಶಿಲಾಯುಗದ ಮಾನವರ ನಡುವಣ ಸಂಪರ್ಕ; ಸಾಂಸ್ಕೃತಿಕ ಅಂಶಗಳಲ್ಲಿ ಕಂಡು ಬರುವ ಪರಸ್ಪರ ಪ್ರಭಾವ ಮುಂತಾದವು, ಅಂದಿನ ದಿನಗಳಲ್ಲಿ ರೂಪಿತಗೊಂಡು ಬಳಕೆ ಬಂದಿರಬಹುದಾದ ಕಾಡು ಹಾದಿಗಳತ್ತ ಚಿಂತಿಸಲು ನಮ್ಮನ್ನು ಪ್ರೇರೇಪಿಸುತ್ತವೆ. ಕ್ರಮೇಣ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಮಾನವ ಚಟುವಟಿಕೆ ಅಧಿಕಗೊಂಡು ಮಾನವ ನೆಲೆಗಳು ವೃದ್ಧಿಸಲಾರಂಭಿಸಿದ ಅಂಶವನ್ನು ಜಿಲ್ಲೆಯಿಂದ ವಿಫುಲ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ವರದಿಯಾಗಿರುವ ಶಾಸನಗಳು ಮನದಟ್ಟು ಮಾಡಿಕೊಡುತ್ತವೆ. ಇದು ಸಹಜವಾಗಿ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಬೆಳವಣಿಗೆಯನ್ನು ಸೂಚಿಸುವಲ್ಲಿ ನೆರವಾಗುತ್ತಿದ್ದು, ನಾಗರಿಕತೆಯ ಪ್ರಗತಿಯೊಂದಿಗೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ರಂಗವೂ ಮಂದಗತಿಯಲ್ಲಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಹೊಂದಲಾರಂಭಿಸಿತು.

ಸುಮಾರು ಕ್ರಿ.ಶ.೧೫೦೦ರಲ್ಲಿದ್ದ ಈಜಿಪ್ಟ್ ದೇಶದ ಅಲೆಗ್ಸಾಂಡ್ರಿಯಾದ ನಿವಾಸಿ ಟಾಲೆಮಿಯು, ತನ್ನ 'ಎ ಗೈಡ್ ಟು ದ ಜಿಯಾಗ್ರಫಿ' ಗ್ರಂಥದಲ್ಲಿ ಉತ್ತರ ಕರ್ನಾಟಕದ ಹಲವಾರು ಸ್ಥಳಗಳನ್ನು ಹೆಸರಿಸಿದ್ದು, ಅವುಗಳೊಂದಿಗೆ ದಕ್ಷಿಣ ಕರ್ನಾಟಕದ ಪುನ್ನಾಟ (ಇಂದಿನ ಚಾಮರಾಜನಗರ, ಹೆಗಡೆದೇವನಕೋಟೆ ಪ್ರದೇಶ) ನಾಡನ್ನೂ ಉಲ್ಲೇಖಿಸಿರುವನೆಂಬ ಅಭಿಪ್ರಾಯವಿದೆ. ಅದು ನಿಜವಾದಲ್ಲಿ, ಇಂದಿನ ಮಂಡ್ಯ ಜಿಲ್ಲೆಯ ದಕ್ಷಿಣಕ್ಕೆ ಮೈಸೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ಪುನ್ನಾಟ ನಾಡು ಉತ್ತರ ಕರ್ನಾಟಕದೊಂದಿಗೆ ಮಂಡ್ಯ ಪ್ರದೇಶದ ಮೂಲಕವೇ ಸಂಪರ್ಕ ಹೊಂದಿತ್ತೆಂದು ಊಹಿಸಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ವಿದೇಶಿ ಪ್ರವಾಸಿಗರಾದ ಫಾಹಿಯಾನ್ (ಕ್ರಿ.ಶ. ೬೩೦ನೆಯ ಶತಮಾನ) ಹಾಗೂ ಹೂಯನ್ ತ್ಸಾಂಗ್ (ಕ್ರಿ.ಶ. ೬೪೦ನೆಯ ಶತಮಾನ) ರ ಪ್ರವಾಸಿ ಕಥನಗಳಲ್ಲಿ ಆಯಾ ಕಾಲಗಳಲ್ಲಿ ಭಾರತದಲ್ಲಿದ್ದ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ, ರಸ್ತೆ ದರೋಡೆ, ಮುಂತಾದ ಅಂಶಗಳ ಬಗ್ಗೆ ವಿವರಣೆ ಲಭಿಸುತ್ತದೆ. ಸ್ಥಳೀಯ ಅರಸರು ಮತ್ತು ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ರಸ್ತೆಯ ಸಂರಕ್ಷಣೆ ಹಾಗೂ ನಿರ್ವಹಣಾ ಹೊಣೆಯನ್ನು ಸ್ಥಳೀಯವಾಗಿ ಹೊಂದಿದ್ದು, ಹಾದಿಹೋಕರಿಗೆ ರಸ್ತೆ ತೋರಿಸಲು, ಸಂರಕ್ಷಣೆ ನೀಡಲು ಅವರಿಂದ ಹಣ ವಸೂಲು ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದ ಅಂಶವನ್ನು ಅವರಿಬ್ಬರೂ ಪ್ರವಾಸಿಗಳು ದಾಖಲಿಸಿರುವುದು ಗಮನಾರ್ಹವಾಗಿದೆ.

ಜಿಲ್ಲೆಯ ಇತಿಹಾಸ ತಲಕಾಡಿನ ಗಂಗರೊಂದಿಗೆ ಆರಂಭಗೊಂಡು ಮುಂದೆ ಚೋಳ, ಹೊಯ್ಸಳ, ವಿಜಯನಗರದ ಅರಸರು, ಹೈದರಾಲಿ, ಟಿಪ್ಪು ಸುಲ್ತಾನ ಹಾಗೂ ಮೈಸೂರು ಅರಸರ ಆಳ್ವಿಕೆಗೂ ಒಳಪಟ್ಟಿತ್ತು. ಈ ರಾಜಮನೆತನಗಳ ಕಾಲಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ ಶಾಸನಗಳಲ್ಲಿ ಅಂದಿನ ದಿನಗಳಲ್ಲಿ ರೂಢಿಯಲ್ಲಿದ್ದ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ, ಸರಕು ಸಾಗಣಿಕೆ ಮಾಧ್ಯಮ

ಹಾಗೂ ಸಂಪರ್ಕ ಸಾಧನಗಳ ಬಗೆಗೆ ಸಾಂದರ್ಭಿಕ ಉಲ್ಲೇಖಗಳು ಲಭಿಸುತ್ತವೆ. ಗಂಗ ಅರಸ ಒಂದನೆಯ ಶಿವಮಾರನ ಕಾಲಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ ಹಲ್ಲೇಗೆರೆಯ ಕ್ರಿ.ಶ. ೭೧೩ರ ತಾಮ್ರಶಾಸನ, ಕೆರಗೋಡು ಬಳಿ ಕಿಳನಿ ನದಿಗೆ ಸೇತುವೆ ಕಟ್ಟಿದ್ದನ್ನು ದಾಖಲಿಸುತ್ತಾ, ಮಹಾಪಥವು (ಅಂದಿನ ಕೆರಗೋಡು ವಿಷಯ ಹಾಗೂ ಕಲ್ಕುಣಿ (ಕುಣಿಗಲ್) ನಾಡುಗಳ ನಡುವೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುತ್ತಿದ್ದ ಹೆದ್ದಾರಿ; ಇಂದಿನ ಮಂಡ್ಯ - ಕುಣಿಗಲ್ ರಸ್ತೆ) ಊರ ಬದಿಯಲ್ಲಿ ಹಾದುಹೋಗಿದ್ದ ಅಂಶವನ್ನು ತಿಳಿಸುತ್ತದೆ. ಬಾದಾಮಿಯ ಚಾಳುಕ್ಯರು ಹಾಗೂ ರಾಷ್ಟ್ರಕೂಟ ಸಾಮ್ರಾಟರುಗಳಿಗೆ ಸಾಮಂತರಾಗಿದ್ದ ತಲಕಾಡಿನ ಗಂಗರು, ದಕ್ಷಿಣದ ಪಲ್ಲವ ಹಾಗೂ ಚೋಳ ರಾಜಮನೆತನಗಳೊಂದಿಗೆ ನಿರಂತರವಾಗಿ ಕಾದಾಟದಲ್ಲಿ ತೊಡಗಿದ್ದುದರಿಂದ, ಈ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಗಂಗರ ರಾಜಧಾನಿಯಾದ ತಲಕಾಡು, ಗಂಗವಾಡಿ - ೯೬,೦೦೦ ಪ್ರಾಂತದ ವಿವಿಧ ಭಾಗಗಳೊಂದಿಗೆ ಉತ್ತಮ ಸಾರಿಗೆ ಸೌಲಭ್ಯ ಹೊಂದಿತ್ತೆಂದು ತರ್ಕಿಸಬಹುದಾಗಿದೆ. ಹೊಯ್ಸಳರ ಕಾಲದ ಬೋಗಾಧಿಯ ಕ್ರಿ.ಶ. ೧೧೪೪ರ ಜನಶಾಸನದಲ್ಲಿ ಹಾದಿ, ದಾರಿ, ಅಡ್ಡದಾರಿ ಮತ್ತು ಬಟ್ಟೆ ಎಂಬ ಪದಗಳು, ದಾನ ನೀಡಿದ ಭೂಮಿಯ ಗಡಿಯನ್ನು ನಿರ್ದೇಶಿಸುವ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಗಡಿ ಕುರುಹುಗಳಾಗಿ ದಾಖಲಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿವೆ. ಅಳೀಸಂದ್ರದ ಕ್ರಿ.ಶ. ೧೧೮೩ರ ಶಾಸನದಲ್ಲಿ ಪಳೆಯ ದಾರಿ, ಸಣಬದ ದಾರಿ, ದಡಿಗದ ದಾರಿ, ಪಡೆಯರಹಾಳ ದಾರಿಗಳ ಉಲ್ಲೇಖವಿದ್ದು, ಇವು ಅಂದಿನ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಸೂಚಿಸುತ್ತವೆ. ಲಾಳನಕೆರೆಯ ಕ್ರಿ.ಶ. ೧೨೮೪ರ ಶಾಸನದಲ್ಲಿ ಅಂಗಡಿ ಬೀದಿಯ ಉಲ್ಲೇಖವಿದ್ದರೆ, ನೆಲಮನೆ ಗ್ರಾಮದಿಂದ ವರದಿಯಾಗಿರುವ ಕ್ರಿ.ಶ. ೧೪೫೮ರ ಶಾಸನದಲ್ಲಿ ಉಭಯ ಮಾರ್ಗದ ಹಾದಿ, ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ಉಲ್ಲೇಖವಿದೆ. ಮೇಲುಕೋಟೆಯಿಂದ ವರದಿಯಾಗಿರುವ ಕ್ರಿ.ಶ. ೧೪೬೯ರ ಶಾಸನದಲ್ಲಿ, ಅಲ್ಲಿಯ ಹಿರಿಯ ವೀಧಿ ಹಾಗೂ ಸೂರ್ಯ ವೀಧಿಗಳ ಉಲ್ಲೇಖ ಕಂಡು ಬಂದರೆ, ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣದ ಕ್ರಿ.ಶ. ೧೬೮೬ರ ಶಾಸನದಲ್ಲಿ ರಾಜಮಾರ್ಗದ ಉಲ್ಲೇಖವಿದೆ. ಇದೇ ರೀತಿ ಹೊಸಹೊಳಲು, ಮಂಡ್ಯ (ಕ್ರಿ.ಶ. ೧೫೧೬), ಬೆಳಕವಾಡಿ (ಕ್ರಿ.ಶ. ೧೬೬೯) ಮುಂತಾದೆಡೆಗಳಿಂದ ವರದಿಯಾಗಿರುವ ಶಾಸನಗಳಲ್ಲೂ ಸಾರಿಗೆಗೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಪದಗಳು ಕಂಡು ಬರುತ್ತವೆ. ಇದರಿಂದ ಹಿಂದೆ ಗ್ರಾಮಗಳನ್ನು ಪರಸ್ಪರ ಜೋಡಿಸುವ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ದಾರಿ, ಅಡ್ಡದಾರಿ, ಬಟ್ಟೆಗಳೆಂದು ಕರೆಯುತ್ತಿದ್ದರೆಂದು ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತಿದ್ದು, ಇವು ಹೆಚ್ಚಿನ ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ ಬಂಡಿದಾರಿ ಆಗಿರುತ್ತಿದ್ದು, ಹಾದಿಗಳು ಕಾಲುದಾರಿಗಳಾಗಿರುತ್ತಿದ್ದವು. ಶಾಸನಗಳಲ್ಲಿ ಕಂಡುಬರುವ ಬೀದಿ, ಹಿರಿಯ ವೀಧಿ, ಸೂರ್ಯವೀಧಿ ಉಲ್ಲೇಖಗಳು ಪ್ರಮುಖ ಪಟ್ಟಣಗಳಲ್ಲಿದ್ದ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಪ್ರತಿನಿಧಿಸುತ್ತವೆ. ಹೆದ್ದಾರಿ, ಮಹಾಪಥ, ಮುಂತಾದ ಪದಗಳು ಪ್ರಧಾನ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಸೂಚಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ವಿರಳವಾಗಿದ್ದವು. ನೆರೆಯ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿರುವ ತಲಕಾಡು, ಕಳಲೆ, ತಿರುಮಕೂಡಲು ನರಸೀಪುರ, ಶ್ರವಣಬೆಳಗೊಳ, ಕುಣಿಗಲ್, ಮುಂತಾದ ಪ್ರಮುಖ ಸ್ಥಳಗಳು ಜಿಲ್ಲೆಯ ಇತಿಹಾಸದಲ್ಲಿ ಹಾಸುಹೊಕ್ಕಾಗಿ ಬೆರೆತಿದ್ದ ಅಂಶವನ್ನು ಇತಿಹಾಸದ ಪುಟಗಳು ಖಚಿತಪಡಿಸುತ್ತವೆ. ಈ ಸ್ಥಳಗಳಿಗೆ ಅಂದಿನ ದಿನಗಳಲ್ಲಿ ಉತ್ತಮ ಸಾರಿಗೆ ಸೌಕರ್ಯವಿತ್ತು. ಬಹು ಹಿಂದಿನಿಂದಲೂ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಮೇಲುಕೋಟೆ, ತಿಪ್ಪೂರು, ಕಿಕ್ಕೇರಿ, ಬಸರಾಳು, ಕಂಬದಹಳ್ಳಿ, ನಾಗಮಂಗಲ, ಹೊಸಹೊಳಲು, ಅರಕೆರೆ, ಮಾರೇನಹಳ್ಳಿ, ಧನಗೂರು, ಶಿವಸಮುದ್ರ, ಮುಂತಾದ ಪ್ರಮುಖ ಧಾರ್ಮಿಕ ಹಾಗೂ ವ್ಯಾಪಾರ ಕೇಂದ್ರಗಳು ಸಾರಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದವು. ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣವಂತೂ ವಿಜಯನಗರದ ಅರಸರ ಕಾಲದಿಂದಲೂ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ರಾಜಧಾನಿ ಪಟ್ಟಣವಾಗಿದ್ದು, ನಾಡಿನ ವಿವಿಧ ಭಾಗಗಳೊಂದಿಗೆ ಉತ್ತಮ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಹೊಂದಿತ್ತು. ಮುಂದೆ ರಾಜ ಒಡೆಯರ ಕಾಲದಿಂದ ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣವು ಮೈಸೂರು ಅರಸರ ರಾಜಧಾನಿಯಾದ ಮೇಲಂತೂ ಮೈಸೂರು ರಾಜ್ಯದ ಉದ್ದಗಲಕ್ಕೂ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮತ್ತು ಸುಧಾರಿಸಿತು. ಚಿಕ್ಕದೇವರಾಜ ಒಡೆಯರ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ ಸುಧಾರಣೆಯೊಂದಿಗೆ ಅಂಚೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯೂ ಆರಂಭಗೊಂಡು ಮುಂದೆ ಅದು 'ಮೈಸೂರು ಅಂಚೆ' ಎಂದೇ ಪ್ರಸಿದ್ಧವಾಯಿತು. ನಾಗಮಂಗಲ, ಚನ್ನಪಟ್ಟಣ ಹಾಗೂ ಹೊಳೆನರಸೀಪುರದ ಪಾಳೆಗಾರರ ಆಳ್ವಿಕೆಯಡಿಯಲ್ಲೂ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಸುಧಾರಿಸಿದಂತೆ ತೋರುತ್ತದೆ. ಮಿಗಿಲಾಗಿ ಅಂದಿನ

ದಿನಗಳಲ್ಲಿ ನಿರಂತರವಾಗಿ ಯುದ್ಧಗಳು ಜರುಗುತ್ತಿದ್ದುದರಿಂದ ತುರ್ತು ರಸ್ತೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ, ಇರುವ ರಸ್ತೆಗಳ ದುರಸ್ತಿ, ಮುಂತಾದ ಕಾರ್ಯಗಳ ಬಗೆಗೂ ಆಳರಸರು ಗಮನ ಹರಿಸುತ್ತಿದ್ದು ಹೈದರ್-ಟಿಪ್ಪು ಆಳ್ವಿಕೆಯಲ್ಲಿ ಅಂತಹ ಹಲವಾರು ದಂಡಿನ ದಾರಿಗಳು ನಿರ್ಮಾಣಗೊಂಡವೆಂದು ತಿಳಿದುಬರುತ್ತದೆ. ಆಯಾ ಗ್ರಾಮಗಳ ಕೂಡುರಸ್ತೆಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆಗೆ ಸ್ಥಳೀಯ ಸಂಪನ್ಮೂಲಗಳನ್ನೇ ಬಳಸುವುದು ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿದ್ದು, ಸಮುದಾಯ ಬದುಕು ದೈನಂದಿನ ಲಕ್ಷಣವಾಗಿತ್ತು. ಆದರೆ ಟಿಪ್ಪುವಿನ ಪತನದೊಂದಿಗೆ ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣವು ರಾಜಕೀಯ ಪ್ರಾಮುಖ್ಯತೆಯನ್ನು ಕಳೆದುಕೊಂಡಿತು.

ಆಧುನಿಕ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ಕ್ರೈಸ್ತ ಪಾದ್ರಿಗಳೂ, ವಿದೇಶಿ ವ್ಯಾಪಾರಿಗಳೂ ಕರ್ನಾಟಕಕ್ಕೆ ಭೇಟಿ ನೀಡಿದ್ದು, ಅವರಲ್ಲಿ ಕ್ರಿ.ಶ. ೧೮೦೦ರಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕಕ್ಕೆ ಭೇಟಿ ನೀಡಿದ್ದ ಬ್ರಿಟೀಷ್ ಪ್ರತಿನಿಧಿಯಾದ ಫ್ರಾನ್ಸಿಸ್ ಬುಕಾನನ್ನನು ಮಂಡ್ಯ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಮದ್ದೂರು, ಮಂಡ್ಯ, ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣ, ಬೆಳ್ಳೂರು, ನಾಗಮಂಗಲ, ಚಿಣ್ಣು, ಮೇಲುಕೋಟೆ, ತೊಣ್ಣೂರು, ಫೆಂಚ್‌ರಾಕ್ಸ್ (ಪಾಂಡವಪುರ), ಕರಿಘಟ್ಟ, ಪಾಲಹಳ್ಳಿ, ಶಿವಸಮುದ್ರ ಮುಂತಾದ ವಿವಿಧ ಊರುಗಳಿಗೆ ಭೇಟಿ ನೀಡಿದ್ದು, ಅವನ ವರದಿಗಳಿಂದ ಅಂದಿನ ದಿನಗಳಲ್ಲಿ ಲಭ್ಯವಿದ್ದ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯೂ ಸೇರಿದಂತೆ ಹಲವಾರು ಮಹತ್ವದ ಅಂಶಗಳು ವೇದ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ. ಇದೇ ರೀತಿ ಸುಮಾರು ಎರಡು ದಶಕಗಳಿಗೂ ಹೆಚ್ಚು ಕಾಲ (ಕ್ರಿ.ಶ. ೧೮೦೦-೧೮೨೩) ಮೈಸೂರು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಸಂಚರಿಸಿದ ಫೆಂಚ್ ಪಾದ್ರಿ ಅಬ್ಬೆದುಬೆಯ ಅಧ್ಯಯನಶೀಲ ಗ್ರಂಥವು ಸಹ ಸಾಕಷ್ಟು ಮಹತ್ವದ ಸಾಂಸ್ಕೃತಿಕ ಅಂಶಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿದ್ದು ಗಮನಾರ್ಹವಾಗಿದೆ. ಈ ಎಲ್ಲಾ ಅಂಶಗಳಿಂದ ಬಹು ಹಿಂದಿನಿಂದಲೂ ಸಾರಿಗೆ ಸೌಕರ್ಯವು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ವ್ಯವಸ್ಥಿತವಾಗಿತ್ತೆಂದು ಮೇಲ್ನೋಟಕ್ಕೆ ಅನ್ನಿಸುತ್ತದೆಯಾದರೂ, ನಿಜವಾದ ಅರ್ಥದಲ್ಲಿ ಕಮೀಷನರು (ಕ್ರಿ.ಶ. ೧೮೩೧-೧೮೮೧)ಗಳ ಆಡಳಿತದಲ್ಲಿ, ಅನಂತರ ಬಂದ ಮೈಸೂರು ಅರಸರ ಕಾಲದಲ್ಲಿ, ಅದರಲ್ಲೂ ವಿಶೇಷವಾಗಿ ಪ್ರಗತಿಪರ ಅರಸರಾದ ನಾಲ್ವಡಿ ಕೃಷ್ಣರಾಜ ಒಡೆಯರ ಆಳ್ವಿಕೆಯಲ್ಲಿ ಮೈಸೂರು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ ಹಾಗೂ ಸಂಪರ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯು ಗಣನೀಯ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಸಾಧಿಸಿತು.

ಪ್ರಾಚೀನ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ವ್ಯಾಪಾರಿಗಳು ಕತ್ತೆ, ಹೇಸರಗತ್ತೆ, ಎತ್ತು, ಕುದುರೆ, ಮುಂತಾದ ಪ್ರಾಣಿಗಳನ್ನು ಸರಕು ಸಾಗಾಣಿಕೆಗೆ ಬಳಸುತ್ತಿದ್ದು ಬಂಡಿಗಳೂ ಬಳಕೆಯಲ್ಲಿದ್ದವು. ಕುದುರೆ, ಆನೆ, ರಥ, ಪಲ್ಲಕ್ಕಿ, ಮೇನೆ, ಮುಂತಾದವುಗಳಲ್ಲಿ ಉನ್ನತ ವರ್ಗದವರು ಪ್ರಯಾಣಿಸಿದರೆ, ಜನಸಾಮಾನ್ಯರ ಪ್ರಯಾಣ ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಕಾಲ್ಕಡಿಗೆಯಾಗಿದ್ದು, ಎತ್ತಿನ ಬಂಡಿಗಳನ್ನೂ ಬಳಸುತ್ತಿದ್ದರು. ಹತ್ತೊಂಬತ್ತನೆಯ ಶತಮಾನದ ಉತ್ತರಾರ್ಧ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ರೂಪಿಸಲ್ಪಟ್ಟ ಬೆಂಗಳೂರು-ಮೈಸೂರು ರೈಲು ಮಾರ್ಗವು ಜಿಲ್ಲೆಯ ಮದ್ದೂರು, ಮಂಡ್ಯ, ಪಾಂಡವಪುರ ಹಾಗೂ ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣ ತಾಲೂಕುಗಳ ಮೂಲಕ ಹಾದುಹೋಗುತ್ತಿದ್ದು, ಸರ್ವ ಋತುಗಳಲ್ಲೂ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ, ಸರಕು ಸಾಗಾಣಿಕೆಗೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುವುದರ ಜೊತೆಗೆ ಮದ್ರಾಸ್ (ಚೆನ್ನೈ)ನೊಂದಿಗೆ ನೇರ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನೂ ಕಲ್ಪಿಸಿತು. ಇಪ್ಪತ್ತನೆಯ ಶತಮಾನದ ಎರಡನೆಯ ದಶಕದಲ್ಲಿ ರೂಪಿಸಲ್ಪಟ್ಟ ಮೈಸೂರು-ಅರಸೀಕೆರೆ ರೈಲು ಮಾರ್ಗವು ಜಿಲ್ಲೆಯ ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣ ಹಾಗೂ ಕೃಷ್ಣರಾಜಪೇಟೆ ತಾಲೂಕುಗಳ ಮೂಲಕ ಸಾಗುತ್ತಿದ್ದು, ಹಳೇ ಮೈಸೂರು ಪ್ರಾಂತ ಹಾಗೂ ಮುಂಬಯಿ ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರಾಂತಗಳನ್ನು ಒಗ್ಗೂಡಿಸುವ ಮೂಲಕ ದೂರದ ಮುಂಬಯಿನೊಂದಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುವಲ್ಲಿ ನೆರವಾಯಿತು. ಮೊದಲನೆಯ ಜಾಗತಿಕ ಯುದ್ಧದ ನಂತರ ನೂತನ ರಸ್ತೆಗಳ ಜೋಡಣೆ, ಸೇತುವೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ ಮುಂತಾದ ಕ್ರಮಗಳಿಂದಾಗಿ ಸಾರಿಗೆ ಸುಧಾರಿಸಲ್ಪಟ್ಟು ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ಸಂಚಾರವೂ ಆರಂಭವಾಯಿತು.

ಚಿಕ್ಕದೇವರಾಜ ಒಡೆಯರ ಕಾಲದಿಂದಲೂ 'ಮೈಸೂರು ಅಂಚೆ' ಎಂದೇ ಪ್ರಸಿದ್ಧವಾಗಿದ್ದ ಅಂಚೆ ಪದ್ಧತಿ; ಹತ್ತೊಂಬತ್ತನೆಯ ಶತಮಾನದ ಮಧ್ಯಭಾಗದಲ್ಲಿ ನಂತರ ಬಳಕೆಗೆ ಬಂದ ತಂತಿ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಹಾಗೂ ಕಳೆದ ಶತಮಾನದ

ಅರಂಭದಲ್ಲಿ ಬಳಕೆಗೆ ಬಂದ ದೂರವಾಣಿ ಸೌಲಭ್ಯಗಳು ಕ್ರಮೇಣ ಜಿಲ್ಲೆಯ ವಾಣಿಜ್ಯ ಹಾಗೂ ಕೈಗಾರಿಕಾ ರಂಗಗಳ ಪ್ರಗತಿಗೆ ನೆರವಾದವು. ಕಳೆದ ಶತಮಾನದ ಉತ್ತರಾರ್ಧ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಸಮೂಹ ಮಾಧ್ಯಮಗಳಾಗಿ ಒಡಮೂಡಿದ ಆಕಾಶವಾಣಿ-ದೂರದರ್ಶನಗಳು ಜನಜೀವನದಲ್ಲಿ ಗಣನೀಯ ಬದಲಾವಣೆಯನ್ನು ಉಂಟು ಮಾಡಿವೆ. ಅದರಲ್ಲೂ ವಿಶೇಷವಾಗಿ ಕಂಪ್ಯೂಟರ್ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನವಂತೂ ದೇಶ - ಕಾಲಗಳನ್ನು ಮೀರಿ ಬೆಳೆಯಲು ಮಾನವನಿಗೆ ನೆರವಾಗುತ್ತಿದೆ. ಒಟ್ಟಾರೆ ೨೦ ನೇ ಶತಮಾನದ ಉತ್ತರಾರ್ಧ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲೂ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಗಣನೀಯವಾಗಿ ಬೆಳೆದಿದೆ.

ಭೂಸಾರಿಗೆ

ಮೈಸೂರು ಅರಸರ ಅಧೀನ ಪ್ರದೇಶವಾಗಿದ್ದು, ೧೯೩೯ರಲ್ಲಿ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಜಿಲ್ಲೆಯಾಗಿ ರೂಪುಗೊಂಡ ಇಂದಿನ ಮಂಡ್ಯ ಜಿಲ್ಲೆಯು, ಮೈಸೂರು ಅರಸರ ಆಳ್ವಿಕೆಯಲ್ಲಿ ಸಾಕಷ್ಟು ಮಹತ್ವ ಪಡೆದಿತ್ತು. ಈ ಮನೆತನಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ ಅರಸರಲ್ಲಿ ಪ್ರಮುಖರಾದ ರಾಜ ಒಡೆಯರು (ಕ್ರಿ.ಶ. ೧೫೭೮-೧೬೧೭) ಅಕ್ಕಿಹೆಬ್ಬಾಳು, ಕೆಂಬಾಳು, ಕಾರಿಗಾನಹಳ್ಳಿ, ಅರಕೆರೆ, ಎಲಿಯೂರು, ಬೆಳಗೊಳ, ಕನ್ನಂಬಾಡಿ, ಬೂಕನಕೆರೆ, ಮುಂತಾದ ಪಾಳೇಗಾರರ ಮೇಲೆ ಗೆಲುವು ಪಡೆದ ಅಂಶವು ಪರೋಕ್ಷವಾಗಿ ಅಂದಿನ ದಿನಗಳಲ್ಲಿ ಬಳಕೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಬಗ್ಗೆ ಬೆಳಕು ಚೆಲ್ಲುತ್ತದೆ. ಇವರ ಆಳ್ವಿಕೆಯಲ್ಲಿ ಮೇಲುಕೋಟೆಗೆ ರಾಜಾಶ್ರಯ ಲಭಿಸಿತು. ಇವರ ನಂತರ ಬಂದ ಐದನೆಯ ಚಾಮರಾಜ ಒಡೆಯರು (ಕ್ರಿ.ಶ. ೧೬೧೭-೩೭) ಹೊಸಕೋಟೆ, ಮದ್ದೂರು, ಕೆರಗೋಡು, ಮಳವಳ್ಳಿ, ಸಿಂದಘಟ್ಟ, ಬೆಳ್ಳೂರು, ಮುಂತಾದ ಪ್ರದೇಶಗಳನ್ನು ಚನ್ನಪಟ್ಟಣದ ಪಾಳೇಗಾರ ಜಗದೇವರಾಯನಿಂದ ವಶಪಡಿಸಿಕೊಂಡುದು ಕೂಡ ಅಂದು ಲಭ್ಯವಿದ್ದ ಸಾರಿಗೆ ಸೌಲಭ್ಯಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಮಾಹಿತಿ ನೀಡುತ್ತದೆ. ಚಿಕ್ಕದೇವರಾಜ ಒಡೆಯರ (ಕ್ರಿ.ಶ. ೧೬೭೩-೧೭೦೪) ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ಅಂಚೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗಳಿಗೆ ಆಳರಸರು ವಿಶೇಷ ಮುತುವರ್ಜಿ ವಹಿಸಿ ಅವುಗಳ ಸುಧಾರಣೆಗೆ ಮುಂದಾದರು. ಮುಂದೆ ಹೈದರ್ ಹಾಗೂ ಟಿಪ್ಪು ಕೂಡ ತಮ್ಮ ಯುದ್ಧ ನೀತಿಗನುಗುಣವಾಗಿ ಸಾರಿಗೆ-ಸಂಪರ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯತ್ತ ವಿಶೇಷ ಗಮನ ಹರಿಸಿದ್ದರು. ಹೈದರ್, ಟಿಪ್ಪುವಿನ ಯುದ್ಧಗಳು ಆ ದಿನಗಳಲ್ಲಿದ್ದ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಬಗ್ಗೆ ಕೈಗನ್ನಡಿಯಾಗಿದ್ದು, ಅವುಗಳನ್ನು ಫಿರಂಗಿ ರಸ್ತೆಗಳೆಂದೇ ಕರೆಯಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಆದರೂ ಈ ರಸ್ತೆಗಳು ಕೇವಲ ಕಚ್ಚಾ ರಸ್ತೆಗಳಾಗಿದ್ದು, ಮಳೆಗಾಲದಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ದುಃಸಾಧ್ಯವಾಗಿರುತ್ತಿತ್ತು. ಕಾರ್ನವಾಲೀಸನು ಕ್ರಿ.ಶ. ೧೭೯೧ರಲ್ಲಿ ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣದ ಮೇಲೆ ಧಾಳಿ ಮಾಡಿದಾಗ ಸಾಂಪ್ರದಾಯಿಕವಾದ ಬೆಂಗಳೂರು, ಚನ್ನಪಟ್ಟಣ, ಮಂಡ್ಯ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಬಿಟ್ಟು, ಕನಕಪುರ, ಬನ್ನೂರು, ಅರಕೆರೆ ಮಾರ್ಗ ಅನುಸರಿಸಿದ್ದು ಗಮನಾರ್ಹವಾಗಿತ್ತು. ಮೈಸೂರು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಕ್ರಿ.ಶ. ೧೭೯೯ರ ವೇಳೆಗೆ ಒಟ್ಟು ೧೬೧ ಸುಂಕದ ಕಟ್ಟೆಗಳಿದ್ದು, ಅವುಗಳನ್ನು ಹರಾಜಿನ ಮೂಲಕ ಖಾಸಗಿಯವರಿಗೆ ಗುತ್ತಿಗೆ ನೀಡಲಾಗುತ್ತಿದ್ದು, ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಸರಕು ಸಾಗಾಣಿಕೆಗೆ ಸ್ಥಳಾದಾಯ, ಮಾರ್ಗದಾಯ ಹಾಗೂ ಮಾಮೂಲಾದಾಯಗಳೆಂಬ ಸುಂಕವನ್ನು ತೆರಬೇಕಾಗಿತ್ತೆಂದು ತಿಳಿದುಬರುತ್ತದೆ. ದಿವಾನ್ ಪೂರ್ಣಯ್ಯನವರ ಕಾಲದಲ್ಲಿ (ಕ್ರಿ.ಶ. ೧೭೯೯-೧೮೧೧) ರಸ್ತೆ ಸುಧಾರಣೆಗಾಗಿ ಒಟ್ಟು ೬೭,೦೦೦ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ವೆಚ್ಚ ಮಾಡಲಾಯಿತು.

ಸುಮಾರು ಕ್ರಿ.ಶ. ೧೮೦೦ರಲ್ಲಿ ಈ ಭಾಗಕ್ಕೆ ಭೇಟಿ ನೀಡಿದ್ದ ಬ್ರಿಟೀಷ್ ಅಧಿಕಾರಿ ಫ್ರಾನ್ಸಿಸ್ ಬುಕಾನನ್ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಎರಡು ಬಾರಿ ಪ್ರವಾಸ ಕೈಗೊಂಡಿದ್ದನು. ಅವನು ಮೊದಲ ಬಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯನ್ನು ಮೇ ೧೫, ೧೮೦೦ ರಂದು ಮದ್ದೂರು ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಪ್ರವೇಶಿಸಿ, ಮಂಡ್ಯ (೧೬-೧೭ ಮೇ) ಹಾಗೂ ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣ (೧೮ ಮೇ ಇಂದ-೫ ನೇ ಜೂನ್‌ವರೆಗೆ) ಗಳಿಗೆ ಭೇಟಿ ನೀಡಿ ಮಾಹಿತಿ ಸಂಗ್ರಹಿಸಿಕೊಂಡು ಹೋದ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲೇ ಹಿಂತಿರುಗಿ, ಜೂನ್ ೯ ರಂದು ಮದ್ದೂರಿನಿಂದ ಹೊರಟು ಚನ್ನಪಟ್ಟಣ, ರಾಮನಗರ, ಮಾಗಡಿ, ಸಾವನದುರ್ಗ, ತಾವರೆಕೆರೆ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಬೆಂಗಳೂರನ್ನು ದಿನಾಂಕ ೨೧ನೇ ಜೂನ್ ೧೮೦೦ ರಂದು ತಲುಪಿದನು. ಅದರಿಂದ ಇಂದಿನ ಮೈಸೂರು-

ಬೆಂಗಳೂರು ರಸ್ತೆ ಅಂದೂ ಕೂಡ ಸುರಕ್ಷಿತ ಪ್ರಯಾಣಕ್ಕೆ ಹೆದ್ದಾರಿಯಾಗಿತ್ತೆಂಬ ಅಂಶ ವೇದ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ. ಮುಂದೆ ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಹೊರಟ ಬುಕಾನನ್, ಬೆಂಗಳೂರು, ಕೋಲಾರ ಹಾಗೂ ತುಮಕೂರು ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಸಂಚರಿಸಿ, ತುರುವೆಕೆರೆ, ಗುಬ್ಬಿ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಬೆಳ್ಳೂರನ್ನು (ನಾಗಮಂಗಲ ತಾ.) ಆಗಸ್ಟ್ ೨೬ ೧೮೦೦ ರಂದು ತಲುಪಿ, ಮುಂದೆ ನಾಗಮಂಗಲ, ಚಿಣ್ಣ, ಮೇಲುಕೋಟೆ, ತೊಣ್ಣೂರು, ಫ್ರೆಂಚ್‌ರಾಕ್ಸ್ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣವನ್ನು ಸೆಪ್ಟೆಂಬರ್ ಒಂದರಂದು ತಲುಪಿದನು. ನೆರೆಯ ಪಾಲಹಳ್ಳಿಗೂ ಹೋಗಿದ್ದ ಇವನು ಮುಂದೆ ಶಿವಸಮುದ್ರ, ಗಗನಚುಕ್ಕಿ, ಭರಚುಕ್ಕಿಗಳನ್ನೂ ಸಂದರ್ಶಿಸಿ, ಸಿಂಗನಲ್ಲೂರು, ಹನಗೂರು, ಕೌಡಳ್ಳಿ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ತಮಿಳುನಾಡಿಗೆ ಪ್ರವಾಸ ಮುಂದುವರಿಸಿದನು. ಇವನ ಕ್ರಿ.ಶ. ೧೮೦೦ರ ಈ ಪ್ರವಾಸ ಮಂಡ್ಯ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಅಂದು ಬಳಕೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ಪ್ರಧಾನ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಜಾಲದ ಬಗ್ಗೆ ಸ್ಪಷ್ಟ ಚಿತ್ರವನ್ನು ನೀಡುತ್ತದೆ. ಆದರೂ ನಿಜವಾದ ಅರ್ಥದಲ್ಲಿ ಬ್ರಿಟೀಷ್ ಕಮೀಷನರುಗಳ ಆಡಳಿತಾವಧಿಯಿಂದೀಚೆಗೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಗಣನೀಯ ಪ್ರಮಾಣದ ಪ್ರಗತಿಯಾಯಿತು. ಬ್ರಿಟೀಷ್ ಕಮೀಷನರುಗಳ ಆಳ್ವಿಕೆಯ ಆರಂಭದಲ್ಲಿ (೧೮೩೧) ಇಡೀ ಮೈಸೂರು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ನಾಯ್ಕನೇರಿ-ಬೆಂಗಳೂರು-ಕನಕಪುರ-ಮಳವಳ್ಳಿ-ಬನ್ನೂರು-ಮೈಸೂರು ರಸ್ತೆ, ಬೆಂಗಳೂರು-ಹರಿಹರ ರಸ್ತೆ, ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣ-ಶಿರಾ ರಸ್ತೆ ಹಾಗೂ ಬೆಂಗಳೂರು-ಬಳ್ಳಾರಿ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಮಾತ್ರ ಉತ್ತಮ ರಸ್ತೆಗಳೆಂದೂ ಹೆಸರಿಸಬಹುದಾಗಿದ್ದು, ಬೆಂಗಳೂರು-ಹರಿಹರ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಬಿಟ್ಟು ಉಳಿದವು ಮಳೆಗಾಲದಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಕ್ಕೆ ಹೊರತಾಗಿದ್ದು, ಮಳೆಗಾಲದಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಬಹಳ ವಿಳಂಬವಾಗುತ್ತಿತ್ತೆಂದು ಕರ್ನಲ್ ಗ್ರೀನ್ ತನ್ನ ೧೮೩೧ರ ವರದಿಯಲ್ಲಿ ದಾಖಲಿಸಿದ್ದಾನೆ. ಆದರೆ ೧೮೩೧ರ ನಂತರ ರಸ್ತೆ ಸಂಚಾರ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಸಾಕಷ್ಟು ಸುಧಾರಣೆಗಳಾದವು. ೧೮೩೧ರಲ್ಲಿ ಮೈಸೂರು-ಬೆಂಗಳೂರು ನಡುವಣ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ನವೀಕರಿಸಲಾಯಿತು. ಮಾರ್ಕ್ ಕಬ್ಬನ್ನನ ಆಡಳಿತಾವಧಿಯಲ್ಲಿ (೧೮೩೪-೧೮೬೧) ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ರಾಜಮಾರ್ಗ, ಪ್ರಾಂತೀಯ ದಾರಿ ಹಾಗೂ ಹಳ್ಳಿರಸ್ತೆಗಳೆಂದು ವಿಂಗಡಿಸಲಾಯಿತು. ಜಿಲ್ಲಾ ಸೂಪರಿಂಟೆಂಡೆಂಟರು ಹಾಗೂ ತಾಲೂಕಿನ ಅಮಲ್ದಾರರುಗಳಿಗೆ ರಸ್ತೆಗಳ ರಚನೆ ಹಾಗೂ ನಿರ್ವಹಣಾ ಹೊಣೆಯನ್ನು ವಹಿಸಲಾಯಿತು. ರಸ್ತೆ-ಸೇತುವೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ ಹಾಗೂ ನಿರ್ವಹಣೆಗಳ ಜವಾಬ್ದಾರಿಯನ್ನು ಹೊರಲು ಸೂಪರಿಂಟೆಂಡೆಂಟರ ನೇತೃತ್ವದಲ್ಲಿ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಮಾರಾಮತ್ ಇಲಾಖೆಯನ್ನು ೧೮೩೪ರಲ್ಲಿ ಸ್ಥಾಪಿಸಲಾಯಿತು. ೧೮೩೧-೧೮೫೬ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು ೨೮.೭೫ ಲಕ್ಷ ರೂ.ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲಾ ಜಿಲ್ಲಾ ಕೇಂದ್ರಗಳನ್ನು ಬೆಂಗಳೂರಿನೊಂದಿಗೆ ಜೋಡಿಸಲಾಯಿತು. ಇದೂ ಸಾಲದೆನಿಸಿದಾಗ ಓರ್ವ ಮುಖ್ಯ ಇಂಜಿನಿಯರ್, ಓರ್ವ ಉಪಮುಖ್ಯ ಇಂಜಿನಿಯರ್, ಐವರು ಎಕ್ಸಿಕ್ಯೂಟಿವ್ ಇಂಜಿನಿಯರ್, ನಾಲ್ವರು ಸಹಾಯಕ ಇಂಜಿನಿಯರ್ ಹಾಗೂ ಮೂವತ್ತು ಸಿಬ್ಬಂದಿಯನ್ನೊಳಗೊಂಡ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯನ್ನು ಮೈಸೂರಿನಲ್ಲಿ ೧೮೫೬ರ ಜೂನ್ ತಿಂಗಳಲ್ಲಿ ಆರಂಭಿಸಲಾಯಿತು.

ಕಾಮಾಟಿಗಳು ಹಾಗೂ ಖಾಲಿಹಾತ್‌ಗಳೆಂಬ ದುಡಿಯುವ ವರ್ಗ ಬಹಳ ಹಿಂದಿನಿಂದಲೂ ಆಯಾ ತಾಲೂಕುಗಳಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ನೀರಾವರಿ ಕಾಮಗಾರಿಗಳಲ್ಲಿ ತೊಡಗಿರುತ್ತಿದ್ದು, ಅವರಿಗೆ ಸರ್ಕಾರವೇ ವೇತನ ನೀಡಬೇಕಾಗಿದ್ದು, ಮನೆದರೆಯನ್ನು ಮನ್ನಾ ಮಾಡಲಾಗಿತ್ತು. ಖಾಲಿಹಾತ್‌ಗಳು ಪಲ್ಲಕ್ಕಿ ಹೊರುವವರಾಗಿದ್ದು, ಪಾಲ್ಮನೀರ್-ಬೆಂಗಳೂರು-ಮೈಸೂರು ನಡುವೆ ಪಲ್ಲಕ್ಕಿ ಹೊರಲೆಂದೇ ಸರ್ಕಾರದಿಂದ ನೇಮಕಗೊಂಡಿದ್ದು, ಆ ಸೇವೆ ಬಯಸಿದ ಪ್ರವಾಸಿಗರಿಂದ ಸರ್ಕಾರವು ನಿಗದಿತ ಸೇವಾ ಶುಲ್ಕ ಪಡೆಯುತ್ತಿತ್ತು. ಆದರೆ ಇತರ ವಾಹನ ಸೌಕರ್ಯ ಲಭಿಸಲಾರಂಭಿಸಿದ ನಂತರ ಪಲ್ಲಕ್ಕಿ ಸಾರಿಗೆ ಸ್ಥಗಿತಗೊಂಡಿತು. ಅದರಿಂದಾಗಿ ಇವರ ಸೇವೆಯನ್ನು ೧೮೪೧ರಲ್ಲಿ ಮಾರಾಮತ್ ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿ ವಿಲೀನಗೊಳಿಸಲಾಯಿತು. ೧೮೬೦ರಲ್ಲಿ ಈ ಎರಡೂ ವರ್ಗದವರನ್ನೂ ಒಂದಾಗಿಸಿ ನೂರು ನೂರು ಜನರ ಹತ್ತು ಗುಂಪುಗಳನ್ನಾಗಿ ವಿಂಗಡಿಸಿ ವಿವಿಧ ಪ್ರಾಂತಗಳಿಗೆ ನೇಮಿಸಲಾಯಿತು. ಇದಕ್ಕಾಗಿ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯು

ರೂ.೬೭,೦೦೦ ಗಳನ್ನು ವಾರ್ಷಿಕವಾಗಿ ಭರಿಸುತ್ತಿತ್ತು. ಈ ಇಲಾಖೆಗೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿ ದಾಖಲೆ ಪತ್ರ, ಕಡತಗಳನ್ನು ನೀಡಲಾಯಿತು. ಆನಂತರ ಗುಣಮಟ್ಟವನ್ನು ಆಧರಿಸಿ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಕ್ರಮಬದ್ಧವಾಗಿ ಆರು ವರ್ಗಗಳಾಗಿ ವಿಂಗಡಿಸಲಾಯಿತು. ಸ್ಥಳೀಯ ಸ್ವಯಂ ಆಡಳಿತ ಸಂಸ್ಥೆ, ಜಿಲ್ಲಾ ಬೋರ್ಡುಗಳನ್ನು ೧೮೬೨ರಲ್ಲಿ ಆರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಇದು ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಾಣ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ತ್ವರಿತಗೊಳಿಸಿತು. ತಾಲೂಕು ಕೇಂದ್ರಗಳ ನಡುವೆ ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕ ಏರ್ಪಡುವಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲಾ ಬೋರ್ಡುಗಳು ಮಹತ್ವದ ಪಾತ್ರ ವಹಿಸಿದವು. ಹಿಂದೆ ರಸ್ತೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕೆ ಬಿಟ್ಟು ಸೇವೆ , ಕಡ್ಡಾಯ ಶ್ರಮದಾನ, ಕೈದಿಗಳ ಸೇವೆ ಹಾಗೂ ಬರಪರಿಹಾರ ಕಾಮಗಾರಿ ವಿಧಾನಗಳನ್ನು ಅನುಸರಿಸುವುದರ ಜೊತೆಗೆ, ರಸ್ತೆ ಶುಲ್ಕ ವಿಧಿಸುವ ಮೂಲಕ ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಾಣ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಭರಿಸಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಚೌರಿಂಗ್ (೧೮೬೨- ೧೮೭೦) ಕಾಲದಲ್ಲಿ ನೇಗಿಲ ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ಸ್ಥಳೀಯ ರಸ್ತೆಗಳ ದುರಸ್ತಿಗೆ ಬಳಸಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಸುಮಾರು ೧೮೭೦ರ ವೇಳೆಗೆ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ರಾಜ್ಯನಿಧಿಯಿಂದ ಭರಿಸುವ ರಾಜ್ಯನಿಧಿ ರಸ್ತೆ ಹಾಗೂ ಜಿಲ್ಲಾನಿಧಿಯಿಂದ ಭರಿಸುವ ಜಿಲ್ಲಾನಿಧಿ ರಸ್ತೆಗಳೆಂದು ಪುನರ್ ವಿಂಗಡಿಸಲಾಯಿತು. ೧೮೭೩ರಲ್ಲಿ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯನ್ನು ಎರಡು ವಿಭಾಗಗಳನ್ನಾಗಿ ಮಾಡಿ ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕ ಹಾಗೂ ಕಟ್ಟಡಗಳಿಗೆಂದೇ ಒಂದು ವಿಭಾಗವನ್ನು ತೆರೆಯಲಾಯಿತು. ೧೮೭೫ರ ವೇಳೆಗೆ ಸಂಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿ ಮೊದಲ ವರ್ಗದ ಪ್ರತಿ ಕಿ.ಮೀ.ರಸ್ತೆಗೆ ರೂ. ೧೫೭ಗಳನ್ನೂ, ಎರಡನೇ ವರ್ಗದ ರಸ್ತೆಗೆ ರೂ.೪೦ ಅನ್ನು ವಾರ್ಷಿಕ ನಿರ್ವಹಣೆ ಬಾಬಾಗಿ ವೆಚ್ಚ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದು, ಇದು ೧೯೦೦ರ ವೇಳೆಗೆ ಕ್ರಮವಾಗಿ ರೂ.೧೫೭ ಹಾಗೂ ರೂ.೫೩ ಆಗಿತ್ತು. ಹೀಗೆ ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಾಣ, ದುರಸ್ತಿಗಳತ್ತ ಸಂಸ್ಥಾನದ ಸರ್ಕಾರ ಕಾಳಜಿ ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದಾಗ, ೧೮೮೧-೧೮೮೨ರಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರು-ಮೈಸೂರು ನಡುವೆ ಜೋಡಿಸಲ್ಪಟ್ಟ ರೈಲು ಮಾರ್ಗ, ರಸ್ತೆ ಸಂಚಾರದ ಮೇಲಿದ್ದ ಒತ್ತಡವನ್ನು ಗಣನೀಯ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಕುಗ್ಗಿಸಿತು. ಮಂಡ್ಯ-ಕಣ್ಣಾನೂರು ರಸ್ತೆ, ಬೆಂಗಳೂರು-ನೆಲ್ಲಿಗೆರೆ ರಸ್ತೆ, ಮಂಡ್ಯ-ಮದ್ದೂರು ರಸ್ತೆ, ಬೆಂಗಳೂರು ಕಾನಕಾನಹಳ್ಳಿ (ಕನಕಪುರ) -ಮೈಸೂರು ರಸ್ತೆ, ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣ-ಸೋಸಲೆ-ಶಿವಸಮುದ್ರ ರಸ್ತೆ, ಶಿವಸಮುದ್ರ-ತಲಕಾಡು ರಸ್ತೆ, ಚನ್ನಪಟ್ಟಣ-ಹಲಗೂರು ರಸ್ತೆ, ತುಮಕೂರು-ಮದ್ದೂರು ರಸ್ತೆ, ಮಂಡ್ಯ-ಕೊಪ್ಪ ರಸ್ತೆ, ಮದ್ದೂರು-ಶಿವಸಮುದ್ರ ರಸ್ತೆ, ಮಂಡ್ಯ-ಬಸರಾಳು ರಸ್ತೆ, ಮಂಡ್ಯ-ಮೇಲುಕೋಟೆ ರಸ್ತೆ, ಲಿಂಗರಾಜಭತ್ತ-ಕನ್ನಬಾಡಿ ರಸ್ತೆ, ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣ-ಚನ್ನರಾಯಪಟ್ಟಣ ರಸ್ತೆ, ಅತ್ತಿಗುಪ್ಪೆ-ನಾಗಮಂಗಲ ರಸ್ತೆ, ಕಿಕ್ಕೇರಿ-ಇಪ್ಪಾ ರಸ್ತೆ, ಫೈಂಚ್‌ರಾಕ್ಸ್-ನೆಲ್ಲಿಗೆರೆ-ಶಿವಾ ರಸ್ತೆ, ಜಕ್ಕನಹಳ್ಳಿ-ಮೇಲುಕೋಟೆ ರಸ್ತೆ, ಪಾಲಹಳ್ಳಿ-ಕಳಸವಾಡಿ ರಸ್ತೆ ಮುಂತಾದವು ೧೮೯೭ರ ವೇಳೆಗೆ ಇಂದಿನ ಮಂಡ್ಯ ಜಿಲ್ಲಾ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿದ್ದ ಅಂಶವನ್ನು ಬಿ.ಎಲ್.ರೈಸ್ ಅವರ ಮೈಸೂರು ಗ್ಯಾಸೆಟಿಯರ್ ದಾಖಲಿಸಿದೆ.

ಬ್ರಿಟೀಷ್ ಸಾಮ್ರಾಜ್ಯದ ಮದ್ರಾಸ್ ಪ್ರೆಸಿಡೆನ್ಸಿಯ ನಿಯಂತ್ರಣಕ್ಕೊಳಪಟ್ಟಿದ್ದ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ೧೯೦೦ರಲ್ಲಿದ್ದ ರಸ್ತೆಗಳ ಬಗ್ಗೆ ವಿವರವಾದ ಮಾಹಿತಿಯನ್ನು ಅಂದಿನ ಬ್ರಿಟೀಷ್ ಸರ್ಕಾರವೇ ಪ್ರಕಟಿಸಿದ್ದು, ಅದರಂತೆ ಆಗ ಇಂದಿನ ಮಂಡ್ಯ ಜಿಲ್ಲಾ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿದ್ದ ೨೦ ಪ್ರಮುಖ ರಸ್ತೆಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಅದು ಉಲ್ಲೇಖಿಸುತ್ತದೆ. ಅವುಗಳಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಆರಂಭಗೊಂಡು ಊಟಿ, ಕೊಯಮತ್ತೂರುಗಳಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುತ್ತಿದ್ದ ರಸ್ತೆಗಳ ಉಲ್ಲೇಖವಿದ್ದು, ಅವೆಲ್ಲ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಮದ್ದೂರು, ಮಂಡ್ಯ ಹಾಗೂ ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣಗಳನ್ನು ಹಾದುಹೋಗುತ್ತಿದ್ದವು. ಮಂಗಳೂರು ಮಾರ್ಗವು ನಾಗಮಂಗಲ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ಹಾದುಹೋಗುತ್ತಿದ್ದು, ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣದಿಂದ ಕಲ್ಲಿಕೋಟೆ, ದಿಂಡಿಗಲ್, ಕೊಯಮತ್ತೂರು, ತಿರುಚಿನಪಳ್ಳಿ, ಬಳ್ಳಾರಿ, ಕಣ್ಣಾನೂರು, ಹರಿಹರಗಳಿಗೆ ಉತ್ತಮ ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕವಿದ್ದು, ಅವುಗಳಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಿನವು ಹೈದರ್-ಟಿಪ್ಪುಕಾಲದಲ್ಲಿ ಸಾಕಷ್ಟು ಸುಧಾರಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿದ್ದ ಸರ್ವಕಾರ್ಯ ರಸ್ತೆಗಳಾಗಿದ್ದವು. ಕನಕಪುರ-ಮಳವಳ್ಳಿ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಸಾಗಿದ್ದ ಬೆಂಗಳೂರು-ಮೈಸೂರು ರಸ್ತೆಯು ಮಣ್ಣಿನದಾಗಿದ್ದು, ಜಿಲ್ಲೆಯ ಹಲಗೂರು ಬಳಿ ಹರಿಯುತ್ತಿದ್ದ ಶಿಂಷಾ ನದಿಗೆ ಇನ್ನೂ

ಸೇತುವೆಯಾಗಿರದೆ, ಅದೊಂದು ಬಂಡಿ ರಸ್ತೆಯಾಗಿತ್ತು. ಮದ್ದೂರು-ಕುಣಿಗಲ್ ರಸ್ತೆಗೆ ಕೌಡ್ಲೆ ಬಳಿ, ಮದ್ದೂರು-ಶಿವಸಮುದ್ರ ರಸ್ತೆಗೆ ಹೆಬ್ಬಾಳ, ಅರಸಿನಕೆರೆ ಹಾಗೂ ಶಿವಸಮುದ್ರಗಳ ಬಳಿ ಸೇತುವೆಗಳಿದ್ದು, ಇವೂ ಕೂಡ ಸಂಚಾರ ಯೋಗ್ಯ ಬಂಡಿವಾಗಿರಲಾಗಿತ್ತು. ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣ-ನಾಗಮಂಗಲ-ನೆಲ್ಲಿಗೆರೆ ಮಾರ್ಗ, ನಾಗಮಂಗಲ-ಪಾಂಡವಪುರ-ಅತ್ತಿಕುಪ್ಪೆ (ಕೃಷ್ಣರಾಜಪೇಟೆ) ಮಾರ್ಗಗಳು ಜಿಲ್ಲಾರಸ್ತೆಗಳಾಗಿದ್ದು, ಸರ್ವತುಳ್ಯಗಳಲ್ಲಿಯೂ ಸಂಚಾರ ಯೋಗ್ಯವಾಗಿದ್ದವು. ಈ ವರದಿಯಿಂದ ೧೯೦೦ರ ವೇಳೆಗೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಹರಿಯುತ್ತಿದ್ದ ನದಿಗಳಿಗೆ ಪ್ರಧಾನ ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಸೇತುವೆಗಳು ನಿರ್ಮಾಣಗೊಂಡಿದ್ದ ಅಂಶ ವೇದ್ಯವಾಗುತ್ತಿದ್ದು, ನಾಗಮಂಗಲ-ನೆಲ್ಲಿಗೆರೆ ನಡುವೆ ಹರಿಯುತ್ತಿದ್ದ ವೀರವೈಷ್ಣವಿಗೆ, ಹಲಗೂರು ಬಳಿಯ ಶಿಂಷಾ ನದಿಗೆ, ಪಾಂಡವಪುರ ಬಳಿಯ ಲೋಕಪಾವನಿ ನದಿಗೆ ಹಾಗೂ ಕಿರಂಗೂರು-ಬನ್ನೂರು ನಡುವೆ ಇದ್ದ ಕಾವೇರಿಯ ಕಾಲುವೆಗೆ ಇನ್ನೂ ಸೇತುವೆಗಳು ನಿರ್ಮಾಣಗೊಂಡಿರದ ಅಂಶವೂ ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತದೆ.

ಮೈಸೂರು ಸಂಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿ ಅಧಿಕಾರದಲ್ಲಿದ್ದ ಪ್ರಗತಿಪರ ಅರಸರಾದ ನಾಲ್ವಡಿ ಕೃಷ್ಣರಾಜ ಒಡೆಯರ್ ಅವರೊಂದಿಗೆ ರಾಜ್ಯದ ಪ್ರಗತಿಗಾಗಿ ಕೈಜೋಡಿಸಿದ ಸರ್ ಕೆ. ಶೇಷಾದ್ರಿ ಅಯ್ಯರ್, ಸರ್.ಎಂ.ವಿಶ್ವೇಶ್ವರಯ್ಯ ಹಾಗೂ ಸರ್. ಎಂ. ಮಿರ್ಜಾ ಇಸ್ಮಾಯಿಲ್ ರಂತಹ ದಿವಾನರುಗಳಿಂದಾಗಿ ಮೈಸೂರು ರಾಜ್ಯವು ಸರ್ವತೋಮುಖ ಪ್ರಗತಿ ಸಾಧಿಸುವುದರ ಮೂಲಕ ಮಾದರಿ ರಾಜ್ಯವೆಂಬ ಹೆಗ್ಗಳಿಕೆಗೂ ಪಾತ್ರವಾಯಿತು. ಮೊದಲ ಜಾಗತಿಕ ಯುದ್ಧದ ಅಂತ್ಯದ ವೇಳೆಗೆ ಮೈಸೂರು-ಅರಸೀಕೆರೆ ರೈಲು ಮಾರ್ಗ ಆರಂಭಗೊಂಡಿದ್ದು, ಜಿಲ್ಲೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಇನ್ನೊಂದು ಮಹತ್ವದ ಬೆಳವಣಿಗೆಯಾಗಿತ್ತು. ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ಬಳಕೆಯಿಂದಾಗಿ ರೈಲು ಸೌಕರ್ಯವಿರದ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿದ್ದ ಜನರಿಗೆ ಮುಂದೆ ಸಾರಿಗೆ ಸೌಕರ್ಯ ಲಭಿಸುವಂತಾಯಿತು. ಮಂಡ್ಯ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೨೩ರ ವೇಳೆಗೆ ಸುಮಾರು ೧೬,೦೦೦ ಎತ್ತಿನ ಗಾಡಿಗಳಿದ್ದವೆಂದು ಹಯವದನರಾಯರು ಮೈಸೂರು ಗ್ಯಾಸೆಟಿಯರ್' ಸಂಪುಟದಲ್ಲಿ ದಾಖಲಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಆ ವೇಳೆಗೆ ಮಂಡ್ಯ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಮದ್ದೂರು-ಶಿವಸಮುದ್ರ ರಸ್ತೆ, (೪೮ ಕಿ.ಮೀ.) ಬೆಳಗೊಳ-ಮೈಸೂರು ರಸ್ತೆ (೧೦ ಕಿ.ಮೀ.) ಹಾಗೂ ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣ ರೈಲ್ವೆ ನಿಲ್ದಾಣ-ಗುಂಬಜ್ ರಸ್ತೆ (೪ ಕಿ.ಮೀ.) ಮುಂತಾದ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ರಸ್ತೆಗಳಿದ್ದು, ಬೆಂಗಳೂರು-ಕನಕಪುರ-ಮೈಸೂರು ರಸ್ತೆ, ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣ-ಸೋಸಲೆ-ಶಿವಸಮುದ್ರ ರಸ್ತೆ, ಚನ್ನಪಟ್ಟಣ-ಹಲಗೂರು ರಸ್ತೆ, ತಲಕಾಡು-ಶಿವಸಮುದ್ರ ರಸ್ತೆ, ಮದ್ದೂರು-ಕೊಪ್ಪ ರಸ್ತೆ, ಬೆಳ್ಳೂರು-ಬೊಮ್ಮನಹಳ್ಳಿ ರಸ್ತೆ, ಮದ್ದೂರು-ಕುಣಿಗಲ್-ತುಮಕೂರು ರಸ್ತೆ, ಮಂಡ್ಯ- ನಾಗಮಂಗಲ ರಸ್ತೆ, ಮಂಡ್ಯ-ಬನ್ನೂರು ರಸ್ತೆ, ಮಂಡ್ಯ- ಮೇಲುಕೋಟೆ ರಸ್ತೆ, ಫೆಂಚ್‌ರಾಕ್ಸ್ ರೈಲ್ವೆ ಸ್ಟೇಷನ್-ನೆಲ್ಲಿಗೆರೆ ರಸ್ತೆ, ಜಕ್ಕನಹಳ್ಳಿ- ಮೇಲುಕೋಟೆ ರಸ್ತೆ, ಕೆ.ಆರ್.ಪೇಟೆ-ನಾಗಮಂಗಲ ರಸ್ತೆ, ಕೆ.ಆರ್.ಪೇಟೆ-ಮೇಲುಕೋಟೆ ರಸ್ತೆ, ಕೆ.ಆರ್.ಪೇಟೆ-ಕಿಕ್ಕೇರಿ-ಶ್ರವಣಬೆಳಗೊಳ ರಸ್ತೆ, ಪಾಲಹಳ್ಳಿ ರಸ್ತೆ, ಮುಂತಾದ ಜಿಲ್ಲಾನಿಧಿ ರಸ್ತೆಗಳಿದ್ದವು.

ಕಾವೇರಿ ನದಿಗೆ ೧೯೩೨ರ ವೇಳೆಗೆ ಕನ್ನಂಬಾಡಿ ಬಳಿ ಕಟ್ಟಲ್ಪಟ್ಟ ಕೃಷ್ಣರಾಜಸಾಗರ ಅಣೆಕಟ್ಟಿನಿಂದಾಗಿ ಮಂಡ್ಯ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಮಂಡ್ಯ, ಪಾಂಡವಪುರ, ಮದ್ದೂರು, ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣ ಹಾಗೂ ಮಳವಳ್ಳಿ ತಾಲೂಕುಗಳಿಗೆ ನೀರಾವರಿ ಸೌಕರ್ಯ ಲಭಿಸುವಂತಾಯಿತು. ಇದೇ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಮಂಡ್ಯ ನಗರದಲ್ಲಿ ೧೯೩೩ರಲ್ಲಿ ಮೈಸೂರು ಸರ್ಕಾರ ಕಾರ್ಖಾನೆ ಆರಂಭವಾಯಿತು. ಇವೆರಡೂ ಬೆಳವಣಿಗೆಗಳು ಜಿಲ್ಲೆಯ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಸುಧಾರಣೆಯತ್ತ ಗಮನಹರಿಸಲು, ಅಂದಿನ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಪ್ರೇರಕ ಶಕ್ತಿಗಳಾದವು. ೧೯೩೩ರ ವೇಳೆಗೆ ಮಂಡ್ಯ ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ವಿಭಾಗಕ್ಕೆ ರಸ್ತೆ, ಕಟ್ಟಡ ಹಾಗೂ ನೀರಾವರಿ ಕೆಲಸ ಕಾರ್ಯಗಳ ಮೊಣೆಯನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಿಕೊಡಲಾಗಿದ್ದು, ಇದರೊಂದಿಗೆ ಇರ್ವಿನ್ ಕಾಲುವೆ ನಿರ್ಮಾಣ ವಿಭಾಗ (ಈಗ ವಿಶ್ವೇಶ್ವರಯ್ಯ ಕಾಲುವೆ) ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿತ್ತು. ಮಂಡ್ಯ ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ವಿಭಾಗವನ್ನು ೧೯೪೯ರಲ್ಲಿ ಪುನರ್ ರಚಿಸಿ ನಾಗಮಂಗಲ, ಮದ್ದೂರು, ಮಂಡ್ಯ ತಾಲೂಕುಗಳನ್ನು ಅದರ ವ್ಯಾಪ್ತಿಗೆ ಒಳಪಡಿಸಲಾಯಿತು.

ಇದರ ವ್ಯಾಪ್ತಿಗೆ ೧೯೫೯ರಲ್ಲಿ ಕೃಷ್ಣರಾಜಪೇಟೆ ತಾಲೂಕು ಕೂಡ ಸೇರಿತು. ಜಿಲ್ಲೆಯನ್ನು ಹಾದುಹೋಗುವ ಇಂದಿನ ಬೆಂಗಳೂರು-ಊಟಿ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ವ್ಯವಸ್ಥಿತವಾಗಿ ಸುಮಾರು ೧೯೩೭ರಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಯಿತು. ರಸ್ತೆ ವಿಭಜನೆ ಹಾಗೂ ನಿರ್ವಹಣೆಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಪ್ರಾಂತೀಯ ವ್ಯತ್ಯಾಸಗಳಿದ್ದವು. ಅದನ್ನು ಕೊನೆಗಾಣಿಸಿ ದೇಶದಲ್ಲಿ ಏಕಪ್ರಕಾರದ ರಸ್ತೆ ಜಾಲವನ್ನು ರೂಪಿಸುವ ಉದ್ದೇಶದಿಂದ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರವು ೧೯೪೨ರಲ್ಲಿ ನಾಗಪುರ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಜಾರಿಗೊಳಿಸಿತು. ಅದರಂತೆ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ೧. ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ, ೨. ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ, ೩. ಜಿಲ್ಲಾ ಪ್ರಮುಖ ರಸ್ತೆ, ೪. ಇತರೆ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆ ಹಾಗೂ ೫. ಗ್ರಾಮಾಂತರ ರಸ್ತೆಗಳೆಂದು ಐದು ವರ್ಗಗಳಾಗಿ ವಿಂಗಡಿಸಲಾಯಿತು. ಈ ವರ್ಗೀಕರಣವು ರಸ್ತೆಗಳ ಪ್ರಾಮುಖ್ಯತೆಯನ್ನು ಆಧರಿಸಿ ಮಾಡಿದ್ದಾಗಿದ್ದು, ಮೊದಲ ಮೂರು ವರ್ಗದ ರಸ್ತೆಗಳು ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯ ನಿಯಂತ್ರಣಕ್ಕೆ ಒಳಪಟ್ಟಿದ್ದವು. ಈ ನಡುವೆ ೧೯೩೯ರಲ್ಲಿ ಏಳು ತಾಲೂಕುಗಳನ್ನೊಳಗೊಂಡ ಮಂಡ್ಯ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಅಸ್ತಿತ್ವಕ್ಕೆ ಬಂದ ನಂತರ ೧೯೪೬ರ ವೇಳೆಗೆ ಇದ್ದ ಒಟ್ಟು ೫೨ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ೧೫ ಕಿ.ಮೀ.ಸಿಮೆಂಟ್ ರಸ್ತೆ, ೪೬ ಕಿ.ಮೀ. ಆಸ್ಪಾಲ್ಟ್ ರಸ್ತೆ, ೪೪೧ ಕಿ.ಮೀ. ಡಾಂಬರು ರಸ್ತೆ ಹಾಗೂ ೧೫೦ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಷ್ಟು ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳಿದ್ದವೆಂದು ತಿಳಿದುಬರುತ್ತದೆ. ಏಕೀಕೃತ ಕರ್ನಾಟಕವು ೧೯೫೬ರಲ್ಲಿ ರೂಪುಗೊಂಡಾಗ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಿರದಿದ್ದರೂ ಉಳಿದ ವರ್ಗಗಳಿಗೆ ಸೇರಿದ ಒಟ್ಟು ೩,೫೦೭ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳಿದ್ದವು. ಮುಂದೆ ೧೯೬೧ರ ವೇಳೆಗೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೩,೭೨೬ ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳಿದ್ದು, ಇದು ಐದು ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ, ೧೯ ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆ, ೨೯ ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆ, ಗ್ರಾಮಾಂತರ ರಸ್ತೆ ಹಾಗೂ ಕಬ್ಬು ಶುಲ್ಕ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿತ್ತು.

ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ಒಟ್ಟು ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದ ೧೯೬೫ರ ವೇಳೆಗೆ ೩,೫೭೦.೪ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೆರತು. ಇದು ೧೯೬೬ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಒಟ್ಟು ೪೪೫೭ ಕಿ.ಮೀ. ಆಯಿತು. ಇದು ಐದು ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ, ೨೨ ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆ, ೪೪ ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆ, ೨೪ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ರಸ್ತೆ ಹಾಗೂ ಹಲವಾರು ಕಬ್ಬು ಶುಲ್ಕ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನೊಳಗೊಂಡಿತ್ತು. ಅಷ್ಟೇ ಅಲ್ಲದೇ ಜಿಲ್ಲಾ ಬೋರ್ಡ್ ರಸ್ತೆ ಹಾಗೂ ಅರಣ್ಯ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನೂ ಒಳಗೊಂಡಿತ್ತು. ಆಗ ಪ್ರತಿ ಚ.ಕಿ.ಮೀ. ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ ಸರಾಸರಿ ೦.೮೯ ಕಿ.ಮೀ.ರಸ್ತೆ ಸೌಕರ್ಯ ಲಭ್ಯವಿದ್ದು ಇದು ರಾಜ್ಯದ ಸರಾಸರಿ ಪ್ರಮಾಣವಾದ ೦.೪೬ ಕಿ.ಮೀ.ಗಿಂತ ಉತ್ತಮವಾಗಿದ್ದು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಅಗ್ರಸ್ಥಾನ ಪಡೆದಿತ್ತು. ಏಕೀಕೃತ ಕರ್ನಾಟಕ ರೂಪಿತಗೊಂಡ ಮೊದಲ ದಶಕದಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲೆಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಯಲ್ಲಾದ ಪ್ರಗತಿಯನ್ನು ಇದು ಸೂಚಿಸುತ್ತದೆ. ಇದು ಮುಂದೆ ೧೯೭೧ರಲ್ಲಿ ೫,೩೨೨ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೂ ೧೯೭೬ರಲ್ಲಿ ೬,೧೬೦ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೂ, ೧೯೮೪ರಲ್ಲಿ ೭,೭೩೯ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೂ ಹಾಗೂ ೧೯೮೮ರಲ್ಲಿ ೮,೧೮೧ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೂ ಹೆಚ್ಚಿತು. ಆದರೆ ಇದು ೧೯೮೯ರಲ್ಲಿ ೮,೧೭೮ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೂ, ೧೯೯೧ರಲ್ಲಿ ೮,೦೪೩ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೂ ಹಾಗೂ ೧೯೯೩ರಲ್ಲಿ ೮,೦೦೩ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೂ ಇಳಿಯಿತು. ಮುಂದೆ ಇದು ೧೯೯೬ರಲ್ಲಿ ೮,೩೦೯ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೆರತು. ಅಲ್ಲಂದೀಚೆಗೆ ಯಾವುದೇ ಬದಲಾವಣೆಗಳಿಲ್ಲದೆ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಒಟ್ಟು ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದ ೧೯೯೯ರವರೆಗೆ ೮,೩೦೯ ಕಿ.ಮೀ. ಆಗಿತ್ತು. ಇದು ೨೦೦೨ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಒಮ್ಮಿಂದೊಮ್ಮೆಗೆ ೧೩,೧೮೯ ಕಿ.ಮೀ. ಗಳಿಗೆರಿದ್ದು ಕಂಡು ಬಂದಿದೆ. ಜಿಲ್ಲೆಯ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಗಣನೀಯ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಸುಧಾರಿಸಿರುವ ಅಂಶವನ್ನು ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೧ ರಿಂದ ೭.೩ರಲ್ಲಿ ನೀಡಿರುವ ಅಂಕಿಅಂಶಗಳು ಪುಷ್ಟೀಕರಿಸುತ್ತವೆ.

ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ : ದೇಶದ ವಿವಿಧ ಭಾಗಗಳೊಂದಿಗೆ ಹಾಗೂ ವಿವಿಧ ರಾಜ್ಯಗಳ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳೊಂದಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ರೂಪಿಸಲು ರಾಷ್ಟ್ರ ವ್ಯಾಪ್ತಿ ಇರುವ ರಸ್ತೆ ಜಾಲವೇ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಾಗಿದ್ದು, ಇವು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ

ಐಕ್ಯತೆಗೆ ಅತ್ಯಗತ್ಯವಾಗಿವೆ. ಆಯಾ ರಾಜ್ಯಗಳಲ್ಲಿ ಹಾದುಹೋಗುವ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆಗಾಗಿ ಆಯಾ ರಾಜ್ಯಗಳ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಗಳು ೧೯೭೧ರಿಂದೀಚೆಗೆ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ವಿಭಾಗವನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು, ಅವುಗಳ ನಿರ್ವಹಣಾ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದ ನಿಧಿಯಿಂದ ಭರಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ. ಆದರೆ ಮಂಡ್ಯ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೭೧ರವರೆಗೆ ಯಾವುದೇ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಿರಲಿಲ್ಲ. ಆನಂತರದಲ್ಲಿ ೩೨೦ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ಬೆಂಗಳೂರು-ಮಂಗಳೂರು ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗೆ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯ ಸ್ಥಾನಮಾನವನ್ನು ೧೯೭೨ರಲ್ಲಿ ನೀಡಲಾಯಿತು. ಈ ಹೆದ್ದಾರಿಯು ಜಿಲ್ಲೆಯ ನಾಗಮಂಗಲ ತಾಲೂಕಿನ ಉತ್ತರ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ೨೯ ಕಿ. ಮೀ. ಹಾದು ಹೋಗಿತ್ತು. ಅಲ್ಲಂದೀಚೆಗೆ ಜುಲೈ ೧೯೯೯ ರವರೆಗೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ಬದಲಾವಣೆಗಳಾಗಿರದೆ, ನಾಗಮಂಗಲ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ಹಾದು ಹೋಗಿರುವ ಬೆಂಗಳೂರು-ಮಂಗಳೂರು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಸಂಖ್ಯೆ ೪೮ ಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ ೨೯ ಕಿ.ಮೀ. ಹಾದಿಯೇ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಏಕೈಕ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯಾಗಿತ್ತು. ಎಡೆಯೂರಿನಿಂದ ಸ್ವಲ್ಪ ಮುಂದೆ ಜಿಲ್ಲೆಯನ್ನು ಪ್ರವೇಶಿಸುವ ಇದು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೨೯ ಕಿ.ಮೀ. ಕ್ರಮಿಸಿ ಕದಬಳ್ಳಿಯಿಂದ ಆಚೆಗೆ ಹಾಸನ ಜಿಲ್ಲೆಯನ್ನು ಪ್ರವೇಶಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ಕರಾವಳಿಯೊಂದಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಸಾಧಿಸಲು ಅನುಕೂಲಕರವಾಗಿದ್ದು ಮಹತ್ವ ಪಡೆದಿದೆ. ಇದು ದ್ವಿಪಥ ರಸ್ತೆಯಾಗಿದ್ದು ೭.೫ ಕಿ.ಮೀ. ಅಗಲವಿದೆ. ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ೨೦೯ರ(ಬೆಂಗಳೂರು-ದಿಂಡಿಗಲ್ ರಸ್ತೆ) ಭಾಗವಾಗಿ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ೮೬ (ಬೆಂಗಳೂರು-ಕನಕಪುರ-ಮೈಸೂರು) ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ೩೩ (ಕೊರಟಗೆರೆ-ಮಳವಳ್ಳಿ-ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲ)ಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ ಮಳವಳ್ಳಿವರೆಗಿನ ಹಾದಿಗಳನ್ನು ಜುಲೈ-೯೯ರಲ್ಲಿ ಮೇಲ್ದರ್ಜೆಗೇರಿಸಲಾಗಿದೆ. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಎರಡು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ (ಸಂಖ್ಯೆ ೪೮ ಹಾಗೂ ೨೦೯) ಗಳು ಇಂದು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು ೭೩ ಕಿ.ಮೀ. ಕ್ರಮಿಸಿ ಮುಂದೆ ಸಾಗುತ್ತವೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೧ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆ, ತಾಲೂಕು ಬೋರ್ಡು ಹಾಗೂ ಅರಣ್ಯ ಇಲಾಖೆಗಳ ಅಧೀನದಲ್ಲಿದ್ದ ರಸ್ತೆಗಳ ವಿವರ (೧೯೫೬-೧೯೮೪ರವರೆಗಿನ ಅವಧಿಯ ಕೆಲವು ಆಯ್ಕೆ ವರ್ಷಗಳ ಅಂಕಿ-ಅಂಶಗಳು)

ವರ್ಷ	ಒಟ್ಟು ರಸ್ತೆ	ವಿವಿಧ	ಮೇಲ್ಮೈ	ಪ್ರತಿ ೧೦೦ ಚ.ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೆ
		ಮೇಲ್ಮೈವುಳ್ಳ ರಸ್ತೆ	ಹೊಂದಿರದ ರಸ್ತೆ	ಇರುವ ಒಟ್ಟು ರಸ್ತೆ ಉದ್ದ
೧೯೫೬	೩,೫೦೭	೨,೪೧೩	೧,೦೯೪	೭೦
೧೯೬೧	೩,೭೨೬	೨,೮೮೮	೮೫೮	೭೬
೧೯೬೬	೪,೪೫೭	೩,೨೯೮	೧,೧೫೯	೮೯
೧೯೬೯	೫,೦೭೬	೩,೮೫೩	೧,೨೨೩	೧೦೨
೧೯೭೧	೫,೩೨೨	೩,೯೦೬	೧,೪೧೬	೧೦೭
೧೯೭೬	೬,೧೬೦	೪,೨೩೧	೧,೯೨೯	೧೨೯
೧೯೭೮	೬,೫೩೦	೪,೩೧೧	೨,೨೧೯	-
೧೯೮೪	೭,೭೩೯	೪,೬೩೦	೩,೧೦೯	೧೫೬

ಕೋಷ್ಟಕ ೨.೨ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿನ ವಿವಿಧ ವರ್ಗದ ರಸ್ತೆಗಳ ಆಯ್ದ ವರ್ಷಗಳ ಅಂಕಿ ಅಂಶಗಳು

ವರ್ಷ	ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ	ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ	ಪ್ರಮುಖ ಜಿಲ್ಲಾ ಇತರ ರಸ್ತೆ	ಜಿಲ್ಲಾ ಇತರ ರಸ್ತೆ	ಹಳ್ಳಿ ರಸ್ತೆ	ನೀರಾವರಿ ಇಲಾಖೆ ರಸ್ತೆ	ತಾಲೂಕು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ರಸ್ತೆ	ಪಂಚಾಯತಿ ಯತಿ ರಸ್ತೆ	ಮುನಿಸಿಪಾಲಿಟಿ ರಸ್ತೆ	ಒಟ್ಟು ಆಂಕಣ ರಿಂದ ರವರೆಗೆ	ಮೇಲ್ಮೈ ಯುಕ್ತ ರಸ್ತೆ(ಸರ್ಫೇಸಡ್ ರೋಡ್ಸ್)	ಮೇಲ್ಮೈ ಇಲ್ಲದ ರಸ್ತೆ (ಅನ್ ಸರ್ಫೇಸಡ್ ರೋಡ್ಸ್)	ಪ್ರತಿ ೧೦೦ ಚ.ಕಿ.ಮೀ. ಕ್ಷೇತ್ರಕ್ಕೆ ಇರುವ ರಸ್ತೆ ಉದ್ದ
೧	೨	೩	೪	೫	೬	೭	೮	೯	೧೦	೧೧	೧೨	೧೩	೧೪
೧೯೮೫	೨೯	೧೬೮	೫೯೯	೫೧೪	೪,೯೬೦	೬೨೬	೧,೧೦೮	-	-	೮,೧೦೪	೪,೬೦೬	೩,೩೯೮	೧೬೩
೧೯೮೮	೨೯	೨೮೮	೯೦೬	೨೫೩	೪,೮೬೧	೭೨೬	೧,೧೦೮	-	-	೮,೧೦೪	೫,೨೦೫	೨,೬೬೬	೧೬೫
೧೯೯೩	೨೯	೨೮೮	೧,೩೪೦	೧೨೦	೪,೫೪೯	೫೬೯	೧,೧೦೮	-	-	೮,೦೦೩	೫,೬೪೬	೨,೩೫೭	೧೬೧
೧೯೯೫	೨೯	೨೮೮	೧,೩೪೦	೧೨೦	೪,೫೪೯	೫೬೯	೧,೧೦೮	-	-	೮,೦೦೩	೫,೬೩೧	೨,೨೬೨	೧೬೧
೧೯೯೯	೬೩	೨೪೪	೧,೩೪೦	೧೨೦	೪,೫೪೯	೫೬೯	೧,೧೦೮	೧೪೦	೧೬೬	೮,೩೦೯	೫,೬೮೭	೨,೫೨೨	೧೬೦
೨೦೦೦	೭೩	೨೪೪	೧,೩೪೦	೧೨೦	೪,೫೪೯	೫೬೯	೧,೧೦೮	೧೪೦	೧೬೬	೮,೩೦೯	-	-	
೨೦೦೧	೭೩	೨೪೪	೧,೩೪೦	೧೨೦	೪,೫೪೯	೫೬೯	೧,೧೦೮	೧೪೦	೧೬೬	೮,೩೦೯	೫,೬೮೭	-	
೨೦೦೨	೭೩	೨೪೪	೧,೩೬೬	೧೩೬	೭,೭೨೨	೩,೬೭೦	೧,೧೦೮	೧೪೦	೪೨೫	೧೩,೧೮೯*	೫,೮೬೭	೭೩೨೨	

* : ಇದು ೪೭ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ಅರಣ್ಯ ರಸ್ತೆಯನ್ನೂ ಒಳಗೊಂಡಿದೆ.

೫ : ೨೦೦೦ದಿಂದೀಚೆಗೆ ಹಳ್ಳಿ ರಸ್ತೆ ಹಾಗೂ ನೀರಾವರಿ ರಸ್ತೆಗಳ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಒಮ್ಮೆಗೆ ಗಣನೀಯ ಹೆಚ್ಚಳ ಕಂಡು ಬರುತ್ತದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ ೨.೩ ಮಂಡ್ಯ ಜಿಲ್ಲೆಯ ವಿವಿಧ ವರ್ಗದ ರಸ್ತೆಗಳ ತಾಲೂಕುವಾರು ವಿವರ

ತಾಲೂಕು	ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ	ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ	ಪ್ರಮುಖ ಜಿಲ್ಲಾ ಇತರ ರಸ್ತೆ	ಜಿಲ್ಲಾ ಇತರ ರಸ್ತೆ	ಗ್ರಾಮಾಂತರ ರಸ್ತೆ	ಒಟ್ಟು ರಸ್ತೆ	ಮೇಲ್ಮೈ ಯುಕ್ತ ರಸ್ತೆ (ಸರ್ಫೇಸಡ್ ರೋಡ್ಸ್)	ಮೇಲ್ಮೈ ರಹಿತ ರಸ್ತೆ (ಅನ್ ಸರ್ಫೇಸಡ್ ರೋಡ್ಸ್)	ಪ್ರತಿ ೧೦೦ ಚ.ಕಿ.ಮೀ. ಕ್ಷೇತ್ರಕ್ಕೆ ಸರಾಸರಿ ರಸ್ತೆ
೧	೨	೩	೪	೫	೬	೭	೮	೯	೧೦
ಮಂಡ್ಯ	-	೨೬	೨೩೫	೧೮	೧,೭೩೧	೨,೦೨೧	೧,೮೭೩	೧೪೮	೨೮೨
ಮದ್ದೂರು	-	೪೬	೧೬೧	೩೪	೧,೪೨೮	೧,೬೩೫	೧,೧೮೩	೪೫೨	೨೬೪
ಮಳವಳ್ಳಿ	೪೪	೨೪	೨೧೮	೦೭	೧,೪೬೮	೧,೭೬೧	೮೪೬	೯೧೫	೨೧೭
ನಾಗಮಂಗಲ	೨೯	೪೪	೨೧೮	೪೨	೩೪೨	೬೫೧	೪೫೪	೧೯೭	೬೨
ಕೆ.ಆರ್.ಪೇಟೆ	-	೩೮	೨೮೧	೨೭	೩೧೪	೬೬೧	೫೦೪	೧೫೭	೭೩
ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣ	-	೧೯	೧೩೧	-	೪೮೬	೬೩೫	೪೮೬	೧೪೯	೧೭೯
ಪಾಂಡವಪುರ	-	೪೭	೧೩೬	೦೮	೪೫೭	೬೩೯	೩೯೧	೨೪೮	೧೧೯
ಒಟ್ಟು	೭೩	೨೪೪	೧,೩೬೬	೧೩೬	೬,೨೨೬*	೮,೦೦೩	೫,೬೩೧	೨,೨೬೬	೧೬೦

· ನೀರಾವರಿ ಇಲಾಖೆ ರಸ್ತೆ ಹಾಗೂ ತಾಲೂಕು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿದೆ.

ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳು

ರಾಜ್ಯದ ಎಲ್ಲಾ ಜಿಲ್ಲಾ ಕೇಂದ್ರ, ಪ್ರಮುಖ ಪಟ್ಟಣ ಮತ್ತು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ನಡುವೆ ಪರಸ್ಪರ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುವ ರಸ್ತೆಗಳೇ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಾಗಿದ್ದು, ಇವುಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆ ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರದ ಹೊಣೆಯಾಗಿದ್ದು, ಆಯಾ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿರುವ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ವಿಭಾಗಗಳು ಈ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತವೆ. ೧೯೪೪ರ ನಾಗಪುರ ಯೋಜನೆಗೆ ಮೊದಲು ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳನ್ನು ರಾಜ್ಯನಿಧಿ ರಸ್ತೆಗಳೆಂದು ಕರೆಯಲಾಗುತ್ತಿದ್ದು, ಅವುಗಳ ನಿರ್ವಹಣಾ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ರಾಜ್ಯನಿಧಿಯಿಂದ ಭರಿಸಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೬೬ರ ವೇಳೆಗೆ ಒಟ್ಟು ೧೭೨ ಕಿ.ಮೀ.ನಷ್ಟು ಉದ್ದದ ಐದು ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಿದ್ದವು. ೧) ಬೆಂಗಳೂರು-ಮಂಗಳೂರು ರಸ್ತೆ (೨೯ಕಿ.ಮೀ.) ೨) ಮದ್ರಾಸ್-ಕಣ್ಣಾನೂರು ರಸ್ತೆ (೭೨.ಕಿ.ಮೀ.) ೩) ಪಾಂಡವಪುರ ರೈಲ್ವೆ ನಿಲ್ದಾಣ-ನೆಲ್ಲಿಗೆರೆ ರಸ್ತೆ (೫೭ಕಿ.ಮೀ.), ೪) ನೆಲ್ಲಿಗೆರೆ-ಶಿರಾ ರಸ್ತೆ (೧೦ ಕಿ.ಮೀ.), ೫) ಬೆಂಗಳೂರು-ನೀಲಗಿರಿ ರಸ್ತೆ (೪ ಕಿ.ಮೀ.)ಗಳೇ ಅಂದಿನ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಾಗಿದ್ದವು. ಇವುಗಳಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರು-ಮಂಗಳೂರು ನಡುವಣ ರಾಜ್ಯಹೆದ್ದಾರಿಯನ್ನು ಮುಂದೆ ೧೯೭೨ರಲ್ಲಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯನ್ನಾಗಿ ಪರಿವರ್ತಿಸಲಾಯಿತು. ಮದ್ರಾಸ್-ಕಣ್ಣಾನೂರು (ಬೆಂಗಳೂರು ಮೈಸೂರು) ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯು ಪ್ರಾಚೀನ ರಸ್ತೆಯಾಗಿದ್ದು ಜಿಲ್ಲೆಯನ್ನು ನಿಡಘಟ್ಟದ ಮೂಲಕ ಪ್ರವೇಶಿಸಿ ಮುಂದೆ ಇಲವಾಲ ಬಳಿ ಮೈಸೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯನ್ನು ಪ್ರವೇಶಿಸುತ್ತದೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಮದ್ದೂರು ಬಳಿ ಶಿಂಷಾ ನದಿಗೆ, ಶೆಟ್ಟಿಹಳ್ಳಿ ಬಳಿ ಲೋಕಪಾವನಿ ನದಿಗೆ ಹಾಗೂ ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣದ ಬಳಿ ಕಾವೇರಿ ನದಿಗೆ (ಉತ್ತರ-ದಕ್ಷಿಣ ಶಾಖೆ) ಸೇತುವೆಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿದೆ. ಪಾಂಡವಪುರ-ನೆಲ್ಲಿಗೆರೆ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯು ನಾಗಮಂಗಲ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ತುಮಕೂರಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುವ ರಸ್ತೆಯಾಗಿದೆ.

ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು ಹತ್ತು ಕಿ.ಮೀ. ಸಾಗುವ ನೆಲ್ಲಿಗೆರೆ-ಶಿರಾ ರಸ್ತೆ, ಎಡೆಯೂರು ಬಳಿ ಬೆಂಗಳೂರು-ಮಂಗಳೂರು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯನ್ನು ಕೂಡುತ್ತದೆ. ಬೆಂಗಳೂರು-ನೀಲಗಿರಿ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯು ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣ ಬಳಿಯ ಪಶ್ಚಿಮ ವಾಹಿನಿ ಸಮೀಪದಿಂದ ಆರಂಭವಾಗುತ್ತಿದ್ದು, ಇಲ್ಲಿ ಮದ್ರಾಸ್-ಕಣ್ಣಾನೂರು ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯು ಬಲಕ್ಕೆ ಹೊರಳುತ್ತದೆ. ಇದು ಕಳಸವಾಡಿ ಬಳಿ ಮೈಸೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯನ್ನು ಪ್ರವೇಶಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ಮುಂದೆ ಮೈಸೂರು ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ನೀಲಗಿರಿಯತ್ತ ಸಾಗುತ್ತದೆ. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯು ೧೯೭೬ರ ವೇಳೆಗೆ ೧೪೬ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೆ ಇಳಿದಿದ್ದು, ೧೯೭೭ರ ವೇಳೆಗೆ ೧೬೮ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೆ ಏರಿತು. ಆದರೆ ಪ್ರಮುಖ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಮಟ್ಟಕ್ಕೆ ಏರಿಸಿದ ಕಾರಣದಿಂದಾಗಿ ೧೯೮೮ರ ವೇಳೆಗೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯ ಪ್ರಮಾಣ ಒಟ್ಟು ೨೮೮ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೆರಿದ್ದು, ಅಲ್ಲಂದೀಚೆಗೆ ಜುಲೈ ೧೯೯೯ರವರೆಗೆ ಯಾವುದೇ ವ್ಯತ್ಯಾಸವಿಲ್ಲದೇ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ಐದು ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಿದ್ದವು. ಇದರಲ್ಲಿ ಕೇವಲ ೯.೮೦ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆ, ಸಿಮೆಂಟ್ ಕಾಂಕ್ರೀಟ್ ಹೊಂದಿದ್ದು, ಉಳಿದವು ಡಾಂಬರು ರಸ್ತೆಗಳಾಗಿವೆ. ಆದರೆ ಜುಲೈ ೧೯೯೯ರಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರು-ದಿಂಡಿಗಲ್ ನಡುವಣ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯ ದರ್ಜೆಗೆ ಏರಿಸಿದ್ದರಿಂದ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ೮೬ ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ೩೩ಗಳು ಅದರ ಭಾಗವಾಗಿವೆ. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಇಂದು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿರುವ ಐದು ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ಒಟ್ಟು ಉದ್ದ ೨೪೪ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೆ ಇಳಿದಿದೆ. ಸರ್ಕಾರದ ಇತ್ತೀಚಿನ ಆದೇಶದಂತೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಹಾದುಹೋಗುವ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಸಂಖ್ಯೆ ೧೭ ಹಾಗೂ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ೧೯ ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣ-ಬೀದರ್ ಮಾರ್ಗಗಳ ಅಗಲೀಕರಣ ಕಾರ್ಯ ನಡೆದಿದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ ೨.೪ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿರುವ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳು

ಕ್ರಮ ಸಂಖ್ಯೆ	ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಸಂಖ್ಯೆ	ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಕ್ರಮಿಸುವ ದೂರ (ಕಿ.ಮೀ.)	ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಹಾದುಹೋಗುವ ತಾಲೂಕು ಪ್ರದೇಶ
೧.	೭ (ಮೈಸೂರು-ಅರಸೀಕೆರೆ)	೫೬.೩೦	ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣ-ಪಾಂಡವಪುರ-ಕೃಷ್ಣರಾಜಪೇಟೆ
೨	೧೭ (ಬೆಂಗಳೂರು-ನೀಲಗಿರಿ)	೬೦.೦೦	ಮದ್ದೂರು-ಮಂಡ್ಯ-ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣ
೩	೧೯ (ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣ-ಬೀದರ್)	೭೧.೭೦	ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣ-ಪಾಂಡವಪುರ-ನಾಗಮಂಗಲ
೪	೩೩ (ಕೊರಟಗೆರೆ-ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲ)	೪೩.೫೦	ಮದ್ದೂರು-ಮಳವಳ್ಳಿ
೫	೮೬ (ಮೈಸೂರು - ಮಳವಳ್ಳಿ)	೧೨-೫೦	ಮಳವಳ್ಳಿ

ಪ್ರಮುಖ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳು

ಇವು ಜಿಲ್ಲೆಯ ಪ್ರಮುಖ ವ್ಯಾಪಾರ ಕೇಂದ್ರ, ರೈಲ್ವೆ ನಿಲ್ದಾಣ, ರಾಜ್ಯ ಹಾಗೂ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುವ ಕೊಂಡಿಗಳಾಗಿವೆ. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೬೬ರ ವೇಳೆಗೆ ೪೮೭ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ೧೩ ಪ್ರಮುಖ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳಿದ್ದವು. ಇದು ೧೯೮೫ರ ವೇಳೆಗೆ ೫೯೯ ಕಿ.ಮೀ. ಇದ್ದು ಅಲ್ಲಿಂದೀಚೆಗೆ ನಿರಂತರವಾಗಿ ಪ್ರಮುಖ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಹಾಗೂ ಪ್ರಮಾಣ ಅಧಿಕಗೊಂಡಿರುವ ಅಂಶ ಕೋಷ್ಟಕ ೨.೨ ರಿಂದ ವೇದ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಕಾರಣ ಕಳೆದ ಮೂರೂವರೆ ದಶಕಗಳಲ್ಲಿ ತಾಲೂಕು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮಂಡಳಿಯ ಅಧೀನದಲ್ಲಿದ್ದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯು ವಹಿಸಿಕೊಂಡಿರುವುದೇ ಆಗಿದೆ. ಅದರಂತೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೫೯-೨೦೦೦ ರವರೆಗೆ ಒಟ್ಟು ೧೫೮೧ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯು ವಹಿಸಿಕೊಂಡಿದೆ.

ಇಂದು ಪ್ರಮುಖ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆಯನ್ನು ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯೇ ಮಾಡುತ್ತಿದೆ. ಜಿಲ್ಲೆಯ ವಿವಿಧ ತಾಲೂಕುಗಳ ಮೂಲಕ ಹಾಯ್ದು ಹೋಗಿರುವ ೧,೩೪೦ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ೯೧ ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆಗಳು, ಇಂದು ಜಿಲ್ಲೆಯ ಆಂತರಿಕ ಹಾಗೂ ಬಾಹ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕ ಜಾಲವನ್ನು ವ್ಯವಸ್ಥಿತವಾಗಿ ರೂಪಿಸುವುದರ ಜೊತೆಗೆ, ಜಿಲ್ಲೆಯ ಆರ್ಥಿಕ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳಿಗೆ ಪೂರಕವಾಗಿವೆ. ಇವುಗಳಲ್ಲಿ ಕೊಡಿಯಾಲ-ಚಾಮಲಾಪುರ ರಸ್ತೆ (೩೯.೨೦ ಕಿ.ಮೀ.), ಬೂಕಿನಕೆರೆ-ಹರಿಹರಪುರ-ಲಿಂಗರಾಜಪುರ ರಸ್ತೆ (೩೮ ಕಿ.ಮೀ.) ಪಾಂಡವಪುರ - ಸಿಂಗನಹಳ್ಳಿ ರಸ್ತೆ (೩೭ ಕಿ.ಮೀ.), ಮಂಡ್ಯ-ಮುತ್ತತ್ತಿ ರಸ್ತೆ (೬೧ ಕಿ.ಮೀ.) ಮಂಡ್ಯ-ನಾಗಮಂಗಲ ರಸ್ತೆ (೨೮ ಕಿ.ಮೀ.), ಮದ್ದೂರು-ನಾಗಮಂಗಲ ರಸ್ತೆ (೪೮ ಕಿ.ಮೀ.), ಮಂಡ್ಯ -ಮೇಲುಕೋಟೆ ರಸ್ತೆ (೨೪ ಕಿ.ಮೀ.), ರುದ್ರಾಕ್ಷಿಪುರ-ಹಲಗೂರು ರಸ್ತೆ (೩೩ ಕಿ.ಮೀ.), ಚನ್ನಪಟ್ಟಣ-ಹಲಗೂರು ರಸ್ತೆ (೯ ಕಿ.ಮೀ.), ಕೆ.ಆರ್.ಪೇಟೆ-ನಾಗಮಂಗಲ ರಸ್ತೆ (೩೭-೮೦ ಕಿ.ಮೀ.), ಕೆ.ಆರ್.ಪೇಟೆ-ಮೇಲುಕೋಟೆ ರಸ್ತೆ (೨೫ ಕಿ.ಮೀ.), ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ - ೧೭ ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ೧೯ ಅನ್ನು ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣದ ಬಳಿ ಕೂಡುವ ಜಂಟಿ ರಸ್ತೆ (೨೨.೪೦ ಕಿ.ಮೀ.), ಮೇಲುಕೋಟೆ-ಚಿನ್ನಕುರುಳಿ ರಸ್ತೆ (೧೮.ಕಿ.ಮೀ.), ಪಾಂಡವಪುರ-ತೊಣ್ಣೂರು (೯ ಕಿ.ಮೀ.), ಪಾಂಡವಪುರ-ಮೇಲುಕೋಟೆ ರಸ್ತೆ (೧೬.ಕಿ.ಮೀ.) ಮುಂತಾದ ಕೆಲವು ಪ್ರಮುಖ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಇಲ್ಲಿ ಉಲ್ಲೇಖಿಸಲಾಗಿದೆ. ಜಿಲ್ಲೆಯ ವಿವಿಧ ತಾಲೂಕುಗಳಲ್ಲಿ ಹಂಚಿಹೋಗಿರುವ ಪ್ರಮುಖ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳ ತಾಲೂಕುವಾರು ವಿವರವನ್ನು ಕೋಷ್ಟಕ ೨.೩ರಲ್ಲಿ ನೀಡಲಾಗಿದೆ. ೨೦೦೨ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಈ ವರ್ಗಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ ೧೩೬೬ ಕಿ.ಮೀ.ರಸ್ತೆಗಳು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದವು.

ಜಿಲ್ಲಾ ಇತರ ರಸ್ತೆಗಳು

ಇವು ಜಿಲ್ಲೆಯ ಇತರ ರಸ್ತೆಗಳಾಗಿದ್ದು, ಹಿಂದೆ ಮಳೆಗಾಲದಲ್ಲಿ ನಿರುಪಯುಕ್ತವಾಗಿರುತ್ತಿದ್ದವು. ಆದರೂ ಜಿಲ್ಲೆಯ ವಿವಿಧ ಹೋಬಳಿ, ವ್ಯಾಪಾರ ಕೇಂದ್ರಗಳೊಂದಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುವ ಕಚ್ಚಾ ರಸ್ತೆಗಳಾಗಿದ್ದು, ೧೯೬೬ರ ವೇಳೆಗೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೨೭೮ ಕಿ.ಮೀ.ಉದ್ದದ ೧೯ ವಿವಿಧ ಜಿಲ್ಲಾ ಇತರ ರಸ್ತೆಗಳಿದ್ದು, ಅವುಗಳ ವಿವರವನ್ನು ಇಲ್ಲಿ ನೀಡಲಾಗಿದೆ. ೧. ಬಸರಾಳು-ಕೊಪ್ಪ ರಸ್ತೆ (೯.೬ ಕಿ.ಮೀ.), ೨. ನಾಗಮಂಗಲ-ದೇವಲಾಪುರ ರಸ್ತೆ (೯.೬ ಕಿ.ಮೀ.), ೩. ರುದ್ರಾಕ್ಷಿಪುರ-ಹಲಗೂರು ರಸ್ತೆ ೨೬.೬ ಕಿ.ಮೀ.), ೪. ಬಸರಾಳು-ಬೊಮ್ಮಡಿಹಳ್ಳಿ ರಸ್ತೆ (೧೧.೮ ಕಿ.ಮೀ.), ೫. ಬಿಂಡಿಗನವಿಲೆ-ಕಡಬಹಳ್ಳಿ ರಸ್ತೆ (೧೪.೪ ಕಿ.ಮೀ.), ೬. ತುರುವೆಕೆರೆ-ದಬ್ಬಿಘಟ್ಟ-ಕಡಬಹಳ್ಳಿ ರಸ್ತೆ (೯.೬ ಕಿ.ಮೀ.) ೭. ದೇವಲಾಪುರ-ಮಾರ್ಕೋನಹಳ್ಳಿ ರಸ್ತೆ (೧೨.೮ ಕಿ.ಮೀ.), ೮. ನಾಗಮಂಗಲ-ಮೈಲಾರಪಟ್ಟಣ ರಸ್ತೆ (೧೪.೪ ಕಿ.ಮೀ.), ೯. ಹೊಣಕೆರೆ - ಕರಿಕೃತನಹಳ್ಳಿ ರಸ್ತೆ (೧೯.೨ ಕಿ.ಮೀ.), ೧೦. ವರಾಹಸಾಂದ್ರ-ಮಾಯಸಂದ್ರ ರಸ್ತೆ (೧೪.೪.ಕಿ.ಮೀ.), ೧೧. ಹೊಸಕನ್ನಂಬಾಡಿ-ರಾಜೇನಹಳ್ಳಿ ರಸ್ತೆ (೨೪.೩ ಕಿ.ಮೀ.), ೧೨. ಮಳವಳ್ಳಿ-ಬೊಪ್ಪಗೌಡನಪುರ ರಸ್ತೆ (೧೨.೩.ಕಿ.ಮೀ.) ೧೩. ಕೃಷ್ಣರಾಜಪೇಟೆ-ಹೇಮಗಿರಿ ರಸ್ತೆ (೯.೬ ಕಿ.ಮೀ.) ೧೪. ಹೊಸ ಅಗ್ರಹಾರ-ಮಡುವಿನ ಕೋಡಿ ರಸ್ತೆ (೧೧.೫ ಕಿ.ಮೀ.), ೧೫. ಅಕ್ಕಿಹೆಬ್ಬಾಳ-ಮಂದಗೆರೆ ರಸ್ತೆ (೧೪.೪. ಕಿ.ಮೀ.), ೧೬. ಕಿಕ್ಕೇರಿ-ಮಂದಗೆರೆ ರಸ್ತೆ (೫.೭ ಕಿ.ಮೀ.) ೧೭. ಎಲಿಯೂರು-ಮಂಡ್ಯದ ಕೊಪ್ಪಲು ರಸ್ತೆ (೧೩.೬ ಕಿ.ಮೀ.), ೧೮ ಬೆಳ್ಳೂರು-ಬೊಮ್ಮನಹಳ್ಳಿ ರಸ್ತೆ (೩.೨ ಕಿ.ಮೀ.) ಹಾಗೂ ೧೯. ಚಿನಕುರಳಿ-ಮೇಲುಕೋಟೆ-ಅಘಲಯ-ಶ್ರವಣಬೆಳಗೊಳ ರಸ್ತೆ (೪೧ ಕಿ.ಮೀ.).

ಇವುಗಳಲ್ಲಿ ೨೦೯.೩ ಕಿ.ಮೀ. ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆ, ೪೧.೭ ಕಿ.ಮೀ. ಡಾಂಬರು ರಸ್ತೆ ಹಾಗೂ ೨೭ ಕಿ.ಮೀ. ಮಣ್ಣಿನ ರಸ್ತೆಗಳಿದ್ದವು. ಅಲ್ಲಂದೀಚೆಗೆ ಈ ವರ್ಗದ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳವನ್ನು ಗಮನಿಸಬಹುದಾಗಿದ್ದು, ಇದಕ್ಕೆ ಕಾರಣ ಗ್ರಾಮ ರಸ್ತೆ ಹಾಗೂ ಸಕ್ಕರೆ ಸೆಸೆ (cess) ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಜಿಲ್ಲಾ ಇತರ ರಸ್ತೆಗಳ ದರ್ಜೆಗೆ ಏರಿಸಿದ್ದೆ ಆಗಿದ್ದು, ೧೯೮೫ರ ವೇಳೆಗೆ ಒಟ್ಟು ೫೧೪ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ಜಿಲ್ಲಾ ಇತರ ರಸ್ತೆಗಳಿದ್ದ ಅಂಶ ವೇದ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ. ಆದರೆ ಇದು ೧೯೮೮ರಲ್ಲಿ ಒಮ್ಮಿಂದೊಮ್ಮೆಗೆ ೨೫೩ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೆ ಇಳಿದು ಮುಂದೆ ೧೯೯೩ರಲ್ಲಿ ೧೨೦ ಕಿ.ಮೀ. ಮುಟ್ಟಿತು. ಅನಂತರದಲ್ಲಿ ಈ ವರ್ಗದ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ೨೦೦೦ದವರೆಗೆ ಯಾವುದೇ ಬದಲಾವಣೆಯಾಗಿರದೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿರುವ ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳ ಒಟ್ಟು ಉದ್ದ ೧೨೦ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಾಗಿತ್ತು. ಆದರೆ ೨೦೦೨ರ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಇದು ೧೩೬ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳೇರಿತು. ಇದಕ್ಕೆ ಕಾರಣ ಆ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಈ ವರ್ಗದ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಹಲವಾರು ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಮೇಲ್ದರ್ಜೆಗೇರಿಸಿದ್ದೇ ಆಗಿದ್ದು, ಈ ವರ್ಗದ ರಸ್ತೆಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆಯು ಜಿಲ್ಲಾ ಪಂಚಾಯತ್ ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ವಿಭಾಗದ ಹೊಣೆಯಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಗ್ರಾಮಾಂತರ ರಸ್ತೆಗಳು

ಹಳ್ಳಿಗಾಡು ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿರುವ ಗ್ರಾಮೀಣರಿಗೆ ಪರಸ್ಪರ ಸಂಪರ್ಕ ಸಾಧಿಸಲೂ, ತಮ್ಮ ಕೃಷಿ ಉತ್ಪನ್ನಗಳನ್ನು ಸಮೀಪದ ಸಂತೆ, ಮಾರುಕಟ್ಟೆ ಸ್ಥಳಗಳಿಗೆ ಕೊಂಡೊಯ್ದು ಮಾರಲು ಇಲ್ಲವೇ ಸಮೀಪದ ಸಂತೆ, ನೆರೆಹೊರೆಯ ಹೋಬಳಿ, ಪಟ್ಟಣ ಕೇಂದ್ರಗಳಿಂದ ಅವಶ್ಯ ವಸ್ತುಗಳನ್ನು ತರಲು, ಗ್ರಾಮಾಂತರ ರಸ್ತೆಗಳು ಅತ್ಯವಶ್ಯ. ಇದನ್ನು ಪ್ರಾಚೀನ ಶಾಸನಗಳಲ್ಲಿ ಕಂಡು ಬರುವ ದಾರಿ, ಅಡ್ಡದಾರಿ, ಪೆದ್ದಾರಿ, ಬಟ್ಟೆ, ಪೆರ್ಬಟ್ಟೆ, ಮಾರ್ಗ, ಮುಂತಾದ ಪದಪ್ರಯೋಗಗಳು ಸ್ಥಿಪಿಸುತ್ತವೆ. ಹಳ್ಳಿರಸ್ತೆಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆಗೆ ಹಿಂದೆ ಆಯಾ ಗ್ರಾಮಗಳೇ ಸಮುದಾಯ ಕಾರ್ಯವಾಗಿ ವಿಶೇಷ ಗಮನ ನೀಡುತ್ತಿದ್ದವಾದರೂ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ರಸ್ತೆಗಳ ವ್ಯವಸ್ಥಿತ ರಚನೆಯತ್ತ ಸರ್ಕಾರ ವಿಶೇಷ ಗಮನ ಹರಿಸಿದ್ದು ಕಳೆದ ಶತಮಾನದ ಆರಂಭದಿಂದಷ್ಟೇ ಎಂಬುದಕ್ಕೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಪುರಾವೆಗಳಿವೆ. ಮಂಡ್ಯ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲೂ

ಇದೇ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಇತ್ತು. ಮಳೆ ಆಧಾರಿತ ಕೃಷಿಯ ಅವಲಂಬನದಿಂದಾಗಿ ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಈ ಜಿಲ್ಲೆ, ೧೯೩೨ರಲ್ಲಿ ಕನ್ನಡಾಡಿ ಅಣೆಕಟ್ಟು ನಿರ್ಮಾಣವಾದ ನಂತರ ಸಮೃದ್ಧ ನೀರಾವರಿ ಸೌಕರ್ಯ ಪಡೆದು, ಭತ್ತ, ಕಬ್ಬುಗಳನ್ನು ಬೆಳೆಯುವ ಹೊನ್ನಾಡಾಗಿ ಪರಿವರ್ತಿಸಲಾಯಿತು. ಇರವಿನ್ ನಾಲಾ ಕಾಮಗಾರಿ ಹಲವಾರು ಗ್ರಾಮಾಂತರ ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ ನಾಂದಿ ಹಾಡಿತು. ಮುಂದೆ ೧೯೩೩ರಲ್ಲಿ ಮಂಡ್ಯದಲ್ಲಿ ಮೈಸೂರು ಸರ್ಕಾರಿ ಕಾರ್ಖಾನೆ ಆರಂಭಗೊಂಡು ಇನ್ನೊಂದು ಮೈಲಿಗಲ್ಲೇ. ಈ ಸರ್ಕಾರಿ ಕಾರ್ಖಾನೆಯ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿ ಬರುವ ಕಬ್ಬು ಬೆಳೆಗಾರರಿಂದ ಹಾಗೂ ಕಂಪನಿಯ ಕಬ್ಬಿನ ಫಾರಂಗಳಿಂದ ಕಬ್ಬು ಸುಲಲಿತವಾಗಿ ಕಾರ್ಖಾನೆಯನ್ನು ತಲುಪಲು ಎದುರಾದ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳ ಕೊರತೆಯನ್ನು ನೀಗಲು ಕಾರ್ಖಾನೆ ಮುಂದಾಯಿತು. ಅದಕ್ಕಾಗಿ ಕಬ್ಬು ಬೆಳೆಗಾರರಿಂದ ರಸ್ತೆ ಸೆಸ್ ಅನ್ನು ಸಂಗ್ರಹಿಸಿ, ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳ ರಚನೆಗೆ ಕೈಹಾಕಿತು. ಮಿಗಿಲಾಗಿ ಗ್ರಾಮೀಣ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯು ಗ್ರಾಮಾಂತರ ರಸ್ತೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ ಹಾಗೂ ಸುಧಾರಣೆಗಳಲ್ಲಿ ಅಡಗಿದೆ ಎಂಬ ಅಂಶವನ್ನು ಮನಗಂಡ ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರ ೧೯೫೮ರಲ್ಲಿ ೨೦ ವರ್ಷ ಕಾಲಾವಧಿಯ 'ಅಖಿಲ ಭಾರತ ಗ್ರಾಮೀಣ ಸಂಪರ್ಕ ಯೋಜನೆ (೧೯೬೧-೮೧)ಯನ್ನು' ಹಮ್ಮಿಕೊಂಡಿತು. ಸುಮಾರು ರೂ.೫,೨೦೦ ಕೋಟಿ ಅಂದಾಜು ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದ ಎಲ್ಲಾ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೂ ಸರ್ವತೋಮುಖ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಒದಗಿಸುವ ಮಹತ್ವದ ಯೋಜನೆಯಾಗಿದ್ದ ಇದನ್ನು ಮೂರನೆಯ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಯಡಿ ೧೯೬೧ ರಲ್ಲಿ ಜಾರಿಗೆ ತರಲಾಯಿತು. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ೧೯೬೬ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು ೨,೪೩೯.೫ ಕಿ.ಮೀ. ನಷ್ಟು ಕಬ್ಬುಸೆಸ್ ನಿಧಿ ರಸ್ತೆಗಳು ಇದ್ದು, ಅವುಗಳ ಉಸ್ತುವಾರಿ ಇರವಿನ್ (ವಿಶ್ವೇಶ್ವರಯ್ಯ) ನಾಲಾ ಹಾಗೂ ಕೃಷ್ಣರಾಜಸಾಗರ ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ವಿಭಾಗಗಳದ್ದಾಗಿತ್ತು. ಇವುಗಳಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು ೬೪ ಕಿ.ಮೀ ಡಾಂಬರು ರಸ್ತೆ ೧,೮೯೦ ಕಿ.ಮೀ. ಜಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಹಾಗೂ ೪೮೫.೫ ಕಿ.ಮೀ. ಕಚ್ಚಾ ರಸ್ತೆಗಳಿದ್ದವು. ಮುಂದೆ ೧೯೮೫ರ ವೇಳೆಗೆ ಒಟ್ಟು ೪,೯೬೦ ಕಿ.ಮೀ ಇದ್ದ ಹಳ್ಳಿ ರಸ್ತೆಗಳು, ೧೯೮೮ರ ವೇಳೆಗೆ ೪,೮೬೧ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೆ ಇಳಿದವು. ಮುಂದೆ ೧೯೯೨ರ ವೇಳೆಗೆ ೪,೮೯೦ ಕಿ.ಮೀ. ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳು ಮಂಡ್ಯ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದು, ೧೯೯೩ರಲ್ಲಿ ಅದು ೪,೫೪೯ಕ್ಕೆ ಕುಸಿಯಿತು. ಇದೇ ಸ್ಥಿತಿ ೨೦೦೦ದವರೆವಿಗೂ ಮುಂದುವರಿಯಿತು. ಇದು ೨೦೦೨ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ೭,೭೨೨ ಕಿ.ಮೀ.ಇತ್ತು.

ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕ ಯೋಜನೆ : ಈ ಯೋಜನೆಯಡಿ ೧೯೭೨ರ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೯೧೩ ಕಿ.ಮೀ. ಗ್ರಾಮಾಂತರ ರಸ್ತೆಗಳು ಪೂರ್ಣಗೊಂಡವು. ಮುಂದೆ ೧೯೭೨ರಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರವು ಸಮಗ್ರ ಹಾಗೂ ವ್ಯಾಪಕ ಗ್ರಾಮೀಣ ಸಂಪರ್ಕ ಯೋಜನೆಯನ್ನು (Integrated Comprehensive Rural Communication Programme) ಜಾರಿಗೆ ತಂದಿತು. ಈ ಯೋಜನೆಯಡಿ ೧೯೮೧ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೭೫೦ ಕಿ.ಮೀ. ಗ್ರಾಮಾಂತರ ರಸ್ತೆಗಳು ನಿರ್ಮಾಣಗೊಂಡವು. ಈ ಸಲುವಾಗಿ ೧೯೬೧-೮೧ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ೧೧೫.೬೬ ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ವೆಚ್ಚ ಮಾಡಲಾಯಿತು. ೧೯೭೦-೭೧ ರಿಂದ ೧೯೭೮-೭೯ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಸಂಪರ್ಕ ಯೋಜನೆಯಡಿ ರೂಪಿಸಲ್ಪಟ್ಟ ಒಟ್ಟು ೧೬೬೩ ಕಿ.ಮೀ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ, ೩೫೩ ಕಿ.ಮೀ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ರಾಜ್ಯನಿಧಿ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನಾಗಿ ಪರಿವರ್ತಿಸಲಾಯಿತು. ೧೯೭೦-೭೧ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಈ ಬಾಬಿನಿಂದ ೭೫ ಕಿ.ಮೀ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಮಾತ್ರ ತಾಲೂಕು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮಂಡಳಿಗಳಿಗೆ ವಹಿಸಿ ಕೊಡಲಾಯಿತು. ಈ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಆಗಿ ಹೋದ ಮೂರನೆಯ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆ (೧೯೬೧-೬೬), ಮೂರು ವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆ (೧೯೬೬-೬೯), ನಾಲ್ಕು (೧೯೬೯-೭೪) ಹಾಗೂ ಐದನೆಯ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಯಡಿ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯತ್ತ ವಿಶೇಷ ಗಮನಹರಿಸಲಾಯಿತು. ಆದರೂ ಈ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಗುರಿಯನ್ನು ನಿಗದಿತ ಕಾಲಾವಧಿಯಲ್ಲಿ ಸಾಧಿಸುವುದು ಅಸಾಧ್ಯವೆಂದು ೧೯೭೮ ರಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಮನವರಿಕೆಯಾಯಿತು. ಮಿಗಿಲಾಗಿ ಕೃಷಿ ಕ್ಷೇತ್ರದ ಉತ್ಪಾದನೆಯಲ್ಲಿ ಉಂಟಾದ ಪ್ರಗತಿಯು ಈ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಚಿಂತಿಸಲು ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಮತ್ತಷ್ಟು ಪ್ರೇರಣೆ ನೀಡಿತು. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಐದನೆಯ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ

ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ (೧೯೭೪-೭೯) ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಕನಿಷ್ಠ ಅಗತ್ಯ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮ (ಮಿನಿಮಮ್ ನೀಡ್ಸ್ ಪೋಗ್ರಾಮ್)ದಲ್ಲಿ ಸೇರಿಸಲಾಯಿತು. ಈ ಯೋಜನೆಯಡಿ ಕಡಿಮೆ ಜನಸಾಂದ್ರತೆ ಇರುವ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಒಂದು ಸಾವಿರಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ಜನಸಂಖ್ಯೆಯುಳ್ಳ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ; ಹೆಚ್ಚಿನ ಜನಸಾಂದ್ರತಾ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಒಂದು ಸಾವಿರದ ಐದು ನೂರಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಇರುವ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಸರ್ವೆ ಮತ್ತು ರಸ್ತೆ ಸೌಕರ್ಯ ಕಲ್ಪಿಸಲು ಉದ್ದೇಶಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಈ ನಡುವೆ ರಾಜ್ಯದ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗಾಗಿ ೧೯೭೯ ರಲ್ಲಿ ೨೦ ವರ್ಷ ಕಾಲಾವಧಿಯ ಮಹಾ ಯೋಜನೆಯೊಂದನ್ನು (ಮಾಸ್ಟರ್‌ಪ್ಲಾನ್) ತಯಾರಿಸಲಾಯಿತು. ಆಗ ಕೈಗೊಂಡ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ರಸ್ತೆಗಳ ಸರ್ವೇಕ್ಷಣದಂತೆ ೧೯೭೮ರ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೪೦೪ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಸರ್ವೆ ಮತ್ತು ರಸ್ತೆ, ೪೨೧ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಯೋಗ್ಯವೆಂದು ರಸ್ತೆ ಹಾಗೂ ೫೦೩ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಮಾತ್ರ ಸಂಚಾರ ಯೋಗ್ಯ ಕಚ್ಚಾ ರಸ್ತೆಗಳಿದ್ದು, ಉಳಿದ ೩೧ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಯಾವುದೇ ಬಗೆಯ ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕವಿರಲಿಲ್ಲ. ಈ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಮುಂದೆ ೧೯೮೧ರಲ್ಲಿ ಆರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೮೪ರ ವೇಳೆಗೆ ಯಾವುದೇ ರಸ್ತೆ ಇರದ ಗ್ರಾಮಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಕೇವಲ ಒಂಬತ್ತು ಇದ್ದು, ೧೯೯೬ರ ವೇಳೆಗೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಎರಡು ಹಳ್ಳಿಗಳಿಗಷ್ಟೇ ರಸ್ತೆ ಸೌಲಭ್ಯವಿರಲಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ೧೯೯೮ರ ವೇಳೆಗೆ ಆ ಎರಡೂ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕ ಒದಗಿಸಲಾಯಿತು. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಇಂದು ಜಿಲ್ಲೆಯ ಎಲ್ಲಾ ಗ್ರಾಮಗಳ ನಡುವೆ ವಿಸ್ತೃತ ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕ ಜಾಲವಿದ್ದು, ರಾಜ್ಯದಲ್ಲೇ ಅತ್ಯಂತ ಹೆಚ್ಚು ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ರಸ್ತೆಗಳಿರುವ ಜಿಲ್ಲೆ ಎಂಬ ಹೆಗ್ಗಳಿಕೆಗೆ ಈ ಜಿಲ್ಲೆ ಪಾತ್ರವಾಗಿದೆ. ೧೯೪೪ ರಿಂದ ೨೦೦೨ರವರೆಗೆ ಒಟ್ಟು ಆರು ದಶಕಗಳ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಾಣ ಕಾರ್ಯಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಆದ ಪ್ರಗತಿಯನ್ನು ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೧ ಮತ್ತು ೭.೨ ರಲ್ಲಿ ನೀಡಲಾಗಿದೆ. ಈ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಪೂರ್ಣಗೊಂಡ ವಿವಿಧ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಹಾಗೂ ವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಗಳಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಾದ ಕಾರ್ಯ ವಿವರವನ್ನಿಲ್ಲಿ ನೀಡಲಾಗಿದೆ.

ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಗಳು

ಮೊದಲನೆಯ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ (೧೯೫೧-೫೬) ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಸುಧಾರಣೆಗಾಗಿ ೧೨ ಅಡ್ಡ ಮೋರಿಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ, ರಸ್ತೆಗಳ ಡಾಂಬರೀಕರಣ ಹಾಗೂ ಎಂಟು ಕಿರು ಸೇತುವೆಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲಾಯಿತು. ಎರಡನೆಯ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ೧೦ ಕಿ.ಮೀ. ನೂತನ ರಸ್ತೆ ರಚನೆ ಹಾಗೂ ೧೬೭ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ ಆಸ್ಫಾಲ್ಟಿಂಗ್ ಮಾಡಲಾಯಿತು. ಈ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು ರೂ ೧೭ ಲಕ್ಷಗಳನ್ನು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ವೆಚ್ಚ ಮಾಡಲಾಯಿತು. ಮೂರನೆಯ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ರೂ.೫೩.೩೩ ಲಕ್ಷಗಳನ್ನು ವೆಚ್ಚ ಮಾಡಿ ಐದು ಕಿ.ಮೀ ನೂತನ ರಸ್ತೆ ರಚನೆ, ೨೧೬ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆ ಸುಧಾರಣೆ, ೩೫೪ ಕಿ.ಮೀ. ಆಸ್ಫಾಲ್ಟಿಂಗ್, ೮೫೧ ಕಿ.ಮೀ. ಗ್ರಾಮಾಂತರ ರಸ್ತೆ, ೩೭ ಅಡ್ಡಮೋರಿ, ಐದು ಕಿರು ಸೇತುವೆ ಹಾಗೂ ಒಂದು ಬೃಹತ್ ಸೇತುವೆಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲಾಯಿತು. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಹಾದುಹೋಗುತ್ತಿದ್ದ ಮದ್ರಾಸ್-ಕಣ್ಣಾನೂರು ರಸ್ತೆಗೆ ಸಿಮೆಂಟ್ ಮೇಲ್ಮೈಯನ್ನು ಒದಗಿಸಲಾಯಿತು. ಮುಂದಿನ ಮೂರು ವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಗಳಲ್ಲಿ (೧೯೬೬-೬೯) ಒಟ್ಟು ರೂ.೯.೧೭ ಲಕ್ಷ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ೩೮ ಕಿ.ಮೀ ನೂತನ ರಸ್ತೆ ಹಾಗೂ ೧೮ ಕಿ.ಮೀ. ಗ್ರಾಮಾಂತರ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲಾಯಿತು. ನಾಲ್ಕನೆಯ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ (೧೯೬೯-೭೪) ರೂ.೪೦.೯೮ ಲಕ್ಷ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ೩೨ ಕಿ.ಮೀ. ನೂತನ ರಸ್ತೆ, ೨೯೭ ಕಿ.ಮೀ ರಸ್ತೆ ಸುಧಾರಣೆ, ೬೧೪ ಕಿ.ಮೀ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ರಸ್ತೆ, ೮೦ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆಗಳ ಆಸ್ಫಾಲ್ಟಿಂಗ್, ಮೂರು ಸೇತುವೆ ಹಾಗೂ ೧೩೫ ಅಡ್ಡ ಮೋರಿಗಳನ್ನು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಯಿತು. ೧೯೭೪ ರಲ್ಲಿ ಕಟ್ಟಿಕ್ಕಾತನಹಳ್ಳಿ ಬಳಿ ಹೇಮಾವತಿ ನದಿಯ ಸೇತುವೆ ನಿರ್ಮಾಣ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ಆರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಆದರೆ ನಾನಾ ಕಾರಣಗಳಿಂದಾಗಿ ಅದು ಇನ್ನೂ ಪೂರ್ಣಗೊಂಡಿಲ್ಲ. ಐದನೆಯ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆ (೧೯೭೪-೭೯)ಯ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ರೂ.೭೭ ಲಕ್ಷ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ

೧೨ ಕಿ.ಮೀ. ನೂತನ ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಾಣ, ೧೫ ಕಿ.ಮೀ ರಸ್ತೆ ಸುಧಾರಣೆ. ೩೬ ಕಿ.ಮೀ. ಅಸ್‌ಫಾಲ್ಟಿಂಗ್, ೨೧ ಕಿ.ಮೀ ಸಕ್ಕರೆ ರಸ್ತೆ, ೧೩ ಕಿ.ಮೀ. ಗ್ರಾಮಾಂತರ ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಾಣದ ಮೂಲಕ ೧೦ ಹಳ್ಳಿಗಳಿಗೆ ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕ ಒದಗಿಸಲಾಯಿತು. ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲ- ಶಿವಸಮುದ್ರ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಕಾವೇರಿ ನದಿಗೆ ೪೦೫ ಮೀಟರ್ ಉದ್ದದ ಸೇತುವೆ ನಿರ್ಮಾಣವನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳಲಾಯಿತು. ಆರನೆಯ (೧೯೭೯-೮೪) ಮತ್ತು ಏಳನೆಯ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಗಳಲ್ಲಿ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಒತ್ತು ನೀಡಲಾಯಿತು. (೧೯೮೫-೯೦) ಅನಂತರದ ಎರಡು ವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆ (೧೯೯೦-೯೨) ಗಳಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಸೇತುವೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕಾಗಿ ಮೀಸಲಿಟ್ಟ ೨೪೧.೩೩ ಲಕ್ಷ ರೂ.ಗಳಲ್ಲಿ ೧೧೮.೯ ಲಕ್ಷ ರೂ.ಗಳನ್ನು ವೆಚ್ಚ ಮಾಡಲಾಯಿತು. ಎಂಟನೆಯ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ೮೪೪೫ ಲಕ್ಷ ರೂ.ಗಳನ್ನು ವೆಚ್ಚ ಮಾಡಲಾಯಿತು..(೧೯೯೨-೯೭) ಹಾಗೂ ಈಗ ಚಾಲ್ತಿಯಲ್ಲಿರುವ ಒಂಬತ್ತನೆಯ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆ (೧೯೯೭-೨೦೦೨) ಗಣನೀಯ ಪ್ರಗತಿ ಸಾಧಿಸಲಾಗಿದೆ.

ನೀರಾವರಿ ರಸ್ತೆಗಳು : ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ನೀರಾವರಿ ರಸ್ತೆಗಳು ಬಹು ಹಿಂದಿನಿಂದ ಬಳಕೆಯಲ್ಲಿದ್ದರೂ, ಕನ್ನಂಬಾಡಿ ಕಟ್ಟಿ ಹಾಗೂ ಇರ್ವೀನ್ ನಾಲಾ (ವಿಶ್ವೇಶ್ವರಯ್ಯ ನಾಲಾ) ನಿರ್ಮಾಣಗಳು ಜಿಲ್ಲೆಯ ನೀರಾವರಿ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಗಣನೀಯ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಿಸುವುದರ ಜೊತೆಗೆ ನೀರಾವರಿ ರಸ್ತೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕೂ ಎಡೆ ಮಾಡಿಕೊಟ್ಟವು. ಮಿಗಿಲಾಗಿ ಕಾಲುವೆಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆ ಹಾಗೂ ದುರಸ್ತಿಗಳಿಗೆ ಇದರ ಅಗತ್ಯವೂ ಇತ್ತು. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೮೫ ರ ವೇಳೆಗೆ ಸುಮಾರು ೭೨೩ ಕಿ.ಮೀ. ನೀರಾವರಿ ರಸ್ತೆ ಇತ್ತು. ಆದರೆ ೧೯೯೯ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು ೫೬೯ ಕಿ.ಮೀ. ಪ್ರಮಾಣದ ನೀರಾವರಿ ರಸ್ತೆಗಳಿದ್ದು, ಅವುಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆ ಮುಖ್ಯ ಇಂಜಿನಿಯರ್, ದಕ್ಷಿಣ ನೀರಾವರಿ ವಲಯ. ಮೈಸೂರು ಅವರ ಹೊಣೆಯಾಗಿದೆ. ಅನಂತರ ಒಮ್ಮಿಂದೊಮ್ಮೆಗೆ ಆಗಿರುವ ಹೆಚ್ಚಳದಿಂದಾಗಿ ೨೦೦೧ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಈ ವರ್ಗದ ಸುಮಾರು ೩,೬೭೦ ಕಿ.ಮೀ.ನಷ್ಟು ರಸ್ತೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿತ್ತು. ಇದು ೨೦೦೨ರ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಒಮ್ಮಿಂದೊಮ್ಮೆಗೆ ೭೭೨೨ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿರುವುದಾಗಿ ತಿಳಿದು ಬರುತ್ತದೆ.

ತಾಲೂಕು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮಂಡಳಿ ರಸ್ತೆ : ಇದರ ಅಧೀನದಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು ೧೧೦೮ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆಗಳಿದ್ದು ಅವುಗಳಲ್ಲಿ ೨೯೬ ಕಿ.ಮೀ. ಮೇಲ್ಮೈವುಳ್ಳ ರಸ್ತೆಗಳಾದರೆ ಉಳಿದ ೮೧೨ ಕಿ.ಮೀ ಮೇಲ್ಮೈರಹಿತ ರಸ್ತೆಗಳಾಗಿವೆ. ಇವುಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆ ತಾಲೂಕು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮಂಡಳಿಯದಾಗಿದೆ. ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರದ ಧೋರಣೆಯಂತೆ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯು ೧೯೫೯ ರಿಂದ ನಿರಂತರವಾಗಿ ತಾಲೂಕು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮಂಡಳಿ ಹಾಗೂ ಇತರ ಏಜೆನ್ಸಿಗಳಿಂದ ರಾಜ್ಯನಿಧಿ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನಾಗಿ ಮಂಡ್ಯ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೧೫೮೧ ಕಿ.ಮೀ.ಉದ್ದದ ವಿವಿಧ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ತನ್ನ ವಶಕ್ಕೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದೆ. ೨೦೦೨ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಈ ವರ್ಗಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ ಒಟ್ಟು ೧,೧೦೮ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆ ಇತ್ತು.

ಪಂಚಾಯತಿ ರಸ್ತೆಗಳು : ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೨೦೦೨ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಸುಮಾರು ೧೪೦ ಕಿ.ಮೀ.ಉದ್ದದ ಪಂಚಾಯತಿ ರಸ್ತೆಗಳಿದ್ದು, ಅವುಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆ ಆಯಾ ಗ್ರಾಮ ಪಂಚಾಯತಿಗಳ ವ್ಯಾಪ್ತಿಗೆ ಒಳಪಡುತ್ತದೆ.

ಮುನಿಸಿಪಾಲಿಟಿ ರಸ್ತೆಗಳು : ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿಂದು ಒಂದು ನಗರಸಭೆ (ಮಂಡ್ಯ), ಮೂರು ಪುರಸಭೆ(ಮದ್ದೂರು, ಮಳವಳ್ಳಿ, ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣ) ಹಾಗೂ ಮೂರು ಪಟ್ಟಣ ಪಂಚಾಯತಿ (ಕೃಷ್ಣರಾಜಪೇಟೆ, ಪಾಂಡವಪುರ, ನಾಗಮಂಗಲ) ಗಳಿದ್ದು, ಇವುಗಳ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿ ಬರುವ ೧೬೬ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆಗಳೆಂದು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದು, ಇವುಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆ ಆಯಾ ಸ್ಥಳೀಯ ಆಡಳಿತ ಘಟಕಗಳದ್ದಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಇದು ೨೦೦೨ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ೪೨೫ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಷ್ಟಿತ್ತು.

ಅರಣ್ಯ ಇಲಾಖೆ ರಸ್ತೆ : ಒಟ್ಟು ೨೪೦೭೦ ಹೆಕ್ಟೇರಿನಷ್ಟು ವಿಶಾಲವಾದ ೧೩ ಕಾಯ್ದಿಟ್ಟ ಕಾಡು ಪ್ರದೇಶಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿರುವ ಈ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣ, ನಾಗಮಂಗಲ, ಕೃಷ್ಣರಾಜಪೇಟೆ, ಪಾಂಡವಪುರ ಹಾಗೂ ಮಳವಳ್ಳಿ

ತಾಲೂಕಿನ ಅರಣ್ಯ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಅರಣ್ಯ ಇಲಾಖೆಯು ಹೊಂದಿರುವ ರಸ್ತೆಗಳೇ ಅರಣ್ಯ ಇಲಾಖೆ ರಸ್ತೆಗಳಾಗಿದ್ದು, ಅವುಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆ ಅರಣ್ಯ ಇಲಾಖೆಯದಾಗಿದೆ. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೭೬ ರವರೆಗೆ ಒಟ್ಟು ೮೦ ಕಿ.ಮೀ ಅರಣ್ಯ ರಸ್ತೆಗಳಿದ್ದವು. ೨೦೦೧ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಒಟ್ಟು ೪೭ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ಅರಣ್ಯ ಇಲಾಖೆ ರಸ್ತೆಗಳಿದ್ದವು.

ಬೆಂಗಳೂರು-ಮೈಸೂರು ವೇಗದ ರಸ್ತೆ ಯೋಜನೆ : ರಾಜ್ಯದ ರಾಜಧಾನಿ ಬೆಂಗಳೂರು ಮತ್ತು ಸಾಂಸ್ಕೃತಿಕ ರಾಜಧಾನಿ ಮೈಸೂರು ನಗರಗಳ ನಡುವಣ ಸಂಚಾರ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ತ್ವರಿತಗೊಳಿಸಲು ಬೆಂಗಳೂರು-ಮೈಸೂರು ಮೂಲ ಸೌಲಭ್ಯ ಕಾರಿಡಾರ್ (ಬೆಂಗಳೂರು-ಮೈಸೂರು ಇನ್‌ಫ್ರಾಸ್ಟ್ರಕ್ಚರ್ ಕಾರಿಡಾರ್) ಯೋಜನೆಯಂತೆ ಈ ಎರಡು ನಗರಗಳ ನಡುವೆ ಒಂದು ಪ್ರತ್ಯೇಕ ವೇಗದ ಹೆದ್ದಾರಿಯನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸುವ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಸರ್ಕಾರವು ೧೯೮೫ರಷ್ಟು ಹಿಂದೆಯೇ ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಿತ್ತು. ಆದರೆ ಆರ್ಥಿಕ ಕಾರಣಗಳಿಂದಾಗಿ ಅದು ಮುಂದೂಡಲ್ಪಟ್ಟಿತ್ತು. ಮುಂದೆ ೧೯೯೫ ರಲ್ಲಿ ಕಲ್ಯಾಣಿ ಗ್ರೂಪ್ ಸಂಸ್ಥೆಯು ಅದರ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕೆ ಮುಂದೆ ಬಂದಾಗ, ಈ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ನಿರ್ಮಾಣ-ಒಡೆತನ-ನಿರ್ವಹಣೆ-ಹಸ್ತಾಂತರ ನೀತಿಯಡಿ ಸರ್ಕಾರ ಒಪ್ಪಿಕೊಂಡಿತು. ಈ ಕಂಪನಿಯೊಂದಿಗಿನ ಕರಾರಿಗೆ ಸರ್ಕಾರವು ೧೯೯೭ ರಲ್ಲಿ ಸಹಿ ಹಾಕಿತು. ಆದರೆ ಈ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಅನುಷ್ಠಾನಕ್ಕೆ ತರುವಲ್ಲಿ ಸ್ಥಳೀಯ ವಿರೋಧದೊಂದಿಗೆ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಹಿತಾಸಕ್ತಿ ದಾವೆಗಳನ್ನೂ ಸರ್ಕಾರವು ಎದುರಿಸಬೇಕಾಯಿತು. ಆದರೆ ಈ ದಾವೆಗಳು ೧೯೯೯ ರಲ್ಲಿ ಸರ್ವೋಚ್ಚ ನ್ಯಾಯಾಲಯದಲ್ಲಿ ವಜಾ ಆದವು. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ನಂದಿ ಇನ್‌ಫ್ರಾಸ್ಟ್ರಕ್ಚರ್ ಕಾರಿಡಾರ್ ಸಂಸ್ಥೆಯು ಕರಾರಿನಂತೆ ಈ ಯೋಜನೆಯಡಿ ಬೆಂಗಳೂರು ನೈಋತ್ಯ ಭಾಗದ ಹೊರವಲಯದಿಂದ ಮೈಸೂರು ಈಶಾನ್ಯ ಭಾಗದಂಚಿನವರೆಗೆ, ಆರಂಭದಲ್ಲಿ ನಾಲ್ಕು ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ಮುಂದೆ ಆರಕ್ಕೆ ಪರಿವರ್ತಿಸಿಕೊಳ್ಳಲು ಅವಕಾಶವಿರುವಂತೆ, ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ೧೭ ಹಾಗೂ ೮೬ ರ ನಡುವೆ, ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ೧೭ಕ್ಕೆ ಸಮಾನಾಂತರ ರೇಖೆಯಲ್ಲಿ ೧೧೧ ಕಿ.ಮೀ.ಉದ್ದದ ವೇಗದ ರಸ್ತೆ ಹಾಗೂ ಬೆಂಗಳೂರು ಬಳಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ನಾಲ್ಕು ಮತ್ತು ಏಳನ್ನು ಜೋಡಿಸುವ ೪೧ ಕಿ.ಮೀ. ಪರಿಫೆರಲ್ ರಸ್ತೆ, ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದಿಂದ ವೇಗದ ಹೆದ್ದಾರಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುವ ಒಂಬತ್ತು ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ಕೊಂಡಿ ರಸ್ತೆ ಹಾಗೂ ಮೂರು ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದದ ಎಲಿವೇಟೆಡ್ ಲಿಂಕ್ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನೂ ನಿರ್ಮಿಸುವ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮವಿದೆ. ಇದನ್ನು ಮೂರು ಹಂತದಲ್ಲಿ ಆರು ವರ್ಷಗಳ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಪೂರೈಸುವ ನಿರೀಕ್ಷೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು, ಅದಕ್ಕಾಗಿ ಕಂಪನಿಯೇ ಬಂಡವಾಳವನ್ನು ಹೂಡಲಿದೆ. ನಿರ್ಮಾಣದ ನಂತರ ೩೦ ವರ್ಷ ಕಂಪನಿಯು ಈ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ನಿರ್ವಹಿಸುವುದರ ಜೊತೆಗೆ ಸರ್ಕಾರದೊಂದಿಗೆ ಚರ್ಚಿಸಿ, ವೇಗದ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಚಲಿಸುವ ವಾಹನಗಳಿಂದ ಕಾಲಕಾಲಕ್ಕೆ ನಿಗದಿಪಡಿಸುವ ಸೇವಾ ಶುಲ್ಕವನ್ನು ಸಂಗ್ರಹಿಸುವ ಹಕ್ಕನ್ನೂ ಹೊಂದಿರುತ್ತದೆ. ಕರಾರಿನಂತೆ ಮೂವತ್ತು ವರ್ಷ ಪೂರೈಸುತ್ತಿದ್ದಂತೆ ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಈ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಹಸ್ತಾಂತರಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ಯೋಜನೆಯಂತೆ ಸುಮಾರು ೫೦೦ ಮೀ.ಗೆ ಒಂದರಂತೆ ಕೆಳಸೇತುವೆ/ ಮೇಲುಸೇತುವೆ/ ಗಾಡಿ ಸೇತುವೆಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲಿದ್ದು, ಕೇವಲ ೨೫೦ ಮೀ. ಅಂತರದಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ದಾಟಲು ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಅವಕಾಶವಿದ್ದು, ಪ್ರಮುಖ ಪಟ್ಟಣಗಳಾದ ಕೆಂಗೇರಿ, ಬಿಡದಿ, ರಾಮನಗರ, ಚನ್ನಪಟ್ಟಣ, ಮದ್ದೂರು, ಮಂಡ್ಯ ಹಾಗೂ ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣಗಳಿಗೆ ಇಂಟರ್‌ಚೇಂಜ್ ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕ ಒದಗಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ.

ಬೆಂಗಳೂರು-ಮೈಸೂರು ನಡುವಣ ವಾಹನ ಹಾಗೂ ಸರಕು ಸಾಗಾಣಿಕೆಯ ಒತ್ತಡವನ್ನು ನಿಯಂತ್ರಿಸುವುದರ ಜೊತೆಗೆ ಪ್ರಯಾಣ ಸಮಯವನ್ನು ಒಂದೂವರೆ ತಾಸಿಗೆ ಇಳಿಸುವ ಉದ್ದೇಶವನ್ನೂ ಹೊಂದಿರುವ ಈ ವೇಗದ ರಸ್ತೆಯ ನಿರ್ಮಾಣ ಕಾರ್ಯದ ಮೊದಲ ಹಂತ ಬೆಂಗಳೂರು ತುದಿಯಿಂದ ಆರಂಭವಾಗಿದ್ದು, ಮೂರು ವರ್ಷಗಳ ನಂತರ ಎರಡನೆಯ ಹಂತದ ಕಾರ್ಯವು ಆರಂಭವಾಗುವ ನಿರೀಕ್ಷೆಯಿದೆ. ಮಂಡ್ಯ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಈ ವೇಗದ ರಸ್ತೆಯ ನಿರ್ಮಾಣ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ಎರಡನೆಯ ಹಂತದಲ್ಲಿ ಕೈಗೆತ್ತಿಕೊಳ್ಳುವ ನಿರೀಕ್ಷೆಯಿದೆ. ಮಂಡ್ಯ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಮದ್ದೂರು,

ಮಂಡ್ಯ ಹಾಗೂ ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣ ತಾಲೂಕುಗಳಿಗೆ ಸೇರಿದ ಉಂ ಹಳ್ಳಿಗಳ ಮೂಲಕ ಹಾದು ಹೋಗುವ ಈ ವೇಗದ ರಸ್ತೆಗಾಗಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೫,೯೦೫.೧೪ ಎಕರೆ ಖಾಸಗಿ ಜಮೀನನ್ನು ಸ್ವಾಧೀನಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳಲು ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರವು, ೧೯೬೬ರ ಕರ್ನಾಟಕ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶಾಭಿವೃದ್ಧಿ ಕಾಯ್ದೆ ವಿಧಿ ೨೮(೧)ರ ಮೇರೆಗೆ ಸರ್ಕಾರಿ ಆದೇಶ ಸಂಖ್ಯೆ ೭೬೨/ಜುಲೈ ೬, ೧೯೯೯ರಲ್ಲಿ ಗೆಜೆಟ್ ಪ್ರಕಟಣೆಯನ್ನು ಹೊರಡಿಸಿದ್ದು, ಇದರ ಸಲುವಾಗಿ ಜಿಲ್ಲಾ ಕೇಂದ್ರವಾದ ಮಂಡ್ಯದಲ್ಲಿ ಭೂಸ್ವಾಧೀನ ಕಚೇರಿಯನ್ನೂ ಈಗಾಗಲೇ ಆರಂಭಿಸಿದೆ. ಈ ವೇಗದ ರಸ್ತೆಯ ನಿರ್ಮಾಣದಿಂದಾಗಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಜಮೀನು ಕಳೆದುಕೊಳ್ಳಲಿರುವ ಸುಮಾರು ೫೭೫೮ ಕುಟುಂಬಗಳಿಗೆ ಸರ್ಕಾರದಿಂದ ಸೂಕ್ತ ಪರಿಹಾರ ಲಭಿಸಲಿದೆ. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಹಾದುಹೋಗುವ ಈ ವೇಗದ ಹೆದ್ದಾರಿಯಲ್ಲಿ ಮಹದೇವಪುರದ ಬಳಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಕಾರಿಡಾರ್ ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮ ಕೇಂದ್ರವನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲೂ ಯೋಜಿಸಲಾಗಿದೆ. ವಿವರಗಳಿಗೆ ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೫ ನೋಡಿ.

ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೫ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ವೇಗದ ರಸ್ತೆ ಹಾದುಹೋಗುವ ಗ್ರಾಮಗಳು, ಭೂಸ್ವಾಧೀನ ಪ್ರಮಾಣ ಹಾಗೂ ಪರಿಹಾರ ಪಡೆಯಲಿರುವ ಕುಟುಂಬಗಳ ವಿವರ

ಕ್ರ.ಸಂ	ಗ್ರಾಮಗಳು	ಭೂ ಸ್ವಾಧೀನ ಪ್ರಮಾಣ ಎಕರೆ- ಕುಂಟೆ	ಪರಿಹಾರ ಪಡೆಯಲಿರುವ ಕುಟುಂಬಗಳ ಒಟ್ಟು ಸಂಖ್ಯೆ
೧	೨	೩	೪
	ಮದ್ದೂರು ತಾಲೂಕು		
೧	ತಿಪ್ಪೂರು	೧೮-೩೦	೩೧
೨	ಮಾದನಾಯಕನಹಳ್ಳಿ	೨೬-೨೭	೧೦೦
೩	ತೈಲೂರು	೨೪-೧೯	೬೮
೪	ಬೂದಕುಪ್ಪೆ	೬೧-೩೩	೧೪೩
೫	ಆಲೂರು	೦-೦೭	೦೧
೬	ವೈದ್ಯನಾಥಪುರ	೮-೨೨	೨೧
೭	ಮದ್ದೂರು	೨೧-೦೬	೮೭
೮	ಗೊರವನಹಳ್ಳಿ	೭೮-೦೮	೨೧೬
೯	ಗೆಜ್ಜಲಗೆರೆ	೧೩೮-೨೪	೪೧
೧೦	ಕುದರಗುಂಡಿ	೨೦೭-೦೫	೩೭೬
೧೧	ಸಾದೋಳಲು	೪-೦೧	೧೩
	ತಾಲೂಕಿನ ಒಟ್ಟು	೫೮೯-೨೨	೧೦೯೭
	ಮಂಡ್ಯ ತಾಲೂಕು		
೧೨	ಬಿ.ಗೌಡಗೆರೆ	೫೮-೦೭	೮೨
೧೩	ಕನ್ನಳ್ಳಿ	೧೮೬-೦೭	೭೯

೧	೨	೩	೪
೧೪	ಬೇಲೂರು	೪೮-೨೭	೨೩೦
೧೫	ಸೂನಗಲ್ಲಿ	೧೧.೩೪	೬೭
೧೬	ಕಬ್ಬಿನಹಳ್ಳಿ	೩೨-೧೬ ೧/೨	೧೪೬
೧೭	ಕಮ್ಮನಾಯಕನಹಳ್ಳಿ	೨೫-೩೩ ೧/೨	೮೩
೧೮	ಜೀರನಹಳ್ಳಿ	೨೨-೦೭	೩೭
೧೯	ಹಳುವಾಡಿ	೧೪೫-೨೭	೩೦೦
೨೦	ಮಂಗಲ	೮೦-೩೦	೧೭೪
೨೧	ಮೊತ್ತಹಳ್ಳಿ	೩೯-೩೭	೧೨೧
೨೨	ಲಾಳನಕೆರೆ	೨೫೦-೦೩	೧೬೦
	ತಾಲೂಕಿನ ಒಟ್ಟು	೯೦೧-೨೯	೧೪೭೯
	ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣ ತಾಲೂಕು		
೨೩	ಗಾಮನಹಳ್ಳಿ	೨-೩೩	೦೩
೨೪	ಬನ್ನಹಳ್ಳಿ	೩೨-೦೦	೬೫
೨೫	ದೊಡ್ಡಹಾರೋಹಳ್ಳಿ	೧೪-೦೧	೫೧
೨೬	ಚಿಕ್ಕಹಾರೋಹಳ್ಳಿ	೧೫-೩೨	೬೫
೨೭	ತಡಗವಾಡಿ	೧೦-೨೪	೫೪
೨೮	ಗರಕಹಳ್ಳಿ	೪೫-೨೯	೧೦೯
೨೯	ಅರಕೆರೆ	೪೯-೨೦	೧೪೯
೩೦	ಪರಮಾಂಡಹಳ್ಳಿ	೧೧೩-೨೨	೧೮೨
೩೧	ಗೊಬ್ಬರಗಾಲ	೨೮-೧೮	೧೨೫
೩೨	ವಡಿಯಾಂಡಹಳ್ಳಿ	೧೬೬-೧೯	೩೩೦
೩೩	ಚೆನ್ನಹಳ್ಳಿ	೦-೦೩	೦೨
೩೪	ಬೆಳವಾಡಿ	೩೫೩-೨೪	೨೬೦
೩೫	ಮಹದೇವಪುರ	೯೧೨-೧೦	೪೯೩
೩೬	ತರೀಪುರ	೬೪೮-೨೭	೪೫೩
೩೭	ದೊಡ್ಡ ಅಂಕನಹಳ್ಳಿ	೨೩೭-೦೪	೮೨
೩೮	ಹಂಪಾಪುರ	೨೫೨-೩೪	೧೬೫
೩೯	ಹೆಬ್ಬಾಡಿ	೧೨೨೭-೨೦	೩೭೪

ಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ಸಂಪರ್ಕ

೩೯೧

೧	೨	೩	೪
೪೦	ಮೇಳಾಪುರ	೩೦೩-೦೩	೨೨೦
	ತಾಲೂಕಿನ ಒಟ್ಟು	೪೪೧೪-೦೩	೩೧೮೨೨
ಮದ್ದೂರು ತಾಲೂಕು	೧೧ ಗ್ರಾಮಗಳು	೫೮೯-೨೨	೧೦೯೭
ಮಂಡ್ಯ ತಾಲೂಕು	೧೧ ಗ್ರಾಮಗಳು	೯೦೧-೨೯	೧೪೭೯
ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣ ತಾಲೂಕು	೨೮ ಗ್ರಾಮಗಳು	೪೪೧೪-೦೩	೩೧೮೨
ಜಿಲ್ಲೆಯ ಒಟ್ಟು	೪೦ ಗ್ರಾಮಗಳು	೫೯೦೫-೧೪	೫೭೫೮

ಅಗಲವಾರು ರಸ್ತೆ ವಿವರ : ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೨೦೦೨ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಇದ್ದ ಏಕಪಥ (೩.೭೫ ಮೀ) ಮಧ್ಯವರ್ತಿ ರಸ್ತೆ (೫.೫ ಮೀ), ಹಾಗೂ ದ್ವಿಪಥ ರಸ್ತೆ (೭.೫ ಮೀ)ಗಳ ವಿವರ ಕೆಳಕಂಡಂತಿದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೬ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿರುವ ಮೊದಲು ಮೂರು ವರ್ಗದ ರಸ್ತೆಗಳು ಅಗಲವಾರು ವಿವರ (ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಲ್ಲಿ) (೨೦೦೨ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ)

ವಿವಿಧ ವರ್ಗದ ರಸ್ತೆಗಳು	ವಿವಿಧ ಅಗಲದ ರಸ್ತೆಗಳು			
	ಒಟ್ಟು ರಸ್ತೆ	ಏಕಪಥ	ಮಧ್ಯವರ್ತಿ ಪಥ	ದ್ವಿಪಥ ಮಾರ್ಗ
ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ	೭೩	-	-	೭೩
ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ	೨೪೪	೧೬೫	೦೨೦	೫೯
ಮುಖ್ಯ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆ	೧,೩೬೬	೧,೨೫೪	೮೧	೩೧
ಒಟ್ಟು	೧,೯೮೩	೧,೪೧೯	೧೦೧	೧೯೩

ಮೇಲೆ ಉಲ್ಲೇಖಿಸಿರುವ ಮೊದಲ ಮೂರು ವರ್ಗದ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ದ್ವಿಪಥ ಹಾಗೂ ಮಧ್ಯವರ್ತಿ ರಸ್ತೆಗಳು ಗಣನೀಯ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಕಡಿಮೆ ಇದ್ದು, ಉಳಿದ ರಸ್ತೆಗಳು ಏಕಪಥದ ಮಾರ್ಗಗಳಾಗಿರುವುದು ಕಂಡುಬರುತ್ತದೆ. ಜಿಲ್ಲಾ ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ವಿಭಾಗದಡಿ ಬರುವ ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆ ಹಾಗೂ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ರಸ್ತೆಗಳು ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಏಕಪಥ ರಸ್ತೆಗಳಾಗಿದ್ದು, ತಾಲೂಕು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮಂಡಳಿಯ ಆಧೀನದಲ್ಲಿರುವ ರಸ್ತೆಗಳೂ ಇದೇ ವರ್ಗಕ್ಕೆ ಸೇರುತ್ತವೆ. ಆದರೆ ನೀರಾವರಿ ರಸ್ತೆ ಹಾಗೂ ಕೆ.ಇ.ಬಿ. ರಸ್ತೆಗಳು ಕಚ್ಚಾ ರಸ್ತೆಗಳಾಗಿದ್ದು, ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ಉದ್ದೇಶಗಳಿಗಾಗಿ ಬಳಸಲ್ಪಡುವ ಕಿರಿದಾದ ರಸ್ತೆಗಳಾಗಿವೆ.

ಸೇತುವೆಗಳು : ಪೂಲು, ಸೇತುವೆ, ರಸ್ತೆ ಸೇತುವೆ, ರೈಲು ಸೇತುವೆ, ಮುಂತಾದವು ಕೆರೆ-ಕೋಡಿ, ಹಳ್ಳ-ಕೊಳ್ಳ ಹಾಗೂ ನದಿಗಳನ್ನು ದಾಟಲು ಮಾನವ ಕಂಡುಕೊಂಡ ವಿಧಾನವಾಗಿದ್ದು, ಇದಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಸುದೀರ್ಘ ಇತಿಹಾಸವಿದೆ. ನದೀರಗಳಲ್ಲೇ ವಾಸಿಸುತ್ತಿದ್ದ ಆದಿಮಾನವ ಜಲಚರ ಜೀವಿಗಳನ್ನು ನೋಡಿ ಈಜುವುದನ್ನು ಕಲಿತದ್ದು ಬಹಳ ಪ್ರಾಚೀನವಾದರೂ ತೇಲುವ ವಸ್ತುಗಳನ್ನು ಅವಲಂಬಿಸಿ, ಹೊಳೆ ದಾಟುವುದೇ ಅತ್ಯಂತ ಪ್ರಾಚೀನವಾಗಿದ್ದು, ಬೇಸಿಗೆಯಲ್ಲಿ ಆಳವಿಲ್ಲದೆ ನಡೆದೇ ದಾಟುವುದನ್ನು ಬಲ್ಲವನಾಗಿದ್ದ. ಮರದ ದಿಮ್ಮಿ, ತೆಪ್ಪಗಳೇ

ಮಾನವನ ಪ್ರಾಚೀನ ಸಾಧನಗಳಾಗಿದ್ದು, ಮಳೆಗಾಲಕ್ಕೆಂದು ಬಿದಿರಿನ ಉಯ್ಯಾಲೆ ಸೇತುವೆಯ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕೆ ಮುಂದಾದದ್ದು ನಂತರದ ಪ್ರಯೋಗವಾಗಿತ್ತು. ಹೀಗೆ ಹಂತ ಹಂತವಾಗಿ ಸುಧಾರಿತ ವಿಧಾನಗಳಿಗೆ ಮುಂದಾದ ಮಾನವ, ವೈಜ್ಞಾನಿಕ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಸೇತುವೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕೆ ಮುಂದಾದದ್ದೂ ಕಳೆದ ಕೆಲವು ಶತಮಾನಗಳ ಹಿಂದಷ್ಟೇ. ಮಂಡ್ಯ ಜಿಲ್ಲೆ ಇದಕ್ಕೆ ಹೊರತಾಗಿಲ್ಲ. ಮಂಡ್ಯ ಜಿಲ್ಲೆಯು ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಯಲ್ಲಿ ಇಂದು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲೇ ಅಗ್ರಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿದ್ದು, ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿ ೧೦೦ ಚ.ಕಿ.ಮೀ. ಕ್ಷೇತ್ರಕ್ಕೆ ಸರಾಸರಿ ೧೬೦ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿರುವುದೇ ಇದಕ್ಕೆ ಸಾಕ್ಷಿಯಾಗಿದೆ. ಈ ಸಾಧನೆಗೆ ಪೂರಕವಾದ ಕಾರಣಗಳಲ್ಲಿ ಪೂಲು-ಸೇತುವೆಗಳ ಪಾತ್ರ ಮಹತ್ವದ್ದಾಗಿದ್ದು, ಅವುಗಳ ನಿರ್ಮಾಣದಲ್ಲೂ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಗಣನೀಯ ಪ್ರಗತಿಯನ್ನು ಸಾಧಿಸಿದೆ.

ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಸೇತುವೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಲಭ್ಯವಿರುವ ಅತ್ಯಂತ ಪ್ರಾಚೀನ ದಾಖಲೆ ತಲಕಾಡಿನ ಗಂಗರ ಕಾಲದ್ದಾಗಿದೆ. ಗಂಗ ಅರಸ ಒಂದನೆಯ ಶಿವಮಾರನ (ಕ್ರಿ.ಶ. ೬೭೯-೭೨೫) ಕಾಲಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ ಹಲ್ಲೇಗೆರೆಯ (ಮಂಡ್ಯ ತಾ.) ಕ್ರಿ.ಶ. ೭೧೩ರ ತಾಮ್ರ ಶಾಸನ ಕೆರಗೋಡು ಬಳಿ ಹರಿಯುತ್ತಿದ್ದ ಕಿಳನಿ ನದಿಗೆ ಸೇತುಬಂಧವನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಿದ ಅಂಶವನ್ನು ತಿಳಿಸುವುದರ ಜೊತೆಗೆ ಮಹಾಪಥ (ಹೆದ್ದಾರಿ)ವು ಊರ ಬದಿಯಲ್ಲೇ ಹಾದುಹೋಗಿದ್ದ ಅಂಶವನ್ನೂ ಸೂಚಿಸುತ್ತದೆ. ವಿಜಯನಗರದ ಅರಸರ ಕಾಲಕ್ಕಾಗಲೇ ಕಾವೇರಿ ನದಿಗೆ ಕನ್ನಂಬಾಡಿ ಬಳಿ ಮುಳುಗು ಸೇತುವೆ ಇದ್ದಿರಬಹುದಾದ ಸಾಧ್ಯತೆಗಳಿವೆ. ರಾಜ ಒಡೆಯರ ಕಾಲಕ್ಕಾಗಲೇ ಕಾವೇರಿ ನದಿಗೆ ಶಿವಸಮುದ್ರದ ಬಳಿ ಸೇತುವೆ ನಿರ್ಮಾಣಗೊಂಡಿರುವ ಸಾಧ್ಯತೆಗಳಿವೆ. ಹೈದರ್-ಟಿಪ್ಪು ಆಳ್ವಿಕೆಯಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಕಾವೇರಿ ನದಿಗೂ ಸೇತುವೆಯನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿತ್ತೆಂದು ತಿಳಿದುಬರುತ್ತದೆ. ೧೮೦೦ ರಲ್ಲಿ ಈ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಪ್ರವಾಸ ಕೈಗೊಂಡಿದ್ದ ಫ್ರಾನ್ಸಿಸ್ ಬುಕಾನನ್ ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣದಲ್ಲಿ ಕಾವೇರಿ ನದಿಗೆ ಇದ್ದ ನಾಡ ಸೇತುವೆಗಳ ಬಗ್ಗೆ ತನ್ನ ಕಥನದಲ್ಲಿ ವಿವರವಾದ ಮಾಹಿತಿ ನೀಡಿದ್ದಾನೆ.

ಕಾವೇರಿ ನದಿಯ ಎರಡು ಬಾಹುಗಳಿಗೆ ಶಿವಸಮುದ್ರದ ಬಳಿ ಸುಮಾರು ೭೦೦ ವರ್ಷಗಳ ಹಿಂದೆ ನಿರ್ಮಿಸಿರುವ ಸೇತುವೆಯು ಜಿಲ್ಲೆಯ ಇನ್ನೊಂದು ಅತ್ಯಂತ ಪ್ರಾಚೀನ ಸೇತುವೆಯಾಗಿದ್ದು, ಅದನ್ನು ೧೯ನೆಯ ಶತಮಾನದ ಎರಡನೆಯ ದಶಕದಲ್ಲಿ ಸ್ಥಳೀಯ ಜಹಗೀರುದಾರರಾದ ರಾಮಸ್ವಾಮಿ ಮೊದಲಿಯಾರ್ ಅವರು ದುರಸ್ತಿ ಮಾಡಿಸಿ ಕಂಪನಿ ಸರ್ಕಾರದಿಂದ ಬಿರುದು ಹಾಗೂ ಜಹಗೀರುಗಳನ್ನು ಪಡೆದ ಅಂಶವನ್ನು ಅಲ್ಲೇ ಇರುವ ಶಾಸನವೊಂದು ದಾಖಲಿಸಿದೆ. ಅದಕ್ಕೆ ಲೂಶಿಂಗ್‌ಟನ್ ಸೇತುವೆ ಎಂದೂ ಹೆಸರಿದೆ. ಆದರೆ ಇಂದು ಆ ಸೇತುವೆ ಶಿಥಿಲಗೊಂಡಿದೆ. ಕಾವೇರಿ ನದಿಗೆ ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣದ ಬಳಿ ಕ್ರಿ.ಶ. ೧೭೨೭ರಲ್ಲಿ ಸೇತುವೆಯನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಮುಂದೆ ಕ್ರಿ.ಶ. ೧೮೦೪ ರಲ್ಲಿ ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣದ ಬಳಿ ಉತ್ತರ ಕಾವೇರಿಗೆ ದಿವಾನ್ ಪೂರ್ಣಯ್ಯನವರ ಸೇವಾವಧಿಯಲ್ಲಿ ಫ್ರೆಂಚ್ ಇಂಜಿನಿಯರುಗಳ ತಾಂತ್ರಿಕ ನೆರವಿನೊಂದಿಗೆ ನಿರ್ಮಾಣಗೊಂಡ ೫೧೨ ಅಡಿ ಉದ್ದದ ಸೇತುವೆಯನ್ನು ಸ್ಥಳೀಯವಾಗಿ ಕಿರಂಗೂರು ಸೇತುವೆ ಎಂದೇ ಕರೆಯಲಾಗುತ್ತಿದ್ದು, ಇದಕ್ಕೆ ಅಂದಿನ ಬ್ರಿಟಿಷ್ ಗೌರ್ಟರ್ ಜನರಲ್ ಲಾರ್ಡ್ ವೆಲ್ಲೆಸ್ಲಿ ಅವರ ಹೆಸರನ್ನೇ ನಾಮಕರಣ ಮಾಡಲಾಗಿತ್ತು. ಆದರೆ ಮಾನ್ಸೂನ್ ಮಳೆಯಿಂದಾಗಿ ಕಾವೇರಿ ನದಿಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚು ನೀರು ಬಂದಾಗ ಈ ಸೇತುವೆ ಮುಳುಗಿ ಸಾರಿಗೆಗೆ ಅಡ್ಡಿಯಾಗುತ್ತಿದ್ದ ಅಂಶ ನಂತರದಲ್ಲಿ ಗಮನಕ್ಕೆ ಬಂತು. ಆದರೂ ಈ ಸೇತುವೆ ೧೯೬೪ ರವರೆಗೆ ಬಳಕೆಯಲ್ಲಿತ್ತು. ಈ ಸೇತುವೆಗೆ ಪರ್ಯಾಯವಾಗಿ ಅದರಿಂದ ಒಂದೂವರೆ ಫರ್ಮಾಂಗ್ ಕೆಳಗೆ ೭೦೦ ಅಡಿ ಉದ್ದ, ೨೪ ಅಡಿ ಅಗಲದ ನೂತನ ಸೇತುವೆಯನ್ನು ರೂ.೧೧.೨೫ ಲಕ್ಷ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ೧೯೬೪ರಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸೇವೆಗೆಂದು ನಾಡಿಗೆ ಅರ್ಪಿಸಲಾಯಿತು. ಆದರೂ ಹಳೆ ವೆಲ್ಲೆಸ್ಲಿ ಸೇತುವೆಯು ಶಿಥಿಲಗೊಳ್ಳದೆ ಇಂದಿಗೂ ಲಘು ವಾಹನಗಳ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಯೋಗ್ಯವಾಗಿದ್ದು, ಚಾಲ್ತಿಯಲ್ಲಿದೆ.

ಕಾವೇರಿಯ ದಕ್ಷಿಣ ಶಾಖೆಗೆ ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣದ ದಕ್ಷಿಣದಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸಿರುವ ಸೇತುವೆಯು ಜಿಲ್ಲೆಯ ಇನ್ನೊಂದು ಪ್ರಾಚೀನ ಸೇತುವೆಯಾಗಿದೆ. ೨೮೮ ಅಡಿ ಉದ್ದವಿದ್ದ ಈ ಸೇತುವೆಯು ೨೧.೫ ಅಡಿ ಅಗಲವಿದ್ದು, ಅಂದಿನ ವಾಸ್ತು ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕೆ ಉತ್ತಮ ನಿದರ್ಶನವಾಗಿತ್ತು. ಆದರೆ ಈ ಸೇತುವೆ ಶಿಥಿಲಗೊಂಡುದರಿಂದ ೧೯೬೮ರಲ್ಲಿ ಅದರಿಂದ ಸ್ವಲ್ಪ ಮೇಲಕ್ಕೆ ರೂ.೨.೭೫ ಲಕ್ಷ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ೪೮೦ ಅಡಿ ಉದ್ದದ ನೂತನ ಸೇತುವೆಯನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲಾಯಿತು. ದಕ್ಷಿಣ ಕಾವೇರಿಯ ಶಾಖೆಯಾದ ಪಶ್ಚಿಮವಾಹಿನಿಗೆ ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣದಿಂದ ದಕ್ಷಿಣಕ್ಕೆ ಒಂದೂವರೆ ಕಿ.ಮೀ.ಅಂತರದಲ್ಲಿ ೧೦೦ ಅಡಿಯ ಸೇತುವೆ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ೨೪ ಅಡಿ ಅಗಲದ ರಸ್ತೆಯನ್ನುಳ್ಳ, ಈ ಸೇತುವೆಯನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲು ರೂ.೬೮,೬೦೦ ಗಳನ್ನು ವೆಚ್ಚ ಮಾಡಲಾಗಿದ್ದು, ಇದೂ ಕೂಡ ಕಳೆದ ಶತಮಾನದ ರಚನೆಯಾಗಿದ್ದು, ಇಂದು ಅದಕ್ಕೂ ಪರ್ಯಾಯ ಸೇತುವೆಯನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಇದೇ ರೀತಿ ಲೋಕಪಾವನಿ ನದಿಗೆ ಬೆಂಗಳೂರು-ಮೈಸೂರು ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ೧೭೦ ಅಡಿ ಉದ್ದದ ಸೇತುವೆ, ಶಿಂಷಾ ನದಿಗೆ ಕೌಡ್ಲೆ-ಮದ್ದೂರು ನಡುವೆ ಒಂದು ಸೇತುವೆ ಹಾಗೂ ಮೈಸೂರು-ಬೆಂಗಳೂರು ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಮದ್ದೂರು-ಸೋಮನಹಳ್ಳಿ ಬಳಿ ೪೩೪ ಅಡಿ ಉದ್ದದ ಸೇತುವೆಯನ್ನು ೧೮೫೦ ರಷ್ಟು ಹಿಂದೆಯೇ ನಿರ್ಮಿಸಿದ್ದು, ಇಲ್ಲಿ ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ನೂತನ ಸೇತುವೆ ನಿರ್ಮಾಣವಾಗಿದೆ. ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ೪೮ರ ಮೇಲೆ ಎಡೆಯೂರು ಬಳಿ ೨೫೨ ಅಡಿ ಉದ್ದದ ಇನ್ನೊಂದು ಸೇತುವೆಯನ್ನು ಶಿಂಷಾ ನದಿಗೆ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿದೆ. ಮಂಡ್ಯ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಹಾದು ಹೋಗುವ ಬೆಂಗಳೂರು-ಮೈಸೂರು ಮೀಟರ್‌ಗೇಜ್ ರೈಲು ಮಾರ್ಗವು ೧೮೮೧-೮೨ ರಲ್ಲಿ ಪೂರ್ಣಗೊಂಡ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ, ಅದಕ್ಕೆ ಅಡ್ಡವಾಗಿ ಹರಿದಿದ್ದ ಕೋಲೂರು ಹಳ್ಳಿ, ಶಿಂಷಾ, ಹೆಬ್ಬಾಳ, ಲೋಕಪಾವನಿ, ಉತ್ತರ ಕಾವೇರಿ, ದಕ್ಷಿಣ ಕಾವೇರಿ, ಹಾಗೂ ಪಶ್ಚಿಮವಾಹಿನಿ ನದಿಕೊಳ್ಳಗಳಿಗೆ ಸೇತುವೆಗಳು ೧೮೮೨ರ ವೇಳೆಗಾಗಲೇ ನಿರ್ಮಾಣಗೊಂಡಿದ್ದು ಗಮನಾರ್ಹ. ಅವುಗಳಲ್ಲಿ ಕೆಲವನ್ನು ನಂತರದಲ್ಲಿ ನವೀಕರಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಕೆಲವಕ್ಕೆ ಪರ್ಯಾಯ ಸೇತುವೆಗಳನ್ನೂ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿದೆ. ಇದೇ ರೀತಿ ೧೯೧೮ರಲ್ಲಿ ಮೈಸೂರು-ಅರಸೀಕೆರೆ ಮಾರ್ಗ ನಿರ್ಮಾಣವಾದಾಗ ಆ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲೂ ಕೆಲವು ರೈಲು ಸೇತುವೆಗಳು ಕಟ್ಟಲ್ಪಟ್ಟವು. ೧೯೧೧-೩೨ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಕಾವೇರಿ ನದಿಗೆ ಅಡ್ಡಲಾಗಿ ಕನ್ನಂಬಾಡಿಯಲ್ಲಿ ಕಟ್ಟಲ್ಪಟ್ಟ ೨೬೦.೬ ಮೀ ಉದ್ದದ ಅಣೆಕಟ್ಟಿನ ಮೇಲೆ ೧೪.೫ ಅಡಿ ಅಗಲದ ಸಂಚಾರಯೋಗ್ಯ ರಸ್ತೆಯನ್ನೂ ನಿರ್ಮಿಸಿ, ಎರಡೂ ದಂಡೆಗಳ ನಡುವಣ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶ ಕಲ್ಪಿಸಲಾಯಿತು. ಅಣೆಕಟ್ಟಿನ ರಸ್ತೆಯ ಮೇಲಿನ ಸಂಚಾರ ಒತ್ತಡವನ್ನು ನಿಯಂತ್ರಿಸುವ ಸಲುವಾಗಿ ಅಣೆಕಟ್ಟಿನಿಂದ ಪಶ್ಚಿಮಕ್ಕೆ ಒಂದು ಕಿ.ಮೀ. ಅಂತರದಲ್ಲಿ ಕಾವೇರಿ ನದಿಗೆ ಪರ್ಯಾಯ ಸೇತುವೆಯೊಂದನ್ನು ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ನಿರ್ಮಿಸಿ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ತೆರೆಯಲಾಗಿರುವ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಅಣೆಕಟ್ಟೆ ಮೇಲಿನ ವಾಹನ ಸಂಚಾರವನ್ನು ಈಗ ಸಂಪೂರ್ಣ ನಿಯಂತ್ರಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಹೇಮಾವತಿ ನದಿಗೆ ೧೯೩೩-೩೪ ರಲ್ಲಿ ಅಕ್ಕಿಹೆಬ್ಬಾಳ ಬಳಿ ೬೩೦ ಅಡಿ ಉದ್ದದ ಸೇತುವೆ ಹಾಗೂ ಕಿಕ್ಕೇರಿ-ಮಂದಗೆರೆ ರಸ್ತೆಗೆಂದು, ಮಂದಗೆರೆ ಬಳಿ ರೂ.೬.೫೨ ಲಕ್ಷ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ೫೯೫ ಅಡಿ ಉದ್ದದ ಸೇತುವೆಯನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಹಲಗೂರು ಬಳಿ ಶಿಂಷಾ ನದಿಗೆ ೧೯೩೮ರಲ್ಲಿ ರೂ.೮೫.೩೫೦ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸಿರುವ ೩೨೦ ಅಡಿ ಉದ್ದದ ಸೇತುವೆ, ಮಂಡ್ಯದ ಬಳಿ ಹೆಬ್ಬಾಳಕ್ಕೆ ನಿರ್ಮಿಸಿರುವ ಸೇತುವೆ, ಆಲದಹಳ್ಳಿ ಸೇತುವೆಗಳು ಜಿಲ್ಲೆಯ ಇತರ ಮುಖ್ಯ ಸೇತುವೆಗಳಾಗಿವೆ. ನಾಗಮಂಗಲ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ಹರಿಯುವ ವೀರವೈಷ್ಣವಿ ನದಿಗೆ ಬೆಂಗಳೂರು-ಮಂಗಳೂರು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯ ಮೇಲೆ ೧೦೨ನೇ ಕಿ.ಮೀ. ಕಲ್ಲಿನ ಬಳಿ ೨೪೦ ಅಡಿ ಉದ್ದದ ಕಮಾನು ಸೇತುವೆಯನ್ನು ೧೯೬೬ರ ವೇಳೆಗೆ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿತ್ತು.

ಇದೇ ರೀತಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೬೬ರ ವೇಳೆಗೆ ಕಾವೇರಿ ನದಿಗೆ ಮಹದೇವಪುರದ ಬಳಿ ಇನ್ನೊಂದು ಸೇತುವೆಯನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸುವ ಯೋಜನೆ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕಿದ್ದು, ಶಿವಸಮುದ್ರದ ಬಳಿ ಜೀರ್ಣಾವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿರುವ ಪುರಾತನ

ಸೇತುವೆಗೆ ಪರ್ಯಾಯವಾಗಿ ನೂತನ ಸೇತುವೆಯನ್ನೂ ನಿರ್ಮಿಸುವ ವಿಚಾರ ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆತ್ತು. ಇಂದು ಆ ಎರಡೂ ಸೇತುವೆಗಳು ನಿರ್ಮಾಣಗೊಂಡಿದ್ದು ಉಪಯೋಗದಲ್ಲಿವೆ. ಅಲ್ಲಂದೀಚೆಗೆ ಅದ್ವೈತೆಯ ಮೇರೆಗೆ, ಮೇಲೆ ಚರ್ಚಿಸಿರುವ ಸೇತುವೆಗಳಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಿನವಕ್ಕೆ ಪರ್ಯಾಯ ಸೇತುವೆಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿದೆ. ಮಹಾದೇವಪುರದ ಬಳಿಯ ಸೇತುವೆ ಕಾರ್ಯ ಬಹಳ ಹಿಂದೆಯೇ ಪೂರ್ಣಗೊಂಡಿದೆ. ಈ ಸೇತುವೆಯಿಂದಾಗಿ ಮಂಡ್ಯದಿಂದ ಕೊತ್ತತ್ತಿ, ಕೊಡಿಯಾಲ, ಅರಕೆರೆ, ಮಹಾದೇವಪುರ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣ ಹಾಗೂ ಮೈಸೂರುಗಳನ್ನು ತಲುಪಬಹುದಾಗಿದೆ. ಈ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳು ಮಂಡ್ಯ-ಮೈಸೂರು ನಡುವೆ ಓಡಾಡುತ್ತಿದ್ದು, ಈ ಮಾರ್ಗವನ್ನೂ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣಗೊಂಡಿಲ್ಲ. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಗಳ ಸುಧಾರಣೆ, ಶಿಥಿಲ ಸೇತುವೆಗಳ ದುರಸ್ತಿ ಹಾಗೂ ನೂತನ ಸೇತುವೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣದಂತಹ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಕಾರ್ಯಗಳನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳುವ ಮೂಲಕ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಭೂಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಪ್ರಗತಿ ಪಥದಲ್ಲಿ ಮುನ್ನಡೆಸುವ ಯತ್ನ ನಿರಂತರವಾಗಿ ನಡೆದಿದ್ದು, ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಇರುವ ವಿವಿಧ ವರ್ಗದ ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ ಅಡ್ಡಲಾಗಿ ಬರುವ ಹಳ್ಳ, ಕೊಳ್ಳ, ನದಿಗಳಿಗೆ ಅಡ್ಡಮೋರಿ, ಪೂಲು, ಕಿರು ಹಾಗೂ ದೊಡ್ಡ ಸೇತುವೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ ತ್ವರಿತಗತಿಯಲ್ಲಿ ನಡೆದಿದ್ದು, ೧೯೮೨ರ ವೇಳೆಗೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಒಂದರಿಂದ ೩೦ ಮೀ ಉದ್ದದ ೫,೯೬೧ ಕಿರು ಸೇತುವೆಗಳು, ಹಾಗೂ ೩೦-೩೦೪ ಮೀ ಉದ್ದದ ೧೩ ದೊಡ್ಡ ಸೇತುವೆಗಳು ನಿರ್ಮಾಣಗೊಂಡಿದ್ದವು. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೨೦೦೦ದ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಒಟ್ಟು ೮,೭೮೯ ವಿವಿಧ ಪ್ರಮಾಣದ ಅಡ್ಡ ಮೋರಿ, ಸೇತುವೆಗಳು ಇದ್ದು, ಈ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಕೋಲಾರ (೯,೧೩೯) ದ ನಂತರ ಸ್ಥಾನ ಮಂಡ್ಯ ಜಿಲ್ಲೆಗೆ ಸಲ್ಲುತ್ತದೆ. ೨೦೦೨ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೩೦ ರಿಂದ ೨೦೪ ಮೀ. ಉದ್ದದ ೨೦ ದೊಡ್ಡ ಸೇತುವೆಗಳಿದ್ದವು. ಇದಕ್ಕೆ ಪೂರಕವಾಗಿ ಅಂಕಿ ಅಂಶಗಳನ್ನು ಕೋಷ್ಟಕ ೨.೨ರಲ್ಲಿ ನೀಡಲಾಗಿದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ ೨.೨ ಜಿಲ್ಲೆಯ ವಿವಿಧ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲೆ ನಿರ್ಮಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿರುವ ವಿವಿಧ ಪ್ರಮಾಣದ ಸೇತುವೆಗಳ ವಿವರ (೨೦೦೦ದ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ)

ವಿವಿಧ ಪ್ರಮಾಣದ ಮೋರಿ ಪೂಲು-ಸೇತುವೆಗಳು	ವಿವಿಧ ವರ್ಗದ ರಸ್ತೆಗಳು					
	ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ	ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ	ಪ್ರಮುಖ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆ	ಜಿಲ್ಲಾ ಇತರ ರಸ್ತೆ	ಗ್ರಾಮಾಂತರ ರಸ್ತೆಗಳು	ಒಟ್ಟು
೧	೨	೩	೪	೫	೬	೭
ಕಿರು ಸೇತುವೆಗಳು						
ಅಡ್ಡಮೋರಿಗಳು(೬ಮೀ.ವರೆಗೆ)	೨೯	೬೧೩	೨,೬೧೮	೨೪೩	೪,೪೯೯	೮,೦೦೨
೬.೦೧-೧೨ ಮೀ. ವರೆಗೆ	೩	೮೬	೨೨೦	೨೦	೧೬೦	೪೮೯
೧೨.೧-೧೮ ಮೀ. ವರೆಗೆ	೨	೪೯	೬೯	೧೩	೫೮	೧೯೧
೧೮.೦೧-೨೪ ಮೀ. ವರೆಗೆ	-	೧೫	೨೭	೩	೭	೫೨
೨೪.೦೧-೩೦ ಮೀ. ವರೆಗೆ	೧	೮	೧೧	-	೪	೨೪
೩೦.೦೧-೬೦ ಮೀ. ವರೆಗೆ	೨	೩	೯	-	೩	೧೭
ಒಟ್ಟು	೩೭	೭೨೪	೨೯೫೪	೨೭೯	೪,೭೩೧	೮,೭೭೫

ಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ಸಂಪರ್ಕ

೩೯೫

೧	೨	೩	೪	೫	೬	೭
ದೊಡ್ಡ ಸೇತುವೆಗಳು						
೬೦.೦೧-೯೦ ಮೀ.ವರೆಗೆ	೧	-	-	-	-	೧
೯೦.೦೧-೧೫೨ ಮೀ.ವರೆಗೆ	-	೦೫	-	-	-	೦೫
೧೫೨.೦೧-೩೦೪ ಮೀ.ವರೆಗೆ	-	೧	-	-	-	-
೩೦೪ ಮಿ.ಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚು	-	೧	-	-	-	-
ಒಟ್ಟು	೧	೭	೬	-	-	೧೪

ಸಂಚಾರ ಗಣತಿ ಹಾಗೂ ವಾಹನ ಸಮೀಕ್ಷೆ

ವಿವಿಧ ವರ್ಗದ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ನಡೆಯುವ ದೈನಂದಿನ ವಾಹನ ಸಂಚಾರ, ಸರಕು ಸಾಗಾಣಿಕೆ ಮುಂತಾದವುಗಳಿಂದ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲೆ ಬೀಳುವ ಸಂಚಾರ ಒತ್ತಡ, ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆ ಮುಂತಾದ ಮೂಲಭೂತ ಅಂಕಿ-ಅಂಶಗಳನ್ನು ಸಂಗ್ರಹಿಸಿ, ಅವುಗಳನ್ನು ಆಧರಿಸಿ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಯಲ್ಲಿ ಸುಧಾರಣೆ ತರುವುದರ ಮೂಲಕ ರಸ್ತೆ ಚಾಲನನ್ನು ಉತ್ತಮಪಡಿಸುವ ಉದ್ದೇಶದಿಂದ ಸಂಚಾರ ಗಣತಿ ಹಾಗೂ ವಾಹನ ಸಮೀಕ್ಷೆಯನ್ನು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯು ೧೯೫೯ ರಲ್ಲಿ ಆರಂಭಿಸಿತು. ಈ ಉದ್ದೇಶದಿಂದ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಗೆ ಸೇರಿದ ಎಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲೂ ಸಂಚಾರ ಗಣತಿ ಹಾಗೂ ವಾಹನ ಸಮೀಕ್ಷೆಯನ್ನು ಪ್ರತಿ ಐದು ವರ್ಷಗಳಿಗೊಮ್ಮೆ ಪೂರ್ಣ ಏಳು ದಿನಗಳ ಕಾಲ ನಡೆಸುವುದರ ಜೊತೆಗೆ ಆಯ್ದು ಕೆಲವೇ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿ ವರ್ಷ ಒಂದು ಪೂರ್ಣ ದಿನದ ಮಾದರಿ ಸಮೀಕ್ಷೆಯನ್ನೂ ನಡೆಸಲಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ಸಮೀಕ್ಷೆಗಳಿಂದ ವಾಹನ ಮತ್ತು ಸರಕು ಸಂಚಾರಗಳ ಸ್ವರೂಪ ಹಾಗೂ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲಿನ ಸಂಚಾರಗಳ ವಾರ್ಷಿಕ ಹಾಗೂ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಬೆಳವಣಿಗೆ, ಒತ್ತಡಗಳನ್ನು ಗ್ರಹಿಸಬಹುದಾಗಿದೆ. ತತ್ಸಂಬಂಧವಾಗಿ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯು ಮೊದಲ ಬಾರಿಗೆ ಎಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲೂ ಸಂಚಾರ ಗಣತಿ ಹಾಗೂ ವಾಹನ ಸಮೀಕ್ಷೆಯನ್ನು ೧೯೬೧-೬೨ರಲ್ಲಿ ಕೈಗೊಂಡಿತು. ಇದೇ ರೀತಿ ವಾರ್ಷಿಕ ಗಣತಿ ಹಾಗೂ ಸಮೀಕ್ಷೆಯನ್ನು ೧೯೬೨-೬೩ ರಲ್ಲಿ ಮೊದಲು ಬಾರಿಗೆ ಆಯ್ದು ಕೆಲವೇ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಕೈಗೊಂಡಿತು. ಮುಂದೆ ಕ್ರಮವಾಗಿ ೧೯೬೫-೬೬, ೧೯೬೭-೬೮, ೧೯೬೯-೭೦, ೧೯೭೧-೭೨, ೧೯೭೩-೭೪, ೧೯೭೫-೭೬, ೧೯೭೭-೭೮, ೧೯೭೯-೮೦, ಹಾಗೂ ೧೯೮೧-೮೨ರಲ್ಲಿ ಎಂದಿನಂತೆ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯು ತನ್ನ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಸಂಚಾರ ಗಣತಿ ಹಾಗೂ ವಾಹನ ಸಮೀಕ್ಷೆ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮವನ್ನು ಹಮ್ಮಿಕೊಂಡಿದ್ದು ಅವುಗಳ ಸಂಕ್ಷಿಪ್ತ ವಿವರ ಕೆಳಕಂಡಂತಿದೆ.

ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯು ೧೯೭೦-೭೧ರಲ್ಲಿ ಕೈಗೊಂಡ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಸಮೀಕ್ಷೆಯ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲೂ ಸಮೀಕ್ಷೆ ನಡೆಸಿತು. ೧೯೭೨ ರ ಏಪ್ರಿಲ್ ಒಂದರಂದು ಬೆಂಗಳೂರು-ಮಂಗಳೂರು ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ೪೮ ಅನ್ನು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಎಂದು ಘೋಷಿಸಲಾಯಿತು. ಈ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ೩೩೪ ಬೃಹತ್ ವಾಹನ, ೩೨೬ ಲಘುವಾಹನ, ೫೨ ನಿಧಾನಗತಿ ವಾಹನಗಳು ಸಂಚರಿಸಿದ್ದು ಅವು ೧,೬೪೬ ಪ್ರಯಾಣಿಕ ಕಾರು ಯೂನಿಟ್‌ಗೆ ಸಮಾನವಾಗಿದ್ದವು. ಅದೇ ರೀತಿ ಜಿಲ್ಲೆಯ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಲ್ಲಿ ೫,೭೧೩ ಮೆಟ್ರಿಕ್‌ಟನ್, ಪ್ರಮುಖ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ೮೪೧ ಮೆಟ್ರಿಕ್‌ಟನ್, ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ೪೫೫ ಮೆಟ್ರಿಕ್‌ಟನ್ ಹಾಗೂ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ೫೫೮ ಮೆಟ್ರಿಕ್‌ಟನ್ ಸಂಚಾರ ದಟ್ಟಣೆ ಇದ್ದು, ವಿವಿಧ ರಾಜ್ಯನಿಧಿ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ೭೩ ಭಾರಿ ವಾಹನ, ೮೪ ಲಘು ವಾಹನ ೧೨೪ ನಿಧಾನಗತಿ ವಾಹನಗಳು ಸಂಚರಿಸುತ್ತಿದ್ದ ಅಂಶವನ್ನು ದಾಖಲಿಸಲಾಗಿದೆ. ಈ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲೆಯ ವಿವಿಧ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಲ್ಲಿ ೪೧೦ ಭಾರಿವಾಹನ, ೬೩೫ ಲಘುವಾಹನ ಹಾಗೂ ೬೮ ನಿಧಾನಗತಿ ವಾಹನಗಳು

ಸಂಚರಿಸುತ್ತಿದ್ದುದನ್ನು ಗಮನಿಸಲಾಯಿತು. ಅದೇ ರೀತಿ ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆಗಳು ಹಾಗೂ ಇತರ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಕೈಗೊಂಡ ಸರ್ವೇಕ್ಷಣದಲ್ಲಿ ೫೭ ಭಾರೀವಾಹನ ೫೮ ಲಘುವಾಹನ, ಹಾಗೂ ೧೨೭ ನಿಧಾನಗತಿ ವಾಹನಗಳು ಸಂಚರಿಸುತ್ತಿದ್ದ ಅಂಶವನ್ನು ಗಮನಿಸಲಾಗಿತ್ತು.

ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯು ೧೯೭೭ರ ಜನವರಿಯಲ್ಲಿ ಕೈಗೊಂಡ ಸಮೀಕ್ಷೆಯ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಇಲಾಖೆಯ ವಶದಲ್ಲಿದ್ದ ೫,೦೩೬ ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲಿನ ಸಂಚಾರ ಗಣತಿ ಹಾಗೂ ವಾಹನ ಸಮೀಕ್ಷೆಗಾಗಿ ಒಟ್ಟು ೬೦ ಗಣತಿ ಕೇಂದ್ರಗಳನ್ನು ತೆರೆಯಲಾಗಿದ್ದು, ಅವುಗಳಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಲ್ಲಿ ಆರು, ಪ್ರಮುಖ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ೧೪, ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ೧೩ ಹಾಗೂ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ೨೭ ಗಣತಿ ಕೇಂದ್ರಗಳನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೨೯ ಕಿ.ಮೀ. ಹಾದು ಹೋಗಿದ್ದ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ಗಣತಿ ಕೇಂದ್ರವನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಿರಲಿಲ್ಲ. ಆದರೂ ಈ ಸಮೀಕ್ಷೆಯಂತೆ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಉಳರಲ್ಲಿ ೪೨೨ ಭಾರಿ ವಾಹನ, ೨೭೦ ಲಘು ವಾಹನ ಲಘು ನಿಧಾನಗತಿ ವಾಹನಗಳು ಸಂಚರಿಸಿದ್ದು, ಇದನ್ನು ೧೯೭೫ ಪ್ರಯಾಣಿಕ ಕಾರು ಯೂನಿಟ್‌ಗಳೆಂದು ಪರಿಗಣಿಸಲಾಯಿತು. ಇದು ೧೯೭೦-೭೧ರ ಸಮೀಕ್ಷೆಗೆ ಹೋಲಿಸಿದಾಗ ಸರಾಸರಿ ೮,೫%ರಷ್ಟು ಅಧಿಕವಿದ್ದು ಲಘು ವಾಹನಗಳ ಸಂಚಾರದಲ್ಲಿ ಶೇ.೧೭.೯೪ ಇಳಿಮುಖ ಕಂಡು ಬಂದಿತು. ಇದೇ ರೀತಿ ಜಿಲ್ಲೆಯ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಲ್ಲಿ ೪೭೬೪, ಪ್ರಮುಖ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ೯೪೩, ಜಿಲ್ಲಾ ಇತರ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ೫೪೧, ಹಾಗೂ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ೮೭೧ ಮೆಟ್ರಿಕ್‌ಟನ್ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಸರಕು ಸಂಚಾರ ದಟ್ಟಣೆ ಕಂಡು ಬಂದಿದ್ದು, ಇದು ೧೯೭೦-೭೧ರ ಸಮೀಕ್ಷೆಗೆ ಹೋಲಿಸಿದಾಗ ೩೫% ಅಧಿಕವಿತ್ತು. ಆದರೆ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ಮೇಲಿನ ಸಂಚಾರ ಗಣತಿಯಲ್ಲಿ ೧೭%ರಷ್ಟು ಇಳಿಮುಖ ಕಂಡು ಬಂತು. ಇದೇ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲೆಯ ವಿವಿಧ ರಾಜ್ಯನಿಧಿ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ೧೦೭ ಬೃಹತ್ ವಾಹನ, ೭೭ ಲಘುವಾಹನ, ೧೩೬ ನಿಧಾನಗತಿ ವಾಹನಗಳು ಸಂಚರಿಸಿದ್ದು ಅವು ೧೨೬೭ ಪ್ರಯಾಣಿಕ ಕಾರು ಯೂನಿಟ್‌ಗೆ ಸಮನಾಗಿತ್ತು. ಇದು ೧೯೭೦-೭೧ರ ಸಮೀಕ್ಷೆಗೆ ಹೋಲಿಸಿದಾಗ ೧೪% ಅಧಿಕವಾಗಿರುವುದು ಕಂಡು ಬಂತು.

ಮುಂದೆ ೧೯೮೧-೮೨ರ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಸಂಚಾರ ಗಣತಿ ಮತ್ತು ವಾಹನ ಸಮೀಕ್ಷೆಯ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯ ಸ್ವಾಧೀನದಲ್ಲಿದ್ದ ೫೧೦೫ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆಗಳಿಗಾಗಿ ಸರಾಸರಿ ೪೯ ಕಿ.ಮೀ.ಗೆ ಒಂದರಂತೆ ಒಟ್ಟು ೧೦೫ ಗಣತಿ ಕೇಂದ್ರಗಳನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಜಿಲ್ಲೆಯ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ (೧೬೮ ಕಿ.ಮೀ) ಮೇಲೆ ಸರಾಸರಿ ೨೮ ಕಿ.ಮೀ.ಗೆ ಒಂದರಂತೆ ಆರು, ಪ್ರಮುಖ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳ (೪೬೮ ಕಿ.ಮೀ) ಮೇಲೆ ಸರಾಸರಿ ೨೦ ಕಿ.ಮೀ.ಗೆ ಒಂದರಂತೆ ೨೩, ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆ (೬೧೨ ಕಿ.ಮೀ) ಗಳ ಮೇಲೆ ಸರಾಸರಿ ೧೭ ಕಿ.ಮೀ.ಗೆ ಒಂದರಂತೆ ೩೬ ಹೀಗೆ ೧೦೫ ಗಣತಿ ಕೇಂದ್ರಗಳನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಈ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಆಯಾ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲೆ ಕ್ರಮವಾಗಿ ೬,೫೫೯; ೧,೫೧೧; ೧,೦೧೧ ಹಾಗೂ ೯೦೭ ಮೆಟ್ರಿಕ್ ಟನ್‌ಗಳ ದೈನಂದಿನ ಸರಕು ಸಾಗಾಣಿಕೆ ದಟ್ಟಣೆ ಇದ್ದು, ಹಿಂದಿನ ಗಣತಿಗೆ ಹೋಲಿಸಿದಾಗ ಇದು ೪೭% ಅಧಿಕವಾಗಿದ್ದು ಕಂಡು ಬಂತು. ಇದೇ ರೀತಿ ರಾಜ್ಯ ನಿಧಿ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲೆ ಕ್ರಮವಾಗಿ ಸರಾಸರಿ ೧೦೨ ಭಾರಿ ವಾಹನ, ೧೧೯ ಲಘುವಾಹನ, ೧೫೦ ನಿಧಾನಗತಿ ವಾಹನಗಳು ಸಂಚರಿಸಿದ್ದು ಇದನ್ನು ೧,೩೨೧ ಪ್ರಯಾಣಿಕ ಕಾರು ಯೂನಿಟ್‌ಗಳೆಂದು ಪರಿಗಣಿಸಲಾಯಿತು. ಹಿಂದಿನ ಗಣತಿಗೆ ಹೋಲಿಸಿದಾಗ ಇದು ೩೨% ಅಧಿಕವಾಗಿರುವುದು ಕಂಡು ಬಂತು. ಇದೇ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಉಳರಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೧೧.೭೮% ವಾಹನ ಹಾಗೂ ಸರಕು ಸಂಚಾರ ಅಧಿಕವಾಗಿತ್ತು.

ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯು ೧೯೯೨-೯೩ ರಲ್ಲಿ ಕೈಗೊಂಡ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಸಂಚಾರಗಣತಿ ಹಾಗೂ ವಾಹನ ಸಮೀಕ್ಷೆ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೬,೩೨೬ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳಿದ್ದು, ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಲ್ಲಿ

೧೧, ಪ್ರಮುಖ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ೫೩, ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಐದು ಹಾಗೂ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ೪೧ ಗಣತಿ ಕೇಂದ್ರಗಳನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಜಿಲ್ಲೆಯ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರತೀ ೨೬ ಕಿ.ಮೀ, ಜಿಲ್ಲಾ ಇತರ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರತೀ ೨೫ ಕಿ.ಮೀ. ಜಿಲ್ಲಾ ಇತರ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರತೀ ೨೪ ಕಿ.ಮೀ. ಹಾಗೂ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿ ೧೧೧ ಕಿ.ಮೀ. ಗಳಿಗೆ ಒಂದರಂತೆ ಒಟ್ಟು ೧೧೦ ಗಣತಿ ಕೇಂದ್ರಗಳನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ೪೮ ರಲ್ಲಿ ೪,೧೩೦ ಭಾರೀ ಸರಕುವಾಹನ, ೩,೪೯೩ ಲಘುವಾಹನ, ೧೬೭ ನಿಧಾನಗತಿ ವಾಹನ (ಒಟ್ಟು ೭,೭೯೦)ಗಳು ಸಂಚರಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ಅವುಗಳ ಒಟ್ಟು ಪ್ರಯಾಣಿಕ ಕಾರು ಯೂನಿಟ್ ಗಳು ೨೮,೪೮೩ ಆಗಿತ್ತು. ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯಲ್ಲಿ ೧೬೪ ಭಾರೀ ಸರಕು ವಾಹನ, ೩೬೯ ಲಘುವಾಹನ, ೭೬ ನಿಧಾನಗತಿ ವಾಹನ (ಒಟ್ಟು ೬೦೯) ಗಳು ಸಂಚರಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ಅವುಗಳ ಒಟ್ಟು ಪ್ರಯಾಣಿಕ ಕಾರು ಯೂನಿಟ್ ೧೨೯೭ ಎಂದು ಲೆಕ್ಕಾಚಾರ ಮಾಡಲಾಗಿತ್ತು. ಎಲ್ಲಾ ವರ್ಗಗಳ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲಿನ ಸರಕು ಸಾಗಾಣಿಕೆ ದೈನಂದಿನ ದಟ್ಟಣೆಯು ೧೯೪೬ ಮೆಟ್ರಿಕ್ ಟನ್ ಆಗಿತ್ತು. ರಾಜ್ಯಹೆದ್ದಾರಿಗಳಲ್ಲಿ ೧೧,೦೮೬, ಪ್ರಮುಖ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ೨,೧೭೪, ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ೯೪೩ ಹಾಗೂ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ೬೫೬ ಮೆಟ್ರಿಕ್ ಟನ್ ಗಳ ದೈನಂದಿನ ಸಂಚಾರ ದಟ್ಟಣೆ ಇತ್ತು. ಎಲ್ಲಾ ವರ್ಗದ ರಾಜ್ಯನಿಧಿ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲಿನ ಸರಾಸರಿ ಸಂಚಾರ ದಟ್ಟಣೆಯು ೧೯೪೬ ಮೆಟ್ರಿಕ್ ಟನ್ ಇತ್ತು.

ಇಲಾಖೆಯು ೧೯೯೭-೯೮ರಲ್ಲಿ ಹಮ್ಮಿಕೊಂಡಿದ್ದ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಸಮೀಕ್ಷೆ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಒಟ್ಟು ೬,೩೨೬ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆಗಳಿಗಾಗಿ ಸರಾಸರಿ ೫೦ ಕಿ.ಮೀ.ಗೆ ಒಂದರಂತೆ ಒಟ್ಟು ೧೨೬ ಗಣತಿಕೇಂದ್ರಗಳನ್ನು ನಿಯೋಜಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ೨೮೮ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಿಗೆ ೧೨ ಗಣತಿ ಕೇಂದ್ರಗಳಿದ್ದು, ಅವನ್ನು ಸರಾಸರಿ ೨೪ ಕಿ.ಮೀ. ಒಂದರಂತೆ ಸ್ಥಾಪಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ೧೩೪೦ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ಪ್ರಮುಖ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ ೬೩, ೧೨೦ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳಿಗಾಗಿ ಎಂಟು, ಹಾಗೂ ೪,೭೪೯ ಕಿ.ಮೀ.ಗ್ರಾಮಾಂತರ ರಸ್ತೆಗಳಿಗಾಗಿ ೪೩ ಗಣತಿ ಕೇಂದ್ರಗಳನ್ನೂ ಕ್ರಮವಾಗಿ ೨೧, ೧೫, ಹಾಗೂ ೧೦೬ ಕಿ.ಮೀ.ಗೆ ಒಂದರಂತೆ ಸ್ಥಾಪಿಸಲಾಯಿತು. ಈ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ೪೮ರ ಮೇಲೆ ೬,೦೫೯ ಭಾರೀ ಸರಕು ವಾಹನ ೪,೮೧೩ ಲಘುವಾಹನ, ೨೯ ನಿಧಾನಗತಿ ವಾಹನ (ಒಟ್ಟು ೧೦,೯೦೦)ಗಳು ಸಂಚರಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ಅವುಗಳ ಪ್ರಯಾಣಿಕ ಕಾರು ಯೂನಿಟ್ ೨೪,೩೪೯ ಎಂದು ಗುರುತಿಸಲಾಗಿದೆ. ಅಲ್ಲದೇ ಈ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯ ಮೇಲೆ ೬೭,೮೨೫ ಮೆಟ್ರಿಕ್ ಟನ್ನಷ್ಟು ಸಂಚಾರ ತೀವ್ರತೆ ಇದ್ದು, ರಾಷ್ಟ್ರಮಟ್ಟದ ಸರಾಸರಿ ೫೯,೪೬೦ ಮೆಟ್ರಿಕ್ ಟನ್ ಸಂಚಾರ ತೀವ್ರತೆ ಪ್ರಮಾಣಕ್ಕಿಂತ ಇದು ಅಧಿಕವಾಗಿತ್ತು. ಅದೇ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಲ್ಲಿ ೧೬,೭೯೩, ಪ್ರಮುಖ ಜಿಲ್ಲಾರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ೨,೮೯೮, ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ೯೪೯ ಹಾಗೂ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ೭೩೪ ಮೆಟ್ರಿಕ್ ಟನ್ ದೈನಂದಿನ ಸಂಚಾರ ದಟ್ಟಣೆ ಇದ್ದು, ಹಿಂದಿನ ಗಣತಿಗೆ ಹೋಲಿಸಿದಾಗ ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುವುದು ಕಂಡು ಬರುತ್ತದೆ. ಈ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯ ನಿಧಿ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ೧೯೬ ಭಾರೀ ಸರಕುವಾಹನ, ೬೦೨ ಲಘುವಾಹನ, ೬೨ ನಿಧಾನಗತಿ ವಾಹನ (ಒಟ್ಟು ೮೬೦)ಗಳು ಸಂಚರಿಸಿದ್ದು, ಅವುಗಳ ಒಟ್ಟು ಪ್ರಯಾಣಿಕ ಕಾರು ಯೂನಿಟ್ ೧೫೬೧ ಎಂದು ಗುರುತಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ೨೫೫೧ ಮೆಟ್ರಿಕ್ ಟನ್‌ಗಳ ದೈನಂದಿನ ಸಂಚಾರ ದಟ್ಟಣೆ ಕಂಡು ಬಂತು.

ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕಚೇರಿ

ಈ ಇಲಾಖೆಯ ಹೆಸರು 'ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ' ಎಂದು ೧೯೮೯ರಲ್ಲಿ ಬದಲಾಗುವುದಕ್ಕೆ ಮೊದಲು 'ಮೋಟಾರ್ ವಾಹನಗಳ ಇಲಾಖೆ' ಎಂದೇ ಚಿರಪರಿಚಿತವಾಗಿತ್ತು. ರಾಜ್ಯದ ಬೊಕ್ಕಸಕ್ಕೆ ಅಧಿಕ ಆದಾಯ ತರುವ ಕೆಲವೇ ಇಲಾಖೆಗಳಲ್ಲಿ ಒಂದಾಗಿರುವ ಈ ಇಲಾಖೆಯು ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ನೋಂದಣಿ, ನಿಯಂತ್ರಣ, ತೆರಿಗೆ ಸಂಗ್ರಹ, ಚಾಲಕರಿಗೆ,

ನಿರ್ವಾಹಕರಿಗೆ ಪರವಾನಿಗಿ ನೀಡಿಕೆ ಮುಂತಾದ ಮಹತ್ವದ ಕಾರ್ಯಗಳನ್ನು i) ೧೯೩೯ರ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ಕಾಯ್ದೆ (೧೯೩೯ರ ಕೇಂದ್ರ ಕಾಯ್ದೆ IV), ii) ಕರ್ನಾಟಕ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ತೆರಿಗೆ ನಿಯಮ ಕಾಯ್ದೆ ೧೯೫೭, iii) ೧೯೬೩ರ ಕರ್ನಾಟಕ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ನಿಯಮ, iv) ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ಅಧಿನಿಯಮ, ೧೯೮೮ (೧೯೮೮ರ ೫೯ನೇ ಕೇಂದ್ರ ಅಧಿನಿಯಮ), v) ಕರ್ನಾಟಕ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ನಿಯಮ ೧೯೮೯, vi) ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ಅಧಿನಿಯಮ ೧೯೮೯ ಮುಂತಾದ ಕಾಯ್ದೆ ನಿಯಮಗಳನ್ವಯ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯ ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತದೆ. ಈ ಎಲ್ಲಾ ಕಾರ್ಯಗಳ ಜೊತೆಗೆ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಕೇಂದ್ರ ಹಾಗೂ ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರಗಳು ಕಾಲಕಾಲಕ್ಕೆ ರೂಪಿಸುವ ಕಾಯ್ದೆಗಳನ್ನು ಜಿಲ್ಲಾ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕಚೇರಿಗಳು ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸುತ್ತವೆ.

ಈ ಇಲಾಖೆಯು ಕಾರ್ಯಾರಂಭ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಪೂರ್ವದಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಚಾರ, ವಾಹನ ನಿಯಂತ್ರಣಗಳಂತಹ ಕಾರ್ಯಗಳನ್ನು ಜಿಲ್ಲಾ ಬೋರ್ಡು, ಪುರಸಭೆಗಳು-ಪೋಲೀಸ್ ಇಲಾಖೆಯ ಸಹಯೋಗದೊಂದಿಗೆ ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದವು. ೧೯೧೧ರ ಮೈಸೂರು ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಣ ಕಾಯ್ದೆಯಂತೆ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ವಾಹನ ಸಂಚಾರದ ನಿಯಂತ್ರಣ ಹಾಗೂ ಪರಿಶೀಲನಾ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ಪುರಸಭೆಗಳಿಗೆ ವಹಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ೧೯೧೩ರ ಮೋಟಾರು ವಾಹನ ನಿಯಂತ್ರಣ ಕಾಯ್ದೆಯನ್ವಯ ವಾಹನಗಳ ನೋಂದಣಿ ಹಾಗೂ ವಾಹನ ಚಾಲನಾ ಪರವಾನಿಗಿಯನ್ನು ಕಡ್ಡಾಯ ಮಾಡಿ ವಾಹನ ಚಾಲಕರಿಗೆ ಪರವಾನಿಗಿ ಬಿಲ್ಲೆಗಳನ್ನೂ ನೀಡಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು.

ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳಿಗೆ ಸಂಚಾರ ಪರವಾನಿಗಿ ನೀಡುವ ಅಧಿಕಾರ ೧೯೨೯ರ ಮೈಸೂರು ಮೋಟಾರು ವಾಹನ ಕಾಯ್ದೆಯಂತೆ ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿದ್ದ ಐ.ಜಿ.ಪಿ.ಯವರಿಗೆ ಇತ್ತು. ಜಿಲ್ಲಾ ದಂಡಾಧಿಕಾರಿಗಳಿಗೆ ಆಯಾ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ವಾಹನಗಳಿಗೆ ಲೈಸೆನ್ಸ್ ನೀಡುವ ಅಧಿಕಾರವನ್ನು ೧೯೩೭ರಲ್ಲಿ ವಹಿಸಲಾಯಿತು. ಪ್ರಜಾಪ್ರತಿನಿಧಿ ಸಭೆಯ ನಾಯಕ, ಅಧಿಕಾರಿ ಹಾಗೂ ಅಧಿಕಾರೇತರರನ್ನು ಸದಸ್ಯರನ್ನಾಗಿ ಒಳಗೊಂಡಿದ್ದ ಮೈಸೂರು ಸಾರಿಗೆ ಬೋರ್ಡು, ಮೈಸೂರು ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಹಾಗೂ ತೆರಿಗೆ ನಿಯಂತ್ರಣ ಕಾಯ್ದೆಯನ್ನು ೧೯೩೬ರ ಜನವರಿ ಒಂದರಂದು ಜಾರಿಗೆ ತರುವ ಮೂಲಕ ಮೋಟಾರು ಸಾರಿಗೆ ನಿಯಂತ್ರಣ ಹಾಗೂ ತೆರಿಗೆ ಕಾಯ್ದೆಗಳಲ್ಲಿ ಏಕರೂಪತೆ ತರಲು ಯತ್ನಿಸಿತು. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಜಿಲ್ಲಾ ಬೋರ್ಡು ಹಾಗೂ ಪುರಸಭೆಗಳಿಗೆ ಆವರೆಗೆ ಇದ್ದ ತೆರಿಗೆ ವಿಧಿಸುವ ಅಧಿಕಾರ ರದ್ದಾಯಿತು. ಅದಕ್ಕಾಗಿ ಪುರಸಭೆಗಳಿಗೆ ಪರಿಹಾರವನ್ನು ನೀಡಲಾಯಿತು. ಅಲ್ಲದೇ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ರಸ್ತೆ ನಿಧಿಯನ್ನೂ ಆರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಈ ಬೋರ್ಡು ಮೇಲಿಂದ ಮೇಲೆ ಸಭೆ ಸೇರಿ ಕ್ರಮ ಕೈಗೊಳ್ಳುತ್ತಿತ್ತು. ತೆರಿಗೆ ಸಂಗ್ರಹಕ್ಕಾಗಿ ಟೋಲ್‌ಗೇಟ್‌ಗಳನ್ನು ತೆರೆಯಲಾಯಿತು. ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ಪ್ರವಾಸಿಗರಿಗೆ ಅನುಕೂಲವಾಗಲೆಂದು, ಸಂಸ್ಥಾನದ ಗಡಿಗಳಲ್ಲಿದ್ದ ಟೋಲ್‌ಗೇಟಿನ ಮುತ್ಸದ್ದಿಗಳಿಗೆ ಅಲ್ಪಾವಧಿಯ ಪರ್ಮಿಟ್ ನೀಡುವ ಅಧಿಕಾರವಿತ್ತು. ೧೯೩೭ರಲ್ಲಿ ಸಂಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೮೨ ಉಕ್ಕಡಗಳಿದ್ದವು. ಮೋಟಾರು ಸೈಕಲ್ ಹಾಗೂ ಕಾರುಗಳ ಮೇಲಿನ ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಲಾಯಿತು (೧೯೩೭). ಮೋಟಾರು ಸೈಕಲ್ ಹೊರತುಪಡಿಸಿ ಉಳಿದೆಲ್ಲಾ ವಾಹನಗಳಿಗೂ ಹಿಂಗನ್ನಡಿಯನ್ನು ಕಡ್ಡಾಯ ಮಾಡಲಾಯಿತು. ಬಸ್ಸು ನಿರ್ವಾಹಕ ಪರವಾನಿಗಿಗಳನ್ನು ನವೀಕರಿಸಲಾಯಿತು. ಅಪಘಾತ ತಡೆಗಟ್ಟಲು ನಗರವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿ ಕಾರುಗಳಿಗೆ ಗಂಟೆಗೆ ೩೦ ಮೈಲಿ, ಬಸ್ಸು, ಲಾರಿಗಳಿಗೆ ಗಂಟೆಗೆ ೨೦ ಮೈಲಿ ವೇಗವನ್ನು ೧೯೩೯ರಲ್ಲಿ ನಿಗದಿಪಡಿಸಲಾಯಿತು. ರಾಜ್ಯ ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯನ್ನು ದಕ್ಷಿಣ ರೈಲ್ವೆ ಇಲಾಖೆಯ ಸಹಯೋಗದೊಂದಿಗೆ ನಡೆಸಲು ೧೯೪೦ರಲ್ಲಿ ತೀರ್ಮಾನಿಸಲಾಯಿತು. ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸೇವಾ ಮೋಟಾರು ಹಾಗೂ ಖಾಸಗಿ ಲಾರಿಗಳ ಸ್ಥಿತಿ-ಗತಿ ಅರಿಯಲು ಅಚ್ಚರಿ ತಪಾಸಣೆ ಮಾಡುವಂತೆ ಜಿಲ್ಲಾ ಮ್ಯಾಜಿಸ್ಟ್ರೇಟ್‌ರನ್ನು ಕೋರಲಾಯಿತು. ಅದೇ ವರ್ಷ ಚಾಲಕರು ಹಾಗೂ

ನಿರ್ವಾಹಕರುಗಳಿಗೆ ಪ್ರಥಮ ಚಿಕಿತ್ಸೆ ತರಬೇತಿಯನ್ನು ಕಡ್ಡಾಯ ಮಾಡಲಾಯಿತು. ಬಸ್ಸುಗಳ ಆಸನ ಸಾಮರ್ಥ್ಯ, ಟ್ಯಾಕ್ಸಿಗಳಿಗೆ ಮೀಟರ್ ಜೋಡಣೆ ಹಾಗೂ ಬಾಡಿಗೆಗಳನ್ನು ೧೯೪೨ರಲ್ಲಿ ನಿಗದಿಪಡಿಸಲಾಯಿತು.

ಯೂರೋಪಿನಲ್ಲಿ ೧೯೪೨-೪೩ರಲ್ಲಿ ಎರಡನೆಯ ಜಾಗತಿಕ ಯುದ್ಧ ನಡೆದಿದ್ದಾಗ, ಮೈಸೂರು ರಸ್ತೆ ವರ್ಗೀಕರಣ ಸಮಿತಿಯ ಸಲಹೆಯಂತೆ ಸಂಸ್ಥಾನದ ಒಳಗಿದ್ದ ಟೋಲ್‌ಗೇಟ್‌ಗಳನ್ನು ರದ್ದುಪಡಿಸಲಾಯಿತು. ಅದರಿಂದ ಉಂಟಾಗುವ ನಷ್ಟವನ್ನು ಭರಿಸಲು ಮೋಟಾರು ವಾಹನ ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಲು ಮೈಸೂರು ಸಾರಿಗೆ ಬೋರ್ಡು ಒಪ್ಪಿತು. ಟೈರು, ಪೆಟ್ರೋಲ್‌ಗಳನ್ನು ಪಡಿತರ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗೆ ಒಳಪಡಿಸಲಾಯಿತು. ಆದರೂ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಬಸ್ ಸಂಚಾರ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನೂ ಯಥಾ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಮುಂದುವರಿಸಲಾಯಿತು. ೧೯೪೬ರ ಮೋಟಾರು ವಾಹನ ಹಾಗೂ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಕಾಯ್ದೆಯಂತೆ ಮೂರನೆಯ ಪಾರ್ಟಿಗೆ ಜೀವವಿಮೆ ಮಾಡುವುದನ್ನು ಕಡ್ಡಾಯಗೊಳಿಸಲಾಯಿತು. ೧೯೪೮ರಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲಾ ಪೊಲೀಸ್ ಕಮಿಷನರರು ಚಾಲಕರಿಗೆ ಪರವಾನಿಗೆ ನೀಡುವ ಅಧಿಕಾರ ಹೊಂದಿದ್ದು, ಐಜಿಪಿಯವರು ವಾಹನ ನೋಂದಣಿ ಅಧಿಕಾರಿಗಳಾಗಿದ್ದರು, ೧೯೪೮-೪೯ರಲ್ಲಿ ಪೆಟ್ರೋಲ್ ಕೊರತೆ ಹಾಗೂ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ನೀತಿಗಳಿಂದಾಗಿ ಬಸ್‌ಪರ್ಮಿಟ್‌ಗಳನ್ನು ನಿಯಂತ್ರಿಸಲಾಯಿತು. ೧೯೫೦ರಲ್ಲಿ ಅಟೋರಿಕ್ವಿಟ್‌ಗಳಿಗೆ ಪರ್ಮಿಟ್ ನೀಡಿ ತೆರಿಗೆಗಳನ್ನು ನಿಗದಿಪಡಿಸಿ, ಕನಿಷ್ಠ ಪ್ರಯಾಣ ದರವನ್ನೂ ನಿರ್ಧರಿಸಲಾಯಿತು. ಹೀಗೆ ೧೯೩೯ರಲ್ಲಿ ಸ್ಥಾಪಿಸಲ್ಪಟ್ಟ ಮೈಸೂರು ಸಾರಿಗೆ ಬೋರ್ಡು ೧೯೫೨ರವರೆಗೆ ಅಸ್ತಿತ್ವದಲ್ಲಿದ್ದು ಪರಿಣಾಮಕಾರಿಯಾಗಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸಿತು. ಮುಂದೆ ಮೋಟಾರು ವಾಹನ ಇಲಾಖೆಯು ೧೯೫೨ರಲ್ಲಿ ಅಸ್ತಿತ್ವಕ್ಕೆ ಬಂದ ನಂತರ ಐದು ವಿಭಾಗೀಯ ಕಚೇರಿಗಳನ್ನು ಆರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ೧೯೫೨ರ ಏಪ್ರಿಲ್ ಒಂದರಂದು ಮೈಸೂರು ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ವಿಭಾಗದ ವ್ಯಾಪ್ತಿಗೆ ಮೈಸೂರು, ಮಂಡ್ಯ, ಹಾಸನ. ಚಿಕ್ಕಮಂಗಲೂರು ಹಾಗೂ ಶಿವಮೊಗ್ಗ ಜಿಲ್ಲೆಗಳೊಳಪಟ್ಟಿದ್ದವು. ಹಿಂದೆಯೇ ಜಿಲ್ಲೆಗೊಂದೊಂದು ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕಚೇರಿಗಳನ್ನು ತೆರೆಯಲು ಸರ್ಕಾರವು ಮುಂದಾಯಿತು. ಅದರಂತೆ ಮಂಡ್ಯದಲ್ಲೂ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕಚೇರಿಯನ್ನು ೧೯೫೨ರಲ್ಲಿ ಆರಂಭಿಸಲಾಯಿತು.

ಮೋಟಾರು ವಾಹನ ಇಲಾಖೆಯ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ಚುರುಕುಗೊಳಿಸುವ ಉದ್ದೇಶದಿಂದ ಜಿಲ್ಲಾ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಪ್ರಾಧಿಕಾರವನ್ನು ೧೯೫೮ರ ಜನವರಿ ಒಂದರಂದು ಆರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಜಿಲ್ಲಾಧಿಕಾರಿಯು ಅದರ ಅಧ್ಯಕ್ಷರಾಗಿದ್ದು, ಜಿಲ್ಲಾ ಪೊಲೀಸ್ ಅಧೀಕ್ಷಕರು ಸದಸ್ಯರಿದ್ದು, ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಅಧಿಕಾರಿಯು ಪದನಿಮಿತ್ತ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ಇದು ಭಾಗಶಃ ನ್ಯಾಯಾಂಗದಂತೆ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿತ್ತು. ವಾಹನಗಳ ಮಾಲೀಕರಿಗೆ ಆಗಬಹುದಾದ ಅನಗತ್ಯ ವಿಳಂಬವನ್ನು ತಡೆಗಟ್ಟಲು ೧೯೫೨ರ ಮೋಟಾರು ಕಾಯ್ದೆಯನ್ವಯ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಅಧಿಕಾರಿಗಳೂ ಸೇರಿದಂತೆ ಎಲ್ಲಾ ತಾಲೂಕು ಖಜಾನಾಧಿಕಾರಿಗಳಿಗೂ ಲೈಸೆನ್ಸ್ ನೀಡುವ ಅಧಿಕಾರವಿತ್ತು. ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಣ ಪೊಲೀಸ್ ಇಲಾಖೆಯದಾಗಿದ್ದು, ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ವಾಹನ ನೋಂದಣಿ ಹಾಗೂ ಪರವಾನಿಗೆ (ಪರ್ಮಿಟ್) ನೀಡುತ್ತಿದ್ದರು. ಕಡ್ಡಾಯ ವಿಮೆ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಕಟ್ಟುನಿಟ್ಟಾಗಿ ಜಾರಿಗೆ ತರಲಾಯಿತು. ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ತಮ್ಮ ತಮ್ಮ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಚಾಲಕರು ಹಾಗೂ ನಿರ್ವಾಹಕರುಗಳಿಗೆ ಲೈಸೆನ್ಸ್ ನೀಡುವುದರ ಜೊತೆಗೆ ವಾಹನಗಳನ್ನು ನೋಂದಣಿಸಬೇಕಾಗಿತ್ತು. ಆ ಪ್ರಕಾರ ಇಂದು ರಾಜ್ಯದ ಎಲ್ಲಾ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲೂ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಕಚೇರಿಗಳು ಕಾರ್ಯ ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿವೆ. ಮಂಡ್ಯ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಆರ್.ಟಿ.ಓ. ಕೋಡ್ ಸಂಖ್ಯೆ ೧೧ ಆಗಿದ್ದು, ಜಿಲ್ಲೆಯ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕಚೇರಿಯಲ್ಲಿ ನೋಂದಣಿಸಲ್ಪಡುವ ವಾಹನಗಳಿಗೆ ಜಿಲ್ಲಾ ಕೋಡನ್ನು ನೀಡಲಾಗುತ್ತದೆ.

ಜಿಲ್ಲಾ ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೫೯ ರಿಂದ ೨೦೦೨ ರವರೆಗೆ ನೋಂದಣಿಯಾಗಿರುವ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ವಿವರವನ್ನು ಕೋಷ್ಟಕ ೨.೮ ಹಾಗೂ ೨.೯ ರಲ್ಲಿ ನೀಡಲಾಗಿದೆ. ಆ ಪ್ರಕಾರ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೫೯ ರವರೆಗೆ ೨೩೨

ವಾಹನಗಳು ನೋಂದಣಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿದ್ದರೆ, ೧೯೬೯ರ ವೇಳೆಗೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೧,೧೦೯ ವಾಹನಗಳು ನೋಂದಣಿಯಾಗಿದ್ದು, ಒಂದು ದಶಕದ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಶೇ.೫೦ ರಷ್ಟು ಅಧಿಕಗೊಂಡಿರುವುದನ್ನು ನೋಡಬಹುದಾಗಿದೆ. ೧೯೬೯ರ ವೇಳೆಗೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೩,೬೭೭ ವಾಹನಗಳಿದ್ದು, ೧೯೮೯ರ ವೇಳೆಗೆ ಇದು ೧೪,೯೬೫ಕ್ಕೆ ಏರುವುದರ ಮೂಲಕ ನಾಲ್ಕು ಪಟ್ಟು ಅಧಿಕಗೊಂಡಿರುವುದು ಗಮನಾರ್ಹವಾಗಿದೆ. ೧೯೯೯ರ ವೇಳೆಗೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೪೮,೨೦೯ ವಾಹನಗಳಿದ್ದು ಆ ದಶಕದಲ್ಲಿ ಮೂರು ಪಟ್ಟು ಅಧಿಕಗೊಂಡಿದ್ದು, ೨೦೦೦ದ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೫೩,೧೨೧ ವಾಹನಗಳಿದ್ದು, ೨೦೦೨ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಇದು ೬೪,೬೧೩ಕ್ಕೆ ಏರಿತು. ಇದು ಜಿಲ್ಲೆಯ ಆರ್ಥಿಕ ಬೆಳವಣಿಗೆಯನ್ನು ಸೂಚಿಸುವಲ್ಲಿ ನೆರವಾಗುತ್ತದೆ. ಜಿಲ್ಲಾ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ನೋಂದಣಿ ಪ್ರತೀ ಲಕ್ಷ ಜನಸಂಖ್ಯೆಗೆ ೧೯೭೧ರಲ್ಲಿ ೧೧೪, ೧೯೮೧ರಲ್ಲಿ ೩೧೮, ೧೯೯೧ರಲ್ಲಿ ೧,೧೪೩ ಹಾಗೂ ೧೯೯೬ರಲ್ಲಿ ೧,೯೫೮ ಇದ್ದರೆ, ಇದು ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಕ್ರಮವಾಗಿ ೪೨೧, ೧೦೯೪, ೩,೧೬೧ ಹಾಗೂ ೪,೪೯೬ ಇದ್ದು, ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಇನ್ನೂ ಅಧಿಕಗೊಳ್ಳುವ ನಿರೀಕ್ಷೆಯಿದೆ.

ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೫೯ರ ವೇಳೆಗೆ ಕೇವಲ ೪೩ ಮಾತ್ರವಿದ್ದ ಮೋಟಾರುಸೈಕಲ್‌ಗಳು ೧೯೬೧ರ ವೇಳೆಗೆ ೨೫೧ಕ್ಕೂ ೧೯೭೩ರ ವೇಳೆಗೆ ೪೦೭ಕ್ಕೂ, ೧೯೭೯ರ ವೇಳೆಗೆ ೧೭೭೨ ಕ್ಕೂ, ೧೯೮೪ರ ವೇಳೆಗೆ ೪೧೨೧ಕ್ಕೂ ಏರಿತು. ಅಲ್ಲದೇ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಗಣನೀಯ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಅಧಿಕಗೊಳ್ಳಲಾರಂಭಿಸಿದ ಇದು ೧೯೮೯ರಲ್ಲಿ ೧೧,೩೦೭ ಇದ್ದು, ೧೯೯೨ರ ವೇಳೆಗೆ ೧೬,೮೩೨ಕ್ಕೂ, ೧೯೯೬ರಲ್ಲಿ ೨೭,೧೫೫ಕ್ಕೂ, ೧೯೯೮ರಲ್ಲಿ ೩೪,೦೧೧ಕ್ಕೂ, ೨೦೦೦ದ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ೪೧,೬೯೭ಕ್ಕೂ ಹಾಗೂ ೨೦೦೨ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ೫೦,೭೩೩ ಕ್ಕೂ ಏರಿದ್ದು, ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿರುವ ಒಟ್ಟು ವಾಹನಗಳಲ್ಲಿ ಇದೇ ೮% ರಷ್ಟಿರುವುದು ಉಲ್ಲೇಖಾರ್ಹವಾಗಿದೆ.

ರಾಜಧಾನಿ ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ೧೯೫೦ರ ವೇಳೆಗಾಗಲೇ ಬೇಬಿಟ್ಯಾಕ್ಸಿ ಹಾಗೂ ಅಟೋರಿಕ್ವಾಗಳು ಓಡಲಾರಂಭಿಸಿದರೂ, ಅದು ಮಂಡ್ಯ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಕಾಣಿಸಿಕೊಂಡಿದ್ದು, ೧೯೬೭ರ ನಂತರವೇ. ೧೯೭೦ರ ದಶಕದಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಗೋಚರಿಸಲಾರಂಭಿಸಿದ ಆಟೋರಿಕ್ವಾಗಳು ೧೯೭೨ರಲ್ಲಿ ಕೇವಲ ಎರಡು ಮಾತ್ರವಿದ್ದು, ೧೯೭೯ರ ವೇಳೆಗೆ ನೂರನ್ನು ಮುಟ್ಟಿದ್ದು, ೧೯೮೪ರ ವೇಳೆಗೆ ೨೪೮ಕ್ಕೂ, ೧೯೮೭ರಲ್ಲಿ ೫೪೭ಕ್ಕೂ, ೧೯೮೯ರಲ್ಲಿ ೬೭೯ಕ್ಕೂ, ೧೯೯೨ರಲ್ಲಿ ೯೩೫ಕ್ಕೂ, ೧೯೯೪ರಲ್ಲಿ ೧,೦೬೯ಕ್ಕೂ, ೧೯೯೮ರಲ್ಲಿ ೧,೭೦೦ಕ್ಕೂ, ೧೯೯೯ರಲ್ಲಿ ೧,೯೧೫ಕ್ಕೂ, ೨೦೦೦ದ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ೨೦೯೮ಕ್ಕೂ ಹಾಗೂ ೨೦೦೨ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ೨,೩೯೧ಕ್ಕೆ ಏರುವ ಮೂಲಕ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಪ್ರಮುಖ ಪಟ್ಟಣಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ನಗರ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಪೂರಕವಾಗಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ಹಲವಾರು ಕುಟುಂಬಗಳ ಉಪಜೀವನಕ್ಕೂ ಆಧಾರವಾಗಿದೆ.

ಚಕ್ಕಡಿ (ಎತ್ತಿನ ಬಂಡಿಗಳು) : ಮಂಡ್ಯವು ಕೃಷಿ ಪ್ರಧಾನವಾದ ಜಿಲ್ಲೆಯಾಗಿರುವುದರಿಂದ ಬಹು ಹಿಂದಿನಿಂದಲೂ ಮರದ ಗಾಲಿಯಿರುವ ಎತ್ತಿನ ಗಾಡಿಗಳೇ ಪ್ರಯಾಣ ಸಂಚಾರ, ಸರಕು ಸಾಗಾಣಿಕೆಗಳಿಗೆ ಬಳಸಲ್ಪಡುತ್ತಿದ್ದು, ೧೮೭೨ರ ವೇಳೆಗೆ ಸಂಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿ ೧೨,೪೯೧ ಗಾಡಿಗಳಿದ್ದು, ಪ್ರತೀ ಗಾಡಿಗೆ ಒಂದು ರೂಪಾಯಿ ವಾರ್ಷಿಕ ತೆರಿಗೆ ವಿಧಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ನಂತರದಲ್ಲಿ ಅದನ್ನು ಎರಡು ರೂಪಾಯಿಗಳಿಗೆ ಏರಿಸಲಾಯಿತು. ಆದರೆ ರೈತರ ಗಾಡಿಗಳಿಗೆ ವಿನಾಯಿತಿಯನ್ನು ಪ್ರತಿಭಟನೆಯ ನಂತರ ನೀಡಲಾಯಿತು. ೧೯೭೦ರ ದಶಕದಿಂದೀಚೆಗೆ ಮರದ ಗಾಲಿಗಳಿಗೆ ಬದಲಾಗಿ ಟೈರು ಚಕ್ರಗಳು ಬಳಕೆಗೆ ಬಂದು, ಗಾಡಿಯ ಸ್ವರೂಪವನ್ನು ಬದಲಿಸುವುದರ ಜೊತೆಗೆ ಗ್ರಾಮೀಣ ಸಾರಿಗೆಯಲ್ಲಿ ಮಹತ್ವದ ಬದಲಾವಣೆಯನ್ನು ಉಂಟು ಮಾಡಿತು. ಟ್ರಾಕ್ಟರು, ಲಾರಿ, ಟೆಂಪೋಗಳನ್ನು ಇಂದು ಸರಕು ಸಾರಿಗೆಗೆ ಉಪಯೋಗಿಸುತ್ತಿದ್ದರೂ ಚಕ್ಕಡಿಗಳ ಮಹತ್ವ ಕುಗ್ಗಿಲ್ಲವೆಂಬ ಅಂಶವನ್ನು ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೧೧ ಖಚಿತ ಪಡಿಸುತ್ತದೆ. ಸದರಿ ಕೋಷ್ಟಕದಲ್ಲಿ ೧೯೬೦ರವರೆಗಿನ ಅಂಶಗಳಿಗೆ 'ಸರ್ಕಾರದ ಅಂಕಿ-ಅಂಶಗಳ ನೋಟ' ಆಧಾರವಾದರೆ,

ಅಲ್ಲಂದೀಚಿನ ಅಂಕಿ ಅಂಶಗಳಿಗೆ ಪಶುಸಂಗೋಪನಾ ಇಲಾಖೆಯ 'ಜಾನುವಾರು ಗಣತಿ' ಪ್ರಕಟಣೆಗಳನ್ನು ಅವಲಂಬಿಸಲಾಗಿದೆ. ಆ ಪ್ರಕಾರ ೧೯೯೭ರ ಸಮೀಕ್ಷೆಯಂತೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೩೯,೫೩೨ ಎತ್ತಿನ ಗಾಡಿಗಳಿದ್ದವೆಂದು ತಿಳಿದುಬರುತ್ತದೆ.

ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೪೦ರಲ್ಲಿ ಕೇವಲ ಐದು ಮಾತ್ರವಿದ್ದ ಟ್ರಾಕ್ಟರ್‌ಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ೧೯೫೬ರ ವೇಳೆಗೆ ೨೩ಕ್ಕೆರಿತು. ಇದು ೧೯೭೫ರ ವೇಳೆಗೆ ೧೬೮ಕ್ಕೂ, ೧೯೭೬ರಲ್ಲಿ ೧೯೦ಕ್ಕೂ, ೧೯೮೪ರ ವೇಳೆಗೆ ೩೪೨ಕ್ಕೂ, ೧೯೮೯ರ ವೇಳೆಗೆ ೫೨೭ಕ್ಕೂ, ೧೯೯೩ರ ವೇಳೆಗೆ ೯೦೫ಕ್ಕೂ ೧೯೯೪ರ ವೇಳೆಗೆ ೧,೦೫೨ಕ್ಕೂ ಹಾಗೂ ೨೦೦೧ರ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ೨,೫೦೯ಕ್ಕೂ ಏರಿತು. ೨೦೦೨ರ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಇದು ೨೬೯೦ಕ್ಕೆರಿದ್ದು, ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೨,೬೯೩ರ ಟ್ರೈಲರ್‌ಗಳಿದ್ದವು. ಇದು ಕೃಷಿ ಹಾಗೂ ಸರಕು ಸಾಗಾಣಿಕೆ ರಂಗದಲ್ಲಿ ಆಗಿರುವ ಪ್ರಗತಿಯನ್ನು ಸೂಚಿಸುವಲ್ಲಿ ನೆರವಾಗುತ್ತದೆ.

ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೫೯ರ ವೇಳೆಗಾಗಲೇ ೧೩೮ ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳು ನೋಂದಣಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿದ್ದು, ೧೯೬೬ರ ವೇಳೆಗೆ ಇದು ೧೧೨ಕ್ಕೂ, ೧೯೭೯ರ ವೇಳೆಗೆ ೧೧೦ಕ್ಕೂ ಇಳಿಯಿತು. ಆದರೆ ಮುಂದೆ ೧೯೮೬ರ ವೇಳೆಗೆ ೧೬೭ ಕ್ಕೂ, ೧೯೮೯ರ ವೇಳೆಗೆ ೨೦೧ಕ್ಕೂ ಏರಿತು. ೧೯೯೪ರ ವೇಳೆಗೆ ೧೮೦ ಕ್ಕೆ ಇಳಿದು, ೨೦೦೦ರ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ೩೧೩ಕ್ಕೆರಿತು. ೨೦೦೨ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೩೭೩ ಬಸ್ಸುಗಳು ಸಂಚರಿಸುತ್ತಿದ್ದವು. ಖಾಸಗಿ ವಲಯದ ಹಿಡಿತದಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಇನ್ನೂ ಗಣನೀಯ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಇರುವ ಅಂಶವನ್ನು ಇದು ಸೂಚಿಸುವುದರ ಜೊತೆಗೆ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಗೆ ಸಾರಿಗೆ ಸೌಕರ್ಯ ಕಲ್ಪಿಸಿರುವ ಅಂಶವನ್ನು ಸೂಚಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಪಂಚಲಿಂಗೇಶ್ವರ, ನಾಗಲಿಂಗೇಶ್ವರ, ಹಲಗೂರು ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಮುಂತಾದ ೩೦೦ಕ್ಕೂ ಅಧಿಕ ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳು ಓಡಾಡುತ್ತಿವೆ. ಮಿಗಿಲಾಗಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಮುಕ್ಕಾಲು ಪಾಲು ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಇನ್ನೂ ಖಾಸಗಿ ರಂಗದವರನ್ನೇ ಅವಲಂಬಿಸಿರುವುದು ಕಂಡು ಬರುತ್ತದೆ.

ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಈವರೆಗೆ ನೋಂದಣಿಯಾಗಿರುವ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳಲ್ಲಿ ಕೆಲವು ವಾಹನಗಳ ತಾಲೂಕುವಾರು ವಿವರಗಳನ್ನು ತುಲನಾತ್ಮಕವಾಗಿ ಗಮನಿಸಿದಾಗ ಎಲ್ಲಾ ವರ್ಗದ ವಾಹನಗಳು ಆರಂಭದಿಂದಲೂ ಮಂಡ್ಯ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲೇ ಅಧಿಕ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಕಂಡುಬರುತ್ತಿದ್ದು, ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ನೋಂದಣಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿರುವ ವಾಹನಗಳಲ್ಲಿ ಸಿಂಹಪಾಲು ಈ ತಾಲೂಕಿನದಾಗಿದೆ. ಆನಂತರದ ಮೂರು ಸ್ಥಾನಗಳು ಕ್ರಮವಾಗಿ ಮದ್ದೂರು, ಮಳವಳ್ಳಿ ಹಾಗೂ ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣ ತಾಲೂಕುಗಳಿಗೆ ಸಲ್ಲುತ್ತಿದ್ದು, ನಾಗಮಂಗಲ ಹಾಗೂ ಕೃಷ್ಣರಾಜಪೇಟೆ ತಾಲೂಕುಗಳು ಕೊನೆಯಲ್ಲಿವೆ. ೨೦೦೨ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಮಂಡ್ಯ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲೇ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಶೇ.೫೦ ವಾಹನಗಳಿದ್ದು, ಮದ್ದೂರು, ಮಳವಳ್ಳಿ, ಪಾಂಡವಪುರ ಹಾಗೂ ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣಗಳು ನಂತರದ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿದ್ದವು. ಟ್ರಾಕ್ಟರ್, ಟ್ರೈಲರುಗಳ ಸಾಂದ್ರತೆ ವಿಶೇಷವಾಗಿ ಮಂಡ್ಯ, ಮದ್ದೂರು, ಮಳವಳ್ಳಿಗಳಲ್ಲಿ ಕೇಂದ್ರೀಕೃತವಾಗಿದ್ದು, ಉಳಿದೆಡೆ ಅಲ್ಪ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿವೆ. ಆಟೋರಿಕ್ಷಾಗಳೂ ಕೂಡ ಮಂಡ್ಯ, ಮದ್ದೂರು, ಮಳವಳ್ಳಿ ತಾಲೂಕುಗಳಲ್ಲಿ ಅಧಿಕವಾಗಿದ್ದು, ಶೇ.೬೦ ಮಂಡ್ಯ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲೇ ಇದ್ದರೆ, ನಾಗಮಂಗಲ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ೧೦೧ ಆಟೋಗಳಿದ್ದು, ಪಾಂಡವಪುರ(೮೭) ಹಾಗೂ ಕೃಷ್ಣರಾಜಪೇಟೆ (೭೮) ತಾಲೂಕುಗಳಲ್ಲಿ ಅವು ನೂರಕ್ಕಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇವೆ. ಹೆಚ್ಚಿನ ವಿವರಗಳಿಗೆ ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೧೦ ರಿಂದ ೭.೧೨ಅನ್ನು ನೋಡಬಹುದು.

೧೯೯೯ರ ಮೋಟಾರು ವಾಹನ ಕಾಯ್ದೆಯ ಸೆಕ್ಷನ್ ಮೂರರ ಪ್ರಕಾರ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿ ವಾಹನ ನಡೆಸಲು ಚಾಲನಾ ಪರವಾನಿಗಿ ಅತ್ಯಗತ್ಯವಾಗಿದ್ದು, ೧೯೮೩ರ ತಿದ್ದುಪಡಿಯಂತೆ, ಲೈಸೆನ್ಸ್ ನಲ್ಲಿ ಚಾಲಕರ ಭಾವಚಿತ್ರವನ್ನು ಕಡ್ಡಾಯ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ಅದೇ ರೀತಿ ೧೯೯೯ರ ಮೋಟಾರು ಕಾಯ್ದೆಯ ಸೆಕ್ಷನ್ ೨೧ರ ಪ್ರಕಾರ ಬಸ್ ನಿರ್ವಾಹಕರೂ ಕೂಡ ಕಡ್ಡಾಯ ಲೈಸೆನ್ಸ್ ಹೊಂದಿರಬೇಕಾಗಿದ್ದು, ಚಾಲಕರು ಹಾಗೂ ನಿರ್ವಾಹಕರುಗಳಿಗೆ ಅರ್ಹತಾ ಪರೀಕ್ಷೆ ನಡೆಸಿ, ತೇರ್ಗಡೆಯಾದವರಿಗೆ ಮಾತ್ರ ಲೈಸೆನ್ಸ್ ನೀಡುವ ಹಕ್ಕು ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಅಧಿಕಾರಿಗಳದ್ದಾಗಿರುತ್ತದೆ. ರಸ್ತೆ ಅಪಘಾತಗಳನ್ನು ಆದಷ್ಟು ನಿಯಂತ್ರಿಸಲು ವಾಹನ ಚಾಲಕರನ್ನು ತೀವ್ರ ಪರೀಕ್ಷೆಗೆ ಗುರಿಪಡಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ. ಆ ಪ್ರಕಾರ

ಮಂಡ್ಯ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೬೦ರಲ್ಲಿ ಕೇವಲ ೭೨ ಚಾಲಕ ಲೈಸೆನ್ಸ್ ಮಾತ್ರವಿದ್ದು, ೧೯೬೬ರ ವೇಳೆಗೆ ೧೩೧೮ ಚಾಲಕ ಲೈಸೆನ್ಸ್ ನೀಡಲಾಗಿತ್ತು. ಇದು ೧೯೭೯ ವೇಳೆಗೆ ೩೦೭೭, ೧೯೮೨ರ ವೇಳೆಗೆ ೧೦೮೩೫, ೧೯೯೧ರ ವೇಳೆಗೆ ೨೦೫೧೬, ೧೯೯೭ರ ವೇಳೆಗೆ ೨೨೮೨೯ಕ್ಕೂ ಏರಿದ್ದು ೨೦೦೦ದ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಒಟ್ಟು ೩೮೧೫೩ ಲೈಸೆನ್ಸ್‌ಗಳನ್ನು ಚಾಲಕರಿಗೆ ನೀಡಲಾಗಿತ್ತು. ಇದು ೨೦೦೨ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ೪೬,೬೧೩ಕ್ಕೆ ಏರಿತು. ಇದೇ ರೀತಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ನಿರ್ವಾಹಕರಿಗೆ ೧೯೮೬ರಲ್ಲಿ ೨೬೯೭, ೧೯೮೮ರಲ್ಲಿ ೩೮೦೨, ೧೯೯೦ರಲ್ಲಿ ೫೦೯೩, ೧೯೯೪ರಲ್ಲಿ ೬೦೨೫, ೧೯೯೭ರಲ್ಲಿ ೭೯೯೧ ಲೈಸೆನ್ಸ್‌ಗಳನ್ನು ನೀಡಲಾಗಿದ್ದು, ಇದು ೨೦೦೦ದ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ೧೧೯೩೬ ಇದ್ದು, ೨೦೦೨ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ೧೪,೬೯೪ಕ್ಕೆ ಏರಿತು. ವಿವರಗಳಿಗೆ ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೧೩ ನೋಡಿ.

ಮೋಟಾರು ವಾಹನ ಚಾಲಕರ ತರಬೇತಿ ಶಾಲೆ : ೧೯೩೯ರ ಮೋಟಾರು ವಾಹನ ಕಾಯ್ದೆಯನ್ವಯ ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರವು ವಾಹನ ಚಾಲಕ ತರಬೇತಿ ಶಾಲೆಗಳನ್ನು ನಿಯಂತ್ರಿಸುವ ಅಧಿಕಾರವನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. ಆ ಪ್ರಕಾರ ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರವು ೧೯೬೩ರ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ನಿಯಮ ೩೦ರ ಪ್ರಕಾರ ವಾಹನ ಚಾಲಕರ ತರಬೇತಿ ಶಾಲೆಗಳಿಗೆ ಪರವಾನಗಿ ನೀಡುವ ಅಧಿಕಾರವನ್ನು ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿಗೆ ನೀಡಿದ್ದು, ಅದರಂತೆ ೧೯೮೭ರಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲಾ ಕೇಂದ್ರ ಮಂಡ್ಯದಲ್ಲಿ ಒಂದೇ ಇದ್ದ ತರಬೇತಿ ಶಾಲೆಯು (ಮಲೆನಾಡು ಡ್ರೈವಿಂಗ್ ಸ್ಕೂಲ್), ೧೯೯೧ರಲ್ಲಿ ಎರಡಾಯಿತು. ಮಲೆನಾಡು ಡ್ರೈವಿಂಗ್ ಸ್ಕೂಲ್‌ನಿಂದ ೨೪೩ ಅಭ್ಯರ್ಥಿಗಳು ೧೯೯೧ರಲ್ಲಿ ಪಾಸಾದರೆ, ಮಂಡ್ಯ ಡ್ರೈವಿಂಗ್ ಸ್ಕೂಲ್‌ನಿಂದ ೧೨೪ ಮಂದಿ ಪಾಸಾಗಿದ್ದರು. ಮುಂದೆ ಅದು ಮಲೆನಾಡು ಡ್ರೈವಿಂಗ್ ಸ್ಕೂಲ್‌ನಲ್ಲಿ ವಿಲೀನವಾಯಿತು. ಮುಂದೆ ೧೯೯೮ರ ವೇಳೆಗೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಐದು ಡ್ರೈವಿಂಗ್ ಶಾಲೆಗಳಿದ್ದವು. ೨೦೦೦ದ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಒಟ್ಟು ಮೂರು ಚಾಲಕರ ತರಬೇತಿ ಶಾಲೆಗಳು (ಮಂಡ್ಯದಲ್ಲಿ ಎರಡು ಹಾಗೂ ಭಾರತಿ ನಗರ(ಕೆ.ಎಂ.ದೊಡ್ಡಿ)ದಲ್ಲಿ ಒಂದು) ಇದ್ದವು. ೨೦೦೨ರ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಮಂಡ್ಯದಲ್ಲಿ ೧. ಮಂಡ್ಯ ಚಾಲಕ ತರಬೇತಿ ಶಾಲೆ, ೨. ಮಧುರ ಚಾಲಕ ತರಬೇತಿ ಶಾಲೆ; ಭಾರತೀನಗರದಲ್ಲಿ ಬಾಲಾಜಿ ಚಾಲಕ ತರಬೇತಿ ಶಾಲೆ ಹಾಗೂ ಮಳವಳ್ಳಿಯಲ್ಲಿ ವಿಘ್ನೇಶ್ವರ ಚಾಲಕ ತರಬೇತಿ ಶಾಲೆ ಹೀಗೆ ಒಟ್ಟು ನಾಲ್ಕು ತರಬೇತಿ ಶಾಲೆಗಳಿದ್ದು ಅವುಗಳಿಂದ ಒಟ್ಟು ೭೦೦ ಮಂದಿ ಪರೀಕ್ಷಾರ್ಥಿಗಳು ತೇರ್ಗಡೆಯಾಗಿದ್ದು, ೧೨ ಮಂದಿ ಅನುತ್ತೀರ್ಣರಾಗಿದ್ದರು. ಇದರಲ್ಲಿ ಮಂಡ್ಯದ ಎರಡು ತರಬೇತಿ ಶಾಲೆಗಳಿಂದ ಕ್ರಮವಾಗಿ ೨೬೭ ಹಾಗೂ ೪೨೬ ಪರೀಕ್ಷಾರ್ಥಿಗಳು ಉತ್ತೀರ್ಣರಾಗಿರುವುದು ಗಮನಾರ್ಹವಾಗಿದೆ.

ಪ್ಲಾಸ್ಟಿಕ್ ಲೈಸೆನ್ಸ್ ಕಾರ್ಡ್ ವಿತರಣೆ : ದ್ವಿಚಕ್ರ ವಾಹನ ಹಾಗೂ ಕಾರುಗಳ ಚಾಲಕರಿಗೆ ಪ್ಲಾಸ್ಟಿಕ್ ಕಾರ್ಡ್ ಪರವಾನಗಿಗಳನ್ನು ನೀಡುವ ಪದ್ಧತಿಯನ್ನು ೧೯೮೪-೮೫ರ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ಮೊದಲ ಬಾರಿಗೆ ಪ್ರಾಯೋಗಿಕವಾಗಿ ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಜಾರಿಗೆ ತರಲಾಯಿತು. ಸರಳತೆ ಮತ್ತು ಸುರಕ್ಷತೆಗಳ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಇದೊಂದು ಉತ್ತಮ ಯೋಜನೆಯಾಗಿದ್ದುದರಿಂದ ಬಲುಬೇಗ ಜನಪ್ರಿಯವಾಯಿತು. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ೧೯೮೭ರ ವೇಳೆಗೆ ರಾಜ್ಯದ ೨೮ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕಚೇರಿಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ಲಾಸ್ಟಿಕ್ ಲೈಸೆನ್ಸ್ ಕಾರ್ಡ್ ವಿತರಣೆ ಚಾಲ್ತಿಯಲ್ಲಿತ್ತಾದರೂ ಮಂಡ್ಯ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಇದು ಸುಮಾರು ೧೯೮೯ರಲ್ಲಿ ಆರಂಭವಾಯಿತು. ಅವನ್ನು ಮೂರ ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ನೀಡಲಾಗುತ್ತಿದ್ದು, ನೀಲಿಕಾರ್ಡ್ ದ್ವಿಚಕ್ರ ವಾಹನಗಳಿಗೂ ಹಸಿರು ಕಾರ್ಡ್ ಲಘು ವಾಹನಗಳಿಗೂ ಹಾಗೂ ಕೆಂಪುಕಾರ್ಡ್‌ನ್ನು ಮೋಟಾರು ಕಾರು ಹಾಗೂ ಮೋಟಾರು ಸೈಕಲುಗಳಿಗೂ ನೀಡಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಆ ಪ್ರಕಾರ ೧೯೯೦-೯೧ರಲ್ಲಿ ೯೩೯ ನೀಲಿ, ೬೩ ಹಸಿರು, ಹಾಗೂ ೧೩೨ ಕೆಂಪು ಕಾರ್ಡ್‌ಗಳನ್ನು ನೀಡಿ, ರೂ ೧೭,೭೪೫ ಸಂಗ್ರಹಿಸಲಾಯಿತು. ೧೯೯೯-೨೦೦೦ದ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ೪೨೯೧ ನೀಲಿಕಾರ್ಡ್, ೩೫೨ ಹಸಿರುಕಾರ್ಡ್ ಹಾಗೂ ೨೧೮೦ ಕೆಂಪು ಕಾರ್ಡ್‌ಗಳನ್ನು ವಿವಿಧ ವಾಹನ ಚಾಲಕರುಗಳಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯು ನೀಡಿದ್ದು, ಅದರಿಂದ ಇಲಾಖೆಗೆ ರೂ. ೧೦೨೩೭೫ ಸಂದಾಯವಾಗಿದೆ. ಅಲ್ಲಿಂದೀಚೆಗೆ ೨೦೦೨ರ ಅಂತ್ಯದವರೆಗೆ ಆಗಿರುವ ಬೆಳವಣಿಗೆಯನ್ನು ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೧೪ ರಲ್ಲಿ ನೀಡಲಾಗಿದೆ.

ಅಪಘಾತಗಳು : ರಸ್ತೆ ಅಪಘಾತಗಳನ್ನು ತಡೆಗಟ್ಟಲು ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಚಾಲಕರನ್ನು ತೀವ್ರವಾಗಿ ಪರೀಕ್ಷೆಗೆ ಒಳಪಡಿಸಿ ಚಾಲಕ ಪರವಾನಿಗಿಯನ್ನು ನೀಡುತ್ತಾರಾದರೂ, ವಾಹನಗಳ ತಾಂತ್ರಿಕ ದೋಷ, ಚಾಲಕರ ಬೇಜವಾಬ್ದಾರಿ, ರೋಗಗ್ರಸ್ಥ ರಸ್ತೆಗಳು, ಪಾದಚಾರಿಗಳಿಂದ ವಾಹನ ಸಂಚಾರ ನಿಯಮ ಉಲ್ಲಂಘನೆ, ಮುಂತಾದ ಕಾರಣಗಳಿಂದಾಗಿ ಅಪಘಾತಗಳು ದಿನೇದಿನೇ ಹೆಚ್ಚಾಗುತ್ತಿದ್ದು, ಅಪಘಾತಗಳನ್ನು ತಡೆಗಟ್ಟಲು ಸಕಲರೂ ಸಮಾನ ಜಾಗೃತೆ ವಹಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೬೭ರಲ್ಲಿ ೧೦೩ ಅಪಘಾತಗಳು ಜರುಗಿದ್ದು, ೩೧ ಮಂದಿ ನಿಧನರಾದರೆ, ೧೯೭೩ರಲ್ಲಿ ೨೨೨ ಅಪಘಾತಗಳು ಜರುಗಿದ್ದು, ೭೩ ಮಂದಿ ನಿಧನರಾದರು. ೧೯೮೦ರಲ್ಲಿ ೩೧೧ ಅಪಘಾತಗಳು ಜರುಗಿದರೆ, ೧೯೮೯ರಲ್ಲಿ ೫೧೬ ಅಪಘಾತಗಳು ನಡೆದಿದ್ದು, ೧೪೭ ಜನ ನಿಧನರಾದರು. ೧೯೯೭ರಲ್ಲಿ ಇದು ೧೦೮೩ಕ್ಕೆ ಏರಿತು. ಸತ್ತವರ ಸಂಖ್ಯೆ ೨೧೦ ಆಯಿತು. ೨೦೦೦ದ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಒಟ್ಟು ೮೫೪ ಅಪಘಾತಗಳಾಗಿವೆ ಎಂದು ತಿಳಿದು ಬಂದಿದೆ. ರಸ್ತೆ ಅಪಘಾತಗಳನ್ನು ತಡೆಗಟ್ಟಲು ಸಂಚಾರಿ ಪೊಲೀಸ್ ವಿಭಾಗ, ಸಿಗ್ನಲ್ ನಿಯಂತ್ರಣ, ಸಂಚಾರ ನಿಯಮ ಪ್ರಚಾರ, ಮುಂತಾದ ಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಕೈಗೊಂಡು ರಸ್ತೆ ಅಪಘಾತಗಳನ್ನು ನಿಯಂತ್ರಿಸಲು ಆದಷ್ಟು ಯತ್ನಿಸುತ್ತಿದೆ. ೨೦೦೨ರ ಅಂತ್ಯದವರೆಗೆ ಆಗಿರುವ ಬೆಳವಣಿಗೆಗೆ ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೧೫ ಅನ್ನು ನೋಡಿ.

ವಾಯುಮಾಲಿನ್ಯ ನಿರ್ಬಂಧ : ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ನಿಯಮಾವಳಿ ೧೯೮೯ರ ೧೧೫ ನೆಯ ಸೂಚನೆಯಂತೆ ೧೯೯೦ರಲ್ಲಿ ವಾಹನಗಳಿಗೆ ಧೂಮ ವಿಸರ್ಜನೆ ತಪಾಸಣೆಯನ್ನು ಬೆಂಗಳೂರು ಹಾಗೂ ಇತರ ಪ್ರಮುಖ ನಗರಗಳಲ್ಲಿ ಜಾರಿಗೆ ತರಲಾಯಿತು. ಅದರಂತೆ ಮಂಡ್ಯದಲ್ಲೂ ಇದನ್ನು ೧೯೯೬ ರಿಂದ ಜಾರಿಗೆ ತರಲಾಯಿತು. ಮಂಡ್ಯ ನಗರದಲ್ಲಿ ಎರಡು ಧೂಮ ವಿಸರ್ಜನಾ ಪರೀಕ್ಷಾ ಕೇಂದ್ರಗಳು ಖಾಸಗಿ ಒಡೆತನದಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ವಾಹನಗಳ ಮಾಲೀಕರಿಗೆ ಇವು ದೃಢೀಕರಣ ಪತ್ರವನ್ನು ನೀಡುತ್ತವೆ. ತತ್ಸಂಬಂಧವಾಗಿ ಇಲಾಖೆಯು ಮೋಟಾರು ವಾಹನ ಧೂಮ ವಿಸರ್ಜನಾ ತಪಾಸಣೆಗೊಂದೇ ವಿಶೇಷ ಘಟಕ ಒಂದನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು, ಅನಿಲ ವಿಶ್ಲೇಷಕ ಸಾಧನ ಹಾಗೂ ಹೊಗೆ ಮೀಟರುಗಳನ್ನು ಆ ತಂಡಕ್ಕೆ ಒದಗಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೮ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೫೯ ರಿಂದ ೨೦೦೨ರವರೆಗೆ ನೋಂದಣಿಯಾದ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳು

ವರ್ಷ	ನೋಂದಣಿಯಾದ ಒಟ್ಟು ವಾಹನಗಳು	ವರ್ಷ	ನೋಂದಣಿಯಾದ ಒಟ್ಟು ವಾಹನಗಳು
೧೯೫೯	೪೩೭	೧೯೮೫	೭,೫೫೭
೧೯೬೦	೪೬೪	೧೯೯೦	೧೭,೨೪೯
೧೯೬೫	೭೩೭	೧೯೯೫	೩೧,೨೨೮
೧೯೭೦	-	೨೦೦೦	೫೩,೧೨೧
೧೯೭೫	೧,೫೪೨	೨೦೦೧	೫೮,೬೫೪
೧೯೮೦	೩,೯೪೫	೨೦೦೨	೬೪,೫೨೨

೪೦೪

ಮಂಡ್ಯ ಜಿಲ್ಲಾ ಗ್ಯಾಸೆಟಿಯರ್

ಕೋಷ್ಟಕ ೨.೯ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೨೦೦೨ರ ಅಂತ್ಯದವರೆಗೆ ಕೆಲವು ಆಯ್ದ ವರ್ಷಗಳಾಂತ್ಯಕ್ಕೆ ನೋಂದಣಿಯಾಗಿರುವ ವಿವಿಧ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ವಿವರ.

ವಿವಿಧ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳು	೧೯೬೫	೧೯೬೬	೧೯೬೭	೧೯೬೮	೧೯೬೯	೧೯೭೦	೧೯೭೧	೧೯೭೨	೧೯೭೩	೧೯೭೪	೧೯೭೫	೨೦೦೧	೨೦೦೨
ಮೋಟಾರು ಸೈಕಲ್, ಸ್ಕೂಟರ್	೪೩	೨೯೨	೪೦೬	೧,೬೬೨	೬,೩೩೮	೧,೧೦೬೧	೨೧,೧೦೫	೨೬,೧೫೫	೩೪,೦೧೧	೩೬,೪೩೯	೪೫,೮೪೦	೫೦,೩೪೩	೫೩,೪೪೩
ಮೋಟಾರು ಕ್ಯಾಬ್	-	೧	-	೧೬	೧೩೩	೧೩೧	೨೩೮	-	-	೬೪	೧೧೫	೧೧೮	೧೧೮
ಮೋಟಾರು ಕಾರು	-	೨೬೦	೨೪೬	೪೬೮	೫೫೫	೬೯೧	೯೪೮	೧,೧೩೨	೧,೪೯೫	೧,೫೮೫	೧೯೬೨	೨೦೫೧	೨೦೫೧
ಜೇಪು	೧೬೨	-	-	೧೪೧	೧೩೧	೧೫೬	೯೫	-	-	-	-	೧೦೩	೧೧೬
ಆಟೋರಿಕ್ವಾ	-	-	-	೧೦೦	೩೯೫	೬೬೯	೧,೦೬೯	೧,೨೬೬	೧,೬೦೦	೧,೯೧೫	೨೨೬೦	೨೫೩೩	೨೫೩೩
ಸರ್ವೋಪಯೋಗಿ ಬಸ್ಸು	-	೧೮	೧೬	೨೬	೨೨	೩೫	೫೪	-	-	೧೦೯	೧೨೩	೧೨೮	೧೨೮
ಸರಕು ವಾಹನ	೩೩೨	೨೧೫	೨೬೫	೪೨೨	೪೮೩	೯೨೮	೧,೪೫೦	೧,೬೯೯	೧,೯೬೦	೨,೦೧೯	೨೨೪೬	೨೩೬೪	೨೩೬೪
ಸ್ಟೆಂಪ್ ಕ್ಯಾರಿಯರ್	೧೩೮	೧೧೩	೧೯೬	೧೧೦	೧೬೬	೨೦೧	೧೮೦	-	-	-	೩೪೬	೩೨೩	೩೨೩
ಟ್ರ್ಯಾಕ್ಟರ್/ಟ್ರೈಲರ್	೨೩	-	-	-	೮೫೨	೧,೦೩೮	೧೦,೫೨/೧,೦೮೧	-	-	-	೨೫೧೯/೩,೫೪೯	೨೬೯೧/೨೬೯೩	೨೬೯೩
ಇತರ ವಾಹನಗಳು	೨೯	೧೨೯	೨೯೫	೬೦೪	೫೬	೪೮	೧೨೬	೩೫೬೪	೪೮೩೧	೫೦೬೮	೫೯೧	೧೧೬೧	೧೧೬೧
ಒಟ್ಟು	೬೩೨	೧,೦೩೯	೧,೪೨೮	೩,೬೬೬	೯,೧೦೮	೧೪,೯೬೫	೨೬,೪೦೮	೩೧,೨೨೮	೪೪,೦೦೬	೪೮,೨೦೯	೫೮,೬೫೪	೬೪,೫೩೩	೬೪,೫೩೩

ಕೋಷ್ಟಕ ೨.೧೦ ೨೦೦೨ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ನೋಂದಣಿಸಿದ್ದ ವಿವಿಧ ತಾಲೂಕುವಾರು ವಿವರ

ತಾಲೂಕು	ಮೋಟಾರು ಸೈಕಲು/ಸ್ಕೂಟರ್	ಮೋಟಾರು ಕಾರು	ಆಟೋರಿಕ್ವಾ	ಸರಕು ಸಾಗಾಣಿಕೆ	ಇತರೆ	ಒಟ್ಟು
ಕೃಷ್ಣರಾಜಪೇಟೆ	೨,೯೧೫	೯೬	೧೯೨	೧೨೫	-	೪,೦೯೮
ನಾಗಮಂಗಲ	೩,೫೦೪	೧೧೮	೨೦೦	೨೦೬	-	೪,೯೨೮
ಪಾಂಡವಪುರ	೩,೪೨೦	೯೬	೯೫	೧೮೩	-	೪,೭೯೪
ಮಂಡ್ಯ	೨೮,೦೬೯	೧,೩೫೯	೧,೫೨೯	೧,೧೬೫	-	೩೨,೫೨೨
ಮದ್ದೂರು	೫,೪೬೬	೧೩೬	೨೨೬	೩೦೧	-	೬,೦೨೯
ಮಳವಳ್ಳಿ	೪,೬೮೫	೧೩೩	೧೬೦	೧೬೯	-	೫,೧೪೭
ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣ	೨,೬೬೫	೧೧೨	೧೨೦	೨೦೫	-	೩,೧೦೨
ಒಟ್ಟು	೫೦,೩೪೩	೨,೦೫೧	೨,೫೩೩	೨,೩೬೪	-	೫೭,೪೯೧

ಕೋಷ್ಟಕ ೨.೧೧ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿರುವ ಎತ್ತಿನ ಗಾಡಿಗಳ ವಿವರ ೨೦೦೨ದವರೆಗೆ

ವರ್ಷ	ಎತ್ತಿನಗಾಡಿಗಳು	ವರ್ಷ	ಎತ್ತಿನಗಾಡಿಗಳು
೧೯೨೩	೧೬,೩೦೦	೧೯೬೬	೩೩,೯೪೭
೧೯೩೯	೨೧,೮೦೦	೧೯೭೨	೩೩,೯೬೨
೧೯೪೦	೨೧,೮೧೧	೧೯೭೭	೩೯,೮೩೧
೧೯೪೪	೨೧,೮೧೧	೧೯೮೩	೩೯,೬೦೮
೧೯೪೭	೧೭,೭೨೦	೧೯೯೦	೩೯,೬೦೦
೧೯೫೦	೧೭,೭೮೯	೧೯೯೭	೩೯,೫೩೨
೧೯೬೦	೨೮,೬೩೩		

ಕೋಷ್ಟಕ ೨.೧೨ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ನೋಂದಣಿಯಾಗಿರುವ ಆಯ್ದ ವಾಹನಗಳ ತಾಲೂಕುವಾರು ವಿವರ (೧೯೮೪,೮೯,೯೫,೯೯,೨೦೦೨ದಲ್ಲಿದ್ದಂತೆ)

ತಾಲೂಕು	ಮೋಟಾರು ಸೈಕಲ್‌ಗಳು					
	೧೯೮೪	೧೯೮೯	೧೯೯೫	೧೯೯೯	೨೦೦೧	೨೦೦೨
ಕೃಷ್ಣರಾಜಪೇಟೆ	೧೨೩	೧೮೬	೧,೧೩೩	೨,೨೮೮	೨,೬೮೫	೨,೮೧೫
ನಾಗಮಂಗಲ	೧೭೩	೨೩೩	೧,೨೨೧	೨,೮೮೬	೩,೪೨೪	೩,೫೦೪
ಪಾಂಡವಪುರ	೧೩೯	೩೧೧	೧,೬೯೩	೩,೧೩೫	೩,೩೭೮	೩,೪೨೬
ಮಂಡ್ಯ	೨,೮೨೧	೯,೧೩೭	೧೨,೧೦೮	೧೮,೧೨೮	೨೩,೬೬೯	೨೮,೦೬೯
ಮದ್ದೂರು	೪೭೫	೬೦೬	೪,೦೭೦	೫,೧೨೯	೫,೩೭೬	೫,೪೭೬
ಮಳವಳ್ಳಿ	೧೭೮	೩೧೩	೨,೨೨೮	೩,೨೮೭	೪,೫೮೫	೪,೭೮೫
ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣ	೨೧೨	೨೭೫	೧,೭೧೬	೨,೫೮೬	೨,೭೨೩	೨,೭೭೫
ಮೊತ್ತ	೪,೧೨೧	೧೧,೦೬೧	೨೪,೧೬೯	೩೭,೪೩೯	೪೫,೮೪೦	೫೦,೩೪೪

೪೦೬

ಮಂಡ್ಯ ಜಿಲ್ಲಾ ಗ್ಯಾಸೆಟಿಯರ್

ತಾಲೂಕು	ಮೋಟಾರು ಕಾರುಗಳು					
	೧೯೮೪	೧೯೮೯	೧೯೯೫	೧೯೯೯	೨೦೦೧	೨೦೦೨
ಕೃಷ್ಣರಾಜಪೇಟೆ	೦೪	೭	೬೦	೮೩	೯೨	೯೭
ನಾಗಮಂಗಲ	೧೫	೩೫	೫೯	೯೯	೧೧೪	೧೧೮
ಪಾಂಡವಪುರ	೩೫	೨೭	೬೪	೮೬	೯೬	೯೬
ಮಂಡ್ಯ	೪೦೨	೪೭೩	೫೯೬	೯೭೮	೧,೨೮೭	೧,೩೫೯
ಮದ್ದೂರು	೫೧	೭೭	೮೯	೧೨೧	೧೩೪	೧೩೬
ಮಳವಳ್ಳಿ	೨೯	೧೮	೯೭	೧೧೮	೧೩೦	೧೩೩
ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣ	೩೯	೫೪	೮೦	೧೦೦	೧೦೯	೧೧೨
ಮೊತ್ತ	೫೭೫	೬೯೧	೧,೦೪೫	೧,೫೮೫	೧,೯೬೨	೨,೦೫೧

ತಾಲೂಕು	ಟ್ರ್ಯಾಕ್ಟರ್/ಟ್ರೈಲರ್			
	೧೯೮೪	೧೯೮೯	೨೦೦೧	೨೦೦೨
ಕೃಷ್ಣರಾಜಪೇಟೆ	೧೧	೩೮	ಲಭ್ಯವಿಲ್ಲ	೬೬೦
ನಾಗಮಂಗಲ	೨೨	೬೦	“	೮೬೪
ಪಾಂಡವಪುರ	೦೬	೨೮	“	೪೧೦
ಮಂಡ್ಯ	೧೮೫	೫೭೮	“	೧,೮೭೮
ಮದ್ದೂರು	೭೬	೧೮೮	“	೫೯೭
ಮಳವಳ್ಳಿ	೨೮	೧೦೨	“	೫೭೨
ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣ	೧೪	೪೪	“	೨೯೭
ಮೊತ್ತ	೩೪೨	೧೦೩೮	೫,೦೪೫	೫,೨೭೮

ತಾಲೂಕು	ಸರಕು ವಾಹನ					
	೧೯೮೪	೧೯೮೯	೧೯೯೫	೧೯೯೯	೨೦೦೧	೨೦೦೨
೧	೨	೩	೪	೫	೬	೭
ಕೃಷ್ಣರಾಜಪೇಟೆ	೨೮	೩೨	೬೨	೮೭	೧೦೧	೧೨೫
ನಾಗಮಂಗಲ	೫೦	೪೬	೧೨೮	೧೫೯	೧೭೬	೨೦೬
ಪಾಂಡವಪುರ	೫೬	೩೮	೧೨೬	೧೬೬	೧೭೭	೧೮೩
ಮಂಡ್ಯ	೧,೦೩೨	೬೭೮	೮೪೦	೧,೦೪೦	೧,೧೩೭	೧,೧೬೫
ಮದ್ದೂರು	೧೮೮	೫೦	೧೯೩	೨೪೦	೨೮೯	೩೦೧
ಮಳವಳ್ಳಿ	೧೦೩	೩೭	೧೦೨	೧೪೩	೧೭೦	೧೭೯
ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣ	೬೫	೪೪	೧೪೬	೧೮೪	೧೯೬	೨೦೫
ಮೊತ್ತ	೧,೫೨೨	೯೨೫	೧,೫೯೭	೨,೦೧೯	೨,೨೪೬	೨,೩೬೪

ಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ಸಂಪರ್ಕ

೪೦೭

ತಾಲೂಕು	ಆಟೋರಿಕ್ಷಾ					
	೧೯೮೪	೧೯೮೯	೧೯೯೫	೧೯೯೯	೨೦೦೧	೨೦೦೨
ಕೃಷ್ಣರಾಜಪೇಟೆ		೨೩	೪೨	೭೮	೧೦೬	೧೯೨
ನಾಗಮಂಗಲ		೩೨	೪೩	೧೦೧	೧೪೦	೨೦೦
ಪಾಂಡವಪುರ		೩೦	೪೭	೮೭	೯೨	೯೫
ಮಂಡ್ಯ		೪೫೦	೮೦೩	೧,೧೯೯	೧,೪೨೯	೧,೫೨೯
ಮದ್ದೂರು		೮೦	೧೩೧	೨೦೬	೨೧೯	೨೨೭
ಮಳವಳ್ಳಿ		೩೫	೫೭	೧೩೫	೧೫೫	೧೭೦
ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣ		೨೯	೫೮	೧೦೯	೧೧೮	೧,೧೨೦
ಮೊತ್ತ		೬೭೯	೧,೧೮೧	೧,೯೧೫	೨,೨೫೯	೨,೫೩೩

ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೧೩ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಚಾಲಕರಿಗೆ ಹಾಗೂ ನಿರ್ವಾಹಕರಿಗೆ ೨೦೦೨ರ ಅಂತ್ಯದವರೆಗೆ ಕೆಲವು ಆಯ್ದ ವರ್ಷಗಳಂತಕ್ಕೆ ನೀಡಿರುವ ಲೈಸೆನ್ಸ್‌ಗಳ ವಿವರ

ವರ್ಷ	ಚಾಲ್ತಿಯಲ್ಲಿದ್ದ ಚಾಲಕರ ಲೈಸೆನ್ಸ್‌ಗಳು	ಚಾಲ್ತಿಯಲ್ಲಿದ್ದ ನಿರ್ವಾಹಕರ ಲೈಸೆನ್ಸ್‌ಗಳು
೧೯೬೦	೭೨	-
೧೯೬೭	೧,೩೧೮	-
೧೯೭೧	೨,೪೬೨	-
೧೯೭೯	೩,೦೭೭	-
೧೯೮೦	೩,೫೩೩	೧,೯೧೪
೧೯೮೪	೬,೬೫೪	೨,೫೩೮
೧೯೮೬	೯,೨೬೪	೨,೬೯೭
೧೯೮೮	೧೨,೯೯೮	೩,೮೦೨
೧೯೯೦	೧೮,೩೪೭	೫,೦೯೩
೧೯೯೪	೨೩,೧೦೩	೯,೦೨೫
೧೯೯೮	೨೯,೦೭೬	೮,೪೧೪
೧೯೯೯	೩೩,೭೨೩	೧೦,೯೨೬
೨೦೦೦	೩೮,೧೫೩	೧೧,೯೩೬
೨೦೦೧	೪೧,೯೫೫	೧೩,೪೨೭
೨೦೦೨	೪೬,೬೧೩	೧೪,೬೯೪

೪೦೮

ಮಂಡ್ಯ ಜಿಲ್ಲಾ ಗ್ಯಾಸೆಟಿಯರ್

ಕೋಷ್ಟಕ ೨.೧೪ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೨೦೦೦ದ ಅಂತ್ಯದವರೆಗೆ ವಿವಿಧ ಆಯ್ಕೆ ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ನೀಡಿರುವ ವಿವಿಧ ಪ್ಲಾಸ್ಟಿಕ್ ಕಾರ್ಡುಗಳ ವಿವರ

(ರೂ.ಗಳಲ್ಲಿ)

ವರ್ಷ	ನೀಲಿ ಪ್ಲಾಸ್ಟಿಕ್ ಕಾರ್ಡು	ಬಂದ ಆದಾಯ	ಹಸಿರು ಪ್ಲಾಸ್ಟಿಕ್ ಕಾರ್ಡು	ಬಂದ ಆದಾಯ	ಕೆಂಪು ಪ್ಲಾಸ್ಟಿಕ್ ಕಾರ್ಡು	ಬಂದ ಆದಾಯ	ಒಟ್ಟು ಆದಾಯ
೧೯೯೧	೯೩೮	೧೪,೦೭೦	೬೩	೯೪೫	೧೮೨	೨,೭೩೦	೧೭,೭೪೫
೧೯೯೮	೫,೭೫೦	೮೬,೨೫೦	೩೮೨	೫,೭೩೦	೨,೬೦೨	೩೯,೦೩೦	೧,೩೧,೦೧೦
೧೯೯೯	೫,೫೬೫	೮೩,೫೩೫	೩೫೦	೫,೫೫೦	೨,೫೨೫	೩೨,೫೭೫	೧,೨೬,೬೬೦
೨೦೦೦	೪,೨೯೧	೬೪,೩೬೫	೩೫೨	೫,೨೮೦	೨,೧೮೨	೩೨,೭೩೦	೧,೦೨,೩೬೫
೨೦೦೧	೬,೧೧೮	೯೧,೭೭೦	೩೭೯	೫,೬೮೫	೨,೨೭೫	೩೪,೧೨೫	೧,೩೧,೫೮೦
೨೦೦೨	೭,೮೦೯	೧,೧೭,೧೩೫	೪೬೧	೬,೯೧೫	೩,೨೮೬	೪೯,೨೯೦	೧,೭೩,೩೬೦

ಕೋಷ್ಟಕ ೨.೧೫ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಘಟಿಸಿರುವ ಅಪಘಾತಗಳು (೨೦೦೨ರ ವರೆಗೆ)

ವರ್ಷ	ಮರಣಾಂತಕ	ಮರಣಾಂತಕವಲ್ಲದ್ದು	ಒಟ್ಟು ಅಪಘಾತ	ಸತ್ತವರು	ಗಾಯಗೊಂಡವರು
೧೯೬೦	-	-	೧೧೪	೧೮	೯೬
೧೯೬೭	-	-	೧೦೩	೩೧	೭೨
೧೯೭೩	-	-	೨೨೨	೭೩	೧೪೯
೧೯೮೦	-	-	೩೧೧	೮೬	೨೨೫
೧೯೮೨	-	-	೩೪೪	೭೯	೨೬೫
೧೯೮೩	-	-	೩೩೯	೯೨	೨೪೭
೧೯೮೪	-	-	೪೨೭	೧೮೦	೨೪೭
೧೯೮೯	-	-	೫೧೬	೧೪೭	೩೬೯
೧೯೯೨	-	-	೭೬೧	೧೫೭	೬೦೪
೧೯೯೪	-	-	೭೦೩	೫೨	೬೫೧
೧೯೯೫	೮೯	೬೬೫	೭೫೪	-	-
೧೯೯೬	೧೧೪	೭೪೦	೮೫೪	-	-
೧೯೯೭	೧೮೩	೯೦೦	೧,೦೮೩	೨೧೦	೮೭೩
೧೯೯೮	೧೦೨	೬೩೫	೭೩೭	೨೫೫	೪೮೨
೧೯೯೯	೧೦೮	೮೧೦	೯೧೮	೨೫೫	೬೬೩
೨೦೦೦	೧೪೪	೮೪೮	೯೯೨	೨೫೫	೭೩೭
೨೦೦೨	೯೬	೧೦೭೯	೧೧೭೫	೨೫೫	೯೨೦

ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಂಚಾರ

ಕಳೆದ ಶತಮಾನದ ಕೊನೆಯವರೆಗೆ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಂಚಾರ ಸಂಪೂರ್ಣ ಖಾಸಗಿಯಾಗಿತ್ತು. ಎತ್ತು, ಎಮ್ಮೆ, ಕೋಣ, ಕತ್ತೆ, ಕುದುರೆ, ಬಂಡಿಗಳೇ ಜನಸಾಮಾನ್ಯರ ಸರಕು ಸಾಗಾಣಿಕೆ ಹಾಗೂ ಸಂಚಾರ ಮಾಧ್ಯಮಗಳಾಗಿದ್ದವು. ರಾಜ, ರಾಜಪರಿವಾರ ಹಾಗೂ ಆಡಳಿತ ವರ್ಗಗಳು ಮೇನೆ, ಪಲ್ಲಕ್ಕಿ, ಕುದುರೆ, ಆನೆ, ರಥ, ಮುಂತಾದವನ್ನು ವೈಯಕ್ತಿಕವಾಗಿ ಬಳಸುತ್ತಿದ್ದರು. ಮುಂದೆ ಪಟ್ಟಣಗಳಲ್ಲಿ ಜಟಕಾ, ಟಾಂಗಾ, ಷಾಪೆಸೆಂಡ್ ಮತ್ತು ಸೈಕಲ್‌ಗಳು ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಜೀವನವನ್ನು ಪ್ರವೇಶಿಸಿದವು. ತೀರಾ ಇತ್ತೀಚಿನವರೆಗೆ ಗಾಡಿಗಳೇ ಗ್ರಾಮೀಣ ಸಾರಿಗೆಯ ಪ್ರಧಾನ ಮಾಧ್ಯಮಗಳಾಗಿದ್ದು, ಮರದ ಗಾಲಿ ಇರುವ ಗಾಡಿ, ಕಬ್ಬಿಣದ ಚಕ್ರಗಳ ಬಳಕೆಯಲ್ಲಿದ್ದವು. ಎತ್ತಿನ ಗಾಡಿ, ಜಟಕಾ ಗಾಡಿಗಳು, ಮದ್ದೂರು-ಮಳವಳ್ಳಿ, ಮಳವಳ್ಳಿ-ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲ, ಮಳವಳ್ಳಿ-ತಲಕಾಡು, ಮೈಸೂರು-ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣ, ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣ-ಮೇಲುಕೋಟೆಗಳ ನಡುವೆ ಸಂಚರಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ೧೯೧೭-೧೮ರ ವೇಳೆಗೆ ಮೈಸೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೨೫ ಜಟಕಾಗಳಿದ್ದವೆಂದು ತಿಳಿದು ಬರುತ್ತದೆ. ೧೯೧೧ರ ವೇಳೆಗೆ ಮೈಸೂರು ಸಾರಿಗೆ ತುಕಡಿಯೊಂದು ಅಸ್ತಿತ್ವದಲ್ಲಿದ್ದು, ಅದು ೧೯೨೨ರಲ್ಲಿ ಕುದುರೆ, ಎತ್ತಿನ ಗಾಡಿ, ೧೫೬ ಕಬ್ಬಿಣದ ಗಾಡಿ ಹಾಗೂ ಆರು ಅಂಬುಲೆನ್ಸ್ ಗಾಡಿಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು ಮುಂದೆ ಇದು ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತಾ ಬಂದ ಅಂಶ, ಅಂದಿನ ವಿವಿಧ ವಾರ್ಷಿಕ ಆಡಳಿತ ವರದಿಗಳಿಂದ ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತದೆ. ೧೯೧೧ರಲ್ಲೇ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆ ನಿಯಂತ್ರಣ ಕಾಯ್ದೆಯನ್ನು ಅಂದಿನ ಸ್ಥಾನಿಕ ಸರ್ಕಾರ ಅನುಮೋದಿಸಿತ್ತು. ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳು ಕಳೆದ ಶತಮಾನದ ಆರಂಭದಲ್ಲಿ ಚಾಲನೆಗೆ ಬಂದು ಜನರ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಮಹತ್ವದ ತಿರುವು ನೀಡಿದವು. ಇದು ಸಹಜವಾಗಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸೇವಾ ರಂಗದಲ್ಲಿ ಹೊಸ ಆಯಾಮಕ್ಕೆ ನಾಂದಿಯಾಯಿತು.

೧೯೨೦ರ ವೇಳೆಗಾಗಲೇ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಕೆ.ಎನ್.ಎಸ್. ಮೋಟಾರ್ಸ್, ಮಾಡರ್ನ್ ಮೋಟಾರ್ಸ್ ಹಾಗೂ ಸುಕ್ಕೂರು ಮೋಟಾರ್ಸ್‌ನ ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳು ಬೆಂಗಳೂರು-ಮೈಸೂರು ನಡುವೆ ಸಂಚರಿಸುತ್ತಿದ್ದರೆ, ಮಂಜಪ್ಪ, ಟಿ.ಎಸ್. ಮೋಟಾರ್ಸ್ ಹಾಗೂ ಭಗವಾನ್ ಕಂಪನಿಯ ಬಸ್ಸುಗಳು ಮಳವಳ್ಳಿ-ಮೈಸೂರು ಹಾಗೂ ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣ ನಡುವೆ, ಯೋಗಾನರಸಿಂಹ ಬಸ್ಸುಗಳು ಚನ್ನಪಟ್ಟಣ-ಮೈಸೂರು ನಡುವೆ ಸಂಚರಿಸುತ್ತಿದ್ದವು. ಚಾಮುಂಡಿ ಮೋಟಾರ್ಸ್, ಮೈಸೂರು-ಕುಣಿಗಲ್ ನಡುವೆ, ಕೆ.ವಿ. ಬ್ರದರ್ಸ್ ಬಸ್ಸು ಮೈಸೂರು-ಮೇಲುಕೋಟೆ ನಡುವೆ, ಶಂಕರನಾರಾಯಣ ಸರ್ವಿಸು ಮದ್ದೂರು-ಮಳವಳ್ಳಿ-ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲಗಳ ನಡುವೆ ಸಂಚರಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ಅವುಗಳಲ್ಲಿ ಕೆಲವು ಅಂಚೆ ಒಯ್ಯುವ ಮೇಲ್ ಸೇವೆಯನ್ನೂ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದವು. ಮೊದಲ ಜಾಗತಿಕ ಯುದ್ಧದ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಪೆಟ್ರೋಲ್ ಕೊರತೆ ಎದುರಾದಾಗ ಕಲ್ಲಿದ್ದಲು ಬಳಸಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಓಡಿಸಲಾಯಿತೆಂದು ತಿಳಿದುಬರುತ್ತದೆ.

ಆ ವೇಳೆಗೆ ಮೈಸೂರು ಸಂಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿ ಯಂತ್ರಚಾಲಿತ ಮೈಸೂರು ಸಾರಿಗೆ ತುಕಡಿಯು ಅಸ್ತಿತ್ವಕ್ಕೆ ಬಂದಿತ್ತು. ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆ ನಿಯಂತ್ರಣದ ಸುಧಾರಣೆಗಾಗಿ ೧೯೩೬ ರಲ್ಲಿ ರೂಪಿತಗೊಂಡ ಮೈಸೂರು ಸಾರಿಗೆ ಬೋರ್ಡಿಗೆ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಸೇವೆಯ ನಿಯಂತ್ರಣವನ್ನೂ ವಹಿಸಿಕೊಡಲಾಗಿತ್ತು. ೧೯೩೫ರ ವೇಳೆಗೆ ಮೈಸೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು ೧೦೦ ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳು ಸಂಚರಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ಅವುಗಳಲ್ಲಿ ೨೬ ಬಸ್ಸುಗಳು ಇಂದಿನ ಮಂಡ್ಯ ಜಿಲ್ಲೆಯ ವಿವಿಧ ಭಾಗಗಳಿಗೆ ಪ್ರಯಾಣ ಸೌಕರ್ಯ ಕಲ್ಪಿಸಿದ್ದವು. ರೈಲು ಸೌಲಭ್ಯ ಹೊಂದಿರುವ ಊರುಗಳಿಗೆ ಮೈಲಿಗೆ ಐದು ಕಾಸು, ಇತರೆಡೆಗಳಿಗೆ ಮೈಲಿಗೆ ನಾಲ್ಕು ಕಾಸಿನಿಂದ ಒಂದು ಆಣೆವರೆಗೆ ಪ್ರಯಾಣ ದರ ನೀಡಬೇಕಾಗಿತ್ತು.

ಎರಡನೆಯ ಜಾಗತಿಕ ಯುದ್ಧ ಸಂಬಂಧ, ಟೈರ್ ಪಡಿಪರವನ್ನು ಅಳವಡಿಸಲಾಯಿತಾದರೂ ಬಸ್ಸು ಸಾರಿಗೆಯನ್ನು ಯಥಾ ರೀತಿ ಮುಂದುವರಿಸಲಾಯಿತು. ಬಸ್ಸುಗಳ ರಚನೆಯಲ್ಲಿ ಅರೆಸಲುನ್ ಮಾದರಿಯನ್ನು ಅಳವಡಿಸಿಕೊಳ್ಳಲಾಯಿತು. ಸ್ಥಾನಿಕ ಸರ್ಕಾರವು ೧೯೪೫ರ ಮೋಟಾರು ವಾಹನ ಹಾಗೂ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಕಾಯ್ದೆಯನ್ನು ಸಮಿತಿಯ ಸಲಹೆಯಂತೆ ಅಂಗೀಕರಿಸಿ ೧೯೪೫ ರಲ್ಲಿ ಜಾರಿಗೆ ತಂದಿತು. ಇನ್‌ಸ್ಟ್ರಕ್ಟರ್ ಜನರಲ್ ಆಫ್ ಪೊಲೀಸ್‌ರವರನ್ನು ೧೯೪೫ರ ಮೋಟಾರು ವಾಹನ ಕಾಯ್ದೆಯನ್ವಯ ಮೋಟಾರು ಸಾರಿಗೆ ನಿಯಂತ್ರಕರನ್ನಾಗಿ ನೇಮಿಸಲಾಯಿತು. ಬಸ್ಸುಗಳ ಗರಿಷ್ಠ ಪ್ರಯಾಣ ದರವನ್ನು ಮೈಲಿಗೆ ೧೨ ಕಾಸಿನಿಂದ ೧೦ ಕಾಸುಗಳಿಗೆ ನಿಗದಿಪಡಿಸಲಾಯಿತು. ಜಿಲ್ಲಾ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲಾ ಸಾರಿಗೆ ಸಲಹಾ ಸಮಿತಿಯನ್ನು ಸಂಯೋಜಿಸಲಾಯಿತು. ಮೈಸೂರು ಸಾರಿಗೆ ಬೋರ್ಡು ಸಂಸ್ಥಾನದ ಬಯಲು ಸೀಮೆಗಳಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸಿನ ದರವನ್ನು ಮೈಲಿಗೆ ೬ ಕಾಸುಗಳಿಗೂ, ಮಲೆನಾಡು ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಮೈಲಿಗೆ ಒಂಬತ್ತು ಕಾಸುಗಳಿಗೂ ೧೯೪೮ರಲ್ಲಿ ಪುನರ್ ನಿಗದಿಪಡಿಸಿತು. ಪೆಟ್ರೋಲಿನ ಕೊರತೆ ಹಾಗೂ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣಗಳಿಂದಾಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳ ಪರ್ಮಿಟ್ ನೀಡುವಿಕೆಯನ್ನು ನಿಯಂತ್ರಿಸಲಾಯಿತು. ಆ ವೇಳೆಗಾಗಲೇ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣದ ಆಗುಹೋಗುಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಮೈಸೂರು ಸಾರಿಗೆ ಸಮಿತಿಯು ಚರ್ಚಿಸಿ, ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣದತ್ತ ಒಲವು ವ್ಯಕ್ತಪಡಿಸಿತು.

ಸ್ವಾತಂತ್ರ್ಯಾನಂತರ ದೇಶದ ಉಳಿದೆಡೆ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಗಳನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಿದಂತೆ ಇಲ್ಲೂ ಮೈಸೂರು ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯನ್ನು ೧೯೪೮ರ ಸೆಪ್ಟೆಂಬರ್ ೧೨ ರಂದು ಸ್ಥಾಪಿಸಲಾಯಿತು. ಮೊದಲ ಹಂತವಾಗಿ ೨೦ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಖರೀದಿಸಿ ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ವಿವಿಧೆಡೆಗಳಿಗೆ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಂಚಾರ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಈ ಇಲಾಖೆಯು ಒದಗಿಸಿತು. ಆರಂಭದ ಹಂತದಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿ ಕಿ.ಮೀ.ಗೆ ಐದು ಕಾಸನ್ನು ಪ್ರಯಾಣದ ದರವೆಂದು ವಿಧಿಸಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ೧೯೫೨-೫೩ ರಲ್ಲಿ ಬಸ್ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗಾಗಿ ಇಲಾಖೆಯು ಪ್ರಮುಖ ನಿಲ್ದಾಣಗಳಲ್ಲಿ ಬುಕಿಂಗ್ ಏಜೆಂಟರನ್ನು ನೇಮಿಸಿತು. ವಿದ್ಯಾರ್ಥಿಗಳಿಗೆ, ಸರ್ಕಾರಿ ನೌಕರರಿಗೆ ರಿಯಾಯಿತಿ ಪಾಸ್ (೧೯೫೮)ನೀಡಲಾಯಿತು. ೧೯೫೦ರ ಕೇಂದ್ರ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಕಾಯ್ದೆಯ ಸೆಕ್ಷನ್ ಮೂರರನ್ವಯ ಮೈಸೂರು ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯ ಹೆಸರು ೧೯೬೧ರ ಆಗಸ್ಟ್ ಒಂದರಂದು ಮೈಸೂರು ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಎಂದು ಆಯಿತು. ಈ ನಡುವೆ ೧೯೬೬ರಲ್ಲಿ ಬಸ್ ದರವನ್ನು ಪರಿಷ್ಕರಿಸಲಾಯಿತು. ಮುಂದೆ ೧೯೭೩ರಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ ಎಂದಾಯಿತು. ೧೯೮೦ರಿಂದಲೂ ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗದ ಮೈಸೂರು ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಘಟಕದ ವ್ಯಾಪ್ತಿಗೆ ಒಳಪಟ್ಟಿದ್ದ ಮಂಡ್ಯ ಜಿಲ್ಲೆಗೆ ೧೯೮೯ರಲ್ಲಿ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಘಟಕವನ್ನು ಮಂಡ್ಯದಲ್ಲಿ ಸ್ಥಾಪಿಸಲಾಯಿತು. ಅಲ್ಲಿಂದೀಚೆಗೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಚಾರವನ್ನು ಸುಧಾರಿಸಲು ಯತ್ನಿಸುತ್ತಿರುವ ಈ ಘಟಕವು ಜಿಲ್ಲೆಯ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಗೆ ಸಾರಿಗೆ ಸೌಕರ್ಯ ಕಲ್ಪಿಸಲು ಶ್ರಮಿಸುತ್ತಿದೆ. ನಗರ ಸಾರಿಗೆ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನೂ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಜನತೆಗೆ ನೀಡುವ ಆಶಯ ಹೊಂದಿದ್ದ ಘಟಕವು ನವೆಂಬರ್ ೨೦೦೦ದ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಒಟ್ಟು ೧೦೬ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು ೯೮ ಷೆಡ್ಯೂಲ್‌ಗಳನ್ನು ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದು ಒಟ್ಟು ೩೬,೬೯೨ ಕಿ.ಮೀ. ರೂಟ್ ಕಿ.ಮೀ. ಸೇವೆಯನ್ನು ಸಲ್ಲಿಸುತ್ತಿದ್ದು ರೂ. ೪,೧೦,೭೦೯ ಸರಾಸರಿ ದೈನಂದಿನ ಆದಾಯದೊಂದಿಗೆ ಲಾಭದಲ್ಲಿ ನಡೆಯುತ್ತಿದೆ. ಬಹು ಹಿಂದಿನಿಂದಲೂ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ನೂತನ ಘಟಕಗಳನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ, ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಒತ್ತಾಯವಿದ್ದು, ಅ ಪ್ರಕಾರ ಮದ್ದೂರು ಘಟಕವನ್ನೂ ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ಆರಂಭಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ ೨.೧೬ ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ. ಮಂಡ್ಯ ಘಟಕದ ಕಾರ್ಯ ಚಟುವಟಿಕೆ ವಿವರ. (ಆಯಾ ವರ್ಷದ ಮಾರ್ಚ್ ತಿಂಗಳ ಸರಾಸರಿ)

(ರೂ. ಗಳಲ್ಲಿ)

ವರ್ಷ	ಒಟ್ಟು ಮಾರ್ಗಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ	ಮಾರ್ಗ ಕಿ.ಮೀ.	ಒಟ್ಟು ಬಸ್ಸುಗಳು	ದೈನಂದಿನ ಸರಾಸರಿ ಆದಾಯ
೧೯೯೬	೯೧	೩೬,೨೬೬	೯೬	೨,೨೧,೦೪೧
೧೯೯೭	೯೨	೩೫,೭೧೬	೧೦೦	೨,೭೯,೪೭೨
೧೯೯೮	೯೮	೩೪,೨೮೯	೧೦೫	೨,೬೬,೫೩೭
೧೯೯೯	೮೬	೩೧,೩೦೧	೧೦೪	೩,೦೬,೫೭೨
೨೦೦೦	೯೪	೩೫,೦೫೧	೧೦೨	೩,೭೨,೮೮೧

ಮದ್ದೂರು ಘಟಕ : ಇದು ೨೦೦೨ರ ಮಾರ್ಚ್ ಒಂದರಿಂದ ಕಾರ್ಯ ನಿರ್ವಹಿಸಲಾರಂಭಿಸಿದೆ. ನಾಲ್ಕು ಷೆಡ್ಯೂಲ್‌ಗಳೊಂದಿಗೆ ಆರಂಭಗೊಂಡ ಈ ಘಟಕವು ಅಕ್ಟೋಬರ್ ೨೦೦೨ರ ವೇಳೆಗೆ ೩೬ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು, ೩೪ ಷೆಡ್ಯೂಲ್‌ಗಳ ಮೂಲಕ ೧೧,೫೮೨ ಷೆಡ್ಯೂಲ್ ಕಿ.ಮೀ. ಸೇವೆಯನ್ನು ನೀಡುತ್ತಿದ್ದು, ೧,೩೦,೦೦೦ ದಿಂದ ೧,೫೦,೦೦೦ ರೂ.ಗಳ ದೈನಂದಿನ ಸರಾಸರಿ ಆದಾಯ ಗಳಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ಉತ್ತಮವಾಗಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದೆ.

ನಗರ ಸಾರಿಗೆ : ಮಂಡ್ಯ ಘಟಕವು ಫೆಬ್ರವರಿ ೨೦೦೦ ದಿಂದ ಮಂಡ್ಯ ನಗರದಲ್ಲಿ ನಗರ ಸಾರಿಗೆಯನ್ನು ಆರಂಭಿಸಿದ್ದು, ಸದ್ಯ ಒಂದು ಮಾರ್ಗ ಚಾಲ್ತಿಯಲ್ಲಿದೆ. ೨೬೦ ಕಿ.ಮೀ. ದೈನಂದಿನ ಸೇವೆಯನ್ನು ನೀಡುತ್ತಿರುವ ಈ ಮಾರ್ಗದಿಂದ ಘಟಕಕ್ಕೆ ರೂ. ೨,೪೪೨ ದೈನಂದಿನ ಸರಾಸರಿ ಆದಾಯವಿದೆ. ಈ ಘಟಕವು ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಸಾರಿಗೆ ಸೇವೆಯನ್ನು ನೀಡುತ್ತಿದ್ದು, ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳೇ ಬಹುಪಾಲು ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಯನ್ನು ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿರುವ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ ಸೇವೆಯನ್ನು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ವಿಸ್ತರಿಸಲು ಮಂಡ್ಯ ಹಾಗೂ ಮದ್ದೂರು ಘಟಕಗಳಿಗೆ ವಿಪುಲ ಅವಕಾಶವಿದೆ. ಜಿಲ್ಲೆಯ ಮಳವಳ್ಳಿ, ನಾಗಮಂಗಲ ಹಾಗೂ ಕೃಷ್ಣರಾಜಪೇಟೆಗಳಲ್ಲೂ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಘಟಕಗಳನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸುವ ಉದ್ದೇಶವನ್ನು ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯು ಹೊಂದಿದೆ.

ರೈಲು ಸಾರಿಗೆ

ಬ್ರಿಟೀಷ್ ವಸಾಹತುಶಾಹಿ ಆಡಳಿತದಲ್ಲಿ ವಿವಿಧ ರಂಗಗಳಲ್ಲಿ ಆದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಕಾರ್ಯಗಳು ಮೂಲತಃ ವಸಾಹತು ಹಿತಾಸಕ್ತಿಯ ಪೂರೈಕೆಗಾಗಿ ಕೈಗೊಳ್ಳಲ್ಪಟ್ಟರೂ ಅದರಿಂದ ಜನಸಾಮಾನ್ಯರಿಗೆ ಪರೋಕ್ಷವಾಗಿ ಆದ ಲಾಭ ಗಮನಾರ್ಹ. ಹತ್ತೊಂಬತ್ತನೆಯ ಶತಮಾನದ ಪೂರ್ವಾರ್ಧ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಪಾಶ್ಚಿಮಾತ್ಯ ರಾಷ್ಟ್ರಗಳಲ್ಲಿ ರೈಲು ಸಾರಿಗೆಯು ಪ್ರಗತಿ ಸಾಧಿಸಲಾರಂಭಿಸಿತು. ಅದರಲ್ಲೂ ಇಂಗ್ಲೆಂಡಿನಲ್ಲಿ ೧೮೩೦ರಲ್ಲಿ ಉಗಿಬಂಡಿ (ಸ್ಟೀಮ್ ಎಂಜಿನ್) ಬಳಸಿ ರೈಲು ಸಂಚಾರ ಆರಂಭಿಸಿದ್ದು ಗಮನಾರ್ಹವಾಗಿತ್ತು. ೧೮೪೮ ರ ವೇಳೆಗೆ ಫ್ರಾನ್ಸ್ , ಅಮೇರಿಕಾ, ಜರ್ಮನಿ, ಹಾಲೆಂಡ್, ಇಟಲಿ, ಸ್ಪೇನ್ ಮುಂತಾದ ರಾಷ್ಟ್ರಗಳಲ್ಲೂ ರೈಲು ಸಾರಿಗೆ ಮಹತ್ವ ಪಡೆಯಿತು. ಇದು ಸಹಜವಾಗಿ ಭಾರತದಂತಹ ವಿಶಾಲವಾದ ದೇಶದ ಮೇಲೆ ಅಧಿಪತ್ಯ ಹೊಂದಿದ್ದ ಬ್ರಿಟೀಷರನ್ನು ಎಚ್ಚರಿಸಿತು. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಬ್ರಿಟೀಷರಿಂದ ಭಾರತದಲ್ಲಿ ೧೮೫೩ ರಲ್ಲಿ ಪರಿಚಯಿಸಲ್ಪಟ್ಟ ರೈಲು ಸಾರಿಗೆ, ದೇಶದ ವಿವಿಧ ಭಾಗಗಳೊಂದಿಗೆ ನೇರ ಸಂಪರ್ಕ

ಕಲ್ಪಿಸುವುದರ ಜೊತೆಗೆ, ಸರಕು ಸಾಗಾಣಿಕೆಯನ್ನು ಸುಧಾರಿಸುವುದರ ಮೂಲಕ ಆರ್ಥಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಪರೋಕ್ಷವಾಗಿ ಕಾರಣವಾಯಿತು. ಮದ್ರಾಸ್ ಪ್ರೆಸಿಡೆನ್ಸಿಯು ತನ್ನ ಆಡಳಿತ ಕೇಂದ್ರವಾದ ಮದ್ರಾಸ್ (ಚೆನ್ನೈ)ನಿಂದ ದಕ್ಷಿಣದ ವಿವಿಧ ಕೇಂದ್ರಗಳ ಮೇಲೆ ರಾಜಕೀಯ ಹಿಡಿತ, ಆರ್ಥಿಕ ಗಳಿಕೆ ಹಾಗೂ ಸಾಮಾಜಿಕ ನಿಯಂತ್ರಣ ಸಾಧಿಸಲು ರೈಲು ಸಾರಿಗೆಯನ್ನು ಪರಿಣಾಮಕಾರಿಯಾಗಿ ಬಳಸಿಕೊಳ್ಳಲು ಯೋಚಿಸಿತ್ತು. ಹೀಗೇ ವಿವಿಧೋದ್ದೇಶಗಳ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಬ್ರಿಟೀಷ್ ಸರ್ಕಾರ ಭಾರತದಲ್ಲಿ ರೈಲುಸಾರಿಗೆಯ ನಿರ್ಮಾಣದಂತಹ ಮಹತ್ವದ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಯೋಜನೆಗೆ ಮುಂದಾದುದು ಮುಂದೆ ನಾಡಿನ ಆಭ್ಯುದಯಕ್ಕೂ ಪರೋಕ್ಷವಾಗಿ ಕಾರಣವಾಯಿತು.

ಈ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಮೈಸೂರು ರಾಜ್ಯವು ಬ್ರಿಟೀಷ್ ಕಮೀಷನರುಗಳ ಆಡಳಿತಕ್ಕೆ ಒಳಪಟ್ಟಿದ್ದುದರಿಂದ ಮೈಸೂರು ಪ್ರಾಂತದಲ್ಲೂ ಗಲಿಫೋರಲ್ಲಿ ರೈಲು ಶಕೆ ಆರಂಭವಾಯಿತು. ಬೌರಿಂಗ್ ಮೈಸೂರಿನ ಕಮೀಷನರ್ ಆಗಿದ್ದಾಗ, ಮೈಸೂರು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ರೈಲುಮಾರ್ಗ ರಚನೆಗಾಗಿ ಸರ್ವೆ ಮಾಡಲು ಆದೇಶ ಹೊರಡಿಸಿದನು. ಇದಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಕ್ಯಾಪ್ಟನ್ ಲಿಂಡಸೆ ಹಾಗೂ ಮುಖ್ಯ ಇಂಜಿನಿಯರ್ ಮೇಸ್ಸಾನ್ಲೇ ವರದಿಯೊಂದನ್ನು ಸಿದ್ಧಪಡಿಸಿ ೧೮೭೦ರ ಡಿಸೆಂಬರ್‌ನಲ್ಲಿ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಸಲ್ಲಿಸಿದರು. ಆ ಪ್ರಕಾರ ಬೆಂಗಳೂರು-ಮೈಸೂರು ರೈಲು ಮಾರ್ಗದ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ೧೮೭೧ರಲ್ಲಿ ಪುನರ್ ಅಂದಾಜು ಮಾಡಲಾಯಿತಾದರೂ ಹಣದ ಕೊರತೆಯಿಂದಾಗಿ ೧೮೭೨ರಲ್ಲಿ ತಡೆಹಿಡಿಯಲಾಯಿತು. ಬ್ರಿಟೀಷರ ಹಿಡಿತದಲ್ಲಿದ್ದ ಮುಂಬಯಿ, ಮದ್ರಾಸ್, ಮೈಸೂರು ಮುಂತಾದ ಪ್ರಾಂತಗಳು ೧೮೭೪-೭೯ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಭೀಕರ ಬರಗಾಲಕ್ಕೆ ತುತ್ತಾದವು. ಬರಗಾಲ ಪೀಡಿತರಿಗೆ ಪರಿಹಾರ, ನೆರವು ನೀಡುವ ಸಲುವಾಗಿ ಬೆಂಗಳೂರು-ಮೈಸೂರು ಮೀಟರ್‌ಗೇಜ್ (೩-೩.೭೫ಅಡಿ) ರೈಲುಮಾರ್ಗದ ಕಾಮಗಾರಿ ಕೆಲಸವನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳಲು ಯೋಚಿಸಿ ಅದಕ್ಕೆ ಪೂರಕವಾಗಿ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯ ಉಸ್ತುವಾರಿಯಲ್ಲಿ ೧೮೭೭-೭೮ರ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರು-ಚನ್ನಪಟ್ಟಣಗಳ ನಡುವೆ ಮಣ್ಣನ್ನು ಅಗೆದು ಮಾರ್ಗ ಸಿದ್ಧತೆಗೆ ಪೂರಕ ಕ್ರಮ ಕೈಗೊಳ್ಳಲಾಯಿತು. ಸುಮಾರು ೩೮.೮೨ ಲಕ್ಷ ರೂ.ಅಂದಾಜು ವೆಚ್ಚದ ಈ ಮಾರ್ಗದ ರಚನೆಗೆ ೧೮೮೦ರ ಅಕ್ಟೋಬರ್ ತಿಂಗಳಲ್ಲಿ ಬ್ರಿಟೀಷ್ ಸರ್ಕಾರ ಮಂಜೂರಾತಿ ನೀಡಿತು. ಮೈಸೂರು ರಾಜ್ಯ ರೈಲ್ವೆ ಇಲಾಖೆಯು ಆರಂಭಿಸಿದ ಈ ನಿರ್ಮಾಣ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ೧೮೮೦ರಲ್ಲಿ ಮದ್ರಾಸ್ ರೈಲ್ವೆ ಕಂಪನಿಗೆ ವಹಿಸಿಕೊಡಲಾಯಿತು. ಇದರ ಮೊದಲ ಹಂತವಾಗಿ ೧೮೮೧ರ ಫೆಬ್ರವರಿ ಒಂದರಂದು ಬೆಂಗಳೂರು-ಚನ್ನಪಟ್ಟಣಗಳ ನಡುವಣ (೫೩ ಕಿ.ಮೀ)ರೈಲುಸಂಚಾರ ಆರಂಭಗೊಂಡಿತು. ೧೮೮೧ರ ಮಾರ್ಚ್ ೨೦ ರಂದು ಈ ಸೇವೆಯನ್ನು ಚನ್ನಪಟ್ಟಣದಿಂದ ಮಂಡ್ಯದವರೆಗೂ (೩೭ ಕಿ.ಮೀ) ವಿಸ್ತರಿಸಲಾಯಿತು. ಮುಂದೆ ಮಂಡ್ಯ-ಮೈಸೂರುಗಳ ನಡುವಣ ೪೫ ಕಿ.ಮೀ ರೈಲುಮಾರ್ಗ ನಿರ್ಮಾಣ ಕಾರ್ಯ ಮುಗಿದ ನಂತರ ೧೮೮೨ರ ಫೆಬ್ರವರಿ ೨೫ರಂದು ಬೆಂಗಳೂರು-ಮೈಸೂರು ನಡುವೆ ರೈಲುಸೇವೆ ಆರಂಭವಾಯಿತು. ೧೮೮೨ರ ಜೂನ್ ಒಂದರಿಂದ ಸರಕು ಸಾಗಣಿಕೆಗೆ ಗೂಡ್ಸ್ ಗಾಡಿಗಳನ್ನೂ ಬಿಡಲಾಯಿತು.

ಪಾಲಹಳ್ಳಿಯಲ್ಲಿ ೧೮೪೭ರಲ್ಲಿ ಆರಂಭಗೊಂಡಿದ್ದ ಅಷ್ಟಗ್ರಾಮ ಷುಗರ್ ವರ್ಕ್ಸ್, ಉತ್ತಮ ಮಟ್ಟದ ಸ್ವತಃ ಸಕ್ಕರೆಗೆ ಹೆಸರಾಗಿದ್ದು, ೧೮೫೧, ೧೮೬೧ ಹಾಗೂ ೧೮೬೭ರಲ್ಲಿ ಜರುಗಿದ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಸ್ತು ಪ್ರದರ್ಶನಗಳಲ್ಲಿ ಅದಕ್ಕಾಗಿ ಬಹುಮಾನವನ್ನೂ ಪಡೆದಿತ್ತು. ಆದರೆ ಇದು ಸುಮಾರು ೧೮೯೪ರಲ್ಲಿ ನಾನಾ ಕಾರಣಗಳಿಂದಾಗಿ ಮುಚ್ಚಲ್ಪಟ್ಟಿತು. ಬೆಂಗಳೂರು-ಮೈಸೂರು ರೈಲುಮಾರ್ಗವು ಅಸ್ತಿತ್ವಕ್ಕೆ ಬಂದಾಗಿನಿಂದಲೂ ಪಾಲಹಳ್ಳಿಯಲ್ಲೂ ರೈಲುನಿಲ್ದಾಣವಿದ್ದು, ಇದಕ್ಕೆ ಕಾರಣ ಅಲ್ಲಿದ್ದ ಸಕ್ಕರೆ ಕಾರ್ಖಾನೆಯೇ ಆಗಿತ್ತು. ಆ ಕಾರ್ಖಾನೆ ಮುಚ್ಚಿದ ನಂತರವೂ ಮುಂದುವರಿದುಕೊಂಡು ಬಂದ ಪಾಲಹಳ್ಳಿ ರೈಲುನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ೧೯೯೦ರ ದಶಕದಲ್ಲಿ ರದ್ದುಪಡಿಸಲಾಯಿತು. ಒಟ್ಟು

೧೩೮.೨೫ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ಬೆಂಗಳೂರು-ಮೈಸೂರು ಮೀಟರ್‌ಗೇಜ್ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲು ಆಯಾ ಸಾಲಿನ ಚಾಲ್ತಿ ಆದಾಯವನ್ನೇ ಬಳಸಿಕೊಂಡು ಒಟ್ಟು ೫೫.೪೮ ಲಕ್ಷ ರೂ. ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಇದು ಬೆಂಗಳೂರು-ಮೈಸೂರು ನಡುವಣ ಸಾರಿಗೆಯನ್ನು ಗಮನಾರ್ಹವಾಗಿ ಸುಧಾರಿಸಿತು. ಮಿಗಿಲಾಗಿ ರಾಜ್ಯದ ಬೊಕ್ಕಸಕ್ಕೂ ಆದಾಯ ತರಲಾರಂಭಿಸಿತು. ಮಂಡ್ಯ ಜಿಲ್ಲೆಯನ್ನು ಹಾದುಹೋಗುವಾಗ ಇದು ಕೋಲೂರು ಹೊಳೆ, ಶಿಂಷಾ, ಹೆಬ್ಬಾಳ, ಲೋಕಪಾವನಿ, ಉತ್ತರ ಕಾವೇರಿ, ದಕ್ಷಿಣ ಕಾವೇರಿ ಹಾಗೂ ಪಶ್ಚಿಮವಾಹಿನಿ ನದಿಗಳನ್ನು ದಾಟಬೇಕಾಗಿದ್ದು, ಇದಕ್ಕಾಗಿ ಅವುಗಳಿಗೆ ಸೇತುವೆಗಳನ್ನೂ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಯಿತು. ಅದರಲ್ಲೂ ಮಂಡ್ಯ- ಮೈಸೂರುಗಳ ನಡುವಣ ಮಾರ್ಗ ರಚನಾ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಕಾವೇರಿ ನದಿಯ ಶಾಖೆಗಳಿಗೆ ಸಧ್ಯದ ಸೇತುವೆ ನಿರ್ಮಾಣದಂತಹ ಸವಾಲಿನ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಉದ್ಭವವಾದಾಗ ಅದಕ್ಕಾಗಿಯೇ ಶ್ರೇಷ್ಠ ಇಂಜಿನಿಯರ್ ಮೇಜರ್ ಲೆ.ಮೆಸೂರಿಯರ್‌ನನ್ನು ೧೮೭೯ರಲ್ಲಿ ಮೈಸೂರಿಗೆ ಆಹ್ವಾನಿಸಲಾಯಿತು. ನಿಗದಿತ ಸಮಯಕ್ಕೆ ಮೊದಲೇ ದಾಖಲೆ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಸೇತುವೆ ನಿರ್ಮಾಣ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ಪೂರೈಸುವಲ್ಲಿ ಯಶಸ್ವಿಯಾದ ಅವನು ೧೮೮೫ರಲ್ಲಿ ತಾಯ್ನಾಡಿಗೆ ಹಿಂತಿರುಗಿದನು. ೧೮೮೫ರ ದಸರಾ ದರ್ಬಾರಿನಲ್ಲಿ ದಿವಾನರು ಅವನ ಉತ್ತಮ ಸೇವೆಯನ್ನು ಶ್ಲಾಘಿಸಿದ ಅಂಶವನ್ನು ೧೮೮೫ರ ಮೈಸೂರು ಆಡಳಿತ ವರದಿ ದಾಖಲಿಸಿದೆ. ಈ ರೈಲು ಮಾರ್ಗದ ರಚನೆಯಲ್ಲಿ ರೈಲ್ವೆ ಕಂಬಿಯ ತಳದಲ್ಲಿ ತೇಗದ ಹಾಸು ಹಲಗೆಗಳ ಬದಲು (ಸ್ಲೀಪರ್) ಅದಕ್ಕಿಂತ ಶ್ರೇಷ್ಠವೆನಿಸಿದ್ದ ಹಾಗೂ ದೀರ್ಘಕಾಲ ಬಾಳಿಕೆ ಬರುವಂತಹ ಕಾರ್ಬಾಲಿಕ್‌ಆಮ್ಲ ಲೇಪಿತ ಪೂನ್ ಮರದ ಹಾಸುಹಲಗೆಗಳನ್ನು ಯುರೋಪಿನಿಂದ ಆಮದು ಮಾಡಿಕೊಂಡು ಬಳಸಿದ್ದು ಗಮನಾರ್ಹವಾಗಿತ್ತು. ರಾಜ್ಯ ರೈಲ್ವೆಯನ್ನು ೧೮೮೬ ರಲ್ಲಿ ಸದರನ್ ಮರಾಠ ರೈಲ್ವೆ ಕಂಪನಿಗೆ ವರ್ಗಾಯಿಸಲಾಯಿತು.

ಮಂಡ್ಯ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು ೬೧ ಕಿ.ಮೀ. ಹಾದುಹೋಗುತ್ತಿದ್ದ (ಬೆಂಗಳೂರು-ಮೈಸೂರು ರೈಲು ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ) ಆಗ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ವಿವಿಧ ವರ್ಗಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ ಒಟ್ಟು ಹದಿನಾರು ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣಗಳಿದ್ದವು. ನಿಡಘಟ್ಟ, ಮದ್ದೂರು, ಹನಕೆರೆ, ಬೂದನೂರು, ಮಂಡ್ಯ, ಕಲ್ಲಹಳ್ಳಿ, ಇಂಡವಾಳು, ಎಲಿಯೂರು, ಎಲೆಚಾಕನಹಳ್ಳಿ, ಬ್ಯಾಡರಹಳ್ಳಿ ತಾಳಶಾಸನ (ಚಂದಗಿರಿ ಕೊಪ್ಪಲು), ನೆಲಮನೆ, ಫ್ರೆಂಚ್‌ರಾಕ್ಸ್ (ಪಾಂಡವಪುರ ರೈಲ್ವೆ ಸ್ಟೇಷನ್), ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣ, ಪಶ್ಚಿಮವಾಹಿನಿ ಹಾಗೂ ಪಾಲಹಳ್ಳಿಗಳೇ ಅವಾಗಿದ್ದು, ಈ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಷಟಲ್ ರೈಲುಗಾಡಿಗಳೇ ಆರಂಭದಲ್ಲಿ ಚಲಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ಮುಂದೆ ಮೇಲ್ ಹಾಗೂ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ರೈಲು ಸಂಚಾರವೂ ಆರಂಭವಾಯಿತು. ಮೈಸೂರು-ಬೆಂಗಳೂರು ನಡುವೆ ಚಲಿಸುತ್ತಿದ್ದ ಮೇಲ್ ಗಾಡಿಗಳು ಜಿಲ್ಲೆಯ ಮದ್ದೂರು, ಮಂಡ್ಯ, ಫ್ರೆಂಚ್ ರಾಕ್ಸ್ ಹಾಗೂ ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣಗಳಲ್ಲಿ ಮಾತ್ರ ನಿಲ್ಲುತ್ತಿದ್ದು, ಷಟಲ್ ಟ್ರೈನುಗಳು ಎಲ್ಲಾ ನಿಲ್ದಾಣಗಳಲ್ಲೂ ನಿಲ್ಲುತ್ತಿದ್ದವು.

ಆ ದಿನಗಳಲ್ಲಿ ಮದ್ದೂರು ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣದಿಂದ ಮಳವಳ್ಳಿ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲಕ್ಕೆ ಸರಕುಗಳನ್ನು ರವಾನಿಸಲು ಔಟ್-ಏಜೆನ್ಸಿ ಸೇವೆ ಇತ್ತು. ಮೈಸೂರು ಸರ್ಕಾರದ ೧೯೧೧ರ ತ್ವರಿತ ರೈಲು ಮಾರ್ಗ ನಿರ್ಮಾಣ ಯೋಜನೆಯಂತೆ, ೧೯೧೨ ರಲ್ಲಿ ಆರಂಭಗೊಂಡ ಮೈಸೂರು ರೈಲ್ವೆ ನಿರ್ಮಾಣ ವಿಭಾಗವು, ಮೈಸೂರು-ಅರಸೀಕೆರೆ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ೧೯೧೩ರಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸಲು ಮುಂದಾಯಿತು. ಮೊದಲನೇ ಜಾಗತಿಕ ಯುದ್ಧ ನಡೆದಿದ್ದ ಸಂಕಷ್ಟದ ಆ ಅವಧಿಯಲ್ಲೂ ದಿನಾನ್ ಸರ್.ಎಂ.ವಿಶ್ವೇಶ್ವರಯ್ಯನವರ ವಿಶೇಷ ಕಾಳಜಿಯಿಂದಾಗಿ ೧೯೧೬ರಲ್ಲಿ ಈ ರೈಲು ಮಾರ್ಗದ ಜೊಡಣೆಯನ್ನು ಎರಡು ತುದಿಗಳಿಂದಲೂ ತ್ವರಿತಗೊಳಿಸಲಾಯಿತು. ೧೯೧೭ರ ಆಗಸ್ಟ್ ವೇಳೆಗೆ ಸುಮಾರು ರೂ. ೮೨,೩೯,೯೪೪ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ಈ ಮಾರ್ಗದ ನಿರ್ಮಾಣ ಕಾರ್ಯ ಪೂರ್ಣಗೊಳ್ಳುವುದರೊಂದಿಗೆ ಆ ಸಾಲಿನ ಸೆಪ್ಟೆಂಬರ್ ಒಂದರಂದು ಮೈಸೂರು-ಅರಸೀಕೆರೆಗಳ ನಡುವೆ ಸರಕುಗಾಡಿಗಳ ಸಂಚಾರ ಆರಂಭವಾಯಿತು. ಮುಂದೆ ೧೯೧೮ರ ಜನವರಿ ಮೂರರಿಂದ ಸರಕು ಸಾಗಣಿಕೆಯೊಂದಿಗೆ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ರೈಲ್ವೆ ಸಂಚಾರವೂ ಪ್ರಾರಂಭವಾಯಿತು. ೧೯೨೫ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದವಿರುವ ಮೈಸೂರು-ಅರಸೀಕೆರೆ ಮೀಟರ್‌ಗೇಜ್ ರೈಲುಮಾರ್ಗವು

ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು ೨೨.೧೫ ಕಿ.ಮೀ ದೂರ ಕ್ರಮಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ಜಿಲ್ಲೆಯ ಬೆಳಗೊಳ, ಕೃಷ್ಣರಾಜಸಾಗರ ನಿಲ್ದಾಣಗಳನ್ನು ಹಾದು ಮುಂದೆ ಮೈಸೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯ ಕೆ.ಆರ್. ನಗರ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿರುವ ಸಾಗರಕಟ್ಟೆ, ದೋರನಹಳ್ಳಿ, ಕೆ.ಆರ್.ನಗರ ಮತ್ತು ಹೊಸಅಗ್ರಹಾರ ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣಗಳನ್ನು ದಾಟಿ, ಮತ್ತೆ ಮಂಡ್ಯ ಜಿಲ್ಲೆಯನ್ನು ಅಕ್ಕಿಹೆಬ್ಬಾಳದಲ್ಲಿ ಪ್ರವೇಶಿಸಿ ಅಕ್ಕಿಹೆಬ್ಬಾಳ, ಬೀರವಳ್ಳಿ ಹಾಗೂ ಮಂದಗೆರೆ ರೈಲುನಿಲ್ದಾಣಗಳ ಮೂಲಕ ಹಾದು ಶ್ರವಣೂರು ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣದ ಮೂಲಕ ಹಾಸನ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಮುಂದುವರಿಯುತ್ತದೆ. ಈ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಆಗಿನಿಂದಲೂ ಷಟಲ್ ಟ್ರೈನುಗಳಷ್ಟೇ ಓಡಾಡುತ್ತಿದ್ದು. ತೀರಾ ಇತ್ತೀಚಿನವರೆಗೆ ಇದೇ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಇತ್ತು. ಮೈಸೂರನ್ನು ಶಿವಮೊಗ್ಗ-ಹರಿಹರಗಳೊಂದಿಗೆ ಜೋಡಿಸುವಲ್ಲಿ ಯಶಸ್ವಿಯಾಗುವುದರ ಜೊತೆಗೆ ಈ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಜನಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಹಾಗೂ ಸರಕು ಸಾಗಾಣಿಕೆಗೆ ಅನುಕೂಲ ಕಲ್ಪಿಸುವಲ್ಲಿ ಈ ಮಾರ್ಗ ನೆರವಾಗಿದೆ.

ಮುಂದೆ ಮೈಸೂರು ರಾಜ್ಯ ರೈಲ್ವೆ ಇಲಾಖೆಯು ೧೯೧೯ರ ಅಕ್ಟೋಬರ್‌ನಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರು-ಮೈಸೂರು ರೈಲುಮಾರ್ಗದ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಣಾ ಹೊಣೆಯನ್ನೂ ಮದ್ರಾಸ್ ಅಂಡ್ ಸದರನ್ ಮರಾಠ ರೈಲ್ವೆ ಕಂಪನಿಯಿಂದ ಹಿಂತೆಗೆದುಕೊಂಡು ತಾನೇ ನಿರ್ವಹಿಸಲು ಮುಂದಾಯಿತು. ಅದೇ ವರ್ಷ ಮೈಸೂರು ರೈಲ್ವೆಯು ಕೇಂದ್ರ ರೈಲ್ವೆಯ ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯೋಜನಾ ಕಕ್ಷೆಗೆ ತನ್ನನ್ನು ನೋಂದಣಿ ಮಾಡಿಕೊಂಡಿತು. ೧೯೨೨-೨೬ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರು-ಮೈಸೂರು ರೈಲುಮಾರ್ಗಕ್ಕೆ ಈ ಹಿಂದೆ ಹಾಕಿದ್ದ ೪೧.೫ ಪೌಂಡಿನ ಉಕ್ಕಿನ ಹಳಿಗಳಿಗೆ ಬದಲು ೬೦ ಪೌಂಡಿನ ಹಳಿಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿಸಲಾಯಿತು.

ಸರ್. ಮಿರ್ಜಾ ಎಂ.ಇಸ್ಮಾಯಿಲ್ ದಿವಾನರಾಗಿದ್ದಾಗ ಮೈಸೂರು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ನೂತನ ರೈಲು ಮಾರ್ಗ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕಾಗಿ ೧೯೨೮-೨೯ರಲ್ಲಿ ಸಂಚಾರ ಸಮೀಕ್ಷೆ ಕೈಗೊಳ್ಳಲಾಯಿತು. ಆ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಫ್ರೆಂಚ್ ರಾಕ್ಸ್ (ಪಾಂಡವಪುರ ರೈಲ್ವೆ ನಿಲ್ದಾಣ) ದಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರು-ಪೂನಾ ರೈಲು ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿರುವ ನಿಟ್ಟೂರಿಗೆ, ನಾಗಮಂಗಲ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಮೀಟರ್‌ಗೇಜ್ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ನೂತನವಾಗಿ ನಿರ್ಮಿಸುವ ದಿಸೆಯಲ್ಲಿ ಚಿಂತಿಸಲಾಯಿತು. ಅದೇ ರೀತಿ ಮದ್ದೂರಿನಿಂದ ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲಕ್ಕೆ ಮಳವಳ್ಳಿ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಹೊಸ ರೈಲುಮಾರ್ಗವನ್ನೂ ನಿರ್ಮಿಸಲು ಯೋಚಿಸಲಾಗಿತ್ತೆಂದು ಮಂಡ್ಯ ಗ್ಯಾಸೆಟಿಯರ್ (೧೯೬೮) ದಾಖಲಿಸಿದೆ. ಅವು ಕಾರ್ಯರೂಪಕ್ಕೆ ಬಂದಿದ್ದರೆ, ಜಿಲ್ಲೆಯ ನಾಗಮಂಗಲ ಹಾಗೂ ಮಳವಳ್ಳಿ ತಾಲೂಕು ಪ್ರದೇಶಗಳಿಗೂ ರೈಲು ಸೌಕರ್ಯ ಲಭಿಸುತ್ತಿತ್ತು. ಆದರೆ ಆರ್ಥಿಕ ಮುಗ್ಗಟ್ಟಿನಿಂದಾಗಿ ಅವುಗಳನ್ನು ಕೈಬಿಡಲಾಯಿತು. ಬ್ಯಾಡರಹಳ್ಳಿ ರೈಲುನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ೧೯೨೩ರಲ್ಲಿ ರೈಲ್ವೆ ಕ್ರಾಸಿಂಗ್ ನಿಲ್ದಾಣದ ದರ್ಜೆಗೆ ಏರಿಸಲಾಯಿತು. ಜಿಲ್ಲಾ ಕೇಂದ್ರವಾಗಿದ್ದ ಮಂಡ್ಯದಲ್ಲಿ ೧೯೩೩ರ ಜನವರಿ ತಿಂಗಳಲ್ಲಿ ಮೈಸೂರು ಷುಗರ್ ಕಂಪನಿ ಆರಂಭವಾದಾಗ ರೈಲುನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ಸಮೀಪದಲ್ಲೇ ಸಕ್ಕರೆ ಕಾರ್ಖಾನೆಯನ್ನೂ ಆರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಇದು ಕಾರ್ಖಾನೆಯ ಆಮದು-ರಫ್ತು ವಹಿವಾಟಿಗೆ ವರಪ್ರಸಾದವಾಯಿತು.

ಮೈಸೂರು ರೈಲ್ವೆ ಇಲಾಖೆಯು ಉತ್ತಮ ಸೇವೆ ಸಲ್ಲಿಸುತ್ತಿದ್ದ ಅಂಶವನ್ನು ೧೯೩೫ರಲ್ಲಿ ಪ್ರಕಟವಾಗಿರುವ 'ಮೈಸೂರು ರೈಲ್ವೆ ಕೋಚಿಂಗ್ ಗೈಡ್' ಎಂಬ ಕಿರುಹೊತ್ತಿಗೆ ಸಮರ್ಥಿಸುತ್ತದೆ. ಆ ಗ್ರಂಥದಿಂದ ೧೯೩೪ರ ವೇಳೆಗೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೨೦ ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣಗಳಿದ್ದು ಅವುಗಳಲ್ಲಿ ೧೬ ನಿಲ್ದಾಣಗಳು ಬೆಂಗಳೂರು-ಮೈಸೂರು ರೈಲು ಮಾರ್ಗದಲ್ಲೂ, ಉಳಿದ ನಾಲ್ಕು ಮೈಸೂರು-ಅರಸೀಕೆರೆ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲೂ ಇದ್ದವೆಂದು ತಿಳಿದುಬರುತ್ತದೆ. ಬೆಂಗಳೂರು-ಮೈಸೂರು ನಡುವೆ ಮೇಲ್ ರೈಲೊಂದು ಮಾತ್ರ ನೇರ ಸಂಚರಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ಅದು ಜಿಲ್ಲೆಯ ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣ, ಫ್ರೆಂಚ್‌ರಾಕ್ಸ್, ಮಂಡ್ಯ ಹಾಗೂ ಮದ್ದೂರುಗಳಲ್ಲಿ ಮಾತ್ರ ನಿಲ್ಲುತ್ತಿದ್ದು, ಬೆಂಗಳೂರು ತಲುಪಲು ೨೧೦ ನಿಮಿಷ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಿತ್ತು. ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ರೈಲು ಜಿಲ್ಲೆಯ ಪಶ್ಚಿಮವಾಹಿನಿ, ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣ, ಫ್ರೆಂಚ್‌ರಾಕ್ಸ್, ಬ್ಯಾಡರಹಳ್ಳಿ, ಎಲಿಯೂರು, ಮಂಡ್ಯ,

ಹನಕೆರೆ, ಮದ್ದೂರುಗಳಲ್ಲಿ ಮಾತ್ರ ನಿಲ್ಲುತ್ತಿದ್ದು, ಬೆಂಗಳೂರು ತಲುಪಲು ೨೬೦ ನಿಮಿಷ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಿತ್ತು. ಷಟಲ್ ಟ್ರೇನುಗಳು ಬೆಂಗಳೂರು-ಮದ್ದೂರು ಹಾಗೂ ಮದ್ದೂರು-ಮೈಸೂರು ನಡುವೆ ಸಂಚರಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ಮೈಸೂರು-ಬೆಂಗಳೂರುಗಳಿಗೆ ಹೋಗುವ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಮದ್ದೂರಿನಲ್ಲಿ ಗಾಡಿ ಬದಲಿಸಬೇಕಾಗಿದ್ದು, ಪ್ರಯಾಣದ ಅವಧಿ ೩೪೦ ನಿಮಿಷಗಳಾಗಿರುತ್ತಿತ್ತು. ಮೈಸೂರು-ಅರಸೀಕೆರೆ ಮಾರ್ಗದ ಪ್ರಯಾಣವು ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಷಟಲ್ ರೈಲನ್ನೇ ಅವಲಂಬಿಸಿತ್ತು. ಊಟ-ಮದ್ಯಾಸ್, ಊಟ-ಸಿಕಂದರಾಬಾದ್ ರೈಲು ಸೇವೆಯು ಮೈಸೂರು-ಬೆಂಗಳೂರು ಮೂಲಕ ನಡೆಯುತ್ತಿದ್ದು, ಊಟ-ಬಾಂಬೆ ರೈಲು ಸೇವೆಯು ಮೈಸೂರು-ಅರಸೀಕೆರೆ-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ಹಾಗೂ ಮೈಸೂರು-ಬೆಂಗಳೂರು-ಗುಂತಕಲ್ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ನಡೆಯುತ್ತಿತ್ತು. ಇವುಗಳಿಗೆ ಮೈಸೂರು ಆರಂಭದ ತಾಣವಾಗಿದ್ದು, ಊಟಿಯಿಂದ ಮೈಸೂರಿಗೆ ಮೈಸೂರು ರೈಲ್ವೆಯವರ ಔಟ್ ಏಜೆನ್ಸಿ ಬಸ್ ಸೌಕರ್ಯವಿತ್ತು. ಮೋಟಾರು ಕಾರುಗಳನ್ನು ರೈಲು ವ್ಯಾಗನ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ರವಾನಿಸುವ ಸೇವೆ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಮದ್ದೂರು ಹಾಗೂ ಅಕ್ಕಿಹೆಬ್ಬಾಳ ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣಗಳಲ್ಲಿತ್ತು. ರೈಲ್ವೆ ಪ್ರಯಾಣ ದರ ಪ್ರಥಮದರ್ಜೆಗೆ ೧೯೩೫ರಲ್ಲಿ ಮೈಲಿಗೆ ೧೨ ರಿಂದ ೩೨ ಕಾಸು, ದ್ವಿತೀಯ ದರ್ಜೆಗೆ ೬ ರಿಂದ ೧೬ ಕಾಸು, ಮಧ್ಯದ (ಇಂಟರ್‌ಮೀಡಿಯಟ್) ತರಗತಿಯಲ್ಲಿ ಮೇಲ್ ಹಾಗೂ ಷಟಲ್ ಗಾಡಿಗಳಲ್ಲಿ ಮೈಲಿಗೆ ೪ ರಿಂದ ೬ ಕಾಸು ಹಾಗೂ ಮೂರನೆಯ ದರ್ಜೆಗೆ ಒಂದೂವರೆ ಕಾಸಿನಿಂದ ೪ ಕಾಸು (ಷಟಲ್), ೫ ಕಾಸು (ಮೇಲ್)ಗಳಾಗಿತ್ತು. ಬೆಂಗಳೂರು-ಮೈಸೂರು ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಮದ್ದೂರು ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣ ಉಪಹಾರ-ಭೋಜನ ಕೇಂದ್ರವೆಂದೇ ಪ್ರಸಿದ್ಧವಾಗಿದ್ದು, ಮದ್ದೂರಿನಲ್ಲಿ ಸಸ್ಯಾಹಾರ ಹಾಗೂ ಮಾಂಸಾಹಾರಗಳೂ ಲಭಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ಅದಕ್ಕಾಗಿ ವಿದೇಶಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಬೆಂಗಳೂರು, ಕ್ಲೋಸ್‌ಪೇಟೆ (ರಾಮನಗರ), ಫ್ರೆಂಚ್‌ರಾಕ್ಸ್ (ಪಾಂಡವಪುರ) ಹಾಗೂ ಮೈಸೂರು ರೈಲ್ವೆ ನಿಲ್ದಾಣಗಳಿಂದ ಮುಂಗಡ ಕೂಪನ್ನು ಪಡೆಯುವ ಸೌಲಭ್ಯವಿತ್ತು. ದೇಶೀಯ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗಾಗಿ ಬ್ರಾಹ್ಮಣ ಉಪಹಾರ ಮಂದಿರ ಮದ್ದೂರಿನಲ್ಲಿತ್ತು. ಇಲ್ಲಿಯ ಮದ್ದೂರು ವಡೆ ಕಳೆದ ೧೦೦ ವರ್ಷಗಳಿಂದಲೂ ಪ್ರಸಿದ್ಧವಾಗಿದೆ. ಮೈಸೂರು ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲಿ ಉಪಹಾರ, ಭೋಜನಗಳಿಗಾಗಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಮುಂಗಡ ಕೂಪನ್ ಪಡೆಯಲು ಮದ್ದೂರು ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲೂ ಅವಕಾಶವಿತ್ತು. ಮೈಸೂರು-ಅರಸೀಕೆರೆ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಮಂದಗೆರೆ ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣದ ಉಪಹಾರ ಮಂದಿರವೂ ಪ್ರಸಿದ್ಧವಾಗಿತ್ತು. ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ತಮ್ಮ ಪೆಟ್ಟಿಗೆ, ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್‌ಗಳನ್ನು ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲಿಟ್ಟು ಹೋಗುವ ಕ್ಲೋಕ್‌ರೂಮ್ ಸೌಲಭ್ಯ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣ, ಮದ್ದೂರು ಹಾಗೂ ಬೆಳಗೊಳ ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣಗಳಲ್ಲಿ ಮಾತ್ರ ಲಭ್ಯವಿದ್ದು, ಅದಕ್ಕಾಗಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಂದ ದಿನವೊಂದಕ್ಕೆ ಎರಡು ಆಣೆ ಶುಲ್ಕ ವಿಧಿಸಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಆ ವೇಳೆಗಾಗಲೇ (೧೯೩೪) ಮದ್ದೂರಿನ ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕ ನ್ಯೂಸ್ ಏಜೆನ್ಸಿ ಪುಸ್ತಕ ಮಳಿಗೆಯೂ ಇತ್ತು. ಖಾಯಂ ಆಗಿ ಪ್ರಯಾಣಿಸುವ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗಾಗಿ ಮಾಸಿಕ ಸೀಸನ್ ಟಿಕೆಟುಗಳನ್ನು ಗರಿಷ್ಠ ೧೯೦ ಕಿ.ಮೀ.ದೂರದವರೆಗೆ ನೀಡಲಾಗುತ್ತಿದ್ದು, ಪ್ರತಿ ಎಂಟು ಕಿ.ಮೀ.ಗೆ ಸೀಸನ್ ಟಿಕೆಟಿನ ದರ ಹೆಚ್ಚಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಇದೇ ರೀತಿ ತ್ರೈಮಾಸಿಕ ಹಾಗೂ ಅರ್ಧ ವಾರ್ಷಿಕ ಅವಧಿಗೆ ಸೀಸನ್ ಟಿಕೆಟುಗಳನ್ನು ಗರಿಷ್ಠ ೧೬೦ ಕಿ.ಮೀ. ದೂರದವರೆಗೆ ನೀಡಲಾಗುತ್ತಿದ್ದು, ಅದರ ದರವೂ ಕೂಡ ಪ್ರತೀ ಎಂಟು ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೆ ಬದಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಈ ನಡುವೆ ಮೈಸೂರಿನಿಂದ ಫ್ರೆಂಚ್ ರಾಕ್ಸ್ (ಪಾಂಡವಪುರ)ಗೆ ವಿಶೇಷ ಷಟಲ್ ರೈಲು ಸೇವೆಯನ್ನು ೧೯೩೬ರಲ್ಲಿ ಆರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಜಿಲ್ಲೆಯ ಮಂಡ್ಯ ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲಿ ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂ ಟಿಕೆಟ್ (ಒಂದು ಆಣೆ) ಅನ್ನು ಮೊದಲ ಬಾರಿಗೆ ೧೯೩೮ರ ಏಪ್ರಿಲ್ ಒಂದರಿಂದ ಜಾರಿಗೆ ತರಲಾಯಿತು. ತಪ್ಪಿದವರಿಗೆ ದಂಡ ವಿಧಿಸಲೂ ನಿರ್ಧರಿಸಲಾಯಿತು. ಬೆಂಗಳೂರು-ಮೈಸೂರು ರೈಲು ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ತಾಳಶಾಸನ ಬಳಿ ಲೋಕಪಾವನ ನದಿಗೆ ನಿರ್ಮಿಸಿದ್ದ ರೈಲು ಸೇತುವೆಯು ೧೯೪೮ರಲ್ಲಿ ಕುಸಿದು ಬಿತ್ತು. ಆಗ ಮೈಸೂರು ರೈಲ್ವೆಯು, ರೈಲ್ವೆ ಬೋರ್ಡ್‌ನ ನೆರವಿನಿಂದ ಕಬ್ಬಿಣದ ತೊಲೆಯನ್ನುಳ್ಳ (ಗಡರ್‌ಗಳು) ೧೫೦ ಅಡಿ ಉದ್ದದ ನೂತನ ಸೇತುವೆಯನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಿ, ಸಂಚಾರವನ್ನು

ಸುಗಮಗೊಳಿಸಿತು. ಈ ನಡುವೆ ಮೈಸೂರಿನಿಂದ ಕೆ.ಆರ್.ಎಸ್.ಗೆ ೧೯೫೦ರಲ್ಲಿ ವಾರಾಂತ್ಯದ ವಿಹಾರಕ್ಕೆಂದು ಷಟಲ್‌ಗಾಡಿಗಳನ್ನು ಬಿಟ್ಟಿದ್ದು ಗಮನಾರ್ಹವಾಗಿತ್ತು.

ಸ್ವಾತಂತ್ರ್ಯಾನಂತರ ದೇಶದ ವಿವಿಧ ಪ್ರಾಂತೀಯ ರೈಲ್ವೆಗಳನ್ನು ೧೯೫೧ರಲ್ಲಿ ತಾನೇ ವಹಿಸಿಕೊಂಡ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರವು ಅಡಳಿತದ ಅನುಕೂಲಕ್ಕಾಗಿ ಭಾರತೀಯ ರೈಲ್ವೆಯನ್ನು ಹಲವಾರು ರೈಲ್ವೆ ವಲಯಗಳನ್ನಾಗಿ ವಿಭಜಿಸಿತು. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಮೈಸೂರು ರೈಲ್ವೆಯು ದಕ್ಷಿಣ ವಲಯ ರೈಲ್ವೆ ಆಡಳಿತಕ್ಕೆ ೧೯೫೧ರ ಏಪ್ರಿಲ್ ನಾಲ್ಕರಂದು ಒಳಪಟ್ಟಿತು. ರೈಲ್ವೆ ಆಡಳಿತದಲ್ಲಿ ವಿಭಾಗೀಯ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಜಾರಿಗೊಂಡಾಗ ೧೯೫೬ರಲ್ಲಿ ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗ ಆರಂಭವಾಯಿತು. ಪಾಂಡವಪುರದ ಸಹಕಾರಿ ಸಕ್ಕರೆ ಕಾರ್ಖಾನೆಗೆ ೧೯೫೬ರಲ್ಲಿ ಮಂಜೂರಾತಿ ಲಭಿಸಿ, ೧೯೫೯ರ ಸೆಪ್ಟೆಂಬರ್ ತಿಂಗಳಿನಿಂದ ಸಕ್ಕರೆ ಉತ್ಪಾದನೆ ಆರಂಭವಾಯಿತು. ಈ ಕಾರ್ಖಾನೆಯನ್ನು ಪಾಂಡವಪುರ ರೈಲ್ವೆ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ಅನತಿ ದೂರದಲ್ಲಿ ಸ್ಥಾಪಿಸಲಾಯಿತು. ಅದರಿಂದಾಗಿ ಕಾರ್ಖಾನೆಯ ಆಮದು-ರಫ್ತು ವಹಿವಾಟಿಗೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಅನುಕೂಲವಾಯಿತು.

ಕಾವೇರಿ ನದಿಯ ಎರಡೂ ಶಾಖೆಗಳಿಗೆ ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣದ ಬಳಿ ಹಿಂದೆ ನಿರ್ಮಿಸಿದ್ದ ಎರಡೂ ರೈಲು ಸೇತುವೆಗಳು, ವಾರ್ಷಿಕ ಪ್ರವಾಹಕ್ಕೆ ನಿರಂತರವಾಗಿ ತುತ್ತಾಗಿ ಶಿಥಿಲಗೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದವು. ಎರಡನೆಯ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಯಡಿ ಪ್ರಮುಖ ಸೇತುವೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕೆ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆ ಇದ್ದು, ಅದರಂತೆ ಕಾವೇರಿಯ ಉತ್ತರ ಹಾಗೂ ದಕ್ಷಿಣ ಶಾಖೆಗಳಿಗೆ ಕ್ರಮವಾಗಿ ೧೦೦೦ ಹಾಗೂ ೮೮೦ ಅಡಿ ಉದ್ದದ ನೂತನ ರೈಲು ಸೇತುವೆಯನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲಾಯಿತು. ಪಶ್ಚಿಮವಾಹಿನಿ ಶಾಖೆಗೂ ೨೪೦ ಅಡಿ ಉದ್ದದ ಸೇತುವೆಯನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲಾಯಿತು. ಈ ಸೇತುವೆಗಳ ಮೇಲೆ ರೈಲು ಸಂಚಾರವನ್ನು ೧೯೬೪ರ ಜನವರಿಯಿಂದ ಆರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಹಳೆಯ ರೈಲು ಸೇತುವೆಗಳನ್ನು ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣ ಪುರಸಭೆಗೆ ವಹಿಸಿಕೊಡಲಾಯಿತು. ಅವನ್ನು ಅಲ್ಲಿಂದೀಚೆಗೆ ಜನಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಎತ್ತಿನಗಾಡಿ, ಸೈಕಲ್, ಸ್ಕೂಟರು ಮುಂತಾದ ಲಘು ವಾಹನಗಳ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಬಳಸಿಕೊಳ್ಳಲಾಗುತ್ತಿದೆ.

ಗೇಜು ಪರಿವರ್ತನೆ : ಮುಂದೆ ರೈಲ್ವೆ ಇಲಾಖೆಯು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯೋಜನೆಯಡಿ ಬರುವ ಮಾರ್ಗಗಳ ವಿಸ್ತರಣೆ, ನೂತನ ಮಾರ್ಗಗಳಿಗಾಗಿ ಸಮೀಕ್ಷೆ ಹಾಗೂ ಹಿಂದುಳಿದ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಗೆ ರೈಲು ಸೇವೆ ಒದಗಿಸುವತ್ತ ವಿಶೇಷ ಗಮನ ಹರಿಸಿತು. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಭಾರತೀಯ ರೈಲ್ವೆಯ ಯೂನಿಟಿಗಳ ಯೋಜನೆಯು ಜಾರಿಗೆ ಬಂದು ದೇಶದಾದ್ಯಂತ ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್ ಪರಿವರ್ತನಾ ಕಾರ್ಯ ಆರಂಭವಾಯಿತು. ಅದರಂತೆ ಬೆಂಗಳೂರು-ಮೈಸೂರು ನಡುವಣ ರೈಲು ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಮೀಟರ್‌ಗೇಜ್ ನಿಂದ ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜಿಗೆ ಪರಿವರ್ತಿಸುವ ಸುಮಾರು ೧೭ ಕೋಟಿ ವೆಚ್ಚದ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ೧೯೭೯ರ ಮೇ ತಿಂಗಳಿನಲ್ಲಿ ಆರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಈ ನಡುವೆ ೧೯೮೨ರಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರು ರೈಲ್ವೆ ವಿಭಾಗ ಆರಂಭಗೊಂಡು ಬೆಂಗಳೂರು-ಮೈಸೂರು ಮಾರ್ಗದ ಉಸ್ತುವಾರಿ ಆ ವಿಭಾಗದ್ದಾಯಿತು. ಅನಂತರವೂ ಬಲು ನಿಧಾನಗತಿಯಲ್ಲಿ ಸಾಗಿದ ಈ ಕೆಲಸಕ್ಕಾಗಿ ೧೯೮೨ರಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು ೨೬ ಕೋಟಿ ವೆಚ್ಚವಾಗಬಹುದೆಂದು ಪುನರ್ ಅಂದಾಜು ಮಾಡಲಾಯಿತಾದರೂ ೧೯೮೫-೮೬ರವರೆಗೆ ಅದಕ್ಕಾಗಿ ಕೇವಲ ರೂ. ೬.೩೮ ಕೋಟಿ ಮಾತ್ರ ವೆಚ್ಚವಾಗಿತ್ತು. ಅಲ್ಲಿಂದೀಚೆಗೆ ಸ್ವಲ್ಪ ತ್ವರಿತಗತಿಯಲ್ಲಿ ಸಾಗಿದ ಈ ಕಾರ್ಯ ಮುಗಿದದ್ದು, ೧೯೯೨ರ ಆಗಸ್ಟಿನಲ್ಲಿ. ೧೯೯೩ರ ಏಪ್ರಿಲ್ ೧೬ ರಿಂದ ಅಧಿಕೃತವಾಗಿ ಪ್ರಯಾಣ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ತೆರೆಯಲ್ಪಟ್ಟ ಈ ಮಾರ್ಗದ ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್ ಪರಿವರ್ತನೆಗೆ ರೂ. ೧೩೪.೨೬ ಕೋಟಿ ವೆಚ್ಚವಾಗಿದ್ದು, ಹಿಂದೆ ಬಳಸುತ್ತಿದ್ದ ಮರದ ಸ್ಲೀಪರ್‌ಗಳಿಗೆ ಬದಲಾಗಿ ಕಾಂಕ್ರೀಟ್ ಸ್ಲೀಪರ್‌ಗಳನ್ನು ಇಲ್ಲಿ ಬಳಸಲಾಗಿದೆ. ಇದೇ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣದ ಬಳಿಯ ಎರಡು ಹಾಗೂ ಮದ್ದೂರು ಬಳಿಯ ಒಂದು ಸೇತುವೆಗಳನ್ನು ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜಿಗೆ ತಕ್ಕಂತೆ ಬಲಪಡಿಸಲಾಯಿತು. ಮೀಟರ್‌ಗೇಜಿನ

ಸಾಂಪ್ರದಾಯಿಕ ಮಾರ್ಗ ಸಿಗ್ನಲಿಂಗ್‌ಗೆ ಬದಲಾಗಿ ಕೇಂದ್ರೀಕೃತ ಚಾಲನೆಯುಳ್ಳ ಬಣ್ಣದ ದೀಪದ ಅತ್ಯಾಧುನಿಕ ಸಿಗ್ನಲಿಂಗ್ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ರೂಪಿಸಲಾಯಿತು. ಜಿಲ್ಲೆಯ ಮಂಡ್ಯ ಹಾಗೂ ಎಲಿಯೂರುಗಳಲ್ಲಿ ಹೊಸನಿಲ್ದಾಣಗಳನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಲಾಯಿತು.

ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ಮದ್ದೂರು, ಪಾಂಡವಪುರ ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣಗಳಲ್ಲಿ ನೂತನ ಕಟ್ಟಡ ನಿರ್ಮಿಸಿ ಹೊಸ ರೂಪು ನೀಡಲಾಗಿದೆ. ಮಂಡ್ಯ ಹಾಗೂ ಮದ್ದೂರು ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣಗಳಲ್ಲಿ ಸುವ್ಯವಸ್ಥಿತ ಗೂಡ್ಸ್‌ಶೆಡ್‌ಗಳು ನಿರ್ಮಾಣಗೊಂಡಿದ್ದು, ಸಿಮೆಂಟ್, ಗೊಬ್ಬರ ಮುಂತಾದ ಸರಕುಗಳ ಸಾಗಾಣಿಕೆ ಸುಧಾರಿಸಿದೆ. ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್ ಪರಿವರ್ತನೆಯಿಂದಾಗಿ ಪ್ರಯಾಣದ ಅವಧಿ ಷಟಲ್ ರೈಲಿನಲ್ಲಿ ೨೫೦ ನಿಮಿಷ, ಪುಷ್ ಪುಲ್ ರೈಲಿನಲ್ಲಿ ೨೦೫ ನಿಮಿಷ, ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ರೈಲಿನಲ್ಲಿ ೧೭೫ ನಿಮಿಷ, ತಡೆರಹಿತ ರೈಲಿನಲ್ಲಿ ೧೫೦ ನಿಮಿಷ ಹಾಗೂ ಶತಾಬ್ದಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ರೈಲಿನಲ್ಲಿ ೧೨೦ ನಿಮಿಷಗಳಾಗುತ್ತಿದ್ದು ಪ್ರಯಾಣದ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಗಮನಾರ್ಹ ಕಡಿತವಾಗಿದೆ. ಬೆಂಗಳೂರು-ಮೈಸೂರು ನಡುವಣ ರೈಲು ಮಾರ್ಗವನ್ನು ವಿದ್ಯುದೀಕರಣಗೊಳಿಸುವ ಯೋಜನೆಯು ಸ್ವಾತಂತ್ರ್ಯ ಪೂರ್ವದಲ್ಲೇ ಅಂದಿನ ಮೈಸೂರು ರೈಲ್ವೆಗೆ ಇದ್ದು, ಆ ಬಗ್ಗೆ ಪ್ರಜಾಪ್ರತಿನಿಧಿ ಸಭೆಯಲ್ಲೂ ಚರ್ಚೆ ನಡೆದು ಆ ಸಂಬಂಧ ಅಮೆರಿಕಾದಿಂದ ಅಗತ್ಯವಿರುವ ತಂತಿಯನ್ನು ಆಮದುಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುವ ವಿಚಾರವೂ ಇತ್ತು. ಆದರೆ ಇದು ನಾನಾ ಕಾರಣಗಳಿಂದಾಗಿ ಆಗ ಸಾಧ್ಯವಾಗಲಿಲ್ಲ. ಸದ್ಯಕ್ಕೆ ಕೆಂಗೇರಿವರೆಗೆ ಮಾತ್ರ ವಿದ್ಯುತ್ ಲೈನನ್ನು ಎಳೆಯಲಾಗಿದ್ದು, ಉಳಿದ ಕಾರ್ಯ ಆಗಬೇಕಾಗಿದೆ. ಮಿಗಿಲಾಗಿ ಈ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಜೋಡಿ ಮಾರ್ಗವನ್ನಾಗಿಸುವ ಯೋಜನೆಯೂ ರೈಲ್ವೆ ಇಲಾಖೆಗೆ ಇದ್ದು, ಜೊತೆಗೆ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಒತ್ತಾಯವೂ ಇದೆ. ಈ ಯೋಜನೆ ಕಾರ್ಯರೂಪಕ್ಕೆ ಬಂದಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರು-ಮೈಸೂರು ನಡುವಣ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಚಾರದ ಪ್ರಯಾಣ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಗಮನಾರ್ಹ ಸುಧಾರಣೆಯಾಗುವುದರಲ್ಲಿ ಸಂದೇಹವಿಲ್ಲ. ಈ ಮಾರ್ಗದ ಗೇಜು ಪರಿವರ್ತನೆಯಿಂದಾಗಿ ಇಂದು ಜಿಲ್ಲೆಯು ದೇಶದ ವಿವಿಧ ಭಾಗಗಳೊಂದಿಗೆ ನೇರ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಹೊಂದಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗಿದೆ. ಈ ಮಾರ್ಗದ ನಿಯಂತ್ರಣ ಹಾಗೂ ನಿರ್ವಹಣೆಗಳೆಂದು ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ನಾಗನಹಳ್ಳಿವರೆಗೆ ಬೆಂಗಳೂರು ರೈಲ್ವೆ ವಿಭಾಗದ್ದಾಗಿದೆ.

ಇದೇ ರೀತಿ ಮಂಡ್ಯ ಜಿಲ್ಲೆಯನ್ನು ಹಾದು ಹೋಗುವ ಮೈಸೂರು-ಅರಸೀಕೆರೆ ರೈಲುಮಾರ್ಗದ ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್ ಪರಿವರ್ತನಾ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ದಕ್ಷಿಣ ರೈಲ್ವೆಯು ೧೯೯೨ರಲ್ಲಿ ಕೈಗೆತ್ತಿಕೊಂಡು ೧೯೯೮ರ ವೇಳೆಗೆ ಅದನ್ನು ಪೂರೈಸಿದ್ದು ಇಂದು ಮೈಸೂರಿನಿಂದ ಅರಸೀಕೆರೆಗೆ ಮುಂಜಾನೆ ಹಾಗೂ ಸಂಜೆ ಒಂದೊಂದು ಪ್ರಾಸೆಂಜರ್ ಗಾಡಿಗಳು ಓಡಾಡುತ್ತಿವೆ. ಹಾಸನ-ಮಂಗಳೂರು ನಡುವಣ ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್ ಪರಿವರ್ತನಾ ಕಾರ್ಯ ಸದ್ಯ ಚಾಲ್ತಿಯಲ್ಲಿದ್ದು ಅದು ಪೂರ್ಣಗೊಂಡಾಗ ಜಿಲ್ಲೆಗೆ ತೀರ ಪ್ರದೇಶದ ಮಂಗಳೂರು ಮೂಲಕ ಕೊಂಕಣ ರೈಲ್ವೆಗೆ ನೇರ ಸಂಪರ್ಕ ಲಭಿಸುತ್ತದೆ. ಮೈಸೂರು-ಅರಸೀಕೆರೆ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ವಾರದಲ್ಲೊಮ್ಮೆ ಸಾಗುವ ಸ್ವರ್ಣ ಜಯಂತಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್‌ಗೆ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಯಾವುದೇ ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲೂ ನಿಲುಗಡೆ ಇರುವುದಿಲ್ಲ. ನವೆಂಬರ್ ೧, ೨೦೦೦ ದಿಂದ ಮೈಸೂರು - ಹಾಸನ ನಡುವೆ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ರೈಲೊಂದನ್ನು ಓಡಿಸಲಾಗುತ್ತಿದ್ದು, ಇದಕ್ಕೂ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಯಾವುದೇ ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲೂ ನಿಲುಗಡೆ ಇರುವುದಿಲ್ಲ. ಈ ಮಾರ್ಗದ ಆರಂಭದ ೪೯ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳ ನಿಯಂತ್ರಣ ಮೈಸೂರು ರೈಲ್ವೆ ವಿಭಾಗದ್ದಾದರೆ ಉಳಿದ ಭಾಗವು ಬೆಂಗಳೂರು ರೈಲ್ವೆ ವಿಭಾಗದ್ದಾಗಿದೆ. ಭಾರತೀಯ ರೈಲ್ವೆಯು ಕಂಪ್ಯೂಟರೀಕರಣಕ್ಕೆ ಮುಂದಾಗಿದ್ದು, ಜಿಲ್ಲೆಯ ಮದ್ದೂರು, ಮಂಡ್ಯಗಳಲ್ಲಿ ಟಿಕೇಟು ನೀಡುವಲ್ಲಿ ಕಂಪ್ಯೂಟರುಗಳನ್ನು ಬಳಸಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಹಾದುಹೋಗಿರುವ ಈ ಎರಡೂ ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳ ಒಟ್ಟು ಉದ್ದ ೮೩.೧೫ಕಿ.ಮೀ. ಇದ್ದು, ಈ ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿರುವ ೧೪ ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣಗಳ ವಿವರ ಕೆಳಕಂಡಂತಿದೆ.

೪೧೮

ಮಂಡ್ಯ ಜಿಲ್ಲಾ ಗ್ಯಾಸೆಟಿಯರ್

ಕೋಷ್ಟಕ ೨.೧೨ ೨೦೦೨ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ರೈಲುಮಾರ್ಗ ಹಾಗೂ ರೈಲುನಿಲ್ದಾಣಗಳ ತಾಲೂಕುವಾರು ವಿವರ

ರೈಲುಮಾರ್ಗಗಳು	ತಾಲೂಕು	ಬ್ರಾಡ್ ಗೇಜ್ (ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಲ್ಲಿ)	ನಿಲ್ದಾಣಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ	ನಿಲ್ದಾಣಗಳ ಹೆಸರು
ಬೆಂಗಳೂರು- ಮೈಸೂರು ಮಾರ್ಗ*	ಮದ್ದೂರು		೨	ನಿಡಘಟ್ಟ, ಮದ್ದೂರು, ಹನಕೆರೆ
	ಮಂಡ್ಯ		೩	ಮಂಡ್ಯ, ಎಲಿಯೂರು, ಬ್ಯಾಡರಪಳ್ಳಿ
	ಪಾಂಡವಪುರ		೨	ಪಾಂಡವಪುರ ರೈಲ್ವೆ ನಿಲ್ದಾಣ
	ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣ	೬೧	೪	ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣ, ಚಂದಗಿರಿಕೊಪ್ಪಲು ಬೆಳಗೊಳ, ಕೃಷ್ಣರಾಜಸಾಗರ
ಮೈಸೂರು- ಅರಸೀಕೆರೆ ಮಾರ್ಗ **	ಕೃಷ್ಣರಾಜಪೇಟೆ	೨೨.೧೫	೩	ಅಕ್ಕಿಹೆಬ್ಬಾಳ, ಬೀರವಳ್ಳಿ, ಮಂದಗೆರೆ
ಒಟ್ಟು		೮೩.೧೫	೧೪	

ಸೂಚನೆ : * ಬೆಂಗಳೂರು- ಮೈಸೂರು ಮಾರ್ಗವು ಆರಂಭದಲ್ಲಿ ೧೬ ನಿಲ್ದಾಣಗಳನ್ನು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಹೊಂದಿದ್ದು, ಅವುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ೧೯೮೦ರಲ್ಲಿ ಹತ್ತಾಗಿದ್ದು, ಇಂದು ಅವುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಒಂಬತ್ತಕ್ಕೆ ಇಳಿದಿದೆ.

** ಆರಂಭದಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಮೈಸೂರು-ಅರಸೀಕೆರೆ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ (೧೯೧೮) ನಾಲ್ಕು ನಿಲ್ದಾಣಗಳಿದ್ದು, ಇಂದು ಅವುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಐದಕ್ಕೆ ಏರಿತು.

ಜಲಸಾರಿಗೆ

ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಹರಿದಿರುವ ಕಾವೇರಿ ಮತ್ತದರ ಉಪನದಿಗಳಾದ ಹೇಮಾವತಿ, ಲೋಕಪಾವತಿ, ಶಿಂಷಾ ಹಾಗೂ ವಿರವೈಷ್ಣವಿ ನದಿಗಳಿಂದಾಗಿ ಮಂಡ್ಯ ಜಿಲ್ಲೆಯನ್ನೂ ಪಂಚನದಿಗಳ ನಾಡೆಂದು ಕರೆದರೆ ತಪ್ಪಾಗಲಾರದು. ಬಹುಹಿಂದಿನಿಂದಲೂ ತೆಪ್ಪು, ಹರಿಗೋಲು, ದೋಣಿ ಮುಂತಾದವನ್ನು ನದಿ-ಹಳ್ಳಗಳನ್ನು ದಾಟಲು ಜನರು ಬಳಸುತ್ತಿದ್ದ ಅಂಶವನ್ನು ಪ್ರಾಚೀನ ಕಾಲಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ ಶಾಸನಗಳು ಉಲ್ಲೇಖಿಸುತ್ತವೆ. ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಜಾರಿಗೆ ಬಂದ ಮೇಲೂ ರಸ್ತೆಗಳ ನಡುವೆ ಅಡ್ಡವಿದ್ದ ನದಿಗಳನ್ನು ದಾಟಲು ಸೇತುವೆಗಳಿಲ್ಲದ ಕಾರಣ ಹರಿಗೋಲು, ದೋಣಿಗಳನ್ನು ಹದಿನೆಂಟನೆಯ ಶತಮಾನದಲ್ಲೂ ಬಳಸುತ್ತಿದ್ದುದಕ್ಕೆ ದಾಖಲೆಗಳಿವೆ. ಈ ಅಂಶವನ್ನು ಬುಕಾನನ್ ಕೂಡ ವರದಿ ಮಾಡಿದ್ದಾನೆ. ಜಿಲ್ಲೆಯ ಪ್ರಮುಖ ನದಿಯಾದ ಕಾವೇರಿ ನದಿಯು ನಿರ್ಮಿಸಿರುವ ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣ ಹಾಗೂ ಶಿವಸಮುದ್ರ ದ್ವೀಪಕಲ್ಪಗಳನ್ನು ತಲುಪಲು ಬಹು ಹಿಂದಿನಿಂದಲೂ ಹರಿಗೋಲು ಸೌಲಭ್ಯವಿದ್ದು, ಅದು ತೀರಾ ಇತ್ತೀಚಿನವರೆಗೂ ರೂಢಿಯಲ್ಲಿತ್ತು. ಕಾವೇರಿ, ಹೇಮಾವತಿ, ನದಿಗಳ ಆಚೀಚೆಯ ದಡಗಳಲ್ಲಿ ಇರುವ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಬಹು ಹಿಂದಿನಿಂದಲೂ ತೆಪ್ಪು, ಹರಿಗೋಲು ನಾಡದೋಣಿಗಳೇ ಹೊಳೆ ದಾಟಲು ಇದ್ದ ಸಾಧನಗಳಾಗಿದ್ದು, ಸೇತುವೆ ನಿರ್ಮಾಣ ಹಾಗೂ ರಸ್ತೆ ಜೋಡಣೆಗಳಿಂದಾಗಿ ಈಗ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿವೆಯಾದರೂ, ಕೃಷಿತ್ತಾಗಿ ಈಗಲೂ ಅಲ್ಲೊಂದು ಇಲ್ಲೊಂದು ಉಳಿದುಕೊಂಡು ಬಂದಿವೆ.

ಸ್ಥಳೀಯ ಅಂಬಿಗ, ಬೆಸ್ತ, ನಾಯಕ ಮತ್ತು ಗಂಗೆ ಮತ್ಸರೇ ತೆಪ್ಪು, ಹರಿಗೋಲು, ನಾಡದೋಣಿಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿರುತ್ತಿದ್ದು, ಆಯಾ ಗ್ರಾಮದವರಾಗಿರುತ್ತಿದ್ದ ಕಾರಣ, ನಾವೆ ಸೇವೆಗಾಗಿ ಆಯಾ ಗ್ರಾಮದವರು ದವಸ-

ಧಾನ್ಯಗಳ ರೂಪದಲ್ಲಿ ವಾರ್ಷಿಕ ಆಯವನ್ನು ಅವರಿಗೆ ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದರು. ಮಳೆಗಾಲದಲ್ಲಿ ವಿಶೇಷವಾಗಿ ಇವರ ಸೇವೆಯ ಅಗತ್ಯವಿರುತ್ತಿದ್ದು, ಬೇಸಿಗೆಯಲ್ಲಿ ಕೆಲವೆಡೆ ಕಾಲ್ಮೆಗಳೆಂದಾದಾಗ ನಡೆದೇ ದಾಟಬಹುದಿತ್ತು. ಧರ್ಮಾರ್ಥವಾಗಿ ಕೆಲವರು ಉಚಿತ ದೋಣಿ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನೂ ಒದಗಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ಅವುಗಳಿಗೆ ಧರ್ಮನಾವೆಗಳೆಂದು ಕರೆಯಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಮಂಡ್ಯ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೮೦ರಿಂದೀಚೆಗೆ ಕಡವು ಸೇವೆ ಬಗ್ಗೆ ಮಾಹಿತಿ ಲಭಿಸುತ್ತದೆ.

ಬಂದರುಗಳ ಮೇಲ್ವಿಚಾರಣೆಗಾಗಿ ಏಕೀಕರಣದ ನಂತರ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ 'ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ಬಂದರು ಇಲಾಖೆ'ಯನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಲಾಯಿತು. ಮುಂದೆ ೧೯೭೨ರಲ್ಲಿ ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ವಿಭಾಗವನ್ನೂ ಈ ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿ ಆರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಈ ಇಲಾಖೆಯ ಕೇಂದ್ರ ಕಚೇರಿ ಕಾರವಾರದಲ್ಲಿದ್ದು, ಅದರ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಕಾರ್ಯ ನಿರ್ವಹಕರ ಕಚೇರಿಯು ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿದೆ. ಆಡಳಿತದ ಅನುಕೂಲಕ್ಕಾಗಿ ರಾಜ್ಯವನ್ನು ಉತ್ತರ ಹಾಗೂ ದಕ್ಷಿಣ ವಲಯಗಳೆಂದು ವಿಭಜಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಅವುಗಳಡಿ ಒಟ್ಟು ಆರು ವೃತ್ತಗಳು ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿವೆ. ಮಂಡ್ಯ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಬೆಂಗಳೂರು ವೃತ್ತದ ವ್ಯಾಪ್ತಿಗೆ ಒಳಪಟ್ಟಿದ್ದು, ಕಡವು ನಿರೀಕ್ಷಕರ ವಲಯ ಕಚೇರಿಯು ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿದೆ. ಈ ಇಲಾಖೆಯ ವಾರ್ಷಿಕ ವರದಿಗಳ ಪ್ರಕಾರ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೮೦ ರಿಂದ ೧೯೯೪ರವರೆಗೆ ಒಟ್ಟು ಹನ್ನೆರಡು ಖಾಸಗಿ ಕಡವು (ಹರಿಗೋಲು)ಗಳು ಚಾಲ್ತಿಯಲ್ಲಿರುವ ಅಂಶ ವ್ಯಕ್ತವಾಗುತ್ತದೆ. ೨೦೦೨ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಒಟ್ಟು ಎಂಟು ಹರಿಗೋಲುಗಳು ಇದ್ದವೆಂದು ತಿಳಿದುಬರುತ್ತದೆ. ಪ್ರವಾಸಿ ಕೇಂದ್ರಗಳಾದ ಕೃಷ್ಣರಾಜಸಾಗರ, ತೊಣ್ಣೂರು, ರಂಗನತಿಟ್ಟು, ನಿಮಿಷಾಂಬ (ಗಂಜಾಮ್)ಗಳ ಬಳಿ ವಿಹಾರದೋಣಿ ಸೇವೆ ಲಭ್ಯವಿದೆ.

ವಾಯುಸಾರಿಗೆ

ವಿಶ್ವವಿಖ್ಯಾತ ಕನ್ನಂಬಾಡಿ ಕಟ್ಟೆ ಹಾಗೂ ಬೃಂದಾವನ ತೋಟಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿರುವ ಕೃಷ್ಣರಾಜಸಾಗರ, ಗಗನಚುಕ್ಕಿ, ಭರಚುಕ್ಕಿ ಜಲಪಾತ ಹಾಗೂ ಬ್ಲಫ್‌ಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿರುವ ಶಿವಸಮುದ್ರ, ಬ್ರಿಟೀಷರಿಗೆ ಸಿಂಹಸ್ವಪ್ನನಾಗಿದ್ದ ಟಿಪ್ಪುವಿನ ರಾಜಧಾನಿಯಾಗಿರುವ ದ್ವೀಪಕಲ್ಪ ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣ, ಶ್ರೀವೈಷ್ಣವರ ತೀರ್ಥಕ್ಷೇತ್ರವಾದ ಮೇಲುಕೋಟೆ, ಜೈನಕೇಂದ್ರವಾದ ಕಂಬದಹಳ್ಳಿ, ಮುಂತಾದ ಚಾರಿತ್ರಿಕ ಕೇಂದ್ರಗಳು, ಖ್ಯಾತ ರಂಗನತಿಟ್ಟು ಹಾಗೂ ಕೊಕ್ಕರೆ ಬೆಳ್ಳೂರು ಪಕ್ಷಿಧಾಮಗಳು, ದೇಶೀಯ ಹಾಗೂ ವಿದೇಶೀಯ ಪ್ರವಾಸಿಗರನ್ನು ಆಕರ್ಷಿಸುತ್ತಿವೆ. ಅಷ್ಟೇ ಅಲ್ಲದೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿರುವ ಬಸರಾಳು, ಹೊಸಹೊಳಲು, ಕಿಕ್ಕೇರಿ, ಸಿಂದಘಟ್ಟ, ಗೋವಿಂದನಹಳ್ಳಿ, ಮುಂತಾದ ಇತರೇ ಕೇಂದ್ರಗಳೂ ಐತಿಹಾಸಿಕ ಮಹತ್ವದ ಸ್ಮಾರಕಗಳಿಂದಾಗಿ ಮಹತ್ವ ಪಡೆದಿದ್ದರೂ ಆಸಕ್ತರ ಗಮನಕ್ಕೆ ಬಾರದೇ ಎಲೆಮರೆಯ ಕಾಯಿಗಳಾಗೇ ಉಳಿದಿವೆ. ಇಷ್ಟೆಲ್ಲಾ ಇದ್ದರೂ, ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಗಳಿರದೇ ಸಮೀಪದ ಮೈಸೂರು ಹಾಗೂ ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಗಳೇ ಜಿಲ್ಲೆಗೆ ವಿಮಾನ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಸಂಪರ್ಕಿಸುವ ಕೊಂಡಿಗಳಾಗಿವೆ.

ಅಂಚೆ ಸಂಪರ್ಕ

ಸಂಪರ್ಕ ಸಾಧನ ರಂಗದಲ್ಲಿ ಆಗಿರುವ ಕ್ರಾಂತಿಕಾರಕ ಪ್ರಗತಿಗಳ ನಡುವೆಯೂ ಅಂಚೆ ಸೇವೆ ಇಂದಿಗೂ ತನ್ನ ಮಹತ್ವವನ್ನು ಉಳಿಸಿಕೊಂಡಿದೆ. ಅತ್ಯಂತ ಕಡಿಮೆ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ಸಾವಿರಾರು ಕಿ.ಮೀ. ಅಂತರದಲ್ಲಿರುವ ವ್ಯಕ್ತಿ, ಸಂಸ್ಥೆಗಳ ನಡುವೆ ಭಾವನಾತ್ಮಕ ಸಂಬಂಧವನ್ನೂ ವ್ಯವಹಾರಿಕ ಹೊಂದಾಣಿಕೆಯನ್ನೂ ಮೂಡಿಸುವ ಏಕೈಕ ಸಾಧನ ಅಂಚೆ ಸಂಪರ್ಕವಾಗಿದೆ. ಹೀಗೆ ಇಂದಿಗೂ ಅರ್ಥಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಸೇವೆ ಸಲ್ಲಿಸುತ್ತಿರುವ ಅಂಚೆಗೆ ಪಾರಂಪರಿಕ ಇತಿಹಾಸವಿದೆ.

‘ಅಂಚೆ’ ಪದವು ‘ಹಂಸ’ ಪದದ ತತ್ಸಮವಾಗಿದ್ದು, ಹಂಸ, ಪಾರಿವಾಳಗಳ ಮೂಲಕ ಸಂದೇಶ ರವಾನಿಸುವ ವಿಧಾನ ಭಾರತದಲ್ಲಿ ಕವಿ ಕಾಳಿದಾಸನ ಕಾಲಕ್ಕಾಗಲೇ ರೂಢಿಯಲ್ಲಿತ್ತು. ಆಳರಸರ ಪತ್ರ ವ್ಯವಹಾರಗಳ ರವಾನೆಗೆ ಓಲೇಗಾರ, ತಳವಾರ ಹಾಗೂ ರಾಯಸದವರಿರುತ್ತಿದ್ದು, ಬೇಹುಗಾರರೂ ಸಂದರ್ಭಾನುಸಾರ ಈ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದರು. ಈ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ತಳವಾರರಾದಲ್ಲಿ ಕಾಲ್ಪಡಿಗೆಯಲ್ಲಿ, ರಾಹುತರಾದಲ್ಲಿ ಕುದುರೆಗಳ ಮೂಲಕ ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದರು. ಗಂಗ, ಹೊಯ್ಸಳ ಹಾಗೂ ವಿಜಯನಗರದ ಅರಸರ ಆಳ್ವಿಕೆಯಲ್ಲಿ ಸ್ವಲ್ಪ ಹೆಚ್ಚು-ಕಡಿಮೆ ಇದೇ ವಿಧಾನವನ್ನು ಅನುಸರಿಸಲಾಗುತ್ತಿದ್ದು, ರಾಯಸದ ಹೆಗ್ಗಡೆ, ರಾಯಸದ ಅಧಿಕಾರಿಗಳ ಉಲ್ಲೇಖ ಅವರ ಕಾಲದ ಶಾಸನಗಳಲ್ಲಿ ಕಂಡು ಬರುತ್ತದೆ. ಮುಂದೆ ಅಧಿಕಾರಕ್ಕೆ ಬಂದ ಮೈಸೂರು ಅರಸರ ಆಳ್ವಿಕೆಯಲ್ಲಿ ಇದಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಚಾಲನೆ ಲಭಿಸಿತು. ಅದರಲ್ಲೂ ಚಿಕ್ಕದೇವರಾಜ ಒಡೆಯರ (೧೬೭೩-೧೭೦೪) ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಬೇಹಿನ ಚಾವಡಿಗೆ ಸೇರಿದ ಅಂಚೆ ಹರಿಕಾರರನ್ನೊಳಗೊಂಡ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಶಾಖೆಯನ್ನೇ ೧೭೦೧ರಲ್ಲಿ ಆರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಇದು ಮುಂದೆ ‘ಮೈಸೂರು ಅಂಚೆ’ ಎಂದೇ ಪ್ರಸಿದ್ಧವಾಯಿತು. ಬ್ರಿಟೀಷ್ ಅಂಚೆ ಪದ್ಧತಿಯೊಂದಿಗೆ ಹೋಲಿಸಿದಾಗ ಮೈಸೂರು ಅಂಚೆ ದುಬಾರಿಯಾಗಿರದೆ ಅಂಚೆ ಶುಲ್ಕ ಕಡಿಮೆ ಇತ್ತು. ಅಂಚೆಕಾರ್ಯದ ಉಸ್ತುವಾರಿಗಾಗಿ ಅಂಚೆ ಭಕ್ತಿ, ಗುಮಾಸ್ತರುಗಳಿರುತ್ತಿದ್ದು, ಬೇಹಾರಿಗಳು (ರನ್ನರ್ಸ್) ಊರಿಂದೂರಿಗೆ ಸರ್ಕಾರಿ ಹಾಗೂ ಖಾಸಗಿ ಅಂಚೆಗಳನ್ನು ಒಯ್ಯುತ್ತಿದ್ದರೂ, ಸರ್ಕಾರಿ ಪತ್ರಗಳೇ ಅಧಿಕವಾಗಿರುತ್ತಿದ್ದವು.

ಹೈದರ್ ಹಾಗೂ ಟಿಪ್ಪು ಕಾಲದಲ್ಲಿ ‘ಬೇಹಾರಿ ಚಾವಡಿ’ ಹಾಗೂ ಅಂಚೆ ಶಾಖೆಗಳಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಮಹತ್ವ ಲಭಿಸಿತು. ಮುಂದೆ ಸಂಸ್ಥಾನವು ೧೮೦೦ ರಿಂದೀಚೆಗೆ ಬ್ರಿಟೀಷರ ಪ್ರಭಾವಕ್ಕೆ ಒಳಗಾದಾಗ ಅದರ ಪರಿಣಾಮ ಸಹಜವಾಗಿ ಮೈಸೂರು ಅಂಚೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಮೇಲೂ ಆಯಿತು. ಬ್ರಿಟೀಷರು ಕಲ್ಕತ್ತಾ (೧೭೭೪)ದಲ್ಲಿ ಜಿ.ಪಿ.ಓ.ಅನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸುವುದರೊಂದಿಗೆ ಅಂಚೆ ಸೌಕರ್ಯ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಮುಕ್ತವಾಗಿ ಲಭಿಸುವಂತಾಯಿತು. ಮುಂದೆ ಮದ್ರಾಸ್ (೧೭೮೬), ಮುಂಬಯಿ (೧೭೮೭) ಹಾಗೂ ಬೆಂಗಳೂರು (೧೮೦೦) ಗಳಲ್ಲೂ ಜಿ.ಪಿ.ಓ.ಗಳು ಆರಂಭಗೊಂಡವು. ಕ್ರಮೇಣ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣ, ಫ್ರೆಂಚ್‌ರಾಕ್ಸ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ‘ಇಂಪಿರಿಯಲ್ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳು’ ತೆರೆಯಲ್ಪಟ್ಟವು. ೧೮೩೩ರ ವೇಳೆಗೆ ಮದ್ರಾಸ್‌ನಿಂದ ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣಕ್ಕೆ ರವಾನೆಯಾಗುತ್ತಿದ್ದ ಪತ್ರಗಳಿಗೆ ತಲಾ ೧೧ ಆಣೆ ಅಂಚೆ ಶುಲ್ಕ ವಿಧಿಸಲಾಗುತ್ತಿತ್ತೆಂದು ೧೮೩೩ರ ಗೆಜೆಟ್ ದಾಖಲಿಸಿದೆ. ಬೆಂಗಳೂರು-ಮಂಗಳೂರು ಇಂಪಿರಿಯಲ್ ಅಂಚೆ ಮಾರ್ಗವು ಮೈಸೂರು ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ೧೯೩೭ರ ವೇಳೆಗಾಗಲೇ ಹಾದುಹೋಗುತ್ತಿದ್ದು, ಟಿಪ್ಪಾಲು ಬಂಡಿ ಹಾಗೂ ರನ್ನರ್ ಸೇವೆಗಳು ಲಭ್ಯವಿದ್ದವು. ೧೮೪೪ರ ವೇಳೆಗೆ ಜಿಲ್ಲೆ ಹಾಗೂ ತಾಲೂಕು ಟಿಪ್ಪಾಲು ಸೇವೆಯನ್ನು ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಮುಕ್ತವಾಗಿ ಒದಗಿಸಲಾಯಿತು. ಮದ್ರಾಸ್‌ನಲ್ಲಿ ೧೮೪೪ರಲ್ಲಿ ಅಂಚೆ ಚೀಟಿಗಳನ್ನು ಜಾರಿಗೆ ತರಲಾಯಿತು. ಅದೇ ವರ್ಷ ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಸದ್‌ದರ್ ಕಚೇರಿ (ಪ್ರಧಾನ ಕಚೇರಿ)ಯು ಆರಂಭಗೊಂಡ ನಂತರ ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣ, ಫ್ರೆಂಚ್‌ರಾಕ್ಸ್‌ಗಳು ಅದರ ವ್ಯಾಪ್ತಿಗೆ ಒಳಪಟ್ಟವು. ಮದ್ರಾಸ್-ಬೆಂಗಳೂರು-ಮೈಸೂರು ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಊಟಿಗೆ ದೈನಂದಿನ ಭಾಂಗಿ ಅಂಚೆ ಸೇವೆಯನ್ನು ೧೮೫೫ರಲ್ಲಿ ಆರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಇದರಿಂದಾಗಿ ಬೆಂಗಳೂರು-ಮೈಸೂರು ನಡುವೆ ಅಂಚೆ ಸಾಧ್ಯಗೊಂಡು ಮದ್ದೂರು-ಮಂಡ್ಯ-ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣಗಳಿಗೂ ಆ ಸೇವೆ ಲಭಿಸುವಂತಾಯಿತು. ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ಸಾಗಿಸುವ ಪಲ್ಲಕ್ಕಿ, ಪಲ್ಲಕ್ಕಿ ಹೊರುವ ಜನ, ಹಾಗೂ ಪ್ರವಾಸಿ ಮಂದಿರಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆ ಕೂಡ ಅಂಚೆ ಇಲಾಖೆಯದಾಗಿದ್ದು, ಪ್ರವಾಸಿ ಮಂದಿರಗಳಿಗೆ ಡಾಕ್‌ಬಂಗಲೆ ಎಂದೇ ಕರೆಯಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಟಿಪ್ಪಾಲು ಬಂಡಿಗಳನ್ನು ೧೮೫೫ರಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲಾ ಪ್ರಮುಖ ಅಂಚೆ ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲೂ ಆರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಅದರಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೂ ಪಯಣಿಸಲು ಅವಕಾಶವಿದ್ದು, ಅದಕ್ಕಾಗಿ ನಿಗದಿತ ಶುಲ್ಕವನ್ನು ವಿಧಿಸಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಕುದುರೆ ಮೇಲೆ ಕೂಡ ಅಂಚೆ ಸೇವೆಯನ್ನು

ನಡೆಸಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ೧೮೬೨-೬೩ರಲ್ಲಿ ಅಷ್ಟಗ್ರಾಮ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು ೬೭ ಕಿ.ಮೀ. ಟಪಾಲು ಬಂಡಿ ಮಾರ್ಗ ಹಾಗೂ ೭೦೫ ಕಿ.ಮೀ. ರನ್ನರ್ ಮಾರ್ಗಗಳ ಅಂಚೆ ಸೇವೆ ಲಭ್ಯವಿದ್ದು, ಇದು ಮಂಡ್ಯ ಜಿಲ್ಲಾ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೂ ಲಭ್ಯವಿತ್ತು. ಅಷ್ಟಗ್ರಾಮ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಒಂದು ಪ್ರಧಾನ ಕಚೇರಿ, ೩೮ ಉಪಕಚೇರಿ ಹಾಗೂ ಎರಡು ಟಪಾಲು ಸ್ವೀಕರಣಾ ಕಚೇರಿಗಳಿದ್ದವು. ೧೮೬೩-೬೪ರಲ್ಲಿ ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣದಲ್ಲಿದ್ದ ಇಂಪೀರಿಯಲ್ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಯನ್ನು ರದ್ದು ಮಾಡಲಾಯಿತು. ಇದೇ ರೀತಿ ಫ್ರೆಂಚ್‌ರಾಕ್ಸ್‌ನಲ್ಲಿದ್ದ ಇಂಪೀರಿಯಲ್ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಯನ್ನೂ ರದ್ದು ಮಾಡಲಾಯಿತು. ಆದರೆ ಫ್ರೆಂಚ್‌ರಾಕ್ಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಇಂಪೀರಿಯಲ್ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಯು ೧೮೬೫ರಲ್ಲಿ ಪುನರಾರಂಭವಾಯಿತು. ೧೮೬೭ರಲ್ಲಿ ವಿ.ಪಿ.ಪಿ. ಸೇವೆ ಆರಂಭವಾಯಿತು. ೧೮೭೯-೮೦ರಲ್ಲಿ ಅಂಚೆ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಗೆ ವಿಸ್ತರಿಸಲು ಯತ್ನಿಸಲಾಯಿತು. ಹೋಬಳಿ ಶಾಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಸೇವೆ ಸಲ್ಲಿಸುತ್ತಿದ್ದ ಶಿಕ್ಷಕರಿಗೆ ಶಾಖಾ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಯ ಮುತ್ಸದ್ ಹುದ್ದೆಯನ್ನು ನೀಡಿ ಅದಕ್ಕಾಗಿ ಅವರಿಗೆ ಮೂರು ರೂಪಾಯಿಗಳ ಮಾಸಿಕ ಗೌರವ ಸಂಭಾವನೆಯನ್ನು ನೀಡುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ೧೮೮೨ರಲ್ಲಿ ಜಾರಿಗೆ ತರಲಾಯಿತು. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಸಂಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿ ೧೮೮೨ರಲ್ಲಿದ್ದ ೧೮೦ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ೧೮೮೬ರ ವೇಳೆಗೆ ೪೧೨ಕ್ಕೆ ಏರಿತು. ಅದೇ ರೀತಿ ೧೮೮೨ರಲ್ಲಿ ಇದ್ದ ೩೦ ಮುತ್ಸದ್ ಕಚೇರಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ೧೮೮೬ರ ವೇಳೆಗೆ ೨೩೧ಕ್ಕೆ ಏರಿತು. ಬ್ರಿಟೀಷ್ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿದ್ದ ಕಾಲಾಣಿ ಅಂಚೆಕಾರ್ಡುಗಳನ್ನು ಸಂಸ್ಥಾನದಲ್ಲೂ ಬಳಕೆಗೆ ತರಲಾಯಿತು. ಪ್ರತೀ ಕಾರ್ಡಿಗೆ ಒಂದು ಕಾಸು ಮೈಸೂರು ಅಂಚೆಗೆ ಸಂದಾಯವಾಗುವಂತೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಲಾಯಿತು. ಬ್ರಿಟೀಷ್ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿದ್ದಂತೆ ರಿಜಿಸ್ಟರ್ಡ್ ಅಂಚೆ ಶುಲ್ಕವನ್ನು ನಾಲ್ಕನೆಯಿಂದ ಎರಡನೆಯೆ ಇಳಿಸಲಾಯಿತು. ೧೮೮೪ರಲ್ಲಿ ರಿಪ್ಲೇ ಕಾರ್ಡು ಬಳಕೆಗೆ ಬಂತು. ಮೈಸೂರು ಅಂಚೆ ಇಲಾಖೆಯನ್ನು ಇಂಪೀರಿಯಲ್ ಅಂಚೆಗೆ ವರ್ಗಾಯಿಸುವ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಲಾಯಿತಾದರೂ, ನಂತರ ಕೈಬಿಡಲಾಯಿತು. ಆದರೆ ಬ್ರಿಟೀಷ್ ಅಂಚೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಎಲ್ಲಾ ನೀತಿ ನಿಯಮಗಳನ್ನು ಅಳವಡಿಸಿಕೊಳ್ಳಲು ಒಪ್ಪಲಾಯಿತು. ಬೆಂಗಳೂರು-ಮೈಸೂರು ರೈಲು ಮಾರ್ಗ ೧೮೮೨ರಲ್ಲಿ ಪೂರ್ಣಗೊಂಡು ಸಂಚಾರ ಆರಂಭಗೊಂಡ ಮೇಲೆ ಈ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಮೇಲ್ ಸೇವೆಗಾಗಿ ಬಳಸಿಕೊಳ್ಳಲಾಯಿತು. ಅದರಿಂದಾಗಿ ಮದ್ದೂರು, ಮಂಡ್ಯ, ಪಾಂಡವಪುರ, ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣಗಳಿಗೂ ರೈಲ್ವೆ ಟಪಾಲು ಸೇವೆ ಲಭ್ಯವಾಯಿತು. ಮುಂದೆ ೧೮೮೯ರಲ್ಲಿ ಮೈಸೂರು ಅಂಚೆಯನ್ನು ಬ್ರಿಟೀಷ್ ಇಂಪೀರಿಯಲ್ ಅಂಚೆಯಲ್ಲಿ ವಿಲೀನಗೊಳಿಸಲಾಯಿತು. ಇದರಿಂದ ಸಂಸ್ಥಾನಕ್ಕೆ ಅಂಚೆ ವೆಚ್ಚದ ಬಾಬಿನಲ್ಲಿ ರೂ.೬೦,೦೦೦ ಉಳಿತಾಯವಾಯಿತು. ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಅಂಚೆ ವಿಭಾಗವು ಆರಂಭಗೊಂಡು 'ಮೈಸೂರು ಅಂಚೆ' ಅದರ ವ್ಯಾಪ್ತಿಗೆ ಒಳಪಟ್ಟಿತು. ೧೮೯೧ರಲ್ಲಿ ಮನಿಯಾರ್ಡರ್ ಸೇವೆಯನ್ನು ರಾಜ್ಯ ಖಜಾನೆಯಿಂದ ಅಂಚೆ ಇಲಾಖೆಗೆ ವರ್ಗಾಯಿಸಲಾಯಿತು.

ಅಂದಿನ ಮೈಸೂರು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ೧೯೧೪ರ ವೇಳೆಗೆ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ಹಾಗೂ ದಂಡು ಪ್ರದೇಶಗಳನ್ನು ಹೊರತುಪಡಿಸಿ ನಾಲ್ಕು ಕೇಂದ್ರ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿ, ೯೨ ಉಪ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿ ಹಾಗೂ ೨೮೮ ಶಾಖಾ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳು ಹೀಗೆ ವಿವಿಧ ಪ್ರಕಾರದ ಒಟ್ಟು ೩೯೧ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳಿದ್ದು ಅವುಗಳಲ್ಲಿ ೫೪ ಸಂಯುಕ್ತ ಅಂಚೆಕಚೇರಿ (ಅಂಚೆ ಮತ್ತು ತಂತಿ ಸೇವೆಗಳು ಜೊತೆಯಾಗಿ ಲಭ್ಯವಿರುವ)ಗಳೂ ಸೇರಿದ್ದವು. ಮೈಸೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೮೧ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿ ಹಾಗೂ ಎಂಟು ಸಂಯುಕ್ತ ಅಂಚೆಕಚೇರಿಗಳಿದ್ದವು. ಆಗ ಮೈಸೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಅಂತರ್ಗತವಾಗಿದ್ದ ಇಂದಿನ ಮಂಡ್ಯ ಜಿಲ್ಲಾ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಎರಡು ಸಂಯುಕ್ತ ಕಚೇರಿಗಳೂ ಸೇರಿದಂತೆ ಒಟ್ಟು ೪೦ ಶಾಖಾ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳಿದ್ದು ಅವುಗಳ ತಾಲೂಕುವಾರು ವಿವರ ಕೆಳಕಂಡಂತಿದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ ೨.೧೮ ಮಂಡ್ಯ ಜಿಲ್ಲಾ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿದ್ದ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳ ವಿವರ (೧೯೧೪)

ತಾಲೂಕು	ನಾಗಮಂಗಲ	ಕೃಷ್ಣರಾಜಪೇಟೆ	ಪಾಂಡವಪುರ	ಮಂಡ್ಯ	ಮದ್ದೂರು	ಮಳವಳ್ಳಿ	ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣ
ಗ್ರಾಮಗಳು	ಅಣೀಸಂದ್ರ	ಅಕ್ಕಿಹೆಬ್ಬಾಳ	ಅಮೃತಿ	ಬಸರಾಳು	ಚಿಕ್ಕರಸಿನಕೆರೆ	ಬೆಳಕವಾಡಿ	ಗಂಜಾಂ
	ಬೆಳ್ಳೂರು	ಬೂಕನಕೆರೆ	ಕೃಷ್ಣರಾಜಸಾಗರ	ಮಂಡ್ಯ	ಕೆಸ್ತೂರು	ಹಲಗೂರು	ಪಾಲಪಳ್ಳಿ
	ಬಂಡಿಗನವಿಲೆ	ಕಿಕ್ಕೇರಿ	ಚಿನಕುರುಳಿ	ಮಂಗಲ S	ಮದ್ದೂರು	ಕಿರುಗಾವಲು	ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣ*
	ಚೇಣ್ಣಾ	ಕೃಷ್ಣರಾಜಪೇಟೆ	ಪಾಂಡವಪುರ (ಫೆಂಚ್‌ರಾಕ್ಸ್)		ನಿಡಘಟ್ಟ	ಮಳವಳ್ಳಿ	
	ನಾಗಮಂಗಲ	ಸಂತೆಬಾಚಪಳ್ಳಿ	ಹರವು		ಶಿವಪುರ	ಶಿವನಸಮುದ್ರ	
	ನೆಲ್ಲಿಗೆರೆ	ಸಿಂಧಘಟ್ಟ	ಕನ್ನಂಬಾಡಿ		ತಿಮ್ಮೂರು		
	ಹರದನಪಳ್ಳಿ S		ಕ್ಯಾತನಪಳ್ಳಿ				
			ಮೇಲುಕೋಟೆ				
			ಮಂಚನಪಳ್ಳಿ S				

ಸೂಚನೆ : S ಹರದನಪಳ್ಳಿ, ಮಂಗಲ ಹಾಗೂ ಮಂಚನಪಳ್ಳಿ, ಮೈಸೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲೂ ಇವೆ .

* : ಸಂಯುಕ್ತಕಚೇರಿ

ಸಂಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿ ೧೯೩೬ರ ವೇಳೆಗೆ ೬೨ ಟಪಾಲು ಸೇವಾ ಮಾರ್ಗಗಳಿದ್ದವು. ದೊಡ್ಡ ಅರಸಿನಕೆರೆಯ ಶಾಖಾ ಅಂಚೆಕಚೇರಿ ಹಾಗೂ ಮಂಡ್ಯ ಷುಗರ್ ಟೌನ್‌ನ ಉಪ ಅಂಚೆಕಚೇರಿಗಳನ್ನು ೧೯೪೬-೪೭ರಲ್ಲಿ ಆರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಕೆರಗೋಡು ಹಾಗೂ ಪೂರಿಗಾಲಿಗಳಲ್ಲಿ ಈ ಹಿಂದೆ ಆರಂಭಿಸಿದ್ದ ಪ್ರಾಯೋಗಿಕ ಅಂಚೆಕಚೇರಿಗಳನ್ನು ೧೯೪೮ರಲ್ಲಿ ಖಾಯಂಗೊಳಿಸಲಾಯಿತು. ಜಿಲ್ಲೆಯ ಕೊಪ್ಪ, ಮಂಡ್ಯ, ವಿ.ಸಿ.ಫಾರಂಗಳ ನಡುವೆ ಮೋಟಾರುಟಪಾಲು ಸೇವೆಯನ್ನು ಅದೇ ವರ್ಷ ಆರಂಭಿಸಲಾಯಿತು.

ಕರ್ನಾಟಕ ಅಂಚೆ ಮತ್ತು ತಂತಿ ವೃತ್ತವನ್ನು ೧೯೬೦ರ ಏಪ್ರಿಲ್‌ನಲ್ಲಿ ಆರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಮಂಡ್ಯ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಅಂಚೆ ಆಡಳಿತವು ಮೈಸೂರು ಅಂಚೆ ವಿಭಾಗದ ಹಿರಿಯ ಅಂಚೆ ಸೂಪರಿಂಟೆಂಡೆಂಟರ ವ್ಯಾಪ್ತಿಗೆ ಒಳಪಟ್ಟಿತ್ತು. ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗೀಯ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಯಡಿ ಎರಡು ಉಪವಿಭಾಗೀಯ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳು, ಮಂಡ್ಯ (೧೯೫೭) ಹಾಗೂ ನಾಗಮಂಗಲ (೧೯೬೨)ಗಳಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ಸಹಾಯಕ ಸೂಪರಿಂಟೆಂಡೆಂಟರು ಅವುಗಳ ಅಧಿಕಾರಿಗಳಾಗಿದ್ದು, ಇವು ಅವರಿಗೆ ನೆರವು ನೀಡುವ ಉಪವಿಭಾಗೀಯ ಅಂಚೆ ನಿರೀಕ್ಷಕರ ಕೇಂದ್ರ ಸ್ಥಾನಗಳಾಗಿದ್ದವು.

ಇಲಾಖೆಯ ತಾಂತ್ರಿಕ ಶಾಖೆಯ ಉಸ್ತುವಾರಿಯಲ್ಲಿದ್ದ ದೂರವಾಣಿ ಹಾಗೂ ತಂತಿ ವಿಭಾಗಗಳು ಮೈಸೂರಿನಲ್ಲಿರುವ ಉಪವಿಭಾಗೀಯ ತಂತಿ ಅಧಿಕಾರಿಯಡಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದವು. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೬೬ರ ವೇಳೆಗೆ ಒಟ್ಟು ೨೩೮ ಅಂಚೆಕಚೇರಿಗಳಿದ್ದು, ಇದು ಒಂದು ಪ್ರಧಾನ ಅಂಚೆಕಚೇರಿ (ಮಂಡ್ಯ), ೨೬ ಉಪ ಅಂಚೆಕಚೇರಿ ಹಾಗೂ ೨೧೧ ಶಾಖಾ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿತ್ತು. ಅಲ್ಲಂದಿಚೆಗೆ ಅಂಚೆ ಇಲಾಖೆಯು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ತನ್ನ ಸೇವಾಜಾಲವನ್ನು ಗಮನಾರ್ಹವಾಗಿ ವಿಸ್ತರಿಸಿದ್ದು, ೧೯೬೧ರ ವೇಳೆಗೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೨೯೫ ಅಂಚೆಕಚೇರಿಗಳಿದ್ದವು. ೧೯೬೪ರ ವೇಳೆಗೆ ಅದು ೩೨೭ಕ್ಕೆ ಏರಿತು. ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಮಂಡ್ಯ ಅಂಚೆ ವಿಭಾಗವು ೧೯೭೩ರ ಫೆಬ್ರವರಿ ಒಂದರಂದು ಮಂಡ್ಯದಲ್ಲಿ

ಆರಂಭವಾಯಿತು. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಮಂಡ್ಯ (೧೯೫೭), ನಾಗಮಂಗಲ (೧೯೬೨)ಗಳ ಜೊತೆಗೆ ಮಳವಳ್ಳಿ (೧೯೭೩) ಹಾಗೂ ಪಾಂಡವಪುರಗಳಲ್ಲಿ ಉಪವಿಭಾಗೀಯ ಅಂಚೆಕಚೇರಿಗಳು ಕಾರ್ಯ ನಿರ್ವಹಿಸಲಾರಂಭಿಸಿದವು. ಮುಂದೆ ೧೯೭೬ರಲ್ಲಿ ಪಾಂಡವಪುರ ಉಪವಿಭಾಗೀಯ ಅಂಚೆಕಚೇರಿಯನ್ನು ವರ್ಗಾಯಿಸಲಾಯಿತು. ೧೯೭೫ರಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಎಲ್ಲಾ ಜಿಲ್ಲಾ ಕೇಂದ್ರಗಳಿಗೂ ತ್ವರಿತ ಟಪಾಲು ಸೇವೆ (QMS) ಯನ್ನು ಒದಗಿಸಲಾಯಿತು. ಇದು ಇಂದು ಬಹು ಜನಪ್ರಿಯವಾಗಿದ್ದು, ಪ್ರತಿ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗೂ ಪಿನ್‌ಕೋಡ್ ನೀಡಲಾಗಿದ್ದು, ಅದರಿಂದಾಗಿ ತ್ವರಿತ ಟಪಾಲು ಸೇವೆ ಇಂದು ಯಶಸ್ವಿಯಾಗಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಚಾಲ್ತಿಯಲ್ಲಿದೆ.

ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ನಿರಂತರವಾಗಿ ಬೆಳೆಯುತ್ತಾ ಬಂದಿರುವ ಅಂಚೆ ತಂತಿ ಇಲಾಖೆಯು ೧೯೮೦ರಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೩೪೯ ಅಂಚೆಕಚೇರಿಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು, ಇದು ೧೯೮೫ರಲ್ಲಿ ೩೬೧ಕ್ಕೂ, ೧೯೯೨ರಲ್ಲಿ ೩೬೨ಕ್ಕೂ ಏರಿದ್ದು, ೧೯೯೩ರಿಂದೀಚೆಗೆ ಅದು ೩೬೪ರಲ್ಲಿ ಸ್ಥಿರವಾಗಿ ನಿಂತಿದ್ದು, ೨೦೦೦ದ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಎರಡು ಪ್ರಧಾನ ಅಂಚೆಕಚೇರಿ (ಮಂಡ್ಯ, ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣ), ೫೪ ಉಪ ಅಂಚೆಕಚೇರಿ ಹಾಗೂ ೩೦೮ ಶಾಖಾ ಅಂಚೆಕಚೇರಿಗಳಿದ್ದು, ಒಟ್ಟು ೩೬೫ ಅಂಚೆಕಚೇರಿಗಳು ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸಿದ್ದವು. ೨೦೦೨ರ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೂ ಇದೇ ಸ್ಥಿತಿ ಮುಂದುವರಿದಿದ್ದು, ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೩೩ ಅಂಚೆಕಚೇರಿಗಳು ನಗರ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲೂ, ೩೩೨ ಅಂಚೆಕಚೇರಿಗಳು ಗ್ರಾಮೀಣ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲೂ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ಅಲ್ಲಿ ಕ್ರಮವಾಗಿ ೧೫೩ ಹಾಗೂ ೧೪೮೫ ಅಂಚೆ ಡಬ್ಬಗಳು ಚಾಲ್ತಿಯಲ್ಲಿದ್ದವು. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಲಭ್ಯವಿರುವ ಅಂಚೆ-ತಂತಿ ಸೇವೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ತಾಲೂಕುವಾರು ವಿವರವನ್ನು ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೨೦ರಲ್ಲಿ ನೀಡಲಾಗಿದೆ. ಆ ಪ್ರಕಾರ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಅತ್ಯಂತ ಹೆಚ್ಚು ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳು ಸಹಜವಾಗಿ ಮಂಡ್ಯ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿದ್ದು, ಅನಂತರದ ಸ್ಥಾನ ಕ್ರಮವಾಗಿ ಮದ್ದೂರು, ನಾಗಮಂಗಲ, ಕೃಷ್ಣರಾಜಪೇಟೆ, ಮಳವಳ್ಳಿ, ಪಾಂಡವಪುರ ಹಾಗೂ ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣ ತಾಲೂಕುಗಳಿಗೆ ಸಲ್ಲುತ್ತವೆ. ಅಂಚೆ ಇಲಾಖೆಯು ಪತ್ರ ಸ್ವೀಕಾರ, ರವಾನೆ, ವಿತರಣೆ, ಮನಿಯಾರ್ಡರ್, ಉಳಿತಾಯ ಖಾತೆ, ಪಾರ್ಸಲ್ ರವಾನೆ ಸಂದೇಶ, ಶುಭಸಂದೇಶಗಳ ರವಾನೆ, ಮುಂತಾದ ಸಾಮಾಜಿಕ ಸೇವಾ ಕಾರ್ಯಗಳಿಂದಾಗಿ ಇಂದು ಜನಜೀವನದ ಅವಿಭಾಜ್ಯ ಅಂಗವಾಗಿ ಮಾರ್ಪಟ್ಟಿದೆ. ಆದರೆ ಇಂದು ಅಂಚೆ ಸೇವೆಯನ್ನು ನೀಡಲು ಖಾಸಗಿ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು ಮುಂದಾಗಿದ್ದು, ಕೊರಿಯರ್, ಪೊಪ್‌ಪನಲ್, ಡಿ.ಟಿ.ಡಿ.ಸಿ., ದಿ ಬ್ರಾಂಚ್ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್, ಈಗಲ್ ಹಾಗೂ ಫ್ಲೈಫ್ಯಾಕ್ಸ್ ಕಂಪನಿಗಳು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಖಾಸಗಿ ಅಂಚೆ ಸೇವೆಯನ್ನು ಪರಿಣಾಮಕಾರಿಯಾಗಿ ಒದಗಿಸುತ್ತಿವೆ.

ತಂತಿ ಕಚೇರಿ

ದೇಶದಲ್ಲಿ ತಂತಿಸೇವೆ ಮೊದಲ ಬಾರಿಗೆ ಕಲ್ಕತ್ತಾದಲ್ಲಿ ೧೮೫೧ರಲ್ಲಿ ಆರಂಭವಾಯಿತು. ಆದಾದ ನಾಲ್ಕು ವರ್ಷಗಳಲ್ಲೇ ಮೈಸೂರು ಪ್ರಾಂತದಲ್ಲೂ ಇದು ಆರಂಭವಾಯಿತು. ೧೮೭೧ರ ವೇಳೆಗೆ ಬೆಂಗಳೂರು ಹಾಗೂ ಮೈಸೂರುಗಳಲ್ಲಿ ಮಾತ್ರ ತಂತಿ ಕಚೇರಿಗಳಿದ್ದವು. ಈ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ತಂತಿ ಸೇವೆಯು ೧೮೮೩ರಲ್ಲಿ ಆರಂಭವಾಯಿತು. ಆ ವೇಳೆಗೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣ ಹಾಗೂ ಫ್ರೆಂಚ್‌ರಾಕ್ಸ್ ಅಂಚೆಕಚೇರಿಗಳಲ್ಲಿ ತಂತಿ ಸೇವೆಯನ್ನೂ ಆರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೧೪ರ ವೇಳೆಗೆ ಕೃಷ್ಣರಾಜಸಾಗರ ಹಾಗೂ ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣಗಳಲ್ಲಿ ಸಂಯುಕ್ತ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳಿದ್ದು, ಅಲ್ಲಿ ಅಂಚೆ ಹಾಗೂ ತಂತಿ ಸೇವೆಗಳು ಸಂಯುಕ್ತವಾಗಿ ಲಭಿಸುತ್ತಿತ್ತು. ಮೊದಲ ಜಾಗತಿಕ ಯುದ್ಧದ ನಂತರ ತಂತಿ ಸೇವೆಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಒತ್ತಡ ಬಂದಾಗ ಅಂಚೆ ಇಲಾಖೆಯು ತಾಲೂಕು ಕೇಂದ್ರಗಳಲ್ಲಿ ತಂತಿ ಸೇವೆ ನೀಡಲು ಮುಂದಾಯಿತು. ೧೯೩೪ರಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲೆಯ ತಾಲೂಕು ಕೇಂದ್ರಗಳಲ್ಲೂ ಅಂಚೆ ತಂತಿ ಕಚೇರಿಗಳು ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಯಲ್ಲಿದ್ದವು. ೧೯೬೬ರ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಯಾವುದೇ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ತಂತಿ ಕಚೇರಿಯು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಇನ್ನೂ

ಸ್ಥಾಪಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿರದೇ ಕೇವಲ ೨೦ ಸಂಯುಕ್ತ ಅಂಚೆ ತಂತಿ ಕಚೇರಿಗಳು ಮಂಡ್ಯ, ಅರಕೆರೆ, ಬೆಳಕವಾಡಿ, ಬೆಳ್ಳೂರು, ಹಲಗೂರು, ಕಿಕ್ಕೇರಿ, ಕಿರಗಾವಲು, ಕೃಷ್ಣರಾಜಪೇಟೆ, ಕೃಷ್ಣರಾಜಸಾಗರ, ಮದ್ದೂರು, ಮದ್ದೂರು ರೈಲ್ವೆನಿಲ್ದಾಣ, ಮಳವಳ್ಳಿ, ಮೇಲುಕೋಟೆ, ನಾಗಮಂಗಲ, ಪಾಂಡವಪುರ, ಪಾಂಡವಪುರ ರೈಲ್ವೆ ನಿಲ್ದಾಣ, ಶಿವನಸಮುದ್ರ, ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣ, ಮಂಡ್ಯ ಷುಗರ್ ಟೌನ್, ಹಾಗೂ ವಿ.ಸಿ.ಫಾರಂಗಳಲ್ಲಿ ಇದ್ದು, ಕಲ್ಕುಣಿಯಲ್ಲಿ ಒಂದು ಸಂಯುಕ್ತ ಶಾಖಾ ಅಂಚೆ ತಂತಿ ಕಚೇರಿಯೂ ಕಾರ್ಯ ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿತ್ತು. ಅಲ್ಲಂದೀಚೆಗೆ ಅಂಚೆ-ತಂತಿ ಇಲಾಖೆಯ ನಿರಂತರವಾಗಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ತನ್ನ ಸೇವಾ ಜಾಲವನ್ನು ವಿಸ್ತರಿಸಿಕೊಂಡಿರುವುದನ್ನು ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೨೦ ಸ್ಪಷ್ಟಪಡಿಸುತ್ತದೆ. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೭೨ರ ವೇಳೆಗೆ ೨೬ಕ್ಕೆ ಏರಿದ ತಂತಿ ಕಚೇರಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ೧೯೭೬ರಲ್ಲಿ ೫೬ಕ್ಕೂ, ೧೯೭೭ರಲ್ಲಿ ೫೯ಕ್ಕೂ, ೧೯೭೯-೮೦ರಲ್ಲಿ ೬೧ಕ್ಕೂ, ೧೯೮೩ರಲ್ಲಿ ೭೧ಕ್ಕೂ, ೧೯೮೭ರಲ್ಲಿ ೮೪ಕ್ಕೂ, ೧೯೮೮ರಲ್ಲಿ ೮೮ಕ್ಕೂ, ೧೯೯೦ರಲ್ಲಿ ೯೨ಕ್ಕೂ ಏರಿತು. ಪ್ರತ್ಯೇಕ ತಂತಿ ಕಚೇರಿಯು ಮಂಡ್ಯದಲ್ಲಿ ೧೯೯೦ರಲ್ಲಿ ಆರಂಭಗೊಂಡಿತು. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೯೧ರಲ್ಲಿ ೧೧೯ ಸಂಯುಕ್ತ ಕಚೇರಿಗಳಿದ್ದರೆ, ೧೯೯೫ರಲ್ಲಿ ೧೩೧, ಇದ್ದು ೨೦೦೨ರ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಒಟ್ಟು ೧೩೭ ಸಂಯುಕ್ತ ತಂತಿ ಕಚೇರಿಗಳಿದ್ದವು. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಅತ್ಯಂತ ಹೆಚ್ಚು ತಂತಿ ಕಚೇರಿಗಳನ್ನು ಮಂಡ್ಯ ತಾಲೂಕು ಹೊಂದಿದ್ದು, ಆನಂತರದ ಎರಡು ಸ್ಥಾನಗಳು ಕ್ರಮವಾಗಿ ಕೃಷ್ಣರಾಜಪೇಟೆ ಹಾಗೂ ಮಳವಳ್ಳಿ ತಾಲೂಕುಗಳಿಗೆ ಸಲ್ಲುತ್ತದೆ. ಹೆಚ್ಚಿನ ವಿವರಗಳಿಗೆ ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೨೦ ನೋಡಿ.

ದೂರವಾಣಿ

ತಂತ್ರಜ್ಞಾನದ ಪ್ರಗತಿಯಿಂದಾಗಿ ಸಂಪರ್ಕ ಮಾಧ್ಯಮಗಳಲ್ಲಿ ಆಗಿರುವ ಕ್ರಾಂತಿಕಾರಕ ಬೆಳವಣಿಗೆಗಳಲ್ಲಿ ದೂರವಾಣಿ ಸೌಲಭ್ಯ ಮಹತ್ವದ್ದಾಗಿದೆ. ದೂರವಾಣಿಯಂತಹ ಸಂಪರ್ಕ ಸಾಧನದಿಂದಾಗಿ ಇಂದು ಸಾವಿರಾರು ಕಿ.ಮೀ.ಗಳ ದೂರ ಅಂತರವೆನಿಸದೆ, ವಿಶ್ವದ ಯಾವುದೇ ಮೂಲೆಯೊಂದಿಗೆ ದೂರವಾಣಿ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಸಾಧಿಸಬಹುದಾಗಿದೆ. ಮೈಸೂರು ಪ್ರಾಂತದಲ್ಲಿ ಪ್ಲೇನ್ ನಿಯಂತ್ರಣ ಕ್ರಮವಾಗಿ ದೂರವಾಣಿ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಮೈಸೂರು-ಬೆಂಗಳೂರು ನಡುವೆ ತಾತ್ಕಾಲಿಕವಾಗಿ ೧೮೯೯ರಲ್ಲಿ ಜೋಡಿಸಲಾಯಿತಾದರೂ, ಮೈಸೂರು-ಬೆಂಗಳೂರು ದೂರವಾಣಿ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ೧೯೧೨ರಲ್ಲಿ ಶಾಶ್ವತವಾಗಿ ರೂಪಿಸಲಾಯಿತು. ಆದರೆ ಜಿಲ್ಲೆಗೆ ದೂರವಾಣಿ ಸೌಲಭ್ಯ ಲಭಿಸಿದ್ದು ೧೯೫೫ರಲ್ಲೇ. ಜಿಲ್ಲಾ ಕೇಂದ್ರವಾದ ಮಂಡ್ಯದಲ್ಲಿ ೧೯೫೫ರಲ್ಲಿ ಆರಂಭವಾದ ಮಾನವ ಚಾಲಿತ ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರವು ೧೦೦ ಲೈನ್ ಸಾಮರ್ಥ್ಯದ್ದಾಗಿತ್ತು. ಬೆಳಗೊಳದಲ್ಲಿ ಆರಂಭಗೊಂಡ ೩೫ ಲೈನ್ ಸಾಮರ್ಥ್ಯದ ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತ ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರವು ೧೯೬೦ರಲ್ಲಿ ಸೆಪ್ಟೆಂಬರ್‌ನಲ್ಲಿ ಸೇವೆಯನ್ನು ಆರಂಭಿಸಿತು. ನಾಗಮಂಗಲದಲ್ಲಿ ೧೯೬೬ರ ಮಾರ್ಚ್ ತಿಂಗಳಲ್ಲಿ ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರವನ್ನು ೧೧ ನೇರ ಸಂಪರ್ಕ ದೂರವಾಣಿಗಳೊಂದಿಗೆ ಆರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೬೬ರ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ನಾಲ್ಕು ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳಿದ್ದು, ಒಟ್ಟು ೨೪೫ ದೂರವಾಣಿಗಳು ಚಾಲ್ತಿಯಲ್ಲಿದ್ದವು. ಜೊತೆಗೆ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಅರಕೆರೆ, ಮಂಡ್ಯ, ಬೆಳ್ಳೂರು, ಬೆಳಗೊಳ, ಬೆಳಕವಾಡಿ, ಬೆಸಗರಹಳ್ಳಿ, ಹಲಗೂರು, ಕಲ್ಕುಣಿ, ಕಿಕ್ಕೇರಿ, ಕಿರಗಾವಲು, ಕೃಷ್ಣರಾಜಪೇಟೆ, ಮದ್ದೂರು, ಮದ್ದೂರು ರೈಲ್ವೆ ನಿಲ್ದಾಣ, ಮಳವಳ್ಳಿ, ಮೇಲುಕೋಟೆ, ನಾಗಮಂಗಲ, ಪಾಂಡವಪುರ, ಪಾಂಡವಪುರ ರೈಲ್ವೆ ನಿಲ್ದಾಣ, ಶಿವನಸಮುದ್ರ, ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣ, ಮಂಡ್ಯ ಷುಗರ್ ಟೌನ್ ಹಾಗೂ ವಿ.ಸಿ. ಫಾರಂಗಳಲ್ಲಿದ್ದ ಅಂಚೆಕಚೇರಿಗಳಲ್ಲಿ ಸ್ಥಳೀಯ ದೂರವಾಣಿ ಕರೆ ಸೇವಾ ಸೌಲಭ್ಯವಿತ್ತು. ದೂರಸಂಪರ್ಕಗಳ ಮೇಲಿನ ನಿಯಂತ್ರಣವೂ ೧೯೭೪ರವರೆಗೆ ಕರ್ನಾಟಕ ಅಂಚೆ ವೃತ್ತದ ಅಡಿಯಲ್ಲೇ ಇತ್ತು. ಆದರೆ ೧೯೭೪ರ ಸೆಪ್ಟೆಂಬರ್‌ನಲ್ಲಿ ಜನರಲ್ ಮೇನೇಜರ್ ನೇತೃತ್ವದಲ್ಲಿ ಒಂದು ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಕರ್ನಾಟಕ ದೂರಸಂಪರ್ಕ ವೃತ್ತವನ್ನು ಆರಂಭಿಸುವ ಮೂಲಕ ಇದನ್ನು ಅಂಚೆಯಿಂದ ಪ್ರತ್ಯೇಕಿಸಲಾಯಿತು. ಅದರಂತೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲೂ ಜಿಲ್ಲಾ ದೂರವಾಣಿ ಸಂಪರ್ಕ ವಿಭಾಗವು ಸ್ವತಂತ್ರವಾಗಿ ಕಾರ್ಯ ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದೆ. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ

೧೯೬೬ರ ವೇಳೆಗೆ ನಾಲ್ಕು ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರ ಮಾತ್ರವಿದ್ದು, ಅದು ೧೯೭೧ರ ವೇಳೆಗೆ ಒಂಬತ್ತಕ್ಕೂ, ೧೯೭೭ರಲ್ಲಿ ೧೮ಕ್ಕೂ, ೧೯೭೯ರಲ್ಲಿ ೨೭ಕ್ಕೂ, ೧೯೮೪ರಲ್ಲಿ ೩೮ ಕ್ಕೂ, ೧೯೮೭ರಲ್ಲಿ ೪೪ಕ್ಕೂ, ೧೯೯೩ರಲ್ಲಿ ೪೯ಕ್ಕೂ, ೧೯೯೫ರಲ್ಲಿ ೫೫ಕ್ಕೂ, ೧೯೯೬ರಲ್ಲಿ ೫೮ಕ್ಕೂ, ೧೯೯೮ರಲ್ಲಿ ೫೯ಕ್ಕೂ, ೧೯೯೯ರಲ್ಲಿ ೬೦ಕ್ಕೂ ಏರಿತು. ಇದೇ ರೀತಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ದೂರವಾಣಿಗಳ ಬಳಕೆಯಲ್ಲಿ ಗಣನೀಯ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಏರಿಕೆ ಕಂಡು ಬಂದಿದ್ದು, ೨೦೦೨ರ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೪೧,೫೦೦ ದೂರವಾಣಿಗಳು ಚಾಲ್ತಿಯಲ್ಲಿದ್ದವು. ಇವುಗಳ ತಾಲೂಕುವಾರು ವಿತರಣೆಗೆ ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೨೦ ನೋಡಿ. ಆ ಪ್ರಕಾರ ಮಂಡ್ಯ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ಅತ್ಯಂತ ಹೆಚ್ಚು ದೂರವಾಣಿಗಳಿದ್ದು, ನಂತರದ ಸ್ಥಾನ ಕ್ರಮವಾಗಿ ಮದ್ದೂರು ಹಾಗೂ ಮಳವಳ್ಳಿ ತಾಲೂಕುಗಳಿಗೇ ಸಲ್ಲುತ್ತಿದ್ದು, ಉಳಿದ ತಾಲೂಕುಗಳಲ್ಲಿ ೨೦೦೦ಕ್ಕಿಂತ ಕಡಿಮೆ ದೂರವಾಣಿಗಳಿವೆ. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೮೦ರ ದಶಕದಲ್ಲಿ ಪರಿಚಯಿಸಲ್ಪಟ್ಟ ಎಸ್.ಟಿ.ಡಿ., ಐ.ಎಸ್.ಟಿ.ಡಿ. ಸೌಕರ್ಯಗಳಿಂದ ವಿಸ್ತೃತ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಬೆಳೆದಿದ್ದು, ಇದರಿಂದಾಗಿ ಅಂತರ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಸಂಪರ್ಕವಿಂದು ಜನಸಾಮಾನ್ಯರಿಗೆ ಸುಲಭ ದರದಲ್ಲಿ ಲಭಿಸುವಂತಾಗಿದೆ. ಸೆಲ್ಯುಲರ್ ಫೋನ್ ಸೌಲಭ್ಯವಿಂದು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಸ್ಥಳೀಯ ಕರೆಗಳ ದರದಲ್ಲಿ ಲಭ್ಯವಿದೆ. ಮುಂದುವರಿದ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನದಿಂದಾಗಿ ಇಂದು ದೂರವಾಣಿ ಸೇವೆಯನ್ನು ಜಿಲ್ಲಾ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ೫೦-೬೦ ಕಿ.ಮೀ. ವ್ಯಾಪ್ತಿಯ ಕರೆಗಳನ್ನು ಸ್ಥಳೀಯ ಕರೆಗಳ ಲೆಕ್ಕದಲ್ಲಿ ಒದಗಿಸಲಾಗುತ್ತಿದ್ದು, ಇದರಿಂದಾಗಿ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಗೆ ದೂರವಾಣಿ ಸೌಲಭ್ಯವಿಂದು ಸುಲಭ ಸಾಧ್ಯವಾಗಿದೆ. ಗ್ರಾಮೀಣ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ದೂರವಾಣಿ ಸೌಲಭ್ಯವನ್ನು ಒದಗಿಸಲು ಹೆಚ್ಚು ಗಮನ ನೀಡುತ್ತಿರುವ ಟೆಲಿಕಾಂಪ್ ಇಲಾಖೆ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಚಂದಾದಾರರಿಗೆ ಠೇವಣಿ ಮೊತ್ತ, ದೂರವಾಣಿ ಬಾಡಿಗೆ ದರ, ಮುಂತಾದ ವಿಷಯಗಳಲ್ಲಿ ರಿಯಾಯಿತಿಯನ್ನು ನೀಡುವುದರ ಮೂಲಕ ಗ್ರಾಮೀಣರನ್ನು ತಲುಪಲು ನಿರಂತರವಾಗಿ ಯತ್ನಿಸುತ್ತಿದೆ.

ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೨೦೦೨ರ ಅಕ್ಟೋಬರ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ೬೫,೪೩೮ ದೂರವಾಣಿ ಜೋಡಣೆ ಸಾಮರ್ಥ್ಯವಿರುವ ೬೫ ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳು ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ೫೦,೪೭೦ ದೂರವಾಣಿಗಳು ಚಾಲ್ತಿಯಲ್ಲಿದ್ದು, ೧೦೩೫೮ ಜನ ದೂರವಾಣಿ ಜೋಡಣೆಯ ನಿರೀಕ್ಷೆಯಲ್ಲಿದ್ದರು. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೨೦೦೦ದ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ದೂರವಾಣಿ ಸೌಲಭ್ಯವಿಲ್ಲದಿರುವ ಇನ್ನೂ ೧೮೦ ಗ್ರಾಮಗಳಿದ್ದು, ಅವುಗಳಿಗೂ ದೂರವಾಣಿ ಸೇವೆಯನ್ನು ಮುಂದಿನ ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ನೀಡುವ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ದೂರಸಂಪರ್ಕ ಇಲಾಖೆಯು ಹೊಂದಿತ್ತು. ಆ ಪ್ರಕಾರ ೨೦೦೨ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಎಲ್ಲಾ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೂ ದೂರವಾಣಿ ಸೌಲಭ್ಯವನ್ನು ನೀಡಲಾಗಿದೆ.

ಟೆಲೆಕ್ಸ್-ಫ್ಯಾಕ್ಸ್ ಸೇವೆಗಳು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಲಭ್ಯವಿದ್ದು, ಇದು ಕೂಡ ಮಾಹಿತಿ ಸಂದೇಶಗಳ ವರ್ಗಾವಣೆಯನ್ನು ಸರಳಗೊಳಿಸಿದೆ. ಕಂಪ್ಯೂಟರ್ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನ, ಮಾಹಿತಿ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನ, ಕಂಪ್ಯೂಟರ್ ಅಂತರ್ಜಾಲ, ವೆಬ್‌ಸೈಟ್ ಸೃಷ್ಟಿ ಮುಂತಾದ ಆಧುನಿಕ ಅವಿಷ್ಕಾರಗಳಿಂದ ಸಮೂಹ ಮಾಧ್ಯಮ ರಂಗದಲ್ಲಿ ಗಮನಾರ್ಹ ಪ್ರಗತಿಗೆ ನಾಂದಿ ಹಾಡಿವೆ. ಜಿಲ್ಲಾಧಿಕಾರಿಗಳ ಕಚೇರಿ ಇಂದು ಕಂಪ್ಯೂಟರೀಕರಣಗೊಂಡಿದ್ದು, ರಾಜ್ಯದ ಮುಖ್ಯಮಂತ್ರಿಗಳ ಕಚೇರಿಯೊಂದಿಗೂ ನೇರ ಸಂಪರ್ಕ ಹೊಂದಿದೆ. ತಾಲೂಕು ಕಚೇರಿಗಳ ಕಂಪ್ಯೂಟರೀಕರಣ ಕಾರ್ಯವು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಆರಂಭಗೊಂಡಿದೆ. ಜಿಲ್ಲೆಯ ಹೋಬಳಿ ಕೇಂದ್ರಗಳಲ್ಲಿ ಕಂಪ್ಯೂಟರ್ ತರಬೇತಿ ಕೇಂದ್ರಗಳು ತಲೆ ಎತ್ತುತ್ತಿದ್ದು, ಗ್ರಾಮೀಣ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಗೂ ಕಂಪ್ಯೂಟರ್ ಶಿಕ್ಷಣ ವ್ಯಾಪಿಸುತ್ತಿರುವುದು ಕಂಪ್ಯೂಟರೀಕರಣದ ಮುನ್ನಡೆಗೆ ದ್ಯೋತಕವಾಗಿದೆ. ಜಿಲ್ಲಾ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ, ತಾಲೂಕು ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ, ಸರ್ಕಾರಿ ಕಚೇರಿಗಳ ಕಂಪ್ಯೂಟರೀಕರಣ ಕಾರ್ಯ ನಡೆದಿದ್ದು, ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದ ಉದಾರೀಕರಣ, ಖಾಸಗೀಕರಣ, ಜಾಗತೀಕರಣ ಹಾಗೂ ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರದ ಕಂಪ್ಯೂಟರೀಕರಣ ನೀತಿಗಳಿಂದಾಗಿ ಅದರ ಪ್ರಭಾವವನ್ನು ಇಂದು ಪ್ರತಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲೂ ಕಾಣಬಹುದಾಗಿದೆ. ದೂರವಾಣಿ ಇಲಾಖೆಗೆ ಸರಿಸಾಟಿಯಾದ ಸೇವೆಯನ್ನು ಬಿ.ಪಿ.ಎಲ್., ಏರ್‌ಟೆಲ್, ಸ್ಪೈಸ್, ಮುಂತಾದ ಖಾಸಗಿ ಸಂಸ್ಥೆಗಳಿಂದ ಸಂಪರ್ಕ ಸಾಧನ ಸೇವೆಯಲ್ಲಿ ತೊಡಗಿದ್ದು, ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಸಂಪರ್ಕ ಸೇವೆಯ ಗುಣಮಟ್ಟ ಗಣನೀಯ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಸುಧಾರಿಸುವ ನಿರೀಕ್ಷೆ ಇದೆ.

೪೨೬

ಮಂಡ್ಯ ಜಿಲ್ಲಾ ಗ್ಯಾಸೆಟಿಯರ್

ಕೋಷ್ಟಕ ೨.೧೯ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ (೨೧೧೯೬೬-೨೦೦೨ ದವರೆಗೆ) ಅಂಚೆ ತಂತಿ ಕಚೇರಿ, ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರ, ದೂರವಾಣಿ, ರೇಡಿಯೋ ಹಾಗೂ ದೂರದರ್ಶನಗಳ ವಿವರ

ವರ್ಷ	ಅಂಚೆಕಚೇರಿ	ಅಂಚೆ-ತಂತಿ ಕಚೇರಿ	ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರ	ಚಾಲ್ತಿಯಲ್ಲಿದ್ದ ದೂರವಾಣಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ	ರೇಡಿಯೋ	ದೂರದರ್ಶನ
೧೯೬೬	೨೩೮	೨೦	೦೬	೨೫೬	೭೦೮೩	
೧೯೭೦	೨೯೮	-	೯	೪೮೨	-	
೧೯೭೫	೩೨೭	-	-	೯೪೦	೨೯೦೫೬	
೧೯೮೦	೩೪೯	೬೧	-	೧೫೩೦	೩೦೩೪೮	
೧೯೮೫	೩೬೧	-	-	೨೪೬೯	ಲಭ್ಯವಿಲ್ಲ	೫೧೮
೧೯೯೦	೩೬೦	-	೪೭	೪೨೦೦	ಲಭ್ಯವಿಲ್ಲ	ಲಭ್ಯವಿಲ್ಲ
೧೯೯೫	೩೬೪	೧೩೨	೫೫	೯೨೧೭	ಲಭ್ಯವಿಲ್ಲ	ಲಭ್ಯವಿಲ್ಲ
೧೯೯೯	೩೬೪	೧೩೬	೬೦	೨೧೬೯೬	ಲಭ್ಯವಿಲ್ಲ	ಲಭ್ಯವಿಲ್ಲ
೨೦೦೦	೩೬೫	೧೩೭	೬೦	೨೬೫೯೪	ಲಭ್ಯವಿಲ್ಲ	ಲಭ್ಯವಿಲ್ಲ
೨೦೦೧	೩೬೫	೧೩೭	೬೫	೩೮೮೦೮	ಲಭ್ಯವಿಲ್ಲ	ಲಭ್ಯವಿಲ್ಲ
೨೦೦೨	೩೬೫	೧೩೭	೬೫	೪೧೫೦೦	ಲಭ್ಯವಿಲ್ಲ	ಲಭ್ಯವಿಲ್ಲ

ಕೋಷ್ಟಕ ೨.೨೦ ೨೦೦೨ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ಅಂಚೆ, ತಂತಿ ದೂರವಾಣಿ ಸೌಲಭ್ಯಗಳ ತಾಲೂಕುವಾರು ವಿವರ

(ಬಿಡಿ ಸಂಖ್ಯೆಗಳಲ್ಲಿ)

ತಾಲೂಕು	ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿ	ತಂತಿ ಕಚೇರಿ	ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರ	ಚಾಲ್ತಿಯಲ್ಲಿರುವ ದೂರವಾಣಿಗಳು
ಕೃಷ್ಣರಾಜಪೇಟೆ	೫೬	೨೨	೧೧	ಲಭ್ಯವಿಲ್ಲ
ನಾಗಮಂಗಲ	೫೬	೧೭	೧೨	ಲಭ್ಯವಿಲ್ಲ
ಪಾಂಡವಪುರ	೩೬	೧೪	೦೬	ಲಭ್ಯವಿಲ್ಲ
ಮಂಡ್ಯ	೭೬	೩೪	೧೨	ಲಭ್ಯವಿಲ್ಲ
ಮದ್ದೂರು	೫೮	೧೪	೦೯	ಲಭ್ಯವಿಲ್ಲ
ಮಳವಳ್ಳಿ	೫೧	೨೧	೦೯	ಲಭ್ಯವಿಲ್ಲ
ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣ	೩೨	೧೪	೦೬	ಲಭ್ಯವಿಲ್ಲ
ಒಟ್ಟು	೩೬೫	೧೩೭	೬೫	೪೧,೫೦೦

ಆಕಾಶವಾಣಿ

೨೦ನೆಯ ಶತಮಾನದ ನಾಲ್ಕನೆಯ ದಶಕದಲ್ಲಿ ಬಳಕೆಗೆ ಬಂದ ರೇಡಿಯೋಗಳು ಸತತವಾಗಿ ಮುಂದಿನ ನಾಲ್ಕು ದಶಕಗಳ ಕಾಲ ಜನಸಾಮಾನ್ಯರ ದೈನಂದಿನ ಬದುಕಿನಲ್ಲಿ ಹಾಸುಹೊಕ್ಕಾಗಿ ಬೆಸೆದುಕೊಂಡಿದ್ದವು. ಆದರೆ ದೂರದರ್ಶನದಿಂದಾಗಿ ಅನಂತರ ಸ್ವಲ್ಪ ಹಿನ್ನಡೆ ಕಂಡಿದ್ದರೂ, ತಮ್ಮ ಮಹತ್ವವನ್ನು ಇಂದಿಗೂ ಉಳಿಸಿಕೊಂಡು ಬಂದಿವೆ. ಮಂಡ್ಯ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ಆಕಾಶವಾಣಿ ನಿಲಯ ಇಲ್ಲದಿರುವುದರಿಂದ ಮಂಡ್ಯ ಜಿಲ್ಲೆಯು ನೆರೆಯ ಮೈಸೂರು ಆಕಾಶವಾಣಿ ನಿಲಯವನ್ನೇ ಎಂದಿನಂತೆ ಅವಲಂಬಿಸಿವೆ.

ಅಂದಿನ ಮೈಸೂರು ಸಂಸ್ಥಾನದ ರಾಜಧಾನಿ ನಗರ ಮೈಸೂರಿನ ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾಲಯದಲ್ಲಿ ಪ್ರಾಧ್ಯಾಪಕರಾಗಿದ್ದ ಪ್ರೊ ಎಂ.ವಿ.ಗೋಪಾಲಸಾಮಿಯವರು ಆಕಾಶವಾಣಿ ಕೇಂದ್ರವನ್ನು ೧೯೩೫ರಲ್ಲಿ ಆರಂಭಿಸಿದರು. ಇದನ್ನು ೧೯೪೧ರಲ್ಲಿ ಸಂಸ್ಥಾನವು ತನ್ನ ವಶಕ್ಕೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿತು. ಇದು ೧೯೫೫ರಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ಸ್ಥಳಾಂತರಗೊಳ್ಳುವವರೆಗೆ ಅದರ ವ್ಯಾಪ್ತಿಗೆ ಮಂಡ್ಯ ಜಿಲ್ಲೆಯೂ ಒಳಪಟ್ಟಿತು. ಅನಂತರ ಬೆಂಗಳೂರು ಆಕಾಶವಾಣಿ ಕೇಂದ್ರದ ವ್ಯಾಪ್ತಿಗೆ ಒಳಪಟ್ಟಿತು. ಮುಂದೆ ೧೯೭೪ರಲ್ಲಿ ಮತ್ತೆ ಮೈಸೂರಿನಲ್ಲಿ ಆಕಾಶವಾಣಿ ನಿಲಯ ಪುನರಾರಂಭವಾಯಿತು. ಅಲ್ಲಿಂದೀಚೆಗೆ ಮೈಸೂರು ಆಕಾಶವಾಣಿ ನಿಲಯದ ವ್ಯಾಪ್ತಿಗೆ ಮಂಡ್ಯ ಜಿಲ್ಲೆ ಮತ್ತೆ ಸೇರಿತು. ಹಿಂದೆ ರೇಡಿಯೋಗಳನ್ನು ಉಪಯೋಗಿಸಲು ಅಂಚೆ ಇಲಾಖೆಯಿಂದ ಪರವಾನಿಗಿ ಪಡೆಯಬೇಕಾಗಿತ್ತು. ಜೊತೆಗೆ ಪ್ರತಿ ವರ್ಷ ಪರವಾನಿಗಿಯನ್ನು ನವೀಕರಿಸಬೇಕಾಗಿತ್ತು. ಇದು ೧೯೮೦ರವರೆಗೆ ಚಾಲ್ತಿಯಲ್ಲಿತ್ತು. ಆ ವರ್ಷ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರ ಒಂದು-ಎರಡು ಬ್ಯಾಂಡಿನ ರೇಡಿಯೋಗಳಿದ್ದ ಪರವಾನಿಗಿ ಪದ್ಧತಿಯನ್ನು ರದ್ದು ಮಾಡಿತು. ಮುಂದೆ ೧೯೮೫ರಲ್ಲಿ ರೇಡಿಯೋ ಲೈಸೆನ್ಸ್ ಅನ್ನು ಸಂಪೂರ್ಣ ರದ್ದು ಮಾಡಿತು.

ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ರೇಡಿಯೋ ಬಗೆಗಿನ ಅಂಕಿಅಂಶಗಳು ೧೯೬೯ ರಿಂದ ೧೯೮೪ರ ಅವಧಿಗೆ ಮಾತ್ರ ಲಭಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ಅದನ್ನು ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೧೯ರಲ್ಲಿ ನೀಡಲಾಗಿದೆ. ಆ ಪ್ರಕಾರ ೧೯೬೪ರಲ್ಲಿದ್ದ ೭,೦೮೩ ರೇಡಿಯೋಗಳ ಮಾತ್ರ ಇದ್ದು, ಅವುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ವರ್ಷದಿಂದ ವರ್ಷಕ್ಕೆ ೧೯೭೫ರವರೆಗೆ ಅಧಿಕಗೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದು, ಮುಂದೆ ೧೯೭೮ರವರೆಗೆ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿರುವುದು ಉಲ್ಲೇಖಾರ್ಹ. ಆದರೆ ೧೯೮೦ರವರೆಗೆ ಮತ್ತೆ ಹೆಚ್ಚಿತು. ೧೯೮೦ರಿಂದೀಚೆಗೆ ಗಣನೀಯ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಇದು ಕಡಿಮೆಗೊಂಡಿರುವುದು. ಸರ್ಕಾರದ ಬದಲಾದ ರೇಡಿಯೋ ಲೈಸೆನ್ಸ್‌ಗೆ ಕೈಗನ್ನಡಿಯಾಗಿದ್ದು, ೧೯೮೪ರಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೨೧,೧೮೮ ರೇಡಿಯೋಗಳು ಬಳಕೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ಅಂಶ ವ್ಯಕ್ತವಾಗುತ್ತದೆ. ಇಂದು ಈ ಬಗ್ಗೆ ಅಂಕಿಅಂಶಗಳು ಲಭ್ಯವಿಲ್ಲದಿದ್ದರೂ ಒಂದು ಅಂದಾಜಿನ ಪ್ರಕಾರ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಒಂದು ಲಕ್ಷಕ್ಕೂ ಹೆಚ್ಚು ರೇಡಿಯೋಗಳು ಬಳಕೆಯಲ್ಲಿವೆ ಎಂದು ತಿಳಿದುಬರುತ್ತದೆ.

ದೂರದರ್ಶನ

ಸಮೂಹ ಮಾಧ್ಯಮದಲ್ಲಿಂದು ಅತ್ಯಂತ ಮಹತ್ವದ ಪಾತ್ರವಹಿಸುತ್ತಿರುವ ದೂರದರ್ಶನದ ಬಳಕೆ ಭಾರತದಲ್ಲಿ ೧೯೫೯ರಲ್ಲಿ ಆರಂಭವಾದರೂ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಇದು ಆರಂಭಗೊಂಡಿದ್ದು ೧೯೭೭ರಲ್ಲಿ. ಮುಂದೆ ೧೯೮೧ರಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿರುವ ದೂರದರ್ಶನ ಕೇಂದ್ರ ಆರಂಭಗೊಂಡ ನಂತರ ಈ ಸೌಲಭ್ಯ ಜಿಲ್ಲೆಗೆ ೧೯೮೨ ರಿಂದ ಲಭಿಸಲಾರಂಭಿಸಿತು. ಆರಂಭದಲ್ಲಿ ದೂರದರ್ಶನಗಳ ಬಳಕೆ ಮೇಲು ವರ್ಗಕ್ಕೆ ಮಾತ್ರ ಸೀಮಿತವಾಗಿದ್ದು, ೧೯೮೨ರ ವೇಳೆಗೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಕೇವಲ ೨೭ ದೂರದರ್ಶನಗಳು ಮಾತ್ರ ಲಭ್ಯವಿದ್ದ ಅಂಶ ಇದನ್ನು ಪುಷ್ಟೀಕರಿಸುತ್ತದೆ. ಆಗ ಬೆಂಗಳೂರು ದೂರದರ್ಶನ ಕೇಂದ್ರವು, ಮದ್ರಾಸ್ ಹಾಗೂ ಮುಂಬಯಿ ಕೇಂದ್ರಗಳು ಪಾರದಲ್ಲಿ ನಿಗದಿ ಪಡಿಸಿದ ದಿನಗಳಲ್ಲಿ ಕೆಲವು ಕನ್ನಡ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳನ್ನಷ್ಟೇ ಮರುಪ್ರಸಾರ ಮಾಡುತ್ತಿತ್ತು. ಆರಂಭದಲ್ಲಿ ದೂರದರ್ಶನ ಹೊಂದಿದವರಿಗೂ ಲೈಸೆನ್ಸ್ ಶುಲ್ಕವನ್ನು ವಿಧಿಸಲಾಗುತ್ತಿದ್ದು (೧೯೭೯) ನಾಲ್ಕಾರು ವರ್ಷಗಳ ನಂತರ ರದ್ದು

ಮಾಡಲಾಯಿತು. ಬೆಂಗಳೂರು ದೂರದರ್ಶನ ಕೇಂದ್ರವು ಸ್ವತಂತ್ರ ಪ್ರಸಾರವನ್ನು ೧೯೮೩ರಲ್ಲಿ ಆರಂಭಿಸಿತು. ಇದರಿಂದಾಗಿ ಮಂಡ್ಯ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಆ ವರ್ಷದ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ದೂರದರ್ಶನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ೮೭ಕ್ಕೆ ಏರಿತು. ಮೈಸೂರು ಹಾಗೂ ಇತರ ಕೆಲವೆಡೆ ೧೯೮೪ರಲ್ಲಿ ದೂರದರ್ಶನ ಮರುಪ್ರಸಾರ ಕೇಂದ್ರಗಳು ಸ್ಥಾಪಿಸಲ್ಪಟ್ಟವು. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ದೂರದರ್ಶನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ೧೯೮೪ರಲ್ಲಿ ೪೧೩ಕ್ಕೂ, ೧೯೮೫ರಲ್ಲಿ ೫೧೮ಕ್ಕೂ ಏರಿತು. ಅಲ್ಲದೇ ಚಿಗುರಿ ದೂರದರ್ಶನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ನಿರಂತರವಾಗಿ ಹೆಚ್ಚಲಾರಂಭಿಸಿತು. ಮಿಗಿಲಾಗಿ ಬೆಂಗಳೂರು ದೂರದರ್ಶನ ಕೇಂದ್ರದ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳು ರಾಜ್ಯದಾದ್ಯಂತ ಏಕಕಾಲದಲ್ಲಿ ನೇರ ಪ್ರಸಾರವಾಗುವಂತಾಯಿತು. ಜಿಲ್ಲಾ ಕೇಂದ್ರವಾದ ಮಂಡ್ಯದಲ್ಲಿ ೩೦೦ಕಿ.ವ್ಯಾ.ಸಾಮರ್ಥ್ಯದ (ಯು.ಹೆಚ್.ಎಫ್) ಸಂವಹನ ಯಂತ್ರ (ಟ್ರಾನ್ಸ್ ಮೀಟರ್) ವನ್ನು ೧೯೮೬ರಲ್ಲಿ ಸ್ಥಾಪಿಸಲಾಯಿತು. ಮೈಸೂರಿನಲ್ಲಿರುವ ದೂರದರ್ಶನ ನಿರ್ವಹಣಾ ಕೇಂದ್ರದಡಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುವ ಇದು ೧೦-೧೫ ಕಿ.ಮೀ.ಸುತ್ತಲಿನ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ ಡಿ.ಡಿ-೧ ಹಾಗೂ ಡಿ.ಡಿ-೯ ರ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳನ್ನು ನೇರ ಪ್ರಸಾರ ಮಾಡುತ್ತದೆ. ಕೃತಕ ಉಪಗ್ರಹಗಳ ನೆರವಿನಿಂದಾಗಿ ಇಂದು ದೂರದರ್ಶನ ಮಾಧ್ಯಮ ಅತ್ಯಂತ ಪ್ರಬಲ ಸಮೂಹ ಮಾಧ್ಯಮವಾಗಿ ಹೊರಹೊಮ್ಮಿದೆ, ದೂರದರ್ಶನ ಕೇಂದ್ರಕ್ಕೆ ಸರಿಸಾಟಿಯಾಗಿ ಖಾಸಗಿ ದೂರದರ್ಶನ ಘಟಕಗಳಾದ ಉದಯ, ಉದಯ ನ್ಯೂಸ್, ಸುಪ್ರಭಾತ, ಕಾವೇರಿ, ಚಂದನ, ಈ.ಟಿ.ವಿ., ಉಷೆ, ಸಿಟಿ ಚಾನಲ್, ಮುಂತಾದವು ಸಂಪೂರ್ಣ ಕನ್ನಡ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳನ್ನೂ ಪ್ರಸಾರ ಮಾಡಲು ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಚಾನಲ್‌ಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು, ಉದಯ ಟಿ.ವಿ. ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ನ್ಯೂಸ್ ಚಾನಲನ್ನೂ ಆರಂಭಿಸಿದೆ.

ಮಂಡ್ಯದಲ್ಲಿ ೧೯೯೫ರ ವೇಳೆಗೆ ಸುಮಾರು ೨೪ ಕೇಬಲ್ ನಿರ್ವಾಹಕರು ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದರು. ಆ ವರ್ಷ ಅವರೆಲ್ಲ ಜೊತೆಗೂಡಿ 'ಮಂಡ್ಯ ಟೆಲಿವಿಷನ್ ನೆಟ್ವರ್ಕ್' ಕೇಬಲ್ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಹಮ್ಮಿಕೊಂಡರು. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಇಂದು ಮಂಡ್ಯದಲ್ಲಿ ಎಮ್.ಸಿ.ಎನ್. ಸಂಸ್ಥೆಯು ಸ್ಥಳೀಯ ಸುದ್ದಿಪ್ರಸಾರ, ಕಾರ್ಯಕ್ರಮ ನಿರ್ವಹಣೆ ಮುಂತಾದ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಪ್ರಸಾರ ಮಾಡುವುದರ ಜೊತೆಗೆ ೫೦ ಚಾನಲ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ೪೦ ವಿವಿಧ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಸ್ಥಳೀಯ ಕೇಬಲ್ ಆಪರೇಟರ್‌ಗಳ ನೆರವಿನೊಂದಿಗೆ ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದೆ. ಇದೇ ರೀತಿ ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣ (ಟೆಂಟ್)ದಲ್ಲಿ ಶ್ರೀರಂಗ ಕೇಬಲ್ ನೆಟ್‌ವರ್ಕ್, ಮದ್ದೂರಿನಲ್ಲಿ ಅಮರ್ ಕೇಬಲ್ ನೆಟ್‌ವರ್ಕ್ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ಪಾಂಡವಪುರ, ಕೃಷ್ಣರಾಜಪೇಟೆ, ಮಳವಳ್ಳಿಗಳಲ್ಲೂ ಕೇಬಲ್ ಆಪರೇಟರ್‌ಗಳು ಇದ್ದು, ಒಟ್ಟಾರೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ನೂರಕ್ಕೂ ಹೆಚ್ಚು ಕೇಬಲ್ ಆಪರೇಟರ್‌ಗಳು ವಿವಿಧ ಕೇಂದ್ರಗಳಲ್ಲಿ ಕೇಬಲ್ ಸೇವೆಯನ್ನು ಗ್ರಾಹಕರಿಗೆ ನೀಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಅದರಿಂದಾಗಿ ಇಂದು ದೂರದರ್ಶನ ಕೇವಲ ಮನರಂಜನೆಗಷ್ಟೇ ಸೀಮಿತವಾಗಿರದೆ ಲೌಕಿಕ ಜ್ಞಾನವನ್ನು ನೀಡುವಲ್ಲಿ ಯಶಸ್ವಿಯಾಗಿದೆ.

ವಿಶಾಂತಿ ಗೃಹಗಳು : ಪ್ರಾಚೀನ ಕಾಲದಿಂದಲೂ ಮಂಟಪ, ಗುಡಿ, ಶಾಲೆ, ಮಠ, ಧರ್ಮಸತ್ರ, ಮುಂತಾದವುಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಭಕ್ತಾದಿಗಳಿಗೆ ವಸತಿ ಸೌಕರ್ಯ ಕಲ್ಪಿಸುವ ಪರಂಪರೆ ಇತ್ತು. ಹಿಂದೆ ಆಳರಸರು, ದಂಡನಾಯಕರು, ಧಾರ್ಮಿಕರು, ಉದಾರಿಗಳು ಪ್ರಮುಖ ಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿ ಅನ್ನಸತ್ರ, ಧರ್ಮಸತ್ರ, ವಿಶ್ರಾಂತಿ, ಮಂಟಪ ಮುಂತಾದವನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲು ಮುಂದಾಗುತ್ತಿದ್ದು, ಅಂತಹವುಗಳನ್ನು ಜಿಲ್ಲೆಯ ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣ, ಪಶ್ಚಿಮವಾಹಿನಿ, ಶಿವಸಮುದ್ರ, ಮುಂತಾದೆಡೆಗಳಲ್ಲಿ ಇಂದಿಗೂ ನೋಡಬಹುದಾಗಿದೆ. ಜಿಲ್ಲೆಯ ಪ್ರಾಚೀನ ಧಾರ್ಮಿಕ ಕೇಂದ್ರಗಳಾದ ಕಂಬದಹಳ್ಳಿ, ವೈದ್ಯನಾಥಪುರ, ಮಾರಳ್ಳಿ, ತೊಣ್ಣೂರು, ಮೇಲುಕೋಟೆ, ನಾಗಮಂಗಲ, ಮದ್ದೂರು, ತಿಪ್ಪೂರು, ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣ, ಮುಂತಾದೆಡೆಗಳಲ್ಲಿರುವ ದೇವಾಲಯಗಳು ಹೊಂದಿರುವ ವಿಸ್ತಾರವಾದ ಪ್ರಾಕಾರ, ವಿಶಾಲವಾದ ಕೈಸಾಲೆ ಮಂಟಪಗಳು, ಭಕ್ತಾದಿಗಳಿಗೆ ಅಲ್ಪ ವಿಶ್ರಾಂತಿ, ದೀರ್ಘ ವಿರಾಮ ಹಾಗೂ ರಾತ್ರಿಯ ವಸತಿಗಳಿಗೆ ಅನುಕೂಲಕರವಾಗಿದ್ದವೆಂಬುದಕ್ಕೆ ಸಾಕ್ಷಿಗಳಾಗಿದ್ದು, ಇಂದಿಗೂ ತೊಣ್ಣೂರು, ಮೇಲುಕೋಟೆ ಮುಂತಾದೆಡೆಗಳಲ್ಲಿ ನಡೆಯುವ ಜಾತ್ರೆ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಭಕ್ತಾದಿಗಳಿಗೆ ತಂಗುದಾಣಗಳಾಗಿದ್ದು, ಹಿಂದಿನ ನೆನಪನ್ನು ಮರುಕಳಿಸುತ್ತವೆ. ಈ ಸಂಪ್ರದಾಯ ಅನೂಚಾನವಾಗಿ ಬೆಳೆದು ಬಂದಿದ್ದು, ಗಂಗ, ಹೊಯ್ಸಳ, ವಿಜಯನಗರ ಹಾಗೂ ಮೈಸೂರು ಅರಸರ ಕಾಲದ ಶಾಸನಗಳಲ್ಲಿ ಅರವಟ್ಟಿಗೆ, ಧರ್ಮಸತ್ರಗಳ ಉಲ್ಲೇಖ ಕಂಡುಬರುತ್ತದೆ. ಬಹು ಹಿಂದೆ ಆಳರಸರ ಆಳ್ವಿಕೆಯಲ್ಲಿ ಆಸ್ಥಾನದ ಕೆಲಸದ ಮೇಲೆ

ಪ್ರವಾಸ ಹೋಗುತ್ತಿದ್ದ ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿಗೆ ಸ್ಥಳೀಯ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಊಟ-ವಸತಿ ಹಾಗೂ ಸಾರಿಗೆ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸುವುದು ಅನಿವಾರ್ಯವಾಗಿತ್ತು. ಮೈಸೂರು ಅರಸರ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಸಂಸ್ಥಾನದ ಪ್ರಮುಖ ರಸ್ತೆ ಹಾಗೂ ಪಟ್ಟಣಗಳಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು ೧೦-೧೨ ಮೈಲಿ ಅಂತರದಲ್ಲಿ ಧರ್ಮಸತ್ತೆಗಳಿರುತ್ತಿದ್ದ ಅಂಶವನ್ನು ಸಮಕಾಲೀನ ದಾಖಲೆಗಳೂ ಖಚಿತಪಡಿಸುತ್ತವೆ. ಬ್ರಿಟೀಷ್ ಕಮೀಷನರುಗಳ ಆಳ್ವಿಕೆಗೆ ಸಂಸ್ಥಾನವು ಒಳಪಟ್ಟಿದ್ದಾಗ, ಪ್ರವಾಸದ ಮೇಲೆ ಭೇಟಿ ನೀಡುತ್ತಿದ್ದ ಅಧಿಕಾರಿಗಳ ಸಲುವಾಗಿ ನಿರೀಕ್ಷಣ ಮಂದಿರ, ಪ್ರವಾಸಿ ಮಂದಿರ, ಸರ್ಕ್ಯೂಟ್ ಹೌಸ್ ಮುಂತಾದ ವಿವಿಧ ವರ್ಗದ ವಿಶ್ರಾಂತಿ ಗೃಹಗಳನ್ನು ಪ್ರಮುಖ ಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿ ಸರ್ಕಾರವೇ ನಿರ್ಮಿಸಿ ನಿರ್ವಹಿಸುವ ಪದ್ಧತಿ ಜಾರಿಗೆ ಬಂತು. ಈ ವಿಶ್ರಾಂತಿ ಗೃಹಗಳಲ್ಲಿ ಟಪಾಲು ಬಂಡಿಯ ಎತ್ತು, ಟಾಂಗಾದ ಕುದುರೆಗಳನ್ನು ಬದಲಿಸುವುದರ ಜೊತೆಗೆ ವಿಶ್ರಾಂತಿ ಪಡೆಯಲು ಹಿಂದೆ ಬಳಸುತ್ತಿದ್ದುದರಿಂದ ಅವಕ್ಕೆ ಡಾಕ್‌ಬಾಗ್‌ಗಳೆಂಬ ಹೆಸರೂ ಇತ್ತು. ಮಿಗಿಲಾಗಿ ವಿಶ್ರಾಂತಿ ಗೃಹಗಳ ಉಸ್ತುವಾರಿ ಹಾಗೂ ನಿರ್ವಹಣೆ ಸ್ಥಳೀಯ ಪೋಸ್ಟ್ ಮಾಸ್ಟರುಗಳ ಹೊಣೆಯಾಗಿದ್ದು, ಕೊಠಡಿ ಕಾಯ್ದಿಡುವ, ಮಂಜೂರು ಮಾಡುವ ಅಧಿಕಾರವೂ ಅವರದಾಗಿತ್ತು.

ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣ, ಪಾಂಡವಪುರ ರೈಲ್ವೆ ಸ್ಟೇಷನ್, ಮಂಡ್ಯ, ಬಸರಾಳು, ಸೋಮನಹಳ್ಳಿ, ಶಿವಪುರ, ಎಲಿಯೂರು, ಹನಕೆರೆ, ಮಳವಳ್ಳಿ, ಕೃಷ್ಣರಾಜಪೇಟೆ, ಚಿನ್ನಕುರಳಿ, ಕಿಕ್ಕೇರಿ, ಹೇಮಗಿರಿ, ನಾಗಮಂಗಲ, ನೆಲ್ಲಿಗೆರೆ, ಹೊಣಕೆರೆ ಹಾಗೂ ತಿರುಗನಹಳ್ಳಿಗಳಲ್ಲಿ ೧೯೨೫ರ ವೇಳೆಗೆ ವಿಶ್ರಾಂತಿ ಗೃಹಗಳು ಅಸ್ತಿತ್ವದಲ್ಲಿದ್ದವು. ಜಿಲ್ಲೆಯ ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣ, ನಾಗಮಂಗಲ ಹಾಗೂ ಫ್ರೆಂಚ್‌ರಾಕ್ಸ್ (ಪಾಂಡವಪುರ)ಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಥಮ ದರ್ಜೆಯ ಪ್ರವಾಸಿ ಮಂದಿರ ಹಾಗೂ ಮುಸಾಫರ್‌ಖಾನಗಳಿದ್ದು, ಮೇಲುಕೋಟೆ ಮತ್ತು ಕಿಕ್ಕೇರಿಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರವಾಸಿ ಮಂದಿರಗಳಿದ್ದವೆಂದು ೧೯೩೫ರಲ್ಲಿ ಪ್ರಕಟವಾಗಿರುವ ಮೈಸೂರು ಡಿಸ್ಟ್ರಿಕ್ಟ್ ಕೈಪಿಡಿ ದಾಖಲಿಸಿದೆ.

ಏಕೀಕರಣದ ನಂತರ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ವಿಶ್ರಾಂತಿ ಗೃಹಗಳ ಹೊಣೆಯನ್ನು ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ (ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ಕಟ್ಟಡ ವಿಭಾಗ) ಇಲಾಖೆಗೆ ವರ್ಗಾಯಿಸಲಾಯಿತು. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೬೫ರ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಮಂಡ್ಯದಲ್ಲಿ ಪ್ರಥಮ ದರ್ಜೆಯ ಪ್ರವಾಸಿಮಂದಿರ, ಮಳವಳ್ಳಿಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಥಮ ದರ್ಜೆಯ ನಿರೀಕ್ಷಣಾಮಂದಿರ, ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣದಲ್ಲಿ ಪ್ರಥಮದರ್ಜೆಯ ಕೃಷ್ಣಮೂರ್ತಿ ಬಂಗಲೆ ; ಪಾಂಡವಪುರ, ಮೇಲುಕೋಟೆ ಹಾಗೂ ಕೃಷ್ಣರಾಜಪೇಟೆಗಳಲ್ಲಿ ದ್ವಿತೀಯ ದರ್ಜೆಯ ಪ್ರವಾಸಿ ಮಂದಿರ-ಮದ್ದೂರಿನಲ್ಲಿ ದ್ವಿತೀಯ ದರ್ಜೆಯ ನಿರೀಕ್ಷಣಾ ಮಂದಿರಗಳಿದ್ದವು. ಪಾಂಡವಪುರ, ಪಾಂಡವಪುರ ರೈಲ್ವೆ ನಿಲ್ದಾಣ, ಬ್ಯಾಡರಹಳ್ಳಿ, ಹಾಗೂ ಚಿನ್ನಕುರಳಿಗಳಲ್ಲಿ ತೃತೀಯ ದರ್ಜೆಯ ಪ್ರವಾಸಿ ಮಂದಿರಗಳನ್ನು ಪಾಂಡವಪುರ ತಾಲೂಕು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮಂಡಳಿಯು ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿತ್ತು. ಎಲ್ಲಾ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದ ಇವುಗಳಲ್ಲಿ ಖಾಸಗಿ ವ್ಯಕ್ತಿಗಳಿಗೆ ಪ್ರಥಮ ದರ್ಜೆ ಪ್ರವಾಸಿ ಮಂದಿರ/ ನಿರೀಕ್ಷಣಾ ಮಂದಿರವಾಗಿದ್ದಲ್ಲಿ ದಿನವೊಂದಕ್ಕೆ ಸೂಟ್‌ಗೆ ಮೂರು ರೂಪಾಯಿ, (ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣದಲ್ಲಿ ಮಾತ್ರ ಸೂಟ್‌ಗೆ ಮೂರರಿಂದ ಮೂರೂವರೆ ರೂಪಾಯಿ), ದ್ವಿತೀಯ ದರ್ಜೆ ಪ್ರವಾಸಿ ಮಂದಿರವಾದಲ್ಲಿ ದಿನವೊಂದಕ್ಕೆ ಸೂಟ್‌ಗೆ ಎರಡು ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ವಿಧಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ಸರ್ಕಾರಿ ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿಗೆ, ಸರ್ಕಾರಿ ನಿಯಮದಂತೆ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ದರವಿತ್ತು. ತೃತೀಯ ದರ್ಜೆಯ ಪ್ರವಾಸಿ ಮಂದಿರಗಳಿಗೆ ಒಬ್ಬರಾದಲ್ಲಿ ಮೂವತ್ತೇಳು ಪೈಸೆ, ಒಬ್ಬರಿಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚಾದಲ್ಲಿ ದಿನವೊಂದಕ್ಕೆ ೫೬ ಪೈಸೆಗಳನ್ನು ವಿಧಿಸಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಅಲ್ಲಂದೀಚೆಗೆ ಅಗತ್ಯಕ್ಕೆ ಅನುಗುಣವಾಗಿ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯು ಪ್ರವಾಸಿ ಮಂದಿರ ಹಾಗೂ ನಿರೀಕ್ಷಣಾ ಮಂದಿರಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲು ಮುಂದಾಗಿದ್ದು, ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಇಂದು ಜಿಲ್ಲೆಯ ಪ್ರಮುಖ ಹೋಬಳಿ ಕೇಂದ್ರ, ಪಟ್ಟಣ, ಪ್ರವಾಸಿ ಕೇಂದ್ರ, ಜಿಲ್ಲಾ ಕೇಂದ್ರ ಹಾಗೂ ಎಲ್ಲಾ ತಾಲೂಕು ಕೇಂದ್ರಗಳು ಪ್ರವಾಸಿ ಮಂದಿರಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು, ವಿಶೇಷವಾಗಿ ಪ್ರವಾಸದಲ್ಲಿರುವ ಸರ್ಕಾರದ ವಿವಿಧ ಇಲಾಖೆಗಳ ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿಗಾಗಿ ಉಪಯೋಗಿಸಲ್ಪಡುತ್ತಿವೆ.

ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮ ಇಲಾಖೆಯ ವತಿಯಿಂದ ನಡೆಯುತ್ತಿರುವ ಹೋಟೆಲ್ ಮಯೂರ ರಿವರ್ ವ್ಯೂ (ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣ) ಹಾಗೂ ಹೋಟೆಲ್ ಮಯೂರ (ಕೆ.ಆರ್.ಸಾಗರ)ಗಳು ಪ್ರವಾಸಿಗರ ಅಗತ್ಯವನ್ನು ಪೂರೈಸುತ್ತಿವೆ. ವಿ.ಸಿ.ಫಾರನ್ ಕೃಷಿ ಸಂಶೋಧನಾ ಕೇಂದ್ರ, ಕೆ.ಇ.ಬಿ. ಹಾಗೂ ಅರಣ್ಯ ಇಲಾಖೆಗಳು ತಮ್ಮದೇ ಆದ ಅತಿಥಿ ಗೃಹಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿವೆ. ಮಂಡ್ಯ ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲಿ ಪ್ರವಾಸಿಗರಿಗಂದು ವಿಶ್ರಾಂತಿ ಕೊಠಡಿಗಳಿದ್ದು, ದಿನವೊಂದಕ್ಕೆ ರೂ.೧೦೦ ಬಾಡಿಗೆ ವಿಧಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ. ಹೋಟೆಲ್ ಉದ್ಯಮವನ್ನು ನಿರೀಕ್ಷಿತ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಬೆಳೆಸಲು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಹೇರಳ ಅವಕಾಶವಿದೆ. ಜಿಲ್ಲಾ ಕೇಂದ್ರದಲ್ಲಿ ಮಾತ್ರ ವಸತಿ ಸೌಕರ್ಯವಿರುವ ಕೆಲವು ಹೋಟೆಲುಗಳಿದ್ದು, ತಾಲೂಕು ಹಾಗೂ ಹೋಬಳಿ ಕೇಂದ್ರಗಳಲ್ಲಿ ಇದು ಸಾಕಷ್ಟು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಾಗಬೇಕಾಗಿದೆ.

ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮ : ಜಿಲ್ಲೆಯು ಬಹು ಹಿಂದಿನಿಂದಲೂ ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣ, ಕಂಬದಹಳ್ಳಿ, ವೈದ್ಯನಾಥಪುರ, ಮದ್ದೂರು, ತೊಣ್ಣೂರು, ಮೇಲುಕೋಟೆ, ಕಿಕ್ಕೇರಿ, ಹೊಸಹೊಳಲು, ಗೋವಿಂದನಹಳ್ಳಿ, ನಾಗಮಂಗಲ, ಮುಂತಾದ ಧಾರ್ಮಿಕ ಕೇಂದ್ರಗಳಿಂದಾಗಿ ಯಾತ್ರಿಕರ, ಪ್ರವಾಸಿಗರ ಆಕರ್ಷಣೆಗೆ ಒಳಗಾಗಿದೆ. ಕನ್ನಂಬಾಡಿ ಅಣೆಯ ನಿರ್ಮಾಣ, ಬೃಂದಾವನದ ರಚನೆಗಳಿಂದಾಗಿ ವಿಶ್ವದ ಪ್ರವಾಸಿ ನಕಾಶೆಯಲ್ಲಿ ವಿಶಿಷ್ಟ ಸ್ಥಾನ ಪಡೆದಿರುವ ಕೃಷ್ಣರಾಜಸಾಗರ, ರಂಗನತಿಟ್ಟು, ಕೊಕ್ಕರೆಬೆಳ್ಳೂರು ಪಕ್ಷಿಧಾಮ, ಗಗನಚುಕ್ಕಿ, ಭರಚುಕ್ಕಿ, ಶಿಂಷಾ ಜಲಪಾತ, ಶಿವಸಮುದ್ರ-ಶಿಂಷಾ ಜಲವಿದ್ಯುತ್ ಉತ್ಪಾದನಾ ಕೇಂದ್ರ, ಬಸರಾಳು, ಹೊಸಬೂದನೂರು, ಸಿಂಧಘಟ್ಟ, ಮುಂತಾದೆಡೆಗಳಲ್ಲಿರುವ ಪ್ರಾಚೀನ ದೇವಾಲಯಗಳು ಮಂದಗಿರಿ, ಹೇಮಗಿರಿ, ಮುಂತಾದ ವಿಹಾರ ಸ್ಥಳಗಳು ಇಂದು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಹೇರಳವಾದ ಅವಕಾಶವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸಿವೆ. ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗಾಗಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮ ಇಲಾಖೆಯ ಜಿಲ್ಲಾ ಕಚೇರಿ ಮಂಡ್ಯದಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದೆ. ಕರ್ನಾಟಕದ ಸಾಂಸ್ಕೃತಿಕ ರಾಜಧಾನಿ ಮೈಸೂರಿಗೆ ಸಮೀಪವಿರುವ ವಿಶ್ವವಿಖ್ಯಾತ ಬೃಂದಾವನ, ಸಂಗೀತ ಕಾರಂಜಿಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿರುವ ಕೃಷ್ಣರಾಜಸಾಗರಕ್ಕೆ ಪ್ರವಾಸಿಗರು ಲಕ್ಷೋಪಾದಿಯಲ್ಲಿ ಭೇಟಿ ನೀಡುತ್ತಿರುವ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚು ಒತ್ತು ನೀಡಿ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಗುಣಮಟ್ಟದ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಬಹುದಾಗಿದೆ. ಜಿಲ್ಲೆಯ ಬಹುಪಾಲು ಐತಿಹಾಸಿಕ ಸ್ಥಳಗಳಿಗೆ ಸೂಕ್ತ ಸಂರಕ್ಷಣೆ, ಉತ್ತಮ ರಸ್ತೆ ಸೌಕರ್ಯ, ವ್ಯವಸ್ಥಿತ ವಾಹನ ಸೌಲಭ್ಯ, ಸುಸಜ್ಜಿತ ಊಟ-ವಸತಿ ಕೇಂದ್ರ, ಹಾಗೂ ಉಚಿತ ಮಾರ್ಗದರ್ಶಿ ಸೇವೆಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸುವುದರ ಜೊತೆಗೆ ವಾರಾಂತ್ಯದ ಪ್ರವಾಸಕ್ಕೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುವಂತೆ ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ಪ್ರವಾಸಿ ಮಾರ್ಗಸೂಚಿಯನ್ನು ರೂಪಿಸಿ, ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮವನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ಸಾಕಷ್ಟು ಅವಕಾಶಗಳಿವೆ.

ದೇವಾಲಯಗಳ ಸಂರಕ್ಷಣೆ : ರಾಷ್ಟ್ರ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಭಾರತೀಯ ಪುರಾತತ್ವ ಇಲಾಖೆ ಹಾಗೂ ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಪ್ರಾಚ್ಯ ವಸ್ತುಸಂಗ್ರಹಾಲಯ ಹಾಗೂ ಪುರಾತತ್ವ ಇಲಾಖೆಗಳು ಪುರಾತನ ದೇವಾಲಯಗಳನ್ನು ಸಂರಕ್ಷಿಸುವ ಉದ್ದೇಶವನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು, ಜಿಲ್ಲೆಯ ಹೊಸಹೊಳಲು, ಕಿಕ್ಕೇರಿ, ಗೋವಿಂದನಹಳ್ಳಿ, ಬಸರಾಳು, ಹೊಸಬೂದನೂರು, ಭೈರಾಪುರ, ಸುಂಕಾ ತೊಣ್ಣೂರು, ಮೇಲುಕೋಟೆ ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣ ಮುಂತಾದೆಡೆಗಳಲ್ಲಿರುವ ಪ್ರಾಚೀನ ದೇವಾಲಯಗಳು ಅಂತಹ ಸಂರಕ್ಷಿತ ಸ್ಮಾರಕಗಳಾಗಿವೆ. ಮಿಗಿಲಾಗಿ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಪುರಾತನ ದೇವಾಲಯಗಳ ಸಂರಕ್ಷಣೆಗಾಗಿ ಜಿಲ್ಲಾ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಮಿತಿಯೊಂದು ಕಾರ್ಯ ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ಆ ಸಮಿತಿಯ ಸಲಹೆ, ರಾಜ್ಯ ಮತ್ತು ಪುರಾತತ್ವ ಇಲಾಖೆ ಹಾಗೂ ಜಿಲ್ಲಾ ಆಡಳಿತಗಳ ಆರ್ಥಿಕ ನೆರವು, ಸ್ಥಳೀಯ ಸಹಕಾರ ಹಾಗೂ ಧರ್ಮಸ್ಥಳದ ಶ್ರೀ ಮಂಜುನಾಥ ಧರ್ಮೋತ್ಥಾನ ಸಮಿತಿಯ ಸಕ್ರಿಯ ಪಾತ್ರದಿಂದಾಗಿ ಜಿಲ್ಲೆಯ ನಾಲ್ಕಾರು ದೇವಾಲಯಗಳು ಈಗಾಗಲೇ ಜೀರ್ಣೋದ್ಧಾರಗೊಂಡಿದ್ದು, ಮಾದಾಪುರ, ಸಿಂಧಘಟ್ಟ, ಅಕ್ಕಿಹೆಬ್ಬಾಳ, ಹಳೇಬೀಡು, ಹೊಸಕೋಟೆ, ಭಾರತೀಪುರ, ಹೊಸಬೂದನೂರು ಮುಂತಾದವನ್ನು ಉದಾಹರಿಸಬಹುದಾಗಿದೆ.